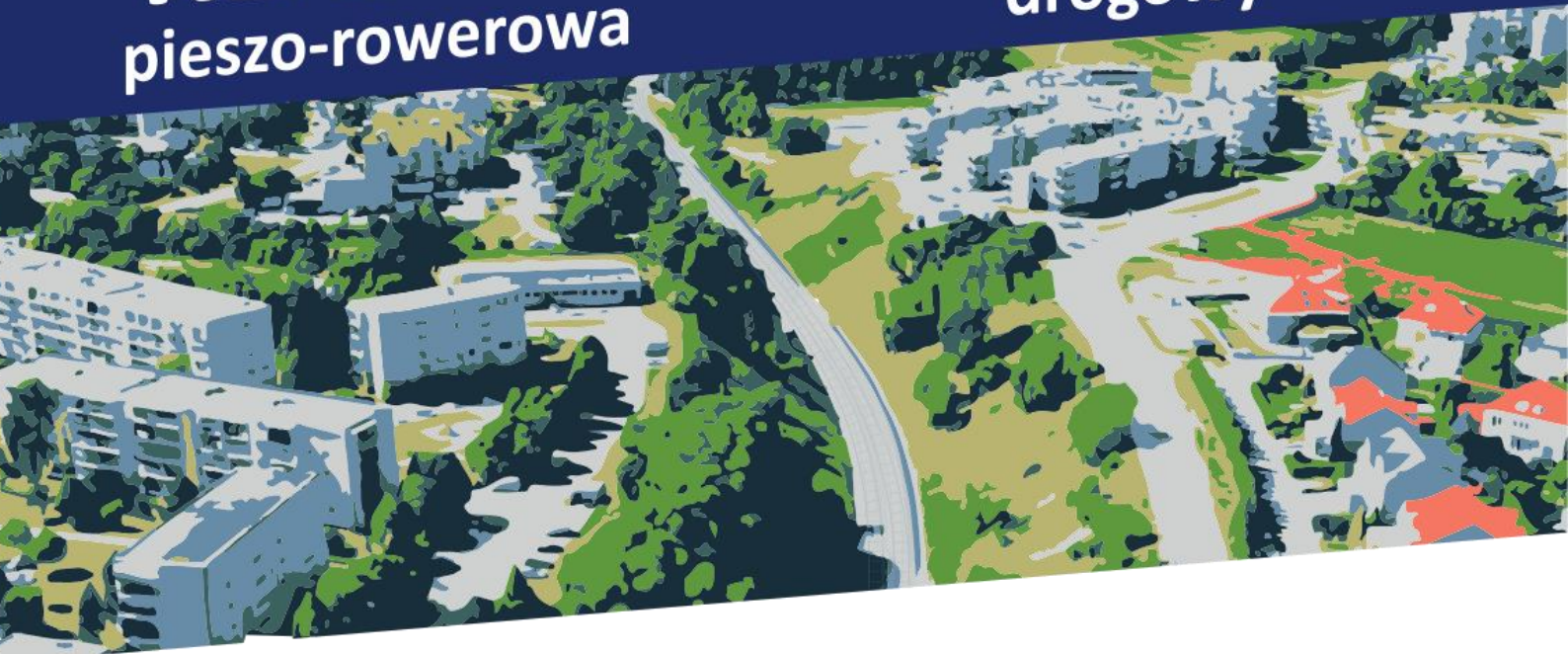


KŁADKA czy WIADUKT pieszo-rowerowa drogowy



Raport podsumowujący konsultacje społeczne

Opracowanie raportu: Joanna Krukowska, Ewa Stokłuska
Współpraca przy analizach ilościowych: Joanna Jaczewska

Dział Diagnoz i Partycypacji
Laboratorium Innowacji Społecznych
konsultacje@lis.gdynia.pl, tel. (58) 727 39 08

Luty 2019

Spis treści

Streszczenie	3
1. Wprowadzenie	5
2. O konsultacjach	5
Geneza i cel konsultacji	5
Przebieg procesu konsultacji	6
Przedmiot konsultacji	6
Warianty połączenia ulic Buraczanej i Strzelców	9
3. Opinie mieszkańców na temat proponowanej inwestycji	13
Opinie zgłoszone podczas wystuchania publicznego	13
Opinie wyrażone w formularzach konsultacyjnych	14
Kto wypełnił formularz – charakterystyka respondentów	13
Ogólny stosunek do budowy połączenia między dzielnicami	17
Preferowany charakter inwestycji	21
Ocena proponowanych wariantów inwestycji	23
Argumenty związane z kładką pieszo-rowerową	24
Argumenty związane z budową wiaduktu drogowego	29
Inne uwagi i postulaty	34
4. Podsumowanie wyników	35
5. Zestawienie uwag szczegółowych	35
6. Rozstrzygnięcia Prezydenta	40
7. Załączniki	40

Streszczenie raportu

Raport podsumowuje konsultacje społeczne dotyczące preferowanego sposobu połączenia komunikacyjnego ul. Buraczanej (Karwiny) i ul. Strzelców (Mały Kack). Zostały one zrealizowane z inicjatywy Prezydenta Miasta Gdyni przez Laboratorium Innowacji Społecznych (LIS).

Konsultacje trwały od 30 listopada 2018 do 20 stycznia 2019 roku. Ich przedmiotem było zebranie opinii w sprawie alternatywnych wariantów inwestycji, tj. kładki pieszo-rowerowej lub wiaduktu drogowego. Można było je zgłaszać w trakcie wystuchania publicznego, za pomocą formularza konsultacyjnego lub w postaci uwag na piśmie. Ze wszystkich form skorzystało ponad 1000 mieszkańców i mieszanek Gdyni – ponad 120 osób uczestniczyło bezpośrednio w wystuchaniu publicznym, złożono również 1152 formularze konsultacyjne. Zdecydowaną większość uczestników konsultacji stanowili mieszkańcy i mieszkanki obu dzielnic, które miałyby zostać połączone dzięki nowej inwestycji: wśród wypełniających formularze konsultacyjne 41% stanowiły osoby z Karwin, a 33% - z Małego Kacka.

- **Samą ideę budowy jakiejś formy nowego połączenia między dzielnicami poparła zdecydowana większość uczestników konsultacji - łącznie 80%** wypełniających formularz konsultacyjny.
- Jeśli chodzi o formę przyszłej inwestycji, większości mieszkańców i mieszanek bliski był pogląd, że przyszłe połączenie Karwin i Małego Kacka powinno mieć **przede wszystkim charakter lokalny i w pierwszej kolejności służyć osobom mieszkającym w pobliżu tej inwestycji (65%)**.
- Jeszcze silniej opowiedziano się za tym, by poddawana konsultacjom inwestycja **ułatwiała przede wszystkim ruch lokalny i podróże docelowe pomiędzy Małym Kackiem a Karwinami, a nie była wykorzystywana także do tranzytu przez teren obu dzielnic (70%)**.
- Aż **80%** respondentów ankiety konsultacyjnej chciało, by przeprawa **dopuszczała jedynie ruch pieszo-rowerowy**.
- Nie zaobserwowano znaczących różnic w opiniach pomiędzy uczestnikami z Małego Kacka i Karwin.

W trakcie całości konsultacji zdecydowanie **przeważały głosy zwolenników kładki pieszo-rowerowej**. Stanowili oni większość zarówno wśród uczestników wystuchania (15 z 16 mówców), jak i wśród respondentów ankiety konsultacyjnej.

Najważniejsze **argumenty za kładką**, podnoszone w konsultacjach, dotyczyły:

- **stworzenia zachęty do zmiany nawyków transportowych**, tj. częstszego wybierania roweru lub spaceru zamiast samochodu do przemieszczania się na krótkich dystansach pomiędzy dzielnicami;
- szeroko rozumianej **poprawy warunków komunikacyjnych**;
- **ułatwienia dostępu do zasobów sąsiedniej dzielnicy** – w tym zwłaszcza ułatwienia dostępu do szkół i przedszkoli znajdujących się po stronie Karwin oraz do terenów leśnych i rekreacyjnych po stronie Małego Kacka;
- **poprawy/zachowania bezpieczeństwa w okolicy**, zwłaszcza w kontekście samodzielnego przemieszczania się dzieci oraz zachowania obecnego natężenia ruchu samochodowego lub jego zmniejszenia;

- „pośredniego” pozytywnego wpływu kładki na stan środowiska naturalnego (większy udział ruchu pieszo-rowerowego zamiast samochodowego jako źródło mniejszego zanieczyszczenia powietrza) oraz **zdrowie mieszkańców** (łatwiejszy dostęp do terenów rekreacyjnych oraz zachęta do wybierania spaceru lub podróży rowerem na krótkich dystansach między dzielnicami);
- gwarancji **większego spokoju w okolicy i zachowania jakości życia mieszkańców**.

Zwolennicy kładki pieszo-rowerowej argumentowali ponadto, że ukierunkowanie tej inwestycji na niezmotoryzowanych uczestników ruchu jest sposobem na realizację zapisów miejskich dokumentów strategicznych dotyczących zmniejszania udziału transportu samochodowego.

Przeciwnicy tej formy połączenia dzielnic wskazywali z kolei, że kładka nie poprawi warunków komunikacyjnych w tym obszarze, będzie rozwiązaniem służącym mniejszościowej grupie użytkowników i nie będzie optymalnym sposobem wydatkowania środków publicznych.

Najważniejsze **argumenty za wiaduktem**, podnoszone w konsultacjach, dotyczyły:

- potencjalnych **korzyści związanych z szeroko rozumianą poprawą warunków komunikacyjnych**, w tym zwłaszcza stworzenia alternatywnego przejazdu dla samochodów i odciążenia skrzyżowania ulic Strzelców-Wielkopolska-Sopocka;
- **bardziej uniwersalnego charakteru takiej inwestycji**.

Zwolennicy wiaduktu argumentowali, że będzie miał on charakter bardziej „przyszłościowy”, odpowiadając na obserwowalny wzrost liczby samochodów osobowych na terenie Gdyni.

Przeciwny tego rozwiązania zwracali z kolei uwagę na **ryzyka** związane m.in. z potencjalnym zwiększeniem ruchu tranzytowego i spadkiem bezpieczeństwa na osiedlowych drogach, niekorzystnym wpływem wiaduktu na środowisko (spaliny i hałas związane z ruchem samochodowym) oraz obniżeniem jakości życia w okolicy z powodu utraty spokojnego charakteru dzielnic.

Po zapoznaniu się z opiniami uczestników konsultacji, **Prezydent Miasta Gdyni zdecydował o budowie w tym miejscu kładki pieszo-rowerowej**. Jednostką odpowiedzialną za realizację przedsięwzięcia będzie Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni.

1. Wprowadzenie

Raport został podzielony na kilka sekcji zawierających informacje dotyczące:

- kontekstu uruchomienia procesu konsultacyjnego i jego przebiegu,
- proponowanych wariantów rozwiązań inwestycyjnych poddanych pod ocenę w toku konsultacji,
- opinii i postulatów mieszkańców i mieszkanki zgłaszanych w trakcie konsultacji społecznych, z wyróżnieniem opinii wyrażanych podczas wystuchania publicznego oraz za pomocą formularzy konsultacyjnych.

Główna część opracowania kończy się przedstawieniem decyzji Prezydenta Miasta Gdyni w temacie objętym konsultacjami, podjętej po zapoznaniu się z podsumowaniem uwag mieszkańców.

Raport uzupełniają załączniki zawierające:

- regulamin, podsumowanie oraz transkrypcję wystuchania publicznego, przeprowadzonego w ramach pierwszego etapu konsultacji,
- formularz konsultacyjny wykorzystywany do zbierania uwag mieszkańców na drugim etapie procesu konsultacyjnego,
- materiały informacyjne towarzyszące konsultacjom.

2. O konsultacjach

Geneza i cel konsultacji

Konsultacje społeczne dotyczyły preferowanego sposobu połączenia komunikacyjnego ul. Buraczanej (Karwiny) i ul. Strzelców (Mały Kack). Decyzję o ich przeprowadzeniu podjął Prezydent Miasta Gdyni, w związku ze zgłaszanymi przez mieszkańców uwagami odnośnie planowanej na tym terenie miejskiej inwestycji, m.in. w formie petycji w sprawie budowy kładki pieszo-rowerowej zamiast planowanego wiaduktu drogowego, która wpłynęła do Urzędu Miast w maju 2018 roku.

Celem procesu konsultacyjnego było przedstawienie i omówienie argumentów przemawiających za realizacją jednego z dwóch możliwych wariantów inwestycji, czyli budowy nad torami kolejowymi kładki pieszo-rowerowej lub wiaduktu drogowego. W trakcie konsultacji zbierano uwagi mieszkańców i mieszkanki Gdyni na temat tego, jak realizacja każdego z wariantów inwestycji może z ich perspektywy wpłynąć na:

- a. sposób poruszania się w tym obszarze miasta,
- b. bezpieczeństwo na drodze,
- c. komfort życia mieszkańców.

Przebieg procesu konsultacji

Proces konsultacji społecznych trwał **od 30 listopada 2018 roku do 20 stycznia 2019 roku**. W jego ramach mieszkańcy i mieszkańcy mogli zgłaszać swoje uwagi:

- w ramach wystuchania publicznego, które odbyło się w dniu 11 grudnia 2018 r.,
- drogą mejlową lub na piśmie w trakcie całego okresu trwania konsultacji,
- oraz za pomocą formularza konsultacyjnego, dostępnego w wersji papierowej i elektronicznej w dniach od 7 do 20 stycznia 2019 roku.

Informacje na temat konsultacji były rozpowszechniane za pomocą:

- stron internetowych (m.in. [m.in. gdynia.pl](http://m.in.gdynia.pl), lis.gdynia.pl);
- portali społecznościowych (m.in. profile na Facebooku prowadzone przez Miasto Gdynię i Laboratorium Innowacji Społecznych);
- prasy (m.in. relacje i zapowiedzi w mediach lokalnych oraz artykuły własne w „Ratuszu”);
- plakatów dystrybuowanych na osiedlach mieszkaniowych w okolicy sąsiadującej z planowaną inwestycją;
- ulotek zapraszających na wystuchanie publiczne dystrybuowanych na osiedlach mieszkaniowych oraz wśród domów jednorodzinnych w okolicy sąsiadującej z planowaną inwestycją.

Formularze konsultacyjne oraz materiały informacyjne towarzyszące konsultacjom były dostępne w biurze Rady Dzielnicy Karwiny, biurze Rady Dzielnicy Mały Kack, siedzibie Laboratorium Innowacji Społecznych oraz Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta.

Przedmiot konsultacji

Charakterystyka obszaru

Okolice planowanej inwestycji mają przede wszystkim charakter mieszkalny. W sumie na ulicach znajdujących się w pobliżu planowanej inwestycji mieszka ok. 25% mieszkańców Małego Kacka oraz ok. 27% mieszkańców Karwin¹.

W tej części Karwin dominuje zabudowa wielorodzinna – blokowa². Z kolei po stronie Małego Kacka najwięcej jest w tej okolicy domów jednorodzinnych (bliźniaków i szeregowców). W ostatnich latach nastąpił intensywny rozwój zabudowy wielorodzinnej przy ul. Strzelców, co obrazuje poniższa ilustracja.

