

Załącznik nr 1

Regulamin wysłuchania publicznego w Gdyni

§ 1

Postanowienia ogólne

1. Regulamin określa zasady przygotowania i przeprowadzenia wysłuchania publicznego zorganizowanego w ramach lokalnych konsultacji społecznych dotyczących budowy wiaduktu drogowego lub kładki pieszo-rowerowej łączącej ulicę Buraczaną w dzielnicy Karwiny i ulicę Strzelców w dzielnicy Mały Kack.
2. Celem wysłuchania publicznego jest umożliwienie przedstawienia stanowisk w konsultowanej sprawie.
3. Wysłuchanie publiczne odbywa się zgodnie z terminami określonymi w zarządzeniu, do którego załącznikiem jest niniejszy regulamin.
4. Organizatorem wysłuchania publicznego jest Laboratorium Innowacji Społecznych.

§ 2

Porządek i czas przeznaczony na wysłuchanie publiczne

1. Wysłuchanie publiczne odbywa się zgodnie z następującym planem:
 - 1) Przywitanie,
 - 2) Przedstawienie celu i planowanego przebiegu konsultacji oraz zasad wysłuchania publicznego,
 - 3) Prezentacja przedmiotu konsultacji i dylematów, które im towarzyszą,
 - 4) Prezentacja stanowisk w przedmiocie konsultacji,
 - 5) Zakończenie wysłuchania publicznego.
2. Podczas wysłuchania publicznego przewiduje się zaprezentowanie 20 stanowisk, o których mowa w ust. 1 pkt 4, zaprezentowanych przez mówców wybranych zgodnie z procedurą opisaną w § 3.

§ 3

Prawo do prezentacji stanowisk

1. Prawo do prezentacji stanowisk podczas wysłuchania publicznego mają mówcy wylosowani spośród zgłoszonych osób zgodnie z procedurą opisaną w ust. 2-10.
2. Osoby chcące wystąpić w roli mówców mogą zgłosić się:
 - 1) przed wysłuchaniem publicznym, w okresie od 23.11 do 5.12.2018 r. w jeden z następujących sposobów:
 - a) pisemnie – wypełniając formularz zgłoszeniowy dostępny w wersji elektronicznej na stronie www.badanialis.pl/wysluchanie lub w wersji papierowej w siedzibie Organizatora,

- b) telefonicznie – dzwoniąc pod numer 58 727 39 08 i podając dane niezbędne do wypełnienia formularza zgłoszeniowego;
- 2) w dniu wystuchania publicznego – osobiście w miejscu, gdzie się ono odbywa.
3. Spośród osób zgłoszonych przed wystuchaniem publicznym, Organizator w drodze losowania wybiera 15 mówców.
 4. Organizator dba, by w grupie wylosowanych 15 mówców znalazło się w miarę możliwości co najmniej po 5 osób deklarujących w formularzu zgłoszeniowym zamieszkanie w dzielnicy Karwiny oraz w dzielnicy Mały Kack.
 5. W przypadku gdy w gronie osób zgłoszonych przed wystuchaniem publicznym znajdzie się mniej niż 5 osób z którejs z dzielnic wskazanych w ust. 4, wszystkie one trafiają na listę mówców bez konieczności losowania. Pozostali mówcy wybierani są w drodze losowania, zgodnie z ust. 3.
 6. Osoby, które zgłosiły się na mówcę, są informowane o wynikach losowania mailowo lub telefonicznie do dn. 7.12.2018 r.
 7. Osoby niewybrane na mówcę zgodnie z ust. 3 trafiają na listę, z której będą wybierani mówcy w dniu wystuchania publicznego. Organizator umożliwi dopisanie się na tę listę osobiście w dniu i w miejscu wystuchania również osobom, które nie zgłosiły wcześniej takiej chęci. Lista ta zostanie zamknięta na 10 minut przed rozpoczęciem wystuchania publicznego.
 8. Spośród osób, o których mowa w ust. 7, Organizator wybiera dodatkowych 5 mówców w drodze losowania. Losowania dokonuje się wyłącznie spośród osób obecnych na miejscu wystuchania.
 9. Każdy ze zgłoszonych mówców może w dowolnym momencie zrezygnować z przedstawienia stanowiska podczas wystuchania publicznego.
 10. Jeśli do prezentacji stanowisk podczas wystuchania publicznego zgłosi się bardzo duża liczba osób, Organizator może wydłużyć czas przeznaczony na wystuchanie publiczne i zwiększyć liczbę mówców prezentujących stanowiska.

§ 4

Zasady prezentacji stanowisk podczas wystuchania publicznego

1. Mówcy, którzy prezentują stanowiska w trakcie wystuchania publicznego, winni:
 - 1) zaakceptować niniejszy regulamin,
 - 2) oświadczyć, że zapoznali się z klauzulą informacyjną dotyczącą przetwarzania danych osobowych na potrzeby organizacji wystuchania publicznego,
 - 3) wyrazić zgodę na upublicznianie imienia i nazwiska oraz rozpowszechnianie wizerunku w związku z rejestracją, transmisją i późniejszym udostępnianiem zapisu przebiegu wystuchania publicznego.
2. Kolejność prezentacji stanowisk przez mówców określona jest w drodze losowania przeprowadzonego w dniu wystuchania publicznego. Każdy z mówców ma prawo do jednokrotnego wystąpienia trwającego nie dłużej niż 5 minut.

3. Organizator udostępni na potrzeby uczestników sprzęt umożliwiający prezentację slajdów w trakcie wypowiedzi. Ich wykorzystanie jest możliwe tylko pod warunkiem, że prezentacja:
 - 1) jest zgodna z niniejszym regulaminem,
 - 2) została przygotowana w jednym z ogólnie przyjętych formatów prezentacji,
 - 3) zawiera nie więcej niż 3 slajdy,
 - 4) zostanie przekazana Organizatorowi nie później niż na 2 dni przed wystuchaniem na adres e-mail: konsultacje@lis.gdynia.pl,
 - 5) osoba prezentująca stanowisko bierze na siebie odpowiedzialność za kwestie dotyczące praw do upublicznienia treści zawartych w prezentacji (np. praw autorskich).
4. Wystuchanie publiczne prowadzone jest przez co najmniej jednego moderatora, który czuwa nad przestrzeganiem regulaminu oraz w szczególności: prowadzi listę mówców, udziela głosu i kontroluje czas wypowiedzi.
5. Po udzieleniu głosu przez moderatora, mówca udaje się do wskazanego przez niego mikrofonu. Swoją wypowiedź rozpoczyna od podania imienia i nazwiska, dzielnicy zamieszkania oraz ewentualnej afiliacji organizacyjnej.
6. Mówcy nie mogą prowadzić polemiki ze stanowiskami prezentowanymi przez innych uczestników ani poruszać kwestii wykraczających poza zagadnienia ściśle stanowiące przedmiot wystuchania publicznego.
7. W trakcie wystuchania zebrana publiczność nie komentuje i nie odnosi się do opinii wygłoszonych podczas wystuchania publicznego.
8. Moderator ma prawo przerwać wypowiedź lub w skrajnych przypadkach odebrać głos mówcy, jeżeli ten nie mówi na temat, który jest przedmiotem wystuchania publicznego, prowadzi polemikę z innymi uczestnikami, posługuje się argumentami *ad personam*, narusza zasady współżycia społecznego lub nie przestrzega niniejszego regulaminu. Przyczyną odebrania głosu nie może być w żadnym wypadku to, czy występujący popierają czy też krytykują rozwiązania, będące przedmiotem wystuchania publicznego.
9. Wszyscy zgłoszeni mówcy mają możliwość przekazania Organizatorowi materiałów stanowiących pisemny zapis ich stanowisk. Materiały są upubliczniane zgodnie z § 6 ust. 2 pod warunkiem, że:
 - 1) zostaną przekazane Organizatorowi do dn. 24.12.2018,
 - 2) są zgodne z zasadami określonymi w niniejszym regulaminie, w szczególności w ust. 3 pkt 5 oraz ust. 8.

§ 5

Prawo przysłuchiwania się wystuchaniu

1. Prawo do przysłuchiwania się przebiegowi wystuchania publicznego mają wszyscy chętni, którzy w dniu wystuchania:
 - 1) podpiszą się na liście obecności,

- 2) zaakceptują niniejszy regulamin,
 - 3) oświadczają, że zapoznali się z klauzulą informacyjną dotyczącą przetwarzania danych osobowych na potrzeby organizacji wystąpienia publicznego,
 - 4) wyrażą zgodę na rozpowszechnianie wizerunku w związku z rejestracją, transmisją i późniejszym udostępnianiem zapisu przebiegu wystąpienia publicznego.
2. Organizator zapewnia sobie prawo do ograniczenia liczby osób przystępujących się wystąpieniu publicznemu w przypadku, gdy zabraknie miejsca w pomieszczeniu, w którym odbywa się prezentacja stanowisk.

§ 6

Podsumowanie wystąpienia publicznego

1. Przebieg wystąpienia publicznego jest jawny oraz podlega rejestracji, w szczególności w postaci nagrania audio-wizualnego.
2. Najpóźniej w dn. 7.01.2019 r. Organizator upubliczni na stronie lis.gdynia.pl:
 - 1) podsumowanie wystąpienia publicznego wraz z dodatkowymi materiałami, o których mowa w § 4 ust. 9 .
 - 2) listę osób, które zgłosiły się do zaprezentowania stanowiska,
 - 3) nagranie audio-wizualne z przebiegu wystąpienia publicznego.

Formularz w ramach konsultacji społecznych

Szanowni mieszkańcy i mieszkanki,

Zapraszamy do oceny pomysłu budowy wiaduktu drogowego lub kładki pieszo-rowerowej nad torami pomiędzy Karwinami i Małym Kackiem.

Interesuje nas Państwa zdanie na temat tego, jak realizacja każdego z wariantów wpłynie na:

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

Formularz towarzyszy konsultacjom społecznym zarządzanym przez władze Gdyni. Państwa opinie pomogą podjąć decyzję w tej sprawie.

Laboratorium Innowacji Społecznych
58 727 39 08 | konsultacje@lis.gdynia.pl

Wypełnij formularz **do 20 stycznia**.

Wersja elektroniczna znajduje się na www.badanielis.pl/karwiny-malykack

Formularz papierowy złożysz:

- w Laboratorium Innowacji Społecznych (ul. Żeromskiego 31, wejście od ul. Derdowskiego),
- w biurze Rady Dzielnicy Karwiny (ZSP nr 2, ul. Staffa 10),
- w biurze Rady Dzielnicy Mały Kack (SP nr 13, ul. Halicka 8),
- w Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni (Al. Piłsudskiego 52/54).

Materiały informacyjne znajdziesz w powyższych miejscach oraz na: www.lis.gdynia.pl/karwiny-malykack

I. NA CZYM POLEGAJĄ PROPONOWANE WARIANTY

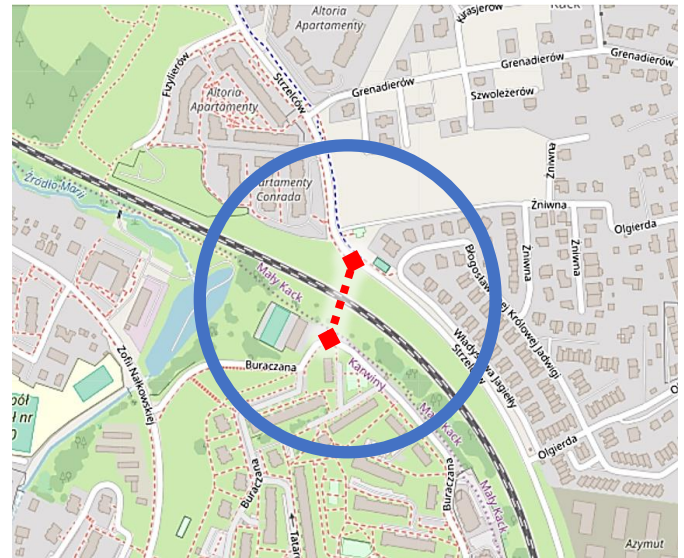
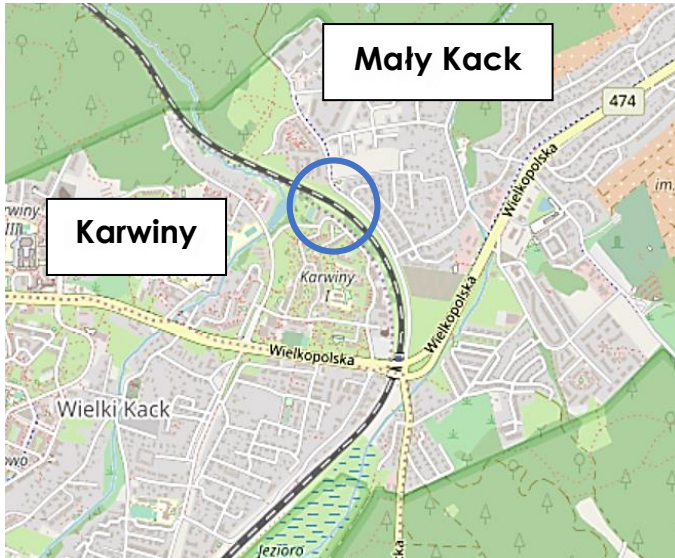
- Nowa inwestycja połączy ulice Buraczaną i Strzelców. Bez względu na wybrany wariant – wiadukt lub kładkę – przewiduje się budowę konstrukcji stalowej lub betonowej łukowej, wawowej lub innej jednoprzęsłowej o **rozpiętości ok. 80 m**.
- Przewidywana **szerokość kładki to ok. 7 m**. W tym wariantcie 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.
- **Łączna szerokość wiaduktu może wynieść od 13 do 21 m** w zależności od przekroju drogi, uwzględniającego potrzeby różnych użytkowników (kierowców, pasażerów komunikacji miejskiej, pieszych, rowerzystów).
- Realizacja każdego z wariantów będzie się wiązała z następującymi nakładami czasu i pieniędzy¹:

	KŁADKA PIESZO – ROWEROWA	WIADUKT DROGOWY
Koszt wykonania dokumentacji	0,5 – 0,9 mln zł	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.

¹ Wszystkie kwoty brutto.

II. LOKALIZACJA PLANOWANEJ INWESTYCJI



P. OCENA WARIANTÓW INWESTYCJI

P1. Czy Pana/i zdaniem Miasto powinno wybudować nowe połączenie nad torami pomiędzy dzielnicami Karwiny i Mały Kack (bez względu na wariant inwestycji)?

 Zdecydowanie tak Raczej tak Ani tak, ani nie Raczej nie Zdecydowanie nie

P2. Dlaczego Pan/i tak uważa?

P3. Jaki charakter powinno Pana/i zdaniem mieć nowe połączenie pomiędzy dzielnicami?

(Proszę wskazać w każdym wierszu jedną wartość na skali. Wartość „1” oznacza, że zgadza się Pan/i zdecydowanie bardziej ze stwierdzeniem po lewej stronie, „5” – że z tym po prawej).

	1	2	3	4	5	
Powinno służyć przede wszystkim osobom mieszkającym w pobliżu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Powinno służyć wszystkim mieszkańcom Gdyni
Powinno przede wszystkim ułatwiać ruch lokalny i podróże docelowe pomiędzy Małym Kackiem a Karwinami	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Powinno ułatwiać zarówno dojazdy docelowe, jak i ruch tranzytowy przez teren obu dzielnic

1 2 3 4 5
Powinno umożliwiać przejazd samochodom i pojazdom komunikacji zbiorowej [] [] [] [] []

Powinno umożliwiać przemieszczanie się jedynie rowerzystom i pieszym

P4. Proszę dokończyć zdania:

Uważam, że budowa kładki pieszo-rowerowej sprawi, że:

(Proszę wypisać maksymalnie trzy kwestie.)

a. _____

b. _____

c. _____

Uważam, że budowa wiaduktu drogowego sprawi, że:

(Proszę wypisać maksymalnie trzy kwestie.)

a. _____

b. _____

c. _____

P5. Miejsce na dodatkowe uwagi:

M. METRYCZKA

Informacje o osobach wypełniających posłużą jedynie do celów zbiorczych analiz.

