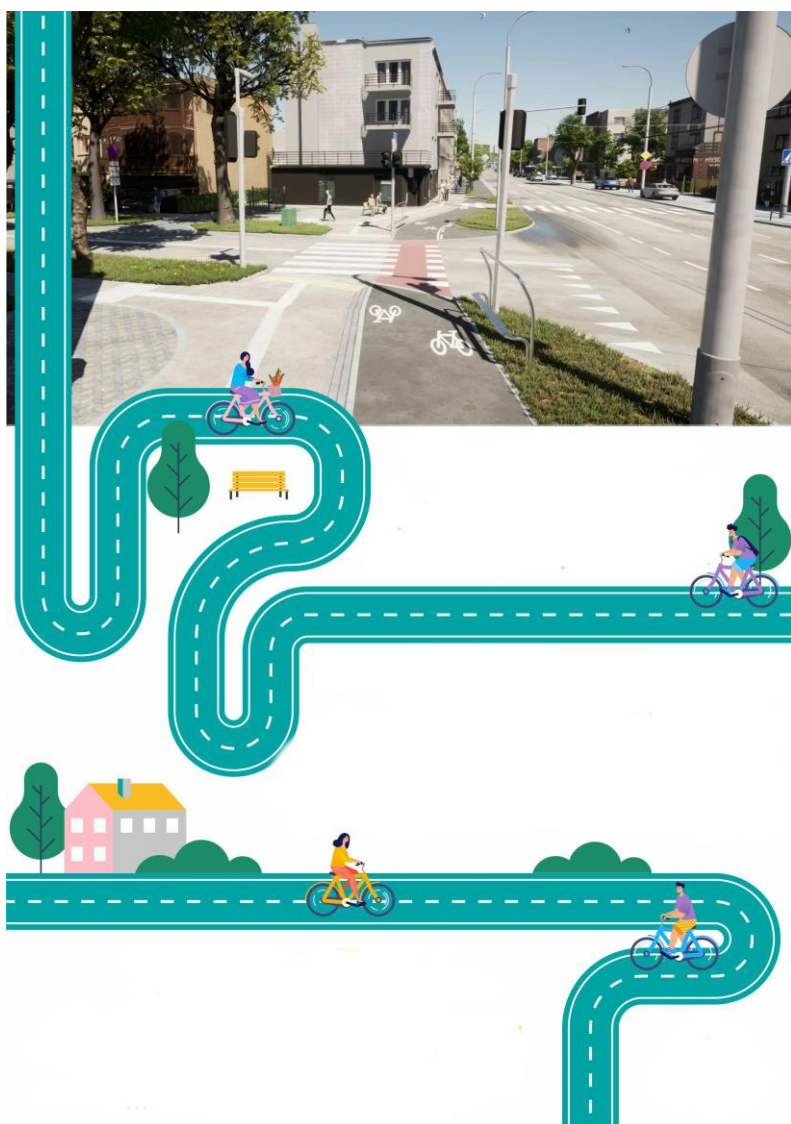




Raport z lokalnych konsultacji społecznych

**„Jaka rozbudowa
ul. Wielkopolskiej
w zakresie drogi
rowerowej
i chodnika
na odcinku
od ul. Łowickiej
do al. Zwycięstwa
w Gdyni?”**

Gdynia, 17 stycznia 2025 r.

Streszczenie raportu

Raport podsumowuje lokalne konsultacje społeczne dotyczące projektu przebudowy fragmentu ul. Wielkopolskiej pn. „Rozbudowa ul. Wielkopolskiej w zakresie drogi rowerowej i chodnika na odcinku od ul. Łowickiej do al. Zwycięstwa w Gdyni”¹. Konsultacje zostały zrealizowane z inicjatywy Prezydent Miasta Gdyni przez Biuro ds. Dzielnic Urzędu Miasta Gdyni oraz Pełnomocniczkę Prezydenta ds. przestrzeni publicznych. Zrządzenie PMG ws. przeprowadzenia konsultacji stanowi załącznik nr 1 do raportu.

Konsultacje trwały od 05 do 21 listopada 2024 roku. Ich celem było zebranie opinii na temat ww. projektu. Szczególny nacisk w konsultacjach został położony na zaprezentowanie przygotowanych rozwiązań oraz ich ocenę. Ze wszystkich form konsultacji skorzystało ok. 800 mieszkańców i mieszanek. Około 100 osób uczestniczyło w spotkaniach, 673 osoby złożyły formularze konsultacyjne. Do wypowiedzi w formie pisemnej zachęcono w szczególności mieszkańców i mieszanek 5 dzielnic (rozdz. 2 – *metoda*). Głosy rozłożyły się po równo w każdej dzielnicy, z niewielką przewagą respondentów z Orłowa.

- **Ideę budowy połączenia rowerowego przez Orłowo poparła zdecydowana większość uczestników konsultacji** – łącznie 80% wypełnionych formularzy jest za utworzeniem połączenia rowerowego przez Orłowo,
- **62% respondentów** uznała prezentowane rozwiązanie za spełniające potrzeby pieszych, a **69%** – jako spełniające potrzeby rowerzystów,
- Ocena stopnia realizacji potrzeb użytkowników była odmienna wśród respondentów Orłowa i Małego Kacka. **Ponad połowa respondentów z tych dzielnic oceniła projekt jako niespełniający potrzeb pieszych; około 1/3 – jako nieodpowiadający na potrzeby rowerzystów,**
- W pozostałych dzielnicach – Dąbrowie, Wielkim Kacku i Karwinach – **odsetek ocen negatywnych nie przekroczył 17%,**
- Po zapoznaniu się z prezentowanym projektem (rozdz. 2 – *przedmiot konsultacji*) **nieznacznie ponad połowa uczestników (n=338) wniosła do niego uwagi,**
- Ponad połowa uwag jest krytyczna wobec projektu; 36% uwag i komentarzy zamieszczonych w formularzach to postulaty dot. całkowitej lub częściowej rezygnacji z realizacji projektu. 23% – jego pilnej realizacji,
- Ok 8% respondentów rekomenduje poprawienie posiadanego projektu i/lub poszerzenie zakresu o elementy sprzyjające likwidacji kolizji.

W trakcie konsultacji zdecydowanie **przeważały głosy postulujące unormowanie ruchu rowerowego przez Orłowo**. Czytelna jest polaryzacja między dwa środowiska. Jedno widzi tę normalizację poprzez wdrożenie zaprezentowanych rozwiązań:

Cyt: „Jest to na pewno rozwiązanie lepsze niż aktualny stan rzeczy, bo rowerzyści i tak tam jeżdżą. Gdy ścieżka będzie oznaczona, zwiększy to bezpieczeństwo.”

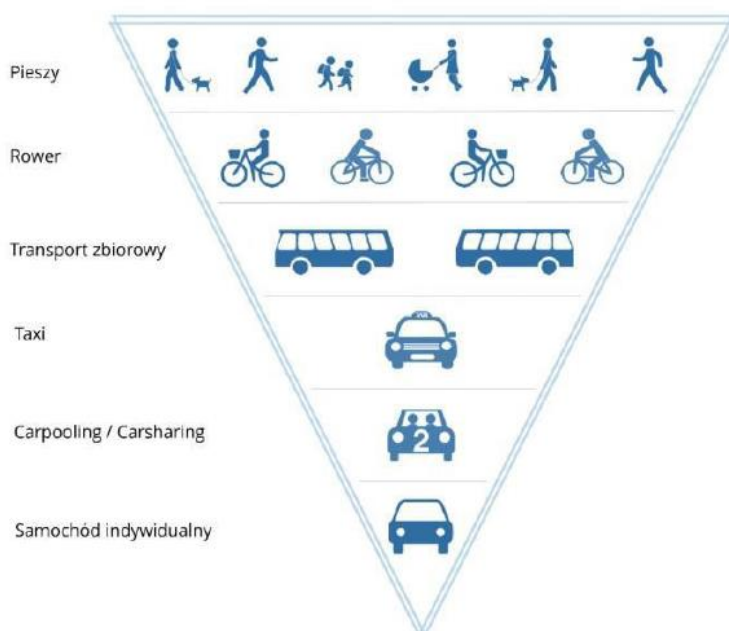
Drugie, widzi zaproponowaną infrastrukturę jako zachętę dla rowerzystów do wymuszania pierwszeństwa na pieszych:

¹ Zamawiający: Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni; Nr umowy: ZD/220/DK/31-W/2019 z dn. 24.05.2019 r.

Cyt: „Projekt proponowany w obecnym układzie w skandaliczny sposób faworyzuje rowerzystów (...) Uważam, że to my jako piesi mieszkańcy Orłowa powinniśmy się czuć dobrze i przede wszystkim BEZPIECZNIE a nie OSACZENI rowerami na ścieżce, na chodniku, na wyjeździe, z każdej strony i to przy takim ruchu. A rowerzyści na prawdę jeżdżą jak szaleni, za nic mają pieszych i przepisy. Na przejściach przez drogi rowerowe nie ma znaków drogowych, że jest przejście dla pieszych . Raz jeden mnie prawie przejechał i krzyczał na mnie, że ja weszłam, bo sama zebra to bez znaków pionowych nie ma przejścia dla pieszych. I tutaj tak samo będzie. Auta mnie zawsze przepuszczają, a rowerzyści jadą jak szaleni i pędzą i nigdy nie puszczają na przejściu.”

Osią niezgody wśród uczestników i uczestniczek zdaje się być jednak nie tyle sama propozycja budowy infrastruktury dla rowerów, co sposób jej projektowania. Próbuąc ważyć skrajności, raport szczegółowo przygląda się głosom najmniej licznej grupy uczestników i uczestniczek, która zaproponowała poprawki do projektu mające uczynić go bardziej czytelnym, zgodnie z pryncypiami odwróconej piramidy mobilności.

Cyt: „8 różnych rozwiązań technicznych na odc. 1km to błąd projektowy.
Porządek wyłącznie teoretyczny, w praktyce pieszo-rowerowy chaos.”



Rysunek 1 Odwrócona piramida transportowa; Źródło: Standardy równoważenia mobilności w projektowaniu dla Gminy Miasta Gdyni, luty 2024 r.

