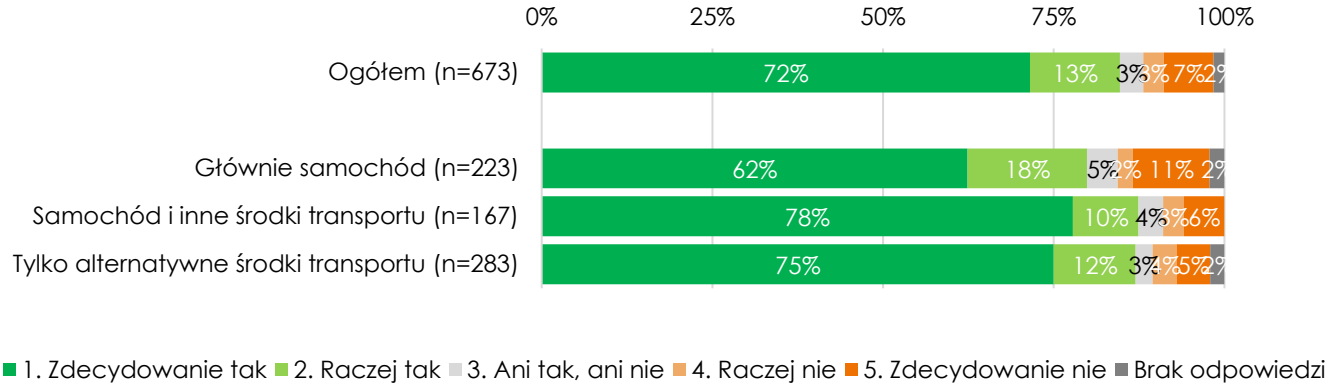
Załącznik nr 1

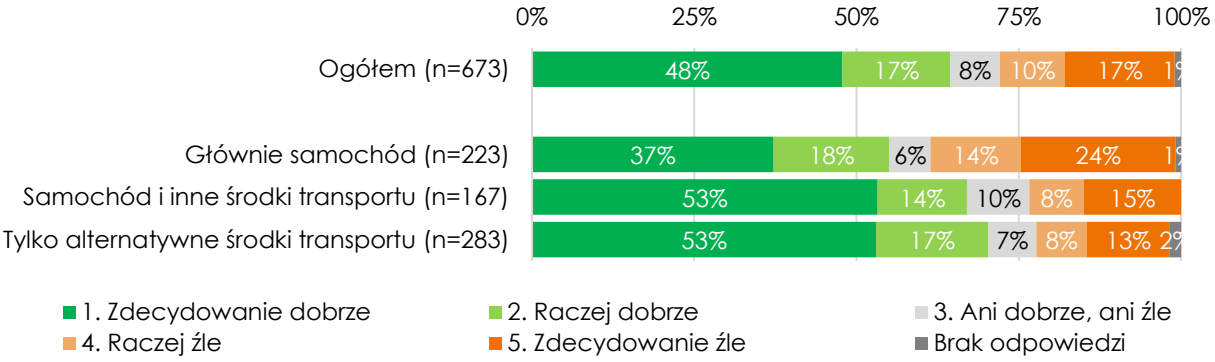
Dodatkowe wykresy ilustrujące dane z formularzy konsultacyjnych

Parkowanie

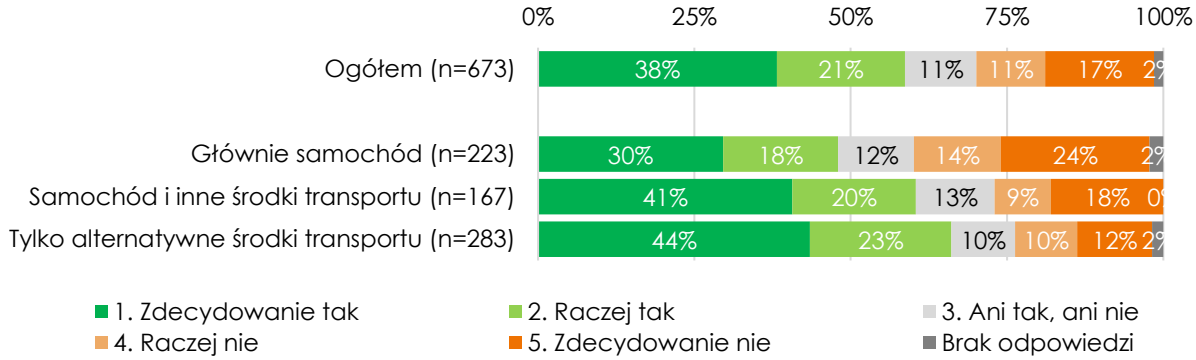
Wykres 27. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? ***Parkowanie wyłącznie w miejscach wyznaczonych (oznakowanych)***



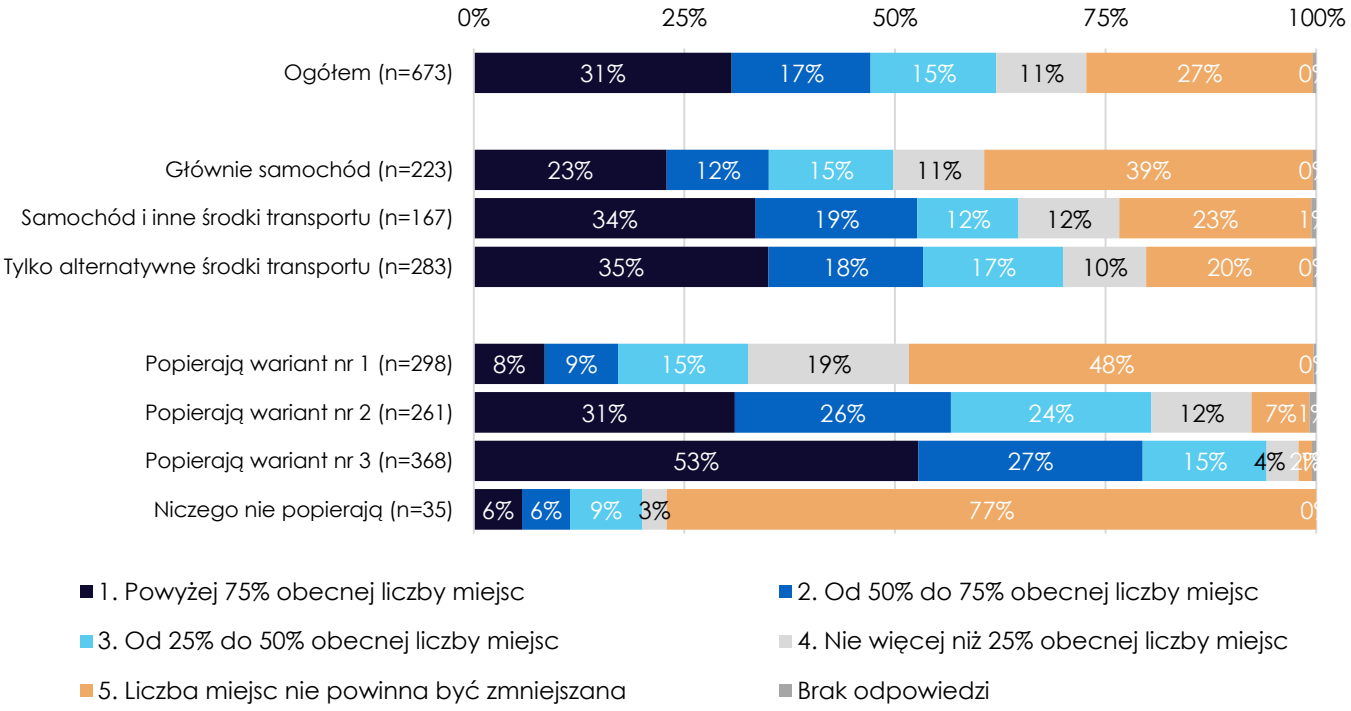
Wykres 28. Jak ocenia Pan/i pomysł wprowadzenia następujących rozwiązań na ulicy Starowiejskiej? ***Zastępowanie wiosną i latem części miejsc postojowych dodatkowymi miejscami do siedzenia (np. ogródkami restauracji, parkletami)***



Wykres 29. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? ***Wyznaczenie miejsc z ograniczonym czasem parkowania (np. do 15 minut)***

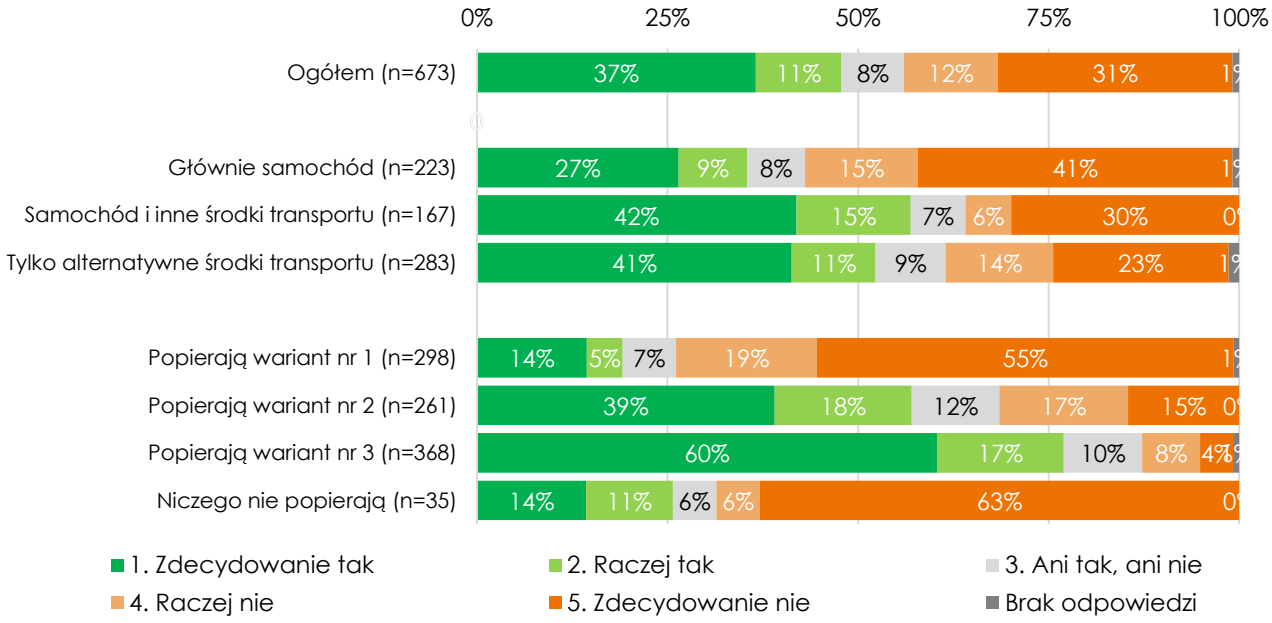


*Wykres 30. Ile **miejsc postojowych** na Starowiejskiej można by Pana/i zdaniem **zlikwidować**?*



