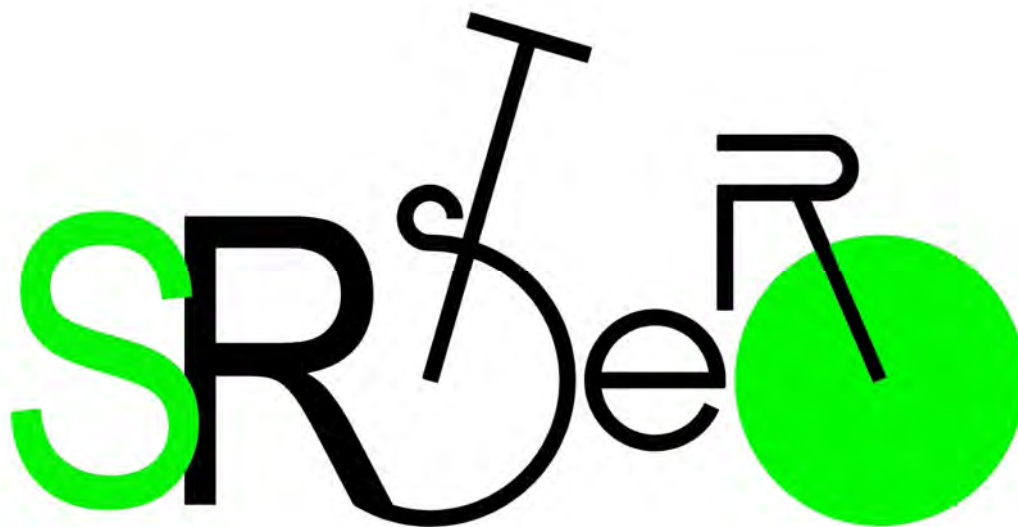


ZAŁĄCZNIK DO UCHWAŁY
RADY MIASTA GDAŃSKA NR XLVII/1049/13
Z DNIA 16 grudnia 2013 r.

**STRATEGIA REALIZACJI
SYSTEMU TRAS ROWEROWYCH
DLA GDAŃSKA (SR STeR)**



SPIS TREŚCI

I.	Cel Strategii i relacje dokumentów STeR i SR STeR	str. 3 - 5
II.	Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji oraz przypisane im „zlewnie” ruchu rowerowego	str. 6 - 10
III.	Etapy realizacji systemu tras rowerowych w Gdańsku	str. 11 - 22
Aneks 1	Analiza wielokryterialna kolejności realizacji poszczególnych elementów systemu tras rowerowych dla Gdańska	
Aneks 2	Parkingi rowerowe	

I. Cel Strategii i relacje dokumentów STeR i SR STeR

W 2011 r. roku Biuro Rozwoju Gdańska sporządziło studium: System Tras Rowerowych dla Gdańska – **STeR**. Dokument ten, powstały w oparciu o rozbudowany proces partycypacji społecznej¹, wskazuje na rolę transportu rowerowego w mieście i jego wpływu na jakość życia mieszkańców, a w szczególności na przestrzeń publiczną. Założenia STeR, omówione w opracowaniu, stanowią podstawę kształtowania miasta przyjaznego różnym formom mobilności aktywnej, w tym ruchu rowerowego.

W Studium wskazane i opisane zostały podstawowe wymogi jakie powinien spełniać system powiązań rowerowych w mieście. Ustalona została hierarchizacja i zróżnicowanie funkcjonalne poszczególnych odcinków tras. Szczegółowo opisano przebieg poszczególnych odcinków podsystemu tras głównych. Zaproponowane trasy zbiorcze i lokalne zostały omówione w odniesieniu do charakterystyki i szczegółowych uwarunkowań każdej z sześciu dzielnic Gdańska². W opracowaniu wiele miejsca poświęcono strefom ruchu uspokojonego w mieście. Omówione zostały cele wprowadzania stref, ich cechy konieczne, by mogły stanowić element systemu tras rowerowych oraz postulowane cechy opcjonalne. Wskazano propozycje lokalizacji obszarów do objęcia strefami ruchu uspokojonego dla poszczególnych dzielnic Gdańska.

STeR zawiera także wytyczne dla pełniejszej integracji transportu rowerowego z transportem zbiorowym, a także miejsca lokalizacji i wymaganą pojemność stacji

¹ Podstawową metodą partycypacji społecznej zastosowaną w projekcie STeR były warsztaty skierowane do mieszkańców oraz przedstawicieli organizacji pozarządowych, radnych osiedlowych i dzielnicowych. 19 spotkań zorganizowanych zostało w różnych częściach Gdańska. W efekcie wpłynęło 640 wniosków. Oprócz postulatów dotyczących nowych przebiegów tras rowerowych i lokalizacji parkingów rowerowych, które stanowią najliczniejszą grupę, zgłaszano także miejsca, gdzie konieczna jest naprawa nawierzchni, likwidacja przeszkód terenowych, zmiana organizacji ruchu bądź oznakowania. Wnioski dotyczące zagospodarowania przestrzennego – przebiegu tras rowerowych, lokalizacji parkingów itp. - znacząco wpłynęły na kształt studium STeR. Pozostałe zgłoszone wnioski po wstępnej analizie zasadności zostały przekazane do kompetentnych instytucji – najczęściej Zarządu Dróg i Zieleni w Gdańsku, bądź Referatu Mobilności Aktywnej. W październiku 2011 projekt STeR został udostępniony na stronie internetowej BRG i do 7 listopada można było składać uwagi do studium. W tym czasie miały miejsce dwa dyżury konsultacyjne w BRG, podczas których autorzy STeR byli dostępni dla wszystkich zainteresowanych studium. W rezultacie wpłynęło blisko 180 uwag o różnym charakterze. Za przygotowanie STeR, ze szczególnym uwzględnieniem programu partycypacji społecznej, w tym wzorcowego cyklu 19 warsztatów – dzielnicowych konsultacji społecznych Biuro Rozwoju Gdańska otrzymało w czerwcu 2012 roku nagrodę Gdańskiej Kampanii Rowerowej „Złota Szprycha 2012”.

² Podział miasta na dzielnice oparto na podziale Gdańska na jednostki urbanistyczne: Śródmieście, Wrzeszcz, Oliwa, Zachód, Południe i Port – podobnie jak w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Gdańska.

rowerowych przy poszczególnych węzłach przesiadkowych. Szeroko omówiona została kwestia parkingów rowerowych: studium zawiera wytyczne do rozwiązań technicznych, wskaźniki wymaganej liczby miejsc postojowych przy realizacji inwestycji oraz miejsca kluczowych lokalizacji. Ponadto w opracowaniu zaproponowano przebieg turystycznych tras rowerowych EuroVelo oraz Greenways, a także przeanalizowano podstawowe uwarunkowania ewentualnego wprowadzenia systemu rowerów miejskich w Gdańsku.

Ustalenia studium zostały zebrane na trzech mapach zawierających lokalizację kluczowych elementów systemu tras rowerowych w Gdańsku w oparciu o różne etapy rozwoju układu transportowego miasta. Na mapach zinwentaryzowano istniejące w 2011 r. udogodnienia rowerowe (Mapa 1), wskazano przebiegi tras rowerowych, proponowane zasięgi stref ruchu uspokojonego oraz główne źródła i cele przejazdów rowerowych, wymagających lokalizacji parkingów rowerowych – możliwe do realizacji w oparciu o istniejący i realizowany układ drogowy (Mapa 2), jak i w docelowym kształcie – po całkowitym zrealizowaniu zaplanowanej sieci uliczno-drogowej miasta (Mapa 3).

Zarządzenie Prezydenta Miasta Gdańska Nr 432 z dnia 23.03.2012 r. w sprawie ustalenia zasad planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska zawiera część z ustaleń STeR. Na mocy powyższego Zarządzenia obowiązują w Gdańsku: uzależnienie formy realizacji trasy rowerowej biegnącej w pasie drogowym od maksymalnej prędkości dopuszczalnej na tej drodze³, a także wskaźniki oraz wytyczne dotyczące parkingów rowerowych zaproponowanych w STeR, w tym wskaźnik wymaganej liczby miejsc postojowych dla rowerów przy realizowanych

³ §1 Zarządzenia Nr 432 Prezydenta Miasta Gdańska z dnia 23.03.2012 r. w sprawie ustalenia zasad planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska: *Ustala się następujące zasady planowania, projektowania i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych, nad którymi zarząd sprawuje Prezydent Miasta Gdańska:*

1) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości do 30 km/h – trasy rowerowe nie powinny być wyodrębniane – ruch rowerowy powinien odbywać się na zasadach ogólnych w jezdni, przy jednoczesnym obowiązku fizycznego uspokojenia ruchu pojazdów mechanicznych i obowiązku tworzenia udogodnień dla ruchu rowerowego przez umożliwienie jazdy w obu kierunkach na ulicach jednokierunkowych,
2) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości powyżej 30 km/h do 50 km/h w godzinach 5:00 – 23:00 – trasy rowerowe powinny przebiegać w postaci jednokierunkowych pasów rowerowych,
3) na drogach o maksymalnej dopuszczalnej prędkości powyżej 50 km/h w godzinach 5:00 – 23:00 – trasy rowerowe powinny przebiegać w postaci wydzielonych poza jezdnię dróg rowerowych.

inwestycjach, oraz miejsca lokalizacji i pojemności kluczowych stacji i parkingów rowerowych.

Zarządzenie przyjmuje też wytyczne techniczne określone w dokumencie „Aktualizacja i integracja standardów technicznych dla infrastruktury rowerowej w Gdańsku, Gdyni i Sopocie” z roku 2008 wykonanym przez spółkę Nizielski & Borys Consulting, jako obowiązujące przy planowaniu, projektowaniu i organizacji ruchu rowerowego na drogach publicznych w Gdańsku – co jest w pełni zgodne z ideą STeR.

Niniejsze opracowanie - Strategia Realizacji Systemu Tras Rowerowych Dla Gdańska (**SR STeR**) stanowi kontynuację prac nad systemem zaproponowanym w STeR. SR STeR jest dokumentem władz miasta będącym podstawą realizacji idei aktywnej mobilności oraz postulatów zawartych w „Raporcie certyfikacji polityki rowerowej BYPAD w Gdańsku”. **Podstawowym celem SR STeR jest optymalizacja kolejności realizacji brakujących elementów systemu zaproponowanego w STeR.**

Strategia obejmuje przede wszystkim realizację brakujących elementów wskazanej w STeR sieci tras głównych oraz uzupełniające ją wybrane trasy zbiorcze wraz infrastrukturą rowerową oraz organizacją ruchu na ulicach w ich sąsiedztwie. Inwestycje wskazane do realizacji w kolejnych etapach realizacji systemu tras rowerowych (etap 0 - służący likwidacji najbardziej uciążliwych barier na trasach istniejących oraz etapu 1-8 służące realizacji nowej infrastruktury) nie wyczerpują listy przedsięwzięć mających na celu budowę docelowej sieci tras wskazanej w STeR.

Dokument SR STeR przygotowany został przez Biuro Rozwoju Gdańska we współpracy z Referatem Mobilności Aktywnej w Wydziale Gospodarki Komunalnej Urzędu Miasta Gdańska, Wydziałem Programów Rozwojowych Urzędu Miasta Gdańska oraz z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdańsku.

II. Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji oraz przypisane im „zlewnie” ruchu rowerowego

W celu wypracowania optymalnej kolejności realizacji brakujących elementów Systemu tras rowerowych dla Gdańska przeprowadzona została analiza wielokryterialna⁴. Przyjęto założenie, że priorytetowym działaniem z zakresu rozbudowy sieci tras rowerowych jest jak najszybsze zapewnienie kompletnej sieci tras głównych – budujących podstawowy szkielet powiązań rowerowych w mieście i zapewniającej sprawne połączenia tranzytowe. W związku z powyższym analizie wielokryterialnej poddano brakujące fragmenty sieci tras głównych, które podzielone zostały na 34 trasy mogące stanowić odrębne zadania inwestycyjne. Dodatkowo do analizy włączono 6 tras zbiorczych – stanowiących szczególnie istotne powiązania dzielnicowe, jak również ważne odcinki uzupełniające sieć tras głównych. Razem analizie poddano 40 tras o łącznej długości 110 km.

Tabela 1 Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji

l.p.	nazwa trasy	sposób realizacji*	klasa trasy	długość trasy
1.	ul. Gospody – odc. od Ergo Areny do ul. Pomorskiej	W1(3,5m)	główna	650 m
2.	ul. Kościarska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia	ZO + W1(3,5m)	główna	3900 m
3.	ul. Abrahama odc. 1 – odc. od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej	W2(2x3,0m)	główna	1000 m
4.	ul. Abrahama odc. 2 – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego	ZO + W1(3,5m)	główna	2250 m
5.	ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej	PA(2x2m)	główna ⁵	1150 m
6.	ul. Bulońska- odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej	W2(2x3,0m)	główna	700 m
7.	ul. Nowa Politechniczna – odc. od Al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej	ZO + W1(3,5m)	główna	4100 m
8.	ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej	PA(2x1,5m) +	główna	500 m

⁴ Analiza wielokryterialna wybranych tras stanowi Aneks 1 do niniejszego opracowania

⁵ Trasa w ul. Kołobrzeskiej – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej została w STeR wskazana jako trasa zbiorcza. Dalsze analizy jej roli w sieci tras rowerowych wskazały na konieczność włączenia jej do układu tras głównych

	al. Armii Krajowej	W1(3,0m)		
9.	ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody	PA(2x1,5m)	główna	2100 m
10.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Rybaki Górne do ul. Siennickiej	W2(2x2,5m)	główna	2600 m
11.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Siennickiej do ul. Elbląskiej	W2(2x2,5m)	główna	600 m
12.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak	W1(3,5m)	główna	3250 m
13.	Trasa Oruńska odc.1– odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej	W1(3,5m)	główna	2700 m
14.	Trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej	W1(3,0m)	główna	2100 m
15.	ul. Nowa Bulońska – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej	W2(2x3m)	główna	2100 m
16.	ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska	W2(2x3m)	główna	3200 m
17.	ul. Niepołomicka, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	główna	5200 m
18.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta	W1(3,5m)	główna	5000 m
19.	Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta	W1(3,0m)	główna	2700 m
20.	ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	W2(2x3,0m)	główna	1800 m
21.	ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej	W2(2x3,0m) + PA(2x2,0m)	główna	3300 m
22.	ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	W2(2x3,0m) + W1(3,5m)	zbiorcza	2300 m
23.	ul. Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej	PA(2x1,5m)	główna	4800 m
24.	ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej	PA(2x1,5m)	główna	800 m
25.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	główna	2800 m
26.	ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego	W2(2x2,5m)	główna	1600 m
27.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Słowackiego do ul. Meteorytowej	W2(2x2,5m)	główna	2800 m

28.	ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus	W2(2x2,5m) + W1(3,0m)	główna	1800 m
29.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty	PA(2x1,5m)	główna	4100 m
30.	ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej	W1(2,5m) + ZO	główna	5200 m
31.	ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie	PA(2x1,5m) + ZO + W1(2,5m)	główna	7385 m
32.	ul. Turystyczna – odc. od ul. Przeglasińskiej do ul. Boguckiego	W1(2,5m)	główna	4300 m
33.	Trasa Sucharskiego – odc. węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza	W1(2,5m)	główna	1350 m
34.	ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej	PA(2x1,5m)	główna	2100 m
35.	Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika	W1(3,0m) + PA(2x1,5m)	główna ⁶	4700 m
36.	ul. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta	PA(2x1,5m)	zbiorcza	3000 m
37.	ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej	PA(2x1,5m)	zbiorcza	2550 m
38.	ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej	PA(2x1,5m)	zbiorcza	4000 m
39.	ul. Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	zbiorcza	1400 m
40.	ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha	PA(2x1,5m)	zbiorcza	2100 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość

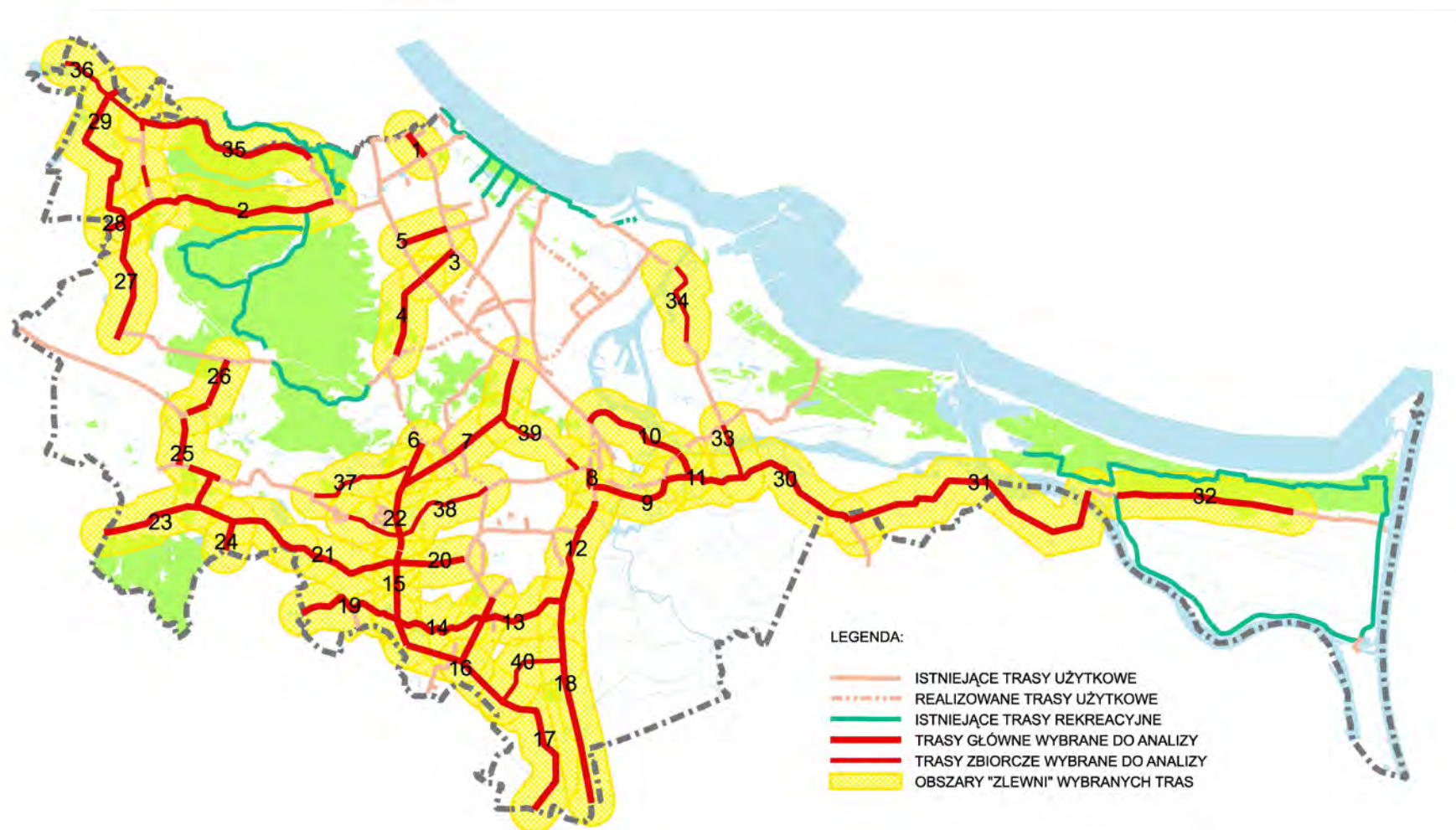
Każdej z analizowanych tras przypisana została tzw. „zlewnia”, czyli teoretycznie założony obszar jej oddziaływania lokalnego. Założono, że obejmuje ona teren dostępny w ciągu 3 minut jazdy rowerem od analizowanej

⁶ Trasa w ul. Spacerowej – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika została w STeR wskazana jako trasa zbiorcza. Dalsze analizy jej roli w sieci tras rowerowych wskazały na konieczność włączenia jej do układu tras głównych

trasy rowerowej Geometrycznie przekłada się to na obszar w odległości 550 m w linii prostej od trasy co średnio oznacza realną odległość ok. 700 m wzdłuż sieci dróg (700 m = 3 minuty jazdy rowerem z prędkością 14km/h). W tym obszarze zidentyfikowane zostały zadania wskazane do wykonania by analizowana trasa mogła jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. W szczególności w obszarze „zlewni” zidentyfikowane zostały miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice na których wskazane jest wprowadzenie stref ruchu uspokojonego, a także przebiegi tras rowerowych – łączących się z analizowaną trasą, lub tylko biegnących przez sąsiadujący z nią obszar. Wykazane zadania w założeniu mają stanowić materiał pomocny przy przygotowywaniu przestrzennego i rzeczowego zakresu inwestycji analizowanej trasy. W szczególności niezwykle istotne jest właściwe założenie granic projektu realizacji trasy, tak by umożliwić prawidłowe rozwiązanie połączeń z innymi trasami rowerowymi oraz z ulicami objętymi strefami ruchu uspokojonego. Pożądanym rozwiązaniem jest także realizacja parkingów rowerowych przy obiektach stanowiących cele podróży rowerowych zlokalizowanych w „zlewni” trasy (o odpowiedniej pojemności – patrz aneks 2 „parkingi rowerowe”) równoległe z realizacją tej trasy, a także inne – nie koniecznie inwestycyjne - działania promujące jazdę na rowerze skierowane do mieszkańców i podmiotów gospodarczych w obszarze „zlewni”.

Obszary „zlewni” poszczególnych tras położonych w bliskiej odległości od siebie mogą mieć części wspólne. W związku z powyższym zadania zlokalizowane w obszarze więcej niż jednej „zlewni” zostały przypisane do każdej z nich. Dlatego też w miarę realizacji tras i przypisanych im zadań listy wymienionych zadań towarzyszącym trasom położonym w sąsiedztwie będą się dezaktualizować. Analiza „zlewni” tras rowerowych głównych jest wyrazem „obszarowego” podejścia do planowania infrastruktury rowerowej w Gdańsku.

Zadania zidentyfikowane do realizacji w obszarach „zlewni” poszczególnych tras zostały zestawione w tabelach w kolejnych punktach Aneksu 1: „Analiza wielokryterialna kolejności realizacji poszczególnych elementów systemu tras rowerowych dla Gdańska”



Ryc. 1. Trasy wybrane do analizy kolejności realizacji oraz przypisane im „zlewnie” ruchu rowerowego – na podstawie Mapy 3 STeR

III. Etapy realizacji systemu tras rowerowych w Gdańsku

1. Etap „0”

Na pierwszym miejscu w hierarchii koniecznych działań – tzw. Etap „0”, powinny stale znajdować się bieżące działania zmierzające do tego, by już istniejąca infrastruktura rowerowa mogła w dalszym ciągu spełniać swoje zadanie. Absolutną koniecznością jest jej należyte utrzymywanie – remonty nawierzchni, oznakowania, systematyczne przycinanie zieleni wzdłuż tras rowerowych oraz zapewnienie przejezdności w okresie zimowym. W zakresie inwestycji przyjmuje się, że priorytetowe powinny być te działania, które eliminując istniejące niedogodności w codziennych podróżach rowerowych nie wymagają dużych nakładów finansowych. Najpilniejsza jest likwidacja luk, przeszkód i niedogodności w ciągu istniejących tras rowerowych, pełniących funkcję tras głównych i zbiorczych. Konieczne jest też, by trasy, po których odbywa się największy ruch rowerowy, zwłaszcza trasy główne, biegnące w ciągach ulic dwujezdniowych, docelowo dawały możliwość wygodnego przejazdu po obu stronach jezdni. Dlatego też potrzebna jest dalsza budowa infrastruktury i uzupełnienie brakujących odcinków dróg wzdłuż al. Grunwaldzkiej i al. Zwycięstwa, al. Hallera, ul. Chłopskiej, al. Rzeczypospolitej oraz al. Legionów (patrz tabela 2).

Należy również rozbudowywać infrastrukturę rowerową w „zlewniach” ruchu rowerowego istniejących tras – realizować parkingi rowerowe przy obiektach będących źródłami i celami ruchu rowerowego, wprowadzać przyjazne dla ruchu rowerowego urządzenie przestrzeni i organizację ruchu na ulicach lokalnych i dojazdowych w sąsiedztwie tych tras.

Istotne znaczenie dla rozwoju transportu rowerowego w Gdańsku ma jego integracja z transportem zbiorowym. Działania zmierzające do poprawy warunków dojazdu rowerem do węzłów przesiadkowych B+R przy przystankach komunikacji zbiorowej i umożliwienie wygodnego i bezpiecznego pozostawienia tam roweru powinny także być traktowane priorytetowo. Bardziej szczegółowych analiz wymagają warunki ruchu rowerowego (a także parkowania rowerów) w najbliższym rejonie kluczowych stacji PKP/SKM - w szczególności stacji Gdańsk Wrzeszcz,

Gdańsk Przymorze, oraz projektowany Gdańsk Śródmieście wraz z węzłem Okopowa/Podwale Przedmiejskie.

W tabeli 2 wskazanych zostało osiemnaście zadań zidentyfikowanych jako najważniejsze do realizacji w ramach etapu „0”

Tabela 2 Najważniejsze zadania do realizacji w ramach etapu „0”.

nr	opis zadania	klasa trasy	długość
1	Połączenie drogi rowerowej wzdłuż ul. Jaśkowa Dolina z drogą rowerową wzdłuż Al. Grunwaldzkiej	zbiorcza	ok. 360 m
2	Przebudowa skrzyżowań i przejazdów w ciągu Al. Zwycięstwa i Al. Grunwaldzkiej: a) skrzyżowanie z ul. Miszewskiego, b) skrzyżowanie z Al. Hallera; c) skrzyżowanie z ul. Piramowicza; d) skrzyżowanie z ul. Wały Piastowskie, e) skrzyżowanie z ul. Konarskiego; f) zjazd do Castoramy, g) zjazd do Centrum Sportu PG; h) skrzyżowanie z ul. Uphagena;	główna	-
3	Budowa trasy rowerowej w ciągu ulicy Hucisko	zbiorcza	ok. 270 m
4	Pasy rowerowe na ul. 3-go Maja	główna	ok. 1500 m
5	Budowa trasy rowerowej wzdłuż południowo-zachodniej strony al. Grunwaldzkiej na odcinku od ulicy Wojska Polskiego do ul. Słowackiego;	główna	ok. 670 m
6	Udrożnienie trasy rowerowej wzdłuż ulic: Wały Jagiellońskie i Podwale Grodzkie	lokalna	ok. 700 m
7	Budowa przejazdu rowerowego przez Al. Grunwaldzką w ciągu ul. Dmowskiego;	główna	ok. 50 m
8	Przebudowa skrzyżowania Al. Grunwaldzkiej z ul. Pomorską i ul. Opacką (obsługa wszystkich relacji na wszystkich wlotach)	główna	ok. 120 m
9	Pasy rowerowe w Al. Jana Pawła II na odcinku od ul. Czerwony Dwór do al. Grunwaldzkiej	zbiorcza	ok. 2800m
10	Budowa trasy rowerowej wzdłuż Al. Grunwaldzkiej, odcinek od ul. Pomorskiej do ul. Bitwy Oliwskiej	główna	ok. 400 m
11	Budowa trasy rowerowej wzdłuż południowo-zachodniej strony al. Grunwaldzkiej na odcinku od ul. Słowackiego do ul. Do Studzienki;	główna	ok. 1290 m
12	Budowa trasy rowerowej wzdłuż wschodniej strony al. Hallera na odcinkach: od ul. Gdańskiej/Chrobrego do węzła z ul. Czarny Dwór/Trasą Słowackiego, oraz od węzła z ul. Czarny Dwór/Trasą Słowackiego do ul. Wczasy;	główna	ok. 1220 m

13	Budowa trasy rowerowej wzdłuż zachodniej strony al. Hallera na odcinku przy dawnej restauracji Balladyna (obecnie „Dom Weselny”) – przed wjazdem na nowe osiedle „Nadmorski Dwór”;	główna	ok. 150 m
14	Budowa drogi rowerowej w al. Legionów po stronie północno-wschodniej na odcinku od ul. Kościuszki do pl. Komorowskiego (wraz z budową przejazdów rowerowych wokół ronda na pl. Komorowskiego oraz zjazdów umożliwiających włączenie się do ruchu z jezdni ulic Mickiewicza i Chrobrego;	główna	ok. 620 m
15	Połączenie drogi rowerowej w ul. Pomorskiej z Parkiem Jelitkowskim wraz z budową brakującego przejazdu rowerowego przez skrzyżowanie Pomorska/Gospody/Chłopska;	główna	ok. 300 m
16	Wyznaczenie kontrapasów wzdłuż ul. Dmowskiego na odcinku od al. Grunwaldzkiej do ul. Ks. Józefa Zator – Przytockiego oraz do ul. Wajdeloty	zbiorcza	ok. 270 m
17	Wprowadzenie stref „tempo 30” na obszarze Wrzeszcza wraz z fizycznymi środkami uspokojenia ruchu.	lokalne	-
18	Zakup i montaż 500 stojaków rowerowych rocznie	-	-

W oparciu o wyniki analizy wielokryterialnej, stanowiącej Aneks 1 do niniejszej strategii, realizacja nowych elementów systemu tras rowerowych podzielona została na 8 kolejnych etapów – po 5 tras w każdym.

Realizacja dwudziestu jeden spośród czterdziestu analizowanych tras jest uzależniona od budowy towarzyszących im ulic. Czas ich realizacji zależy będzie przede wszystkim od czynników warunkujących rozwój układu drogowego miasta. Niemniej jednak trasy te zostały poddane analizie podobnie jak pozostałe trasy (uzyskały niższą ocenę za konieczność etapowania). W tabelach z zebranymi trasami proponowanymi do realizacji w kolejnych etapach, trasy których realizacja związana jest z budową układu ulicznego wyróżnione zostały kolorem żółtym.

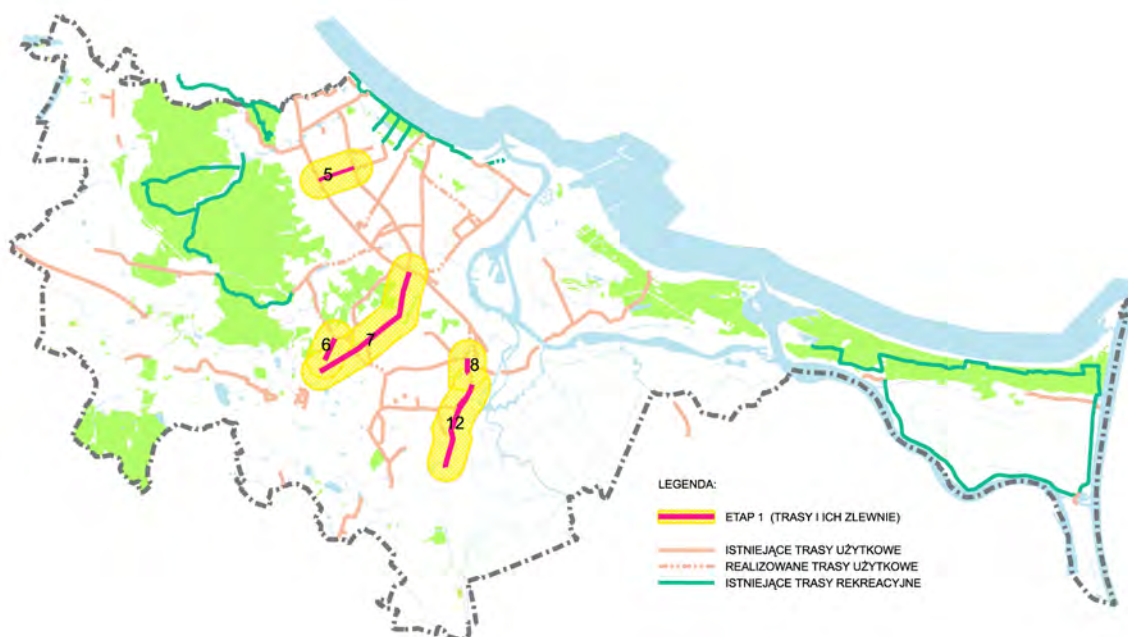
2. Etap 1

Na podstawie przeprowadzonej analizy wielokryterialnej wybrano 5 tras o łącznej długości 9700 m, które uzyskały najwyższe oceny i tym samym uznane zostały za najpilniejsze do realizacji wraz z zadaniami wyszczególnionymi do realizacji w ich „zlewniach” ruchu rowerowego.

Tabela 3 Trasy do realizacji w etapie 1.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
5.	ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej	7,34	główna	PA(2x2m)	1150 m
7.	ul. Nowa Politechniczna – odc. od Al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej	7,15	główna	ZO+W1(3,5m)	4100 m
8.	ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej	6,70	główna	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	500 m
12.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak	6,27	główna	W1(3,5m)	3250 m
6.	ul. Bulowska - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej	6,49	główna	W2(2x3,0m)	700 m
łączna długość tras w etapie 1:					9700 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 2. Trasy do realizacji w etapie 1.

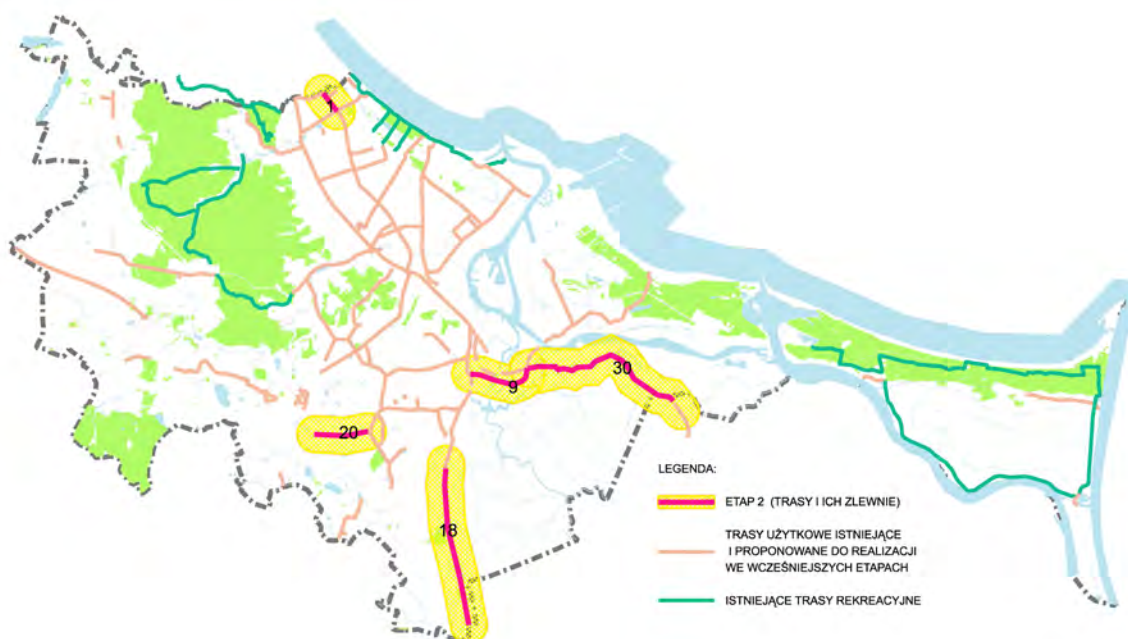
3. Etap 2

Dla pozostałych 35 tras ponownie przeanalizowano kryterium spójności – z założeniem, że trasy proponowane do realizacji w etapie 1 zostały wybudowane. Trasy, które łączą się z trasami wytypowanymi do realizacji w etapie 1 zyskały wyższą ocenę. Wytypowano 5 tras z najwyższą oceną proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wyszczególnionymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 2.

Tabela 4 Trasy do realizacji w etapie 2.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
9.	ul. Podwałe Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody	6,22	główna	PA(2x1,5m)	2100 m
18.	Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta	4,99	główna	W1(3,5m)	5000 m
1.	ul. Gospody – odc. od Ergo Areny do ul. Pomorskiej	5,03	główna	W1(3,5m)	650 m
20.	ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	5,46	główna	W2(2x3,0m)	1800 m
30.	ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej	5,42	główna	W1(2,5m) + ZO	5200 m
łączna długość tras w etapie 2:					14750 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 3. Trasy do realizacji w etapie 2.

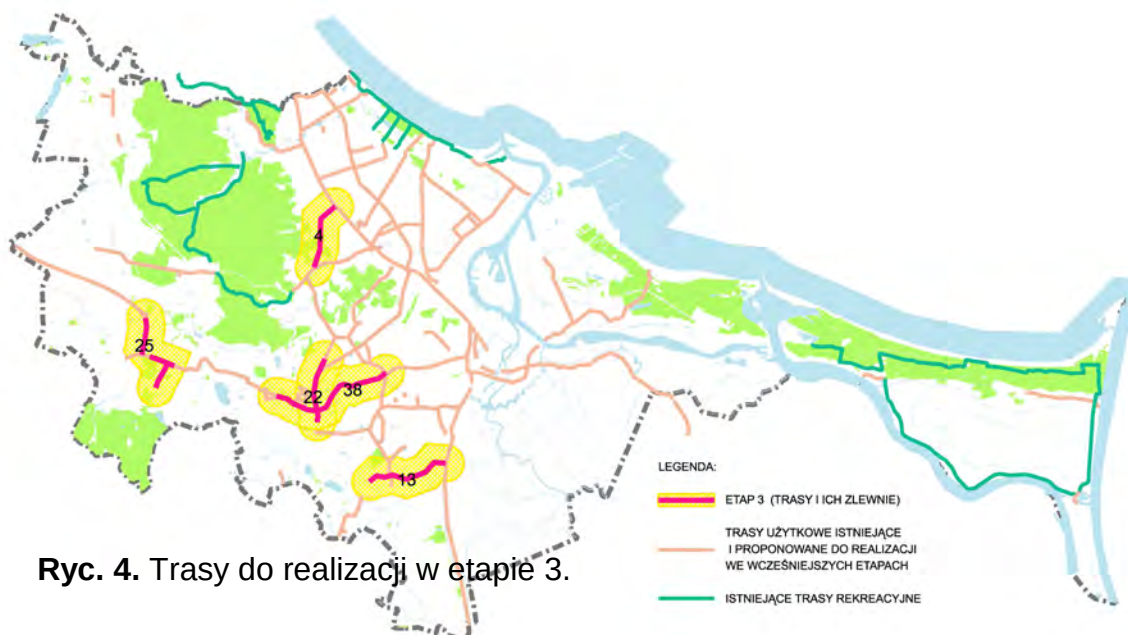
4. Etap 3

Pozostałe 30 tras zostało ponownie przeanalizowanych pod kątem kryterium spójności. Analogicznie do metody zastosowanej przy typowaniu tras do realizacji w etapie 2, dla etapu 3 założono, że trasy proponowane do realizacji w etapie 1 i 2 zostały wybudowane. Wytypowano 5 tras z najwyższą oceną proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wyszczególnionymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 3.

Tabela 5 Trasy do realizacji w etapie 3.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
22.	ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”	5,41	zbiorcza	W2(2x3,0m) + W1(3,5m)	2300 m
38.	ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej	5,22	zbiorcza	PA(2x1,5m)	4000 m
13.	Trasa Oruńska odc.1– odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej	5,16	główna	W1(3,5m)	2700 m
25.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych	4,93	główna	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	2800 m
4.	ul. Abrahama odc. 2 – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego	4,88	główna	ZO + W1(3,5m)	2250 m
łączna długość tras w etapie 3:					14050 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 4. Trasy do realizacji w etapie 3.

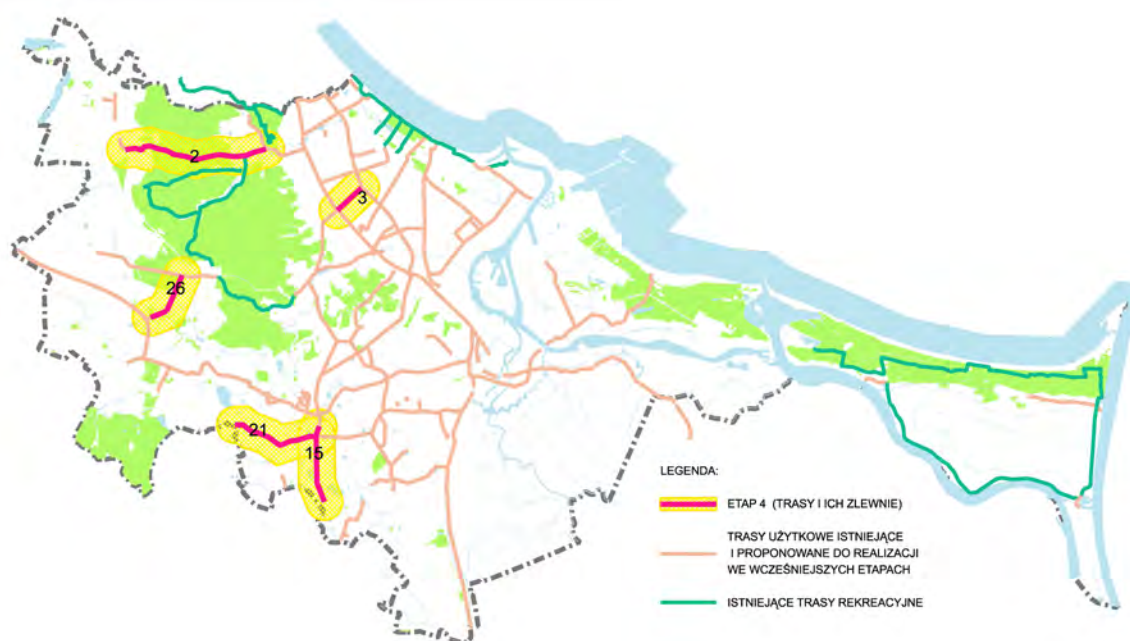
5. Etap 4

Z pozostałych 25 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 4.

Tabela 6 Trasy do realizacji w etapie 4.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
15.	ul. Nowa Bulońska – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej	4,80	główna	W2(2x3m)	2100 m
26.	ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego	4,79	główna	W2(2x2,5m)	1600 m
3.	ul. Abrahama odc. 1 – odc. od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej	4,78	główna	W2(2x3,0m)	1000 m
2.	ul. Kościarska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia	4,41	główna	ZO + W1(3,5m)	3900 m
21.	ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej	5,11	główna	W2(2x3,0m) + PA(2x2,0m)	3300 m
łączna długość tras w etapie 4:					11900 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 5. Trasy do realizacji w etapie 4

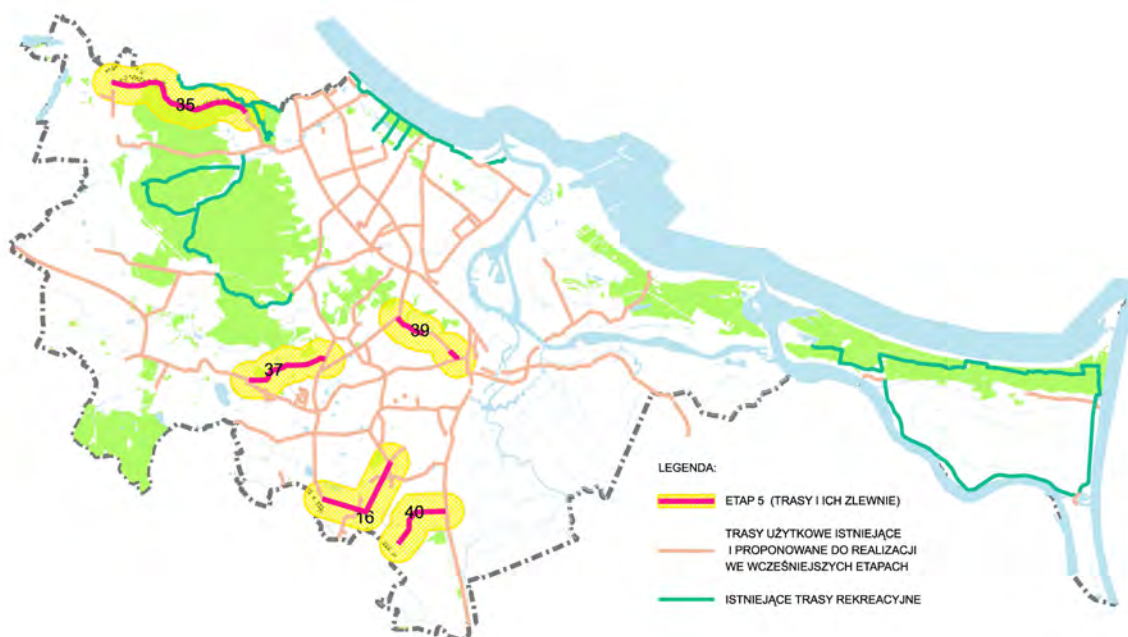
6. Etap 5

Z pozostałych 20 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 5.

Tabela 7 Trasy do realizacji w etapie 5.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
16.	ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska	4,69	główna	W2(2x3m)	3200 m
35.	Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika	4,39	główna	W1(3,0m) + PA(2x1,5m)	4700 m
40.	ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha	4,48	zbiorcza	PA(2x1,5m)	2100 m
39.	ul. Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich	4,46	zbiorcza	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	1400 m
37.	ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej	4,34	zbiorcza	PA(2x1,5m)	2550 m
łączna długość tras w etapie 5:					13950 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 6. Trasy do realizacji w etapie 5.

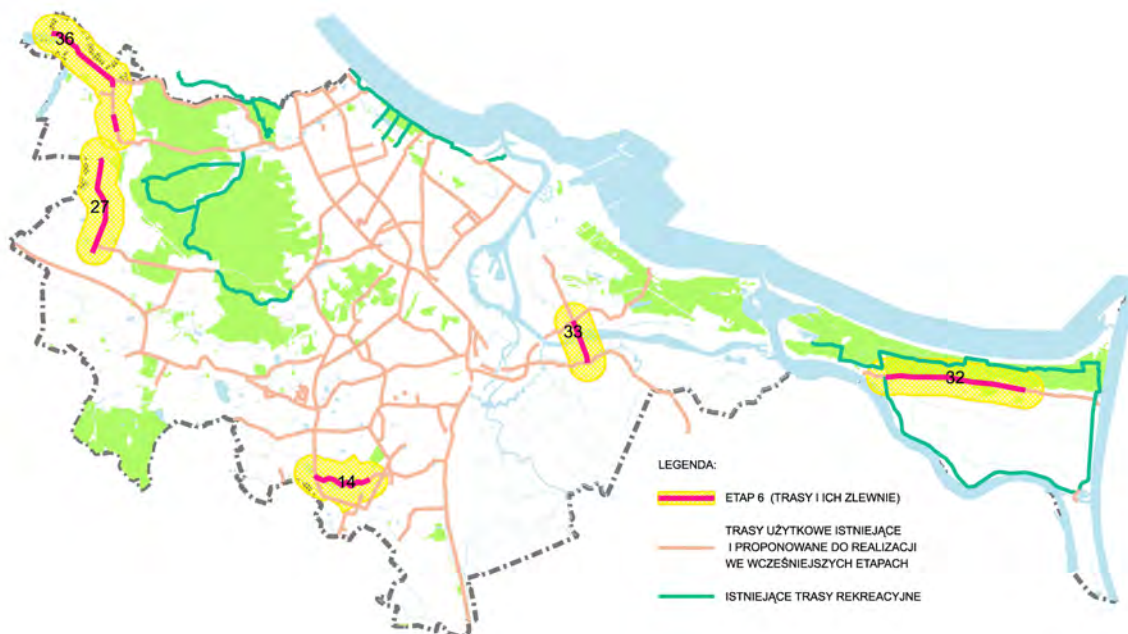
7. Etap 6

Z pozostałych 15 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 6.

Tabela 8 Trasy do realizacji w etapie 6.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
14.	Trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej	4,23	główna	W1(3,0m)	2100 m
32.	ul. Turystyczna – odc. od ul. Przeglasińskiej do ul. Boguckiego	4,15	główna	W1(2,5m)	4300 m
36.	ul. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta	3,72	zbiorcza	PA(2x1,5m)	3000 m
27.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Słowackiego do ul. Meteorytowej	3,93	główna	W2(2x2,5m)	2800 m
33.	Trasa Sucharskiego – odc. węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza	3,91	główna	W1(2,5m)	1350 m
łączna długość tras w etapie 6:					13550 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 7. Trasy do realizacji w etapie 6.

8. Etap 7

Z pozostałych 10 tras, po przeliczeniu kryterium spójności, wybrano kolejnych 5 tras z najwyższą oceną, proponowanych do realizacji (wraz z zadaniami wytypowanymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) w etapie 7.

Tabela 9 : trasy do realizacji w etapie 7.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
17.	ul. Niepołomska, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta	3,82	główna	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	5200 m
10.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Rybaki Górne do ul. Siennickiej	3,68	główna	W2(2x2,5m)	2600 m
31.	ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie	3,65	główna	PA(2x1,5m) + ZO + W1(2,5m)	7385 m
34.	ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej	3,58	główna	PA(2x1,5m)	2100 m
19.	Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulińskiej do granicy miasta	3,19	główna	W1(3,0m)	2700 m
łącznie długość tras w etapie 7:					19200 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 8. Trasy do realizacji w etapie 7.

9. Etap 8

Realizację pozostałych 5 tras (wraz z zadaniami wyszczególnionymi w ich „zlewniach” ruchu rowerowego) proponuje się w etapie 8.

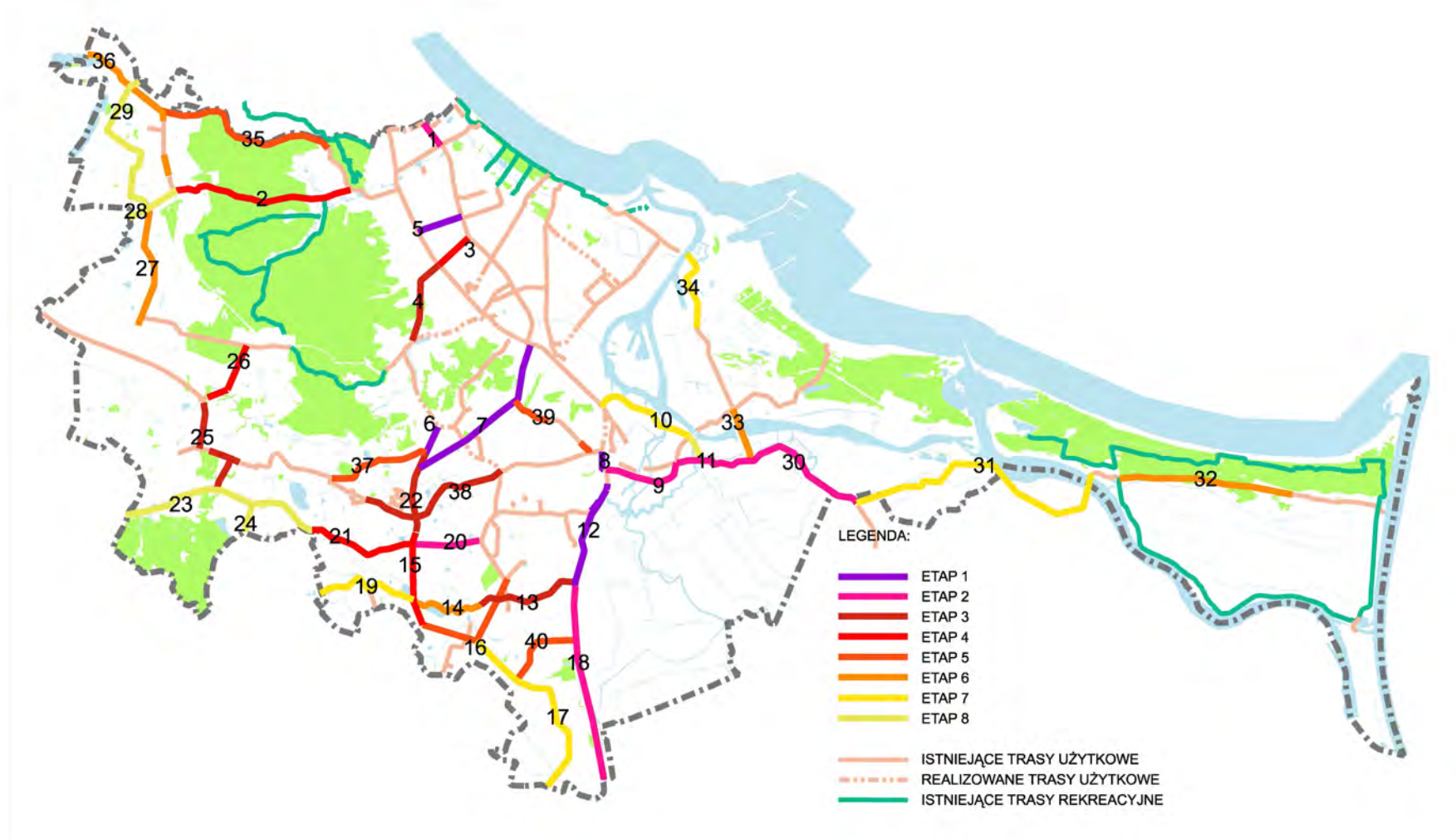
Tabela 10 : trasy do realizacji w etapie 8.

nr	nazwa trasy	ocena trasy	klasa trasy	sposób realizacji*	długość trasy
11.	ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Siennickiej do ul. Elbląskiej	3,45	główna	W2(2x2,5m)	600 m
28.	ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus	3,31	główna	W2(2x2,5m) + W1(3,0m)	1800 m
23.	ul. Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej	2,92	główna	PA(2x1,5m)	4800 m
29.	Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty	2,73	główna	PA(2x1,5m)	4100 m
24.	ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej	3,38	główna	PA(2x1,5m)	800 m
łączna długość tras w etapie 8:					12100 m

*ZO = ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych, W1 = wydzielona droga rowerowa dwukierunkowa, W2 = dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe, PA = pasy rowerowe w jezdni. W przypadku wydzielonych dróg rowerowych oraz pasów rowerowych w nawiasie podano ich minimalną szerokość



Ryc. 9. Trasy do realizacji w etapie 8.