Po zapoznaniu się z opiniami uczestników konsultacji, Prezydent Miasta Gdyni zdecydowała o wprowadzeniu zmian do posiadanego projektu w granicach prawomocnej decyzji ZRiD oraz przystąpieniu do realizacji inwestycji (rozdz. 5 – rozstrzygnięcie Prezydenta)

1. Wprowadzenie

Raport został podzielony na rozdziały zawierających informacje dotyczące:

- kontekstu uruchomienia procesu konsultacyjnego i jego przebiegu,
- uwarunkowań, które doprowadziły do prezentowanej formy projektu,
- oceny oraz postulatów mieszkańców i mieszkanki zgłaszanych w trakcie konsultacji społecznych, z rozróżnieniem opinii wyrażanych podczas spotkań oraz za pomocą formularzy konsultacyjnych.

Opracowanie kończy się rekomendacjami oraz decyzją Prezydent Miasta Gdyni podjętą po zapoznaniu się z podsumowaniem procesu.

Raport uzupełniają załączniki zawierające:

- Zarządzenie PMG o konsultacjach,
- Protokół ze spotkania informacyjnego z projektantem z dnia 06.11.2024 r.,
- Formularz konsultacyjny,
- Tabelaryczne zestawienie wypełnionych formularzy (on-line i papierowych),
- Zestawienie szczegółowych rekomendacji złożonych do projektu wraz z komentarzem Zarządu Dróg i Zieleni,
- Korespondencję z Radami Dzielnic z 2019 r.

2. O konsultacjach

Cel i metoda konsultacji

Celem konsultacji było zaprezentowanie opinii publicznej projektu przygotowanego w latach 2019-23 pn. „Rozbudowa ul. Wielkopolskiej w zakresie drogi rowerowej i chodnika na odcinku od ul. Łowickiej do al. Zwycięstwa w Gdyni” i poddanie go ocenie pod kątem realizacji potrzeb osób pieszych oraz rowerzystów. Konsultacje umożliwiały wniesienie uwag do proponowanych rozwiązań funkcjonalno-przestrzennych

Konsultacje NIE stanowiły plebiscytu mającego ocenić proponowany projekt w stosunku do innych – NIE przedstawiono alternatywnych rozwiązań projektowych. Konsultacje NIE stanowiły referendum mającego przesilić o budowie lub odstąpieniu od proponowanego rozwiązania. NIE były także badaniem w rozumieniu metodologicznego pozyskiwania danych od reprezentatywnej grupy mieszkańców. Konsultacje, zgodnie z intencją uchwały Rady Miasta Gdyni, posłużyły Pani Prezydent jako dodatkowe źródło informacji przy podejmowaniu decyzji ws. dalszego procedowania inwestycji.

Przyjęte formy konsultacji oraz ich lokalny charakter miały na celu pozyskanie indywidualnych opinii na temat przygotowanego przez Miasto projektu. Opinie zarówno w kontekście jakości rozwiązania tranzytowego, jak również w kontekście jakości przestrzeni publicznej o znaczeniu lokalnym. Część form konsultacyjnych uwzględniała interakcję między grupami mieszkańców. Z uwagi na zakończony etap projektowania, nie zakładały one jednak aktywności służących wypracowaniu wspólnych, kompromisowych rozwiązań. **Spotkania miały otwartą formułę – każdy mógł wziąć udział. Forma pisemna została ograniczona terytorialnie do 5 dzielnic: Orłowo, Mały Kack, Wielki Kack, Karwiny i Dąbrowa.** Inwestycja ma być zlokalizowana na terenie dzielnic

Mały Kack i Orłowo, w jednym z kluczowych centrów usługowo-rekreacyjnych o znaczeniu ponadlokalnym tj. wzdłuż Placu Górnośląskiego. Jej powstanie ma obsłużyć tranzytowo komunikację rowerową mieszkańców dzielnic sąsiednich na trasie dom-centrum miasta oraz dom-Sopot. Z uwagi na cel konsultacji (ocenę posiadanego projektu) i ich lokalny wymiar, za głównych użytkowników korzystających z przestrzeni jako tranzytowej uznano mieszkańców sąsiadujących dzielnic zachodnich, dla których ul. Wielkopolska jest podstawową arterią prowadzącą w ww. kierunkach.

Z uwagi na długi proces projektowy, konsultowany w latach 2019-23 jedynie w wąskich gronach, zasadnym było stworzenie chętnym mieszkańcom okazji do „wolnej wypowiedzi” na temat planowanej inwestycji. Jednocześnie, ustrukturyzowany formularz pozwolił na uszeregowanie wnoszonych uwag i wyszczególnienie konkretnych sugestii mieszkańców i mieszanek do zmian w projekcie. Każda forma konsultacji dopuszczała ryzyko nadreprezentacji jednej grupy użytkowników i marginalizacji lub braku innych². Stąd kilka uzupełniających się form:

Otwarte spotkanie informacyjne służyło przybliżeniu rozwiązań projektowych i możliwości zadania pytań projektantowi. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr 2 do raportu,

Punkt konsultacyjny zlokalizowano w bezpośrednim sąsiedztwie obszaru potencjalnej inwestycji. Mieszkańcy i mieszkanki, których terytorialnie dotyczy przedsięwzięcie mieli stosunkowo łatwy dostęp do informacji na jego temat. Ważnym użytkownikiem, do którego należało dotrzeć z wykorzystaniem tej formy były osoby w wieku emerytalnym i z ograniczoną mobilnością. Dzięki lokalizacji punktu na targowisku przy Placu Górnośląskim, z przedmiotem konsultacji można było zapoznać się „przy okazji” codziennych czynności.

Formularz konsultacyjny stanowił próbę systematyzacji odpowiedzi. Opinie mieszkańców i mieszanek dzielnic zbierano pytając o: (pyt. 1 formularza) *Zasadność budowy połączenia rowerowego przez Orłowo w kierunku Sopotu oraz w kierunku centrum Gdyni*, (pyt. 3) *Ocenę stopnia realizacji potrzeb pieszych i rowerzystów w przypadku realizacji takiego połączenia zgodnie z prezentowanym projektem*. W pytaniu otwartym (pyt. 4) poproszono mieszkańców o wypisanie 1-4 *uwag dotyczących rozwiązań zastosowanych w projekcie*. Dodatkowo, umożliwiono swobodną wypowiedź na temat przedmiotu konsultacji (pyt. 5). Formularz zawierał pytanie kontroli dot. zapoznania się z rozwiązaniami projektu. Formularz zawierał metryczkę mającą scharakteryzować respondenta. Treść formularza stanowi załącznik nr 3 do raportu.

Przebieg procesu konsultacji

Proces lokalnych konsultacji społecznych trwał **od 05 do 21 listopada 2024 roku**. W jego ramach mieszkanki i mieszkańcy mogli zapoznać się z projektem pn. „Rozbudowa ul. Wielkopolskiej w zakresie drogi rowerowej i chodnika na odcinku od ul. Łowickiej do al. Zwycięstwa w Gdyni”:

- podczas otwartego spotkania informacyjnego z projektantem, które odbyło się w dniu 06 listopada 2024 r. o g. 17:00 w Szkole Podstawowej nr 11 przy ul. Wrocławskiej,
- w tymczasowym punkcie konsultacyjnym zlokalizowanym na targowisku przy Placu Górnośląskim w dniach 15 i 16 listopada w godz. 12:00-14:00,

² Źródło: „Metody i techniki prowadzenia konsultacji społecznych”, autorzy: Kamil Brzeziński, Aneta Krzewińska, Agnieszka Kretek-Kamińska, Julia Zając, 2024.

- dzięki materiałom informacyjnym opublikowanym na Gdyńskiej Platformie Dialogu: konsultujemy.gdynia.pl

oraz ocenić go i złożyć do niego uwagi:

- podczas otwartego spotkania z projektantem w formie zapisu do protokołu sporządzonego ze spotkania,
- poprzez formularz konsultacyjny w formie papierowej dostępny w punkcie konsultacyjnym, Biurze Rady Dzielnicy Orłowo i Mały Kack oraz na stronach bip.gdynia.pl oraz konsultujemy.gdynia.pl (do samodzielnego wydruku),
- poprzez formularz on-line dostępny na platformie konsultujemy.gdynia.pl.

W trakcie trwania konsultacji wpłynęły trzy pisma oraz uchwała Rady Dzielnicy Orłowo nr V/12/2024 z dn. 07 listopada 2024 r. negatywnie opiniujące przedłożony projekt. Dla uzupełnienia, do niniejszego raportu załączona jest korespondencja z 2019 r. z Radami Dzielnic: Orłowo, Redłowo, Wielki Kack i Karwiny, prowadzona w trakcie prac projektowych (załącznik nr 6).

Zweryfikowano numery IP formularzy przesłanych on-line. W jednym przypadku z jednego urządzenia wysłano 9 formularzy, w drugim – 7. Równocześnie, w wersji papierowej 4 ankiety kopiowały jednakową treść. Są to zdarzenia marginalne, których nie brano pod uwagę przy analizie odpowiedzi.

