



RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1.	<i>Temat konsultacji</i>	Projekt zagospodarowania terenu rozbudowy ul. Gdańskiej w zakresie budowy drogi rowerowej i przebudowy chodnika na odcinku od ul. Lotha do ul. Wiejskiej
2.	<i>Imię i nazwisko inicjatora (jeżeli dotyczy)</i>	—
3.	<i>Wydział/jednostka/podmiot zewnętrzny wraz z danymi kontaktowymi</i>	Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, ul. Artura Grottgera 13, 76-200 Słupsk, tel. 59 841-00-91, fax. 59 848-37-35; e-mail: sekretariat@zimslupsk.pl
4.	<i>Termin</i>	od 02 września 2026 r. do 23 września 2026 r.
5.	<i>Przedmiot</i>	Poznanie opinii oraz zebranie uwag i propozycji mieszkank i mieszkańców Słupska do opracowanej wstępnej koncepcji projektu zagospodarowania terenu dla rozbudowy ul. Gdańskiej w zakresie budowy drogi rowerowej i przebudowy chodnika na odcinku od ul. Lotha do ul. Wiejskiej.
6.	<i>Metody</i>	Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w następujących formach: – udostępnienia dokumentów w formie elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego www.slupsk.pl, ZIM https://zimslupsk.pl/ i na stronie portalu konsultacji społecznych https://slupsk.konsultacjejst.pl/, – możliwości zgłaszania uwag telefonicznie pod nr telefonu: 59 848-37-34, – spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami miasta, które odbyło się w dniu 10.09.2026 r. o godz. 16:00 w sali 212 Urzędu Miejskiego w Słupsku, – dyżurów konsultacyjnych, w dniach 7 i 21 września 2026 r. w godzinach 08:00-14:30 w siedzibie ZIM, pokój nr 12, – możliwości zgłaszania uwag na formularzu konsultacyjnym przesłanym w formie elektronicznej na adres konsultacje@zimslupsk.pl.
7.	<i>Akcja informacyjna</i>	Przeprowadzona w formach: – udostępnienia informacji wraz z dokumentami w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, – udostępnienia informacji na stronie, https://bip.um.slupsk.pl/dialog_spoeczny/dokumenty/8880.html – udostępnienia informacji wraz z dokumentami na stronie ZIM, https://zimslupsk.pl/411-rozbudowa-ul-gdanskiej-w-zakresie-budowy-drogi-rowerowej-i-przebudowy-chodnika-na-odcinku-od-ul-lotha-do-ul-wiejskiej.html – zamieszczenie informacji w lokalnych mediach, – zamieszczenie informacji wraz z możliwością przekazania uwag na platformie KONSULTACJE SPOŁECZNE https://slupsk.konsultacjejst.pl/konsultacje-spoeczne – wysłania informacji e-mail do Biura Rady Miejskiej w Słupsku,
8.	<i>Spotkanie konsultacyjne (data i miejsce)</i>	Otwarte spotkanie z mieszkańcami odbyło się 10 września 2026 r. o godz. 16:00 w sali 212 Urzędu Miejskiego w Słupsku.
9.	<i>Planowane dalsze działania związane z konsultowanym tematem</i>	Po wykonaniu pełnej dokumentacji budowlano – wykonawczej, uzyskaniu niezbędnych decyzji i zezwoleń oraz zabezpieczenia środków finansowych na ten cel, realizacja projektu planowana jest na rok 2027 - 2029.
10.	<i>Liczba osób biorących udział w</i>	Radni Rady Miejskiej w Słupsku – 0

konsultacjach (liczba osób, które złożyły uwagi na formularzach oraz biorących udział w spotkaniu)

Przedstawiciele organizacji pozarządowych – 1
 Przedstawiciele mediów – 0
 Inni – 6 osoby (ZIM – 4, 1 – UM Słupsk, 1 - Projektant)
 Liczba mieszkańców biorących udział w spotkaniu konsultacyjnym – 1
 Uwagi (liczba formularzy/pism) – 2
 Uwagi zgłoszone za pomocą portalu www.konsultacjejst.pl – 3

UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI

Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem (od zgłaszającego uwagę)	Odpowiedź na uwagę
Pomorskie Stowarzyszenie „Nasze Środowisko”	Przejazdy, wjazdy rowerowe na 0 cm.	Standardy, dla wzmocnienia łączenia można stosować granitowy opornik wtopiony na 0 cm.	Uwaga jest uwzględniona w opracowanej koncepcji. Projektowane przejazdy i wjazdy rowerowe zostały przewidziane jako bezprogowe, z zachowaniem ciągłości i komfortu ruchu rowerowego.
	Parytet drogi dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych nad wjazdami na posesje i drogami wewnętrznymi.	Standardy rowerowe.	Projektowana infrastruktura rowerowa zakłada nadrzędność ruchu rowerzystów względem ruchu pojazdów mechanicznych na wjazdach na posesje oraz na drogi wewnętrzne. Rozwiązania projektowe przewidują zachowanie ciągłości drogi dla rowerów oraz ciągów pieszo-rowerowych, z uwzględnieniem obowiązujących przepisów i zasad organizacji ruchu.
	Opaski między drogą rowerową jedną oraz opaska między drogą rowerową a chodnikiem z kostki kamiennej a nie betonowej.	Lepsza jakość i ładniejszy wygląd – jednakowe słupskie standardy np. realizacja przy ul. Kaszubskiej.	Uwaga uwzględniona. Opaski rozdzielające zostaną zaprojektowane z kostki kamiennej 10x10 cm.
	Nasadenia drzew wzdłuż ogrodzenia od strony szkoły.	Po wycięciu drzew nowe nasadenia drzew dużych rodzimych.	Docelowo projekt będzie uwzględnił nasadenia drzew o obwodach pnia min. 16-18 cm.
	Rezygnacja z barierek.	Od strony ul. Gdańskiej nie ma żadnego wyjścia ze szkoły zatem nie ma potrzeby montażu barierek – niższe koszty wykonania.	Ulica Gdańska na odcinku od ul. Lotha do ul. Kniaziewiczza stanowi trasę dojścia dzieci do szkoły. Pomimo odsunięcia drogi dla pieszych od jezdni i usytuowania pomiędzy nimi drogi dla rowerów, utrzymanie ogrodzenia pomiędzy drogą dla rowerów a jezdnią uważa się za zasadne ze względów bezpieczeństwa. Ogrodzenie stanowi dodatkową barierę ograniczającą możliwość

		niekontrolowanego wejścia na jezdnię oraz możliwość przekraczania jezdni w miejscach do tego nieprzeznaczonych, co ma szczególne znaczenie w przypadku dzieci.
Połączenie rowerowe do ul. Kniaziewicza.	Przedstawić rozwiązanie projektowe włączenia drogi rowerowej przy ul. Kniaziewicza do drogi rowerowej przy ul. Gdańskiej i odwrotnie.	Z uwagi na ograniczoną odległość między jezdnią ulicy Gdańskiej i budynkami przy tej ulicy brak jest możliwości doprowadzenia drogi rowerowej przy ulicy Kniaziewicza do projektowanej infrastruktury bez zawężania pasów ruchu ulicy Gdańskiej. Rozwiązania tego typu nie są przedmiotem opracowywanej dokumentacji.
Projektowane ogrodzenie panelowe (zielona ściana).	Przedstawienie graficzne jak wygląda i jak będzie wyglądać „zielona ściana”.	Planuje się wykonanie paneli akustycznych typu „zielona ściana” obsadzone roślinami pnącymi. 
Na działce 1104/2 zaprojektować zbiornik retencyjny wraz ze stacją rowerową.	Miejsce za retencją oraz klin zieleni wraz ze stacją rowerową.	Uwaga nieuwzględniona. Zaprojektowanie zbiornika retencyjnego wraz ze stacją rowerową na działce nr 1104/2 nie jest objęte zakresem przedmiotowego przedsięwzięcia.
Przed sygnalizacją świetlną po obu stronach ul. Gdańskiej ustawienie podpórki dla rowerzystów.	Nowe rozwiązanie dla Słupska – dla przykładu rozwiązanie z Gdańska https://gdansk.naszemiasto.pl/przy-przejsciach-dla-pieszch-w-gdansk-pojawily-sie/ar/c4-3957326	Na terenie miasta występują podpórki dla rowerzystów, m.in. na tym samym skrzyżowaniu, na wlocie ul. Wiejskiej. Uwaga została rozpatrzona pozytywnie w zakresie montażu podpórki od strony ul. Sierpinka oraz negatywnie w zakresie montażu podpórki od strony ul. Wiejskiej. Podpórki dla rowerzystów montuje się po

