

**Raport z konsultacji społecznych dotyczących przebiegu
nowego połączenia drogowego
ulic Wschodniej i Sybiraków**

Dr hab. Radosław Kossakowski, prof. UG
(współpraca dr Dobrosław Mańkowski)

Elbląg - sytuacja demograficzna i uwarunkowania komunikacyjne

Miasto Elbląg położone jest w województwie warmińsko-mazurskim, nad rzeką Elbląg, uchodzącą do Zalewu Wiślanego. Elbląg jest usytuowany na styku dwóch krain geograficznych: Żuław Wiślanych i Wysoczyzny Elbląskiej. Powierzchnia obszaru miejskiego wynosi 79,82 km². Od 1 stycznia 1999 r., Elbląg pełni funkcję miasta na prawach powiatu.

Ponadto miasto położone jest na skrzyżowaniu trzech rodzajów szlaków transportowych: drogowego, kolejowego i wodnego. Południowa część miasta związana jest z drogą ekspresową S7 łączącą Gdańsk z Warszawą i dalej - południową częścią Polski. Od strony wschodniej miasta, przebiega droga ekspresowa S22, która następnie przechodzi w drogę krajową 22 od Elbląga aż do Gorzowa Wlkp. Transport kolejowy łączy Elbląg m.in. z Malborkiem, Tczewem, Gdańskiem, Gdynią, Olsztynem, Ełkiem, Białymstokiem, Słupskiem, Koszalinem i Szczecinem. Natomiast obecny szlak wodny – rzeka Elbląg w Elblągu - związany jest z jedynym portem morskim w województwie warmińsko-mazurskim, obsługującym żeglugę w zakresie pasażerskim, towarowym i turystycznym.

Elbląg jest miastem z liczbą mieszkańców wynoszącą 113 195, z czego 52,3% stanowią kobiety, a 47,7% mężczyźni (stan na 30.06.2023 r. na podstawie danych GUS - Bank Danych Lokalnych). Mimo notowanego od kilku lat spadku ilości mieszkańców, rok do roku wzrasta w Elblągu liczba zarejestrowanych pojazdów. Można zauważyć, że pomiędzy 2021 i 2022 rokiem liczba aut wzrosła o 2,1%, a pomiędzy rokiem 2022 a 2023 już o 6,35% procent. Liczbowo przedstawia się to w sposób następujący:

- 2021 – 87 928 pojazdów aktywnych (stan na koniec 2021 r.)
- 2022 - 89 774 pojazdów aktywnych (stan na koniec 2022 r.)
- 2023 – 95 478 pojazdów aktywnych (stan na koniec 2023 r.)

Przy istniejącej sieci drogowej wzrost liczby pojazdów bezpośrednio przekłada się na wzmożenie natężenia ruchu drogowego przy braku rozwoju nowych rozwiązań drogowych. Ponadto rozbudowa miasta w rejonach poza jego centrum wpływa na zwiększanie się ruchu drogowego w innych obszarach miasta, które nie mają jeszcze rozwiniętej sieci komunikacyjnej. Dynamiczny rozwój np. osiedli mieszkaniowych na

obrzeżach miasta wymusza decyzje dotyczące powstawania nowych połączeń drogowych.

W interesującym nas rejonie miasta zamieszkuje około 3,4 tys. mieszkańców. Poniżej znajduje się zestawienie liczby osób zameldowanych przy ulicach, które znajdują się w szerokim sąsiedztwie ulic: Bema, Łęczyckiej, Wschodniej. Jak widać, najwięcej osób mieszka przy ulicy Łęczyckiej, Grottgera, a dalej Dąbrowskiego, Morszyńskiej i Rawskiej. Liczby te wykazują tendencje wzrostowe, gdyż omawiany teren będzie miejscem wznoszenia kolejnych budynków mieszkalnych.

L.p.	Ulica	Liczba osób
1.	Wschodnia	0
2.	Sybiraków	0
3.	Rawska	266
4.	Morszyńska	305
5.	Siedlecka	40
6.	Bytomska	52
7.	Pabianicka	90
8.	Artura Grottgera	778
9.	Płońska	44
10.	Beskidzka	40
11.	Kartuska	72
12.	Lidzbarska	82
13.	Gen. Jarosława Dąbrowskiego	306
14.	Okólnik	66
15.	Braniewska	106
16.	Łęczycka	1046
17.	Warmińska	102
RAZEM		3395

Tabela nr 1

Sieć komunikacyjna ulicy Generała Józefa Bema i ulicy Łęczyckiej

Obecna sieć komunikacyjno – drogowa w rejonie ulic Bema, Łęczyckiej aż do Wschodniej nie spełnia swojej roli i funkcji dla mieszkańców Elbląga, oraz firm, instytucji i służb publicznych i mundurowych. Obecna rozbudowa miasta (m.in. plany nowych osiedli), jak również działające tam zakłady pracy powodują znaczące zwiększenie natężenia ruchu samochodowego na ulicach, dojazdowych Bema

i Łęczyckiej. Co więcej, ta sieć drogowa jest także jedynym możliwym dojazdem do największego cmentarza miejskiego (ponad 46 tysięcy pochowanych osób) z innych części miasta, co także znacząco wpływa na ruch drogowy.

Na ten moment ulica Bema ma bardzo słabą przepustowość – o czym świadczą uwagi nie tylko samych mieszkańców, ale również służb ratunkowych (pogotowia czy straży pożarnej), które wskazują, że istnieje znacząco wydłużony czas przejazdu pojazdów ratujących ludzkie życie, szczególnie w godzinach szczytu.

W rejonie ulicy Bema i ulicy Łęczyckiej funkcjonuje bardzo dużo zakładów pracy, w których zatrudnionych jest przeszło 2000 osób. Największym zakładem pracy jest Wojsko Polskie, którego jednostka – 16 Pułk Logistyczny – zatrudnia około 1000 osób. Kolejnymi zakładami pracy są: Komenda Miejska Państwowej Straży Pożarnej (ok. 100 osób), Garnizonowa Składnica (ponad 30 osób), jednostki oświatowe (Zespół Szkół Technicznych, Niepubliczne Przedszkole Katolickie im. bł. Franciszki Siedliskiej), Elbląskie Centrum Eksperymentu – Elbląskie Centrum Edukacji Zawodowej w Elblągu, sklepy i dyskonty (Biedronka, Rossmann, Dealz, Pepco), apteki i wiele innych prywatnych firm.

