

dróg krajowych, dostosowania jej do obecnych wymagań dla dróg klasy GP (przy założeniu, że jest to droga międzynarodowa) oraz do wymogów postawionych sieci drógom w TEN-T (dopuszczalny nacisk na oś 11,5 tony). Z uwagi na dużą ilość skrzyżowań i wiele przeszkód terenowych znajdujących się pod estakadą w obu koncepcjach stwierdzono brak możliwości zaprojektowania nowego przebiegu drogi z uwzględnieniem normatywnych odległości pomiędzy węzłami zgodnie z rygorem narzuconym przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie odnośnie nominalnych odległości pomiędzy węzłami (§ 9.1 pkt 3 oraz pkt 4) dla dróg klasy G i GP. Ponadto w opracowaniu obliczono czas potrzebny na wykonanie założonego zakresu prac wskazując, iż jest w zależności od wariantu od 3,5 do ok. 4 lat. W tej sprawie zajął stanowisko Zarząd Portu Gdynia stwierdzając istotne zagrożenie dla funkcjonowania portu w związku z tak długotrwałym utrudnieniem doń dostępu.

W związku z powyższymi okolicznościami rozpoczęto analizowanie rozwiązań alternatywnych, spośród których za najbardziej obiecujące uznano połączenie portu z Obwodnicą Zachodnią Trójmiasta trasą składającą się z północno zachodniego odcinka Drogi Czerwonej oraz południowego odcinka OPAT do węzła Obwodnicy z ulicy Morskiej.

Ad.5.

Oczekiwania Gminy Gdynia odnośnie statusu Trasy Kwiatkowskiego były już wielokrotnie artykułowane, ale nie spotykały się z pozytywnym odzewem. Postulatem minimalnym jest nadanie tej drodze statusu drogi krajowej o klasie technicznej niższej niż autostrada lub droga ekspresowa, a zatem z pozostawieniem jej w utrzymaniu Prezydenta Miasta.

Z up. PREZYDENTA MIASTA GDYNI

dr inż. arch. Marek Stepa
WICEPREZYDENT MIASTA