



BUDOWA BEZKOLIZYJNEGO SKRZYŻOWANIA UL. HUTNICZEJ W GDYNI Z LINIĄ KOLEJOWĄ NR 723

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Gdynia, 22.01.2026 r.

Opracowanie: Katarzyna Wójcik

Wydział Projektów Infrastrukturalnych, Urząd Miasta Gdyni

wydz.infr@gdynia.pl, tel. 58 527 50 94

Wprowadzenie

Raport zawiera podsumowanie wyników konsultacji społecznych dotyczących budowy bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Hutniczej w Gdyni z linią kolejową nr 723, które miały miejsce w dniach 05 – 19 grudnia 2025 roku.

Opracowanie kończy się potwierdzeniem uzyskania akceptacji społecznej dla realizacji zadania planowanego do zgłoszenia do dofinansowania w ramach naboru do projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”, ogłoszonego przez PKP PLK S.A.

Uzupełnieniem raportu są załączniki zawierające:

- notatkę ze spotkania otwartego z mieszkańcami,
- formularz konsultacyjny.

O CO PYTALIŚMY?

Celem konsultacji było zbadanie poziomu akceptacji społecznej dla realizacji zadania polegającego na budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Hutniczej w Gdyni z linią kolejową nr 723. Miasto Gdynia planuje zgłosić to zadanie do dofinansowania w ramach naboru do projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”, ogłoszonego przez PKP PLK S.A.

Warunkiem koniecznym ubiegania się o środki PKP PLK S.A. jest uzyskanie akceptacji społecznej dla tego zadania poprzez zebranie opinii w ramach konsultacji społecznych.

W wyniku konsultacji chcieliśmy przede wszystkim poznać poziom akceptacji mieszkańców dla planowanej inwestycji. Pytaliśmy:

- o częstotliwość poruszania się ulicą Hutniczą, niezależnie od celu przejazdu,
- o określenie swojego poziomu akceptacji dla planowanej inwestycji w skali od 1 do 5, gdzie 1 – trudno powiedzieć, 2 – w ogóle nie akceptuję, 3 – raczej nie akceptuję, 4 – raczej akceptuję, 5 – w pełni akceptuję,
- w ramach nieobowiązkowych pytań otwartych o powody akceptacji (w przypadku określenia jej poziomu na 5 lub 4) oraz braku akceptacji (w przypadku wskazania wartości 3 lub 2) dla planowanej inwestycji,
- o miejsce zamieszkiwania – w Gdyni lub poza nią.

JAK PYTALIŚMY?

Konsultacje trwały od 5 do 19 grudnia 2025 r.

Przez cały ten czas można było przestać swoje uwagi za pomocą elektronicznego formularza konsultacyjnego (dalej używamy wymiennie również nazwy „ankieta konsultacyjna”) oraz formularza w wersji papierowej.

Zorganizowaliśmy ponadto spotkanie z mieszkańcami dzielnicy Cisowa, zamieszkującymi nieruchomości położone w obszarze planowanej inwestycji oraz przedsiębiorcami z okolicznych firm. Celem spotkania było przedstawienie planowanego zakresu inwestycji, tj. przebudowy istniejącego skrzyżowania linii kolejowej nr 723 z ulicą Hutniczą, na wysokości ulicy Piaskowej na skrzyżowanie bezkolizyjne w postaci wiaduktu kolejowego, prowadzącego nad drogą oraz

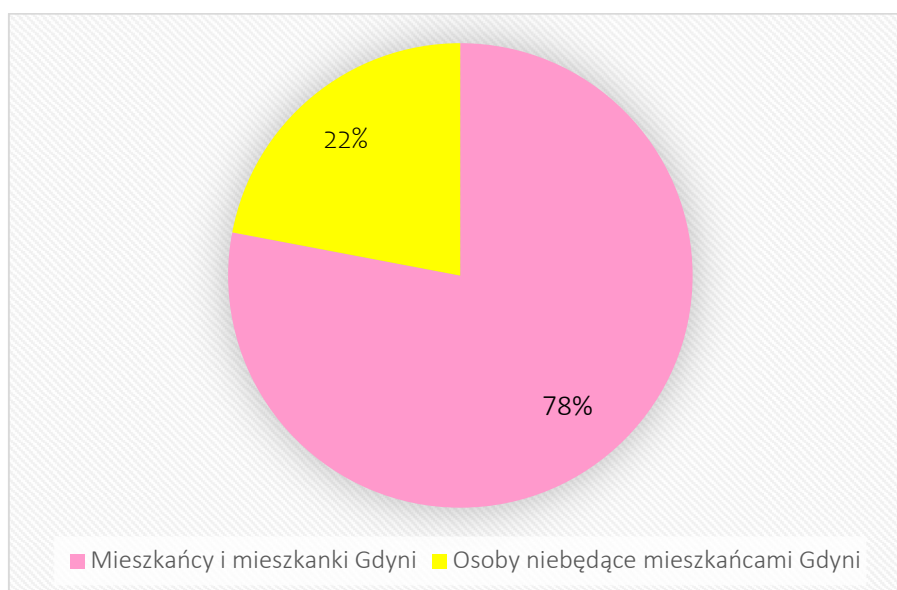
udzielenie odpowiedzi na pytania zainteresowanych uczestników. Spotkanie odbyło się w dniu 8 grudnia 2025 r. o godz. 17.00 w sali nr 105 Urzędu Miasta Gdyni, al. Marsz. Piłsudskiego 52/54 w Gdyni. Spotkanie było otwarte dla wszystkich chętnych, informacja o nim zamieszczona była w Biuletynie Informacji Publicznych w zakładce Ogłoszenia Urzędu Miasta Gdyni oraz w biuletynie Ratusz. Protokół ze spotkania stanowi załącznik do niniejszego Raportu.