M.1 Płeć: <input type="checkbox"/> Kobieta <input type="checkbox"/> Mężczyzna	M.2 Wiek: <input type="checkbox"/> do 25 lat <input type="checkbox"/> 26 - 45 lat <input type="checkbox"/> 46 - 65 lat <input type="checkbox"/> powyżej 65 lat																														
M.3 Jak często przemieszcza się Pan/i po mieście w następujący sposób?																															
	<table><thead><tr><th></th><th>Codziennie</th><th>Kilka razy w tygodniu</th><th>Kilka razy w miesiącu</th><th>Kilka razy w roku</th><th>Rzadziej niż kilka razy w roku</th></tr></thead><tbody><tr><td>Pieszo</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Rowerem</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Komunikacją miejską</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr><tr><td>Samochodem</td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></tbody></table>		Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Kilka razy w miesiącu	Kilka razy w roku	Rzadziej niż kilka razy w roku	Pieszo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Rowerem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Komunikacją miejską	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Samochodem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Kilka razy w miesiącu	Kilka razy w roku	Rzadziej niż kilka razy w roku																										
Pieszo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																										
Rowerem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																										
Komunikacją miejską	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																										
Samochodem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																										
M.4 Gdzie Pan/i mieszka? Proszę zaznaczyć jedną odpowiedź.																															
<input type="checkbox"/> Karwiny – ulica (jaka?): _____																															
<input type="checkbox"/> Mały Kack – ulica (jaka?): _____																															
<input type="checkbox"/> Inna dzielnica Gdyni (jaka?): _____																															
<input type="checkbox"/> Obszar poza Gdynią (jaki?): _____																															

To już wszystkie pytania. Dziękujemy za wypełnienie formularza!

BROSZURA INFORMACYJNA
TOWARZYSZĄCA KONSULTACJOM SPOŁECZNYM



Laboratorium
Innowacji
Społecznych

KŁADKA czy **WIADUKT**
pieszo-rowerowa drogowy



- WEŹ UDZIAŁ W **WYSŁUCHANIU PUBLICZNYM**,
- **WYRAŹ OPINIĘ W FORMULARZU!**

Konsultacje trwają
do **20.01.2019**

I. CZEGO DOTYCZĄ KONSULTACJE I KTO ZA NIE ODPOWIADA?

1. Konsultacje społeczne dotyczą **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.
2. Celem procesu jest przedstawienie i omówienie argumentów przemawiających za realizacją jednego z dwóch możliwych wariantów inwestycji, czyli budowy nad torami kolejowymi **kładki pieszo-rowerowej** lub **wiaduktu drogowego**.
3. W trakcie konsultacji będą również zbierane uwagi i opinie formułowane z **perspektywy różnych użytkowników ruchu** (pieszych, rowerzystów, kierowców, pasażerów komunikacji miejskiej). Interesuje nas Państwa zdanie na temat tego, jak realizacja każdego z wariantów **wpłynie na**:
 - a. sposób poruszania się w tym obszarze miasta,
 - b. bezpieczeństwo na drodze,
 - c. komfort życia mieszkańców.
4. W ramach konsultacji będzie **można zgłaszać uwagi**:
 - a. osobiście w trakcie wystuchania publicznego,
 - b. pisemnie.
5. Za **przeprowadzenie konsultacji** odpowiada Laboratorium Innowacji Społecznych we współpracy z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdyni.
6. O **wyborze wariantu** inwestycji zadecyduje Prezydent Miasta Gdyni po zapoznaniu się z opiniami zebranymi w trakcie konsultacji społecznych.
7. **Raport** zawierający podsumowanie oraz decyzję w sprawie wyboru rozwiązania zostanie opublikowany w ciągu 40 dni od zakończenia konsultacji społecznych.

II. CZYM JEST WYŚLUCHANIE PUBLICZNE I JAK MOGĘ W NIM WZIAĆ UDZIAŁ?

1. Wystuchanie publiczne to typ spotkania, w trakcie którego mieszkańcy oraz inne zainteresowane osoby mają możliwość przedstawienia stanowisk w konsultowanej sprawie. Prezentacji wszystkich argumentów przysłuchują się przedstawiciele władz miasta.
2. Formuła wystuchania publicznego sprzyja rzeczowej prezentacji wad i zalet konsultowanych rozwiązań. Stanowiska są prezentowane w spokojnej atmosferze umożliwiającej wszystkim słuchaczom na samodzielne wyrobienie sobie własnej opinii. W trakcie wystuchania **nie przewiduje się zadawania pytań ani dyskusji** dotyczących prezentowanych stanowisk. Wystuchanie publiczne ma na celu jedynie **przedstawienie i zapisanie zróżnicowanych argumentów w sprawie**, które ułatwią podjęcie decyzji.

3. Wystąpienie publiczne w sprawie konsultacji zostało zaplanowane:
 - a) Na **wtorek 11 grudnia , na godz. 18,**
 - b) w sali gimnastycznej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 2 przy **ul. Staffa 10.**
4. Ze względu na ograniczenie czasowe przewiduje się wystąpienie **20 mówców** wylosowanych spośród zgłoszonych chętnych (zob. ramka). Mieszkańcy każdej z dzielnic: Karwin oraz Małego Kacka mają zagwarantowane po co najmniej **pięć miejsc** na liście.
5. Każdy z mówców ma **pięć minut** na przedstawienie stanowiska. Kolejność wystąpień jest określana w drodze losowania.

ZGŁOŚ SIĘ NA MÓWCĘ

Do 5 grudnia



PISEMNIEM:

- na stronie:
www.badania.lis.pl/wysluchanie
- w Laboratorium Innowacji Społecznych

TELEFONICZNIE:

Zadzwoń pod numer 58 727 39 08 i podaj dane niezbędne do wypełnienia zgłoszenia

Z listy zgłoszonych **WYLOSUJEMY** 15 osób, w tym (jeśli to będzie możliwe):

- 5 osób mieszkających na Karwinach
- 5 osób mieszkających w Małym Kacku

W dniu wysłuchania



Przyjdź 11 grudnia 2018 o godzinie 17:30 do sali gimnastycznej Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 2 przy ul. Staffa 10.

W dniu spotkania **WYLOSUJEMY** dodatkowych pięciu mówców spośród osób, które pojawią się przed wystąpieniem publicznym

Pełna wersja regulaminu dostępna na stronie
www.lis.gdynia.pl/karwiny-malykack

III. JAK MOGĘ ZŁOŻYĆ UWAGI PISEMNE?

1. W okresie **od 7 do 20 stycznia 2019 r.**, będzie można wypełnić **formularz konsultacyjny**, który zostanie przygotowany po przeprowadzeniu wystuchania publicznego.

GDZIE ZNALEŹĆ FORMULARZ W DN. 7-20.01.2018 R.



NA STRONIE:

www.badania.lis.pl/karwiny-malykack

W WERSJI DRUKOWANEJ*:

- w LIS,
- w biurze Rady Dzielnicy Karwiny,
- w biurze Rady Dzielnicy Mały Kack,
- w Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni.

* Adresy na ostatniej stronie.

2. Wypełniony formularz papierowy będzie można złożyć w wyżej wymienionych miejscach lub przesać pocztą na adres LIS z dopiskiem: „Konsultacje społeczne dot. inwestycji drogowej łączącej Karwiny i Mały Kack”.
3. Przez cały okres konsultacji można również przysłać uwagi pocztą elektroniczną lub składać je osobiście w LIS, biurach dwóch rad dzielnic lub w Urzędzie Miasta.

IV. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

1. Okolice planowanej inwestycji mają przede wszystkim charakter mieszkalny. **Liczbę mieszkańców** zamieszkujących rejon planowanej inwestycji przedstawia tabela.

ULICA	LICZBA MIESZKAŃCÓW	MIESZKAŃCY WG WIEKU [W %]			
		<25 LAT	26-45 LAT	46-65 LAT	>65 LAT
KARWINY:					
BURACZANA	1766	19%	31%	23%	26%
KORZENNA	604	20%	32%	24%	25%
ZOFII NAŁKOWSKIEJ	364	22%	32%	31%	15%
MAŁY KACK:					
BŁ.KRÓLOWEJ JADWIGI	144	26%	22%	42%	11%
GRENADIERÓW	61	36%	20%	34%	10%
OLGIERDA	691	25%	32%	27%	16%
RACŁAWICKA	107	27%	28%	25%	20%
STRZELCÓW	1184	34%	48%	11%	6%
WŁADYSŁAWA JAGIEŁŁY	65	23%	26%	28%	23%

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Gdyni z dn. 19.11.2018 r.

2. W sumie – na wymienionych ulicach znajdujących się w pobliżu planowanej inwestycji – mieszka 25% mieszkańców Małego Kacka oraz 27% mieszkańców Karwin¹.
3. Na Karwinach dominuje zabudowa blokowa². Po stronie Małego Kacka najwięcej jest domów jednorodzinnych (bliźniaków i szeregowców). W ostatnich latach nastąpił intensywny rozwój zabudowy wielorodzinnej przy ul. Strzelców.



Źródło: ZDiZ.

4. Na terenie nie znajdują się większe zakłady pracy ani zakłady przemysłowe. Po stronie Karwin, w bezpośredniej bliskości torów, są zlokalizowane liczne **punkty i instytucje**, z których korzystają mieszkańcy, takie jak: przedszkola, szkoła podstawowa z krytym basenem czy kościół. Dostęp do **oferty handlowo-usługowej** jest tu większy niż po stronie Małego Kacka.
5. 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. Wielkopolską.
6. Potrzeba powiązania ze sobą obu obszarów miasta została zauważona przez miejskich planistów już ponad 10 lat temu. W 2004 roku sporządzono mpzp 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 **nie przyjęto** miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego (mpzp).

¹ Zob. dane UM Gdyni: <https://www.gdynia.pl/bip/dane-podstawowe,1762/dzielnice,364788> (opracowanie Joanna Buryn). Dostęp 15.11.2018 r.

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.

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>.

V. UWARUNKOWANIA TRANSPORTOWE

- Po obu stronach torów 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.
- Okolice obszaru planowanej inwestycji są stosunkowo dobrze skomunikowane pod względem dostępu do komunikacji zbiorowej:
 - wzdłuż ul. Wielkopolskiej wyznaczono przystanki autobusowe i trolejbusowe,
 - 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 przede wszystkim „przesiadkowy”, tzn. umożliwia przede wszystkim dojazd do innych przystanków, obsługujących większą liczbę linii.
- 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).

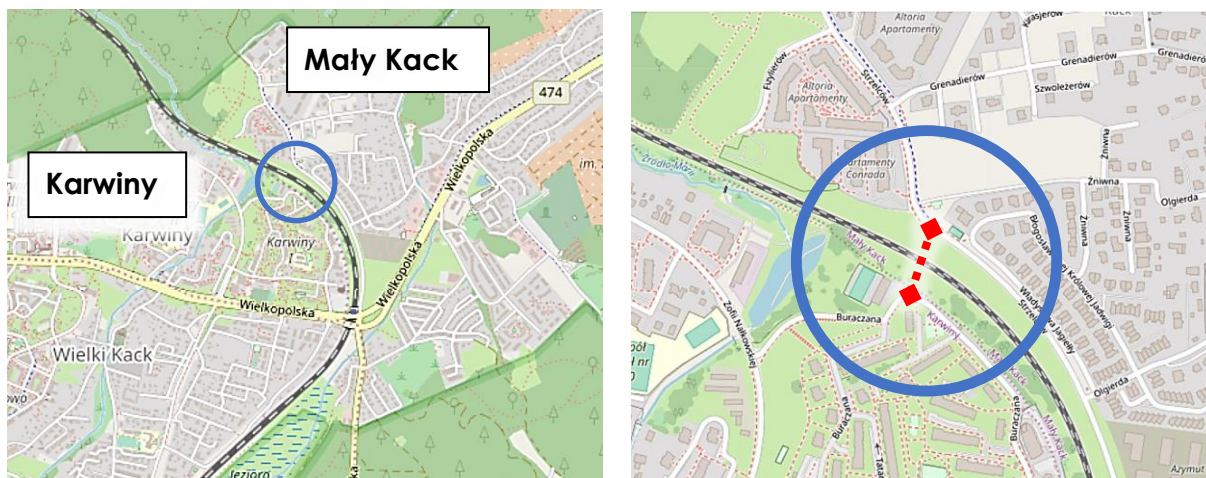
KIERUNEK	LICZBA POJAZDÓW	PROC. POJAZDÓW
Obwodnica	160	78%
Sopot	30	15%
Centrum	15	7%
łącznie	205	100%

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

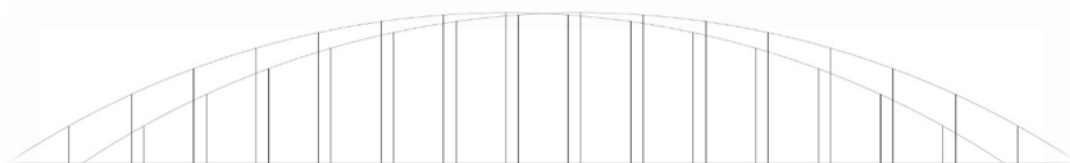
- Zgodnie z analizami ZDiZ uwzględniającymi natężenia ruchu z końca listopada 2017 r., w trakcie godziny w szczycie popołudniowym na ul. Nałkowskiej wjeżdżało 282 samochodów, zaś 237 pojazdów z niej wyjeżdżało.

VI. PREZENTACJA I OPIS WARIANTÓW

1. Lokalizacja inwestycji



2. Konstrukcja połączenia pomiędzy dzielnicami będzie podobna w obu wariantach. Przewiduje się **konstrukcję** stalową lub betonową łukową, wantową lub inną jednoprzęstową o **rozpiętości ok. 80 m**.



3. Warianty będą się jednak **różnić pod względem szerokości**.
4. W przypadku kładki planuje się utworzenie wspólnego ciągu przeznaczonego 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**.

Rysunek 1. Przykładowy przekrój z zaznaczeniem stref ruchu na kładce⁴.



⁴ 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>.

5. W przypadku wiaduktu możliwa jest większa liczba rozwiązań. Łączną **szerokość wiaduktu może wynieść od 13 do 21 m** w zależności od przekroju drogi.

Rysunek 2. Przykładowy przekrój z zaznaczeniem stref ruchu na wiadukcie⁵.



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

CZYNNIK	KŁADKA PIESZO – ROWEROWA	WIADUKT DROGOWY
Koszt wykonania dokumentacji	0,5 – 0,9 mln zł ⁶	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.

⁵ 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>.

⁶ Wszystkie kwoty brutto.

VII. ARGUMENTY ZA I PRZECIW

1. 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 pomiędzy dzielnicami poprawi w konsekwencji warunki ruchu na ul. Wielkopolskiej (zwłaszcza na skrzyżowaniu z ul. Strzelców⁷)
- 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 wewnątrz osiedli i obsługujących mieszkańców Małego Kacka i Karwin

PRZECIW

- Zwiększenie natężenia ruchu na ulicach osiedlowych, przede wszystkim na ul. Nałkowskiej⁸
- 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 strategicznych⁹ oraz czy jest zgodne z planowanymi działaniami uspokajającymi ruch¹⁰
- Wyższy koszt budowy i stworzenia dokumentacji projektowej niż w przypadku kładki pieszo-rowerowej
- Konieczność poniesienia dodatkowych kosztów związanych z wykonaniem projektów oraz przeprowadzeniem działań i mających na celu, uspokojenie ruchu¹¹, zapewnienie warunków do bezpiecznego poruszania się pieszym oraz rowerzystom¹², zniechęceniem do tranzytu przez ulice osiedlowe

⁷ 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.

⁸ Szacuje się do 130 pojazdów na godzinę w porach szczytu, czyli ponad dwukrotnie więcej niż obecnie.

⁹ Zarówno Strategia Rozwoju Gdyni, jak i Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej podkreślają znaczenie transportu pieszo, rowerowego oraz komunikacji zbiorowej, a nie dojazdów dla samochodów osobowych.

¹⁰ Chodzi np. o plany budowy wyniesionych przejść dla pieszych przy skrzyżowaniu ulic Nałkowskiej, Korzennej i Gojawiczyńskiej oraz ul. Brzechwy przy ZSP nr 4.

¹¹ Działania te są trudne do wprowadzenia w przypadku dopuszczenia na drodze ruchu pojazdów o masie powyżej 10 ton (np. autobusów).

¹² Wzdłuż ul. Strzelców jest separowana 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 ul. Nałkowskiej oraz Wielkopolskiej.

2. 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 mieście¹³
- 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

¹³ Zarówno Strategia Rozwoju Gdyni, jak Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej kładą nacisk na podróże piesze i rowerowe.

VIII. MIEJSCE NA NOTATKI

IX. WIĘCEJ INFORMACJI

Masz pytania?