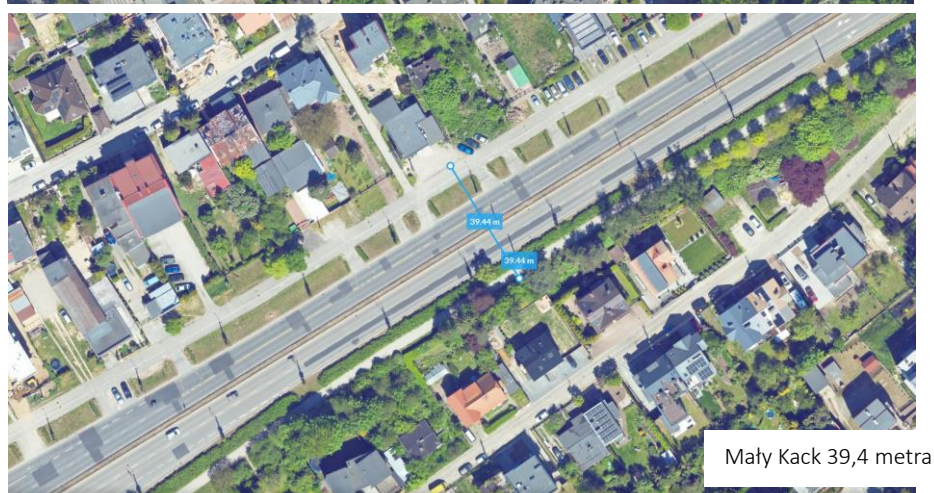
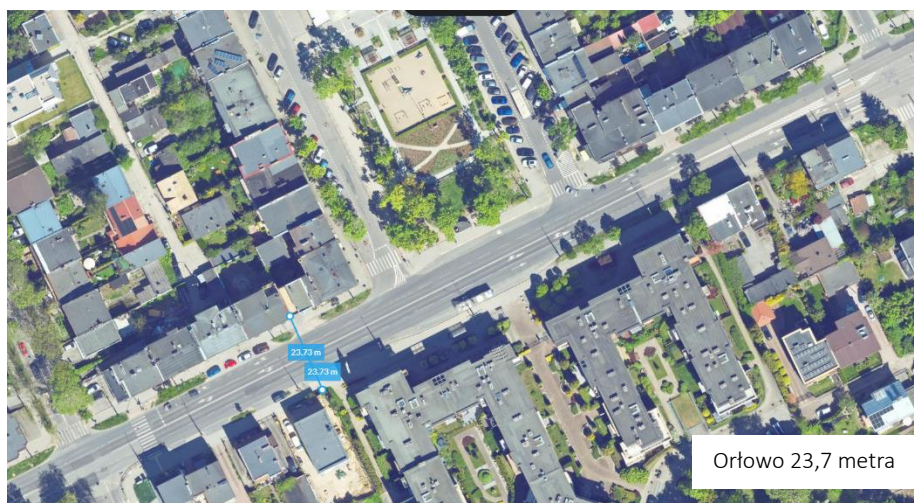
Przedmiot konsultacji

Charakterystyka otoczenia

Teren, na którym zaprojektowano nowe połączenie rowerowe, leży w granicach dzielnic Mały Kack i Orłowo. Jest to końcowy, najniżej położony odcinek ulicy Wielkopolskiej. Wielkopolska jest ulicą wojewódzką, w klasie drogi głównej o przekroju 1/4. Dolny odcinek ulicy (pomiędzy ul. Kurpiowską, a nasypem kolejowym) wraz sąsiadującym obszarem dzielnicy Orłowo leży w strefie ochrony konserwatorskiej II – *obszar ochrony historycznego rozplanowania i zabudowy „Zespół urbanistyczny Małego Kacka”*. Obszar charakteryzuje się zwartą zabudową kwartałową z usługami w parterach kamienic, czytelną i regularną siatką ulic oraz charakterystycznym założeniem urbanistycznym w formie placu – Placem Górnośląskim. Obszar jest bogaty w ofertę usługową (komercyjną i publiczną), dlatego funkcjonalnie stanowi lokalne centrum. Na obszarze znajduje się historyczny układ drzew w formie alei.

Po wschodniej stronie nasypu kolejowego zaprojektowana trasa biegnie po granicy dwóch stref konserwatorskich. W rejonie ulicy Kościelnej jest to *zespół zabudowy dawnej Osady Rzemieślniczej Mały Kack* (wpis do rejestru zabytków Województwa Pomorskiego), w rejonie ulicy Akacyjowej i Limbowej - *zespół willowo-leśnikowy Orłowa* (II strefa ochrony).

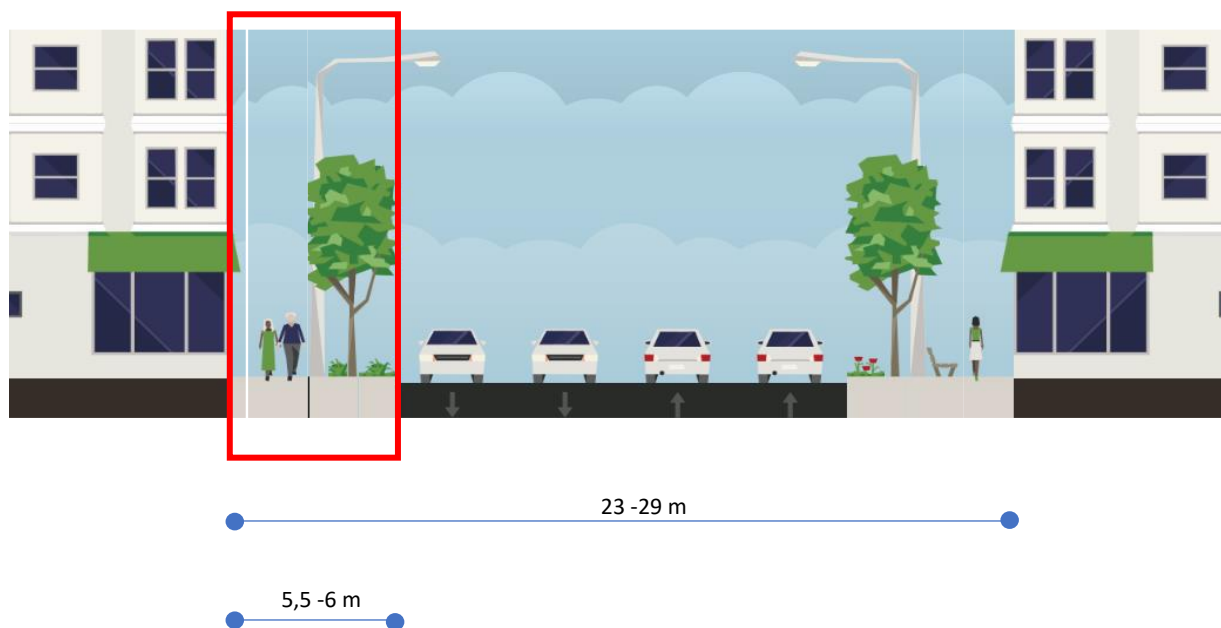
Historyczne uwarunkowania urbanistyczne powodują, że na rozważanym odcinku szerokość pasa drogowego ulicy Wielkopolskiej jest o połowę węższa niż na odcinkach w obszarze dzielnic leżących wyżej w kierunku zachodnim – Karwin i Wielkiego Kacka (Rys. 2)



Rysunek 2 Porównanie szerokości pasa drogowego

Na obszarze funkcjonuje rozwinięta sieć komunikacji zbiorowej (przystanki Plac Górnośląski 01 i 02) oraz stacja roweru miejskiego. Duże natężenie ruchu samochodowego, skrzyżowania bez wydzielonych lewoskrętów, przejścia piesze bez azylu oraz wąskie pasy ruchu powodują, że poruszanie się rowerem w ruchu ogólnym ulicy Wielkopolskiej jest powszechnie uważane za niebezpieczne. Tym uzasadnia się fakt, że pewien odsetek rowerzystów wybiera

poruszanie się chodnikiem – niezgodnie z przepisami Kodeksu drogowego. Wyzwanie projektowe związane z szerokością przekroju ulicy Wielkopolskiej pokazano na Rys. 3.



Rysunek 3 Szerokość pasa drogowego oraz zakres projektu

Z różnych przyczyn mieszkańcy wybierają alternatywne – bezpieczne i legalne – trasy podróży rowerowych, z dala od ul. Wielkopolskiej. Szczególnie popularne połączenie rowerowe w ruchu ogólnym przez Orłowo to przejazd ulicami Łowicką-Małopolską-Wrocławską-Sieradzką. Popularnym skrótem między Karwinami i Centrum jest przejazd ulicami Racławicką-Olkuską (z wykorzystaniem fragmentu leśnego).

Badania ruchu pieszego i rowerowego w omawianym obszarze zostały wykonane na potrzeby prac projektowych w 2019 r. Ustawiono 3 punkty pomiarowe zgodnie z Tabelą 1. Z pomiarów wynika, że największe natężenie ruchu występuje w punkcie pomiarowym nr 2 tj. w okolicy wylotu z pl. Górnośląskiego (n=670). Tam również zanotowano największe natężenie ruchu rowerowego (n=179). W punkcie pomiarowym nr 3 odnotowano najbardziej zbliżoną liczbę użytkowników pieszych w stosunku do rowerzystów (193 do 113).

Skala w jakiej rowerzyści pojawiają się w badanej przestrzeni chodników wzdłuż ul. Wielkopolskiej, a tym samym skala łamania przepisów, świadczy o wysoce niefunkcjonalnych rozwiązaniach transportowych zarówno w wymiarze przestrzennym samej ulicy Wielkopolskiej, jak i szerzej – w wymiarze układu drogowego w skali ponadlokalnej. Zbliżona liczba rowerzystów jeżdżących zarówno po północnym, jak południowym chodniku ul. Wielkopolskiej pokazuje, że lokalizacja istniejących odcinków tras rowerowych w rejonie Karwin, Drogi Różowej czy al. Zwycięstwa w niewielkim stopniu determinują stronę wybraną przez rowerzystów.

Wąskim gardłem układu jest tunel drogowy pod wiaduktem kolejowym o szerokości niecałych 18,0 metrów.