Ryc. 10. Etapowanie realizacji tras rowerowych

ANEKS 1

Analiza wielokryterialna kolejności realizacji poszczególnych elementów systemu tras rowerowych dla Gdańska



I. Metodologia analizy wielokryterialnej kolejności realizacji poszczególnych elementów systemu tras rowerowych dla Gdańska

Dla każdej z czterdziestu analizowanych tras, w oparciu o założenia STeR (patrz rozdział II pkt 6. *Dążenie do integracji użytkowników dróg*), wybrana została techniczna forma realizacji oraz sporządzona została szkicowa koncepcja przestrzenna. W oparciu o tak przygotowany materiał dla każdej z tras zbadanych i ocenionych zostało 11 czynników (kryteriów) pozwalających na ocenę potrzeby jej realizacji. Pod uwagę wzięte zostały kryteria komunikacyjne, ekonomiczne, funkcjonalne i środowiskowo-społeczne. Każdemu z kryteriów przypisano wagę odzwierciedlającą jego znaczenie przy określaniu kolejności realizacji tras. Wynikiem analizy wielokryterialnej jest, wyrażona w punktach, ocena trasy, określająca potrzebę jej realizacji. Za najważniejsze uznano kryteria komunikacyjne – o łącznej wadze 45% oceny oraz kryteria ekonomiczne (25% oceny). Kryteria funkcjonalno-przestrzenne i środowiskowo-społeczne stanowią odpowiednio 23% i 7% końcowej wartości oceny trasy. Wartość oceny określa się według wzoru:

$O_x = (k_1 * w_1 + k_2 * w_2 + \dots + k_{11} * w_{11}) / 100$, gdzie:

O_x – wymiar oceny trasy [pkt];

$k_1, k_2, \dots, k_{11}$ – wartości kolejnych kryteriów uzyskiwanych przez trasę [pkt];

$w_1, w_2, \dots, w_{11}$ – wagi kolejnych kryteriów [%].

Porównanie ocen poszczególnych tras pozwala na zhierarchizowanie potrzeby ich realizacji, a w efekcie sformułowanie kolejnych etapów rozbudowy Systemu tras rowerowych dla Gdańska (patrz rozdział III SR STeR: Etapy realizacji systemu tras rowerowych w Gdańsku). Poniżej przedstawiono charakterystykę analizowanych kryteriów.

1. Kryteria komunikacyjne (waga kryteriów – 45%)

- 1.1. Potencjał trasy** – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 24,75%)
– charakteryzuje teoretyczny, potencjalny potok ruchu rowerowego na trasie, wynikający z jej położenia względem źródeł i celów podróży.

Największy potencjał wykazują trasy, które w najkrótszy sposób łączą zgrupowania licznych źródeł i celów podróży. Potencjał nie odzwierciedla rzeczywistych potoków ruchu w przyszłości, na który wpływa także wiele innych czynników, trudnych do uchwycenia na etapie analizy wielokryterialnej¹. W celu uzyskania wielkości potencjału trasy wykonano teoretyczny model rozkładu wszystkich podróży ogólno-miejskich prognozowanych w 2025 r. na kompletną sieć tras rowerowych w Gdańsku, przy założeniu że wszystkie podróże odbywają się rowerem. Uwzględniono także ruch generowany i absorbowany w gminach sąsiednich – przede wszystkim w Sopocie i Pruszcze Gdańskim. Potencjał określono na podstawie potoku ruchu rowerowego na danej trasie. Wartość potencjału wylicza się z wzoru:

$Q_x' = (Q_x / Q_{max}) * 10$, gdzie:

- Q_x' – wartość potencjału trasy [pkt];
- Q_x – wielkość prognozowanego potoku ruchu rowerowego na danej trasie [pod/h];
- Q_{max} – maksymalna wielkość prognozowanego potoku ruchu rowerowego spośród wszystkich analizowanych tras, wynosząca 6100 pod/h.

1.2. Bezpieczeństwo na trasie – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 9%) - charakteryzuje stopień ryzyka wypadku lub kolizji na danej trasie w stanie istniejącym. Zadaniem tej oceny jest wyróżnienie odcinków tras w istniejących przekrojach drogowych, charakteryzujących się dużą wypadkowością, a tym samym wymagających pilniejszej interwencji. Dlatego też trasy biegnące w przekrojach dróg, na których odnotowano większą liczbę zdarzeń drogowych uzyskały większą liczbę

¹ O tym, że wyliczona wartość potencjału trasy nie może być traktowana jak prognoza natężenia ruchu po realizacji trasy, świadczy dysproporcja wielkości potencjałów trasy nr 2 - ul. Kościarska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia (ok. 3500 podróży ogólnomiejskich) i trasy nr 35 - Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika (ok. 2350 podróży ogólnomiejskich). Obie trasy obsługują podobne źródła i cele podróży rowerowych (przede wszystkim w Oliwie i Osowie), a różnica potencjałów wynika wyłącznie z faktu, że trasa wzdłuż ul. Kościarskiej jest trasą krótszą. Analiza potencjału pomija czynniki inne niż długość połączenia, wpływające na faktyczne obciążenie trasy w przyszłości. Potoki ruchu na trasach 2 i 35 będą w przyszłości bardziej wyrównane, niż wskazują na to wartości ich potencjału. Wpływ na nie z pewnością będą mieć także np.: pochylenie niwelety tras, możliwość ich oświetlenia wpływająca na poczucie bezpieczeństwa itp.

punktów niż drogi bezpieczne. Liczba punktów została określona na podstawie policyjnych statystyk. Dla tras rowerowych planowanych poza przekrojem drogowym, lub w ciągu planowanych (nieistniejących) ulic przyjmuje się wartość wskaźnika: „0”. Wyjątkiem są trasy prowadzone wzdłuż planowanych ulic: Nowej Politechnicznej (trasa nr 7) i Nowej Świętokrzyskiej (trasa nr 16), gdzie wartość wskaźnika bezpieczeństwa obliczono w oparciu o liczbę zdarzeń drogowych na istniejących ulicach: Do Studzienki i Sobieskiego (trasa 7) oraz ul. Świętokrzyskiej (trasa 16). Wartość wskaźnika bezpieczeństwa na trasie wylicza się na podstawie wzoru:

$Q_x' = (Q_x / Q_{max}) * 10$, gdzie:

- Q_x' – wartość wskaźnika bezpieczeństwa na trasie [pkt];
- Q_x – liczba wypadków na trasie w stanie istniejącym;
- Q_{max} – maksymalna liczba wypadków w stanie istniejącym spośród wszystkich analizowanych tras, wynosząca 113 zdarzeń.

- 1.3. Obciążenie trasy** – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 11,25%) - charakteryzuje wielkość istniejącego potoku ruchu rowerowego na rozpatrywanym przekroju. Liczba rowerzystów korzystających z tras została ustalona na podstawie pomiarów przeprowadzonych przez Biuro Rozwoju Gdańska w czerwcu 2012 r w 35 punktach pomiarowych. Badania obejmowały godziny szczytu porannego (od 07.00 do 9.00) oraz popołudniowego (od 15.00 do 17.00). Wartość wskaźnika obciążenia trasy zależy od łącznej liczby rowerzystów w ciągu czterech godzin pomiarowych. Dla tras rowerowych dla których brak jest danych z pomiarów łączną liczbę rowerzystów w ciągu czterech godzin szczytu oszacowano na podstawie potencjału trasy (patrz pkt. 1.1.) oraz obciążenia i potencjału najbliższej trasy objętej pomiarami – według zasady:

$Q_x = (Q_y * P_x) / P_y$, gdzie:

- Q_x – szacowana łączna liczba rowerzystów w ciągu czterech godzin szczytu na analizowanej trasie;

- P_x – *potencjał analizowanej trasy;*
- Q_y – *pomierzona łączna liczba rowerzystów w czterech godzinach szczytu na trasie sąsiadującej ;*
- P_y – *potencjał trasy sąsiadującej.*

Wartość wskaźnika obciążenia trasy wylicza się ze wzoru:

$Q_x' = (Q_x / Q_{max}) * 10$, gdzie:

- Q_x' – *wartość wskaźnika obciążenia trasy [pkt];*
- Q_x – *łączna liczba rowerzystów w czterech godzinach szczytu;*
- Q_{max} – *największa spośród wszystkich analizowanych tras łączna liczba rowerzystów w ciągu czterech godzin szczytu, wynosząca 298 osób.*

2. Kryteria ekonomiczne (waga kryteriów – 25%)

2.1. Koszt budowy – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 7,5%) – charakteryzuje wskaźnikowy koszt realizacji trasy rowerowej w zależności od przyjętej technicznej formy jej wykonania. Trasy, których urządzenie wymaga wyłącznie zmian w organizacji ruchu na istniejącej ulicy otrzymują większą liczbę punktów, niż te wymagające budowy nowej infrastruktury. Wartość wskaźnika kosztu budowy trasy przyjmuje się następująco:

- 10 pkt. – *trasy z ruchem rowerowym odbywającym się po jezdni na zasadach ogólnych (wariant bezinwestycyjny);*
- 9 pkt. – *trasy, których realizacja polegać będzie na zawężeniu istniejącego przekroju jezdni i rozmalowaniu pasów rowerowych oraz trasy wykorzystujące nawierzchnie dróg serwisowych i pasów technicznych wzdłuż urządzeń infrastruktury – wymagające wyłącznie wprowadzenia oznakowania i ewentualnie nieznacznej przebudowy;*
- 7 pkt. – *trasy, których realizacja polegać będzie na ulepszeniu istniejącej nawierzchni gruntowej lub wykorzystaniu mieszanki optymalnej oraz wprowadzeniu oznakowania pionowego;*

- 5 pkt. – trasy w formie wydzielonej drogi rowerowej dwukierunkowej*;
- 4 pkt. – trasy w formie dwóch wydzielonych dróg rowerowych*;
- 3 pkt. – trasy w formie pasów rowerowych w nowej jezdni;
- 1 pkt. – trasy, bez względu na formę techniczną, których realizacja jest uzależniona od budowy kosztownych obiektów inżynierskich (mosty, tunele itp.).

*Za wydzieloną drogę rowerową uważa się także drogę dla pieszych i rowerów oznaczoną znakiem kompilacji C-13 + C-16

W przypadkach, kiedy w ciągu analizowanej trasy przewiduje się dwie lub więcej technicznych form realizacji wartość wskaźnika kosztu budowy trasy określa się według wzoru:

$Q_x' = (a_1 * w_1 + \dots + a_n * w_n) / (a_1 + \dots + a_n)$, gdzie:

- Q_x' – wartość wskaźnika kosztu budowy trasy [pkt];
- $a_1, \dots, a_n$ – długości kolejnych odcinków trasy o różnych formach realizacji;
- $w_1, \dots, w_n$ – wskaźniki kosztu budowy (10-3pkt) kolejnych odcinków trasy o różnych formach realizacji.

2.2. Długość – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 3,75%) – odzwierciedla długość analizowanej trasy, która w oczywisty sposób wpływa na koszt jej realizacji. Dłuższe odcinki otrzymają mniejszą liczbę punktów niż krótkie. Wartość wskaźnika długości trasy wylicza się według wzoru:

$Q_x' = (Q_{min} / Q_x) * 10$, gdzie

- Q_x' – wskaźnik długości trasy [pkt];
- Q_x – długość analizowanej trasy [m];
- Q_{min} – minimalna długość spośród wszystkich analizowanych tras, wynosząca 500 m.

2.3. Trudności realizacyjne – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 13,75%) – wskaźnik charakteryzujący trudności formalno-prawne związane z realizacją trasy w przyjętej formie technicznej. Wartość wskaźnika jest sumą punktów częściowych przyznawanych za:

- zgodność z obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego (od 0 pkt w sytuacji konieczności zmiany planów do 3 pkt przy pełnej zgodności);
- „miejsce w pasie drogowym” (od 0 pkt w sytuacji trudności z wpisaniem trasy w pas drogowy do 3 pkt przy braku problemów);
- sytuacja własnościowa gruntów pod trasą (od 0 sytuacji konieczności wykupów znacznych powierzchni do 2 pkt w sytuacji własności gminnej lub Skarbu Państwa pod całą trasą);
- etapowanie inwestycji - konieczność wykonania trasy rowerowej tymczasowej do czasu wykonania docelowego układu drogowego (od 0 w przypadku etapowania na całej długości do 2 pkt w przypadku możliwości realizacji od razu przebiegu docelowego).

3. Kryteria funkcjonalno-przestrzenne (waga kryteriów – 23%)

3.1. Spójność – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 11,5%) – charakteryzuje stopień w jaki trasa buduje i wzmacnia ciągłość sieci tras rowerowych oraz jej integrację z transportem zbiorowym. Najwyżej punktowane są trasy uzupełniające istniejącą lukę w sieci i stanowiące dojazd do istotnych węzłów komunikacyjnych, najniżej te nie łączące się z żadną istniejącą trasą. Wartość wskaźnika ustalona została następująco:

- 10 pkt.* – *trasy łączące się z co najmniej z dwiema trasami istniejącymi i z istotnym węzłem komunikacyjnym (przystanek SKM, PKM bądź tramwajowy o dużym potencjale dla systemu bike&ride);*
- 7 pkt.* – *trasy łączące się z co najmniej jedną trasą istniejącą i z istotnym węzłem komunikacyjnym (przystanek SKM, PKM bądź tramwajowy o dużym potencjale dla systemu*

bike&ride);

- 6 pkt. – trasy łączące się z co najmniej z dwiema trasami istniejącymi;
- 3 pkt. – trasy łączące się z jedną trasą istniejącą;
- 0 pkt – trasy nie łączące się z trasami istniejącymi lub.

Kryterium spójności trasy było badane dla każdej trasy kilkakrotnie: dla stanu istniejącego oraz po zrealizowaniu kolejnych proponowanych etapów rozwoju systemu tras rowerowych (patrz SR STeR rozdział III. - Etapy realizacji systemu tras rowerowych w Gdańsku)

- 3.1. Oddziaływanie lokalne** – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 5,75%) - charakteryzuje skalę potencjalnej rowerowej aktywizacji okolicy trasy. Wymiar oddziaływania lokalnego wynika z liczby osób zamieszkujących obszar w bezpośrednim dostępie do trasy rowerowej. Za obszar w bezpośrednim dostępie uznaje się teren tzw. „zlewni” trasy (patrz SR STeR – rozdział II. Trasy wybrane do analizy kolejności oraz przypisane im „zlewnie” ruchu rowerowego), w odległości nie większej niż 550 m od trasy – mierzonej w linii prostej, co średnio oznacza realną odległość ok. 700 m wzdłuż sieci dróg (700 m = 3 minuty jazdy rowerem z prędkością 14km/h). Wartość wskaźnika oddziaływania lokalnego wylicza się na podstawie wzoru:

$Q_x' = (Q_x / Q_{max}) * 10$, gdzie:

- Q_x' – wartość wskaźnika oddziaływania lokalnego [pkt];
- Q_x – Liczba osób zamieszkujących obszar w bezpośrednim dostępie do trasy ;
- Q_{max} – największa liczba osób zamieszkujących obszar w bezpośrednim dostępie do trasy, wynosząca 26274 osób.

- 3.2. Możliwość przejazdu** – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 5,75%) - charakteryzuje stopień trudności technicznej i dyskomfortu przejazdu rowerem po analizowanej trasie w stanie istniejącym. Na ocenę wpływa istniejące wyposażenie pasa drogowego oraz wielkość

potoku ruchu kołowego wzdłuż trasy. Wzięto pod uwagę faktyczne zachowania rowerzystów – także niezgodne z obowiązującymi przepisami – np. praktykę jazdy po chodniku. Trasy bez możliwości przejazdu, choćby z uwagi na niemożliwą do pokonania przeszkodę punktową zyskują maksymalną liczbę punktów. Wartość wskaźnika możliwości przejazdu przyjmuje się następująco:

- 10 pkt. – brak możliwości przejazdu, choćby na krótkim odcinku trasy;
- 8 pkt. – możliwość przejazdu po jezdni obciążonej dużym ruchem kołowym (ruch kołowy powyżej 8000 poj./dobę);
- 4 pkt. – możliwość przejazdu po szerokim chodniku ($\geq 3m$);
- 3 pkt. – możliwość przejazdu po drodze gruntowej;
- 2 pkt – możliwość przejazd po jezdni z małym obciążeniem ruchu kołowego (< 8000 poj/dobę).

W sytuacji, kiedy analizowana trasa składa się z odcinków o różnej trudności przejazdu wskaźnik możliwości przejazdu określa się według wzoru:

$Q_x' = (a_1 * w_1 + \dots + a_n * w_n) / (a_1 + \dots + a_n)$, gdzie:

- Q_x' – wartość wskaźnika możliwości przejazdu trasy [pkt];
- $a_1, \dots, a_n$ – długości kolejnych odcinków trasy o różnej możliwości przejazdu;
- $w_1, \dots, w_n$ – wskaźniki możliwości przejazdu (10-2pkt) kolejnych odcinków trasy.

W przypadku gdy istnieje trasa rowerowa stanowiąca dogodną alternatywę dla analizowanej trasy i obsługująca podobne relacje podróży rowerowych wartość wskaźnika możliwości przejazdu, ustaloną jak wskazano powyżej, redukuje się o 50%.

4. Kryteria środowiskowo-społeczne (waga kryteriów – 7%)

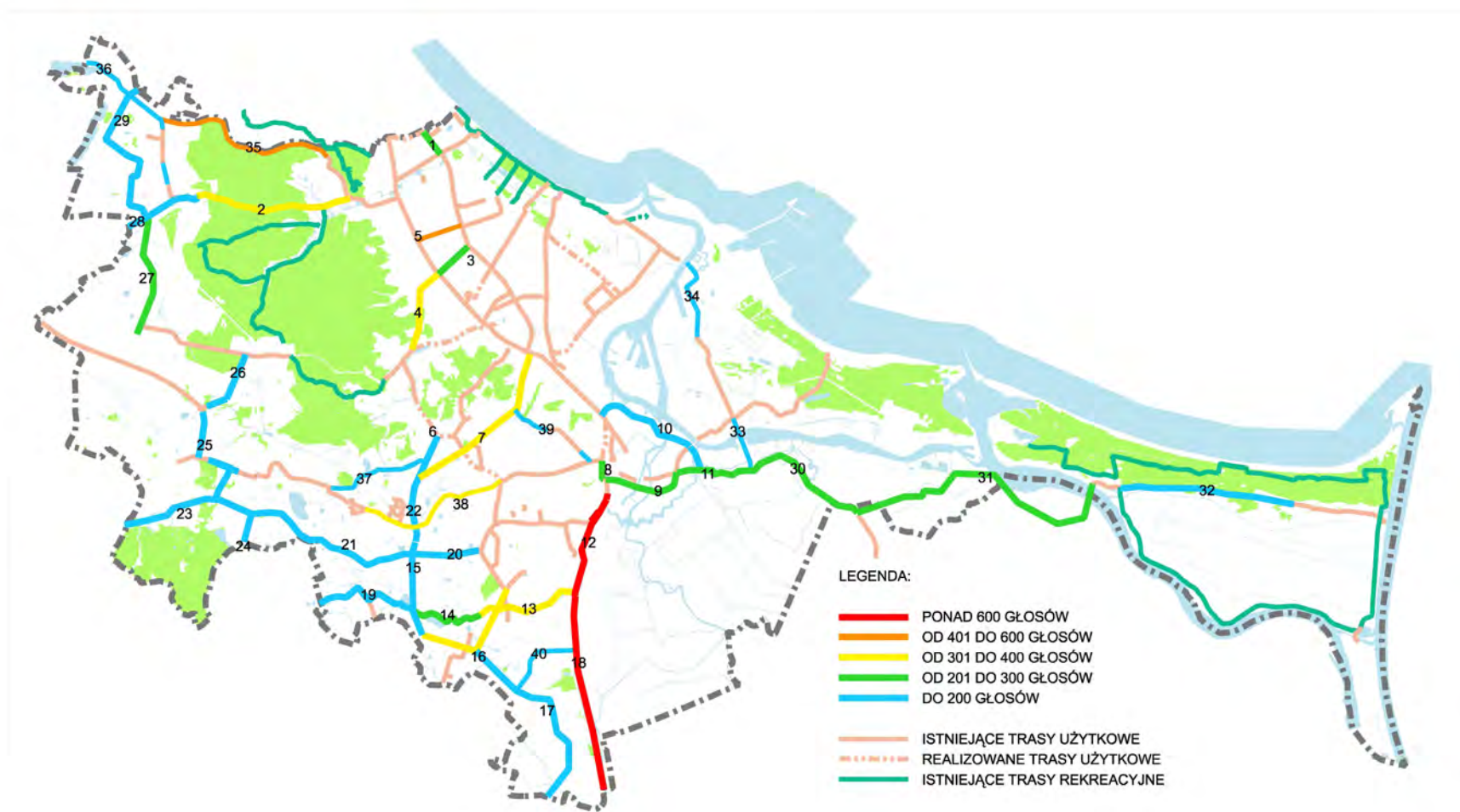
4.1. Oddziaływanie na środowisko – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 2,8%) – charakteryzuje wpływ realizacji analizowanej trasy rowerowej w przyjętej formie na środowisko naturalne. W sytuacji gdy trasa rowerowa prowadzona jest w przekroju istniejącej ulicy pod uwagę

wzięta została liczba drzew kolidujących z przebiegiem trasy i ich wartość przyrodnicza (gatunek, obwód pnia), a także długości odcinków, na których konieczne jest usunięcie zakrzaczeń, roślinności trawiastej bądź hydrogeniczej. Stopień oddziaływania na środowisko tras rowerowych prowadzonych wzdłuż projektowanych ulic określono na podstawie wskaźnika, którego wartość zależy od empirycznie określonej stałej oraz długości projektowanej trasy. Na wartość wskaźnika oddziaływania na środowisko miały wpływ także sytuacje, gdy trasa dzieli obszary przyrodniczo cenne, bądź przecina korytarze ekologiczne. Większą liczbę punktów otrzymywały trasy, których realizacja nie spowoduje negatywnych skutków środowiskowych.

- 4.2. Poparcie społecznie** – (wartość kryterium: 0-10 pkt., waga kryterium: 4,2%) - charakteryzuje poparcie społeczne dla realizacji analizowanej trasy. Wartość wskaźnika określono na podstawie ankiety internetowej przeprowadzonej w dniach od 22 maja do 20 czerwca 2012 r. Respondenci zostali poproszeni o wskazanie tras rowerowych, których realizacja jest ich zdaniem najpilniejsza. Można było wskazać dowolną liczbę tras z listy czterdziestu analizowanych. W badaniu udział wzięły 2344 osoby, które oddały 9358 głosów. Wartość wskaźnika poparcia społecznego wyliczono według wzoru:

$Q_x' = (Q_x / Q_{max}) * 10$, gdzie:

- Q_x' – *wartość wskaźnika poparcia społecznego [pkt];*
- Q_x – *liczba głosów oddana na analizowaną trasę;*
- Q_{max} – *liczba głosów uzyskana przez trasę z największym poparciem społecznym, wynosząca 682 głosy.*



Ryc. 1. Wyniki ankiety internetowej przeprowadzonej w dniach od 22 maja do 20 czerwca 2012 r.

II. Analiza wielokryterialna wybranych tras

1. ul. Gospody – odcinek od Ergo Areny do ul. Pomorskiej

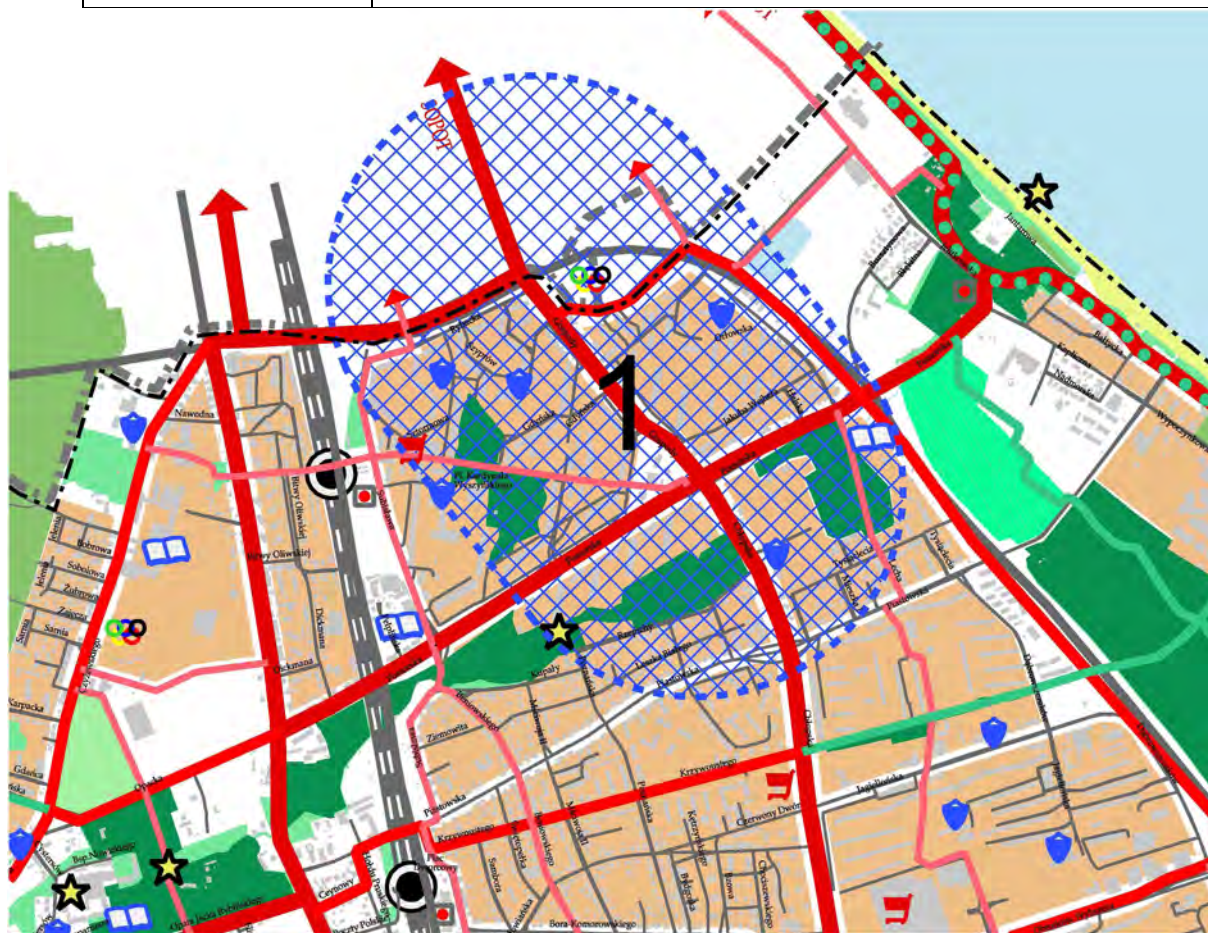
Trasa 1. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) łączącą istniejące trasy rowerowe w ulicy Pomorskiej oraz Chłopskiej z placem Dwóch Miast na granicy Gdańska i Sopotu. Trasa 1. jest częścią szlaku „tarasowego” Żabianka -Św. Wojciech. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedle Żabianka oraz osiedle Młodych.

W poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 1. **w ul. Gospody – na odcinku od Ergo Areny do ul. Pomorskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 1. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 1 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 1 w ul. Gospody – na odcinku od Ergo Areny do ul. Pomorskiej

parkingi rowerowe do realizacji	- Ergo Arena – plac Dwóch Miast 1; - Zespół Kształcenia Podstawowego i Gimnazjalnego nr 7 (Szkoła Podstawowa nr 7, Gimnazjum nr 50) - ul. Orłowska 13; - obiekt Uniwersytetu Gdańskiego; - Szkoła podstawowa nr 60; - Zaoczne Liceum Ogólnokształcące; - Zaoczne Uzupełniające Liceum Ogólnokształcące; - Niepubliczny Punkt Przedszkolny Zielona Bandera – ul. Chłopska 64; - Tereny zielone wzdłuż Potoku Oliwskiego w rejonie ulicy Pomorskiej; - Zespół Szkół Sportowych i Ogólnokształcących (Szkoła podstawowa nr 75, Gimnazjum nr 15, Szkoła Mistrzów Sportu Liceum Ogólnokształcące nr 12) – ul. Subisława 22; - Osiedlowy zespół handlowy – ul. Subisława 30; - Liceum Ogólnokształcące Collegium Gedanense – ul. Sztormowa 9; - Zespół Kształcenia Podstawowego i Gimnazjalnego nr 8 (Szkoła podstawowa nr 89, Gimnazjum nr 49) – ul. Szyprów 3.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Husytów; - ul. Orłowska; - ul. Jakuba Wejhera; - ul. Helska; - ul. Tysiąclecia; - ul. Lecha; - ul. Mieszka I; - ul. Piastowska; - ul. Leszka Białego;

	• ul. Rzepichy; • Plac Kardynała Wyszyńskiego; • ul. Sztormowa; • ul. Gdyńska; • ul. Szyprów; • ul. Rybacka;
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu projektowanej Drogi Zielonej – między ul. Gospody i Aleją Grunwaldzką; • trasa rowerowa w ciągu ul. Władysława Łokietka w Sopocie.
trasy rowerowe zbiorcze	trasa od ul. Gospody wzdłuż południowej krawędzi Placu Dwóch Miast oraz w ciągu projektowanej Drogi Zielonej do ul. Pomorskiej
trasy rowerowe lokalne	• trasa wzdłuż ul. Subisława, ul. Rybackiej przez Drogę Zieloną w kierunku Sopotu; • trasa wzdłuż ciągu pieszego (deptaka) od ulicy Subisława do ulicy Pomorskiej; • trasa od Drogi Zielonej za Ergo Areną wzdłuż ogrodów działkowych w stronę ulicy Polnej (w Sopocie); • trasa od Drogi Zielonej na wysokości Zespołu Szkół nr 7 przy ul. Orłowskiej wzdłuż zbiornika retencyjnego „Orłowska” do ul. Jelitkowskiej ; • trasa od skrzyżowania ul. Orłowskiej z Pomorską przez Park Przymorze wzdłuż ul. Lecha do ul. Piastowskiej.
trasy rowerowe rekreacyjne	brak.
inne	brak.



Ryc. 2. Trasa nr 1 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 2 Analiza wielokryterialna trasy 1 w ul. Gospody – na odcinku od Ergo Areny do ul. Pomorskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	wydzielona dwukierunkowa droga rowerowa szerokości min. 3,5m po południowej stronie jezdni;	5,00	7,50%	0,375
długość trasy	650m;	7,69	3,75%	0,288
potencjał trasy	ok. 3700 podróży ogólnomiejskich;	6,07	24,75%	1,502
bezpieczeństwo na trasie	15 zdarzeń drogowych;	1,33	9,00%	0,12
obciążenie trasy	229 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	7,68	11,25%	0,864
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: odnotowano sprzeczność przebiegu trasy ustalonego w mpzp [0119] z przebiegiem proponowanym;	0,00	13,75%	0,688
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość, brak kolidujących obiektów;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa i gminne;	2,00		
	etapowanie: kolizja z docelowym przekrojem ulicy Gospody - trasę zaplanowano w miejscu rezerwy pod drugą jezdnię ulicy;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy dwie trasy główne: w ul. Pomorskiej i w ul. Chłopskiej;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 15417 osób;	5,87	5,75%	0,338
możliwość przejazdu	obecnie możliwy jest przejazd szerokim chodnikiem;	4,00	5,75%	0,230
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje znacznych strat środowiskowych;	10,00	2,80%	0,280
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 234 głosów;	3,43	4,20%	0,144
ocena łączna				5,52

2. ul. Kościerska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia

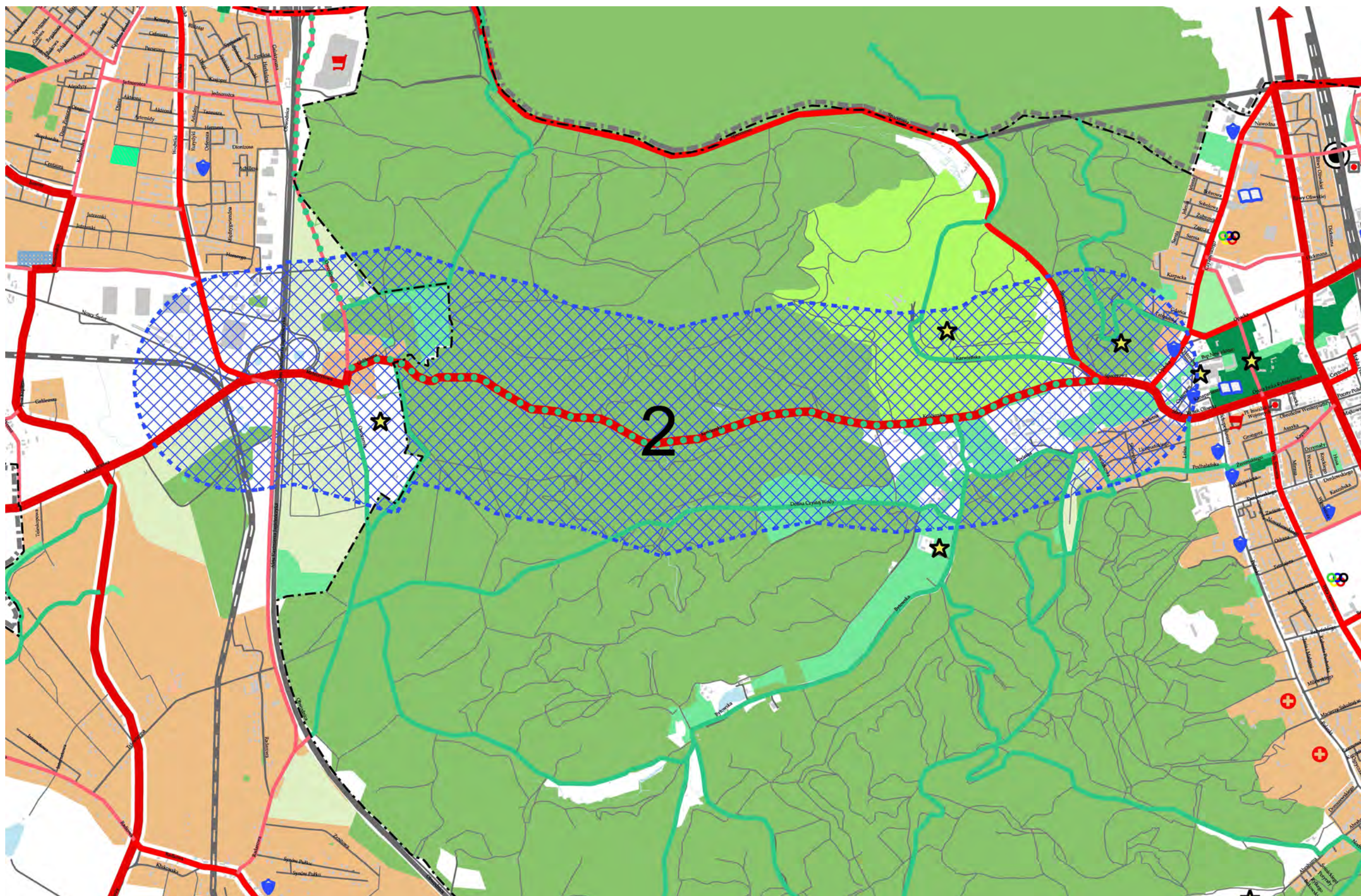
Trasa 2. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) o walorach rekreacyjnych, łączącą istniejącą trasę rowerową w ulicy Spacerowej z węzłem Owczarnia na obwodnicy trójmiasta. Trasa 2. jest częścią szlaku „leśnego” Barniewice - Jelitkowo. W większości trasa prowadzi przez tereny niezurbanizowane, głównie lasy Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 2. **ul. Kościerska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 2. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 3 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 2 ul. Kościerska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia

parkingi rowerowe do realizacji	- Miejski Ogród Zoologiczny Wybrzeża – ul. Karwieńska 3; - Punkt widokowy "Pacholek" – ul. Spacerowa; - Plac przed Katedrą Oliwską – ul. Cystersów 15, 16; - Szkoła podstawowa nr 23 – ul. Opacka 7; - Zespół Szkół: Gimnazjum nr 23, "Fregata" Szkoła Podstawowa dla Chłopców, Oliwskie Uzupełniające, Liceum Ogólnokształcące Oliwskie Liceum Ogólnokształcące, Gdańska Szkoła Policealna – ul. Cystersów 13.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Gdańca; - ul. Tatrzńska; - ul. Kwietna; - ul. Liczmańskiego; - ul. Słoneczna; - ul. Kwietna; - ul. Świerkowa.
trasy rowerowe główne	- trasa rowerowa w ciągu ul. Spacerowej (istniejąca); - trasa rowerowa w ciągu ul. Meteorytowej.
trasy rowerowe zbiorcze	- trasa w ciągu ulicy Opackiej; - trasa w ciągu ulicy Wodnika, od ul. Homera do ul. Meteorytowej.
trasy rowerowe lokalne	- trasa wzdłuż ul. Galaktycznej, od skrzyżowania ul. Meteorytowej z ul. Galaktyczną do ul. Radarowej; - trasa o walorach rekreacyjnych wzdłuż ul. Owczarnia – od skrzyżowania ul. Meteorytowej z ul. Galileusza, do ul. Spacerowej.

trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa od ul. Owczarnia wzdłuż ogrodów działkowych duktem leśnym do drogi Kamienisko i dalej do ul. Spacerowej (cz) • trasa od skrzyżowania ul. Meteorytowej z ul. Galileusza, wzdłuż ul. Owczarnia, Węglową Droga do Doliny Radości (cz) • trasa wzdłuż ul. Kościerskiej od ogrodu zoologicznego do ul. Spacerowej (cz) • trasa od ul. Czyżewskiego wzdłuż ul. Tatrzańskiej na górę pacholek i dalej duktami leśnymi w kierunku Sopotu (cz) • trasa od skrzyżowania ul. Kościerskiej z ul. Bytowską, wzdłuż ul. Bytowskiej do Doliny Radości (cz) • trasa od skrzyżowania ul. Bytowskiej z ul. Kwietną, wzdłuż ul. Kwietnej, Świerkowej i Podhalańskiej do ul. Polanki (cz) • trasa od ul. Kwietnej , wzdłuż drogi Szwedzka Grobla do Kleszej Drogi
inne	brak



Ryc. 3. Trasa nr 2 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 4 Analiza wielokryterialna trasy 2 ul. Kościerska – odc. od ul. Spacerowej do ul. Owczarnia

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych (800m), wydzielona dwukierunkowa droga rowerowa szerokości min. 3,5m (3100m);	6,03	7,50%	0,452
długość trasy	3900m;	1,28	3,75%	0,048
potencjał trasy	ok. 3500 podróży ogólnomiejskich;	5,74	24,75%	1,421
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	109 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,66	11,25%	0,412
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: brak mpzp;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość, brak kolidujących obiektów;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa i gminne;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z jedną trasą: w ul. Spacerowej;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 2087 osób;	0,79	5,75%	0,045
możliwość przejazdu	obecnie możliwy jest przejazd jezdnią asfaltową (800m) oraz drogą gruntową (3100m);	2,79	5,75%	0,160
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje znacznych strat środowiskowych;	10,00	2,80%	0,280
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 384 głosy;	5,63	4,20%	0,236
ocena łączna				4,77

3. ul. Abrahama odc. 1 – od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej

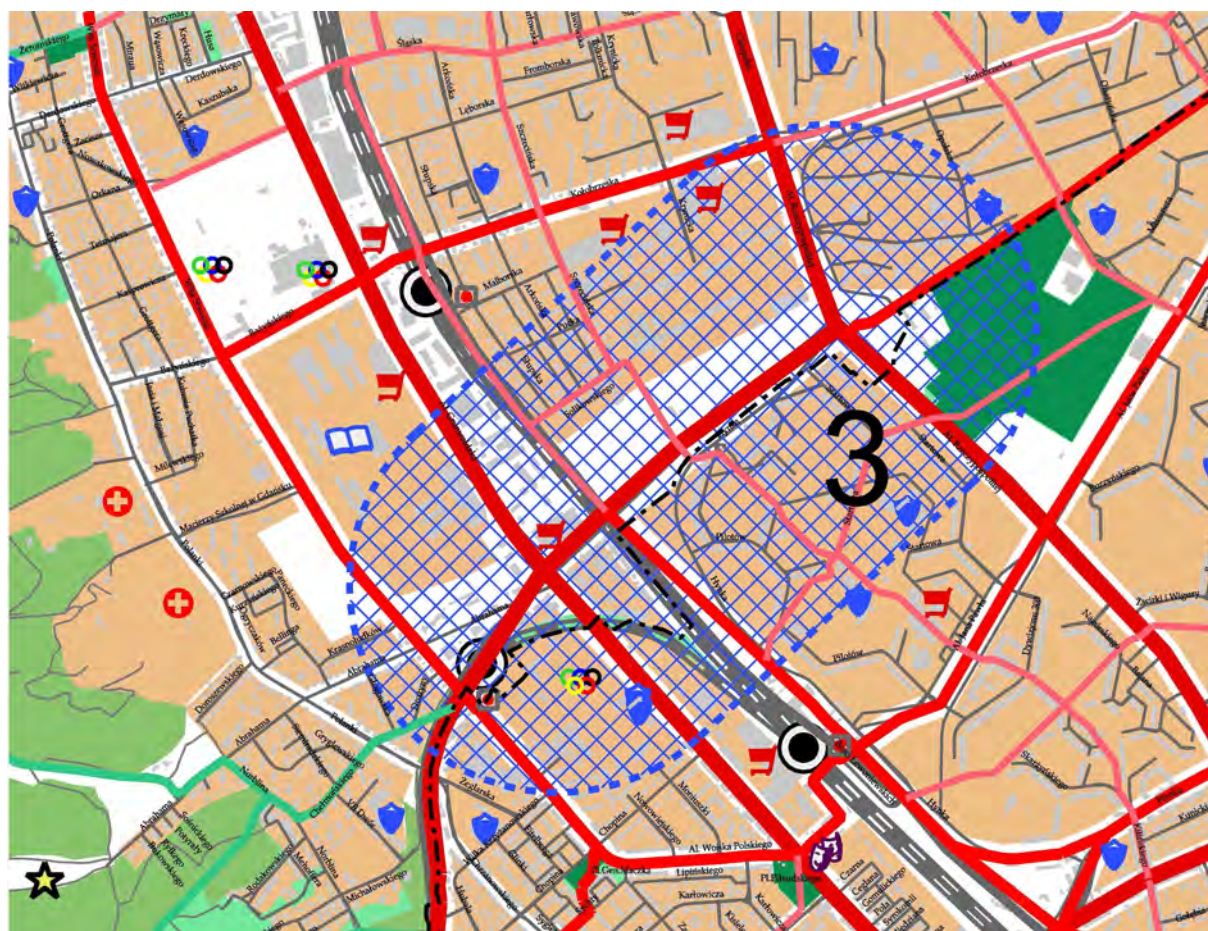
Trasa 3. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr), łączącą istniejące trasy rowerowe w al. Rzeczpospolitej i al. Grunwaldzkiej. Trasa 2. jest częścią szlaku „sportowego” Abrahama - Kowale. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedla Zaspą-Młyniec oraz południowa część Przymorza.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 3. **ul. Abrahama odc. 1 – od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 3. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 5 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 3: ul. Abrahama odc. 1 – od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej

parkingi rowerowe do realizacji	• obiekt handlowy – Real - ul. Kołobrzeska 32; • szkoła podstawowa nr 80 – ul. Opolska 9; • Państwowe Szkoły Budowlane – al. Grunwaldzka 238; • Centrum Handlowe Oliwa – al. Grunwaldzka 309.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Opolska; • ul. Krynicka; • ul. Szczecińska; • ul. Pucka; • ul. Słupska; • ul. Solikowskiego; • ul. Drożyny; • ul. Krasnoludków.
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu al. Rzeczpospolitej (istniejąca); • trasa rowerowa w ciągu al. Grunwaldzkiej (istniejąca); • trasa rowerowa w ul. Abrahama odc. 2 – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa od al. Rzeczpospolitej (przy pętli tramwajowej na Zaspie) do ulicy Czarny Dwór; • trasa w ciągu projektowanej Drogi Czerwonej; • trasa w ciągu ulicy Wita Stwosza; • trasa w ciągu Alei Wojska Polskiego.

trasy rowerowe lokalne	- trasa wzdłuż Drogi Czerwonej od ul. Kołobrzeskiej do ul. Nowej Abrahama; - trasa od ul. Kołobrzeskiej, wzdłuż ul. Szczecińskiej przez ogrody działkowe do ul. Hynka i dalej przez osiedle mieszkaniowe Młyniec do Al. Jana Pawła II; - trasa łącząca trasę wzdłuż Drogi Czerwonej - wzdłuż ul. Solikowskiego do ul. Szczecińskiej; - trasa od przystanku SKM Gdańsk Zaspą przez osiedle Młyniec, wzdłuż ul. Startowej pod Al. Rzeczypospolitej przez Park Jana Pawła II do ul. Meissnera; - trasa wzdłuż ul. Kołobrzeskiej od Al. Rzeczypospolitej do ul. Dąbrowszczaków.
trasy rowerowe rekreacyjne	trasa wzdłuż Lipnickiej Drogi, następnie wzdłuż ul. Norblina, ul. Chełmońskiego, ul. Drożyny do Nowej Abrahama.
inne	- przystosowanie do ruchu rowerowego przejść tunelowych pod al. Rzeczypospolitej - na wysokości ul. Startowej i ul. Żwirki i Wigury oraz ETC; - konieczne umożliwienie przejazdu przez teren Uniwersytetu Gdańskiego.