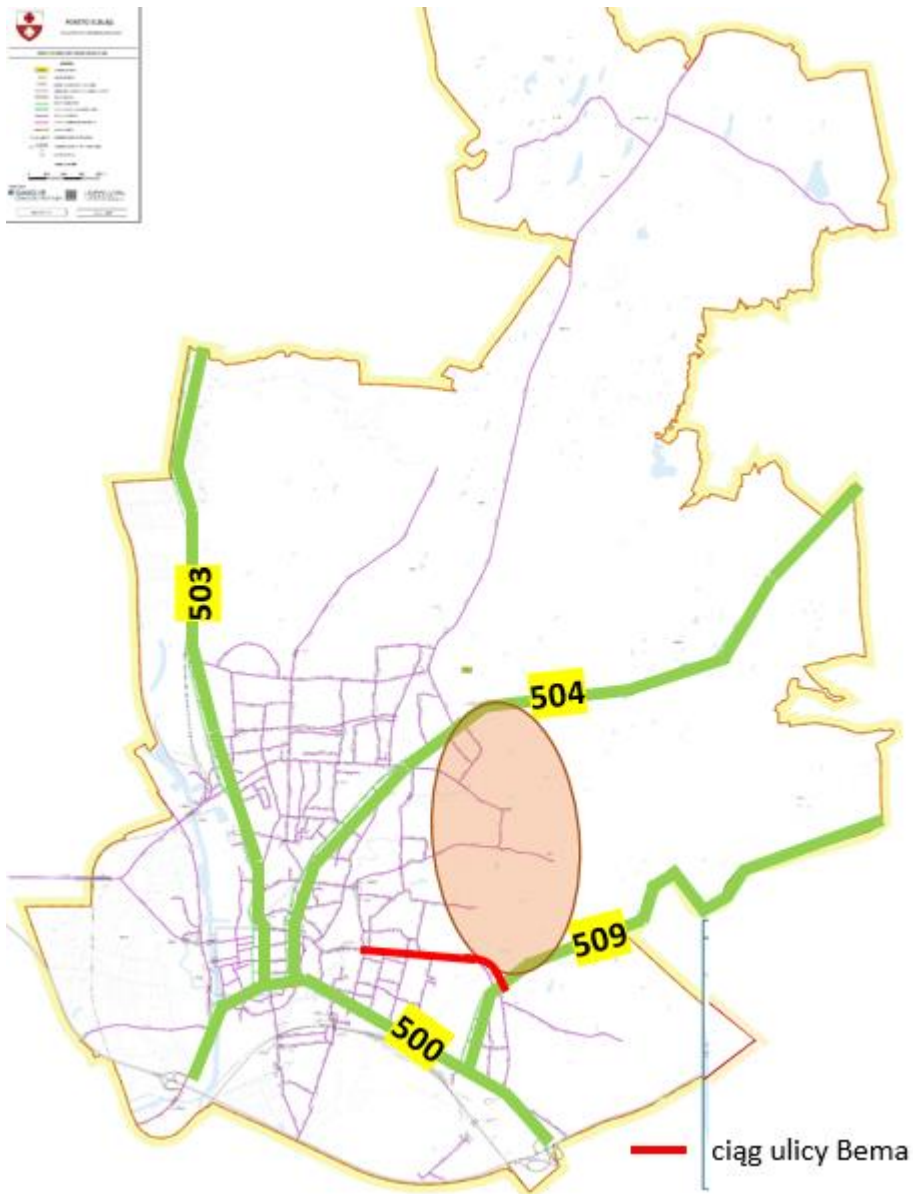
Zakłady pracy i ich pracownicy obok mieszkańców tego rejonu korzystają obecnie z obciążonej drogi dojazdowej – ulicy Bema oraz jej dalszego ciągu ulicy Łęczyckiej – powodując znaczące zwiększenie ruchu drogowego, ale także problem z parkowaniem samochodów. Mając również na uwadze, że rejon ulicy Łęczyckiej mają być dalej zabudowane osiedlami mieszkaniowymi czyni to obecną sieć drogową i komunikacyjną bardzo problematyczną. Nawet jeśli rozbudowano by sieć komunikacji miejskiej (transportu publicznego), bez nowej sieci drogowej nie przyniosłoby to spodziewanego rezultatu – nie doprowadziłoby to najpewniej do odblokowania ulicy Bema. Problemem ulicy Bema jest także to, że w związku z okoliczną zabudową, nie jest możliwe poszerzenie tej ulicy (wzdłuż ulicy występuje gęsta zabudowa mieszkalna), a więc np. nie ma możliwości przygotowania tzw. "buspasów", czy doraźnego utworzenia korytarza życia. Ponadto, wzdłuż ulicy Bema biegają tory tramwajowe, co zdecydowanie ogranicza możliwość poszerzenia tej drogi. Stan ten obrazują również dane dotyczące dobowych pomiarów ruchu drogowego dla drogi powiatowej nr 2085N - ulicy Bema. Pomiar ruchu drogowego wskazuje na liczbę około 15 tysięcy pojazdów poruszających się po tej ulicy w ciągu doby.



Mapa nr 1

Duża liczba pojazdów przekłada się także na wzrost poziomu hałasu w tym rejonie oraz zwiększenie ilości spalin będących wynikiem nie tylko samego przejazdu aut, co spowolnieniem ich poruszania się poprzez powstające „korki drogowe”. Dobowy pomiar hałasu w okolicy ul. Bema wykazuje przekroczenie normy o 4 decybele i wynosi 65 db. Natomiast w nocy wynosi on 57,9 db i przekracza dopuszczalną wartość o 1,9 decybeli. Szczegóły pokazuje powyższa grafika (mapa nr 1).

Obecna sieć drogowa również nie łączy ze sobą dróg wojewódzkich (DW509 i DW504). Połączenie tych dróg - dzięki nowej ulicy Wschodniej - ułatwi nie tylko przemieszczanie się mieszkańcom i służbom publicznym, ale również usprawni komunikację dla mieszkańców okolicznych miejscowości, którzy dojeżdżają wspomnianymi drogami do Elbląga. Obecnie brakuje w tej części miasta połączenia północ - południe, co jest istotnym problemem dla sieci komunikacyjnej miasta Elbląga. Obrazuje to mapa zamieszczona na następnej stronie.



Mapa nr 2

Brak połączenia drogowego północ - południe we wschodniej części miasta bezpośrednio zwiększa natężenie ruchu na takich ulicach jak Grottgera czy Rawska (które łączą się przy jednym rondzie z ulicą Łęczycką; można zatem metaforycznie wskazać, że od tego ronda w stronę Bema codzienne korki są potrójnie "wzmacniane" - przez ruch samochodów wyjeżdżających z trzech wspomnianych ulic). Użytkownicy pojazdów poruszających się w tym rejonie muszą korzystać z ulicy Bema oraz ulicy Łęczyckiej, ponieważ nie mają alternatywnej, krótszej drogi, aby przedostać się do północnej części miasta. Jednocześnie pojazdy poruszające się z północy na południe przez wschodnią część Elbląga muszą korzystać z ulicy Bema, chcąc ominąć śródmieście. Wszystko to zwiększa liczbę pojazdów w tej sieci ulic.

W omawianym kontekście należy wspomnieć, że do dyspozycji mieszkańców jest wybudowany odcinek ulicy Wschodniej, która biegnie od nowego ronda przy ul. Łęczyckiej do leśniczówki (obiektu należącego do Nadleśnictwa Elbląg). Koszt zaprojektowania i wybudowania tego etapu wyniósł 11,1 mln złotych, a w dokumentacji dotyczącej projektu wyraźnie wskazano, że wybudowany odcinek to pierwszy etap planowanej nowej ulicy Wschodniej, która w docelowym układzie stanowić będzie połączenie ulicy Łęczyckiej (drogi wojewódzkiej nr 509) z ulicami Sybiraków, Marymoncką i drogą wojewódzką nr 504. Oddana do użytku w październiku 2023 r. ulica wyposażona jest m.in. w następujące elementy infrastruktury drogowej: zatoki autobusowe, obustronne chodniki, jednostronną dwukierunkową ścieżkę rowerową. Wspomnienie tej inwestycji jest o tyle kluczowe, że podczas konsultacji społecznych wskazywano wielokrotnie, że brak decyzji o budowie drogi odciążającej ulicę Bema będzie też podważać sensowność wybudowania pierwszego etapu ulicy Wschodniej.

Inwestycja w dalszą rozbudowę ulicy Wschodniej podniesie również jakość i dostępność transportu publicznego. Ułatwi to i skróci czas dojazdu komunikacją miejską mieszkańcom oraz pracownikom zakładów pracy ulokowanych w tym rejonie miasta. Obecnie transport publiczny jest uzależniony od ulicy Bema, co przyczynia się do tego, że autobusy stoją w tych samych korkach, co samochody osobowe i ciężarowe.

