



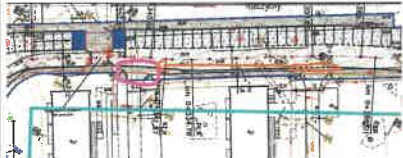
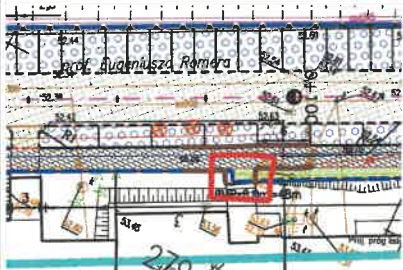
RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

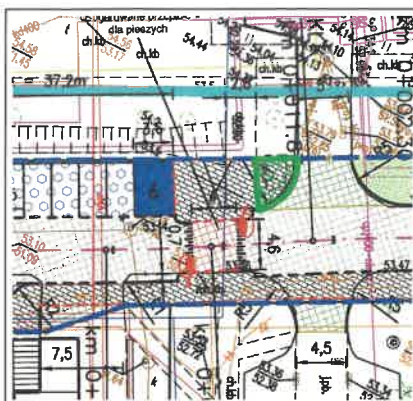
1.	Temat konsultacji	Projekt zagospodarowania terenu rozbudowy ulicy Romera
2.	Imię i nazwisko inicjatora (jeżeli dotyczy)	—
3.	Wydział/jednostka/podmiot zewnętrzny wraz z danymi kontaktowymi	Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, ul. Artura Grottgera 13, 76-200 Słupsk, tel. 59 841-00-91, fax. 59 848-37-35; e-mail: sekretariat@zimslupsk.pl
4.	Termin	od 09 lipca 2026 r. do 31 lipca 2026 r.
5.	Przedmiot	Poznanie opinii oraz zebranie uwag i propozycji mieszkank i mieszkańców Słupska do opracowanej wstępnej koncepcji projektu zagospodarowania terenu dla rozbudowy ulicy Romera.
6.	Metody	Konsultacje społeczne zostały przeprowadzone w następujących formach: – udostępnienia dokumentów w formie elektronicznej w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego www.slupsk.pl, ZIM https://zimslupsk.pl/ i na stronie portalu konsultacji społecznych https://slupsk.konsultacjejst.pl/, – możliwości zgłaszania uwag telefonicznie pod nr telefonu: 59 848-37-34, – spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami miasta, które odbyło się w dniu 23.07.2026 r. o godz. 16:00 w sali 212 Urzędu Miejskiego w Słupsku, – dyżurów konsultacyjnych, w dniach 15 i 28 lipca 2026 r. w godzinach 08:00-14:30 w siedzibie ZIM, pokój nr 12, – możliwości zgłaszania uwag na formularzu konsultacyjnym przestany w formie elektronicznej na adres konsultacje@zimslupsk.pl.
7.	Akcja informacyjna	Przeprowadzona w formach: – udostępnienia informacji wraz z dokumentami w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, – udostępnienia informacji na stronie, https://bip.um.slupsk.pl/dialog_spoleczny/dokumenty/8780.html – udostępnienia informacji wraz z dokumentami na stronie ZIM, https://zimslupsk.pl/rozbudowa-ulicy-romera.html – zamieszczenie informacji w lokalnych mediach, – zamieszczenie informacji wraz z możliwością przekazania uwag na platformie KONSULTACJE SPOŁECZNE https://slupsk.konsultacjejst.pl/konsultacje-spoeczne – wysłania informacji e-mail do Biura Rady Miejskiej w Słupsku,
8.	Spotkanie konsultacyjne (data i miejsce)	Otwarte spotkanie z mieszkańcami odbyło się 23 lipca 2026 r. o godz. 16:00 w sali 212 Urzędu Miejskiego w Słupsku.
9.	Planowane dalsze działania związane z konsultowanym tematem	Po wykonaniu pełnej dokumentacji budowlano – wykonawczej, uzyskaniu niezbędnych decyzji i zezwoleń oraz zabezpieczenia środków finansowych na ten cel, realizacja projektu planowana jest na rok 2027 - 2029.
10.	Liczba osób biorących udział w konsultacjach (liczba osób, które złożyły uwagi na	Radni Rady Miejskiej w Słupsku – 1 Przedstawiciele organizacji pozarządowych – 2 Przedstawiciele mediów – 0

formularzach oraz biorących udział w spotkaniu)