Ryc. 4. Trasa nr 3 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 6 Analiza wielokryterialna trasy 3 ul. Abrahama odc. 1 – od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	dwie wydzielone drogi rowerowe po obu stronach jezdni szerokości min. 3,0m każda, konieczność realizacji tunelu pod linią kolejową;	1,00	7,50%	0,075
długość trasy	1000m;	5,00	3,75%	1,188
potencjał trasy	ok. 2750 podróży ogólnomiejskich;	4,51	24,75%	1,116
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	141 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	4,73	11,25%	0,532
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,928
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa oraz Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym. Konieczność wykupu ok. 3550m ² ;	0,75		
	etapowanie: realizacja trasy uzależniona od realizacji ulicy tzw. Nowa Abrahama;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema trasami głównymi: w al. Rzeczpospolitej i al. Grunwaldzkiej;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 11580 osób;	4,41	5,75%	0,254
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy spowoduje nieznaczne straty środowiskowe;	9,00	2,80%	0,252
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 276 głosów;	4,05	4,20%	0,170
ocena łączna				4,78

4. ul. Abrahama odc. 2 – od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego

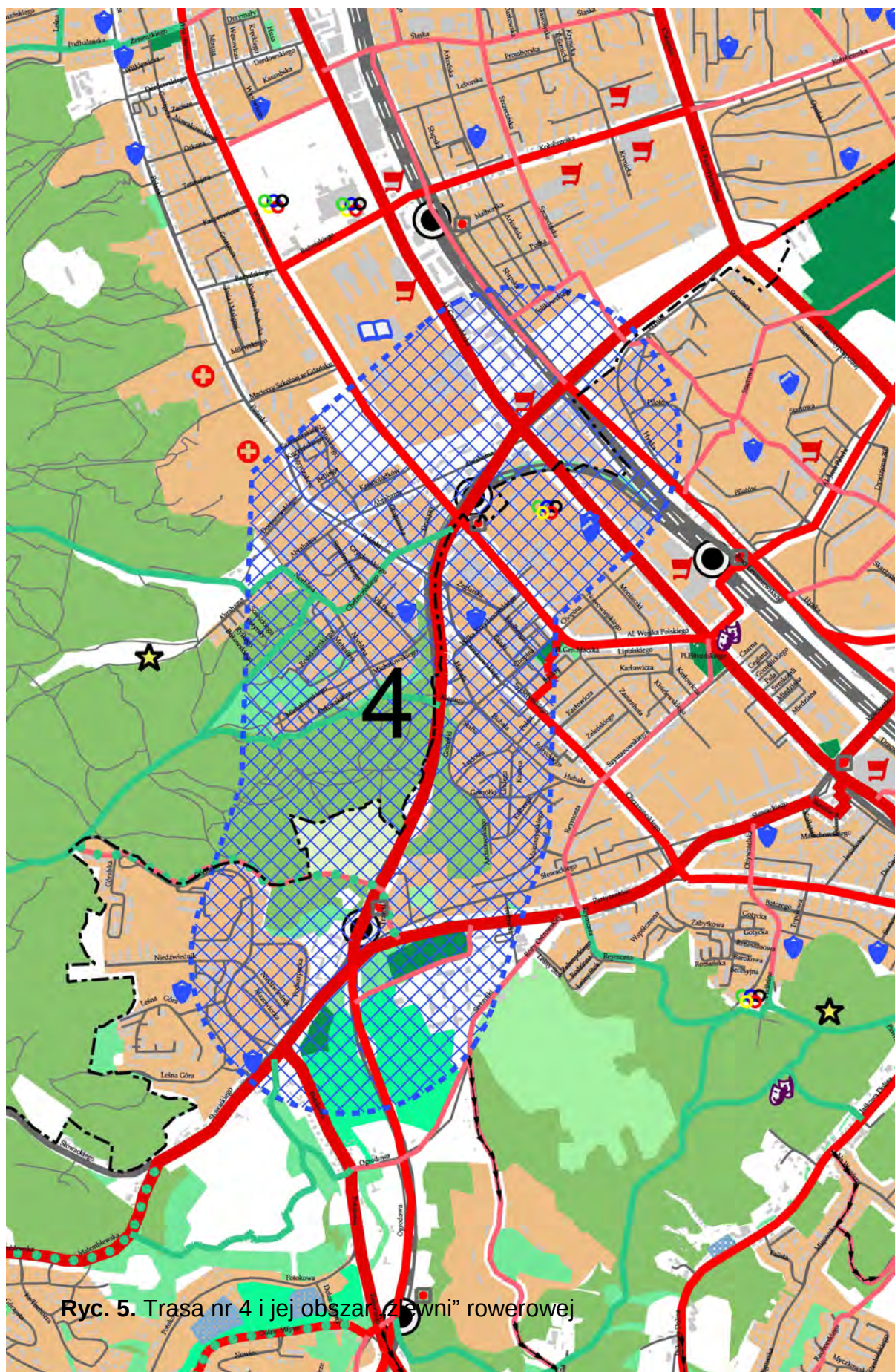
Trasa 4. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr), łączącą istniejącą trasę rowerową w al. Grunwaldzkiej z realizowaną trasą w ciągu ul. Słowackiego. Trasa 3. jest częścią szlaku „sportowego” Abrahama - Kowale. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się część osiedla Strzyża wraz z planowanym przystankiem PKM-Abrahama oraz wschodnia część Niedźwiednika z planowanym przystankiem PKM-Niedźwiednik. Trasa przebiega po istniejącej ul. Abrahama oraz u podnóża trasy dawnej kolei (planowana trasa PKM), następnie przecina istniejące ogrody działkowe.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 4. **ul. Abrahama odc. 2 – od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 4. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 7 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 4 ul. Abrahama odc. 2 – od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego

parkingi rowerowe do realizacji	• Zespół Kształcenia Podstawowego i Gimnazjalnego nr 20: Szkoła Podstawowa nr 20 Gimnazjum 46 – ul. VII Dwór 7.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Solikowskiego; • ul. Słupska; • ul. Czarnowskiego; • ul. Paneckiego; • ul. Kurzyńskiego; • ul. Ogryczaków; • ul. Belinga; • ul. Krasnoludków; • ul. Głogowska; • ul. Drożyny; • ul. Doroszewskiego; • ul. Abrahama; • ul. Gryglewskiego; • ul. Siemiradzkiego; • ul. Chełmońskiego; • ul. VII Dwór; • ul. Norblina; • ul. Rodakowskiego; • ul. Mehoffera; • ul. Michałowskiego; • ul. Orłowskiego.

trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu ul. Słowackiego (istniejąca); • trasa rowerowa w ciągu al. Grunwaldzkiej (istniejąca); • trasa rowerowa w ul. Abrahama odc. 1 – odc. od al. Rzeczpospolitej do al. Grunwaldzkiej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu projektowanej Drogi Czerwonej; • trasa w ciągu ulicy Wita Stwosza; • trasa wzdłuż Alei Wojska Polskiego; • trasa od al. Wojska Polskiego poprzez ulicę Sychty i ulicę Chrzanowskiego; • trasa wzdłuż Pomorskiej Kolei Metropolitalnej, na odcinku po południowej stronie od ul. Słowackiego.
trasy rowerowe lokalne	• trasa wzdłuż Drogi Czerwonej od ul. Kołobrzeskiej do ul. Nowej Abrahama; • trasa od ul. Kołobrzeskiej, wzdłuż ul. Szczecińskiej przez ogrody działkowe do ul. Hynka i dalej przez osiedle mieszkaniowe Młyniec do Al. Jana Pawła II; • trasa łącząca trasę wzdłuż Drogi Czerwonej wzdłuż ul. Solikowskiego do ul. Szczecińskiej; • trasa o walorach rekreacyjnych - od Lipnickiej Drogi wzdłuż ul. Góralskiej następnie Doliną Węglisko, ul. Trawki do Nowej Słowackiego; • trasa od ul. Potokowej wzdłuż południowej granicy zbiornika retencyjnego „Srebrzysko” do ul. Nowej Słowackiego; • trasa od skrzyżowania ul. Potokowej i ul. Ogrodowej, ul. Srebrniki, ul. Róży Ostrowskiej do ul. Nowej Słowackiego.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa wzdłuż Lipnickiej Drogi dalej wzdłuż ul. Norblina, ul. Chelmońskiego ul. Drożyny do Nowej Abrahama; • trasa z Wężowej Doliny wzdłuż Źródlanej Doliny wzdłuż ul. Abrahama do ul. Norblina; • trasa od Lipnickiej Drogi na południe od zabudowy przy ul. Orłowskiego do Nowej Abrahama; • trasa od ul. Słowackiego na zachód od zabudowy przy ul. Potokowej do skrzyżowania ul. Potokowej i ul. Ogrodowej.
inne	brak



Ryc. 5. Trasa nr 4 i jej obszar "złwni" rowerowej

Tabela 8 Analiza wielokryterialna trasy 4 ul. Abrahama odc. 2 – od al. Grunwaldzkiej do ul. Słowackiego

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	ruch rowerowy odbywający się po jezdniach ulic Abrahama i Wita Stwosza na zasadach ogólnych (razem ok. 530m) oraz wydzielona dwukierunkowa droga rowerowa szerokości min. 3,5m po zachodniej stronie trasy PKM (1720m);	6,18	7,50%	0,464
długość trasy	2250m;	2,22	3,75%	0,083
potencjał trasy	ok. 2750 podróży ogólnomiejskich;	4,51	24,75%	1,116
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	148 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	4,97	11,25%	0,559
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: sprzeczność z obowiązującymi planami miejscowymi w zakresie technicznej formy realizacji (na odcinku 530m);	0,00	13,75%	0,378
	miejsce w pasie drogowym: miejscami niewystarczająca szerokość w pasie drogowym ulicy tzw. Nowa Abrahama;	1,00		
	sytuacja własnościowa: głównie grunty Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 140m ² ;	1,75		
	etapowanie: realizacja trasy uzależniona od realizacji ulicy tzw. Nowa Abrahama;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema trasami głównymi: w al. Grunwaldzkiej i ul. Słowackiego oraz przystanki PKM: Abrahama i Niedźwiednik;	10,00	11,50%	1,15
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 11112 osób;	4,23	5,75%	0,243
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	przebieg po terenach czynnych biologiczne: po terenach leśnych oraz po terenach ogrodów działkowych – możliwe straty środowiskowe;	4,00	2,80%	0,112
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 333 głosów;	4,88	4,20%	0,205
ocena łączna				4,88

5. ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej

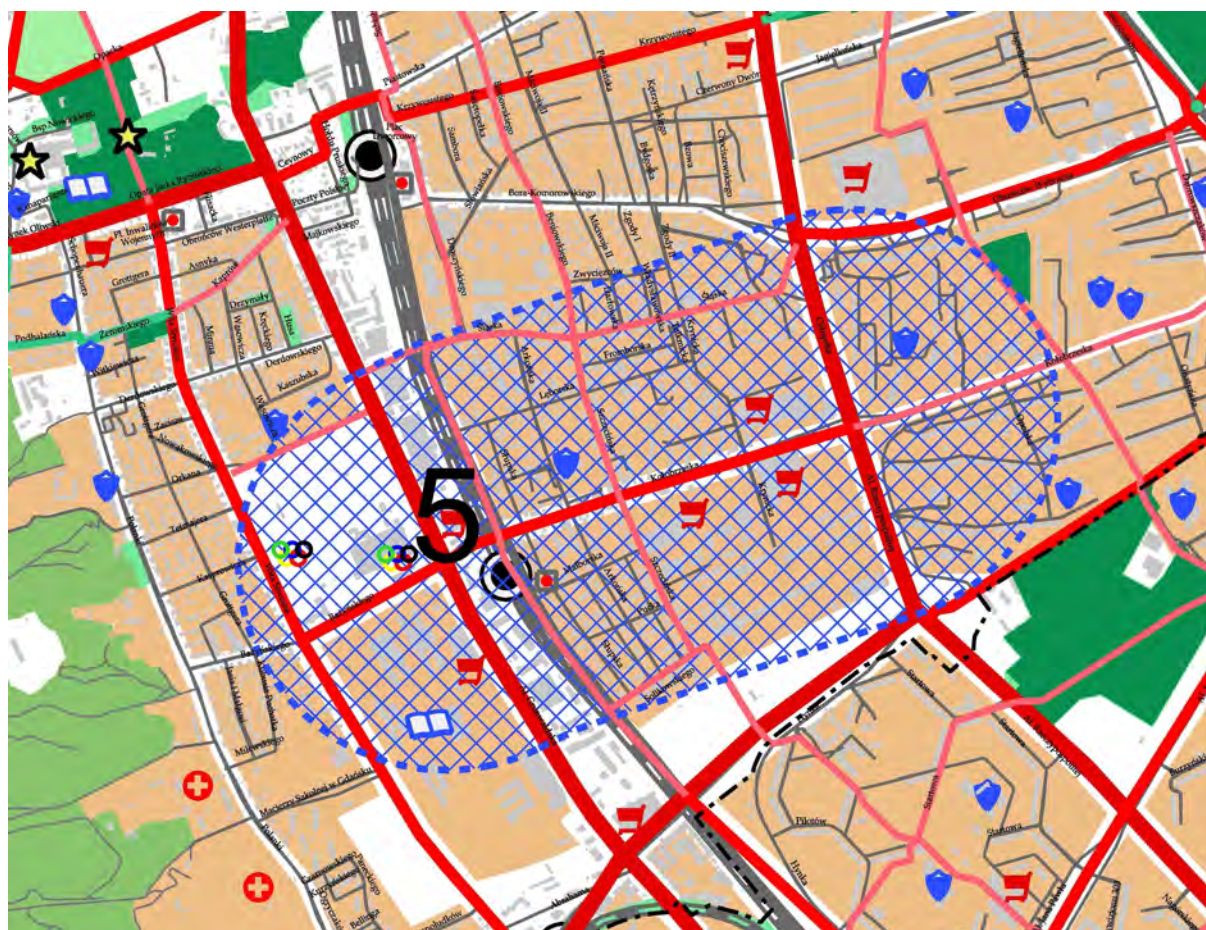
Trasa 5. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr), łączącą istniejące trasy rowerowe w al. Grunwaldzkiej i al. Rzeczpospolitej. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajduje się południowo-wschodnia część osiedla Przymorze, Campus Uniwersytetu Gdańskiego, liczne obiekty usługowo-handlowe oraz przystanek SKM Przymorze-Uniwersytet.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 5. **ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 5. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 9 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 5 ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej

parkingi rowerowe do realizacji	- Szkoła Podstawowa nr 79 - ul. Kołobrzeska 49; - Obiekt handlowy Alfa Centrum – ul. Kołobrzeska 41 c; - Obiekt handlowy Praktiker – ul. Kołobrzeska 26; - Obiekt handlowy Media Markt – al. Grunwaldzka 270; - Uniwersytet Gdański – ul. Wita Stwosza 53, 55, 57, al. Grunwaldzka 270, 272, ul. Bażyńskiego 2, 4, 6; - Hala Widowiskowo Sportowa Olivia – al. Grunwaldzka 470; - Teren sportu UG – przy ul. Wita Stwosza; - Zespół Kształcenia Podstawowego i Gimnazjalnego nr 17: Szkoła podstawowa nr 35, Gimnazjum 24 – ul. Wąsowicza 30; - Obiekt handlowy Familia – al. Grunwaldzka 471; - Szkoła podstawowa nr 46 – ul. Arkońska 17; - Przedszkole Niepubliczne „Stokrotka” – ul. Arkońska 25.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Opolska; - ul. Śląska; - ul. Darłowska; - ul. Władysławowska; - ul. Krynicka; - ul. Tolkmicka; - ul. Fromborska; - ul. Szczecińska; - ul. Arkońska; - ul. Lęborska; - ul. Słupska; - ul. Solikowskiego.
trasy rowerowe główne	- trasa rowerowa w ciągu al. Rzeczpospolitej (istniejąca); - trasa rowerowa w ciągu al. Grunwaldzkiej (istniejąca);
trasy rowerowe zbiorcze	- trasa w ulicy Obrońców Wybrzeża; - trasa w ulicy Bażyńskiego; - trasa w ulicy Wita Stwosza.

trasy rowerowe lokalne	- trasa od ul. Wita Stwosza na przedłużeniu ul. Orkana do Al. Grunwaldzkiej; - trasa od Al. Grunwaldzkiej przejściem podziemnym pod torami kolejowymi dalej wzdłuż ul. Śląskiej do skrzyżowania ul. Chłopskiej z ul. Obrońców Wybrzeża; - trasa od ul. Pomorskiej, wzdłuż ul. Beniowskiego i ul. Szczecińskiej przez osiedle Młyniec do ul. Jana Pawła II; - wzdłuż ul. Kołobrzeskiej od Al. Rzeczypospolitej do ul. Dąbrowszczaków; - trasa wzdłuż Drogi Czerwonej pomiędzy ul. Śląską i Nową Abrahama; - trasa od ul. Obrońców Wybrzeża do Al. Jana Pawła II przez ciągi piesze prowadzące przez osiedle Przymorze Wielkie i ul. Olszyńską.
trasy rowerowe rekreacyjne	brak
inne	konieczne umożliwienie przejazdu przez teren Uniwersytetu Gdańskiego.



Ryc. 6. Trasa nr 5 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 10 Analiza wielokryterialna trasy 5 ul. Kołobrzeska – odc. od al. Grunwaldzkiej do al. Rzeczpospolitej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa rowerowa w formie pasów rowerowych szerokości min. 2,0m. Konieczność przebudowy ulicy;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	1150m;	4,35	3,75%	0,163
potencjał trasy	ok. 3400 podróży ogólnomiejskich;	5,57	24,75%	1,379
bezpieczeństwo na trasie	73 zdarzenia drogowe;	6,46	9,00%	0,581
obciążenie trasy	298 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	10,00	11,25%	1,125
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: brak obowiązującego mpzp;	3,00	13,75%	1,341
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość linii rozgraniczających ulicy Kołobrzeskiej;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa oraz gminne, Konieczność wykupu ok. 13m ² ;	1,75		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema trasami głównymi: w al. Grunwaldzkiej i al. Rzeczpospolitej oraz przystanek SKM: Przymorze-Uniwersytet;	10,00	11,50%	1,15
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 17568 osób;	6,69	5,75%	0,385
możliwość przejazdu	możliwości przejazdu po jezdni ul. Kołobrzeskiej, gdzie natężenie ruchu przekracza 8000 poj. na dobę;	8,00	5,75%	0,46
oddziaływanie na środowisko	brak oddziaływania na środowisko;	10,00	2,80%	0,28
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 403 głosy;	5,91	4,20%	0,248
ocena łączna				7,34

6. ul. Bulońska - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej

Trasa 6. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr), łączącą realizowaną trasę rowerową w ul. Rakoczego z ul. Myśliwską. Trasa 6. jest częścią szlaku „sportowego” Abrahama – Kowale. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajduje się osiedle Migowo.

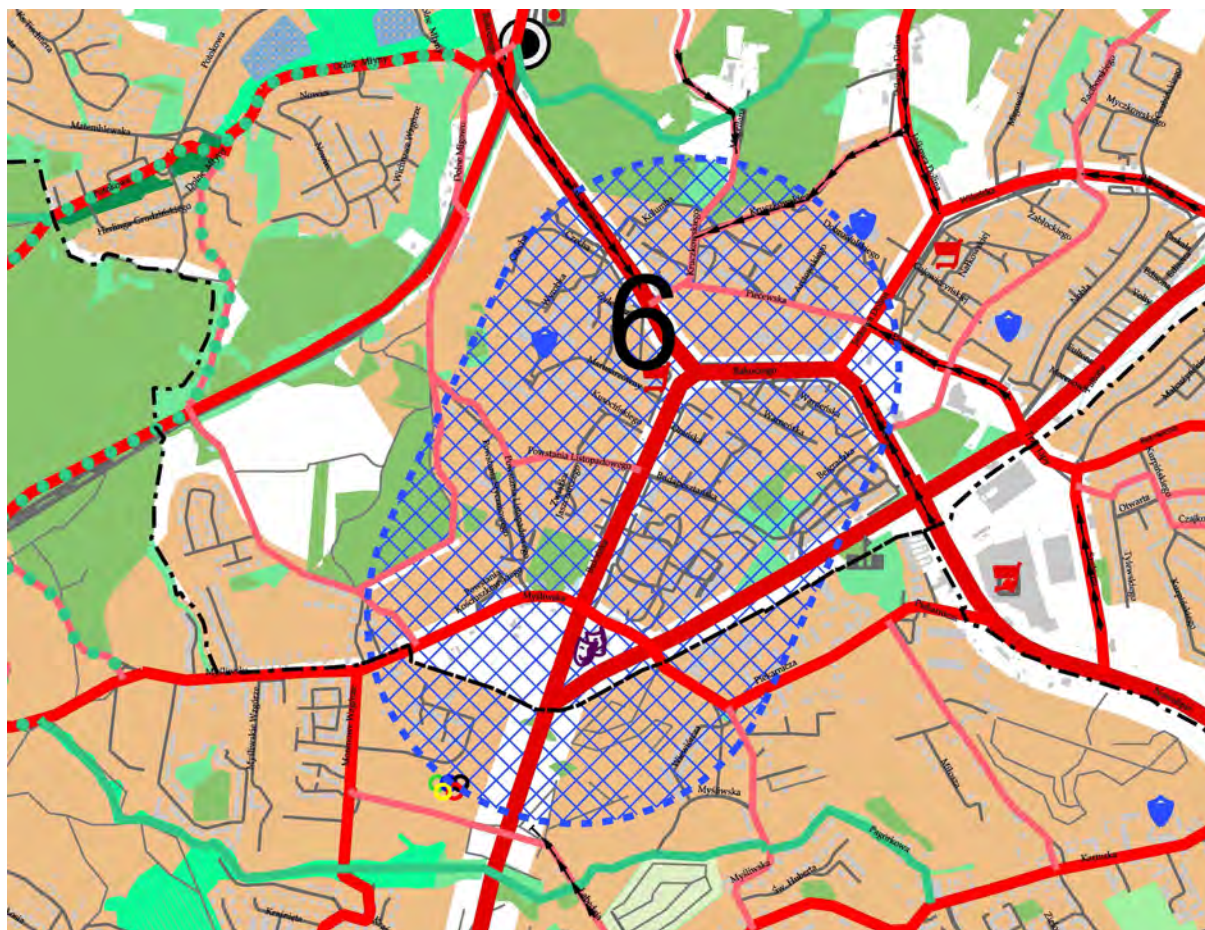
W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 6.: **ul. Bulońska - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 6. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 11 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 6: ul. Bulońska - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej

parkingi rowerowe do realizacji	• Szkoła Podstawowa nr 2 – ul. Marusarzówny 10; • Centra usługowe – ul. Bulońska 1 i ul. Marusarzówny 2; • Kościół – ul. Myśliwska 25; • planowany obiekt sportowy przy ul. Morenowe Wzgórza;
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Kolumba; • ul. Kruczkowskiego; • ul. Piecewska; • ul. Arctowskiego; • ul. Dobrowolskiego; • ul. Czecha; • ul. Wyróbka; • ul. Żylewicza; • ul. Marusarzówny; • ul. Kusocińskiego; • ul. Warneńska; • ul. Belgradzka; • ul. Orańska; • ul. Powstania Listopadowego; • ul. Budapesztańska; • ul. Związku Jaszczurczego; • ul. Powstania Styczniowego; • ul. Powstania Kościuszkowskiego; • ul. Widok; • ul. Burgaska; • ul. Amundsena.
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu ul. Rakoczego (realizowana); • trasa rowerowa w tzw. ul. Nowej Bulońskiej - odc. od ul. Bulońskiej do ul. Jabłoniowej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ulic Myśliwskiej i Piekarniczej; • trasa w ciągu ul. Jaśkowa Dolina poczynając od skrzyżowania z ul. Rakoczego; • trasa w ciągu ul. Piecewskiej do skrzyżowania z ul. Jaśkowa Dolina.

**trasy rowerowe
lokalne**

- trasa w ciągu ul. Powstania Listopadowego w kierunku Matemblewa;
- trasa w ciągu ul. Kruczkowskiego;
- trasa w ciągu ul. Magellana;
- trasa w ciągu ul. Piecowskiej.



Ryc. 7. Trasa nr 6 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 12 Analiza wielokryterialna trasy 6 ul. Bulońska - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	dwie wydzielone dwukierunkowe drogi rowerowe szerokości min. 3,0m każda - po obu stronach jezdni;	4,00	7,50%	0,3
długość trasy	700m;	7,14	3,75%	0,268
potencjał trasy	ok. 5300 podróży ogólnomiejskich;	8,69	24,75%	2,151
bezpieczeństwo na trasie	14 zdarzeń drogowych;	1,24	9,00%	0,112
obciążenie trasy	157 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	5,27	11,25%	0,593
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: na odcinku brak obowiązującego mpzp, na pozostałej części forma trasy zgodna z mpzp;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość linii rozgraniczających ulicy Bulońskiej;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z jedną trasą główną: w ul. Rakoczego oraz przystankami tramwajowymi planowanymi przy ul. Bulońskiej;	7,00	11,50%	0,805
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 15139 osób;	5,76	5,75%	0,331
możliwość przejazdu	możliwości przejazdu szerokimi chodnikami;	4,00	5,75%	0,23
oddziaływanie na środowisko	nieznaczne oddziaływanie na środowisko: do likwidacji pasy trawników o długości około 820 metrów oraz pasy zakrzewień o długości około 40 metrów;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 163 głosy;	2,39	4,20%	0,1
ocena łączna				6,49

7. ul. Nowa Politechniczna – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej

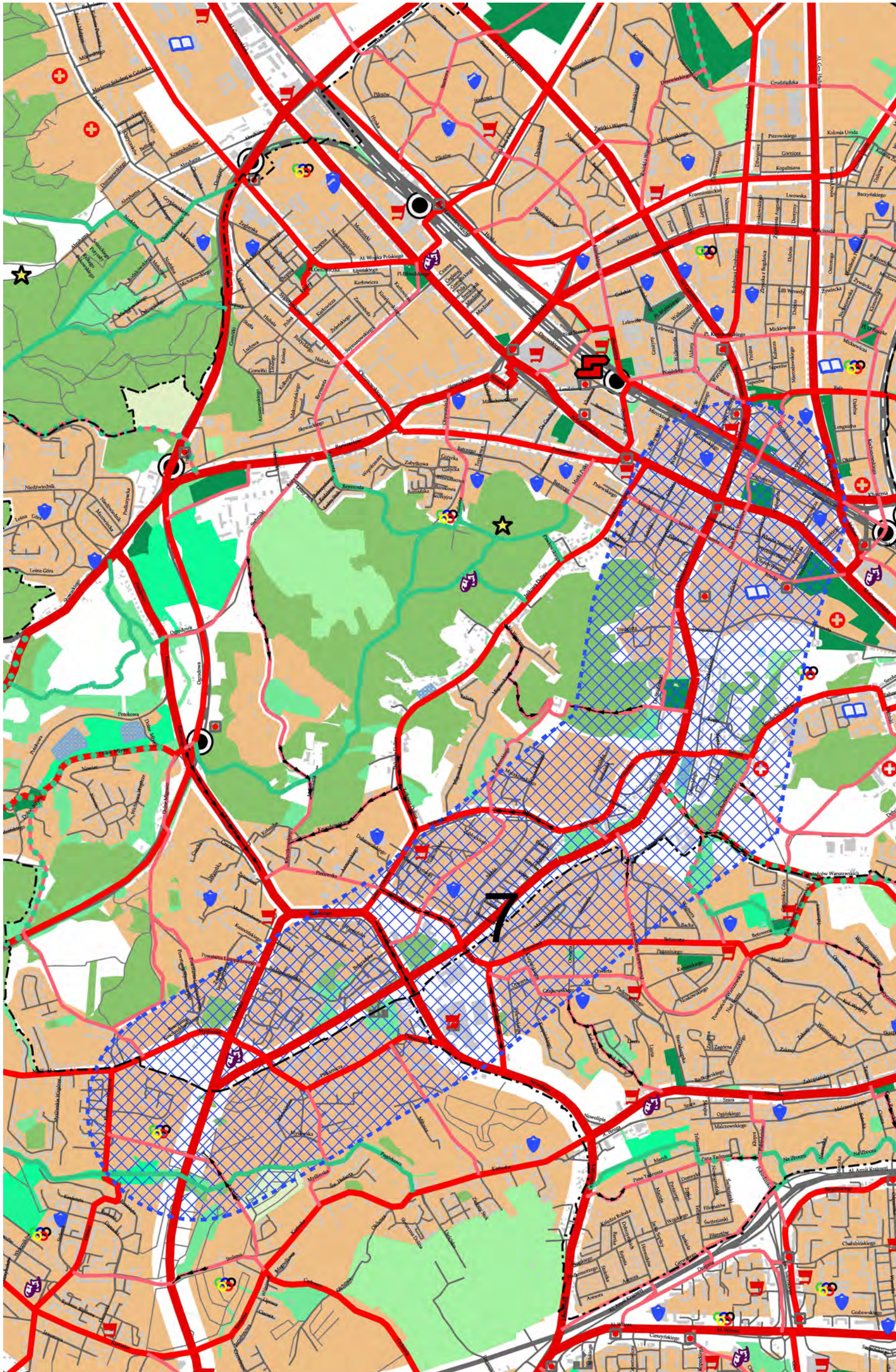
Trasa 7. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr), łączącą się z istniejącą trasą rowerową w al. Grunwaldzkiej. Trasa 7. jest częścią szlaku „tarasowego” Żabianka – Św. Wojciech. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajduje się fragment Górnego Wrzeszcza, a także osiedla Diabełkowo, Migówko i część Migowa.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 7. **ul. Nowa Politechniczna – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 7. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 13: zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 7: ul. Nowa Politechniczna – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej

parkingi rowerowe do realizacji	- kościół – ul. Myśliwska 25; - planowany obiekt sportowy przy ul. Morenowe Wzgórza; - centrum handlowe Carrefour – ul. Schuberta 102; - centrum usługowe między ul. Gojawczyńskiej i ul. Nałkowskiej; - Szkoła Podstawowa nr 1 przy ul. Gojawczyńskiej 10; - stadion miejski Lechii Gdańsk przy ul. Traugutta; - Politechnika Gdańska ul. Narutowicza 11/12; parkingi przed Gmachem Głównym i siedzibami poszczególnych wydziałów; - centrum handlowe Jantar – ul. Politechniczna 7; - Liceum Ogólnokształcące „Conradinum” przy ul. Piramowicza ½; - Szkoła Podstawowa nr 17 – ul. Czarnieckiego 2; - targowisko – na rogu ul. Wyspiańskiego i ul. Białej; - Zespół Szkół Budowy Okrętów – al. Hallera 16/18; - Gdański Uniwersytet Medyczny – ul. Dębinki; - centrum handlowe Manhattan – ul. Grunwaldzka 82.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Raciborskiego; - ul. Myczkowskiego; - ul. Czubińskiego; - ul. Suwalska; - ul. Siedlicka; - ul. Traugutta; - ul. Bracka; - ul. Sobótki; - ul. Akacjowa; - ul. Kossaka; - ul. Matejki; - ul. Sienkiewicza; - ul. Wassowskiego; - ul. Pileckiego; - ul. Politechniczna;

	• ul. Fiszera; • ul. Boh. Getta Warszawskiego; • ul. Łukasiewicza; • ul. Własna Strzecha; • ul. Wróblewskiego; • ul. Olszewskiego; • ul. Puszkina; • ul. Narutowicza; • ul. Uphagena; • ul. Piramowicza; • ul. Konarskiego; • ul. Poprzeczna; • ul. Leczkowa; • ul. Zawiszy Czarnego; • ul. Waryńskiego.
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu al. Grunwaldzkiej (istniejąca); • trasa rowerowa w tzw. ul. Nowej Bulońskiej - odc. od ul. Bulońskiej do ul. Jabłoniowej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ulic: Myśliwskiej i Piekarniczej; • trasa w ciągu ul. Schuberta; • trasa w ciągu ul. Beethovena; • trasa w ciągu ulic Trzy Lipy i Piecewskiej; • trasa w ciągu ulic Wileńskiej, Jarowej i Smoluchowskiego; • trasa w rezerwie pod tzw. Drogę Czerwoną.
inne	konieczne wprowadzenie udogodnień dla rowerów w postaci pochylni lub szyn na schodach między ul. Tylewskiego i ul. Szuberta – przed rondem im. A . Hakenbergena



Ryc. 8. Trasa nr 7 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 14 Analiza wielokryterialna trasy 7 ul. Nowa Politechniczna – odc. od al. Grunwaldzkiej do ul. Myśliwskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	ruch rowerowy odbywający się po jezdni ulic: Do Studzienki oraz Morenową i Południowym odcinkiem Wileńskiej na zasadach ogólnych (łącznie ok. 950m) oraz wydzielona dwukierunkowa droga rowerowa szerokości min. 3,5m – na odcinku 3150m;	6,16	7,50%	0,462
długość trasy	4100m;	1,22	3,75%	0,046
potencjał trasy	ok. 6100 podróży ogólnomiejskich;	10,00	24,75%	2,475
bezpieczeństwo na trasie	43 zdarzenia drogowe;	3,81	9,00%	0,343
obciążenie trasy	210 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	7,05	11,25%	0,743
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: forma i przebieg trasy zgodna z obowiązującymi planami;	3,00	13,75%	1,100
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość linii rozgr. ulicy tzw. Nowej Politechnicznej;	3,00		
	sytuacja własnościowa: przewaga gruntów gminnych i Skarbu Państwa. Konieczność wykupu ok. 2115 m ² ;	1,00		
	etapowanie realizacja części trasy uzależniona od realizacji ulicy tzw. Nowej Politechnicznej;	1,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema trasami: w al. Grunwaldzkiej i w ul. Trzy Lipy;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 26274 osoby;	10,00	5,75%	0,575
możliwość przejazdu	możliwości przejazdu jezdnią ul. Do Studzienki o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę (718m), drogą gruntową (3150m), jezdnią ul. Morenowej i południowego odcinka ul. Wileńskiej (232m);	3,82	5,75%	0,22
oddziaływanie na środowisko	nieznaczne oddziaływanie na środowisko: do likwidacji pasy roślinności ruderalnej o długości około 550m, pojedyncze drzewa i zakrzewienia;	9,00	2,80%	0,252
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 315 głosy;	4,62	4,20%	0,1
ocena łączna				7,15

8. ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej

Trasa 8. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr), łączącą się z istniejącą trasą rowerową w ul. Nowe Ogrody i realizowaną trasą w ul. 3 Maja – na odcinku między ul. Nowe Ogrody, a błędnikiem. Trasa 8. jest częścią szlaku „średnicowego” Sopot – Św. Wojciech. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajduje się rejon Biskupiej Górki, zachodnia część Śródmieścia i wschodnia część osiedla Siedlce.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 8. **ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 8. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowana trasą)

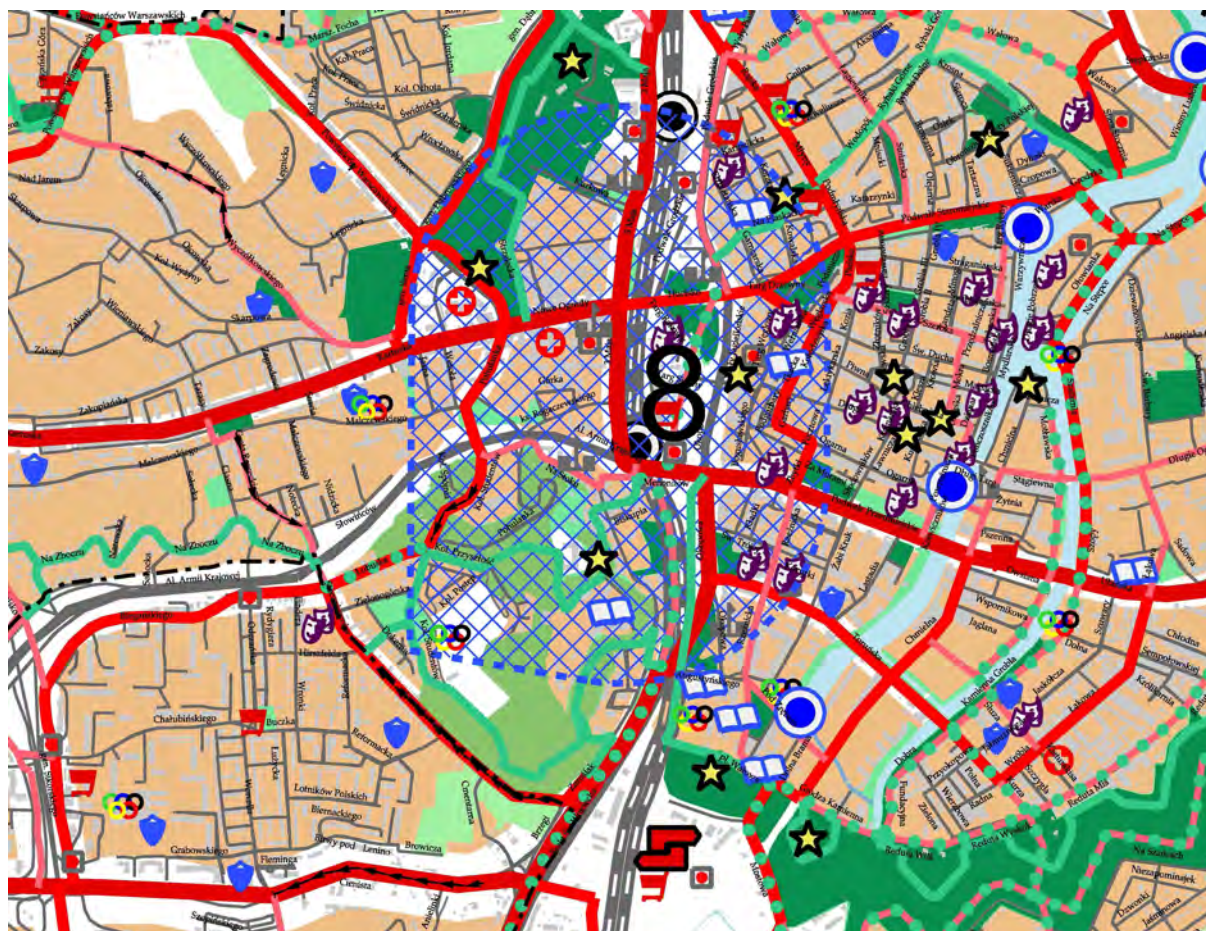
Tabela 15 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 8: ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej

parkingi rowerowe do realizacji	• Dworzec autobusowy ul. 3 Maja12; • Dworzec Główny PKP ul. Podwale Grodzkie1; • Centrum Handlowe City Forum ul. Karmelicka1; • Cinema City Krewetka ul Karmelicka1; • Zieleniec Heweliusza; • Rada Miasta (nowy Ratusz); • Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. Josepha Conrada Korzeniowskiego ul. Targ Rakowy 5/6; • Teatr Wybrzeże ul. Świętego Ducha 2; • Zespół Przedbramia ul. Długiej - Targ Węglowy; • Targ Węglowy; • Akademia Sztuk Pięknych, ul Targ Węglowy 6; • Pomorskie Centrum Traumatologii, Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. M Kopernika, ul.Nowe Ogrody1/6; • Pomorskie Centrum Traumatologii, Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. M Kopernika, ul. Powstańców Warszawskich 1½; • Urząd Miejski ul. Nowe Ogrody 8/12; • Teatr Szekspirowski ul. Bogusławskiego –w budowie; • Centrum Usługowe Targ Sienny- w budowie; • Przystanek SKM Gdańsk Śródmieście- planowany; • Muzeum Narodowe ul. Toruńska1; • Pomorski Urząd Wojewódzki, ul. Okopowa21/27; • Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna ul. Biskupia 24 B; • Biskupia Górka; • Park na Grodzisku; • MOSiR na Biskupiej Górze, ul. Zielonogórska 4; • Muzeum Sztuki Współczesnej ul. Kocurki –planowane.
---	--

ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Węglarska; • ul. Podgarbary; • ul. Tkacka; • ul. Wełniarska; • ul. Kołodziejska; • ul. Bogusławskiego; • ul. Górka Rogaczewskiego; • ul. Na Stoku; • ul. Pohulanka; • ul. Biskupia; • ul. Menonitów; • ul. Kol. Studentów; • ul. Kol. Przyszłość; • ul. Kol. Postęp; • ul. Kol. Spójnia; • ul. Okopowa; • ul. Rzeźnicka; • ul. Św. Trójcy; • ul. Kładki; • ul. Zbytki; • ul. Pocztowa; • ul. Targ Drzewny; • ul. Garncarska; • ul. Korzenna; • ul. Kowalska; • ul. Na Piaskach; • ul. Karmelicka; • ul. Kurkowa; • ul. Strzelecka; • ul. Elżbietańska; • ul. Wesola; • ul. Jasna.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. 3 Maja – część północna (realizowana); • trasa r w ciągu ul. Nowe Ogrody (istniejąca); • trasa w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ulic: Powstańców Warszawskich, Pohulanka i Kolonia Studentów; • trasa w ciągu ul. Dąbrowskiego; • trasa w ciągu ul. Toruńskiej; • trasa w ciągu ulic: Targ Drzewny, Hucisko do ul. Nowe Ogrody; • trasa w ciągu ulic: Zbytki i Garbary, Tkackiej i Kołodziejskiej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa od Traktu Św. Wojciecha w rejonie ul. Augustyńskiego do ul. 3 Maja - ciągiem pieszo- rowerowym wzdłuż Kanału Raduni; • trasa w ciągu ul. Na Stoku; • trasa w ciągu ul. Rzeźnickiej; • trasa przez Targ Sienny wzdłuż Kanału Raduni; • trasa w ciągu ulic: Wały Jagiellońskie i Podwale Grodzkie.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa wzdłuż Kanału Raduni - odc. Południowy od Traktu Św. Wojciecha w rejonie ul. Augustyńskiego do ul. 3 Maja- ciągiem pieszo- rowerowym, dalej przez Targ Sienny; • trasy na Biskupiej Górze z wlotami od ulic: Biskupiej, Lubuskiej, Zaroślak; • trasa od Opływu Motławy i fortyfikacji od ul. Augustyńskiego wiaduktem wzdłuż ul. Okopowej do Podwala Przedmiejskiego; • trasa wzdłuż Kanału Raduni odc. Północny: od Wałów Jagiellońskich, ul. Na Piaskach; • trasa w rejonie fortyfikacji Grodziska w ciągu ul. Strzeleckiej.

Inne

- konieczne przystosowanie do potrzeb ruchu rowerowego tunelu na węźle Okopowa/Podwale - dobudowa pochylni zjazdowych zamiast części schodów) w 3 relacjach: od ul. Okopowej przy budynku ABW, od ul. Bogusławskiego oraz od ul. Okopowej przy budynku KW Policji,
- konieczne usprawnienie przejazdu po wschodniej stronie Wałów Jagiellońskich – zwłaszcza wzdłuż zabudowy od przy ul. Wały Jagiellońskie nr 26 do 34. Realizacja drogi rowerowej lub poszerzenie przestrzeni pieszo-rowerowej kosztem miejsc postojowych dla samochodów
- konieczne usprawnienie przejazdu po północnej stronie ul. Hucisko – realizacja drogi rowerowej



Ryc. 9. Trasa nr 8 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 16 Analiza wielokryterialna trasy 8 ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa rowerowa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m oraz wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 3,0m po wschodniej stronie jezdni;	5,00	7,50%	0,375
długość trasy	500m;	10,00	3,75%	0,375
potencjał trasy	ok. 4750 podróży ogólnomiejskich;	7,79	24,75%	1,928
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	241 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	8,09	11,25%	0,910
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: forma i umiejscowienie trasy zgodne z obowiązującym planem;	3,00	13,75%	1,169
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość terenu między ul. 3 Maja, a terenem kolejowym;	3,00		
	sytuacja własnościowa: w większości grunty Skarbu Państwa. Konieczność wykupu ok. 370m ² ;	1,50		
	etapowanie: realizacja trasy uzależniona od przebudowy węzła Śródmieście;	1,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema trasami głównymi: w ul. Nowe Ogrody i w ul. 3 Maja (część północna) oraz z planowanym przystankiem SKM Śródmieście;	10,00	11,50%	1,15
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 5909 osób;	2,25	5,75%	0,129
możliwość przejazdu	możliwości przejazdu szerokim chodnikiem;	4,00	5,75%	0,23
oddziaływanie na środowisko	brak oddziaływania na środowisko;	10,00	2,80%	0,28
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 254 głosy;	3,72	4,20%	0,156
ocena łączna				6,70

9. ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody

Trasa 9. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż ulicy Podwale Przedmiejskie. Trasa 9. jest częścią szlaku „południowego” Leżno – Stogi, stanowiącego połączenie rejonu Lasów Otomińskich przy zachodniej granicy Gdańska z Głównym Miastem i dalej z plażą na Stogach. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 9. znajdują się: południowa część Głównego Miasta, Dolne Miasto, Stare Przedmieście i Długie Ogrody.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 9. **ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 9. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

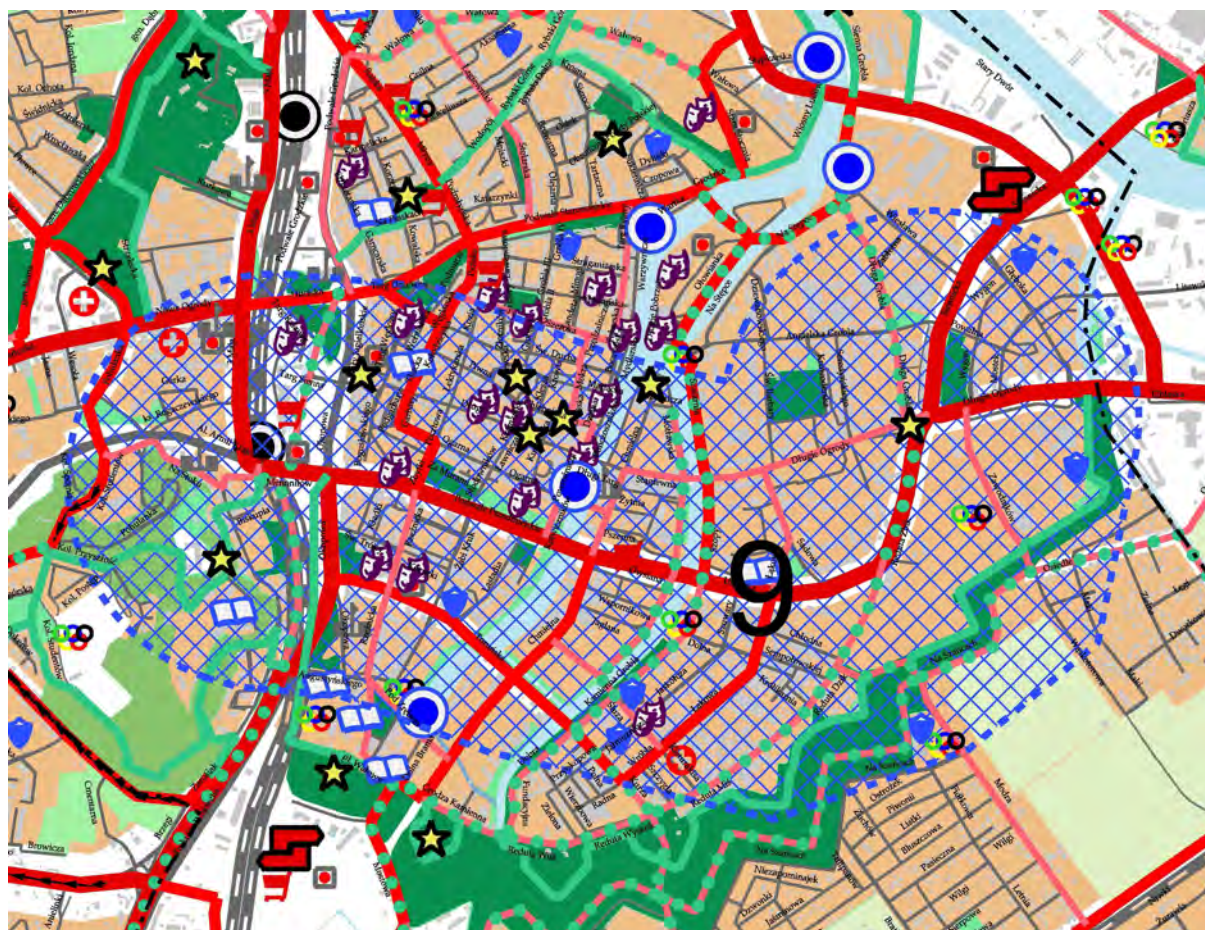
Tabela 17 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 9: ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody

parkingi rowerowe do realizacji	• Centrum Kształcenia Ustawicznego ul. Augustyńskiego1; • Przystanek tramwaju wodnego Żabi Kruk; • Centrum Sztuki Współczesnej „Łaźnia” ul Jaskółcza1; • Szkoła Podstawowa nr 65 ul Śluza 6; • Gimnazjum nr 9 ul. Śluza 3; • Zespół Szkół Kształcenia Podstawowego i Gimnazjalnego ul. Żabi Kruk 5; • Pałac Młodzieży ul. Ogarna 56; • Muzeum Narodowe Oddział Zielona Brama ul. Długi Targ 24; • Przystanek Tramwaju Wodnego Zielony Most; • Ratusz Głównego Miasta ul. Długa 46; • Kościół NMP, ul. Podkramarska 5; • Muzeum Archeologiczne, ul. Mariacka 25/26; • Muzeum Historyczne Miasta Gdańska oddział Dwór Artusa, ul. Długi Targ 43/44; • Długi Targ; • Teatr Wybrzeże ul. Św. Ducha 2; • Zespół Przedbramia ul. Długiej (Katownia, Wieża Więzienna) Targ Węglowy; • Targ Węglowy; • Akademia Sztuk Pięknych, ul. Targ Węglowy 6; • Teatr Szekspirowski –ul. Bogusławskiego – w budowie; • Muzeum Narodowe ul. Toruńska1; • Urząd Wojewódzki, ul. Okopowa; • Gdańska Wyższa Szkoła Humanistyczna ul. Biskupia 24 B; • Biskupia Górka; • Pomorskie Centrum Traumatologii, Wojewódzki Szpital Specjalistyczny im. M Kopernika, ul.Nowe Ogrody1/6;
---------------------------------	--

	• Urząd Miejski ul. Nowe Ogrody 8/12; • Wzrostka ul. Miejska Burmistrz Publiczna im. Josepha Conrada Korzeniowskiego ul. Targ Rakowy 5/6; • CH Targ Sienny - w budowie; • Przystanek SKM Gdańsk Śródmieście –planowany; • Urząd Miejski ul. 3 Maja 9; • Brama Żuławska, ul. Długie Ogrody; • Szkoła Podstawowa nr 59 ul. Modra 2; • GKS Wybrzeże ul. Zawodników1; • Gimnazjum nr 6 ul. Głęboka 11; • LO nr VI ul. Głęboka11; • Zespół Szkół Samochodowych ul. Elbląska 54/56; • Wyspa Ołowianka; • Przystań Kajakowa Szpicgat ul. Kamienna Grobla 2; • Klub Wodny "Żabi Kruk" ul. Żabi Kruk 15; • Centrum Handlowe na Wyspie Spichrzów – planowane.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Maki; • ul. Wąskotorowa; • ul. Zawodników; • ul. Mostek; • ul. Wygon; • ul. Powalna; • ul. Głęboka; • ul. Wiesława; • ul. Długa Grobla; • ul. Angielska Grobla; • ul. Seredyńskiego; • ul. Krowoderska; • ul. Św. Barbary; • ul. Szopy; • ul. Szafarnia; • ul. Dziewanowskiego; • ul. Sadowa; • ul. Długie Ogrody; • ul. Na Szańcach; • ul. Chłodna; • ul. Sempołowskiej; • ul. Królikarnia; • ul. Reduta Dzik; • ul. Reduta Miś; • ul. Kieturakisa; • ul. Szczygła; • ul. Kurza; • ul. Wróbla; • ul. Jaskółcza; • ul. Łąkowa; • ul. Przyokopowa; • ul. Śluza; • ul. Kamienna Grobla; • ul. Dobra; • ul. Dolna; • ul. Szuwary; • ul. Jagłana; • ul. Chmielna; • ul. Wspornikowa; • ul. Owsiana; • ul. Pszenna; • ul. Żytnia;

	• ul. Stągiewna; • ul. Motławska; • ul. Pożarnicza; • ul. Pod Zrębem; • ul. Rzeźnicka; • ul. Okopowa; • ul. Lastadia; • ul. Żabi Kruk; • ul. Kocurki; • ul. Św. Trójcy; • ul. Kładki; • ul. Augustynskiego; • ul. Okopowa; • ul. Kotwiczników; • ul. Ogarna; • ul. Ławnicza; • ul. Słodowników; • ul. Za Murami; • ul. Zbytki; • ul. Pocztowa; • ul. Garbary; • ul. Kramarska; • ul. Kuśnierska; • ul. Klesza; • ul. Chlebnicka; • ul. Grząska; • ul. Mokra; • ul. Powroźnicza; • ul. Dziana; • ul. Pończoszników; • ul. Mariacka; • ul. Krowia; • ul. Św. Ducha; • ul. Szewska; • ul. Piwna; • ul. Lektykarska; • ul. Złotników; • ul. Grobla; • ul. Kołodziejska; • ul. Węglarska; • ul. Podgarbary; • ul. Tkacka; • ul. Wełniarska; • ul. Bogusławskiego; • ul. Górka Rogaczewskiego; • ul. Na Stoku; • ul. Pohulanka; • ul. Biskupia; • ul. Menonitów; • ul. Kol. Studentów; • ul. Kol. Przyszłość.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej; • trasa w ciągu ulic: Elbląska, Miałki Szlak, Elbląska – odc. od ul. Długie Ogrody do granic miasta.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu projektowanej ul. Nowej Chmielnej (częściowo po przebiegu istniejącej ul. Chmielnej); • trasa w ciągu ul. Łąkowej;

	• trasa w ciągu ul. Toruńskiej; • trasa w ciągu ulic: Szopy i Szafarnia; • trasa w ciągu ulic: Zbytki i Garbary, Tkackiej, Kołodziejskiej; • trasa w ciągu ulic: Pohulanka i Kolonia Studentów; • trasa w ciągu ulic: Targ Drzewny, Hucisko do ul. Nowe Ogrody.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Na Stoku; • trasa przez Targ Sienny wzdłuż Kanału Raduni; • trasa od Traktu Św. Wojciecha w rejonie ul. Augustyńskiego do ul. 3. Maja - ciągiem pieszo- rowerowym wzdłuż Kanału Raduni; • trasa w ciągu ulic: Kotwiczników, Powroźniczej, Pończoszników, Grząskiej, Mokrej; • trasa w ciągu ul. Chmielnej przez Stągiewną do ul. Nowe Ogrody (+połączenie kładką nad Motławą z ul. Ogarną); • trasa w ciągu ulic: Pod Zrębem i Rzeźnickiej; • trasa w ciągu ulic: Dobrej i Kamiennej Grobli; • trasa w ciągu ul. Zawodników; • trasy po obu stronach Opływu Motławy w ciągu ul. Na Szańcach z połączeniem mostem do ul. Reduta Dzik z jednej strony oraz wzdłuż ulic Grodza Kamienna, Reduta Wilk, Reduta Wyskok, Reduta Miś, Reduta Dzik, Reduta Żbik z drugiej; • trasa wzdłuż zachodniego brzegu Wyspy Spichrzów • trasa od ul. Śluza na południu do ul. pożarniczej na płn. • trasa w ciągu ul. Długa Grobla
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasy wzdłuż Opływu Motławy w ciągu ul. Na Szańcach z połączeniem mostem do ul. Reduta Dzik; • trasa wzdłuż północnego brzegu Opływu Motławy od ul. Augustyńskiego do ul. Elbląskiej; • trasa po łuku wyznaczającym ślad fortyfikacji nowożytnych i kształt historycznego Śródmieścia: odcinek od Reduty Miś, dalej ul. Reduta Dzik, Reduta Żbik, Długa Grobla; • trasa z Dolnego Miasta od ul. Toruńskiej poprzez ul. Kurzą, kładką nad opływem Motławy do ul. Wspólnej; • trasy na Biskupiej Górze z wlotami od ulic: Biskupiej, Zaroślak; • trasa wzdłuż Kanału Raduni odc. Południowy od Traktu Św. Wojciecha w rejonie ul. Augustyńskiego do ul. 3 Maja- ciągiem pieszo- rowerowym, dalej przez Targ Sienny; • trasa wzdłuż zachodniego brzegu Wyspy Spichrzów; • trasa od ul. Śluza na południu do ul. Pożarniczej na północ; • trasa wzdłuż Motławy w ciągu ulic Dobrej, Kamiennej Grobli, Szopy, Szafarnia; • trasa od Opływu Motławy i fortyfikacji od ul. Augustyńskiego wiaduktem wzdłuż ul. Okopowej do Podwala Przedmiejskiego.
inne	• konieczne usprawnienie przejazdu po północnej stronie ul. Hucisko – realizacja drogi rowerowej; • konieczne przystosowanie do potrzeb ruchu rowerowego tunelu na węźle Okopowa/Podwale - dobudowa pochylni zjazdowych zamiast części schodów) w 3 relacjach: od ul. Okopowej przy budynku ABW, od ul. Bogusławskiego oraz od ul. Okopowej przy budynku KW Policji.



