

PROTOKÓŁ ZE SPOTANIA INFORMACYJNEGO

Jaka „Rozbudowa ul. Wielkopolskiej w zakresie drogi rowerowej i chodnika na odcinku od ul. Łowickiej do al. Zwycięstwa w Gdyni”?

Miejsce: SP nr 11 ul. Wrocławska

Czas: 06.11.2024 r., g. 17:00-19:00

Protokół oraz zawarte w nim postulaty i uwagi są integralną częścią procesu konsultacyjnego realizowanego na podstawie Zarządzenia PMG nr 521/24/IX/U z dnia 22 października 2024 r

Barbara Marchwicka – Pełnomocnik Prezydenta ds. Przestrzeni Publicznych – otworzyła spotkanie, wyjaśniła cel, harmonogram i formy możliwego zaangażowania w konsultacje. Opisała planowany przebieg spotkania, przewidziany czas na zadawanie pytań obecnym na spotkaniu: projektantowi odpowiedzialnemu za przygotowaną dokumentację oraz wiceprezydentowi Gdyni. Zachęciła do zapoznania się z formularzem konsultacyjnym pozostawionym na każdym krześle, który jest jedną z form wyrażenia swojej opinii w przedmiocie.

Bartłomiej Austen – Wiceprezydent Gdyni – wyjaśnił potrzebę otwarcia rozmowy nt. rozwiązań przyjętych dla połączenia rowerowego między ul. Łowicką, a al. Zwycięstwa. Dodał, że od czerwca br. odbył w urzędzie miasta liczne rozmowy dotyczące prezentowanego rozwiązania i nie wie że nie ma co do niego jednoznacznego stanowiska. Podziękował zespołowi projektowemu za obecność i gotowość do odpowiedzi na pytania mieszkańców.

Krzysztof Linke – autor dokumentacji budowlano-wykonawczej w imieniu zespołu Poldukt Projekt – zaprezentował uwarunkowania i tło projektowe dla inwestycji pn. „Rozbudowa ul. Wielkopolskiej w zakresie drogi rowerowej i chodnika na odcinku od ul. Łowickiej do al. Zwycięstwa w Gdyni”. Projektowane połączenie rowerowe (o długości ok 1 km) przedstawił na tle sieci dróg rowerowych w Gdyni. Opisał linię czasu od 2019 r.: rozpoczynając o stworzenia wariantu wyjściowego, poprzez procedury uzyskania odstępstw w zakresie usytuowania inwestycji w rejonie terenu kolejowego, aż po uzyskaną w 2023 roku decyzję Zezwolenie na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID). Projektant podkreślił, że po rezygnacji z wariantu przewidującego budowę tunelu w nasypie kolejowym, opracowano około 35 wersji rozwiązań dla poszczególnych odcinków trasy. Następnie, przedstawił przekroje poszczególnych odcinków: ciągi pieszo-rowerowe, odcinki separowanej drogi dla rowerów jedno- i dwukierunkowe oraz obszary ruchu współdzielonego pieszych i rowerzystów. Na końcu zaprezentował wizualizację projektu.

Łukasz Piesiewicz – Radny Miasta – zapytał o czas niezbędny do wprowadzenia ewentualnych zmian w projekcie. Podczas prezentacji, Krzysztof Linke wspominał o możliwości wprowadzenia korekt w dokumentacji w zakresie tzw. zmian nieistotnych. Pytanie dotyczy sytuacji przystąpienia do projektowania od nowa, np. w innym przebiegu. Poprosił o wyjaśnienie, jak takie projektowanie wpływa na możliwość sfinalizowania wniosku o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. Wniosek o dofinansowanie jest aktualnie w opracowaniu w Urzędzie Miasta.

