



# Port Zewnętrzny w Porcie Gdynia

WYNIKI KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

# Formy konsultacji

## Spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami

- 13.02.2020 r. w Gdynia InfoBox
- informacja zainteresowała ponad 2200 osób
- w spotkaniu uczestniczyło ponad 50 osób
- prezentacja inwestycji oraz dyskusja mieszkańców i przedstawiceli Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.
- artykuł podsumowujący spotkanie opublikowano na stronie internetowej Radio Gdańsk:  
<https://radiogdansk.pl/wiadomosci/item/105852-jak-bedzie-wygladac-port-zewnetrzny-w-gdyni-w-czwartek-odbeda-sie-konsultacje-spoleczne-z-mieszkancami>

## Konsultacje z mieszkańcami on-line

- o utworzono podstronę Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. specjalnie dedykowaną projektowi**
- o uruchomiono adres e-mail do konsultacji ([konsultacje@portzewnetrzny.pl](mailto:konsultacje@portzewnetrzny.pl)), na który każda zainteresowana osoba może przestać pytanie lub uwagi
- o odpowiedzi na nie udzielają przedstawiciele Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A.

## Publikacje w Dzienniku Bałtyckim

- o Dziennik Bałtycki, format C5 (129,5x190,5mm), daty: 28, 31.01.; 03, 07, 10, 13.02.
- o publikacja artykułu sponsorowanego z wideo przez 7 dni – [dziennikbaltycki.pl](http://dziennikbaltycki.pl) – 1-13.02.
- o publikacja artykułu sponsorowanego z wideo przez 7 dni – [gdynia.naszemiasto.pl](http://gdynia.naszemiasto.pl) – 1-13.02.
- o kampania Geomobile - dotarcie do mieszkańców Gdyni w dwóch przedziałach wiekowych: 1) 25-35 - 100 000 PV; 2) 35 + - 100 000 PV Termin: 08-13.02.

## Audycje w Radio Gdańsk

- o w dniach 5-12.02 wyemitowano 11 zapowiedzi w audycji Infopilot.
- o oprócz Infopilota zrealizowane zostały spoty reklamowe nt. korzyści płynących z budowy Portu Zewnętrznego dla mieszkańców Gdyni
- o dodatkowo na stronie internetowej ukazał się artykuł podsumowujący spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami (Gdynia 13.02.2020)

# Badanie opinii mieszkańców

## Badanie (pilotażowe) mieszkańców Polski

Zainteresowanie udziałem w badaniu wyraziły 172 osoby, analiza objęła odpowiedzi **79 osób** (odpowiedź na min. 1 pytanie oraz podano informacje o respondentach – płeć, wiek, województwo, a w przypadku województwa pomorskiego – odległość od Gdyni)

Badanie nie ma charakteru reprezentatywnego i w założeniu miało stanowić jedynie ilustrację, jakie kwestie mogą być uznawane za znaczące poza Gdynią (ostatecznie tylko 36,7% osób, które wypełniło kwestionariusz mieszkało poza Gdynią)

## Badanie organizacji ekologicznych

przeprowadzono metodą wywiadów elektronicznych. **Wytypowano 21 organizacji i instytucji** do badania – zarówno o zasięgu regionalnym, jak i ogólnopolskim.

Zainteresowanie udziałem w badaniu wyrazili wszyscy potencjalni badani, ale mimo wielokrotnych monitów poziom zwrotów (liczba wypełnionych kwestionariuszy) był bardzo niski (**4 kwestionariusze**).

