

## Załącznik nr 1.

### Protokół ze spotkania informacyjnego z mieszkańcami dzielnicy Gdańsk Orunia-Św. Wojciech-Lipce, 05.12.2017

Na spotkaniu oprócz przedstawicieli DRMG, Wydziału Programów Rozwojowych Urzędu Miejskiego w Gdańsku oraz Biura Projektowego BPBK SA pojawiło się ok. 150 osób zainteresowanych spośród mieszkańców dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce.

**Pan Marcin Dawidowski, Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych** powitał gości oraz przedstawił temat, cel i planowany przebieg spotkania. Zazaczył, że spotkanie dotyczy kroków przygotowawczych inwestycji, tj. pierwszych, wstępnych analiz i koncepcji rozwiązań dla przebudowy przejazdów i przejść kolejowych w dzielnicy Gdańsk Orunia-Św. Wojciech-Lipce, a kolejnym krokiem będzie pozyskanie funduszy na jej realizację. Prowadzący przypomniał również, że ostatecznym i najważniejszym celem inwestycji jest poprawa bezpieczeństwa w dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce i na linii kolejowej nr 9.

Następnie Pan Dawidowski oddał głos **Pani Ewie Zielińskiej, Dyrektor Dyrekcji Rozbudowy Miasta Gdańska**, tj. jednostki, która w imieniu miasta Gdańska zleciła przygotowanie analiz przebudowy przedmiotowych przejazdów kolejowych. Pani Zielińska zaprosiła do prezentacji **Adama Sawickiego z Biura Projektów Budownictwa Komunalnego**, tj. jednostki projektowej, która wykonała analizy wielokryterialnej istniejących przejść w dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce. Przypomniała również, że odpowiedzi na pytania mieszkańców, na które nie uda się udzielić odpowiedzi w trakcie spotkania, zostaną przekazane w terminie późniejszym pisemnie, za pośrednictwem rady dzielnicy.

Następnie projektanci BPBK: **Adam Sawicki i Anna Ciszewska** zaprezentowali wyniki przeprowadzonej analizy wielokryterialnej dotyczącej likwidacji przejazdów jednopoziomowych w dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce. Slajdy wykorzystane w prezentacji załączono do niniejszego raportu.

W pierwszej kolejności omówiono stan istniejący i uwarunkowania, w tym występowanie istniejących w otoczeniu dzielnicy linii kolejowych oraz leżących na nich przejść i przejazdów. Przeanalizowano informacje dotyczące obciążenia przejazdów. W analizie uwzględniono również lokalizacje jednostek ratunkowych funkcjonujących w pobliżu przejazdów. Pod uwagę wzięto także m.in. miejscowe plany zagospodarowania terenu, planowaną w przyszłości przez PKP PLK rozbudowę linii kolejowej nr 9 (ewentualna dobudowa dwóch torów), strefy ochrony ujęcia wód powierzchniowych, uzbrojenie podziemne, a także przebieg innych planowanych urządzeń infrastruktury jak np. planowana linia wysokiego napięcia w okolicy Obwodnicy Południowej Gdańska.

Następnie przedstawiono dwa warianty przebudowy proponowane przez projektantów na etapie koncepcji. Zakłada się realizację przedsięwzięcia w etapach zgodnie z tabelą poniżej:

Etap I	Etap II	
	Wariant 1	Wariant 2
<ul style="list-style-type: none"><li>– likwidacja przejazdów jednopoziomowych w ul. Równej, Sandomierskiej i Smętnej,</li><li>– budowa przejść podziemnych w ul.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– budowa wiaduktu kolejowego w okolicy ul. Bocznej,</li><li>– budowa wiaduktu kolejowego w okolicy ul. Niegowskie</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>– budowa wiaduktu kolejowego w okolicy ul. Ukośnej wraz z przebudową skrzyżowania Trakt Św. Wojciecha -</li></ul>

<p>Sandomierskiej i ul. Smętnej,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– budowa wiaduktu drogowego w ul. Podmiejskiej nad linią PKP 009 z podłączeniem Traktu Św. Wojciecha,</li> <li>– budowa wiaduktu kolejowego w ciągu ul. Równej,</li> <li>– pozostawienie przejazdu jednopoziomowego w ul. Niegowskiej.</li> </ul>	<p>j z włączeniem w ul. Żuławską,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– likwidacja przejazdu jednopoziomowego w ul. Niegowskiej,</li> <li>– budowa przejścia podziemnego w ul. Niegowskiej z dojściem na perony przystanku Gdańsk Lipce.</li> </ul>	<p>ul. Starogardzka,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– likwidacja przejazdu jednopoziomowego w ul. Niegowskiej,</li> <li>– budowa przejścia podziemnego w ul. Niegowskiej z dojściem na perony przystanku Gdańsk Lipce.</li> </ul>
---	--	---

Przedstawiono także przykładowy wstępny przekrój planowanego tunelu pod linią kolejową w pobliżu ulicy Równej, uwzględniający minimalizację różnic terenu, koniecznych do pokonania przez pieszego i możliwe skrócenie dojeżdż dla pieszych (chodnik znacznie wyniesiony ponad niweletę drogi), oraz w pobliżu ul. Niegowskiej.

Następnie omówiono i przedstawiono na rysunkach szczegóły rozwiązań dla etapu I w tym m.in. przykładowe możliwe rozwiązanie ulicy Nowej Podmiejskiej, z uwzględnieniem połączenia ww. ul. Traktem Św. Wojciecha. Zaproponowane rozwiązanie pozwoliłoby znacząco ograniczyć uciążliwy ruch pojazdów ciężarowych w okolicy ul. Smętnej i Dworcowej.

