

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1.	Temat konsultacji	„Przebudowa ulicy Wiejskiej” w ramach zadania pn. „Opracowanie dokumentacji technicznej dla przebudowy ulicy Wiejskiej”
2.	Imię i nazwisko inicjatora (jeżeli dotyczy)	—
3.	Wydział/jednostka/podmiot zewnętrzny wraz z danymi kontaktowymi	Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, ul. Przemysłowa 73, 76-200 Słupsk, tel. 59 841 00 91, fax. 59 848 37 35; e-mail: sekretariat@zimslupsk.pl
4.	Termin	od 18 stycznia 2021 r. do 08 lutego 2021 r.
5.	Przedmiot	Celem konsultacji było poznanie opinii oraz zebranie uwag i propozycji mieszkank i mieszkańców Słupska do opracowanego projektu zagospodarowania terenu dot. <i>przebudowy ulicy Wiejskiej</i>
8.	Metody	Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone formach: – udostępnienia dokumentów w formie elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, (http://bip.um.slupsk.pl/), ZIM (http://zimslupsk.pl/) i na stronie www.slupsk.pl . – możliwości zgłaszania uwag telefonicznie pod nr telefonu: 59 848-37-34, – dyżurów konsultacyjnych, które odbyły się w 20 i 27 stycznia 2021 w godzinach 14:00-19:00, możliwości zgłaszania uwag na formularzu konsultacyjnym przesłanym w formie elektronicznej na adres sekretariat@zimslupsk.pl .
9.	Akcja informacyjna	Akcja informacyjna została przeprowadzona w formach: – udostępnienia informacji wraz z dokumentami w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, – udostępnienia informacji na stronie www.slupsk.pl , – udostępnienia informacji wraz z dokumentami na stronie ZIM, https://zimslupsk.pl/przebudowa-ulicy-wiejskiej.html – zamieszczenie informacji w prasie lokalnej – „Głos Pomorza”, – zamieszczenie informacji wraz z możliwością przekazania uwag na platformie KONSULTACJE SPOŁECZNE https://slupsk.konsultacjejst.pl/ wysłania informacji e-mail do Biura Rady Miejskiej w Słupsku.
10.	Planowane dalsze działania związane z konsultowanym tematem	Po wykonaniu pełnej dokumentacji budowlano - wykonawczej, uzyskaniu niezbędnych decyzji i zezwoleń realizacja projektu planowana jest na lata 2022-2023.
11.	Liczba osób biorących udział w konsultacjach (liczba osób, które złożyły uwagi na formularzach oraz biorących	1. Radni Rady Miejskiej w Słupsku – 0 2. Mieszkańcy – 7 osób 3. Przedstawiciele organizacji pozarządowych – 1 4. Przedstawiciele mediów – 0

udział
w spotkaniu)