Skontaktuj się z Laboratorium Innowacji Społecznych



Mailowo pod adresem:
konsultacje@lis.gdynia.pl



Telefonicznie pod numerem:
(58) 727 39 08



Osobiście/pocztą:
Biuro LIS
ul. Żeromskiego 31
81-346 Gdynia

Dział Badań i Partycypacji LIS pracuje:
od poniedziałku do piątku w godz. 9-17


Gdzie znajdziesz formularz konsultacyjny?



- W siedzibie **Laboratorium Innowacji Społecznych** (adres jw.),
- w **Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni** przy Al. Piłsudskiego 52/54 (pon.-pt. w godz. 7-17),


- w biurze **Rady Dzielnicy Karwiny** w budynku ZSP nr 2 przy ul. Staffa 10, w godzinach pracy biura,
- w biurze **Rady Dzielnicy Mały Kack** w budynku SP nr 13 przy ul. Halickiej 8, w godzinach pracy biura.

Załącznik nr 4



KŁADKA czy WIADUKT?

Jak połączyć ulice Buraczaną i Strzelców?



KONSULTACJE SPOŁECZNE DOT. POŁĄCZENIA UL. BURACZANEJ I STRZELCÓW

DIP.55.4.2.2018

Gdynia, 27.12.2018 r.

Podsumowanie wysłuchania publicznego

W dniu 11 grudnia 2018 r. odbyło się wysłuchanie publiczne, w ramach lokalnych konsultacji społecznych dot. budowy wiaduktu drogowego lub kładki pieszorowerowej łączącej ul. Buraczaną w dzielnicy Karwiny i ul. Strzelców w dzielnicy Mały Kack. Wydarzenie zorganizowano w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 2 przy ul. Leopolda Staffa 10 w Gdyni. Za jego przygotowanie i poprowadzenie odpowiedzialne było Laboratorium Innowacji Społecznych, wyznaczone przez Prezydenta Gdyni do koordynacji całego procesu konsultacji.

Wysłuchanie rozpoczęło się kilka minut po godzinie 18 i trwało niecałe 2 godziny. Wystąpieniem 16 mówców przysłuchiwało się 109 słuchaczy obecnych na sali. Byli wśród nich przedstawiciele władz miasta, rad dzielnic oraz Zarządu Dróg i Zieleni.

Wydarzenie było pokazywane na żywo na kanale Laboratorium Innowacji Społecznych w serwisie YouTube¹. Transmisję śledziło przeciętnie 14 osób, a w szczytowym momencie – 40 widzów jednocześnie. Łącznie zarejestrowano 228 unikalnych widzów. Średni czas odtwarzania relacji to ok. 15,5 minuty.

Wysłuchanie publiczne rozpoczęło się od oficjalnego powitania przez wiceprezydenta Michała Gucia, który przybliżył cel i planowany przebieg konsultacji społecznych². Następnie głos zabrał Prezydent Wojciech Szczurek [00:05:53], który przedstawił argumenty „za” i „przeciw” dwóm proponowanym wariantom inwestycji³.

¹ Zapis wideo jest nadal dostępny pod adresem: www.youtube.com/watch?v=N-RvCFw86rQ.

² Zobacz materiały na stronie: lis.gdynia.pl/konsultacje-i-badania/karwiny-malykack/.

³ Zob. Załącznik nr 1.

Po przypomnieniu najważniejszych zasad wystąpienia publicznego⁴ przez Ewę Stokłuskę [00:13:09], moderatorkę z Laboratorium Innowacji Społecznych, głos zabrali mówcy. Kolejność ich wystąpień została określona w drodze losowania, które przeprowadzono przed spotkaniem:

Tabela 1. Lista mówców i czas rozpoczęcia przez nich wystąpień na nagraniu.

Nr	Imię i nazwisko	Dzielnica	Początek nagrania
1.	Adam Skurat	Karwiny	00:17:37
2.	Krzysztof Zięba	Karwiny	00:23:28
3.	Przemysław Lewko	Karwiny	00:28:50
4.	Katarzyna Kozłowska	Mały Kack	00:35:04
5.	Zenon Blok	Karwiny	00:40:35
6.	Tomasz Dobrowolski	Mały Kack	00:45:30
7.	Bartosz Mogadorski	Mały Kack	00:50:33
8.	Małgorzata Zięba	Karwiny	00:55:20
9.	Kajetan Lewandowski	Inna dzielnica Gdyni	01:00:25
10.	Piotr Borek	Karwiny	01:05:20
11.	Kamil Skoneczny	Karwiny	01:10:51
12.	Marek Dudziński	Karwiny	01:16:21
13.	Krzysztof Szpunar	Karwiny	01:21:40
14.	Agata Lewandowska	Inna dzielnica Gdyni	01:27:10
15.	Maciej Karpowicz	Inna dzielnica Gdyni	01:32:30
16.	Sławomir Januszewski	Karwiny	01:34:51

Po serii wystąpień mieszkańców głos zabrał Prezydent Wojciech Szczurek, który podziękował wszystkim mówcom za przygotowanie się i merytoryczne wypowiedzi. Podkreślił, że jest jeszcze za wcześnie, by się odnieść do argumentów, ale wszystkie stanowiska zostaną dokładnie przeanalizowane po zakończeniu konsultacji i wzięte pod uwagę przy podejmowaniu ostatecznej decyzji w sprawie stanowiącej ich przedmiot.

Na zakończenie Wiceprezydent Michał Guć przypomniał o możliwości wypowiedzenia się pisemnego za pośrednictwem formularza konsultacyjnego, który zostanie udostępniony w dniach od 7 do 20 stycznia 2019 r.:

- na stronie www.badanialis.pl/karwiny-malykack,
- w formie papierowej w: siedzibie LIS, biurze Rady Dzielnicy Karwiny, biurze Rady Dzielnicy Mały Kack oraz Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdynia.

⁴ Zob. Załącznik nr 2.

Załączniki:

Materiały organizatorów:

- Załącznik nr 1: Prezentacja przedmiotu konsultacji Prezydenta Wojciecha Szurka
- Załącznik nr 2: Prezentacja LIS z najważniejszymi zasadami wysłuchania oraz listą mówców

Prezentacje mówców:

- Załącznik nr 3: Prezentacja Przemysław Lewko
- Załącznik nr 4: Prezentacja Małgorzaty Zięby
- Załącznik nr 5: Prezentacja Kajetana Lewandowskiego
- Załącznik nr 6: Prezentacja Piotra Borka
- Załącznik nr 7: Prezentacja Agaty Lewandowskiej
- Załącznik nr 8: Prezentacja Bartosza Mogadorskiego (niezaprezentowana, wysłana po terminie)

Załącznik nr 5

Transkrypcja wystuchania publicznego z dn. 11.12.2018 r.

Ewa Stokłuska: Witam serdecznie, ja się nazywam Ewa Stokłuska i będę to dzisiejsze spotkanie moderować. Pracuję na co dzień w Laboratorium Innowacji Społecznych i my jesteśmy tą jednostką miejską, która prowadzi te konsultacje dotyczące połączenia Karwin i Małego Kacka. Spotykamy się dzisiaj żeby wysłuchać różnych argumentów za lub przeciw różnym wariantom. Ja się zajmę tą stroną techniczną, będę dbała o to żebyśmy mogli się nawzajem usłyszeć, najpóźniej do tej 20:30, a o samym kontekście konsultacji oraz o przywitaniu oficjalne Państwa na początek poproszę Pana wiceprezydenta Michała Guć.

Michał Guć: Dzień dobry Państwu, witam serdecznie. Chciałbym przede wszystkim podziękować, że zdecydowaliście się Państwo poświęcić popołudnie po to, by bądź wygłosić argumenty dotyczące połączenia pomiędzy Karwinami a Małym Kackiem, bądź też tych argumentów wysłuchać. Wspólnie spędzimy najbliższy czas wysłuchując głosów za i przeciw poszczególnym rozwiązaniom. Ze strony władz miasta jest z nami Pan prezydent Wojciech Szczurek, są również przedstawiciele Zarządu Dróg i Zieleni, jednostki, która odpowiada za organizację ruchu w mieście, jest Pani Ewa Muszyńska kierownik Referatu Dróg, jest Pan Wojciech Folejewski, zastępca dyrektora, Jakub Furkał, pełnomocnik prezydenta do spraw rowerowych, mamy wśród nas przedstawicieli Rady Miasta, rad dzielnic. Reprezentacja jest szeroka. Proszę Państwa, temat nie jest prosty, nie ma oczywistych odpowiedzi, dlatego się tutaj spotykamy, bo tak naprawdę za każdym z rozwiązań pojawiają się argumenty. Te argumenty różnią się kiedy rozmawiamy z mieszkańcami, różnią się często w zależności od tego gdzie kto mieszka. Inaczej postrzegają temat mieszkańcy Małego Kacka, inaczej mieszkańcy Karwin, a jeszcze inaczej np. mieszkańcy Dąbrowy, którzy mówią "gdyby upłynnić ruch to by było dla nas lepiej, bo będzie nam się łatwiej dojeżdżać do domu". Ale jakie dylematy towarzyszą tej decyzji, za chwilę powie Pan prezydent. Państwo macie też w materiałach, które były tutaj rozdawane, takie wstępne zestawienia wad i zalet poszczególnych rozwiązań. Co ciekawe mieliśmy zarzuty zarówno od zwolenników wiaduktu, że ta argumentacja jest nieobiektywna, każdy mówił, że przychylamy się do tej przeciwnej wersji. Proszę to traktować jako pewne wywołanie tematu. Najważniejsze jest to, co będzie powiedziane tutaj na tej sali. Wystuchanie publiczne jest taką szczególną formą konsultacji społecznych. W Gdyni konsultacje społeczne prowadzimy na różne sposoby, różnymi metodami, są takie, które Państwo doskonale znają np. budżet obywatelski i tam sprawa jest prosta: tam jest głosowanie, tam gdzie więcej mieszkańców opowie się za konkretnym rozwiązaniem, za konkretnym przedsięwzięciem to przedsięwzięcie jest realizowane. Ale np. niedawno zakończone konsultacje dot. ul. Starowiejskiej były już konsultacjami, gdzie braliśmy pod uwagę nie tylko wypadkową głosów, ale argumenty za poszczególnymi rozwiązaniami, czyli krótko mówiąc w ramach konsultacji były prowadzone ankiety, mieszkańcy przedstawiali swoje zdanie, swoje argumenty za jednym z trzech wariantów, bo tam były rozpatrywane trzy warianty i później to wszystko było zebrane w raporcie. Członkowie Kolegium prezydenta się z tym raportem zapoznawali, dyskutowali w oparciu o ten raport i na końcu została podjęta decyzja. W przypadku wystuchania publicznego jest trochę

podobnie, za chwilę przed Państwem stanie o ile dobrze pamiętam 16 osób, które zgłosiły się do wystąpień, będą przedstawiały swoje zdanie na temat dylematu kładka pieszo-rowerowa czy wiadukt drogowy. Ważne jest żebyśmy się wszyscy skupili na argumentach, bo wystąpienie publiczne nie jest formą głosowania, nie jest formą dyskusji. Tutaj nie będzie podejmowana polemika z poszczególnymi argumentami. Będziemy się starali te argumenty wysłuchać po to, by później towarzyszyły nam w dyskusji. One będą też jak Państwo wiedzą nagrane, będą spisane w raporcie. Ponad to dla osób, które jeszcze będą chciały się do tego tematu odnieść, od 7 do 20 stycznia będzie można swoje uwagi składać również w formie ankiet. Cały ten materiał zostanie zebrany i na przełomie lutego i marca będzie podejmowana ostateczna decyzja. Tak mniej więcej to wygląda. Za chwilę przejdziemy do wystąpień, ale chciałbym w tej chwili poprosić Pana prezydenta właśnie o to, by powiedział trochę o tych dylematach, które nam towarzyszą jeśli chodzi o decyzję kładka czy wiadukt.

Wojciech Szczurek: Witam Państwa bardzo serdecznie, będę się posiłkował tutaj notatkami - mamy dzisiaj okazję unikatową, spotkania, które nie ma precedensu w historii naszego miasta, ma szansę stać się takim nowym doświadczeniem. Temat niezwykle ciekawy i wywołujący bardzo dużo konfliktów. Te racje, które staramy się uporządkować od dłuższego czasu - zbieramy je, bo chcemy podejmować oczywiście takie decyzje, które optymalizują kwestię wyboru tej bardziej właściwej. Ale myślę, że w Gdyni, mieście nowoczesnym, innowacyjnym, stworzenie takiej bardzo szczególnej okazji żeby wysłuchać tych, którzy mają ochotę publicznie wypowiedzieć racje w takich właśnie sposób. Dzisiaj chcemy wysłuchać tych racji, ale zanim do tego przejdziemy, to w sposób uporządkowany zaprezentuję Państwu te racje i te argumenty, które do tej pory w tej dyskusji były. One padają za kładką i za wiaduktem i każde z tych rozwiązań skłaniało do dyskusji po to żeby się prościej dyskutowało, żeby w kolejnych ujęciach albo argumentować albo wzmacniać te tezy, o tym, co jest tu najważniejsze. Opowiem króciutko o dwóch wariantach, zarówno wiadukcie drogowym jak i kładce pieszo-rowerowej, wskazując argument za jak i przeciw każdemu rozwiązaniu - te, które do tej pory w debacie publicznej zostały zaprezentowane i te, które do tej pory udało nam się skatalogować. Zacznę od wiaduktu drogowego, jeżeli chodzi o argumenty za, to tworzy on alternatywne połączenie drogowe między Małym Kackiem a Karwinami. Na pewno będzie miało to istotne znaczenie w przypadku rozbudowy Węzła Karwiny, do którego się przegotowujemy. Stworzy nowe połączenie między dzielnicami, poprawi w konsekwencji warunki ruchu na ul. Wielkopolskiej zwłaszcza na skrzyżowaniu z ul. Strzelców. Ułatwi poruszanie się między dzielnicami różnym uczestnikom ruchu: pieszym, rowerzystom, samochodom osobowym, dostawczym oraz pojazdom komunikacji zbiorowej. Za wiaduktem drogowym przemawia również dopasowanie drożności układu drogowego dla potrzeb kierowców w związku z rosnącą liczbą samochodów w mieście. Stworzy także okazję do udrożnienia dojazdu do planowanego parkingu Park & Ride przy stacji PKM Karwiny, oraz jest szansą dla stworzenia nowych tras komunikacji zbiorowej zatrzymującej się na przystankach utworzonych wewnątrz osiedli, obsługujących mieszkańców Małego Kacka i Karwin. Przeciw wiaduktowi drogowemu przemawiały następujące argumenty: zwiększenie ruchu na ulicach osiedlowych, przede wszystkim na ul. Nałkowskiej, spowoduje większy hałas i mniejsze bezpieczeństwo na drodze w związku ze wzrostem liczby samochodów na drogach osiedlowych, spowoduje też, na co zwracają dyskutanci uwagę, obawę przed blokowaniem się ruchu na skrzyżowaniach ul. Wielkopolskiej z ul. Nałkowską w związku z

większą liczbą pojazdów wybierających trasę przez wiadukt. To rozwiązanie budzi też wątpliwość, czy rozwiązanie będzie sprzyjać realizacji celów zapisanych w dokumentach strategicznych związanych z uspokajaniem ruchu. Przeciwno wiaduktowi świadczy też wyższy koszt samej inwestycji zarówno w fazie przygotowawczej, dokumentacyjnej jak i realizacyjnej. Na pewno także argumentem przeciw jest konieczność poniesienia dodatkowych kosztów związanych z wykonaniem projektów oraz przeprowadzaniem działań mających na celu uspokojenie ruchu oraz zapewnienie warunków dla bezpiecznego poruszania się pieszym i rowerzystom oraz zniechęceniem do tranzytu przez ulice osiedlowe. Tak w gruncie rzeczy można było pogrupować argumenty przemawiające za jak i przeciw wiaduktowi drogowemu. Jeżeli chodzi o kładkę pieszo-rowerową to z tych argumentów, które do tej pory w debacie publicznej pojawiały się to: za kładką przemawia ułatwienie poruszania się pomiędzy dzielnicami rowerzystom, pieszym, a tym samym stworzenie realnej alternatywy dla samochodu, promocję roweru oraz podróży pieszych, zgodnie z dokumentami strategicznymi przyjętymi w mieście. Za również przemawia utrzymanie natężenie ruchu samochodowego wewnątrz osiedli i problemów z tym związanych na zbliżonym poziomie do dnia dzisiejszego. Za kładką przemawia zgodność z sugestiami MPZP przyjętego dla tej części terenu Małego Kacka oraz przylegającego do miejsca planowanej inwestycji. Oczywiście argumentem przemawiającym za kładką są niższe koszty budowy, zarówno w fazie przygotowania, jak i realizacji oraz brak konieczności ponoszenia dodatkowych kosztów związanych z uspokajaniem ruchu w obszarze objętym inwestycją. Przeciw do tej pory w dyskusji pojawiały się następujące głosy: nieuwzględnienie potrzeb części uczestników ruchu drogowego - kierowców oraz pasażerów komunikacji zbiorowej, to, że nie powstanie połączenie drogowe między Małym Kackiem, a Karwinami, że w konsekwencji nie poprawią się warunki ruchu drogowego na ul. Wielkopolskiej oraz skrzyżowanie ze Strzelców, że nie zostanie udroźniony dojazd do planowanego przystanku i parkingu Park & Ride PKM Karwiny oraz, że osłabia szanse na zwiększenie oferty komunikacji zbiorowej i wprowadzenie nowych tras przebiegających wewnątrz osiedli. Tak z grubsza, Drodzy Państwo, pogrupowaliśmy argumenty za i przeciw każdemu z tych obu rozwiązań, ale myślę, że dzisiejsze spotkanie dostarczy nowych opinii, nowych argumentów, nowych faktów, które bez wątpienia w dalszych fazach pozwolą podjąć nam lepszą i skuteczną decyzję. Wierzę w to, że przed nami ciekawa dyskusja, ciekawe prezentacje. Może mniej dyskusja, bo to jest forma wysłuchania, myślę, że ci którzy będą prezentować swoje opinie zainspirują nas do decyzji, a będziemy starać się tę decyzję podejmować z największą wnikliwością, pochylając się nad wszystkimi argumentami, które w trakcie całych konsultacji zostaną zaprezentowane.

