

Budowa ścieżki wzdłuż Kłodawki etap II – raport ze spotkania informacyjnego



Wprowadzenie

Trasa pieszo – rowerowa wzdłuż Kłodawki to istotny element miejskiej przestrzeni rekreacyjnej. Istniejący odcinek ścieżki cieszy się dużym zainteresowaniem mieszkańców, dlatego zgodnie z wcześniejszymi zamierzeniami i wnioskami mieszkańców trasa ma być kontynuowana aż do granicy miasta z Gminą Kłodawa.

Ze względu na wagę tematu i zainteresowanie nim opinii publicznej zdecydowano o organizacji spotkania informacyjnego, podczas którego zaprezentowany został program funkcjonalno – użytkowy dla tej inwestycji.

Sprawy organizacyjne

Termin: 25 stycznia 2024 r. godz. 17:00

Miejsce: sala sesyjna Urzędu Miasta, ul. Sikorskiego 4

Liczba uczestników: ok. 100 osób

Akcja informacyjna

Przeprowadzono następujące działania w ramach akcji informacyjnej nt. spotkania:

1. Zamieszczenie informacji o spotkaniu na stronie um.gorzow.pl
2. Wysyłka informacji do redakcji gorzowskich mediów

Ukazały się materiały m.in.

- w Radiu Gorzów,
 - w Gazecie Lubuskiej
 - na gorzowianin.com,
 - na gorzow24.pl
3. Dystrybucja informacji poprzez social media – profil Przystań na konsultacje oraz Gorzów
 4. Dystrybucja plakatów informacyjnych w formacie A3 i A4 w siedzibach Urzędu Miasta przy ul. Sikorskiego 4 i 5 oraz ul. Myśliborskiej 34

Uczestnicy po stronie organizatora

Iwona Olek – zastępca prezydenta miasta ds. gospodarki

Jacek Szymankiewicz – zastępca prezydenta miasta ds. rozwoju

mgr inż. Andrzej Cegielnik – firma Interprojekt, autor PFU

Mikołaj Wasilewski - wykonawca wstępnej inwentaryzacji drzew na potrzeby zlecenia PFU

Moderacja:

Anna Bonus – Mackiewicz, dyrektor Biura Konsultacji Społecznych i Rewitalizacji

Plan spotkania:

1. Powitanie i prezentacja celu oraz planu spotkania
2. Wstęp, zarys zakresu zadania, ogólne wytyczne do projektowania
3. Realizacja inwestycji w kontekście obowiązujących dokumentów strategicznych, źródła finansowania, harmonogram prac
4. Prezentacja Programu Funkcjonalno- Użytkowego
5. Pytania z sali



Spotkanie informacyjne ws. ścieżki nad Kłodawką. Fot. Łukasz Kulczyński

Przebieg spotkania

Anna Bonus – Mackiewicz – powitanie, przedstawienie planu spotkania.

Jacek Szymankiewicz – uzupełnieniem wypowiedzi jest prezentacja, która stanowi załącznik nr 1 do raportu.

- Kłodawka jest perełką, docenianą już przez przedwojennych mieszkańców Gorzowa i na pewnych odcinkach była wykorzystywana rekreacyjnie.
- W 2015 r. rozpoczęły się wstępne prace projektowe dotyczące trasy wzdłuż Kłodawki.
- Ścieżka znalazła się w gminnym programie rewitalizacji jako jedno z najciekawszych przedsięwzięć w tym programie, którego jednym z celów szczegółowych jest cel: "Odzyskać Kłodawkę dla gorzowian".
- Ścieżka od początku planowana była jako całość od granic miasta do ujścia rzeki do Warty. W 2017 r. powstała koncepcja dla całego przebiegu ścieżki.
- W styczniu 2018 r. podpisano umowę o dofinansowanie z ZIT na realizację pierwszego odcinka ścieżki od ul. Chodkiewicza do ujścia Warty. Przedsięwzięcie zostało zrealizowane. W ramach inwestycji powstała ścieżka wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
- Drugi odcinek będzie ściśle związany z naturą. Założenia te dotyczą m.in. nawierzchni ścieżki i minimalizacji ingerencji w środowisko. Infrastruktura towarzysząca będzie ograniczona do takiej, która będzie obsługiwać ruch pieszy i rowerowy: ławki, śmietniki, wiaty.
- PFU jest pierwszym, wstępnym etapem projektowym.

Iwona Olek – uzupełnieniem wypowiedzi jest prezentacja, która stanowi załącznik nr 2 do raportu.

- Przedłużenie ścieżki wzdłuż Kłodawki jest wskazane w Strategii Rozwoju Gorzowa Wielkopolskiego 2030. W strategii określono jako jeden z celów tworzenie atrakcyjnych przestrzeni do życia. Celem zadania jest „Wzmocnienie rekreacyjnej i kulturowej funkcji rzeki Warty i Kłodawki, np. poprzez udostępnienie dla turystyki kajakowej”. Działanie to zostało zgłoszone do strategii rozwoju miasta przez mieszkańców.
- Ścieżka wzdłuż Kłodawki to bardzo ważna trasa komunikacyjna pomiędzy osiedlami na terenie miasta i komunikacja z gminą Kłodawa.
- Ścieżka jest również wskazana w Strategii Rozwoju Ponadlokalnego Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego 2030, gdzie jako cel

strategiczny wskazaliśmy wysoką dostępność komunikacyjną MOF oraz budowę, rozwój, integrację sieci dróg rowerowych oraz połączeń pieszych (m. in. chodników i ścieżek pieszych).