## Badanie (właściwe) mieszkańców Gdyni

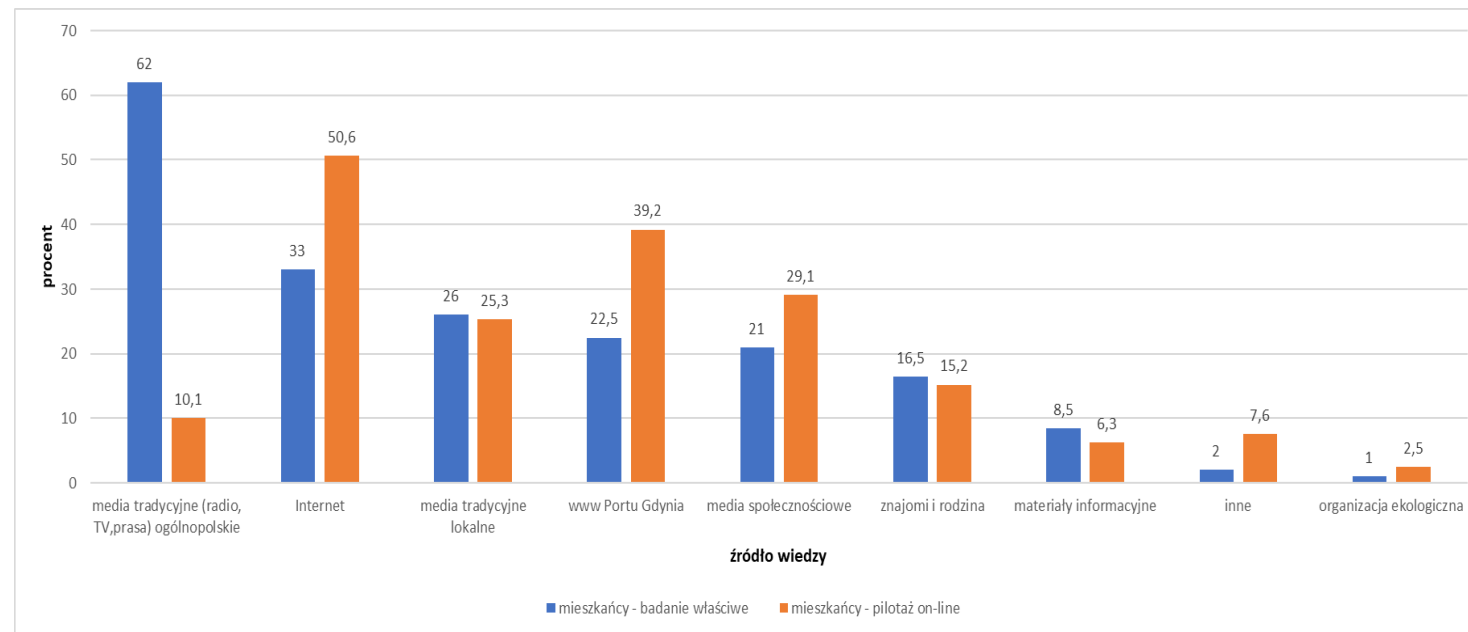
obejmowało **1000 osób**. **Próba miała charakter reprezentatywny**, to znaczy odpowiadała strukturze wieku i płci osób powyżej 15 roku życia mieszkających w Gdyni.

Badanie prowadzono metodą wywiadów bezpośrednich kwestionariuszowych. Do tej próby włączono dodatkowo 23 wywiady z uczestnikami spotkania konsultacyjnego.

## Poziom wiedzy i dotychczasowe źródła wiedzy

- ▶ Wiedza o planowanej inwestycji jest umiarkowana – 37,9% słyszało o niej, pozostałe osoby nie zetknęły się z informacjami na ten temat.
- ▶ Zgromadzone dane wyraźnie wskazują jednak na wpływ prowadzonych działań informacyjnych:
  - ▶ W badaniu poprzedzającym akcję informacyjną (badanie pilotażowe on-line) wiedzę o inwestycji budowano w oparciu o samodzielnie wyszukiwane informacje w Internecie, na stronie internetowej Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. specjalnie dedykowanej inwestycji, w mediach społecznościowych i – nieco rzadziej – w tradycyjnych mediach o lokalnym zasięgu.
  - ▶ Mieszkańcy poddani badaniu w okresie, gdy przeprowadzono już większość zaplanowanych działań informacyjnych, znacznie częściej dowiadywali się o inwestycji z mediów tradycyjnych, również tych o zasięgu ogólnopolskim.
  - ▶ Zwraca uwagę bardzo niska aktywność informacyjna organizacji ekologicznych – bardzo rzadko były one źródłem wiedzy o inwestycji.
  - ▶ Wśród innych źródeł wymieniano także informacje pozyskane samodzielnie (taką możliwość stwarzało m.in. spotkanie konsultacyjne z mieszkańcami lub uruchomienie skrzynki e-mail, z pomocą której można zwracać się z pytaniami do przedstawicieli Portu).