			prawej stronie drogi dla rowerów, więc od strony ul. Wiejskiej podpórka musiałaby zostać zamontowana w obszarze strefy oczekiwania pieszych na przejście przez drogę. Przejście dla pieszych wraz z przejazdem dla rowerów przez ul. Gdańską, ze względów technicznych, zostało zaprojektowane jako przejście połączone z przejazdem dla rowerów, co zmniejszyło szerokość strefy pieszej. Dodatkowy montaż podpórki w tej lokalizacji spowodowałby dalsze ograniczenie szerokości peronu, a tym samym pogorszenie warunków oczekiwania i wymijania pieszych.
Mieszkaniec miasta	Podłoże piaszczyste E2=80 MPa, stabilizacja E2 = 100 Mpa, podbudowa z KLSM E2=160 MPa, Is=1,03.	Brak zapisu odnośnie parametru podbudowy z KLSM. Kruszywo nie może być położone.	Uwaga nie odnosi się do zakresu przeprowadzonych konsultacji społecznych. Przedmiotem konsultacji był przedstawiony projekt zagospodarowania terenu, obejmujący w szczególności rozwiązania sytuacyjne i funkcjonalne planowanej inwestycji. Konsultacje nie obejmowały szczegółowych rozwiązań technicznych dotyczących konstrukcji poszczególnych warstw nawierzchni oraz parametrów materiałowych.
	Podbudowa KLSME2+160 MPa, Is=1,03, stabilizacja E2=100 MPa proponuje się 20 cm zamiast 10 cm – zagęszczone istniejące podłoże gruntowe.	Zwiększenie grubości stabilizacji z 10 na 20 cm w celu zapewnienia mrozoodporności oraz ze względu na liczne sieci i nasypy w mieście podłoże gruntowe jest zmienne, wymagane w każdym miejscu E2=50MPa jest nierealne, ewentualnie 15 cm stabilizacja w celu mrozoodporności oraz doprowadzenia podłoża do G2.	jw.
	Stabilizacja E2=100MPa proponuje się 15 cm zamiast 10 cm, podbudowa KLSM E2=120 MPa.	Grubość stabilizacji w celu zapewnienia mrozoodporności, podbudowa z KLSM musi być zagęszczona, brak parametru.	jw.

Autor pisze, że doprowadzamy podłoże do E2=100MPa poprzez wykonanie stabilizacji co jest ok. Jednocześnie pisze o wymogach dla podłoża w pkt. 5.4 oraz w pkt. 3.4 pisze, że „w podłożu zalegają nasypy, gliny, piaski” czyli podłoże różnorodne i to też jest ok bo w mieście tak jest.	Raczej powinniśmy zrezygnować z zapisów odnośnie wymogów E2 = 50 MPa lub 80 MPa bo to jest nie spójne. Jest to istotne bo z założenia nośności podłoża wynika konstrukcja.	jw.
Projektant nie określił warunków gruntowo-wodnych. Proste / złożone / skomplikowane?	-	Uwaga nie dotyczy zakresu konsultowanej koncepcji PZT. Powyższe stanowić będzie element dokumentacji technicznej.
Jakiej głębokości będą wykopy pod przebudowywane sieci?	To może zdeterminować kategorię geotechniczną obiektu budowlanego i warunków gruntowo wodnych.	jw.
Inwestor winien rozpatrzyć rozszerzenie umowy o zaprojektowanie lub koncepcję ogrodu deszczowego z kaskadą wzdłuż drogi.	Jest duży spadek drogi. Miasto ma problem z retencją a właściwie jej brakiem. Kanalizacja deszczowa jest nie wystarczająca jak pokazuje historia miasta.	Z uwagi na ograniczenia w szerokości pasa drogowego nie przewiduje się rozszerzenia zakresu o wskazane w uwadze elementy.
Zapis: - „stwierdzono, że z uwagi na rodzaj przedsięwzięcia oddziaływania będą miały zasięg lokalny, krótkotrwały (związany jedynie z czasem budowy) i odwracalny”.	Wycięcie szpaleru drzew i zastąpienie ich nieprzepuszczalną warstwą stabilizacji oraz nawierzchnią z asfaltu i betonu spowoduje zmiany nieodwracalne, spowoduje brak przesiąkania wody w głąb, brak retencji, nasłonecznienie, większą temperaturę itp. Zasięg środowiskowy jest zdecydowanie więcej niż lokalny i zdecydowanie nie odwracalny.	Wskazane w opisie do koncepcji stwierdzenie o lokalnym, krótkotrwałym i odwracalnym charakterze oddziaływań odnosi się do oddziaływań związanych przede wszystkim z etapem realizacji inwestycji, tj. prowadzeniem robót budowlanych. Zmiana istniejącego zagospodarowania terenu, w tym wykonanie projektowanych nawierzchni oraz usunięcie kolidującej zieleni, stanowi odrębną kwestię dotyczącą docelowego zagospodarowania pasa drogowego i będzie uwzględniona w rozwiązaniach projektowych. Nie potwierdza się natomiast stwierdzenia, że oddziaływanie przedsięwzięcia będzie miało zasięg większy niż lokalny, z uwagi na zakres i skalę planowanych robót.
W miejscach zjazdów do posesji przylegających do pasa drogowego, wykonaną nawierzchnię dowiązać wysokościowo do wysokości	Jest to beznadziejny zapis, pójście na skróty dyskredytujący autora koncepcji. Tak wykonana koncepcja drogi i	Uwaga zostanie uwzględniona w dalszym etapie opracowania dokumentacji projektowej. Przyjęte rozwiązania wysokościowe drogi dla