Konsultacje społeczne, opinie, stanowiska związane z budową nowego połączenia

Trudna sytuacja komunikacyjna związana z ulicą Bema skłoniła władze miasta Elbląga do zintensyfikowania prac nad alternatywną drogą dojazdową, która pozwoliłaby odciążyć wspomnianą ulicę, pozwalając mieszkańcom, służbom (jednostka wojskowa, ale także Państwowa Straż Pożarna, Pogotowie Ratunkowe, etc.), pracownikom okolicznych firm i sklepów, osobom odwiedzającym Cmentarz Komunalny Dębica, użytkownikom drogi nr 509 (ulica Łęczycka), na mniej stresowe, ale przede wszystkim szybsze i efektywniejsze poruszanie się po mieście (jak to ujęto w jednym z dokumentów opracowanych przez Departament Zarządu Dróg w Elblągu, celem inwestycji byłoby "Odciążenie ul. Bema poprzez budowę nowego połączenia drogowego w kierunku północ – południe dla mieszkańców, Wojska, Straży Pożarnej

i pozostałych służb ratowniczych”, opracowanie pt. Rozbudowa ul. Sybiraków w Elblągu).

W celu rozwiązania problemu przygotowano alternatywne drogi (warianty przejazdu), które wykorzystywałyby (w całości lub części) wybudowaną ulicę Wschodnią, a która łączy obecnie ulicę Łęczycką z terenem leśniczówki (gdzie na chwilę obecną jest jej koniec). Alternatywne warianty pozwalają na wykorzystanie ulicy Wschodniej w celu dojazdu do ulicy Sybiraków i Chrobrego i dalej m.in. w kierunku Bażantarni, Wojewódzkiego Szpitala Zespołonego w Elblągu. Cechą wspólną proponowanych wariantów jest to, że w mniejszym lub większym stopniu ingerują one w ważne dla mieszkańców Elbląga tereny zielone, wypoczynku i rekreacji. Natomiast, co należy podkreślić - żaden wariant nie ingeruje w park leśny Bażantarnia, który jest przyrodniczą ostoją dla wielu gatunków roślin i zwierząt i ulubionym miejscem wypoczynku Elblążan. Należy to wyraźnie podkreślić, bowiem podczas konsultacji pojawiały się głosy (szczegóły są omawiane poniżej), że warianty W2 i W3 ingerują w teren tego parku. Jak wskazują dalsze strony raportu (sekcja rekomendacji), nawet najbliższy Bażantarni wariant 3 został zaprojektowany poza terenem tego parku leśnego. Co więcej, planowane kompensacje przyrodnicze - nasadzenia drzew, które “wzmocniłyby” naturalną ścianę już istniejących terenów zielonych między Bażantarnią a ewentualną drogą - pozwolą znacząco odseparować ten teren od ruchu ulicznego i stworzyć bezpieczne przejścia dla zwierząt.

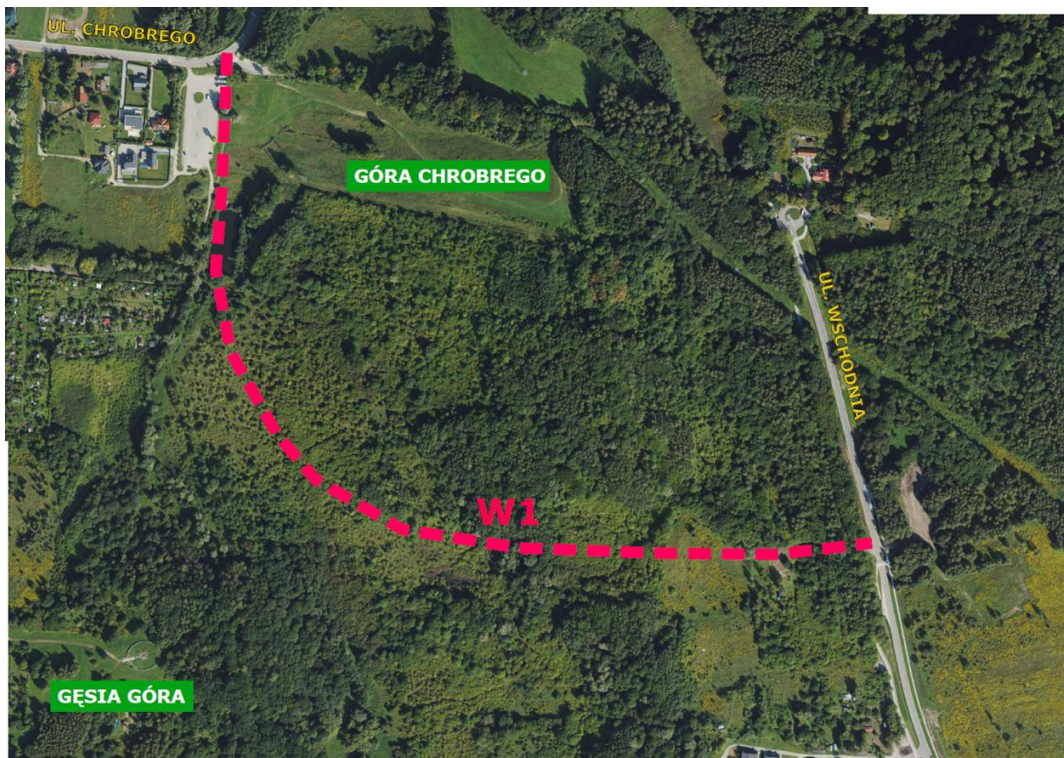
Warianty różnią się zresztą od siebie miejscem ingerencji w obszary zielone, np. wariant W1 przebiega między Gęsią Górą i Górą Chrobrego, wariant W2 wymuszałyby ingerencję w zbocze Góry Chrobrego. Natomiast w żadnym z przypadków nie zagrożona byłaby linia tramwajowa nr 2 (obawy o likwidację tej linii wybrzmiały podczas jednego ze spotkań konsultacyjnych). Propozycje alternatywnych połączeń prezentuje grafika zamieszczona na kolejnej stronie.



Mapa nr 3

Poszczególne warianty cechowały się następującymi szczegółami.