Bardzo dziękuję, przechodzimy do tego na co chyba wszyscy czekamy, czyli do prezentacji. Tak jak już było powiedziane, osobą, która będzie moderowała tę część spotkania jest Pani Ewa Stokłuska, w związku z tym oddaję jej mikrofon, a my zamieniamy się w słuch.

Ewa Stokłuska: Dziękuję. To zanim zaczniemy, ja jeszcze króciutko przypomnę, jakie są zasady, które nas dzisiaj obowiązują. Państwo to też macie na tych wyciągach mam nadzieję. A mówcy zwłaszcza mam nadzieję, że się zapoznali uważnie z regulaminem. Planowaliśmy 20 osób, ostatecznie osób, które się pojawiły i wylosowały numer jest 16, więc wystąpień będzie 16. Nie zmienia to faktu, że każde wystąpienie może trwać maksymalnie 5 minut. Jak już Państwo zajmiecie miejsca i będziecie występować to ja od razu mówię, że tu w rogu siedzi moja koleżanka Marta Wieczorek, która będzie miała takie kartki z informacją jak zostanie minuta do końca i jak ten czas się skończy, ja też będę na to

patrzeć, więc będę dawała sygnał, że jest ta minuta. Jak będzie koniec, to będzie koniec. Bardzo proszę żeby się tego pilnować, to jest też między innymi taka formuła, żeby to szło sprawnie. Każdy ma równe prawa jeśli chodzi o długość wypowiedzi. Ci z Państwa, którzy przystali nam wcześniej slajdy, oczywiście będziemy je wyświetlać. Tutaj też ważna prośba techniczna, niestety tak to jest zorganizowane, że Joanna ma te prezentacje i one są przyporządkowane do Państwa. Jak będzie wiadomo, która osoba występuje, to będzie właściwa prezentacja. Tylko jak będziecie potrzebowali żeby zmienić slajd, to żeby to powiedzieć, żeby Joanna mogła kliknąć odpowiedni przycisk. Zgodnie z tym, jak zapisaliśmy to w regulaminie, bardzo prosimy żeby się trzymać tematu, którego dotyczą konsultacje i który nas tutaj zebrał, czyli mówimy na temat tych opcji połączeń, argumentów za i przeciw. Nie komentujemy rzeczy, które tych spraw nie dotyczą. Bardzo prosimy, bo to jest też podstawa do odebrania głosu. Spotkaliśmy się tutaj w konkretnej sprawie i nie wchodzimy w polemiki ze sobą nawzajem. Tak jak mówił Pan wiceprezydent, na odniesienie się do tego co Państwo dzisiaj usłyszą, przemyślą, będzie jeszcze czas i w tych ankietach i będzie można po prostu do nas napisać. To jest taka formuła, która zakłada, że chcemy usłyszeć różnicowanie argumentów za każdym z wariantów. Tak naprawdę to wszystkie komentarze jeśli będą, przyjdą one do głowy to można je wymienić w kuluarach. Zachęcamy, żeby nam je zgłosić w ramach konsultacji, one się na pewno zjawią w tym materiale. Dzisiaj to nie jest akurat ta sytuacja w której będziemy na bieżąco komentować. Proszę żeby o tym pamiętać. Mam nadzieję, że to jest w miarę oczywiste, ale miejsce, z którego będziemy prezentować jest ta oto ambona. Być może część z Państwa chciałaby to robić przechadzając się, ale bardzo prosimy żeby się jednak trzymać tego miejsca ze względu na kamery. To jest transmitowane na żywo, będzie nagranie. Jak będziecie się Państwo poruszać, to kamera może was nie złapać więc bardzo prosimy żeby jednak trzymać się tego miejsca i z tego samego powodu mówić do mikrofonu. Można go trochę poruszać, w zależności od tego na jakiej wysokości będzie Państwu wygodnie, ale żeby tego pilnować, żeby dźwięk mógł być nagrywany i żeby było dobrze słychać. Chyba z najważniejszych zasad to tyle. Kolejność wystąpień: Adam Skurat, Krzysztof Zięba, Przemysław Lewko, Katarzyna Kozłowska, Zenon Blok, Tomasz Dobrowolski, Bartosz Mogadorski, Małgorzata Zięba, Kajetan Lewandowski, Piotr Borek, Kamil Skoneczny, Marek Dudziński, Krzysztof Szpunar, Agata Lewandowska, Maciej Karpowicz, Sławomir Januszewski. Mam nadzieję, że wszystko się zgadza i że wszyscy z Państwa są na sali. Myślę, że zaczniemy. Proszę Pana Adama Skurata, żeby się Pan skierował na miejsce wystąpienia. Jak znacie Państwo swoje numerki żeby pamiętać, ja będę wyczytywać. Jak osoba będzie kończyć wystąpienie, żeby kolejna już wstawała i podchodziła.

Adam Skurat: Witam Państwa, Adam Skurat, Rada Dzielnicy Karwiny. Jestem wiceprzewodniczącym Rady Dzielnicy Karwiny. Reprezentuję również zarząd u nas. Generalnie to przejście nad torami, ten temat de facto już się zaczął troszkę wcześniej niż teraz, bo już poprzednia rada dzielnicy można powiedzieć ten temat poruszała. Wnioskowała troszkę o takie przejście, widząc taki problem. Wiadomo, gdzieś tam ten temat utknął, nie został zrealizowany. My w naszej kadencji rady, jak widzicie Państwo, również musieliśmy się z tym tematem zmierzyć i podjąć jakiegokolwiek działania w tej kwestii. W ramach swojego budżetu inwestycyjnego i w ramach naszych możliwości jako rady dzielnicy, mogliśmy złożyć taki wniosek o analizę techniczno-finansową do ZDIZ i taki wniosek z naszej strony wyszedł. Ten wniosek był złożony dnia 14 grudnia 2017 roku. Dni 24 stycznia 2018 dostaliśmy odpowiedź na nasz wniosek. W związku z tym, co następuje,

Państwu przytoczę żeby odnieść się do faktu: "Dotyczące analizy techniczno-finansowej zadania inwestycyjnego. W związku z wnioskiem rady dzielnicy Karwiny, nr BRD9302516/2017 z dnia 14 grudnia 2017 roku Wydział Inwestycji przekazuje w załączeniu analizę techniczno-finansową zadania inwestycyjnego "Budowa przejścia nad torami łączącego ul. Strzelców z ul. Buraczaną". Z tej metryki zadań inwestycyjno-remontowych czyli budowy przejścia nad torami łączącego ul. Strzelców i ul. Buraczanej wynika, że koszt takiej inwestycji wyliczony został na ten przynajmniej dzień na kwotę 2 025 000 zł. To tak tylko w związku z tym co tutaj nam przedstawiono. W pewnym okresie dowiedzieliśmy się i Państwo i my, że również ukazał się projekt budowy wiaduktu, co można powiedzieć troszkę poruszyło mieszkańców Karwin do tego, żeby zapytaniem dlaczego mieszkańców być może o to nie zapytano, tylko jakaś inwestycja ma powstać, bardzo dużo można powiedzieć. Mieszkańcy do rady Karwin zgłaszali się z taką prośbą, aby można było zdecydować o tym, żeby mieszkańcy też się wypowiedzieli na ten temat. Chodziło tu przede wszystkim o zorganizowanie konsultacji, które mają miejsce dzisiaj. W ramach naszej opinii na ten temat, postanowiliśmy aby pomóc mieszkańcom w tym zakresie, żeby te konsultacje być może się odbyły i wyrazić swoją opinię i zdanie na ten temat, dzieląc opinię też mieszkańców. Podjęliśmy uchwałę nr 2120/2018 rady dzielnicy Karwiny z dnia 2 lipca 2018 roku, ja ją przytoczę: *Działając na podstawie naszego statusy przyjęto uchwałę rady miasta Gdyni nr 20 z dnia 22 września Rada Dzielnicy Karwiny uchwała co następuje: Rada Dzielnicy Karwiny popiera petycję mieszkańców skierowaną do prezydenta miasta Gdyni w sprawie budowy kładki pieszo-rowerowej pomiędzy ul. Strzelców i ul. Buraczaną zamiast budowy planowanego wiaduktu drogowego pomiędzy ww. ulicami.* Uzasadnienie Rada Dzielnicy Karwiny jako pierwsza wniosowała o połączenia kładki przeznaczonej dla pieszych i rowerzystów ul. Strzelców i ul. Buraczanej o czym świadczy otrzymana metryka zadań inwestycyjnych otrzymanych w styczniu 2018 roku, która Państwu przytoczyłem. Zgodnie z wyceną wymieniona inwestycja miała kosztować w najdroższym wariantcie 2 000 000 zł. Celem wstępnego wniosku było przejście nad torami i zapewnienie bezpieczeństwa, znacznej oszczędności czasu dla osób przechodzących z jednej strony torów na drugą. Głównie skupiliśmy się na osobach, które aby przejść do osiedla na ul. Strzelców na drugą stronę muszą przejść całą ul. Strzelców do ul. Wielkopolskiej, a następnie do wybranych obiektów. To zdecydowanie zniechęca do ruchu pieszego. Podtrzymujemy swoje stanowisko dotyczące potrzeby budowy przejścia dla pieszych i rowerzystów nad torami łączącego ul. Strzelców i ul. Buraczaną. Nie możemy zgodzić się na budowę wiaduktu zezwalającego na ruch drogowy, ze względu na istotne naruszenie interesu mieszkańców Karwin. Nasze obawy budzi szacowane wprowadzenie znacznego ruchu. Wg. szacunku około 130 samochodów na godzinę na wąskie wewnątrz dzielnicowe ulice Karwin, Buraczana, Nałkowskiej, Staffa czy Kruczkowskiego. Tak duże zwiększenie ruchu pojazdów na nieprzystosowane do tego, wąskie, wewnętrzne ulice zagraża bezpieczeństwu pieszych. Ponadto mieszkańcy, którzy zakupili nieruchomości wewnątrz dzielnicy w pewnej odległości od głównych dróg tranzytowych Wielkopolskiej, Chwaszczyńskiej np. w blokach przy ul. Buraczanej mogli kierować się tym, że w wybranej lokalizacji będzie cicho, bezpiecznie, spokojnie i z dala od większego ruchu co niewątpliwie zostało ujęte w cenach nieruchomości. Ceny zakupionych nieruchomości znacznie stracą na wartości w momencie pojawienia się znacznego ruchu. Co więcej, plan przewidujący możliwość przejazdu samochodów rodzi wątpliwości natury finansowej, zgodnie z informacją z ZDIZ, wiadukt ma kosztować 16 000 000 zł co stanowi koszty o 14 000 000 zł wyższy niż otrzymanej w styczniu 2018 roku metryki zadania inwestycyjnego przewidywanego budowy przejścia nad torami dla pieszych i rowerzystów. Dziękuję.

Ewa Stokłuska: Zapraszam Pana Krzysztofa Ziębę, a następną osobą będzie Pan Przemysław Lewko.

Krzysztof Zięba: Jestem mieszkańcem Karwin. Tak tylko tytułem uporządkowania, bo z rozmów wiem, że nie wszystkie osoby zdają sobie z tego sprawę - my nie zastanawiamy się nad tym czy połączyć te dwa osiedla, tylko jak to zrobić. Nie czy, tylko jak. A więc kładka, wiadukt: dwie opcje. Cztery grupy właściwie osób, które mogą na tym skorzystać albo stracić: pieszy, rowerzyści, kierowcy lokalni, kierowcy przejazdem, tacy tranzytowi. Ja nie będę mówił o rowerzystach, jestem słabym rowerzystą. Piesi, co da pieszym kładka? Zmiana jest potężna, jeżeli ktoś mieszka na ul. Strzelców w okolicach planowanej kładki do przedszkola na ul. Tatarczanej będzie miał 4-5 minut kładką. Obecnie trasa dookoła jest o ponad kilometr dłuższa, czyli 15 minut. To nie jest 5 minuty tylko 20, w obie strony, jeśli matka odprowadza dziecko, albo ojciec to to jest 40 minut albo 10. Jeżeli to jest 40 minut, to rodzice wybierają samochód. Widać to wyraźnie jak się podejdziesz rano pod przedszkole na ul. Tatarczaną. To samo dotyczy szkoły, tej szkoły, o której właśnie rozmawiamy. Mam córkę w zerówce, 3/4 klasy mojej córki mieszka w okolicach ul. Strzelców. Kładka pozwoli tym dzieciom za rok, za dwa, na samodzielne przychodzenie do szkoły, to będzie bardzo łatwe i bardzo proste. Nikt z rodziców nie puści dziecka dookoła, będzie podwoził samochodem. Co dzieje się rano pod szkołą? Pani dyrektor wie, ja wiem, bo codziennie rano tutaj jestem. Co da kładka mieszkańcom, którzy korzystają z samochodów, lokalnym kierowcom? Nie za wiele być może, ale jednak ruch wokół przedszkoli, szkół, przychodni, zmniejszy się, bo część osób pójdzie na piechotę. Kierowcom tranzytowym nie da nic, ale umówmy się, ja wierzę głęboko, że władze naszego miasta dbają głównie o mieszkańców naszego miasta, a nie tych, którzy do naszego miasta przyjeżdżają by pracować. Co da wiadukt? Wiadukt zmieni niewiele dla pieszych, trochę tylko zmieni, a jednocześnie bardzo dużo. Wpuścimy ruch na małe osiedlowe uliczki. Te wszystkie względy bezpieczeństwa, które przemawiają za tym, żeby dzieci mogły samodzielnie chodzić do szkoły, one znikną. Znikną, ponieważ samochody będą stanowiły spore zagrożenie. Planowana trasa puszczenia ruchu to jest ul. Nałkowskiej, proszę Państwa to jest ulica, która oddziela cały Karwin 1 od szkoły nr 42. Bardzo łatwo od Pani dyrektor możemy się dowiedzieć, jak wielu uczniów tej szkoły mieszka na "1" i codziennie dwa razy musi przechodzić przez tę jezdnię. Co zyskają kierowcy? Lokalni zyskają tyle co powiedziałem - kilometr krócej tak jak piesi, ale kilometr krócej to samochodem jadącym 30 km/h to 2 minuty. Tyle zaoszczędzą czasu kierowcy za kwotę powiedzmy 10 000 000 zł, które trzeba dołożyć do wiaduktu. Proszę przy tym zwrócić uwagę, że ktoś powie "no tak, ale jak jest korek na głównej to wiaduktem bym objechał". Nie proszę Państwa, zrobmy proste ćwiczenie: ja bym chciał żeby teraz podniosła rękę każda osoba na tej sali, która nie ma smartfonu, takiego telefonu... Jeden Pan podniósł, ja nie mam, to jest nas dwóch, trzech przepraszam. Reszta ma, to oznacza, że Google zadba o to żeby te osiedlowe uliczki były równie zatłoczone jak przelotowa ul. Wielkopolska i ul. Chwaszczyńska, dlatego że Google doradzi kierowcom którąś jechać. Proszę zwrócić uwagę, co dzieje się na ul. Olgierda, zaraz za skrzyżowaniem w ul. Łowicką można tam wjechać, zjechać przy ul. Grażyny - sznur samochodów. Teraz próbujemy coś tam robić, puszczać ruch jednokierunkowo, ul. Nałkowską zrobimy jednokierunkową? Ul. Buraczaną? Proszę Państwa wiadukt to bardzo złe rozwiązanie. Jak go wybudujemy to być może się przekonamy. Uczmy się na błędach, przysłowie mówi, że ludzie uczą się na błędach, przy

czym podobno mądrzy uczą się na cudzych błędach, a głupi na własnych. Bądźmy mądrzy, uczmy się na cudzych, na ul. Olgierda, na tym podobnych rozwiązaniach.