	istniejącego zjazdu. wybudowanie jej wg tych zapisów spowoduje, iż rowerzyści, w tym dzieci ze szkoły nie będą nią jeździć. Niweleta może być dostosowana do zjazdów ale np. wraz z pasami przejściowymi. Wykonanie tak ścieżki rowerowej właściwie ogranicza ją do odznaczenia na półce „wykonane”. Ale nie nadaje się do użytkowania dla rowerzystów. Że tak jest wykonana większość dróg rowerowych nie usprawiedliwia koncepcji.	rowerów zostaną szczegółowo przeanalizowane w odniesieniu do istniejących zjazdów, z zachowaniem ciągłości i płynności profilu podłużnego oraz zapewnieniem odpowiedniego komfortu i bezpieczeństwa ruchu rowerowego. Szczegółowy sposób dowiązania do istniejących zjazdów, w tym zastosowanie odcinków przejściowych, zostanie określony w projekcie technicznym.
	Przesunąć całą drogę w kierunku północnym do granicy działek. Skarpa i różnica terenu nie stanowi technicznego problemu. Pas zieleni od strony jezdni. Zdecydowanie poprawi to bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów. Posadzenie krzewów i drzew za wycięte drzewa. Należy też bezwzględnie rozpatrzyć wariant chodnika z pozostawionymi drzewami pośrodku chodnika. Niczemu to nie przeszkadza. Można poszerzyć chodnik. Jest dosyć miejsca. Należy też wziąć pod uwagę, iż wycięcie drzew pogorszy wiele czynników środowiskowych. Jeżeli podłoże jest w chociaż części piaszczyste, należy wziąć pod uwagę wykonanie warstwy odsączającej/mrozoochronnej z kruszywa C50/30 zamiast stabilizacji. Pozwoli to na przesiąkanie wód do gruntu i wegetację drzew oraz okolicznej roślinności. Wykonanie nieprzepuszczalnej warstwy stabilizacji i wycięcie drzew przyczyni się bezpośrednio do zagrożeń powodziowych.	- Uwaga nie uwzględniona. Istniejący drzewostan (topole mieszańcowe) znajdują się w słabej kondycji zdrowotnej. Obecnie nawierzchnia istniejącego chodnika wzdłuż ulicy Gdańskiej na wysokości szkoły została wypiętrzona przez korzenie wyżej wymienionych drzew, powodując jego zniszczenie.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjejst.pl	Koncepcja projektu zasadniczo spełnia moje oczekiwania, jednak wnoszę o wprowadzenie następujących korekt w projektowanym układzie: 1. Przejazd rowerowy i	- Ad. 1 i 2. Z uwagi na ograniczoną odległość między jezdnią ulicy Gdańskiej i budynkami przy tej ulicy brak jest możliwości doprowadzenia drogi rowerowej przy ulicy