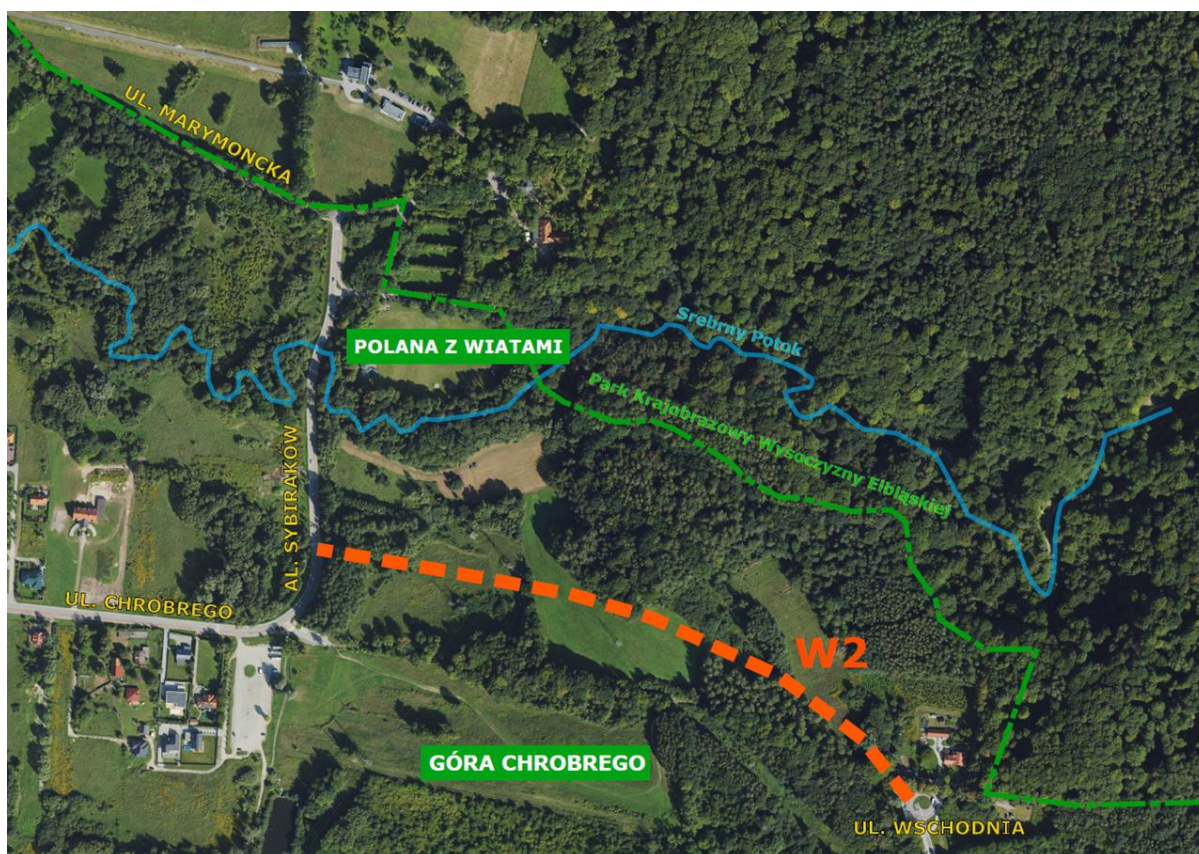
1. Wariant W1



Mapa nr 4

Podstawowe parametry drogi przy budowie wariantu W1 są następujące: długość jezdni to ok. 1250 m, jezdnia miałaby szerokość 7,0 m, powstałby także jednostronny chodnik o szerokości 2,0 m, oraz ścieżka rowerowa o szerokości 2,5 m (przy założeniu do 6% nachylenia drogi).

2. Wariant W2

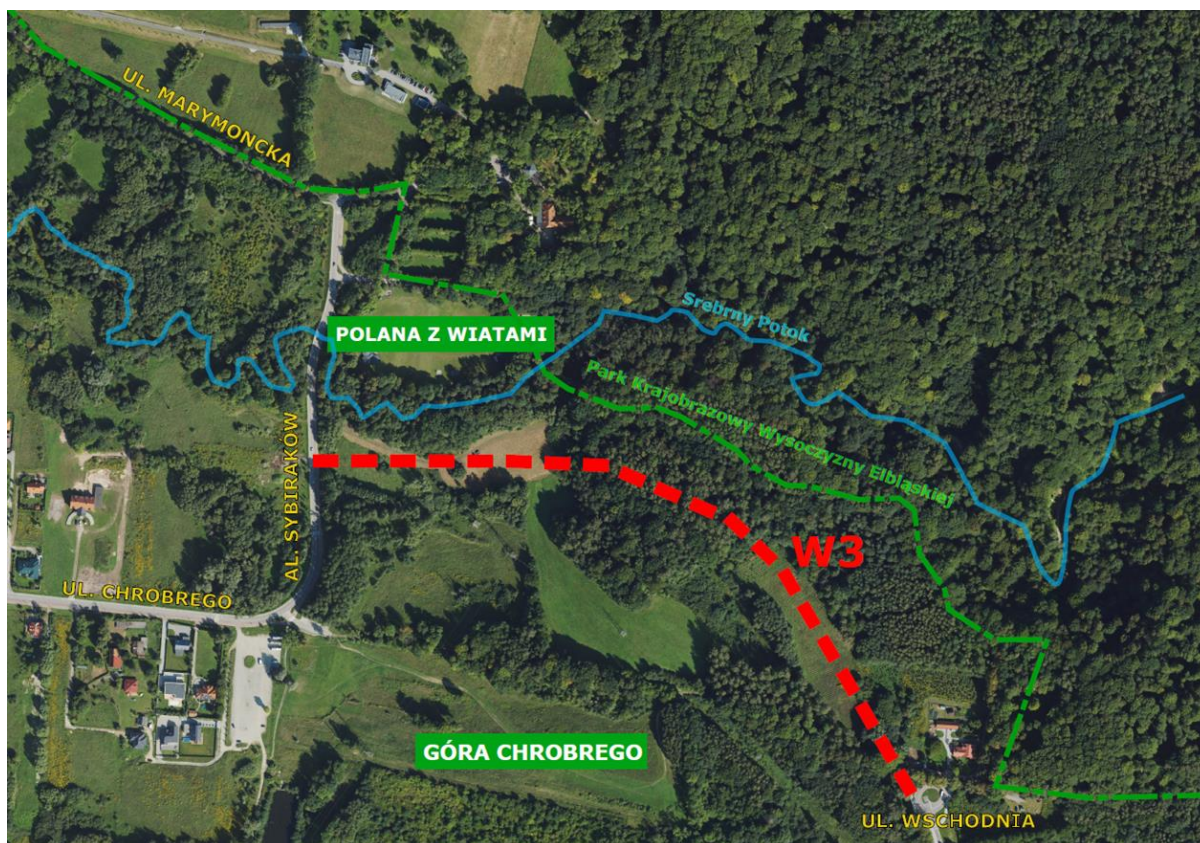


Mapa nr 5

Podstawowe parametry drogi przy budowie wariantu W2 są następujące: długość drogi wyniosłaby ok. 650 m, jezdnia miałaby szerokość 7,0 m, dostępny chodnik - jednostronny o szerokości 2,0 m, oraz ścieżka rowerowa o szerokości 2,5 m.

Ostatnim prezentowanym wariantem był wariant W3.

3. Wariant W3.



Mapa nr 6

Ostatni z prezentowanych wariantów charakteryzowałby się następującymi parametrami: długość jezdni miałaby ok. 780 m, jezdnie miałaby szerokość 7,0 m, dodatkowo dostępny byłby jednostronny chodnik o szerokości 2,0 m, oraz ścieżka rowerowa o szerokości 2,5 m.