- To także realizacja Planu zrównoważonej mobilności miejskiej dla Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego Gorzowa Wielkopolskiego.
- Dokument, który osadza ten projekt w realiach finansowych to strategia ZIT, czyli instrument, który ma swoje finansowanie w programie regionalnym ze środków programu Fundusze Europejskie Województwa Lubuskiego 2021 – 2027.
- Zobowiązaliśmy się do stosowania, na każdym etapie inwestycji, przyjętych i wypracowanych ze stroną społeczną standardów zieleni, aby priorytetowo traktować zieleń jako wspólne, cenne dobro. Standardy te zostały opracowane przez fundację Ekorozwoju oraz Stowarzyszenie Architektury Krajobrazu i obejmują procedury, konkretne narzędzia, dobre praktyki, zalecenia w zakresie ochrony przyrody w procesach inwestycyjnych.
- Celem ogólnym projektu jest multimodalna mobilność, czyli wspieranie zrównoważonej mobilności jako elementu transformacji w kierunku gospodarki zeroemisyjnej.
- Cele szczegółowe przedsięwzięcia: zmniejszenie emisji zanieczyszczeń powietrza, zwiększenie liczby korzystających z transportu rowerowego, zwiększenie zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej, w tym ograniczenie transportochłonności, bezpieczny, komfortowy dojazd w kierunku centrum Gorzowa, skomunikowanie terenów osiedli, w tym z zabudową jednorodzinną.
- Wstępny harmonogram zakłada prace projektowe, które potrwać ok. 10 miesięcy.
- W drugim kwartale 2025 roku planujemy złożyć wniosek o dofinansowanie.
- Realizacja będzie podzielona na dwa etapy. Etap II A - od ul. Chodkiewicza do ronda Barlineckiego i Etap II B - od ronda Barlineckiego do granic miasta.
- Planujemy rozpocząć realizację od Etapu II B. Zakładamy, że prace te potrwać 10 miesięcy, natomiast drugi odcinek - Etap II A - 12 miesięcy.
- Projekt budowy ścieżki wzdłuż Kłodawki będzie w 85% sfinansowany ze środków unijnych. Całkowita, szacowana wartość projektu to ok. 15 mln zł, z czego blisko 13 mln będą stanowiły środki z dofinansowania unijnego.

- Program funkcjonalno- użytkowy, został sfinansowany ze środków samorządu województwa lubuskiego.

Andrzej Cegielnik i Mikołaj Wasilewski – uzupełnieniem wypowiedzi jest prezentacja, która stanowi załącznik nr 3 do raportu.

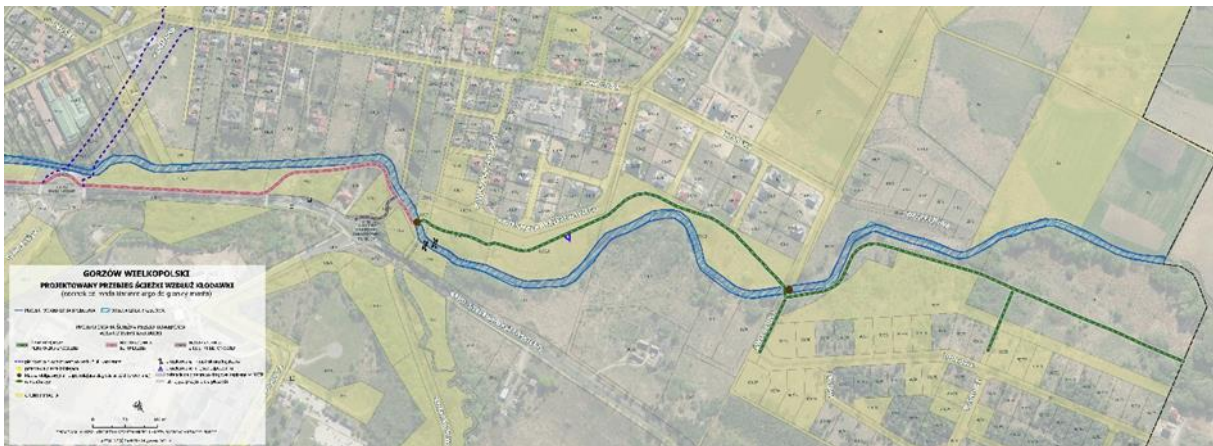
- Opracowano program funkcjonalno - użytkowy, który służy do tego by przygotować dokumentację dotyczącą robót budowlanych. To założenia, służące temu by wykonawca projektu miał wizję tego, co chcemy zrobić, jak to ma wyglądać i w następnym etapie uszczegółowił dane rozwiązanie.
- Założono wykonanie ścieżki rowerowej, ciągu pieszo – rowerowego lub chodnika z dopuszczeniem ruchu rowerowego.
- Ciąg ma się wpisywać w ciąg drogi ponadregionalnej 753 komunikującej miasto Gorzów z gminą Kłodawa.
- Ten ciąg ma zapewnić szybki, bezkolizyjny przejazd na trasie.
- Oprócz podstawowego zakresu wykonano dodatkowe opracowania jak wstępna inwentaryzacja drzew na potrzeby PFU, która ma na celu przegląd otaczających przyszłą ścieżkę drzew, rozpoznanie podłoża gruntowego oraz stanowi punkt wyjścia dla dalszych, bardziej szczegółowych badań uzupełniających.
- Ścieżka ma być oświetlona, mają być zaprojektowane miejsca i elementy małej architektury tj., ławki, kosze na śmieci, ewentualnie miejsca wypoczynku, miejsca pod infrastrukturę kajakową.
- Podstawa prawna, uwzględniona w trakcie opracowywania PFU:
 - miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego,
 - przepisy prawa miejscowego,
 - standardy projektowe i wykonawcze dla tras rowerowych w województwie lubuskim,
 - rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych,
 - prawo dysponowania terenem na cele budowlane,
 - inne opracowania projektowe w rejonie opracowania (I etap północnej obwodnicy, projekt Gminy Kłodawa).