Ewa Stokłuska: Dziękujemy, zapraszam pana Przemysława Lewko, a następną osobą będzie Pani Katarzyna Kozłowska.

Przemysław Lewko: Przewodniczący Komisji Infrastruktury Rady Dzielnicy Karwiny. Ja proszę Państwa o pewną wyrozumiałość, bo z jednej strony jako Komisja Infrastruktury czuje się w obowiązku zabiegać o to, by infrastruktura dawała jak najszersze możliwości decyzyjne jak i największe benefity komunikacyjne, a z drugiej strony sam będąc mieszkańcem, gdzie nasze mieszkanie z 3 oknami wychodzi na ul. Nałkowskiej, to osobiście ja i moja rodzina będą ponosiły konsekwencje decyzji, być może, też zakładam taki wariant, wprowadzenia ruchu kołowego. Mając to na uwadze i mając z tyłu gdzieś za głową swoje... nie chce za dużo opowiadać, ale jakieś skromne doświadczenie zajmowania się branżą transportową dla aglomeracji gdańskiej w okolicach 2 lat, wiem, jak wielkie trudności sprawiają braki infrastrukturalne, gdzie w wielu sytuacjach musimy rwać sobie przysłowiowe włosy z głowy, by jakieś alternatywne decyzje podejmować. Stałem osobiście przed kilkoma wyborami mając realizację komunikacji zastępczej w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej, gdzie np. zamykany był ruch tramwajowy na ul. Pomorskiej wraz z ruchem kołowym i trzeba było wprowadzić komunikację zastępczą dla ul. Pomorskiej, dla całej Żabianki między ciągiem Oliwa-Żabianka. I tutaj w sukurs przyszła ul. Subisława, gdzie można było najszybciej autobusy komunikacji zastępczej podprowadzić. Dalej ul. Kampinoska, gdzie 113 musiałem projektować po płytach drogowych i wszystkie autobusy niestety bardzo negatywne konsekwencje tego ponosiły. Na pierwszym slajdzie mam argumenty za - ja nie będę powtarzał tych, które mówił Pan prezydent, natomiast argumenty za, które nie padły - prosiłbym skupić się na jednym argumencie, tj. dociążanie skrzyżowanie Wielkopolska-Sopocka-Strzelców pojazdami, które obecnie wyjeżdżają z ul. Strzelców. Na drugim slajdzie macie Państwo obrazek, gdzie mniej więcej i 15 i 10 lat temu kongestia, zatory drogowe, sięgały mniej więcej granicy lasu, w momencie, gdy korek na ul. Sopockiej sięgał nieco dalej. Generalnie na biegu pierwszym można było spokojnie ul. Sopocką pokonywać tak, by na 40-sekundowym cyklu wyjazdowym z ul. Sopockiej wjechać w Wielkopolską, gdzie Wielkopolska przy cyklu stałoczasowym miała na dwa pasy 60 sekund i to działało. Od pewnego czasu, w momencie podejmowania przez miasto decyzji o warunkach zabudowy i warunkach rozbudowy osiedli w końcówce Strzelców, przy ul. Żniwnej - mamy w tej chwili całkowite kociotki na tym skrzyżowaniu, uniemożliwiające swobodny ruch samochodów na ul. Sopockiej. To jest fakt. To nie jest żaden głos za czy przeciw, to jest fakt. Jeśli chcemy trochę ochronić las, to musimy sobie zdawać sprawę, że brak jakiegokolwiek alternatywnego ciągu poza ul. Wielkopolską spowoduje, że te korki na ul. Sopockiej będą cały czas narastać. Dalej budowa trzeciego pasa, buspasa - bardzo dobre rozwiązanie, ale w zeszłym tygodniu na obwodnicy, na wysokości centrum handlowego Matarnia mieliśmy wyrzuconą ciężarówkę - zajęta równo trzy pasy. I co nas uratowało przed całkowitym paraliżem? Ano tylko i wyłącznie droga serwisowa, która jest obok, przy CH Matarnia. Są to argumenty przemawiające za, co nie oznacza, że Komisja Infrastruktury jest za dopuszczeniem do ruchu i budową całkowicie dostępną do ruchu tego wiaduktu drogowego. Widzimy tutaj negatywny, które zobligowaliśmy uchwałą, jaką podjęliśmy, jak również oczywiście bierzemy zdanie Państwa pod uwagę. Więc rekomendacja, podkreślam, tylko i wyłącznie Komisji Infrastruktury, tutaj właściwie w dwóch

osobach, trzecia osoba rozumiejąc i zgadzając się z argumentami sytuacji alternatywnych, gdzie musimy zapewnić w sytuacji całkowitego paraliżu dojazd karetki, straży pożarnej, być może pojazdów taxi, zdanie jest takie, że Komisja opowiada się za wybudowaniem tego wiaduktu, ale wyłącznie z możliwością dopuszczenia pojazdów uprzywilejowanych, bez możliwości dopuszczenia ruchu indywidualnego, poprzez egzekucję odpowiednimi zarządzeniami drogowymi, jak również akumulacją zieleni, jeśli taka decyzja miałaby powstać.

Ewa Stokłuska: Dziękujemy, zapraszam Panią Katarzynę Kozłowską, a w międzyczasie będzie jeszcze Pan Zenon Blok.

Katarzyna Kozłowska: Dzień dobry, nazywam się Katarzyna Kozłowska, reprezentuję dzielnicę Małego Kacka, a dokładniej osiedle Hovnanian, w którego jestem zarządcie. Szanowni Państwo, przed dwudziestoma kilkoma laty mieszkańcy naszego osiedla wybrali do mieszkania właśnie tamtą dzielnicę ze względu na spokój, ciszę, bliskość lasu i pewną odległość od centrum miasta i arterii miejskich. W pierwszym okresie naszego mieszkania jedynym planem budowy był szpital. Szpitalu nie wybudowano, zamiast tego powstały trzy wielkie osiedla mieszkaniowe, aktualnie czwarte jest w trakcie realizacji, przybyło kilka tysięcy osób. Nasze osiedle jako najstarsze, było najbardziej poszkodowane przez cały ten okres. Przede wszystkim staliśmy się transferem dla przejeżdżających na skróty mieszkańców, którzy spieszyli się do domów z ul. Wielkopolskiej. Ten horror trwał wiele lat, udało nam się przy pomocy miasta zamknąć drogę Olgierda, sprawić, że stała się ulicą jednokierunkową i tym samym trochę rozładowuje korek, ruch, który tworzy się codziennie na ul. Strzelców. Drugą ulicą, która jest nawiedzana przez "pośpiesznych" jest ul. Żniwna - tamtędy ciągle przejeżdża tranzyt samochodów popołudniu, zupełnie lekceważących znaki stop i wszystkie inne spowalniacze - po prostu im się spieszy. Ja rozumiem w tym momencie, co mogą przeżywać, jakie obawy, mieszkańcy Karwin - dokładnie taki sam transfer będzie ich czekał. Ul. Strzelców jest niezrobiona - to co tam się dzieje, to są sceny wołające o policję. Strefa 30 nikogo nie obowiązuje - kierowcy jadą średnio 2-3-krotnie szybciej. Na prośbę naszego osiedla ZDiZ położył spowalniacze, ale one są traktowane bardziej jak hopki na stoku narciarskim i kierowcy mają z tego niezły *fun*. Jest dokładnie tak, jak nie chcieliśmy mieszkać. Natomiast to, co możemy robić, co robimy i na co mamy wpływ, to staramy się tworzyć - ja osobiście stworzyłam siłownię plenerową za naszym osiedlem, żeby była jakaś rekreacyjna strefa. To się zadziało w ramach budżetu obywatelskiego kilka lat temu. Chcemy poszerzać ten obszar zielony, bo po prostu chcemy być ekologiczni. To, co proponujecie Państwo, czyli wiadukt, zupełnie nie ma się z tym nijak, po prostu zaprzecza ekologię. Nie potrzebujemy więcej hałasu, więcej ruchu, więcej spalin - mamy to na co dzień i w żadnym stopniu osiedle Hovnanian nie zgadza się z budową wiaduktu. Ewentualnie wybieramy mniejsze zło - kładkę rowerową. Ci, którzy się śpieszą niech kupią elektryczną hulajnogę, podobno przyśpiesza nawet do 40 km, mogą po kładce jechać. Ale nauczmy nasze dzieci chodzić i sami wróćmy wreszcie do spacerów. Na ul. Strzelców ludzie jeżdżą do sklepu 200 m, bo wypada przyjechać wypasioną furą. Nie podoba mi się taka mentalność, która jest narzucona przez nowo zamieszkałych mieszkańców Ekolanu i nie tylko. Jestem może tradycjonalistką, ale uważam, że ekologia przede wszystkim i uważam, że powinniśmy przede wszystkim naprawdę zadbać o nasze okolice jak możemy najlepiej, a robimy to wszystko nie w tę stronę. I na końcu kwestia finansów - wiadukt jest potwornie drogi i pytanie czy nie można spożytkować tych środków w innym celu. Dla nas priorytetem

jest ul. Strzelców - czekamy na nią od wielu lat, na pełną infrastrukturę, na chodniki, na ścieżki rowerowe, oświetlenie. Sami jako osiedle Hovnanian współfinansowaliśmy asfalt, którym Państwo teraz jeździecie, na początku. Ja sama interweniowałam żeby położyć płyty, które są na początku tam, jeszcze przy pomocy osiedla Ekolan, który nam pomagał je kłaść. I to wszystko - gdyby nie to, to do tej pory nic by nie było. To jest nasz priorytet i proszę miasto żeby zadbało o to przede wszystkim, te wszystkie miliony niech na to pójdą, w pierwszej kolejności, a nie na wiadukt, który jest naprawdę ekskluzywnym wytworem.

Ewa Stokłuska: Zapraszam Pana Zenona Bloka - następna osoba to będzie Pan Tomasz Dobrowolski.

Zenon Blok: Dzień dobry Państwu, Panowie prezydenci, Panie, Panowie - Zenon Blok, niektórzy mnie znają i wiedzą, że jakbyśmy wspięli się na te drabinki, to widzimy mój dom, Pan prezydent również o tym wie. Moje wystąpienie będzie dwuwątkowe - codziennie obserwuję to, co się tutaj dzieje. Nie trzeba daleko szukać - dzisiaj rano moja wnusia tutaj z tego przedszkola jechała do Experymentu na spektakl teatralny dla malutkich i "dziadek, aleśmy stali koło twojego domu, bo nie mogliśmy przejechać". Autokary gdy jadą z dołu w tę stronę lub odwrotnie, jadą tylko autokary - samochód osobowy musi się wręcz cofnąć. Zakręt, proszę Państwa, jest pod kątem 90 stopni. Jakie niebezpieczeństwa to rodzi już dzisiaj? Rodzi to, że w tym roku już dwukrotnie samochody osobowe zatrzymały się na parkanie mojej nieruchomości. Idąc tym tropem jestem zwolennikiem zbudowania - Agatko, uśmiechnij się, Agatka była nieraz u mnie na podwórku - zwolennikiem kładki. Kładka stwarza dużo bezpieczeństwa dla mnie. Mój PESEL jest, jaki jest, i dla dzieci i dla wnuków. Jak odprowadzam malutką do przedszkola, to nie idziemy po jezdni, bo ona się boi - autokar i samochód jedzie przy samym krawężniku, tak tam wąsko jest i ten kąt 90 stopni - to jest to zagrożenie. Idąc dalej tym tropem - bez względu na to, czy będzie to kładka czy jezdnia, to miejsce wymaga modernizacji poprzez poszerzenie zmiany geometrii tegoż zakrętu - to jest druga część mojego wystąpienia. Modernizacja tego zakrętu spowoduje wejście w moją nieruchomość, która jest dokładnie w tym miejscu. A dlaczego Panowie prezydenci o tym mówią? Doskonale Panowie się orientujecie, że w 2016 roku zakończono operaty geodezyjne, wykonując wykazy synchronizacyjne i mieszkańców właścicieli nieruchomości powiadomiono. Dowiedziałem się w 2016 roku, że na potrzeby osiedla Gdynia podzielono moją działkę na dwie działki nie informując mnie o tym i 61 m z mojej działki wydzielono na potrzeby osiedla Karwiny. Ja do dnia dzisiejszego, otrzymując zawiadomienie o wymiarze podatku nieruchomości, za te 61 m płacę. W tym roku też zapłaciłem - domyślcie się Państwo, co poczyniłem. Szybciutko napisałem prośbę o wyjaśnienie...

Ewa Stokłuska: Czy to ma związek z temat konsultacji?

Zenon Blok: Tak, bo budując kładkę czy wiadukt drogowy, to wjedzie to w moją nieruchomość. A żeby można to zrobić - jestem za postępowaniem, Panowie mnie znacie nie od dzisiaj, ale żeby to zrobić, to byłbym wdzięczny gdyby kwestię własności tej nieruchomości uregulowano. Urząd Miasta mi odpowiada - ma Pan rację, sprawdziliśmy i w wydziale ksiąg wieczystych ta zmiana nie została w ogóle uwidoczniła, proszę wystąpić do sądu rejonowego. Wystąpiłem, a sąd mi odpowiedział - "odrzucaamy Pana wniosek o sprostowanie, gdyż w tej samej sprawie ma interes prawny Urząd Miasta". I Urząd Miasta

mnie powiadomił, że sprawa zostanie uregulowana. Do dzisiaj nie została uregulowana - jeśli inwestycja ruszy, będę pierwszym, który - nie będę mówił co, bo nawet dzisiaj autostrady się blokuje. Jestem za kładką - dziękuję za uwagę.

Ewa Stokłuska: Zapraszam pana Tomasza Dobrowolskiego, a następną osobą będzie Pan Bartosz Mogadorski.

Tomasz Dobrowolski: Dobry wieczór, Tomasz Dobrowolski, też osiedle Hovnanian, także właściwie Pani Katarzyna powiedziała ważne rzeczy dla nas wszystkich, w części czy w większej całości to, co ja chciałem powiedzieć. Ja wiem, że miasto musi się rozwijać, nie mieszkamy na wsi - i tu jest jakaś taka dziwna zasada, która przy tym rozwoju miasta chyba zaczyna obowiązywać, że to, co powstaje nowe, powstaje bez szacunku dla tego, co jest, tzw. starego, jeśli uznamy Hovnanian za starą rzecz. Zresztą wybór jest między kładką i wiaduktem, że nie zastanawiają się czy w ogóle jest taka potrzeba, ale skoro mamy między pieszą a samochodową przeprawą podjąć decyzję, to to nie dotyczy tylko tego punktu i tego miejsca, ale mniej więcej kilometra kwadratowego, wokół którego toczy się życie i komunikacja dzielnicy. Powstają nowe osiedla, tuż przed rzędem domów stojących przy osiedlu Hovnanian, przy ul. Strzelców, powstaje kolejne osiedle, nazywa się Azymut lub będzie się tak nazywać. I tam przykładem nieszanowania tego, co jest, dziełem od dwudziestu z hakiem może lat, ludzi, jest niszczone, tak naprawdę. Do tego osiedla, prywatnego osiedla, jest doprowadzona np. rura ciepłownicza lub ma być. I bardzo ważny pas zieleni, oddzielający budynki od coraz bardziej ruchliwej ul. Strzelców zostanie zupełnie pozbawiony zieleni. Wszystkie drzewa, rośliny, zostaną wycięte, bo tam będzie jakieś techniczne obejście, które musi być i tam będzie wkopana ta rura ciepłownicza. Z tym, że 10 m dalej, na tym nowo budującym się osiedlu, gdzie jest totalny ugor, błoto... Ok, jakimś szczególnymi przywilejami, zdaje mi się, cieszą się mieszkańcy tych nowych osiedli. Ponieważ w momencie, kiedy dojeżdża się do tych osiedli na końcu ul. Strzelców, nagle jest cisza, spokój, gładka jezdnia, cudowna zieleń, którą po drodze, przy budowie innych osiedli się likwiduje, może to było słychać lub nie wcześniej. Też trochę apel do mieszkańców tamtych osiedli - to, o czym Pani Katarzyna wspominała. To 30 km na Strzelców też było wywalczone, ale to, jak widać, nie działa na gdynian czy Polaków. Symbolicznie położeni tzw. śpiący policjanci czy spowalniacze, my jesteśmy sprytnym narodem, więc są umiejętnie omijane lub tak fatalnie zrobione, że właściwie nawet nie trzeba przyhamowywać. Tam, gdzie jest 30 jedzie się 60-70. Widać, bo ja jadę 40 i widzę we wstecznym lusterku te wściekłe twarze matek w SUV-ach, które zawożą swoje dzieci, bo ja jadę za wolno i modernizacja ulicy musi być absolutnie zbudowana w ten sposób, żeby ta strefa 30 była nieprzekraczalna w sensie technicznym, że nie da się tego garbu przeskoczyć, przelecieć, tylko trzeba naprawdę zwolnić. Tak szanujmy się po prostu nawzajem, żeby już gdzieś ci, którzy tam zamieszkali, mieli ten komfort, na który sobie przez pół życia albo i więcej zapracowali. Jestem za kładką, ale rowerowo-pieszą, ale uważam, że to jest ekstrawagancja, to są duże pieniądze.

