

# Raport z konsultacji

## w sprawie założeń do inwestycji dotyczącej przejazdu kolejowego zlokalizowanego na drodze nr 2152P w rejonie ulic Mnichowska-Cienista-Gajowa w Gnieźnie

### Spis treści

1. Protokół z Konsultacji Społecznych z dnia 19.04.2018.....	1
2. Wyniki przeprowadzonych ankiet.....	10
3. Uwagi końcowe.....	17

### 1. Protokół z Konsultacji Społecznych z dnia 19.04.2018

- I. Termin: 19 kwietnia 2018 r. godz. 16.00.
- II. Miejsce: Sala sesyjna Starostwa Powiatowego w Gnieźnie
- III. Organizator: Starostwo Powiatowe w Gnieźnie
- IV. Prowadzący: zespół Konsorcjum Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Hipolita Cegielskiego w Gnieźnie i Zakładu Systemów Transportowych Politechniki Poznańskiej.
- V. Program konsultacji:
  1. Oficjalne otwarcie konsultacji.
  2. Prezentacja wersji roboczej koncepcji zadania.
  3. Panel dyskusyjny.
  4. Omówienie i przeprowadzenie ankiety.
  5. Wolne głosy i wnioski.
  6. Zakończenie konsultacji.

#### Ad. 1: otwarcie konsultacji społecznych

Na początku konsultacji głos zabrał Pan Maciej Szczepański (Dyrektor Wydziału Spraw Obywatelskich i Zarządzania Kryzysowego Starostwa Powiatowego w Gnieźnie), który poprosił Wicestarostę – Pana Jerzego Berlika o oficjalne otwarcie konsultacji. Starosta na wstępie powitał uczestników konsultacji, tj.:

- Mieszkańców.
- Pana Zbigniewa Dolatę – Posła na Sejm RP.
- Asystenta Senatora Roberta Gawęła – Pana Adama Galusa.
- Burmistrza Gminy Czarniejewo – Pana Tadeusza Szymanka.
- Przewodniczącego Rady Powiatu Gnieźnieńskiego – Pana Dariusza Iglińskiego.
- Radnych gmin Powiatu Gnieźnieńskiego i Radnych Miasta Gniezna.
- Prezesa MPK Gniezno – Piotra Stasiaka.

Następnie nawiązał do genezy dzisiejszych konsultacji, wskazując na liczne interpelacje mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego oraz nawiązaniu dialogu ze Stowarzyszeniem „Gniezno Bliżej” w związku z występującymi utrudnieniami na przejazdach kolejowych w rejonie ulic Mnichowska-Cienista-Gajowa w Gnieźnie. Oprócz tego Starosta wspomniał o osobach, które przyczyniły się do powstania opracowania, tj. Dyrektorze Powiatowego Zarządu dróg w Gnieźnie – Panu Jerzym Szczepańskim oraz Dyrektor Wydziału Transportu i Komunikacji Pani Małgorzacie Pietrzak-Sikorskiej.

W dalszej części otwarcia Starosta podkreślił rolę takiego dialogu i wskazał, że taka forma konsultacji w sprawach istotnych dla mieszkańców Powiatu Gnieźnieńskiego została zorganizowana pierwszy raz.

#### **Ad. 2: prezentacja wersji roboczej koncepcji zadania**

Kolejno głos zabral przedstawiciel zespołu realizującego opracowanie dr inż. Marcin Kiciński z Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej in. H. Cegielskiego w Gnieźnie. Jego wystąpienie obejmowało następujące zagadnienia:

- Cel Konsultacji Społecznych oraz podstawa prawna.
- Istotę Siedmiu Zasad Konsultacji.
- Harmonogram Konsultacji.
- Przedstawienie dokumentu, tj. roboczej wersji Koncepcji Zadania.

#### **Ad. 3: panel dyskusyjny**

Następnie, zgodnie z założonym harmonogramem odbył się panel dyskusyjny, w którym w charakterze ekspertów (panelistów) uczestniczyli:

- Piotr Stasiak – Prezes MPK Gniezno,
- Jarosław Grobelny - I Zastępca Prezydenta Miasta Gniezna,
- Jerzy Berlik – Wicestarosta Powiatu Gnieźnieńskiego,
- Jan Dębiec – Prezes Stowarzyszenia Gniezno Blżej,
- dr inż. Maciej Bieńczak (ZST Politechnika Poznańska), dr inż. Marcin Kiciński (PWSZ Gniezno) - przedstawiciele zespołu wykonawców koncepcji opracowania.

Moderatorem dyskusji był Marcin Makohoński – Dyrektor Wydziału Kultury, Sportu, Turystyki i Promocji Starostwa Powiatowego w Gnieźnie.

Podczas panelu dyskusyjnego poszczególne osoby udzieliły odpowiedzi na poruszane przez moderatora zagadnienia.

#### **1. Czy przedstawione koncepcje w znacznym stopniu rozwiążą problem komunikacyjny w tej części miasta?**

Jarosław Grobelny - I Zastępca Prezydenta Miasta Gniezna

Prezydent na wstępie wskazał, że na konsultacje społeczne się „wprosił”, bowiem o koncepcji (i o spotkaniu) dowiedział się z mediów. Następnie powiedział, że tych rozwiązań wykonawcy zadania nie konsultowali z Miastem, jako zarządcy dróg w tym rejonie. Oprócz tego Prezydent zaznaczył, że nie można szacować kosztów inwestycji na podstawie podobnych rozwiązań, wskazując swoje, jak i obecnych na sali osób, doświadczenie w realizacji różnych inwestycji. W tym miejscu Pan Jarosław Grobelny podkreślił, że powinno się wystąpić do Miasta przynajmniej o konsultacje. Odnosząc się do poszczególnych wariantów, to zdaniem Prezydenta rozwiązanie W3 jest nieracjonalne i się „nie broni”, z uwagi na MPZP, gdzie ul. Herberta ma charakter dojazdowy, lokalny. Zagrożeniem w tym miejscu jest część ruchu, który realizowany byłby ul. Swarzędzką do ul. Poznańskiej. W dalszej części Prezydent wskazał, że wariant zakłada zamknięcie przejazdu kolejowego na linii 353. Kontynuując zaznaczył, że warianty W1, W2 i W3 zakładają zamknięcie przejazdu kolejowego na linii 353. Tutaj podkreślił niedopuszczalność pozbawienia mieszkańców Dalek (Miasto) połączenia z Miastem, bowiem wówczas będą dwie możliwości przejazdu: ul. Kostrzewskiego (ok. 2 km dalej) lub pod wybudowanym przejazdem (ok. 4 km dalej). Oznacza to, że znaczna część mieszkańców miasta wybierze rozwiązanie z ul. Kostrzewskiego, a więc z drogą krajową 15. Uczestnik panelu w tym miejscu zadał pytanie: „czy ktoś z skonsultował to z GDDKiA?”. Było ono związane z tym, iż ewentualne rozwiązanie W1 może być sprzeczne z wymogami dot. odległości skrzyżowań na drogach krajowych. W przypadku