Ryc. 10. Trasa nr 9 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 18 Analiza wielokryterialna trasy 9: ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m na istniejącej jezdni;	9,00	7,50%	0,675
długość trasy	2100m;	2,38	3,75%	0,089
potencjał trasy	ok. 1000 podróży ogólnomiejskich;	1,64	24,75%	0,406
bezpieczeństwo na trasie	113 zdarzeń drogowych;	10,00	9,00%	0,900
obciążenie trasy	149 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	5,00	11,25%	0,563
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,341
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 160m ² ;	1,75		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy się z istniejącą trasą w ul. Długie Ogrody oraz planowany węzeł integracyjny Śródmieście;	7,00	11,50%	0,805
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 20019 osób;	7,62	5,75%	0,438
możliwość przejazdu	istnieje możliwość przejazdu istniejącą jezdnią ul. Podwala Przedmiejskie o natężeniu ruchu ponad 8000 poj/dobę. Z uwagi na alternatywny przejazd ulicami Ogarną i Długie Ogrody wartość wskaźnika zredukowana o 50%;	4,00	5,75%	0,230
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje strat środowiskowych;	10,00	2,80%	0,28
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 248 głosów;	3,64	4,20%	0,153
ocena łączna				5,88

10. ul. Nowa Wałowa – odc. od Al. Zwycięstwa do ul. Siennickiej

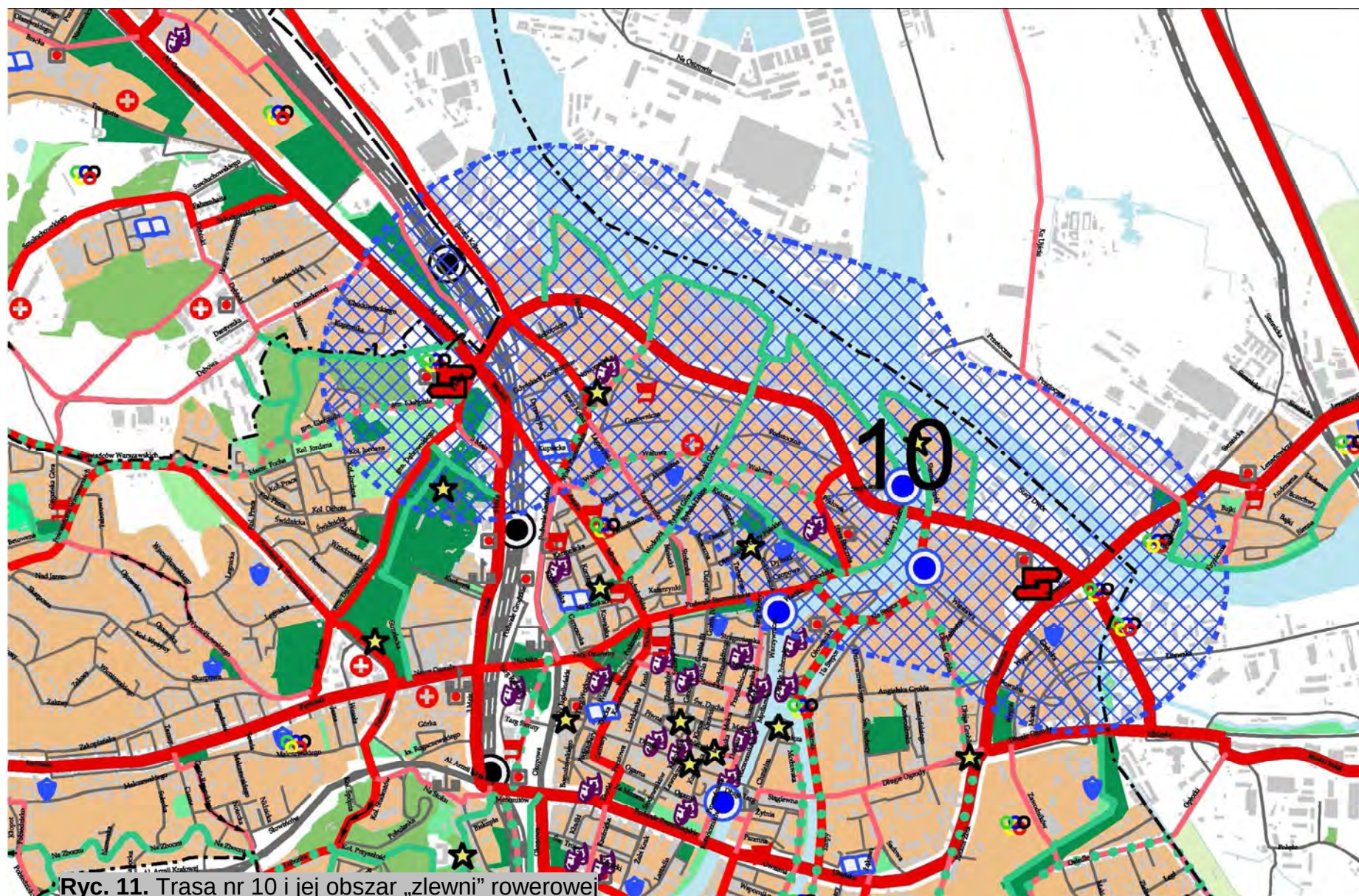
Trasa 10. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż planowanej ulicy Nowej Wałowej przez obecne tereny przemysłowo-składowe i nieużytki (w przyszłości tzw. Młode Miasto). Trasa 10. jest częścią łącznika między szlakami: „południowym” Leżno - Stogi i „średnicowym” Sopot - Św. Wojciech. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 10. znajdują się: północna część Starego Miasta, Sienna Grobla i Długie Ogrody.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 10. **ul. Nowa Wałowa – odc. od Al. Zwycięstwa do ul. Siennickiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 10. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 19 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 10 ul. Nowa Wałowa – odc. od Al. Zwycięstwa do ul. Siennickiej

parkingi rowerowe do realizacji	• Gimnazjum nr 6 -ul. Głęboka 11; • LO nr VI ul. Głęboka11; • LO nr I ul. Wałowa • Biblioteka Gdańska PAN, ul. Wałowa • Europejskie Centrum Solidarności • Projektowany węzeł integracyjny na Placu Zebrań Ludowych • Obiekty sportowe na Placu Zebrań Ludowych • Przystanek SKM Stocznia • Przystań Wioślarska AZS-AWF ul. Siennicka 5; • projektowany węzeł integracyjny „Siennicka”.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• Mostek; • Wygon; • Powalna; • Głęboka; • Wiesława; • Długa Grobla; • Na Stępcę; • Ołowianka; • Sienna Grobla; • Czopowa; • Grodzka; • Wartka; • Sukiennicza; • Dylinki; • Tartaczna; • Targ Rybny; • Wiosny Ludów; • Wałowa; • Obrońców Poczty Polskiej;

	• Osiek; • Sieroca; • Krosna; • Rybaki Dolne; • Podstocznia; • Rybaki Górne; • Aksamitna; • Łagiewniki.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu Al. Grunwaldzkiej • trasa w ciągu ul. Siennickiej; • trasa w ciągu ul. Nowej Wałowej – odc. od ul. Siennickiej do ul. Elbląskiej.
trasy rowerowe zbiorcze	• pętla od trasy w ciągu Nowej Wałowej z przeprawą przez Ołowiankę w ciągu ulic: Długa Grobla, na Stępcie, Grodzka, Stara Stocznia; • trasa w ciągu ul. Wały Piastowskie • trasa w ciągu ul. Jana z Kolna • trasa w ciągu ul. Gen. Dąbrowskiego • trasa w ciągu ul. Na Stępcie; • trasa w ciągu ul. Grodzkiej i Podwała Staromiejskiego.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Długa Grobla; • trasa w ciągu ul. Wałowej; • trasa od ul. Jana z Kolna w rej. Placu Solidarności do proj. Nowej Wałowej; • trasa w ciągu ul. Łagiewniki; • trasa w ciągu ul. Gen. Geuguda.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa wzdłuż Kanału Raduni odc. Północny: od ul. Rybaki Górne, na tyłach zabudowy przy ul. Krosna do ujścia; • trasa nadbrzeżem Młodego Miasta w począwszy od ul. Wiosny Ludów do rejonu Drewnicy i projektowanej tzw. Nowej Wałowej; • trasa w ciągu ul. Rybaki Górne do ciągu przy nadbrzeżu Młodego Miasta w rejonie basenu Stoczni Cesarskiej; • trasa w Drodze do Wolności; • trasa po łuku wyznaczającym ślad fortyfikacji nowożytnych i kształt historycznego Śródmieścia: w ciągu ul. Wałowej; • trasa od ul. Na Stępcie przez Ołowiankę z przeprawą do ul. Grodzkiej; • trasa w kierunku polskiego Haka w ciągu ul. Długiej Grobli i Siennej Grobli, dalej nadbrzeżem do proj. Nowej Wałowej.
inne	• konieczne usprawnienie przejazdu przez most Siennicki – poprzez remont i wygospodarowanie przestrzeni w ramach istniejącej konstrukcji lub dobudowę wydzielonej drogi rowerowej i przejścia pieszego po północno-zachodniej stronie obiektu • konieczne wyposażenie w pochylnie lub szyny schodów prowadzących na most kratowy nad linią kolejową między Bramą Oliwską a ul. Jana z Kolna



Ryc. 11. Trasa nr 10 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 20 Analiza wielokryterialna trasy 10 ul. Nowa Wałowa – odc. od Al. Zwycięstwa do ul. Siennickiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 2,5m każda - po obu stronach jezdni. Wartość wskaźnika obniżono z uwagi na konieczność realizacji mostu nad Motławą;	1,00	7,50%	0,075
długość trasy	2600m;	1,92	3,75%	0,072
potencjał trasy	ok. 1300 podróży ogólnomiejskich;	2,13	24,75%	0,527
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	96 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,22	11,25%	0,362
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,928
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne oraz Skarbu Państwa Konieczność wykupu ok. 3400m ² ;	0,75		
	etapowanie: realizacja trasy powiązana z budową ul. Nowej Wałowej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy dwie istniejące trasy rowerowe: w ul. Siennickiej i al. Zwycięstwa;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 7563 osoby;	2,88	5,75%	0,166
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy spowoduje nieznaczne straty środowiskowe - głównie likwidację nieużytków, na niewielkich odcinkach porośniętych samosiejkami drzew;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 100 głosów;	1,47	4,20%	0,062
ocena łączna				3,68

11. ul. Nowa Wałowa – odc. od ul Siennickiej do ul. Elbląskiej

Trasa 11. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż planowanej ulicy Nowej Wałowej przez obecne tereny przemysłowo-składowe i nieużytki. Trasa 11. jest częścią łącznika między szlakami: „południowym” Leżno - Stogi i „nadmorskim” Sopot - Świbno. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 11. znajdują się osiedle Sienna Grobla.

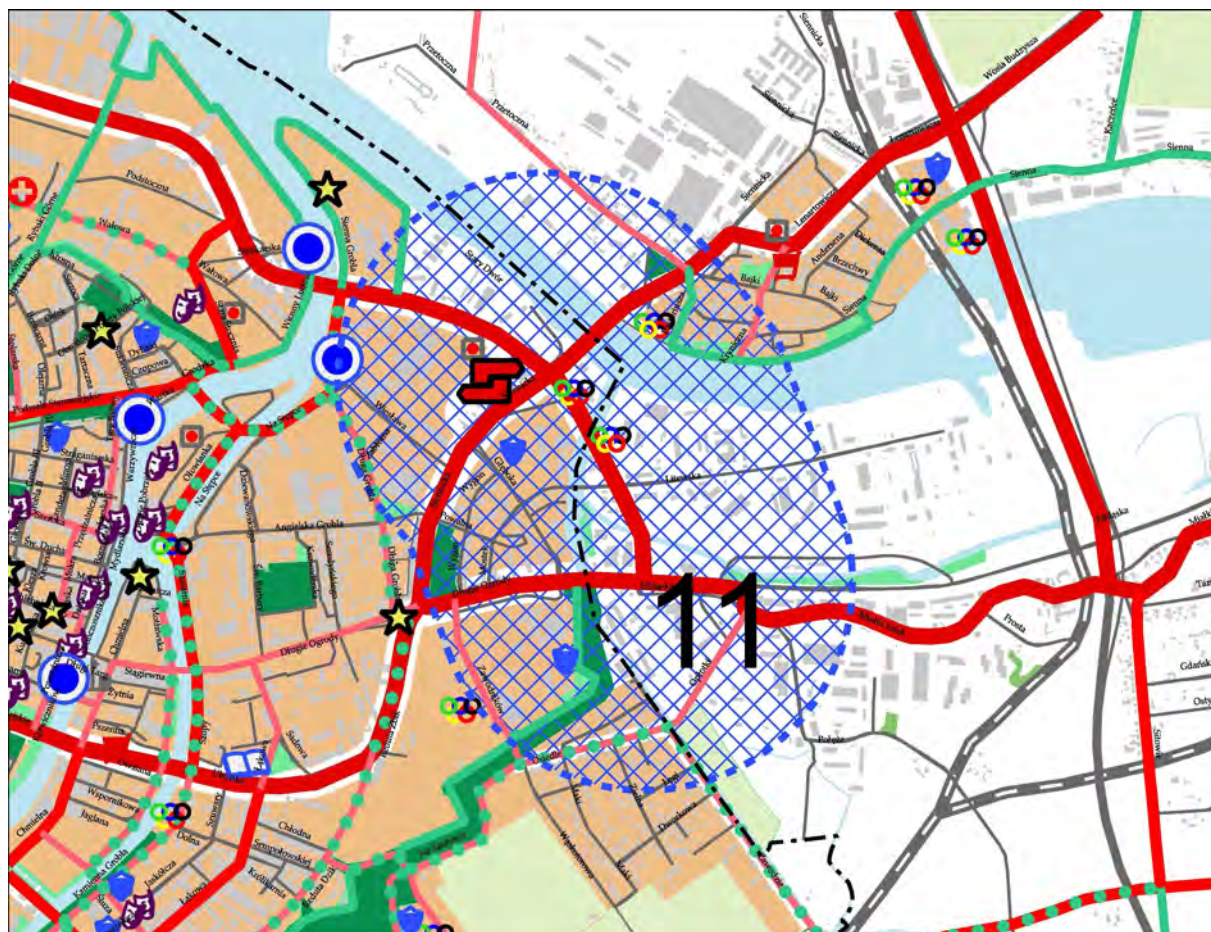
W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 11. **ul. Nowa Wałowa – odc. od ul Siennickiej do ul. Elbląskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 11. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 21 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 11: ul. Nowa Wałowa – odc. od ul Siennickiej do ul. Elbląskiej

parkingi rowerowe do realizacji	• Gimnazjum nr 6 ul. Głęboka 11; • LO nr VI ul. Głęboka11; • Zespół Szkół Samochodowych ul. Elbląska 54/56; • Przystań Wioślarska AZS-AWF ul. Siennicka 5; • projektowany węzeł integracyjny „Siennicka”;
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Zawodników; • ul. Mostek; • ul. Wygon; • ul. Powalna; • ul. Głęboka; • ul. Wiesława; • ul. Długa Grobla; • ul. Zabłotna; • ul. Zielna; • ul. Maki.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. Siennickiej; • trasa w ciągu ulic: Elbląska, Miałki Szlak, Elbląska – odc. od ul. Długie Ogrody do granic miasta.
trasy rowerowe zbiorcze	brak
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Zawodników; • trasa w ciągu ul. Osiedle Oplotki; • trasa w ciągu ul. Zawodzie; • trasa w ciągu ul. Długa Grobla.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa zduż nabrzeża Martwej Wisły na Przeróbce

inne

konieczne usprawnienie przejazdu przez most Siennicki – poprzez remont i wygospodarowanie przestrzeni w ramach istniejącej konstrukcji lub dobudowę wydzielonej drogi rowerowej i przejścia pieszego po północno-zachodniej stronie obiektu



Ryc. 12. Trasa nr 11 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 22 Analiza wielokryterialna trasy 11 ul. Nowa Wałowa – odc. od ul. Siennickiej do ul. Elbląskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 2,5m każda - po obu stronach jezdni;	4,00	7,50%	0,300
długość trasy	600m;	8,33	3,75%	0,312
potencjał trasy	ok. 700 podróży ogólnomiejskich;	1,15	24,75%	0,285
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	odnotowano 96 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,22	11,25%	0,362
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, gminne oraz Skarbu Państwa Konieczność wykupu ok. 2690m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy powiązana z budową ul. Nowej Wałowej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy się z istniejącą trasą rowerową w ul. Siennickiej;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 3383 osoby;	1,29	5,75%	0,074
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu. Możliwy przejazd alternatywny – o podobnej relacji - po jezdni ul. Głębokiej;	5,00	5,75%	0,288
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy spowoduje nieznaczne straty środowiskowe - głównie likwidację nieużytków;	9,00	2,80%	0,252
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 98 głosów;	1,44	4,20%	0,06
ocena łączna				3,10

12. Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak

Trasa 12. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) o walorach rekreacyjnych, prowadzącą w większości po koronie wału kanału Raduni. Trasa 12. jest częścią szlaków: „średnicowego” Sopot – Św. Wojciech i – w części północnej - „południowego” Leżno - Stogi. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 12. znajdują się osiedla: Biskupia Górka, Stare Szkoty i Orunia.

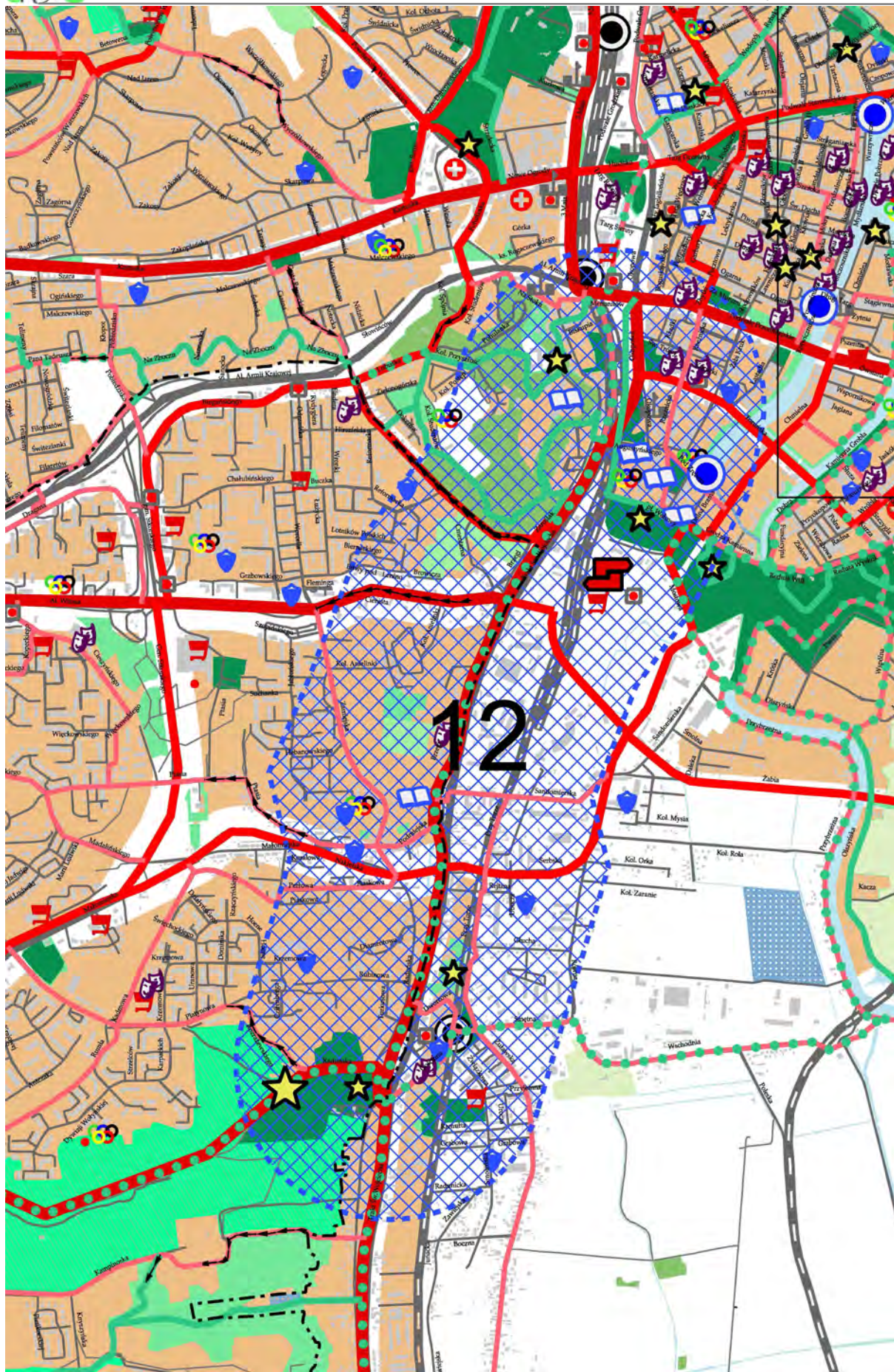
W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 12. **Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 12. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 23 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 12 Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak

parkingi rowerowe do realizacji	• przystanek SKM Gdańsk Śródmieście – planowany; • Teatr Szekspirowski ul. Bogusławskiego –w budowie; • Muzeum Narodowe ul. Toruńska1; • Urząd Wojewódzki, ul. Okopowa; • Zespół Szkół Kształcenia Podstawowego i Gimnazjalnego ul. Żabi Kruk 5; • Muzeum Sztuki Współczesnej ul. Kocurk i- planowane; • przystanek Tramwaju Wodnego Żabi Kruk; • MOSiR na Biskupiej Górze, ul. Zielonogórska 4; • Biskupia Górka; • Plac Wałowy; • Węzeł integracyjny Czerwony Most – planowany; • Centrum Handlowe Czerwony Most-planowane; • Centrum Kształcenia Ustawicznego ul. Augustyńskiego 1; • Akademia Sztuk Pięknych Wydział Rzeźby, Plac Wałowy 15/16; • Wyższa Szkoła Bankowa ul. Dolna Brama; • Klub Wodny "Żabi Kruk" ul. Żabi Kruk 15; • Opływ Motławy; • Polsko - Japońska Wyższa Szkoła Technik Komputerowych ul.Brzegi 55; • Szkoła Podstawowa nr 16 ul. Ubocze 3; • Park Oruński; • Gdański Archipelag Kultury ul. Dworcowa 9; • Gimnazjum nr 10 ul. Gościnną 17; • Przystanek SKM Gdańsk Orunia; • Zespół Szkół Inżynierii Środowiska ul. Smoleńska 5/7.
ulice do objęcia strefami ruchu	• ul. Na Stoku; • ul. Pohulanka;

uspokojonego	• ul. Kol. Przyszłość; • ul. Menonitów; • ul. Biskupia; • ul. Kładki; • ul. Rzeźnicka; • ul. Żabi Kruk; • ul. Lastadia; • ul. Kocurki; • ul. Św. Trójcy; • ul. Okopowa; • ul. Augustyńskiego; • ul. Pod Zrębem; • ul. Dolna Brama; • ul. Pl. Wałowy; • ul. Mostowa; • ul. Grodza Kamienna; • ul. Nowa Chmielna; • ul. Rejtana; • ul. Ubocze; • ul. Głucha; • ul. Przy Torze; • ul. Żuławska; • ul. Smętna; • ul. Związkowa; • ul. Przyjemna; • ul. Uroczą; • ul. Ramuła; • ul. Grabowa; • ul. Radunicka; • ul. Smoleńska.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. 3 Maja – odc. od ul. Nowe Ogrody do al. Armii Krajowej; • trasa w ciągu ul. Podwale Przedmiejskie – odc. od ul. Okopowej do ul. Długie Ogrody; • Trasa Oruńska odc.1– odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej; • trasa w ciągu ul. Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta; • trasa w ciągu ul. Cienistej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa od Traktu Św. Wojciecha, ul. Nową Sandomierską (przebieg nowym odcinkiem do ul. Żabiej); • trasa w ciągu ul. Toruńskiej; • trasa w ciągu ul. Mostowej i projektowanej ul. Nowej Chmielnej; • trasa w ciągu projektowanej ul. Nowej Podmiejskiej; • trasa w ciągu ulic: Stoczniowców i Zaroślak; • trasa w ciągu ul. Zbytki.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Gościnniej; • trasa w ciągu ul. Dworcowej; • trasa w ciągu ul. Smętnej; • trasa w ciągu ul. Żuławskiej; • trasa w ciągu ul. Przy Torze; • trasa w ciągu ul. Sandomierskiej; • trasa w ciągu ul. Rzeźnickiej; • trasa w ciągu ul. Plac Wałowy; • trasa w ciągu ul. Pod Zrębem; • trasa w ciągu ul. Na Stoku; • trasa w ciągu ul. Targ Sienny wzdłuż Kanału Raduni; • trasa od Traktu Św. Wojciecha w rejonie ul. Augustyńskiego do ul. 3

	Maja- ciągiem pieszo- rowerowym wzdłuż Kanału Raduni.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w śladzie trasy głównej, przy Kanale Raduni wzdłuż Traktu Św. Wojciecha od centrum do rejonu Parku Oruńskiego; • trasa w ciągu ulic: Gościnniej i Smętnej; • trasa wzdłuż Opływów Motławy od Placu Wałowego pod wiaduktem; wzdłuż ul. Okopowej do Podwała Przedmiejskiego; • trasy na Biskupiej Górze z wlotami od ulic: Zaroślak, Biskupiej, Kolonia Studentów, Lubuskiej i Kolonii Przyszłość; • trasa w ciągu ul. Targ Sienny wzdłuż Kanału Raduni; • trasa wychodząca na Żuławy od Dolnej Bramy w ciągu ulicy Mostowej.
inne	• konieczne usprawnienie przejazdów nad linią kolejową i Traktem Św. Wojciecha; • konieczne udrożnienie przejazdu przez dolny odcinek ul. Zamiejskiej – przed skrzyżowaniem z Podmiejską. Proponuje się zniesienie obowiązku korzystania z drogi rowerowej przy jeździe w dół i uspokojenie ruchu na ulicy Zamiejskiej; • konieczna przebudowa skrzyżowania ulic Stoczniovców i Zaroślak w celu ułatwienia przejazdu rowerom; • konieczna przebudowa skrzyżowania ulic Podmiejskiej i Trakt Św. Wojciecha w celu ułatwienia przejazdu rowerom.



Ryc. 13. Trasa nr 12 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 24 Analiza wielokryterialna trasy 12 Trakt św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego + ul. Zaroślak

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w pasie technicznym kanału szerokości min. 3,5m (2900m), droga wydzielona dwukierunkowa wzdłuż odcinka ul. Zaroślak szerokości min. 3,5m (350m);	8,46	7,50%	0,635
długość trasy	3250m;	1,54	3,75%	0,058
potencjał trasy	ok. 4700 podróży ogólnomiejskich;	7,70	24,75%	1,906
bezpieczeństwo na trasie	55 zdarzeń drogowych;	4,87	9,00%	0,438
obciążenie trasy	136 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	4,56	11,25%	0,513
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne oraz Skarbu Państwa;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy się z istniejącą trasą rowerową w ul. Cienistej;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 18641 osób;	7,09	5,75%	0,408
możliwość przejazdu	obecnie istnieje możliwość przejazdu drogą gruntową po koronie wału;	3,00	5,75%	0,173
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje strat środowiskowych;	10,00	2,80%	0,280
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 682 głosy;	10,00	4,20%	0,420
ocena łączna				6,55

13. Trasa Oruńska odc.1 – odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej

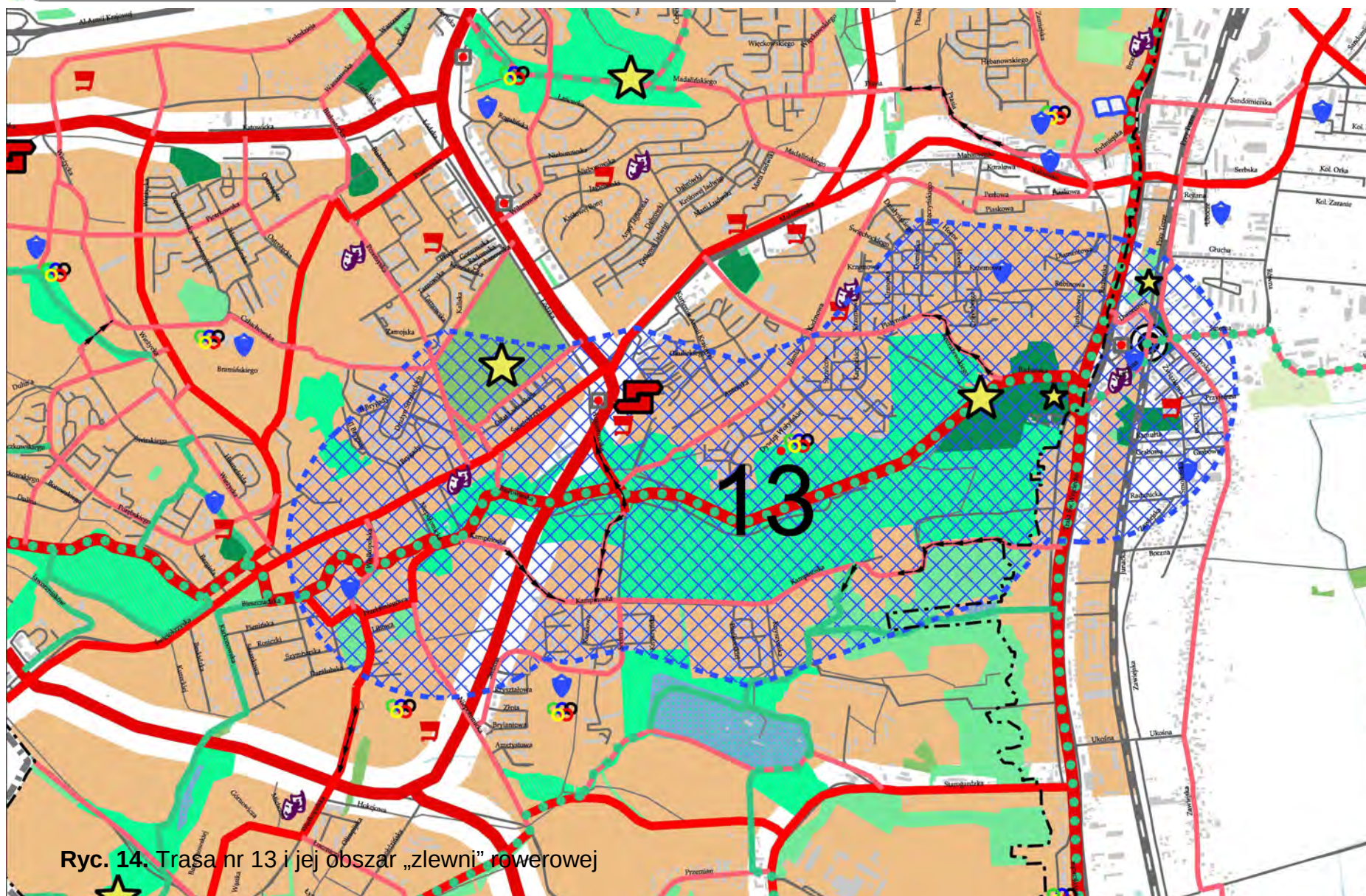
Trasa 13. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) dodatkowo o walorach rekreacyjnych, biegnącą w dolinie Potoku Oruńskiego. Trasa 13. jest częścią szlaku „oruńskiego” Otomin - Orunia. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedla Orunia, Orunia Górna oraz Łostowice.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 13. **Trasa Oruńska odc.1 – odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 13. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 25 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 13: Trasa Oruńska odc.1 – odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej

parkingi rowerowe do realizacji	- Szkoła podstawowa nr 19, ul. E. Hoene 6; - Zieleniec przy zbiorniku retencyjnym ul. Platynowa; - Kościół przy ulicy Krzemowej 3; - Obiekty handlowe przy ulicy Krzemowej 1; - Boisko przy ul. Dywizji Wołyńskiej; - Pętla tramwajowa i obiekty handlowe przy ul. Świętokrzyskiej; - Kościół przy ul. Świętokrzyskiej 47B; - Szkoła podstawowa nr 86, ul. Wielkopolska 20; - Kozacza Góra.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Rączyńskiego; - ul. Hoene; - ul. Dominika; - ul. Krzemowa; - ul. Uranowa; - ul. Platynowa; - ul. Raduńska; - ul. Rubinowa; - ul. Turkusowa; - ul. Czirenberga; - ul. Rozrażewskiego; - ul. Diamentowa; - ul. Kampinowska; - ul. Pieńkowskiej; - ul. Krzyszyńska; - ul. Dywizji Wołyńskiej; - ul. Rumla; - ul. Strzelców Karpackich; - ul. Antczaka; - ul. Okulickiego; - ul. Kurierów Armii Krajowej;

	• ul. Krzyszyńska; • ul. Srebrna; • ul. Koralowa; • ul. Kampinoska; • ul. Liliowa; • ul. Przebiśniewowa; • ul. Wielkopolska; • ul. Niepołomicka; • ul. Białowieska; • ul. I Brygady; • ul. II Brygady; • ul. Drużyn Strzeleckich; • ul. Świętokrzyska; • ul. Orląt Lwowskich; • ul. Augustowska.
trasy rowerowe główne	• trasa w Trakcie św. Wojciecha – odc. od Biskupia Górka do Parku Oruńskiego; • trasa w Trakcie św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta; • Trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej; • trasa w ul. Nowej Świętokrzyskiej – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Augustowskiej; • trasa w ciągu ul. Świętokrzyskiej; • trasa w ciągu ul. Przebiśniewowej; • trasa w ciągu ul. Wielkopolskiej; • trasa w ciągu ul. Niepołomickiej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Wielkopolskiej; • trasa w ciągu ul. Niepołomickiej; • trasa w ciągu ul. Kampinoskiej; • trasa w ciągu ul. Srebrnej; • trasa między ul. Białowieską i ul. Kampinoską; • trasa między ul. Białowieską i ul. Świętokrzyską; • trasa w ciągu ul. Przemyskiej i jej przedłużenie do ul. Świętokrzyskiej; • trasa na zapleczu zabudowy przy ul. Orląt Lwowskich; • trasa w ciągu ulic: Człuchowskiej, Drużyn Strzeleckich i jej przedłużenie do ul. Łódzkiej; • trasa między ul. Augustowską i ul. Rumla, w ciągu ulic: Rumla, Kadmowa, Perłowa, Piaskowa do ul. Raduńskiej; • trasa w ciągu ulic: Rozrażewskiego i Platynowej; • trasa w ciągu ul. Dworcowej; • trasa w ciągu ul. Smętnej; • trasa w ciągu ul. Żuławskiej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa łącząca trasę lokalną w ciągu ul. Kampinoskiej z ul. Knyszyńską.
inne	• modernizacja dwóch mostów przy połączeniu ul. Raduńskiej z Traktem Św. Wojciecha; • Mostek przy ulicy Białowieskiej.



Ryc. 14. Trasa nr 13 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 26 Analiza wielokryterialna trasy 13 Trasa Oruńska odc.1 – odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 3,5m;	5,00	7,50%	0,375
długość trasy	2700m;	1,85	3,75%	0,069
potencjał trasy	ok. 3650 podróży ogólnomiejskich;	5,98	24,75%	1,480
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	95 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,19	11,25%	0,359
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: ok. 75% długości trasy bez obowiązującego planu. Na pozostałej części brak sprzeczności z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,272
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 870m ² ;	1,25		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z jedną trasą: w ul. Augustowskiej;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 14655 osób;	5,58	5,75%	0,321
możliwość przejazdu	obecnie istnieje możliwość przejazdu drogami gruntowymi;	2,00	5,75%	0,115
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje istotnych strat środowiskowych, konieczność likwidacji pasa roślinności ruderalnej o długości około 90 metrów;	10,00	2,80%	0,280
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 324 głosy;	4,75	4,20%	0,200
ocena łączna				4,82

14. Trasa Oruńska odc.2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej

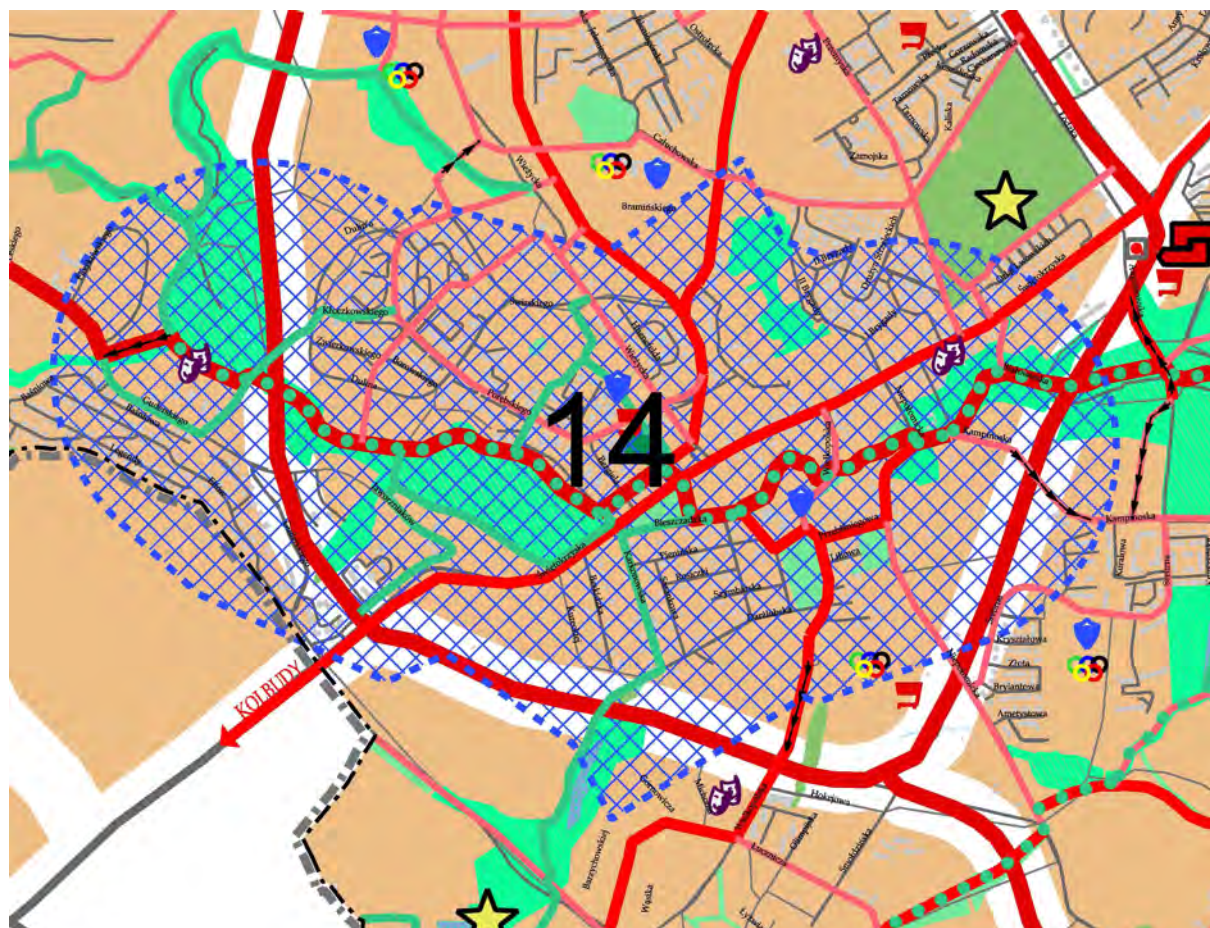
Trasa 14. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) o dodatkowych walorach rekreacyjnych, biegnącą w dolinie Potoku Oruńskiego na terenie użytkowanym aktualnie jako ogrody przydomowe, jedynie krótki jej fragment wykorzystuje odcinek istniejącej drogi. Trasa 14. jest częścią szlaku „oruńskiego” Otomin - Orunia. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedla Łostowice, Zakoniczyn i Kowale.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 14. **Trasa Oruńska odc.2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 14. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 27 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 14 Trasa Oruńska odc.2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej

parkingi rowerowe do realizacji	- kościół przy ul. Świętokrzyskiej 47; - boisko przy ul. Wielkopolskiej i Niepołomickiej; - szkoła podstawowa przy ulicy Wielkopolskiej 20; - szkoła podstawowa przy ulicy Człuchowskiej 6; - szkoła podstawowa przy ul. Porębskiego; - rejon zbiornika retencyjnego przy ul. Guderskiego.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Orląt Lwowskich; - ul. Fragm. Świętokrzyskiej; - ul. I Brygady; - ul. II Brygady; - ul. III Brygady; - ul. Drużyn strzeleckich; - ul. Niepołomicka; - ul. Wielkopolska; - ul. Białowieska; - ul. Kampinoska; - ul. Przebiśniewowa; - ul. Liliowa; - ul. Darżłubska; - ul. Szybarska; - ul. Rosiczki; - ul. Pienińska; - ul. Bieszczadzka; - ul. Sasankowa; - ul. Karkonoska;

	• ul. Beskidzka; • ul. Kureckiej; • ul. Jaworzników; • ul. Dulin'a; • ul. Kłoczkowskiego; • ul. Zwierkowskiego; • ul. Borowskiego; • ul. Porębskiego; • ul. Świrskiego; • ul. Huenefeld; • ul. Wieżycka; • ul. Bergiela; • ul. Bramańskiego.
trasy rowerowe główne	• trasa Oruńska odc.1 – odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej; • trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta; • trasa w ul. Nowej Świętokrzyskiej – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Świętokrzyskiej; • trasa w ciągu odcinka ul. Niepołomickiej; • trasa w ciągu ul. Przebiśniegowej; • trasa w ciągu ul. Wielkopolskiej; • trasa stanowiąca połączenie ul. Przebiśniegowej z trasą 14.; • trasa od ul. Świrskiego do ul. Białostockiej; • trasa w ciągu ul. Guderskiego; • trasa w ciągu ul. Czermińskiego; • trasa równoległa do Wieżyckiej (w ciągu planowanej ul. Nowej Unrunga).
trasy rowerowe lokalne	• trasa stanowiąca połączenie trasy 14 z ul. Świętokrzyską; • trasa w ciągu ul. Kampinoskiej; • trasa w ciągu odcinka ul. Wielkopolskiej; • trasa w ciągu ul. Srebrnej; • trasa w ciągu ul. Niepołomickiej • trasa prostopadła do ulic: Dulin'a, Zwierkowskiego, Porębskiego, Świrskiego biegnąca do ul. Wieżyckiej • trasa w ciągu ul. Porębskiego; • trasa w ciągu ul. Wieżyckiej; • trasa w ciągu ul. Człuchowskiej; • trasa stanowiąca połączenie ul. Wieżyckiej i ul. Nowej Unrunga; • trasa w ciągu odcinka ul. Człuchowskiej; • trasa w ciągu ul. Przemyskiej; • trasa w ciągu ul. Orląt Lwowskich.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w ciągu ul. Bieszczadzkiej; • trasa w ciągu ul. Karkonoskiej; • trasa w ciągu odcinka ul. Darżlubskiej; • trasa równoległa odcinka ul. Świętokrzyskiej i jej przedłużenie do trasy 14; • trasa od zbiornika retencyjnego, prostopadła do ul. Porębskiego, do ul. Świrskiego • połączenie trasy 14 z trasą między zbiornikiem retencyjnym, a ul. Świrskiego (wlot od strony Świętokrzyskiej) • trasa biegnąca od trasy 14 w kierunku północnym, przy zbiorniku retencyjnym od strony ul. Guderskiego.
inne	• 2 mostki w pobliżu ul. Wielkopolskiej (obok szkoły przy ul. Wielkopolskiej 20); • most na kanale łączącym zbiorniki retencyjne przy ul. Guderskiego.



Ryc. 15. Trasa nr 14 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 28 Analiza wielokryterialna trasy 14 Trasa Oruńska odc.2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 3,0m;	5,00	7,50%	0,375
długość trasy	2100m;	2,38	3,75%	0,089
potencjał trasy	ok. 1750 podróży ogólnomiejskich;	2,87	24,75%	0,710
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	89 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	2,99	11,25%	0,336
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,238
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 1510m ² ;	1,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 7049 osoby;	2,68	5,75%	0,154
możliwość przejazdu	możliwość przejazdu ul. Świętokrzyską o natężeniu ruchu pow. 8000poj/dobę (ok. 1920 m), ul. Guderskiego (ok. 670 m) i drogami gruntowymi (ok. 190 m);	6,21	5,75%	0,357
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować i straty środowiskowe. Konieczna likwidacja od kilku do kilkunastu drzew, pasa trawników o długości około 1260 metrów, likwidacja pasa zakrzewień o długości 530 metrów. Ponadto trasa przecina obszar proponowanego użytku ekologicznego „Jary w Szadółkach”;	4,00	2,80%	0,112
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 280 głosów;	4,11	4,20%	0,173
ocena łączna				3,54

15. ul. Nowa Bulońska – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej

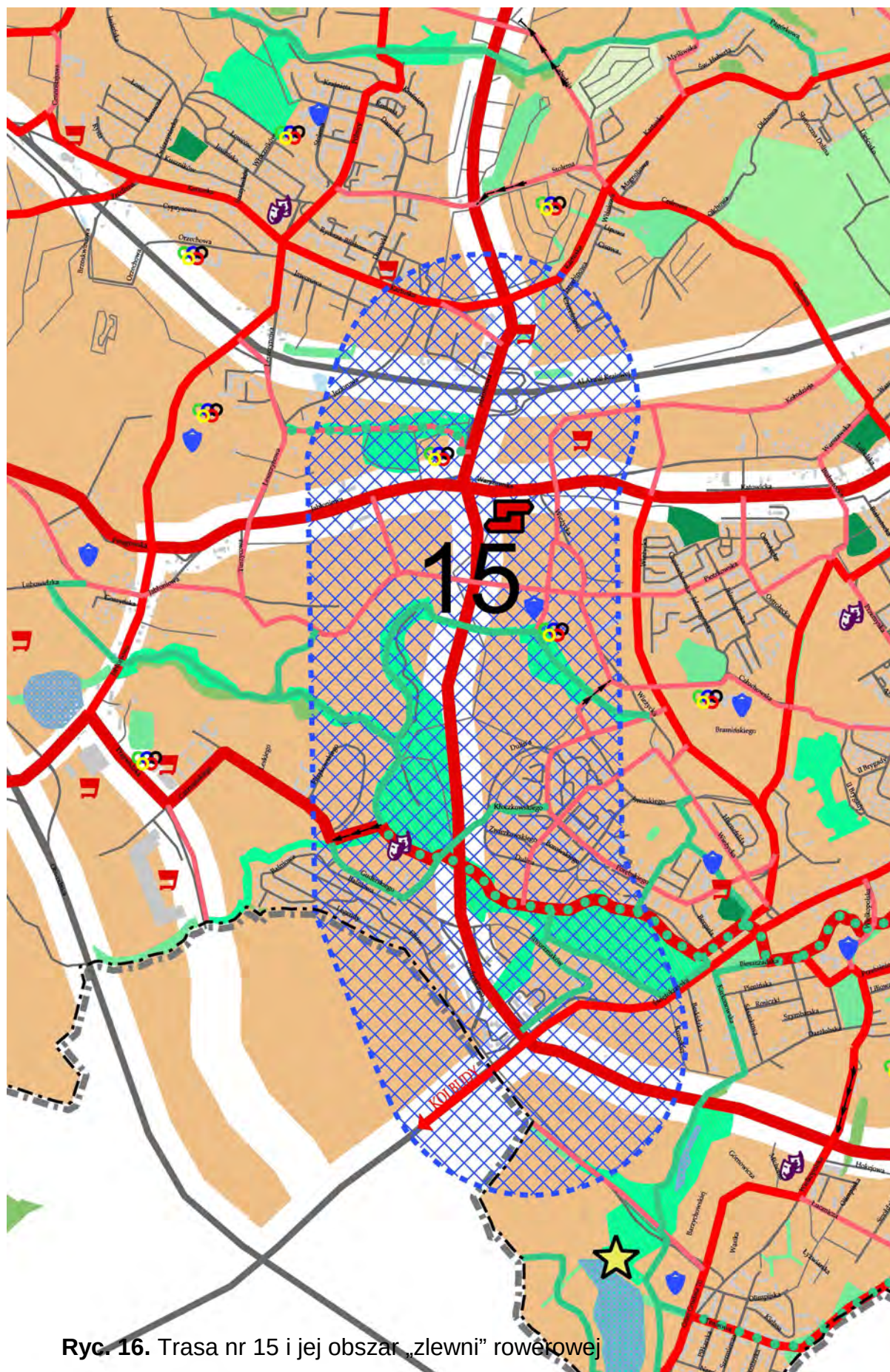
Trasa 15. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) biegnącą wzdłuż projektowanej ulicy Nowej Bulońskiej przez tereny ogrodów działkowych oraz tereny niezagospodarowane. Trasa 15. jest częścią szlaku „sportowego” Abrahama - Kowale. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedla Zakoniczyn, Szadółki i zachodnia część Ujeściska.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 15. **ul. Nowa Bulońska – odc. od węzła „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 15. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 29 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 15 ul. Nowa Bulońska – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej

parkingi rowerowe do realizacji	• planowany obiekt handlowy przy ul. Jabłoniowej; • planowany obiekt sportowy przy ul. Warszawskiej; • planowany obiekt handlowy przy ul. Kołodzieja; • planowany węzeł integracyjny przy planowanej ul. Nowej Bulońskiej; • planowana szkoła gimnazjalna przy ul. Wieżyckiej; • planowany obiekt sportowy przy w/w szkole; • planowany obiekt kulturowy ul. Guderskiego.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Jabłoniowa; • al. Armii Krajowej; • ul. Jeziorowa; • ul. Warszawska; • ul. Wieżycka; • ul. Dulin'a; • ul. Jaworzniaków; • ul. Guderskiego; • ul. Świętokrzyska.
trasy rowerowe główne	• trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej; • ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska; • trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta; • ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”; • ul. Jabłoniowa – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej; • ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”.

trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Kartuskiej; • trasa w ciągu ul. Świętokrzyskiej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Kołodzieja; • trasa w ciągu ul. Wieżyckiej; • trasa w ciągu ul. Piotrkowskiej; • trasa w ciągu ul. Porębskiego; • trasa w ciągu ul. Świrskiego; • trasa w ciągu ul. prostopadłej do ulic: Dulina, Zwierkowskiego, Porębskiego i Świrskiego; • trasa równoległa do ul. Nowej Świętokrzyskiej, pomiędzy ul. Wielkopolską i ul. Świętokrzyską wzdłuż pasa zieleni.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa na zachód od ul. Wieżyckiej, na południe od ul. Piotrkowskiej, wzdłuż terenów zieleni miejskiej; • trasa na zachód od planowanej ul. Nowej Bulońskiej, po zachodniej krawędzi pasa zieleni miejskiej; • trasa równoległa do ul. Jaworzniaków, wzdłuż południowej krawędzi pasa zieleni miejskiej, na fragmencie wzdłuż ul. Świętokrzyskiej.
inne	brak.



Ryc. 16. Trasa nr 15 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 30 Analiza wielokryterialna trasy 15 ul. Nowa Bulońska – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 3,0m każda;	4,00	7,50%	0,300
długość trasy	2100m;	2,38	3,75%	0,089
potencjał trasy	ok. 3350 podróży ogólnomiejskich;	5,49	24,75%	1,359
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	157 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	5,27	11,25%	0,593
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 18432m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy związana z realizacją ul. Nowej Bulońskiej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 3672 osoby;	1,40	5,75%	0,081
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe. Trasa przecina obszar proponowanego użytku ekologicznego „Jary w Szadółkach”;	6,00	2,80%	0,168
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 194 głosy;	2,84	4,20%	0,119
ocena łączna				4,11

16. ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska

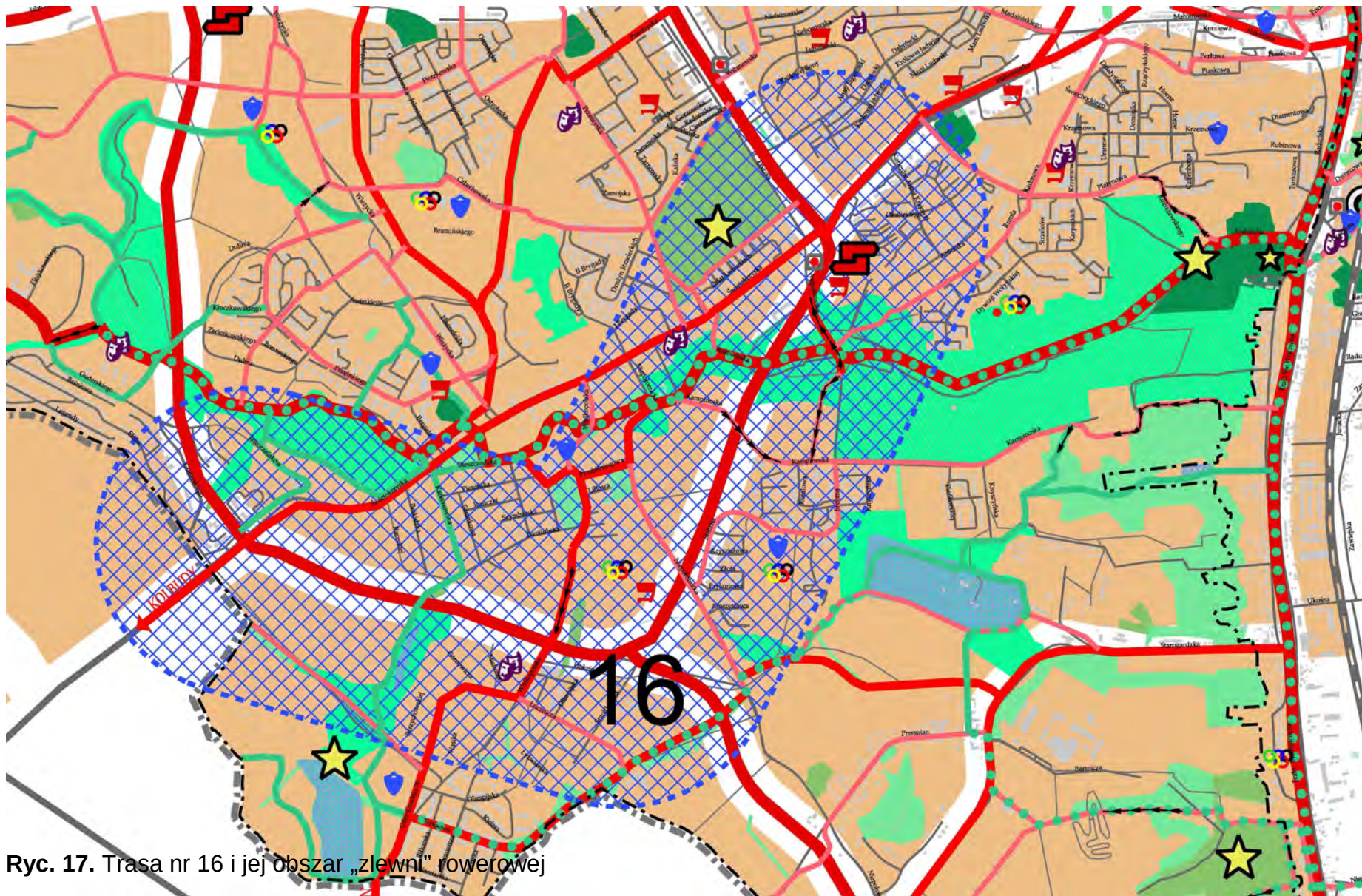
Trasa 16. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) biegnącą w ciągu projektowanej ulicy Nowej Świętokrzyskiej. Ulica ta prowadzona jest głównie przez tereny niezagospodarowane. Zachodni odcinek trasy 16. jest częścią szlaku „sportowego” Abrahama – Kowale, wschodni natomiast szlaku „tarasowego” Żabianka – Św. Wojciech. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedla Kowale, Łostowice i zachodnia część Oruni Górnej.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 16. **ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 16. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 31 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 16 ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska

parkingi rowerowe do realizacji	• planowany obiekt kulturowy ul. Wielkopolskiej; • planowany obiekt sportowy przy ul. Wielkopolskiej; • planowany obiekt handlowy przy ul. Niepołomickiej; • planowana szkoła przy ul. Koralowej; • planowany obiekt sportowy przy w/w szkole; • planowana szkoła przy ul. Koralowej; • węzeł integracyjny przy planowanej ul. Nowej Świętokrzyskiej; • Kozacza góra; • Kościół przy ul. Świętokrzyskiej 47B.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Jaworzniaków; • ul. Guderskiego; • ul. Świętokrzyska; • ul. Wielkopolska; • ul. Hokejowa; • ul. Smółdzińska; • ul. Niepołomicka; • ul. Srebrna; • ul. Kryształowa; • ul. Złota; • ul. Brylantowa; • ul. Kampinoska; • ul. Białowieska; • ul. Augustowska; • ul. Łódzka; • ul. Małomiejska; • ul. Dąbrówki;

	• ul. Kurierów Armii Krajowej; • ul. Sosnkowskiego; • ul. Anny Jagiellonki.
trasy rowerowe główne	• trasa Oruńska odc.1– odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej; • trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej; • trasa w ul. Nowej Bulońskiej – odc. od węzła Jabłoniowa do ul. Świętokrzyskiej; • trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta;
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Świętokrzyskiej; • trasa w ciągu ul. Wielkopolskiej; • trasa w ciągu ul. Przebiśniewowej; • trasa w ciągu ul. Małomiejskiej; • trasa w ciągu ul. Augustowskiej; • trasa w ciągu ul. Tenisowej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa równoległa do ul. Nowej Świętokrzyskiej, pomiędzy ul. Wielkopolską i Świętokrzyską wzdłuż pasa zieleni; • trasa w ciągu ul. Łuczniczej; • trasa w ciągu ul. Niepołomickiej; • trasa w ciągu ul. Wielkopolskiej; • trasa w ciągu ul. Srebrnej; • trasa w ciągu ul. Kampinoskiej; • trasa w ciągu ul. Augustowskiej; • trasa w ciągu ul. Przemyskiej; • trasa wzdłuż południowej krawędzi Koziej Góry – równoległe do Świętokrzyskiej; • trasa w ciągu ul. Rumla i wzdłuż jej zachodniego przedłużenia w stronę ul. Augustowskiej; • trasa w ciągu ul. Platynowej;
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa równoległa do ul. Jaworzniaków, wzdłuż południowej krawędzi pasa zieleni miejskiej; • trasa wzdłuż ulic: Bieszczadzkiej, Karkonowskiej, kontynuacja na przedłużeniu ul. Darżlubskiej - wzdłuż zachodniej krawędzi pasa zieleni miejskiej;
inne	brak.