KTO WZIĄŁ UDZIAŁ W KONSULTACJACH?

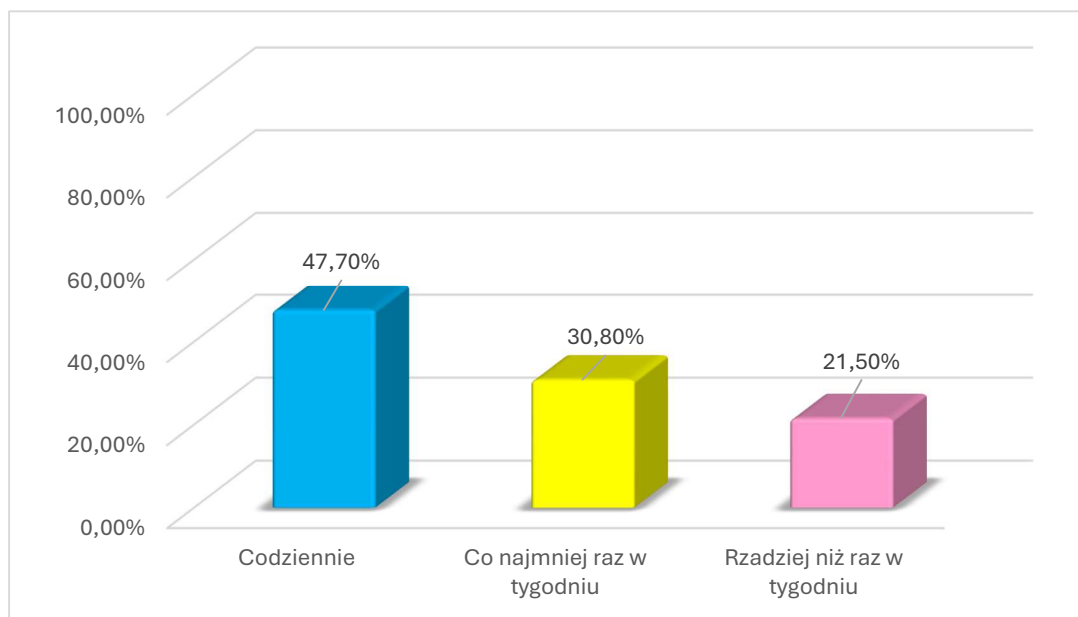
Konsultacje dotyczące budowy bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Hutniczej w Gdyni z linią kolejową nr 723 cieszyły się relatywnie dużym zainteresowaniem. W toku procesu przestano 386 kompletnych formularzy konsultacyjnych, z czego 385 formularzy złożono on-line za pośrednictwem Gdynskiej Platformy Dialogu, natomiast 1 wypełniono odręcznie i złożono osobiście w siedzibie Urzędu. W spotkaniu w dniu 8 grudnia 2025 r. wzięło udział 11 osób poza organizatorami.

Wśród osób, które wypełniły **ankietę konsultacyjną** przeważały osoby deklarujące zamieszkiwanie w Gdyni (78%, czyli 301 z 386 respondentów ankiety konsultacyjnej). Pozostałe odpowiedzi pochodziły od osób niemieszkających na terenie Gdyni, lecz korzystających z analizowanego układu drogowego. Udział obu grup pozwolił na uwzględnienie zarówno perspektywy lokalnej społeczności, jak i użytkowników ulicy Hutniczej spoza Gdyni. Zdecydowaną większość stanowiły osoby, które przemieszczają się ulicą Hutniczą codziennie lub co najmniej raz w tygodniu (78,5%, czyli 303 osoby z 386 respondentów, w tym codzienne przemieszczanie się ulicą Hutniczą zadeklarowało 47,7%, czyli 184 z 386 respondentów, a przemieszczanie się ulicą Hutniczą co najmniej raz w tygodniu: 30,8%, czyli 119 z 386 respondentów). Zgodnie ze złożonymi deklaracjami, rzadziej niż raz w tygodniu ulicą Hutniczą przemieszcza się 21,5% osób, które wypełniły ankietę konsultacyjną, tj. 83 z 386 respondentów. Oznacza to, że zdecydowana większość respondentów to użytkownicy regularni, posiadający bezpośrednie doświadczenie związane z funkcjonowaniem analizowanego ciągu komunikacyjnego.