W1 Prezydent miał także zastrzeżenia co do braku konsultacji, co do technicznych możliwości takiego rozwiązania i uwag ze strony PLK S.A. (budowa między torami na terenie PLK). W dalszej części wypowiedzi Jarosław Grobleny stwierdził, że nie można „karać swoich mieszkańców” Dalki (Miasta), kosztem poprawy dojazdu mieszkańcom wsi Dalki czy Czarniejewa. Powracając do wariantów W2 i W3 wskazał, że te opcje wymagają sfinansowania wybudowania 2 ulic zbiorczych: równoległej do ul. Mnichowskiej, jeżeli ma być połączenie z ul. Poznańską oraz dzisiaj nazywanej ul. Biskupa Kozala (niedopuszczalne wykorzystanie ul. Herberta). Prezydent w podsumowaniu przekazał zebranych informację, że Miasto:

- Jest za rozwiązaniem problemu komunikacyjnego.
- Jest w stanie wesprzeć rozwiązanie W2 i W3 pod warunkiem nie wyłączenia przejazdu kolejowego na linii 353 (budowa przejazdu odciążony przejazd kolejowy).
- Może nieodpłatnie przekazać miejski teren pod ulic zbiorczych (równoległej do ul. Mnichowskiej oraz ul. Biskupa Kozala).
- Nie może wspierać działań jednej grupy społecznej kosztem innej.

Na zakończenie Prezydent wspominał o spotkaniu z 2016 r. stwierdzając, że od tego czasu „jesteśmy” w tym samym miejscu.

## **2. Dlaczego temat utrudnień na przejazdach klejowych został poruszony?**

Jerzy Berlik – Wicestarosta Powiatu Gnieźnieńskiego

Starosta również przywołał spotkanie z 2016 r. stwierdzając, że:

- Podczas spotkania byli przedstawiciele Gminy Czarniejewo i Gminy Gniezno oraz sołtysi.
- Wówczas nie rozważano potencjalnych rozwiązań.

Pan Jerzy Berlik w dalszej części wypowiedzi wskazywał, że obecne spotkanie jest efektem dialogu ze społeczeństwem, którego celem jest zapoznanie opinii publicznej z potencjalnymi rozwiązaniami oraz czy zamknięcie przejazdu kolejowego jest zasadne. Podsumowując Starosta powiedział, że na dzisiejszym spotkaniu nie zostaną podjęte jakiegokolwiek decyzje co do przyjętej koncepcji.

## **3. Jak Pan ocenia problem komunikacyjny związany z przejazdem kolejowym mieszkańców Dalek, Czarniejewa i tych, którzy chcą z niego korzystać?**

Piotr Stasiak - Prezes MPK Gniezno

Na początku Pan Piotr Stasiak wspominał o genezie problemu oraz o obecnym obciążeniu linii kolejowej 353 związanej remontem szlaku kolejowego Poznań – Warszawa. Prelegent podkreślił dalej, że rozwój Poznańskiej Kolei Metropolitarnej spowoduje (najprawdopodobniej) wygenerowanie ruchu na poziomie dwóch pociągów na stałe w ciągu jednej godziny (same pociągu do Poznania). Poza tym zwrócił uwagę na połączenia do Gdańska. Prezes wskazał, że celem PLK jest poprawianie przepustowości linii kolejowej (wzrost prędkości, wzrost bezpieczeństwa na przeprawach drogowych), stąd nie „dziwi” likwidacja przejazdu kolejowego (na linii 353). Przy okazji Prelegent odnosząc się do W2 i W3 wspominał o rozwiązaniu komunikacyjnym w Legionowie, w ciągu ul. Wyszyńskiego, gdzie przeniesiono je o kilka kilometrów lokalną, ubitą drogą (przeniesienie całej drogi powiatowej w zupełnie inne miejsce). Prezes Piotr Stasiak wskazał brak w ocenie wielokryterialnej oszacowania kosztów społecznych, które są zróżnicowane dla różnych grup. I tak wzrost kosztów z uwagi na wydłużenie długości drogi z punktu widzenia:

- Kierowcy samochodu jest to kwestia przyzwyczajenia (ważny jest czas przejazdu).
- Transportu publicznego jest inaczej. W przypadku wariantu W3 zgrubne szacunki wskazują na wzrost kosztu pracy przewozowej o ok. 300 tys. zł na rok.

W dalszej części wypowiedzi Prezes MPK Gniezno zaznaczył, że konieczne jest zbadanie potencjałów przewozowych związanych ze zmianą układu drogowego (w kontekście zrównoważonego transportu, zrównoważonej mobilności miejskiej). Oprócz tego podkreślił, że każdy z wariantów pogarsza ofertę przewozową mieszkańców Dalki (Miasto).

**4. Dzisiejsze spotkanie jest wynikiem społecznych próśb oraz akcji zebrania podpisów. Jaka jest Pana opinia na ten temat?**

Jan Dębiec – Prezes Stowarzyszenia Gniezno Blżej

We wstępie Prelegent wskazał, że z wieloma osobami rozmawiał o tym problemie komunikacyjnym, gdzie mieszkańcy Dalek i Mnichowa są wykluczeni społecznie. Wskazał, że najlepszym wariantem są: W2 i W3. Jednocześnie Jan Dębiec zaznaczył, że jeden z poprzednich prelegentów mocno skrytykował projekt zakładając, że:

- duży ruch tranzytowy odbywać się będzie ul. Herberta i ul. Swarzędzką,
- w wyniku zamknięcia przejazdu kolejowego mieszkańcy Dalek (Miasto) zostaną odcięci.

Prezes Stowarzyszenia podkreślił, że przedstawione rozwiązanie dotyczyć ma lepszego skomunikowania drogi powiatowej, które nie wyklucza dalszych działań związanych z poprawą czy udoskonalaniem rozwiązań komunikacyjnych tego rejonu w kolejnych latach. Prelegent w dalszej części wypowiedzi stwierdził, że celem Stowarzyszenia nie jest rozwiązywanie problemów całego Gniezna czy jego znaczącej części. Nie mniej w prezentowanych wariantach trzeba uwzględnić rozwiązania dla pieszych i rowerzystów.

dr inż. Maciej Bińczak - ZST Politechnika Poznańska

Dr Maciej Bińczak wskazał, że szereg uwag zostało przedstawionych, z wieloma stwierdzeniami się zgodził. Podkreślił, że każdy z problemów pewne problemy rozwiązuje w określonym stopniu, ale żaden z wariantów wszystkich ich nie rozwiązuje jednocześnie, bowiem to jest niemożliwe (nie istnieje wariant doskonały). Oprócz tego w dalszej części jeden z wykonawców opracowania wskazał, że ruch kolejowy na linii 281 związany jest także z korytarzem transportowym (ruch towarowy Bałtyk-Adriatyk) potencjalnie spowoduje odcięcie mieszkańców rejonu Dalki (Miasto).