Inni – 4 osoby (ZIM – 3, 1 - Projektant)
 Liczba mieszkańców biorących udział w spotkaniu konsultacyjnym – 3
 Uwagi (liczba formularzy/pism) – 4
 Uwagi zgłoszone za pomocą portalu www.konsultacjejst.pl – 2
 Uwagi zgłoszone podczas spotkania z mieszkańcami – 0

UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI

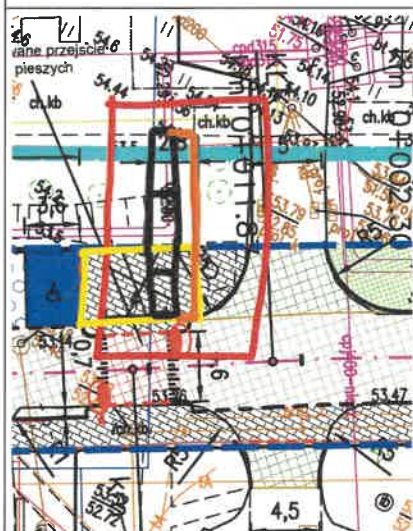
Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Propozycja zmian wraz z uzasadnieniem (od zgłaszającego uwagę)	Odpowiedź na uwagę
Mieszkaniec miasta	 Na zaznaczonym na różowo najeździe w ulicę pod budynek o adresie Romera 11, widnieje brak krawężnika najazdowego, uniemożliwiający wjazd w tę ulicę. Droga nie posiada swobodnego wjazdu od drugiej strony, stąd konieczny w tym miejscu jest obniżony krawężnik najazdowy.	Droga nie posiada swobodnego wjazdu od drugiej strony, stąd konieczny w tym miejscu jest obniżony krawężnik najazdowy. Przykładowo: Na wjeździe w uliczkę pod budynek Romera 9, występuje krawężnik najazdowy, który umożliwia swobodny podjazd. A od drugiej strony również jest możliwość wjazdu w ulicę.	Uwaga uwzględniona.
	 W zaznaczonym na czerwono miejscu na dojściu do budynku o adresie Romera 3, projektowana zieleń praktycznie w całości nachodzi na istniejącą drogę (na brązowo) dla pieszych umożliwiającą dojście do wspomnianego budynku. Powinno się pozostawić drogę dla pieszych zostawić w takim samym śladzie, jak istnieję ze skróceniem projektowanej zieleni do miejsca istniejącego chodnika.	Projektowana zieleń uniemożliwi dojście do budynku o adresie Romera 3.	Uwaga uwzględniona.



W zaznaczonym na zielono miejscu przy pierwszym sugerowanym przejściu dla pieszych od strony ulicy 11 Listopada, w miejscu istniejącej zieleni, zaprojektowano nawierzchnię z kostki chodnikowej.

W tym miejscu droga dla pieszych donikąd nie prowadzi, generując kolejne niepotrzebne koszty związane z kostką, w tym miejscu może pozostać zieleń niska, która nie zaburzy widoczności na wyjeździe parkingu wzdłuż ulicy 11 Listopada.

Uwaga nieuwzględniona. W związku z wyznaczeniem sugerowanego przejścia dla pieszych nie planuje się wykonywania terenów zieleni w jego pobliżu z uwagi na:
- ograniczenie widoczności
- ryzyko najeżdżania na zieleni i rozdeptywanie jej przez pieszych.



Na zaznaczonym czerwonym obszarze, zaznaczono na czarno istniejące schody, wraz z chodnikiem (na pomarańczowo). Projekt uwzględnia tylko przebudowę 1/3 tej ścieżki. Mam nadzieję, że projektant bierze pod uwagę dostosowania tego obszaru do istniejących tam schodów.