Ewa Stokłuska: Zapraszam pana Bartosza Mogadorskiego i następną w kolejce będzie Pani Małgorzata Zięba.

Bartosz Mogadorski: Dobry wieczór Państwu, nazywam się Bartosz Mogadorski. Mieszkam na ul. Strzelców i chciałbym się podzielić z państwem swoimi obawami na temat jednej z omawianych tutaj propozycji. W moim odczuciu budowa wiaduktu, który umożliwi

połączenie samochodowe między Strzelców a Buraczną, w oczywisty sposób stworzy alternatywę dla tego skrzyżowania Wielkopolskiej-Strzelców - wszyscy, którzy mieszkamy w tej dzielnicy, wiemy jak ono wygląda w godzinach szczytu. I wyobrażam sobie, że naturalną kolejną rzeczą byłoby wtedy zrównoważenie, atrakcyjność tej alternatywnej drogi byłaby na tyle duża, o ile umożliwiłaby tymczasowo przejazd przez uliczki osiedli Karwiny i tej dzielnicy domków jednorodzinnych, które tam są. Chciałbym zwrócić uwagę na taką rzecz, jak by wyglądał ten przejazd. Otóż z ul. Wielkopolskiej skręcamy w Ractawicką, potem w Grenadierów i jesteśmy zaraz na Strzelców na tym mostku. Jeśli ktoś z Państwa nie wie - ul. Ractawicka to jest paręnaście domów jednorodzinnych po jednej stronie, jakiś kurnik i plac zabaw dla dzieci po drugiej stronie, nawierzchnia z płyt betonowych w złym, opłakanym stanie, zdezelowany jakiś próg zwalniający - to kompletnie nie nadaje się żeby puścić tam intensywny ruch samochodowy. I dalej - ul. Grenadierów - przy niej Ractawicka jest autostradą. Grenadierów to jest kilkusetmetrowy podjazd pod górę, wjazd tamtędy zimą to jest prawdziwa przygoda czasami. Ta droga nie ma pobocza, już nie mówiąc o tym żeby zbudować tam chodnik na całej długości, a tam chodzą piesi, tam parkują samochody na jednym z pasów tej drogi. Absolutnie nie zapewni to bezpieczeństwa, ani odpowiednio komfortowego dla mieszkańców przejazdu tam samochodami. Mowa w materiałach informacyjnych o 130 samochodach na godzinę czyli 2 na minutę. Wydaje mi się, że w tej chwili, w godzinach szczytu, ta wartość jest przekroczona, a co dopiero jeśli umożliwimy przejazd tranzytowy tamtędy, bo potencjalnie zainteresowanymi przejazdem tą drogą mogą być wszyscy, którzy dojeżdżają na Karwiny lub nawet do obwodnicy, bo to jest droga równoległa do Wielkopolskiej. Prawdopodobnie między bajki należałoby włożyć to, że te drogi będą kiedyś dostosowane do tego żeby mogły świadczyć taką usługę odpowiednio wyposażone w progi zwalniające, które faktycznie będą spełniały swoją rolę, bo tak jak było mówione, ul. Strzelców i jej nawierzchnia już od ponad dekady jest dyskutowana, jej remont i jak ona wygląda - wszyscy wiemy. Te płyty sprawiają, że przechodzenie tamtędy pieszo naprawdę wymaga prawie że słuchawek ochronnych, bo taki jest hałas jak ktoś przekracza prędkość na tej drodze. Dodałbym jeszcze, że ZDiZ miał do czynienia z podobną sytuacją w tamtej okolicy, bo droga Olgierda została faktycznie uczyniona jednokierunkową na tamtym odcinku, ze względu na skargi mieszkańców. I wszyscy mieszkańcy tej dzielnicy na pewno to docenią, szczególnie podejrzewam właściciele samochodów na ul. Olgierda, których lusterka sobie tam dyndały wesoło. Teraz pewnie jest trochę lepiej - nie wiem czy należy do celów strategicznych inwestowanie w zwiększenie ruchu samochodowego w dzielnicy domków jednorodzinnych i w tkance uliczek osiedla Karwiny. Prawdopodobnie nie - czy miasto nowoczesne, aspirujące w XXI w powinno się decydować na takie rozwiązanie komunikacyjne? Odpowiedzcie sobie Państwo sami.

Ewa Stokłuska: Zapraszam panią Małgorzatę Ziębę, następny będzie Pan Kajetan Lewandowski.

Małgorzata Zięba: Dzień dobry Państwu, nazywam się Małgorzata Zięba i chciałam powiedzieć kilka słów na temat kładki jako rozwiązania przyjaznego dzieciom. Jako mama dwójki dzieci, które przeszły zarówno przez placówkę szkolną, na ul. (zakłócenia) i tę, w której się znajdujemy, muszę powiedzieć, że zdecydowanie jestem za kładką dlatego, że obydwie placówki nie posiadają odpowiednich miejsc parkingowych, na których można postawić samochód w godzinach porannych. Szkoda, że się spotykamy o tej porze, wieczorem - naprawdę dobrze byłoby spotkać się o 8 rano, gdy każdy z Państwa musiałby

dojechać tutaj samochodem - może nie każdy, bo część Państwa jest z Karwin, zakładam, że część przyszła na piechotę czy na rowerze. Ale jakby państwo, którzy decydowaliby o tym rozwiązaniu musieliby zaparkować tutaj samochód rano albo, co gorsza, precyzyjnie się między samochodami z dzieckiem, to zrozumieliby państwo, że każde rozwiązanie, które w małym stopniu zmniejszy ruch samochodowy pod tymi placówkami jest rozwiązaniem jak najbardziej pożądanym. Ta kładka, która jest w planie, naprawdę umożliwi osobom, które zamieszkują po drugiej stronie torów łatwe i szybkie dotarcie na piechotę, na hulajnodze, na rowerze, do obydwu tych placówek, a także do wielu innych miejsc. Potrzebujemy czegoś na obiad - jest rower, można wsiąść, można się przejść na piechotę. Jest centrum Karwiny, centrum handlowe, gdzie można zrobić jakieś małe zakupy. Zarówno placówki, jak i infrastruktura Karwin nie była ewidentnie przewidziana na tak dużą liczbę osób jak ta, która z niej korzysta. Centrum handlowe, Biedronka, Stokrotka - jeśli ktoś z Państwa robi tam zakupy w godzinach szczytu, to wiedzą Państwo co tam się dzieje. Jeśli ktoś z Państwa chce przyjechać do przychodni i tam zaparkować, to wiedzą Państwo co się dzieje, jeśli trafią Państwo akurat na godzinę odbioru dzieci ze szkoły. Dlatego też uważam, że wszystkie rozwiązania, które skłonią osoby, które mieszkają po drugiej stronie torów do przechodzenia na nasze osiedle - jak najbardziej, zapraszamy wszystkie osoby, które tam mieszkają, ale przyjdźcie do nas pieszo, na rowerze, na hulajnodze, niech nasze dzieci się integrują między sobą, ale spróbujmy to zrobić tak żeby uszanować bezpieczeństwo i dobrostan tych, którzy już tu mieszkają. Także to rozwiązanie w postaci kładki będzie zachęcało dzieci do migrowania nie tylko między osiedlem na ul. Strzelców, ale także między osiedlem na Karwinach. Poza tym, im mniej osób będzie przyjeżdżało samochodami, przemieszczało się nimi, tym będzie mniejsze natężenie spalin i będzie lepiej dla wszystkich. Dzieci i osoby starsze, seniorzy, to są grupy najbardziej narażone na przedwczesne zgony z powodu zanieczyszczenia powietrza. Nie przyczyniamy się poprzez natężony ruch samochodowy na uliczkach osiedlowych do tego żeby ich stan zdrowia się pogorszył. Poza tym ta różnica, o której mówimy mało, te 10 mln różnicy między szacunkami na kładkę, kosztami kładki i wiaduktu, to są roczne nakłady na ochronę w zakresie zdrowia, które są projektowane na 2019 rok w budżecie miasta Gdynia. Czy naprawdę chcemy przeznaczyć tak dużo środków na rozwiązanie, które z tego, co słyszymy jest tak naprawdę nieakceptowane przez mieszkańców właściwie wszystkich dzielnic, których ta zmiana miałaby dotyczyć. Zgodnie ze znaną maksymą lekarską - przede wszystkim nie szkodzić. Spróbujmy nie szkodzić i myślimy o rozwiązaniach, które będą systemowe, zrównoważone i będą się przyczyniały do dobrostanu wszystkich mieszkańców, a nie tylko wybranej grupy osób. Dziękuję Państwu serdecznie - tak dla kładki.

Ewa Stokłuska: Zapraszam pana Kajetana Lewandowskiego, a następną osobą będzie Pan Piotr Borek.

Kajetan Lewandowski: Dobry wieczór Państwu, nazywam się Kajetan Lewandowski. Jestem mieszkańcem Wielkiego Kacka, ale animując lokalne życie żywię przekonanie, że nasze dzielnice, Karwiny, Mały Kack i Wielki Kack, są ze sobą zrośnięte. Zresztą osiedle Strzelców dzisiejsze było nazywane Kolonia Wielki Kack - mamy na Karwinach przychodnię, przedszkola, szkoły, na Karwinach jest Biedronka, na Wielkim Kacku jest Lidl, więc to wszystko jest zrośnięte przestrzennie. Proszę Państwa - Gdynia jest miastem, które słusznie ma opinię miejsca, w którym mieszkańcy współtworzą swoje miasto. Mamy budżet obywatelski, mamy wszelkiego rodzaju mechanizmu partycypacyjne, za które m.in. odpowiada obecny tutaj

Pan prezydent Michał Guć, Pani Ewa Stokłuska również ciężko pracuje razem z całym LIS. Mieliśmy rozliczne konsultacje - m.in. dokumentów strategicznych, które współtworzyli mieszkańcy, a potem uchwalali radni miasta. W każdej uchwale uchwalającej dokument strategiczny jest napisane, że jego realizację powierza się Prezydentowi Miasta Gdynia. Tak było z dokumentem, który pozwoliłem sobie przynieść jako rekwizyt. Na 81. stronie tego dokumentu planu zrównoważonej mobilności miejskiej, macie Państwo cele, które zostały tam zawarte razem z pakietem działań, które mają temu służyć. Te, które zaznaczyłem na czerwono - proszę spojrzeć na te zapisy strategiczne. To jest program zrównoważonej mobilności miejskiej miasta Gdyni - jego generalnym redaktorem był Pan dyrektor Marcin Wołek, wiceprzewodniczący rady miasta. Następnym slajd to strategia miasta Gdyni do 2030 roku. Ten dokument był przygotowywany pod kierunkiem Pani prezydent Gruszeckiej-Spychały. Dokumenty te i inne dokumenty, które były przedstawiane mieszkańcom do konsultacji jasno pokazywały kierunek rozwoju: ograniczanie dominującej roli samochodów, preferowanie pieszych. W takim duchu, nawet dziś, na stronie gdynia.pl wypowiedziała się Pani prezydent Gruszecka-Spychała. Wygodny dojazd do szkół i priorytetowe dojście piesze lub rowerowe. Takie plany były od zawsze dla rejonów Strzelców i Buraczanej. Zaznaczam tutaj wyraźnie - to jest dokument konsultowany z mieszkańcami. Plan zagospodarowania przestrzennego dla ul. Strzelców - jak zostało to potraktowane w dokumencie, który otrzymaliśmy w tych materiałach informacyjnych? Zacytuję: *"wątpliwość przy rozwiązaniu będzie sprzyjać realizacji celów zapisanych w dokumentach strategicznych"*. Ci z Państwa, którzy zdążyli się wczytać - myślę, że to dokładnie widać. Budowa wiaduktu jest skrajnie sprzeczna z tym, co zostało zapisane w dokumentach strategicznych, wspólnie z mieszkańcami i zostało powierzone aparatowi urzędniczemu. To jest moim zdaniem bardzo ważna kwestia - ja nie będę mówił tutaj o środowisku i bezpieczeństwie, bo dla większości z Państwa są to kwestie znane. Chodzi mi o generalną zasadę żeby mieszkańcy mieli poczucie wpływu na to, co dzieje się w ich mieście. Żeby dokumenty, które wypracowują, nieraz składając uwagi czy konsultując je na różnego rodzaju warsztatach, tworząc różnego rodzaju programy, wnioski, projekty do budżetu obywatelskiego, nie zostały zredukowane do jednego myślnika, że jest wątpliwość czy one są zgodne. Chodzi o to, by te dokumenty wyznaczały kierunek rozwoju naszego miasta, by mieszkańcy mieli poczucie, że mają wpływ na to, co się wokół nich dzieje. Ja generalnie wierzę w to, że znakomita frekwencja - byłem na wielu konsultacjach, to jest dobra frekwencja - mieszkańcy chcą mieć wpływ na to, co dzieje się w mieście. W moim przekonaniu, a żywię je bardzo głęboko, że jeżeli zostanie uznana racja mieszkańców artykułowana, jeśli powiemy tak dla kładki, to mieszkańcy będą mieli dalej poczucie wpływu na to, co się wokół nich dzieje.

Ewa Stokłuska: Zapraszam pana Piotra Borka i następną osobą, którą będę tu zapraszać będzie Pan Kamil Skoneczny.