**5. Który z wariantów jest najbardziej realny lub czy istnieje inna możliwość?**

Jarosław Grobelny - I Zastępca Prezydenta Miasta Gniezna

Prezydent podkreślił, że nie jest przeciw rozwiązaniu problemu tego regionu, podobnie jak to było w rejonie „trzech mostów” (RTM). W tym miejscu Pan Jarosław Grobelny stwierdził, że w dniu dzisiejszym będzie rozmowa nad koncepcją, która w przypadku RTM „trochę” kosztowała. Oprócz tego Prezydent stwierdził, że rozwój miasta często nie nadąża za pojawiającymi się problemami, których rozwiązanie kosztuje. Powracając do przykładu RTM Pan Jarosław Grobelny powiedział, że w tamtym przypadku wiadomo było, co ma być wybudowane, przeprowadzono szczegółowe badania, a koncepcja stanowiła załącznik do przetargu „zaprojektuj i wybuduj” (wycena była na 27 mln. zł, a ostatecznie wyszło 36 mln zł). Jako przedstawiciel Miasta, nie zgadzamy się na wariant W2 i W3, w którym jest zamknięcie przejazdu kolejowego. Swoją odpowiedź uzasadniał tym, że miasto jest obecnie zaangażowane w wiele inwestycji, które są realizowane (kilkadziesiąt milionów zł). W dalszej części Prezydent wskazał, że W2 i W3 będzie skutkowało kolejnymi kosztami (25 mln) związanymi z poprawą obsługi mieszkańców Dalki (Miasto). Obecnie miasto nie ma pieniędzy na tego rodzaju działania. Prezydent podkreślił, że w rzeczywistości obecny problem dotyczy skomunikowania drogi powiatowej z drogą powiatową, więc naturalnym realizatorem inwestycji powinien być Powiat Gnieźnieński (bowiem przeszkoda jest w drodze powiatowej).

Jerzy Berlik – Wicestarosta Powiatu Gnieźnieńskiego

Starostwa kolejny raz nawiązała do spotkania z 2016 r., które spowodowało zaangażowanie się samorządów gminnych do tego problemu. Deklaracje związane z partycypacją w kosztach studium wykonalności złożyły: Burmistrz Gminy Czarniejewo, Wójt Gminy Gniezno. Pan Jerzy Berlik podkreślił, że współpraca samorządów jest obecnie bardzo popularna. Jeśli chodzi o preferowany wariant, to prywatnie odczucia skłaniają ku opcji W2. W dalszej części odpowiedzi Starostwa przedstawił przykład wydłużonej drogi dojazdu do Poznania drogą S5 i starą drogą do Poznania (często osoby wybierają dłuższą, ale szybszą czy bezpieczniejszą S5).

Piotr Stasiak - Prezes MPK Gniezno

Prezes Piotr Stasiak odpowiedział, że nie jest za żadnym wariantem. Następnie odniósł się do wypowiedzi Starosty nt. komfortu podróży, który zdaniem Prezesa odczuwany jest przez osoby przez pryzmat prędkości. Jak podkreślił Prelegent, w problemie występują dwie grupy interesariuszy o przeciwstawnych interesach: Miasta Gniezno oraz Gminy Gniezno, stąd też ewentualny akceptowalny wariant to rozwiązanie hybrydowe W1 i W2. Poza tym Pan Piotr Stasiak wskazał, że każde rozwiązanie komunikacyjne winno być oparte na ramach komunikacyjnych (tranzyt, ruch lokalny).

#### Jan Dębca – Prezes Stowarzyszenia Gniezno Blżej

Prelegent wskazał, że część działań związanych w zakresie układu drogowego, jeśli chodzi o warianty W2 i W3 zostały wykonane (plany ul. Przybyszewskiego). Zdaniem Pana Jana Dębca wariant W2 jest wariantem najszybszym i najłatwiejszym do zrealizowania.

#### dr inż. Marcin Kiciński (PWSZ Gniezno)

Prezentowana ocena (ranking) wariantów, która została zaprezentowana uwzględnia preferencje wykonawców analizy (każdy z wariantów ma swoje wady i zalety). Pan Marcin Kiciński stwierdził, że wybór jakiegoś wariantu wymaga kompromisu szeregu interesariuszy, co zresztą wskazywali pozostali prelegenci. Jednocześnie dr inż. Marcin Kiciński odniósł się do wypowiedzi Prezesa MPK Gniezno wskazując, że obecnie zwiększanie liczby kursów autobusów MPK Gniezno i tak napotyka na „wąskie gardło” na przejeździe kolejowym.

#### dr inż. Maciej Bieńczyk - ZST Politechnika Poznańska

W uzupełnieniu odpowiedzi Pana Marcina Kicińskiego Prelegent powiedział, że szczegółowa analiza rejonu wymagałaby pomiarów ruchu, w których możliwe byłoby uzyskanie odpowiedzi skąd i dokąd mieszkańcy Dalek (Miasto) podróżują. Ewentualna modernizacja ulicy Kostrzewskiego wymaga pozyskania konkretnych danych, których obecnie brak.

#### Jarosław Grobelny - I Zastępca Prezydenta Miasta Gniezna

Prezydent Jarosław Grobelny odniósł się do wypowiedzi Jana Dębca odpowiadając, że Miasto Gniezno nie ma środków na realizację inwestycji, które nie będą służyły mieszkańcom samego Gniezna. W dalszej wypowiedzi Prezydent powtórzył możliwe zaangażowanie Miasta, jeśli chodzi o tereny pod drogę. Poza tym podkreślił, że najprawdopodobniej mieszkańcy ul. Herberta nie życzą sobie wzrostu ruchu komunikacyjnego na tej drodze. Oprócz tego Prelegent wskazał na możliwe rozwiązanie, polegające na przyłączeniu Gminy Gniezno do Gniezna.

### **Ad. 4: omówienie i przeprowadzenie ankiety.**

Zgodnie z kolejnym punktem harmonogramu przedstawiono poszczególne punkty ankiety, która w wersji elektronicznej dostępna będzie na wskazanej w komunikacie stronie internetowej, a dla osób zgromadzonych na sali w wersji wydrukowanej.

### **Ad. 5: wolne głosu i wnioski (w kolejności udzielanych odpowiedzi)**

#### **1. Rafał Spachacz – Radny Powiatu Gnieźnieńskiego**

Na początku swojej wypowiedzi Radny wyraził podziękowanie inicjatorom tej dyskusji, z uwagi na ważność rozwiązania problemu komunikacyjnego. Radny wskazał, że nie zgadza się z wieloma wariantami planistycznymi, być może wynikającymi z braku wiedzy planistycznej. Otóż zdaniem Pana Rafała Spachacza w wariantcie W2 planowana ul. Herberta jest na granicy Miasta Gniezno i Gminy Gniezno, a zmiana studium przeciągnie tę inwestycję o kolejne lata. Ul. Herberta jest wąską 6 metrową ulicą osiedlową i nawet przejazd ciężkich samochodów na czas budowy będzie się wiązał z protestami mieszkańców. Radny stwierdził, że jako mieszkaniec tej dzielnicy sam oprotestuje takie rozwiązanie. Rafał Spachacz zaznaczył, że spora część obecnych mieszkańców wybrała tereny poza szlakami komunikacji (wsi Dalki i Mnichowa), a obecnie próbuje się, kosztem innych ludzi poprowadzić szlaki komunikacyjne. Wariant poza obszarami zamieszkałymi, zdaniem Radnego, jest jak najbardziej akceptowalny. Oprócz tego Radny wskazał, że w rozważanym rejonie jest świeżo

zaplanowane osiedle wypoczynkowe (os. Grafitowe) w MPZP i z tego powodu będą problemy (warunki zabudowy, koszty odszkodowania, wyłączenia). Stąd też zdaniem Radnego Rafała Spachacza wariant W2 jest nie do przyjęcia, a pozostałe do dyskusji.