sygnalizacja świetlna. Zwracam uwagę, że ul. Karola Kniaziewicza przylega bezpośrednio do przedmiotowego odcinka ul. Gdańskiej, dlatego wnoszę o zaprojektowanie brakującego przejazdu rowerowego po lewej stronie, prowadzącego od ul. Karola Kniaziewicza (na której już istnieje ścieżka rowerowa, remontowana kilka lat temu) przez ulicę Gdańską do projektowanego ciągu. Dodatkowo proszę o dociągnięcie brakującego odcinka ścieżki rowerowej aż do samego skrzyżowania. Dodatkowo, w ramach niniejszego zadania lub odrębnego, równoległego projektu, proponuję przeniesienie przejścia dla pieszych na lewą stronę, obok wspomnianego przejazdu rowerowego – ewentualnie zachowanie obu przejść, oraz modernizację całej sygnalizacji świetlnej, w tym m.in.: - wymianę sygnalizatorów na LED, - montaż kamer do detekcji pojazdów. 2. Ciąg pieszo-rowerowy przy skrzyżowaniu z ul. Kniaziewicza. Proszę o rozważenie likwidacji wspólnego ciągu pieszo-rowerowego na rzecz wydzielenia osobnej ścieżki rowerowej i chodnika przy skrzyżowaniu z ul. Kniaziewicza. Rozwiązaniem mogłoby być nieznaczne przesunięcie układu w górę, i zmniejszenie terenu zielonego przy jezdni. 3. Kolorystyka i materiał opasek oddzielających drogę rowerową. Proszę o rozważenie zmiany koloru projektowanej opaski z kostki betonowej 10x20x8 cm, oddzielającej drogę rowerową od jezdni, z granatowego na szary (lub ewentualnie zmiany materiału na kostkę kamienną (też w kolorze szarym), natomiast zjazdy na posesje zaprojektować w kolorze		Kniaziewicza do projektowanej infrastruktury bez zawężania pasów ruchu ulicy Gdańskiej. Rozwiązania tego typu nie są przedmiotem opracowywanej dokumentacji. Na przedmiotowym odcinku celowo zastosowano wspólną drogę dla pieszych i rowerów. Spowodowane jest to chęcią zachowania istniejących drzew oraz zapewnieniem bezpiecznej i wydzielonej strefy oczekiwania przed szkolnym przejściem dla pieszych. Ad. 3. Kolorystyka opaski i materiał zostanie szczegółowo określony w projekcie technicznym. Na zjazdach planowane jest poprowadzenie nawierzchni drogi dla pieszych i drogi dla rowerów jako nadrzędnych, aby podkreślić pierwszeństwo niechronionych uczestników ruchu w tych miejscach.
---	--	---

	grafitowym. Uzasadnienie: kostka w kolorze grafitowym kojarzona jest raczej z wjazdami na posesje i miejscami postojowymi, natomiast kostka szara: - lepiej nawiąże do już istniejącej kostki na wyspie rozdzielającej jezdnie dwukierunkowe, - zapewni wyraźniejsze, korzystniejsze wizualnie oddzielenie czarnego asfaltu ścieżki rowerowej od asfaltu jezdni.		
Mieszkaniec miasta www.konsultacjejst.pl	W związku z planowaną przebudową istniejącego ciągu pieszo-rowerowego pragnę zwrócić uwagę na kwestie związane z ochroną istniejącego drzewostanu oraz zachowaniem walorów krajobrazowych i przyrodniczych tej części miasta. Niewątpliwie poprawa stanu technicznego oraz funkcjonalności infrastruktury pieszej i rowerowej jest działaniem potrzebnym i uzasadnionym. Rozwój bezpiecznej, dostępnej i odpowiednio zaprojektowanej infrastruktury dla pieszych oraz użytkowników rowerów i hulajnóg stanowi istotny element prawidłowego funkcjonowania współczesnego miasta. Niemniej jednak realizacja tego rodzaju inwestycji powinna, w miarę możliwości, uwzględniać również konieczność ochrony istniejącej zieleni, w szczególności dojrzałego drzewostanu, który przez lata stał się trwałym i charakterystycznym elementem lokalnego krajobrazu. Szczególne zastrzeżenia budzi planowana wycinka istniejących drzew. Należy mieć na uwadze, że dojrzały drzewostan nie jest elementem infrastruktury, który można w prosty sposób zastąpić poprzez nowe nasadzenia. Wieloletnie drzewa pełnią szereg istotnych funkcji przyrodniczych i	-	Uwzględniając funkcje i znaczenie w układzie komunikacyjnym Miasta oraz konieczności zapewnienia dostępu do nieruchomości przyległych zaproponowane rozwiązanie polegające na rozdzieleniu rodzajów ruchu na poszczególne strony ulicy nie jest rozwiązaniem optymalnym. Opracowana koncepcja przewiduje zachowanie najbardziej cennych drzew i mając na względzie możliwość zapewnienia miejsca na nasadzenia zastępcze wartościowych drzew dostosowanych do specyfiki miejskiej wybrano rozwiązanie optymalne z punktu widzenia kilkudziesięcioletniej perspektywy eksploatacji drogi, chociaż wiążące się z koniecznością wycinki drzew. Przedmiotowe topole ze względu na zły i pogarszający się stan zdrowotny zostały zakwalifikowane do usunięcia. Drzewa od wielu lat wykazują objawy postępującego zamierania, przejawiającego się w szczególności narastającym posuszem w koronach. Obserwowany stan wskazuje na obniżoną żywotność drzew oraz postępujące pogarszanie ich kondycji biologicznej. Dodatkowym czynnikiem jest silnie rozwinięty system