- W opracowaniu uwzględniono wstępny projekt zagospodarowania w ciągu ul. Kamiennej, Północnej Obwodnicy Gorzowa.
- Wykonano inwentaryzację drzew wzdłuż planowanego przebiegu trasy, z założeniem by zminimalizować szkody przyrodnicze. Minimalizowanie kolizji z rosnącymi drzewami zgodnie z założeniami:
 - oś ścieżki wyznaczona po terenie nieporośniętym szatą roślinną, o najmniejszej pokrywie roślin drzewiastych,
 - minimalizować konieczne wycinki - w przypadku wystąpienia kolizji wybierać takie osobniki, które nie są cenne przyrodniczo,
 - w przypadku kolizji „trasować” tak, by prowadzić do wycinki w pierwszej kolejności drzew uszkodzonych, zasiedlonych przez patogeny, wywróconych lub o zaburzonej statyce, źle rokujących, o najmniejszych wymiarach,
 - oś trasy powinna przebiegać pod okapem drzew liściastych dużych, by móc korzystać z ocienienia.
- Przebieg został odzwierciedlony na mapach (rys. nr 1 i 2). W większym formacie dostępne są jako załącznik nr 4 i 5.
- Zaproponowano dwa rodzaje nawierzchni: asfaltową i kruszywo naturalne, ewentualnie łączone spoiwem żywicznym. Na pierwszym odcinku mamy nawierzchnię asfaltową, a przebieg wzdłuż Kłodawki to nawierzchnia żwirowa, wzdłuż ul. Wyszyńskiego nawierzchnia jest asfaltowa a dalszy przebieg to nawierzchnia z kruszywa.
- Organizacja ruchu. W uzgodnieniu z Zamawiającym, ustalono, że odcinek przy ogródkach to droga pieszo- rowerowa (od ul. Chodkiewicza do ul. Puszkina). Następny fragment trasy od ul. Puszkina do ul. Wyszyńskiego to droga dla pieszych z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Odcinek w pasie ulicy Wyszyńskiego zaprojektowany został jako droga dla rowerów. Ostatni fragment biegnący od ronda WOŚP do granic administracyjnych miasta to droga dla pieszych i rowerów.
- Infrastruktura kajakowa jako element rekreacyjny otwierający Kłodawkę dla mieszkańców została wskazana w trzech lokalizacjach. Na wysokości starego młyna, w obszarze ul. Owocowej oraz na wysokości rzeczki Srebrnej. Przewidziano

też miejsca odpoczynku. Szczegóły techniczne w tym zakresie zostaną opracowane na etapie projektu technicznego. Zaplanowano wiaty, ławki, kosze na śmieci.



Rys. 1 przebieg ścieżki wzdłuż Kłodawki – odcinek od ul. Chodkiewicza do ronda Barlineckiego.



Rys. 2 przebieg ścieżki wzdłuż Kłodawki – odcinek od ronda Barlineckiego do granic miasta.

Anna Bonus – Mackiewicz – Zakończenie części spotkania poświęconej na prezentację.

Pytania i odpowiedzi

Część spotkania poświęcona na pytania mieszkańców trwała ponad godzinę. Główne tematy poruszane przez uczestników spotkania w pytaniach to przebieg trasy i materiały wykorzystane do jej budowy, infrastruktura dodatkowa - w tym kajakowa oraz inwentaryzacja zieleni i ochrona przyrody w przyszłym procesie inwestycyjnym. Część

pytań wpłynęła do urzędu w formie pisemnej przed spotkaniem. Odpowiedzi na te pytania udzielono w trakcie spotkania, w pierwszej kolejności.

Poniżej znajduje się zbiorcze zestawienie najczęściej poruszanych zagadnień wraz z informacją lub stanowiskiem Miasta. Część pytań i opinii mieszkańców, dotyczących tych samych lub podobnych zagadnień, została pogrupowana i omówiona łącznie.

Przebieg trasy

- W okolicy I Liceum należałoby znaleźć inne rozwiązanie przebiegu ścieżki. Proponujemy do rozważenia dwa warianty zmiany przebiegu szlaku w tym miejscu:
 - Wariant 1: z odejściem w kierunku ul. Puszkina na przedłużeniu ul. Kilińskiego, ominięcie szkoły i powrót nad Kłodawkę za szkołą. Wariant preferowany z uwagi na skomunikowanie szkoły. Ruch rowerzystów odcinkowo po uspokozonej ulicy Puszkina.
 - Wariant 2: wykorzystanie wąskiego pasa terenu szkolnego pomiędzy bieżnią, a krawędzią skarpy.
- Proszę uszczegółwić kwestię komunikacji ścieżki z zabudową jednorodzinną. Czy będziemy mogli ze ścieżki rowerem dotrzeć na skate park i do zabudowy jednorodzinnej i do ul. Kilińskiego?
- Jak planowane jest przyłączenie do ul. Arciszewskiego?
- Czy był rozważany przebieg ścieżki pod mostkiem nad ul. Chodkiewicza, czy przy Owocowej? Czy przebieg trasy nie byłby lepszy, gdyby był bliżej rzeki w tym przypadku?