## **2. Jerzy Kałwak – pracownik Powiatowego Zarządu Dróg w Gnieźnie**

Na wstępie Prelegent wyraził swoje zdziwienie przebiegiem dyskusji w niektórych jej odsłonach. Pan Jerzy Kałwak zwrócił uwagę, że dzisiejsze konsultacje przebiegają w zupełnie innej formie niż organizowane w latach poprzednich. Konsultacje te poprzedzają podejmowanie nie tylko decyzji czy też koncepcji i wyprzedzają działania planistyczne. Wyprzedzają w czasie udział społeczeństwa, w działaniach nt. działań planistycznych. Z tego też powodu, zdaniem Prelegenta, nie można dzisiaj mówić o przyjmowaniu jakiegokolwiek koncepcji czy wariantu. Prelegent zaznaczył, że dzisiaj rozpoczyna się rzeczowe rozmowy nt. problemu w analizowanym rejonie. Pan Jerzy Kałwak zauważył, że podczas prezentacji koncepcji nie wskazywano ul. Herberta, czy jej wykorzystanie w ramach wariantów. Osoba zaznaczyła, że w przypadku problemu ruchu pojazdów istnieje techniczna możliwość zamknięcia dojazdu do ul. Herberta. Prelegent podkreślił, że poruszany problem dotyczy nie tylko mieszkańców Czarniejewa i Gminy Gniezno, ale i mieszkańców Miasta Gniezna (w głównej mierze osiedla Dalki). Mieszkańcy Dalki korzystają z tych przejazdów mimo, że są one często zamykane (co zaprezentowano wcześniej). Pan Jerzy Kałwak zwrócił uwagę, że dzisiejsze rozważania dotyczą możliwości uzyskania dofinansowania w związku z zamykaniem przez PLK SA niebezpiecznych przejazdów kolejowych (przykład Pobiedziska). Z dotychczasowych rozważań, na podstawie przeprowadzonej oceny, obecny potok ruchu na ul. Mnichowskiej zostałby przerzucony na drugą stronę linii kolejowej. Prelegent zaznaczył, że obecnie jest jeszcze możliwość planowania otoczenia dla tego rodzaju połączenia komunikacyjnego (Miasto planuje np. ul. Przybyszewskiego w tym rejonie). Pan Jerzy Kałwak poinformował zebranych, że PZD w Gnieźnie prowadzi rozmowy w sprawie możliwości sfinansowania również czysto inwestycji drogowych w związku z zamknięciem przejazdu kolejowego.

## **3. Ryszard Majewski – Sołtys Wsi Dalki**

Prowadzący podkreślił, że proponowane rozwiązanie nie przebiega przez ul. Herberta, co zresztą potwierdza prezentacja dr. inż. Marcina Kicińskiego (propozycja jest do ul. Herberta). Sołtys nawiązał do inicjatywy Stowarzyszenia w sprawie budowy chodnika na przejazdach kolejowych.

## **4. Jarosław Grobelny - I Zastępca Prezydenta Miasta Gniezna**

Prezydent w odpowiedzi na uwagi Sołtysa Wsi Dalki wskazał, że budowa chodników była inicjatywą Miasta Gniezno.

## **5. Rafał Spachacz – Radny Powiatu Gnieźnieńskiego**

Radny nie zgodził się z uwagami dot. ul. Herberta. Jak zaznaczył brak zgodności z miejscowymi planami uniemożliwi realizację prac.

## **6. Mieszkaniec Mnichowa (1)**

Osoba zwróciła uwagę, że dyskusja skupia się wokół wariantów W2 i W3, a nie W1. Oprócz tego obecna dyskusja, że do realizacji inwestycji nie dojdzie, bowiem zawsze będą uwagi (protesty mieszkańców). Mieszkaniec zaproponował rozwiązanie – tunelu pod torami do ul. Dalkowskiej.

## **7. Krzysztof Modrzejewski – Radny Miasta Gniezno**

Radny zwrócił uwagę na, że niemożliwe jest wykonanie inwestycji przy pozostawieniu przejazdu (nie można lokalizować przejazdów kolejowych i wielopoziomowych skrzyżowań obok siebie chyba, że jest stan zastany). Zdaniem Radnego problem jest dwutorowy:

- Mieszkańców wsi Dalki, Mnichowa, Czarniejewa, którzy chcą sprawnie dojechać. Do Gniezna – to rozwiązuje koncepcja W 1, W2, W3.
- Problem dzielnicy Dalki.

Otóż wg Krzysztofa Modrzejewskiego obecnie jest problem przejazdu na linii kolejowej 353, ale trzeba mieć na uwadze, że w przyszłości nasili się problem na linii 281.

Radny wskazał, że obecny problem powinien mieć trzy rodzaje rozwiązania tj.:

- Dla osób, które tranzytowo dojeżdżają i chcą w Gnieźnie pracować.
- Dla mieszkańców Dalek i Mnichowa – „rozwiązanie z ul. Kostrzewskiego”.
- Piesi i rowerzyści – czyli przejazd kat. E w miejscu obecnie istniejących.

Radny podkreślił na zakończenie, że wnioskiem z dzisiejszych konsultacji winno być wielotorowe rozwiązanie.

#### **8. Mieszkaniec Wsi Skierszewo (1)**

Osoba stwierdziła, że mieszkańcy Dalki rzeczywiście mają problem z przejazdem kolejowym. Proponowane rozwiązania winny zabezpieczyć przez przejazdem np. osób pracujących w Poznaniu przez osiedle Grafitowe, skracając sobie drogę przez tunel.

#### **9. Uczestnik konsultacji (1)**

Osoba zapytała się czy nie istnieje możliwość poprowadzenia tunelu pod jednym i drugim przejazdem kolejowym, wtedy to wszystkie problemy się rozwiążą.

#### **10. Małgorzata Cichomska-Szczepaniak – Radna Miasta Gniezno**

Jako mieszkanka Osiedla Dalki odczuwa utrudnienia na obu przejazdach (często dwa są jednocześnie zamknięte. Zdaniem Radnej z uwagi na kwestie problemów mieszkańców Dalki (Miasto) i wsi Dalki konieczne jest rozwiązywanie problemu dwutorowo. Rozwiązania W2 i W3 powodują konieczność nadrobienia drogi oraz wpłynę na zwiększenie ruchu na ul. Kostrzewskiego (obecnie w godzinach porannych i popołudniowych utrudnienia już występują). Żadne z rozwiązań, zdaniem Radnej, nie jest do zaakceptowania przez mieszkańców Osiedla Dalki.

#### **11. Jan Dębiec – Prezes Stowarzyszenia Gniezno Blżej**

Prezes Stowarzyszenia powtórzył wcześniejsze stwierdzenie, że Stowarzyszenie nie aspiruje do rozwiązywania problemu na większym terenie, a jedynie dla wsi Dalki co nie oznacza, że problem ten nie występuje.

