

RAPORT Z KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

1.	Temat konsultacji	Koncepcja zagospodarowania terenu rozbudowy ulicy Henryka Pobożnego w Słupsku
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; e-mail: sekretariat@zimslupsk.pl / konsultacje@zimslupsk.pl
4.	Termin	od 29 lipca 2026 r. do 19 sierpnia 2026 r.
5.	Przedmiot	Poznanie opinii oraz zebranie uwag i propozycji mieszkańców Słupska do opracowanej koncepcji projektu zagospodarowania terenu branży drogowej dla rozbudowy ulicy Henryka Pobożnego w zakresie przebudowy istniejącej jezdni i chodników oraz zwiększenia udziału zieleni urządzonej wraz z elementami małej architektury.
6.	Metody	udostępnienie dokumentów w formie elektronicznej w – Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego, na stronie www.slupsk.pl w zakładce „Dialog społeczny” https://bip.um.slupsk.pl/dialog_spoleczny/dokumenty/8409.html https://www.slupsk.pl/mieszkaniec/aktualnosci/jak-zmieni-sie-ul-henryka-poboznego-wez-udzial-w-konsultacjach – na stronie ZIM https://zimslupsk.pl/rozbudowa-ul-henryka-poboznego-w-slupsku.html, – na portalu konsultacji społecznych https://slupsk.konsultacjeist.pl/konsultacje-spoeczne/szczegoly/019f8d9d-ab09-4194-bb04-dac4b18b13b3 – możliwość zgłaszania uwag telefonicznie, – spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami miasta, które odbyło się w dniu 11.08.2026 r. o godz. 16:00 w sali 212 Urzędu Miejskiego w Słupsku, – dyżury konsultacyjne, w dniach 31 lipca i 17 sierpnia 2026 r. w godzinach 08:00-14:30 w siedzibie ZIM, pokój nr 15, – możliwość zgłaszania uwag na formularzu konsultacyjnym a) przesłanym w formie elektronicznej na adres: konsultacje@zimslupsk.pl, b) drogą korespondencyjną na adres: Zarząd Infrastruktury Miejskiej w Słupsku, Artura Grottgera 13, 76-200 Słupsk (decyduje data wpływu do ZIM); c) osobiście w sekretariacie ZIM (parter, pok. 3); d) poprzez e-doręczenia na adres: AE:PL-22012-67568-JDUCD-28
7.	Akcja informacyjna	Przeprowadzona w formach: – udostępnienia informacji wraz z dokumentami w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miejskiego w zakładce „Dialog Społeczny” https://bip.um.slupsk.pl/dialog_spoleczny/dokumenty/8409.html – udostępnienia informacji na stronie slupsk.pl https://www.slupsk.pl/mieszkaniec/aktualnosci/jak-zmieni-sie-ul-henryka-poboznego-wez-udzial-w-konsultacjach – udostępnienia informacji wraz z dokumentami na stronie ZIM, https://zimslupsk.pl/rozbudowa-ul-henryka-poboznego-w-slupsku.html – przekazania informacji do lokalnych mediów za pośrednictwem, Wydziału Współpracy, Kultury i Promocji UM