Piotr Borek: Dobry wieczór. Szanowni Państwo, mógłbym dzisiaj tłumaczyć dlaczego promować ruch pieszo-rowerowy zamiast samochodowego. Mógłbym przekonywać, że ten pierwszy jest zdrowszy, bardziej ekologiczny, a auta to spaliny, hałas i ryzyko poważniejszych wypadków. Mógłbym mówić o tym, że nie da się zmniejszyć korków budując kolejne drogi - ale nie muszę, bo Państwo już to wiecie. Jak powiedział mój przedmówca, dokładnie to jest zapisane w strategii miasta Gdyni, uchwalonej w zeszłym roku przez władze miasta. Strategia ta zakłada m.in. ograniczenie ruchu samochodowego

na krótkich i średnich dystansach poprzez promowanie mobilności pieszej i rowerowej. Są też inne cytaty i chyba jest jasne, że jedynie kładka pieszo-rowerowa wpisuje się w tę strategię, a wiadukt zdecydowanie jej przeczy. Co by jednak było, gdyby wbrew strategii powstał jednak wiadukt - kierowcy omijając korek skręcają w ul. Racławicką i Grenadierów na Małym Kacku. Następnie będą jechać wiaduktem i ul. Nałkowskiej. Ul. Nałkowskiej, jak zostało powiedziane, to ulica, która odcina Karwiny 1 od Karwin 2 i to jest ulica, którą przekracza pieszo bardzo wielu uczniów do szkoły, bardzo wielu przedszkolaków z rodzicami, łącznie ze mną, do przedszkola. Ruch pieszy jest tam na tyle istotny, że mieszkańcy w głosowaniu do budżetu obywatelskiego w tym roku przegłosowali wyniesienie przejścia dla pieszych w tym miejscu. Następnie ten ruch samochodowy z Nałkowskiej będzie się łączył z ruchem płynącym od PKM Karwiny. Wydaje mi się, że nie jest możliwe aby płynnie połączyły oba te ruchy - powstanie na ul. Nałkowskiej korek, co oznacza, że kierowcy, którzy będą omijali ten korek, będą skręcali, jadąc od nowego wiaduktu na ul. Staffa, która jest wąska, kręta, prowadzi bardzo blisko bloków i przy której jest ta szkoła, co jeszcze pogorszy sytuację komunikacyjną przedszkola. Następnie kierowcy pojedą dalej, ul. Kruczkowskiego i Brzechwy. Po wybudowaniu wiaduktu Karwiny przestaną być przyjazne - osiedlowe ulice zapełnią się setkami aut, a jakość życia mieszkańców znacznie się pogorszy przez ruch uliczny, spaliny i hałas. Warto dopowiedzieć, że dla mieszkańców ul. Strzelców ich sytuacja jako kierowców niedługo się bardzo polepszy. To jest wizualizacja węzła Karwiny - w ramach tej inwestycji powstanie drugi pas wyjazdowy przy ul. Strzelców, a dodatkowo będzie bezpośredni przejazd z ul. Strzelców do Sopotu oraz do centrum miasta. Powstanie węzeł integracyjny Karwiny, który zintegruje przystanki autobusowe z przystankiem kolejowym. I w tym miejscu warto też sprostować tezy zawarte w materiałach informacyjnych. Wraz z powstaniem Węzła Karwiny nie będzie sensu żeby puścić autobus przez nowy wiadukt. Jedyne sens dla autobusu jest taki żeby jechał on od strony ul. Strzelców przez węzeł integracyjny, przez buspasy, a dopiero potem wjeżdżał na ulice Karwin. Dzięki temu będzie brał na swój pokład zarówno dzieci jadące ze szkoły, ludzi jadących ze strony Strzelców, które wysiądą na węźle integracyjnym i pojedą autobusami i kolejną dalej. Kwestia druga - nowy wiadukt nie pomoże przy budowie węzła Karwiny, w trakcie przebudowy wiaduktów w ciągu ul. Wielkopolskiej, bo powstanie parę lat później, jeśli powstanie. Węzeł Karwiny ma być budowany w przyszłym roku, a nowy wiadukt potencjalnie w roku 2022 najwcześniej. Apeluję do Pana prezydenta żeby nie budować kontrowersyjnego wiaduktu, który odbije się negatywnie na jakości życia wielu mieszkańców Karwin i Małego Kacka i apeluję żeby zamiast tego wybudować tańszą kładkę, która pomoże rozwiązywać problemy komunikacyjne w duchu naszej dobre, innowacyjnej polityki miasta.

Ewa Stokłuska: Zapraszam pana Kamila Skonecznego, a następną osobą będzie Pan Marek Dudziński.

Kamil Skoneczny: Dzień dobry, nazywam się Kamil Skoneczny i jestem po prostu zwykłym mieszkańcem. Słucham Państwa wypowiedzi i przyznam szczerze i przyznam szczerze, że po Panu z nr 2 przyszło mi do głowy żeby zwolnić miejsce, bo powiedział wszystko, ale potem był Pan nr 3 i mi przeszło. Szanowni Państwo, gdybym miał wybrać między kładką a wiaduktem, to powiem szczerze - nie wziąłbym niczego. Może trochę kontrowersyjne, ale dlaczego - mieszkam na ulicy Gałczyńskiego, jestem mieszkańcem Karwin. Na pytanie co mam znaleźć na ul. Strzelców nic mi nie przychodzi do głowy. Ja nie mam potrzeby tam się

przemieszczać. Jeśli widzę potrzeby, gdzie władze mojego miasta mogą zrobić mi dobrze i wszystkim mieszkańcom na Karwinach, to jest to las. Gdyż do lasu schodzą ludzie z dziećmi albo biegający albo rowerzyści i zgodnie ze starą, dobrą, polską mentalnością kombinowania przechodzą przez tory. Potem jedzie pociąg i na nich trąbi żeby ich nie potrącić. Ja wiem, że jest tunel kilometr dalej, ale my zawsze lubimy skrót. Skrót to jest bardzo ważny wyraz z mojego wystąpienia, ale o tym za moment. Podobno są głosy, że kładka pozwoli się przemieścić nie przez tory, tylko cofnąć się 500 m i potem wrócić i mamy to samo, co przez tory, ale nie oszukujmy się - kto by tamtędy chodził? Jeśli mam wybrać mniejsze zło, wybieram kładkę. Proszę Państwa, jestem człowiekiem społecznym, staram się nie być egoistą, starałem się wczuć w rolę ludzi ze Strzelców, tych, którzy są za mostem dla samochodów. I czytałem sobie na różnych portalach ich argumenty, dlaczego muszą mieć most. Argument nr 1 - będzie łatwiej dojechać na basen. Nagle wszyscy chcą być Otylią Jędrzejczak, szanuję. Argument nr 2 - seniorzy łatwiej dojadą do przychodni. Proszę Państwa, to są osiedla dla 500+, dla młodych rodzin z dziećmi, gdzie tam są seniorzy? Jeśli mamy tyle wydać na most do basenu i dla seniorów, to Panie prezydencie, rada za darmo - proponuję dla seniorów Medicover za darmo, a dla mieszkańców Strzelców, którzy korzystają z basenu darmowy karnet. Wyjdzie nam taniej. Nawet dla mnie coś z Karwin starczy. Może nie Medicover, bo nie jestem seniorem, ale na basen się załapię. Polecam. Wróćmy do hasła "skrót". Ten, kto jedzie do centrum z Fikakowa, z Karwin, ze Strzelców widzi tych sprytnych kierowców przejeżdżających koło Orlenu i potem oni udają, że wyjechali ze Spokojnej. A jak wracamy, to mijają przez pętlę autobusową i udają, że wyjechali z Olgierda. Jak kiedyś wynajmowałem przez rok mieszkanie na Olgierda i chciałem skrócić na prawo do centrum, to czekałem tak długo jak na Wistostradzie, bo wszyscy jechali w drugą, bo robili skrót. W końcu nauczyłem się zdesperowany, żeby zamiast jechać do centrum w prawo jechać w lewo żeby zawrócić i jechać tam. Wyprowadziłem się z Olgierda, kupiłem mieszkanie na Karwinach i jest lepiej, do czasu mostu. Skrót jest nieodzowny w naszej krwi genetycznej. Olgierda jest skrótami i Karwiny też będą. Mogę podać przykład z życia, jadąc do pracy z Gałczyńskiego zjeżdżam Brzechwy w dół. Zatrzymuję się przy stacji Shell - tam jest taka ciekawostka, między 7:30 a 9, jeśli ktoś się chce pośmiać, to zapraszam na darmowy kabaret. Wystarczy stanąć, z Brzechwy wyjeżdżają trzy samochody w lewo, z czego jeden przejeżdża, dwa zostają na środku, a z Gryfa Pomorskiego, z Fikakowa do centrum jedno, bo wszyscy mieszkańcy z Dąbrowa, Kartuz, Żukowa jadą mimo czerwonego i oni stoją, wszyscy są zablokowani. Stoję sobie przy Shellu i mówię trudno, zawrócę, muszę przejechać przez basen. Ale nie mogę zawrócić, bo całe Gryfa Pomorskiego jedzie na wprost - i myślę, że gdzie oni jadą? Do Biedronki? Przecież mają Lidla. Może do kościoła? Wierzę, że oni wierzą, więc jadą za nimi. Nie - ci z Fikakowa robią już skrót koło basenu, tu - Nałkowska, Buraczana, bo jest mniejszy ruch, a lubimy szukać skrótów. To spowoduje, że będzie ich jeszcze więcej. A kto dzisiaj robi skrót przy Strzelców? Nie tylko ci żli z Dąbrowy - GKA, GWE - oni też szukają skrótów. Panie prezydencie - podobno władza słucha nas - ja bym prosił żeby Pan prezydent wstał. Wszyscy za kładką ręka w góry i chorągiewka. Proszę spojrzeć - o kurde, jest nas chyba więcej.

Ewa Stokłuska: Zapraszam pana Marka Dudzińskiego, a następną osobą będzie Pan Krzysztof Szpunar.

Marek Dudziński: Marek Dudziński, radny miasta Gdyni. Szanowni Państwo, nie wiem czy uda mi się przebić tak wspaniałe i płomienne przemówienie mojego przedmówcy, ale

może postaram się. Tytułem wstępu - jak z tą kładką było począwszy od stycznia 2018. Wtedy Rada Dzielnicy Karwiny - o tym wspominał na początku kolega wiceprzewodniczący, otrzymała tzw. metryczkę zadania inwestycyjnego, kładki pieszo-rowerowej, która opiewała na 2 mln zł i to był koszt maksymalny, że co by się nie wydarzyło, to ona będzie kosztowała maksymalnie 2 mln zł. Kilka tygodni później nas wszystkich obiegnęła informacja, że miasto zamierza budować wiadukt, który ma kosztować 16 mln i argumentowano to tak, że to jest tylko różnica 6 mln między kładką a wiaduktem. Według mnie, a matematykę miałem w szkole podstawowej, $2-16=-14$, a nie 6. Więc tutaj widocznie tutaj był kilkukrotny wzrost kosztów kładki w ciągu kilku miesięcy, więc to jest dość zastanawiająca kwestia. Decyzja była podjęta nagle, nie było wcześniej takiego zebrania jak tutaj - bardzo dziękuję organizatorom za zorganizowanie tego wystąpienia - została podjęta zupełnie nagle. I wtedy się stworzył nasz wielki ruch tutaj - radni dzielnicy podjęli uchwałę, której byłem też autorem - tego, co czytał Adam na początku. Jeszcze wcześniej było Miasto Wspólne i wszyscy jednym głosem mieszkańcy mówiliśmy, że nie, chcemy kładkę, tutaj przed chwilą też to pokazaliśmy. Dlaczego chcemy tej kładki, warto zapytać. Moim zdaniem, jako kierowcy i mieszkańca, to w ogóle nie odciąży Wielkopolskiej. Będziemy mieli do czynienia z tym, że Olgierda i te uliczki wokół Olgierda będą po prostu zapchane. Przejazd na Olgierda, ta droga jest tam w tragicznym stanie, tam nie ma nawet krawężników, momentami to jest nawet dziurawe. Bardzo ciężko się tam jeździ, więc ten ruch będzie tam wolny. Poza tym to jest wąska droga, więc jej przepustowość też jest bardzo ograniczona. Do tego w przyszłym roku, jak jest zapowiedziane, będzie budowany węzeł Karwiny, ale będzie też węzeł Wielki Kack, w związku z budową S6 przy obwodnicy. Tam będzie się jeszcze bardziej korkować - więc po co zabierać mieszkańcom Olgierda ten spokój, po co zabierać mieszkańcom Małego Kacka tę przestrzeń, skoro i tak nie odciąży to Wielkopolskiej? Wystarczy spojrzeć, co dzisiaj się dzieje na Korzennej. Przedmówca wspominał o tej skłonności do poszukiwania skrótów - to się dzieje już dzisiaj na Korzennej. Co robią ludzie żeby odjechać ten zakorkowany fragment Wielkopolskiej na Karwinach 1? Objeżdżają to Korzenną. Jeszcze ostatni taki argument, który nie był podnoszony - jeśli dzisiaj ktoś by mi dzisiaj powiedział żebym kupił mieszkanie w cichej okolicy, dopłacił 3-4 tys. na mkw., ale miał spokój, las, daleką odległość od ruchu samochodowego, to ja bym nie uwierzył jakby miał powstać ten wiadukt. Proszę Państwa, jakby dzisiaj miał powstać ten wiadukt, to uważam, że tak naprawdę osoby, które wcześniej kupiły droższe mieszkania i domki na Małym Kacku będą bardzo pokrzywdzone, bo ci ludzie jednak płacili żeby mieć tę ciszę, ten spokój i w miarę daleko od tej Wielkopolskiej. Panowie prezydenci - moim zdaniem najważniejszym argumentem za budową kładki jest to, czego chcą mieszkańcy. A mieszkańcy chcą kładki. Dziękuję bardzo.

Ewa Stokłuska: Zapraszam pana Krzysztofa Szpunara i następną osobą, którą proszę o przygotowanie się jest Pani Agata Lewandowska.

Krzysztof Szpunar: Dobry wieczór Państwu - nie reprezentuję żadnego stowarzyszenia ani rady dzielnicy czy też miasta, jestem zwykłym mieszkańcem ul. Buraczanej, która jest w bezpośrednim sąsiedztwie planowanego wiaduktu czy też kładki. W zasadzie to dokładnie bloku, który zmieściłby się w lewym dolnym narożniku gdyby zdjęcie było troszeczkę szersze. Do planowanej inwestycji jest ode mnie z domu 200 m. Chciałbym powiedzieć, że jestem zdecydowanie za kładką pieszo-rowerową, z kilku względów - po pierwsze dlatego, że nie generuje to rozwiązanie większego ruchu samochodów na ul. Buraczanej i na ul.

Nałkowskiej i innych ulicach w okolicy. Parę osób przede mną wspomniało, że ruch wzrosnie na ul. Nałkowskiej - mnie osobiście wydaje się, że mógłby też wzrosnąć na ul. Buraczanej i Korzennej, ze względu na znajdujące się tam sklepy, targ, różne punkty usługowe, których myślę, że na ul. Strzelców nie ma lub też jest ich ograniczona ilość w okolicy. Na pewno wiadukt wygenerowałby spory ruch na osiedlowych uliczkach, na których jak też moi przedmówcy mówili, ruch i tak jest coraz większy ze względu na różne skróty, przejazdy z Karwin 2 i 3 w kierunku centrum. Drugim argumentem za tą kładką, a nie za wiaduktem jest to, że chciałbym zwrócić uwagę na to, że cały ten temat, ze względu na geografie okolicy, skupia się przede wszystkim wokół ruchu dzielnicowego i okolicznego. Oczywiście tak jak było mówione, że jest możliwość, że przez wiadukt poruszałyby się jakieś pojazdy tranzytem, ale generalnie uważam, że to połączenie dzielnic sprowadza się do połączenia bloków zlokalizowanych przy ul. Strzelców, które widać na zdjęciu i okolicznych innych budynków mieszkalnych, z zabudowaniami przy ul. Buraczanej i Korzennej i ewentualnie szkołą, która jest troszeczkę dalej, ale te wszystkie budynki, cała ta okolica, to jest tak naprawdę teren, w którym z jednego do drugiego punktu myślę, że jest góra 1000 m, góra 1200, to są dystanse, które normalny zdrowy człowiek pokonuje pieszo. I nie powinno się ich pokonywać samochodem - ja sam chodzę po dzielnicy na zakupy do Stokrotki, Biedronki i na targ, mam tam bliżej niż mieszkańcy ul. Strzelców będą mieli przez kładkę, ale w dalszym ciągu to jest odległość jakichś 800 m, 1 km. Do szkoły na ulicy Staffa moje ośmioletnie dziecko chodzi pieszo z domu, mijając przedszkole na Tatarczanej, dalej Stokrotkę i przechodząc przez Nałkowskiej, która jest jaka jest, bo jest to dość szeroka ulica, ale tak jak było mówione, ma tam powstać wyniesione przejście dla pieszych, więc nie widzę żadnego problemu żeby młodzież, dzieci w wieku lat powiedzmy 9-10, niekoniecznie młodsze, żeby chodziły pieszo do szkoły na ul. Strzelców, czy żeby dzieci odprowadzali dzieci do przedszkola na ul. Tatarczaną, która jest jeszcze bliżej ul. Strzelców. Z mojej perspektywy chodzenia na ul. Strzelców z Buraczanej - mogę tam chodzić, czemu nie, są tam punkty usługowe, w budynkach, w przyziemiu, bo są to nowe bloki budowane inaczej niż bloki z wielkiej płyty na buraczanej i na innych ulicach Karwin, więc na pewno znajdują się tam jakieś lokale usługowe, do których obecnie nie chodzę, bo jest po prostu za daleko, przez dojście do Wielkopolskiej w okolicach stacji PKM. Więc jak najbardziej, jeśli taka kładka powstanie, to myślę, że spora część mieszkańców Karwin również może zacząć skorzystać z lokali zlokalizowanych przy ul. Strzelców w blokach. Chciałbym jeszcze na koniec powiedzieć taki może nie osobisty argument, ale chciałbym zwrócić uwagę na to, że nasze dzielnice - i Karwiny i Wielki Kack - są zaplanowane w taki sposób, że przez środek tych dzielnic przebiega droga zbiorcza, dwupasmowa i zgodnie z inżynierią ruchu jest to droga, która ma służyć temu żeby przemieszczać się nią do centrum, do obwodnicy i do tej drogi zbiorczej doprowadzają ruch drogi lokalne, jak Buraczana, Nałkowskiej i Strzelców i najlepiej by było gdyby tak pozostało i żeby ruch główny, skanalizowany, odbywał się ul. Wielkopolską.