5. Inni – 3 osoby (1 UM i 2 ZIM)

6. Uwagi (liczba formularzy) - 9

UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI

Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem (od zgłaszającego uwagę)	Odpowiedź na uwagę
Anna Kowalczyk – Miejski Inżynier Ruchu	Projektant prowadzi jezdnię po jej starym przebiegu (dla kierunku ruchu do ul. Nad Śluzami). W trakcie przebudowy zasadnym wydaje się ujednoczenie szerokości tej jezdni oraz nieznaczne zawężenie pasów ruchu co pozwoli na zwiększenie szerokości chodnika po stronie zachodniej.	Szerokość przedmiotowej jezdni wynosi od 8,4m do 8,0m, natomiast sumaryczna szerokość dwóch pasów ruchu za skrzyżowaniem z ul. Nad Śluzami wynosi 7m, dlatego brak jest zasadności dla utrzymania tak szerokiej jezdni. Pozyskaną w ten sposób przestrzeń można przeznaczyć na poszerzenie chodnika, którego szerokość na wysokości zatoki autobusowej wynosi zaledwie 2m.	Uwaga uwzględniona.
	Wydłużenie zatoki postojowej (parking przy budynku Wiejska 3) – początek od strony ul. Garncarskiej w miejscu, gdzie szerokość chodnika bez zatoki wynosi 5m (co pozwoli uzyskać chodnik o szerokości 2,5m). Zabezpieczenie obszaru przed tą lokalizacją (od skrzyżowania poprzez montaż barier wygradzeniowych U-12a.	Obecnie pojazdy zatrzymują się na chodniku. Zaprojektowano zatokę parkingową w miejscu istniejącej, pomimo iż można uporządkować kwestię parkowania na większym obszarze ul. Wiejskiej, tj. od strony z ul. Garncarską w obrębie skrzyżowania uniemożliwić postój, a w miejscu gdzie szerokość chodnika na to pozwoli wydzielić chodnik i zatokę postojową.	Uwaga częściowo uwzględniona. W projekcie przewidziane zostanie wykonanie trzech dodatkowych miejsc postojowych. Dalsze wydłużenie zatoki postojowej pogorszyłoby bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego z uwagi na pojazdy jadące z ul. Garncarskiej.
	Odsunięcie parkingu (kierunek do ul. Garncarskiej) od projektowanego przejścia (ok. km 0+130) na odległość 10m.	W celu zapewnienia kierowcom właściwej widoczności pieszych zbliżających się do przejścia dla pieszych należy zapewnić przestrzeń wolną od zaparkowanych pojazdów.	Uwaga uwzględniona. Ze względu na zmianę zagospodarowania terenu, wprowadzającego zmianę lokalizacji przystanku autobusowego parking zostanie relokowany.
	Należy uwzględnić w projekcie istniejące miejsca postojowe dla pojazdów osób niepełnosprawnych, ponadto projekt winien spełniać wymagania art. 12a ustawy o drogach publicznych w zakresie ilości takich stanowisk.	Projekt nie uwzględnia żadnych rozwiązań w zakresie miejsc postojowych dla pojazdów osób niepełnosprawnych – na żadne z zaprojektowanych zatok nie ma możliwości wyznaczenia pełnowymiarowego stanowiska.	Uwaga uwzględniona. Po zawężeniu pasów ruchu powstanie możliwość wyznaczenia pełnowymiarowego miejsca postojowego dla

		pojazdów osób niepełnosprawnych.
Rezygnacja z drogi rowerowej na odcinku od zjazdu w km 0+200 do przejazdu rowerowego przez ul. Nad Śluzami lub wyznaczenie przejazdu dla rowerów (samodzielnego lub z przejściem dla pieszych) w okolicy zjazdu w km 0+200.	Droga rowerowa w tej lokalizacji nie ma uzasadnienia, ponieważ nie ma ona kontynuacji i będzie wprowadzać rowerzystów w błąd. Opcjonalną kontynuacją mogłoby być wyznaczenie przejazdu dla rowerów i przeprowadzenie rowerzystów na drugą stronę jezdni, po której prowadzony jest ruch rowerowy.	Uwaga uwzględniona.
Należy zaprojektować chodnik pomiędzy drogą dla rowerów a zatoką postojową. Do analizy możliwość wydłużenia zatoki i przewidzenia kilku miejsc postojowych dla samochodów osobowych przy budynkach Nowowiejska 1 i 3 (obecnie postój TAXI).	Nie zapewniono utwardzonego dojazdu do przedmiotowej zatoki.	Uwaga uwzględniona. Miejsca postojowe zostaną relokowane z zapewnieniem dojazdu.
Połączenie ul. Wiejskiej i Nowowiejskiej jest skrzyżowaniem, a zostało zaprojektowane jako zjazd.	Dz. nr 1032/4 obr. 13 stanowi pas drogi publicznej – ul. Nowowiejska. Na ul. Nowowiejskiej odbywa się ruch dwukierunkowy, pomimo nie niedostosowanych obecnie parametrów drogi, dlatego zasadnym jest rozwiązanie problemu tego połączenia dróg na etapie projektowanej przebudowy.	Uwaga uwzględniona, parametry połączenia dróg zostaną zmienione.
Proponuję zwiększenie szerokości pasa ruchu do 3,5m na wlocie skrzyżowania z ul. Gdańską.	Przepisy dopuszczają zmniejszenie szerokości skrajnego pasa ruchu na drogach dwujezdniowych niemniej, ponieważ istnieje rezerwa terenu, warto byłoby poszerzyć go do szerokości 3,5m.	Uwaga uwzględniona.
Projekt nie obejmuje przebudowy nawierzchni zjazdu na działkę nr 358/24 a, przebudowana zostanie jezdnia i chodnik wraz z drogą rowerową.	Nawierzchnia zjazdu również wymaga przebudowy.	Uwaga nie uwzględniona. Zjazd na dz. nr 358/24 został przebudowany w 2020 r.
Wprowadzenie korekt w geometrii wlotu ul. Wiejskiej i skrzyżowania Wiejska-Sierpnika-Gdańska w celu poprawy warunków ruchu z uwzględnieniem pomiarów ruchu na skrzyżowaniu.	Projektant nie zmienia żadnych parametrów wlotu i skrzyżowania pomimo występujących na nim kolizji.	Uwaga nieuwzględniona. Projekt nie obejmuje przebudowy skrzyżowania Wiejska-Sierpnika-