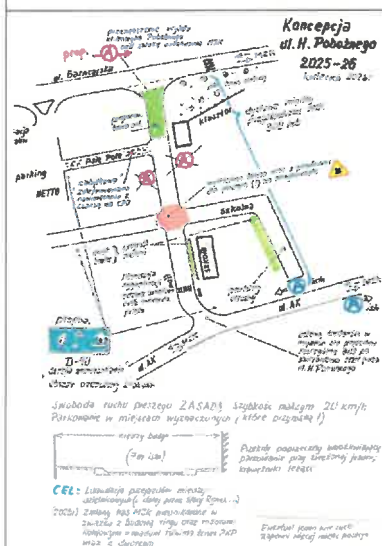
		– wywieszenia Ogłoszenia Prezydenta Miasta Słupska w sprawie przeprowadzenia konsultacji społecznych na tablicy ogłoszeń w siedzibie ZIM, – zamieszczenie informacji wraz z możliwością przekazania uwag na platformie KONSULTACJE SPOŁECZNE – wysłania informacji e-mail do Biura Rady Miejskiej w Słupsku, Rady ds. niepełnosprawności, Wydziału Rozwoju Miasta i Wydziału Polityki Przestrzennej
8.	Spotkanie konsultacyjne (data i miejsce)	Otwarte spotkanie z mieszkańcami odbyło się 11 sierpnia 2026 r. o godz. 16:00 w sali 212 Urzędu Miejskiego w Słupsku.
9.	Planowane dalsze działania związane z konsultowanym tematem	Po wykonaniu kompletnej dokumentacji budowlanej planowane jest uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji drogowej, będącego podstawą do rozpoczęcia robót budowlanych.
10.	Liczba osób biorących udział w konsultacjach (liczba osób, które złożyły uwagi na formularzach oraz biorących udział w spotkaniu)	Radni Rady Miejskiej w Słupsku – 1 Przedstawiciele organizacji pozarządowych – 1 Przedstawiciele mediów – 0 Inni – 6 osób (UM- 2, ZIM – 3) Liczba mieszkańców biorących udział w spotkaniu konsultacyjnym – 4 Uwagi (liczba formularzy/pism) – 7 Uwagi zgłoszone za pomocą portalu www.konsultacjejst.pl – 1 Uwagi zgłoszone podczas spotkania z mieszkańcami – ujęte w Protokole ze spotkania.

UWAGI ZGŁOSZONE W TRAKCIE KONSULTACJI			
Zgłaszający uwagę	Treść uwagi	Proponycja zmian wraz z uzasadnieniem (od zgłaszającego uwagę)	Odpowiedź na uwagę
1. Mieszkaniec miasta	Obecnie samochody parkujące wzdłuż ulicy Pobożnego bardzo ograniczają widoczność kierowcom wyjeżdżającym między blokami. Problem nasila się przy bloku nr 15- w okolicy szkoły, wzdłuż ulicy parkują bardzo dużo kierowców, a zaparkowane samochody ograniczają widoczność.		Wniosek zostanie rozważony na etapie opracowania projektu stałej organizacji ruchu w zakresie wprowadzenia strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30), zakazu zatrzymywania się pojazdów, ustawienia lustra drogowego
2. Mieszkaniec miasta	Po jednej i drugiej stronie ulicy znajdują się liczne wyjazdy z podwórek i ulic bocznych , parkowanie na chodnikach zasłania widoczność	Ustawienie znaków zakazu parkowania na obydwu chodnikach	Wniosek zostanie rozważony na etapie opracowania projektu stałej organizacji ruchu w zakresie wprowadzenia strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30), zakazu zatrzymywania się pojazdów, ustawienia lustra drogowego.
3. Mieszkaniec miasta	Wniosek dotyczy koncepcji projektu ulicy Henryka Pobożnego zgłoszony (ponownie) 11 sierpnia 2026 r. w ratuszu UM w Słupsku. Umożliwia realizację pakietu szczytnych humanistycznych haseł zawartych w Gminnym Programie Rewitalizacji (na 252 stronach) przyjętym Uchwałą Nr XXIV/317/25 Rady Miejskiej.		Planowane przyszłościowe działania rewitalizacji obszaru m. in. w zakresie zmian przebiegu linii autobusowych oraz docelowych zmian w organizacji ruchu na obszarze Podgródzia możliwa będzie po docelowej rozbudowie ulic Świętego Piotra i Sierpinka, zgodnie z opracowaniami planistycznymi (tj. Gminnym Programem Rewitalizacji

Jego istotą jest odcięcie gęsto i ciasno zabudowanej ul. H. Pobożnego od ul. Garncarskiej – zatoką autobusową z wykorzystaniem rozmiarów istniejącego skrzyżowania. W rezultacie nastąpi na ul. H. Pobożnego redukcja ruchu samochodowego poprzez:

- a) likwidację możliwości przejazdów międzydzielnicowych tamże
- b) skierowanie autobusów MZK nr 1 i np. nr 15 ulicą Sierpinka a dalej ul. Armii Krajowej – Grodzką bez zmian (co jest równoważne pod względem dystansu, a korzystne dla tamtejszych mieszkańców oraz obsługi cmentarza)