Ryc. 17. Trasa nr 16 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 32 Analiza wielokryterialna trasy 16 ul. Nowa Świętokrzyska – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych po obu stronach jezdni, szerokości min. 3,0m każda;	4,00	7,50%	0,300
długość trasy	3200m;	1,56	3,75%	0,059
potencjał trasy	ok. 2100 podróży ogólnomiejskich;	3,44	24,75%	0,851
bezpieczeństwo na trasie	44 zdarzenia drogowe;	3,89	9,00%	0,350
obciążenie trasy	39 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,31	11,25%	0,147
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 19240m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy związana z realizacją ul. Nowej Świętokrzyskiej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy się z dwiema zrealizowanymi trasami rowerowymi: w al. Havla i ul. Augustowskiej oraz w ul. Wielkopolskiej, a także z węzłem integracyjnym Łostowice – Świętokrzyska;	10,00	11,50%	1,150
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 8802 osoby;	3,35	5,75%	0,193
możliwość przejazdu	możliwy przejazd po jezdni ul. Świętokrzyskiej o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,460
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	6,00	2,80%	0,168
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 300 głosów;	4,40	4,20%	0,185
ocena łączna				4,69

17. ul. Niepołomicka, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta

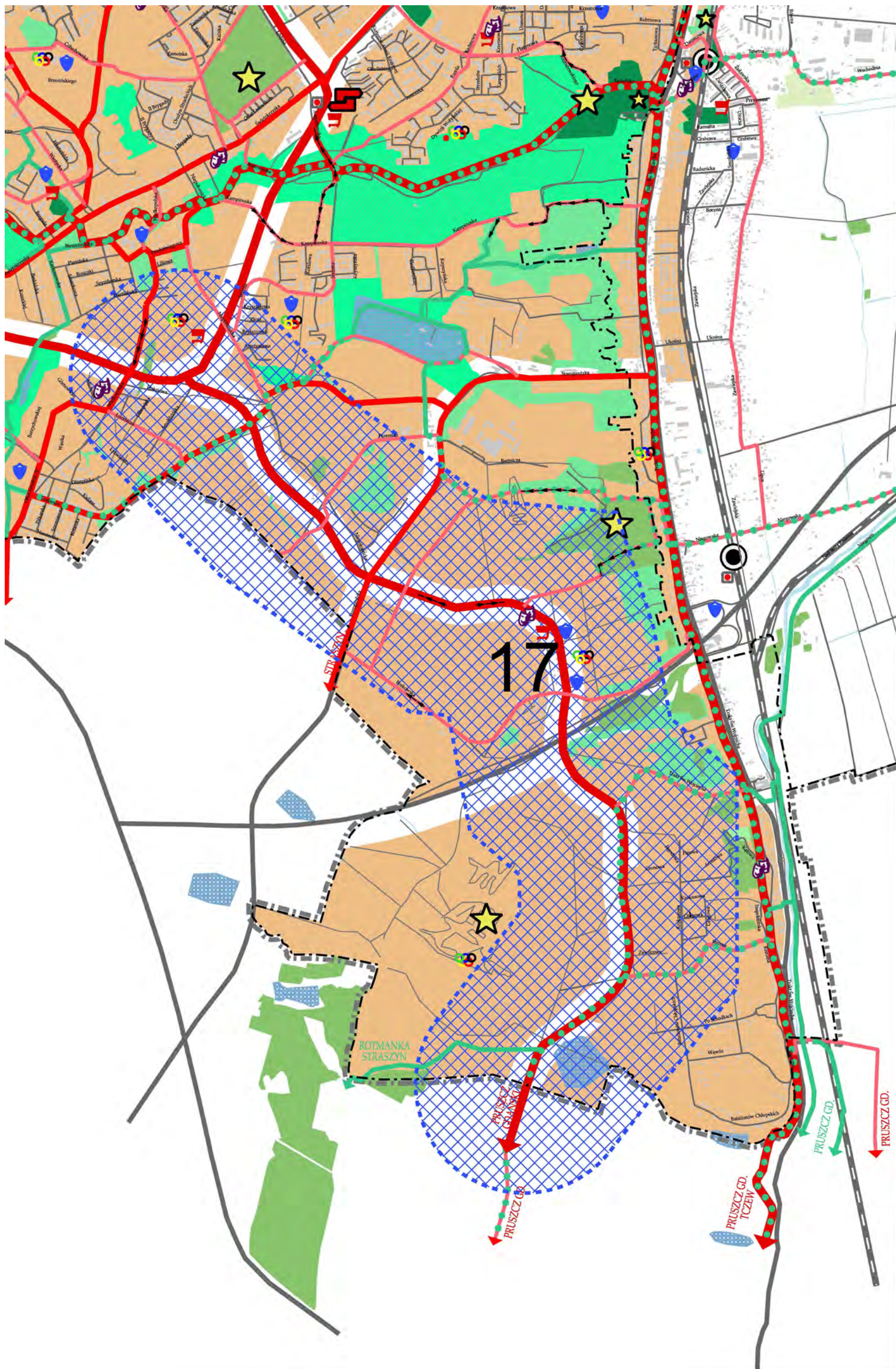
Trasa 17. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr), w południowej części o walorach rekreacyjnych, biegnącą w ciągu projektowanych ulic: Niepołomickiej i Pruszczańskiej. Ulice ta prowadzone są głównie przez tereny niezagospodarowane. Trasa 17. jest częścią szlaku „tarasowego” Żabianka – Św. Wojciech. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedla: Maćkowy, południowa część Łostowic i Św. Wojciech.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 17. **ul. Niepołomicka, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 17. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 33 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 17: ul. Niepołomicka, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta

parkingi rowerowe do realizacji	• planowany kościół pw. bł. Jana Pawła II przy ul. Michonia; • planowane obiekty handlowe między ul. Wielkopolską a Niepołomicką; • planowane tereny rekreacyjne między ul. Wielkopolską a zabudową przy ul. Niepołomickiej; • Park Lipce; • planowany kościół przy ul. Czerskiej; • planowane obiekty handlowe przy ul. Czerskiej; • planowana szkoła podstawowa przy ul. Czerskiej; • planowane obiekty sportowe (boiska) przy w/w szkole; • planowane Gimnazjum przy ul. Czerskiej; • motokross.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Łyżwiarska; • ul. Hokejowa; • ul. Michonia; • ul. Górnownicza; • ul. Olimpijska; • ul. Smółdzińska; • ul. Kryształowa; • ul. Złota; • ul. Brylantowa; • ul. Ametystowa; • ul. Darżlubska.

trasy rowerowe główne	• trasa w ul. Nowej Świętokrzyskiej – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska; • trasa w ul. Starogardzkiej – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Wielkopolskiej; • trasa w ciągu ul. Starogardzkiej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Łuczniczej; • trasa w ciągu ul. Srebrnej; • trasa w ciągu ul. Niepołomickiej; • trasa w ciągu ul. Przemian; • trasa w ciągu ul. Borkowskiej; • trasa w ciągu ul. Kazimierza Wielkiego; • trasa w ciągu ul. Jagiełły; • trasa w ciągu ul. Czerskiej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa na północ od ul. Przemian.
inne	Brak.



Ryc. 18. Trasa nr 17 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 34 Analiza wielokryterialna trasy 17 ul. Niepołomska, Pruszczańska – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 2,5m każda na odcinku 1400 m oraz w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni na odcinku 3800 m;	3,27	7,50%	0,245
długość trasy	5200m;	0,96	3,75%	0,036
potencjał trasy	ok. 2250 podróży ogólnomiejskich;	3,69	24,75%	0,913
bezpieczeństwo na trasie	6 zdarzeń drogowych;	0,53	9,00%	0,048
obciążenie trasy	39 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,31	11,25%	0,147
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 50600m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy związana z realizacją ul. Nowej Świętokrzyskiej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 1288 osób;	0,49	5,75%	0,028
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	7,00	2,80%	0,196
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 190 głosów;	2,79	4,20%	0,117
ocena łączna				3,13

18. Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta

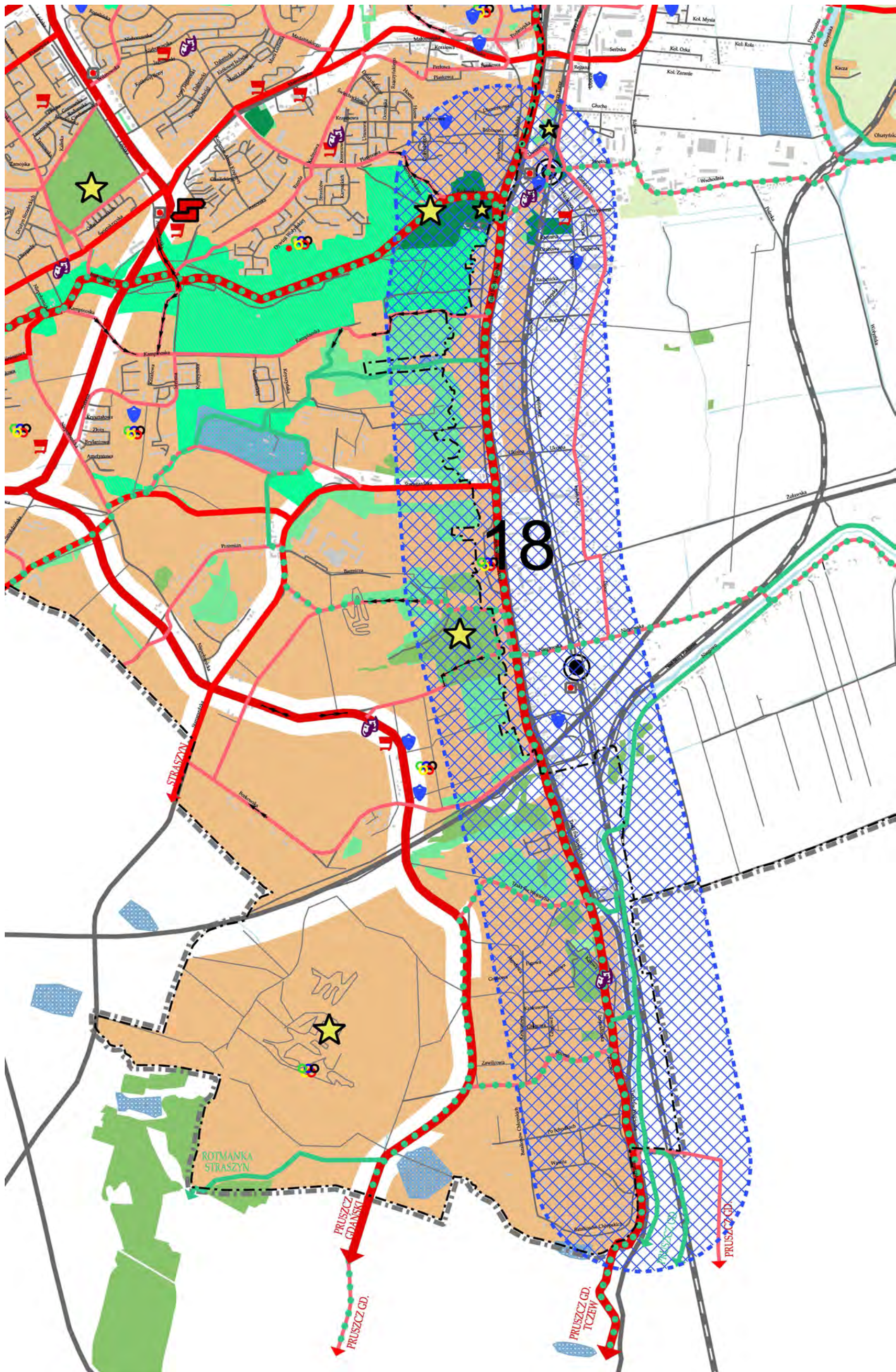
Trasa 18. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) o walorach rekreacyjnych, prowadzącą po koronie wału kanału Raduni. Trasa 18. jest częścią szlaku „średnicowego” Sopot – Św. Wojciech. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 18. znajdują się osiedla: Orunia, Lipce i Św. Wojciech

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 18. **Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 18. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 35: zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 18 Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta

parkingi rowerowe do realizacji	• przystanek SKM Gdańsk-Lipce; • Gdański Archipelag Kultury ul. Dworcowa 9; • Gimnazjum nr 10 ul. Gościnną 17; • Przystanek SKM Gdańsk -Orunia; • Park Oruński; • Zespół Szkół Inżynierii Środowiska ul. Smoleńska 5/7;
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Batalionów Chłopskich; • ul. Wąwóz; • ul. Po Schodkach; • ul. Rieczna; • ul. Inspektorska; • ul. Stroma; • ul. Zawilcowa; • ul. Głogowa; • ul. Krokusowa; • ul. Aroniowa; • ul. Jagodowa; • ul. Gronowa; • ul. Tomczaka; • ul. Trakt Św. Wojciecha; • ul. Ukośna; • ul. Gościnną; • ul. Dworcowa; • ul. Rejtana; • ul. Lipce; • ul. Zawiejska; • ul. Boczna; • ul. Junacka; • ul. Radunicka; • ul. Smoleńska; • ul. Grabowa; • ul. Ramułka;

	• ul. Uroczą; • ul. Przyjemna; • ul. Związkowa; • ul. Żuławska; • ul. Smętna; • ul. Przy Torze;
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu Traktu św. Wojciecha – odc. od Biskupiej Górki do Parku Oruńskiego; • Trasa Oruńska odc.1– odc. od ul. Trakt św. Wojciecha do ul. Niepołomickiej; • Trasa w ciągu ul. Starogardzkiej – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha.
trasy rowerowe zbiorcze	brak.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Gościnniej; • trasa w ciągu ul. Dworcowej; • trasa w ciągu ul. Smętnej; • trasa w ciągu ul. Przy Torze; • trasa w ciągu ul. Żuławskiej; • trasa w ciągu ul. Lipce; • trasa w ciągu ul. Niegowskiej; • trasa w ciągu ul. Trakt Św. Wojciecha; • trasa w ciągu ul. Stromej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w ciągu ul. Traktu Św. Wojciecha (ost. odcinka pd.) w kierunku Rotmanki i Pruszcza Gdańskiego; • trasa od południa, po wale Raduni dalej w ciągu ul. Niegowo; • trasa w ciągu ul. Niegowskiej; • trasa w ciągu ul. Stromej; • trasa w ciągach ulic: Gościnniej i Smętnej.
inne	brak.



Ryc. 19. Trasa nr 18 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 36 Analiza wielokryterialna trasy 18: Trakt św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w pasie technicznym kanału;	9,00	7,50%	0,675
długość trasy	5000m;	1,00	3,75%	0,038
potencjał trasy	ok. 3500 podróży ogólnomiejskich;	5,74	24,75%	1,420
bezpieczeństwo na trasie	55 zdarzeń drogowych;	4,87	9,00%	0,438
obciążenie trasy	113 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,79	11,25%	0,426
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne oraz Skarbu Państwa;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie połączy się z istniejącymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 9042 osoby;	3,44	5,75%	0,198
możliwość przejazdu	obecnie istnieje możliwości przejazdu drogą gruntową po koronie wału na prawie całej długości trasy (4900m). Miejscowe zwężenie na odcinku ok. 100 m - wąski chodnik przy skraju skarpy nad ul. Trakt Św. Wojciecha;	3,06	5,75%	0,176
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje strat środowiskowych;	10,00	2,80%	0,280
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 626 głosów;	9,18	4,20%	0,386
ocena łączna				5,41

19. Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta

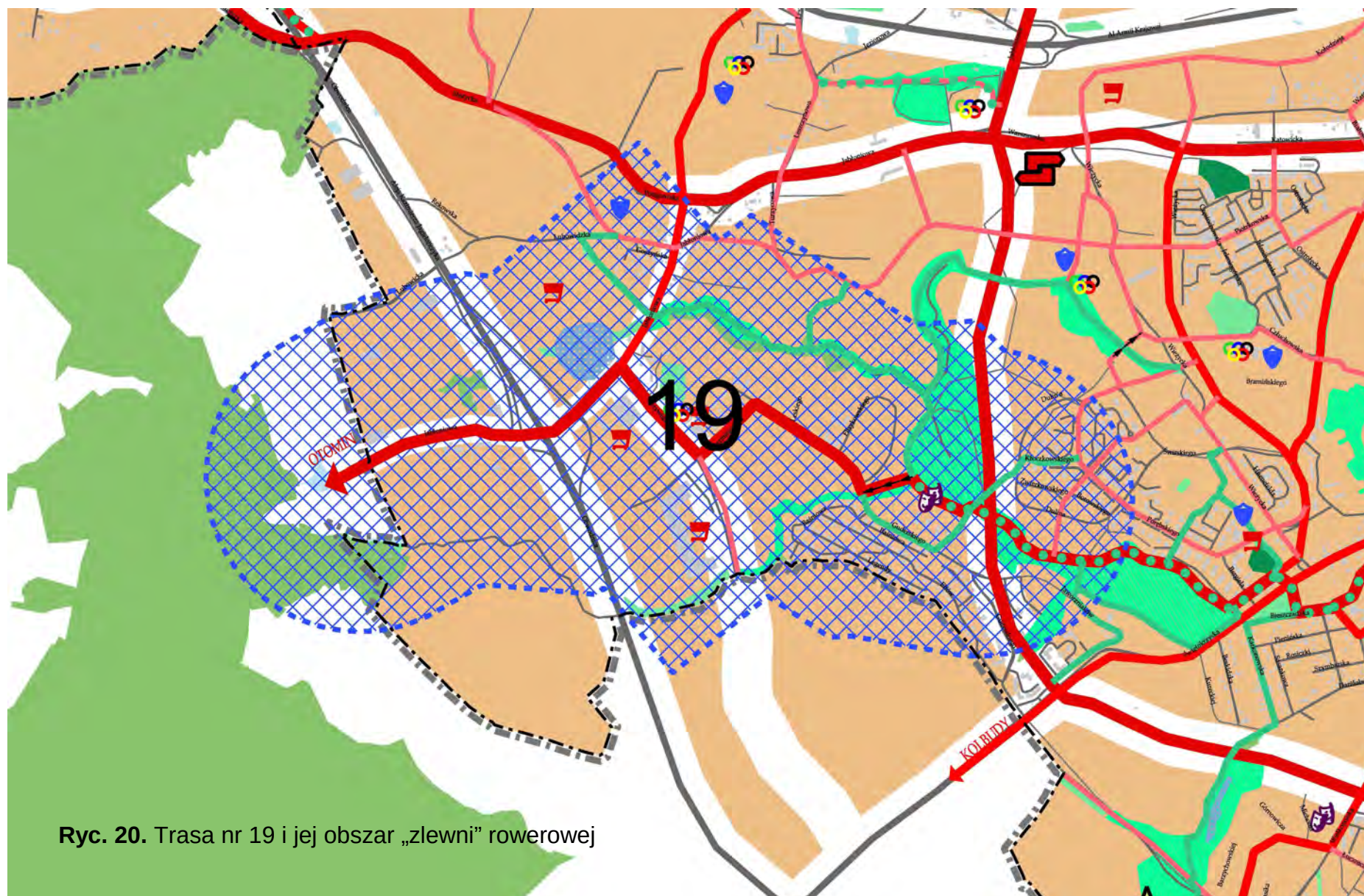
Trasa 19. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) na odcinku wschodnim posiadającą walory rekreacyjne. Trasa prowadzi od zachodniej granicy Gdańska wzdłuż ul. Jabłoniowej (na odcinku od granicy miasta do ul. Przywidzkiej, przez Węzeł Szadółki), następnie ul. Przywidzkiej, ul. Czermińskiego, Potoku Kozackiego oraz południowego brzegu zbiornika retencyjnego „Świątokrzyżska 1”. Trasa 19. jest częścią szlaku „oruńskiego” Otomin – Orunia, łączącego dzielnicę Południe z Lasami Otomińskimi i Jeziolem Otomińskim z jednej strony i ze szlakiem „Średnicowym” prowadzącym do centrum i przystankiem SKM Gdańsk-Orunia z drugiej strony. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 19. znajdują się osiedla Zakoniczyn i Szadółki.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 19. **Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 19. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 37 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 19 Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta

parkingi rowerowe do realizacji	• obiekt handlowy przy ulicy Przywidzkiej 4; • obiekt handlowy przy ulicy Przywidzkiej 6 („Carrefour”, „Morski Park Handlowy”); • obiekt handlowy przy ulicy Przywidzkiej 8 („FashionHouse”); • planowany obiekt handlowy przy ulicy Lubowidzkiej; • planowana szkoła gimnazjalna; • obiekt handlowy przy ul. Przywidzkiej - „RentalPark”; • obiekt sportowy przy ul. Przywidzkiej (siłownia „TigerGym” w zespole „RentalPark”); • obiekt kulturowy ul. Guderskiego.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Lubowidzka; • ul. Potęgowska; • ul. Goszyńska; • ul. Stężycka; • ul. Turzycowa; • ul. Czermińskiego; • ul. Leskiego; • ul. Flisykowskiego; • ul. Baśniowa; • ul. Guderskiego; • ul. Legendy;

	• ul. Elfów; • ul. Dulina; • ul. Kłockowskiego; • ul. Zwierkowskiego; • ul. Borowskiego; • ul. Jaworzniaków;
trasy rowerowe główne	• Trasa Oruńska odc. 2 – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Nowej Bulońskiej; • trasa w ul. Nowej Bulońskiej – odc. od węzła Jabłoniowa do ul. Świętokrzyskiej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa wzdłuż ulicy Jabłoniowej - od skrzyżowania z ul. Przywidzką do skrzyżowania z ulicą Potęgową.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Stężyckiej • trasa w ciągu ul. Lubowidzkiej (odcinek Jabłoniowa-Stężycka); • trasa w ciągu ul. Turzycowej; • trasa w ciągu ul. Ostrzyckiej; • trasa w ciągu ul. Porębskiego; • trasa na przedłużeniu ul. Przywidzkiej od ul. Czerwińskiego w stronę granicy miasta; • trasa na przedłużeniu ul. Ostrzyckiej do przedłużenia ul. Jabłonowej w miejscu skrzyżowania z ul. Warszawską; • trasa stanowiąca połączenie ul. Porębskiego i ciągu nad Potokiem Oruńskim.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w ciągu ul. Lubowidzkiej (od skrzyżowania z ul. Stężycką), wraz z połączeniem z ul. Jabłoniową;
inne	brak.



Ryc. 20. Trasa nr 19 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 38 Analiza wielokryterialna trasy 19 Trasa Oruńska odc.3 – od ul. Nowej Bulońskiej do granicy miasta

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 3,0m;	5,00	7,50%	0,375
długość trasy	2700m;	1,85	3,75%	0,069
potencjał trasy	ok. 1600 podróży ogólnomiejskich;	2,62	24,75%	0,648
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	45 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,51	11,25%	0,170
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,859
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 8768m ² ;	0,25		
	etapowanie: kolizja z ul. Jabłoniową;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 2721 osób;	1,04	5,75%	0,06
możliwość przejazdu	możliwość przejazdu ulicami Jabłoniową i Przywidzką o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę oraz drogą gruntową;	5,77	5,75%	0,332
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować i nieznaczne straty środowiskowe. konieczna likwidacja pasa trawników o długości około 2100 metrów, pasa przydrożnych zakrzewień o długości 2400 metrów oraz wycinka 11 różnowiekowych drzew;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 174 głosy;	2,55	4,20%	0,107
ocena łączna				2,85

20. ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”

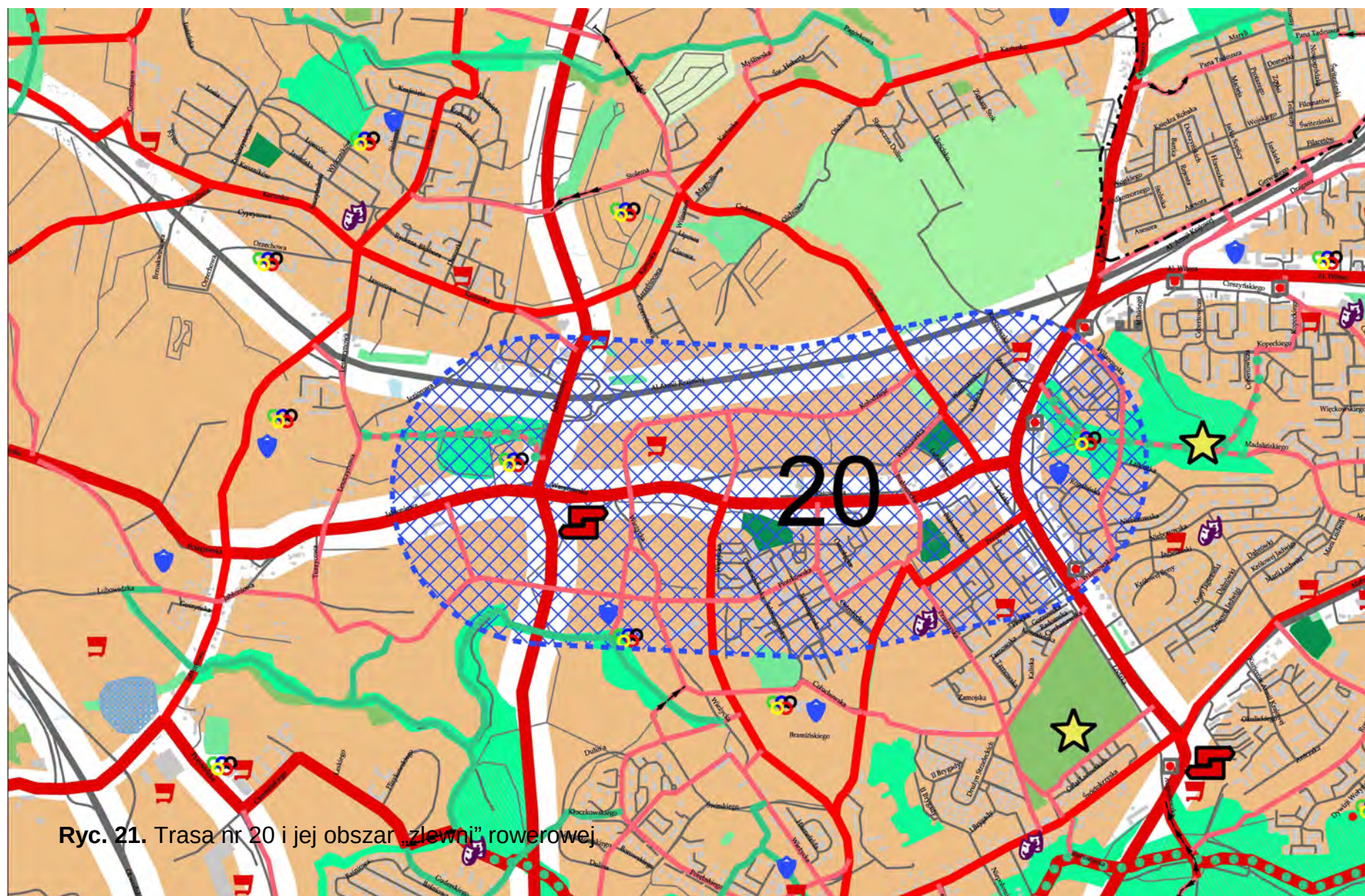
Trasa 20. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącej wzdłuż planowanej ul. Nowej Warszawskiej. Trasa 20. jest częścią szlaku „południowego” Leżno – Stogi, łączącego rejon Lasów Otomińskich przy zachodniej granicy Gdańska z plażą na Stogach. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 20. znajduje się osiedle Ujeścisko.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 20. **ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do ulicy Jabłoniowej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 20. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 39 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 20 ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Havla do ulicy Jabłoniowej

parkingi rowerowe do realizacji	• planowany obiekt sportowy przy ul. Jabłoniowej; • planowana szkoła gimnazjalna przy ul. Wieżyckiej; • obiekt sportowy przy w/w szkole; • planowany obiekt handlowy przy ul. Warszawskiej; • kościół przy ul. O.Pio 8; • obiekt handlowy przy ul. Płockiej; • szkoła podstawowa przy ul. Rogalińskiego (w budowie); • obiekt sportowy(boisko) przy w/w szkole; • obiekt handlowy przy ul. Warszawskiej 19; • obiekt handlowy przy ul. Warszawskiej 21.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Jeziorowa; • ul. Kołodzieja; • ul. Cedrowa; • ul. Białostocka; • ul. Lubelska; • ul. Kielecka; • ul. Rzeszowska; • ul. Zakonicyńska; • ul. Wilanowska; • ul. Łańcucka; • ul. Rogalińskiego; • ul. Nieborowska; • ul. Przemyska; • ul. Płocka; • ul. Ostrołęcka; • ul. Jeleniogórska; • ul. Piotrkowska; • ul. Częstochowska;

	• ul. Unruga; • ul. Wieżycka.
trasy rowerowe główne	• trasa w al. Havla (istniejąca); • trasa w ul. Nowej Bulońskiej – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej; • trasa w ul. Nowej Bulońskiej – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej; • trasa w ul. Jabłoniowej – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Przemyskiej; • trasa w ciągu ul. Unruga; • trasa w ciągu ul. Cedrowej; • trasa w ciągu ul. Piotrkowskiej (od ul. Człuchowskiej do przedłużenia ul. Przemyskiej).
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Kołodzieja; • trasa w ciągu ul. Wieżyckiej; • trasa w ciągu ul. Piotrkowskiej; • trasa w ciągu ul. Przemyskiej; • trasa w ciągu ul. Białostockiej; • trasa w ciągu ul. Warszawskiej; • trasa w ciągu ul. Wilanowskiej; • trasa stanowiąca przedłużenie ul. Piotrkowskiej w stronę ul. Białostockiej; • trasa stanowiąca przedłużenie ul. Piotrkowskiej w stronę ul. Jabłoniowej i Oliwkowej; • trasa stanowiąca przedłużenie ul. Madelińskiego; • Trasa wzdłuż Potoku Oruńskiego.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa na zachód od planowanej szkoły przy ul. Wieżyckiej
inne	konieczna realizacja przepustu pieszo- rowerowego przez nasyp ul. Wilanowskiej dzielący tereny zielone - tzw. „Jary Wilanowskie”



Ryc. 21. Trasa nr 20 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 40 Analiza wielokryterialna trasy 20 ul. Nowa Warszawska – odc. od al. Hawla do ulicy Jabłoniowej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 3,0m każda - po obu stronach jezdni;	4,00	7,50%	0,300
długość trasy	1800m;	2,78	3,75%	0,104
potencjał trasy	ok. 5500 podróży ogólnomiejskich;	9,02	24,75%	2,232
bezpieczeństwo na trasie	36 zdarzeń drogowych;	3,19	9,00%	0,287
obciążenie trasy	100 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,36	11,25%	0,378
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 16542m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy powiązana z budową ul. Nowej Warszawskiej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z istniejącą trasą rowerową w ciągu al. Hawla;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 8864 osób;	3,37	5,75%	0,194
możliwość przejazdu	możliwość przejazdu ulicą Warszawską o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,46
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 178 głosy;	2,61	4,20%	0,11
ocena łączna				5,46

21. ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej

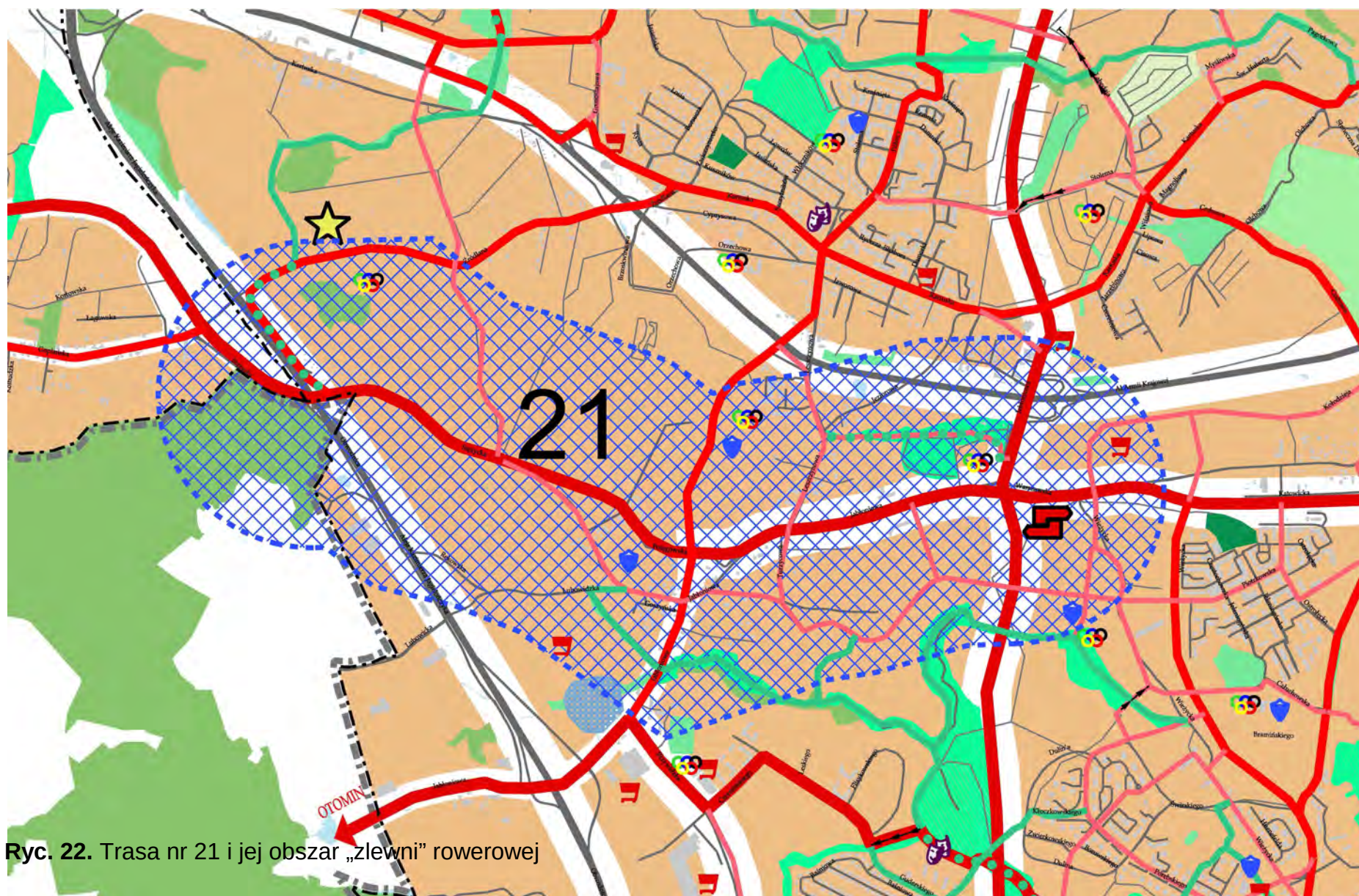
Trasa 21. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącej wzdłuż projektowanej ulicy Nowej Jabłoniowej w śladzie istniejących ulic: Jabłoniowej i Stężyckiej. Trasa 21. jest częścią szlaku „południowego” Leżno – Stogi, łączącego rejon Lasów Otomińskich przy zachodniej granicy Gdańska z plażą na Stogach. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 21. znajduje się osiedle Szadółki.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 21. **ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 21. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 41 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 21 ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej

parkingi rowerowe do realizacji	• planowane centrum rekreacyjno-sportowe przy Jeziorze Jasień; • planowana szkoła przy ul. Potęgowska/Lubowidzka; • boisko sportowe przy ul. Źródlanej; • obiekt handlowy przy ul. Lubowidzka/Jabłoniowa; • planowana szkoła przy ul. Gabrysiak/Leszczynowa; • obiekt sportowy(boisko) przy w/w szkole; • pętla tramwajowa przy ul. Warszawskiej ; • obiekt sportowy(boisko) przy ul. Jabłoniowa/Warszawska; • planowana szkoła przy ul. Wieżyckiej; • obiekt sportowy(boisko) przy w/w szkole; • obiekt handlowy przy ul. Warszawska/Armii Krajowej/Wieżycka.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Kartuska Południowa; • ul. Rekowska; • ul. Lubowidzka; • ul. Goszyńska; • ul. Potęgowska; • ul. Turzycowa; • ul. Jeziorowa.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. Nowej Bulońskiej – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej; • trasa w ciągu ul. Nowej Warszawskiej – odc. od al. Havla do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”; • trasa w ciągu ul. Nowej Bulońskiej - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”; • trasa w ciągu ul. Nowej Gostyńskiej – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej.

trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Jabłoniowej; • trasa w ciągu ul. Źródlanej; • trasa w ciągu ul. Stężyckiej; • trasa w ciągu ul. Warszawskiej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Turzycowej; • trasa w ciągu ul. Leszczynowej; • trasa w ciągu ul. Wieżyckiej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w ciągu odcinka ul. Lubowidzkiej; • trasa od zbiornika wodnego do ul. Lubowidzkiej oraz do ul. Wieżyckiej;
inne	brak.



Ryc. 22. Trasa nr 21 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 42 Analiza wielokryterialna trasy 21 ul. Jabłoniowa – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	na wschodnim odcinku (ok. 1880 m) trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 3,0m - po obu stronach jezdni, na odcinku zachodnim (ok. 1420 m) w formie pasów rowerowych w jezdni szerokości min. 2,0m ;	3,57	7,50%	0,268
długość trasy	3300m;	1,51	3,75%	0,057
potencjał trasy	ok. 5500 podróży ogólnomiejskich;	9,02	24,75%	2,232
bezpieczeństwo na trasie	6 zdarzeń drogowych;	0,53	9,00%	0,048
obciążenie trasy	100 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,36	11,25%	0,378
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 26215m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy powiązana z budową ul. Nowej Jabłoniowej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 524 osób;	0,20	5,75%	0,012
możliwość przejazdu	na odcinku wschodnim (ok. 1250 m) możliwość przejazdu ulicą Jabłoniową o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę. W części zachodniej możliwość przejazdu płytowymi ulicami Goszyńską i Stężycką (ok. 1620m);	5,18	5,75%	0,298
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	7,00	2,80%	0,196
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 180 głosy;	2,64	4,20%	0,111
ocena łączna				4,42

22. ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”

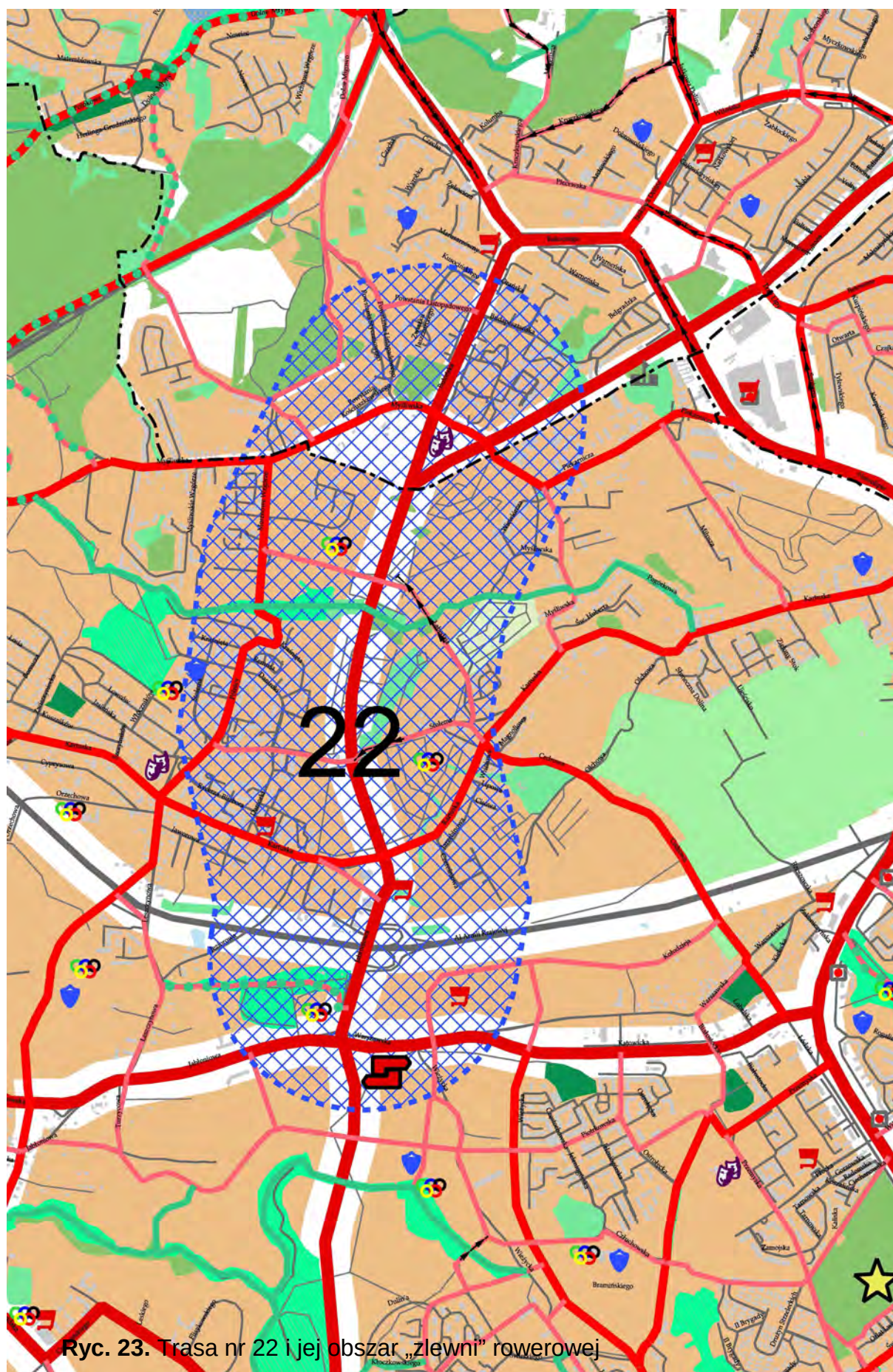
Trasa 22. jest trasą rowerową klasy zbiorczej (Zr) prowadzącej wzdłuż projektowanej ulicy Nowej Bulońskiej prowadzonej przez tereny istniejących ogrodów działkowych. Trasa 22. jest częścią szlaku „sportowego” Abrahama – Kowale, łączącego m.in. dolny taras z osiedlami mieszkaniowymi w dzielnicy Południe. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 22. znajdują się osiedla Migowo, Zabornia i Jasień.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 22. **ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 22. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 43 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 22 ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”

parkingi rowerowe do realizacji	• obiekt kultury przy ul. Myśliwskiej 25; • obiekt sportowy (boisko) przy ul. Królewskie Wzgórze; • pętla tramwajowa przy ul. Warszawskiej; • obiekt sportowy (boisko) przy ul. Kartuska/Stolema; • obiekt handlowy przy ul. Warszawska/Armii Krajowej/ Wieżycka; • obiekt handlowy przy ul. Jabłoniowa/Kartuska; • obiekt handlowy przy ul. Damroki 1; • Szkoła Podstawowa nr 85 przy ul. Stolema 59; • obiekt sportowy(boisko) przy w/w szkole.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Wiewiórcza; • ul. Wiśniowa; • ul. Lipowa; • ul. Cisowa; • ul. Jarzębinowa; • ul. Czereśniowa; • ul. Jeziorowa; • ul. Jaworowa; • ul. Rycerza Blizbora; • ul. Damroki; • ul. Stolema od ul. Pólnicy; • ul. Kraśnietą; • ul. Remusa.

trasy rowerowe główne	• trasa w ul. Bulońskiej - odc. od ul. Rakoczego do ul. Myśliwskiej; • trasa w ul. Nowej Bulońskiej – odc. od pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do ul. Świętokrzyskiej; • trasa w ul. Jabłoniowej – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej; • trasa w ul. Nowej Bulońskiej - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”; • trasa w ul. Nowej Myśliwskiej – odc. od ul. Myśliwskie Wzgórze do ul. Bulońskiej; • trasa w ul. Kartuskiej – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Piekarniczej; • trasa w ciągu ul. Myśliwska; • trasa w ciągu ul. Morenowe Wzgórze; • trasa w ciągu ul. Pólnicy.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Łabędziej; • trasa w ciągu ul. Stolema; • trasa w ciągu ul. Wieżyckiej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa od Wróbla Staw wzdłuż Potoku Siedlickiego do Zbiornika Myśliwska.
inne	brak.



Ryc. 23. Trasa nr 22 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 44 Analiza wielokryterialna trasy 22 ul. Nowa Bulońska - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 3,0m każda - na północnym odcinku (ok. 1500 m) oraz wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 3,5m po wschodniej stronie jezdni na odcinku południowym (ok. 800 m). Wartość wskaźnika obniżono z uwagi na konieczność realizacji obiektów inżynierskich nad potokiem Siedlickim i w rejonie skrzyżowania z Nową Politechniczną;	1,00	7,50%	0,075
długość trasy	2300m;	2,17	3,75%	0,081
potencjał trasy	ok. 4950 podróży ogólnomiejskich;	8,11	24,75%	2,007
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	157 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	5,27	11,25%	0,593
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 80000m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy powiązana z budową ul. Nowej Bulońskiej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 10294 osoby;	3,92	5,75%	0,225
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 183 głosy;	2,68	4,20%	0,113
ocena łączna				4,72

23. ul. Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul.

Gostyńskiej

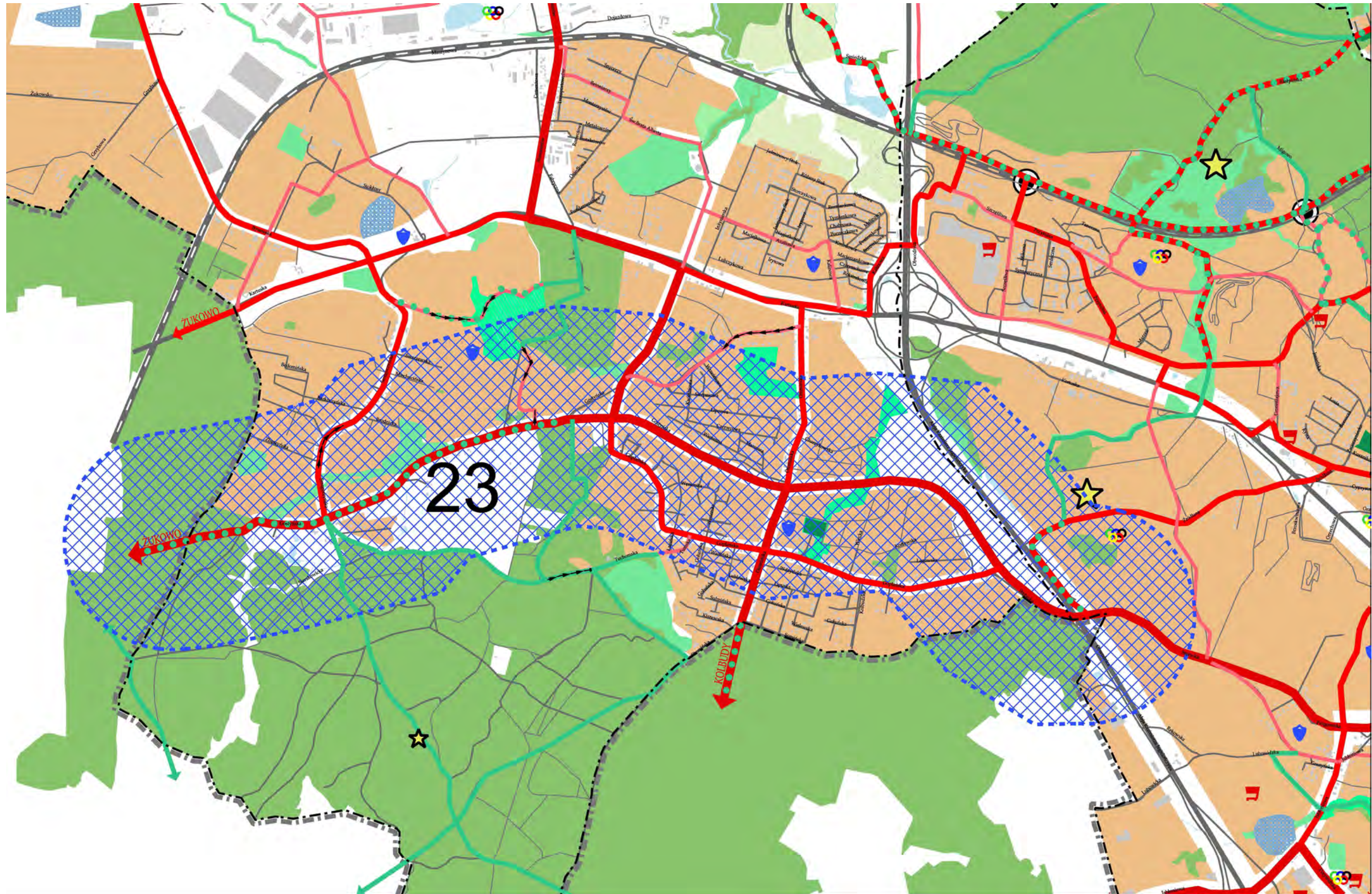
Trasa 23. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącej wzdłuż projektowanej ulicy Nowej Gostyńskiej projektowanej w części zachodniej w śladzie ulicy Gostyńskiej, natomiast we wschodniej przez tereny użytkowane obecnie rolniczo. Zachodnia część trasy posiada walory rekreacyjne. Trasa 23. jest częścią szlaku „południowego” Leżno – Stogi, łączącego rejon Lasów Otomińskich przy zachodniej granicy Gdańska z plażą na Stogach. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 23. znajdują się osiedla Szadółki, Kiełpino Górne i Smęgorzyno.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 23. **Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 23. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 45 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 23 ul. Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej

parkingi rowerowe do realizacji	• projektowana Szkoła Podstawowa w pobliżu ul. Swarzewskiej; • Szkoła Podstawowa nr 84 przy ul. Otomińskiej.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Zbąszyńska; • ul. Barkoczyńska; • ul. Brodnicka; • ul. Mechucińska; • ul. Swarzewska; • ul. Gostyńska; • ul. Czerwcową; • ul. Lipcową; • ul. Sierpniową; • ul. Wrześniową; • ul. Kwietniową; • ul. Marcową; • ul. Wiosenną; • ul. Charzykowską; • ul. Wiecką; • ul. Kortowską; • ul. Łagowską; • ul. Lipuską; • ul. Wdzydzką; • ul. Węsierską; • ul. Lublewską;

	• ul. Wiolińska; • ul. Gołuska; • ul. Tumska; • ul. Łapińska.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. Jabłoniowej – odc. pętli tramwajowej „Jabłoniowa” do Obwodnicy Zachodniej; • trasa w ciągu ul. Otomińskiej – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej; • Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od. Ul Kartuskiej do ul. Budowlanych.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa wzdłuż ul. Smęgorzyńskiej od skrzyżowania z ul. Gostyńską; • trasa wzdłuż ul. Otomińskiej do skrzyżowania z ul. Nową Gostyńską; • trasa wzdłuż ul. Goplańskiej po zachodniej stronie ul. Otomińskiej; • trasa wzdłuż ul. Goplańskiej po wschodniej stronie ul. Otomińskiej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa łącząca obszar leśny z ul. Nową Gostyńską; • trasa przebiegająca wzdłuż istniejącej ul. Gostyńskiej; • trasa wzdłuż ul. Tumskiej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa przebiegająca przez południową część obszaru leśnego położonego na południe od ul. Kartuskiej w rejonie ul. Fabrycznej; • trasa leśna na przedłużeniu ul. Smęgorzyńskiej w kierunku południowym; • trasa leśna na przedłużeniu ul. Smęgorzyńskiej w kierunku południowo-wschodnim biegnąca skrajem lasu; • trasa przebiegająca przez obszar leśny od skrzyżowania ulic Gostyńskiej z Nową Gostyńską do ul. Tuchomskiej.
inne	brak.