Krzysztof Linke wyjaśnił, że proces projektowy to w obecnej sytuacji najszybciej 3 lata. PKP/PLK pracuje nad projektem dla nowego przystanku SKM Wielkopolska [nazwa robocza], którego peron ma znaleźć się dokładnie na wysokości wiaduktu, pod którym zaprojektowany został ciąg pieszo-rowerowy. Kolejne

podejście do uzgodnień w tej lokalizacji, mogłoby zostać wstrzymane przez kolej do czasu zakończenia projektowania po ich stornie.

Bartłomiej Austen wyjaśnił, że inwestycja może być dofinansowana w ok 80% ze środków zewnętrznych. Omawiany projekt znajduje się w pakiecie różnych projektów, które stanowią wspólną aplikację o dofinansowanie z programu unijnego FEnIKS [Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat i Środowisko]. Jego utrzymanie w pakiecie zgłaszanym do współfinansowania jest istotne, gdyż jest jedynym projektem z prawomocną decyzją ZRiD, co daje Gdyni dodatkową punktację przy ocenie gotowości projektowej. Miasto stara się o łączne dofinansowanie rządu 100 mln. zł.

Przedstawiciel Zarządu Wspólnoty Mieszkaniowej przy ul. Wrocławskiej poprosił o odpowiedź na pytania:

1. Czego dotyczy wspomniane odstępstwo dla pasa ulicy Wielkopolskiej? Czy prowadzenie drogi rowerowej przed linią drzew oznacza zawężenie jezdni? [pytanie odniosło się do odcinka pomiędzy ul. Wrocławską, a Inżynierską]
2. W prezentacji zaprezentowano badania ruchu, z których wynika że 71% ruchu rowerowego jest po stronie sklepów. Z jego obserwacji wynika co innego.
3. Jak uwzględniono bezpieczeństwo pieszych wychodzących z lokali w parterach kamienic między pl. Górnośląskim a ul. Inżynierską, gdzie projekt zakłada budowę ciągu pieszo-rowerowego w ruchem rowerowym w górę?
4. W jaki sposób uzyskano 3 m szerokość ciągu pieszo-rowerowego pod wiaduktem, skoro obecnie są tam 2 m szerokości [do istniejącej bariery ochronnej]?

Mieszkaniec postulował o zaprojektowanie drogi dla rowerów po południowej stronie ulicy.

Krzysztof Linke odniósł się do pytań:

Ad 1. Ul. Wielkopolska ma pasy ruchu o szer. 3,0 m i takie w projekcie pozostały. Wymienione w prezentacji przekroje mieszczą się w istniejącej szerokości pomiędzy budynkami, a istniejącym krawężnikiem jezdni.

Ad 3. Uporządkowanie ruchu na wspomnianym odcinku polega na wydzieleniu od strony jezdni pasa ruchu dla rowerzystów jadących „w dół”, a od strony budynków opaski odsuniętej od wejść do budynku. Dodał, że szerokość pomiędzy budynkami oraz brak możliwości ingerowania w jezdnię ul. Wielkopolskiej spowodował, że nie na każdym odcinku możliwe było pełne odseparowanie ruchu rowerowego od pieszego.

Ad 4. Odstępstwo dotyczy szerokości pasów ruchu. Droga wojewódzka, jaką jest ul. Wielkopolska wymaga 3,5 m szerokości pasa ruchu. Pod wiaduktem są 4 pasy o szer. 3,0 m. Chcąc poszerzyć chodnik po północnej stronie i utworzyć ciąg pieszo-rowerowy należało te 4 pasy po 3,0 m przesunąć w całości w kierunku południowym. Nie są one zawężane w stosunku do stanu obecnego.

Mieszkanica Orłowa z ul. Wielkopolskiej zapytała o istniejące drzewa wzdłuż ulicy postulując ich zachowanie. Następnie poprosiła o wyjaśnienie jak rozumieć pisma, które dostały Wspólnoty Mieszkaniowe dotyczące konieczności podłączenia budynków do kanalizacji deszczowej na koszt własny mieszkańców. Odnosząc się do analiz ruchu przeprowadzonych przez projektanta, postulowała aby drogę rowerową prowadzić po stronie południowej – z mniejszym ruchem pieszym oraz mniejszą liczbą punktów kolizyjnych.