Zademonstrowano także przykłady zagranicznych realizacji zagospodarowania terenów wzdłuż murów oporowych oraz pod wiadukтами, z uwzględnieniem przeznaczenia na parkingi, obiekty usługowe i inne atrakcyjne przestrzenie użytkowe lub rekreacyjne dla mieszkańców.

Następnie projektanci BPBK przedstawili założenia koncepcji w zakresie etapu II przebudowy, w tym m.in. planowanych przejazdów w ok. ul. Równej, Bocznej, Niegowskiej i Ukośnej. W koncepcji zwrócono szczególną uwagę na to, by, o ile to możliwe, nie likwidować istniejących zjazdów na posesje.

Dodatkowo Pan Marcin Dawidowski przypomniał, że miasto jest świadome, obecnej niekorzystnej sytuacji na przejściach i przejazdach kolejowych w tym rejonie. Zapewnił, że urząd miejski jest zdeterminowany, by podjąć działania dla jej poprawienia. Podkreślił także, że w chwili obecnej na odcinku od Tczewa do Gdyni Chyloni linii nr 9 funkcjonują tylko trzy skrzyżowania w poziomie szyn, wszystkie trzy na terenie Oruni-Św. Wojciecha-Lipiec. Dodatkowo zwrócił uwagę na występowanie dwóch obszarów w dzielnicy, do których dostęp jest znacząco ograniczony z powodu przebiegających przez nie torów kolejowych:

- Obszar znajdujący się pomiędzy liniami kolejowymi: nr 9 (magistrala kolejowa z Warszawy do Gdyni), 226 (linia towarowa z Pruszcza Gdańskiego do Portu Północnego) i 721 (łączyca towarowa łącząca linie nr 9 nr 226). Dostęp do tego obszaru (roboczo nazwanego „Obszarem B”), jest możliwy wyłącznie przejazdem w ul. Niegowskiej, Smętnej lub Równej.

- Obszar A, ograniczony Bramą Niziną, Motławą, linią nr 9 i linią 226, gdzie dostęp jest możliwy przejazdem ul. Sandomierską, Bramą Niziną lub odległym objazdem przez jeden z mostów nad Motławą.

Dyrektor Wydziału Programów Rozwojowych wspomniał o planowanym przez miasto dojeździe do obszaru „A” od strony północnej poprzez wybudowanie objazdu Bramy Nizinnej. Poinformował także, że chociaż nie udało się uzyskać dofinansowania na realizację projektu ul. Nowej Podmiejskiej, prezydent miasta podjął decyzję o sfinansowaniu przygotowania dokumentacji projektowej dla tego zadania ze środków miasta. Przetarg dobiega końca i wkrótce zostanie podpisana umowa z wybranym projektantem. Tym samym obszar A uzyska bezpośredni, pełnowartościowy, bezkolizyjny dostęp do ul. Trakt Św. Wojciecha i centrum Gdańska dla wszystkich pojazdów, w tym dla ruchu ciężkiego.

W zakresie obszaru B Pan Dyrektor zwrócił uwagę, że wykonanie wiaduktu w rejonie ulicy Dworcowej byłoby niezwykle problematyczne, kosztowne i czasochłonne z uwagi na konieczne liczne wyburzenia i przebudowy.

Podkreślił także, że nie ma możliwości dofinansowania budowy ww. przejść i przejazdów bezkolizyjnych od PKP PLK, jeżeli nie zostaną zlikwidowane istniejące przeprawy kolizyjne. Jednak wszystkie likwidacje przejść i przejazdów będą realizowane wyłącznie wtedy, gdy gotowe będą alternatywne przejścia i przejazdy bezkolizyjne. Przypominał, że plany przebudowy są wciąż we wczesnej fazie, i już od początku miasto chce informować i umożliwiać mieszkańcom wypowiedzieć się w przedmiotowej sprawie, pozostając z nimi w stałym kontakcie z i prezentując im bieżące informacje m.in. za pośrednictwem Rady Dzielnicy.

Następnie pan Dyrektor zaprosił uczestników do zadawania pytań.

**Pytanie (głos z sali):**

Mieszkam na Niegowie. Chciałbym, żeby nam Państwo wytłumaczyli, jaki jest powód zamknięcia przejazdu w ul. Niegowskiej, które nie jest popierane ani przez mieszkańców Lipiec, ani przez mieszkańców Niegowa, ani przez mieszkańców całego obszaru końca ul. Żuławskiej, bo powoduje, że w najgorszym/najbardziej pesymistycznym wariantcie (wariant II), przejazd od ulicy Ukośnej z obszaru Niegowa i ul. Lipiec do Obwodnicy wydłuża się o ok. 3km, co dodatkowo powoduje bardzo duże obciążenie ulicy Lipce, która przejmie cały ruch z Niegowa na trakt Św. Wojciecha, czyli cały ruch pojazdów rolniczych, ruch ciężarówek, ruch samochodów dostawczych. Ruch całego tego ciężkiego transportu skupi się pod domami ludzi, którzy prawdopodobnie uczestniczą w tym spotkaniu. Układ drogowy jest do tego zupełnie nie przystosowany. Nie rozumiem, dlaczego nie może być wybudowany przejazd bezpośrednio w ulicy Niegowskiej lub ew. w stronę peronów Lipce, lub między peronami a Obwodnicą Południową lub za Obwodnicą Południową, żeby z jednej strony był dojazd od strony Pruszcza, od Obwodnicy Południowej, a z drugiej strony był dojazd na rejon od Oruni.

**Odpowiedź (Dyrektor Marcin Dawidowski):**

Jeszcze raz podkreślam: nie pytajmy po co jest likwidacja przejazdu kolizyjnego w poziomie, bo cały czas mówimy o tym, że jeżeli chcemy poprawić poziom bezpieczeństwa i nie chcemy stać na rogatkach to musimy zamienić przejazdy w poziomie szyn na przejazdy bezkolizyjne. Ale Pana pytanie techniczne jest bardzo istotne i zaraz biuro się odniesie do tego, czy można to zrobić inaczej.