środowiskowych. Przyczyniają się między innymi do poprawy jakości powietrza, ograniczenia skutków miejskiej wyspy ciepła, retencji wód opadowych, zapewnienia cienia oraz kształtowania korzystnych warunków mikroklimatycznych. Ponadto stanowią istotny element estetyczny i krajobrazowy przestrzeni publicznej, wpływając na jej charakter oraz odbiór przez mieszkańców. Drużgocący z punktu widzenia ochrony lokalnego krajobrazu jest zatem fakt, że realizacja inwestycji infrastrukturalnej może wiązać się z koniecznością usunięcia istniejącego, wiekowego drzewostanu, mimo że istnieją możliwości organizacyjne i projektowe pozwalające na rozważenie rozwiązań ograniczających ingerencję w istniejącą zielen. Warto również zwrócić uwagę na sposób faktycznego wykorzystywania poszczególnych części istniejącego ciągu komunikacyjnego. Odcinek znajdujący się po stronie istniejącego drzewostanu jest w znacznej mierze wykorzystywany przez użytkowników poruszających się przy pomocy rowerów, hulajnóg oraz innych środków transportu napędzanych siłą mięśni. Natężenie ruchu pieszego po tej stronie wydaje się natomiast relatywnie niewielkie. Okoliczność ta powinna zostać uwzględniona podczas analizowania możliwych wariantów przebudowy. W związku z powyższym zasadne wydaje się rozważenie alternatywnego rozwiązania projektowego, polegającego na odpowiednim rozdzieleniu ruchu pieszych i rowerzystów pomiędzy obie strony ulicy. Jednym z możliwych wariantów mogłoby być przeniesienie głównego ruchu pieszego na drugą stronę ulicy, natomiast po stronie, na której	korzeniowy topól, który ingeruje w istniejącą infrastrukturę i może powodować kolizje z projektowanymi elementami zagospodarowania. Pozostawienie drzew w obecnej lokalizacji kolidowałoby z planowaną budową nowej ścieżki rowerowej oraz ciągu pieszego, a wykonanie inwestycji wiązałoby się z koniecznością ingerencji w ich system korzeniowy. Topole są gatunkiem szybko rosnącym, osiagającym znaczne rozmiary, a wraz z wiekiem i pogarszaniem kondycji zwiększa się ryzyko wyłamywania konarów i gałęzi oraz powstawania posuszu. W obecnym stanie drzewa nie przedstawiają wysokich walorów przyrodniczych i krajobrazowych, które uzasadniałyby ich zachowanie pomimo stwierdzonego pogarszania się kondycji i kolizji z inwestycją. Ich lokalizacja przy projektowanym ciągu pieszo-rowerowym dodatkowo przemawia za eliminacją potencjalnego zagrożenia dla przyszłych użytkowników. Uwzględniając stan zdrowotny drzew, postępujące zamieranie, występowanie posuszu, uwarunkowania gatunkowe oraz kolizję z planowaną inwestycją, ich usunięcie należy uznać za rozwiązanie zasadne. Usunięcie drzew umożliwi prawidłową i trwałą realizację inwestycji oraz pozwoli na uporządkowanie i ponowne zagospodarowanie terenu zieleni. Należy również zauważyć, że odcinek pomiędzy ulicami Lotha a Kniaziewicza stanowi dla dzieci z ul. Kniaziewicza część ich drogi do szkoły przy ul. prof. Lotha. Dla tej grupy uczestników ruchu drogowego przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną przy ul. Kniaziewicza jest dużo bezpieczniejsze niż przejście
--	--