#### **12. Piotr Stasiak - Prezes MPK Gniezno**

Prezes zaznaczył, że zastanawiał się nad rozwiązaniem tunelu pod dwoma przejazdami, nie mniej wymaga to odpowiedniego zaprojektowania drogi (przepisy wskazują jak stroma może być droga). Poza tym tunel musiałby być pod pewnym kątem, by mogły przejechać większe autobusy. Oprócz tego Pan Piotr Stasiak podkreślił, że rozwiązanie problemu to działania kompleksowe (dla mieszkańców miasta, dla mieszkańców wsi itd.). Skorelowanie wszystkich inwestycji w jednym czasie zdaniem Prezesa jest niewykonalne z uwagi na nakłady finansowe.

#### **13. Dr inż. Marcin Kiciński – PWSZ Gniezno**

Osoba podkreśliła na konieczność spojrzenia na problem całościowo. Jak zaznaczył, że tego rodzaju problemy występują w wielu innych miejscach. Co do kwestii ograniczenia ruchu pojazdów na pewnych ulicach, to można zapewnić stosując pewne rozwiązania techniczne. W dalszej części wypowiedzi Pan Marcin Kiciński wskazał, że zmiany w układzie drogowym w jednym miejscu skutkuje

zmianami natężenia ruchu w innym miejscu (przykład Ronda Rataje). Niestety na chwilę obecną, jak powiedział Pan Marcin Kiciński, nie ma modelu ruchu (dla Miasta i Powiatu), na podstawie którego można byłoby zaobserwować ewentualne zmiany na drogach.

#### **14. Dr inż. Maciej Bińczak – ZST Politechnika Poznańska**

Doktor potwierdził, że obecnie istnieją rozwiązania, pozwalające na ograniczenie ruchu pojazdów np. ciężarowych (szereg rozwiązań z inżynierii ruchu jest dostępnych). Pan Maciej Bińczak wskazał, że być może dzisiaj jest moment, by spotkać się i dyskutować nad możliwymi rozwiązaniami dla osiedli, gdzie mieszkańcy mogą dojechać do posesji z jednej strony, a z drugiej strony żeby zapewnić układ ramowy dla ruchu tranzytowego.

#### **15. Małgorzata Cichomska-Szczepaniak – Radna Miasta Gniezno**

Pani Radna wskazała, że kwestia dzisiejszego problemu powinna być dyskutowana na Osiedlu Dalki, we wsi Dalki, Mnichowo (bliżej ludzi). Można było zorganizować zebranie podczas spotkań Rady Osiedla Dalki. Oprócz tego Pani Małgorzata Cichomska-Szczepaniak powiedziała, że zaprezentowane rozwiązania wymagają dopracowania.

#### **16. Jerzy Kałwak – pracownik Powiatowego Zarządu Dróg w Gnieźnie**

Pan Jerzy Kałwak powiedział, że kwestia przejścia dla pieszych i rowerzystów jest obecnie rozważana mimo, że nie była ona prezentowana na obecnych rozwiązaniach.

#### **17. Ryszard Majewski – Sołtys Wsi Dalki**

Sołtys wskazał, że 2 lata temu odbyło się spotkanie na Osiedlu Dalki w sprawie problemu przejazdów kolejowych. Jak podkreślił Pan Ryszard Majewski, głos zabrał dopiero na samym końcu, gdzie na sali było jedynie ok. 20 os.

#### **18. Osoba z sali (1)**

Osoba wskazała, że poszczególne wsie się rozbudowują i to nie tylko Dalki i Mnichowo (także Pawłowo) i problem będzie narastać z uwagi na liczbę samochodów. Na zakończenie osoba stwierdziła, że nie można myśleć tylko o sobie.

#### **19. Mieszkaniec Wsi Skierszewo (1)**

Osoba stwierdziła, że na spotkaniu stara się przeciwstawić mieszkańców Dalki wsi, Dalki Miasta i Skierszewa. Takie podejście nie ma sensu. Trzeba pogodzić interesy wszystkich grup. Przy okazji osoba zaprosiła Pana Starostę do wsi Skierszewo, przy przedstawić koncepcję W2 i W3.

#### **20. Osoba z sali (2)**

Osoba wskazała problem związany z zamykaniem rogatek przez dróżnika. Czasami bardzo długo czekam zanim pociąg przejedzie. W dalszej części wypowiedzi osoba podała przykład karetki, która oczekiwała na otwarciu szlabanu. Dopiero po 4 minutach dróżnik otworzył szlaban, po przyjeździe Policji. Zdaniem uczestnika konsultacji taka sytuacja jest niedopuszczalna.

#### **21. Mariusz Nawrocki – Radny Gminy Gniezno**

Zdaniem Radnego obecne spotkanie jest jedno z wielu, które będzie miało miejsce. Wg Mariusz Nawrockiego na tego rodzaju decyzje powinien wpływać czynnik społeczny. Radny ubolewał, że nie jest obecny Wójt Gminy Gniezno. Odnosząc się do informacji nt. Konsultacji Pan Mariusz Nawrocki powiedział, że była ona nagłośniona, ale niestety Polacy często nie chcą brać udziału w tego rodzaju wydarzeniach.



## **22. Rafał Spachacz – Radny Powiatu Gnieźnieńskiego**

Radny wyraził zadowolenie z pojawienia się tematu rozwiązania problemu przejazdu kolejowego. W tym zakresie wg Radnego wszyscy są zgodni. Biorąc pod uwagę pozyskanie środków na inwestycje zdaniem Pana Rafała Spachacza realnym wariantem jest rozwiązanie W1, który wymaga dopracowania.

### **Ad. 5: Zakończenie konsultacji**

Konsultacje oficjalnie zakończył Pan Jerzy Berlik – Wicestarosta Powiatu Gnieźnieńskiego, który jednocześnie usprawiedliwił nieobecność Wójta Gminy Gniezno. Przekazał informację, że Wójt Gminy:

- zadeklarował partycypację w kosztach studium wykonalności dla ewentualnego wykonania przejazdu,
- wyraził zainteresowanie rozwiązaniem rozpatrywanego problemu.

Na zakończenie Starosta podkreślił wagę problemu oraz to, że rozwiązywanie tego problemu nie powinno prowadzić do konfliktów i rodzić napięć społecznych. Oprócz tego podziękował bezpośrednim organizatorom oraz osobom prowadzącym za sprawny przebieg konsultacji.

## 2. Wyniki przeprowadzonych ankiet

Wyniki ankiet zestawiono w kolejności zadawanych pytań.