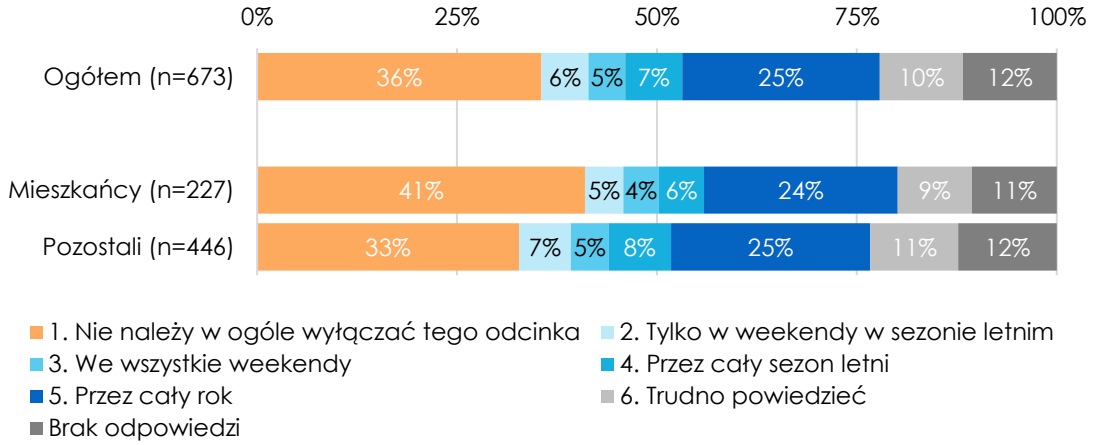
Ograniczenia dla ruchu samochodowego

*Wykres 31. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? **Uniemożliwienie przejazdu przez całą długość ulicy (zakaz wjazdu na wybranych odcinkach)***

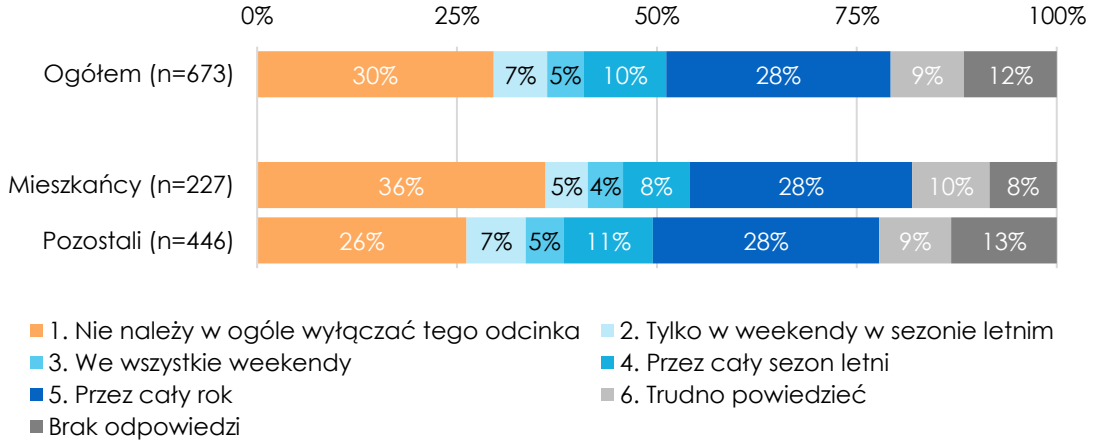


Akceptacja dla wyłączania ruchu na poszczególnych odcinkach ulicy

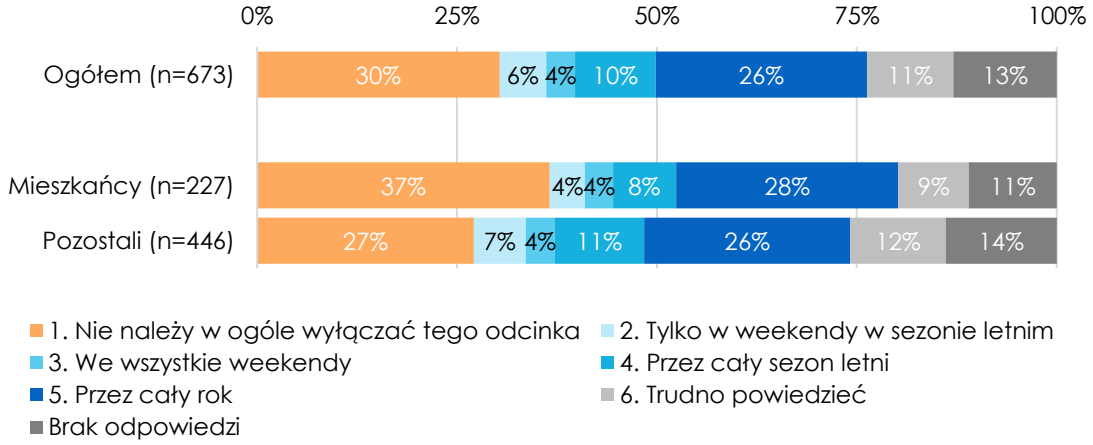
Wykres 32. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na odcinku: ***Od Pl. Gdynian Wysiedlonych do ul. 3 Maja***



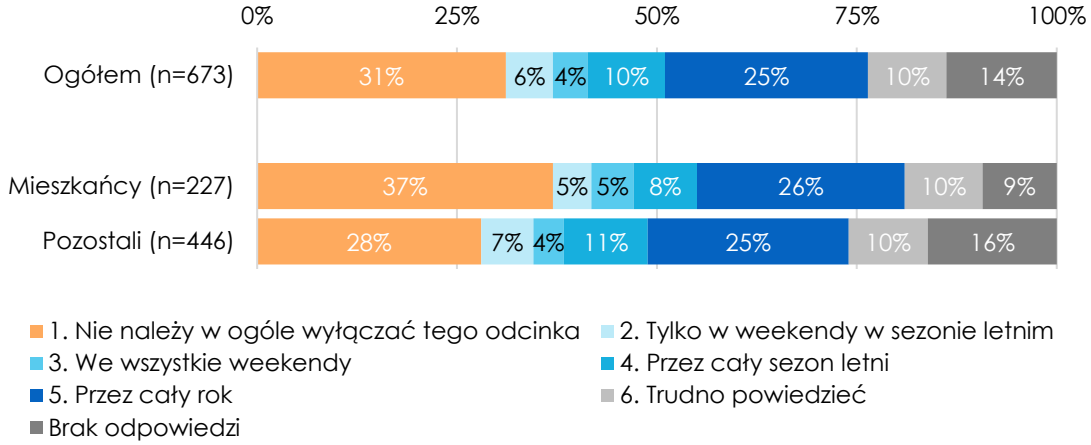
Wykres 33. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na odcinku: ***Od ul. 3 Maja do ul. Mściwoja***



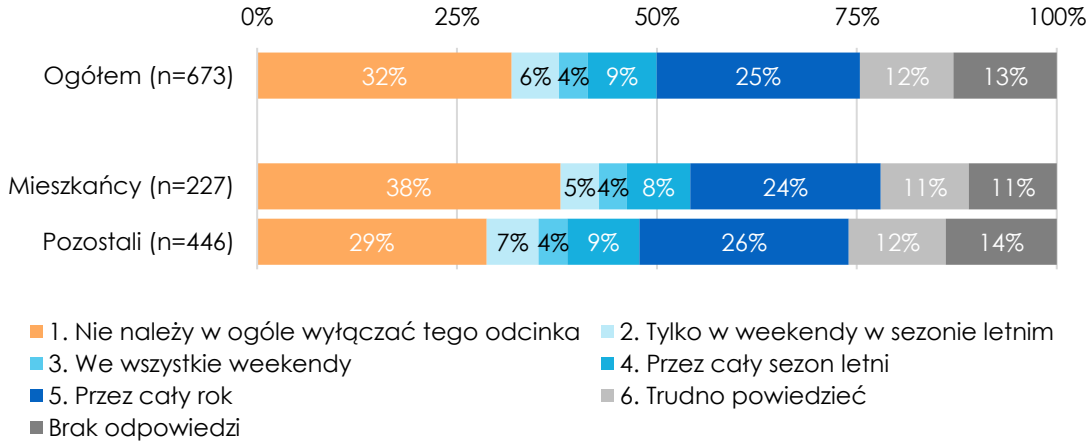
Wykres 34. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na odcinku: ***Od ul. Mściwoja do ul. Władysława IV***



Wykres 35. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na odcinku: ***Od ul. Władysława IV do ul. Zygmunta Augusta***

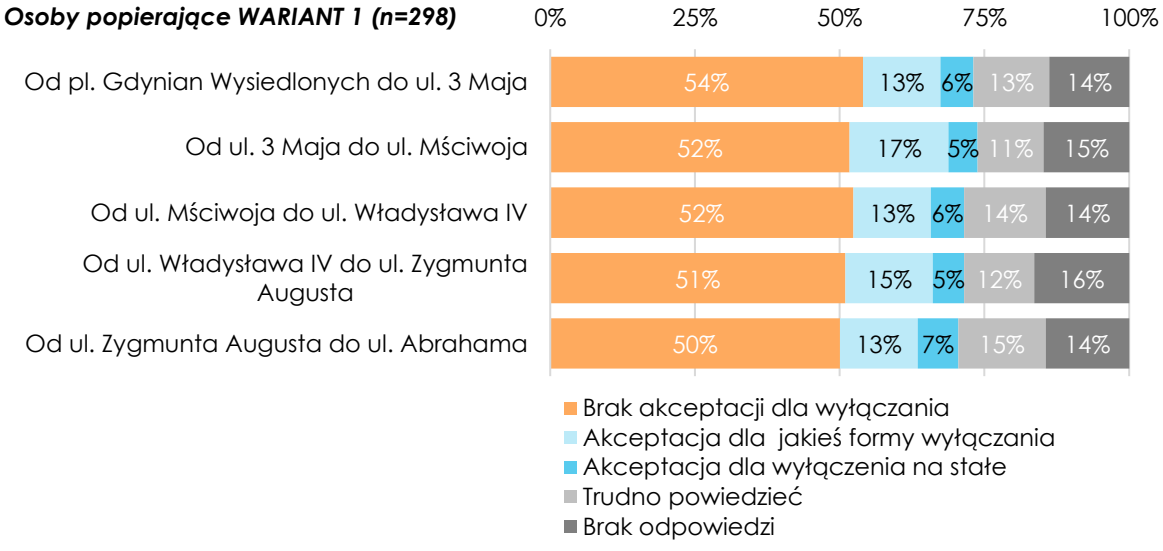


Wykres 36. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na odcinku: ***Od ul. Zygmunta Augusta do ul. Abrahama***