Na samym projekcie nie widać dostosowania projektowanego obszaru (zaznaczono na żółto) do istniejących tam schodków.

Uwaga uwzględniona.



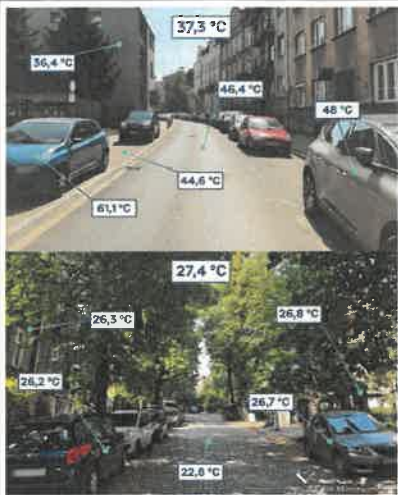
W tym miejscu droga dla pieszych nie ma potrzeby by być taka szeroka, w takim składzie generuje kolejne niepotrzebne koszty związane z kostką, w tym miejscu może pozostać zieleń niska (wraz zaznaczonym na czerwono drzewem, które na projekcie nie jest przeznaczone do wycinki). Dojście do miejsca

Uwaga nieuwzględniona. Nie planuje się wykonywania terenów zieleni w tym miejscu z uwagi na ryzyko najeżdżania na zieleni i rozdeptywanie jej przez pieszych.

	parkingowego, może być zdecydowanie węższe.	
Do zakresu opracowania przewiduje wykonanie drogi dla pieszych. Droga dla pieszych wzdłuż budynków o adresach Romera 1, 3, 5 na ogół jest w dobrym stanie, stąd mam nadzieję, że istniejąca nawierzchnia po przebudowie, nie zostanie wyrzucona, tylko zostanie przechowana i możliwa do użycia do przebudowy chodników w ramach innego zadania, bądź oddana na rzecz SM Kolejarz i będzie mogła być użyta do przebudowy dróg dla pieszych nie objętych koncepcją, które dochodzą do przebudowywanego chodnika.	Dobry stan kostki, który może zastąpić (niskokosztowo) inne uszkodzone nawierzchnie dochodzących dróg dla pieszych do chodnika objętego koncepcją.	Uwaga nie dotyczy zakresu koncepcji zagospodarowania rozbudowy ulicy Romera.
Zastanowienie budzą zjazdu w uliczki i podjazdy dochodzące do głównej jezdni, za wybudowanym nowym chodnikiem, który dobrze, że teraz będzie miał większy priorytet niż te wjazdy, to za drogą dla pieszych, czasami dziwnie zaprojektowana jest nawierzchnia, w niektórych miejscach na ukos, a nie w kierunku osi jezdni podjazdy oraz pierwszy zjazd na parking, gdzie na przestrzeni kilku metrów nawierzchnia się zmieni kilkukrotnie. Główna jezdnia, droga dla pieszych, projektowany asfaltowany zjazd i dalej istniejąca przepuszczalna nawierzchnia. Skoro już i tak droga dla pieszych rozdziela nam nawierzchnie od asfaltu to za drogą dla pieszych, można zostawić nawierzchnie przepuszczalną, tak jak istniejąca ulica na parkingu z płyt ażurowych. Pytanie jak ma wyglądać to w rzeczywistości. Od strony głównej jezdni jest obniżony krawężnik najazdowy do 2cm, a dalej za nim jest obniżony do 0cm. To będą wyniesione drogi dla pieszych? To w tym wypadku może lepiej z obu stron zostawić krawężnik	-	Pierwsza część uwagi niezrozumiała. Przy rozbudowie ulicy Romera nawierzchnia przepuszczalna typu eko-bruk będzie zastosowana wyłącznie na powierzchni parkingów. Projektowana droga dla pieszych będzie wyżej względem projektowanej jezdni zatem nie możliwym jest zastosowanie krawężnika obniżonego do 0 cm, krawężnik na 0 cm będzie zastosowany wyłącznie przy sugerowanych przejściach dla pieszych.