Wykres 1. Struktura podziału osób, które wypełniły ankietę ze względu na miejsce zamieszkania.



Wykres 2. Częstotliwość przemieszczania się ulicą Hutniczą przez respondentów.



Wnioski z konsultacji

Poniżej przedstawiono podsumowanie wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych, których celem było zbadanie poziomu akceptacji społecznej dla planowanej inwestycji polegającej na budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Hutniczej w Gdyni z linią kolejową nr 723. Zebrane opinie i odpowiedzi uczestników konsultacji pozwoliły na ocenę stosunku mieszkańców do realizacji planowanego przedsięwzięcia, a także na identyfikację kluczowych obaw, oczekiwań oraz warunków, które mają istotne znaczenie dla jego społecznej akceptowalności.

Omówienie wyników ankiety konsultacyjnej

Ankieta konsultacyjna składała się z pięciu pytań. **Pierwsze pytanie dotyczyło częstotliwości poruszania się ulicą Hutniczą, niezależnie od celu przejazdu.** Chcieliśmy ustalić, jak często respondenci korzystają z tej ulicy aby poznać w jakim stopniu znają jej codzienne funkcjonowanie.

W pytaniu drugim poprosiliśmy respondentów o określenie swojego poziomu akceptacji dla planowanej inwestycji, polegającej na budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ulicy Hutniczej z linią kolejową nr 723, na wysokości ul. Piaskowej. Wypełniający ankietę konsultacyjną mogli wskazać jedną z pięciu wartości na pięciostopniowej skali akceptacji: 5 – w pełni akceptuję, 4 – raczej akceptuję, 3 – raczej nie akceptuję, 2 – w ogóle nie akceptuję, 1 – trudno powiedzieć.

Poniżej przedstawiamy analizę odpowiedzi respondentów w zależności od wskazanego poziomu akceptacji.

5 – w pełni akceptuję

Osoby, które wskazały najwyższy poziom akceptacji dla inwestycji stanowiły **najliczniejszą grupę respondentów (86% uczestników ankiety konsultacyjnej, czyli 332 z 386 osób).**

Większość tej grupy stanowiły osoby, które przemieszczają się ulicą Hutniczą codziennie (46%, czyli 152 z 332 respondentów). Nieco mniej osób zadeklarowało poruszanie się ulicą Hutniczą

co najmniej raz w tygodniu (31%, czyli 103 z 332 respondentów). Najmniej liczną grupę stanowiły osoby, które poruszają się ulicą Hutniczą rzadziej niż raz w tygodniu (23%, czyli 77 z 332 respondentów).

Zdecydowana większość osób wyrażających pełną akceptację dla planowanej inwestycji to mieszkańcy Gdyni (77%, czyli 254 z 332 respondentów).

Analiza odpowiedzi respondentów wskazujących pełną akceptację planowanej inwestycji potwierdza bardzo wysoki poziom społecznego poparcia dla jej realizacji. Największą część tej grupy stanowią mieszkańcy Gdyni oraz osoby regularnie korzystające z ulicy Hutniczej, co sugeruje, że inwestycja odpowiada na realne potrzeby lokalnej społeczności i użytkowników analizowanego ciągu komunikacyjnego.

4 – raczej akceptuję

Umiarkowaną lub mniej jednoznaczną akceptację dla planowanej inwestycji wyraziło 7% osób biorących udział w ankiecie (27 z 386 respondentów).

Większość tej grupy stanowiły osoby, które przemieszczają się ulicą Hutniczą codziennie (59%, czyli 16 z 27 respondentów). Nieco mniej osób zadeklarowało poruszanie się ulicą Hutniczą co najmniej raz w tygodniu (33%, czyli 9 z 27 respondentów). Najmniej liczną grupę stanowią osoby, które poruszają się ulicą Hutniczą rzadziej niż raz w tygodniu (8%, czyli 2 z 27 respondentów).

Zdecydowana większość osób wyrażających umiarkowaną lub mniej jednoznaczną akceptację dla planowanej inwestycji to mieszkańcy Gdyni (81%, czyli 22 z 27 respondentów).