			<p>Gdańska. Zadanie dotyczy przebudowy ulicy Wiejskiej. Inwestycja planowana jest do dofinansowania ze środków Skarbu Państwa i jej zakres pozwoli zarówno na sfinansowanie wkładu własnego Miasta, jak i uzyskanie środków zewnętrznych. Objęcie inwestycją przebudowy skrzyżowania ulic Wiejskiej – Gdańskiej – Sierpinka – Garncarskiej znacząco podniosłoby koszt wykonania robót, zmniejszając prawdopodobieństwo o realizacji przebudowy.</p>
Mieszkaniec miasta	<p>Skrzyżowanie z ul. Gdańską-Garncarską: Ze względu na duże natężenie ruchu z ul. Garncarskiej w Wiejską (szczególnie w okresach szczytów), zasadnym wydaje się przebudowanie tego wlotu w sposób umożliwiający skręt w prawo z dwóch pasów ruchu (prawy pas – w prawo, środkowy na wprost i w prawo, lewy – na wprost i w lewo).</p>	<p>Wymagałoby to przeprojektowanie wyspy trójkątnej na wlocie lub przesunięcie prawego krawężnika jezdni na łuku Garncarska-Wiejska. Konieczne byłoby przeprojektowania organizacji ruchu, oraz sygnalizacji świetlnej.</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona. Obecne rozwiązanie jest optymalne ze względu na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego poprzez wloty ruchu z kierunku ulicy Garncarskiej i Sierpnika na odrębne pasy. W przypadku dwóch wlotów ruchu z ulicy Garncarskiej w ulicę Wiejską może dochodzić do zatorów zarówno w relacji Sierpnika – Wiejska, jak i na środkowym pasie do jazdy na wprost w ulicę Gdańską oraz do skrętu w ulicę Wiejską, z uwagi na konieczność ustąpienia pieszym i rowerzystom, którzy będą w tym samym czasie mieli również</p>