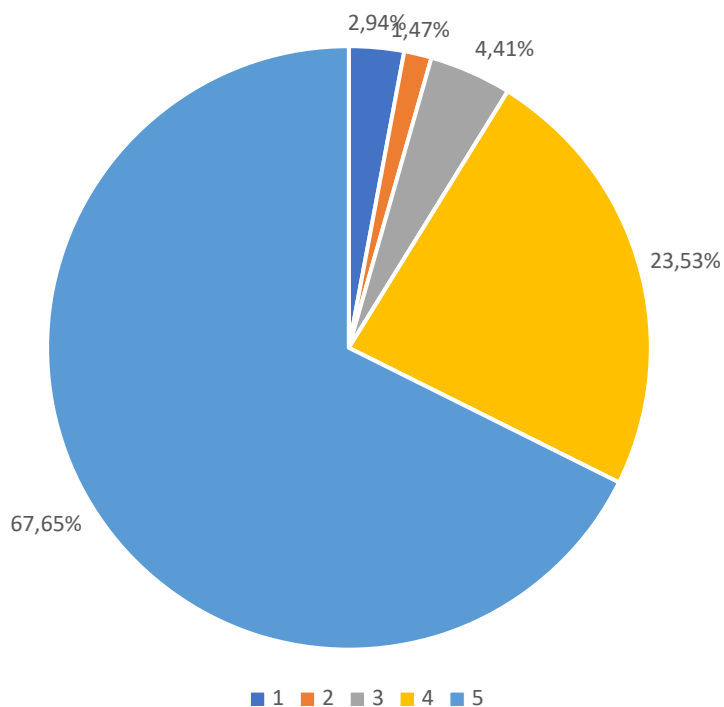
### 1. W jakim stopniu odczuwa Pan/Pani niedogodności związane z zamykaniem przejazdu kolejowego na linii?



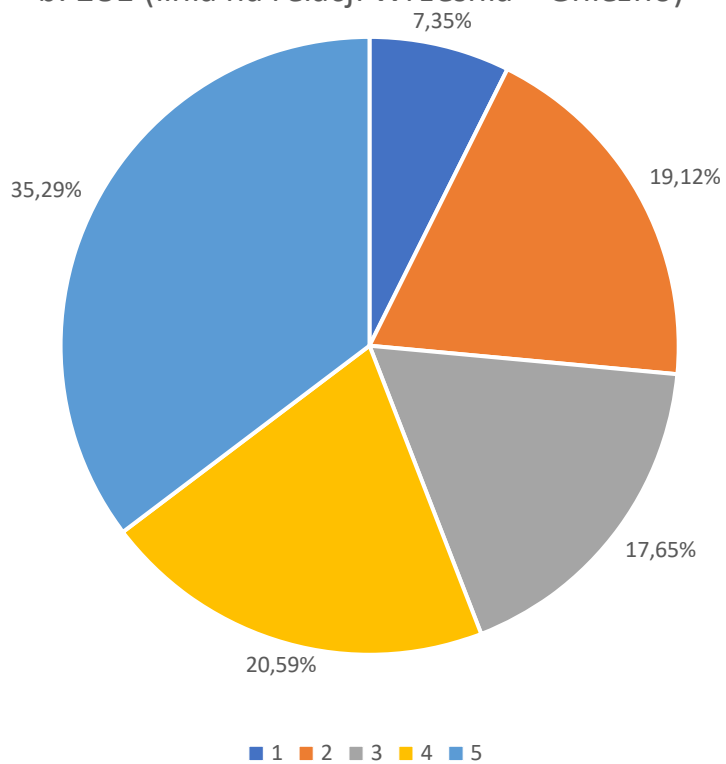
Odpowiedzi:	Skala					Suma
	1*	2	3	4	5	
a. 353 (linia na relacji Poznań – Gniezno)	2	1	3	16	48	68
b. 281 (linia na relacji Września – Gniezno)	5	13	12	14	24	68

(\* ) – 1 oznacza niewielką niedogodność, a 5 – bardzo dużą

#### a. 353 (linia na relacji Poznań – Gniezno)

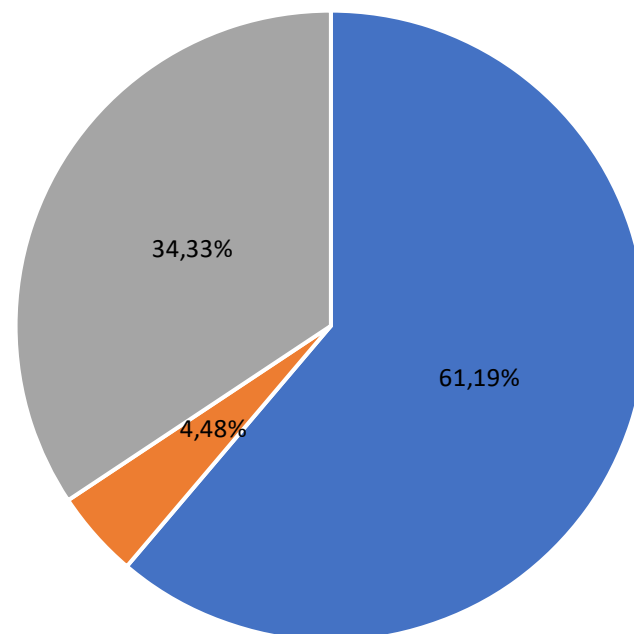


b. 281 (linia na relacji Września – Gniezno)



## 2. Jaka jest najczęściej motywacja korzystania z przejazdu kolejowego na linii 353?

a. Praca (wyjazd do pracy i powrót)	41
b. Szkoła (wyjazd do szkoły/uczelni i powrót)	3
c. Inne (np. zakupy, działalność kulturalna, rozrywka, urzędy itd.)	23
Suma	67

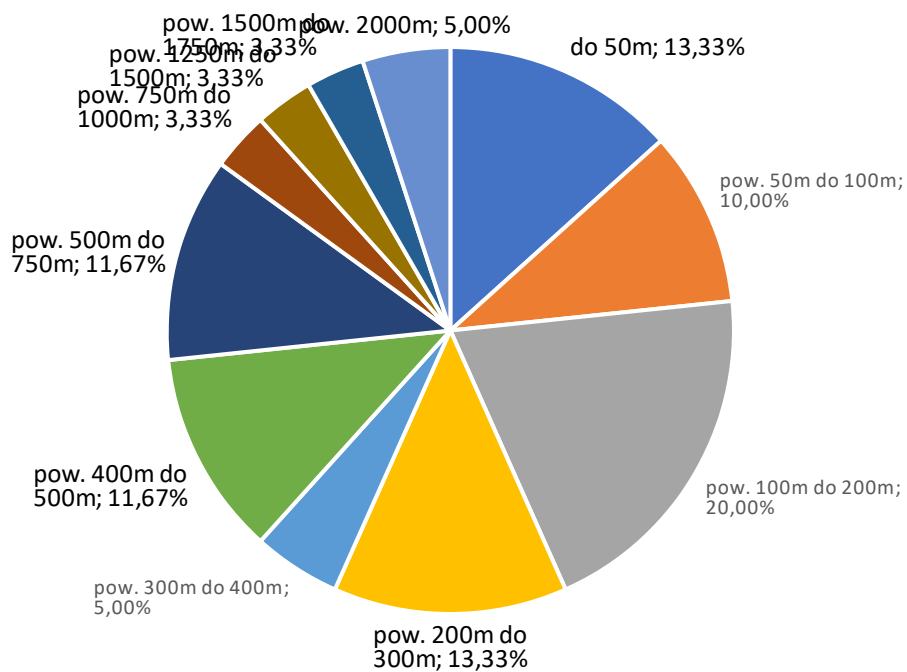


- a. Praca (wyjazd do pracy i powrót)
- b. Szkoła (wyjazd do szkoły/uczelni i powrót)
- c. Inne (np. zakupy, działalność kulturalna, rozrywka, urzędy itd.)