Tak uwolniona ul. H. Pobożnego może posłużyć za poligon wszelkich eksperymentów w zakresie urbanistycznym, zagospodarowania zieleni itp. przy czym funkcja obsługi (dostępności) komunikacyjnej tamtejszych mieszkańców zostanie zachowana, a ilość miejsc postoju aut osobowych nawet zwiększona. W strefie zamieszkania zbędna będzie sygnalizacja świetlna lub odrębne ścieżki rowerowo – hulajnogowe. Szkic ideowy wniosku



Miasta Słupska do 2032 r.) obowiązującymi na terenie miasta - obszaru Podgrodzia.

Odnosnie propozycji zamknięcia ulicy Pobożnego od strony ulicy Garncarskiej wyjaśniamy, że dla przedmiotowej ulicy po docelowym zagospodarowaniu ciągu drogi wojewódzkiej nr 213 planowana jest kameralizacja, ale decyzje odnośnie zakresu zmian w stałej organizacji ruchu będą podejmowane z uwzględnieniem rzeczywistych natężeń ruchu oraz pozostałych istotnych uwarunkowań (w tym potrzeb mieszkańców ulicy) w czasie wprowadzania tych zmian.

4.
Mieszkanka
miasta

PZT - konsultacje

Przebudowa zjazdów zwykłych
Likwidacja wysokich krawężników
oraz zwiększenia pola widzenia
kierowcy (zakaz postoju na chodniku
do 15m od zjazdu, opcjonalnie
instalacja luster)

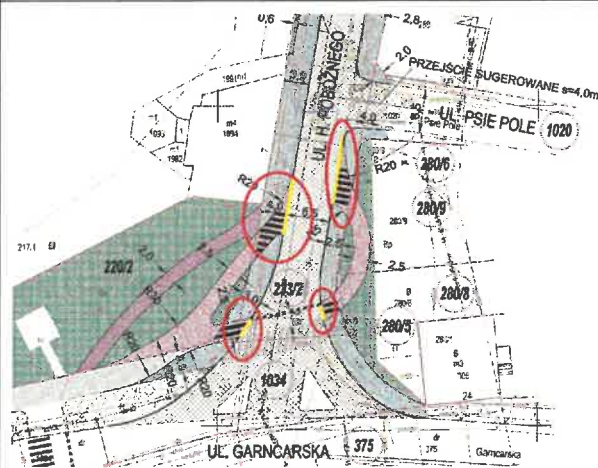
Rozbudowa ulicy przewiduje
przebudowę istniejących zjazdów
oraz budowę kanalizacji deszczowej,
która odprowadzi wody opadowe
z jezdni.

Lokalizacja przystanku zostanie
nieznacznie przesunięta w kierunku
ul. Armii Krajowej.

		Nowa wzmocniona konstrukcja jezdni oraz budowa kanalizacji deszczowej powinny znacząco ograniczyć wskazane uciążliwości mieszkańców ulicy.
j.w.	Budowa wyniesionego skrzyżowania z ul. Dąbrówki Wyniesienie terenu nie powinno zwiększyć napływu wody deszczowej stronę kamienic nr 5 i 11, gdzie zawsze występują podtopienia w trakcie opadów	
j.w.	Przebudowa przystanków autobusowych Zgłaszam sprzeciw pozostawieniu przystanków w dot. lokalizacji – więcej w pkt 3	
Inne uwagi i propozycje	Jako mieszkanka parteru ponad 100-letniej kamienicy ... znam bardzo dobrze codzienne uciążliwości związane m.in. z zalewaniem piwnicy, niestabilnym gruntem, ale przede wszystkim drganiem jakie jest przenoszone przez mury w wyniku przejazdu ciężkich samochodów dostawczych oraz autobusów. Mieszkańcom budynków należy się prawna ochrona nie tylko przed hałasem, ale też drganiami, a tak wiekowa zabudowa nie zna dzisiejszych norm. Ulica jest wąska, pierzeja po obu stronach dość zwarta, a grunt luźny z wysokim stanem wód gruntowych (starorzecze Słupi), co powoduje że powstający od ruchu samochodowego hałas i drgania nie mają odpowiedniego rozproszenia. Miejsce przystanku przy kamienicy pod numerem 11 znajduje się w jednym z niżej położonych punktów ulicy w obrębie dawnego koryta rzeki, a częste zatrzymania pojazdów powodują głębsze zapadanie jezdni, wykruszenia i zniekształcenia krawężnika. Woda z kałuży jest w tym miejscu wychłapywana często w stronę elewacji i okien piwnicy. Każdy podjazd autobusu jest doskonale słyszalny i odczuwalny przez mieszkańców przy zamkniętych oknach. Szyby w drzwiach wewnętrznych (!) do pokoi dzwonią przez to co kilkanaście minut. Czuć wibracje pod stopami w ciągu dnia. Ceglane mury naszego domu widocznie pękają. Nocą spanie przy otwartym oknie jest wręcz	