Przekrój	Kierunek	Piesi [os.]				SUMA
		7:00-8:00	8:00-9:00	15:00-16:00	16:00-17:00	
1	E	28	54	69	43	194
	W	50	50	71	56	227
	Suma	78	104	140	99	421
2	E	60	66	87	99	312
	W	74	92	101	91	358
	Suma	134	158	188	190	670
3	E	40	18	24	21	103
	W	30	24	21	15	90
	Suma	70	42	45	36	193

Przekrój	Kierunek	Rowery [os.]				SUMA
		7:00-8:00	8:00-9:00	15:00-16:00	16:00-17:00	
1	E	16	20	16	30	82
	W	8	14	31	30	83
	Suma	24	34	47	60	165
2	E	18	30	23	33	104
	W	6	6	32	31	75
	Suma	24	36	55	64	179
3	E	24	15	11	13	63
	W	8	6	11	25	50
	Suma	32	21	22	38	113



Tabela 1 Pomiar ruchu pieszych i rowerzystów wykonany w dn. 11.06.2019 r przez Poldukt Projekt;

Charakterystyka przedstawionego projektu

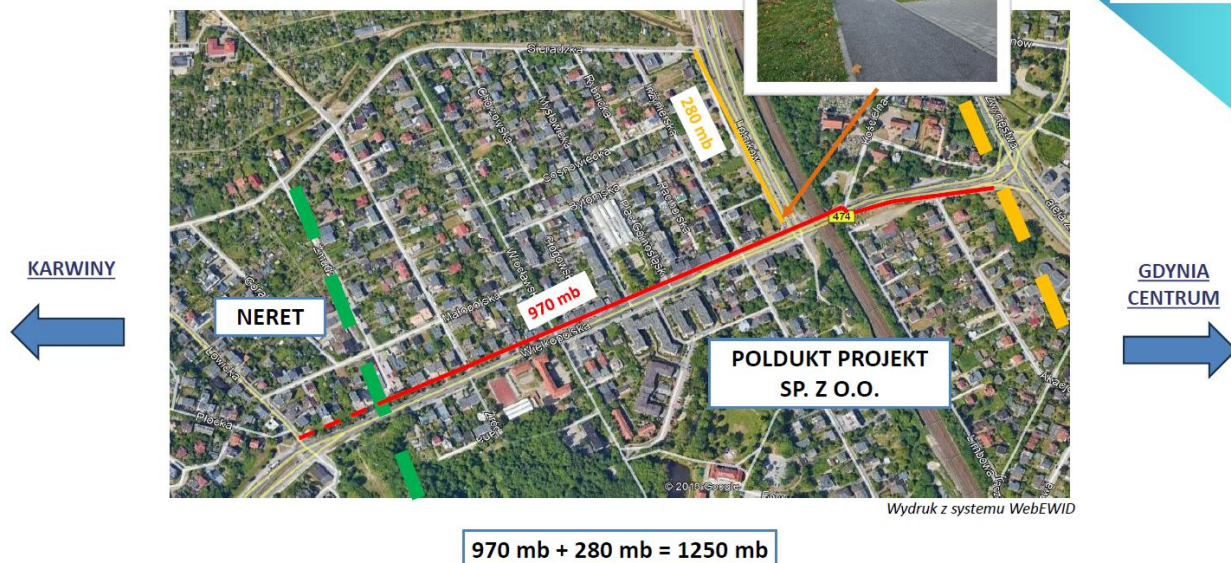
Celem projektu było zalegalizowanie ruchu rowerowego w obszarze poza jezdnią ul. Wielkopolskiej przy możliwie pełnej separacji ruchu pieszego i rowerowego.

Obszar konsultowanego projektu objął odcinek chodnika o długości ok. 1 km wzdłuż północnej krawędzi jezdni ul. Wielkopolskiej (Rys. 4) o szerokości średnio 5-6 m. Od zachodu projekt rozpoczyna się na skrzyżowaniu z ul. Łowicką, od wschodu – aleją Zwycięstwa. Na zaprojektowanej trasie znajduje się 7 skrzyżowań: z ul. Wrocławską, z wylotem z Placu Górnośląskiego, z wlotem na Plac Górnośląski, z ul. Inżynierską, z Drogą Gdyńską, z ul. Kościelną oraz z ul. Akacją. Projekt stanowi połącznien istniejącej infrastruktury rowerowej: ciągu pieszo-rowerowego na zachód od ul. Łowickiej, drogi rowerowej wzdłuż Drogi Różowej oraz ciągu pieszo-rowerowego wzdłuż al. Zwycięstwa.

Wzdłuż odcinka do wysokości nasypu kolejowego znajduje się historyczna aleja drzew. Przebudowa chodnika na cele dopuszczenia ruchu rowerowego ma kosztować ok 6 tys. PLN/mb.³ Kosztorys inwestorski uwzględnia m.in.: przesunięcie płotów posesji i przebudowę prywatnych podjazdów, przebudowę wlotów ulicznych, przesunięcie sieci trakcyjnej trolejbusów i przesunięcie jezdni pod wiaduktem kolejowym.

³ Szacowanie na podstawie kosztorysu inwestorskiego z lipca 2021 r.

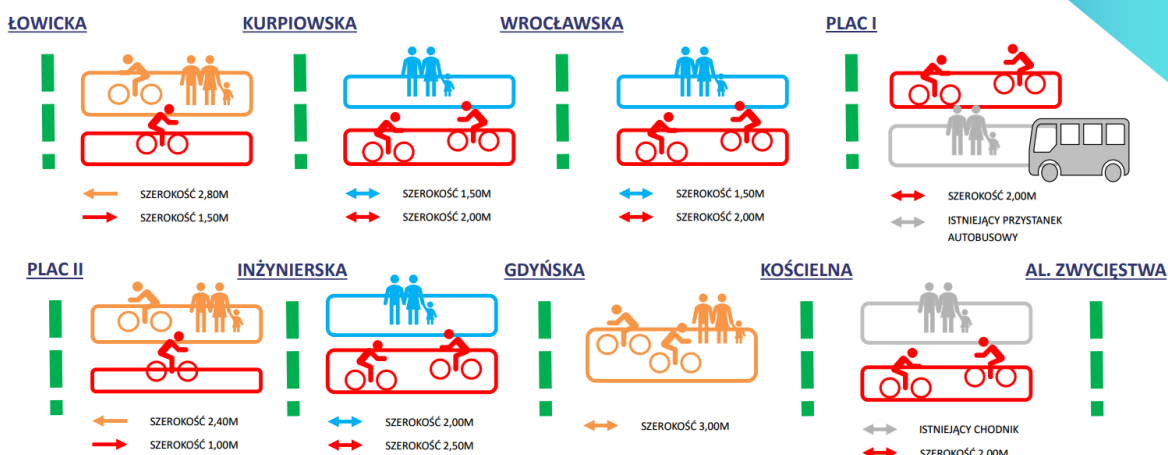
ZAKRES INWESTYCJI



Rysunek 4 Zakres projektu; Źródło: Poldukt Projekt 2024

Zaproponowano rozwiązanie hybrydowe dla pieszych i rowerzystów: ciągi pieszo-rowerowe, obszary ruchu współdzielonego oraz wydzieloną drogę rowerową jedno- lub dwukierunkową (Rys. 5). Projekt nie ingeruje w jezdnię ul. Wielkopolskiej. Jedynie na długości ok. 40 m pod wiaduktem kolejowym, projekt zakłada przesunięcie osi jezdni o ok. 1 m w stronę południową (bez zawężania pasów jezdni). Dzięki temu północny chodnik uzyskuje szerokość ok 3m, co umożliwia realizację ciągu pieszo-rowerowego. Południowy chodnik zostaje zawężony do 1,5 m.

PRZEKROJE CHARAKTERYSTYCZNE DROGI DLA ROWERÓW



Rysunek 5 Proponowane przekroje na 900m odcinku chodnika wzdłuż ul. Wielkopolskiej; Źródło: Poldukt Projekt 2024

3. Opinie mieszkańców na temat proponowanej inwestycji

Opinie zgłoszone podczas spotkania informacyjnego

Na spotkaniu informacyjnym ze strony miasta obecni byli wiceprezydent oraz zespół prowadzący projekt: przedstawiciele Zarządu Dróg i Zieleni i przedstawiciele biura projektowego Poldukt Projekt. Protokół ze spotkania stanowi załącznik nr 2 do raportu. Po zaprezentowaniu etapów procesu projektowego oraz rozwiązań projektowych przeprowadzono moderowaną dyskusję. Osoby zgłaszały chęć zabrania głosu i wypowiadały się do mikrofonu. Głos zabrało 20 mieszkańców i mieszanek. Do wypowiedzi na bieżąco odnosił się projektant lub wiceprezydent. Osią wymiany argumentów stały się tematy bezpieczeństwa pieszych i wykluczenia rowerowego w warunkach „wąskiego gardła” oraz ogólne trudności komunikacyjne w rejonie Placu Górnośląskiego (przykładowe wypowiedzi zawiera Tabela 2). Uczestnicy jednomyślnie diagnozowali sytuację, różnie adresując możliwości jej poprawy.

Mieszkańcy, którzy oczekują dalszych prac nad projektem (7 wypowiedzi) zwracali uwagę na elementy pominięte lub odrzucone w finalnej wersji projektu. Wskazywali na konkretne problemy nierozwiązane w ramach inwestycji (kolizje z rowerzystami na wyjazdach z posesji, brak dojazdu do SP 11, brak miejsca na ustawienie kontenera lub zatrzymanie przy własnej posesji).

Przeciwnicy realizacji projektu w obecnej formie (7 wypowiedzi) wskazywali na możliwe utrudnienia dla kierowców oraz pogorszenie warunków ruchu pieszych ze względu zmniejszoną przestrzeń chodnika oraz nieczytelne zasady ruchu/jazdy w jego obrębie.

Zwolennicy realizacji projektu (6 wypowiedzi) podkreślali potrzebę zwiększenia bezpieczeństwa rowerzystów oraz rozwoju mobilności miejskiej.

Należy przyjąć inną kolejność działań – najpierw budowa tuneli i uregulowanie lewoskrętów w ul. Wielkopolskiej	Należy wykorzystać okazję na 80% dofinansowania ze środków zewnętrznych
Bez rozwiązania pozostają strategiczne problemy urbanistyczne na dolnym odc. Wielkopolskiej	Remont chodnika jest niezbędny
Poprzez realizację projektu zwiększy się liczba rowerzystów w obszarze chodnika bez zapewnienia pełnej separacji od pieszych	Nagminne łamanie przepisów przez rowerzystów (jazda chodnikiem) wynika z ryzyka jazdy jezdnią; legalizacja przejazdu bez zawężania jezdni ul. Wielkopolskiej to najszybsze rozwiązanie dla zwiększenia bezpieczeństwa pieszych
Projekt ogranicza się do legalizacji przejazdu rowerzystów po chodniku z pominięciem priorytetu pieszych i kosztem częściowego usunięcia drzew	Na przygotowanie inwestycji już wydano ponad 600 tys. PLN
Projekt nie rozwiązuje dojazdu do SP 11 i połączenia z ul. Limbową	Projekt wprowadza pro -piesze rozwiązania na przejściach - skraca je poprzez zwężenie wylotów ulic
Propozycja ignoruje istniejące połączenia rowerowe między Karwinami a Orłowem (nasypem kolejowym, Raclawicką -Olkuską, Łowicką -Małopolską -Sieradzką) które są bardziej komfortowe ze względu m.in. na topografie	Istniejące połączenia rowerowe są nadal możliwe Zadaniem projektu było ułatwienie komunikacji tranzytowej wzdłuż głównej arterii, co jest celem strategicznym zapisanym w Strategii Rowerowej dla Miasta Gdynia do 2030 r.