(Adam Sawicki, BPBK SA):

Należy wziąć pod uwagę dwie rzeczy. Tak jak Państwo widzą, problemem w projektowaniu takich przejazdów jest utrzymanie odpowiedniej skrajni dla przejazdów. Np. w odcinku przy ul. Bocznej mamy taką sytuację - o czym nie powiedzieliśmy może w pośpiechu prezentacji – że to, co jest tutaj pokazane [na rysunku przekroju przez wiadukt nad ul. Boczna – slajd 11] zakłada niepełną skrajnię 3,5m. To oznacza, że mogą tedy przejechać tylko samochody osobowe i dostawcze, nie wszystkie.

Jeżeli poszlibyśmy w kierunku realizacji przejazdu umożliwiającego przejazd wszystkich pojazdów w tym pojazdów rolniczych - wymagana skrajnia min. 4,5m – tunel musiałby zejść jeszcze głębiej poniżej poziom terenu. Obecna sytuacja w ciągu ulicy Niegowskiej powoduje, że jeżeli mielibyśmy zachować pełne wymagane przepisami parametry, w tym maksymalne dopuszczalne pochylenie dla drogi wraz z chodnikiem, wynoszące 6%, wówczas konieczne byłoby wykonanie dojazdów o łącznej długości ok. 300m tj po 150m z każdej strony torów, tak żeby pokonać wymaganą różnicę poziomów. Szukaliśmy takich lokalizacji, które nie generują dużej ilości wyburzeń i nie powodują ograniczenia dostępu do posesji - jeżeli chcielibyśmy wykonać tunel przy ul. Niegowskiej, wówczas konieczne byłyby wyburzenia oraz odcięty zostałby dojazd do niektórych działek.

#### **Wtrącenie z Sali:**

Czy nie można by w takim razie przesunąć przejazdu/tunelu za perony?

#### **Odpowiedź (Adam Sawicki, BPBK SA):**

Analizowaliśmy możliwości z jednej i drugiej strony. Naszym zdaniem wyburzenia w tych lokalizacjach są zbyt duże. Zaproponowaliśmy więc dwie lokalizacje dla przekroczenia najbardziej wysuniętego najbardziej na południe. Nie ma rozwiązań idealnych. Pan, który zapewne mieszka bardziej po stronie południowej będzie miał dojazd trochę dłuższy, ale jeżeli zrobilibyśmy przejazd bardziej po stronie południowej, wówczas dłuższą drogę do pokonania będzie miał ktoś mieszkający bliżej centrum Gdańska np. na skrzyżowaniu na zakręcie do ul. Żuławskiej. Wybraliśmy naszym zdaniem rozwiązanie optymalne z punktu widzenia całej społeczności, biorąc pod uwagę ilości wyburzeń, lokalizację, która byłaby w stanie obsłużyć dojście do peronu Gdańsk-Lipce oraz możliwość obsługi przyległego terenu. Oczywiście – jak już Pan Dyrektor podkreślał – to nie jest koniec rozważań. Pana głos będzie zanotowany i wzięty pod uwagę przy dalszych rozważaniach. Być może ta lokalizacja, którą Pan wskazał okaże się najlepsza, ale z naszego punktu widzenia wskazane przez lokalizacje byłyby lepsze.

#### **Pytanie (Anna Pelplińczak):**

W uzupełnieniu do pytania pana Jacka, chciałabym zapytać, czy bierzecie Państwo pod uwagę jakąkolwiek modernizację, a przede wszystkim gruntowny remont ul. Lipce i Żuławskiej łącznie z infrastrukturą i mediami, które są pod ulicą.

#### **Odpowiedź (Dyrektor Marcin Dawidowski):**

Każdy z wariantów, które staramy się pokazać to potencjalne możliwości, a potem będziemy wybrane z nich projektować. Proszę zobaczyć, z zakresu przeprawy przez tory (to dokładnie środek mapy), żeby się przedostać na dwie strony trzeba wybudować wszystkie obiekty [przejścia podziemne dla pieszych, wiadukty i tunele drogowe] zaznaczone na mapie. Każda z tych przepraw będzie kosztowała konkretne pieniądze. Dziś jeszcze nie znamy tych wartości. Oczywiście będziemy się bardzo starali, żeby poprawić stan ulic w państwa dzielnicy, w różnych procesach – będą to miejscowe naprawy, większe naprawy, a być może w niektórych miejscach pełne przebudowy. Ale dzisiaj nikt Państwu nie może zadeklarować – bo byłoby to niepoważne – pełnej listy ulic, które będą na pewno w całości przebudowane. Nasze spojrzenie jest takie: po pierwsze przeprawy, po drugie, oczywiście, poprawa stanu istniejącego. Proszę zobaczyć, że to też się trochę dzieje, bo organizujemy po kolei w programach chodnikowych i różnych zarówno (analizując po kolei od Bramy Nizinnej, o której wspomniałem): dalsze fragmenty mostowej, wiemy w jakim stanie jest ul. Równa, państwa ulice, które pani wymienia. To też są ulice, które wymagają poprawek. W pełni się z tym zgadzamy. Natomiast na dzisiaj nie mogę pani obiecać - bo dzisiaj nie figuruje to w naszych planach – że każda z tych ulic na pewno będzie w pełni przebudowana.