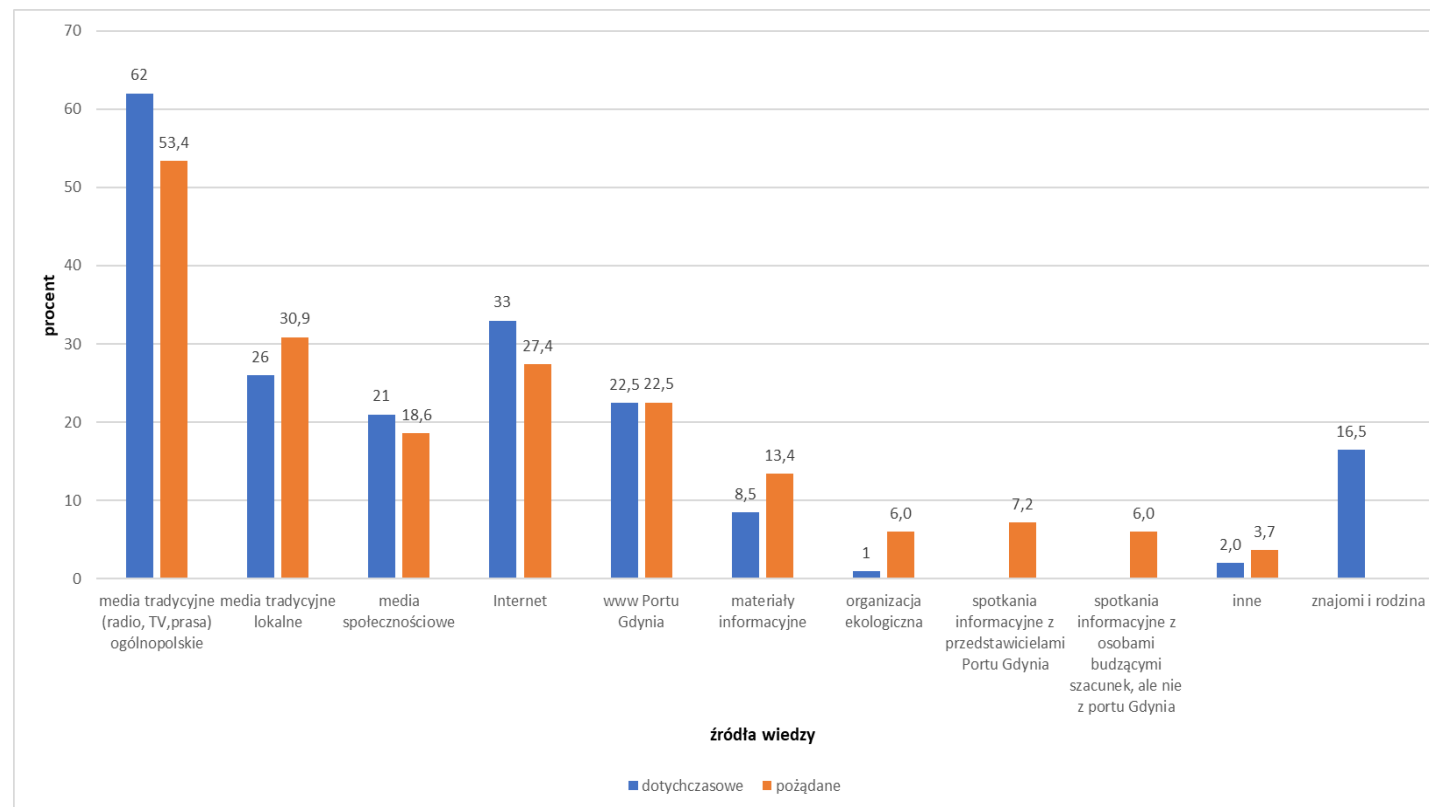
## Źródła wiedzy o planowanej inwestycji