Opinie wyrażone w formularzach konsultacyjnych

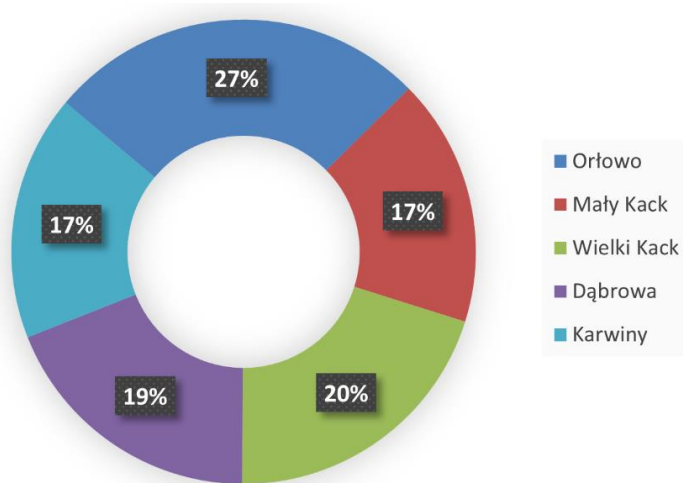
Dane nt. liczby formularzy oraz sposób prezentacji wyników

Łącznie zebrano 673 formularzy konsultacyjnych, z czego większość została przesłana elektronicznie – 633 za pośrednictwem formularza zamieszczonego na stronie konsultujemy.gdynia.pl. 40 formularzy przekazano w formie papierowej w trakcie spotkań lub poprzez biura Rad Dzielnic. Formularz stanowi załącznik nr 3 do raportu. Formularz zawierał 5 pytań: 3 zamknięte, 2 otwarte oraz metryczkę. Pytania zamknięte były próbą uchwycenia poziomu akceptacji dla wszelkich działań, których celem będzie unormowanie ruchu rowerowego na dolnym odcinku ul. Wielkopolskiej (pyt. 1: *Czy jest Pan/Pani za budową połączenia rowerowego przez Orłowo w kierunku centrum Gdyni/ Sopotu*). Miały także na celu doprecyzowanie oceny jaką uczestnicy konsultacji wystawiają prezentowanemu rozwiązaniu, po zapoznaniu się z nim. (pyt. 3: *Czy Pana/Pani zdaniem przedstawiony projekt spełnia potrzeby pieszych i rowerzystów?*). Pytania otwarte (pyt. 4 i 5) umożliwiały swobodną wypowiedź w przedmiocie konsultacji. Krzyżowa analiza odpowiedzi wykazała, że część respondentów udzieliła sprzecznych informacji np. Pyt. 1: *Jestem przeciw budowie połączenia rowerowego*, Pyt. 5: *Połączenie należy zrealizować pilnie*. Formularze takie stanowiły nie więcej niż 3% wszystkich kwestionariuszy. Z uwagi na małą skalę występowania, nie zostały wykluczone z analizy. Odpowiedzi zaprezentowano w raporcie jako:

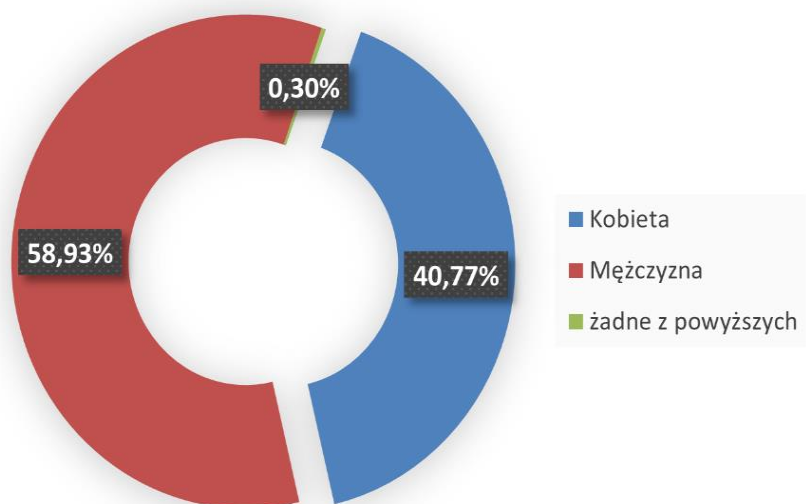
- Skala poparcia dla budowy infrastruktury rowerowej przez Orłowo (str. 14),
- Stopień realizacji potrzeb rowerzystów i pieszych w prezentowanym projekcie w rozkładzie dla ogółu uczestników konsultacji oraz w podziale na deklarowane miejsca zamieszkania (str. 14),
- Zestawienie uwag (dot. połowy formularzy) w rozkładzie na typologię oraz kategorie możliwe do przełożenia na rozwiązania projektowe (str. 16).

Tabelaryczne zestawienie wypełnionych formularzy stanowi załącznik nr 4 do raportu. Uwagi wyodrębnione jako rekomendacje do skorygowania posiadanego projektu stanowią załącznik nr 5 do raportu. Tabela zawiera komentarz ze strony Zarządu Dróg i Zieleni – jednostki prowadzącej projekt.

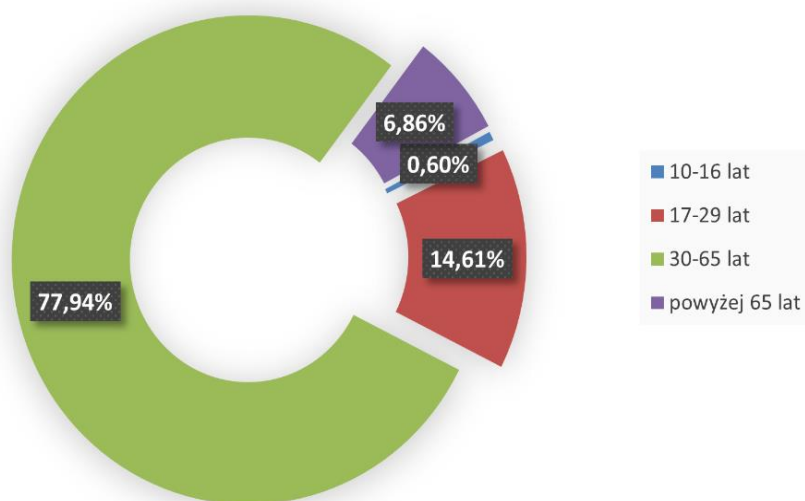
Kto wypełnił formularz – charakterystyka respondentów (metryczka)



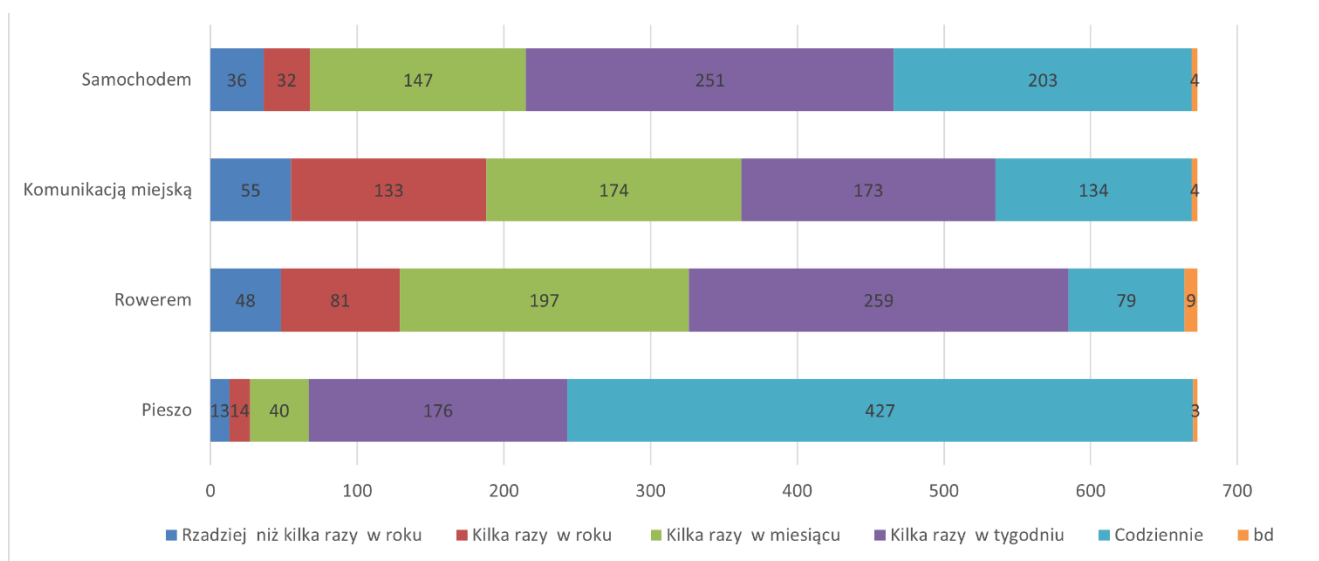
Wykres 1 Charakterystyka respondentów ze względu na deklarowane miejsce zamieszkania (n=673)



Wykres 3 Charakterystyka respondentów ze względu na płeć (n=673)