**Pytanie (Anna Pelplińczak):**

Nie pod tym kątem pytam. Moje poprzednie pytanie było pytaniem pomocniczym. Moją intencją jest uzyskanie odpowiedzi – i prosiłabym o wskazanie odpowiedzi na piśmie – na pytanie z prośbą o wskazanie jakiegokolwiek drogi ewakuacyjnej z ul. Niegowskiej z Niegowa w momencie, kiedy nie będzie przejezdna ulica Lipce.

Ja nie pytam o łatanie dziur w drodze, bo proszę przejechać się na ul. Niegowską zobaczyć w jakim stanie jest ulica po modernizacji torów kolejowych, jak miasto zadbało o swoją własną infrastrukturę. W odpowiedzi nie zrobiło totalnie nic. Droga w tej chwili jest nieprzejezdna. Zobaczymy jeszcze jaki będzie stan po zimie. Miasto przysłało jakiś sprzęt do oczyszczenia poboczy, które nie istnieją, a żeby załatać dziury nic się nie robi. Ja pytam o drogę ewakuacyjną w momencie kiedy ulica Lipce będzie nieprzejezdna, a musimy założyć, że będzie, bo stan infrastruktury jest żaden. W tej chwili pozbawieni jesteśmy gazu, ponieważ pękła właśnie rura – duża magistrala. Ale w momencie, kiedy pójdzie tą ulicą (bądź inną ulicą o nawierzchni z płyt jumbo) cały ciężki sprzęt rolniczy, to odetniecie nas państwo od świata.

**Odpowiedź (Dyrektor Marcin Dawidowski):**

Żebyśmy się dobrze zrozumieli: Obecnie jesteśmy naprawdę na pierwszym, może drugim stopniu długiej drabiny zmierzającej do celu realizacji przedsięwzięcia. Jeśli chodzi o to, że na skutek danej inwestycji/któregoś z jej etapów, zmienimy przeprawę z jednej na drugą czyli np. z kolizyjnej na bezkolizyjną, i w wyniku tego ruch w jakimś stopniu przekieruje się na inne ulice i te ulice będą nieprzejezdne i będą zniszczone, a Państwo nie będziecie mieli możliwości wydostania się, to uwaga jest bardzo słuszna. Natomiast jedyne, co mogę na dzisiaj powiedzieć, to że gdy projektujemy inwestycje własne i przygotowujemy się do takiego rodzaju przedsięwzięć, to szykujemy się na dwa etapy: pierwszy – przed budową – czyli w jakim stanie jest infrastruktura zanim zaczniemy budować, a drugi w jakim stanie powinna ona być po budowie, jeśli np. na którymś z odcinków szczególnie nagle pojawi się większy ruch. Tak więc pani pytanie jest ważne, nie bagatelizujemy go. Natomiast na dzień dzisiejszy mogę tylko powiedzieć, że w ramach zmierzania do końca tj. do finału kiedy będą już projekty i środki na realizację, robi się analizę komunikacyjną dla takich właśnie rozwiązań. I zakładamy, że odbędzie się to razem z zarządcą drogi. My dzisiaj reprezentujemy wydział inwestycji, tj. pion, który buduje. A inny pion, który utrzymuje i dba o stan tych dróg, będzie współpracował z nami na tym ostatnim etapie. Ale dzisiaj zapisujemy pani wątpliwość i na ww. etapie będziemy na pewno pamiętali o tym, jak zadbać przy tym procesie inwestycyjnym o te ulice. Wygląda to tak, ponieważ gdybyśmy dzisiaj wymieniali długości ulic, ilości zadań oraz miesiąc i rok ich realizacji, to byłibyśmy niepoważni, ponieważ nie chcemy Państwu na tym etapie obiecywać bardzo precyzyjnych harmonogramów, bo jeszcze do dzisiaj ich nikt nie ułożył. Jeszcze dzisiaj nie wiemy, ile to będzie kosztować, robimy pierwsze kroki. Pytanie słuszne, zanotowane. Naszym celem na pewno nie jest spowodowanie takiej sytuacji, w której będzie przeprawa bezkolizyjna, ale państwa drogi w okolicy zostaną zniszczone, bo nie pomyślimy o zabezpieczeniu i poprawie istniejącej infrastruktury.

**Pytanie (pan Hebraj (?)):**

Czy w tych wszystkich wiaduktach, przeprawach uwzględniliście rezerwę terenową na tory SKM, które chcielibyśmy, żeby kierowały się w stronę Pruszcza Gd. Czy jest jakaś rezerwa pod te tory SKM? A jeżeli nie, to czy macie np. informacje ws. decyzji, którędy te tory SKM będą bieły?

**Odpowiedź (Adam Sawicki):**

Do tej pory, kiedy SKM realizowała przejazdy w kierunku Oruni, nie posiadała ona własnej infrastruktury. Np. przystanek Lipce, to nie jest przystanek SKM, lecz PKP PLK. Z tego co wiemy, były realizowane wstępne analizy odnośnie przebiegu linii SKM, który był dosyć kontrowersyjny. Nie będę w tej chwili o tym mówił, bo nie wiem, czy SKM to w tej chwili dalej realizuje. Były wcześniej prowadzone konsultacje - przedstawiciele SKM pojawiali się na spotkaniach roboczych i – z tego co wiem – oni nie przewidują budowy infrastruktury w kierunku Pruszcza Gd., bo – ewentualnie, jeżeli będzie finansowanie na przewozy SKM – chcą realizować je po torach PKP PLK. A PKP PLK zakłada (jeszcze nie ma żadnych terminów realizacji itd.) dobudowę dwóch torów po stronie zachodniej, co widać na slajdach (np. slajd 25), my tę rezerwę zachowujemy. Ta linia uzyska dużą przepustowość, którą – jeżeli SKM uzyska dofinansowanie, bo (nie wiem, z jakich powodów) teraz nie jeździ do Pruszcza Gd. – jeżeli będzie SKM chciało korzystać z tych torów, to na pewno PKP PLK korzystając ze swojej infrastruktury na to pozwoli.