Co na to miasto:

Drugie rozwiązanie jest bardzo trudne technicznie. Wiąże się z podobną ingerencją w przyrodę, co w rozwiązaniu aktualnie zaproponowanym w PFU, ponieważ początkowy odcinek bieżni znajduje się kilkanaście centymetrów od krawędzi skarpy a samo ogrodzenie również zlokalizowane jest na skarpie. W związku z tym, to rozwiązanie

niczego nam nie daje. Wręcz przeciwnie, oprócz podobnej ingerencji w przyrodę wiąże się dodatkowo z ingerencją w infrastrukturę szkoły.

Pierwsze rozwiązanie też nie jest możliwe z kilku powodów. Oba warianty analizowaliśmy. Analizowaliśmy również inne przebiegi ścieżki w tym miejscu i wybraliśmy wariant optymalny. Ścieżka komunikuje się z ul. Kilińskiego, ale nie ma możliwości powrotnego dojścia do niej jak we wskazanej propozycji. Ten teren jeszcze jest własnością miasta, ale stanowi wyłączny dojazd do nieruchomości prywatnych. Teren zagospodarowany został na cele prywatne i jest objęty roszczeniem. Zlokalizowane tam są dwie bramy wjazdowe oraz cechują go duże różnice terenu.

Kolejną przeszkodą w tym wariantcie jest przyjęte założenie, że ścieżka ma prowadzić wzdłuż Kłodawki, bezpośrednio w jej bliskości. Wyprowadzenie jej na ulice jest wbrew temu założeniu. Odstępujemy od niej i na długo nie stykamy się z samą rzeczką. Już na zrealizowanym I etapie mieliśmy podobne dwa miejsca. Teren przy SP 1 i przy przedszkolu nr 6. Tam również poprowadziliśmy ścieżkę tak, żeby przebiegała w sąsiedztwie Kłodawki, przekierowując tym samym ruch rowerowy i pieszy z ruchliwych ulic. Co nie tylko poprawiło komfort, ale i bezpieczeństwo. Próbując wyprowadzić ruch na Kilińskiego i dalej na Puszkina nie tylko nie mamy komunikacji z Kłodawką aż do ul. Owocowej, ale również omijamy odcinek, który jest bardzo ciekawy, prowadzi wzdłuż rzeczki i nie wymaga praktycznie ingerencji. Odcinek od Kilińskiego do Puszkina jest praktycznie zagospodarowany, wymagana jest niewielka interwencja. Sama ul. Puszkina jest ulicą dwukierunkową, wąską, zupełnie nieprzygotowaną na ciąg pieszo - rowerowy. Proponowane rozwiązanie można w przyszłości, np. po przebudowie Puszkina i po zmianie organizacji ruchu, przewidzieć jako alternatywę dla osób, które chcą dojechać tylko do szkoły.

Pozostajemy przy propozycji rampy, co pozwoli poprowadzić ścieżkę przy Kłodawce i skomunikuje I LO. Furtka jest bezpośrednio w ogrodzeniu, myślimy jeszcze o drugiej, przy jego końcu.

Zależy nam, aby ze ścieżki korzystali również uczniowie I LO. Chcemy doprowadzić do takiego połączenia, żeby można było zjechać ze ścieżki w dwóch punktach, po południowej

i północnej stronie boiska, bezpośrednio na teren I LO. Jeżeli chodzi o komunikację z ul. Kilińskiego, obecnie znajduje się tam przedsept.

Zauważyliśmy również potrzebę połączeń nie tylko w okolicy ul. Arciszewskiego, ale też przy ul. Świerkowej. Będą więc dodatkowe połączenia, które nie będą miały charakteru drogowego a będą wyłącznie ścieżką. Ze środków na realizację budowy kolejnego odcinka ścieżki nie będzie realizowana droga przy ul. Ariańskiej.

Przebieg trasy pod mostkami jest kuszący, ale są to kosztowne rozwiązania i wiążą się z podniesieniem terenu. Oznaczałoby to dość długi zjazd i długi podjazd. Teraz mamy wyprowadzoną ścieżkę do ul. Chodkiewicza i potem do ogrodów działkowych. Jest to kameralna ulica z niewielkim natężeniem ruchu. W związku z tym ten wariant nie był rozważany

Nawierzchnia ścieżki

- Proponujemy zamianę nawierzchni ścieżki na mineralną, a na odcinkach bardziej stromych na mineralno- żywiczną, najlepiej bez obramowania,

Co na to miasto:

Nawierzchnia bitumiczna jest tylko w tych miejscach, które nie biegną bezpośrednio po terenie cennym przyrodniczo – od Chodkiewicza przez ciąg na terenie ogrodów działkowych, potem wzdłuż Wyszyńskiego do ronda Barlineckiego. Pozostały odcinek jest z nawierzchni mineralno-żywiczej. Dalszy odcinek od ronda Barlineckiego wzdłuż ul. Wyszyńskiego to jest nawierzchnia bitumiczna, potem od mostku do granic miasta mamy nawierzchnię żwirową.

Przebieg ścieżki i rodzaj materiałów obrazuje mapa- rys. nr 1 i 2. W większym formacie dostępne są jako załącznik nr 4 i 5.