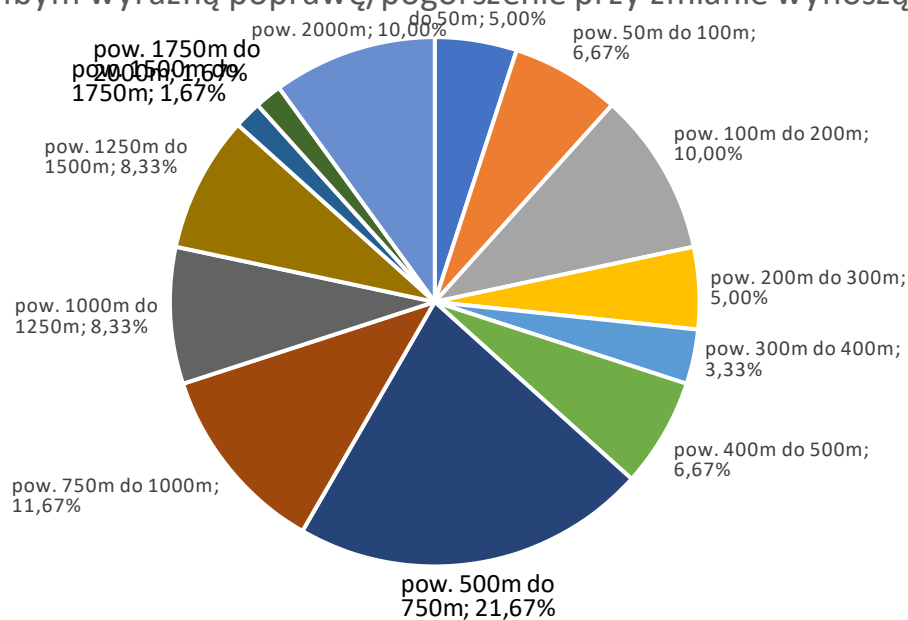
**3. Gdyby organizacja ruchu na przejeździe kolejowym na linii 353 spowodowała zmianę warunków przejazdu/przejścia, tj. skrócenie/wydłużenie dystansu**

	do 50m	pow. 50m do 100m	pow. 100m do 200m	pow. 200m do 300m	pow. 300m do 400m	pow. 400m do 500m	pow. 500m do 750m	pow. 750m do 1000m	pow. 1000m do 1250m	pow. 1250m do 1500m	pow. 1500m do 1750m	pow. 1750m do 2000m	pow. 2000m	Suma
a. nie odczułbym tego przy zmiennie wynoszącej:	8	6	12	8	3	7	7	2	0	2	2	0	3	60
b. odczułbym wyraźną poprawę/pogorszenie przy zmianie wynoszącej:	3	4	6	3	2	4	13	7	5	5	1	1	6	60
c. jest dla mnie nieakceptowalna przy zmianie wynoszącej:	4	2	3	2	1	3	5	4	11	5	1	1	18	60

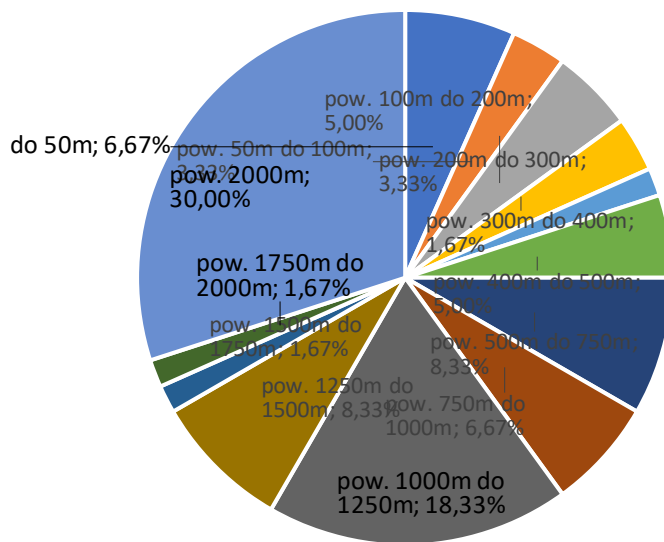
a. nie odczułbym tego przy zmiennie wynoszącej:



b. odczułbym wyraźną poprawę/pogorszenie przy zmianie wynoszącej:

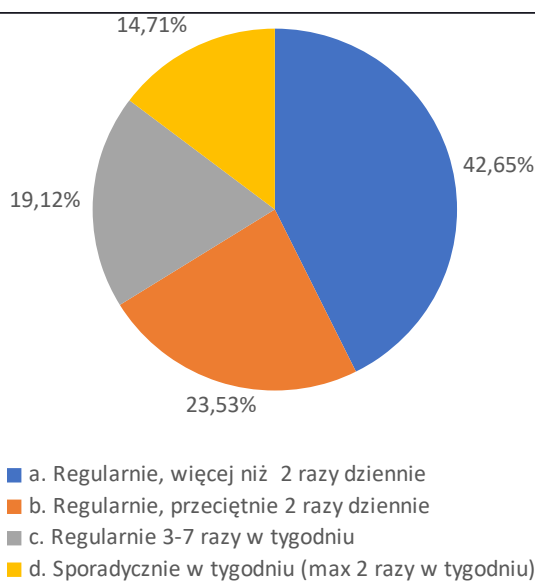


c. jest dla mnie nieakceptowalna przy zmianie wynoszącej:



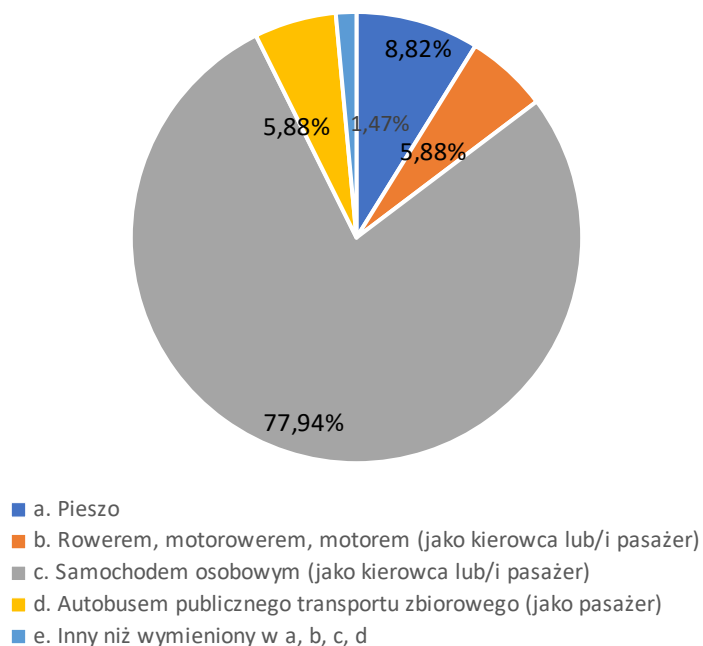
#### 4. Ile razy w ciągu tygodnia korzysta Pan/Pani z przejazdu kolejowego na linii 353?

a. Regularnie, więcej niż 2 razy dziennie	29
b. Regularnie, przeciętnie 2 razy dziennie	16
c. Regularnie 3-7 razy w tygodniu	13
d. Sporadycznie w tygodniu (max 2 razy w tygodniu)	10
Suma	68