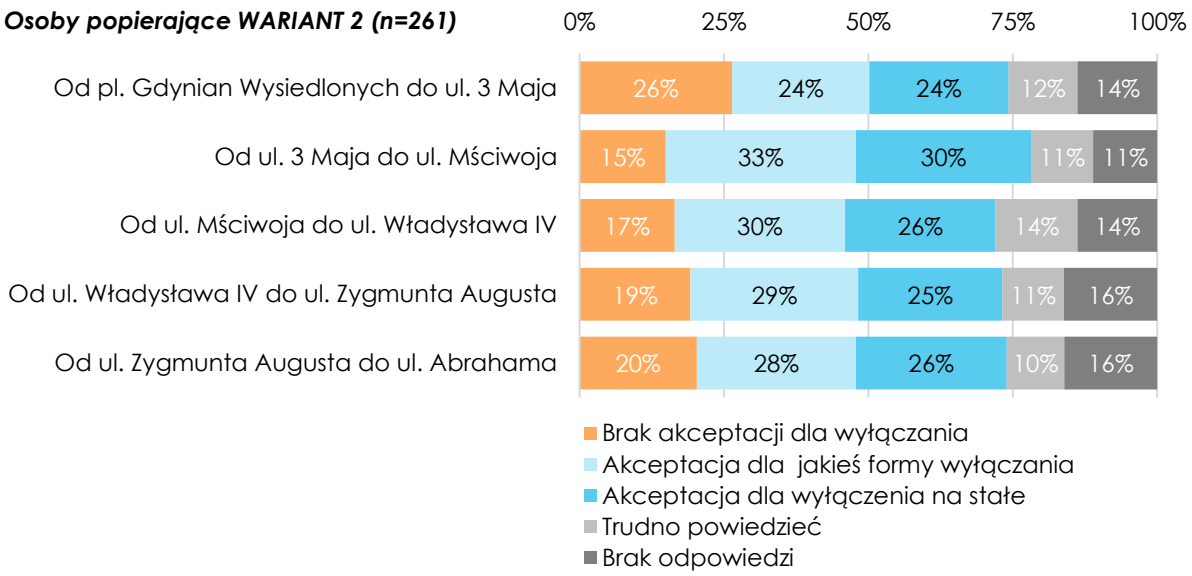


Akceptacja dla wyłączania ruchu w zależności od popieranego wariantu zmian

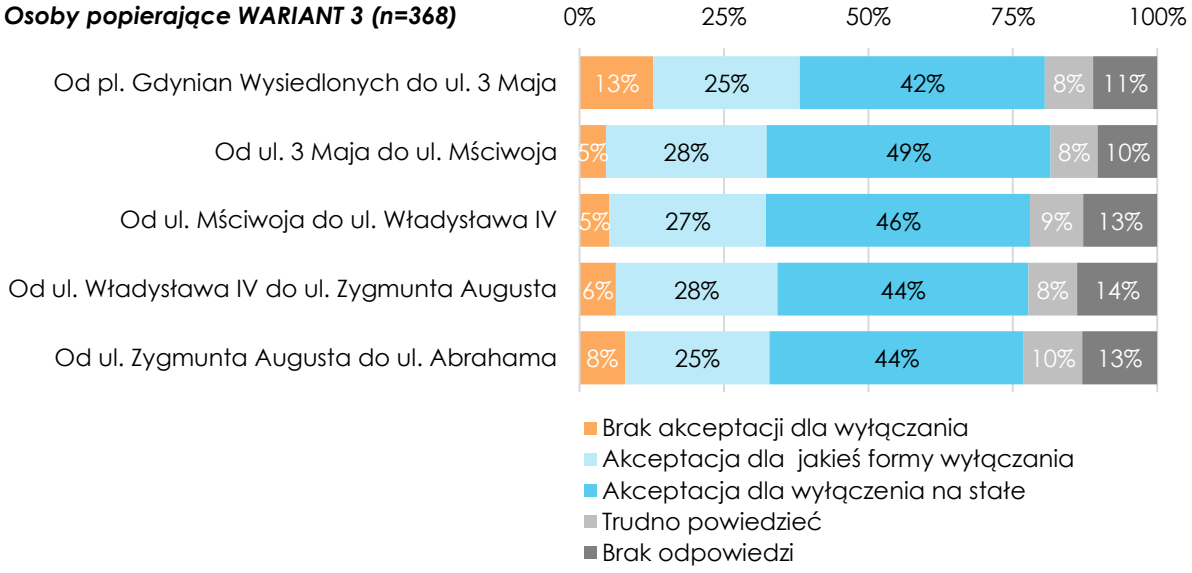
Wykres 37. Jakie ***zakazy wjazdu*** *był(a)by Pan/i w stanie* ***zaakceptować*** *na poniższych odcinkach ulicy Starowiejskiej? (Nie dotyczyłyby one mieszkańców, służb i dostaw.)*



*Wykres 38. Jakie **zakazy wjazdu** był(a)by Pan/i w stanie **zaakceptować** na poniższych odcinkach ulicy Starowiejskiej? (Nie dotyczyłyby one mieszkańców, służb i dostaw.)*

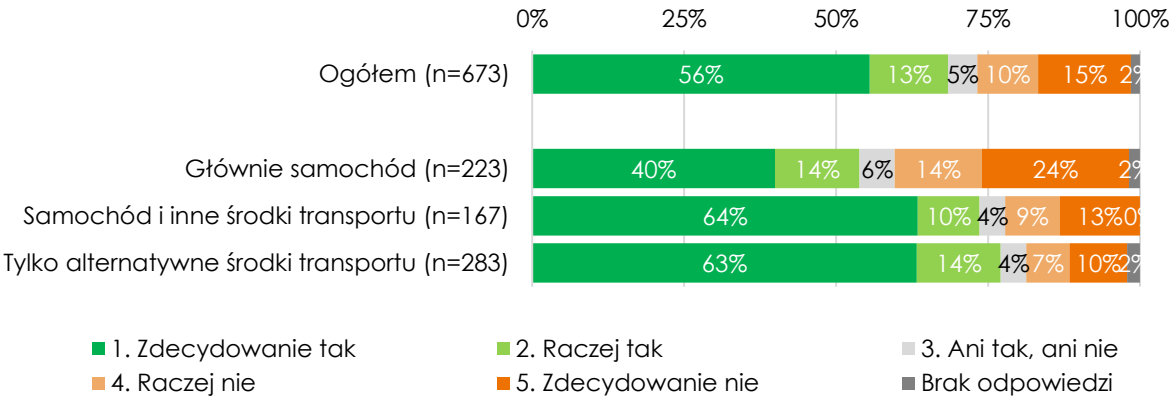


*Wykres 39. Jakie **zakazy wjazdu** był(a)by Pan/i w stanie **zaakceptować** na poniższych odcinkach ulicy Starowiejskiej? (Nie dotyczyłyby one mieszkańców, służb i dostaw.)*

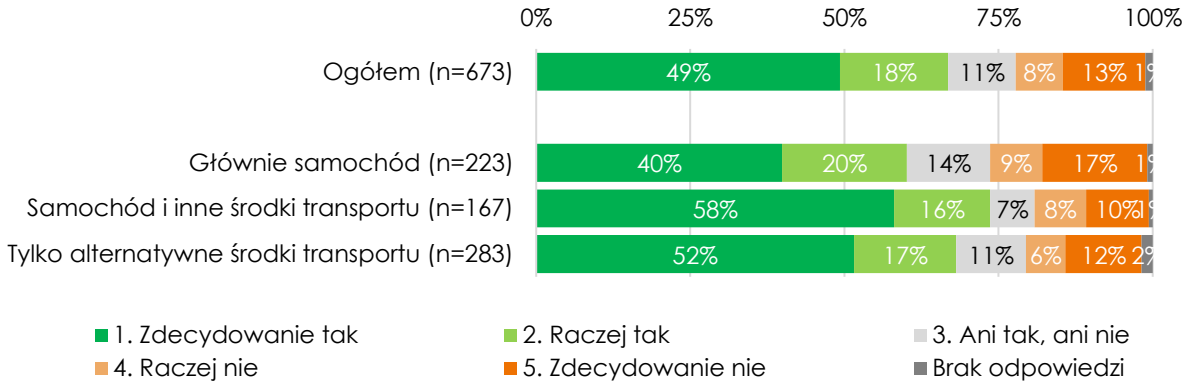


Zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu pieszych

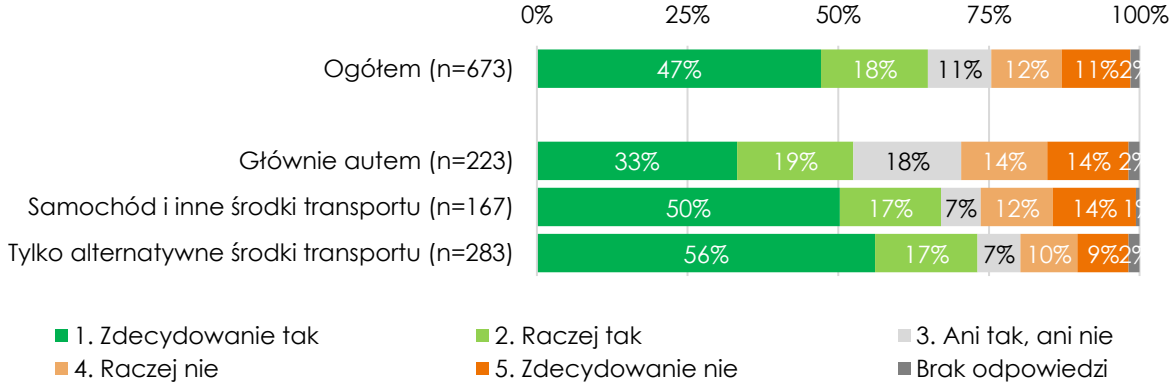
Wykres 40. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? ***Umożliwienie pieszym swobodnego poruszania się po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu (nie tylko na przejściach)***



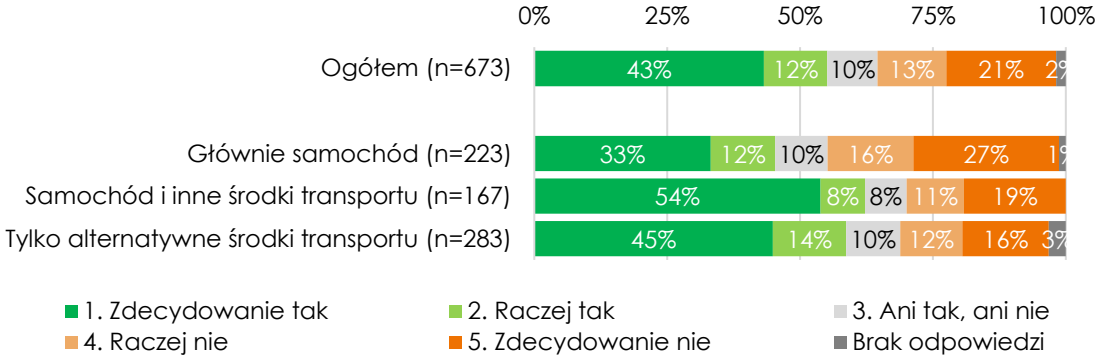
Wykres 41. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? ***Wyniesione przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV w celu spowolnienia ruchu***



Wykres 42. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? ***Ograniczenie prędkości do 20km/h***

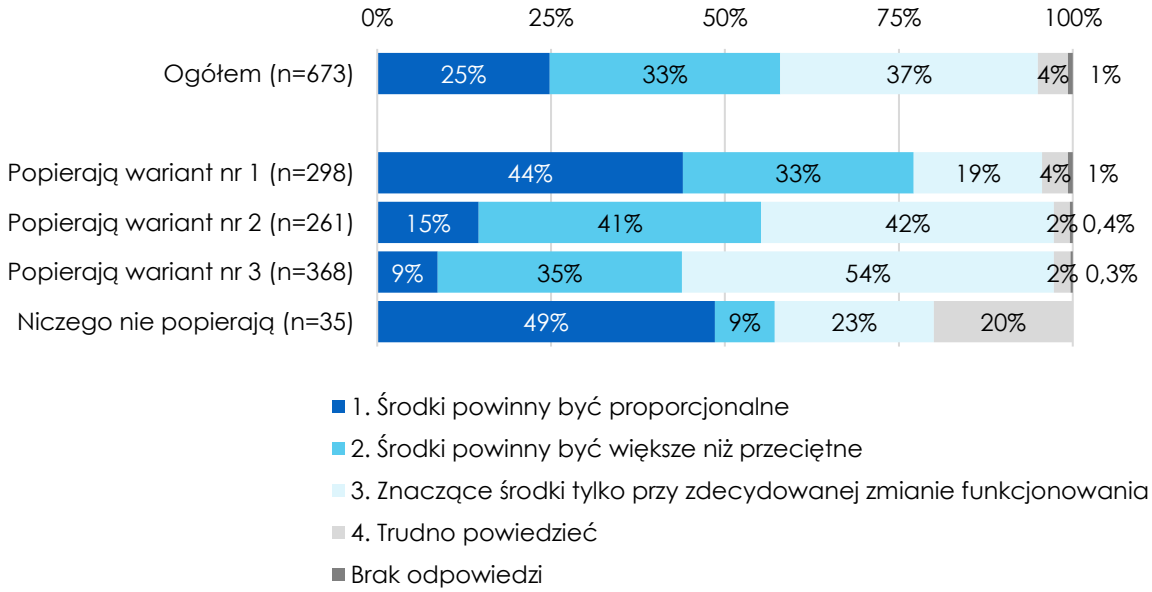


Wykres 43. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? ***Zawężenie jezdni i poszerzenie chodnika przy skrzyżowaniach w celu spowolnienia ruchu***