Ochrona przyrody

- W projekcie (na mapach) nie wskazano drzew cennych przyrodniczo. Brakuje informacji czym jest drzewo cenne przyrodniczo. Należałoby już na tym etapie określić minimalne parametry dla drzew „cennych przyrodniczo”, wskazać je na mapach oznaczając je w inny sposób niż pozostałe, mniejsze drzewa, wrysować orientacyjnie sposób ich ominięcia oraz w opisie zmienić zapis z „rozważyć” na wymóg zachowania tych drzew. Proponuje się uznanie za cenne przyrodniczo drzewo o średnicy pnia (na wysokości 130 cm) równej i większej 32 cm (o obwodzie ≥ 100 cm). Proponuje się dopuszczenie występowania drzew cennych przyrodniczo w poboczu ścieżki (ścieżka przy rzece formalnie nie musi mieć skrajni bocznej wychodzącej poza obrys nawierzchni).
- Czy mamy zinwentaryzowane takie miejsca jak tarliska, żerowiska, miejsca lęgowe ptaków? Co z tymi miejscami? Jak budowa trasy wpłynie na ekosystem, szczególnie przy starym młynie, za I LO aż do ul. Owocowej?
- Ile drzew ma być wyciętych? Czy część drzew można jednak przesadzić?
- Kłodawka jest naszym dobrem miejskim, jest szczególnie wartościowa, ma niezwykle walory przyrodnicze. Musimy powściągnąć oczekiwania wobec infrastruktury z tych powodów.
- Inwentaryzacja przyrodnicza terenu powinna być sporządzona wcześniej, by oszacować straty środowiskowe, które będą poniesione i dopiero wtedy ukierunkować ten ruch w dostępnym zakresie. Dokumentacja, która zostanie zlecona pokaże tylko straty przyrodnicze a nie możliwości zapobieżenia im.
- Czy Miasto powoła inżyniera ds. zieleni, którego rolą będzie podczas budowy nadzór nad ustawą o ochronie przyrody, z którym będzie można mieć kontakt i pełniłby nadzór nad inwestycją?

Co na to miasto:

W ramach PFU dokonano wstępnej inwentaryzacji. Niezależnie od tego zobowiązujemy się do opracowania szczegółowych dokumentów inwentaryzacji dendrologicznej a także operatu dendrologicznego, waloryzację drzewostanu, ale nie tylko. Te opracowania będą dotyczyły szerszego kontekstu, ponieważ też chcemy zwrócić uwagę na bioróżnorodność.

Zakładamy, że niektóre z pozostawionych drzew nawet tych uschniętych będą mogły pozostać w strefach aż do samoistnego rozkładu i będą służyły jako siedliska zachowujące bioróżnorodność. Kolejnym etapem przed zleceniem dokumentacji technicznej, będzie dokładna waloryzacja drzewostanu i natury, która sąsiaduje z tym obszarem. Mając świadomość wartości i wagi tego obszaru dla mieszkańców, chcemy opracować, przed dokładnym projektowaniem, własną analizę. Deklarujemy to i będzie to dla nas ważny punkt przed opracowaniem dokumentacji.

Przepisy nie precyzują definicji drzewa cennego przyrodniczo. Dlatego chcemy opracować dokumenty, które będą badały indywidualnie każde drzewo w obszarze oddziaływania planowanej inwestycji. Założeniem miasta i zaleceniem dla zespołu projektowego było to, aby naszkicować wstępny zarys ścieżki, w taki sposób, by jak najmniej ingerowała w przyrodę.

W tym momencie nie wskażemy konkretnej, ostatecznej liczby drzew przewidzianych do wycięcia. Chcemy rozszerzyć wstępną inwentaryzację o opracowanie eksperckie, dokładnie analizujące wszystkie drzewa będące w oddziaływaniu inwestycji. Ustalamy jeszcze przebieg trasy więc pewne elementy mogą ulec zmianie, a obecny etap traktujemy bardzo wstępnie.

Prace zaczęliśmy od wstępnego zarysu inwestycji, ponieważ taka jest logika postępowania projektowego. Właśnie dlatego zdecydowaliśmy się najpierw na PFU, a potem na dokumentację techniczną poprzedzoną ekspertyzą i waloryzacją. Chcemy pójść w stronę dokładnego opracowania przyrodniczego w odniesieniu do planowanej ścieżki, żeby wiedzieć w jaki sposób będzie ona ingerowała w środowisko przyrodnicze. PFU, a wcześniej koncepcja, nakreślają wstępnie postulaty mieszkańców dotyczące kontynuacji ścieżki. Wstępna inwentaryzacja pozwoliła nam na określenie przybliżonego przebiegu trasy. Obecne rozwiązania nie są ostateczne i mogą ulec zmianie. Nie ma przeszkód, żeby tam, gdzie jest miejsce i jest taka możliwość, chronić to co jest cenne przyrodniczo. Trasa może mieć więcej zakrętów, nie będzie miała charakteru drogi dojazdowej z miejsca do miejsca z określoną prędkością, ale będzie miała charakter rekreacyjny i umożliwiała

kontakt z naturą. Ścieżka przebiega przez różne obszary. Mamy część obszaru bardziej zurbanizowanego, gdzie trudno znaleźć inny przebieg ścieżki niż ten zaproponowany, ale są też obszary, gdzie mamy większą swobodę, jeśli chodzi o przebieg ścieżki. Dodatkowe opracowanie przyrodnicze pozwoli lepiej zidentyfikować miejsca cenne przyrodniczo i je ominąć. Jeżeli chodzi o nadzór branży zielonej, to podobnie jak ma to miejsce w przypadku innych, wybranych miejskich inwestycji, funkcjonuje już obowiązkowy nadzór branży zielonej, podobnie będzie w przypadku budowy omawianej ścieżki.

Infrastruktura dodatkowa

- Co stało się z miejscami rekreacji? Na pierwszym spotkaniu, jeszcze przed I etapem, były pewne ustalenia z mieszkańcami, które zostały zapisane, a nie pojawiły się w PFU. W żaden sposób w projekcie nie jest naniesiony skate park na terenie Puszkina.
- Czy lampy i ławki będą w tym samym typie jak na I etapie, czy inne?
- Ławki na I etapie są przy samym krawężniku, i jak matka z dzieckiem z wózkiem stoi, jest zajęty cały pas. Proponuje, żeby ławki były w takich zatoczkach, żeby nie tarasować przejazdu.
- Proponuję objęcie pełnym monitoringiem trasy, inaczej mienie będzie dewastowane.