Respondenci deklarujący umiarkowaną akceptację planowanej inwestycji stanowią niewielką część uczestników badania. W grupie tej dominują mieszkańcy Gdyni oraz osoby regularnie korzystające z ulicy Hutniczej, co sugeruje, że ich mniej jednoznaczna ocena wynika nie z braku doświadczenia, lecz z potencjalnych wątpliwości lub potrzeby doprecyzowania wybranych aspektów inwestycji.

3 – raczej nie akceptuję

Odpowiedź „3 – raczej nie akceptuję” interpretowana jest jako umiarkowany brak akceptacji dla planowanej inwestycji, wskazujący na istnienie wątpliwości lub zastrzeżeń, jednak bez jednoznacznego sprzeciwu wobec jej realizacji. Respondenci wskazujący tę odpowiedź stanowili 2% osób biorących udział w badaniu (7 z 386).

57% tej grupy (4 respondentów) stanowiły osoby przemieszczające się ulicą Hutniczą codziennie, natomiast 43% (3 osoby) - co najmniej raz w tygodniu. W grupie tej nie było osób deklarujących poruszanie się ulicą Hutniczą rzadziej niż raz w tygodniu.

100% respondentów wyrażających umiarkowany brak akceptacji dla inwestycji stanowią mieszkańcy Gdyni.

Umiarkowany brak akceptacji dla planowanej inwestycji zadeklarowała marginalna część respondentów. Postawa ta występowała wyłącznie wśród mieszkańców Gdyni oraz osób regularnie korzystających z ulicy Hutniczej, co wskazuje, że zgłaszane wątpliwości wynikają z lokalnych uwarunkowań i bezpośrednich doświadczeń użytkowników, a nie z jednoznacznego sprzeciwu wobec realizacji inwestycji. Można przypuszczać, że w części przypadków postawa

ta wiąże się z ograniczonym postrzeganiem sensu lub skali korzyści wynikających z planowanego przedsięwzięcia.

2 – w ogóle nie akceptuję

4% respondentów, czyli 17 z 386 osób biorących udział w ankiecie wyraziło jednoznaczny brak akceptacji dla planowanej inwestycji.

Większość tej grupy stanowiły osoby, które przemierzają się ulicą Hutniczą codziennie (65%, czyli 11 z 17 respondentów). Najmniej osób zadeklarowało poruszanie się ulicą Hutniczą co najmniej raz w tygodniu (12%, czyli 2 z 17 respondentów). Nieco więcej osób wskazało, że porusza się ulicą Hutniczą rzadziej niż raz w tygodniu (23%, czyli 4 z 17 respondentów).

Zdecydowana większość osób wyrażających brak akceptacji dla planowanej inwestycji to mieszkańcy Gdyni (88%, czyli 15 z 17 respondentów).

Jednoznaczny brak akceptacji dla planowanej inwestycji występuje wśród niewielkiej grupy respondentów, zdominowanej przez mieszkańców Gdyni i użytkowników regularnych. Może to wskazywać na lokalnie uwarunkowaną ocenę przedsięwzięcia, niezależną od ogólnego, dominującego poziomu akceptacji społecznej. Może ona również wynikać z braku dostrzegania potrzeby realizacji inwestycji lub przekonania o jej zasadności w kontekście obecnego funkcjonowania ulicy Hutniczej.

1 – trudno powiedzieć

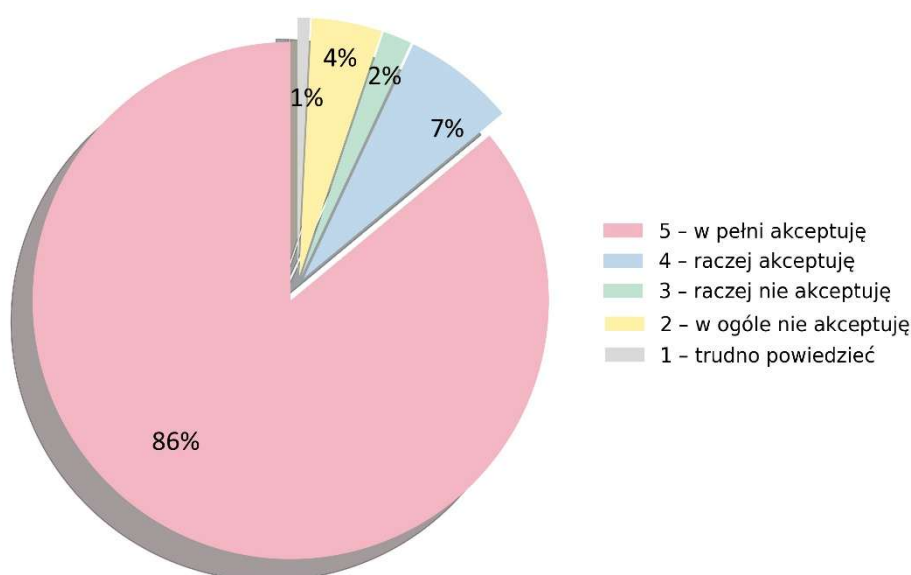
Grupa respondentów nieposiadających jednoznacznie określonego stanowiska wobec planowanej inwestycji stanowiła 1% wszystkich osób biorących udział w ankiecie (3 z 386 respondentów).