Krzysztof Linke wyjaśnił, że na odcinku między ul. Inżynierską i pl. Górnośląskim w projekcie uwzględniono istniejące drzewa, choć zgodnie z ich wiedzą są to drzewa chore. Na odcinku między ul.

Wrocławską, a pl. Górnośląskim planowane są nowe nasadzenia. Odnośnie kanalizacji deszczowej projektant poinformował o obowiązku zawiadomieniu właścicieli budynków sąsiadujących z inwestycją o możliwości przyłączenia się do kanalizacji deszczowej realizowanej w ramach inwestycji. Jeśli Wspólnota chce we własnym zakresie wykonać takie przyłącze, może wystąpić do Urzędu Miasta o warunki techniczne dla takiego przyłączenia. W nawiązaniu do wykonanych badań ruchu stwierdził, że z uwagi na większą liczbę generatorów ruchu po stronie północnej ul. Wielkopolskiej [tj. od strony pl. Górnośląskiego], jest tam większy ruch zarówno pieszych, jak rowerzystów. Tym samym, to właśnie po północnej stronie separacja użytkowników sprzyja poprawie bezpieczeństwa obu grup.

Jakub Furkal – kierownik w Zarządzie Dróg i Zieleni – w uzupełnieniu kwestii szpaleru drzew wyjaśnił, że na etapie prac projektowych rozważono wariant polegający na wycięciu szpaleru drzew i budowie dwukierunkowego pasa dla rowerów, analogicznie do odcinka Wrocławska-plac. Ostatecznie, na odcinku Inżynierska-plac wybrany został wariant z drzewami.

Agata Lewandowska – Radna Dzielnicy Wielki Kack – zwróciła uwagę na skalę wykluczenia rowerowego w omawianej przestrzeni. Podkreśliła, że jazda rowerem po chodniku jest łamaniem przepisów. Chcąc poruszać się zgodnie z prawem, wybiera drogę do centrum Gdyni przez boczne ulice: Łowicką i Halicką. W jej przekonaniu jedynym wykluczonym użytkownikiem przestrzeni publicznej na Orłowskim odcinku ul. Wielkopolskiej jest rowerzysta, dlatego postulowała o realizację inwestycji w zaproponowanym kształcie. Dodała, że wg. niej idealnym rozwiązaniem, nie powodującym antagonizmu pomiędzy pieszymi, a rowerzystami, byłoby wykorzystanie jednego pasa ruchu samochodów. Wyraziła żal, że taka propozycja nie mieści się w granicach dopuszczonej debaty publicznej.

Piotr Czajkowski – wiceprzewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Orłowo – wyraził stanowisko, że z przytoczonych argumentów wyciągane są błędne wnioski. Np.: ul. Wielkopolska nie spełnia standardów drogi wojewódzkiej. Jeśli więc używane są argumenty z zakresu bezpieczeństwa ruchu, to wprowadzanie drogi rowerowej na istniejący chodnik jest kumulowaniem zagrożeń, a nie ich rozwiązywaniem. Wyraził pogląd, że Gdynia nie wykorzystwała swojej szansy na współpracę z PKP przy przebudowach wiaduktów na trasie kolejowej, jak zrobiły to inne miasta. Zaprojektowane połączenie rowerowe uznał za zbędne i wynikające z pobudek ideologicznych. Pogląd swój uzasadnił tym, że ruch rowerowy z Karwin do Centrum może odbywać się wręcz z pominięciem Orłowa – przez ul. Raclawicką i Sieradzką lub Olkuską. Zwrócił uwagę na kluczową zaletę tego rozwiązania – korzystniejszą topografię. Rowerzysta wykorzystując naturalne ukształtowanie terenu [Małego Kacka] nie musi zjeżdżać do wiaduktu kolejowego [najniższego punktu], aby następnie ponownie wjeżdżać al. Zwycięstwa w górę, w stronę Centrum. Wymienione ulice znajdują się wyżej niż ulice w Orłowie. Podobnie, ruch rowerowy w kierunku Sopotu można zoptymalizować wykorzystując ul. Spokojną w kierunku ul. Bernadowskiej. Projektowanie drogi dla rowerów wzdłuż ul. Wielkopolskiej postuluje odłożyć na czas, kiedy rozwiązane zostaną pilniejsze wyzwania komunikacyjne omawianego rejonu: przebudowa wiaduktu kolejowego, zmiana lokalizacji przystanku autobusowego przy pl. Górnośląskim, który utrudnia wyjazd na Wielkopolską czy brak prawo i lewoskrętów m.in. w ul. Inżynierską.