	obniżony do 0cm.		
Radny Miasta Słupska	Obecnie ulica ma zniszczoną nawierzchnię (wielokrotnie łataną), ale nie nastąpiło przełamanie podbudowy, a konstrukcja podbudowy jest z chudego betonu na warstwie odsączającej. Instalacje do sprawdzenia, ale raczej nie wymagają wymiany. Uważam, że można w całości wykorzystać istniejącą konstrukcję podbudowy i nawierzchni po wyłataniu i wyprofilowaniu obecnej prawdopodobnie wystarczająco tylko 2 warstwy nawierzchni bitumicznej.	Nie widzę uzasadnienia zrywania obecnej konstrukcji podbudowy i nawierzchni. Sytuacja budynków i zjazdów jest taka, że można podnieść o 10 -15 cm obecną niweletę potaniając znacznie inwestycję. Dla pewności można zrobić pomiary systemem VSS, ale nigdzie nie widać przełamania podbudowy, tylko fizyczne zniszczenie nawierzchni w około 30 lat użytkowania.	Szczegółowe rozwiązania techniczne, w tym projektowana konstrukcja nawierzchni oraz podbudowy zostaną określone na etapie opracowywania dokumentacji projektowej. Należy wziąć pod uwagę fakt, że w ramach prac będzie budowana kanalizacja deszczowa oraz przebudowywane sieci podziemne, a co za tym idzie konieczne będzie rozbiórka w znacznym stopniu istniejącej nawierzchni i podbudowy
	Przy ul. Romera mieszka ponad 750 rodzin, czyli ok 1000 samochodów osobowych plus usługi. Ważna jest ilość miejsc parkingowych, ale też wyjazd w kierunku ulicy Szczecińskiej koło Media Ekspert. Wykonana ok. 8 lat temu dokumentacja przewidywała wyjazd w ulicę Szczecińską i dalej do „Jantara” przez istniejące skrzyżowanie wyposażone nawet w regulację świetlną.	Jakoś poprzedni decydenci rozumieli potrzebę przedłużenia ulicy Romera do ulicy Szczecińskiej. Obecnie te 1000 samochodów wracając z Miasta lub od Sławna powoduje błędny ruch na rondzie Andersa, podobnie jak jadący do Ustki na rondzie Szczecińska, nie mówiąc już o tych co jadą wprost do „Jantara”. Nie wolno wpuścić też tego ruchu w uliczkę koło Dmowskiego 4A-D w kierunku ul. Dmowskiego, bo ona do tego się nie nadaje, jak i jej skrzyżowanie z ulicą Dmowskiego.	Prezentowana koncepcja zawiera maksymalną ilość miejsc parkingowych jaką udało się uzyskać spełniając aspekty przestrzenne i zgodne z obowiązującymi przepisami i wytycznymi. Kwestie związane z przedłużeniem ulicy Romera do ulicy Szczecińskiej były analizowane przed uchwaleniem miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego „Andersa II”, który swoim zakresem obejmuje m.in. tereny między ulicami Romera i Szczecińską. Podczas prac nad tym dokumentem urbanisty oraz drogowcy wskazali na niedogodności związane z wprowadzeniem ruchu tranzytowego ulicą Romera. Obecnie jest to ulica typowo osiedlowa o bardzo niskim natężeniu ruchu, służąca niemal wyłącznie do obsługi przyległych budynków. Pozwala to na dopuszczenie parkowania pojazdów mieszkańców na jezdni, co łagodzi deficyt miejsc parkingowych w tej części Osiedla Niepodległości. Wzrost natężenia ruchu wynikający z wykonania połączenia z ulicą Szczecińską wymusiłby wprowadzenie zakazu