33% tej grupy (1 respondent) stanowiły osoby przemierzające się ulicą Hutniczą codziennie, natomiast 67% - co najmniej raz w tygodniu (2 osoby). W grupie tej nie było osób deklarujących poruszanie się ulicą Hutniczą rzadziej niż raz w tygodniu.

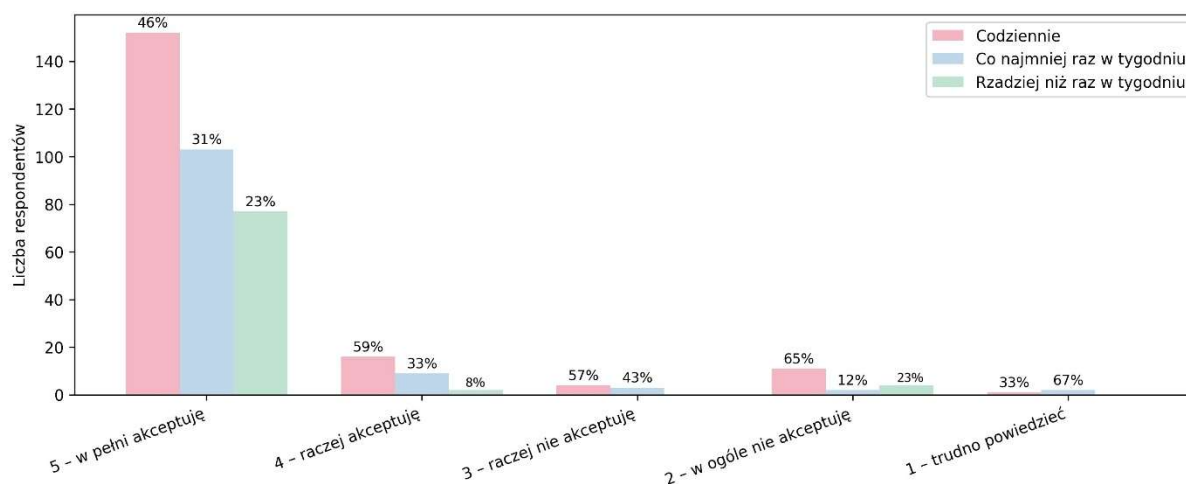
100% respondentów nieposiadających jednoznacznie określonego stanowiska wobec planowanej inwestycji stanowią mieszkańcy Gdyni.

Respondenci nieposiadający jednoznacznie określonego stanowiska wobec planowanej inwestycji stanowili marginalną część uczestników badania. Były to wyłącznie osoby regularnie korzystające z ulicy Hutniczej oraz mieszkańcy Gdyni, co wskazuje, że brak jednoznacznej opinii nie wynikał z braku styczności z analizowaną infrastrukturą, lecz możliwych indywidualnych trudności w ocenie zasadności lub skutków planowanej inwestycji.

Wykres 3: Poziom akceptacji planowanej inwestycji wśród respondentów



Wykres 4: Częstotliwość przemieszczania się ul. Hutniczą w zależności od poziomu akceptacji inwestycji (z uwzględnieniem udziałów procentowych)



W pytaniu trzecim poprosiliśmy respondentów, którzy w pytaniu drugim wskazali poziom akceptacji 5 – w pełni akceptuję lub 4 – raczej akceptuję o krótkie przedstawienie powodów swojej akceptacji planowanej inwestycji. Z możliwości tej skorzystało 73% osób z tej grupy (263 z 359 respondentów). Poniżej prezentujemy wybrane opinie:

„Przejazdy kolizyjne to rozwiązania dla niewielkiego ruchu w małych miejscowościach. Gdynia zasługuje przy tej intensywności ruchu na poprawę dostępności komunikacyjnej dzielnic zlokalizowanych w północnej części Gdyni”

„Ulica Hutnicza jest mocno obciążona ruchem w kierunku Rumii, budowa bezkolizyjnego skrzyżowania znacząco poprawi przepustowość tej drogi”

„Rozwiązanie wydaje się najlepszym z możliwych, udrożni ruch, odseparuje ruch pieszy, rowerowy, samochodowy i kolejowy podnosząc bezpieczeństwo”