			<p>zielone światło. Ponadto zwężenie wyspy w celu stworzenia dodatkowego pasa ruchu również byłoby niekorzystne z punktu widzenia niechronionych uczestników ruchu. Na wysepce krzyżuje się ruch pieszy z przejść zarówno przez ulicę Wiejską, jak i przez ulicę Garncarską, dodatkowo wprowadzony zostanie ruch rowerowy, dlatego ograniczenie wielkości tej wyspy nie jest zasadne.</p>
	<p>Skrzyżowanie Wiejska - Westerplatte - Nad Śluzami: Pokazane w koncepcji usytuowanie przejścia dla pieszych wraz z drogą rowerową bezpośrednio przed linią warunkowego (trójkąty), zmusza kierujących włączających się do ruchu (w prawo ul. Westerplatte lub w lewo Wiejską), w celu upewnienia się o możliwości skrętu ze względu na brak dostatecznej widoczności, do zatrzymywania na wyznaczonym przejściu dla pieszych z drogą rowerową.</p>	<p>Przesunięcie przejścia dla pieszych z drogą rowerową w stronę ul. Nad Śluzami pozwoliłoby na utworzenie „śluz” dla pojazdów, przez co uniknie się zatrzymywania na wyznaczonym przejściu (przejeździe dla rowerów) a przez to zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz uniknie się „zmuszania” kierujących do łamania przepisów ruchu drogowego, które zabraniają zatrzymywania się na przejściu dla pieszych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>Mieszkaniec miasta</p>	<p>Należy poprawić możliwość skrętu autobusów w ulicę Garncarską.</p>	<p>Nieraz jadąc do miasta w autobusie czekam, aż autobus się przebije z przystanku na lewą stronę, żeby skręcić. Trzeba coś z tym zrobić.</p>	<p>Uwaga uwzględniona, poprzez zmianę projektu zagospodarowania terenu uwzględniającego przeniesienie przystanku autobusowego w kierunku wyspy dzielącej, co wyeliminuje konieczność zmiany pasa ruchu przez autobusy jadące w kierunku centrum miasta.</p>

<p>Mieszkaniec miasta</p>	<p>Brak możliwości (albo bardzo utrudniona) przejechania rowerem z ul. Wiejską w ul. Sierpnika (zamknięcie dziś egzystującego przejazdu przez skrzyżowanie na zasadach ogólnych). Proponuję zjazd ze ścieżki rowerowej, na wysokości ostatniego zjazdu indywidualnego do pawilonów handlowych, na dodatkowy pas przeznaczony dla rowerów w jezdni oraz wyznaczenie śluzu rowerowej przed pasami. Możliwe jest pewnie także jakieś inne rozwiązanie nieutrudniające przejazdu rowerzystom.</p>	<p>Dziś przejeżdżam rowerem przez skrzyżowanie bez żadnych utrudnień. Po zrealizowaniu projektu przebudowy będzie to mocno utrudnione. Strategia rozwoju Miasta Słupska na lata 2017-2022, tworzeniu dobrych warunków dla rowerzystów, nadaje wysoki priorytet. To jedna z form transportu i należy tak projektować infrastrukturę, by zachęcała do używania rowerów, by skracala czas podróży. Zmiany w prawodawstwie idą w stronę realizacji idei zrównoważonego transportu, zatem już dziś należy wdrażać rozwiązania ułatwiające i promujące ten środek transportu. Rozwiązania przedstawione w udostępnionym do konsultacji projekcie przebudowy, skutecznie utrudniają poruszanie się rowerem.</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona. Poza zakresem opracowania.</p>
	<p>Brak rozwiązań dla sprawnego włączenia drogi rowerowej z ul. Nad Śluzami w ul. Wiejską. Ślepa droga rowerowa prowadząca do zjazdu indywidualnego przy ul. Wiejskiej 12! Proponuję w miejscu wyżej opisanego zjazdu przeprowadzić przejazd rowerowy na północną część ul. Wiejskiej, do połączenia z projektowaną tam drogą rowerową. (W przypadku przyjęcia uwagi, traci zasadność rozwiązanie proponowane w następnym punkcie).</p>	<p>Kolejny przykład komplikowania i ogólnego braku pomysłu dla ruchu rowerowego, skutkujący zniechęceniem rowerzystów do poruszania się drogami rowerowymi,. Autorzy projektu przebudowy ul. Wiejskiej, w załączniku nr 2 do konsultacji – opisie projektu zagospodarowania terenu, w punkcie C.5 wskazują, że „inwestycja... zakłada.. poprawę komfortu ruchu... rowerowego:. Tymczasem projektanci, rowerzystom wjeżdżającym z ul. Nad Śluzami w ul. Wiejską i jadącym dalej w stronę centrum, każą cofnąć się w stronę ul. Bohaterów Westerplatte (dodatkowy przejazd przez ul. Nad Śluzami), by dopiero tam, po przekroczeniu ul. Bohaterów Westerplatte mogli włączyć się w projektowaną drogę rowerową. To rozwiązanie z pewnością nie upłynni ruchu. Wpłynie za to na znaczące obniżenie bezpieczeństwa rowerzystów!</p>	<p>Uwaga nie uwzględniona. Na przedmiotowym odcinku rezygnacja z drogi rowerowej.</p>