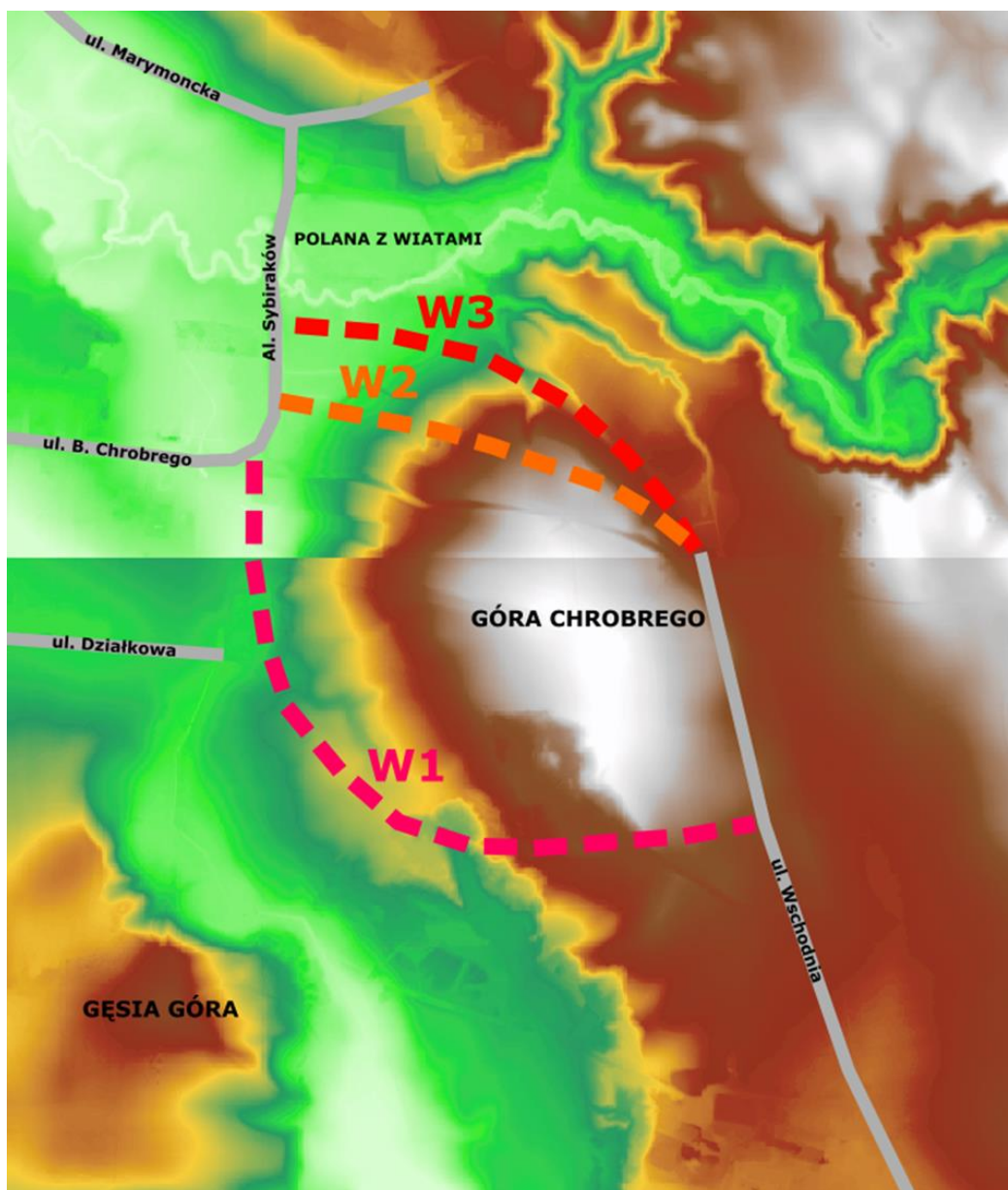
Trzy warianty różnią się między sobą przede wszystkim długością jezdni - najdłuższy odcinek dotyczy wariantu W1, krótszy wariantu W3, a najkrótszy - dotyczy wariantu W2. Znaczące różnice pojawiają się natomiast w kategorii: koszty, co obrazuje tabela zamieszczona na kolejnej stronie.

Trasa połączenia drogowego	Koszt inwestycji
WARIANT 1	ok. 32 mln zł
WARIANT 2	ok. 15 mln zł
WARIANT 3	ok. 12 mln zł

Tabela nr 2

Z powyższego zestawienia wyraźnie widać, że koszt wybudowania wariantu W1 znacząco przekracza koszty budowy pozostałych wariantów (w przypadku porównania do wariantu W3, koszt rośnie prawie trzykrotnie). Różnice w kosztach związane są przede wszystkim z zaawansowaniem prac budowlanych, które należałoby przygotować i wdrożyć przy poszczególnych wariantach, a co jest konsekwencją pracy z różnym ukształtowaniem terenu (np. pracy przy znacznych nachyleniach terenu, zabezpieczeniem zbocza góry, etc.).

Patrząc na ukształtowanie terenu, proponowane warianty prezentują się na mapie nr 7.



Mapa nr 7

Budowa drogi wiązałaby się także z kompensacją dla świata przyrody, przede wszystkim w zakresie nasadzeń drzew (w miejsce tych, które musiałyby być wycięte w związku z pracami budowlanymi; kompensacja w tym zakresie mogłaby też dotyczyć dodatkowej liczby drzew, tak, aby ich liczba była nawet większa niż przed rozpoczęciem prac), przepustów dla małych i średnich zwierząt lub przygotowania “eko-wiaduktu”. Poglądowe propozycje rozwiązań w zakresie kompensacji przyrodniczej przedstawiają grafiki zamieszczone na kolejnej stronie:



Grafika nr 1

Warianty drogi W1, W2 i W3 były następnie przedstawione mieszkańcom miasta, a także różnym interesariuszom (m.in. służbom mundurowym), w celu skonsultowania i wypracowania optymalnego rozwiązania, które godziłoby interesy, postulaty

i potrzeby zróżnicowanych interesariuszy, tak indywidualnych, jak i instytucjonalnych.

Przygotowane wersje zostały poddane konsultacjom społecznym, które odbyły się w okresie październik 2024 - styczeń 2025, i które będą analizowane poniżej.

Konsultacje społeczne

W sumie, od października 2024 do stycznia 2025 miasto Elbląg przeprowadziło cztery spotkania konsultacyjne, na których różne grupy interesariuszy mogły zapoznać się z proponowanymi wariantami dróg, przedyskutować je, ale także zgłosić ewentualne alternatywne rozwiązania i koncepcje.

Konsultacje 28.10.2024

Pierwsze spotkanie odbyło się w Ratuszu Staromiejskim i było prowadzone przez Wiceprezydent Elbląga, Katarzynę Wiśniewską. Na spotkaniu dyskutowano proponowane warianty dróg, jeden z mieszkańców wyraził obawę, czy warianty W2

i W3 nie będą ingerowały w Bażantarnię, dlatego lepszym rozwiązaniem byłaby - w jego odczuciu - wersja W1. Podczas spotkania analizowano wersję W3, w kontekście wyboru najszybszej drogi przejazdu (co może być ważne dla służb ratunkowych). Pojawiały się także propozycje jeszcze innych dróg, których autorami byli uczestniczący w konsultacjach mieszkańcy. Jeden z mieszkańców zaproponował drogę, która nie wykorzystywałaby zbudowanej drogi Wschodniej, ale prowadziłaby od ulicy Bema, za dawnym młynem, w górę, w kierunku północnym (wariant ten wymuszałby prowadzenie prac budowlanych na podmokłym trudnym terenie). Inny alternatywny wariant przedstawiony podczas konsultacji proponował drogę przez ogrody działkowe przy ul. Działkowej w kierunku Dowództwa Wielonarodowej Dywizji Północ. Na konsultacjach obecny byli przedstawiciele środowiska ekologów (związanych ze Stowarzyszeniem "Nowy Elbląg"), którzy zapowiedzieli, że nie zgodzą się na przebieg tras W2 lub W3, ponieważ ich zdaniem ingerują one w teren Bażantarni (jak wspomniano wcześniej w raporcie, żaden z wariantów nie ingeruje we wskazany obszar). Warianty mieszkańców i grupy ekologów nie przedstawiały jednak szczegółowych aspektów finansowych i technicznych. Pojawił się także pomysł (jednego z mieszkańców) budowy trasy w górę Bażantarni, przez tereny zielone bezpośrednio do ulicy Królewieckiej (łączenie w okolicach schroniska dla zwierząt). Pomysł ten nie zyskał żadnego poparcia.