Dawid Biernacik – Radny Miasta – poprosił o doprecyzowanie:

1. Czy bariery ochronne zrealizowane pod wiaduktem w ramach Budżetu Obywatelskiego zostaną usunięte?
2. Dlaczego projekt nie realizuje gdyńskich standardów równoważenia mobilności? Projekt proponuje liczne przecięcia ruchu rowerowego i pieszego pomiędzy ul. Wrocławską i Kościelną oraz nie zachowuje kolejności projektowania infrastruktury: pierwszy od strony jezdnii powinien być ruch rowerowy, a dopiero kolejny – pieszy. Nie jest to standard spełniony pomiędzy ul.

Akacją, a nasypem kolejowym, gdzie drogę rowerową zaprojektowano w odsunięciu od jezdni, a pieszych pozostawiono bezpośrednio przy krawędzi jezdni.

Postulował w pierwszej kolejności realizację tunelu pieszego w nasypie kolejowym, który nie tylko odseparuje pieszych od ruchu rowerowego, ale także ochroni ich przed hałasem pod wiaduktem.

Krzysztof Linke odniósł się do pytań:

1. Antyochlapywacze zostają w projekcie;
2. Jest możliwość likwidacji chodnika przy jezdni, odsunięcia drogi rowerowej i zlokalizowanie nowego chodnika między linią trakcji, a drogą dla rowerów. Jeśli projekt zostanie skierowany do realizacji, to taką zmianę można wprowadzić jako tzw. zmianę nieistotną.

Henryk Wisznowski – przewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Orłowo – przypomniał, że Rada Dzielnicy postulowała od 2017 r., jeśli droga dla rowerów musi powstać wzdłuż ul. Wielkopolskiej, aby projektować ją po południowej stronie jezdni. Poprosił projektanta o wyjaśnienie czemu zaprezentowany został wyłącznie wariant północny i co wykluczyło wariant południowy. Następnie, zwrócił uwagę na szersze uwarunkowania komunikacyjne tej części Orłowa: region intensywnie rozwija się w kierunku Chwaszczyna, tym samym ul. Wielkopolska staje się drogą dojazdową do Gdyni dla coraz większej liczby osób. Dlaczego pchany jest w nią cały ruch w formie tranzytu, teraz także rowerowy? Nie proponuje się alternatywnych połączeń.

Krzysztof Linke uargumentował wybór strony północnej:

- przypomniał analizę ruchu pieszego i rowerowego, która wskazuje większą liczbę użytkowników po stronie północnej. Oznacza to, że zagrożenia wynikające z mieszkania się rowerzystów i pieszych są większe po północnej stronie,
- przypomniał główne generatory ruchu: punkty handlowe, targowisko oraz stację rowerów MEVO. Wyjaśnił, że droga po południowej stronie nie rozwiązałaby dojazdu do tych punktów,
- pokazał zawężenie pasa drogowego przy ul. Wielkopolskiej 25, gdzie schody wejściowe do budynku uniemożliwiają zaprojektowanie separowanego ruchu rowerów i pieszych. Przebudowa wejścia do prywatnej kamienicy nie mieści się w zakresie projektu,
- pokazał rozłożystą, starą wierzbę rosnącą na dziedzińcu szkoły SP 11 i wyjaśnił, że prowadzenie drogi dla rowerów w jej sąsiedztwie wymagałoby zmniejszenia terenu szkolnego
- przypomniał, że ruch rowerów od Karwin odbywa się stroną północną. Po północnej stronie ma także kontynuację wzdłuż Drogi Różowej w kierunku ul. Sieradzkiej, a do al. Zwycięstwa – poprzez ul. Kościelną. Przejazd na stronę południową odbywa się dopiero na wysokości ul. Kościelnej, dla osób jadących w stronę Sopotu.