<p>Zawężenie zachodniej jezdni ul. Wiejskiej w kierunku ul. Bohaterów Westerplatte do jednego pasa. Kosmetyczna zmiana kąta wlotu w ul. Wiejską z ul. Garncarską, kierująca ruch na wschodni pas ruchu. (W przypadku przyjęcia uwagi, traci zasadność proponowana w punkcie wyżej).</p>	<p>Dwa pasy ruchu w kierunku ul. Bohaterów Westerplatte nie są na projektowanym fragmencie potrzebne. Ruch odbywa się tu płynnie, poprzez zjazd dedykowanym pasem z ul. Garncarskiej oraz na tej samej zasadzie od ul. Gdańskiej i Sierpnika. Ten zabieg pozwoliły na wyznaczenie na fragmencie skrajnego zachodniego pasa – bus pasa oraz organizację miejsc postojowych. Również wjazd w ul. Nad Śluzami odbywa się płynnie, ale na ostatnim fragmencie projektowanej przebudowy można wyznaczyć dodatkowy pas zjazdu na tą ulicę. Rozwiązanie pozwoliłoby na realizację drogi rowerowej także po zachodniej stronie ul. Wiejskiej, co usprawniłoby w znaczący sposób ruch rowerowy. Wg koncepcji udostępnionej do konsultacji, aby dostać się rowerem z ul. Garncarskiej w ul. Nad Śluzami trzeba aż w trzech miejscach!!! Przekroczyć ruchliwe ulice, podczas gdy przy odpowiednich zabiegach projektowych można by to zrobić całkowicie bezkolizyjnie! Wnioskowane zawężenie zachodniej jezdni jest także bezpieczniejszym rozwiązaniem dla kierowców wjeżdżających na wschodnią jezdnię ul. Wiejskiej z ul. Nad Śluzami, bowiem przekraczaliby tylko jeden pas ruchu, a nie dwa, jak to ma miejsce dziś. Autorzy projektu przebudowy ul. Wiejskiej, w załączniku nr 2 do konsultacji – opisie projektu zagospodarowania terenu, w pierwszym zdaniu punktu C.5 wskazują, że „Przedmiotowa inwestycja wynika z potrzeby zwiększenia bezpieczeństwa oraz komfortu użytkowników drogi” oraz że „Celem inwestycji jest... poprawa warunków funkcjonowania mieszkańców”. W projekcie ciężko doszukać się realizacji tych celów. Projektem objęto cały pas terenu ul. Wiejskiej, a nie wyłącznie jezdnię, zatem opracowanie musi spełniać warunki pozwalające zrealizować powyższe idee wszystkim użytkownikom infrastruktury komunikacyjnej, a nie wyłącznie kierowcom samochodów! Proponowane rozwiązanie ma wiele plusów i powinno się poważnie rozważyć.</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Ulica Bohaterów Westerplatte, stanowiąca przebieg drogi wojewódzkiej 210 pełni bardzo ważną rolę w komunikacji zarówno lokalnej, jak i regionalnej. Jest to ulica o jednym z największych natężeń ruchu w Słupsku, dlatego też istniejący układ dwóch jezdni o dwóch pasach ruchu każdy jest uzasadniony. W ramach inwestycji pasy ruchu zostaną zwężone do parametrów wymaganych przepisami, co pozwoli na wygospodarowanie większej ilości miejsca m.in. dla pieszych, jednak likwidacja jednego pasa ruchu w kierunku ulicy Nad Śluzami nie jest uzasadniona, ponieważ w sposób znaczący pogorszyłaby warunki ruchu pojazdów. Proponowane zmiany możliwe będą po wybudowaniu połączenia ulic Poznańskiej i Bohaterów Westerplatte (tzw. IV etap ringu) oraz wyprowadzeniu przebiegu dróg wojewódzkich poza teren zabudowany (wschodnia obwodnica Miasta w ciągu DW 210 i DW213).</p>
---	---	--