		niemożliwe. Do tego dźwięk ostrzegania przed zamykaniem drzwi autobusu niesie się w całym mieszkaniu. Oczekujący na przystanku pasażerowie są często nietrzeźwi i zostawiają puszki na parapetach. W wejściu na klatkę schodową jest „poczekalnia”, palarnia papierosów, a nawet nierzadko toaleta . Wszystko to powoduje, że zgłaszam sprzeciw i absolutną potrzebę przeniesienia lokalizacji przystanku autobusowego.	
5. Pomorskie Stowarzyszenie „Nasze Środowisko”	1) Załącznik_2_Koncepcja PZT	przejazdy, wjazdy rowerowe na 0 cm - standardy, dla wzmocnienia łączenia można stosować granitowy opornik wtopiony na 0cm	Potwierdzamy - wymienione wnioski uwzględnia projekt rozbudowy ulicy H. Pobożnego
	2) Załącznik_2_Koncepcja PZT	bez oznakowania przejść przez drogę rowerową - wyjaśnione na spotkaniu	
	3) Załącznik_2_Koncepcja PZT	na całej długość po obu stronach pasy zieleni między jezdnią a chodnikiem wraz z nasadzeniami drzew zamiast zabetonowanego całego pasa drogowego chodnikami o szerokości 3-4 metrów jak wystarczy chodnik 2-2,5m - przedstawione rozwiązanie jest niedopuszczalne, obecnie stosuje się rozwiązania błękitno-zielnej infrastruktury - jej celem jest zatrzymywanie deszczu (retencja), ochładzanie powietrza (drzewa) i poprawa życia ludzi w czasie zmian klimatu	Projekt będzie zawierał poszerzenia pasów zieleni warunkowane zachowaniem normatywnych szerokości drogi i chodników oraz wymaganych przepisami odległości elementów drogi.
	4) Załącznik_2_Koncepcja PZT	zastosowanie na jezdni oznakowania (pasy w jezdni , minimum gęsto znaki po obu stronach P-27 Sierżant rowerowy) oraz zastosowanie progów wyspowych (przykład Zielone Mazowsze - wpuszczenie ruchu rowerowego na jezdnię wymaga zastosowania zabezpieczenia rowerzystów, tak jak (bardzo dobrze) zastosowano na wyniesionym skrzyżowaniu słupki zabezpieczające pieszych przed ścinaniem łuku przez pojazdy, to samo należy wykonać zabezpieczając rowerzystów przed pojazdami tj. fizycznie i prawnie wydzielona przestrzeń dla jednośladów. Infrastruktura ta zwiększa widoczność rowerzystów i wymusza na kierowcach bezpieczny odstęp (Załącznik Nr 1	W projekcie stałej organizacji ruchu będą uwzględnione elementy BRD zapewniające bezpieczeństwo uczestników ruchu (pieszych i rowerzystów), w tym również wprowadzenie strefy uspokojonego ruchu (Tempo 30).