(Dyrektor Marcin Dawidowski):

Tak jak powiedzieliśmy, każda z tych przepraw przez główną magistralę – czy to dla pieszych, czy dla pojazdów – już przewiduje miejsce na te dwa dodatkowe tory. Wszystkie koncepcje zakładają, że każdy budowany wiadukt, czy tunel będzie odpowiednio dłuższy. Tyle na dzisiaj wiemy.

**Pytanie** (Agnieszka Bartków, przewodnicząca rady dzielnicy Orunia-Św. Wojciech-Lipce):

Dziękuję biuru za przedstawienie wariantów, chociaż nie mieliśmy przyjemności spotkać się wcześniej – to jest nasze pierwsze spotkanie. Podsumowując i zadając dodatkowe pytanie, zważywszy na to, co widzieliśmy i co zostało zaproponowane jeśli chodzi o ul. Boczną, Ukośną i ul. Niegowską:

Niegowska jest blisko Lipiec, Boczna blisko Oruni, więc wydaje mi się, że kompromisem jest Ukośna, w pobliżu której jest też zlokalizowane pogotowie ratunkowe, z którego blisko 80% wyjazdów karettek jest notowane na obszar B, więc wydaje mi się, że to jest zasadne ze względu na to, że jest tam Starogardzka i mógłby być to dobry węzeł. Byłby to jednocześnie dobry kompromis pomiędzy Lipcami a Orunią. Podkreślmy, że na Oruni jest dużo mieszkańców i jest im troszeczkę dalej do ulicy Niegowskiej niż do wiaduktu kolejowego w ulicy Ukośnej. Ale i tak uważam, że to jest kompromis, który powinniśmy wypracować. I pytanie: Jeżeli jest projektowany teraz wiadukt w Nowej Podmiejskiej, gdzie państwo będziecie niedługo podpisywać umowę, czy możemy liczyć na konsultacje na wczesnym etapie? Nie na tym finalnym, kiedy już wiemy jak to wygląda. Bo chcielibyśmy zaproponować swoją wizję, swoje pomysły które mogłoby być wdrożone przy projektowaniu, a nie zobaczyć gotowy projekt.

**Odpowiedź** (Dyrektor Marcin Dawidowski):

Oczywiście. Jeśli można prosić slajd przedstawiający propozycję biura związany z Nową Podmiejską (slajd 15). To co państwo widzą w poprzek ekranu od jednego ronda przez drugie do trzeciego, to jest właśnie Nowa Podmiejska, a to , co widzimy pionowo w ekranie to jest dzisiejszy Trakt Św. Wojciecha. I obok magistrala kolejowa. To co my planujemy zlecić na etapie projektowania, to chcemy, aby ktoś, kto wygra ten przetarg – za kilka dni dowiemy się kto (jakie biuro) – zaprojektował tą przestrzeń w śladzie poziomym Nowej Podmiejskiej od Równej do Małomiejskiej (do tego ronda na samej górze). To będzie dokumentacja projektowa, która będzie też musiała zakładać etapy, ponieważ dla nas, w zależności od tego, jakie środki uda nam się zdobyć - wybaczenie państwo - najważniejsza będzie ta część nad torami, żeby się przeprawić na drugą stronę, czyli od Równej – bo inaczej nie da się zjechać z estakady - do połączenia z Traktem Św. Wojciecha.

Gdyby nam się udało zdobyć finansowanie na dalszą część, to oczywiście zrealizujemy więcej. Natomiast proszę zobaczyć, ile na tej mapie jest wymaganej przebudowy infrastruktury, żeby w ogóle przejechać przez tory. Projektowanie potrwa co najmniej 2 lata, ale to co wyjdzie z tego projektowania, to już będą bardzo szczegółowe dokumenty, na podstawie których się już buduje. Nawiązując do tego, o czym mówiła pani przewodnicząca: jak najbardziej w trakcie kiedy będzie już powstawało to rozwiązanie, to zrobimy rady projektu i będziemy ustalali szczegóły. Te rady nie odbywają się jak na budowie co tydzień, tylko rzadziej. Będziemy ustalali taki moment, w którym będziemy Radę Dzielnicy mogli zapoznać i jeśli Rada Dzielnicy uzna, że potrzebujemy przyjąć pojawić się z projektem, żeby pokazać na jakim jesteśmy etapie to też to zrobimy. I przy końcu prac projektowych również się skontaktujemy. W tym temacie nie ma żadnych tajemnic. To jest przeprawa, która też jest w planie miejscowym zapewniona jako rezerwa terenu, więc bardziej na północ czy na południe nie przesuniemy się z tym przejściem przez tory jedynie co będzie projektowane na pewno szczegółowo, to w jaki sposób powiązać się z tym układem drogowym, który jest dzisiaj.

**Pytanie (z Sali):**

Ja mam pytanie odnośnie przejść dla pieszych. Kto projektuje te przejścia dla pieszych pod torami? I czy te, które mają być budowane w przyszłości będą tego typu, co do tej pory powstały? Bo do tej pory te, które powstały, to są straszne. Ja nie wiem, czy państwo kiedykolwiek z nich korzystali. To radzę przejść w nocy, to może jak ktoś dostanie w odpowiednia część ciała, to może rozum się wróci. Bo ludzie z tego nie korzystają. Czy ktoś się pytał mieszkańców, czy wyrażają zgodę na budowę takich horrorów?