<p>Brak rozwiązania projektowego dla zbyt dużej i zmiennej szerokości jezdni zachodniej ul. Wiejskiej. Należy zawęzić pasy ruchu do wymaganych prawem minimalnych wymiarów.</p>	<p>Projektanci przyjęli regularny kształt dla jezdni wschodniej (pasy ruchu o szerokości 3,5m oraz 3,25m dla skrajnego zewnętrznego pasa). Tymczasem jezdni zachodnia posiada szerokości pasów w wartościach między 3,9m a 4,2m z jednoczesnym znacznym zawężeniem jezdni na odcinku przy zjeździe w ul. Nad Śluzami. Oglądając plan zagospodarowania terenu, można odnieść wrażenie, że to inwentaryzacja stanu istniejącego, a nie projekt przebudowy. Zachowanie dzisiejszych parametrów jezdni zachodniej skutkuje znacznym ograniczeniem przestrzeni dostępnej dla pieszych i jak proponuję w punkcie 3, rowerzystów.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>
<p>Zakres projektu powinien obejmować także skrzyżowanie z ul. Gdańską. Byłaby wtedy większa szansa na wprowadzenie rozwiązań upłynniających ruch wszystkich jego uczestników oraz zapewniającym im bezpieczeństwo</p>		<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt nie obejmuje przebudowy skrzyżowania Wiejska-Sierpnika-Gdańska. Zadanie dotyczy przebudowy ulicy Wiejskiej. Inwestycja planowana jest do dofinansowania ze środków Skarbu Państwa i jej zakres pozwoli zarówno na sfinansowanie wkładu własnego Miasta, jak i uzyskanie środków zewnętrznych. Objęcie inwestycją przebudowy skrzyżowania ulic Wiejskiej – Gdańskiej – Sierpinka – Garncarskiej znacząco podniosłoby koszt wykonania robót, zmniejszając prawdopodobieństwo o realizacji przebudowy.</p>