¹ Zob. dane UM Gdyni: <https://www.gdynia.pl/bip/dane-podstawowe,1762/dzielnice,364788> (opracowanie Joanna Buryn); dostęp 15.11.2018 r. W obliczeniach uwzględniono następujące ulice: na terenie Karwin – ulice Buraczana, Korzenna, Nałkowskiej; na Małym Kacku – ulice Strzelców, Bł. Królowej Jadwigi, Grenadierów, Olgierda, Raclawicka, Władysława Jagiełły.

² Można tu spotkać przede wszystkim budynki 4-piętrowe z lat 70. i 80. XX wieku, choć zdarzają się również przykłady wyższych bloków oraz późniejszej zabudowy.

Rysunek 1. Intensyfikacja zabudowy w rejonie ul. Strzelców – porównanie pomiędzy rokiem 2008 i 2016.



Źródło: ZDiZ.

Na terenach sąsiadujących z planowaną inwestycją nie znajdują się większe zakłady pracy ani zakłady przemysłowe. Po stronie Karwin, w bezpośredniej bliskości torów, są zlokalizowane liczne punkty handlowo-usługowe oraz instytucje, z których korzystają mieszkańcy obu dzielnic, takie jak: przedszkola, szkoła podstawowa z krytym basenem czy kościół rzymskokatolicki. Dostęp do oferty handlowo-usługowej jest tu większy niż po stronie Małego Kacka. Pomimo bariery w postaci linii kolejowej, tereny Karwin i Małego Kacka znajdujące się w pobliżu konsultowanej inwestycji, są ze sobą funkcjonalnie powiązane. Poruszanie się pomiędzy tymi rejonami jest jednak utrudnione i wymaga podróży przez ul. Strzelców oraz ul. Wielkopolską.

Potrzeba powiązania ze sobą obu obszarów miasta została zauważona przez miejskich planistów 15 lat temu. W 2004 roku sporządzono miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego dla części dzielnicy Mały Kack, która graniczy z terenem kolejowym³. W dokumencie tym wskazano dwa miejsca znajdujące się poza granicami planu, w których zasugerowano przejście dla pieszych nad torami. Jedna z tych lokalizacji jest obecnie proponowana na stworzenie wiaduktu lub kładki. Natomiast dla samego terenu planowanej inwestycji dotychczas nie przyjęto miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (MPZP).

Uwarunkowania transportowe

Po obu stronach torów kolejowych, nad którymi miałyby przebiegać nowe połączenie, znajdują się ulice gminne obsługujące przede wszystkim ruch osiedlowy związany z dojazdami do mieszkań i punktów osiedlowych. Ulice te mają głównie klasę drogi dojazdowej, rzadziej drogi zbiorczej lub lokalnej.

³ Chodzi o MPZP nr 1601; XIX/403/04 z dn. 28.04.2004. Zob. na stronie: <https://www.gdynia.pl/bip/uchwalone-miejscowe-plany-zagospodarowania-przestrzennego,422/1601-zniwna-i-grenadierow,376460>.

Okolice obszaru planowanej inwestycji są stosunkowo dobrze skomunikowane jeśli chodzi o dostęp do komunikacji zbiorowej:

- a. wzdłuż ul. Wielkopolskiej wyznaczono przystanki autobusowe i trolejbusowe⁴,
- b. w pobliżu znajduje się stacja PKM Gdynia Karwiny, oddana do użytku w grudniu 2017 r.

Komunikacja zbiorowa nie dociera jednak obecnie wewnątrz osiedli. Jedynym wyjątkiem jest linia nr 145 biegnąca przez ul. Strzelców, która ma charakter głównie „przesiadkowy”, tzn. umożliwia przede wszystkim dojazd do innych przystanków, obsługujących większą liczbę linii umożliwiających bezpośredni dojazd do innych dzielnic Gdyni, Sopotu czy Gdańska (PKM).

W okolicy notuje się intensywny ruch samochodowy. Koncentruje się on przede wszystkim na ul. Wielkopolskiej, łączącej dzielnicę południową z obszarami centralnymi. Pod koniec listopada 2017 r. ZDiZ wykonał pomiary ruchu na skrzyżowaniu ul. Strzelców z ulicami Wielkopolską i Sopocką. W godzinach szczytu porannego większość samochodów wyjeżdża z ul. Strzelców w stronę obwodnicy. W godzinach szczytu popołudniowego kierunek ten jest odwrotny.

Tabela 1. Kierunki wyjazdu z ul. Strzelców w godzinach szczytu porannego (7.00-8.00).

KIERUNEK	LICZBA POJAZDÓW	PROC. POJAZDÓW
Obwodnica	152	58%
Sopot	63	24%
Centrum	45	17%
łącznie:	260	100%

Źródło: Na podstawie pomiarów ruchu wykonanych przez ZDiZ pod koniec listopada 2017 r.

Tabela 2. Kierunki dojazdu do ul. Strzelców w godzinach szczytu popołudniowego (15.00-16.00).

KIERUNEK	LICZBA POJAZDÓW	PROC. POJAZDÓW
Obwodnica	160	78%
Sopot	30	15%
Centrum	15	7%
łącznie:	205	100%

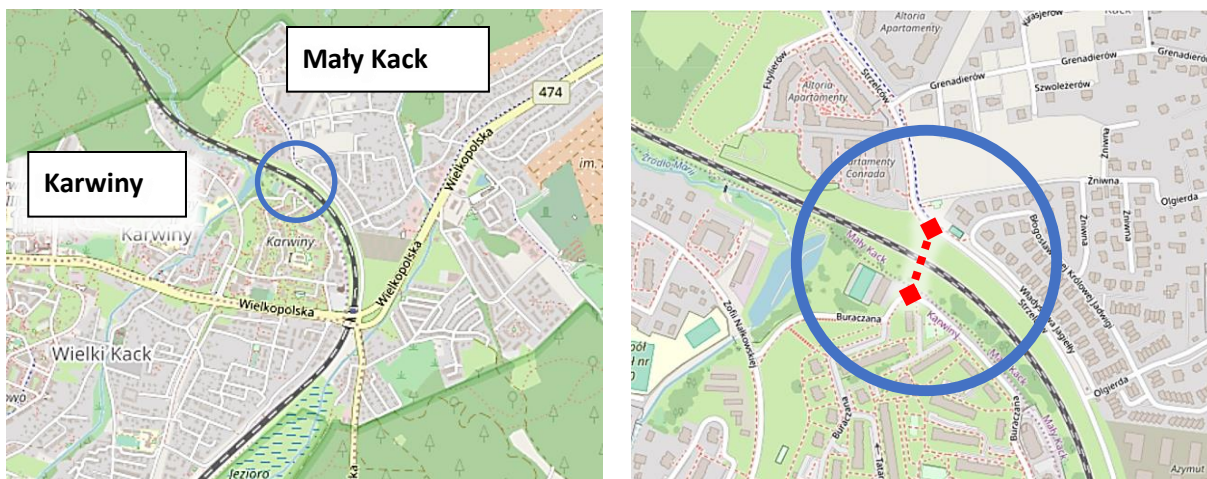
Źródło: Na podstawie pomiarów ruchu wykonanych przez ZDiZ pod koniec listopada 2017 r.

⁴ W najbliższym otoczeniu planowanej inwestycji jest to przystanek ZKM Gdynia „Karwiny PKM”, obsługiwany w czterech kierunkach.

Warianty połączenia ulic Buraczanej i Strzelców⁵

Proponowana inwestycja łącząca dzielnice Mały Kack i Karwiny byłaby zlokalizowana w miejscu wskazanym na poniższych rysunkach.

Rysunek 2. Lokalizacja nowego połączenia między dzielnicami.



Źródło: ZDiZ.

Konstrukcja połączenia pomiędzy dzielnicami byłaby podobna w obu wariantach. Przewiduje się konstrukcję stalową lub betonową łukową, wariantową lub inną jednoprzęsłową o rozpiętości ok. 80 m.

Rysunek 3. Ilustracja typu konstrukcji mającej stanowić połączenie między dzielnicami.



Źródło: ZDiZ.

Warianty planowanego połączenia będą się jednak różnić pod względem szerokości. W przypadku **kładki pieszo-rowerowej** planuje się utworzenie wspólnego ciągu przeznaczanego dla pieszych i rowerzystów (bez separacji użytkowników np. w postaci pasa rowerowego czy drogi rowerowej) o szerokości nie mniejszej niż 4,5 m. Przewidywana szerokość kładki to ok. 7 m.

⁵ Na podstawie dwóch dialogów technicznych przeprowadzonych przez ZDiZ z dwoma podmiotami w okresie czerwiec-wrzesień 2018.

Rysunek 4. Przykładowy przekrój z zaznaczeniem stref ruchu na kładce pieszo-rowerowej⁶.



W przypadku **wiaduktu drogowego** wskazano większą liczbę rozwiązań, związaną z oddzieleniem pasa ruchu drogowego, ciągu pieszego i ścieżki rowerowej. Łączna szerokość wiaduktu może wynieść od 13 do 21 m w zależności od przekroju drogi.

Rysunek 5. Przykładowy przekrój z zaznaczeniem stref ruchu na wiadukcie drogowym⁷.



Realizacja każdego z wariantów będzie się wiązała z następującymi nakładami czasu i pieniędzy.

Tabela 3. Nakłady na realizację obu wariantów inwestycji.

CZYNNIK	KŁADKA PIESZO – ROWEROWA	WIADUKT DROGOWY
Koszt wykonania dokumentacji	0,5 – 0,9 mln zł ⁸	0,6 – 1,6 mln zł
Koszt budowy obiektu	6 – 8 mln zł	9 – 16 mln zł
Czas wykonania dokumentacji	12 – 18 m-cy	12 – 18 m-cy
Czas budowy obiektu	ok. 18 m-cy	ok. 18 m-cy

Źródło: Na podstawie dwóch dialogów technicznych przeprowadzonych przez ZDiZ z dwoma podmiotami w okresie czerwiec-wrzesień 2018.

⁶ Rysunek przedstawia zmodyfikowaną ilustrację wykonaną w aplikacji Streetmix.net i jest dostępny na licencji Uznanie autorstwa 4.0 Międzynarodowe (CC BY 4.0): <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.pl>.

⁷ J.w.

⁸ Wszystkie kwoty brutto.

WIADUKT DROGOWY

ZA

- Stworzenie alternatywnego połączenia drogowego pomiędzy Małym Kackiem oraz Karwinami (będzie to przydatne np. w związku z planowaną budową Węzła Karwiny)
- Nowe połączenie poprawi w konsekwencji warunki ruchu na ul. Wielkopolskiej (zwłaszcza na skrzyżowaniu z ul. Strzelców⁹)
- Ułatwienie poruszania się pomiędzy dzielnicami różnym uczestnikom ruchu (pieszym, rowerzystom, samochodom osobowym i dostawczym oraz pojazdom służb i komunikacji zbiorowej)
- Dopasowanie drożności układu drogowego do potrzeb kierowców (rosnąca liczba samochodów)
- Udrożnienie dojazdu do planowanego parkingu Park&Ride przy stacji PKM Karwiny
- Szansa na stworzenie nowych tras komunikacji zbiorowej zatrzymujących się na przystankach utworzonych

PRZECIW

- Zwiększenie natężenia ruchu na ulicach osiedlowych, przede wszystkim na ul. Nałkowskiej¹⁰
- Większy hałas i mniejsze bezpieczeństwo na drodze w związku ze wzrostem liczby samochodów na ulicach osiedlowych
- Obawa przed blokowaniem się ruchu na skrzyżowaniu ulicy Wielkopolskiej z Nałkowskiej w związku z większą liczbą pojazdów wybierających trasę przez wiadukt
- Wątpliwość czy rozwiązanie będzie sprzyjać realizacji celów zapisanych w dokumentach strategicznych¹¹ oraz czy jest zgodne z planowanymi działaniami uspokajającymi ruch¹²
- Wyższy koszt budowy i stworzenia dokumentacji projektowej niż w przypadku kładki pieszko-rowerowej
- Konieczność poniesienia dodatkowych kosztów związanych z wykonaniem projektów oraz przeprowadzeniem działań i mających na celu, uspokojenie ruchu¹³, zapewnienie warunków do bezpiecznego poruszania się

⁹ Prognozuje się, że w godzinach szczytu:

- a) liczba pojazdów na skrzyżowaniu ulic Wielkopolska-Sopocka-Strzelców zmniejszy się o 91-124 (czyli 6-19 proc.) na godzinę;
- b) natężenie ruchu wyjazdowego z ul. Strzelców zmniejszy się o 32-57 proc. a wjazdowego o 15-53 proc.

¹⁰ Szacuje się do 130 pojazdów na godzinę w porach szczytu, czyli ponad dwukrotnie więcej niż obecnie.

¹¹ Zarówno Strategia Rozwoju Gdyni, jak i Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej podkreślają znaczenie transportu pieszego, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej, a nie dojazdów dla samochodów osobowych.

¹² Chodzi np. o plany budowy wyniesionych przejść dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Nałkowskiej, Korzennej i Gojawiczyńskiej oraz ul. Brzechwy przy ZSP nr 4.

¹³ Działania te są trudne do wprowadzenia w przypadku dopuszczenia na drodze ruchu pojazdów o masie powyżej 10 ton (np. autobusów).

wewnątrz osiedli i obsługujących mieszkańców Małego Kacka i Karwin

pieszym oraz rowerzystom¹⁴, zniechęcenie do tranzytu przez ulice osiedlowe

KŁADKA PIESZO-ROWEROWA

ZA

- Ułatwienie poruszania się pomiędzy dzielnicami rowerzystom i pieszym, a tym samym stworzenie realnej alternatywy dla samochodu
- Promocja roweru oraz podróży pieszych w zgodzie z dokumentami strategicznymi przyjętymi w mieście¹⁵
- Utrzymanie natężenia ruchu samochodowego wewnątrz osiedli (i problemów z tym związanych) na zbliżonym poziomie co dzisiaj
- Zgodność z sugestiami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego przyjętego dla części terenu Małego Kacka przylegającego do miejsca planowanej inwestycji
- Niższe koszty przygotowania projektu oraz budowy niż w przypadku wiaduktu drogowego
- Brak konieczności ponoszenia dodatkowych inwestycji związanych z koniecznością przebudowy układu drogowego i uspokajaniem ruchu na osiedlach

PRZECIW

- Nieuwzględnienie potrzeb części uczestników ruchu (kierowców oraz pasażerów komunikacji zbiorowej)
- Nie powstanie alternatywne połączenie drogowe pomiędzy Małym Kackiem a Karwinami
- W konsekwencji nie poprawią się warunki ruchu na ul. Wielkopolskiej oraz na jej skrzyżowaniu z ul. Strzelców
- Nie zostanie udrożniony dojazd do planowanego parkingu Park&Ride przy stacji PKM Karwiny
- Brak szansy na zwiększenie oferty komunikacji zbiorowej i wprowadzenie nowych tras przebiegających wewnątrz osiedli

¹⁴ Wzdłuż ul. Strzelców przebiega wydzielona droga rowerowa, która już niedługo zostanie uzupełniona aż do skrzyżowania z ul. Wielkopolską w ramach inwestycji budowy Węzła Karwiny. Po stronie Karwin nie ma takich rozwiązań - zaplanowano jedynie pewne zmiany na skrzyżowaniu ulic Nałkowskiej oraz Wielkopolskiej.