**Odpowiedź (Dyrektor Marcin Dawidowski):**

Przepraszam, nie chcę tak zabrzmieć jak „to nie ja”, ale projektowało i realizowało te obiekty PKP w ramach prac na głównej magistrali. Dzisiaj nikt tego (przejść podziemnych w ramach przedmiotowej inwestycji) jeszcze nie projektuje. Oczywiście zapisujemy sobie pani uwagę, to jest bardzo ważne, natomiast uspokajam, nikt tego jeszcze nie projektuje i nie zakładamy wiernej kopii tego, co zostało już zrealizowane. Ale to jest element naszej układanki, o której mówiliśmy.

**Pytanie (z Sali):**

Ale jaki mamy wpływ na to, jakie będą przejścia? Bo wygląda na to, że żadnego nie mamy. Już przetargi są ogłoszone.

**Odpowiedź (Dyrektor Marcin Dawidowski):**

To bardzo ważne pytanie. Te wszystkie przetargi, o których ja ciągle mówię, to jest przetarg na dokumentację projektową wiaduktu w Nowej Podmiejskiej. Tam na razie realizujemy jeden z elementów układanki, którą projektować chcemy przez dwa najbliższe lata. Więc uspokajam, że nic nie zrobiliśmy jeszcze za plecami, po cichu, jeszcze w ogóle nie uruchomiliśmy projektowania tych tuneli dla pieszych.

(Adam Sawicki):

Tak jak to było tutaj wielokrotnie powiedziane, my przedstawiliśmy analizę lokalizacji i tego, co ewentualnie może być dalej rozważane przez miasto. I to dotyczy wspomnianej analizy. To jest spotkanie, które informuje Państwa o tym, jakie są wyniki tych analiz. Podkreśliliśmy, że w pierwszym etapie, naszym zdaniem, (to jest pod rozważę miasta, które będzie uwzględniać w swojej decyzji wspomnianą analizę) niezbędne jest wykonanie przejść dla pieszych w pierwszym etapie w ulicy

Sandomierskiej i w ulicy Smętnej. Chcieliśmy trochę skrócić tą prezentację po to, aby było więcej czasu na zadawanie pytań, ale też skrótowo pokazaliśmy 2 slajdy dotyczące wiaduktu w ulicy Podmiejskiej. Generalnie chodzi o to, żeby ta infrastruktura była przyjazna użytkownikom. Rzeczywiście te przejścia w stanie istniejącym są okropne. One funkcjonują ale rzeczywiście przyjazne użytkownikowi nie są i nie sędzę, żeby ktokolwiek z miasta chciał z nich korzystać. Ale rzeczywiście należy wziąć pod uwagę, że były realizowane w ramach przebudowy linii kolejowej, na co miasto nie do końca ma wpływ, jeżeli chodzi o kwestie formalne.

Wracając do tego, co chciałem powiedzieć, to jest ten pierwszy etap jeśli chodzi o projekt budowlany lub koncepcję, to pamiętajcie państwo, że na przykład dla wiaduktu w ulicy Podmiejskiej będzie na pewno uzyskiwana decyzja środowiskowa – będzie udział społeczeństwa na etapie decyzji środowiskowej. Tam będzie można złożyć swoje kolejne zastrzeżenia. Myślę że miasto też tutaj ustami Pana Dyrektora Dawidowskiego zadeklarowało, że będą też wcześniejsze możliwości konsultacji w ramach projektu. Ale od strony formalnej na etapie decyzji środowiskowej macie państwo możliwość wnosić swoje uwagi, a także na etapie wydawania pozwolenia na budowę. Tak więc są jeszcze co najmniej 2 formalne etapy, na których te uwagi mogą być przez państwa składane. Będą też bardziej szczegółowe spotkania pokazujące szczegóły rozwiązania tych przejść dla pieszych. Wydaje mi się, że wytyczne, które znamy z miasta, jako projektanci, są takie, żeby te obiekty przejść dla pieszych były jak najbardziej przyjazne, z przyjaznymi dojazdami, szerokimi, tak, żeby to nie wchodziło się do tego wąskiego tunelu, tam gdzie rzeczywiście nie wiadomo, gdzie się skierować, a także zachęcające do korzystania z nich. Bo nikomu nie zależy na tym, żeby było przejście dla pieszych, a - tak jak to jest w tej chwili - ludzie i tak chodzą przez nasyp. Jako projektanci przeszliśmy całą tę trasę i w wielu miejscach są tam po prostu przejścia przez nasyp. Mimo tego, że tych przejść dla pieszych jest sporo. Tylko, że one nie zachęcają do tego, żeby nimi przechodzić.

(Dyrektor Marcin Dawidowski):

W pełni się zgadzamy. Bezpieczeństwo – tamtych tuneli nie budowało miasto. Te będzie budowało miasto i będzie miało pełny wpływ na to jak one będą wyglądać i będziemy je z państwem konsultować. Na razie nikt ich jeszcze nie projektuje, więc proszę się nie obawiać, że powstało tutaj coś niezgodnie z Państwa oczekiwaniami.

**Pytanie** (Agata Borowska):

Dobry wieczór. Ja mam do pana pytanie. Czy pan jak projektował, robił tą symulację, czy pan był na wszystkich ulicach – na ulicy Żuławskiej, Zawiejskiej, ulica Lipce, Niegowskiej?

**Odpowiedź** (Adam Sawicki):

Tak oczywiście, nie mamy przy sobie zdjęć z wizyty, ale byliśmy.

(Agata Borowska):

Jeżeli Wy zrobicie na Ukośnej przejazd pod torami dla samochodów, to ja rozumiem, że ulica Zawiejska od Ukośnej w stronę Niegowskiej będzie ślepą? Jeżeli pan był wszędzie, to proszę pojechać na Żuławską pod numer 90 albo na Zawiejską numer 99 i zobaczyć że tam się mieści tylko jeden samochód. I teraz jeżeli tam z tego zakładu przetwórstwa ruszą pracownicy, to my, którzy tam mieszkamy jesteśmy uziemieni. Ani się człowiek do ruchu nie włączy ani nic. Tam karetka nawet nie dojedzie.