	znajduje się istniejący drzewostan, pozostawienie funkcjonującego ciągu rowerowego lub pieszo-rowerowego, dostosowanego do rzeczywistego sposobu jego użytkowania. Takie rozwiązanie mogłoby pozwolić na ograniczenie zakresu koniecznej ingerencji w istniejący drzewostan, a jednocześnie umożliwić realizację podstawowego celu inwestycji, jakim jest poprawa jakości i bezpieczeństwa infrastruktury komunikacyjnej. W mojej ocenie przed podjęciem decyzji o usunięciu istniejących drzew warto przeanalizować wszystkie dostępne warianty projektowe i organizacyjne, w tym takie, które pozwalają na maksymalne zachowanie obecnej zieleni. Należy podkreślić, że rozwój infrastruktury miejskiej nie powinien być rozpatrywany wyłącznie w kategoriach technicznych i komunikacyjnych. Przestrzeń publiczna miasta pełni również funkcję przyrodniczą, rekreacyjną, estetyczną i społeczną. Istniejący drzewostan jest częścią tej przestrzeni i przez lata stanowił element trwale wpisany w lokalny krajobraz. Jego zachowanie może mieć znaczenie zarówno dla obecnych mieszkańców, jak i dla przyszłych pokoleń. Warto również pamiętać, że nowe nasadzenia, nawet jeśli zostaną przewidziane w ramach kompensacji przyrodniczej, przez wiele lat nie będą w stanie zapewnić funkcji pełnionych obecnie przez dojrzałe drzewa. Młode nasadzenia potrzebują odpowiednio długiego okresu wzrostu, aby osiągnąć rozmiary oraz zdolności środowiskowe porównywalne z istniejącym drzewostanem. Z tego względu w pierwszej kolejności powinno się dążyć do zachowania istniejących, zdrowych i		przy rondzie Generała Ryszarda Kuklińskiego. Ponadto w projektowanym rozwiązaniu droga dla pieszych prowadzona jest w oddaleniu od jezdni, natomiast po wnioskowanym przeniesieniu ruchu na drugą stronę drogi prowadzona byłaby bezpośrednio przy krawędzi jezdni.
--	---	--	--

wartościowych drzew, a dopiero w sytuacji, gdy ich zachowanie jest rzeczywiście niemożliwe z przyczyn technicznych, bezpieczeństwa lub innych istotnych przesłanek, rozważać ich usunięcie. Zasadne byłoby zatem dokonanie szczegółowej analizy możliwości przeprojektowania planowanego ciągu pieszo-rowerowego w taki sposób, aby ograniczyć liczbę drzew przeznaczonych do wycinki do absolutnego minimum. Analiza taka powinna uwzględniać zarówno obecne natężenie i strukturę ruchu, jak również możliwość wykorzystania istniejącej infrastruktury po obu stronach ulicy. Proponowane rozwiązanie, polegające na przeniesieniu zasadniczego ruchu pieszego na drugą stronę ulicy oraz pozostawieniu po stronie istniejącego drzewostanu ciągu rowerowego lub pieszo-rowerowego, mogłoby stanowić kompromis pomiędzy koniecznością modernizacji infrastruktury a potrzebą ochrony zieleni miejskiej. Jednocześnie rozwiązanie takie mogłoby pozwolić na zachowanie charakterystycznego wyglądu tej części miasta bez rezygnacji z poprawy warunków poruszania się rowerzystów i innych użytkowników jednośladów. Wnoszę zatem o ponowne przeanalizowanie planowanego zakresu wycinki drzew oraz rozważenie możliwości zastosowania wariantu projektowego, który w maksymalnym możliwym stopniu pozwoli zachować istniejący drzewostan. W szczególności proszę o przeanalizowanie możliwości pozostawienia po stronie drzew istniejącego ciągu rowerowego lub pieszo-rowerowego oraz skierowania ruchu pieszego na drugą stronę ulicy. Jednocześnie zasadne byłoby przedstawienie		
---	--	--