Ryc. 24. Trasa nr 23 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 46 Analiza wielokryterialna trasy 23 ul. Nowa Gostyńska – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	4800m;	1,04	3,75%	0,039
potencjał trasy	ok. 1850 podróży ogólnomiejskich;	3,03	24,75%	0,750
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	108 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,62	11,25%	0,407
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 54044m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy powiązana z budową ul. Nowej Gostyńskiej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 1877 osób;	0,71	5,75%	0,041
możliwość przejazdu	na odcinku wschodnim (ok. 2700 m) możliwość przejazdu ulicami Stężycką i Goplańską Jabłoniową o natężeniu ruchu poniżej 8000 poj./dobę. W części zachodniej możliwość gruntową ul. Gostyńską (ok. 2100m);	2,44	5,75%	0,14
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować pewne straty środowiskowe;	4,00	2,80%	0,112
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 62 głosy;	0,91	4,20%	0,038
ocena łączna				2,58

24. ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej

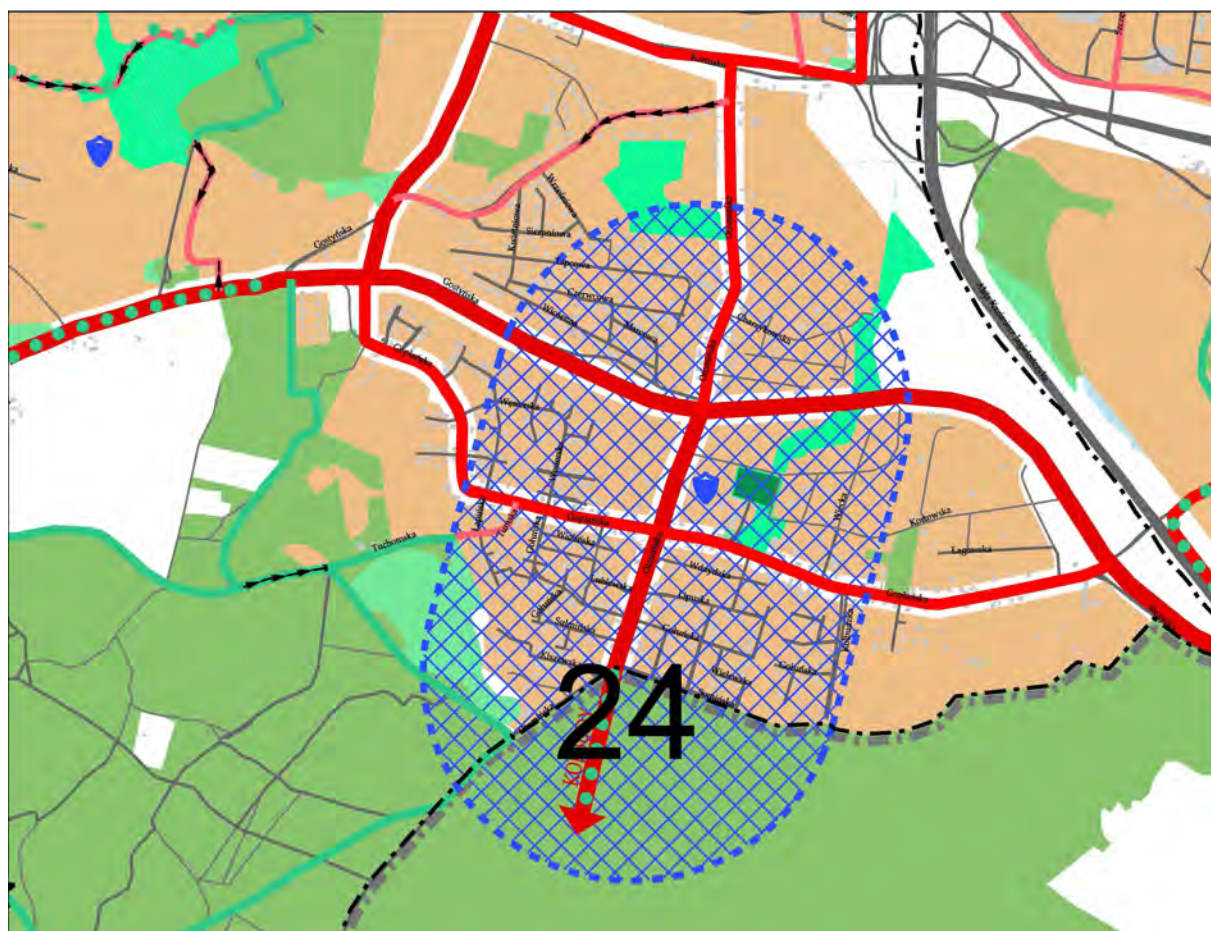
Trasa 24. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż istniejącej ulicy Otomińskiej. Trasa 24. jest częścią szlaku „zachodniego” Osowa – Kiełpino, stanowiącego południkowe połączenie po zachodniej stronie obwodnicy. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 24. znajduje się osiedle Kiełpino.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 24. **ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 24. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 47 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 24 ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej

parkingi rowerowe do realizacji	Szkoła Podstawowa na skrzyżowaniu ulic Goplańskiej i Otomińskiej;
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Wielewska; - ul. Somonińska; - ul. Gołuńska; - ul. Kolbudzka; - ul. Wdzydzka; - ul. Lipuska; - ul. Wiecka; - ul. Charzykowska; - ul. Lipcowa; - ul. Czerwcową; - ul. Wiosenna; - ul. Marcowa; - ul. Węsierska; - ul. Łapińska; - ul. Tumska; - ul. Wiolińska; - ul. Lublewska; - ul. Sulmińska; - ul. Kiszewska.
trasy rowerowe główne	trasa w ciągu ul. Nowej Gostyńskiej – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej.
trasy rowerowe zbiorcze	- trasa wzdłuż ul. Goplańskiej po zachodniej stronie ul. Otomińskiej; - trasa wzdłuż ul. Goplańskiej po wschodniej stronie ul. Otomińskiej; - trasa wzdłuż ul. Otomińskiej na północ od Nowej Gostyńskiej.
trasy rowerowe lokalne	trasa wzdłuż ul. Tumskiej

trasy rowerowe rekreacyjne	trasy wzdłuż ul. Tuchomskiej, wzdłuż południowo-zachodniego brzegu jeziora oraz od ul. Otomińskiej w kierunku południowo-zachodnim.
inne	brak.



Ryc. 25. Trasa nr 24 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 48 Analiza wielokryterialna trasy 24 ul. Otomińska – odc. od ul. Nowej Gostyńskiej do ul. Somińskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	800m;	6,25	3,75%	0,234
potencjał trasy	ok. 1600 podróży ogólnomiejskich;	2,62	24,75%	0,648
bezpieczeństwo na trasie	3 zdarzenia drogowe;	0,27	9,00%	0,024
obciążenie trasy	97 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,26	11,25%	0,367
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: nie ma sprzeczności z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,134
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 8700m ² ;	0,25		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 1529 osób;	0,58	5,75%	0,033
możliwość przejazdu	możliwość przejazdu jezdnią ulicy Otomińskiej o natężeniu ruchu poniżej 8000 poj./dobę;	2,00	5,75%	0,115
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe. konieczna likwidacja 26 drzew, pasa trawników o długości około 470 metrów, pasa przydrożnych zakrzewień o długości 130 metrów;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 56 głosów;	0,82	4,20%	0,034
ocena łączna				3,04

25. Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od. ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych

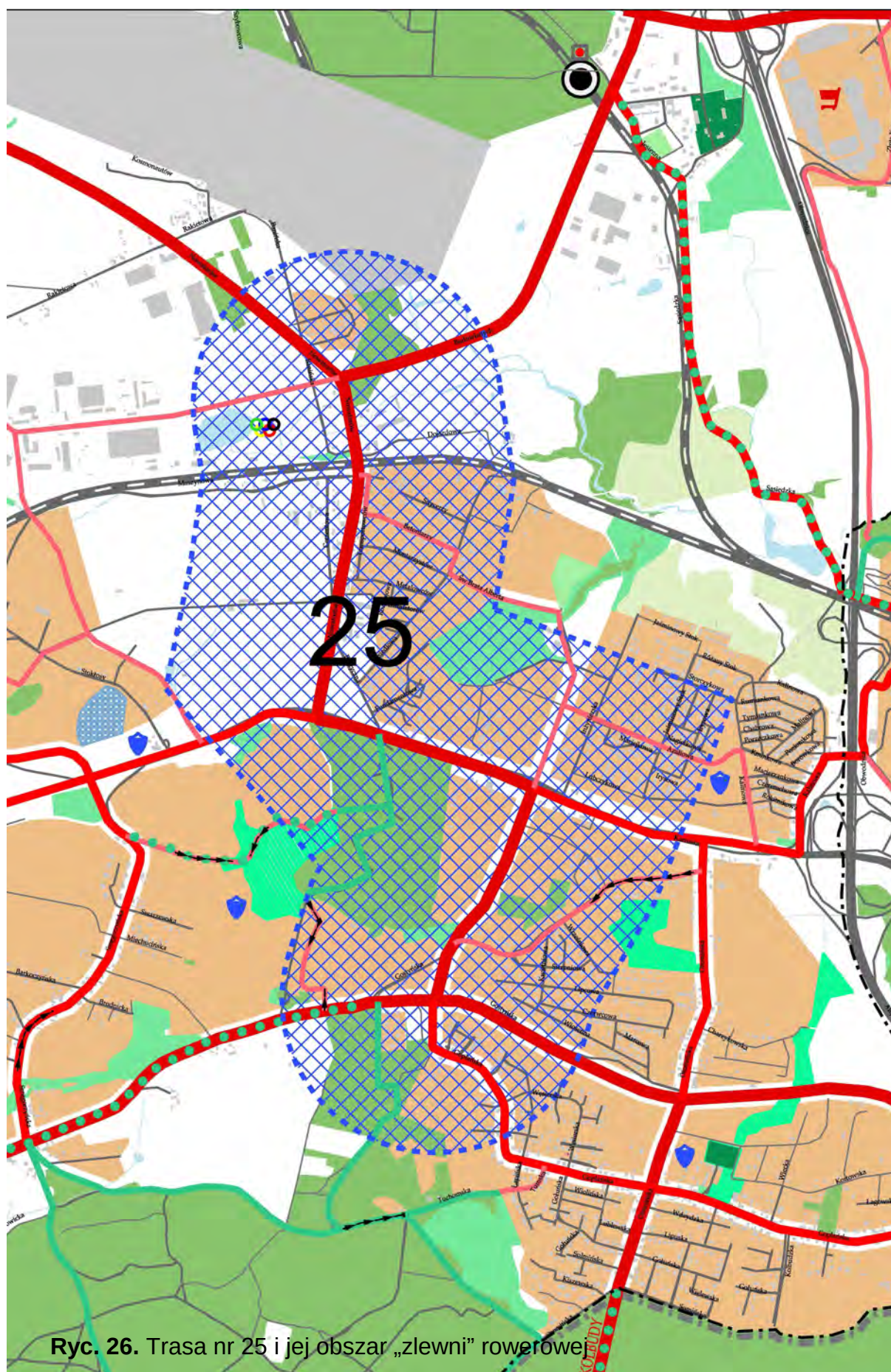
Trasa 25. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż istniejących ulic: Kartuskiej i Nowatorów oraz w ciągu projektowanej ul. tzw. Nowej Inżynierskiej. Trasa 25. jest częścią szlaku „zachodniego” Osowa – Kiełpino, stanowiącego południkowe połączenie po zachodniej stronie obwodnicy. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 25. znajduje się osiedle Kokoszki.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 25. **Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od. ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 25. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 49 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 25 Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od. ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych

parkingi rowerowe do realizacji	• boisko sportowe przy skrzyżowaniu ulic Budowlanych i Banińskiej; • Szkoła Podstawowa przy ul. Stokłosy; • Szkoła Podstawowa przy ul. Kalinowej;
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Snycerzy; • ul. Betoniarzy; • ul. Montarzystów; • ul. Metalowców; • ul. Transportowców; • ul. Rozwojowa; • ul. Instalatorów; • ul. Osiedlowa; • ul. Fundamentowa; • ul. Św. Brata Alberta; • ul. Inżynierska; • ul. Jaśminowy Stok; • ul. Nagietkowa; • ul. Storczykowa; • ul. Irysowa; • ul. Azaliowa; • ul. Maciejkowa; • ul. Lubczykowa; • ul. Wrześniowa; • ul. Sierpniowa;

	• ul. Kwietniowa; • ul. Lipcowa; • ul. Czerwcową; • ul. Wiosenna; • ul. Gostyńska; • ul. Węsierska.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. Nowej Gostyńskiej – odc. od Obwodnicy Zachodniej do ul. Gostyńskiej; • trasa w ciągu ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa po zachodniej stronie ul. Kartuskiej, od skrzyżowania z ul. Nowatorów; • trasa wzdłuż ul. Kartuskiej od skrzyżowania z ul. Inżynierską, po wschodniej stronie; • trasa wzdłuż ul. Goplańskiej od skrzyżowania z ul. Gostyńską po południowej stronie.
trasy rowerowe lokalne	• trasa po zachodniej stronie ul. Budowlanych, od skrzyżowania z ul. Nowatorów; • trasa od skrzyżowania z ul. Nowatorów przebiegająca wzdłuż ul. Transportowców, Betoniarzy, Św. Brata Alberta do skrzyżowania z ul. Kartuską; • trasa przebiegająca wzdłuż ul. Azaliowej od ul. Św. Brata Alberta do skrzyżowania z ul. Kalinową; • trasa przebiegająca wzdłuż istniejącej ul. Gostyńskiej od ul. Otomińskiej do Nowej Inżynierskiej; • trasa łącząca obszar leśny z ul. Gostyńską; • trasa o walorach rekreacyjnych znajdująca się po północnej stronie zbiornika wodnego przechodząca w trasę rekreacyjną na odcinku leśnym.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa przebiegająca w obszarze leśnym na przedłużeniu ul. Fabrycznej od skrzyżowania z ul. Kartuską rozwidlająca się w kierunkach południowo-zachodnim i zachodnim łączącym się z trasą lokalną o walorach rekreacyjnych; • trasa przebiegająca przez obszar leśny od skrzyżowania ulic Gostyńskiej z Nową Gostyńską w kierunku ul. Tuchomskiej.
inne	brak.



Ryc. 26. Trasa nr 25 i jej obszar „zlewni” rowerowe

Tabela 50 Analiza wielokryterialna trasy 25 Trasa Zachodnia – odc. od ul. Gostyńskiej do ul. Fabrycznej oraz ul. Nowatorów od. ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 2,5m każda - po obu stronach jezdni ul. Kartuskiej na odcinku ok. 800m oraz Nowatorów na odcinku ok. 1150m oraz w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni planowanej ul. Nowej Inżynierskiej (ok. 850m);	3,79	7,50%	0,284
długość trasy	2800m;	1,79	3,75%	0,067
potencjał trasy	ok. 2600 podróży ogólnomiejskich;	4,26	24,75%	1,054
bezpieczeństwo na trasie	113 zdarzeń drogowych;	10,00	9,00%	0,900
obciążenie trasy	35 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,17	11,25%	0,132
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: nie ma sprzeczności z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,894
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, Skarbu Państwa oraz gminne. Konieczność wykupu ok. 6570 m ² ;	0,50		
	etapowanie: realizacja trasy uzależniona od przebudowy ul. Nowatorów oraz budowy łącznika między ul. Kartuską i ul. Gostyńską;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z trzema zrealizowanymi trasami rowerowymi: w ul. Kartuskiej (2 odcinki) oraz w ul. Budowlanych;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 3405 osób;	1,30	5,75%	0,075
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu odcinka między ul. Kartuską i ul. Gostyńską;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	7,00	2,80%	0,196
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 100 głosów;	1,47	4,20%	0,062
ocena łączna				4,93

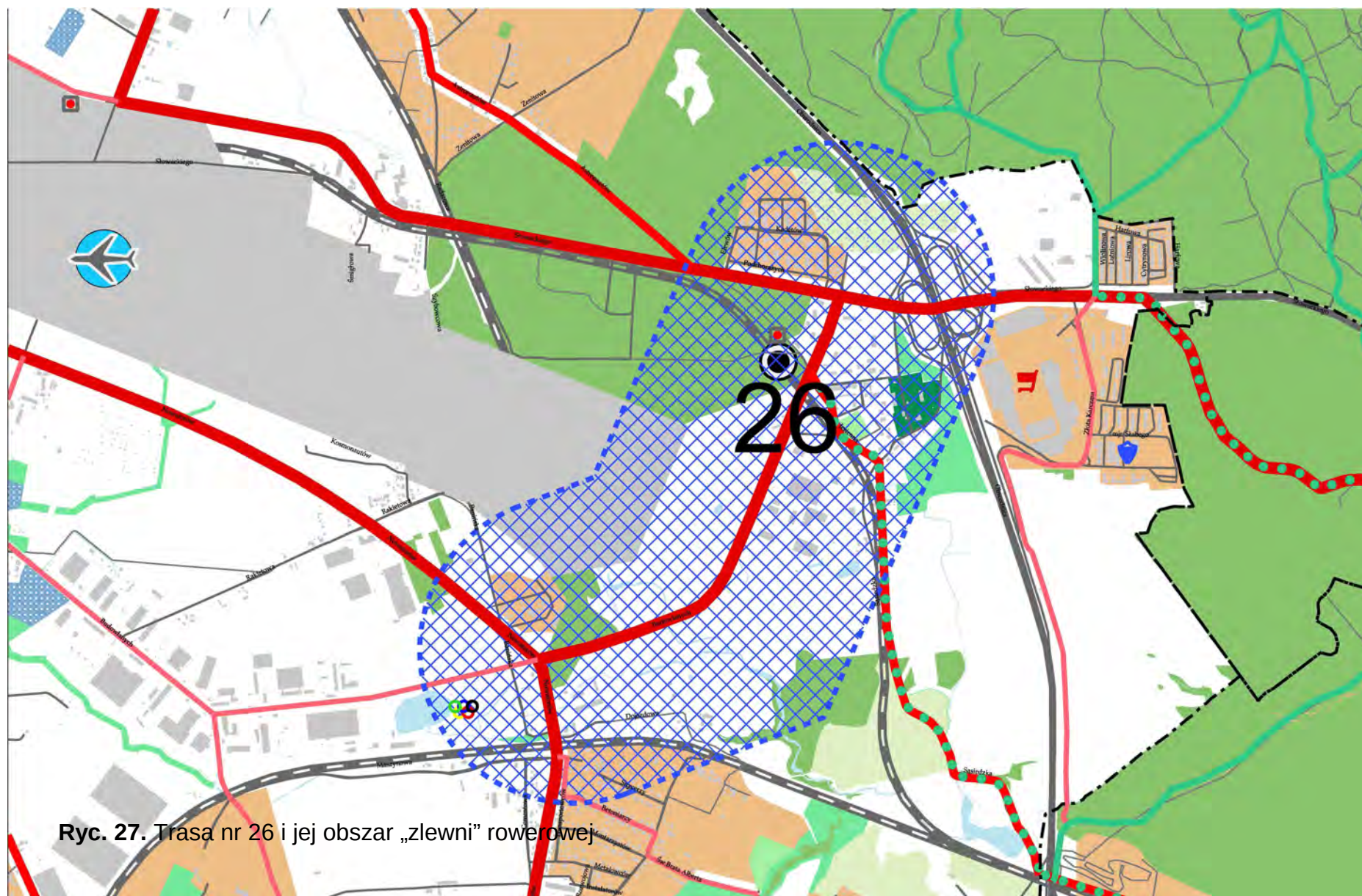
26. ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego

Trasa 26. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż istniejącej ulicy Budowlanych. Trasa 26. jest częścią szlaku „zachodniego” Osowa – Kiełpino, stanowiącego południkowe połączenie po zachodniej stronie obwodnicy oraz szlaku „lotniczego” Rębiechowo - Brzeźno. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 26. znajduje się osiedla Kokoszki i Matarnia.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 26. **ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 26. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 51 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 26 ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego

parkingi rowerowe do realizacji	boisko sportowe przy skrzyżowaniu ulic Budowlanych i Banińskiej.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Kadetów; - ul. Elewów; - ul. Podchorążych; - ul. Banińska; - ul. Snycerzy; - ul. Betoniarzy.
trasy rowerowe główne	- trasa w ciągu ul. Słowackiego (istniejąca); - Trasa Zachodnia – odc. w ul. Nowatorów od. ul. Kartuskiej do ul. Budowlanych.
trasy rowerowe zbiorcze	trasa o walorach rekreacyjnych wzdłuż ul. Jesiennej do skrzyżowania z ul. Sąsiedzką i dalej od skrzyżowania - w zbliżonym przebiegu do ul. Sąsiedzkiej.
trasy rowerowe lokalne	- trasa wzdłuż ul. Budowlanych, na zachód od ul. Nowatorów; - trasa od skrzyżowania z ul. Nowatorów przebiegająca wzdłuż ul. Transportowców i Betoniarzy.
trasy rowerowe rekreacyjne	brak.
inne	brak.



Ryc. 27. Trasa nr 26 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 52 Analiza wielokryterialna trasy 26 ul. Budowlanych – odc. od ul. Nowatorów do ul. Słowackiego

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 2,5m każda - po obu stronach jezdni;	4,00	7,50%	0,300
długość trasy	1600m;	3,13	3,75%	0,117
potencjał trasy	ok. 2600 podróży ogólnomiejskich;	4,26	24,75%	1,054
bezpieczeństwo na trasie	29 zdarzeń drogowych;	2,57	9,00%	0,231
obciążenie trasy	51 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,71	11,25%	0,192
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: nie ma sprzeczności z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,894
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa oraz prywatne. Konieczność wykupu ok. 5161 m ² ;	0,50		
	etapowanie: realizacja trasy uzależniona od rozbudowy ul. Budowlanych;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema zrealizowanymi trasami rowerowymi: w ul. Słowackiego i w ul. Nowatorów oraz węzeł integracyjny przy przystanku PKM Matarnia;	10,00	11,50%	1,150
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 2110 osób;	0,80	5,75%	0,046
możliwość przejazdu	obecnie istnieje możliwość przejazdu jezdnią ul. Budowlanych o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,460
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 190 głosów;	2,79	4,20%	0,117
ocena łączna				4,79

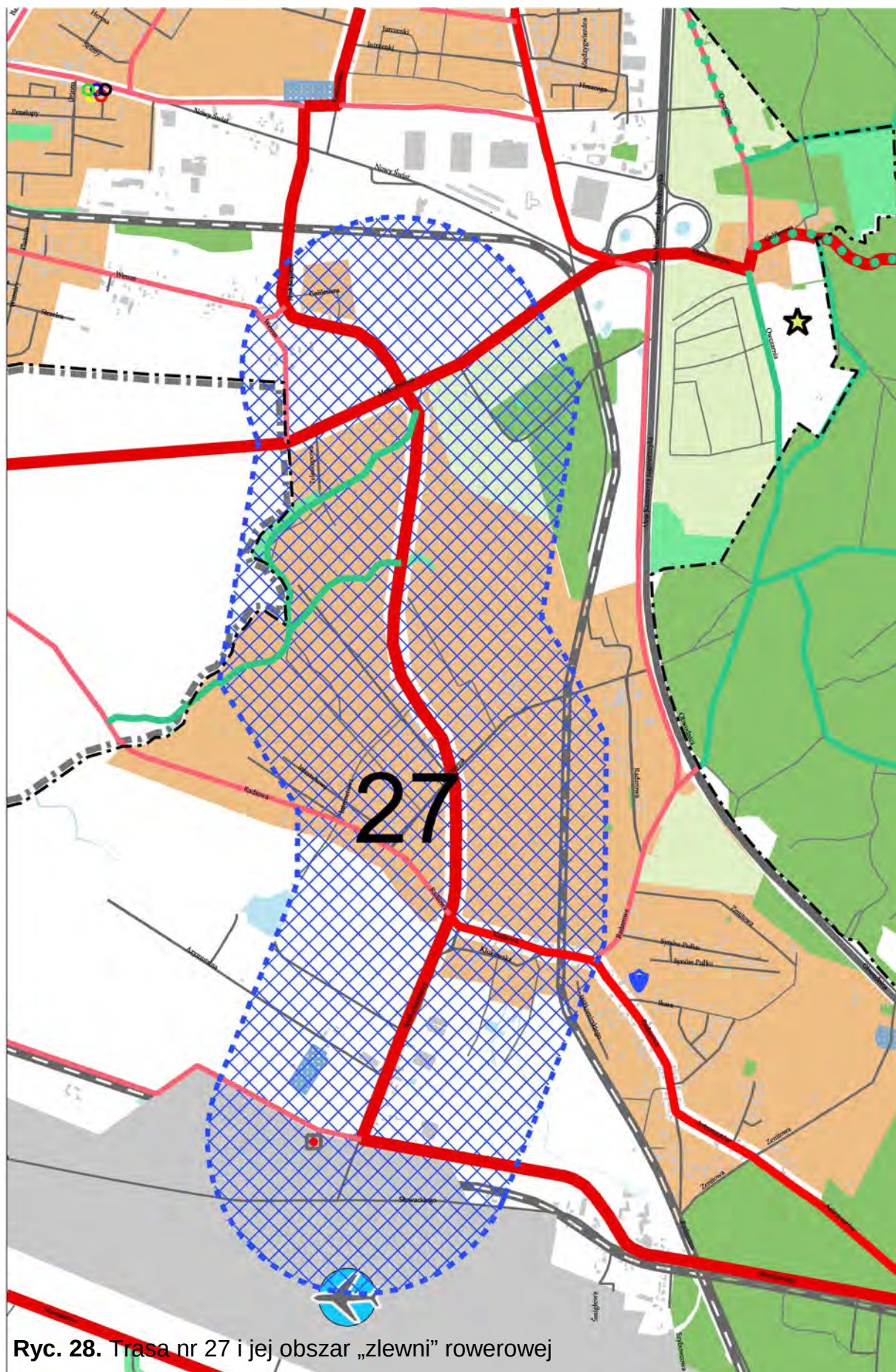
27. Trasa Zachodnia – odc. od ul Słowackiego do ul. Meteorytowej

Trasa 27. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż planowanej ul. Nowej Spadochroniarzy, w części południowej, na odcinku ok.700m biegnącą w śladzie istniejącej ul. Spadochroniarzy. Trasa 27. jest częścią szlaku „zachodniego” Osowa – Kiełpino, stanowiącego południkowe połączenie po zachodniej stronie obwodnicy. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 27. znajduje się Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy oraz zachodnia część osiedla Klukowo.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 27. **Trasa Zachodnia – odc. od ul Słowackiego do ul. Meteorytowej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 27. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowana trasą)

Tabela 53 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 27 Trasa Zachodnia – odc. od ul Słowackiego do ul. Meteorytowej

parkingi rowerowe do realizacji	węzeł integracyjny przy przystanku PKM Port Lotniczy.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	- ul. Teleskopowa; - ul. Internetowa; - ul. Radiowa; - ul. Klukowska; - ul. Telewizyjna.
trasy rowerowe główne	- trasa w ciągu ul. Słowackiego (istniejąca); - trasa w ciągu ul. Meteorytowej – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus; - Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty.
trasy rowerowe zbiorcze	trasa wzdłuż ul. Radiowej po wschodniej stronie skrzyżowania z ul. Nową Spadochroniarzy.
trasy rowerowe lokalne	- trasa wzdłuż ul. Jana Keplera od skrzyżowania z ul. Nową Spadochroniarzy po jej zachodniej stronie; - trasa wzdłuż ul. Wenus; - trasa wzdłuż ul. Radiowej, po zachodniej stronie skrzyżowania z ul. Nową Spadochroniarzy; - trasa biegnąca na przedłużeniu ul. Nowej Słowackiego od skrzyżowania z ul. Spadochroniarzy.
trasy rowerowe rekreacyjne	trasa przebiegająca po południowej stronie zbiornika „Klukowo” rozwidlająca się dwuodcinkowo wzdłuż rowów M i M-1 dochodzących do ul. Nowej Spadochroniarzy.
inne	brak.



Ryc. 28. Trasa nr 27 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 54 Analiza wielokryterialna trasy 27 Trasa Zachodnia – odc. od ul Słowackiego do ul. Meteorytowej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 2,5m każda - po obu stronach jezdni;	4,00	7,50%	0,300
długość trasy	2800m;	1,79	3,75%	0,067
potencjał trasy	ok. 1650 podróży ogólnomiejskich;	2,70	24,75%	0,668
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	96 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,22	11,25%	0,362
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: nie ma sprzeczności z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne, Skarbu Państwa oraz prywatne. Konieczność wykupu ok. 10490 m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy uzależniona od budowy ul. Nowej Spadochroniarzy;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z jedną zrealizowaną trasą rowerową: w ul. Słowackiego oraz węzeł integracyjny przy przystanku PKM Port Lotniczy;	7,00	11,50%	0,805
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 440 osoby;	0,17	5,75%	0,010
możliwość przejazdu	obecnie brak możliwości przejazdu między ul. Radiową i ul. Meteorytową;	10,00	5,75%	0,575
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	7,00	2,80%	0,196
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 201 głosów;	2,95	4,20%	0,124
ocena łączna				3,93

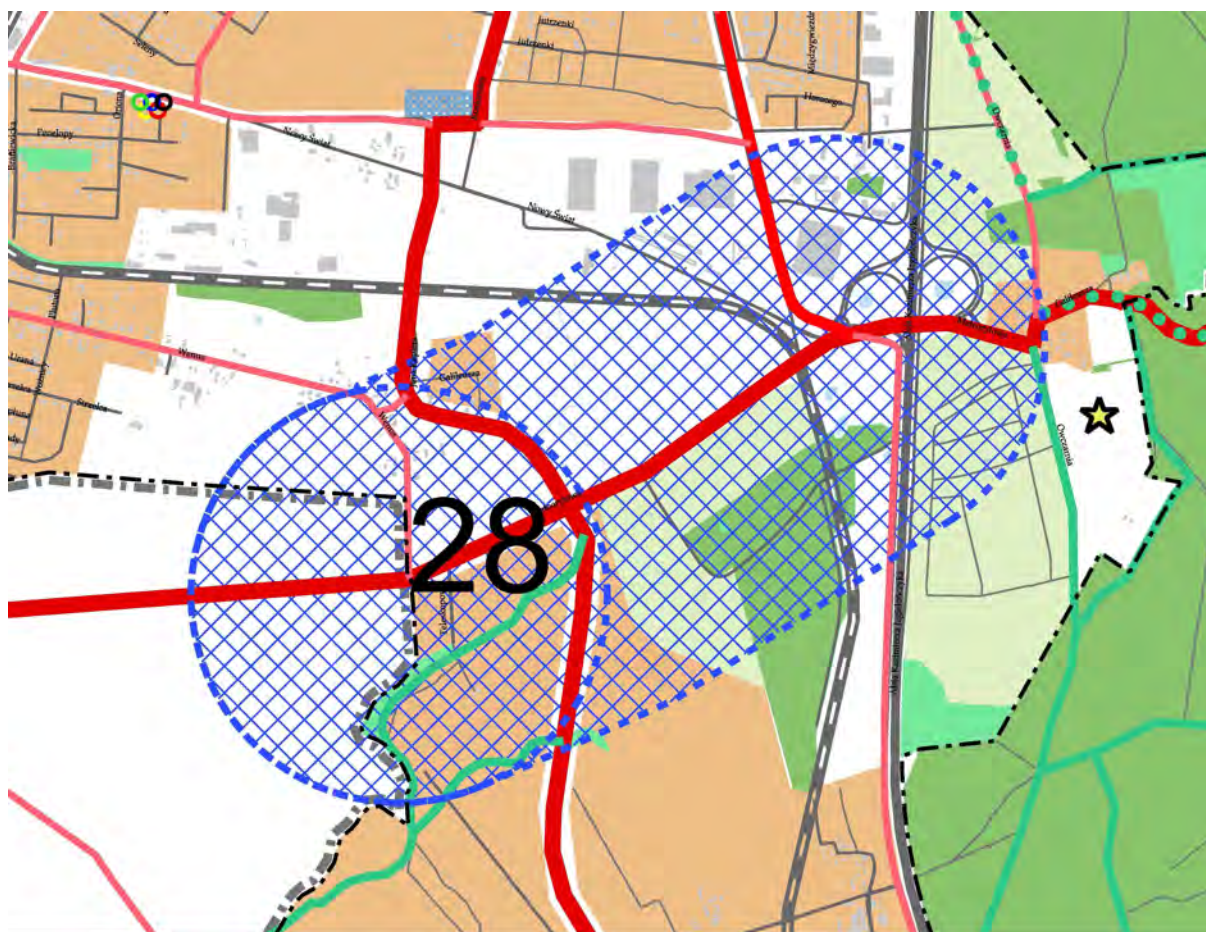
28. ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus

Trasa 28. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż istniejącej ulicy Meteorytowej. Trasa 28. jest częścią szlaku „leśnego” Barniewice – Jelitkowo, stanowiącego połączenie południowej części osiedla Osowa z Oliwą i plażą w Jelitkowie. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 28. znajdują się osiedla: Owczarnia, południowa część Osowy oraz Barniewice

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 28. **ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 28. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 55 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 28 ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościerskiej do ul. Wenus

parkingi rowerowe do realizacji	brak.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Teleskopowa; • ul. Galileusza.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ul. Kościerskiej; • Trasa Zachodnia – odc. od ul. Słowackiego do ul. Meteorytowej; • Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa wzdłuż ul. Wodnika.
trasy rowerowe lokalne	• trasa wzdłuż ul. Wenus; • trasa wzdłuż ul. Jana Keplera od skrzyżowania z ul. Nową Spadochroniarzy po jej zachodniej stronie; • trasa wzdłuż ul. Planetarnej; • trasa na przedłużeniu ul. Radiowej biegnąca do skrzyżowania ulic Meteorytowej i Planetarnej; • trasa wzdłuż ul. Galaktycznej pomiędzy ulicami Radarową i Meteorytową.
trasy rowerowe rekreacyjne	• dwa odcinki trasy wzdłuż rowów M i M-1 dochodzących do ul. Nowej Spadochroniarzy.
inne	brak.



Ryc. 29. Trasa nr 28 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 56 Analiza wielokryterialna trasy 28 ul. Meteorytowa – odc. od ul. Kościarskiej do ul. Wenus

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie dwóch wydzielonych dwukierunkowych dróg rowerowych szerokości min. 2,5m - po obu stronach jezdni na odcinku ok. 800m oraz jednostronnej wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej o szerokości min. 3,0m na odcinkach o łącznej długości ok. 1000m;	4,56	7,50%	0,342
długość trasy	1800m;	2,78	3,75%	0,104
potencjał trasy	ok. 1600 podróży ogólnomiejskich;	2,62	24,75%	0,648
bezpieczeństwo na trasie	1 zdarzenie drogowe;	0,09	9,00%	0,008
obciążenie trasy	46 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,54	11,25%	0,173
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: nie ma sprzeczności z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	0,825
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, gminne oraz Skarbu Państwa. Konieczność wykupu ok. 26060 m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy uzależniona od rozbudowy ul. Meteorytowej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z jedną zrealizowaną trasą rowerową; w ul. Wodnika;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 142 osoby;	0,05	5,75%	0,003
możliwość przejazdu	Obecnie istnieje możliwość przejazdu drogą gruntową;	3,00	5,75%	0,173
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	9,00	2,80%	0,252
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 141 głosów;	2,07	4,20%	0,087
ocena łączna				2,96

29. Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty

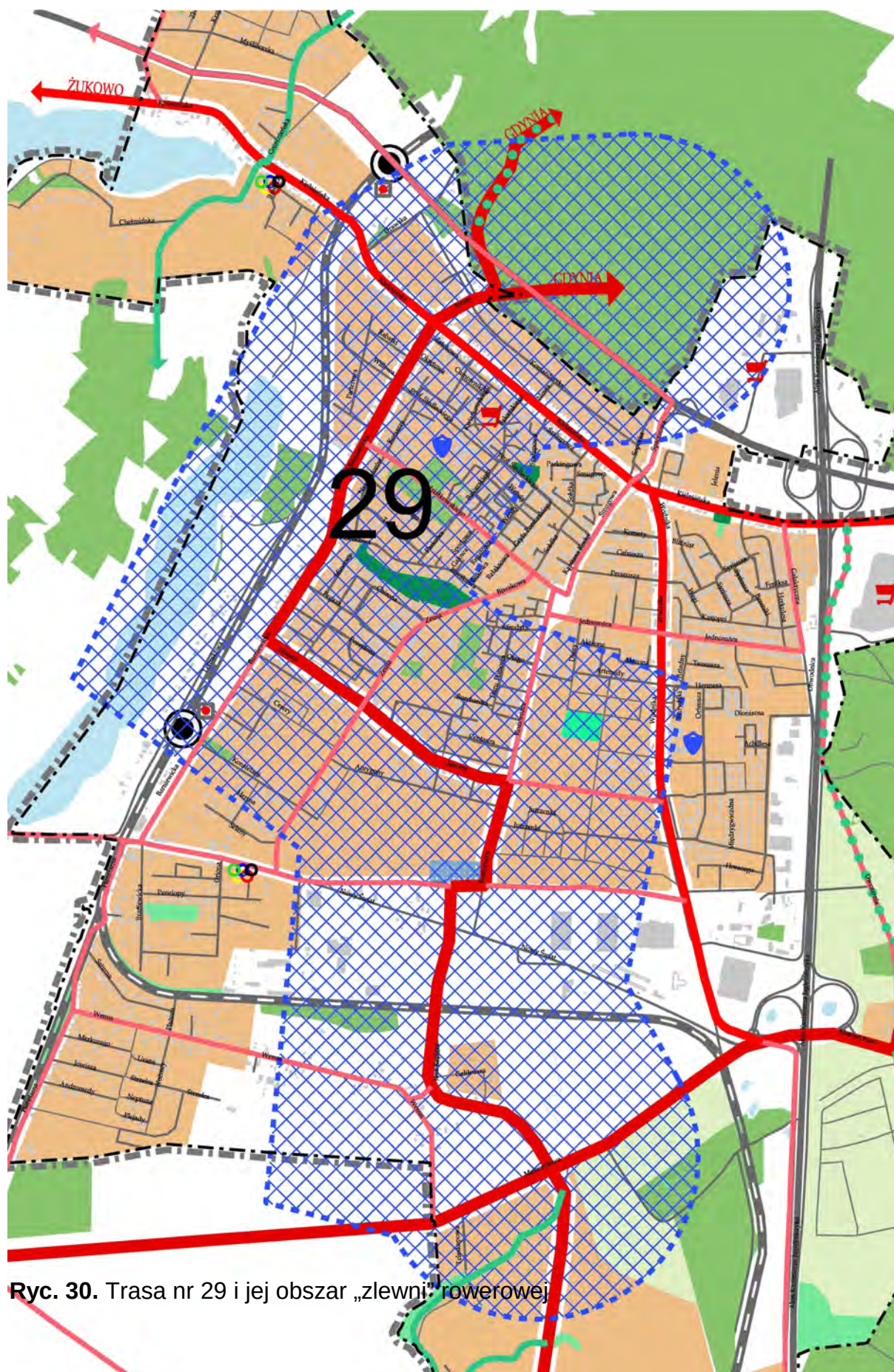
Trasa 29. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) w części północnej prowadzącą wzdłuż istniejących ulic: Juraty i Barniewickiej; w środkowej i południowej w części – ulicami: Junony, Koziorożca i Keplera o różnym standardzie urządzenia nawierzchni (głównie nawierzchnie gruntowe oraz wyłożone płytami betonowymi). Trasa 29. jest częścią szlaku „zachodniego” Osowa – Kiełpino. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 29. znajdują się osiedle Osowa.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 29. **Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 29. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 57 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 29: Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty

parkingi rowerowe do realizacji	• Szkoła Podstawowa 89, ul. Siedleckiego; • zespół handlowy ul. Balcerskiego; • ul. Barniewicka przy stacji kolejowej Gdańsk – Osowa.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Drawska; • ul. Komandorska; • ul. Parterowa; • ul. Rabatki; • ul. Willowa; • ul. Zamkowa; • ul. Okrętowa; • ul. Cumowników; • ul. Szalupowa; • ul. Kwiatkowskiego; • ul. Prof. Siedleckiego; • ul. Nowa; • ul. Balcerskiego; • ul. Niedziałkowskiego; • ul. Wendy; • ul. Korsarzy; • ul. Nawigatorów; • ul. Zaruskiego; • ul. Teligi; • ul. Parkowa; • ul. Sportowa; • ul. Gajowa; • ul. Regatowa;

	• ul. Biwakowa; • ul. Minerwy; • ul. Charona; • ul. Posejdona; • ul. Pegaza; • ul. Zeusa; • ul. Afrodyty; • ul. Otago; • ul. Daru Pomorza; • ul. Burchardta; • ul. Centaura; • ul. Cerery; • ul. Antygony; • ul. Konstelacji; • ul. Herosa; • ul. Jutrzenki; • ul. Artemidy; • ul. Diany; • ul. Teleskopowa; • ul. Galileusza;
trasy rowerowe główne	• Trasa Zachodnia – odc. od ul. Słowackiego do ul. Meteorytowej; • Trasa w ul. Meteorytowej – odc. od ul. Kościarskiej do ul. Wenus; • Trasa w ul. Kielnieńskiej – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa wzdłuż ul. Kielnieńskiej po zachodniej stronie od ul. Barniewickiej; • trasa wzdłuż ul. Kielnieńskiej po wschodniej stronie od ul. Barniewickiej.
trasy rowerowe lokalne	• trasa przebiegająca w ul. Spacerowej na południe od skrzyżowania z Nową Kielnieńską, a następnie w TPK wzdłuż Nowej Kielnieńskiej; • trasa wzdłuż ul. Niedziałkowskiego; • trasa przebiegająca wzdłuż ul. Zeusa; • trasa przebiegająca wzdłuż nowego przebiegu ul. Nowy Świat po wschodniej stronie od ul. Keplera; • trasa przebiegająca wzdłuż ul. Junony na odcinku pomiędzy ul. Kozioróżca i Wodnika; • trasa przebiegająca wzdłuż nowego przebiegu ul. Nowy Świat po zachodniej stronie od ul. Keplera; • trasa wzdłuż ul. Wenus; • trasa wzdłuż ul. Jana Keplera od skrzyżowania z ul. Nową Spadochroniarzy po jej zachodniej stronie.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa przebiegająca wzdłuż rowu M-1.
inne	brak.



Ryc. 30. Trasa nr 29 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 58 Analiza wielokryterialna trasy 29 Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorologicznej do ul. Juraty

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa ocena
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	4100m;	1,22	3,75%	0,046
potencjał trasy	ok. 1600 podróży ogólnomiejskich;	2,62	24,75%	0,648
bezpieczeństwo na trasie	7 zdarzeń drogowych;	0,62	9,00%	0,056
obciążenie trasy	58 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,95	11,25%	0,219
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: odnotowano konieczność zmiany obowiązującego mpzp 2125 – dla odcinka ok. 380m trasy;	2,00	13,75%	0,481
	miejsce w pasie drogowym: zbyt wąski pas drogowy na odcinku ul. Koziorożca. Na pozostałej części wystarczająca szerokość;	1,50		
	sytuacja własnościowa: grunty prywatne, gminne oraz Skarbu Państwa. Konieczność wykupu ok. 25604 m ² ;	0,00		
	etapowanie: realizacja trasy związana z budową ulic: Junony, Koziorożca i Keplera;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się ze zrealizowanymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 5943 osoby;	2,26	5,75%	0,130
możliwość przejazdu	Brak możliwości przejazdu przez istniejącą linię kolejową między ul. Keplera i ul. Nowy Świat. Wartość wskaźnika zredukowana o 50% z uwagi na możliwość przejazdu ul: Wodnika i Kielnieńską;	5,00	5,75%	0,288
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 107 głosów;	2,07	4,20%	0,066
ocena łączna				2,38

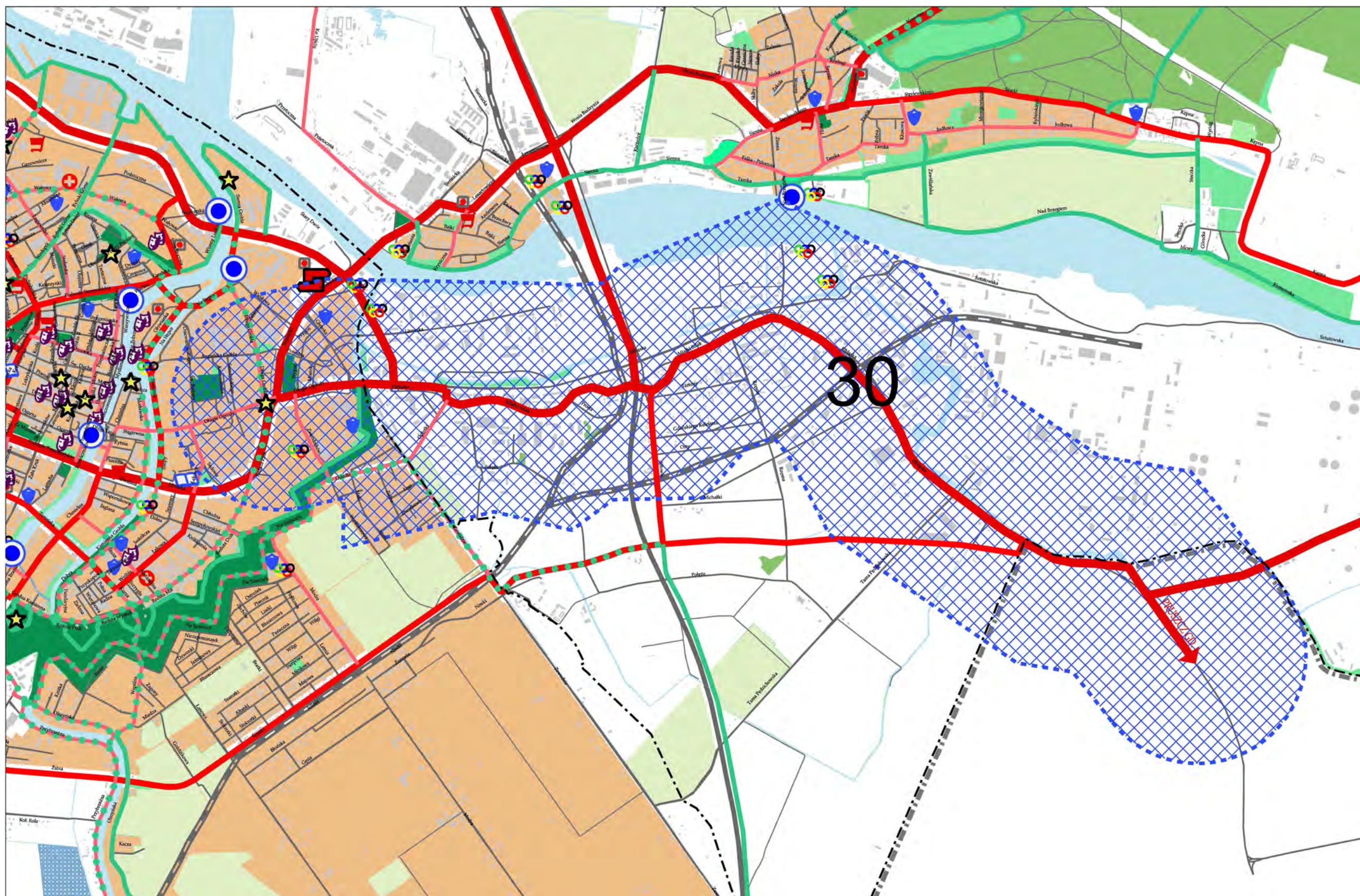
30. ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej

Trasa 30. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż ulic: Długie Ogrody, Elbląska i Miałki Szlak. Zachodnia część trasy 30. stanowi łącznik między szlakami: „południowym” Leżno - Stogi i „nadmorskim” Sopot – Świbno, wschodni odcinek jest częścią szlaku „nadmorskiego” Sopot-Świbno. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 30. znajdują się osiedla: Rudniki i Błonia

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 30. **ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 30. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 59 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 30: ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej

parkingi rowerowe do realizacji	• przystań jachtowa ul. Tarcice 13; • przystań jachtowa ul. Tarcice 17B;
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	brak.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ulicy Siennickiej (istniejąca); • trasa w ciągu ul. Nowej Wałowej – odc. od ul Siennickiej do ul. Elbląskiej; • Trasa wzdłuż Trasy Sucharskiego – odc. węzła Elbląska do węzła Ku Ujściu.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Sitowie; • trasa wzdłuż drogi serwisowej przebiegającej przy rurociągu (w kierunku wschodnim).
trasy rowerowe lokalne	brak.
trasy rowerowe rekreacyjne	brak.
inne	brak.