¹⁵ Zarówno Strategia Rozwoju Gdyni, jak Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni kładą nacisk na promocję podróży pieszych i rowerowych.

3. Opinie mieszkańców na temat proponowanej inwestycji

Opinie zgłoszone podczas wystuchania publicznego

Założenia i przebieg wystuchania publicznego

Wystuchanie publiczne odbyło się w dniu 11 grudnia (wtorek) w godz. 18.00 – 20.00 w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 2 przy ul. Staffa 10, w dzielnicy Karwiny. Wziął w nim udział osobiście Prezydent Wojciech Szczurek, wiceprezydent Michał Guć oraz radni miejscy i dzielnicowi, a także przedstawiciele Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

W wystuchaniu wzięło udział 108 słuchaczy oraz 16 mówców, wylosowanych spośród chętnych do zabrania głosu podczas wystuchania, z zachowaniem puli miejsc dla reprezentantów obu dzielnic¹⁶, których bezpośrednio dotyczy planowana inwestycja. Ponieważ w trakcie zapisów na wystuchanie zgłosiły się jedynie 3 osoby z Małego Kacka, wszystkie zostały zaproszone do grona mówców. Oprócz nich głos zabrało 10 mieszkańców Karwin oraz 3 osoby zamieszkałe w innych częściach Gdyni.

Prezentowane opinie

W trakcie wystuchania aż 15 z 16 mówców opowiedziało się za kładką pieszo-rowerową. Także na sali, w gronie słuchaczy, dominowali zwolennicy tej opcji, co dawało się łatwo zauważyć, ponieważ zwolennicy kładki byli wyposażeni w chorągiewki dystrybuowane przed rozpoczęciem wystuchania przez grupę mieszkańców związanych z oddolną inicjatywą „Tak dla kładki”, bardzo aktywną w Internecie i promującą udział w konsultacjach oraz wyrażanie poparcia dla tego wariantu inwestycji.

Argumenty podnoszone na rzecz kładki pieszo-rowerowej dotyczyły wątków, które znalazły swoje odbicie na dalszym etapie konsultacji w odpowiedziach zamieszczanych w formularzach konsultacyjnych.

W kontekście **zalet kładki** najczęściej przywoływano te dotyczące:

- Stwarzania **zachęty do rzadszego korzystania z samochodów do przemieszczania się na krótkie dystanse międzydzielnicowe**, m.in. w celu odwiezienia dzieci do szkoły, ponieważ przez kładkę będą mogli przechodzić same z Małego Kacka do szkoły podstawowej na Karwinach. Tym samym, zmniejszy się liczba parkujących pod placówką samochodów; podobnie rzecz będzie się miała w okolicy Przychodni Źródło Marii;
- **Stwarzania okazji i zwiększania motywacji mieszkańców oraz mieszkańek do spacerowania i korzystania z roweru, co będzie miało pozytywny wpływ na ich zdrowie** (m.in. poprzez ułatwienie mieszkańcom Karwin dostępu do terenów rekreacyjnych Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego);
- **Bardziej ekologicznego charakteru kładki**, która nie będzie się wiązała z dodatkowym ruchem samochodów, a zatem nie będzie przyczyniać się do

¹⁶ Podczas pierwszego losowania mówców zarezerwowano po 5 miejsc dla mieszkańców Małego Kacka i Karwin.

generowania większej ilości spalin oraz hałasu komunikacyjnego w pobliżu planowanej inwestycji;

- **Zgodności rozwiązania promującego ruch pieszego i rowerowy, a nie komunikację samochodową, z dokumentami strategicznymi Miasta Gdyni, w których zawarto zapisy dotyczące promocji zrównoważonego transportu.**

Trzech z szesnastu mówców zwróciło uwagę, że co do zasady nie widzą potrzeby realizacji w tym miejscu inwestycji tego typu, ale jeżeli już – to za jedyną dopuszczalną opcję uznają właśnie kładkę.

W wypowiedziach większości mówców w trakcie wystuchania korzyści z realizacji kładki były przeciwstawiane **zagrożeniom związanym z budową wiaduktu**. Najczęściej w tym kontekście mówiono o:

- **Ryzyku zwiększenia ruchu samochodowego wewnątrz osiedli** sąsiadujących z planowaną inwestycją, których infrastruktura nie jest przystosowana do przyjęcia większego natężenia ruchu samochodowego; wskazywano zwłaszcza, że w przypadku wybudowania takiego połączenia, wielu kierowców dotąd przejeżdżających tranzytowo przez skrzyżowanie ulic Wielkopolskiej, Sopockiej i Strzelców, będzie dokonywało skrótów przez ulicę Nałkowskiej, a więc wewnątrz osiedla na Karwinach;
- **Obniżeniu bezpieczeństwa** w ruchu po osiedlach, przede wszystkim dla pieszych i rowerzystów;
- **Negatywnym wpływie zwiększonego ruchu drogowego na spokojny dotąd charakter okolicznych osiedli i obniżenie w ten sposób jakości życia ich mieszkańców**; zarówno mieszkańcy Karwin, jak i Małego Kacka argumentowali, że wybrali te dzielnice na swoje miejsce zamieszkania ze względu na spokój i kameralny charakter;
- **Sprzeczności idei budowy wiaduktu drogowego z zapisami dokumentów strategicznych Miasta**, w których mowa jest o zwiększaniu ruchu pieszych;
- **Braku realnej potrzeby budowy wiaduktu w kontekście przebudowy Węzła Karwiny przy przystanku PKM**, która powinna znacząco poprawić sytuację komunikacyjną w okolicy bez konieczności wznoszenia nowej inwestycji umożliwiającej przejazd między Karwinami a Małym Kackiem.

Jedyną osobą, która w trakcie wystuchania opowiedziała się za wiadukiem, wskazywała na jego potencjalne pozytywne efekty jeśli chodzi o upłynnienie ruchu na skrzyżowaniu ulic Strzelców-Wielkopolskiej-Sopockiej.

Opinie wyrażone w formularzach konsultacyjnych

Dane nt. liczby formularzy oraz sposób prezentacji wyników

Łącznie zebrano 1152 formularzy konsultacyjnych, z czego większość została przesłana elektronicznie – 1128 za pośrednictwem formularza zamieszczonego na stronie

badanialis.pl/karwiny-malykack, 2 za pośrednictwem poczty elektronicznej (skan). Droga papierowa złożono łącznie 22 formularze.¹⁷

W 23 formularzach podano miejsce zamieszkania poza Gdynią, a w 3 nie podano żadnej informacji o miejscu zamieszkania. Jako że miejskie procesy konsultacji społecznych dotyczą co do zasady mieszkańców i mieszkanek Miasta Gdyni, na etapie analizy danych wyłączaliśmy takie formularze z analizy ilościowej. Analizie poddano pozostałe 1126 ankiet i to ta liczba stanowi podstawę większości prezentowanych wyliczeń.

Odpowiedzi na poszczególne pytania z formularzy wypełnionych indywidualnie pokazujemy **w rozkładzie dla ogółu uczestników konsultacji** oraz **w podziale na mieszkańców Karwin i Małego Kacka**.

Na potrzeby analiz wyróżniliśmy też wśród respondentów **trzy podgrupy w zależności od ich głównego sposobu przemieszczania się po mieście**:

- osoby, które poruszają się prawie wyłącznie samochodem,
- osoby, które oprócz auta regularnie korzystają także z innych środków transportu,
- osoby, które prawie nie korzystają z samochodu.

Rozkład odpowiedzi na część pytań, które dotyczyły kwestii potencjalnie najbardziej różnicujących społeczność mieszkającą w najbliższym otoczeniu planowanej inwestycji od mieszkańców dalszych rejonów miasta, a także mieszkańców Karwin i Małego Kacka, opisujemy także w podziale na te podgrupy.

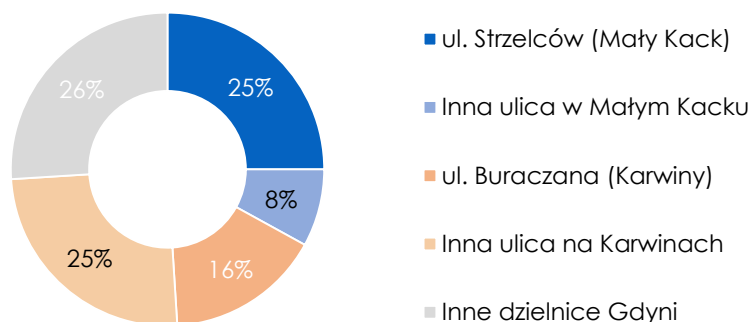
Kto wypełnił formularz – charakterystyka respondentów

Poniżej prezentujemy podstawowe dane na temat mieszkanek i mieszkańców Gdyni, którzy wypełnili formularze konsultacyjne na drugim etapie konsultacji, pozyskane z tzw. metryczek znajdujących się na końcu ankiety.

Aż 74% wszystkich ankiet pochodziło od osób mieszkających w dzielnicach, które miałyby bezpośrednio połączyć planowana inwestycja: 41% stanowili mieszkańcy Karwin (461 osób), a 33% - mieszkańcy Małego Kacka (371 osób). 26% wypełniających ankietę zamieszkiwało w innych częściach Gdyni; najliczniejszą grupą byli wśród nich mieszkańcy nieodległego Wielkiego Kacka (9%). Patrząc na miejsce zamieszkania respondentów z poziomu konkretnej ulicy, 41% wszystkich wypełniających formularz stanowili mieszkańcy ulic, które miałyby być bezpośrednio połączone kładką lub wiaduktem: 25% stanowili mieszkańcy ulicy Strzelców, a 16% - ulicy Buraczanej.

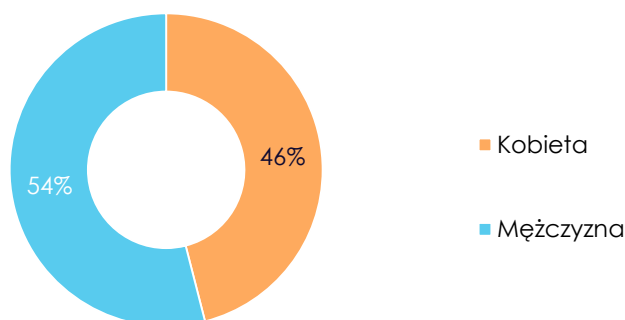
¹⁷ 14 papierowych formularzy zostało złożonych w Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni, 5 – w biurze Rady Dzielnicy Karwiny, a 3 w biurze Rady Dzielnicy Mały Kack.

Wykres 1. Charakterystyka respondentów ze względu na **miejsce zamieszkania** (n= 1126)

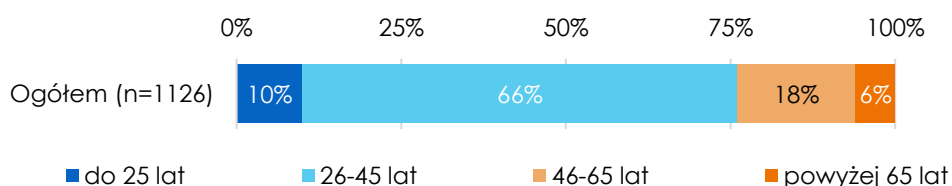


Liczba mężczyzn wśród wypełniających nieznacznie przewyższała liczbę kobiet – 54% do 46%. Z kolei pod względem wieku, zdecydowanie najliczniejszą grupą były osoby mające od 26 do 45 lat (66% wszystkich wypełniających ankietę). Porównując tę proporcję z danymi meldunkowymi, trzeba stwierdzić, że w gronie uczestników konsultacji osoby z tej grupy wiekowej były nadreprezentowane.

Wykres 2. Charakterystyka respondentów ze względu na **pleć** (n=1126)

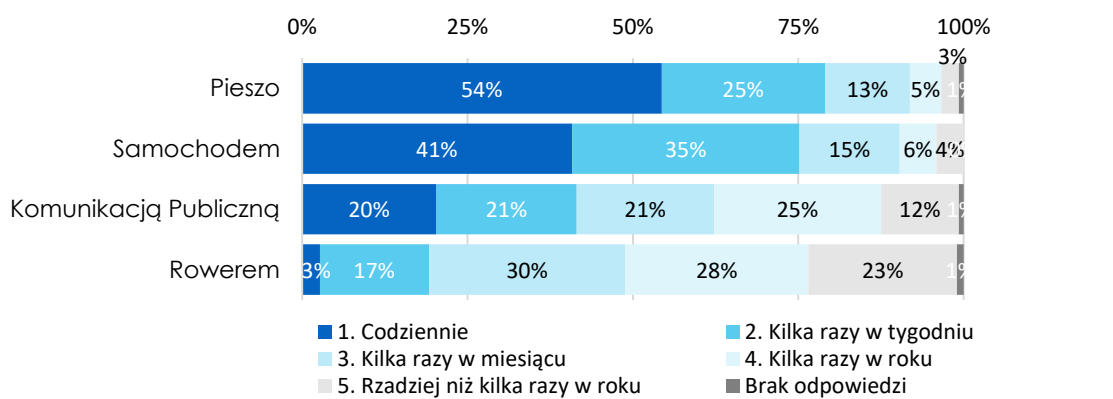


Wykres 3. Charakterystyka respondentów ze względu na **wiek** (n=1126)



Większość respondentów na co dzień poruszała się po mieście pieszo oraz samochodem.