**Odpowiedź** (Adam Sawicki):

Jeszcze raz powiem jak wygląda sprawa z ul. Ukośną/Zawiejską. (slajd 32) Wyjeżdżamy z Traktu Św. Wojciecha w dół, przejeżdżamy pod linią kolejową, stąd mamy łącznik w kierunku ulicy Zawiejskiej (w kierunku północnym), a kawałek dalej włączamy się w ulicę Żuławską, przez którą jadąc w stronę Lipiec możemy dostać się na południowy odcinek ul. Zawiejskiej.

(Agata Borowska):

Tak, ja rozumiem, ale to będzie objazd.

(Adam Sawicki):

Trzeba przejechać troszeczkę dalej.

(Agata Borowska):

Wszystkim nam „troszeczkę” dalej.

(Adam Sawicki):

Jeśli chodzi o to, to spójrzmy na to, że w tej chwili w ul. Ukośnej przejazdu nie ma, jest tylko przejście dla pieszych, obok tego jest wyjeżdżony gruntowy plac i zjazd na ulicę Zawiejską. Teren tam, to nie jest żadna droga. To jest rzeczywiście działka drogowa, ale to jest w tej chwili tylko utwardzona, gruntowa jezdnia. Wg projektu wyjeżdżamy tutaj sobie wygodnie pod wiaduktem kolejowym do Traktu Św. Wojciecha i mamy o wiele bliżej niż jechać do ulicy Niegowskiej, czy - już bardzo ekstremalnie patrząc - do ulicy Smętnej i tam stać na pięćdziesięcio-procentowym zamknięciu przejazdu.

(Agata Borowska):

Na ulicy Żuławskiej zakręt 90 stopni i z ulicy Żuławskiej zjazd w ulicę Lipce też zakręt 90 stopni. I jak teraz te wszystkie samochody, całe Niegowo, ciężarówki, sprzęt rolniczy na tych zakrętach będzie się „wyrabiał”? Jak TIR-y, które tam jeżdżą.

(Dyrektor Marcin Dawidowski):

To co państwo dzisiaj widzicie, to jest pewien element analizy, który mówi o tym, że żeby się przeprowadzić istnieje taka propozycja. Ale jak będziemy projektować to rozwiązanie, to może się okazać, że któryś z tych elementów dzisiaj nie z zaznaczonych do przebudowy (łuki, zjazdy, zakręty) są do poszerzenia, bo się okaże, że państwo macie rację, że się tam coś nie zmieści, bo trzeba będzie gdzieś dorobić „nawrotkę” – to wszystko wyjdzie na etapie szczegółowego projektu. To musi wyjść, bo potem będzie to zatwierdzane, ktoś się będzie musiał pod tym podpisać potwierdzając, że zapewniona jest obsługa komunikacyjna.

**Pytanie** (z sali):

Mam pytanie do biura projektowego. Czy bierzecie też pod uwagę - jeżeli powstanie wiadukt kolejowy na ul. Ukośnej - wybudowanie jakiejś „obwodnicy”, która połączy się z ul. Równą, żeby odciążyć ulicę Żuławską. Chcąc nie chcąc dwa TIR-y na Żuławskiej się nie miną.

**Odpowiedź** (Adam Sawicki):

My to akurat pominęliśmy w prezentacji, ale zakładane jest, że wszelkie ruchy ciężarówek itd. Zostaną przeniesione na ulicę Nową Podmiejską. Zakłada się, że gros przejazdów tego transportu ciężkiego będzie realizowane jednak przez wygodny dla ruchu ciężarowego przejazd przez ulicę Podmiejską. Wracając do pana pytania rzeczywiście to był bardzo duży problem dla nas jeśli chodzi o

projektowanie. Nie ma dobrej drogi w tym rejonie, bo ulica Żuławska, która jest takim naturalnym ciągiem, który wszystko zbiera ma między 5,5 a 6,2m szerokości w przekroju, a zaraz obok są chodniki, a za chodnikami zaraz budynki. My mieliśmy przeanalizować jedynie lokalizację, a dalsza analiza może wykazać co należy poprawić w samej infrastrukturze, która istnieje. Ale wzięliśmy pod uwagę jedną rzecz: że dzisiaj najlepszą ulicą, która istnieje na tym terenie jest, mimo wszystko, ulica Żuławska. Ona jest w układzie południkowym i ona spina wszystkie inne. Każde inne połączenie jak np. przez ulicę Smoleńską, która jest jeszcze węższa – jest jeszcze bliżej zabudowy. Daliśmy też do rozważenia przez miasto taką propozycję, którą my nazywamy etapem III. Jeżeli mieli państwo możliwość skorzystać z materiałów udostępnionych na stronie internetowej, to tam to lepiej widać, ale to też jest tylko nasza propozycja, która jest bardzo przyszłościowa: ewentualność poprowadzenia ulicy równoległej do ulicy Żuławskiej włączającej się w ulicę Równą, ale ona też wiąże się z innymi niedogodnościami. Ale to jest kwestia odrębnych rozważań. My tylko pokazaliśmy, że coś takiego jest możliwe.

**Pytanie** (z sali):

Dlaczego nie można wprowadzić trzeciego wariantu: nie robić nic na Niegowskiej.

**Odpowiedź** (Dyrektor Marcin Dawidowski):

Kto z państwa nie zdążył zadać pytania to zapraszamy później do nas, zapiszemy je, żeby żadne z nich nie zostało bez odpowiedzi.