	do zarządzenia Nr 686/K/2010 Prezydenta Miasta Słupska z dnia 24 sierpnia 2010 r.) polecam też zapoznać się z rozwiązaniami na Zielone Mazowsze	
5) Załącznik_2_Koncepcja PZT	dostosowanie poprzez oznakowanie oraz fizyczne do tempa 30 - wyspa najazdowa powinna być tak wykonana, że można po niej przejechać jedynie z prędkością 30 km /h lub mniejszą	
6) Załącznik_2_Koncepcja PZT	przejście dla pieszych z sygnalizacja świetlną również powinno być wyniesione z najazdem max 30 km/h a sygnalizacja w taki sposób wykonana, gdy pojazdy najeżdżają z większą prędkością niż 30 km/h włącza się automatycznie czerwone światło do momentu spadku prędkości do wymaganej - rozwiązania stosowane w różnych miejscowościach np. Czarna Dąbrówka, Redzikowo itd	
7) Załącznik_2_Koncepcja PZT	brak powiązania z drogą rowerową przy ul. Armii Krajowej - brak spójności i kompleksowego rozwiązania – proszę nie odpisywać w uzasadnieniu, że poza zakresem opracowania	Włączenie ruchu rowerów z ul. Pobożnego w drogę rowerową w ul. Armii Krajowej ma się odbywać na zasadach ogólnych ruchu drogowego z możliwością wykorzystania istniejącego zjazdu w ul. Armii Krajowej w obszarze zakładu FOTO.
8) Załącznik_1_Opis_Pobożnego	budowa dwustronnych doświetleń istniejących przejść dla pieszych - doświetlenie zarówno przejścia dla pieszych jak i dojścia do przejścia dla pieszych – lepsze bezpieczeństwo i widoczność	Projekt obejmuje doświetlenie istniejących przejść dla pieszych. Uwaga doświetlenia dojść nie uwzględniona.



	Brak infrastruktury rowerowej przy placówce oświatowej Projekt nie przewiduje infrastruktury rowerowej, mimo że przy ul. Henryka Pobożnego znajduje się placówka oświatowa. Współczesne inwestycje drogowe powinny nie tylko zapewniać bezpieczeństwo ruchu samochodowego, ale również tworzyć warunki sprzyjające korzystaniu z aktywnych form transportu, w szczególności przez dzieci i młodzież.	Bezpieczny dojazd rowerem do szkoły jest jednym z podstawowych elementów zrównoważonej mobilności. Odpowiednio zaprojektowana infrastruktura zachęca uczniów i ich rodziców do wyboru roweru zamiast samochodu, co przekłada się na: - poprawę bezpieczeństwa w otoczeniu szkoły poprzez ograniczenie liczby pojazdów dowożących dzieci, - promowanie zdrowego stylu życia, zmniejszenie emisji zanieczyszczeń i hałasu, - realizację celów polityki zrównoważonego transportu. Wnoszę o przeanalizowanie możliwości wprowadzenia infrastruktury rowerowej na całej długości przebudowywanej ulicy.	Jst Odpowiedzi udzielono w powyższych punktach Raportu oraz poniżej
	Brak ciągłości infrastruktury rowerowej od strony ul. Armii Krajowej Projekt przewiduje zakończenie infrastruktury rowerowej oraz włączenie rowerzystów do ruchu „na zasadach ogólnych”. Nie przedstawiono jednak rozwiązania, w jaki sposób ma nastąpić bezpieczne i intuicyjne włączenie rowerzystów do ruchu na ul. Henryka Pobożnego. W praktyce oznacza to powstanie tzw. „teleportu rowerowego”, czyli sytuacji, w której infrastruktura kończy się bez zapewnienia czytelnego i bezpiecznego połączenia z dalszą siecią transportową. Takie rozwiązanie nie zapewnia ciągłości trasy rowerowej i może powodować dezorientację użytkowników oraz pogorszenie bezpieczeństwa ruchu.	Wnoszę o przedstawienie rozwiązania zapewniającego ciągłość ruchu rowerowego pomiędzy ul. Armii Krajowej a przebudowywaną ulicą, zamiast pozostawiania rowerzystów bez odpowiednio zaprojektowanego sposobu włączenia się do ruchu.	Włączenie ruchu rowerów z ulicy Pobożnego w drogę rowerową w ul. Armii Krajowej odbywać się będzie na zasadach ogólnych ruchu drogowego z możliwością wykorzystania istniejącego zjazdu w ul. Armii Krajowej w obszarze zakładu FOTO.
6. platforma KONSULTACJI SPOŁECZNE jst	Zbyt szeroka jezdnia kosztem przestrzeni dla pieszych i zieleni Projekt przewiduje wykonanie jezdni o szerokości 6,5 m. Dla drogi klasy lokalnej (L) jest to szerokość większa niż niezbędna do prawidłowego funkcjonowania ulicy. Zastosowanie jezdni o szerokości 6,0 m (2 × 3,0 m) zapewnia pełną możliwość mijania się pojazdów, w tym autobusów i samochodów ciężarowych	Proponuję zmniejszenie szerokości jezdni do 6,0 m oraz wykorzystanie odzyskanej przestrzeni po wschodniej stronie ulicy na wykonanie pasa zieleni o szerokości ok. 0,5 m pomiędzy jezdnią a chodnikiem. Takie rozwiązanie przyniosłoby szereg korzyści: - zwiększyłoby bezpieczeństwo pieszych poprzez fizyczne oddzielenie ich od ruchu samochodowego, - poprawiłoby komfort korzystania z chodnika dzięki stworzeniu bufora	Z uwagi na zapewnienie pełnej funkcjonalności drogi (ruch autobusowy i ciężarowy, w tym służb komunalnych), bezpieczeństwa ruchu oraz zgodności z przepisami technicznymi uważa odnośnie zawężenia szerokości jezdni do 6,0 m została nieuwzględniona. W zakresie zieleni odpowiedzi udzielono w pkt 3 Raportu.