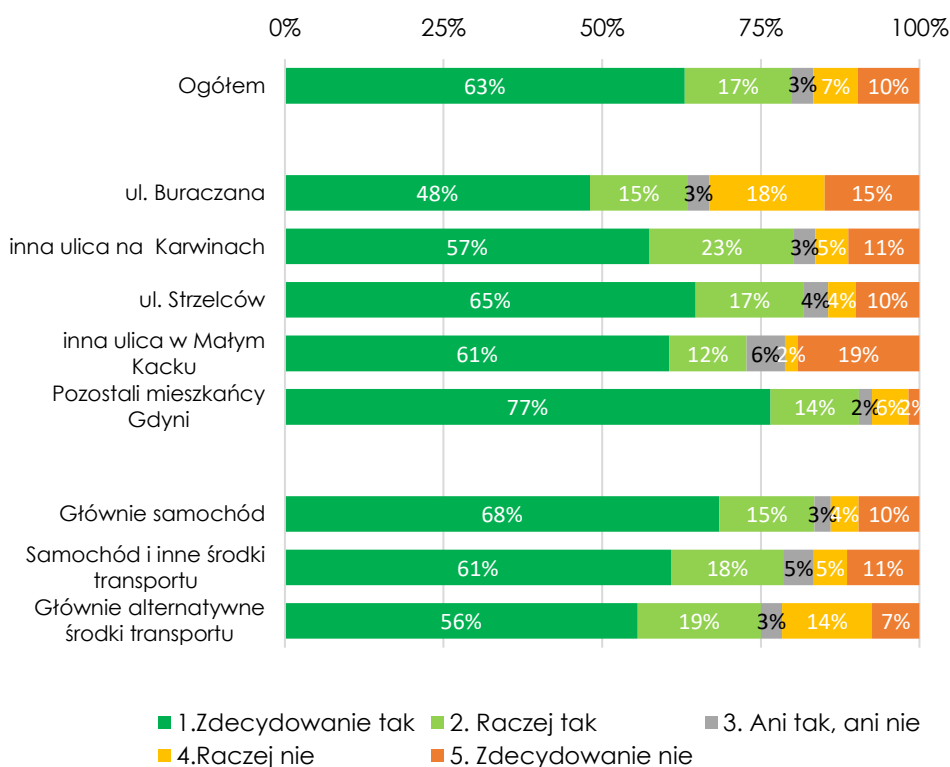
Wykres 4. Charakterystyka respondentów ze względu na **sposób poruszania się po mieście** (n=1126)



Ogólny stosunek do budowy połączenia między dzielnicami

W pierwszym pytaniu formularza zapytaliśmy uczestników konsultacji o to, **czy Miasto powinno wybudować nowe połączenie między Małym Kackiem a Karwinami nad torami kolejowymi**. Uczestnicy konsultacji mogli zadeklarować poparcie dla budowy takiego połączenia, bez względu na ostateczny wariant inwestycji, korzystając ze skali od 1 do 5, gdzie „1” oznaczało zdecydowane poparcie, a „5” – zdecydowany sprzeciw wobec takiej inwestycji.¹⁸

Wykres 5. Czy Miasto powinno wybudować nowe połączenie pomiędzy dzielnicami Karwiny i Mały Kack (bez względu na wariant inwestycji)? Rozkład odpowiedzi w podziale na miejsce zamieszkania i sposoby poruszania się po mieście (n=1126)



¹⁸ Uwzględnienie takiego pytania w formularzu było inspirowane przebiegiem wystuchania publicznego, w trakcie którego troje mówców zadeklarowało, że nie widzi w ogóle potrzeby budowy tego typu inwestycji w tym miejscu.

Zdecydowana większość uczestników konsultacji opowiedziała się za budową inwestycji łączącej obie dzielnice (łącznie 80%). Wśród wszystkich osób wypełniających formularz konsultacyjny 63% uznało, że Miasto zdecydowanie powinno, a kolejne 17% - że raczej powinno zrealizować taką inwestycję. Przeciwnie opowiedziało się jedynie 17% wszystkich respondentów.

Pozytywny stosunek do pomysłu nowego połączenia Małego Kacka i Karwin dominował we wszystkich podgrupach uczestników konsultacji. Najwyższe poparcie zanotował on wśród mieszkańców innych dzielnic niż Mały Kack i Karwiny – łącznie 80% odpowiedzi popierających inwestycję. Relatywnie najmniejsze poparcie pomysł ten wzbudza wśród mieszkańców samej ulicy Buraczanej, spośród których pozytywnie nastawionych do tego pomysłu było łącznie 63%. Porównując nastawienie do tej kwestii z drugą ulicą, która miałaby być bezpośrednio połączona nową przeprawą, widać znacząco większe poparcie dla pomysłu wśród mieszkańców ulicy Strzelców, którzy w 82% wypowiedzieli się za potrzebą takiej inwestycji.

Jeśli wziąć pod uwagę dominujący sposób poruszania się, najwięcej wątpliwości co do potrzeby takiej inwestycji mieli badani poruszający się głównie pieszo, rowerem i komunikacją miejską (łącznie 21% głosów negatywnych), lecz i w tej grupie zdecydowana większość respondentów popierała ideę połączenia Karwin i Małego Kacka (łącznie 75%).

Kolejne z pytań w formularzu konsultacyjnym stanowiło jakościowe uzupełnienie pytania o potrzebę budowy połączenia. Prosiłszy w nim mieszkańców o przedstawienie uzasadnienia dla realizacji inwestycji lub jej zaniechania. W powiązaniu z wynikami odpowiedzi na pytanie o ogólne poparcie dla tego pomysłu, w odpowiedziach respondentów przeważały argumenty za budową połączenia, głównie w postaci formułowanych zalet/korzyści, które wynikną z jego uruchomienia.

Część odpowiadających na to pytanie wskazywała od razu preferowany przez siebie wariant inwestycji lub sygnalizowała swoją niezgodę na jeden z nich. Wynikało to prawdopodobnie ze sposobu sformułowania przedmiotu konsultacji, które były od początku komunikowane jako wybór pomiędzy dwoma konkretnymi rozwiązaniami. Pierwsze dwa pytania formularza, odnoszące się dość ogólnie do problemu zasadności połączenia między dzielnicami, uruchomiły w części wypełniających ankietę potrzebę opowiedzenia się za jednym z wariantów.

Odpowiedzi na to pytanie udzieliło 976 osób, z czego 843 (75% ogółu wypełniających ankietę) wskazało przynajmniej jeden argument za budową nowego połączenia.

Najczęściej wskazywane argumenty za budową połączenia dotyczyły poprawy komunikacji, wśród nich znalazły się:

- ułatwienie przemieszczania się pomiędzy dzielnicami (38,2%),
- poprawa dostępu do zasobów sąsiedniej dzielnicy, m.in. infrastruktury handlowo-usługowej, obiektów użyteczności publicznej i terenów rekreacyjnych (27%),
- stworzenie alternatywnego połączenia i odciążenie skrzyżowania Strzelców-Wielkopolska-Sopocka (17,9%).

Respondenci wskazywali również na **poprawę bezpieczeństwa** różnych użytkowników ruchu, w większości wskazując kładkę pieszo-rowerową jako preferowany wariant inwestycji, m.in. pozwalający na bezpieczne, samodzielne poruszanie się dzieci w drodze do szkoły.

Uczestnicy konsultacji w zgodny sposób wypowiadali się na temat korzyści płynących z nowego połączenia dzielnic – rozkład poszczególnych argumentów szczegółowo przedstawionych jest w poniższej tabeli. Warto zauważyć, że mieszkańcy Małego Kacka zdecydowanie częściej niż ich sąsiedzi z Karwin przywoływali argumenty dotyczące potencjalnego **ułatwienia dostępu do zasobów sąsiedniej dzielnicy (35%), stworzenia alternatywnego połączenia i odciążenia skrzyżowania ulic Strzelców-Wielkopolskiej-Sopockiej (18,6%)** oraz dawali wyraz **niezadowoleniu z obecnego sposobu połączenia dzielnic (17,8%)**.

Nieco ponad 8% wszystkich respondentów wyraziło w tym pytaniu swoje poparcie wyłącznie dla inwestycji w formie kładki. Równie kategorycznie swoje preferencje wobec budowy wiaduktu jako jedynej zasadnej opcji inwestycji wyraziło w tym pytaniu tylko 0,8% wypełniających ankietę.

Tabela 4. Wskazywane argumenty za budową nowego połączenia Małego Kacka z Karwinami

	Ogółem (n=1126)	Mieszkańcy Małego Kacka (n=371)	Mieszkańcy Karwin (n=461)
Łatwiejsze przemieszczanie się pomiędzy dzielnicami	33,1%	34,2%	33,2%
Ułatwienie dostępu do zasobów sąsiedniej dzielnicy	23,4%	35%	20,8%
Alternatywne połączenie i odciążenie skrzyżowania ulic Strzelców-Wielkopolskiej-Sopockiej	15,5%	18,6%	7,8%
Zaadresowanie problemu niezadowalającego połączenia dzielnic	13,6%	17,8%	10,4%
Poprawa bezpieczeństwa	8,9%	8,1%	9,3%
Ułatwienie dla samodzielnego i bezpiecznego przemieszczania się dzieci (głównie) w drodze do szkoły	8,1%	12,9%	7,8%
Popularyzacja komunikacji pieszo-rowerowej i promocja zrównoważonego transportu	5,2%	5,9%	4,8%
Zaadresowanie zjawiska rosnącej liczby mieszkańców Małego Kacka	4,4%	7,3%	3,0%
Mobilizacja społeczności do rekreacji, pozytywny wpływ na zdrowie	3,9%	3,8%	5,2%
Integracja dzielnic/społeczności lokalnych	3,6%	2,7%	4,6%

Wiadukt wpływie negatywnie/nie zmieni ruchu samochodowego	1,2%	1,9%	1,1%
Kładka wpływie pozytywnie na ruch samochodowy	1,4%	1,3%	2,0%
Ułożsanie inwestycji drogowych z działaniami rozwojowymi/długofalowymi/strategicznymi	0,9%	0,3%	0,9%
Wzrost komfortu/jakości życia mieszkańców, utrzymanie stanu środowiska naturalnego	3,1%	4,0%	2,6%
Zaadresowanie problemu złego stanu lokalnej infrastruktury drogowej	2,9%	6,2%	1,5%
Zaadresowanie problemu „rozdarcia” dzielnic torami kolejowymi	0,8%	0,3%	0,7%
Potrzeba budowy połączenia bez podania argumentów	4,7%	2,7%	5,4%
Poparcie wyłącznie dla kładki	8,4%	8,6%	10,6%
Poparcie wyłącznie dla wiaduktu	0,8%	0,8%	0,7%
Brak odpowiedzi	13,3%	8,6%	14,5%

Przynajmniej jeden argument przeciwko budowie połączenia ulicy Buraczanej i Strzelców wskazało w formularzu konsultacyjnym **214 osób, czyli 19% respondentów**. Najczęściej wskazywano w tym kontekście na **możliwe pogorszenie się sytuacji na osiedlowych drogach (6,5%) oraz ogólny brak potrzeby tego typu inwestycji (6%)**. Największe natężenie głosów przeciwko budowie inwestycji widoczne jest wśród mieszkańców i mieszanek Karwin, wśród których 10% wypowiedziało się ogólnie przeciwko budowie nowego połączenia.

Wśród przeciwników połączenia znalazło się 28 osób (2,5%), które wskazywały kładkę pieszo-rowerową jako „mniejsze zło”, w kontekście niezasadnej z ich perspektywy inwestycji.

Tabela 5. Wskazywane argumenty przeciwko budowie nowego połączenia Małego Kacka z Karwinami

	Ogółem (n=1126)	Mieszkańcy Małego Kacka (n=371)	Mieszkańcy Karwin (n=461)
Pogorszenie się komunikacji na osiedlowych drogach przy budowie wiaduktu	6,5%	8,4%	7,6%
Sprzeciw wobec budowy wiaduktu (ogólnie)	6,3%	6,5%	6,7%
Brak potrzeby budowy inwestycji	6%	7%	8,7%
Niewłaściwie zagospodarowane pieniądze – połączenie nad torami nie jest potrzebne	4%	6,7%	3,5%

Spadek jakości życia, zakłócenie spokoju mieszkańców	2,7%	3%	3,5%
Pogorszenie się stanu środowiska naturalnego na osiedlach	2,6%	4%	3%
Spadek bezpieczeństwa na osiedlach	2,5%	3%	3,3%
Połączenie jest niepotrzebne, ale jeśli trzeba wybrać – tylko kładka jako „mniejsze zło”	2,5%	0,8%	3,9%
Koszt inwestycji jest za wysoki	0,8%	0,5%	1,5%
Sprzeciw wobec budowy kładki (ogólnie)	0,6%	1,1%	0,4%
Brak odpowiedzi	13,3%	8,6%	14,5%

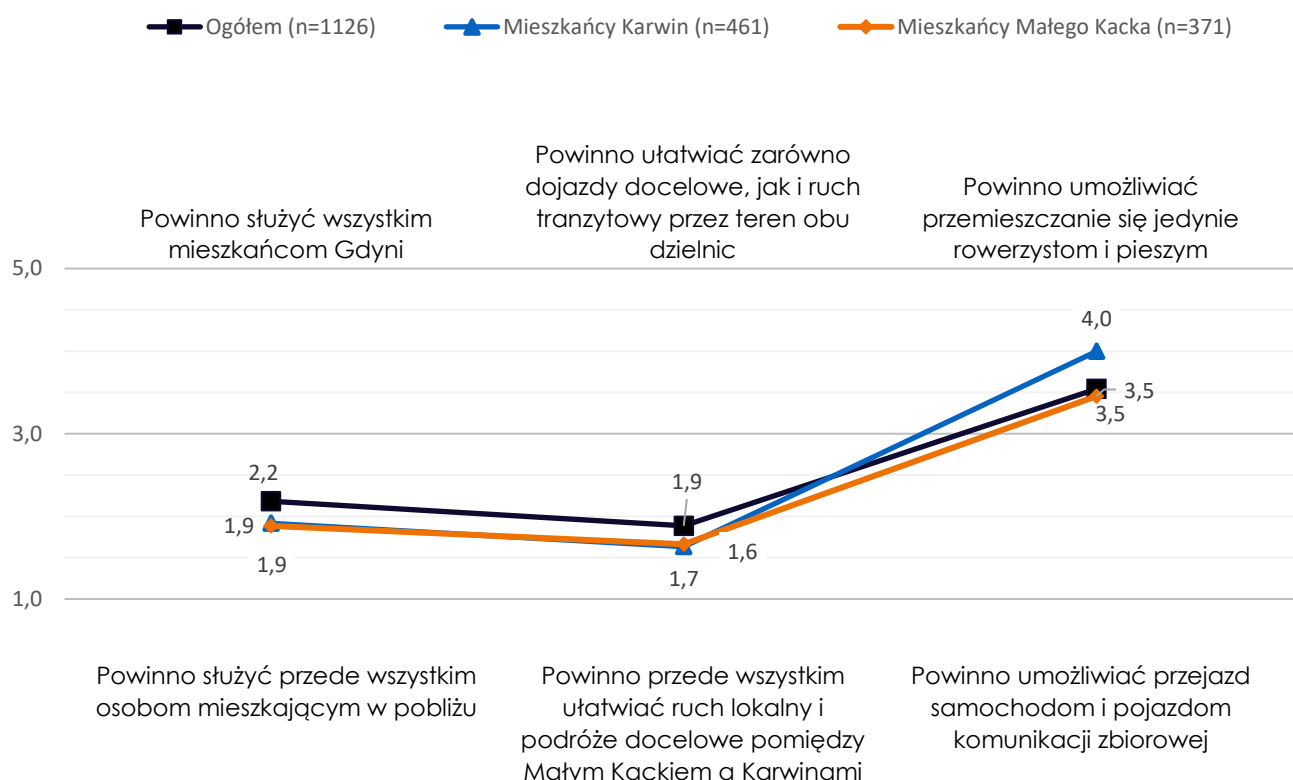
Preferowany charakter inwestycji

Przechodząc do pytań o stosunek do konkretnego kształtu przyszłej inwestycji, zapytaliśmy uczestników konsultacji, jaki charakter powinno ich zdaniem mieć nowe połączenie pomiędzy dzielnicami. Respondenci mogli udzielić odpowiedzi na skalach, które odpowiadały **trzem aspektom myślenia o przeznaczeniu i charakterystyce planowanej inwestycji:**

- **(ponad)lokalnym wymiarze i przeznaczeniu inwestycji** (odpowiadanie przede wszystkim na potrzeby osób mieszkających w pobliżu vs. służenie wszystkim gdynianom i gdyniankom),
- **podstawowych celach komunikacyjnych, którym ma służyć połączenie** (ruch lokalny i podróże docelowe pomiędzy Małym Kackiem a Karwinami vs. zarówno dojazdy docelowe, jak i ruch tranzytowy przez teren obu dzielnic),
- **użytkownikach inwestycji** (umożliwienie przejazdu samochodom i pojazdom komunikacji zbiorowej vs. umożliwienie przemieszczania się wyłącznie pieszych i rowerzystom).