Dlaczego nie możemy w żadnym z wariantów pozostawić istniejącego przejazdu na Niegowskiej. Otóż w takim przypadku może się okazać, że nie znajdziemy argumentów na finansowanie pozostałych obiektów, gdyż nie osiągniemy poprawy parametrów bezpieczeństwa w okolicy i na magistrali pozostanie przejazd w poziomie szyn. Dlatego państwu pokazujemy co zamiast tego przejazdu. Nie mówimy: „zlikwidować i zapomnieć o Niegowskiej”, tylko mówimy, co w zamian niej.

**Pytanie** (z sali):

Jestem mieszkańcem gdańskich Lipiec i mnie również interesuje przejazd na ul. Niegowskiej. Czy można prosić o pokazanie slajdu z ulicą Niegowską (przejazdem na Niegowskiej)?

(pokazano slajd 23)

Oczywiście również jestem za tym, żeby go nie przerabiać. A interesuje mnie to dlatego, że mieszkam tuż przy samym dworcu Gdańsk Lipce. Według pana przejście dla pieszych będzie tak stworzone, żeby było również dojście na perony, prawda? A według waszych analiz dojazd do tych posesji, które się znajdują na ulicy Zawiejskiej prowadzi od ulicy Lipieckiej. Tak też w rzeczywistości nie jest. Ja budując dom starałem się zrobić właśnie ten dojazd od ulicy Lipieckiej i napotkałem duże bariery i wjazd do tamtych posesji odbywa się ulicą Zawiejską. Jeśli wy zbudujecie przejście dla pieszych tam na tym przejeździe, to co z tym dojazdem na ulicę Zawiejską. Kto mi teraz sfinansuje zjazd od zupełnie drugiej strony?

**Odpowiedź** (Adam Sawicki):

Czy mieszka Pan od strony Traktu Św. Wojciecha, czy od drugiej strony torów? Od strony przeciwnej. Tutaj jest ulica Zawiejska. Dojazd odbywa się przez ulicę Niegowską.

(z sali): - W tej chwili dojeżdżam od ulicy Niegowskiej, za torami skręcam w prawo w Zawiejską i po lewej stronie jest moja posesja.

(Adam Sawicki):

To teraz, jeżeli zrealizowany zostanie wariant II, to dojazd z Traktu Św. Wojciecha będzie się odbywać przez nowy wiadukt do ulicy Żuławskiej, następnie ulicą Lipce do ulicy Zawiejskiej.

**Pytanie (z sali):**

Ja mam prośbę do szanownych projektantów i tutaj zebranych. Trzeba pogodzić trzy sprawy, tj.: ruch pieszych, ruch ciężkich samochodów oraz ruch pojazdów osobowych i dostawczych. W związku z tym zachodzi taka okoliczność, że aby rozwiązać problem ruchu pieszych – tego najbardziej denerwującego dla ludzi – trzeba by zrobić tylko sześć wind i przejazdy windą do góry na dół i wtedy jest bezpiecznie. Te windy mogą być przezroczyste – są takie rozwiązania i to nie jest drogie. I w związku z tym rozwiązujemy jeden problem poprzez ruch wiaduktem dla pieszych przy obsłudze dwóch wind dla jednej kładki.

Druga sprawa to ruch samochodów osobowych i dostawczych. Koniecznie jest on potrzebny w okolicach szkoły „meliorantki” czy też Zespołu Szkół Przemysłu Spożywczego i Chemicznego, w obrębie TBS-u. Trzeba zbudować tunel podziemny na samochody dostawcze i osobowe i to rozwiąże sprawę dla mieszkańców. A trzeci jest ruch towarowy który tutaj jest zaprojektowany dosyć dobrze.

**Odpowiedź (Adam Sawicki):**

Jeżeli chodzi o możliwość wykonywania kładek górą nad linią kolejową, to oczywiście istnieje taka możliwość. Istnieje też możliwość obsługi windami. Problem zawsze polega na tym, co zrobić, gdy taka winda się zepsuje. A niestety awarie sprzętu są dosyć częste i to też jest problem. Dlatego im więcej mamy możliwości bezobsługowego przekraczania przeszkód, np. przez wykonanie zejść pochylniami o dosyć łagodnym spadku, tym te przejścia są bardziej atrakcyjne dla pieszych. W tej chwili przejście kładką która jest obsługiwana windami dla pieszych nie jest atrakcyjna i chcemy uniknąć sytuacji, kiedy będzie istniało przejście – np. kładka górą – i nie będzie nikt z niej korzystał bo będzie wolał przebiec przez tory. Stąd – chociaż nie było to może tak wyraźnie zaznaczone, ale mówiliśmy już o tym wcześniej – ten nacisk na to aby przejścia były jak najbardziej dostępne. Ale rozumiem, że pana zdanie jest takie i nie będę tego kwestionował. Druga sprawa, jeżeli chodzi o ten wiadukt: proszę zauważyć, że w II wariantcie I, niedaleko tej lokalizacji którą pan wskazał, proponujemy właśnie wiadukt kolejowy z przejściem również dla pieszych. I przewagą tego rozwiązania nad tym, które pan proponował – bo analizowaliśmy również budowę wiaduktu we wskazanej przez pana okolicy – jest to, że wówczas istniałoby włączenie w ulicę Smoleńską. I tak naprawdę nawet dla samochodów osobowych ruch po tej ulicy sprawia dużą trudność, bo jest ona bardzo wąska i posiada ciasne łuki o małych promieniach. My włączyliśmy się w ul. Lipce poprzez Żuławską która na tym terenie zapewnia lepsze warunki obsługi.

**Odpowiedź (Dyrektor Marcin Dawidowski):**

Szanowni państwo, dziękujemy bardzo. Tych z państwa, którzy jeszcze nie zadali pytania, zapraszam do przodu – spiszemy te pytania i będziemy w kontakcie poprzez radę dzielnic. Dziękuję bardzo