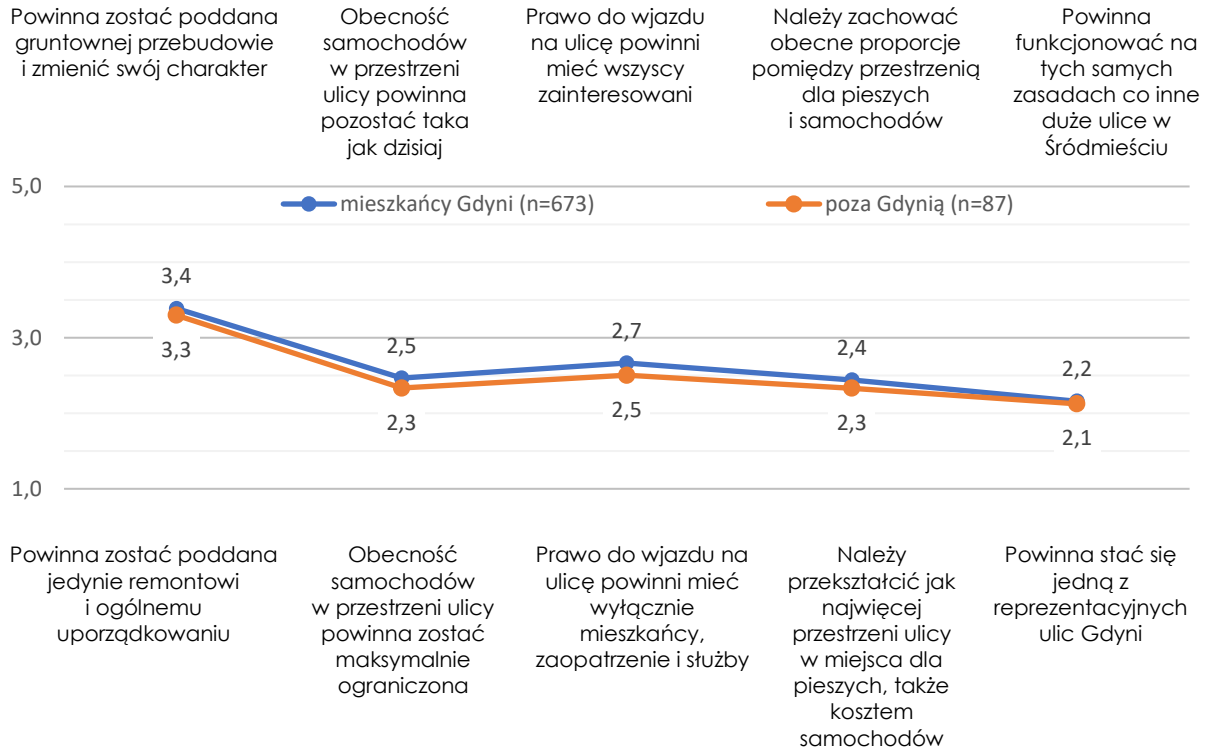
Finansowanie zmian na Starowiejskiej

Wykres 44. Proszę zaznaczyć zdanie, które najlepiej oddaje ***Pana/i opinię*** *w sprawie* ***finansowania zmian*** *na ulicy Starowiejskiej?*

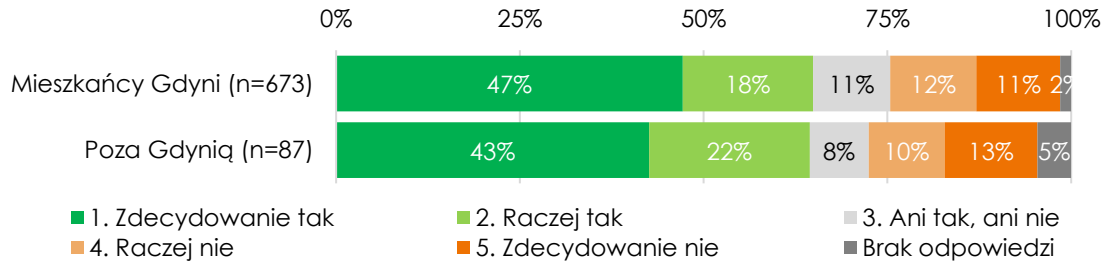


Wykresy pokazujące rozkład odpowiedzi respondentów mieszkających poza Gdynią

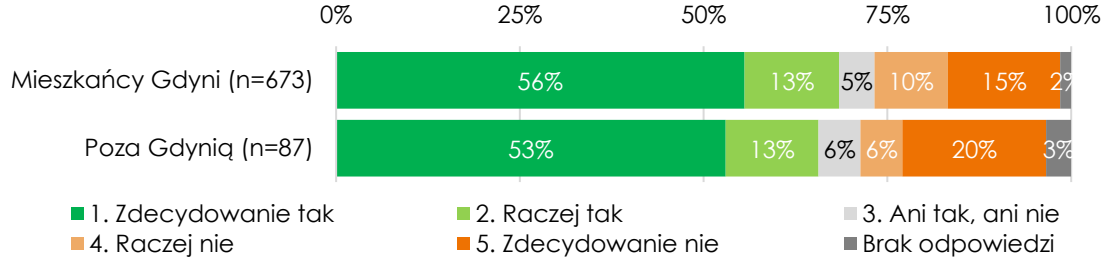
*Wykres 45. W jakim **kierunku** powinny Pana/i zdaniem **iść zmiany** w przestrzeni Starowiejskiej?*



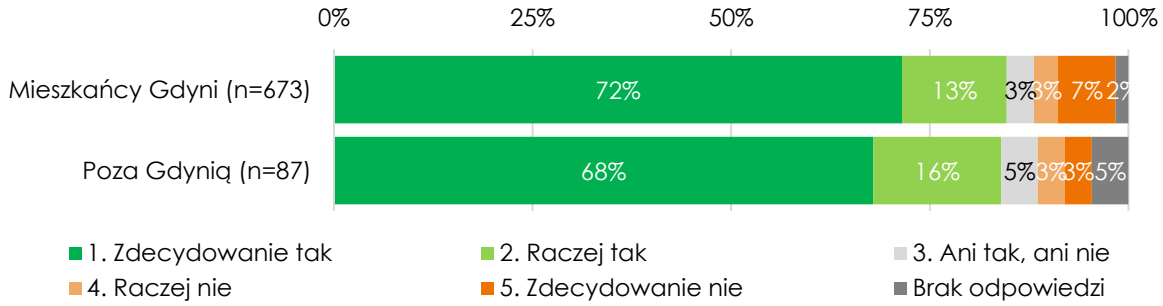
*Wykres 46. Zmiana organizacji ruchu: **Ograniczenie prędkości do 20km/h***



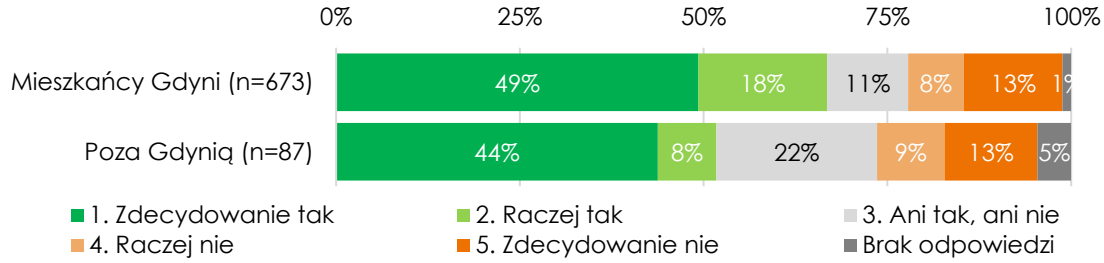
*Wykres 47. Zmiana organizacji ruchu: **Umożliwienie pieszym swobodnego poruszania się po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu (nie tylko na przejściach)***



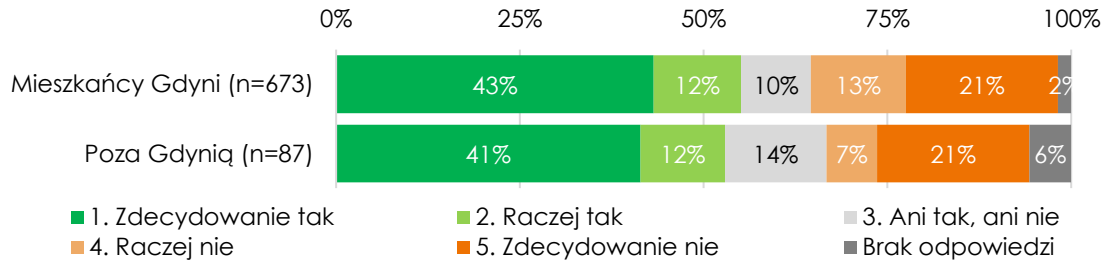
Wykres 48. Zmiana organizacji ruchu: ***Parkowanie wyłącznie w miejscach wyznaczonych (oznakowanych)***



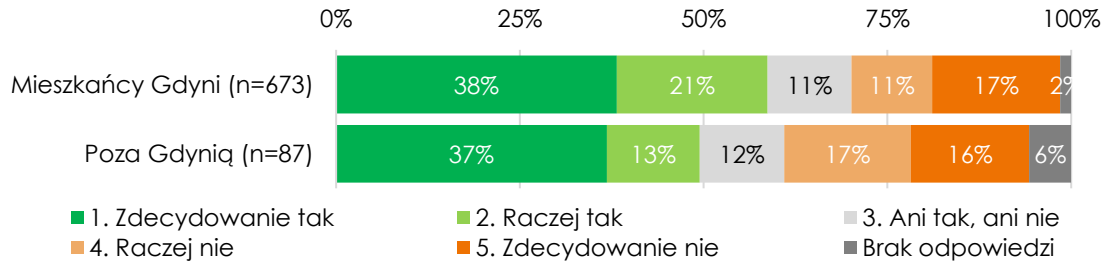
Wykres 49. Zmiana organizacji ruchu: ***Wyniesione przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV w celu spowolnienia ruchu***



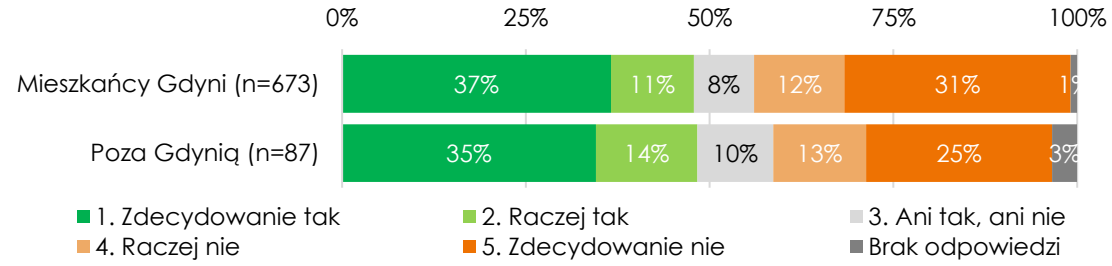
Wykres 50. Zmiana organizacji ruchu: ***Zawężenie jezdni i poszerzenie chodnika przy skrzyżowaniach w celu spowolnienia ruchu***