# Pożądanane źródła wiedzy

- ▶ Badani na ogół wskazują te same źródła, z których chcieliby czerpać wiedzę o inwestycjach jak te, z których dotąd się o nich dowiadywali.
- ▶ Mieszkańcy chcieliby dowiadywać się o inwestycji przede wszystkim z mediów tradycyjnych o zasięgu ogólnopolskim (62%) lub lokalnym (30,9%) i Internetu (33%) lub strony www Zarządu Morskiego Portu Gdynia S.A. Nieco rzadziej chcieli, żeby w przyszłości informacje docierały do nich z mediów społecznościowych (18,6%).
- ▶ Warto podkreślić, że mieszkańcy widzieliby pewną rolę informacyjną dla organizacji ekologicznej, samego Zarządu Portu lub innych organizacji lub osób obdarzonych szacunkiem. Jednak te wskazania byłyby relatywnie rzadkie (6-7%).
- ▶ Te wybory są powiązane z wiekiem badanych:
  - ▶ młodszy (do 30 roku życia) oczekiwali informacji bezpośrednio (są większymi zwolennikami spotkań niż starsi mieszkańcy), z mediów społecznościowych lub mediów o zasięgu ogólnopolskim,
  - ▶ nieco starsi badani (31-50) preferują media tradycyjne (raczej ogólnopolskie niż lokalne), Internet oraz materiały informacyjne Zarządu Portu,
  - ▶ kolejna grupa wiekowa (51-60) chciałaby czerpać wiedzę z mediów tradycyjnych, a najstarsi badani chcieliby czerpać wiedzę z mediów tradycyjnych, także ich wydań internetowych oraz ze strony www i materiałów informacyjnych Zarządu Portu.

## Pożądanane źródła wiedzy o planowanej inwestycji





# Spodziewane efekty inwestycji

- ▶ Mieszkańcy spodziewają się, że największe znaczenie dla zmiany jakości życia w Gdyni będzie miała budowa nowego układu kolejowego oraz i budowa nowych falochronów.
- ▶ Nieco mniejsze znaczenie mają mieć te elementy, które wpływają głównie na efektywność i możliwości dla samego Portu.
- ▶ Pewnym zaskoczeniem jest, że tylko co trzeci mieszkaniec wskazał, że budowa układu drogowego stanowiącego połączenie drogowe pirsu Portu Zewnętrznego z drogą wylotową z Gdyni wpłynie na jakość życia mieszkańców.
- ▶ Można to tłumaczyć dwojako:
  - ▶ częściej na ten element wskazywali mieszkańcy tych obszarów Gdyni, które zmieniają się pod wpływem nowego rozwiązania drogowego (to dla nich kwestią bardziej newralgiczna niż dla pozostałych Gdynian);
  - ▶ można to odczytywać jako nadzieję, że budowa układu kolejowego spowoduje na tyle znaczące odciążenie, że samochody ciężarowe będą w mniejszym stopniu obciążały obecny system drogowy, a zatem to będzie główny element poprawiający jakość życia, a nie sama rozbudowa dróg (nowy układ drogowy nie będzie przeciążony ruchem z Portu).