„Poprzez zamknięcia we przejeździe dławi się potoki ruchu pojazdów poruszających się ul. Hutniczą. Ta trasa jeżdżą pociągi z niewielką prędkością oraz posiadające długie składy, w związku z powyższym przejazd jest długo zamknięty. W przypadku kiedy następuje to w godzinach szczytu kolejka samochodów oczekujących na przejazd rozlewa się na pobliskie skrzyżowania niejednokrotnie je blokując”

„Realizacja tej inwestycji jest kluczowa dla zapewnienia bezpiecznego i efektywnego ruchu pociągów towarowych do portu jako ciąg alternatywny oraz osobowych w kontekście rozwoju kolei do północnych dzielnic Gdyni i gm. Kosakowo - bez utrudnień dla ruchu drogowego na ulicy Hutniczej”

„Wszystkie przejazdy kolejowe powinny być rozwiązane w taki bezkolizyjny sposób ulica Hutnicza jako jedna z dróg dojazdowych do portu Gdynia winna być tak zabezpieczona”

„Aktualny stan nawierzchni woła o pomstę do nieba. Dodatkowo jak zamykany jest przejazd, to tworzy się niesamowicie duży korek, właściwie bez względu na porę dnia. Codziennie dojeżdżam tamtędy z Rumi do pracy w Gdyni i potrzebę stworzenia skrzyżowania bezkolizyjnego uważam za bardzo istotną”

„Zależy mi na skróceniu czasu przejazdu przez tory. Pełna zgoda na remont, nawet jeżeli oznacza czasowe problemy i zwiększone w tym czasie korki”

„To miejsce wygląda, jak z krajów 3-go świata. Jeden wielki nieład, który nie pasuje do wizerunku "nowoczesnego" miasta. Stan nawierzchni wolę nie komentować. Przy okazji dodam, iż cała ulica Hutnicza powinna mieć po dwa pasy w każdym kierunku plus rękawy na prawo/lewo skręt. Bezkolizyjne przejścia dla pieszych i skrzyżowania. To ma być ulica przemysłowa, która zachęca inwestorów do inwestowania w tej jej okolicy”

„Torem tym jeżdżą tylko i wyłącznie pociągi towarowe. Po uzyskaniu zgody na wyjazd (semafor) z Gdyni Portu GPF mija sporo czasu, gdy taki pociąg ruszy w kierunku Gdyni Chyloni (w drugą stronę jest ciut szybciej). Ul. Hutniczą kursują też autobusy, to powoduje spore opóźnienia”

„Bardzo długi czas oczekiwania na okienko dla przejazdu, przejścia, oraz zbyt krótki czas na przejazd, często brak możliwości przejazdu, ze względu na kolejne zamknięcia szlabanu”

„Bo jak przejeżdżam przez to skrzyżowanie to mogę zagrać w 4 rundy tetrisa (tak długo się tam stoi)”

Wypowiedzi respondentów wskazujących pełną lub umiarkowaną akceptację dla planowanej inwestycji koncentrują się przede wszystkim **na potrzebie poprawy płynności i przepustowości ruchu na ulicy Hutniczej**, która obecnie jest istotnie obciążona ruchem, w szczególności w relacji z i do Rumi oraz w kontekście obsługi portu. **Respondenci wielokrotnie wskazywali na częste i długotrwałe zamknięcia przejazdu kolejowego**, prowadzące do powstawania zatorów drogowych, blokowania sąsiednich skrzyżowań oraz wydłużenia czasu przejazdu, zwłaszcza w godzinach szczytu.

Istotnym argumentem poparcia inwestycji jest również poprawa bezpieczeństwa poprzez rozdzielenie ruchu kolejowego, samochodowego, pieszego i rowerowego, a także dostosowanie infrastruktury do charakteru ulicy o funkcji przemysłowej i tranzytowej. Respondenci podkreślali znaczenie inwestycji dla sprawnego funkcjonowania transportu kolejowego, w tym ruchu towarowego do portu, bez negatywnego wpływu na ruch drogowy. W wielu wypowiedziach pojawiał się również postulat kompleksowej modernizacji ulicy

Hutniczej, w tym poprawy stanu nawierzchni i układu pasów ruchu, jako elementu budującego wizerunek nowoczesnego Miasta.

Z analizy treści odpowiedzi otwartych wynika, że w pojedynczych przypadkach respondenci mogli odnosić się do innej lokalizacji lub szerszego układu komunikacyjnego niż bezpośredni przedmiot konsultacji, co warto mieć na uwadze jako **naturalny margines niejednoznaczności** przy interpretacji wypowiedzi, niemający wpływu na ogólny wynik badania ani wnioski dotyczące poziomu akceptacji społecznej.