	obsługujących ulicę, a jednocześnie sprzyja uspokojeniu ruchu poprzez ograniczenie nadmiernych prędkości.	pomiędzy pieszymi a pojazdami, - umożliwiłoby wprowadzenie niskiej zieleni poprawiającej estetykę przestrzeni publicznej, - ograniczyłoby zjawisko rozchlapywania wody i błota z jezdni na chodnik, - poprawiłoby retencję wód opadowych w przypadku zastosowania powierzchni biologicznie czynnej, - zwiększyłoby odporność ulicy na skutki zmian klimatu poprzez ograniczenie efektu miejskiej wyspy ciepła, - wpisałoby inwestycję w aktualne kierunki projektowania ulic miejskich, zakładające równoważenie potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni, a nie wyłącznie ruchu samochodowego. Wnoszę o przeanalizowanie takiego wariantu w ramach projektu.	
	Brak przedstawienia analizy sposobu prowadzenia ruchu rowerowego W dokumentacji dotyczącej przygotowania inwestycji wskazano konieczność przeanalizowania sposobu połączenia ruchu rowerowego z planowanym ciągiem pieszo-rowerowym przy ul. Garncarskiej, rozważając prowadzenie ruchu rowerowego jezdnią lub poprzez wydzieloną drogę dla pieszych i rowerów. Przedstawiona do konsultacji koncepcja nie zawiera jednak informacji, jakie warianty zostały przeanalizowane, jakie kryteria przyjęto przy ich ocenie ani z jakich powodów zrezygnowano z rozwiązań zapewniających ciągłość infrastruktury rowerowej. Brak takiego uzasadnienia uniemożliwia mieszkańcom merytoryczną ocenę przyjętych rozwiązań oraz zweryfikowanie, czy rzeczywiście rozważono wszystkie racjonalne warianty projektowe.	Wnoszę o: - udostępnienie analizy wariantowej dotyczącej organizacji ruchu rowerowego wykonanej na etapie projektowania, - przedstawienie uzasadnienia wyboru rozwiązania polegającego na zakończeniu infrastruktury rowerowej i skierowaniu rowerzystów do ruchu na zasadach ogólnych, - ponowne przeanalizowanie możliwości zapewnienia ciągłości infrastruktury rowerowej na całej długości inwestycji oraz jej powiązania z istniejącą i planowaną siecią tras rowerowych.	Analiza rozwiązań koncepcyjnych z wariantami przedstawia załącznik graficzny opracowany przez projektanta: 