Konsultacje 30.10.2024

Kolejne spotkanie konsultacyjne, na które zaproszono mieszkańców całego miasta, również odbyły się w Ratuszu Staromiejskim i także były prowadzone przez Wiceprezydent Elbląga, Katarzynę Wiśniewską, która na początku rozpoczęła prezentację od przedstawienia statystyk dotyczących wzrostu liczby aut w mieście. Na konsultacje przybyło około 50 osób, wśród nich znaleźli się mieszkańcy ulicy Łęczyckiej (którzy mocno odczuwają problemy z dojazdem ulicą Bema), a także grupa identyfikująca się jako grupa ekologów. Podczas dyskusji pojawił się kolejny wariant drogi prowadzący przez tereny działkowe, a także głosy dotyczące zalet i wad proponowanych przez miasto wersji. W tym kontekście wspomniano m.in. o korzyściach wynikających z wykorzystania wybudowanej już ulicy Wschodniej (nawiązano do historycznej trasy na jaką rzekomo nakłada się wariant W3). Jeden z uczestników skrytykował pomysł wariantu W1, który rozdzielał dwie góry (ten wariant był wspierany przez jednego z mieszkańców, który wskazał brak planów

zagospodarowania terenu w tym miejscu). W dyskusji pojawiał się wątek dotyczący poprawy funkcjonalności komunikacji miejskiej. Ponownie, osoby reprezentujące grupę ekologów wyraziły sprzeciw wobec budowy wariantów, które - w opinii tej grupy - ingerowałyby w teren Bażantarni. W kontekście wariantów W2 i W3 pojawił się także głos o możliwym nadmiernym hałasie, który będzie generowany przez ruch pojazdów. Jeden z mieszkańców zaproponował wariant własny, który wychodziłby od ulicy Bema w kierunku ul. Kościuszki, i przebiegałaby w okolicach bazy wojskowej Wielonarodowej Dywizji Północny Wschód (ul. Podchorążych). W trakcie dyskusji wybrzmiał także głos jednego z uczestników, który zwracał uwagę na kwestię poprawy komunikowania dróg wojewódzkich - 504 i 509, co spełniają wszystkie proponowane przez miasto warianty.

Konsultacje 05.11.2024

Listopadowe konsultacje odbyły się w Ratuszu Staromiejskim i zgromadziły przedstawicieli różnych służb i instytucji. Wśród uczestników byli m.in. przedstawiciele spółek komunalnych, Zarządu Komunikacji Miejskiej, Dowództwa Garnizonu w Elblągu, służb medycznych, policji i straży pożarnej. Spotkanie okazało się wymianą merytorycznych uwag. Wspomniano między innymi o przekroczonych limitach hałasu w problematycznym rejonie (o 4 decybele w ciągu dnia i o 2 w nocy). Wyraźnie wskazywano na zalety wariantu W3, który nie wymaga znacznej ingerencji budowlanej (np. związanej z budowaniem nasypów), odniesiono się także do wariantów mieszkańców, które pojawiały się na poprzednich konsultacjach. Wskazywano, że warianty mieszkańców wiązałyby się z zabieraniem działek i wykupem gruntów od prywatnych właścicieli. Wiceprezydent Wiśniewska poinformowała natomiast, że dyskusja mieszkańców związana była ze skrajnymi poglądami, skrajnymi interesami, w głosach mieszkańców nie wybrzmiał jeden konkretny wariant. Wariant W3 wsparł dyrektor Zarządu Portu opisując go jako logistycznie najkorzystniejszy – byłaby to najkrótsza droga do szpitala, a zarazem najszybsza oraz najtańsza, także wykorzystująca w pełni nową ulicę Wschodnią. Prezes EPWiK także wskazał wariant W3 jako najkorzystniejszy - nie dzieli bowiem Góry Chrobrego i Gęsiej Góry. Wariant W3 docenił także zarządca Cmentarza Komunalnego Dębica (także w kontekście logistycznych zalet ulicy Wschodniej). Inni uczestnicy położyli nacisk na to, aby droga powstała jak najszybciej i że jej powstanie jest poza dyskusją. Przedstawiciel służb medycznych wspominał, że przez korkowanie ulicy Bema czas przejazdu karet

wydłuża się o 20 minut - a nie ma możliwości stworzenia korytarza życia na tej ulicy. Argument dotyczący kluczowej wagi ludzkiego życia - w kontekście wypowiedzi służb mundurowych i ratunkowych - wsparł także dyrektor EPT. Wspomniano, że nowa droga pozwoli rozwinąć siatkę połączeń komunikacji miejskiej (obecnie są już przygotowane przystanki autobusowe na ulicy Wschodniej, także przy budynku leśniczówki).

Konsultacje 15.01.2025

Ostatnim spotkaniem, jakie odbyło się w ramach konsultacji było spotkanie zorganizowane w Komendzie Miejskiej Państwowej Straży Miejskiej i było dedykowane przede wszystkim wysłuchaniu mieszkańców ulicy Łęczyckiej i Dąbrowskiego, a więc obszarów, których bezpośrednio dotyczy problem korków na ulicy Bema. Mieszkańcy tego rejonu postulowali o takie spotkanie. Poza mieszkańcami wspomnianych ulic, w spotkaniu wzięła udział grupa osób przedstawiająca się jako ekolodzy skupieni wokół Stowarzyszenia „Nowy Elbląg”. Ostatnie spotkanie konsultacyjne charakteryzowało się atmosferą silnych emocji, które przede wszystkim związane były z głosami lokalnych mieszkańców, którzy wyraźnie czują się zmęczeni obecną sytuacją i dla których budowa nowej drogi jest kwestią fundamentalną. Mieszkańcy wyraźnie dali odczuć, że zależy im na jak najszybszej budowie, tym bardziej, że część trasy już została wybudowana (ulica Wschodnia).

Jeden z uczestników (nie zamieszkujący żadnej z ulic, które borykają się z problemem korków) przedstawił propozycję drogi, która miałaby łączyć się z ulicą Królewiecką, przebiegając między ul. Fromborską, a schroniskiem dla bezdomnych zwierząt. Kolejną przedstawioną propozycją był projekt zakładający przebieg części drogi w tunelu pod Górą Chrobrego. Pojawiała się także propozycja drogi przebiegającej przy Dowództwie Wielonarodowej Dywizji Północny - Wschód.

Mieszkańcy Łęczyckiej i okolic odrzucili warianty drogi proponowane przez innych uczestników (osób związanych ze środowiskiem ekologów), szczególnie, że proponowane projekty nie zawierały szczegółowych planów, najczęściej też wymagałyby dłuższego i droższego procesu (co wynika z wielu czynników w zależności od wersji: wykupywania gruntów, budowania nasypów lub tuneli, prac budowlanych na podmokłym terenie, etc.). Jeden z przedstawicieli Stowarzyszenia „Nowy Elbląg”, zasugerował, że nie ma znaczenia, czy droga będzie kosztowała

14 czy 30 mln złotych, co spotkało się ze zdziwieniem innych uczestników (tabela związana z kosztami poszczególnym wariantów była prezentowana podczas konsultacji). Kilka głosów wsparło warianty W2 i W3, które nie przedzielałyby Gęsiej Góry i Góry Chrobrego, a - jak zakładali uczestnicy - koszty i czas budowy byłby najpewniej korzystniejszy. Do rozmowy włączył się także dyrektor Departamentu Zarządu Dróg, Marek Pawlikowski, który przedstawił zgromadzonym dane dotyczące pomiarów natężenia ruchu i hałasu. Dane te potwierdzają, że w obu przypadkach występują przekroczenia, a korki zaczynają się od ul. Rawskiej, biegną przez ulicę Bema aż do wysokości ul. Saperów. Poinformował także, że Straż Pożarna dysponuje przyciskiem, który włącza tzw. „zieloną falę” na całej ul. Bema, aby przyspieszyć akcję ratunkową, natomiast w takim przypadku powoduje to korkowanie się przyległych ulic.

Podczas spotkania mocno wybrzmiał także temat związany z działalnością służb ratunkowych i koniecznością zadbania o to, aby karetki pogotowia mogły w jak najkrótszym czasie dojechać do szpitala. Mieszkańcy okolic Łęczyckiej i Dąbrowskiego nie chcieli słuchać głosów, które opóźnią lub nie doprowadzą do wybudowania nowej trasy. Wyraźnie opowiedzieli się za wariantami W2 i W3, tak, by nie dzielić gór, a jednocześnie wykorzystać całą nowo wybudowaną ulicę Wschodnią. Podkreślali, że kluczowy jest czas, tym bardziej, że planowana jest budowa kolejnych bloków mieszkalnych w tej okolicy, co tylko spowoduje narastanie problemu. Podczas spotkania wybrzmiały wyraźne głosy w stronę władz miasta – dotyczące jak najszybszego rozpoczęcia prac. Pani Wiceprezydent zapowiedziała, że jeśli wybrany zostanie wariant przebiegu trasy, to jeszcze w tym roku rozpoczną się prace projektowe.