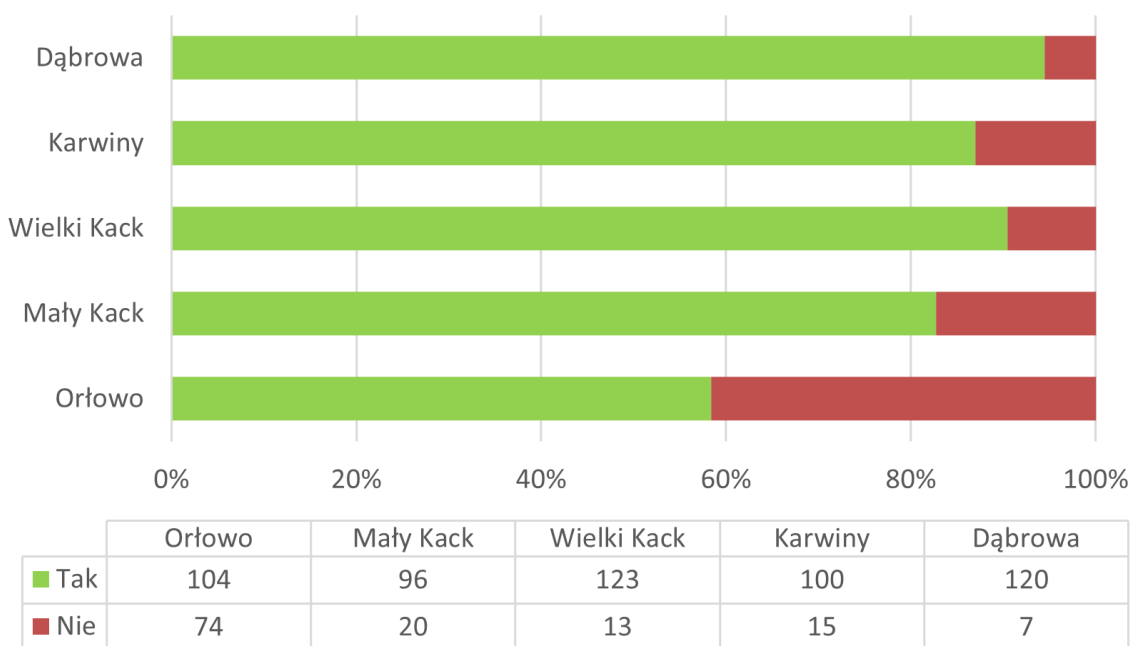
Wykres 2 Charakterystyka respondentów ze względu na wiek (n=673)



Wykres 4 Charakterystyka respondentów ze względu na sposób poruszania się po mieście (n=673)

Ogólny ocena

Pierwszym komponentem formularza była weryfikacja czy uczestnik lub uczestniczka widzi potrzebę uporządkowania sposobu poruszania się wzdłuż ul. Wielkopolskiej poprzez realizację połączenia rowerowego. Bez precyzowania jaką formę miałyby przybrać to połączenie. **Poziom poparcie dla budowy infrastruktury rowerowej przez Orłowo jest bardzo wysoki bez względu na deklarowane miejsce zamieszkania. 80% respondentów jest za realizacją takiej inwestycji (Wykres 5).**



Wykres 5 Odsetek osób popierających budowę połączenia rowerowego przez Orłowo, bez precyzowania jego formy (n=672)

W tym miejscu należy podkreślić, że po przepuszczeniu tego pytania przez filtr uwag i komentarzy (stanowiących połowę wszystkich wypełnionych kwestionariuszy) około **20% osób popierających budowę połączenia, postuluje jego realizację (w części lub w całości) w innym przebiegu niż proponowany** (patrz Analiza uwag).

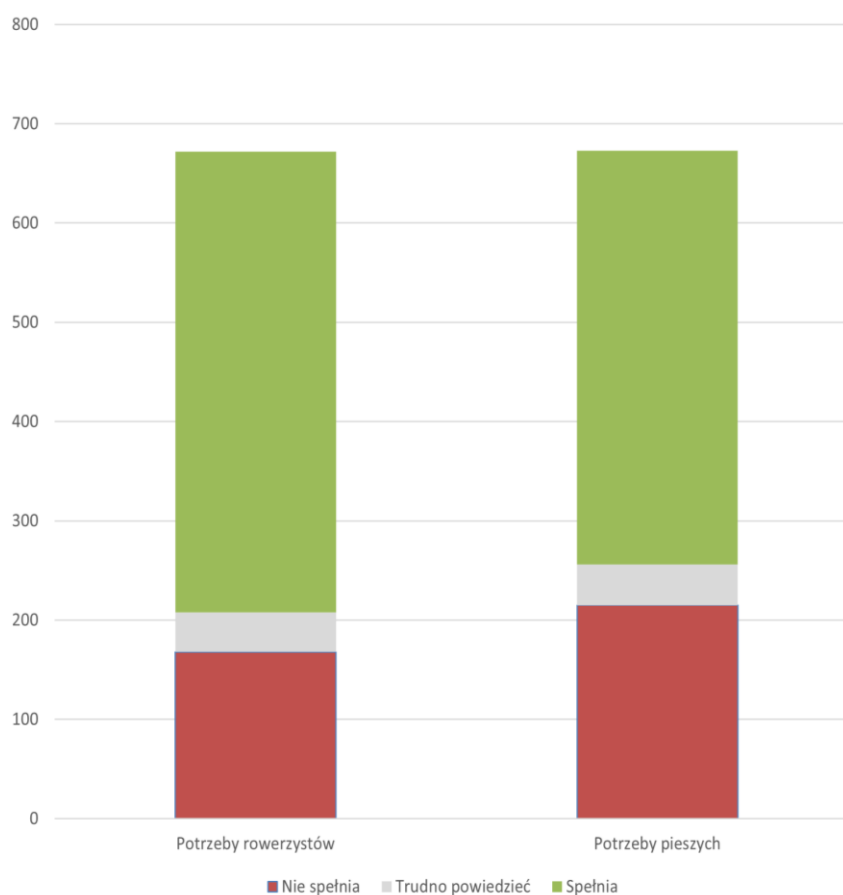
Drugim komponentem formularza było poszukiwanie odpowiedzi na pytanie jak uczestnicy oceniają prezentowany projekt pod kątem realizacji potrzeb pieszych i rowerzystów. Tabela 3 zawierają krzyżowe zestawienie odpowiedzi w podziale na ogół wszystkich respondentów oraz w rozróżnieniu na grupę uczestników deklarujących zamieszkanie w Orłowie i Małym Kacku (tj. w dzielnicach na terenie których ma być zrealizowana inwestycja) i grupę uczestników deklarujących zamieszkanie w Dąbrowie, Karwinach oraz Wielkim Kacku (tj. dzielnicach które opierają tranzyt na analizowanym odcinku ul. Wielkopolskiej). **Bez względu na wyszczególnioną podgrupę, liczba pozytywnych wskazań jest większy niż negatywnych** (Wykres 6)

OGÓŁ RESPONDENTÓW		Czy projekt spełnia potrzeby pieszych?		
		Nie	Trudno powiedzieć	Tak
Czy projekt spełnia potrzeby rowerzystów?	Nie	152	8	8
	Trudno powiedzieć	31	10	0
	Tak	32	23	409

ORŁOWO MAŁY KACK		Czy projekt spełnia potrzeby pieszych?		
		Nie	Trudno powiedzieć	Tak
Czy projekt spełnia potrzeby rowerzystów?	Nie	103	4	2
	Trudno powiedzieć	25	3	0
	Tak	24	4	129

DĄBROWA KARWINY WIELKI KACK		Czy projekt spełnia potrzeby pieszych?		
		Nie	Trudno powiedzieć	Tak
Czy projekt spełnia potrzeby rowerzystów?	Nie	49	4	6
	Trudno powiedzieć	6	7	0
	Tak	8	19	280

Tabela 3 Rozkład wskazań stopnia realizacji potrzeb pieszych i rowerzystów łącznie



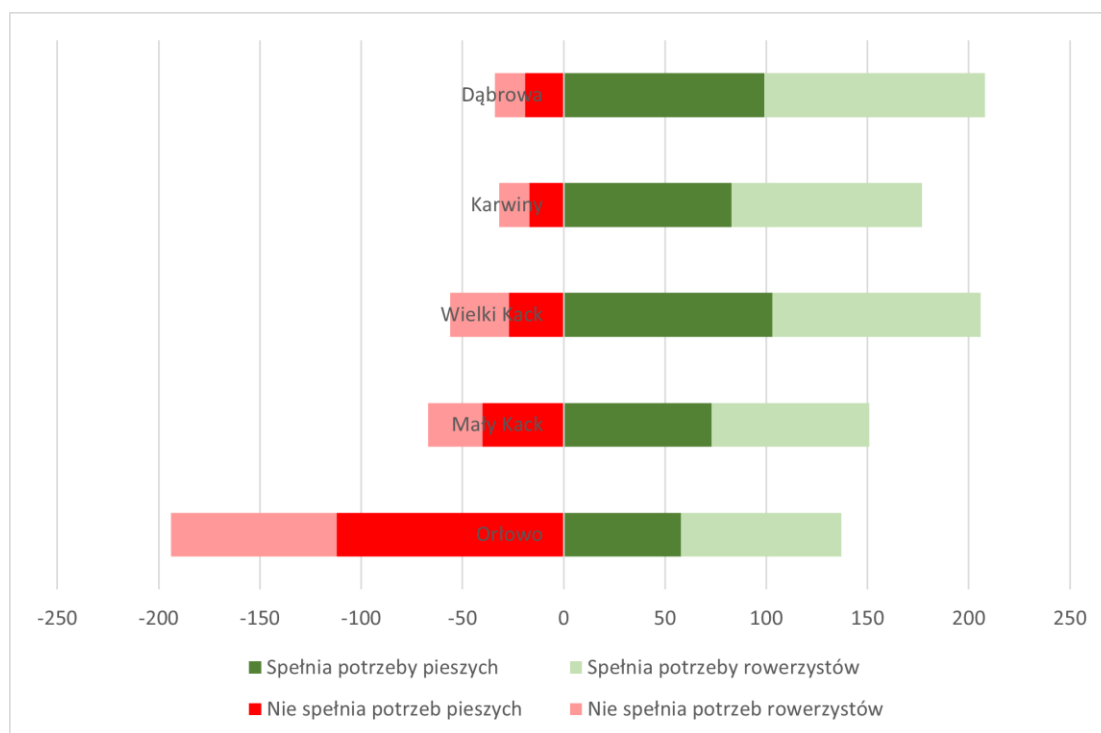
Wykres 6 Stopień realizacji potrzeb pieszych i rowerzystów w ogólnej liczbie ankietowanych (n=673)

Odchylenie od pozytywnej oceny widoczne jest przy wyodrębnieniu wskazań w podgrupie mieszkańców Orłowa i Małego Kacka (Tabela 4). Tu ocena komfortu użytkowników pieszych nieznacznie przechyla się w stronę negatywną (w proporcji 52% do 44%).