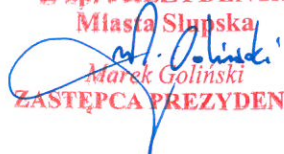
<p>Pomorskie Stowarzyszenie „Nasze Środowisko”</p>	<p>Skrzyżowanie z ul. Gdańską, brak jakiegokolwiek powiązania i rozwiązania, prosimy o rozwiązanie typu rondo lub przynajmniej na ul. Gdańskiej zastosowanie wyspy, azylu, tak aby pojazdy miały miejsce, wskazany sposób poruszania się, skręcania, ustalone miejsca, gdzie pojazdy mogą się zatrzymać, aby skręcić np. w lewo.</p>	<p>Celem wykonania dokumentacji ma na celu nie tylko poprawę nawierzchni, ale przede wszystkim usprawnienia przepływu pojazdów a tym bardziej poprawę bezpieczeństwa, zapomniano więc o pokazaniu całościowym skrzyżowania z ul. Gdańską, gdzie notorycznie dochodzi do kolizji, wypadków. Prosimy o rzetelne uzasadnienie dlaczego w tym miejscu nie można zastosować skrzyżowania typu rondo, prosimy nie używać argumentu „nie ma miejsca” bo akurat w tej lokalizacji miejsce jest!</p>	<p>Uwaga nieuwzględniona. Projekt nie obejmuje przebudowy skrzyżowania Wiejska-Sierpnika-Gdańska. Zadanie dotyczy przebudowy ulicy Wiejskiej. Inwestycja planowana jest do dofinansowania ze środków Skarbu Państwa i jej zakres pozwoli zarówno na sfinansowanie wkładu własnego Miasta, jak i uzyskanie środków zewnętrznych. Objęcie inwestycją przebudowy skrzyżowania ulic Wiejskiej – Gdańskiej – Sierpina – Garncarskiej znacząco podniosłoby koszt wykonania robót, zmniejszając prawdopodobieństwo o realizacji przebudowy.</p>
	<p>1) na przejazdach rowerowych nie stosować żadnych krawężników – przejazdy ciągłe bitumiczne na 0 cm 2) większy rozdział między ciągiem pieszym a rowerowym – np. leżący krawężnik, kostka kamienna 3) przed przejściem dla pieszych przez jezdnię oraz drogę rowerową stosować płytki z wypustkami 4) na przejazdach rowerowych oraz przejściach wykonać dodatkowe doświetlenie lampami dwustronnymi z każdej strony 5) przed miejscami newralgicznymi zastosować barierki ocynk typu U 6) na przejazdach rowerowych z sygnalizacją świetlną zastosować podpory rowerowe 7) przejazdy rowerowe przez wyjazdy z posesji lub drogi podporządkowane wykonać na jednym poziomie (bez obniżenia) w przypadku większego ryzyka stosować grzbiet najazdowy</p>	<p>1) standardy rowerowe – przykład realizacji przebiegu R10 w Słupsku 2) w przypadku braku możliwości rozdziału terenem zielonym należy zastosować krawężnik leżący lub zwiększyć rozdział poprzez zastosowanie kostki kamiennej – przykład Ustka oraz droga rowerowa przy ul. Leszczyńskiego 3) przykład realizacji droga rowerowa przy ul. Leszczyńskiego – bezpiecznie do szkoły 4) lepsza widoczność zarówno na przejeździe jak i przed przejazdem – dostrzeżenie rowerzystów przed przejazdem a nie na samym przejeździe gdzie może być już za późno 5) przykład realizacji przy drodze rowerowej R10 6) stosowane rozwiązania w innych miastach np. Gdańsku 7) standardy rowerowe</p>	<p>1) Uwaga uwzględniona. 2) Uwaga uwzględniona. Zostanie zastosowana kostka kamienna h 18 cm. 3) Uwaga uwzględniona. 4) Uwaga częściowo uwzględniona – projekt przewiduje dodatkowe oświetlenie przejścia dla pieszych przy budynku Wiejska 8. 5) Uwaga nieuwzględniona. Wygradzanie przestrzeni publicznej barierami typu U jest negatywnie odbierane przez mieszkańców, a</p>