Co na to miasto:

Wskazane w dokumentacji zostały trzy miejsca jako miejsca wypoczynku, w tym wynikające z potrzeb użytkowników infrastruktury kajakowej. Oprócz tego mamy elementy małej architektury tj. ławki, kosze na śmieci. Z uwagi na charakter obszaru, w którym ma być realizowana inwestycja, jego naturalny charakter i konieczność ochrony przyrody oraz bioróżnorodności, przewidziano infrastrukturę służącą przede wszystkim odpoczynkowi, ławki i wiaty – elementy bliskie natury. Jest to teren dużo mniej zurbanizowany niż miało to miejsce przy realizacji pierwszego etapu budowy ścieżki, stąd nie planuje się takich obiektów jak place zabaw czy skate park. Ustalenie to jest zgodne z postulatami mieszkańców.

W odniesieniu do budowy skate parku na terenie liceum to nie jest ona planowana w ramach budowy ścieżki przy Kłodawce. Znalazła się w koncepcji z 2017 r. jako jeden z wielu proponowanych elementów rekreacyjnych. Natomiast w projekcie drogi rowerowej nie będziemy realizować tego obiektu, ponieważ środki finansowe są określone dla konkretnego celu, jakim jest rozwój mobilności i dróg służących transportowi nieskoemisyjnemu. Ponadto, temat miejsc rekreacji, został podniesiony również w Strategii ZIT, w jednym z celów szczegółowych. W ramach tych środków chcemy zrealizować inwestycje, na które od lat szukamy dofinansowań i jest to m.in. rozbudowa skate parku w Parku Kopernika. Jeżeli wysokość dostępnych środków będzie wystarczająca, pozwoli to uzupełnić istniejącą infrastrukturę rekreacyjną.

Planowane do wykonania lampy zaplanowano jako podobne do obecnie zlokalizowanych przy ścieżce. Należy jednak pamiętać, że Miasto jako podmiot publiczny nie może wskazać konkretnego, wybranego producenta lamp. Istnieje możliwość ogólnego określenia rodzaju i wzoru. Dlatego planowana infrastruktura może się nieco różnić od istniejącej.

W odniesieniu do ławek, preferowane będą rozwiązania, które w maksymalny sposób pozwolą wkomponować przyszlą ścieżkę w otaczającą ją naturę.

Wykonanie monitoringu nie jest planowane, generowałoby to olbrzymie środki, poza tym przypadki dewastacji po kilku latach użytkowania pierwszego etapu ścieżki zdarzają się stosunkowo rzadko.

Infrastruktura kajakowa

- Projektowana infrastruktura (nawierzchnia ścieżki, przystanie dla kajakarzy, poręcze, bariery) powinny mieć charakter naturalny, pasujący do tego miejsca i do jego otoczenia. Nie jest mile widziany beton, asfalt, stal, które zaburzą charakter i estetykę tego miejsca. Proponujemy zamianę stopni dla kajakarzy z betonowych na drewniane. Nawet na rzekach typowo kajakowych jak Obra czy Drawa większość tego typu obiektów budowanych jest z drewna, aby nie zaburzać piękna przyrody. Zastosowanie np. dębowego drewna zapewni doskonałą trwałość takich stopni.

- Uważam, że jak już coś robimy, to róbmy to bardziej trwale. Wiem, że to może trochę kontrowersyjne, ale przy zmianie poziomu rzeki racje bytu miałyby bardziej trwałe konstrukcje.
- Jestem zwolennikiem schodów prefabrykowanych, żeby były trwałe i nie trzeba było ponosić kosztów eksploatacyjnych. Konstrukcje stalowe itd., żeby nie były wykańczone farbami piecowymi tylko żeby był normalny ocynk. I materiały złączne też ocynkowane inaczej wszystko rdzewieje.
- Mówimy o tym, czy infrastruktura ma być drewniana czy betonowa? Polecam takie miasto Lübben. Tam jest dużo powiązań gruntu z wodą. Są różne metody powiązania drewna z wodą, metalowe kratki z kamieniami. Trochę drewna, trochę betonu i naprawdę daje to lekkie rozwiązanie.
- W sprawie schodów, zwrócę uwagę na kwestie bezpieczeństwa. Rozumiem, że drewno jest rozwiązaniem ekologicznym, ale warunki, w których drewno będzie pracowało będzie się ścierać, dwa będzie niebezpieczne dla użytkowników. Czy to będzie brane pod uwagę? Nie chcemy, żeby ktoś wjechał do wody.
- Czy macie administratora infrastruktury kajakowej, na jakiej zasadzie miałby być wyłoniiony?
- Czy będzie wypożyczalnia kajaków? Jeśli tak, to kto będzie nią zarządzał?
- Czy zasadna jest budowa, tak sporej w mojej ocenie, infrastruktury kajakowej, przy incydentalnych spływach kajakowych? Czy zostało to zbadane? Na ile jej zbudowanie jest potrzebne, ewentualnie na ile poprawi możliwość spływania Kłodawką?