Ryc. 31. Trasa nr 30 i jej obszar „zlewni” rowerowej

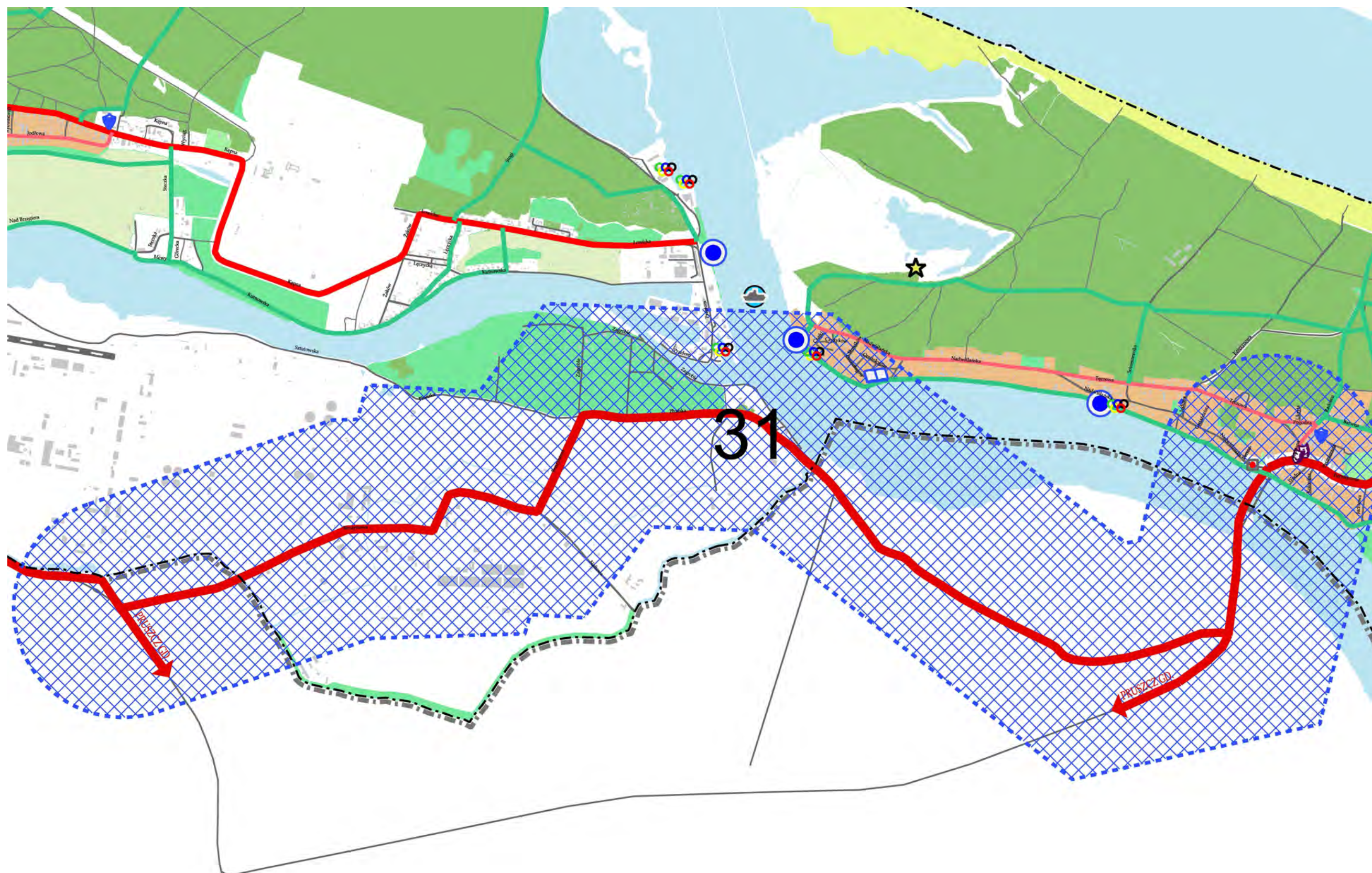
Tabela 60 Analiza wielokryterialna trasy 30 ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzykowej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 2,5m po południowej stronie jezdni ul. Elbląskiej (odcinki o łącznej długości ok. 3750 m) oraz ruch na zasadach ogólnych po jezdni ul. Miałki Szlak (ok. 1450 m);	6,39	7,50%	0,479
długość trasy	5200m;	0,96	3,75%	0,036
potencjał trasy	ok. 750 podróży ogólnomiejskich;	1,23	24,75%	0,304
bezpieczeństwo na trasie	95 zdarzeń drogowych;	8,41	9,00%	0,757
obciążenie trasy	270 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	9,06	11,25%	1,019
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,203
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa oraz prywatne. Konieczność wykupu ok. 2750m ² ;	0,75		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy dwie istniejące trasy rowerowe: w ul. Długie Ogrody i w ul. Elbląskiej na terenie gminy Pruszcz Gdański;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 7162 osoby;	2,73	5,75%	0,157
możliwość przejazdu	możliwy przejazd po ul. Elbląskiej o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę (3390 m) oraz ul. Miałki Szlak (1790m);	5,92	5,75%	0,340
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje istotnych strat środowiskowych - konieczna będzie likwidacja pasa trawników na długości około 3000 metrów, ponadto zagrożonych wycinką jest 7 drzew;	9,00	2,80%	0,252
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 295 głosów;	4,33	4,20%	0,182
ocena łączna				5,42

31. ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie

Trasa 31. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż ulic: Benzynowej i Płońskiej. Zachodnia część trasy (ok. 600m) oraz wschodni odcinek – po południowej stronie Martwej Wisły (ok. 3100m) biegną przez tereny gminy Pruszcz Gdański. Trasa 31. jest częścią szlaku „nadmorskiego” Sopot-Świbno. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 31. znajdują się tereny przemysłowe (rafineria oraz oczyszczalnia ścieków) oraz osiedle Płonia Wielka.

Jedynym zidentyfikowanym zadaniem dodatkowym, koniecznym do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 31. **ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie** jest realizacja stałego mostu przez Martwą Wisłę wraz z wydzieloną drogą rowerową



Ryc. 32. Trasa nr 31 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 61 Analiza wielokryterialna trasy 31 ul. Benzynowa – odc. od ul. Elbląskiej do mostu w Sobieszewie

kryterium	opis	wartość wskaznika	waga wskaznika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni na odcinku ok. 2800m; ruch rowerowy odbywający się po jezdni na zasadach ogólnych na odcinku ul. Płońskiej – ok. 3715m; wydzielona dwukierunkowa droga rowerowa szerokości min. 2,5m na odcinku ok. 870 m;	6,76	7,50%	0,507
długość trasy	7385m;	0,68	3,75%	0,025
potencjał trasy	ok. 750 podróży ogólnomiejskich;	1,23	24,75%	0,304
bezpieczeństwo na trasie	6 zdarzeń drogowych;	0,53	9,00%	0,048
obciążenie trasy	29 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	0,97	11,25%	0,109
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne i Skarbu Państwa;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy się z istniejącą trasą rowerową w ul. Elbląskiej na terenie gminy Pruszcz Gdański oraz z trasą wzdłuż ul. Turystycznej na Wyspie Sobieszewskiej;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 987 osób;	0,38	5,75%	0,022
możliwość przejazdu	możliwy przejazd po ul. Benzynowej i ul. Płońskiej o nieznacznym natężeniu ruchu;	2,00	5,75%	0,115
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje strat środowiskowych;	10,00	2,80%	0,280
poparcie społeczne	w ankiecie internetowej na trasę oddano 278 głosów;	4,08	4,20%	0,171
ocena łączna				3,65

32. ul. Turystyczna – odc. od ul. Przegalińskiej do ul. Boguckiego

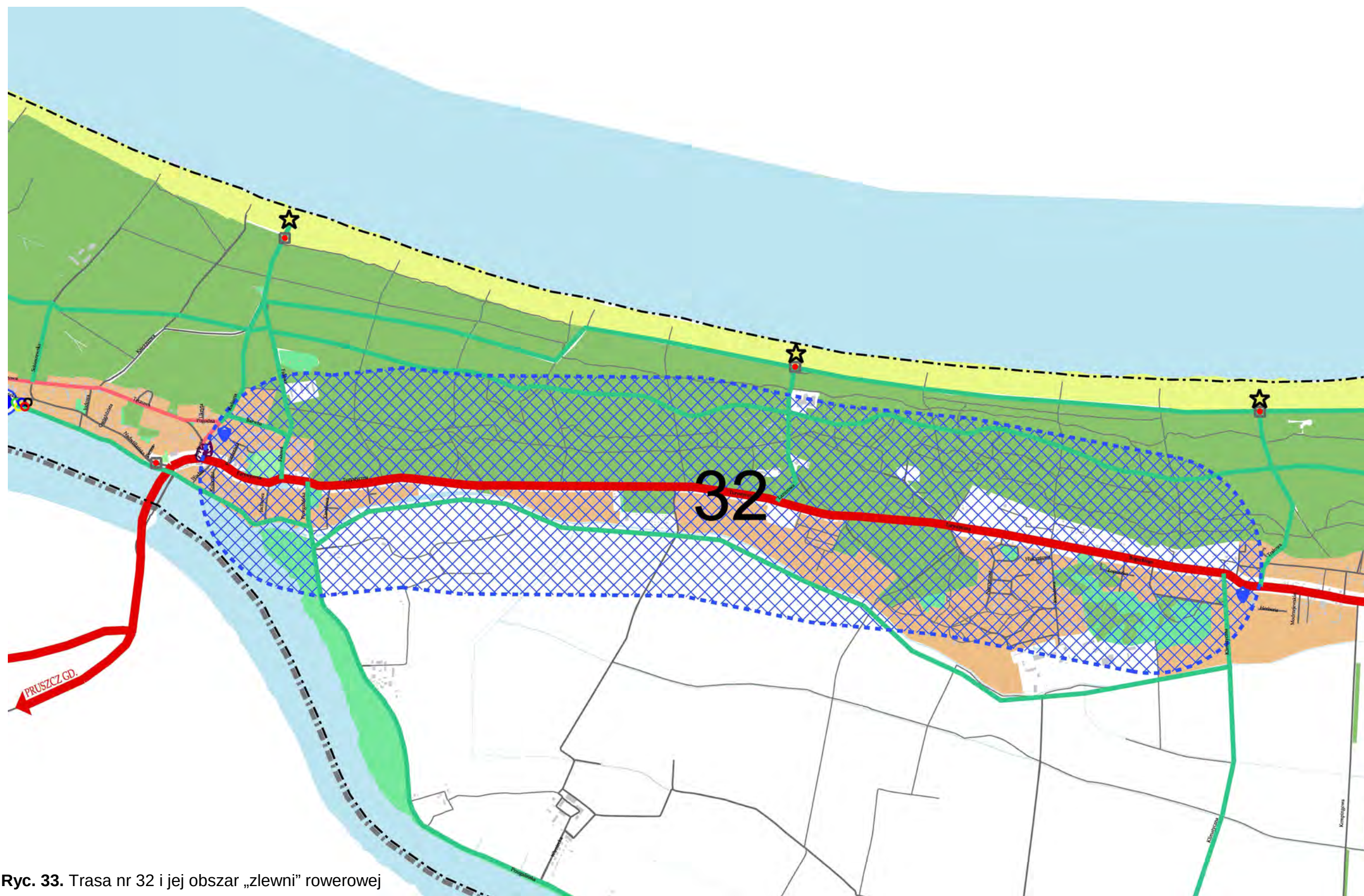
Trasa 32. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż ulicy Turystycznej na Wyspie Sobieszewskiej. Trasa stanowi brakujący odcinek między zrealizowanymi wydzielonymi drogami rowerowymi w ul. Turystycznej w Sobieszewie i w ul. Boguckiego w Świbnie - jest częścią szlaku „nadmorskiego” Sopot – Świbno. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 32. znajdują się: wschodnia część Sobieszewa i zachodnia część Świbna.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 32. **ul. Turystyczna – odc. od ul. Przegalińskiej do ul. Boguckiego**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 32. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 62 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 32 ul. Turystyczna – odc. od ul. Przegalińskiej do ul. Boguckiego

parkingi rowerowe do realizacji	• przy szkole podstawowej ul. Tęczowa 6; • przy domu Kultury ul. Turystyczna 3; • przy przystanku autobusowym i przystanku tramwaju wodnego, okolice ul. Nadwiślańskiej 1a; • przy szkole ul. Boguckiego 44.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Nadwiślańska; • ul. Tęczowa; • ul. Radosna; • ul. Pogodna; • ul. Barwna; • ul. Falowa; • ul. Wodna; • ul. Kolonijna; • ul. Jachtowa; • ul. Przegalińska; • ul. Kanałowa; • ul. Narcyzowa; • ul. Kwiatowa; • ul. Łopuszko; • ul. Klimatyczna; • ul. Herberta; • ul. Modrzejewskiej; • ul. Trałowa; • ul. Wiosłowa.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu ulicy Turystycznej (istniejąca); • trasa w ciągu ulicy Boguckiego (istniejąca).

trasy rowerowe zbiorcze	brak.
trasy rowerowe lokalne	trasa w ciągu ul. Radosnej; trasa w ciągu ul. Pogodnej; trasa w ciągu ul. Tęczowej.
trasy rowerowe rekreacyjne	trasa w ciągu ul. Radosnej; trasa w ciągu ul. Barwnej; trasa w ciągu ul. Falowej; trasa w ciągu ul. Przegalińskiej; trasa wzdłuż nabrzeża Martwej Wisły; trasa wzdłuż kanału A; trasy wzdłuż duktów leśnych; trasa w ciągu ul. Klimatycznej, trasa w ciągu ul. Trałowej.
inne	brak.



Ryc. 33. Trasa nr 32 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 63 Analiza wielokryterialna trasy 32 ul. Turystyczna – odc. od ul. Przeglasińskiej do ul. Boguckiego

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 2,5m po południowej stronie jezdni ul. Turystycznej;	5,00	7,50%	0,375
długość trasy	4300m;	1,16	3,75%	0,044
potencjał trasy	ok. 1000 podróży ogólnomiejskich;	1,64	24,75%	0,406
bezpieczeństwo na trasie	15 zdarzeń drogowych;	1,33	9,00%	0,120
obciążenie trasy	99 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,32	11,25%	0,374
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa oraz w niewielkim stopniu prywatne. Konieczność wykupu ok. 120m ² ;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy dwie istniejące trasy rowerowe: w ul. Turystycznej i w ul. Boguckiego;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 1074 osoby;	0,41	5,75%	0,024
możliwość przejazdu	możliwy przejazd po ul. Turystycznej o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,46
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować straty środowiskowe - do likwidacji przewidziane są pasy trawników o długości około 3750 metrów oraz pasy zakrzewień o długości około 210 metrów. Przewiduje się wycinkę 147 drzew o średniej średnicy około 30cm;	6,00	2,80%	0,168
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 194 głosy;	2,84	4,20%	0,119
ocena łączna				4,15

33. Trasa Sucharskiego – odc. od węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza

Trasa 33. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż południowego odcinka Trasy Sucharskiego – od ul. Elbląskiej do ul. Wosia Budzysza. Odcinek jest uzupełnieniem brakującego połączenia przez Martwą Wisłę w ciągu szlaku „nadmorskiego” Sopot – Świbno. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 33. znajdują się tereny portowe oraz osiedle Przeróbka.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 33. **Trasa Sucharskiego – odc. od węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 33. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 64 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 33: Trasa Sucharskiego – odc. od węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza

parkingi rowerowe do realizacji	• szkoła ul. Sienna 26; • przystań jachtowa ul. Sienna 37.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Siennicka; • ul. Sienna; • ul. Bajki; • ul. Andersena; • ul. Dickensa; • ul. Brzechwy; • ul. Kryniczna.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu Trasy Sucharskiego (istniejąca); • trasa w ul. Elbląska i Miałki Szlak – odc. od ul. Długie Ogrody do ul. Benzynowej.
trasy rowerowe zbiorcze	brak.
trasy rowerowe lokalne	brak.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w ciągu ul. Siennej; • trasa w ciągu ul. Kaczeńce; • trasa wzdłuż nabrzeża Martwej Wisły.
inne	brak.

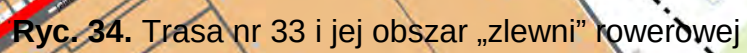


Tabela 65 Analiza wielokryterialna trasy 33 Trasa Sucharskiego – odc. od węzła Elbląska do ul. Wosia Budzysza

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 2,5m po zachodniej stronie Trasy Sucharskiego. Wartość wskaźnik kosztu budowy wynosi 1 z uwagi na konieczność przebudowy mostu wantowego w celu przeprowadzenia trasy rowerowej;	1,00	7,50%	0,075
długość trasy	1350m;	3,70	3,75%	0,144
potencjał trasy	ok. 700 podróży ogólnomiejskich;	1,15	24,75%	0,285
bezpieczeństwo na trasie	odnotowano 25 zdarzeń drogowych;	2,21	9,00%	0,199
obciążenie trasy	odnotowano 100 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	3,36	11,25%	0,378
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,238
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa. Konieczność wykupu ok. 2200m ² ;	1,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy jedną trasę istniejącą: w ul. Wosia Budzysza;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 3713 osób;	1,41	5,75%	0,081
możliwość przejazdu	możliwy przejazd po jezdni Trasy Sucharskiego o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę ;	8,00	5,75%	0,46
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy nie spowoduje istotnych strat środowiskowych;	9,00	2,80%	0,252
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 192 głosy;	2,82	4,20%	0,118
ocena łączna				3,57

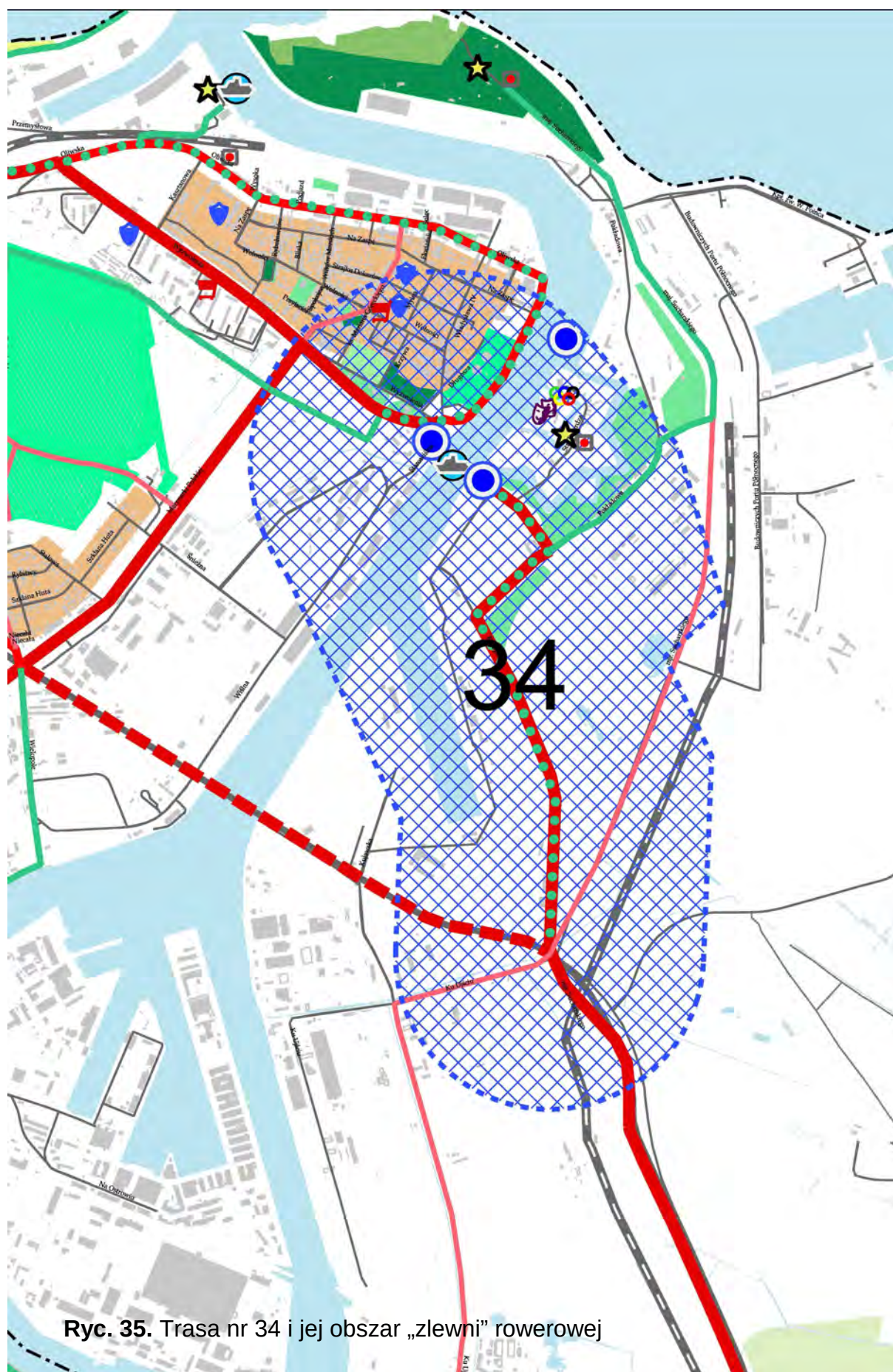
34. ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej

Trasa 34. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) o walorach rekreacyjnych, prowadzącą wzdłuż ulic: Ku Ujściu, Pokładową i Charpentiera do przeprawy promowej przez Martwą Wisłę. Trasa jest częścią szlaku „nadmorskiego” Sopot – Świbno. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 34. znajdują się tereny portowe oraz Twierdza Wisłujście.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 34. **ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 34. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 66 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 34: ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej

parkingi rowerowe do realizacji	• twierdza Wisłujście ul. Stara Twierdza 1.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	brak.
trasy rowerowe główne	• trasa w ciągu Trasy Sucharskiego (istniejąca).
trasy rowerowe zbiorcze	brak.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Ku Ujściu; • trasa w ciągu ul. Mjr. Sucharskiego.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w ciągu ul. Pokładowej.
inne	• postuluje się uruchomienie autobusu wahadłowego do przewozu rowerów przez tunel pod Martwą Wisłą; • konieczne funkcjonowanie przeprawy promowej przy Twierdzy Wisłujście także w dni wolne od pracy.



Ryc. 35. Trasa nr 34 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 67 Analiza wielokryterialna trasy 34 ul. Ku Ujściu – odc. od węzła Ku Ujściu do przeprawy promowej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	2100m;	2,38	3,75%	0,089
potencjał trasy	ok. 650 podróży ogólnomiejskich;	1,07	24,75%	0,265
bezpieczeństwo na trasie	1 zdarzenie drogowe;	0,09	9,00%	0,008
obciążenie trasy	161 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	5,40	11,25%	0,608
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: zgodność z obowiązującymi mpzp;	3,00	13,75%	1,238
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa i prywatne. Konieczność wykupu ok. 1500m ² ;	1,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy dwie istniejące trasy rowerowe: w Trasie Sucharskiego i w ul. Wyzwojenia w Nowym Porcie;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 2346 osób;	0,89	5,75%	0,051
możliwość przejazdu	możliwy przejazd po jezdniach ulic: Ku Ujściu, Pokładowej i Charpentiera o małych natężeniach ruchu;	2,00	5,75%	0,115
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe konieczna będzie likwidacja pasów zadarnionych o długości około 3100 metrów oraz wycinka około 63 drzew, - w większości samosiewów;	7,00	2,80%	0,196
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 149 głosów;	2,18	4,20%	0,092
ocena łączna				3,58

35. Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika

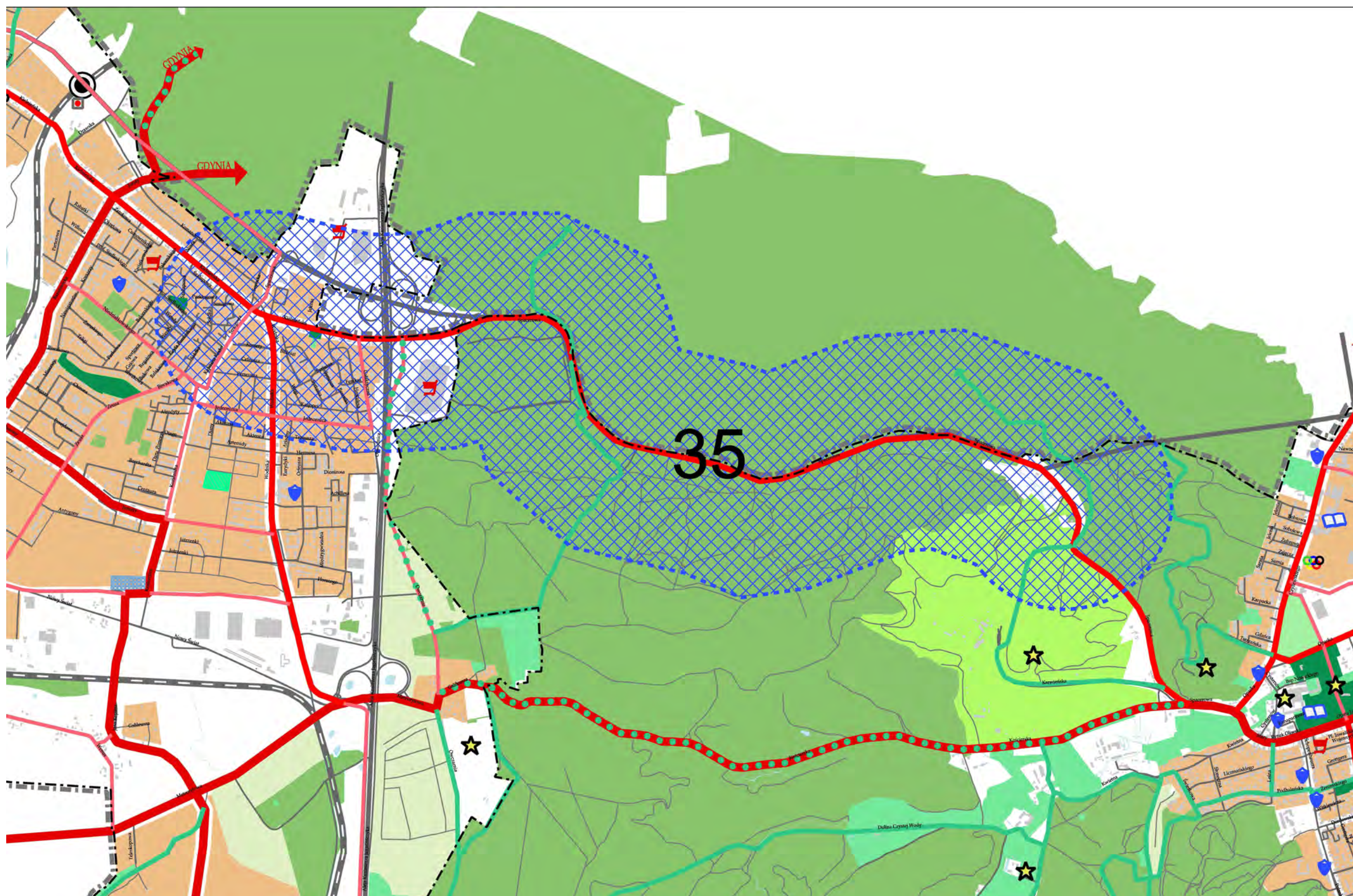
Trasa 35. jest trasą rowerową klasy głównej (Gr) prowadzącą wzdłuż ul. zachodniego odcinka ul. Spacerowej. Trasa 35 jest uzupełnieniem brakującego połączenia istniejących dróg rowerowych: wzdłuż wschodniego odcinka ul. Spacerowej oraz w ciągu ul. Wodnika w Osowej. Realizacja trasy 35. otworzy istotne połączenie rowerowe Osowy z Oliwą. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 35. znajdują się północno wschodnia część osiedla Osowa.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 35. **Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 35. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 68 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 35: ul. Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika

parkingi rowerowe do realizacji	brak.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Komandorska; • ul. Nowa; • ul. Sopocka; • ul. Jelenia; • ul. Szalupowa; • ul. Parkingowa; • ul. Smugowa; • ul. Sółdka; • ul. prof. Siedleckiego; • ul. Wendy; • ul. Gryfa Pomorskiego; • ul. Biwakowa; • ul. Komety; • ul. Cefeusza; • ul. Perseusza; • ul. Jednorożca; • ul. Diany; • ul. Akteona; • ul. Ariadny; • ul. Tezeusza; • ul. Kasjopei; • ul. Węgi; • ul. Bliźniąt; • ul. Syriusza; • ul. Bereniki; • ul. Feniksa;

	• ul. Herkulesa; • ul. Galaktyczna.
trasy rowerowe główne	brak.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa wzdłuż ul. Kielnieńskiej; • trasa wzdłuż ul. Wodnika; • trasa wzdłuż ul. Spacerowej od Starego Rynku Oliwskiego do polany w Rynarzewie.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ulicy Galaktycznej; • trasa o walorach rekreacyjnych w ciągu ul. Owczarnia • trasa w ciągu ulicy Jednorożca; • trasa w ciągu ulic: Kapitana Kosko, Smugowej i Spacerowej • trasa w ciągu ulicy Warskiego; • trasa w ciągu ulicy Biwakowej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa wzdłuż żółtego szlaku turystycznego – na wschód od Góry Kamienisko do leśniczówki Gołębiewo; • trasa wzdłuż ul. Karwieńskiej, przez polanę w Rynarzewie w kierunku północno-zachodnim.
inne	brak.



Ryc. 36. Trasa nr 35 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 69 Analiza wielokryterialna trasy 35 ul. Spacerowa – odc. od polany w Rynarzewie do ul. Wodnika

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szerokości min. 3,0m po południowej stronie jezdni ul. Spacerowej (ok. 4120m) oraz pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni ul. Kielnieńskiej na odcinku ok. 580m. Wartość wskaźnika kosztu została obniżona do 1 –konieczność realizacji nowej kładki nad obwodnicą;	1,00	7,50%	0,075
długość trasy	4700m;	1,06	3,75%	0,040
potencjał trasy	ok. 2350 podróży ogólnomiejskich;	3,85	24,75%	0,953
bezpieczeństwo na trasie	79 zdarzeń drogowych;	6,99	9,00%	0,629
obciążenie trasy	143 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	4,80	11,25%	0,540
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: odnotowano brak zgodności z obowiązującym mpzp 0213;	0,00	13,75%	0,688
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość pasa drogowego przewidzianego w mpzp;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne oraz Skarbu Państwa;	2,00		
	etapowanie: realizacja trasy związana z przebudową ulicy Spacerowej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy się z dwiema zrealizowanymi trasami rowerowymi: w ul. Spacerowej i ul. Wodnika;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 4250 osób;	1,62	5,75%	0,093
możliwość przejazdu	Możliwość przejazdu jezdnią ul. Spacerowej o natężeniu ruchu ponad 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,460
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować nieznaczne straty środowiskowe. , Realizacja trasy wiązać się będzie z poszerzeniem korytarza komunikacyjnego rozcinającego TPK;	7,00	2,80%	0,196
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 406 głosów;	5,95	4,20%	0,25
ocena łączna				4,61

36. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta

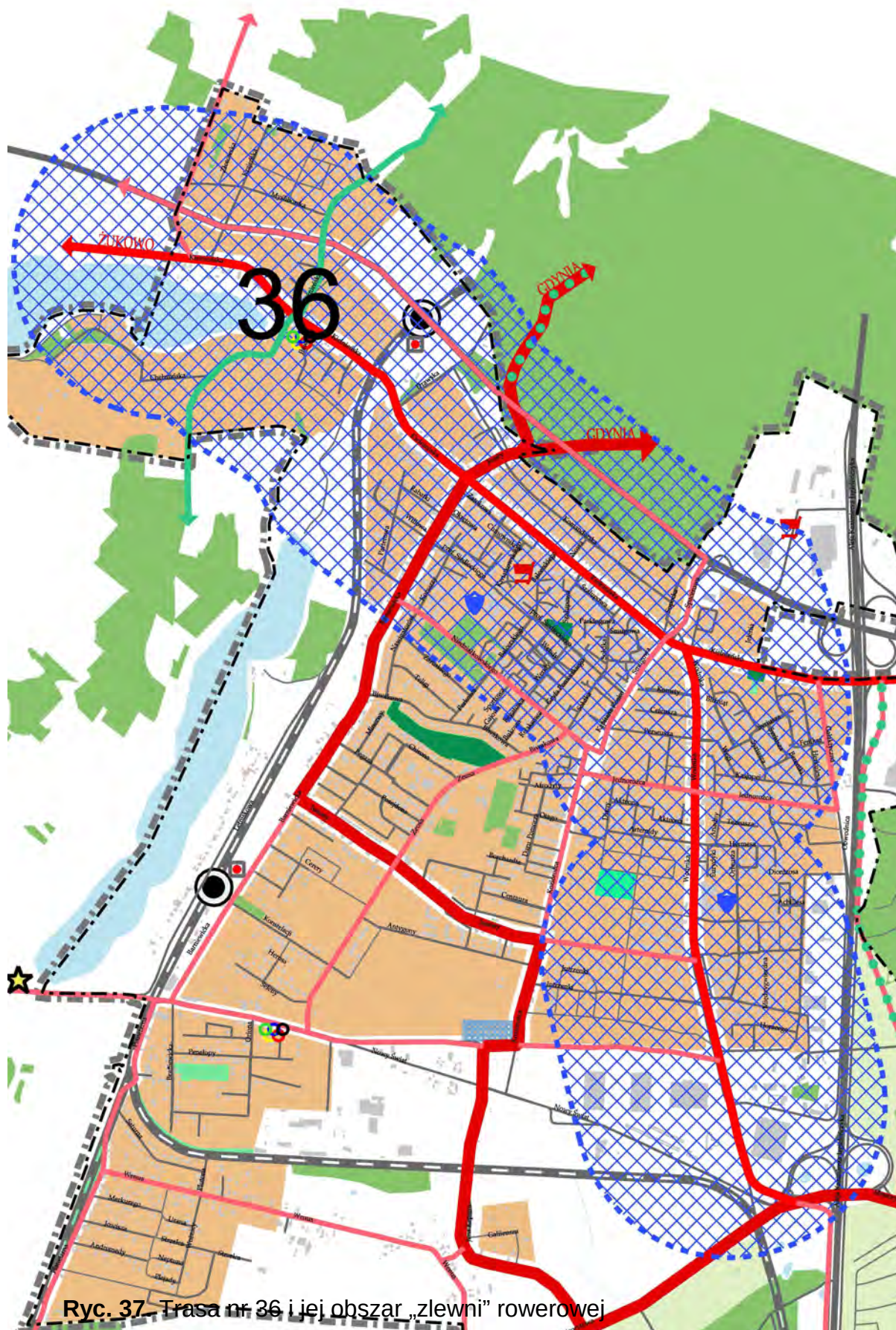
Trasa 36. jest trasą rowerową klasy zbiorczej (Zr) prowadzącą wzdłuż ul. Kielnieńskiej w Osowej., stanowiącą połączenie osiedli położonych w rejonie Jeziora Osowskiego w gminie Żukowo z Osową. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 36. znajduje się północna część osiedla Osowa.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 36. **Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 36. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowana trasą)

Tabela 70 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 36 ul. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta

parkingi rowerowe do realizacji	• Szkoła Podstawowa 89, ul. Siedleckiego; • Gimnazjum ul. Wodnika; • zespół handlowy przy ul. Balcerskiego; • skrzyżowanie ulic Kielnieńskiej i Drawskiej.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Złotowska; • ul. Krajeńska; • ul. Myśluborska; • ul. Gnieźnieńska; • ul. Iławska; • ul. Chełmińska; • ul. Drawska; • ul. Rabatki; • ul. Willowa; • ul. Parterowa; • ul. Zatokowa; • ul. Okrętowa; • ul. Cumowników; • ul. Kwiatkowskiego; • ul. Prof. Siedleckiego; • ul. Korsarzy; • ul. Nawigatorów; • ul. Komandorska; • ul. Nowa; • ul. Sopocka; • ul. Balcerskiego; • ul. Szalupowa; • ul. Parkingowa; • ul. Smugowa; • ul. Sółdka; • ul. Wendy; • ul. Gryfa Pomorskiego; • ul. Niedziałkowskiego;

	• ul. Sportowa; • ul. Regatowa; • ul. Relaksowa; • ul. Biwakowa; • ul. Komety; • ul. Cefeusza; • ul. Perseusza; • ul. Jednorożca; • ul. Akteona; • ul. Diany; • ul. Artemidy; • ul. Bliźniąt; • ul. Galaktyczna; • ul. Fenksa; • ul. Herkulesa; • ul. Syriusza; • ul. Bereniki; • ul. Węgi; • ul. Kasjopei; • ul. Ariadny; • ul. Tezeusza; • ul. Hermesa; • ul. Eurydyki; • ul. Orfeusza; • ul. Dionizosa; • ul. Achillesa; • ul. Jutrzenki; • ul. Horacego; • ul. Międzygwieżdza; • ul. Jelenia; • ul. Sopocka.
trasy rowerowe główne	• Trasa Zachodnia – odc. od ul. Meteorytowej do ul. Juraty.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa wzdłuż ul. Kielnieńskiej; • trasa wzdłuż ul. Wodnika.
trasy rowerowe lokalne	• trasa wzdłuż ul. Myśliborskiej; • trasa przebiegająca w ul. Spacerowej na odcinku od skrzyżowania z Nową Kielnieńską do skrzyżowania z istniejącą ul. Kielnieńską, a następnie w TPK wzdłuż Nowej Kielnieńskiej; • trasa przebiegająca wzdłuż ul. Niedziałkowskiego; • trasa wzdłuż ul. Biwakowej na południe od ul. Niedziałkowskiego; • trasa wzdłuż ul. Koziorożca; • Trasa wzdłuż ul. Kapitana Kosko (północny odcinek ul. Nowej Koziorożca); • trasa wzdłuż ul. Jednorożca po zachodniej stronie ul. Wodnika; • trasa wzdłuż ul. Jednorożca po wschodniej stronie ul. Wodnika; • trasa wzdłuż ul. Galaktycznej na południe od ul. Kielnieńskiej; • trasa przebiegająca wzdłuż ul. Junony na odcinku pomiędzy ul. Koziorożca i Wodnika; • trasa przebiegająca wzdłuż nowego przebiegu ul. Nowy Świat.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa wzdłuż ul. Gnieźnieńskiej; • trasa wzdłuż ul. Chełmińskiej.
inne	brak.



Ryc. 37. Trasa nr 36 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 71 Analiza wielokryterialna trasy 36 ul. Kielnieńska – odc. od ul. Wodnika do granicy miasta

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	Trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni;	5,00	7,50%	0,375
długość trasy	2370m;	2,11	3,75%	0,079
potencjał trasy	ok. 1600 podróży ogólnomiejskich;	2,62	24,75%	0,648
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	143 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	4,80	11,25%	0,540
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: odnotowano sprzeczność z mpzp 2112 gdzie ustalono inną formę realizacji trasy;	0,00	13,75%	0,791
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość pasa drogowego przewidzianego w mpzp;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne prywatnie oraz Skarbu Państwa. Konieczność wykupu ok. 4273 m ² ;	0,75		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: połączy się z jedną zrealizowaną trasą rowerową: w ul. Wodnika;	3,00	11,50%	0,345
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkują 9831 osób;	3,74	5,75%	0,215
możliwość przejazdu	Możliwość przejazdu jezdnią ul. Kielnieńskiej o natężeniu ruchu ponad 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,460
oddziaływanie na środowisko	realizacja trasy może spowodować pewne straty środowiskowe, konieczność wycinki szpaleru drzew;	6,00	2,80%	0,168
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 154 głosy;	2,26	4,20%	0,095
ocena łączna				3,72

37. ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul.**Bulońskiej**

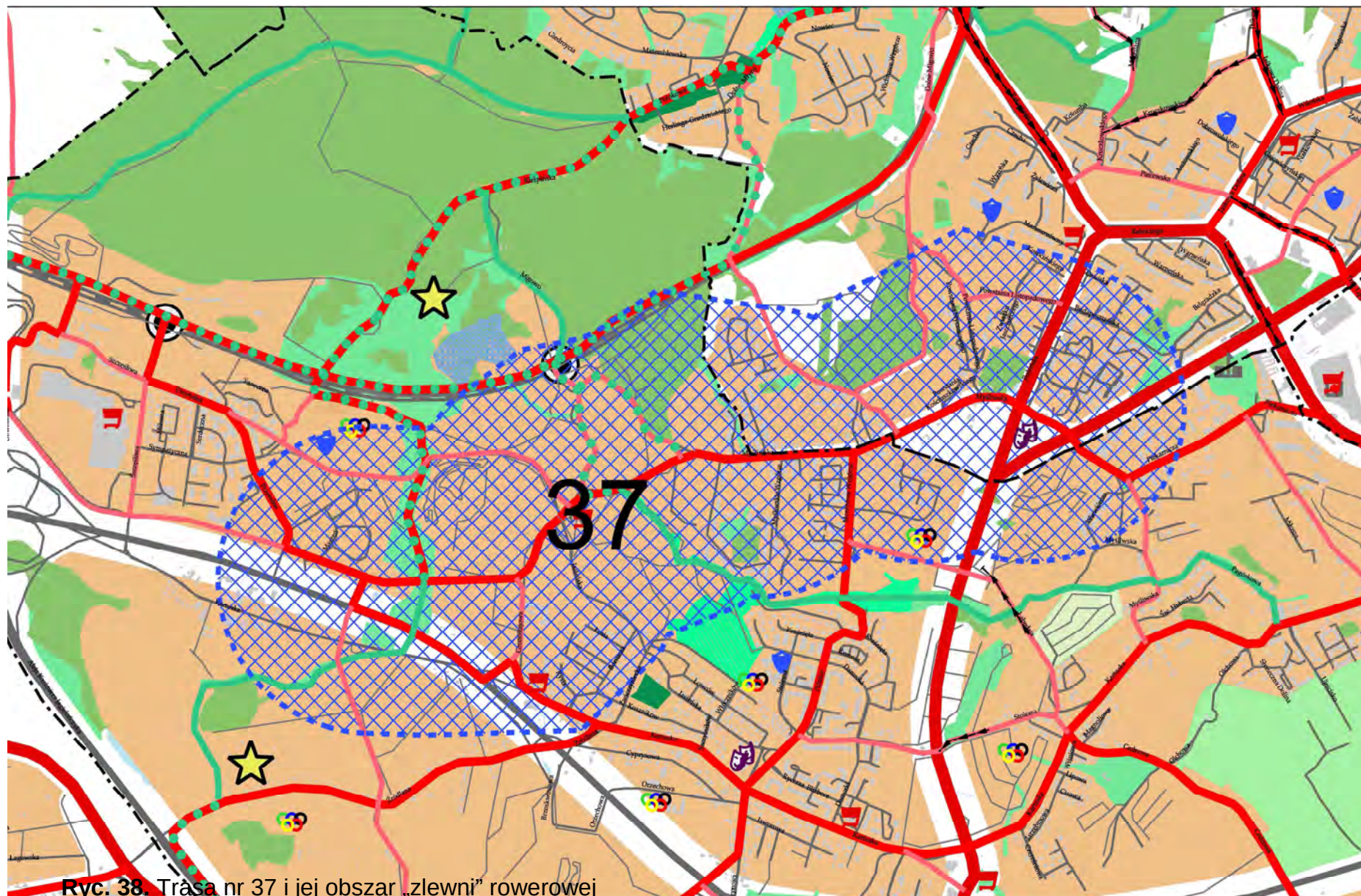
Trasa 37. jest trasą rowerową klasy zbiorczej (Zr), biegnącą w części wschodniej w ciągu istniejącej ul. Myśliwskiej, w części zachodniej wzdłuż projektowanej ul. Nowej Myśliwskiej. Trasa łączy ul. Bulońską z drogą rowerową zrealizowaną wzdłuż górnego odcinka ul. Kartuskiej w rejonie osiedla Wiszące Ogrody. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajduje południowa część Migowa oraz północna część osiedla Jasień.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 37. **ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 37. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 72 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 37 ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej

parkingi rowerowe do realizacji	• planowana szkoła przy ul. Tanecznej; • obiekt sportowy(boisko) przy w/w szkole; • obiekt handlowy przy ul. Kartuska 379; • obiekt sportowy (boisko) przy ul. Królewskie Wzgórze; • obiekty kultury przy ul. Myśliwska 25; • Góra Tymona; • obiekt handlowy przy ul. Nowa Myśliwska/Jasieńska.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Kartuska Południowa; • ul. Rysia; • ul. Łosia; • ul. Jasieńska; • ul. Borsucza; • ul. Zwierzyniecka; • ul. Kruszników; • ul. Wiewiórcza.
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu ul. Bulońskiej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Marzeń; • trasa w ciągu ul. Przytulna; • trasa w ciągu ul. Kartuska Północna; • trasa w ciągu ul. Źródłana; • trasa w ciągu ul. Leszczynowa; • trasa w ciągu ul. Morenowe Wzgórze; • trasa w ciągu ul. Piekarnicza.

trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Gronostajowej; • trasa o walorach rekreacyjnych na przedłużeniu ul. Jasieńskiej, biegnącej wzdłuż zachodniego brzegu jeziora Patrycji do przystanku PKM Jasień; • trasa w ciągu ulic: Jasieńska – Przytulna.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa od ul. Marzeń do Jeziora Jasień; • trasa od Wróbla Staw wzdłuż Potoku Siedlickiego do Zbiornika Myśliwska.
inne	brak.



Ryc. 38. Trasa nr 37 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 73 Analiza wielokryterialna trasy 37 ul. Nowa Myśliwska – odc. od ul. Kartuskiej Północnej do ul. Bulońskiej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	2550m;	1,96	3,75%	0,074
potencjał trasy	ok. 1000 podróży ogólnomiejskich;	1,64	24,75%	0,406
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	184 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	6,17	11,25%	0,694
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: forma i przebieg trasy zgodna z obowiązującymi planami;	3,00	13,75%	1,031
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość linii rozgraniczających ulicy zw. Nowej Politechnicznej;	3,00		
	sytuacja własnościowa grunty gminne, Skarbu Państwa i prywatne. Konieczność wykupu ok. 640 m ² ;	1,50		
	etapowanie realizacja części trasy uzależniona od realizacji ul. Nowej Myśliwskiej;	0,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z trasą w ul. Kartuskiej oraz z przystankami tramwajowymi planowanymi przy ul. Bulońskiej;	7,00	11,50%	0,805
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 11979 osób;	4,56	5,75%	0,262
możliwość przejazdu	możliwości przejazdu jezdnią ul. Myśliwskiej o natężeniu ruchu poniżej 8000 poj./dobę (ok. 1260m) oraz drogami gruntowymi (ok. 1760m);	2,58	5,75%	0,148
oddziaływanie na środowisko	nieznaczne oddziaływanie na środowisko: we wschodniej części likwidacja pasa trawników o długości około 100 metrów oraz wycinka 13 młodych drzew;	9,00	2,80%	0,252
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 161 głosów;	4,62	4,20%	0,099
ocena łączna				4,00

38. ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej

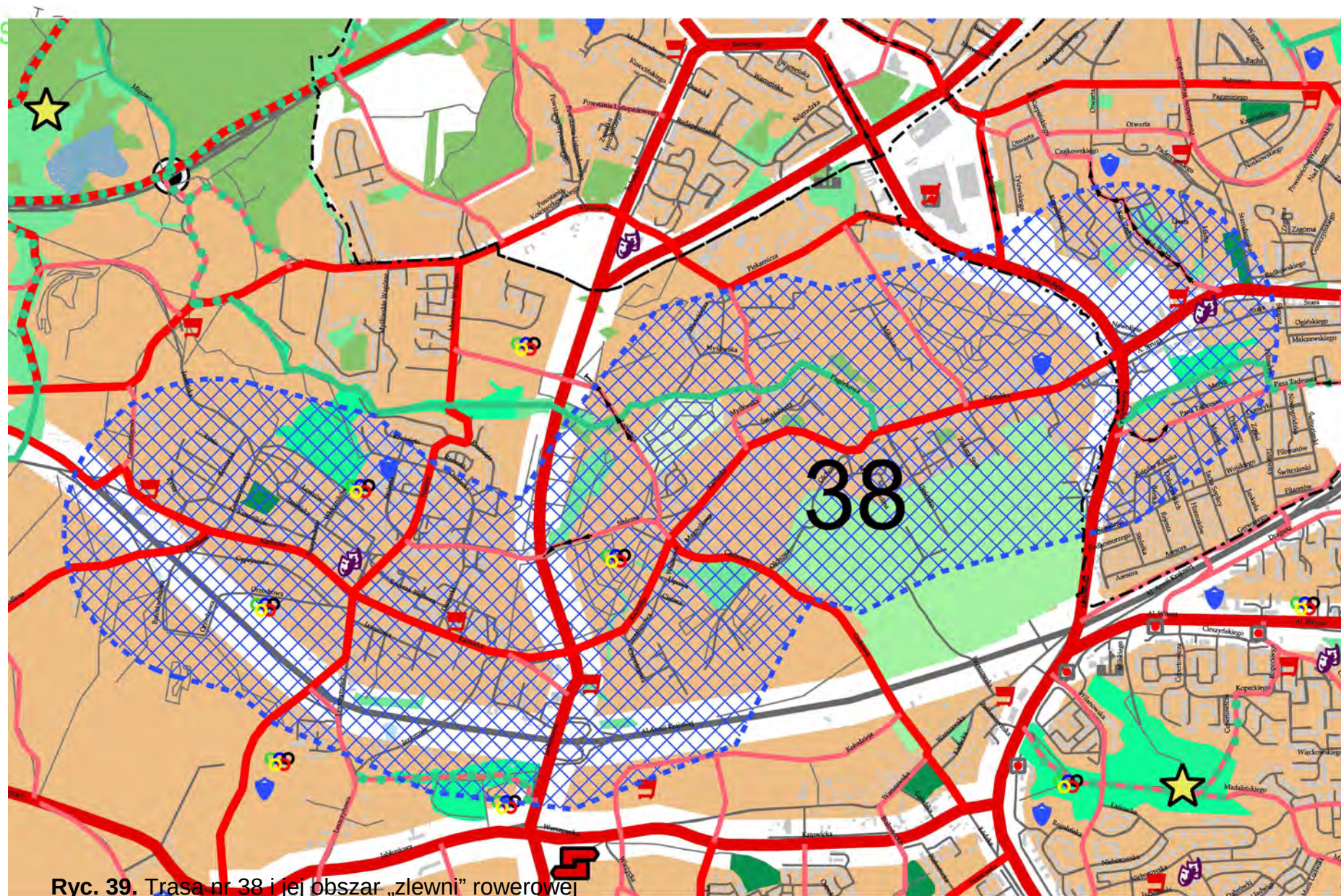
Trasa 38. jest trasą rowerową klasy zbiorczej (Zr), biegnącą w ciągu ul. Kartuskiej, na odcinku od ul. Łostowickiej / Nowlipie do ul. Źródlanej. Trasa 38 będzie uzupełnieniem brakującego połączenia istniejących dróg rowerowych w ul. Kartuskiej. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się osiedla Zabornia i Jasień.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 38. **ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 38. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 74 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 38 ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej

parkingi rowerowe do realizacji	• szkoła przy ul. Kartuskiej; • obiekt sportowy przy ul. Kartuska/Stolema; • obiekt sportowy przy skrzyżowaniu ul. Jabłoniowa/Warszawska; • obiekt sportowy przy ul. Orzechowej 15; • obiekt handlowy przy ul. Kartuska 379; • obiekt sportowy przy ul. Włóczników/ Stolema; • Szkoła Podstawowa nr 85 przy ul. Stolema 59; • kościół przy skrzyżowaniu ul. Kartuska i Pólnicy.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Ujeścisko; • ul. Słoneczna Dolina; • ul. Olchowa; • ul. Magnoliowa; • ul. Wiśniowa; • ul. Lipowa; • ul. Cisowa; • ul. Jarzębinowa; • ul. Czereśniowa; • ul. Miłosza; • ul. Kraśnięta; • ul. Remusa; • ul. Damroki; • ul. Włóczników; • ul. Jasieńska; • ul. Szczytników; • ul. Kruszników; • ul. Zwierzyniecka; • ul. Łosia; • ul. Rysia; • ul. Brzoskwiniowa; • ul. Orzechowa;

	• ul. Leszczynowa; • ul. Jaworowa; • ul. Jeziorowa.
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu ul. Kartuskiej (istniejąca); • trasa rowerowa w ciągu ulic: Nowolipie i Łostowicka (istniejąca); • trasa w ul. Nowej Bulońskiej - odc. od ul. Bulońskiej do pętli tramwajowej „Jabłoniowa”.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa wzdłuż północnego odcinka ul. Kartuska; • trasa w ciągu ul. Cedrowej; • trasa w ciągu ul. Źródlanej;
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Łabędziej; • trasa w ciągu ul. Stolema; • trasa w ciągu ul. Myśliwskiej do ul. Piekarniczej; • trasa w ciągu ul. Gronostajowej; • trasa w ciągu ul. Lema; • trasa w ciągu ul. Leszczynowej;
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa wzdłuż ul. Pagórkowej i Potoku Siedlickiego do Wróbla Staw.
inne	brak.