Element inwestycji	Procent
budowa nowego układu kolejowego prowadzącego ruch kolejowy do i z Portu Zewnętrznego	62,4
budowa nowych falochronów	42,6
budowa pirsu Portu Zewnętrznego (planowane załadowanie wynosi 151 hektarów)	36,5
pogłębienie nowych basenów portowych i toru podejściowego do Portu Zewnętrznego	36,0
budowa nowego układu drogowego, stanowiącego połączenie drogowe pirsu Portu Zewnętrznego z drogą wylotową z miasta Gdyni	36,0
inne	6,1

# Spodziewane efekty inwestycji

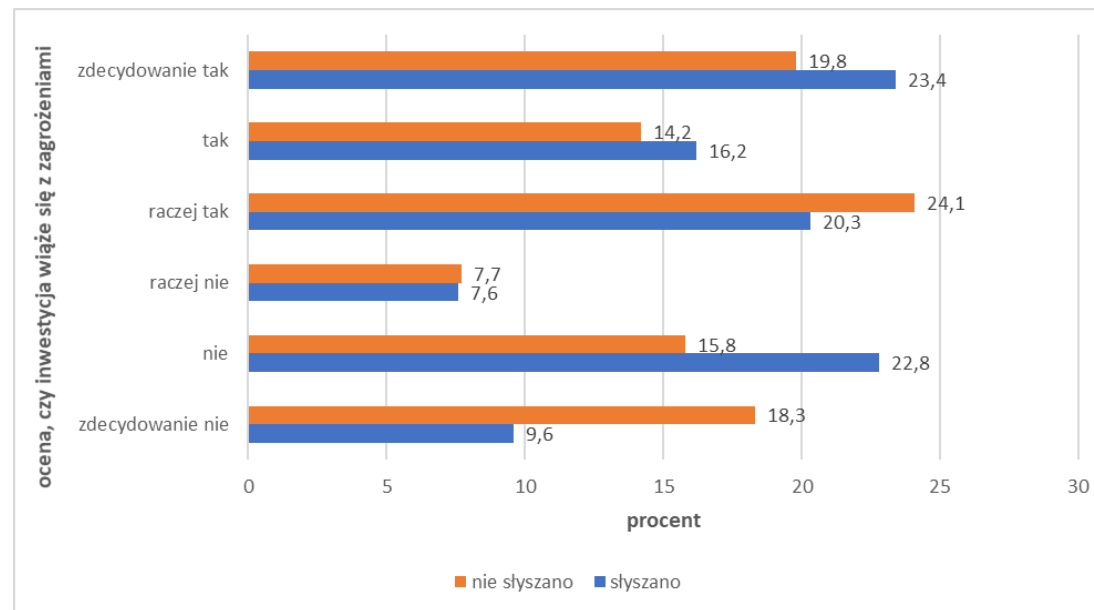
- ▶ Budowa Portu Zewnętrznego może nieść za sobą zarówno pozytywne, jak i negatywne zmiany. Mieszkańcy oceniali, które ze spodziewanych konsekwencji mają dla nich wydzźwięk pozytywny.
- ▶ Zdecydowana większość badanych zgadza się, że do najważniejszych pozytywnych zmian należy zmiana znaczenia miasta dla gospodarki regionu i kraju (78,8%).
- ▶ Mieszkańcy są przekonani, że dzięki inwestycji zwiększą się wpływy do budżetu miasta (77,9%) oraz powstaną nowe miejsca pracy (75,8%). Także w przypadku kwestii transportowych i skomunikowania wewnętrznego miasta i z resztą regionu i krajem przeważały oceny pozytywne.

	Zdecydowanie się nie zgadzam	Nie zgadzam się	Raczej się nie zgadzam	Raczej się zgadzam	Zgadzam się	Zdecydowanie się zgadzam
Powstanie nowych miejsc pracy	3,8	8,3	12,1	24,6	28,6	22,6
Wzrost wpływów z podatków do budżetu miasta	4,4	4,8	12,9	22,8	39,7	15,4
Wzrost znaczenia miasta Gdyni dla gospodarki regionu i kraju	5,0	6,3	9,8	31,9	32,3	14,6
Wzrost przepustowości miejskiej sieci komunikacyjnej dzięki inwestycjom w infrastrukturę drogową i kolejową	7,0	6,4	13,0	24,6	27,1	22,1
Poprawa skomunikowania dzielnic Gdyni dzięki rozbudowie sieci transportowej w mieście	7,1	6,4	11,8	30,1	34,0	10,6
Dzięki inwestycjom transportowym lepsze skomunikowanie miasta z regionem i krajem	9,7	3,9	11,8	28,2	28,2	18,3