ORŁOWO MAŁY KACK	Czy projekt spełnia potrzeby:		
	Nie	Trudno powiedzieć	Tak
pieszych	152	11	131
rowerzystów	109	28	157

Tabela 4 Rozkład wskazań stopnia realizacji potrzeb pieszych oraz stopnia realizacji potrzeb rowerzystów dla podgrupy respondentów Orłowo -Mały Kack

Różnicę w ocenie stopnia realizacji potrzeb pieszych i rowerzystów najwyraźniej widać rozkładając odpowiedzi na poszczególne dzielnice (Wykres 7). Dzięki analizie treści uwag zawartych w formularzach, można przyjąć tezę iż częściowo wynika to z doświadczenia codziennego użytkowania omawianej przestrzeni. Użytkownik przestrzeni publicznej, poruszając się pieszo dostrzega otoczenie poprzez detale, a swój komfort i bezpieczeństwo w dużej mierze opiera na jakości architektury *małej skali*⁴. Ocena rozwiązań projektowych w obszarze własnego centrum życiowego będzie zawsze bardziej drobiazgowa czy wręcz krytyczna, czego nie należy traktować wyłącznie negatywnie. Jest to wprost skorelowane z prędkością poruszania się, dotyczy więc także osób z ograniczoną mobilnością powodowaną stanem zdrowia czy opiekunów osób zależnych – dzieci, osób starszych, osób z niepełnosprawnościami.

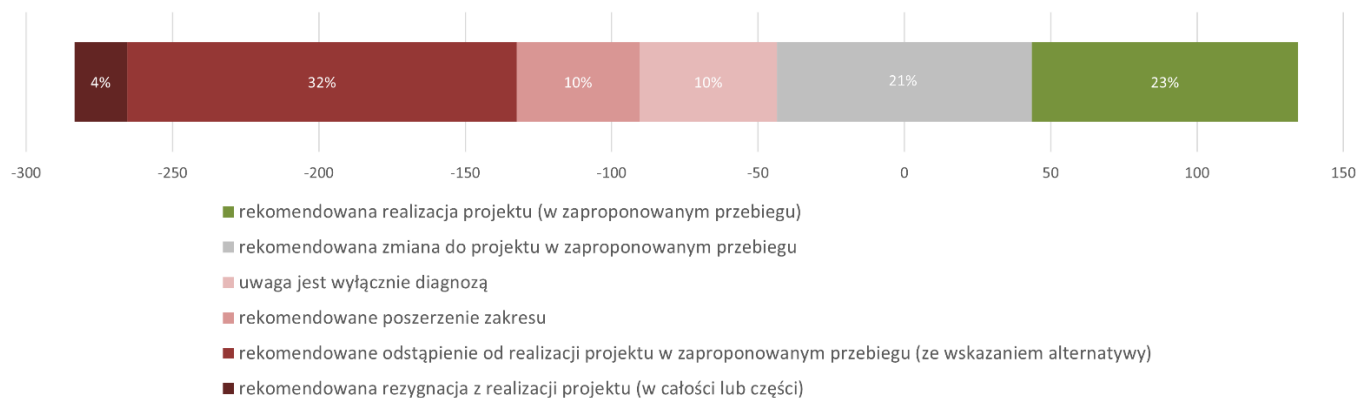


Wykres 7 : Czy Pana/Pani zdaniem przedstawiony projekt spełnia potrzeby pieszych i rowerzystów?

⁴ W tym miejscu należy skierować czytelnika i czytelniczkę do kanonu literatury popularnej o tematyce miejskiej tj. pierwszych publikacji duńskiego urbanisty Jana Gehla (Miasta dla ludzi, 2010) czy też starszych, o niemal pół wieku, obserwacji wybitnej amerykańskiej komentatorki życia miejskiego Jane Jacobs zapisanych w bestsellerze książki Śmierć i życie wielkich miast Ameryki, 1961.

Analiza złożonych uwag

Niemal połowa ankieterów (n=335) nie wniosła uwag ani komentarzy do prezentowanego projektu. Ponad połowa ankieterów (n=338) wprowadziła uwagi lub komentarze, które szczegółowo przeanalizowano. Każdy mógł wpisać jeden lub więcej postulatów dot. projektu w zaproponowanych granicach oraz dodatkowo ogólny komentarz. **Łączna liczba rekomendacji jest więc większa niż ww. liczba formularzy i wynosi n=418.** Z analizy treści wynika następująca typologia rekomendacji i postulatów:



Wykres 8 Typologia złożonych uwag (n=418)

- **151 rekomendacji (36%) dotyczyło odstąpienia od realizacji projektu (w całości lub części),** z czego n=133 postulaty mówiły o przystąpieniu do projektowania rozwiązań w innym przebiegu:

- wyłącznie w śladzie południowego chodnika ul. Wielkopolskiej,
- wyłącznie w jezdni ul. Wielkopolskiej, w formie odseparowanej drogi dla rowerów,
- w ruchu ogólnym bocznymi ulicami.

Odcinki wskazywane jako szczególnie dysfunkcyjne, to fragment między ul. Wrocławską, a Inżynierską (wzdłuż punktów usługowych) oraz fragment pod wiaduktem. Fragmenty nie budzące kontrowersji to przede wszystkim: zawężenie wylotu z Placu Górnośląskiego oraz budowa drogi dla rowerów między wiaduktem i al. Zwycięstwa (z zastrzeżeniem zmiany kolejności DDR i chodnika).

- **47 rekomendacji (10%) dotyczyło poszerzenia zakresu projektu⁵:**
 - włączenia do projektu przejazdów rowerowych przez ul. Wielkopolską, szczególnie w kierunku szkoły podstawowej,
 - uwzględnienia budowy tuneli pieszych i rowerowych w nasypie kolejowym, w powiązaniu z planowanymi inwestycjami PKP,
 - włączenia do projektu zjazdu w ul. Limbową,
 - uzupełnienia projektu o pas rowerowy w chodniku po południowej stronie ulicy Wielkopolskiej,
 - zaprojektowania dodatkowego przejścia pieszego przez ul. Wielkopolską przy Placu Górnośląskim,
 - zaprojektowania pasa rowerowego wzdłuż chodnika na odcinku między ul. Kościelną, a al. Zwycięstwa wzdłuż północnej krawędzi ulicy.

⁵ Większość z postulowanych elementów poszerzających zakres projektu była analizowana na etapie projektowania (w ramach 34 wersji). Zostały jednak odrzucone, głównie z uwagi na koszty

Zdaniem respondentów realizacja prezentowanego projektu, bez rozwiązania powyższych elementów, w marginalnym stopniu przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowników.

- **42 uwagi (10%) stanowiły diagnozę** istniejących dysfunkcji oraz ich ekstrapolację na sytuację po realizacji proponowanej inwestycji.
- **87 wszystkich rekomendacji (21%) to postulaty dotyczące wprowadzenia zmian do projektu.** Rekomendacje stanowią załącznik nr 5 do raportu. Tę grupę uwag potraktowano jako kreatywne wsparcie projektu, dlatego wyodrębnione zostały w postaci kategorii projektowych:
 - Propozycja zmian funkcjonalno-przestrzenne na korzyść pieszych
 - Propozycja zmian funkcjonalno-przestrzenne na korzyść rowerzystów
 - Propozycja zmian w zakresie architektury i projektowania krajobrazu
 - Propozycja zmian w zakresie małej architektury i elementów bezpieczeństwa ruchu drogowego
 - Propozycja zmiany w zakresie geometrii
 - Propozycja zmiany w zakresie sygnalizacji świetlnej
 - Inne
- **91 spośród wszystkich postulatów i komentarzy (23%) były poparciem dla prezentowanego projektu i/lub uznaniem jego realizacji za ważną i pilną.**

4. Podsumowanie konsultacji

Ogólna ocena wystawiona zaprezentowanym rozwiązaniom jest pozytywna. Rozmowa wokół projektu toczy się przy 80% poparciu dla unormowania sytuacji rowerowej na orłowskim odcinku ul. Wielkopolskiej.

Silna konfrontacyjność wśród osób zainteresowanych tematem nie jest, jak się zdaje, związana z samym przedmiotem konsultacji. **Wynika raczej z podjęcia tych konsultacji na zbyt późnym etapie procesu inwestycyjnego.** Bardzo długi czas projektowania nie uwzględnił włączenia wszystkich zainteresowanych. W dobrej wierze, chcąc rozwiązać wykluczenie rowerowe, doprowadził do wykluczenia innych grup mieszkańców i mieszkanek. Wygenerowano projekt kompromisowy, bez udziału zainteresowanych.

Po bardzo krótkim procesie konsultacyjnym, realizowanym na zbyt późnym etapie, nie należy oczekiwać prostych i jednoznacznych wniosków. Warto natomiast, obserwując najmniej liczną grupę uczestników i uczestniczek, którzy przyjrzeni się rozwiązaniom projektowym pod kątem zwiększenia komfortu wszystkich użytkowników, rozważyć progresywne wychodzenie z zarysowanego konfliktu. Zakłada ono, że możliwe jest takie etapowanie realizacji projektu oraz taki zakres zmian do projektu, które pozwolą na osiągnięcie bardziej optymalnych rezultatów. Nie bez znaczenia będzie przygotowanie właściwego scenariusza komunikowania dalszych kroków oraz włączenie interesariuszy w kolejne etapy prac nad inwestycją.

Wnioski i rekomendacje

Nie należy uogólniać indywidualnych głosów osób biorących udział w konsultacjach jako reprezentantów całej społeczności. Tym niemniej, warto zwrócić uwagę na powtarzające się

spostrzeżenia. Konsultowana inwestycja, zasilona środkami zewnętrznymi z Funduszy Europejskich, ma szansę realnie podnieść jakość przestrzeni publicznej lokalnego centrum dzielnicy⁶. Nastąpi to przede wszystkim poprzez uzupełnienie inwestycji o rozwiązania sprzyjające budowaniu tzw. wygodnej lokalności. **Są to rozwiązania architektoniczno-urbanistyczne, których realizacja zapewnia: rozwój usług w parterach kamienic, doposażenie i zazielenienie przestrzeni publicznej oraz uspokojenie i zwiększenie bezpieczeństwa ruchu pojazdów.**⁷

Cyt.: „Warto uwzględnić w projekcie również otoczenie zielone na ul. Wielkopolskiej na danym odcinku. Dawny szpaler drzew już dawno zaniknął, a na dzień dzisiejszy pozostało zaledwie po nim widoczne kilka drzew. Czy może warto spróbować odtworzyć go przynajmniej w miejscach, gdzie będzie to możliwe? Walory estetyczne, jak i praktyczne takiego rozwiązania byłyby bardzo znaczące. Jako jeden z najbardziej kluczowych dla mieszkańców Orłowa i Małego Kacka obszarów byłoby to wręcz wskazane, aby miejsce ukazywało swój znaczący charakter również dla nich. Ulica Wielkopolska na tym odcinku to nie tylko ciąg komunikacyjny ale również przestrzeń tętniąca lokalnym życiem. Nie można zapomnieć o walorach estetycznych, w tym najbardziej zieleni, która stopniowo z tego miejsca zanika zamieniając, dawniej piękną okolice w betonową autostradę w kierunku Karwin.”