Inne źródła

Konsultacje społeczne, które odbyły się w okresie październik 2024 - styczeń 2025 wypełniały obietnicę władz miasta Elbląga dotyczącą stworzenia mieszkańcom możliwości współdecydowania o ważnych dla miasta projektach. Wprawdzie można mieć uwagi co do pewnych szczegółów odbytych konsultacji (wydaje się, że powinien być nałożony większy nacisk na finansowe konsekwencje wybudowania poszczególnych wariantów), zwłaszcza alternatywnych projektów zgłaszanych przez mieszkańców. Jednak co do zasady, konsultacje wpisują się w wartościowe i pożądane strategie rozwijania demokracji na poziomie lokalnym. Dane uzyskane

z konsultacji nie były jednak jedynym źródłem informacji dotyczących opisywanego problemu.

W dniu 05.02.2025, do Prezydenta Miasta Elbląga wpłynęła pismo mieszkańców obrębów ewidencyjnych 17, 18, 19, 20 i 24 (usytuowanych w sąsiedztwie ulicy Łęczyckiej i Bema), w którym apelowali oni o podjęcie jak najszybszych działań zmierzających do budowy nowego połączenia, które pozwoliłoby rozwiązać bieżącą sytuację. Pismo podpisało 137 osób. W lutym także do Prezydenta Elbląga wpłynęło pismo mieszkanki centralnej części Elbląga, która apelowała o nieingerowanie w tereny zielone i zaproponowała alternatywę w postaci zwiększonej liczby połączeń komunikacyjnych oraz wprowadzenie bezpłatnych biletów.

Wielu mieszkańców kontaktowało się bezpośrednio z Biurem konsultacji Społecznych lub władzami miasta (z Wiceprezydent Katarzyną Wiśniewską), przekazując swoje uwagi i propozycje.

Do dyspozycji władarzy miasta są także informacje przekazane od różnych służb i instytucji, które odnoszą się do opisywanego w raporcie problemu. Konieczność wybudowania nowego połączenia podkreśla Naczelnik Wydziału Operacyjnego Miejskiej Państwowej Straży Pożarnej w Elblągu, mł. kpt. Łukasz Pocałujko, który w przesłanym stanowisku wspomina, m.in.:

Wg. analizy proponowanego połączenia drogowego wschodniej części Miasta Elbląg z częścią północną miasta nowa droga niepodważalnie wpłynie korzystnie na poprawę bezpieczeństwa w ruchu drogowym szczególnie w godzinach szczytu, gdy natężenie ruchu w biegu ulicy Bema oraz alei Grunwaldzkiej jest wzmożone. Powyższe może prawdopodobnie wpłynąć również na skrócenie czasów dojazdu w kierunku północnych rejonów miasta oraz wysoczyzny elbląskiej dodatkowych sił JOP z lokalizacji przy ul. Łęczyckiej. Ponadto nie odnosimy się do wariantów realizacji zadania, gdyż te wymagają głębszej analizy, a każda propozycja zmniejszająca natężenie ruchu oraz skrócenie drogi dojazdu do północnej części miasta jest zasadna i wpłynie korzystnie na poprawę warunków dojazdu.

Swoje stanowisko w tej sprawie wystosował także Koordynator Działu Ratownictwa Medycznego Wojewódzkiego Szpitala Zespołonego w Elblągu, dr n. o zdr. Przemysław Wołoszyn:

Po przeanalizowaniu wszystkich wersji planowanego połączenia ulicy Wschodniej z Sybiraków wyrażamy pozytywną opinię dotyczącą wariantów opisanych w prezentacji z 5 listopada 2024 pod numerami 2 i 3. Oba te warianty zapewniają w Naszej ocenie oczekiwany efekt końcowy pod postacią skrócenia czasu dotarcia Zespołów Ratownictwa Medycznego bądź to do pacjentów w miejscu zdarzenia ulokowanych w tej części miasta lub z miejsc zdarzenia do Wojewódzkiego Szpitala Zespołonego.

Z perspektywy konieczności zapewnienia bezpieczeństwa medycznego społeczności zabezpieczanej w ramach obszaru działania przez Dysponenta WSzZ, System Państwowego Ratownictwa Medycznego nakłada na Nas konieczność utrzymania reżimu czasu dotarcia do pacjentów i czasu dotarcia z nimi do podmiotu leczniczego. W związku z tym istnieje konieczność zapewnienia sprawnego przejazdu przez rejon miasta, którego dotyczy planowane połączenie w/w ulic. Na chwilę obecną przejazd ten jest mocno utrudniony przez słabą przepustowość ulicy Bema i wydłuża wspomniane wyżej czasy.

Dlatego pozytywnie opiniujemy warianty 2 i 3 połączenia ulicy Wschodniej i Sybiraków jako propozycje najkrótszych tras, które w związku z tym mają też szansę na najszybszą realizację i faktyczne udrożnienie przejazdu dla Zespołów Ratownictwa Medycznego.

Wyraźną rekomendację wskazał także Zastępca Komendanta Straży Miejskiej w Elblągu, Marcin Bukowski. Jego głos nie tylko wskazuje na konkretne warianty, ale także nakreśla kontekst obecnej sytuacji:

(...) należy stwierdzić, iż istotnym problemem Elbląga jest brak wystarczającego skomunikowania w kierunku północ - południe we wschodniej części miasta, jakże ważnego dla układu komunikacyjnego miasta nie tylko dla mieszkańców, ale także dla służb ratunkowych, mundurowych i transportowych. W chwili obecnej dojazd w rejon ul. Łęczyckiej, Rawskiej czy Dąbrowskiego możliwy jest ul. Bema, która posiada małą przepustowość co powoduje, że dotarcie do miejsca interwencji zgłoszonego przez mieszkańca trwa zbyt długo. Ta sama sytuacja istnieje w przypadku potrzeby przemieszczenia się z danego rejonu w kierunku Szpitala Wojewódzkiego Nad Jarem lub Zawady.

Z przedstawionych założeń połączenia drogowego pomiędzy ulicą Sybiraków a ulicą Wschodnią wynika, że efektywnym wariantem szybkiego i skutecznego dojazdu na interwencję przez Straż Miejską w Elblągu pomiędzy omawianymi rejonami miasta jest wybór Wariantu 2 lub 3 (w okolicy alei dębów) przedstawionych koncepcji.

Do dyskusji nad znaczeniem nowego połączenia włączył się także dyrektor Zarządu Komunikacji Miejskiej w Elblągu, Artur Bartnik, który w nawiązaniu do konsultacji społecznych zakomunikował:

W nawiązaniu do konsultacji społecznych dotyczących przebiegu wschodniej obwodnicy miasta pragniemy poinformować, że z naszej strony też byłaby ona wykorzystywana. W pierwszym okresie mogłaby być uruchomiona linia rekreacyjna (weekendowa) dowożąca mieszkańców do Bażantarni i łącząca okolice Osiedla za Politechniką z Osiedlem Nad Jarem. Zapewne linia ta byłaby obsługiwana przez autobusy nisko lub zeroemisyjne. Nie wykluczamy też rozszerzenia jej funkcjonowania w miarę pojawiania się nowych źródeł ruchu (np. nowa brama na Cmentarz Komunalny Dębica) i zgłaszanych potrzeb przewozowych mieszkańców.