# Spodziewane efekty inwestycji

- ▶ Mimo oceny, że inwestycja przyniesie wiele pozytywnych zmian, mieszkańcy dostrzegają także pewne zagrożenia.
  - ▶ Jeśli pominąć osoby niezdecydowane, okazuje się, że 33,4% nie zauważa zagrożeń związanych z inwestycją, a nieznacznie więcej osób (36,3%) sądzi, że one występują.
- ▶ Nie jest oczywisty wpływ dostępu do informacji o inwestycji na te oceny.
  - ▶ Z jednej strony, osoby, które wcześniej słyszały o planie budowy Portu Zewnętrznego są bardziej wyczulone na ewentualne zagrożenia.
  - ▶ Z drugiej strony częściej niż osoby niepoinformowane nie zgadzają się, że takie zagrożenia występują.
  - ▶ Dzieje się tak dlatego, że sama dostępność do informacji nie oznacza jeszcze, że jest ona rzetelna i wyczerpująca.
  - ▶ Tezę tę potwierdza porównanie opinii osób objętych badaniem w trakcie spotkania konsultacyjnego i mieszkańców dobranych losowo, którzy zetknęli się z informacją o inwestycji samodzielnie:
    - ▶ w pierwszej grupie 18,2% uczestników konsultacji dostrzegało zagrożenia związane z inwestycją – w próbie losowej mieszkańców posiadających wiedzę o inwestycji było to aż 42,2% badanych.
- ▶ Oznacza to, że należy podtrzymywać stale wysiłki przekazywania rzetelnych i wyczerpujących informacji oraz tworzyć szansę do interakcji mieszkańców i przedstawicieli Zarządu Portu lub ekspertów.

## Ocena, czy inwestycja wiąże się z zagrożeniami zależnie od wiedzy o inwestycji



### Zagrożenia, na które mieszkańcy zwracali uwagę:

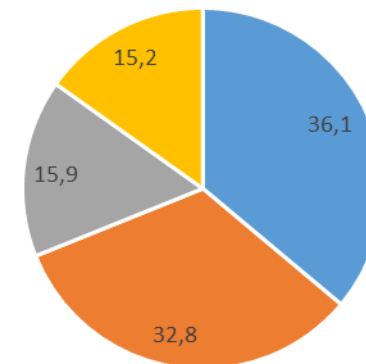
- zagrożenia ekologiczne – związane z fazą budowy oraz funkcjonowaniem Portu (zanieczyszczenie wód, zagrożenie dla flory i fauny);
- uciążliwość inwestycji:
  - trudności komunikacyjne w trakcie inwestycji i po jej zakończeniu (przewóz kontenerów przeciąży system drogowy);
  - hałas – w trakcie inwestycji i w związku z przeladunkami;
  - długość inwestycji – budowa jest rozłożona na długi okres, co oznacza zakłócenie funkcjonowania miasta przez długi czas;
- zakłócenie krajobrazu i utrata walorów turystycznych przez miasto;
- niska racjonalność inwestycji wobec innych planowanych inwestycji (port w Elblągu).



# Spodziewane efekty inwestycji

- ▶ Ostateczna ocena bilansu korzyści i zagrożeń jest niejednoznaczna.
- ▶ Z jednej strony, należy podkreślić, że wyraźnie przeważają te osoby, które sądzą, że inwestycja niesie więcej korzyści niż zagrożeń (36,1%), nad tymi, którzy sądzą, że przeważają zagrożenia (15,9%).
- ▶ Z drugiej strony dość liczna jest grupa tych badanych, którzy nie umieli tego rozstrzygnąć – sądzą, że korzyści i zagrożenia są w równowadze (32,8%).
- ▶ Wreszcie jest też taka grupa mieszkańców (15,2%), która nie umie tego ocenić, bo ma za mało wiedzy o samej inwestycji.