Dla każdego z wymiarów można było wskazać ocenę od „1” do „5”, która odpowiadała temu krańcowi danej skali, do którego bliżej było osobie wypełniającej formularz. Na poniższym wykresie przedstawiono rozkład średnich ocen uczestników konsultacji dla każdego z wymiarów.

Wykres 6. Jaki charakter powinno Pana/i zdaniem mieć nowe połączenie pomiędzy dzielnicami?



Większości uczestników konsultacji bliski był pogląd, że przyszłe połączenie Karwin i Małego Kacka powinno mieć przede wszystkim charakter lokalny i w pierwszej kolejności służyć osobom mieszkającym w pobliżu tej inwestycji (odpowiedzi bliższe krańca skali oznaczonego wartością „1”). Średnia ocen dla tego wymiaru wyniosła 2,2 dla ogółu badanych (łącznie 65% wskazań bliższych wizji rozwiązania służącego przede wszystkim lokalnej społeczności – oceny „1” i „2”).

Jeszcze silniej sympatyzowali z tym przekonaniem uczestnicy konsultacji mieszkający w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji: w grupie mieszkańców ul. Strzelców średnia ocen dla tego wymiaru wyniosła 1,8 (łącznie 75% wskazań dla ocen „1” i „2”), a wśród mieszkańców ul. Buraczanej – 1,7 (łącznie 82% wskazań dla ww. ocen).

Zbliżone tendencje zaobserwowano wśród mieszkańców całego obszaru obu dzielnic, gdzie średnia ocen wyniosła 1,9 (łącznie 70% wskazań dla ocen „1” i „2” wśród mieszkańców Małego Kacka oraz 72% wskazań dla ww. oceny wśród mieszkańców Karwin). Mieszkańcy innych dzielnic byli bardziej podzieleni - w ich przypadku średnia wyniosła 3,0 (łącznie 43% wskazań dla ocen „1” i „2” oraz 43% dla ocen „4” i „5”).

Najsilniej respondenci ankiety opowiedzieli się za tym, by poddawana konsultacjom inwestycja ułatwiała przede wszystkim ruch lokalny i podróże docelowe pomiędzy Małym Kackiem a Karwinami, a nie była wykorzystywana także do tranzytu przez teren obu dzielnic. Średnia ocen dla tego wymiaru wyniosła 1,9 wśród ogółu respondentów, 1,6 wśród mieszkańców ul. Buraczanej oraz 1,5 wśród mieszkańców ul. Strzelców (łącznie 70% wskazań bliższych wizji zakładającej głównie ruch lokalny i

dojazdy docelowe między dzielnicami wśród ogółu mieszkańców, 81% wśród mieszkańców ul. Buraczanej i 79% ul. Strzelców).

Podobne stanowisko zajmowali w tej kwestii mieszkańcy całych dzielnic Karwiny i Mały Kack. Wśród mieszkańców Karwin średnia ocen wyniosła 1,6 (łącznie 75% wskazań dla ocen „1” i „2”), a dla Małego Kacka - 1,7 (łącznie 74% wskazań dla ww. ocen). Mieszkańcy innych dzielnic Gdyni wybierali częściej opcję zakładającą umożliwienie nie tylko dojazdów docelowych, ale też ruchu tranzytowego - średnia ocen w tej grupie wyniosła 3,0 (łącznie 58% wskazań dla oceny „1” i „2” oraz 32% wskazań dla ocen „4” i „5”).

W odniesieniu do kwestii użytkowników przyszłej inwestycji i dopuszczenia na niej ruchu samochodowego, **większość wypełniających ankietę wyraziła poparcie dla rozwiązania przewidującego jedynie ruch pieszo-rowerowy**. Średnia ocen dla tego wymiaru wyniosła 3,5 wśród ogółu respondentów (63% wskazań dla ocen „5” i „4”, której były bliższe krańcowi „pieszo-rowerowemu”), 3,6 wśród mieszkańców ul. Strzelców (łącznie 61% wskazań dla ww. ocen) oraz aż 4,2 wśród mieszkańców ul. Buraczanej (łącznie 80% wskazań dla ww. ocen).

Mieszkańcy Małego Kacka odpowiadali w zbliżony sposób do mieszkańców z ul. Strzelców - średnia ich ocen wyniosła 3,5 (łącznie 61% wskazań dla ocen „1” i „2”). Podobna tendencja towarzyszyła mieszkańcom Karwin, których oceny były podobne do ocen ul. Buraczanej - średnia wyniosła 4,0 (łącznie 75% dla ww. wskazań). Odpowiedzi mieszkańców z pozostałych części Gdyni sytuowały się bliżej środka skali - ich średnia wyniosła 2,9 (łącznie 47% dla odpowiedzi „1” i „2” oraz 47% dla odpowiedzi „5” i „4”).

Ocena proponowanych wariantów inwestycji

Podobnie jak przy okazji zastosowania formatu wystuchania publicznego, w formularzu konsultacyjnym postawiliśmy nie na proste opowiedzenie się za którymś wariantem inwestycji, lecz na zachęcenie mieszkańców i mieszanek do podzielenia się swoimi wyobrażeniami, oczekiwaniami i obawami związanymi z każdym z nich. W ten sposób chcieliśmy poznać możliwie szerokie spektrum argumentów za i przeciw każdemu z rozwiązań, a także zachęcić osoby wypełniające ankietę do głębszej refleksji nad możliwymi konsekwencjami każdego ze scenariuszy dla połączenia Karwin i Małego Kacka, także z perspektywy innych grup niż oni sami.

W tym celu zastosowaliśmy pytanie o charakterze projekcyjnym (P4) i poprosiliśmy respondentów, aby napisali, do czego ich zdaniem doprowadzi wybudowanie inwestycji w każdej z dwóch proponowanych opcji. Nie sugerowaliśmy żadnych konkretnych odpowiedzi - chcieliśmy, by osoby wypełniające ankietę samodzielnie wypisały najważniejsze, dostrzegane przez siebie skutki każdego ze scenariuszy (maksymalnie po trzy dla każdego z wariantów).

Wszystkie odpowiedzi na powyższe pytanie były analizowane na dwa sposoby. Po pierwsze, przeprowadzono analizę jakościową, w ramach której każda z uwag była czytana i analizowana w kontekście efektów inwestycji, jakich spodziewają się uczestnicy konsultacji. Po drugie, zastosowano metodę ilościowej analizy treści. Dzięki temu można było stwierdzić, które obawy i nadzieje związane z realizacją każdego

wariantów pojawiały się najczęściej. Odpowiedzi zostały przeanalizowane, zakodowane i pogrupowane tematycznie. Kodowanie przeprowadzono według klucza zawartego w załączniku nr 1 do raportu. Kody, którymi oznaczono wypowiedzi, nawiązują do głównych kategorii przewidywanych konsekwencji zmian związanych z:

- wpływem na łatwość poruszania się różnych uczestników ruchu (w tym szybkość i łatwość komunikacji),
- wpływem na dostęp do różnego typu zasobów, w tym infrastruktury handlowej i obiektów użyteczności publicznej,
- wpływem na bezpieczeństwo (zwłaszcza związane z komunikacją),
- wpływem na społeczność lokalną (w tym m.in. integrację mieszkańców),
- celowością wydatkowania środków publicznych,
- kształtowanie określonych zachowań transportowych.

W ramach ilościowej analizy treści zliczono wskazania przewidywanych konsekwencji budowy kładki pieszo-rowerowej oraz wiaduktu drogowego. Pozwoliło to na zidentyfikowanie najważniejszych linii argumentacji za i przeciw dla każdego z rozwiązań, dostrzeganych przez uczestników konsultacji.

Przeprowadzona analiza pozwoliła spojrzeć na wady i zalety poszczególnych rozwiązań oczami mieszkańców. Choć autorki raportu nie rozstrzygały, które z podawanych argumentów są mniej lub bardziej przekonujące, to dokonały ich analitycznego podziału na argumenty wspierające i krytyczne wobec każdego z rozwiązań, a więc wskazujące na różnorakie za i przeciw dla obu wariantów. Pozwoliło to na przedstawienie szerokiego spektrum zróżnicowanych uwag i opinii.

Na poniższych wykresach przedstawiono najczęściej wymieniane kategorie konsekwencji budowy kładki oraz wiaduktu, w podziale na skutki formułowane przez respondentów jako pozytywne i negatywne. Z kolei w tabelach zamieszczono informacje pokazujące, jak często w kwestionariuszach pojawiły się argumenty z poszczególnych kategorii szczegółowych opisujących skutki budowy kładki lub wiaduktu.

Argumenty związane z kładką pieszo-rowerową

W tej części pytania P4 osoby wypełniające formularz konsultacyjny mogły wskazać przewidywane przez siebie konsekwencje budowy kładki pieszo-rowerowej, uzupełniając zdanie „*Uważam, że budowa kładki pieszo-rowerowej sprawi, że...*” i umieszczając swoje odpowiedzi w trzech polach tekstowych. Podczas analizy tej partii materiału, odpowiedzi posortowano i zakodowano w podziale na argumenty odnoszące się do pozytywnych i negatywnych konsekwencji zbudowania inwestycji w tym kształcie.

W odpowiedziach na to pytanie wyraźnie dała się zauważyć przewaga wśród osób preferujących kładkę pieszo-rowerową względem wiaduktu drogowego: **respondenci w zdecydowanej większości wskazywali wyłącznie pozytywne konsekwencje takiego rozwiązania.** Co nie zaskakuje, przywoływanie pozytywnych konsekwencji w tej części pytania korelowało ze wskazywaniem negatywnych konsekwencji budowy wiaduktu w jego drugiej części.

Swoje wyobrażenia o tym, co spowoduje budowa kładki pieszo-rowerowej sformułowało w formularzu konsultacyjnym 937 osób. Zdecydowana większość z nich dotyczyła **wpływu tego rozwiązania na zmianę zachowań transportowych, warunki komunikacyjne oraz bezpieczeństwo w okolicy**.

Pozytywne konsekwencje

Większość przewidywanych przez uczestników konsultacji skutków budowy kładki miała charakter pozytywny. Wśród najczęściej przywoływanych znalazły się:

- **zmiana/zachęcenie do zmiany nawyków transportowych**, tj. częstsze wybieranie roweru lub spaceru zamiast samochodu do przemieszczania się na krótkich dystansach pomiędzy dzielnicami (29% wszystkich wypełniających ankietę),
- szeroko rozumiana **poprawa warunków komunikacyjnych**, w tym powstanie wygodnego i szybkiego połączenia między dzielnicami (26,5%),
- **ułatwienie dostępu do zasobów sąsiedniej dzielnicy** (26,1%) – w tym zwłaszcza ułatwienie dostępu do szkół i przedszkoli znajdujących się po stronie Karwin (15,3%) oraz do terenów leśnych i rekreacyjnych po stronie Małego Kacka (5,7%),
- **poprawa/zachowanie bezpieczeństwa w okolicy**, w szczególności w kontekście samodzielnego przemieszczania się dzieci (24,7%).

Wśród szeroko rozumianych potencjalnych pozytywnych konsekwencji budowy kładki związanych z komunikacją, wskazywano także m.in. **zachowanie obecnego natężenia ruchu samochodowego lub jego zmniejszenie**. Ten argument znajduje swoje „lustrzane odbicie” w odpowiedziach na pytanie o potencjalne efekty budowy wiaduktu, gdzie zwolennicy kładki formułowali często obawy związane ze wzrostem natężenia ruchu samochodowego, zwłaszcza wewnątrz osiedli.

Obie dzielnice nie będą nadmiernie obciążone lokalnym ruchem samochodowym, bo mieszkańcy spokojnej dzielnicy chętniej zostawią samochody w domu i pójdą załatwiać swoje sprawy piechotą, skrótem przez kładkę.

Zwolennicy kładki przywoływali bardziej różnorodne efekty związane z wyborem tego typu inwestycji, dotyczące jej potencjalnego „**pośredniego**” wpływu, m.in. jeśli chodzi o **stan środowiska naturalnego** (większy udział ruchu pieszo-rowerowego zamiast samochodowego jako źródło mniejszego zanieczyszczenia powietrza) czy też **wpływ na zdrowie mieszkańców** (łatwiejszy dostęp do terenów rekreacyjnych oraz zachęta do wybierania spaceru lub podróży rowerem na krótkich dystansach między dzielnicami jako czynniki pozytywnie wpływający na stan zdrowia mieszkańców).

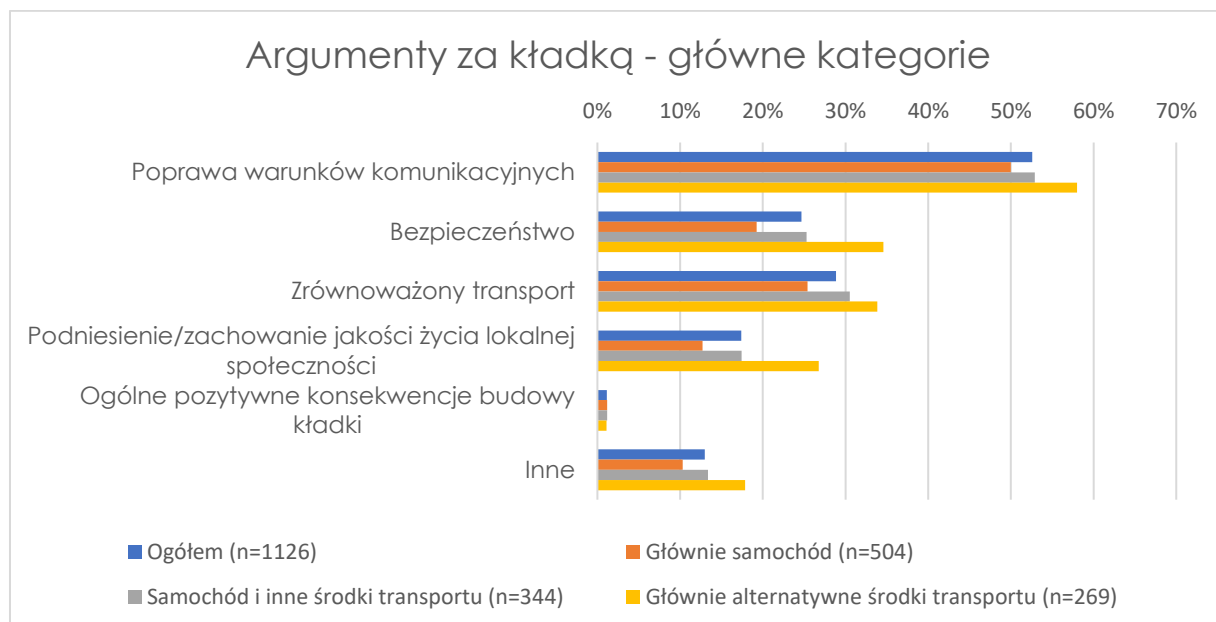
W tej grupie odpowiedzi pojawiały się też wątki przedstawiające kładkę jako rozwiązanie gwarantujące **większy spokój w tej okolicy i zachowanie jakości życia mieszkańców**. W tym ostatnim kontekście przywoływano m.in. argumenty dotyczące niezwiększania ruchu samochodowego oraz podnoszenia walorów rekreacyjnych poprzez ułatwienie mieszkańcom Karwin i dzielnic położonych na południowy zachód

dostępu do Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego, do którego najbliższe wejście znajduje się na terenie Małego Kacka.