Wyjaśnił, że rolą i kompetencją Biura Planowania Przestrzennego Miasta Gdyni jest strategiczne planowanie układów komunikacyjnych pod kątem rozwoju miasta i urbanizacji jego otoczenia. Taka rozmowa jak najbardziej powinna się toczyć, ale w innym czasie i w innym składzie. Jego zadaniem było zaprojektowanie połączenia rowerowego w istniejącej, przedwojennym układzie urbanistycznym ulicy Wielkopolskiej.

Bartłomiej Austen zwrócił uwagę, że prowadzenie ruchu tranzytowego rowerów po stronie południowej będzie wymagało i tak zaprojektowania połączenia rowerowego w kierunku Centrum oraz do placu Górnośląskiego.

Ewa Czentorycka – Radna Dzielnicy Orłowo – wyraziła rozgoryczenie tym, że przez 5 lat projektowania wykonano kilkadziesiąt wersji projektu, a osobom najbardziej zainteresowanym, które mieszkają na terenie projektowanym pokazuje się jeden i zapędza w kozi róg braku alternatywy. Poparła postulaty wyrażone wcześniej przez Zarząd Rady Dzielnicy.

Mieszkaniec Orłowa z ul. Wielkopolskiej zauważył, że w stanie istniejącym zjazdy na posesje umożliwiają zaparkowanie samochodu przed bramą. Budowa drogi dla rowerów spowoduje, że samochód nie zmieści się pomiędzy bramą, a ścieżką. Dodatkowo, na trasie drogi rowerowej znajdują się: miejsca postojowe: przy ogrodnictwie oraz w zatoce postojowej na wysokości budynków 36-40. Ich likwidacja utrudni korzystanie z usług w ciągu ul. Wielkopolskiej. Mieszkaniec wspomniał także sytuacje potrąceń przez rowerzystów, którzy rozpędzeni jadą z góry.

Krzysztof Linke odniósł się do wątku potrąceń i prędkości rozwijanej przez rowerzystów jadących z kierunku Karwin. Wskazał projektowany przekrój trasy w miejscu wskazanym przez mieszkańca argumentując, że po realizacji projektu opisana sytuacja nie będzie mogła mieć miejsca. Piesi i rowerzyści będą mieli osobne pasy ruchu. W tej chwili wszyscy korzystają z chodnika.

Mieszkaniec Wielkiego Kacka zapytał o dojazd rowerowy do szkoły oraz poprosił o udostępnienie wszystkich 35 opracowanych wersji projektu, o których była mowa.

Krzysztof Linke zaprezentował wersję projektu uwzględniający przebudowę skrzyżowania Wrocławska-Wielkopolska z uwzględnieniem 4 przejść pieszych wraz z przejazdami rowerowymi na każdym wlocie skrzyżowania. Zakres ten został odrzucony ze względu na szacowany koszt przebudowy – ok 1 mln zł.