W pytaniu czwartym o wypowiedź poprosiliśmy osoby, które w pytaniu drugim wskazały poziom akceptacji 3 – raczej nie akceptuję lub 2 – w ogóle nie akceptuję. Z możliwości tej skorzystało 67% osób z tej grupy (16 z 24 respondentów). Respondenci wskazywali między innymi na:

- 1) Pilniejszą potrzebę przebudowy ulicy Puckiej, przejazdu z ul. Hutniczej do ul. Chyłońskiej lub bezkolizyjne połączenie ulicy Puckiej z ulicą Chyłońską;
- 2) Brak potrzeby realizacji inwestycji: *„Pociąg jeździ tamtędy raz dziennie. Od roku jeżdżę tamtędy codziennie w różnych godzinach i jeszcze nigdy nie trafiłem na zamknięty przejazd”*;
- 3) Satysfakcję ze stanu istniejącego: *„Zwyczajnie mnie odpowiada tak jak jest. Nie mam problemów z przejazdem ulicą Hutniczą”*;
- 4) Obawy spowodowane zwiększeniem natężenia ruchu po realizacji inwestycji: *„Jestem właścicielem domu przy przejeździe. Przy otwartych torach jest problem wyjechać. Wąska ulica kilka metrów od domu. Nie wyobrażam sobie jeszcze więcej tirów 5 metrów od domu. Hałas po nocy”*.

Pojawiły się także wypowiedzi stanowiące kombinację argumentów przywołanych powyżej.

Wypowiedzi respondentów deklarujących brak lub umiarkowany brak akceptacji dla planowanej inwestycji koncentrowały się przede wszystkim na kwestionowaniu zasadności realizacji przedsięwzięcia w obecnym zakresie oraz na wskazywaniu alternatywnych potrzeb inwestycyjnych w układzie komunikacyjnym miasta. Część respondentów podnosiła argument, iż w ich ocenie częstotliwość ruchu kolejowego w miejscu przejazdu jest niewystarczająca, aby uzasadniać budowę skrzyżowania bezkolizyjnego, wskazując jednocześnie na brak istotnych utrudnień w codziennym funkcjonowaniu.

Istotnym wątkiem były również wypowiedzi wyrażające satysfakcję ze stanu istniejącego oraz brak odczuwalnych problemów z przejazdem ulicą Hutniczą. Ponadto respondenci zgłaszali obawy związane z potencjalnym wzrostem natężenia ruchu, w szczególności ciężkiego transportu, oraz związanego z tym hałasu i uciążliwości dla zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie planowanej inwestycji. W części wypowiedzi wskazane argumenty występowały łącznie, wzmacniając negatywną ocenę przedsięwzięcia.

Pytanie piąte, dotyczące zamieszkiwania na terenie Miasta Gdyni, miało na celu identyfikację struktury respondentów pod kątem ich bezpośredniego związku z obszarem oddziaływania planowanej inwestycji. Pozwoliło ono na rozróżnienie opinii mieszkańców Miasta, dla których skutki realizacji przedsięwzięcia będą miały charakter bezpośredni i długofalowy, od opinii osób spoza Gdyni, które jednak również mogą regularnie korzystać z ulicy Hutniczej, m.in. w związku z codziennymi dojazdami do pracy lub inną aktywnością na terenie Miasta.

Podsumowanie

Przeprowadzona ankieta konsultacyjna wykazała bardzo wysoki poziom akceptacji społecznej dla planowanej inwestycji polegającej na budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ulicy Hutniczej z linią

kolejową nr 723. Zdecydowana większość respondentów (86%) zadeklarowała pełną akceptację dla realizacji przedsięwzięcia, a kolejne 7% wyraziło umiarkowaną, mniej jednoznaczną akceptację.

Oznacza to, że łącznie 93% uczestników konsultacji pozytywnie ocenia planowaną inwestycję.

Analiza struktury odpowiedzi wskazuje, że najwyższy poziom akceptacji występuje przede wszystkim wśród osób regularnie korzystających z ulicy Hutniczej, w szczególności poruszających się nią codziennie lub co najmniej raz w tygodniu. Podkreśla to, że pozytywne nastawienie do inwestycji wynika z bezpośredniego doświadczenia aktualnych problemów komunikacyjnych, takich jak długotrwałe zamknięcia przejazdu kolejowego, powstawanie zatorów drogowych oraz ograniczona przepustowość ulicy.

Wypowiedzi respondentów akceptujących realizację inwestycji koncentrowały się głównie na potrzebie poprawy płynności ruchu, zwiększenia bezpieczeństwa poprzez rozdzielenie ruchu drogowego, kolejowego i pieszego. Istotnym argumentem była także rola ulicy Hutniczej jako ważnego ciągu komunikacyjnego w kontekście obsługi portu oraz połączeń z północnymi dzielnicami Gdyni i gminą Kosakowo.