	mieszkańcom informacji dotyczących powodów planowanej wycinki, liczby drzew przewidzianych do usunięcia, ich stanu oraz wartości przyrodniczej, a także informacji o analizowanych wariantach alternatywnych. Transparentne przedstawienie tych kwestii pozwoliłoby mieszkańcom lepiej zrozumieć założenia inwestycji oraz ocenić, czy planowane rozwiązania rzeczywiście wymagają tak daleko idącej ingerencji w istniejącą zielen. Modernizacja infrastruktury pieszej i rowerowej jest niewątpliwie istotnym elementem rozwoju miasta, jednak powinna być realizowana z poszanowaniem istniejących zasobów przyrodniczych i krajobrazowych. Współczesne projektowanie przestrzeni miejskiej powinno dążyć do harmonijnego połączenia potrzeb komunikacyjnych mieszkańców z ochroną zieleni oraz zachowaniem charakteru poszczególnych obszarów miasta. W związku z powyższym zwracam się z prośbą o ponowne przeanalizowanie przyjętych rozwiązań projektowych, ze szczególnym uwzględnieniem możliwości zachowania istniejącego drzewostanu. Proszę również o rozważenie wariantu, w którym po stronie obecnego drzewostanu pozostawiony zostanie ciąg rowerowy lub pieszo-rowerowy, natomiast ruch pieszy zostanie w większym zakresie skierowany na drugą stronę ulicy. W mojej ocenie takie podejście pozwoliłoby osiągnąć kompromis pomiędzy poprawą jakości infrastruktury komunikacyjnej a ochroną istniejącej zieleni. Jednocześnie umożliwiłoby zachowanie elementu krajobrazu, który przez lata stał się integralną częścią tej przestrzeni i który posiada		
--	--	--	--

	wartość nie tylko przyrodniczą, ale również estetyczną oraz społeczną. Zwracam się zatem z wnioskiem o szczegółową analizę możliwości ograniczenia planowanej wycinki oraz zastosowania rozwiązań projektowych pozwalających na zachowanie istniejącego drzewostanu w możliwie największym zakresie. Modernizacja infrastruktury nie musi bowiem oznaczać konieczności całkowitej rezygnacji z istniejącej zieleni, jeżeli na etapie projektowym zostaną odpowiednio przeanalizowane rozwiązania alternatywne.		
Mieszkaniec miasta www.konsultacjejst.pl	Zgodnie z projektem do wycinki zakwalifikowano ponad 20 drzew. Może warto byłoby rozważyć opcję przebudowy tej ruchliwej ulicy bez tak znacznego naruszenia istniejącego drzewostanu. Jest to ulica, na której występuje duży ruch tranzytowy, więc istniejące drzewa stanowią naturalną barierę dla hałasu oraz emitowanych spalin.	-	Uwzględniając funkcje i znaczenie w układzie komunikacyjnym Miasta oraz konieczności zapewnienia dostępu do nieruchomości przyległych zaproponowane rozwiązanie polegające na rozdzielaniu rodzajów ruchu na poszczególne strony ulicy nie jest rozwiązaniem optymalnym. Opracowana koncepcja przewiduje zachowanie najbardziej cennych drzew, natomiast drzewa planowane do wycinki są (i tutaj coś o wieku, stanie, gatunku itp. Uzasadniających ich niską wartość) i mając na względzie możliwość zapewnienia miejsca na nasadzenia zastępcze wartościowych drzew dostosowanych do specyfiki miejskiej wybrano rozwiązanie optymalne z punktu widzenia kilkudziesięcioletniej perspektywy eksploatacji drogi, chociaż wiążące się z koniecznością wycinki drzew.

Z up. PREZYDENTA
mgr inż. Anna Szpanowska-Karaś
DYREKTOR
Zarządu Infrastruktury Miejskiej w Słupsku

GŁÓWNY SPECJALISTA

inż. Marcin Piotrowski

KIEROWNIK DZIAŁU

mgr inż. Joanna Kobus

ZASTĘPCA DYREKTORA

mgr inż. Monika Juśkiewicz