Ewa Stokłuska: Zapraszam panią Agatę Lewandowską, następną osobą w kolejności będzie Pan Maciej Karpowicz.

Agata Lewandowska: Dzień dobry - nazywam się Agata Lewandowska, jestem mieszkanką Wielkiego Kacka. Panie prezydencie, szanowni przedstawiciele władz miasta, drodzy mieszkańcy miasta, drodzy sąsiedzi - mam dla Państwa parę obrazków i parę słów ode mnie. Przede wszystkim - dlaczego mieszkańcy Wielkiego Kacka także są tym tematem

zainteresowani - tak jak mówili moi przedmówcy, te dzielnice są połączone - Mały Kack, Wielki Kack, Karwiny - to są dzielnice, które korzystają nawzajem ze swoich usług. Dzieci z Wielkiego Kacka chodzą do przedszkoli na Karwinach - moje dzieci tam chodzą i jesteśmy na Karwinach codziennie. Mieszkańcy Karwin korzystają z nowo powstałego domu sąsiedzkiego, z Przystani w Wielkim Kacku. W Małym Kacku jest świetna pizzeria, polecam. Korzystamy ze swoich usług nawzajem, z przychodni - ja na Karwinach mieszkałam ponad 20 lat, zamieszkałam tam jako kilkuletnie dziecko w 1987 roku i z okien mojego domu codziennie widziałam Mały Kack, nawet nie wiedząc jak ta dzielnica się nazywa. Nielegalnie, nie mówiąc rodzicom, chodziliśmy przez tory na tzw. Łąki i nawet nie myśleliśmy o tym, że kiedyś te dzielnice będą połączone. Teraz taka szansa powstaje, dyskutujemy o tym, jak te dzielnice połączyć. Jak połączyć Karwiny z Małym Kackiem - i chodzi nam chyba głównie o to, jak połączyć ludzi, jak połączyć ich z usługami, dzieci z tej samej klasy, które mieszkają na dwóch osiedlach, ale przedzielone torami, jak połączyć ich w bezpieczny sposób. To co Państwo widzą, to projekty tworzone przez urbanistów, jak łączyć punkt A z punktem B - tu nie chodzi o to żeby samochodom było źle, żeby było naokoło. Samochody i tak sobie utrudniają, bo jest ich za dużo - muszą czasami krążyć, bo są samochodami i wymagają specjalnej, dedykowanej infrastruktury. To jak miasto powinno być tworzone - w taki sposób żeby z punktu A do punktu B było dobrze ludziom: pieszym, rowerzystom, tym, których infrastruktura nie jest aż tak droga i tym, którym to służy, dla których zdrowia jest to dobre. Rzeczywiste koszty, o których mówimy to nie 16 mln, 8 mln, 2 mln - rzeczywiste koszty to te, które będą później, czyli jeśli wybudujemy wiadukt to będzie koniec kosztów? Nie, te samochody wjeżdżając na Karwiny nie wyparują. Te samochody rozjadą chodniki, rozjadą trawniki, gdzieś się będą chciały podziać. Już teraz są prośby do Pani dyrektor przedszkola na Tatarczanej, żeby otworzyć wewnętrzny parking, bo nie ma gdzie parkować, bo dojdzie 200 m jest dla ludzi wyczynem. Proszę Państwa - rzeczywiste koszty to także koszty ekologiczne, koszty środowiskowe, koszty społeczne, m.in. także to, że niedaleko nas, na ul. Nałkowskiej, dwa lata temu, w wyniku nawałnicy zniszczony został most. Nie dlatego, że był most, ale dlatego, że mamy tyle betonu, tyle asfaltu, że ziemia nie daje rady. To wszystko jest wynikiem zmian klimatycznych, na które wpływ mamy my, osoby emitujące spaliny z samochodów do atmosfery. Ziemia nie daje sobie rady - wg najnowszych wyliczeń za 12 lat w Gdyni nie będzie bulwaru, bo poziom morza podniesie się o 2 metry. Kolejne koszty to koszty zdrowotne - rodzice, którzy posyłają dzieci do szkoły i przedszkola mają wybór - jeśli otrzymają nową infrastrukturę drogową, stwierdzą, że lepiej tam pojechać samochodem, ponieważ będzie szybciej - czy chodzi o te minuty w Google? Rodzice, którzy dostaną kładkę są bardziej skłonni do tego żeby swoje dzieci postać, dzieci 10-12 letnie, postać pieszo lub rowerem. Takie dzieci są bardziej samodzielne i zdrowsze. Według najnowszych danych, jedenastoletki w Polsce są najbardziej otyłe na świecie - to się dzieje i to nie jest wynik tylko diety, ale wynik tego, że nie chodzimy, nie jeździmy rowerem. Infrastruktura, którą stworzy miasto, a miasto ma bardzo dużą moc - kampania Odprowadzam Sam, kampania Rowerowy Maj - zachęcają żeby chodzić. I ta kładka też do tego zachęci mieszkańców.

Ewa Słokłuska: Zapraszam pana Macieja Karpowicza i potem już będzie ostatnie wystąpienie i to będzie Pan Sławomir Januszewski.

Maciej Karpowicz: Dzień dobry, nazywam się Maciej Karpowicz i jestem mieszkańcem Redłowa, ale z racji rodzinnych bywam często na Karwinach, gdyż tu niedaleko, na

Gałczyńskiego, mieszkają moi teściowie. Zastanawiamy się czy budować kładkę i wiadukt. Dla mnie żeby dojechać do teściów, to najlepszym rozwiązaniem byłby wiadukt - ile ja się nastąpił w tych korkach na Wielkopolskiej - zdarza mi się jeździć samochodem do teściów. To ja będę tą osobą, która tak pięknie na tych mapach będzie uciekać z tych korków w ulicę Ractawicką, przez Strzelców, przez wiadukt, przez Nałkowskiej, przez Staffa. To ja będę rozjeżdżał te ulice, to ja może kiedyś przez przypadek potrączę wasze dziecko, które będzie szło do szkoły tą ulicą. Nie chcę tego - miasto może da mi taką możliwość. Proszę Państwa - dzisiaj przyjechałem do Państwa rowerem i ponieważ miałem troszkę czasu, objechałem sobie ulicę Buraczaną, ul. Tatarczaną, Nałkowskiej i od tyłu do Staffa przyjechałem. Jeden samochód mnie minął o 18 - wyobrażam sobie jak tutaj latem bawią się dzieciaki, jest zielono, jak to wszystko tutaj zostanie zniszczone, jak pojawi się wiadukt. Kiedy ci wszyscy, jak ja, którzy będą chcieli sobie skrócić, popołudniu, kiedy dzieciaki będą miały wolny czas, będą wtedy jeździć. Nie róbcie tego - tak dla kładki.

Ewa Słokłuska: Dziękuję i zapraszam pana Sławomira Januszewskiego.

Sławomir Januszewski: Dzień dobry Państwu. Ja przepraszam za mój strój, nie wiedziałem, że dzisiaj wystąpię. Ja zacznę od końca - powiem od razu, że jestem zdecydowanie za kładką, ale powiem za jaką kładką - taką, która by dopuszczała ruch pojazdów uprzywilejowanych, na wypadek kiedy karetka pogotowia musiałaby dojechać szybko, a korki są, w związku z czym dobrze by było gdyby ta kładka dawała taką możliwość żeby pojazdy takie, jak karetka pogotowia, mogły dojechać. Natomiast co do kładki pieszo-rowerowej - dużo się mówi na temat tego, że ma być to kładka pieszo-rowerowa. No dobrze, rowerowa i co dalej? Przejeżdżamy przez tę kładkę i co dalej - wjeżdżamy na Karwiny i nie mamy żadnej ścieżki rowerowej, wjeżdżamy w drugą stronę i też fikcyjne są ścieżki rowerowe, które tam były zaznaczone kropeczkami na mapie, ale ich tam nie ma. Ja wrócę do tematu, który poruszałem w trakcie kampanii, ponieważ ja reprezentuję Marzę o Gdyni, Pan Guć zna temat, bo rozmawiałem z nim o tym w czasie debaty - ja jestem pomysłodawcą takiej, pewnie nie jestem pierwszy, ale forsuję ten temat, takiej drogi rowerowej pomiędzy Karwinami a centrum Gdyni, wzdłuż torów kolejowych, przy tej drodze pomocniczej przy torach kolejowych. Ta droga funkcjonuje tam od zawsze i można by ją wykorzystać niewielkim nakładem finansowym, porównując z nakładem jakiego wymaga wybudowanie wiaduktu. Prawdopodobnie można by wybudować porządną drogę rowerową, taką na kształt dróg rowerowych, jakie znamy np. z Kopenhagi. Ja mam rodzinę w Berlinie i zawsze staram się porównywać do Berlina, co można by zrobić podobnie do Berlina, jak oni robią tam. Szanowni Państwo - czy Państwo wiecie, ile w Gdyni jest zarejestrowanych samochodów na tysiąc mieszkańców? Nie pamiętam dokładnie, ale jest to ok. 600 - w Berlinie jest to 289 i spada, bo było 315 jeszcze nie tak dawno. To są fakty i powiem brutalną rzecz - musicie się Państwo przyzwyczajać do tego, że ruch samochodowy będzie coraz bardziej uciążliwy. Trzeba to przyjąć na klatę i krótko mówiąc, zacząć się przesiadać na komunikację miejską. Sam nie jestem też na razie tą perspektywą zachwycony, bo ta komunikacja jeszcze nie działa tak, jak powinna. I dopóki nie będzie np. przystanku PKM Gdynia Wzgórze, to ta komunikacja nie będzie działała tak jak powinna, i ta PKM nie spełni swojego zadania. Ruch na Strzelców - tak, jego można udrożnić tymi sposobami, o których mówił tu Pan, pokazując taką wizualizację tego skrzyżowania po remoncie, ale też chciałbym zwrócić Państwu uwagę - ponieważ tam jest źle zaprojektowane miejsce, które nazywa się fachowo Kiss & Ride - to jest takie miejsce, gdzie

się zawozi potencjalnego pasażera PKM, wysadza i odjeżdża. Ono jest w złym miejscu zaprojektowane, jest za krótki ten pas i jak znam życie to na 100% zostanie to wykorzystane do krótkotrwałego wykorzystania pojazdu, co zablokuje wyjazd z ul. Strzelców. Proszę się temu przyjrzeć panowie, bo takie wąskie gardło tam będzie. Natomiast samo to, że wyjazd z ul. Strzelców zostanie udrożniony - na pewno tak, ale proszę zwrócić uwagę na to, że nikt nie wspomniał, ile mieszkańców przybędzie na ul. Strzelców jak zostanie wybudowany budynek na rogu, na tej działce, która jest jeszcze niezabudowana. Nie wiem jak tam będzie rozwiązany wyjazd z tego osiedla, o ile pamiętam w najwyższym miejscu będzie 10-piętrowy budynek, więc tam będzie też parę tysięcy osób. Jestem zdecydowanie za kładką pieszo-rowerową, tylko chciałbym żeby powstała droga rowerowa, którą będzie można się poruszać przejeżdżając przez tę kładkę. Dziękuję Państwu uprzejmie.

Ewa Stokłuska: Dziękuję państwu, szczególnie za dyscyplinę czasową - to nam się znakomicie udało. I teraz tak - oddam zaraz głos Panu prezydentowi, który będzie chciał skomentować to, co się wydarzyło, a później jeszcze wiceprezydent Guć zamknie to wszystko oficjalnie i jeszcze przypomnimy, jakie będą jeszcze terminy w tych konsultacjach, co się będzie jeszcze działo.

Wojciech Szczurek: Szanowni Państwo, przede wszystkim chciałbym podziękować za bardzo aktywne, bardzo żywe i merytoryczne spotkanie, padło tutaj wiele racji i argumentów. Pozwólcie Państwo, że ja w dniu dzisiejszym na tym spotkaniu powściągnę się od sformułowania opinii. Myślę, tak jak w przygotowaniu tego spotkania staraliśmy się zbierać opinie wszystkich mieszkańców słuchając wszystkich racji, tak i dzisiaj pojawiły się nowe argumenty, nowe racje, które będą elementem dalszych debat i spotkań. Bardzo dziękuję wszystkim za przygotowanie - poza merytorycznymi argumentami jest także znakomite doświadczenie takiej demokracji lokalnej. Wszystkie osoby były znakomicie przygotowane, formułowały argumenty z wysoką kulturą i talentem krasomówczym, co naprawdę warto jest odnotowania i myślę, że przede wszystkim warto ze sobą rozmawiać. Dziękuję za wszystkie racje, które zostały tu zaprezentowane, za każdy głos, każdy argument. Jeszcze jedna refleksja - myślę, że Gdynia się zmienia, zmieniają się nasze zachowania, oczekiwania, priorytety. I tak czasem jest z dokumentami strategicznymi i różnymi planami zagospodarowania przestrzennego - dokumenty strategiczne, plany zagospodarowania przestrzennego i projekty inwestycyjne to są trochę różne obszary dyskusji, ale często wyznaczają cele, które chcemy osiągać w ciągu 10-20 lat. Myślę, że w wielu aspektach - tu dzisiaj wybrzmiały takie racje, że niektóre procesy zachodzą w niektórych częściach miasta dużo szybciej. Myślę, że padło tutaj także wiele głosów mówiących o takich relacjach między mieszkańcami. Proszę Państwa - to jest tak trochę jak z ul. Strzelców, wieloma tutaj fragmentami, też dotyczącymi osiedla Hovnanian - budujemy drogi, stawiamy spowalniacze, potem się ścigamy samochodami i bawimy, kto te spowalniacze szybciej przeskoczy. Bardzo wiele elementów, które budują pewną więź lokalną, pewne relacje, wynika z pewnej kultury, ale wiem, że ta debata, ten głos i takie stanowisko, ten sposób prezentowania tych argumentów, na pewno będzie trafiać do tych, którzy na tych drogach się ścigają, być może zachęcimy różnymi działaniami, projektami do tego żeby ta kultura przemieszczania się i wzajemny szacunek był jeszcze większy. Drodzy Państwo, jeszcze raz dziękuję za tę debatę, za te głosy, za te stanowiska. Przed nami jeszcze dalszy ciąg konsultacji społecznych. To też był ciekawy projekt, bo takiego projektu poddanego takiemu sposobowi dyskusji nie było, więc bardzo się cieszę, że trafiliśmy tutaj.

I myślę, że każdy będzie wychodzić z tego spotkania z przekonaniem, że dobrze spędził popołudnie, że to jest taka debata, która nam dała wszystkim dużo do myślenia, do wiedzy w naszej pracy samorządowej, zarówno tych, którzy funkcjonują w radzie miasta - dziękuję wszystkim radnym miasta, którzy tu są. My się z Panem prezydentem uczymy miasta - ja jestem zaangażowany w samorząd od bardzo wielu lat, ale nie ma takiego dnia żebym się czegoś ciekawego w Gdyni nie dowiedział. Dzisiaj była też w tej sali niesamowita lekcja poznawania mieszkańców, nowych oczekiwań i tego, jak zmienia się Gdynia. Bardzo wszystkim Państwu serdecznie dziękuję.

Michał Guć: Szanowni Państwo, ja również chciałem serdecznie podziękować za te wszystkie głosy, materiały do dalszych przemyśleń. To wszystko, co Państwo dzisiaj powiedzieliście, znajdzie odzwierciedlenie w raporcie, który zostanie przygotowany. Natomiast chciałbym również zachęcić wszystkich z Państwa, którzy się nie wypowiedzieli, a chcieliby jeszcze dodać jakieś argumenty, do tego, by między 7 a 20 stycznia przesyłali, składali formularze konsultacyjne, bo również te głosy, które zostaną sformułowane na piśmie, czy to w papierze czy mailowo, również będą ujęte w raporcie i będą elementem naszej dyskusji przed podjęciem decyzji w sprawie rozwiązania. Żegnając się chciałbym jeszcze raz podziękować mówcom, zespołowi LIS, który przygotowywał to spotkanie i chciałbym podziękować gospodyniom, Paniom dyrektor, które tutaj z nami są. Znam tę szkołę od wielu lat, zawsze myślałem, że tutaj jest sala gimnastyczna, a dzisiaj wchodzę i mamy aulę i mamy wystuchanie publicznie. Serdecznie dziękujemy za gościnę, za przygotowanie wszystkiego - życzę miłego wieczoru.