W argumentach za kładką pieszo-rowerową nie zauważono znaczących różnic między mieszkańcami Małego Kacka i Karwin. Ci pierwsi częściej wskazywali na pozytywy związane z ułatwieniem dostępu do zasobów drugiej dzielnicy, co wydaje się dość oczywiste, biorąc pod uwagę, że to właśnie na Karwinach zlokalizowane są najbliższe publiczne placówki oświatowe, parafia rzymsko-katolicka, przychodnia zdrowia oraz większa liczba obiektów handlowo-usługowych. Z kolei wśród mieszkańców Karwin nieco częściej formułowano argument o tym, że tylko kładka pozwoli zachować spokojny charakter dzielnicy.

Najwięcej pozytywnych konsekwencji budowy kładki wskazywali uczestnicy konsultacji, którzy najrzadziej poruszają się samochodem. Oni też wyraźnie częściej wymieniali pozytywne konsekwencje tego wariantu inwestycji dla podniesienia/zachowania poziomu jakości życia lokalnej społeczności oraz bezpieczeństwa w okolicy. Korzyści w obszarze komunikacji związane z budową kładki dostrzegała co najmniej połowa respondentów z każdej z podgrup wyróżnionych w oparciu o zwyczaje transportowe. W odniesieniu do osób poruszających się głównie samochodem były to zazwyczaj pojedyncze argumenty dotyczące np. poprawy warunków dla pieszych i rowerzystów – którym nierzadko towarzyszyło stwierdzenie, że jest to zbyt mało, by uznać kładkę za satysfakcjonujące rozwiązanie.

Wykres 7. Argumenty za kładką pieszo-rowerową – główne kategorie odpowiedzi w podziale na sposoby poruszania się



Negatywne konsekwencje

Osoby, które formułowały **negatywne przewidywania co do skutków budowy kładki dla poprawy warunków komunikacyjnych**, sięgały przede wszystkim po argumenty wskazujące na to, iż kładka:

- nie poprawi warunków komunikacyjnych w tym obszarze (9,7% wszystkich respondentów),
- będzie rozwiązaniem służącym mniejszościowej grupie użytkowników i nie będzie miała tak uniwersalnego charakteru jak wiadukt drogowy (5,6%),
- nie będzie optymalnym sposobem wydatkowania środków publicznych (4,4%).

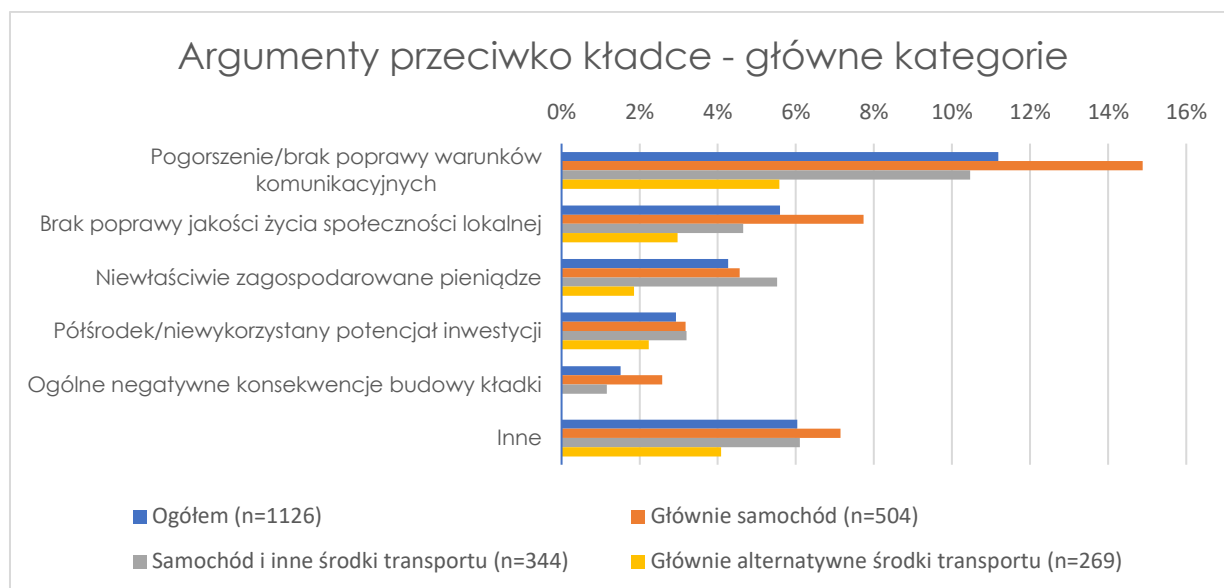
W tym ostatnim przypadku argumentowo najczęściej, iż **wielomilionowy wydatek uzasadniałoby jedynie stworzenie rozwiązania uwzględniającego także potrzeby zmotoryzowanych uczestników ruchu** lub że taka inwestycja jest „krótkowzroczna” i - biorąc pod uwagę wzrost liczby samochodów w okolicy - za kilka lat **i tak konieczne będzie zbudowanie przeprawy o charakterze drogowym**. W tym kontekście pojawiały się m.in. sformułowania o kładce jako swoistym „półśrodku” i **niewykorzystanym potencjale związanym z poszukiwaniem rozwiązań dla problemów komunikacyjnych** w tym rejonie miasta.

Jeśli chodzi o różnice w opiniach pomiędzy mieszkańcami dwóch dzielnic, to osoby z Małego Kacka częściej niż te z Karwin zwracały uwagę na brak poprawy warunków komunikacyjnych w przypadku budowy kładki oraz sugerowały, że będzie to „wyrzucanie pieniędzy w błoto”.

Uważam, że budowa kładki pieszo-rowerowej mija się z celem i jest marnotrawstwem środków publicznych. Gdynia jest miastem coraz mocniej się "zapychającym" pod względem ruchu kołowego i należy tworzyć jak najwięcej możliwości przejazdów alternatywnych do głównych arterii miasta, w szczególności uwzględniając charakterystyczne uwarunkowania topograficzne miasta.

Co nie wydaje się zaskakujące, najwięcej respondentów wskazujących na negatywne skutki wyboru inwestycji pieszo-rowerowej znalazło się w grupie osób, które poruszają się przede wszystkim samochodami; choć i w tej podgrupie odsetek osób, które wskazywały na takie konsekwencje budowy kładki nie przekroczył 15%.

Wykres 8. Argumenty przeciw kładce pieszo-rowerowej – główne kategorie odpowiedzi w podziale na sposoby poruszania się



Szczegółowy rozkład odpowiedzi dotyczących potencjalnych konsekwencji budowy kładki pieszo-rowerowej, dla ogółu mieszkańców oraz w podgrupach respondentów z Małego Kacka i Karwin, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 6. Konsekwencje budowy kładki pieszo-rowerowej – argumenty za i przeciw

		Ogół (n=1126)	Mieszkańcy Małego Kacka (n=371)	Mieszkańcy Karwin (n=461)
POZYTYWNE KONSEKWENCJE				
Wygodne i szybkie połączenie dzielnic		26,5%	26,1%	26%
Ułatwiony dostęp do benefitów sąsiedniej dzielnicy		26,1%	34,2%	26,7%
W tym:	Ułatwienie dostępu do szkoły/przedszkola	15,3%	17,8%	18,7%
	Ułatwienie dostępu do lasu/ Trójmiejskiego Parku Krajobrazowego/terenów rekreacyjnych	5,7%	5,4%	6,5%
Popularyzacja komunikacji pieszo-rowerowej/ Zrównoważony transport		28,9%	26,1%	31,2%
Poprawa/zachowanie bezpieczeństwa w okolicy		24,7%	22,9%	31%
Brak zmian w natężeniu ruchu samochodowego w osiedlach		7,6%	4,6%	11,5%

Mobilizacja społeczności do rekreacji, pozytywny wpływ na zdrowie	6,7%	5,4%	7,6%
Spadek natężenia ruchu samochodowego w osiedlach	6,6%	6,5%	7,2%
Ekologia, ochrona środowiska – utrzymanie obecnego stanu	5,8%	4,6%	8%
Integracja mieszkańców obu dzielnic	3,8%	3,8%	3%
Zachowanie spokoju/charakteru dzielnic	3,6%	3,2%	4,3%
Mniejsze korki na skrzyżowaniu ulic Strzelców-Wielkopolska-Sopocka	3,3%	5,1%	2,4%
Poparcie dla kładki (ogólne)	1,2%	1,3%	1,3%
Inne pozytywne konsekwencje	6%	6,2%	5,9%
NEGATYWNE KONSEKWENCJE			
Brak poprawy warunków komunikacyjnych	9,7%	12,4%	6,7%
Rozwiązanie odpowiadające na potrzeby mniejszości mieszkańców	5,6%	6,2%	3,9%
Niepotrzebnie/niewłaściwie wydane środki publiczne	4,4%	6%	3,5%
Półśrodek/niewykorzystany potencjał inwestycji	2,9%	1,9%	2,8%
Uznanie kładki za niepotrzebną inwestycję (ogólnie)	1,5%	2,2%	1,5%
Pogorszenie natężenia ruchu drogowego w okolicy	1,2%	1,6%	1,3%
Brak alternatywnego przejazdu	1,1%	0,8%	0,9%
Inne negatywne konsekwencje	6,0%	6,2%	5,9%
Brak odpowiedzi	16,8%	14,8%	15%

Argumenty związane z budową wiaduktu drogowego

Podobnie jak w przypadku kładki pieszo-rowerowej, w tej części pytania P4 osoby wypełniające formularz konsultacyjny mogły wskazać przewidywane przez siebie konsekwencje budowy wiaduktu drogowego, umieszczając je w trzech polach tekstowych. Podczas analizy tej partii materiału, odpowiedzi zakodowano w podziale na argumenty odnoszące się do pozytywnych i negatywnych konsekwencji zbudowania inwestycji w tym kształcie.

W odpowiedziach na to pytanie wyraźnie dała się zauważyć przewaga wśród uczestników konsultacji przeciwników wiaduktu: **respondenci zdecydowanie częściej skupiali się na punktowaniu zagrożeń i potencjalnych negatywnych konsekwencji tego wariantu przeprawy niż na wskazywaniu zalet z realizacji tego scenariusza.**

Pozytywne konsekwencje

Najwięcej odpowiedzi pozytywnie rysujących konsekwencje budowy wiaduktu dotyczyło **potencjalnych korzyści związanych z szeroko rozumianą poprawą komunikacji**. W ramach tej kategorii znalazły się m.in. wątki dotyczące:

- ogólnej poprawy warunków komunikacyjnych (22,3%),
- stworzenia alternatywnego przejazdu dla samochodów i odciążenia skrzyżowania ulic Strzelców-Wielkopolska-Sopocka (20,2%),
- ułatwienia dostępu do zasobów obu dzielnic – przede wszystkim infrastruktury handlowo-usługowej oraz placówek edukacyjnych (6,8%).

Ponadto, w ramach tej kategorii wskazywano na pozytywny wpływ wiaduktu na **integrację społeczności lokalnej dzięki możliwości łatwiejszych kontaktów między dzielnicami (6%)**, jego **uniwersalność**, tj. umożliwienie przemieszczania się zarówno samochodom i komunikacji miejskiej, jak i rowerzystom oraz pieszym (4,6%), a także wpływ na **wzrost bezpieczeństwa w ruchu drogowym (4,5%)**. Argument o uniwersalnym charakterze przeprawy drogowej jest szczególnie ciekawy jako nieznajdujący swojego „odbicia” po stronie zwolenników kładki: osoby wyraźnie pozytywnie oceniające pieszo-rowerową wersję inwestycji nie zwracały uwagi na ograniczenie dla zmotoryzowanych uczestników ruchu, jakie wiążą się z tym rozwiązaniem.

Inwestycja w wiadukt zapewnia spełnienie oczekiwań wszystkich grup poruszających się między dzielnicami, bez znaczenia czy pieszo, rowerem, autobusem czy samochodem. Realizacja kładki bez możliwości ruchu samochodowego jest inwestycją, której grupa docelowa jest bardzo ograniczona i w mojej ocenie sama kładka nie będzie wykorzystywana przez dużą grupę osób, na co dzień może kilkoro dzieci (większość i tak dalej będzie wożona do przedszkola czy szkoły samochodem), przy dobrej pogodzie może kilka osób pokusi się o spacer, szkoda wydawać dużo pieniędzy na coś co będzie miało małą użyteczność.

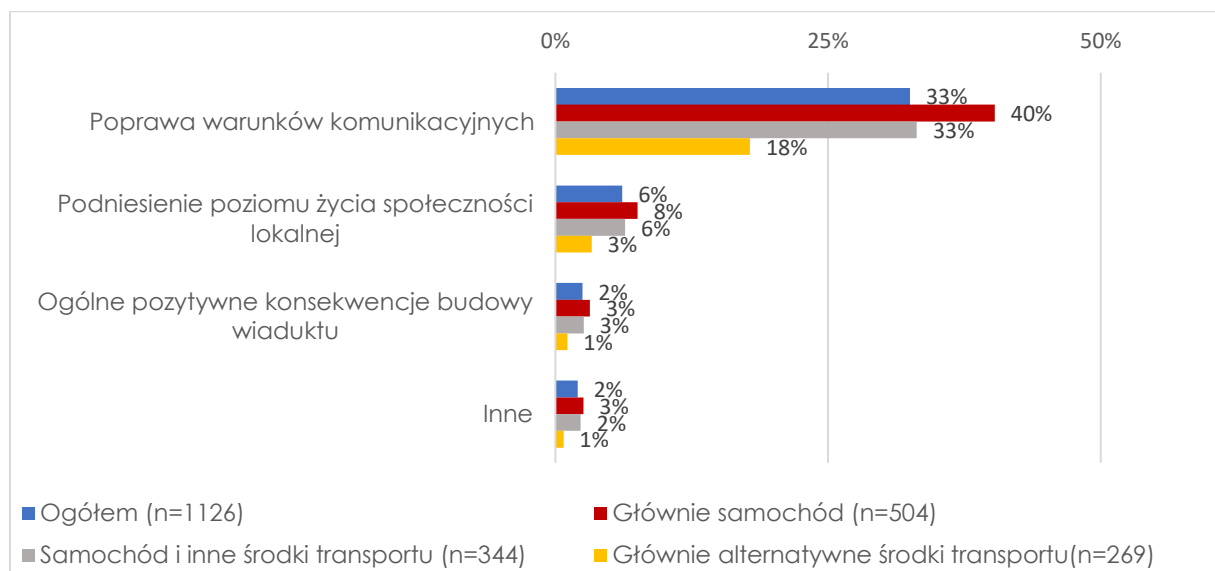
Inne kategorie pozytywnych skutków budowy wiaduktu były wskazywane zdecydowanie rzadziej. Pojawiały się wśród nich argumenty związane z **nowymi możliwościami lub poprawą obecnych połączeń komunikacji zbiorowej (2,8%)** oraz ogólnym **wzrostem poziomu jakości (wygody) życia mieszkańców okolicy (1,9%)**.