## Bilans korzyści i zagrożeń

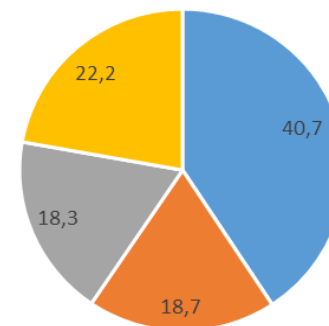


- przeważają korzyści
- trudno to rozstrzygnąć – korzyści i wady są w równowadze
- przeważają wady
- nie wiem, nie mam wiedzy, żeby to ocenić

# Poparcie dla budowy Portu Zewnętrznego

- ▶ Mieszkańcy, którzy popierają inwestycję są liczniejsi niż ci, którzy są jej przeciwni – grupy te stanowią odpowiednio 59,5% i 18,3%. Zwróćmy jednak uwagę, że co piąty mieszkaniec (22,2%) nie potrafił wyrazić opinii, bo brakowało mu wiedzy o inwestycji.
- ▶ W przypadku 18,7% mieszkańców poparcie dla inwestycji nie jest bezwarunkowe. Mieszkańcy wspierający inwestycję pod pewnymi warunkami, wymieniali rodzaje niezbędnych działań, jakie należy podjąć, żeby zminimalizować zagrożenia. Są to:
  - ▶ warunki dotyczące samej realizacji inwestycji, która powinna być dobrze zaprojektowana: rozłożona na etapy, które powodują uciążliwości relatywnie krótko, oraz terminowo realizowana;
  - ▶ dobrze zaplanowane rozwiązania transportowe:
    - ▶ przewaga transportu kolejowego dla kontenerów
    - ▶ drogi dojazdowe dla mieszkańców
    - ▶ rozbudowa ścieżek rowerowych dla mieszkańców (w tym pracowników Portu)
    - ▶ stworzenie bezpiecznych rozwiązań komunikacyjnych dla rowerzystów (oddzielenie ścieżek rowerowych od ruchu ciężarowego)
  - ▶ dbałość o rozwiązania dla odbioru odpadów ze statków (oczyszczalnia ścieków, odbiór śmieci);
  - ▶ minimalizacja strat środowiskowych;
  - ▶ dbałość o wprowadzenie rozwiązań obniżających uciążliwość Portu dla mieszkańców (zmniejszanie hałasu).

## Poziom poparcia dla inwestycji



- tak
- tak, ale pod warunkiem minimalizacji zagrożeń związanych z tą inwestycją
- nie
- nie wiem, nie mam wiedzy, żeby to ocenić

# Podsumowanie

- ▶ Wyniki badania wskazują na to, że wśród mieszkańców jest społeczne przyzwolenie dla inwestycji. Należy jednak spodziewać się napięć i konfliktów dotyczących kilku pól:
  - ▶ zaburzenia sieci komunikacyjnej w okresie realizacji inwestycji;
  - ▶ niedobory infrastruktury drogowej po zakończeniu budowy – potencjalne przeciążenie dróg dla ruchu samochodowego, brak rozwiązań dla transportu alternatywnego (rozbudowane ścieżki rowerowe, pozwalające na dojazd pracownikom Portu);
  - ▶ hałas - odczuwalne konsekwencje rozbudowy dla mieszkańców osiedli przylegających do Portu;
  - ▶ funkcjonalność rozwiązań;
  - ▶ straty ekologiczne.
- ▶ Duże znaczenie dla minimalizowania napięć ma – poza wprowadzaniem przemyślanych rozwiązań technicznych i planistycznych – prowadzenie akcji informacyjnej.
  - ▶ Obecnie, co piąty mieszkaniec Gdyni ocenia, że nie ma wystarczającej wiedzy o inwestycji, by ją oceniać. Badanie wskazuje, że ta grupa mieszkańców, do której docierała pełna informacja, była skłonna do formułowania bardziej wyważonych ocen i szukania kompromisów między potrzebą rozwoju Portu i warunkami życia dla mieszkańców.