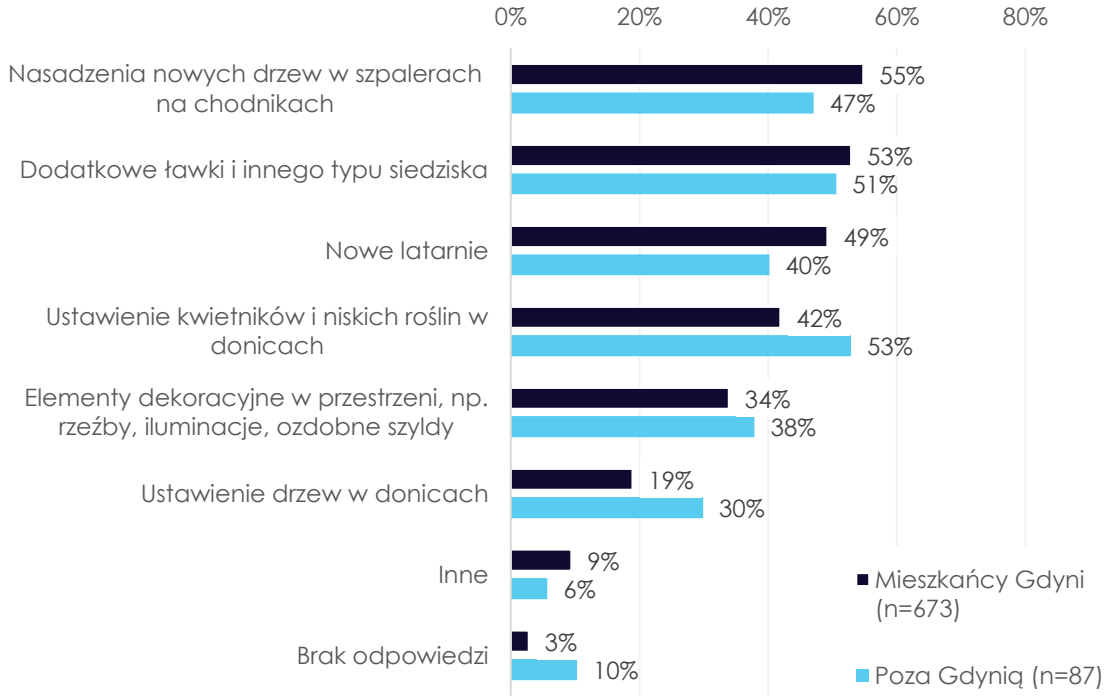
Wykres 51. Zmiana organizacji ruchu: ***Wyznaczenie miejsc z ograniczonym czasem parkowania (np. do 15 minut)***



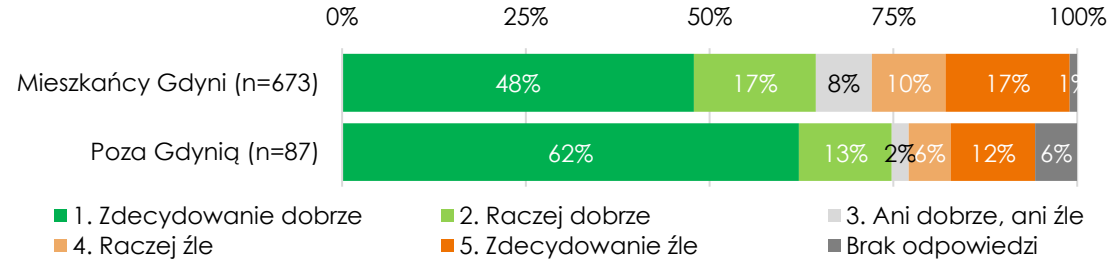
Wykres 52. Zmiana organizacji ruchu: ***Uniemożliwienie przejazdu przez całą długość ulicy (zakaz wjazdu na wybranych odcinkach)***



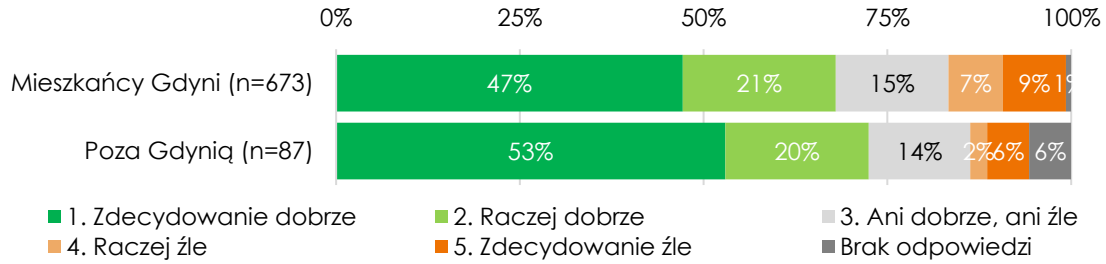
Wykres 53. Które z poniższych rozwiązań dotyczących zieleni miejskiej i małej architektury są Pana/i zdaniem ***najbardziej potrzebne*** *na Starowiejskiej?*



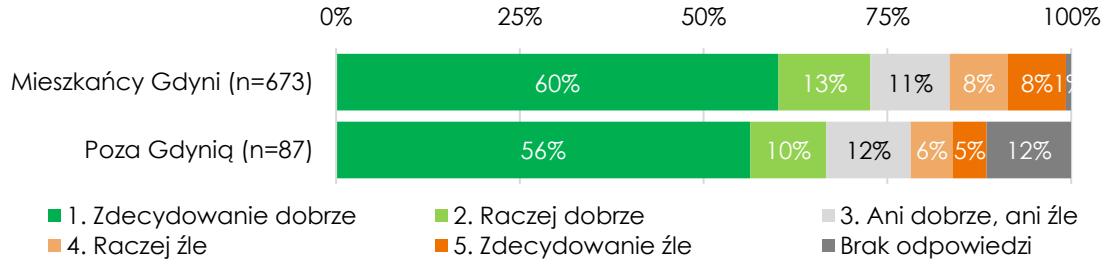
Wykres 54. Ocena wprowadzenia rozwiązania: ***Zastępowanie wiosną i latem części miejsc postojowych dodatkowymi miejscami do siedzenia (np. ogródkami restauracji, parkletami)***



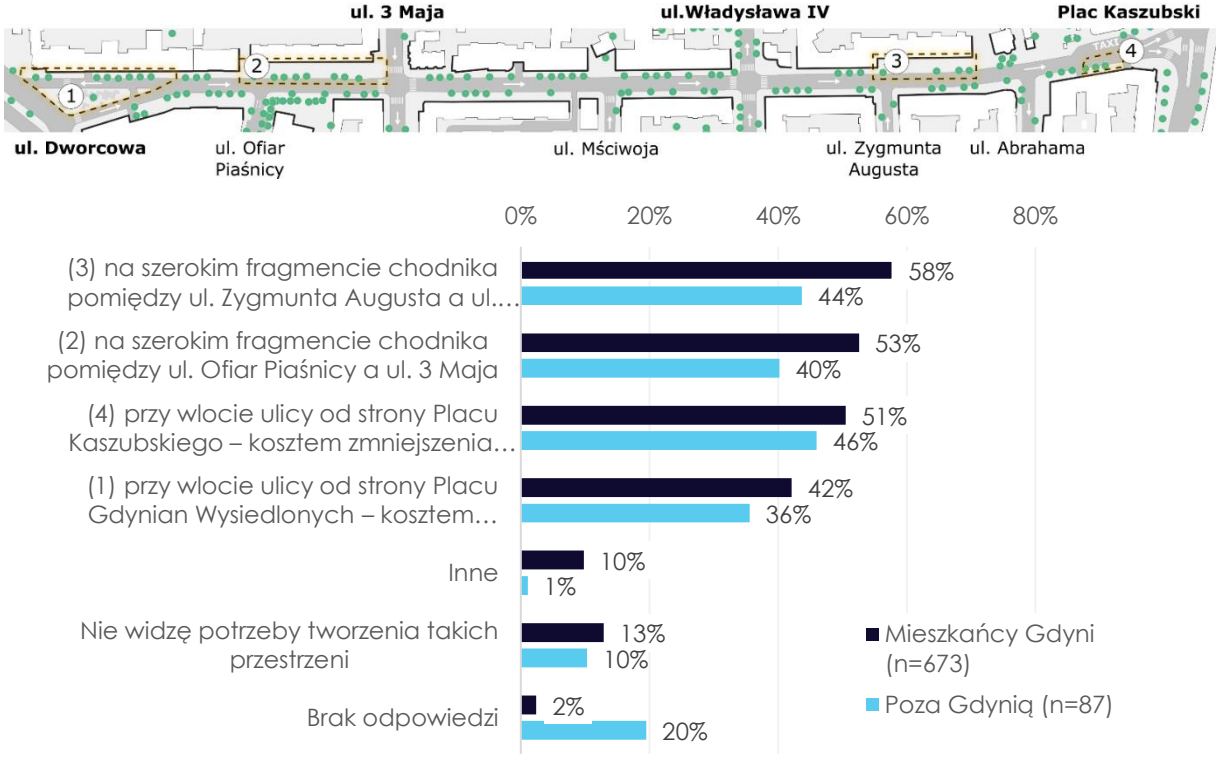
Wykres 55. Ocena wprowadzenia rozwiązania: ***Lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej bliżej ul. Starowiejskiej (przy ul. 3 Maja lub ul. Władysława IV)***



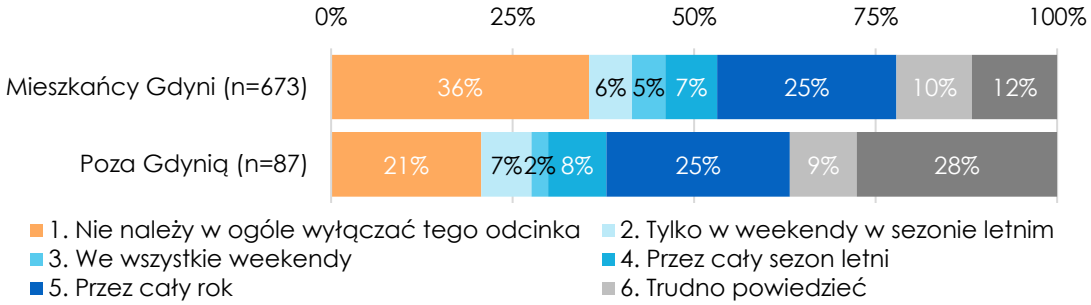
Wykres 56. Ocena wprowadzenia rozwiązania: ***Wyrównanie poziomu chodnika i jezdni w miejscach, w których jest to możliwe***



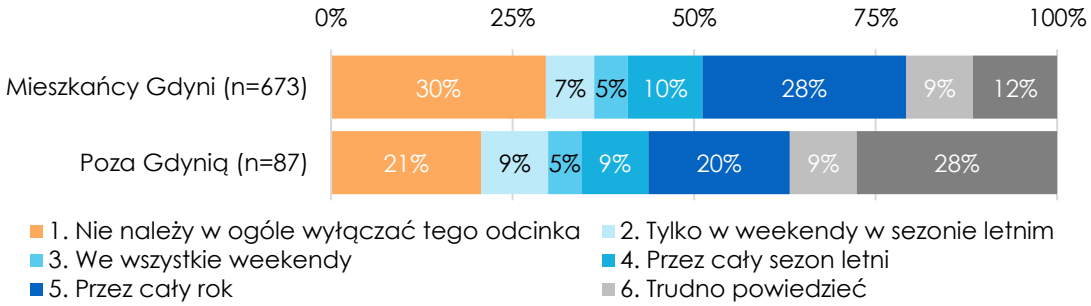
Wykres 57. W których miejscach chciał(a)by Pan/i, aby powstały ***przestrzenie odpoczynku dla pieszych****?*



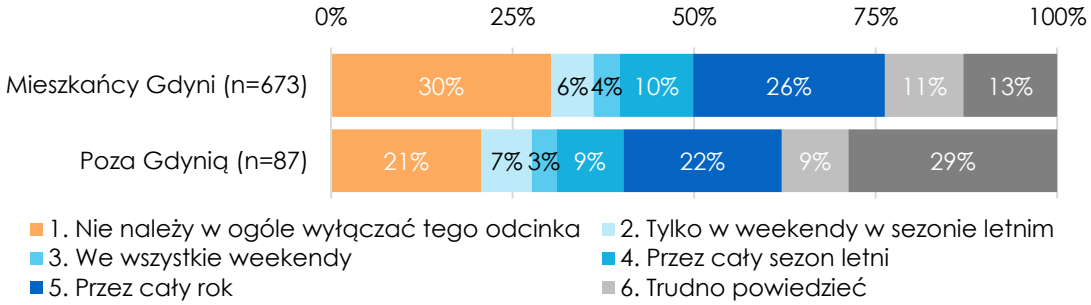
Wykres 58. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na: ***Od Pl. Gdynian Wysiedlonych do ul. 3 Maja***