			zatrzymywania na jezdni, co uszczupliłoby liczbę miejsc wykorzystywanych do parkowania pojazdów o kilkadziesiąt miejsc oraz obniżyłby komfort życia mieszkańców ulicy Romera, która stałaby się drogą tranzytową. Dlatego też planowana przebudowa tej ulicy skupia się na poprawie stanu technicznego jezdni i chodników, zwiększeniu liczby miejsc postojowych w zatokach parkingowych.
	Były na etapie tamtej dokumentacji prowadzone rozmowy z Media Ekspert, a jedynie zmiana po wyborach prezydenta Miasta i odejście z Ratusza mgr inż. Marka Biernackiego, który je prowadził zostały przerwane, a dokumentacja niestety się zdezaktualizowała. Wszyscy, którzy widzą tą sytuację chyba są przekonani, że takie połączenie jest niezbędne i wcześniej czy później zostanie zrealizowane. Proponuję zrobić dokumentację aż do Szczecińskiej z wykorzystaniem tamtej dokumentacji i na razie zrealizujemy ten zakres, który jest obecnie objęty tym projektowaniem, a podejmijmy rozmowy, a za rok czy dwa dokończymy odcinek do ulicy Szczecińskiej. Szefostwo Media Market też chyba jest zainteresowane takim rozwiązaniem, a jeśli nawet nie to jest to w końcu cel publiczny.	-	Uwaga nie uwzględniona zgodnie z argumentacją powyżej.
Pomorskie Stowarzyszenie Nasze Środowisko	Dokonać nasadzeń drzew rodzimych (nie szczepionych) np. lipy, graby. W załączeniu przykład jak wygląda temperatura ulicy bez drzew a jak z drzewami.	Zastosowanie zasady dotyczącej zmiany klimatu. Zwiększenie powierzchni biologicznie czynnej: sadzenie nowych drzew, tworzenie parków, skwerów oraz ogrody deszczowe, które naturalnie chłodzą powietrze w procesie ewapotranspiracji.	Uwaga nieuwzględniona. Powyższe wynika z faktu ograniczonego pasa drogowego i konieczności dostosowania się do minimalnych szerokości projektowanej jezdni i projektowanej drogi dla pieszych. Zatem zachodzi brak możliwości wprowadzenia zieleni wysokiej, dla której minimalna szerokość

			powierzchni winna wynosić 1,5 m.
Spółdzielnia Mieszkaniowa „Kolejarz”	Dotyczy informacji uzyskanej na spotkaniu konsultacyjnym, dotyczącej organizacji ruchu i utworzeniu strefy zamieszkania.	Ulica Romera pełni funkcję zbiorczą i obsługuje duże natężenie ruchu lokalnego, a nie ma charakteru drogi osiedlowej. W strefie zamieszkania pieszy ma pierwszeństwo wszędzie i może poruszać się całą szerokością jezdni, co może powodować zablokowanie ruchu pojazdów i pogorszenie płynności przejazdu. Strefa zamieszkania nakazuje postój pojazdów wyłącznie w wyznaczonych miejscach, co przy braku licznych zatok może drastycznie ograniczyć realną dostępność parkowania dla mieszkańców.	Uwaga została uwzględniona w zakresie rezygnacji z wprowadzenia strefy zamieszkania. Docelowo przewiduje się wprowadzenie strefy ograniczonej prędkości do 30 km/h z elementami uspokojenia ruchu. Argumentacja przedstawiona w uwadze nie stanowi podstawy rozstrzygnięcia – ulica ma klasę drogi dojazdowej, a organizacja parkowania zostanie określona precyzyjnie w projekcie stałej organizacji ruchu poprzez wyznaczenie miejsc postojowych.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjejst.pl	Dlaczego nie ma ścieżki pieszo-rowerowej z możliwością przejazdu do ul. Dmowskiego i dalej w kierunku parku Zachodniego?	-	Ulica Romera pełni rolę drogi dojazdowej, ruch rowerzystów został zaplanowany po jezdni na zasadach ogólnych, natomiast ruch pieszy po wyznaczonej drodze dla pieszych.
Mieszkaniec miasta www.konsultacjejst.pl	Za mało zieleni, dokonać nasadzeń drzew rodzimych.	-	Uwaga nieuwzględniona. Powyższe wynika z faktu ograniczonego pasa drogowego i konieczności dostosowania się do minimalnych szerokości projektowanej jezdni i projektowanej drogi dla pieszych. Zatem zachodzi brak możliwości wprowadzenia zieleni wysokiej, dla której minimalna szerokość powierzchni winna wynosić 1,5 m.