Respondenci deklarujący umiarkowany brak akceptacji lub brak akceptacji dla inwestycji stanowili niewielką część (łącznie 6%). W ich wypowiedziach pojawiały się przede wszystkim argumenty dotyczące braku dostrzegania potrzeby realizacji inwestycji, satysfakcji ze stanu istniejącego, wskazywania alternatywnych priorytetów inwestycyjnych w układzie drogowym Miasta oraz obaw związanych z potencjalnym wzrostem natężenia ruchu i uciążliwościami dla zabudowy mieszkaniowej zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie inwestycji.

Grupa respondentów, którzy nie posiadali jednoznacznie określonego stanowiska wobec planowanej inwestycji, miała charakter marginalny (1%), co wskazuje, że temat konsultacji był dla uczestników badania w większości zrozumiały, a respondenci byli w stanie sformułować własną ocenę przedsięwzięcia.

Istotnym elementem analizy była również struktura respondentów pod względem miejsca zamieszkania. Zdecydowaną większość uczestników ankiety konsultacyjnej stanowili mieszkańcy Gdyni, którzy dominowali zarówno w grupach wyrażających akceptację, jak i brak akceptacji dla inwestycji. Wskazuje to, że wyniki ankiety konsultacyjnej w dużej mierze odzwierciedlają perspektywę lokalnej społeczności, bezpośrednio związanej z obszarem oddziaływania planowanego przedsięwzięcia.

Podczas spotkania z mieszkańcami uczestnicy koncentrowali się przede wszystkim na praktycznych skutkach realizacji inwestycji dla codziennego funkcjonowania układu drogowego oraz nieruchomości zlokalizowanych w jej bezpośrednim sąsiedztwie. Pytania dotyczyły w szczególności organizacji ruchu po realizacji inwestycji, w tym możliwości wyjazdu z posesji, dostępności skrętów w obu kierunkach, zapewnienia miejsc do zawracania oraz dostosowania infrastruktury do ruchu pojazdów ciężkich, wielkogabarytowych i wydłużonych.

Istotnym wątkiem była również drożność ulicy Hutniczej w trakcie realizacji inwestycji, z uwagi na jej przemysłowy charakter oraz konieczność zapewnienia ciągłości transportu ciężarowego. Uczestnicy poruszali także kwestie wpływu inwestycji na konkretne działki, w tym potencjalnych

wywłaszczeń, zakresu zajęcia terenów przeznaczonych w MPZP pod drogi oraz zmian w obsłudze komunikacyjnej poszczególnych posesji.

W dyskusji pojawiły się ponadto pytania dotyczące parametrów technicznych projektowanego wiaduktu, w szczególności jego skrajni i możliwości przejazdu pojazdów ciężarowych, a także zakresu przebudowy ulicy Hutniczej (liczby pasów ruchu, pasów do skrętów). Część pytań odnosiła się do powiązania planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami infrastrukturalnymi, takimi jak Droga Czerwona, tunel drogowy realizowany przez PKP PLK S.A. czy układ ulic Puckiej, Chyłońskiej i Kartuskiej, oraz do obaw związanych z przyszłą przepustowością całego układu komunikacyjnego.

Poruszano również zagadnienia harmonogramu realizacji inwestycji, ewentualnych rozwiązań tymczasowych na czas robót, a także uwarunkowań finansowych, w tym scenariuszy realizacji zadania w przypadku niepozyskania dofinansowania ze środków PKP PLK S.A.

Rekomendacja

Celem konsultacji społecznych było zbadanie poziomu akceptacji społecznej dla realizacji zadania polegającego na budowie bezkolizyjnego skrzyżowania ul. Hutniczej w Gdyni z linią kolejową nr 723. Miasto Gdynia planuje zgłosić to zadanie do dofinansowania w ramach naboru do projektu pn. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach kolejowo-drogowych w tym ich przebudowa na skrzyżowania dwupoziomowe”, ogłoszonego przez PKP PLK S.A.

Warunkiem koniecznym ubiegania się o środki PKP PLK S.A. jest uzyskanie akceptacji społecznej dla tego zadania poprzez zebranie opinii w ramach konsultacji społecznych. Warunek ten spełnia się poprzez przedłożenie oświadczenia o akceptacji społecznej wnioskowanej inwestycji, uzyskanej podczas uprzednio przeprowadzonych konsultacji społecznych.

Przeprowadzone konsultacje społeczne wykazały wysoki poziom akceptacji społecznej dla planowanej inwestycji, co umożliwia złożenie przez Gminę oświadczenia o akceptacji społecznej wnioskowanego zadania.

Załączniki:

1. Protokół ze spotkania ze mieszkańcami w ramach konsultacji społecznych dotyczących budowy bezkolizyjnego skrzyżowania ulicy Hutniczej w Gdyni z linią kolejową nr 723
2. Formularz konsultacyjny