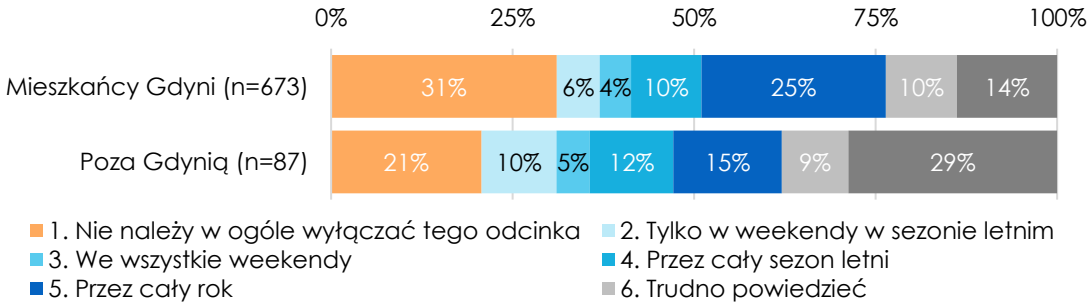
Wykres 59. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na: ***Od ul. 3 Maja do ul. Mściwoja***



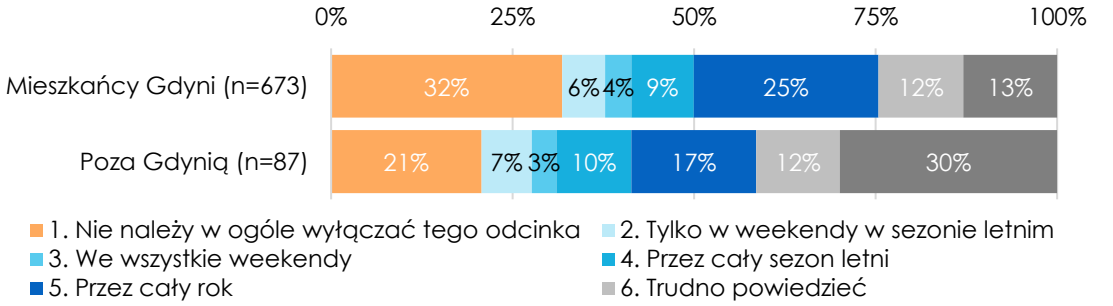
Wykres 60. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na: ***Od ul. Mściwoja do ul. Władysława IV***



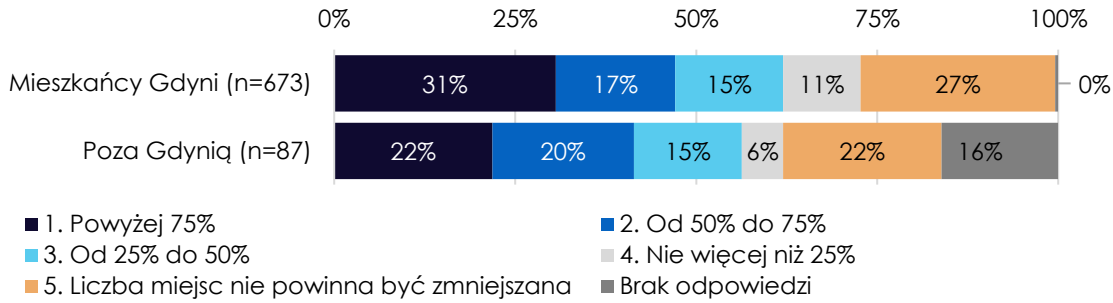
Wykres 61. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na: ***Od ul. Władysława IV do ul. Zygmunta Augusta***



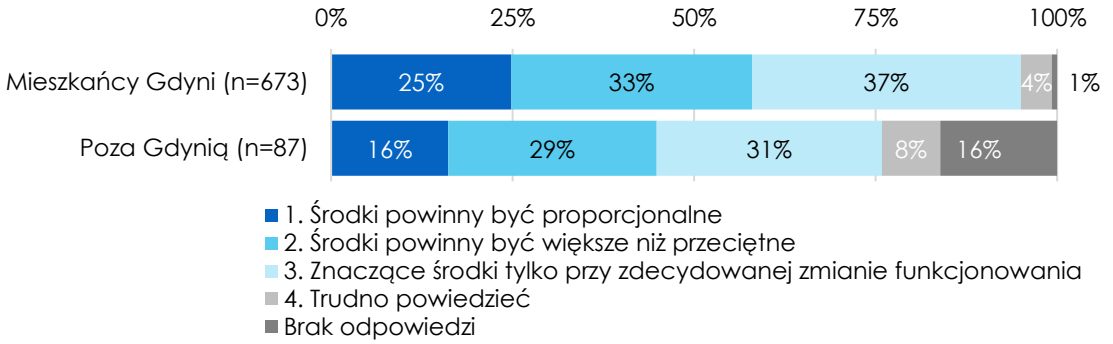
Wykres 62. Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na: ***Od ul. Zygmunta Augusta do ul. Abrahama***



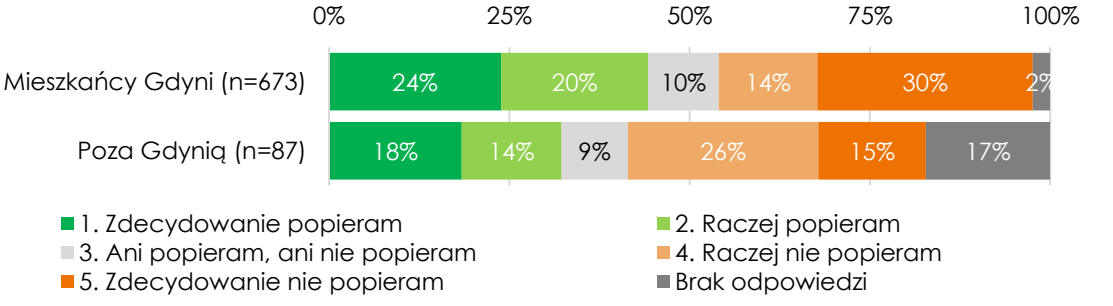
Wykres 63. Ile ***miejsc postojowych*** *na Starowiejskiej można by Pana/i zdaniem* ***zlikwidować****?*



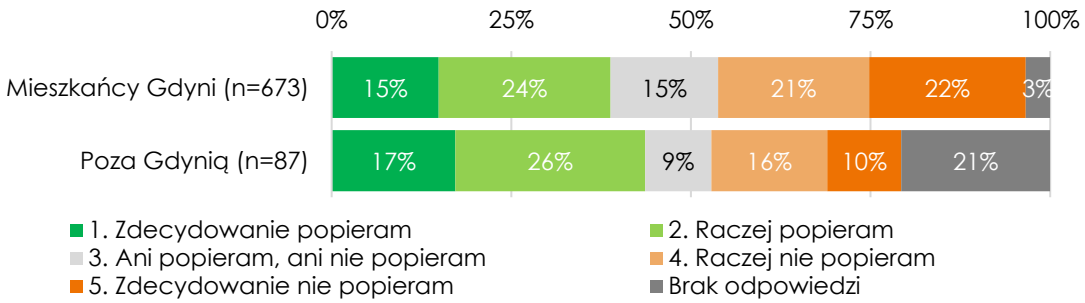
Wykres 64. Proszę zaznaczyć zdanie, które najlepiej oddaje ***Pana/i opinię*** *w sprawie* ***finansowania zmian*** *na ulicy Starowiejskiej?*



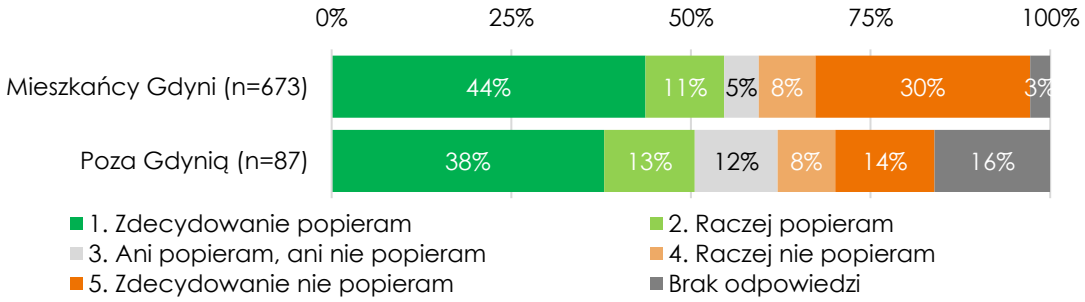
Wykres 65. Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej? ***WARIANT nr 1***



Wykres 66. Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej? ***WARIANT nr 2***



Wykres 67. Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej? ***WARIANT nr 3***



Załącznik nr 2

CO MYŚLISZ O ULICY STAROWIEJSKIEJ?

Podsumowanie wyników ankiety diagnostycznej nt. ulicy Starowiejskiej towarzyszącej konsultacjom społecznym

wersja z dn. 11.05.2018 r.

I. WPROWADZENIE

Przedstawiamy Państwu pełne podsumowanie wniosków z badania ankietowego towarzyszącego konsultacjom społecznym na temat ul. Starowiejskiej. Jest ono poszerzeniem roboczego podsumowania materiału zebranego w toku badania, przedstawionego w materiałach z dn. 14 kwietnia, opracowywanych na potrzeby warsztatów konsultacyjnych.

II. REALIZACJA BADANIA

Badanie zostało zrealizowane w okresie **od 16 marca do 3 kwietnia 2018 r.** Formularz ankiety można było wypełnić:

- elektronicznie,
- w wersji papierowej.

W szczególnym stopniu zależało nam na tym, by z informacją o badaniu dotrzeć przede wszystkim do mieszkańców ul. Starowiejskiej i okolic. Do skrzynek pocztowych w budynkach znajdujących się przy Starowiejskiej i w jej bezpośrednim sąsiedztwie dostarczyliśmy w sumie 1195 wydrukowanych ankiet. Oprócz tego blisko 200 formularzy trafiło do właścicieli i pracowników przedsiębiorstw zlokalizowanych przy i w okolicy ul. Starowiejskiej. W czterech takich punktach znalazły się specjalne skrzynki, do których można było wrzucić wypełnione formularze.

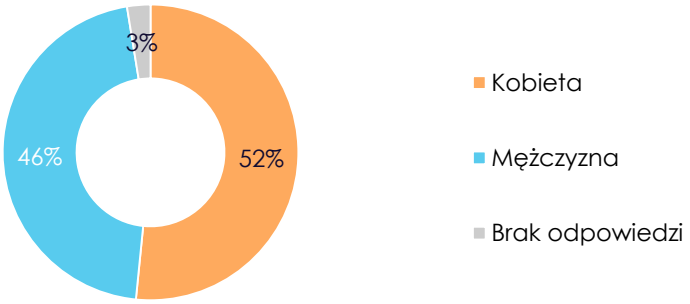
W trakcie ok. dwóch tygodni realizacji badania, zebraliśmy wypełnione 822 ankiety, z czego:

- 598 złożono elektronicznie,
- 224 wypełniono na papierze.