Zwolennicy wiaduktu skoncentrowali się na jednego rodzaju argumentach, tj. komunikacyjnych, wypełniając w wielu przypadkach wszystkie trzy pola uzasadnieniem z tych właśnie kategorii. Najczęściej odwoływali się do nich respondenci poruszający się głównie samochodem (40% z tej grupy respondentów wypełniających ankietę). Wśród tej grupy silne było przekonanie o niezadowolającym układzie komunikacyjnym w tym rejonie oraz popularne postrzeganie przyszłego wiaduktu jako „remedium” na uciążliwe korki – potencjalną alternatywną drogę we wzmożonym i uciążliwym na co dzień ruchu.

Zdecydowanie bardziej pozytywnie o wiadukcie wypowiadali się mieszkańcy Małego Kacka niż Karwin: prawie dwukrotnie częściej zwracali uwagę na potencjalną poprawę warunków komunikacyjnych dzięki wiaduktowi, ponad dwukrotnie częściej – na alternatywę, jaką może stworzyć dla skrzyżowania ulic Strzelców, Wielkopolskiej i Sopockiej, oraz cztery razy częściej zwracali uwagę na korzyści wynikające z ułatwienia dostępu do zasobów sąsiedniej dzielnicy.

Zaledwie 25 osób wskazało na pozytywne konsekwencje wiaduktu dla poprawy stanu środowiska naturalnego, wskazując m.in. na potencjalnie mniejszą emisję spalin w sytuacji, gdy wiadukt pomoże rozładować korki na obecnych trasach przejazdowych.

Wykres 9. Argumenty za wiaduktem drogowym – główne kategorie odpowiedzi w podziale na sposoby poruszania się



Negatywne konsekwencje

Najwięcej głosów przeciwko wiaduktowi skoncentrowanych było wokół kategorii **spadku bezpieczeństwa** i **pogorszenia warunków komunikacyjnych**. Znalazły się wśród nich:

- zwiększenie ruchu tranzytowego na osiedlowych drogach (39,3%),
- spadek bezpieczeństwa na osiedlach (głównie dzieci i rowerzystów) (35,7%),
- niekorzystny wpływ wiaduktu na środowisko (spaliny i hałas związane z ruchem samochodowym) (24,4%),
- zwiększenie ruchu samochodowego i korków (ogólnie) (14,7%)
- obniżenie jakości życia w okolicy z powodu utraty spokojnego charakteru dzielnic, a także niekorzystnego wpływu inwestycji na zdrowie mieszkańców (13%).

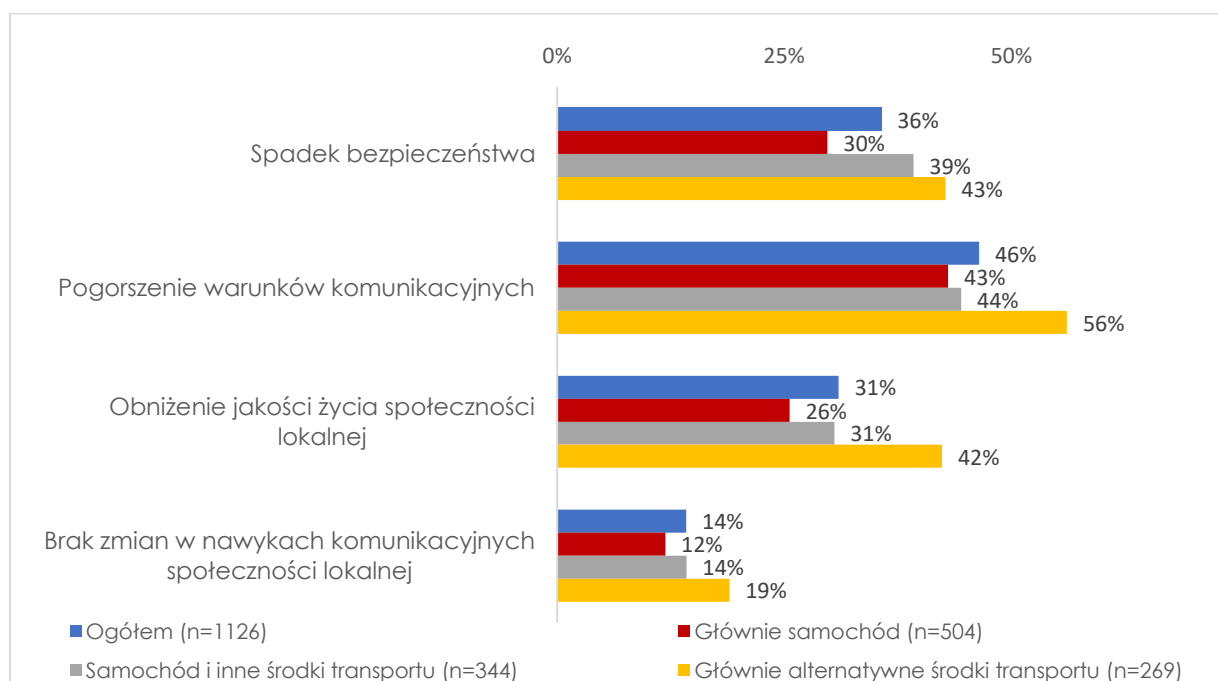
Na podobnym poziomie do przeciwników kładki oscylowała liczba ocen wiaduktu jako nieodpowiedniego sposobu wydatkowania środków publicznych (głównie w kontekście wysokich kosztów budowy i generowania dodatkowych kosztów związanych z późniejszym jej utrzymaniem).

Wiadukt będzie droższy nie tylko w budowie, ale i w utrzymaniu (odsnieżanie szerszej jezdni, bardziej zaawansowane okresowe badania techniczne obiektu mostowego).

Porównując rozkład wyników dwóch sąsiadujących dzielnic – tendencje ogólne rozkładają się podobnie, jednak **w przypadku Karwin głos przeciwko wiaduktowi jest bardziej widoczny**. Prawie połowa respondentów w tej grupie (po 48%) wskazuje, że wiadukt doprowadzi do niepożądanego wzrostu ruchu tranzytowego wewnątrz osiedli oraz spadku bezpieczeństwa w okolicy.

Wiadukt postrzegany jest przez część mieszkańców jako zagrożenie dla życia i zdrowia: niektóre linie argumentacji odmalowywały wręcz **wizję „lokalnego piekła”**, do którego może doprowadzić ta inwestycja – miałyby się na nią składać wzmożony ruch samochodowy i niebezpieczeństwo z nim związane, spaliny i hałas, zniszczenie lokalnych dróg (które i tak są, zdaniem respondentów, w słabym stanie), ogólny „chaos” i korki na osiedlach. Przeciwnicy wiaduktu używali szerszego wachlarza wymienianych zagrożeń, w przeciwieństwie do zwolenników tego rozwiązania, którzy odwoływali się raczej do „niewykorzystanego potencjału” związanego z budową kładki, jeśli chodzi o faktyczną poprawę komunikacji w tym rejonie.

Wykres 10. Argumenty przeciwko wiaduktowi drogowemu – główne kategorie odpowiedzi w podziale na sposoby poruszania się



Szczegółowy rozkład odpowiedzi dotyczących potencjalnych konsekwencji budowy wiaduktu, dla ogółu mieszkańców oraz w podgrupach respondentów z Małego Kacka i Karwin, przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 7. Konsekwencje budowy wiaduktu drogowego – argumenty za i przeciw

	Ogółem (n=1126)	Mieszkańcy Małego Kacka (n=371)	Mieszkańcy Karwin (n=461)
POZYTYWNE KONSEKWENCJE			
Poprawa warunków komunikacyjnych (ogólnych i lokalnych)	22,3%	25,1%	14%
Stworzenie alternatywnego przejazdu, odciążenie skrzyżowania ulic Strzelców-Wielkopolska-Sopocka	20,2%	24,5%	11%
Ułatwiony dostęp do zasobów sąsiedniej dzielnicy	6,8%	12,7%	3%
Uniwersalne rozwiązanie odpowiadające na potrzeby wszystkich uczestników ruchu	4,6%	3,8%	3%
Wzrost bezpieczeństwa	4,5%	4,6%	3%
Inwestycja o charakterze rozwojowym/długofalowym	2,8%	3%	2%
Możliwość utworzenia/poprawy komunikacji zbiorowej	2,8%	1,3%	3%
Ułatwienie i wygoda dla mieszkańców	1,9%	1,9%	2%
Poprawa jakości życia mieszkańców	1,8%	0,8%	2%
Dzielnice zostaną połączone	1,5%	1,6%	1%
Inne pozytywne konsekwencje	2,0%	1,1%	2%
NEGATYWNE KONSEKWENCJE			
Spadek bezpieczeństwa na osiedlach (głównie dzieci i rowerzystów)	35,7%	31,5%	48%
Zwiększenie ruchu tranzytowego na osiedlowych drogach	39,3%	39,9%	48%
Niekorzystny wpływ na środowisko (spaliny i hałas)	24,4%	24,3%	31%
Zwiększenie ruchu samochodowego i korków (ogólnie)	14,7%	18,9%	15%
Obniżenie jakości życia w okolicy (utrata spokojnego charakteru, niekorzystny wpływ na zdrowie mieszkańców)	13%	14,8%	14%
Pogorszenie warunków komunikacyjnych (zniszczenie infrastruktury, niedostosowanie funkcjonalne ulic do zwiększonego ruchu, zakorkowane parkingi)	9,6%	9,4%	12%

Brak pozytywnego wpływu na ruch pieszo-rowerowy (nieuwzględnienie obecnych potrzeb pieszych i rowerzystów, zachęcanie do ruchu samochodowego)	5,1%	3,5%	5%
Niepotrzebne wydatkowanie środków publicznych (w tym generowanie dodatkowych kosztów)	4,9%	4,0%	6%
Utrzymanie obecnego poziomu ruchu samochodowego	2,8%	3,0%	3%
Spadek cen nieruchomości w okolicy	2,0%	2,2%	3%
Uznanie wiaduktu za niepotrzebną inwestycję (ogólnie)	1,1%	0,8%	2%
Niezgodność ze współczesnym podejściem do mobilności/miejskimi dokumentami strategicznymi	0,7%	0,5%	0%
Inne negatywne konsekwencje	3,2%	3,5%	3%
Braki odpowiedzi	14%	13,2%	13%

Inne uwagi i postulaty

W ostatnim pytaniu formularza, mieszkańcy mieli szansę zamieścić **wszelkie inne uwagi i postulaty związane z przedmiotem konsultacji**. Z możliwości tej skorzystały 442 osoby.

Część z nich wykorzystała tę okazję, by wzmocnić swoją odpowiedź z poprzedniego pytania i wyrazić raz jeszcze poparcie lub sprzeciw wobec konkretnego wariantu inwestycji. Inni uczestnicy konsultacji formułowali postulaty nie dotyczące bezpośrednio dylematu „kładka czy wiadukt”, ale np. odnoszące się do innych potrzeb lokalnych, zwłaszcza związanych z kwestiami remontów okolicznej infrastruktury. Niewielka grupa zgłosiła przy tej okazji uwagi wykraczające poza kontekst lokalny, np. dotyczące potrzeby podjęcia działań na rzecz poprawy warunków komunikacyjnych w północnych dzielnicach Gdyni.

W tej grupie uwag pojawiały się m.in. postulaty dotyczące:

- remontu infrastruktury drogowej, w tym zwłaszcza ulicy Strzelców,
- braku miejsc parkingowych w pobliżu planowanej inwestycji,
- rozbudowy ronda na skrzyżowaniu ulic Strzelców, Wielkopolskiej i Sopockiej,
- inwestycji w chodniki i oświetlenie na terenie Małego Kacka i Karwin,
- remontu wiaduktu na ulicy Nałkowskiej i budowy parkingu przy stacji PKM Karwiny.

Pewna grupa uczestników konsultacji (46 osób) sformułowała również konkretne sugestie co do sposobu realizacji przyszłego połączenia między Karwinami a Małym Kackiem. Najczęściej występującą propozycją była modyfikacja oryginalnej koncepcji inwestycji, zaproponowanej do oceny jako przedmiot konsultacji i **stworzenie konstrukcji co do zasady służącej wyłącznie do ruchu pieszych i**

rowerzystów, ale skonstruowanej tak, aby w sytuacjach awaryjnych (np. zablokowania przejazdu ul. Wielkopolską lub konieczności dojazdu służb ratowniczych), **dopuszczała możliwość puszczenia nią ruchu pojazdów zmotoryzowanych.** Kilka osób wskazało też na możliwość puszczenia taką przeprawą w regularnym ruchu wyłącznie pojazdów komunikacji miejskiej.

Jestem zdecydowanie za kładką pieszo-rowerową. Niemniej jednak przy takiej inwestycji, warto umożliwić awaryjny przejazd samochodów. Na poziomie projektu powinno się wziąć pod uwagę wytrzymałość i nośność konstrukcji, która umożliwi AWARYJNY przejazd karetki pogotowia czy straży pożarnej w wyjątkowych sytuacjach.

Jeśli budowa wiaduktu ma umożliwić rozwój komunikacji zbiorowej to dlaczego nie zbudować wiaduktu, który dopuści tylko ruch komunikacji publicznej. Rozumiem przez to budowę wiaduktu z chodnikiem, droga rowerową oraz tylko i wyłącznie BUSpasem, bez prawa wjazdu samochodów osobowych, jednocześnie umożliwi to szybki przejazd służbom.

Pełne zestawienie postulatów dotyczących szczegółów realizacji planowanej inwestycji oraz innych zgłaszanych potrzeb znajduje się w Zestawieniu uwag szczegółowych w dalszej części raportu.

4. Podsumowanie wyników

Temat kształtu przyszłej inwestycji łączącej Karwinę i Mały Kack zmobilizował do udziału w publicznej dyskusji bardzo dużą grupę gdynian i gdynianek, przede wszystkim mieszkających na terenie obu dzielnic. Świadczy o tym zarówno mobilizacja wokół petycji złożonej w tej sprawie do Prezydenta, jak i zaangażowanie w proces konsultacji społecznych ponad 1000 osób – uczestniczących w wystąpieniu publicznym osobiście lub za pośrednictwem Internetu oraz wypełniających formularze konsultacyjne. Łącznie w dyskusję na ten temat włączyło się ponad 1500 gdynian i gdynianek.