Mieszkanica Orłowa z ul. Wielkopolskiej wyjaśniła znaczenie wspomnianej zatoki z miejscami postojowymi zrealizowanej z funduszy Wspólnoty Mieszkaniowej: posesja, na której stoi kamienica nr 36 ma dostęp do działki wyłącznie od ul. Wielkopolskiej. Od podwórka, tj. ul. Głogowskiej, posesja jest niedostępna ze względu na zabudowę garażową sąsiadów. Mieszkańcy wspólnoty nie tylko nie mają możliwości transportu ciężkiego bagażu do domu, ale też np. miejsca na ustawienie kontenera. Przypomniała sytuację sprzed lat, w której straż pożarna odmówiła akcji gaszenia płonących garaży, ze względu na brak możliwości podjechania. Zwróciła też uwagę na obowiązek wspólnoty w zakresie oczyszczania chodnika przyległego do posesji, szczególnie na brak możliwości składowania usuniętego śniegu. Podsumowała mówiąc, że droga dla rowerów wprowadza dodatkowe utrudnienia nie tylko dla pieszych użytkowników, ale także dla funkcjonowania zwartej zabudowy kwartałowej.

Grzegorz Baczul – wiceprzewodniczący Zarządu Rady Dzielnicy Orłowo – wyraził zdziwienie, że projektowanie ruszyło pomimo prób ze strony Rady, aby rozpocząć konsultacje. Wspomniał, że jako właściciel warsztatu rowerowego robił ankiety wśród swoich klientów i nie odnotował poparcia dla wariantu północnego. Przytoczył także swoje rozmowy z kierownikami ZKM, którzy wskazują że pojazdy komunikacji miejskiej są szersze niż założone 3 m szerokości pasa ruchu.

Mieszkanica Orłowa z ul Kuripowskiej zapytała czy można poznać elementy składowe kosztorysu inwestycji. Zauważyła, że różne wersje projektu zostały odrzucane z uwagi na koszt. Czy możliwe jest udostępnienie tych informacji?

Krzysztof Linke wskazał, że przygotowano zestawienia kosztów w podziale na branże: drogową, kanalizację deszczową, trakcję trolejbusową, wodociąg itd. Łączna suma kosztów na rok 2021 wyniosła ok 5 mln. zł

Andrzej Górski – Rada Dzielnicy Orłowo – zaproponował realizację drogi rowerowej w ul. Sieradzkiej i powrót do wariantu wyjściowego z dodatkowym tunelem w nasypie.

Bartłomiej Austen uzupełnił, że kosztorys projektu wymaga aktualizacji, na dzień dzisiejszy zapewne o jakieś 30%. Pozyskanie 80% dofinansowania zewnętrznego na realizację inwestycji może doprowadzić do tego, że ostatecznie budowa drogi będzie kosztować gminę ok. 1 mln. zł. Wspomniał o rozmowach z PKP, które odbyły się przed spotkaniem i które nie wskazują ażeby tunel był możliwy do realizacji we wspomnianej kwocie 5 mln, a znacznie większej. Gmina nie ma środków na sfinansowanie tego tunelu.

Andrzej Górski – 80% dofinansowania zewnętrznego może objąć kosztorys poszerzony o koszt tunelu. Kwota dofinansowania będzie wtedy wyższa.

Mieszkaniec Dąbrowy postulował, aby docelowo droga rowerowa była po obu stronach ulicy Wielkopolskiej, jak ma to miejsce np. na Karwinach. Tym samym, był za realizacją posiadanego projektu, a w następnym kroku za oddaniem projektantom zadania rozwiązania kolizji po stronie południowej – schodów, wierzby itd. oraz doprojektowania strony południowej. Jako rowerzysta korzystający podczas jazdy rowerem z północnego chodnika uznał, że wydzielony pas dla rowerów, szczególnie do jazdy w dół, zwiększy bezpieczeństwo pieszych.

Mieszkaniec Orłowa z ul. Wierzbowej jako projektant uznał, że rozwiązania szczegółowe należy zostawić projektantom. Zwrócił uwagę, na brak rozwiązania zjazdu rowerowego w ul. Limbową. Postulował o pozostawienie istniejącego wiaduktu bez przebudowy, a wykonanie tunelu pieszego i rowerowego niezależnie, w odsunięciu w kierunku kościoła.

