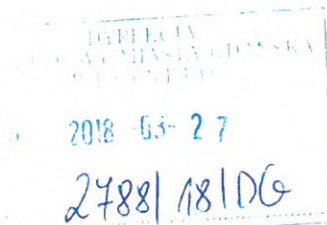


Gdańsk 26.03.2018 r.



7.1

**Dyrekcja Rozbudowy  
Miasta Gdańska**

**ul. Żaglowa 11  
80-560 Gdańsk**

---

Numer pisma: ZDiZ/02/2018.  
Dot.: Przebudowy ulicy Nad Jarem i Zakosy.  
Str. 1 + załącznik str.1

---

Dziękujemy za poważne i konstruktywne potraktowanie naszych uwag do dokumentacji projektowej [pismo ZKS/048/2018/EPP z dn. 20.03.2018 r.]. Cieszą nas wniesione poprawki odnośnie przebiegu chodnika przy rondzie.

Prosimy o uwzględnienie następujących uwag do przesłanej odpowiedzi:

**1. Środki uspokojenia ruchu na skrzyżowaniu w rejonie wylotu ul. Brukowej.**

Wyniesienie skrzyżowania zostało podane przykładowo. Jak doskonale Państwo wiecie istnieją różne formy realizacji takiego wyniesienia; wyniesienie może być na wspólnej platformie z przejściem dla pieszych przy skrzyżowaniu (w projekcie przejście dla pieszych z wąskiego chodnika na szeroki zostało zaprojektowane przed skrzyżowaniem z ul. Brukową) – samochód wtedy zwalnia już przed przejściem. Może też być tylko w samym obszarze skrzyżowania. Każde z tych rozwiązań nie musi blokować odwodnienia ulicy Brukowej – chyba że planujecie Państwo ściek w środku tej ulicy. W kwestii odwodnienia ul. Brukowej można też do ustawionej w pobliżu skrzyżowania studni podłączyć wpust zbierający wody z ul. Brukowej, zbierający właśnie wody z tej ulicy, przed jej wlotem w ul. Nad Jarem. Rozwiązań może być wiele w zależności od szczegółowych rozwiązań już wstępnie przyjętych, których nie znamy. I wreszcie – być może wystarczający będzie próg zwalniający w ul. Nad Jarem – tak jak Państwo piszecie. Niezrozumiały natomiast jest „samotny” próg zwalniający w ul. Brukowej przy obowiązującej



obecnie organizacji ruchu. Przypominamy też, że w sprawie wymuszania pierwszeństwa przez kierowców jadących ul. Nad Jarem mieszkańcy interweniowali w przeszłości.

## **2. Poszerzenie istniejącego chodnika.**

Brak możliwości poszerzenia chodnika ze względu na kolizje z węzłami gazowymi nie jest przekonujący, a już zdecydowanie nie przekonuje lakoniczny komunikat o kolizji z siecią energetyczną. Duża część sieci gazociągowej i wodociągowej, według mapy na której sporządzono projekt, przebiega dokładnie w linii krawężnika, a węzły gazowe znajdują się np. w obrębie jezdni skrzyżowania Brukowa - Nad Jarem.

Jeżeli nawet te kolizje są faktycznie bezdyskusyjne – pragniemy zauważyć, że w świetle m.in. *Poradnika organizacji przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich*; (wyd. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju; Warszawa 2013), który pozwalamy sobie załączyć ponownie, nawet zwiększenie szerokości nawierzchni istniejącego chodnika, z obecnych 1,0 m do 1,2 m, tj. o 20 cm!, powoduje duży progres w jakości poruszania się pieszych. Zwiększenie takie (do 1,2 m) na pewno będzie poza kolizjami, a wykonawczo pozwala układać 4 płytki chodnikowe modułu przyjętego w projekcie 30×30 cm bez cięcia od cokołu ogrodzenia /do nawierzchni chodnika oczywiście nie wliczono krawężnika/.

Ponownie wnosimy o:

1. Zwiększenie szerokości nienormatywnie wąskiego chodnika w ciągu ul. Nad Jarem (strona pd.-wsch. posesje 31b-31d)
2. Zastosowanie odpowiednich środków uspokojenia ruchu na skrzyżowaniu w rejonie wylotu ul. Brukowej.

Załącznik [1] – *Poradnik Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich*; Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju; Warszawa 2013.

### Do wiadomości:

1. Urząd Miejski w Gdańsku,  
Wydział Programów Rozwojowych, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk
2. Gdański Zarząd Dróg i Zieleni, ul. Partyzantów 36, 80-254 Gdańsk