O ile sam pomysł budowy przeprawy między dzielnicami spotkał się z dość powszechną akceptacją (zarówno jeśli chodzi o potencjalne ułatwienia komunikacyjne, jak i korzyści funkcjonalne, związane z połączeniem „rozdartego” torami terytorium obu dzielnic), o tyle preferencje wobec formy tej inwestycji były wśród uczestników konsultacji silnie spolaryzowane.

Dwie alternatywne propozycje inwestycyjne pociągały ze sobą **dwie przeciwstawne wizje dla rozwiązań transportowych w tym rejonie miasta**, prezentowane przez uczestników konsultacji.

Zwolennicy wiaduktu drogowego postulowali wybór rozwiązania, które zapewniłoby swobodę przepływu ruchu samochodowego, argumentując że miałoby ono charakter bardziej uniwersalny i „przyszłościowy”, odpowiadając na obserwowalny wzrost liczby samochodów osobowych na terenie Gdyni.

Trójmiasto, nie tylko Gdynia, bardzo potrzebuje alternatywnych dróg dla samochodów, które były, są i będą głównym środkiem transportu mieszkańców.

Rowery oraz komunikacja miejsca są fajne i czasem przydatne, jednak to zawsze samochodem "załatwiamy" ważne sprawy i to właśnie dla kierowców powinny być asfaltowe drogi. To samochody są ambulansami, strażą pożarną, policją, śmieciarką, dowozem towarów do sklepów, transportem zbiorowym - NIE rowery, które z kolei są jedynie formą zdrowej i wskazanej rozrywki. Ich jednak nie limituje droga, samochody tak.

Z kolei **zwolennicy kładki pieszo-rowerowej** opowiadali się za inwestycją, która byłaby krokiem w stronę świadomego ograniczenia ruchu aut w podróżach krótkodystansowych na tym obszarze oraz działaniem sprzyjającym promowaniu zrównoważonego transportu. Argumentowali przy tym, że to właśnie ukierunkowanie inwestycji na niezmotoryzowanych uczestników ruchu jest sposobem na realizację zapisów miejskich dokumentów strategicznych dotyczących zmniejszenia udziału transportu samochodowego¹⁹.

Ruch pomiędzy dzielnicami jest potrzebny, ale umożliwienie samochodowego ruchu tranzytowego to zbyt duży koszt w stosunku do korzyści. Nowoczesne miasta w Europie w dobie świadomości problemów ekologii stawiają na inne rozwiązania. Nie musimy być zaślepieni koniecznością podróżowania wszędzie samochodami.

Preferencje wobec formy przyszłej inwestycji, wyrażane przez uczestników konsultacji, wyraźnie zbiegały się też z **przeciwstawnymi sposobami myślenia o kształtowaniu nawyków komunikacyjnych wśród gdynian i gdynianek**. Na jednej szali znalazło się oczekiwanie, że Miasto powinno stwarzać mieszkańcom i mieszkankom jak najwygodniejsze warunki do podróży samochodowych; na drugiej – przekonanie o tym, że władze Miasta powinny aktywnie promować rozwiązania sprzyjające sięganiu po alternatywne wobec samochodów środki komunikacji i przyjazne przede wszystkim dla niezmotoryzowanych uczestników ruchu.

Uważam, że budowa kładki pieszo-rowerowej mija się z celem i jest marnotrawstwem środków publicznych. Gdynia jest miastem coraz mocniej się "zapychającym" pod względem ruchu kołowego i należy tworzyć jak najwięcej możliwości przejazdów alternatywnych do głównych arterii miasta, w szczególności uwzględniając charakterystyczne uwarunkowania topograficzne miasta.

Miasto nadal chce stawiać na ruch samochodowy, który jest niekończącą się studnią potrzeb, które nigdy nie zostaną zaspokojone. Moim zdaniem sprzyjanie pieszym, wyciszenie ruchu i infrastruktura rowerowa oraz dobre połączenia miejskie to długoterminowa przyszłość dla miasta. Naszego Miasta też. Im szybciej to zrozumiemy, tym mniej będziemy żałować w przyszłości.

W toku konsultacji wyraźniej wybrzmiały argumenty za rozwiązaniem pieszo-rowerowym. Warto przy tym zauważyć, że o ile mieszkańcy „Górnego” Małego Kacka, który aktualnie jest dzielnicą bardziej „odciętą” od infrastruktury handlowo-usługowej i publicznej, byłiby bardziej skłonni zaakceptować dowolną formę połączenia, o tyle mieszkańcy dzielnicy Karwiny, znajdujący się w korzystniejszej sytuacji, jeśli chodzi o

¹⁹ Patrz: Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni, 2016, <https://drive.google.com/open?id=0B5Eayla4Prsqdkl0OENLcTZMX1k>.

dostęp do ww. miejsc, zdecydowanie silniej opowiadali się za kładką jako jedyną akceptowalną z ich perspektywy formą inwestycji (hasło „Kładka albo nic”).

5. Zestawienie uwag szczegółowych

Tabela 8. Konkretnie propozycje dotyczące sposobu realizacji planowanej inwestycji (n=46)

Sugestie dotyczące kładki:
Budowa kładki pomiędzy ulicami Buraczaną i Korzenną
Kładka piesza w lesie nad torami na połączeniu ul. Krykulec i ul. Zapolskiej.
Kładka łącząca nie Karwiny I, lecz Karwiny II.
Rozwiązania dopuszczające ograniczony ruch pojazdów zmotoryzowanych:
Kładka pieszo-rowerowa z możliwością przejazdu komunikacji zbiorowej
Dopuszczenie przejazdu wyłącznie pojazdów uprzywilejowanych, autobusów i taksówek. Można to rozwiązać poprzez oznakowanie (zakazy wjazdu z obu stron z tabliczkami warunkowymi/buspasy na wiadukcie), a nawet automatyczny szlaban, otwierany tylko w przypadku wykrycia próby przejazdu przez pojazdy uprawnione. Możliwość przejazdu przez wiadukt dla pojazdów cywilnych powinna być możliwa tylko podczas przebudowy wiaduktów na Wielkopolskiej lub w sytuacji kryzysowej (wypadek, katastrofa w rejonie wiaduktów).
Możliwość przejazdu służb komunalnych i ratowniczych przez kładkę - rozwiązaniem może być składany słupek. W celu zapobieżenia nadużyciom przez kierowców innych pojazdów należy zainstalować monitoring, który dodatkowo zapewniłby bezpieczeństwo pieszym i rowerzystom. Nośność i szerokość kładki powinny uwzględniać okazjonalny ruch lżejszych pojazdów co najmniej przy 3,5 t DMC (np. karetka pogotowia ratunkowego).
Wjazd dla pojazdów jedynie w sytuacjach awaryjnych. Warunkowy dostęp może być realizowany przy zastosowaniu systemu TRISTAR lub sterowanie radiowe bądź Bluetooth.
Rozwiązania w przypadku wiaduktu drogowego:
Wiadukt drogowy z zakazem poruszania się samochodów ciężarowych. Autobusy i auta ciężarowe mogą się poruszać dotychczasową drogą Strzelców, wystarczy ją wyremontować i zrobić szerszy wjazd - koszty można przerzucić na nowego dewelopera, który właśnie buduje swoje osiedle a jego ciężarówki całkowicie zniszczyły drogę.
Jeśli miałby powstać wiadukt, niezbędne będzie postawienie słupków na zakrętach, w miejscach z zakazem zatrzymywania się (dzisiaj znaki nie są w żaden sposób egzekwowane) oraz zamknięcie parkingów tylko dla mieszkańców dzielnicy.

Budowa połączenia z perspektywami na ruch wszystkich użytkowników, nawet gdyby w pierwszym okresie funkcjonowania był wyłączony z ruchu samochodowego. Np. tylko dla komunikacji. W przypadku potrzeby bądź zmiany trendów zamiast nowej inwestycji wystarczą nowe znaki.
Regulacja ruchu na ul. Buraczanej i Nałkowskiej poprzez ograniczenie prędkości i budowę progów zwalniających
Konieczne również byłyby dalsze inwestycje jak poszerzenie ulicy Nałkowskiej i tym podobne, aby zwiększyć bezpieczeństwo dzieci.
Wprowadzenie ograniczenia dla ruchu tranzytowego
Pobieranie opłat za przejazd wiaduktem. Normalna stawka 300 PLN miesięcznie, zniżka dla pojazdów/ właścicieli zameldowanych w m. Gdynia w wysokości 80-100%. Opłata pobierana również od taksówek. Rozładowanie ruchu kołowego spowoduje, że na istniejącej drodze będzie można spokojnie zrobić buspasy w obie strony w newralgicznym punkcie (okolice PKM).
Obniżenie zagrożeń dla ruchu pieszego poprzez wprowadzenie w tym obszarze na przykład strefy "tempo 30" z coraz powszechniejszymi tablicami radarowymi wyświetlającymi prędkość poruszających się pojazdów i "uśmieški - zielone :) lub czerwone :(
Rozumiejąc obawy najbardziej "zagrożonych" wzmożonym ruchem mieszkańców bloków Buraczana 27 i 29, proponowałbym rozważenie poprowadzenia włączenia wiaduktu nie w ul. Buraczaną pomiędzy blokiem Buraczana 27 i węzłem ciepłowniczym Buraczana 10, ale korektę przebiegu na teren leżący poza tym węzłem ciepłowniczym (obecnie boisko gruntowe) i włączenie nowej jezdni "w połowie długości" łącznika ulic Buraczana i Nałkowskiej.
Wiadukt z ograniczeniem ruchu na jednopasmowy ze światłami
Różne formy ograniczania bądź sterowania ruchem na wiadukcie (np. okresowo otwierane szlabany, sygnalizacja świetlna itp.) w celu przetestowania najlepszych wariantów użytkowania tego obiektu. Żeby to jednak wprowadzić, najpierw trzeba zbudować pełnowartościową konstrukcję przeprawy.
Zaplanowanie dojazdu do inwestycji między zabudową jednorodziną.
Inne sugestie:
Wybór inwestycji uwzględniającej potrzeby ogółu mieszkańców, a nie tylko małych grup
Wykonanie rzetelnej wyceny inwestycji, aby można było skutecznie przeprowadzić przetarg na jej realizację.
Przy dokonywaniu wyboru jednego z wariantów i oceny wpływu na ruch należy brać pod uwagę nowy układ drogowy, który powstanie po wybudowaniu węzła Karwiny.
Połączenie inwestycji z budową ścieżki pieszo-rowerowej na przedłużeniu ul. Raclawickiej

Tabela 9. Szczegółowe postulaty innych potrzeb zgłaszane w formularzach konsultacyjnych (n=67)

Działania remontowe dotyczące ul. Strzelców
Remont nawierzchni drogi, szczególnie na odcinku złożonym z płyt betonowych
Wymiana nawierzchni złożonej z płyt na asfalt
Montaż oświetlenia na całej długości ulicy
Remont i budowa chodnika na całej długości ulicy
Barierki zabezpieczające wzdłuż nasypu
Remont wiaduktu/mostu drogowego na ulicy Nałkowskiej i zmiana organizacji ruchu
Kompleksowa naprawa mostu
Przywrócenie ruchu dwukierunkowego
Poprawa infrastruktury osiedlowej
Dodatkowe zabezpieczenia na ulicach osiedlowych, szczególnie w pobliżu szkół (słupki na zakrętach ograniczające nielegalne parkowanie)
Zamknięcie parkingów osiedlowych tylko dla mieszkańców
Naprawy i remonty na drogach osiedlowych w pobliżu planowanej inwestycji
Odtworzenie zlikwidowanych miejsc parkingowych na Karwinach
Stworzenie infrastruktury rekreacyjnej na Małym Kacku
Kompleksowy remont chodników i dróg na Małym Kacku
Zmiany na ulicy Wielkopolskiej
Poszerzenie ul. Wielkopolskiej do trzech pasów (tam, gdzie jest to możliwe)
Stworzenie buspasa do stacji PKM Karwiny
Wytyczenie trzeciego pasa ruchu zaraz za wiaduktem PKM
Stworzenie dodatkowego pasa, otwieranego w zależności od natężenia ruchu/pasa tylko dla pojazdów, w których znajduje się więcej niż 1 osoba
Udrożnienie dojazdu na Dąbrowę, stworzenie dodatkowego pasa
Zmiany na skrzyżowaniu ulic Strzelców-Wielkopolska-Sopocka
Możliwie jak najszybsza przebudowa węzła Karwiny
Rozbudowa ronda na skrzyżowaniu
Zmiana organizacji ruchu (ogólnie)
Usprawnienie sygnalizacji świetlnej
Zwiększenie przepustowości ul. Sopockiej

Inne postulaty
Stworzenie linii autobusów pomiędzy Małym Kackiem a Karwinami
Rozbudowa systemu dróg w Gdyni (ogólnie)
Lepsza komunikacja dla dzielnic północnych (PKM)
Budowa nowego wiaduktu odciążającego ruch za Estakadą Kwiatkowskiego dla północnych dzielnic
Połączenie Pustek Cisowskich z obwodnicą Trójmiasta
Modernizacja ul. Chwaszczyńskiej do obwodnicy
Zmiana organizacji ruchu na ul. Olgierda (do Raławickiej) na ruch dwukierunkowy lub jednokierunkowy w przeciwnym kierunku
Wprowadzenie wzmożonych kontroli policyjnych na jednokierunkowym odcinku ul. Olgierda (kierowcy łamią przepisy: jazda pod prąd, przekroczenia prędkości)
Zwiększenie częstotliwości rozkładów jazdy PKM
Budowa alternatywnej drogi do ul. Spółdzielców

6. Rozstrzygnięcie Prezydenta

Po zapoznaniu się z wynikami konsultacji społecznych, Prezydent Miasta Gdyni zdecydował o budowie nowego **połączenia między dzielnicami Karwiny oraz Mały Kack w formie kładki pieszo-rowerowej**, zlokalizowanej nad torami, pomiędzy ul. Buraczaną i ul. Strzelców.

Wybrane rozwiązanie pozwoli na ułatwienie komunikacji i dostępu do zasobów obu dzielnic okolicznym mieszkańcom, przy zachowaniu spokojnego charakteru tej części miasta. Przeprowadzenie pieszo-rowerowe w tym miejscu wpisuje się w zdefiniowane dla miasta priorytety związane ze wspieraniem zrównoważonego transportu oraz rozwiązań przyjaznych niezmotywowanym uczestnikom ruchu.

Budowę kładki realizować będzie Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni, który opracuje harmonogram realizacji przedsięwzięcia.

7. Załączniki

Załącznik nr 1: Regulamin wystąpienia publicznego

Załącznik nr 2: Formularz konsultacyjny

Załącznik nr 3: Materiał informacyjny z konsultacji

Załącznik nr 4: Podsumowanie wystąpienia publicznego z dn. 11.12.2018 r.

Załącznik nr 5: Transkrypcja wystąpienia publicznego z dn. 11.12.2018 r.