Cyt.: „Wskazany odcinek jest niezbędny do realizacji, dalsze marnowanie czasu i pieniędzy nie jest wskazane, niemniej nie sposób nie zauważyć, że przedstawiono rozwiązanie niedoskonałe, nieco prowizoryczne i pozbawione strategicznego ujęcia. Kiedy doczekamy się strategicznego planowania CAŁYCH ciągów komunikacyjnych w zgodzie z najnowszymi trendami urbanistycznymi? Takiego, gdzie bezwzględny priorytet uzyskuje zbiorcom, pieszy, rower, zieleń, retencja, a dopiero na końcu, ewentualnie, indywidualny transport samochodowy, którego absurdalny przerost względem realnych potrzeb społecznych jest jedną z największych plag Trójmiasta?”

Część głosów ogólnej oceny projektu potwierdziło, że jest on koniecznym kompromisem i niezbędną, choć nie pozbawioną wad, poprawą sytuacji obecnej.

Cyt.: „Połączenie rowerowe wzdłuż Wielkopolskiej musi powstać, by sieć rowerowa miasta była spójna. Projekt stara się zrealizować tę potrzebę w trudnych warunkach (małej ilości miejsca), szukając miejsca na chodnikach. Przy takim podejściu – to pewnie optymalny projekt.”

Jednocześnie część głosów oceniło projekt jako nieczytelny.

Cyt.: „Tworzenie pasów rowerowych w jedną stronę, a w drugą ciąg pieszo-rowerowy jako kierunek przeciwny - w świetle przepisów jest oczywista logika korzystania z tych przestrzeni. Niestety, piesi mogą być zdenerwowani, bo będą widzieć ścieżkę obok za drzewami i będą myśleć, że rowerzysta niewłaściwie korzysta, że "tu jest chodnik". Tak samo rowerzyści nie patrząc na znaki, będą korzystać dwukierunkowo z asfaltowego odcinka jednokierunkowego.”

Były także głosy uznające projekt za niebezpieczny, powodujący wzmożenie ruchu rowerowego i potencjalnych kolizji z pieszymi. Stąd myślenie rozwiązaniami alternatywnymi:

⁶ Centrum lokalne to miejsce dostępne dla mieszkańców w zasięgu dojścia pieszego od miejsca zamieszkania, umożliwiające realizację ich codziennych potrzeb, służące wzmacnianiu więzi sąsiedzkich i budujące lokalną tożsamość miejsca. Wygodna lokalność to możliwość zaspokojenia codziennych potrzeb takich jak dostęp do podstawowych usług i miejsc pracy, spędzanie wolnego czasu, blisko domu.

⁷ Zacerpnięte z projektu programu operacyjnego do Strategii Warszawa2030: Poprawa jakości ważnych przestrzeni publicznych na lata 2022 -2025.

Cyt.: „Codziennie, jako rowerzysta, wybieram południową stronę ul. Wielkopolskiej, bo północna jest po prostu zbyt niebezpieczna. Rowerzyści jadący od Placu Górnośląskiego narażeni byłiby na ryzykowne sytuacje, zwłaszcza przy wjeździe i wyjeździe z placu, gdzie dochodzi do przecięcia z pojazdami. Dodatkowo, północna strona jest pełna pieszych i usług, co zwiększa ryzyko kolizji. Wybór południowej strony dla trasy rowerowej pozwoliłby zachować spokój i bezpieczeństwo w tej przestrzeni.”

Cyt.: „1. Trasa rowerowa w kierunku centrum: Na wysokości skrzyżowania Wielkopolska/Łowicka dokonać rozejścia się trasy na 2 kierunki: do Sopotu i do centrum. Trasę do centrum poprowadzić takimi ulicami aby przebiegała ona na tyłach Placu Górnośląskiego. Dzięki temu zmniejszy się obciążenie trasy w dół Wielkopolskiej. 2. Trasa rowerowa w kierunku Sopot: Zmienić przebieg trasy. Przy skrzyżowaniu Wielkopolska/Wrocławska (przed przejściem dla pieszych) poprowadzić ją na drugą stronę ulicy, a na odcinku pod wiaduktem ustanowić trasę wyłącznie dla rowerów. Z drugiej strony jezdni (pod wiaduktem) – trakt wyłącznie dla pieszych”

Mając powyższe na względzie, **rekomenduje się następujące działania:**

1. Należy skorygować projekt zapewniając realizację następujących priorytetów: odnowienie szpaleru drzew na całym projektowanym odcinku, spowolnienie prędkości rowerzystów na newralgicznym odcinku Wrocławska-Inżynierska, kształtowanie architektury nawierzchni w sposób czytelnie wskazujący pierwszeństwo pieszych (m.in. ciągłość chodników), pozostawienie pieszym możliwości wyminięcia (min. 2 m szerokości), doposażenie przestrzeni w małą architekturę w celu zwiększenia atrakcyjności usług w pierzejach. W przypadku realizacji ciągów pieszo-rowerowych należy zaproponować dodatkowe oznaczenia w nawierzchni dla rowerzystów.
2. Należy przywrócić kolejności przekrojów zgodną ze standardami równoważenia mobilności miejskiej tj.: jezdnia, zieleni, pas dla rowerów, chodnik. Przejazdy rowerowe projektować wyłącznie po wewnętrznej stronie skrzyżowań.
3. Separację od jezdni należy projektować w formie zieleni (krzewy) lub dodatkowych, elementów BRD.
4. Należy traktować realizację prezentowanego projektu jako pierwszy etap zmian w tej części miasta. Należy przystąpić do projektowania rozwiązań po przeciwnej stronie ul. Wielkopolskiej oraz brakującego odcinka rowerowego pomiędzy al. Zwycięstwa, a ul. Kościelną. Realizacja pierwszego etapu inwestycji powinna uwzględniać przejazdy rowerowe przez ul. Wielkopolską na wysokości skrzyżowań z ul. Wrocławską i Inżynierską. Należy podjąć poważną współpracę z PKP-PLK w zakresie projektowania i realizacji dodatkowych tuneli pieszych i rowerowych w nasypie kolejowym.
5. Należy zorganizować kolejne spotkanie z projektantem, na którym zaprezentowane zostaną rozwiązania koncepcyjne przygotowane dla: dopuszczenia ruchu rowerowego w przestrzeni chodnika południowego ul. Wielkopolskiej, zjazdu w ul. Limbową, tuneli, przejazdów rowerowych przez ul. Wielkopolską oraz dodatkowych przejść pieszych.

5. Rozstrzygnięcie Prezydenta

Po zapoznaniu się z wynikami konsultacji społecznych dotyczących projektu *rozbudowy ul. Wielkopolskiej w zakresie drogi rowerowej i chodnika na odcinku od ul. Łowickiej do al. Zwycięstwa w Gdyni* oraz rozważając zgłoszone uwagi i postulaty mieszkańców, Prezydent Miasta Gdyni postanowiła:

1. Przystąpić do realizacji projektu po jego skorygowaniu.
2. Realizację projektu traktować jako pierwszy etap dłuższego procesu poprawy funkcjonalności dolnego odcinka ul. Wielkopolskiej. Rozpatrzyć możliwości skorygowania układu drogowego w celu zwiększenia płynności ruchu oraz możliwości rozwoju alternatywnych tras rowerowych wzdłuż bocznych ulic.
3. W celu monitorowania postępów realizacji kolejnych etapów (m.in. odcinka południowego) zorganizować kolejne spotkanie z mieszkańcami.

Uzasadnienie:

Decyzja została podjęta z wyważeniem zgłoszonych potrzeb uczestników konsultacji. Realizacja inwestycji ma na celu promowanie zrównoważonej mobilności miejskiej, zwiększenie komfortu oraz poprawę jakości życia mieszkańców kilku dzielnic Gdyni. Podjęte działania mają na celu zapewnienie odpowiedniej równowagi między różnymi formami transportu oraz zachowanie harmonii przestrzeni miejskiej.

Ciąg pieszy po północnej stronie ul. Wielkopolskiej wymaga remontu. Rozwiązania wymaga także sytuacja nagminnego łamania przepisów przez osoby jeżdżące rowerem po chodniku. Oba te działania mogą zostać zrealizowane ze wsparciem znacznych środków Funduszy Europejskich. Projekt jest istotnym elementem wniosku o dofinansowanie, który będzie składany w pakiecie z innymi projektami wspierającymi rozwój zrównoważonej mobilności w Gdyni.

Wąski pas pomiędzy budynkami, a krawędzią jezdni nie umożliwia budowy komfortowej szerokości pasów ruchu dla wszystkich użytkowników. Ucywilizowanie tej sytuacji należy traktować jako proces wieloetapowy tj. zaplanować kontynuację inwestycji w przyszłości.

W pierwszym etapie należy dopuścić ruch rowerów w wybranym przebiegu z zastrzeżeniem, że w miejscach, gdzie separacja ruchu pieszych i rowerzystów nie jest możliwa pierwszeństwo pieszych musi być zaprojektowane w sposób czytelny. W pierwszym etapie należy też zachować i uzupełnić drzewostan. W kolejnym etapie należy rozszerzyć zakres zainwestowania na drugą stronę ulicy.

Jednostka realizująca: Wydział Inwestycji UM

6. Załączniki

1. Zarządzenie PMG o konsultacjach
2. Protokół ze spotkania informacyjnego z projektantem z dnia 06.11.2024 r.
3. Formularz konsultacyjny
4. Tabelaryczne zestawienie wypełnionych formularzy (23 str.)
5. Zestawienie szczegółowych rekomendacji złożonych do projektu wraz z komentarzem Zarządu Dróg i Zieleni
6. Korespondencję z Radami Dzielnic z 2019 r.