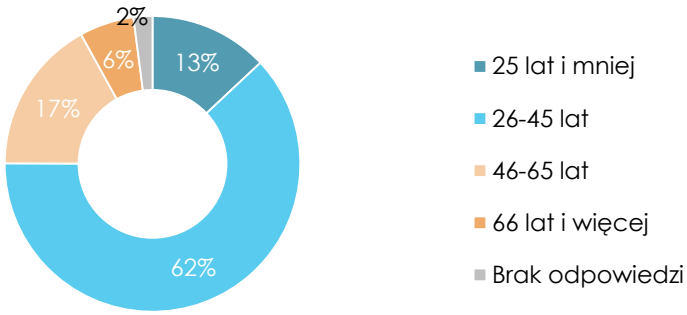
III. CHARAKTERYSTYKA RESPONDENTÓW

Poniżej prezentujemy podstawowe dane na temat respondentów pozyskane z tzw. metryczek znajdujących się na końcu ankiety.

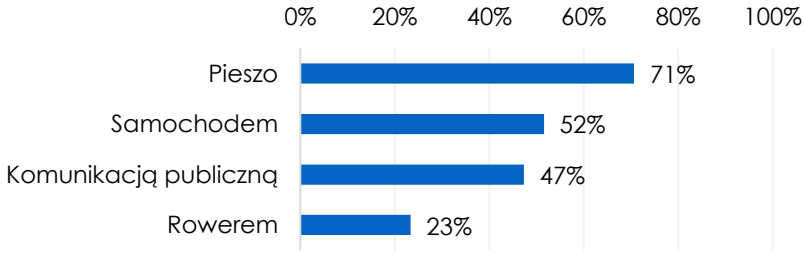
Wykres 1. Charakterystyka respondentów ze względu na płeć (N=822)



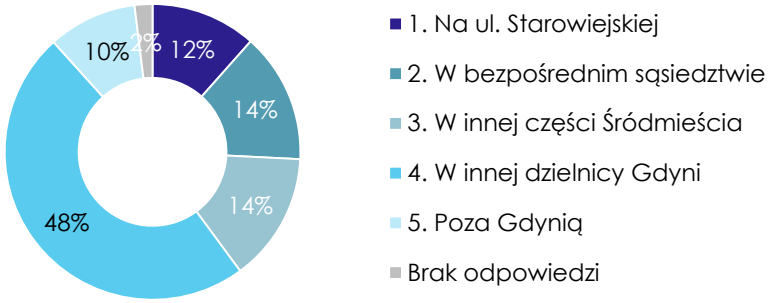
Wykres 2. Charakterystyka respondentów ze względu na wiek (N=822)



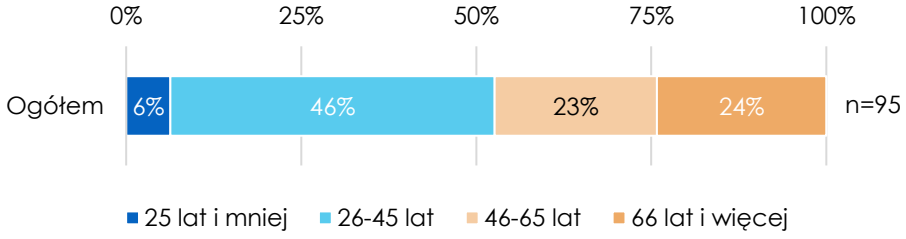
Wykres 3. Charakterystyka respondentów ze względu na sposób poruszania się po mieście (N=822)



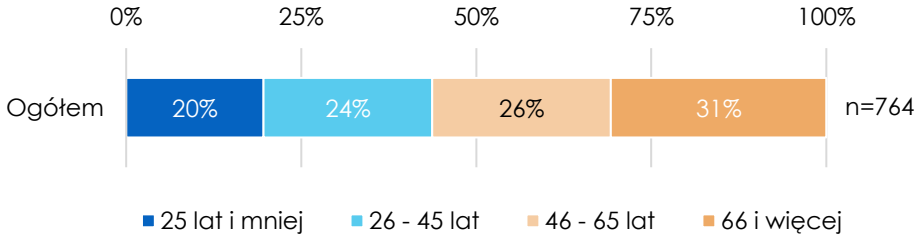
Wykres 4. Charakterystyka respondentów ze względu na miejsce zamieszkania (N=822)



Wykres 5. Rozkład respondentów deklarujących zamieszkanie przy z ul. Starowiejskiej ze względu na wiek (N=95)

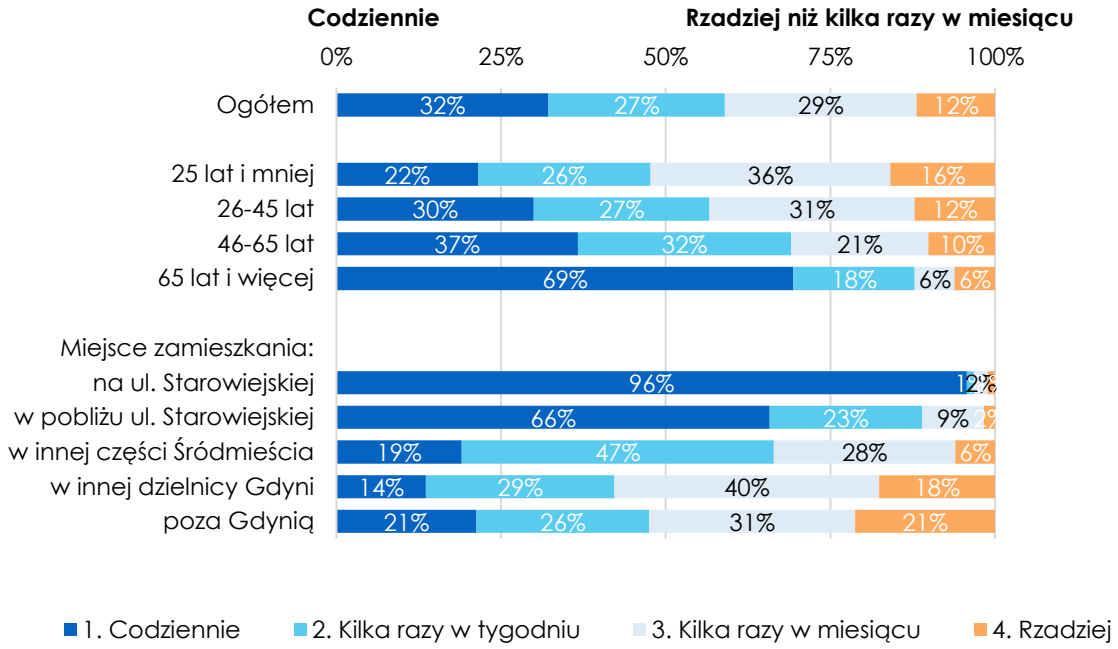


Wykres 6. Wiek mieszkańców Starowiejskiej według danych meldunkowych (stan na luty 2018 r.)

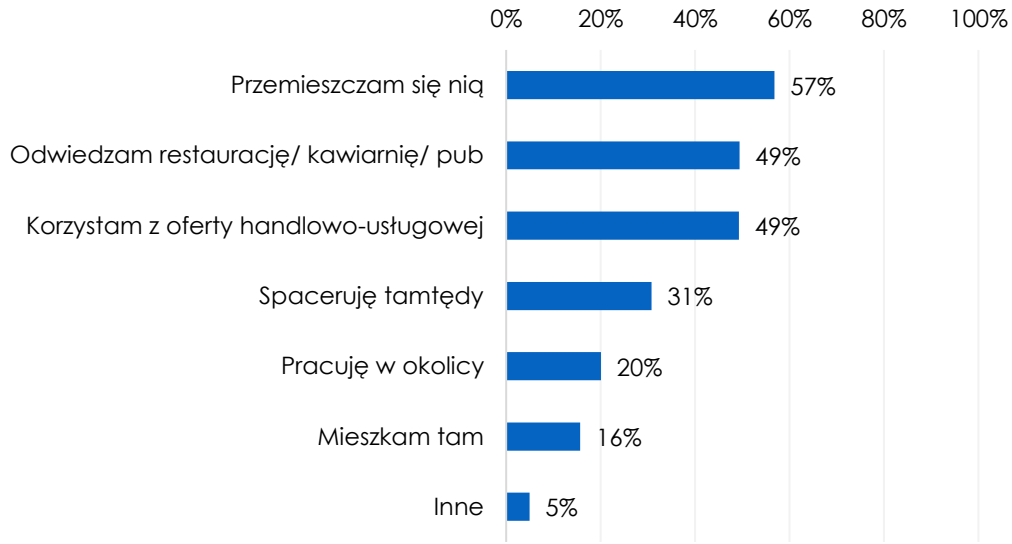


IV. CZĘSTOTLIWOŚĆ I POWODY PRZEBYWANIA

Wykres 7. Odpowiedzi na pytanie: „Jak często bywasz na ul Starowiejskiej?" (N=822)



Wykres 8. Odpowiedzi na pytanie: „Z jakich powodów bywasz na ul. Starowiejskiej?" (N=822)

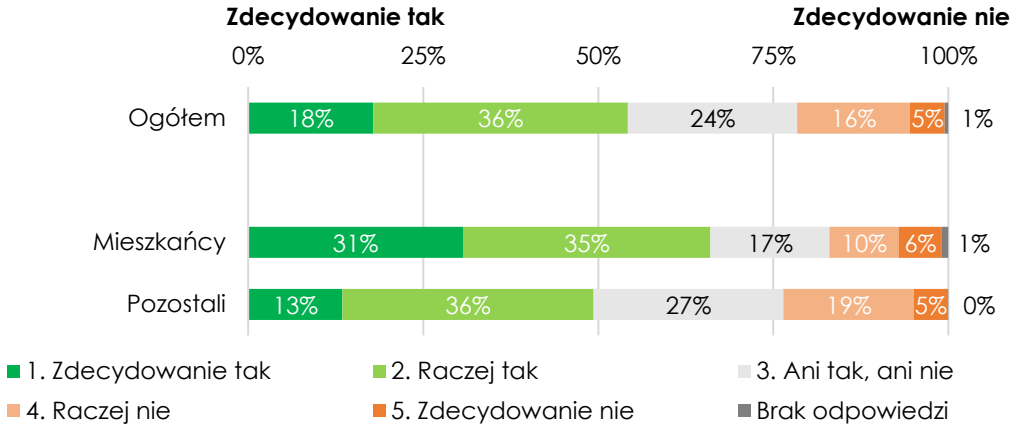


V. OGÓLNA OCENA ULICY

W jednym z pierwszych pytań w ankiecie zapytaliśmy respondentów o to, czy **dobrze się czują** na ul. Starowiejskiej. Ponad połowa wszystkich badanych odpowiedziała, że zdecydowanie lub raczej tak. Jeszcze więcej pozytywnych odpowiedzi udzielili respondenci deklarujący zamieszkanie przy ul. Starowiejskiej[1].

[1] Za mieszkańców zostały uznane osoby, które zaznaczyły w kwestionariuszu, że mieszkają „na ul. Starowiejskiej" oraz „w pobliżu ul. Starowiejskiej". Do pozostałej grupy zaliczyliśmy osoby, które wskazywały że mieszkają „w innej części Śródmieścia", „w innej dzielnicy Gdyni" oraz „poza Gdynią".