Co na to miasto:

Planuje się wykonać elementy omawianej infrastruktury z materiałów jak najbardziej pasujących do charakteru rzeki i projektowanego przedsięwzięcia. Zejścia, slipy zostaną wykonane w konstrukcji drewnianej. Beton byłby trwalszy, jednak kameralny charakter rzeki, przemawia za tym, żeby ta infrastruktura była drewniana. Spływy teraz są incydentalne, jednak oczekuje się, że w przyszłości będzie ich więcej. Infrastruktura tego typu znajduje się także w parkach narodowych, np. na Drawie, gdzie została wykonana

z drewna. Warunki na rzece Kłodawce nie będą gorsze niż na Drawie, dlatego nie ma obaw o bezpieczeństwo.

Ta infrastruktura, jak każda inna, będzie utrzymywana przez Miasto. Miasto stworzy infrastrukturę kajakową, będzie odpowiedzialne za utrzymanie jej sprawności, natomiast nie będzie prowadzić wypożyczalni.

Działanie dotyczące wzmocnienia rekreacyjnej funkcji rzeki Kłodawki np. poprzez infrastrukturę kajakową, było poparte głosem środowiska oraz wykonaną diagnozą strategiczną na potrzeby opracowania zarówno strategii rozwoju miasta jak też Strategii ZIT. Wykonano badania prowadzone zarówno przez środowiska zgłaszające postulaty jej wykonania, jak i ekspertów zajmujących się programowaniem strategicznym. Pozwoliło to sformułować na poziomie strategii odpowiedni priorytet i konkretne działanie, które pozytywnie przeszło ocenę oddziaływania na środowisko i zostało zaakceptowane przez inne instytucje wymagane w toku uzgodnień dokumentów strategicznych.

Planowana infrastruktura przyczyni się do popularyzacji tego typu formy rekreacji, zwiększy i urozmaici ofertę turystyczną miasta oraz pozwoli wzmocnić i wykorzystać budujący się potencjał związany ze spływami kajakowymi w mieście. Zgodnie z przedstawioną podczas spotkania opinią przedstawiciela stowarzyszenia organizującego spływy, gdyby dostęp do infrastruktury kajakowej był nieco lepszy nie byłoby obecnie mowy o incydentalnym organizowaniu spływów.

Ogródki działkowe

- Czy projektant będzie ingerował w ogródki działkowe od ul. Chodkiewicza do Żwirki i Wigury? Tam jest nasze ogrodzenie, w ogrodzeniu jest instalacja elektryczna, są rozdzielnie, jest doprowadzona woda przez środek drogi. Czy jest to zinwentaryzowane, czy ogrodzenie będzie ruszane?
- Czy była dokładna inwentaryzacja na terenach działkowych? Przedstawione PFU nie zawiera drzewostanu, który tam jest, a który wkracza w wyznaczoną ścieżkę.
- Czy była prowadzona alternatywna ścieżka przez tereny ogródków działkowych?

Co na to miasto:

Nie będzie ingerencji w ogródki działkowe. Tereny ogródków należące do działkowców nie zmienią się. Na tym odcinku zostanie zrealizowana tylko część ścieżki. Natomiast w ramach planowanych prac zostaną wykonane nowe ogrodzenia w miejscu obecnie istniejących, z indywidualnymi furtkami na tereny poszczególnych ogródków działkowych. Żaden ogródek nie jest przewidziany do likwidacji a przełożenie istniejącej obecnie infrastruktury odbędzie się na koszt Miasta. Poprowadzenie ścieżki przez ogrody działkowe nie było brane pod uwagę, ponieważ wymagałoby to ich likwidacji. Dlatego przyjęto poprowadzenie ścieżki istniejącą drogą.

Jeżeli chodzi o roślinność na terenach działkowych to nie była ona inwentaryzowana, podobnie jak nie była inwentaryzowana na innych terenach prywatnych, z wyjątkiem wybranych egzemplarzy, które były dostępne dla autora opracowania bez ingerowania w teren prywatny.

Połączenie ścieżki z odcinkiem gminy Kłodawa

- Gmina Kłodawa będzie również kontynuowała budowę ścieżki. Czy to będzie kolejny etap?
- Czy miasto może rozmawiać z Kłodawą, aby projekt stworzył pętlę rowerową? To by powodowało, że mielibyśmy kolejny turystyczny walor.

Co na to miasto:

Miasto Gorzów Wielkopolski i Gmina Kłodawa pozostają w ścisłym kontakcie w ramach współpracy MOF, dla którego opracowano koncepcję rozwoju dróg rowerowych. Dokument ten otworzył możliwość pozyskiwania środków unijnych na rozwój infrastruktury rowerowej. Obecnie Kłodawa jest na etapie projektowania tego przedsięwzięcia i planuje jego sfinansowanie ze środków ZIT. Zadanie będzie stanowiło

kontynuację gorzowskich planów inwestycyjnych związanych z drugim etapem budowy ścieżki wzdłuż rzeki Kłodawki. Miasto pozostając w kontakcie z Gminą Kłodawa przede wszystkim koncentruje się na miejscu styku obu projektowanych ścieżek, przyczyniając się w ten sposób do uzyskania efektu komplementarności obu przedsięwzięć. Urząd Marszałkowski, będący dotacjodawcą środków na realizację tych zadań, widzi i ceni komplementarny charakter tych projektów, umożliwiających mieszkańcom komunikację najbardziej ekologicznym środkiem transportu jakim jest rower. Zakłada się, że prace Gorzowa Wielkopolskiego i Kłodawy będą realizowane równolegle z uwagi na to samo źródło finansowania obu projektów. W odniesieniu do innych projektów czy wniosków o dofinansowanie, składanych przez pozostałe podmioty wchodzące w skład MOF GW, to w strukturach organizacyjnych Urzędu Miasta Gorzowa Wielkopolskiego działa jednostka, która koordynuje całość współpracy i pozostaje w stałym kontakcie z partnerami z gmin. Pozwala to zachować spójność i stopniową, konsekwentną realizację założeń koncepcji rozwoju dróg rowerowych w całym MOF.