Krzysztof Linke – została przygotowana wersja ze zjazdem rowerowym w ul. Limbową. Rampa równoległa do nasypu sięgała jednak daleko w głąb ulicy, więc aby nie ingerować w ruch pojazdów została zaprojektowana w nasypie kolejowym. To z kolei wymuszało budowę murów oporowych i przekroczyło możliwości budżetowe. Rozwiązanie zjazdu w Limbową nie zostało włączone do projektu.

Mieszkaniec Śródmieścia wyraził poparcie dla projektu ze względu na zaproponowaną separację ruchu pieszych i rowerzystów. Zauważył, że jazda rowerem bocznymi ulicami jest możliwa w obecnym stanie, a jednak się nie dzieje i rowerzyści wybierają łamanie prawa jazdą po chodniku wzdłuż Wielkopolskiej. Podobnie, bezpieczeństwa od rowerzystów nie zapewni odcinkowe przetrzucenie ruchu na stronę południową. Stąd przychyła się do postulatu, aby myśleć o docelowej separacji ruchu rowerowego po obu stronach ulicy.

Łukasz Bosowski – wiceprezes Stowarzyszenia Rowerowa Gdynia – wyjaśnił, że stowarzyszenie pracowało nad rozwiązaniami dla ruchu rowerowego na Orłowskim odcinku ul. Wielkopolskiej od 12 lat. Zgodnie ze standardami, wzdłuż tej klasy drogi, droga dla rowerów powinna być po obu jej stronach. Pomimo licznych przeciwności stowarzyszenie wspierało pracę nad projektem. To, że w obecnej chwili przygotowany jest projekt po stronie północnej nie jest efektem braku wysłuchania postulatów Rady Dzielnicy, tylko efektem nie przyjęcia argumentacji o priorytecie dla strony południowej. Projekt w obecnym kształcie zapewnia zwiększenie komfortu także pieszym eliminując z chodnika wspomniane wcześniej urządzenia transportu osobistego (UTO). Wyraził postulat, aby wyrównać standardy, skorzystać z szansy na dofinansowanie i rozpocząć realizację projektu oraz dalsze prace projektowe nad brakującymi elementami infrastruktury pieszo-rowerowej Orłowa.

Mieszkaniec Orłowa z ul. Wielkopolska/pl. Górnośląski zgłosił postulat zwiększenia bezpieczeństwa osób wychodzących ze sklepów. Zauważył, że problemem nie jest sam fakt pojawienia się rowerzysty przy pierzei budynku, tylko jego prędkość. Zaprojektowane ciągi pieszo-rowerowe na odcinkach płaskich nie dają gwarancji, że rowerzysta jadący w stronę Karwin będzie zachowywał bezpieczną prędkość. Zgłosił postulat o udostępnienie wersji projektu przygotowanych przez projektantów po stronie południowej i poddanie go pod dyskusję w podobny sposób.

Krzysztof Linke przypomniał proponowane przekroje projektu wzdłuż pierzei handlowych wskazując, że na odcinku pomiędzy ul. Wrocławską i placem pieszy ze sklepu wychodzi na chodnik, a rowerzysta ma oddzielny pas ruchu. Na odcinku pomiędzy placem i ul. Inżynierską pieszy ze sklepu wychodzi na ciąg pieszo-rowerowy, z ruchem rowerowym wyłącznie pod górę.

Mieszkaniec Orłowa – Towarzystwo Przyjaciół Orłowa – wyraził nadzieję, że głosy środowiska orłowskiego zostaną wysłuchane, a Pani Prezydent rozpocznie poszukiwanie środków na realizację dodatkowych tuneli przez nasyp kolejowy.

Barbara Marchwicka zamknęła spotkanie i przypomniała, że do 21.11 jest czas, aby na spokojnie przyjrzeć się zaproponowanym przez projektanta rozwiązaniom. Formularz jest skonstruowany tak aby odnieść się do konkretnych rozwiązań projektu. Dostęp on-line: konsultujemy.gdynia.pl oraz formularzu do druku: BIP Gdyni -> zakładka Rady Dzielnic -> Konsultacje w dzielnicach

Sporządziła: Barbara Marchwicka