		<p>także nie spełnia znaczącej roli w podnoszeniu bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego.</p> <p>6) Uwaga uwzględniona.</p> <p>7) Uwaga uwzględniona. W ramach przebudowy zostanie zachowana ciągłość nawierzchni bitumicznej ścieżki rowerowej na zjazdach.</p>
<p>1) wykonanie jednokierunkowej drogi rowerowej o szerokości 1,5m wzdłuż ul. Wiejskiej od strony zachodniej</p> <p>2) wykonanie przejazdu rowerowego na środku ul. Wiejskiej</p>	<p>Zapewnienie przejazdu do ul. Nad Śluzami i dalej do PKiW bez dwukrotnego pokonywania niebezpiecznej ul. Wiejskiej – bezpieczeństwo, skrócenie czasu przejazdu – przebieg drogi rowerowej przez zatokę autobusową jak na ul. Poniatowskiego czy Nad Śluzami</p>	<p>1) Uwaga nieuwzględniona. Wykonanie drogi rowerowej po stronie zachodniej wymagałoby likwidacji wszystkich miejsc postojowych oraz zatoki autobusowej. Z uwagi na duże natężenie autobusów, poprowadzenie zgodnie z propozycją drogi rowerowej przez zatokę autobusową spowodowałaby znaczące pogorszenie bezpieczeństwa uczestników ruchu drogowego. Podane w formularzu przykłady dotyczą ulic o mniejszym natężeniu ruchu autobusów.</p> <p>2) Uwaga nie uwzględniona ze względu na brak drogi rowerowej po zachodniej stronie ulicy Wiejskiej.</p>

	Wykonanie zakresu w kierunku ul. Westerplatte do wysokości Westerplatte 75	Wylimitowanie konfliktowego miejsca gdzie dla pieszych zostawiono około 0,5 m – zastosować wspólny ciąg pieszo-rowerowy nawierzchnia np. kostka czarna bez fazowa, na pozostałym odcinku wg standardów.	Uwaga częściowo uwzględniona. Organizacją ruchu zostanie wprowadzony ciąg pieszo-rowerowy na wysokości budynku Westerplatte 75. Z uwagi na bardzo dobry stan nawierzchni obecnego ciągu pieszego i rowerowego na wskazanym odcinku wymiana tej nawierzchni byłaby nieekonomiczna.
Mieszkaniec miasta https://slupsk.konsultacjst.pl/	Nowa nawierzchnia asfaltowa.	-	Uwaga uwzględniona.
Mieszkaniec miasta https://slupsk.konsultacjst.pl/	Powinna być powiększona ilość miejsc parkingowych po stronie zachodniej. Obecnie mieszkańcy parkują na chodniku od ul. Garncarskiej, zatoka parkingowa jest tylko na 3 samochody. Po drugiej stronie ulicy na wysokości baru Maja też powinien być parking. Na tym osiedlu mieszka bardzo dużo ludzi w jednym bloku po 40 rodzin i niestety nie ma miejsc parkingowych. Przy budowie drogi nikt nie bierze tego pod uwagę.	-	Uwaga częściowo uwzględniona. Po stronie zachodniej zatoka postojowa zostanie powiększona o trzy miejsca postojowe.
Mieszkaniec miasta https://slupsk.konsultacjst.pl/	Powinno być więcej miejsc parkingowych na całej długości ul. Wiejskiej i Garncarskiej.	-	Uwaga częściowo uwzględniona. Po stronie zachodniej zatoka postojowa zostanie powiększona o trzy miejsca postojowe.
Mieszkaniec miasta https://slupsk.konsultacjst.pl/	Proponuję dodatkowy montaż zegarów do odmierzenia czasu zmiany świateł. Z projektu budowlanego nie wynika, że liczniki czasu miałyby być zamontowane. Mowa w nim jedynie o przebudowie sygnali-	-	Uwaga nieuwzględniona. Liczniki czasu można montować wyłącznie przy sygnalizatorach

zacji świetlnej na akomodacyjną sterowaną przy pomocy wideodetekcji.

pracujących według programów stałoczasowych. Projekt zakłada przebudowę istniejącej sygnalizacji świetlnej na sygnalizację świetlną akomodacyjną sterowaną za pomocą wideodetekcji. Czas zmiany świateł będzie uzależniony od natężenia ruchu na skrzyżowaniu.

Z up. PREZYDENTA
Miasta Słupska

Marek Golinski
ZASTĘPCA PREZYDENTA