Inne

- Czy przebudowa ronda barlineckiego będzie miała wpływ na terminowość wykonania ścieżki?

Odpowiedź: Nie ma takiego zagrożenia. Prace przy przebudowie ronda mają ruszyć w terminie wrzesień/październik 2024 r. i zostaną wykonane przez rozpoczęciem prac przy ścieżce.

- Czy ścieżka jest przystosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych? Potrzebne byłoby spotkanie ze wszystkimi organizacjami osób niepełnosprawnych. Wiaty, zjazdy, tego typu rozwiązania powinny zostać przystosowane tak, aby można było z tego skorzystać.

Odpowiedź: Jeżeli chodzi o osoby z niepełnosprawnościami i osoby starsze skupiliśmy się na przebiegu ścieżki. W szczególności, wyznaczając przebieg trasy, wzięto pod uwagę, aby jej pochylenie nie przekraczało 5%, ponieważ ma to znaczny wpływ na komfort i sposób użytkowania. Jeżeli chodzi o fragment ścieżki przy

ogródkach działkowych należy dodatkowo przeanalizować tę pochyłość. Trasa na tym odcinku będzie płaska jednak zejście na teren działek będzie miało kąt 35%. W odniesieniu do infrastruktury kajakowej nie zaplanowano dodatkowych rozwiązań dla osób z niepełnosprawnościami.

- Chcemy, żeby to było ładne. Czy coś możemy zrobić z żółtym kolorem barierek przy ul. Wszyńskiego?

Odpowiedź: Barierki koloru żółtego sukcesywnie znikają w mieście, zostają przemalowywane na kolor szary, tak też będzie w tym przypadku.

- Czy te środki obejmują również udroźnienie rzeki? Mieszkam w tej okolicy i od lat nie mogę dogadać się z Wodami Polskimi w sprawie udroźnienia, oczyszczenia rzeki. Rzekomo, to nie jest ich działka a są zatory wodne, podtopienia.

Odpowiedź: Ze środków na budowę ścieżki nie można sfinansować żadnych prac wodnych, np. pogłębiania czy oczyszczania koryta rzeki, gdyż jest to kompetencja Wód Polskich.

- Czy na etapie już szczegółowego projektu będzie można przeprowadzić konsultacje z mieszkańcami?

Odpowiedź: Tak, etap projektowy zostanie poddany konsultacjom. Projektant przed oddaniem finalnego projektu, będzie miał obowiązek zaprezentowania swojej pracy mieszkańcom.

- Czy w przestrzeni dopływu rzeki Srebrnej, czy byłoby możliwe wybudowanie toalety dla kajakarzy, rowerzystów, spacerujących?

Odpowiedź: Istnieje taka możliwość. Na tym etapie jednak nie można ostatecznie przesądzić o dokładnej lokalizacji toalety.

- Coraz więcej jest rowerów elektrycznych, ale też hulajnogi, z których korzysta młodzież. W jakiś sposób, prócz postawienia znaków, będzie zachowane bezpieczeństwo, żeby powstrzymać chęć rozwijania nadmiernej prędkości?

Odpowiedź: Planowana do realizacji nawierzchnia naturalna nie jest przeznaczona dla hulajnóg, nie pozwala więc na rozwijanie nadmiernej prędkości. Należy jednak pamiętać, że niezależnie od oznakowania ścieżki, bezpieczeństwo na niej zależy przede wszystkim od samych użytkowników.

- Czy działki znajdujące się przy ścieżce będą w jakiejś części zabrane np. na odcinku przy ul. Kilińskiego?

Odpowiedź: Na mapie stanowiącej załącznik nr 3 do niniejszego raportu, kolorem zielonym oznaczono tereny stanowiące własność Miasta. Przyjęto założenie, aby przyszła ścieżka została poprowadzona po terenach miejskich w maksymalnym stopniu. Na odcinku przy ul. Kilińskiego nie przewidziano żadnych przejęć terenu.

- Czy w ramach inwestycji, z tego dofinansowania można wykonać projekt nasadzenia zieleni? Część rzeczy wzdłuż tej trasy jest zdegradowane, można by je przykryć zielenią.
- Odpowiedź: W ramach obecnie realizowanego projektu nie ma takiej możliwości. Jednak w przyszłości, z wykorzystaniem innych źródeł zewnętrznego dofinansowania, projekty dotyczące wzbogacania czy wprowadzania zieleni w mieście będą realizowane.

- Jak długa jest ścieżka?

Odpowiedź: Długość projektowana w tym etapie to około 4 km. Całkowita długość ścieżki w Gorzowie z już istniejącym fragmentem to 6,2 km.

- Czy wykonawca zostanie zobligowany do odtworzenia szlaków do zabudowań jednorodzinnych?

Odpowiedź: Każda infrastruktura uszkodzona przy realizacji inwestycji będzie odtworzona.

Spis załączników:

Załącznik nr 1 – wprowadzenie, prez. Jacek Szymankiewicz, prezentacja

Załącznik nr 2 – dokumenty strategiczne, źródła finansowania, harmonogram prac, Iwona Olek, prezentacja

Załącznik nr 3 – Program Funkcjonalno- Użytkowy, Andrzej Cegielnik, prezentacja

Załącznik nr 4 - Przebieg trasy, odcinek Chodkiewicza-Górczyńska, ortofotomapa

Załącznik nr 5 - Przebieg trasy, odcinek Górczyńska – granice miasta, ortofotomapa