Ryc. 39. Trasa nr 38 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 75 Analiza wielokryterialna trasy 38 ul. Kartuska – odc. od ul. Łostowickiej do ul. Źródlanej

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	4000m;	1,25	3,75%	0,047
potencjał trasy	ok. 1500 podróży ogólnomiejskich;	2,46	24,75%	0,609
bezpieczeństwo na trasie	106 zdarzeń drogowych;	9,38	9,00%	0,844
obciążenie trasy	129 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	4,33	11,25%	0,487
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: forma i przebieg trasy zgodna z obowiązującymi planami;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość linii rozgraniczających ulicy Kartuskiej;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema istniejącymi trasami w ul. Kartuskiej: na odcinku od ul. 3 Maja do ul. Nowolipie oraz na odcinku powyżej ul. Źródlanej;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 2346 osób;	0,89	5,75%	0,051
możliwość przejazdu	Istnieje możliwości przejazdu jezdnią ul. Kartuskiej o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,460
oddziaływanie na środowisko	nieznaczne oddziaływanie na środowisko: do likwidacji przewidziane są pasy trawników lub terenów zadarnionych o długości około 980 metrów oraz pasy zakrzewień o długości około 500 metrów. Przewiduje się wycinkę 5 - 10 drzew;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 330 głosów;	4,62	4,20%	0,203
ocena łączna				5,22

39. Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich

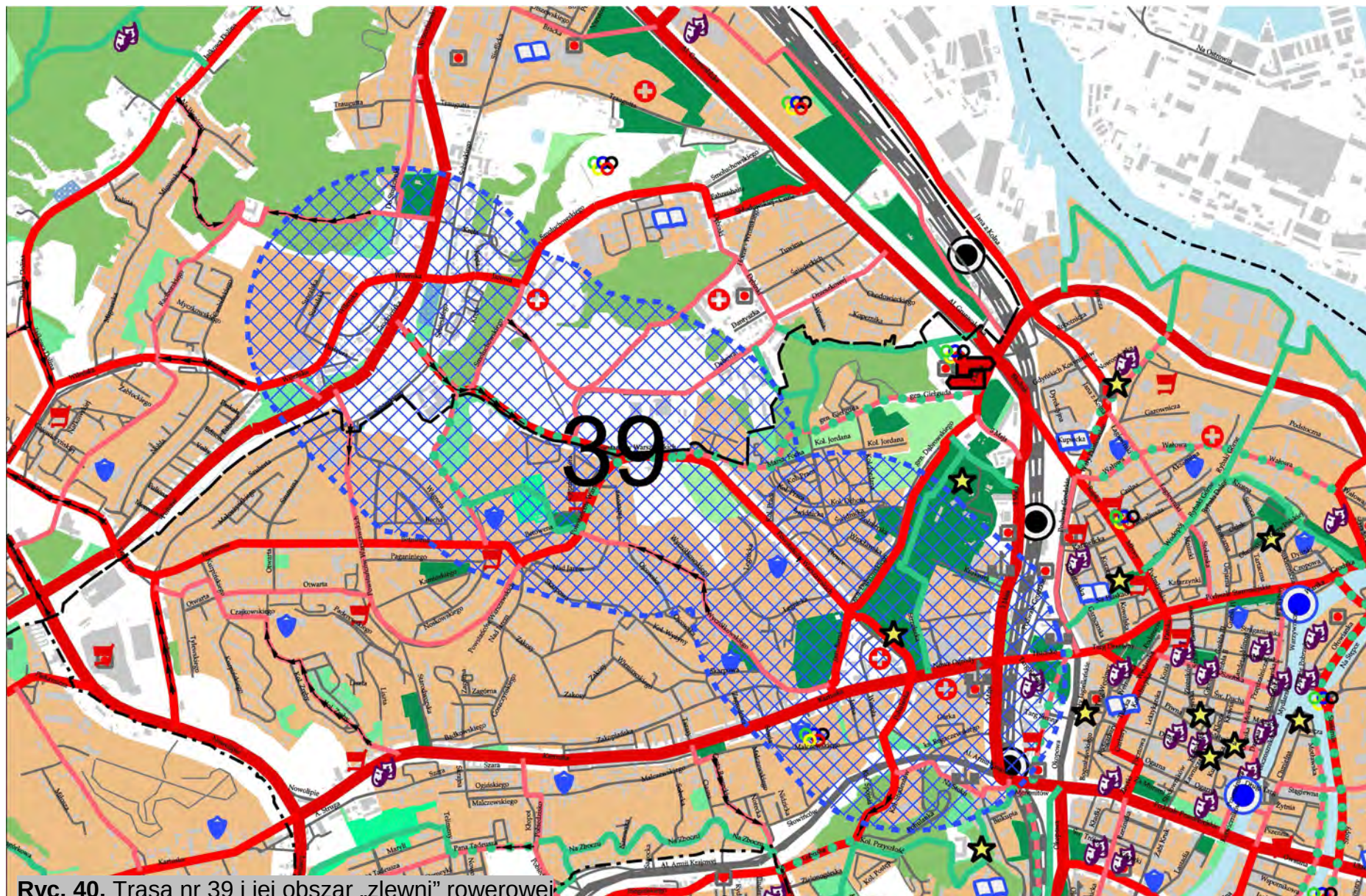
Trasa 39. jest trasą rowerową klasy zbiorczej (Zr) o dodatkowych walorach rekreacyjnych, biegnącą wzdłuż ul. Powstańców Warszawskich. Trasa składa się z dwóch odcinków: południowego – łączącego istniejącą drogę rowerową w ul. Kartuskiej z istniejącą drogą rowerową w ul. Powstańców Warszawskich, oraz północnego biegnącego wzdłuż projektowanej ul. Nowej Medyków – pomiędzy ul. Powstania Warszawskiego, a planowaną ul. Nowa Politechniczną. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy znajdują się: osiedle Suchanino i część Diabełkowa.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 39. **Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 39. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 76 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 39 Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich

parkingi rowerowe do realizacji	• Centrum Handlowe przy ul. Powstańców Warszawskich, Beethovena; • Centrum Handlowe przy skrzyżowaniu ul. Powstańców Warszawskich i Beethovena; • Gimnazjum nr 29 ul. Beethoven 18/20; • Centrum Medycyny Inwazyjnej ul. Smoluchowskiego 17.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Wagnera; • ul. Bacha; • ul. Beethoven; • ul. Szuberta; • ul. Paganiniego; • ul. Nad Jarem; • ul. Skarpowa; • ul. Cygańska Góra; • ul. Powstańców Warszawskich; • ul. Taborowa; • ul. Ojcowska; • ul. Wyczółkowskiego; • ul. Legnicka;

	• ul. Kol. Praca; • ul. Marsz. Focha.
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ciągu ul. Kartuskiej (istniejąca); • trasa rowerowa w ciągu projektowanej ul. Nowej Politechnicznej.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Powstańców Warszawskich do ul. Skarpowej dalej w ul. Beethovena.
trasy rowerowe lokalne	• trasa w ciągu ul. Wyczółkowskiego; • trasa w ciągu ul. Focha; • trasa (skrót) od ul. Beethovena na przedłużeniu ul. Noskowskiego do ul. Sobieskiego; • trasa w ciągu ul. Powstańców Warszawskich na odc. Od ul. Otwartej do ul. Sobieskiego.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa w ciągu ul. Giełguda, Focha, Powstańców Warszawskich do ul. Smoluchowskiego i Sobieskiego; • trasa (skrót) od ul. Powstańców Warszawskich na przedłużeniu ul. Wyczółkowskiego do ul. Sobieskiego.
inne	• konieczne usprawnienie przejazdu po północnej stronie ul. Hucisko – realizacja drogi rowerowej; • konieczna przebudowa skrzyżowania ulic Powstańców Warszawskich i Beethovena w celu umożliwienia przejazdu rowerem we wszystkich relacjach



Ryc. 40. Trasa nr 39 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 77 Analiza wielokryterialna trasy 39 Nowa Medyków – odc. od ul. Powstańców Warszawskich do ul. Nowej Politechnicznej oraz odc. od ul. Kartuskiej do ul. Powstańców Warszawskich

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni ul. Nowej Medyków (ok. 900m); w formie wydzielonej dwukierunkowej drogi rowerowej szer. min. 3,0m w ciągu ul. Powstańców Warszawskich (ok. 100m) i drogi szutrowej wzdłuż pd-zach. brzegu stawu (ok. 300m);	4,54	7,50%	0,341
długość trasy	1300m;	3,85	3,75%	0,144
potencjał trasy	ok. 3000 podróży ogólnomiejskich;	4,92	24,75%	1,218
bezpieczeństwo na trasie	nie odnotowano zdarzeń drogowych;	0,00	9,00%	0,000
obciążenie trasy	68 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	2,28	11,25%	0,257
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: nie odnotowano sprzeczności z mpzp;	3,00	13,75%	1,237
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość linii rozgraniczających ulicy;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty Skarbu Państwa;	2,00		
	etapowanie: realizacja części trasy uzależniona od budowy ul. tzw. Nowej Medyków;	1,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: łączy się z dwiema istniejącymi trasami: w ul. Kartuskiej oraz w ul. Powstańców Warszawskich;	6,00	11,50%	0,690
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 5861 osób;	2,23	5,75%	0,128
możliwość przejazdu	Południowy odcinek: przejazd drogą szutrową (300m) oraz jezdnią ul. Powstańców Warszawskich (ruch powyżej 8000 poj./dobę). Północny odcinek: przejazd jezdnią o małym natężeniu ruchu na odcinku ok. 500m oraz drogą gruntową na odcinku 400m;	3,00	5,75%	0,173
oddziaływanie na środowisko	nieznaczne oddziaływanie na środowisko: konieczna wycinka 31 drzew, likwidacja pasa trawników o dł. około 900 m, likwidacja pasa zakrzewień o dł. 270 m;	8,00	2,80%	0,224
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 79 głosów;	1,16	4,20%	0,049
ocena łączna				4,46

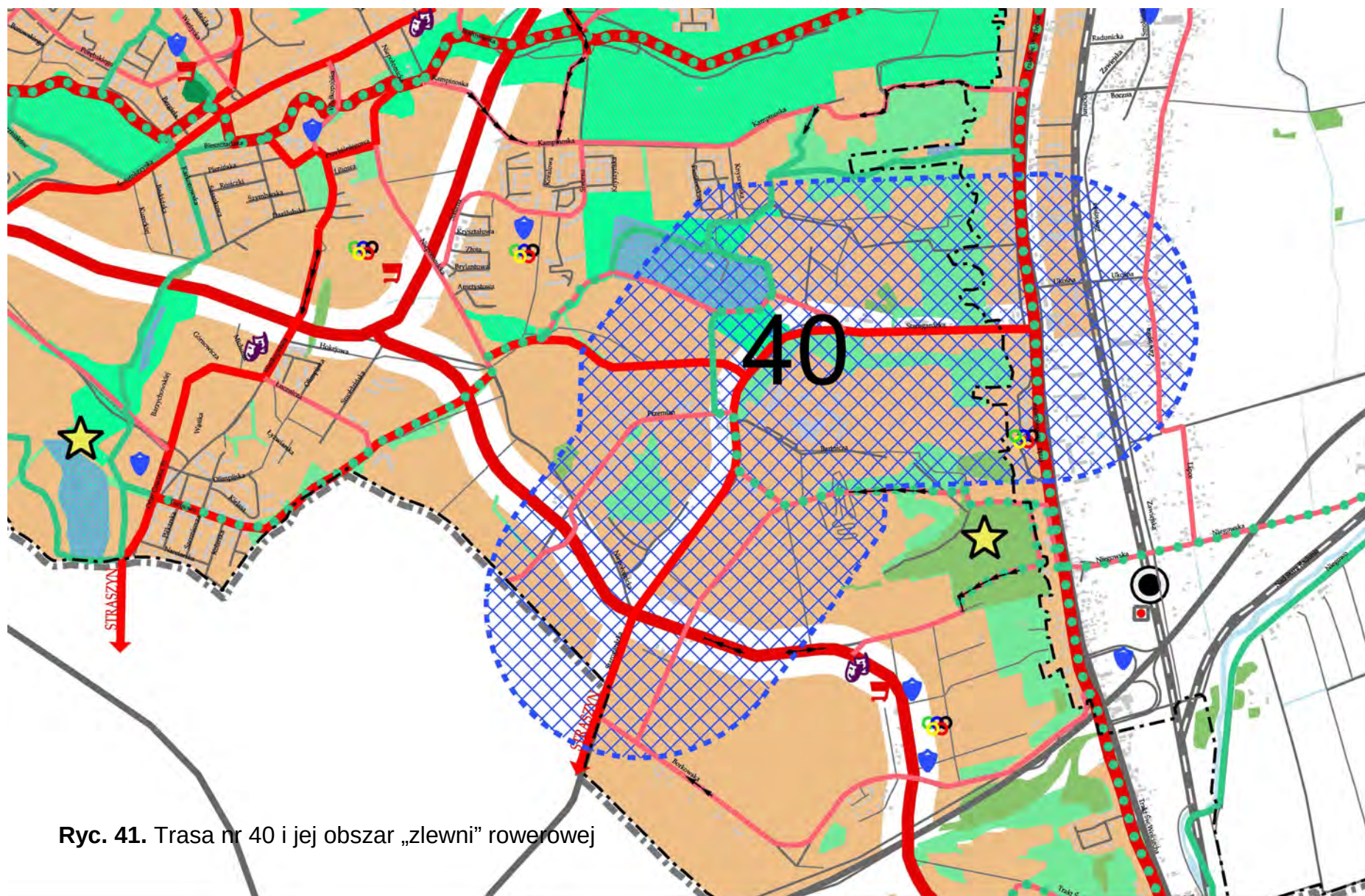
40. ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św.**Wojciecha**

Trasa 40. jest trasą rowerową klasy zbiorczej (Zr), biegnącą wzdłuż ul. Starogardzkiej, stanowiąca istotne połączenie między trasami rowerowymi głównymi: w Trakcie Św. Wojciecha i w ciągu ul. Nowej Świętokrzyskiej. W bezpośrednim oddziaływaniu trasy 40 znajduje się osiedle Maćkowy.

W Poniższej tabeli zestawione zostały zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą nr 40. **ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha**, tak by mogła ona jak najlepiej obsługiwać teren, przez który przechodzi. Wskazano miejsca lokalizacji parkingów rowerowych, ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego oraz trasy rowerowe – do realizacji i uwzględnienia przy planowaniu analizowanej trasy nr 40. (odpowiednia organizacja połączeń z analizowaną trasą)

Tabela 78 Zadania do wykonania w obszarze sąsiadującym z trasą 40 ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha

parkingi rowerowe do realizacji	• Park Oruński.
ulice do objęcia strefami ruchu uspokojonego	• ul. Bartnicza; • ul. Niepołomicka; • ul. Knyszyńska; • ul. Pierńkowskiej.
trasy rowerowe główne	• trasa rowerowa w ul. Nowej Świętokrzyskiej – odc. od ul. Świętokrzyskiej do pętli Świętokrzyska; • trasa rowerowa w ulicach Niepołomickiej i Pruszczańskej – odc. od ul. Nowej Świętokrzyskiej do granicy miasta; • trasa w Trakcie św. Wojciecha – odc. od Parku Oruńskiego do granicy miasta.
trasy rowerowe zbiorcze	• trasa w ciągu ul. Pastelowej i na jej przedłużeniu, między ul. Niepołomicką, a Starogardzką.
trasy rowerowe lokalne	• trasa o walorach rekreacyjnych - przez Park Oruński do ul. Kazimierza Wielkiego i na przedłużeniu tej ulicy w kierunku południowo-zachodnim; • trasa w ciągu ul. Przemian; • trasa między ul. Starogardzką, a rejonem ul. Kolorowej.
trasy rowerowe rekreacyjne	• trasa między ul. Kampinoską i ul. Knyszyńską oraz trasy na południe od ul. Knyszyńskiej; • trasa od ul. Przemian w kierunku północnym.
inne	brak.



Ryc. 41. Trasa nr 40 i jej obszar „zlewni” rowerowej

Tabela 79 Analiza wielokryterialna trasy 40 ul. Starogardzka – odc. od ul. Niepołomickiej do ul. Trakt św. Wojciecha

kryterium	opis	wartość wskaźnika	waga wskaźnika	składowa oceny
techniczna forma realizacji trasy (koszt budowy)	trasa w formie pasów rowerowych szerokości min. 1,5m w jezdni;	3,00	7,50%	0,225
długość trasy	2100m;	2,38	3,75%	0,089
potencjał trasy	ok. 3350 podróży ogólnomiejskich;	5,49	24,75%	1,359
bezpieczeństwo na trasie	17 zdarzeń drogowych;	1,50	9,00%	0,135
obciążenie trasy	55 rowerzystów w ciągu 4 godzin szczytu;	1,85	11,25%	0,208
trudności realizacyjne	zgodność z mpzp: nie odnotowano sprzeczności z mpzp;	3,00	13,75%	1,375
	miejsce w pasie drogowym: wystarczająca szerokość linii rozgraniczających ulicy;	3,00		
	sytuacja własnościowa: grunty gminne i Skarbu Państwa;	2,00		
	etapowanie: nie ma konieczności etapowania;	2,00		
spójność	w przypadku realizacji w 1 etapie: nie łączy się z istniejącymi trasami rowerowymi;	0,00	11,50%	0,000
oddziaływanie lokalne	w obszarze „zlewni” trasy zamieszkuje 1078 osób;	0,41	5,75%	0,024
możliwość przejazdu	przejazd możliwy jezdnią ul. Starogardzkiej o natężeniu ruchu powyżej 8000 poj./dobę;	8,00	5,75%	0,460
oddziaływanie na środowisko	nieznaczne oddziaływanie na środowisko: konieczna wycinka około 60 drzew, likwidacja pasa trawników o długości około 1900 metrów, pasa zakrzewień o długości 530 metrów;	6,00	2,80%	0,168
poparcie społecznie	w ankiecie internetowej na trasę oddano 144 głosy;	2,11	4,20%	0,089
ocena łączna				4,13

ANALIZA WIELOKRYTERIALNA																					
ODCINKI		KRYTERIA																		OCENA	
		Potencjały	Bezpieczeństwo	Obciążenie trasy	ASPEKTY KOMUNIKACYJNE	Koszt budowy - wskaźnik	Długość - wskaźnik	Trudności realizacyjne - wskaźnik	mpzp	pas drogowy	grunty	etapowanie	ASPEKTY EKONOMICZNE	Spójność	Oddziaływanie lokalne - "zlewnie"	Możliwość przejazdu	ASPEKTY FUNKCJONALNE	Oddziaływanie na środowisko	Poparcie społeczne		ASPEKTY ŚRODOWISKOWO - SPOŁECZNE
	realizacja / wagi	0.2475	0.0900	0.1125	-	0.0750	0.0375	0.1375	0.0000	0.0000	0.0000	0.0000	-	0.1150	0.0575	0.0575	-	0.0280	0.0420		
-	realizacja / wagi	55	20	25	45	30	15	55					25	50	25	25	23	40	60	7	-
01. Gospody	W1(3,5m)	6.07	1.33	7.68	5.52	5.00	7.69	5.00	0.00	3.00	2.00	0.00	5.40	6.00	5.87	4.00	5.47	10.00	3.43	6.06	5.52
02. Kościerska	ZO + W1(3,5m)	5.74	0.00	3.66	4.07	6.03	1.28	10.00	3.00	3.00	2.00	2.00	7.50	3.00	0.79	2.79	2.40	10.00	5.63	7.38	4.77
03. Abrahama cz.1	W2(2x3,0m)	4.51	0.00	4.73	3.66	1.00	5.00	6.75	3.00	3.00	0.75	0.00	4.76	6.00	4.41	10.00	6.60	9.00	4.05	6.03	4.78
04. Abrahama cz.2	ZO + W1(3,5m)	4.51	0.00	4.97	3.72	6.18	2.22	2.75	0.00	1.00	1.75	0.00	3.70	10.00	4.23	10.00	8.56	4.00	4.88	4.53	4.88
05. Kołobrzeska	PA(2x2m)	5.57	6.46	10.00	6.86	3.00	4.35	9.75	3.00	3.00	1.75	2.00	6.91	10.00	6.69	8.00	8.67	10.00	5.91	7.55	7.34
06. Bulońska	W2(2x3,0m)	8.69	1.24	5.27	6.34	4.00	7.14	10.00	3.00	3.00	2.00	2.00	7.77	7.00	5.76	4.00	5.94	8.00	2.39	4.63	6.49
07. Nowa Politechniczna	ZO + W1(3,5m)	10.00	3.81	7.05	8.02	6.16	1.22	8.00	3.00	3.00	1.00	1.00	6.43	6.00	10.00	3.82	6.46	9.00	4.62	6.37	7.15
08. 3 Maja	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	7.79	0.00	8.09	6.30	5.00	10.00	8.50	3.00	3.00	1.50	1.00	7.68	10.00	2.25	4.00	6.56	10.00	3.72	6.23	6.70
09. Podwale Przedmiejskie	PA(2x1,5m)	1.64	10.00	5.00	4.15	9.00	2.38	9.75	3.00	3.00	1.75	2.00	8.42	7.00	7.62	4.00	6.41	10.00	3.64	6.18	5.88
10. Nowa Wałowa cz.1	W2(2x2,5m)	2.13	0.00	3.22	1.98	1.00	1.92	6.75	3.00	3.00	0.75	0.00	4.30	6.00	2.88	10.00	6.22	8.00	1.47	4.08	3.68
11. Nowa Wałowa cz.2	W2(2x2,5m)	1.15	0.00	3.22	1.44	4.00	8.33	6.00	3.00	3.00	0.00	0.00	5.75	3.00	1.29	5.00	3.07	9.00	1.44	4.46	3.10
12. Trakt św. Wojciecha	W1(3,5m)	7.70	4.87	4.56	6.35	8.46	1.54	10.00	3.0	3.0	2.0	2.0	8.27	3.00	7.09	3.00	4.02	10.00	10.00	10.00	6.55
13. Trasa Oruńska cz.1	W1(3,5m)	5.98	0.00	3.19	4.09	5.00	1.85	9.25	3.00	3.00	1.25	2.00	6.87	3.00	5.58	2.00	3.40	10.00	4.75	6.85	4.82
14. Trasa Oruńska cz.2	W1(3,0m)	2.87	0.00	2.99	2.32	5.00	2.38	9.00	3.00	3.00	1.00	2.00	6.81	0.00	2.68	6.21	2.22	4.00	4.11	4.06	3.54
15. Nowa Bulońska odc. pld	W2(2x3m)	5.49	0.00	5.27	4.34	4.00	2.38	6.00	3.00	3.00	0.00	0.00	4.86	0.00	1.40	10.00	2.85	6.00	2.84	4.11	4.11
16. Nowa Świętokrzyska	W2(2x3m)	3.44	3.89	1.31	3.00	4.00	1.56	6.00	3.0	3.0	0.00	0.00	4.73	10.00	3.35	8.00	7.84	6.00	4.40	5.04	4.69
17. Niepołomska Pruszczańska	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	3.69	0.53	1.31	2.46	3.27	0.96	6.00	3.0	3.0	0.0	0.0	4.43	0.00	0.49	10.00	2.62	7.00	2.79	4.47	3.13
18. Trakt św. Wojciecha	W1(3,5m)	5.74	4.87	3.79	5.08	9.00	1.00	10.00	3.0	3.0	2.0	2.0	8.35	0.00	3.44	3.06	1.63	10.0	9.18	9.51	5.41
19. Trasa Oruńska cz.3	W1(3,0m)	2.62	0.00	1.51	1.82	5.00	1.85	6.25	3.0	3.0	0.25	0.0	5.22	0.00	1.04	5.77	1.70	8.0	2.55	4.73	2.85
20. Nowa Warszawska	W2(2x3,0m)	9.02	3.19	3.36	6.44	4.00	2.78	6.00	3.0	3.0	0.00	0.0	4.92	3.00	3.37	8.00	4.34	8.0	2.61	4.77	5.46
21. Jabłoniowa	W2(2x3,0m) + PA(2x2,0m)	9.02	0.53	3.36	5.90	3.57	1.52	6.00	3.0	3.0	0.0	0.0	4.60	0.00	0.20	5.18	1.35	7.0	2.64	4.38	4.42
22. Nowa Bulońska odc. pln	W2(2x3,0m) + W1(3,5m)	8.11	0.00	5.27	5.78	1.00	2.17	6.00	3.00	3.00	0.00	0.00	3.93	0.00	3.92	10.00	3.48	8.00	2.68	4.81	4.72
23. Nowa Gostyńska	PA(2x1,5m)	3.03	0.00	3.62	2.57	3.00	1.04	6.00	3.00	3.00	0.00	0.00	4.36	0.00	0.71	2.44	0.79	4.00	0.91	2.15	2.58
24. Ołomińska	PA(2x1,5m)	2.62	0.27	3.26	2.31	3.00	6.25	8.25	3.00	3.00	0.25	2.00	6.38	0.00	0.58	2.00	0.65	8.00	0.82	3.69	3.04
25. Trasa Zachodnia cz.1	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	4.26	10.00	1.17	4.64	3.79	1.79	6.50	3.00	3.00	0.50	0.00	4.98	6.00	1.30	10.00	5.83	7.00	1.47	3.68	4.93
26. Budowlanych	W2(2x2,5m)	4.26	2.57	1.71	3.29	4.00	3.13	6.50	3.00	3.00	0.50	0.00	5.24	10.00	0.80	8.00	7.20	8.00	2.79	4.87	4.79
27. Trasa Zachodnia cz.2	W2(2x2,5m)	2.70	0.00	3.22	2.29	4.00	1.79	6.00	3.00	3.00	0.00	0.00	4.77	7.00	0.17	10.00	6.04	7.00	2.95	4.57	3.93
28. Meteorytowa	W2(2x2,5m) + W1(3,0m)	2.62	0.09	1.54	1.85	4.56	2.78	6.00	3.00	3.00	0.00	0.00	5.08	3.00	0.05	3.00	2.26	9.00	2.07	4.84	2.96
29. Trasa Zachodnia cz.3	PA(2x1,5m)	2.62	0.62	1.95	2.05	3.00	1.22	3.50	2.00	1.50	0.00	0.00	3.01	0.00	2.26	5.00	1.82	8.00	1.57	4.14	2.38
30. Elbląska	W1(2,5m) + ZO	1.23	8.41	9.06	4.62	6.39	0.96	8.75	3.00	3.00	0.75	2.00	6.87	6.00	2.73	5.92	5.16	9.00	4.33	6.20	5.42
31. Benzynowa	PA(2x1,5m) + ZO + W1(2,5m)	1.23	0.53	0.97	1.03	6.76	0.68	10.00	3.00	3.00	2.00	2.00	7.63	6.00	0.38	2.00	3.60	10.00	4.08	6.45	3.65
32. Turystyczna	W1(2,5m)	1.64	1.33	3.32	2.00	5.00	1.16	10.00	3.00	3.00	2.00	2.00	7.17	6.00	0.41	8.00	5.10	6.00	2.84	4.11	4.15
33. Sucharskiego	W1(2,5m)	1.15	2.21	3.36	1.91	1.00	3.70	9.00	3.00	3.00	1.00	2.00	5.81	3.00	1.41	8.00	3.85	9.00	2.82	5.29	3.57
34. Ku Ujściu	PA(2x1,5m)	1.07	0.09	5.40	1.95	3.00	2.38	9.00	3.00	3.00	1.00	2.00	6.21	6.00	0.89	2.00	3.72	7.00	2.18	4.11	3.58
35. Spacerowa	W1(3,0m) + PA(2x1,5m)	3.85	6.99	4.80	4.72	1.00	1.06	5.00	0.00	3.00	2.00	0.00	3.21	6.00	1.62	8.00	5.41	7.00	5.95	6.37	4.61
36. Kielnieńska	PA(2x1,5m)	2.62	0.00	4.80	2.64	5.00	2.11	5.75	0.00	3.00	0.75	2.00	4.98	3.00	3.74	8.00	4.44	6.00	2.26	3.75	3.72
37. Nowa Myśliwska	PA(2x1,5m)	1.64	0.00	6.17	2.45	3.00	1.96	7.50	3.00	3.00	1.50	0.00	5.32	7.00	4.56	2.58	5.29	9.00	2.36	5.02	4.00
38. Kartuska	PA(2x1,5m)	2.46	9.38	4.33	4.31	3.00	1.25	10.00	3.00	3.00	2.00	2.00	6.59	6.00	0.89	8.00	5.22	8.00	4.84	6.10	5.22
39. Nowa Medyków	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	4.92	0.00	2.28	3.28	4.54	3.85	9.00	3.00	3.00	2.00	1.00	6.89	6.00	2.23	3.00	4.31	8.00	1.16	3.90	4.46
40. Starogardzka	PA(2x1,5m)	5.49	1.50	1.85	3.78	3.00	2.38	10.00	3.00	3.00	2.00	2.00	6.76	0.00	0.41	8.00	2.10	6.00	2.11	3.67	4.13

Tabela 80 zestawienie wartości ocen uzyskiwanych przez analizowane trasy w poszczególnych kryteriach

Trasa i jej forma realizacji		spójność 0	spójność po realizacji etapu 1	spójność po realizacji etapu 2	spójność po realizacji etapu 3	spójność po realizacji etapu 4	spójność po realizacji etapu 5	spójność po realizacji etapu 6	spójność po realizacji etapu 7	różnica
01. Gospody	W1(3,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
02. Kościerska	ZO + W1(3,5m)	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	0.00
03. Abrahama cz.1	W2(2x3,0m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
04. Abrahama cz.2	ZO + W1(3,5m)	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	0.00
05. Kołobrzaska	PA(2x2m)	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	0.00
06. Bulońska	W2(2x3,0m)	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	0.00
07. Nowa Politechniczna	ZO + W1(3,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
08. 3 Maja	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	0.00
09. Podwale Przedmiejskie	PA(2x1,5m)	7.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	3.00
10. Nowa Wałowa cz.1	W2(2x2,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
11. Nowa Wałowa cz.2	W2(2x2,5m)	3.00	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	3.00
12. Trakt św. Wojciecha	W1(3,5m)	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	0.00
13. Trasa Oruńska cz.1	W1(3,5m)	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	3.00
14. Trasa Oruńska cz.2	W1(3,0m)	0.00	0.00	0.00	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
15. Nowa Bulońska odc. pld	W2(2x3m)	0.00	0.00	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
16. Nowa Świętokrzyska	W2(2x3m)	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	0.00
17. Niepołomska Pruszczańska	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	6.00	6.00
18. Trakt św. Wojciecha	W1(3,5m)	0.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
19. Trasa Oruńska cz.3	W1(3,0m)	0.00	0.00	0.00	0.00	3.00	3.00	6.00	6.00	6.00
20. Nowa Warszawska	W2(2x3,0m)	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	0.00
21. Jabłoniowa	W2(2x3,0m) + PA(2x2,0m)	0.00	0.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00
22. Nowa Bulońska odc. pln	W2(2x3,0m) + W1(3,5m)	0.00	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
23. Nowa Gostyńska	PA(2x1,5m)	0.00	0.00	0.00	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00
24. Otomińska	PA(2x1,5m)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
25. Trasa Zachodnia cz.1	W2(2x2,5m) + PA(2x1,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
26. Budowlanych	W2(2x2,5m)	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	0.00
27. Trasa Zachodnia cz.2	W2(2x2,5m)	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	7.00	0.00
28. Meteorytowa	W2(2x2,5m) + W1(3,0m)	3.00	3.00	3.00	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	3.00
29. Trasa Zachodnia cz.3	PA(2x1,5m)	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	6.00	6.00	6.00
30. Elbląska	W1(2,5m) + ZO	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
31. Benzynowa	PA(2x1,5m) + ZO + W1(2,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
32. Turystyczna	W1(2,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
33. Sucharskiego	W1(2,5m)	3.00	3.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	3.00
34. Ku Ujściu	PA(2x1,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
35. Spacerowa	W1(3,0m) + PA(2x1,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
36. Kielnieńska	PA(2x1,5m)	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	0.00
37. Nowa Myśliwska	PA(2x1,5m)	7.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	10.00	3.00
38. Kartuska	PA(2x1,5m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
39. Nowa Medyków	PA(2x1,5m) + W1(3,0m)	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	0.00
40. Starogardzka	PA(2x1,5m)	0.00	0.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00	3.00

Tabela 81 zestawienie wartości oceny kryterium spójności w poszczególnych etapach

ANEKS 2

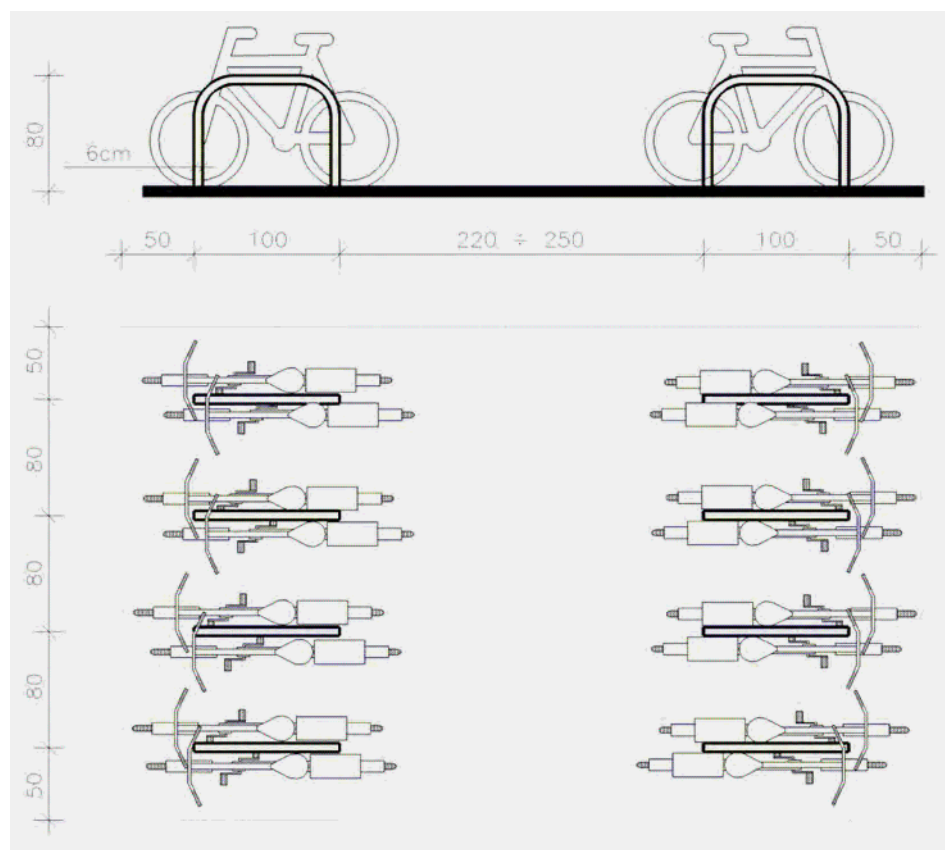
Parkingi rowerowe



1. Wymogi dotyczące parkingów rowerowych

Miejsce postojowe dla rowerów – miejsce zlokalizowane w częściach wspólnych nieruchomości, dostępne bezpośrednio z poziomu terenu lub za pomocą pochylni, umożliwiające pozostawienie roweru, w którym możliwe jest przymocowanie przynajmniej ramy roweru i jednego z kół do elementu trwale związanego z podłożem lub budynkiem. Miejsca postojowe dla rowerów powinny być usytuowane możliwie jak najbliżej wejścia do budynku. W zabudowie mieszkaniowej minimum 60% miejsc postojowych lokalizuje się w miejscu zadaszonym (mogą być w budynku mieszkalnym). Minimum 20% miejsc lokalizuje się na zewnątrz budynku, nie dalej niż 25 m od wejścia. Zaleca się:

- wyposażenie miejsc przeznaczonych na długi postój (powyżej 3 godzin) w osłonę przed deszczem lub sytuowanie ich wewnątrz budynku,
- sytuowanie miejsc postojowych zewnętrznych w miejscu dobrze widocznym, łatwo dostępnym, nie utrudniającym ruchu pieszego, najlepiej strzeżonym, monitorowanym lub zamykanym.



Ryc. 1.
Podstawowe
wymiały
parkingu
rowerowego

3. Wskaźniki liczby miejsc dla parkingów rowerowych

Miejsca postojowe mają być realizowane na terenie inwestycji przez inwestorów według poniższych wskaźników. W gęsto zabudowanych obszarach centralnych dopuszcza się realizację miejsc postojowych we wskazanych w planie miejscowym przestrzeniach publicznych

Poniższa tabela zawiera wskaźniki liczby wymaganych rowerowych miejsc postojowych dla realizowanych obiektów w zależności od funkcji obiektu. Powyższe wskaźniki będą wprowadzane do planów miejscowych, i tym samym będą obowiązujące dla inwestycji realizowanych w oparciu o te plany.

Tabela 1: wskaźniki liczby wymaganych rowerowych miejsc postojowych dla realizowanych obiektów w zależności od funkcji obiektu

lp.	rodzaj funkcji	podstawa odniesienia	miejsca postojowe dla rowerów
1.	Budynki mieszkalne jednorodzinne oraz mieszkania integralnie związane z prowadzoną działalnością gospodarczą	1 mieszkanie	0
2.	Budynki mieszkalne wielorodzinne	1 mieszkanie	MIN. 0,8
3.	Domy studenckie, internaty	10 pokoi	MIN. 10
4.	Hotele pracownicze, asystenckie	1 pokój	MIN. 0,2
5.	Schroniska młodzieżowe	10 łóżek	MIN. 3
6.	Hotele	1 pokój	MIN. 0,1
7.	Pensjonaty, pokoje gościnne, obiekty świadczące usługi hotelarskie	1 pokój	MIN. 0,1
8.	Motele	1 pokój	MIN. 0,1
9.	Domy dziennego i stałego pobytu dla osób starszych, domy opieki	10 łóżek	MIN. 0,5
10.	Obiekty handlowe o pow. sprzedaży do 2000 m ²	1000 m ² pow. sprzedaży	MIN. 20
11.	Obiekty handlowe o pow. sprzedaży powyżej 2000 m ² w budynkach wielokondygnacyjnych	1000 m ² pow. sprzedaży	MIN. 3, ale nie mniej niż 20 ogółem
12.	Obiekty handlowe, supermarkety, hale targowe, hurtownie typu <i>cash and carry</i> o powierzchni sprzedaży powyżej 2000 m ² w budynkach jednokondygnacyjnych	1000 m ² pow. sprzedaży	MIN. 2, ale nie mniej niż 20 ogółem
13.	Targowiska	1000 m ² pow. terenu	MIN. 10
14.	Restauracje, kawiarnie, bary	100 miejsc konsumpcyjnych	MIN. 6
15.	Biura, urzędy, poczty, banki – obiekty do 200 m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	MIN. 1
16.	Biura, urzędy, poczty, banki – obiekty powyżej 200m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	MIN. 1

17.	Przychodnie, gabinety lekarskie, kancelarie adwokackie – obiekty małe do 200 m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	MIN.1
18.	Przychodnie, gabinety lekarskie, kancelarie adwokackie – obiekty duże powyżej 200 m ² pow. użytkowej	100 m ² pow. użytkowej	MIN.1
19.	Kościóły, kaplice	1000 m ² pow. użytkowej	MIN. 3
20.	Domy parafialne, domy kultury	100 m ² pow. użytkowej	MIN. 2
21.	Kina	100 miejsc siedzących	MIN. 4
22.	Teatry, filharmonie	100 miejsc siedzących	MIN. 2
23.	Hale widowiskowe i widowiskowo-sportowe	100 miejsc siedzących	MIN. 2
24.	Stadiony	100 miejsc siedzących	MIN. 2
25.	Muzea małe do 1000 m ² powierzchni wystawienniczej	1000 m ² pow. wystawienniczej	MIN. 10
26.	Muzea duże powyżej 1000 m ² powierzchni wystawienniczej	1000 m ² pow. wystawienniczej	MIN. 8
27.	Muzea na wolnym powietrzu – skanseny	10 000 m ² pow. terenu	MIN. 12
28.	Centra muzealne	1000 m ² pow. użytkowej	MIN. 8
29.	Centra wystawienniczo-targowe	1000 m ² pow. użytkowej	MIN. 8
30.	Szkoły podstawowe i gimnazja	1 pomieszczenie do nauki	szkoły podstawowe: MIN. 3, gimnazja: MIN. 5
31.	Szkoły średnie	1 pomieszczenie do nauki	MIN. 6
32.	Szkoły wyższe, obiekty dydaktyczne	10 studentów lub 1 pomieszczenie do nauki	MIN.4 lub MIN. 6
33.	Przedszkola, świetlice	1 oddział	MIN. 3
34.	Szpitala, kliniki	1 łóżko	MIN. 0,1
35.	Place składowe, duże hurtownie powyżej 2000 m ² pow. składowej, magazyny, sprzedaż towarów w ilościach masowych	1000 m ² pow. składowej	MIN. 1
36.	Zakłady przemysłowe, rzemiosło w dzielnicach: Śródmieście, Oliwa, Wrzeszcz	100 zatrudnionych na najliczniejszej zmianie	MIN. 20
37.	Zakłady przemysłowe, rzemiosło w dzielnicach: Południe. Port, Zachód	100 zatrudnionych na najliczniejszej zmianie	MIN. 15
38.	Rzemiosło usługowe	100 m ² pow. użytkowej	MIN. 1
39.	Warsztaty pojazdów mechanicznych	1 stan. naprawcze	MIN. 0,2
40.	Stacje bezobsługowe	–	0
41.	Stacje paliw bez sklepu	1 obiekt	MIN. 1
42.	Stacje paliw ze sklepem	1 obiekt	MIN. 2

43.	Myjnia samochodowa	1 stanowisko do mycia	0
44.	Małe obiekty sportu i rekreacji	100 m ² pow. użytkowej	MIN. 2
45.	Kryte pływalnie	100 m ² lustra wody	MIN. 4
46.	Kąpieliska	100 m ² plaży	MIN. 0,5 - kąpieliska w pasie nadmorskim zachodnim oraz kąpieliska strzeżone na pozostałym terenie; pozostałe kąpieliska:0
47.	Korty tenisowe (bez miejsc dla widzów)	1 kort	MIN.1
48.	Cmentarze	100 m ² pow. terenu	MIN. 0,01 ale nie mniej niż 10 ogółem
49.	Ogrody działkowe	10 działek	0
50.	Tereny urządzonych parków miejskich, ponadlokalnych	1 ha	MIN. 1

4. Stacje rowerowe

Przy głównych węzłach integracyjnych konieczna jest realizacja tzw. stacji rowerowych, czyli rowerowych parkingów strzeżonych usytuowanych w budynku. Powinny być one bezpośrednio dostępne z poziomu terenu (ewentualnie za pomocą pochylni), wyposażone w wypożyczalnię rowerów, punkty serwisowe, węzły sanitarne, ewentualnie punkty gastronomiczne. W obiektach tych powinny być zrealizowane miejsca postojowe, których docelowa liczba wynosić powinna:

- węzeł Czerwony Most – minimum 1000 miejsc,
- węzeł Śródmieście – minimum 1000 miejsc,
- węzeł Gdańsk Główny – minimum 750 miejsc,
- węzeł Wrzeszcz – minimum 500 miejsc,
- węzeł Oliwa – minimum 200 miejsc.

5. Inne ważne lokalizacje parkingów rowerowych służących integracji z systemem transportu zbiorowego.

Liczby miejsc postojowych dla rowerów przypisane poszczególnym lokalizacjom parkingów przy przystankach transportu zbiorowego mają wartości docelowe. Należy zakładać etapową realizację niezbędnej liczby miejsc, przy czym

konieczne jest by liczba miejsc zrealizowana już w pierwszym etapie powodowała u potencjalnych użytkowników pewność, że znajdą wolne miejsce do pozostawienia swojego roweru w każdej z wymienionych lokalizacji. Parkingi służące integracji z transportem zbiorowym powinny być zadaszzone i monitorowane. W przypadku stacji kolejowych, gdzie na perony prowadzi więcej niż jedno wejście i wejścia te są znacznie od siebie oddalone, np. prowadzą na z obu stron linii kolejowej, jak ma to miejsce w większości przystanków SKM parkingi powinny zlokalizowane przy każdym wejściu. Liczba miejsc postojowych podanych w opracowaniu może być rozdzielona na poszczególne parkingi w obrębie jednego przystanku, dotyczy to również opisanych wyżej stacji rowerowych.

Przystanki SKM :

- Gdańsk Lipce – minimum 50 miejsc,
- Gdańsk Orunia - minimum 200 miejsc,
- Gdańsk Stocznia – minimum 50 miejsc,
- Gdańsk Politechnika – minimum 200 miejsc,
- Gdańsk Zaspa – minimum 200 miejsc,
- Gdańsk Przymorze - minimum 200 miejsc,
- Gdańsk Żabianka – minimum 200 miejsc.

W przypadku reaktywacji linii SKM do Nowego Portu wskazane byłyby także lokalizacje parkingów rowerowych na stacjach Gdańsk - Kolonia (minimum 30 miejsc), Gdańsk - Zaspa Towarowa (minimum 30 miejsc), Gdańsk - Brzeźno (minimum 30 miejsc) i Gdańsk - Nowy Port (minimum 30 miejsc).

Przystanki PKM:

- Wrzeszcz – minimum 75 miejsc,
- Strzyża – minimum 75 miejsc,
- Brętowo – minimum 15 miejsc,
- Rakoczego – minimum 30 miejsc,
- Jasień – minimum 30 miejsc,
- Kielpinek – minimum 30 miejsc,
- Matarnia – minimum 60 miejsc,
- Port Lotniczy – minimum 60 miejsc,
- Barniewice – minimum 15 miejsc.

Linie tramwajowe obsługujące górny taras – ważne ze względu na pokonanie wysokości dolny – górny taras:

- Pętla Łódzka – minimum 200 miejsc,
- Pętla Jabłoniowa – minimum 200 miejsc,
- inne przystanki końcowe – minimum 100 miejsc,
- pozostałe przystanki – minimum 20 miejsc.

Linia tramwajowa do Nowego Portu:

- pętla Nowy Port - minimum 50 miejsc,
- pozostałe przystanki tej trasy - minimum 20 miejsc.

Linia tramwajowa na Stogi:

- pętla (Stogi –Pasanil) - minimum 20 miejsc.

Pozostałe linie tramwajowe na dolnym tarasie:

- pętla Oliwa – minimum 100 miejsc,
- pętla Kartuska – minimum 20 miejsc,
- pozostałe przystanki – minimum 6 miejsc.

6. Parkingi rowerowe związane z publicznymi obiektami kultury oraz z publicznymi obiektami dydaktycznymi

Wskazuje się konieczność realizacji następujących parkingów rowerowych związanych z publicznymi obiektami kultury oraz z publicznymi obiektami dydaktycznymi:

Tabela 2: parkingi rowerowe przy publicznych obiektach kultury

l.p.	nazwa obiektu	adres	organ prowadzący	liczba miejsc postojowych dla rowerów
1.	Centralne Muzeum Morskie Spichlerze	ul. Ołowianka 9-13	Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego	28
2.	Centralne Muzeum Morskie, Ośrodek Kultury Morskiej	ul. Bosmańska	Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego	16
3.	Centrum Sztuki Współczesnej Łaźnia	ul. Jaskółcza 1	powiat	10
4.	Centrum Sztuki Współczesnej Łaźnia 2 oraz Filia 41 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Strajku Dockerów 5	powiat	10
5.	Europejskie Centrum Solidarności (w budowie)	ul. Doki 1	gmina	76
6.	Filia 11 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Czerwony Dwór 21	gmina / marszałek	4
7.	Filia 13 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Igielnicka 5	gmina / marszałek	2
8.	Filia 16 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Dworska 27	gmina / marszałek	4
9.	Filia 18 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Manifestu Połanieckiego 32/34	gmina / marszałek	4

10.	Filia 19 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Dragana 26	gmina / marszałek	8
11.	Filia 2 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Opata J. Rybińskiego 9	gmina / marszałek	6
12.	Filia 22 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Piastowska 90E	gmina / marszałek	4
13.	Filia 25 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Św. Ducha 111/113	gmina / marszałek	4
14.	Filia 26 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Gospody 3b	gmina / marszałek	8
15.	Filia 28 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Targ Rakowy 5/6	gmina / marszałek	28
16.	Filia 43 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Angielska Grobla 8/10	gmina / marszałek	2
17.	Filia 50 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Paderewskiego 11	gmina / marszałek	6
18.	Filia 57 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Kryniczna 20	gmina / marszałek	4
19.	Filia 62 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Podkarpacka 1	gmina / marszałek	6
20.	Filia 63 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Stryjewskiego 29	gmina / marszałek	2
21.	Filia 7 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Lelewela 21/22	gmina / marszałek	4
22.	Filia 8 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Ks. B. Sychty 18	gmina / marszałek	2
23.	Filia 9 - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Jagiellońska 8	gmina / marszałek	6
24.	Filia Gdańska - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Mariacka 42	gmina / marszałek	2
25.	Filia Naukowa - Wojewódzka i Miejska Biblioteka Publiczna im. J.C. Korzeniowskiego	ul. Obrońców Wybrzeża 2	gmina / marszałek	10
26.	Gdański Archipelag Kultury - Plama	ul. Pilotów 11	gmina	8
27.	Gdański Archipelag Kultury - Projektornia	ul. Dworska 29a	gmina	8
28.	Gdański Archipelag Kultury - Scena Muzyczna	ul. Powstańców Warszawskich 25	gmina	6
29.	Gdański Archipelag Kultury - Winda	ul. Raclawicka 17	gmina	14

30.	Gdański Archipelag Kultury - Wyspa Skarbów, Izba Pamięci Wincentego Pola Wojewódzka i Filia 48 - Miejska Biblioteka Publiczna im. Josepha Korzeniowskiego	ul. Turystyczna 3	gmina	10
31.	Gdański Archipelag Kultury – Dworek Artura i siedziba zarządu	ul. Dworcowa 9	gmina	24
32.	Gdański Archipelag Kultury - Gama	ul. Starowiejska 16a	gmina	4
33.	Gdański Archipelag Kultury - Dom Sztuki	ul. Stryjewskiego 25	gmina	2
34.	Gdański Archipelag Kultury - Teatr Leśny	ul. Jaśkowa Dolina 45	gmina	20*
35.	Gdański Teatr Szekspirowski (w budowie)	ul. Podwałe Przedmiejskie	gmina	12
36.	Klub Żak	ul. Grunwaldzka 195/197	gmina	24
37.	Miejski Teatr Miniatura	ul. Grunwaldzka 16	gmina	8
38.	Muzeum Archeologiczne	ul. Mariacka 25/26	marszałek	12
39.	Muzeum Archeologiczne Centrum Edukacji Archeologicznej "Błękitny Lew"	ul. Chmielna 53	marszałek	10
40.	Muzeum Historyczne Miasta Gdańska - Dom Uphagena	ul. Długa 12	gmina	4
41.	Muzeum Historyczne Miasta Gdańska - Dwór Artusa	ul. Długa 47	gmina	10
42.	Muzeum Historyczne Miasta Gdańska - Muzeum Bursztynu	Zespół Przedbramia ulicy Długiej	gmina	6
43.	Muzeum Historyczne Miasta Gdańska – Muzeum Poczty Polskiej	ul. Obrońców Poczty Polskiej 1/2	gmina	2
44.	Muzeum Historyczne Miasta Gdańska – Twierdza Wisłoujście	ul Stara Twierdza 1	gmina	30*
45.	Muzeum Historyczne Miasta Gdańska - Westerplatte	ul. Mjr H. Sucharskiego	gmina	40*
46.	Muzeum Historyczne Miasta Gdańska Ratusz Głównego Miasta	ul. Długi Targ 43/44	gmina	8
47.	Muzeum II Wojny Światowej (w budowie)	ul. Stara Stocznia	gmina	40
48.	Muzeum Narodowe - Oddział Etnografii - Spichlerz Opacki	ul. Cystersów 19	marszałek	8
49.	Muzeum Narodowe – Oddział Sztuki Dawnej	ul. Toruńska 1	marszałek	8
50.	Muzeum Narodowe - Oddział Sztuki Nowoczesnej - Pałac Opatów	ul. Cystersów 18	marszałek	34
51.	Muzeum Narodowe – Oddział Zielona Brama	ul. Długi Targ 24	marszałek	16
52.	Muzeum Narodowe - Gdańska Galeria Fotografii	ul. Grobla I 3/5	marszałek	2

53.	Nadbałtyckie Centrum Kultury	ul. Korzenna 33/35	marszałek	14
54.	Państwowa Opera Bałtycka	Al. Zwycięstwa 15	marszałek	10
55.	Park Kulturowy Fortyfikacji Miejskich Twierdza Gdańsk / Hewelianum	ul. 3 Maja 9a	gmina	20
56.	Polska Filharmonia Bałtycka im. Fryderyka Chopina	ul. Ołowianka 1	marszałek	32
57.	Teatr Wybrzeże - Duża Scena	ul. Św.Ducha 2	marszałek	10
58.	Teatr Wybrzeże - Malarnia	ul. Teatralna	marszałek	4

* - oprócz stałego parkingu rowerowego o liczbie miejsc parkingowych wskazanej w tabeli należy – w miarę potrzeby – zapewnić dodatkowe parkingi tymczasowe o pojemności dostosowanej do charakteru imprezy i liczby widzów.

Tabela 3: parkingi rowerowe przy publicznych obiektach dydaktycznych, domach studenckich i internatach

l.p.	nazwa obiektu	adres	liczba miejsc postojowych dla rowerów
1.	Kampus Uniwersytetu Gdańskiego	ul. Wita Stwosza	7070*
2.	Kampus Politechniki Gdańskiej	ul. Narutowicza 11/12	8054*
3.	Gdański Uniwersytet Medyczny	ul. M. Skłodowskiej-Curie 3a	764
4.	Gdański Uniwersytet Medyczny, Oddział Stomatologiczny	ul. Orzeszkowej 18	110
5.	Gdański Uniwersytet Medyczny, Wydział Nauk o Zdrowiu z Oddziałem Pielęgniarstwa	ul. Tuwima 15	874
6.	Akademia Sztuk Pięknych	Targ Węglowy 6	200
7.	Akademia Muzyczna w Gdańsku	ul. Łąkowa 1/2	248
8.	Akademia Sztuk Pięknych, Wydział Rzeźby	plac Wałowy 15/16	38

* - konieczność realizacji co najmniej jednej **stacji rowerowej**, czyli parkingu rowerowego, strzeżonego i usytuowanego w budynku, dostępnego bezpośrednio z poziomu terenu (ewentualnie za pomocą pochylni), wyposażonego w wypożyczalnię rowerów, punkty serwisowe, węzły sanitarne i ewentualnie w punkty gastronomiczne.

Wskazana w powyższej tabeli postulowana liczba miejsc postojowych dla rowerów jest wielkością sumaryczną dla wszystkich wydziałów i jednostek wchodzących w skład „obiektu” wymienionego w kolumnie 2. Parkingi rowerowe powinny być lokalizowane przy poszczególnych budynkach pełniących funkcje dydaktyczne, a ich łączna pojemność powinna docelowo osiągnąć wartość określoną w tabeli.

7. Pozostałe lokalizacje ważniejszych parkingów rowerowych

- Targ Drzewny,
- Targ Węglowy,
- City Forum,
- UM Nowe Ogrody,
- Plac Zebrań Ludowych,
- Plac Solidarności,
- Targ Rybny,
- Ołowianka,
- plac przed Katedrą Oliwską,
- Plac Inwalidów Wojennych przy Parku Oliwskim,
- duże centra handlowe,
- Plac Komorowskiego,
- Stadion PGE Arena,
- plaża Jelitkowo, plaża Stogi,
- ZOO.