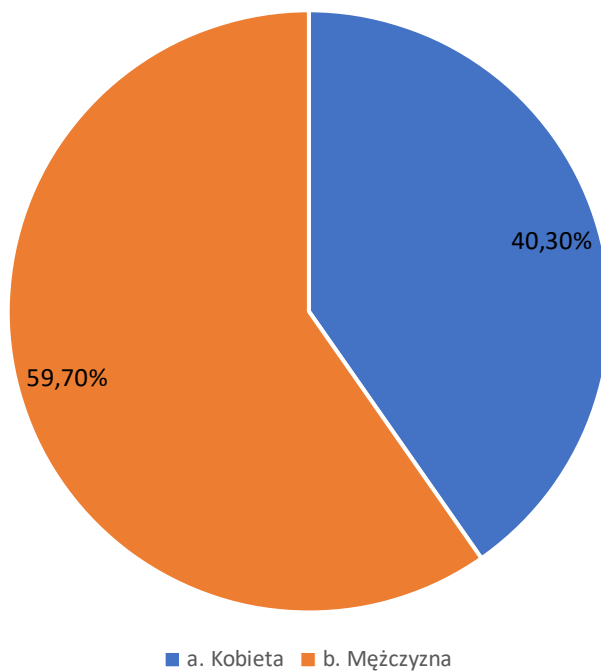
#### 5. W jaki sposób najczęściej Pan/Pani pokonuje przejazd kolejowy na linii 353?

a. Pieszo	6
b. Rowerem, motorowerem, motorem (jako kierowca lub/i pasażer)	4
c. Samochodem osobowym (jako kierowca lub/i pasażer)	53
d. Autobusem publicznego transportu zbiorowego (jako pasażer)	4
e. Inny niż wymieniony w a, b, c, d	1
Suma	68



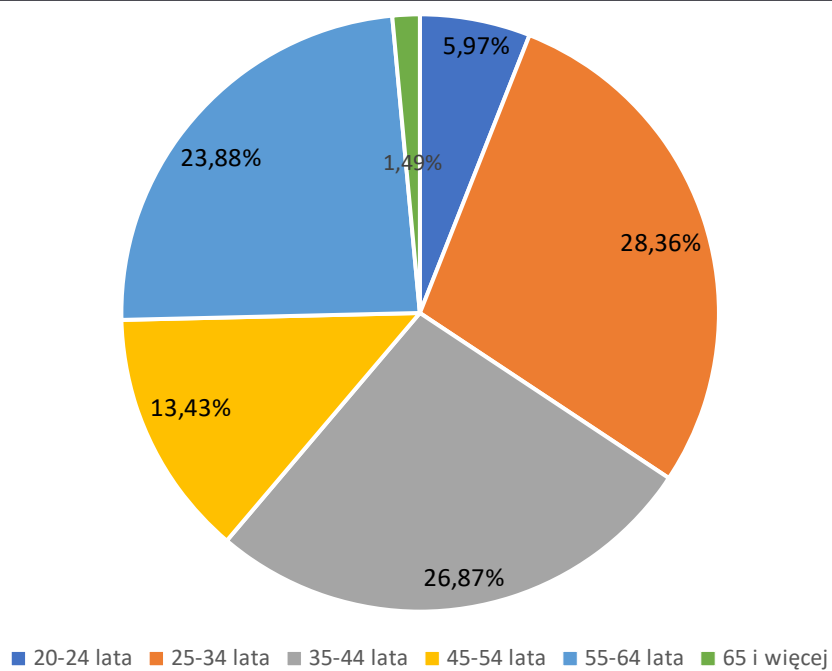
## 6. Płeć respondenta:

a. Kobieta	27
b. Mężczyzna	40
Suma	67



## 7. Zakres wiekowy respondenta

20-24 lata	4
25-34 lata	19
35-44 lata	18
45-54 lata	9
55-64 lata	16
65 i więcej	1
Suma	63

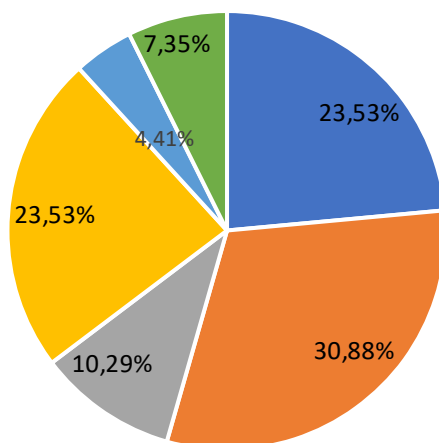




## 8. Miejsce zamieszkania



a. Miasto Gniezno w promieniu do 500 m od przejazdu kolejowego na linii 353	16
b. Miasto Gniezno w promieniu pow. 500 m od przejazdu kolejowego na linii 353	21
c. Gmina Wiejska Gniezno w promieniu do 1,5 km od przejazdu kolejowego na linii 353	7
d. Gmina Wiejska Gniezno w promieniu pow. 1,5 km od przejazdu kolejowego na linii 353	16
e. Gmina Czarniejewo	3
f. Inne miejsce niż a, b, c, d, e w Powiecie Gnieźnieńskim	5
Suma	68



- a. Miasto Gniezno w promieniu do 500 m od przejazdu kolejowego na linii 353
- b. Miasto Gniezno w promieniu pow. 500 m od przejazdu kolejowego na linii 353
- c. Gmina Wiejska Gniezno w promieniu do 1,5 km od przejazdu kolejowego na linii 353
- d. Gmina Wiejska Gniezno w promieniu pow. 1,5 km od przejazdu kolejowego na linii 353
- e. Gmina Czarniejewo
- f. Inne miejsce niż a, b, c, d, e w Powiecie Gnieźnieńskim

## 9. Pytania uzupełniające dotyczące respondenta:

a. Osoba bezdomna	0
b. Osoba przebywająca w gospodarstwie domowym bez osób pracujących	1
c. Osoba niepełnosprawna	0
d. Osoba pracująca – własna działalność gospodarcza/samozatrudnienie	13
e. Osoba pracująca – zatrudniona w przedsiębiorstwie/instytucji	43
f. Korzystam regularnie z autobusowego publicznego transportu zbiorowego w Powiecie Gnieźnieńskim	14
g. Uważam, że w rejonie przejazdu kolejowego 353 i 281 konieczne jest poprawienie bezpieczeństwa rowerzystów np. poprzez zaplanowanie ścieżek rowerowych	40
h. Hałas przejeżdżających pociągów na liniach kolejowych 353 i 281 jest dla mnie uciążliwy	17

### 3. Uwagi końcowe

- Wyniki ankiet uwzględniają odpowiedzi udzielone podczas Konsultacji Społecznych przeprowadzonych 19.04.2018 r., jak również odpowiedzi przekazane drogą elektroniczną (ankieta internetowa).
- W przypadku odpowiedzi udzielonych podczas konsultacji społecznych (19.04.2018), na część pytań nie udzielono odpowiedzi.
- Łącznie zebrano 68 ankiet, w tym 23 19.04.2018 r. oraz 45 elektronicznie.

**Gniezno, 07.05.2018 r.**