Z powyższych opinii wynika, że mieszkańcy oraz instytucje i służby publiczne działające w Elblągu z troską i zaangażowaniem odnoszą się do problemu nowej drogi. Razem z treścią konsultacji społecznych tworzy to bogaty materiał do analizy, który pozwala wyciągnąć wnioski i zaproponować pewne rekomendacje, które mogłyby wpłynąć na kolejne kroki w tej sprawie

Wnioski i rekomendacje

Już po zakończonych konsultacjach społecznych, 16 lutego 2025 r., jeden z elbląskich portali opublikował artykuł o planowanej budowie nowego osiedla mieszkaniowego przy ulicy Dąbrowskiego z docelową liczbą nowych mieszkań – 160 lokali. Oznacza to kilkaset nowych mieszkańców, którzy z pewnością będą korzystać z okolicznych ulic, aby dojechać do pracy, czy do szkół. Zwiększona liczba samochodów, która wiąże się z budową nowego osiedla jeszcze bardziej komplikuje (już bardzo trudną) sytuację ulic Bema i Łęczyckiej. Budowa nowej drogi wydaje się czymś poza dyskusyjnym.

Konsultacje oraz inne dostępne materiały (stanowiska instytucji, pisma, etc.) skłaniają do wyciągnięcia najważniejszego wniosku: istnieje pilna konieczność wybudowania nowego połączenia, które odciążałoby ruch drogowy na ulicy Bema i Łęczyckiej. Analiza dostępnych materiałów nie rodzi wątpliwości, co do takiego wniosku. Wprawdzie pojawiały się głosy, aby ze względu na rolę i znaczenie terenów zielonych nie decydować się na budowlaną ingerencję, jednak były to głosy odosobnione i stosunkowo rzadkie.

Lista argumentów “za” budową nowego połączenia jest zróżnicowana:

1. Nie ma możliwości usprawnienia ruchu drogowego na istniejącej ulicy Bema (np. w związku z otaczającą infrastrukturą brak jest możliwości jej poszerzenia).
2. Newralgiczny obszar będzie się zagęszczał populacyjnie - a co za tym idzie, rosnąć będzie liczba samochodów. Nowe połączenie zwiększy możliwości przemieszczenia się, odciąży istniejące szlaki komunikacyjne.
3. Nowa ulica pozwoli radykalnie skrócić czas przejazdu karet (i innych służb), których celem jest Wojewódzki Szpital Zespolony. Jak wynika z danych pojawiających się podczas konsultacji, nowa droga pozwoli skrócić czas jazdy karetki nawet o kilkanaście minut (szczególnie w godzinach szczytu).
4. Nowe połączenie posłuży nie tylko mieszkańcom ulicy Łęczyckiej, Bema i okolic, ale także północnych dzielnic miasta, którzy np. pracują w omawianym regionie, lub odwiedzają Cmentarz Dębica.
5. Wybudowanie nowej drogi pozwoli na szybsze i efektywniejsze połączenie dróg wojewódzkich o numerach 504 - 509.
6. Inwestycja racjonalizuje oddanie do użytku pierwszego etapu ulicy Wschodniej, która obecnie kończy się w okolicach leśniczówki należącej do Nadleśnictwa

Elbląg. Jest to argument o charakterze finansowym - wpisujący się w oszczędną i racjonalną politykę wydatkowania środków publicznych.

7. Połączenie nowej ulicy Wschodniej i Sybiraków wpisze się także w strategię rekreacyjne i turystyczne - nie tylko mieszkańców Elbląga. Dzięki nowej inwestycji możliwe będzie rozwój infrastruktury turystycznej i rekreacyjnej.
8. W związku z faktem wykonania ścieżki rowerowej na istniejącym już fragmencie ulicy Wschodniej, przedłużona ulica mogłaby kontynuować ten trend i przygotować dalszą ścieżkę rowerową, którą mieszkańcy Łęczyckiej i okolic mogliby dojechać np. do Bażantarni.
9. Nowa inwestycja pozwoli rozwinąć sieć komunikacji miejskiej – także w kontekście wybudowanych już zatok przystankowych na ulicy Wschodniej. Pozwoli to na podróż mieszkańców innych osiedli do zakładów pracy, ale także na Cmentarz Dębica.

W sytuacji, gdy za wybudowaniem nowej drogi stoi tak wiele argumentów, zasadną kwestią jest wybór wariantu drogi, który godziłby potrzeby i oczekiwania najróżniejszych interesariuszy.

Konsultacje społeczne charakteryzowały się tym, że w ich trakcie wszyscy uczestnicy mogli zabrać głos, wypowiedzieć się na temat proponowanych wariantów, ewentualnie zaproponować własne. I choć zdarzały się warianty, które nie pokrywały się z tymi zaproponowanymi przez władze miejskie, to jednak analiza konsultacji, a także głosów, które pojawiły się jako ich uzupełnienie daje asumpt do stwierdzenia, że najbardziej akceptowalnym wariantem drogi powinno być połączenie, które będzie usytuowane w tym obszarze:



Mapa nr 8

Jest to obszar, który sytuuje się pomiędzy Górą Chrobrego i Bażantarnią, nie ingeruje zatem w teren pomiędzy Gęsią Górą i Górą Chrobrego. Oba warianty - W2 i W3 w pełni wykorzystują wybudowany już nowy odcinek ulicy Wschodniej.

Natomiast z tych dwóch prezentowanych wariantów, korzystniejszym wydaje się być wariant W3, co wynika z kilku założeń:

- **w pełni wykorzystuje** wybudowany odcinek ulicy Wschodniej,
- **nie ingeruje w obszar Parku Krajobrazowego i Bażantarni**, pozostawia bez ingerencji obie - ważne dla mieszkańców Elbląga – góry (Chrobrego i Gęsia),
- jego przygotowanie **pozwala na wykorzystanie naturalnego pochylenia terenu**, a w konsekwencji na zminimalizowanie ilości robót ziemnych (np. w przypadku wariantu W2 pojawiłaby się konieczność ingerencji w zbocze Góry Chrobrego),
- **zapewniłby ciągłość szlaków turystycznych**, przejście szlaku żółtego poprzez bezpieczne przejście dla pieszych z azylem wypowym w sąsiedztwie leśniczówki,
- **wpłynąłby na poprawę dostępności do Bażantarni oraz do szlaków turystycznych i do Cmentarza Komunalnego Dębica**, także w zakresie wykorzystania nowych połączeń komunikacji miejskiej,
- **pozwoliłby na zachowanie** funkcjonowania na istniejących zasadach Góry Chrobrego i terenów rekreacyjnych Bażantarni,
- wariant ten zakłada także **przygotowanie odpowiednich rozwiązań dla przyrody i zwierząt** (wprowadzenie tzw. przepustów, które umożliwią przejście zarówno małym, jak i dużym zwierzętom),
- budowa wariantu W3 **nie spowodowałaby także ubytku w ilości drzewostanu**, co wynika z założeń odnoszących się do nasadzeń zastępczych (zwiększających *de facto* liczbę drzew; co więcej, od strony Bażantarni w grę wchodziłoby zagęszczenie ściany lasu o charakterze izolacyjnym),
- wariant drogi W3 **nie przecinałby także napowietrznej linii energetycznej**,
- w związku z tym, że jest to stosunkowo krótki odcinek (780 metrów), nie wymagający także tak intensywnych prac budowlanych, jak w przypadku W2 (oraz W1, który wymagałby np. budowy tunelu), **jego budowa jest najtańsza**, a różnice w wydatkach sięgają od kilku (w stosunku do W2), do nawet kilkunastu milionów złotych (np. w stosunku do wersji W1 lub wersji proponowanych przez mieszkańców podczas konsultacji).

Podsumowując, choć wszystkie warianty drogowe zaprezentowane podczas konsultacji mają swoje mocne i słabe strony, to zdecydowanie wśród nich – pozytywnie – wyróżnia się wariant W3. Był on także najczęściej wskazywany przez przedstawicieli różnych środowisk zabierających głos w tej sprawie.