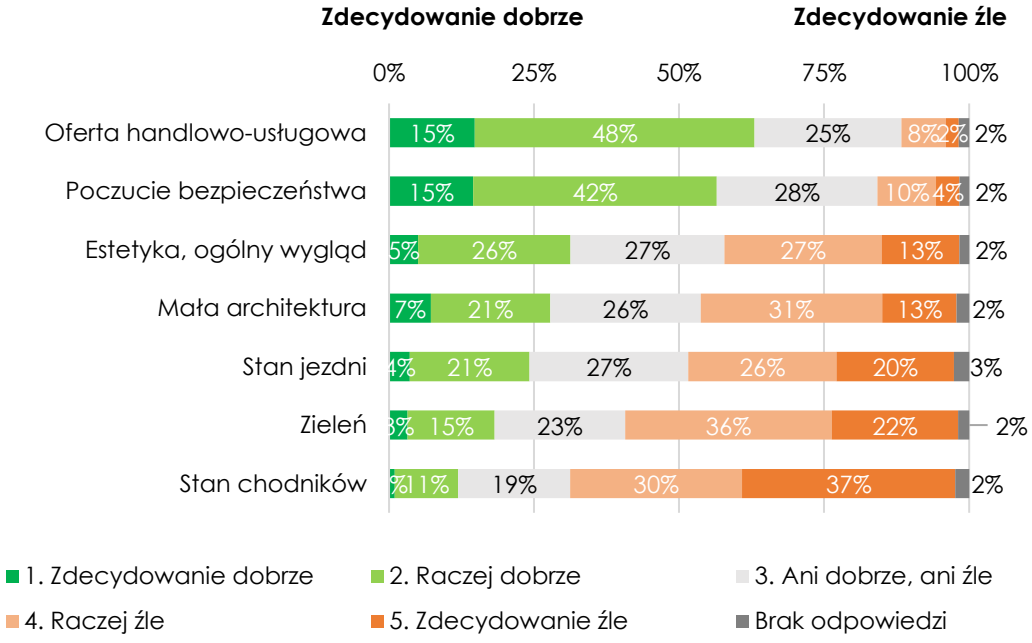
Wykres 9. Odpowiedzi na pytanie: „Czy dobrze się czujesz na ul. Starowiejskiej?" (N=822)



W odpowiedzi na pytanie o ogólną ocenę ulicy Starowiejskiej, większość respondentów stwierdziła, że czuje się w tej przestrzeni **bezpiecznie** (łącznie 57% ocen „zdecydowanie dobrze" lub „raczej dobrze"). Należy również zwrócić uwagę na **wysoką ocenę oferty handlowo-usługowej** (łącznie 63% ocen „zdecydowanie dobrze" lub „raczej dobrze"), która bez wątpienia stanowi jedną z mocniejszych stron ul. Starowiejskiej (będzie jeszcze o tym mowa na kolejnych stronach). Te elementy jako jedyne osiągnęły wśród respondentów większą liczbę głosów pozytywnych niż negatywnych.

Zdecydowanie gorzej wypadły oceny innych aspektów tej przestrzeni, związanych m.in. z estetyką, małą architekturą czy stanem jezdni. **Najgorzej oceniono stan chodników oraz zieleni** na Starowiejskiej – ponad połowa respondentów oceniła je zdecydowanie źle lub raczej źle (łącznie odpowiednio – 67% i 58% respondentów). Szczegółowe wyniki oceny poszczególnych aspektów funkcjonowania ulicy przedstawiono na poniższym wykresie.

Wykres 10. Oceny ul. Starowiejskiej ze względu na zróżnicowane aspekty (N=822)

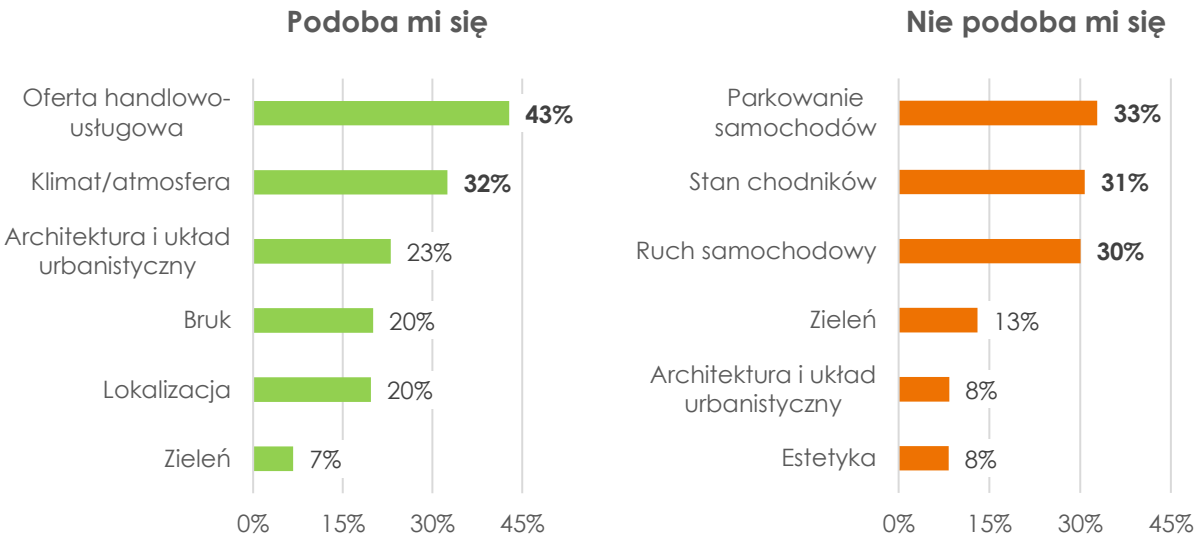


Poprosiliśmy również respondentów o to, by wskazali to, co najbardziej lubią, a czego nie lubią na ulicy Starowiejskiej. W tym wypadku nie sugerowaliśmy żadnych konkretnych

odpowiedzi - chcieliśmy, by osoby wypełniające ankietę samodzielnie wypisały najważniejsze dla siebie elementy w obu kategoriach.

Wszystkie odpowiedzi zostały pogrupowane tematycznie. Pozwoliło to na zidentyfikowanie tych aspektów funkcjonowania ulicy Starowiejskiej, które w opinii respondentów stanowią **mocne i słabe strony** tej przestrzeni. Na poniższych wykresach przedstawiono najczęściej wymieniane aspekty – te, które respondenci najbardziej lubią i te, które najbardziej im przeszkadzają.

Wykres 11. Najczęściej wymieniane aspekty wzbudzające pozytywne i negatywne emocje (N=822).



Po stronie pozytywnej wymieniano najczęściej ofertę handlowo-usługową. Respondenci doceniali zwłaszcza **lokale gastronomiczne** znajdujące się przy ulicy Starowiejskiej. Wielu z nich wymieniało z nazwy miejsca, które ich zdaniem warto odwiedzać. Pojawiały się również opinie, że liczba interesujących lokali gastronomicznych zwiększyła się ostatnimi czasy. Oprócz restauracji, kawiarni i pubów badani pozytywnie wypowiadali się również na temat dużej różnorodności sklepów oraz punktów usługowych, w tym zakładów rzemieślniczych i innych specjalistycznych punktów usługowych, które ciężko znaleźć w innych częściach miasta.

Dużą zaletą ulicy Starowiejskiej jest jej **centralne położenie**, a także jej **przyjazna atmosfera i klimat**. Respondenci doceniali zwłaszcza fakt, że pomimo jej centralnej lokalizacji (łącznik pomiędzy dworcem a terenem nadmorskim) ruch na Starowiejskiej jest znacznie mniejszy niż na okolicznych ulicach. Doceniano również **historyczną zabudowę** i jej skalę, jak również **bruk**, który – choć może utrudniać poruszanie się różnym użytkownikom ulicy – wyróżnia pozytywnie Starowiejską na tle innych ulic w Śródmieściu.

Wśród lubianych aspektów na ul. Starowiejskiej wymieniano również **drzewa**. Respondenci w tym kontekście zdawali się doceniać istniejące w tej przestrzeni szpalery. Znacznie częściej jednak zieleń oceniano negatywnie – badani zwracali uwagę, że znajdujące się przy ul. Starowiejskiej drzewa są w złym stanie lub że jest ich za mało.

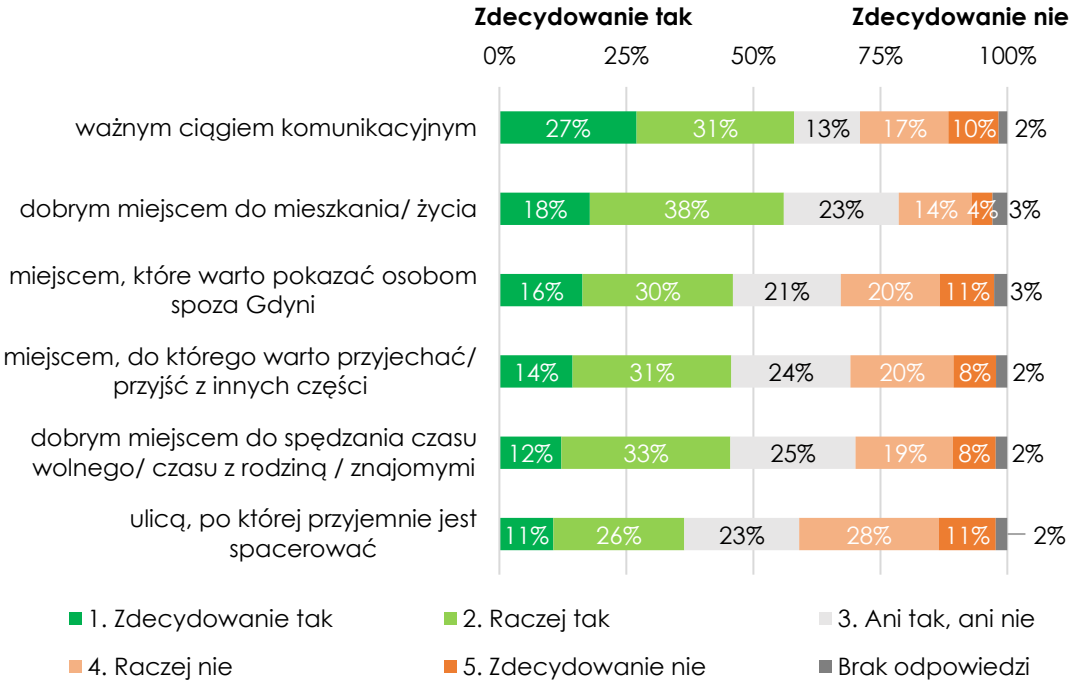
Do najbardziej krytycznie ocenianych aspektów ulicy zaliczono te związane z konsekwencjami dużej obecności samochodów w tej przestrzeni oraz stanem infrastruktury. Chodzi nie tylko o **spory ruch aut**, ale również o znaczną **liczbę pojazdów parkujących** po obu stronach jezdni, czasami w sposób niezgodny z przepisami. W wypowiedziach zwracali uwagę na „chaos parkingowy", jak również na to, że cała ulica „sprawia wrażenie parkingu".

Wskazywano m.in. na problem parkowania samochodów na kontrapasie rowerowym oraz poczucie „zatłoczenia" związane z parkowaniem aut po obu stronach ulicy, wiązane czasem wprost z ograniczeniem przestrzeni do poruszania się dla pieszych. Zdarzały się też przypadki, choć rzadziej, że na dużą liczbę parkujących samochodów narzekali kierowcy, wskazujący na występujące problemy ze znalezieniem wolnego miejsca na zostawienie pojazdu.

Do negatywnych aspektów wielu respondentów zaliczało również **stan chodników** (nierównych, dziurawych, nieremontowanych od lat). Podobna liczba osób spośród wypełniających ankietę jako słabe strony Starowiejskiej wskazała różne elementy związane z **estetyką** tej ulicy oraz kiepski **stan budynków**, a zwłaszcza ich podniszczone elewacje. Zwracano też uwagę na problem ogólnego zaniedbania ulicy i panującej na niej „szarości".

Braki dostrzegane przez respondentów mogą być jednym z powodów, dla których ul. Starowiejska jest częściej postrzegana jako dobre miejsce do życia i ważny ciąg komunikacyjny, aniżeli miejsce, do którego warto specjalnie przyjeżdżać z innych części miasta, czy które warto by pokazać osobom spoza Gdyni. Choć ulica Starowiejska ma bez wątpienia swoich fanów, to jednocześnie liczne problemy diagnozowane przez badanych sprawiają, że w przypadku tej przestrzeni można mówić o jej **nie w pełni wykorzystanym potencjale**.

Wykres 12. Procent respondentów zgadzających się ze sformułowaniem, że: „Ul. Starowiejska jest... (N=822)

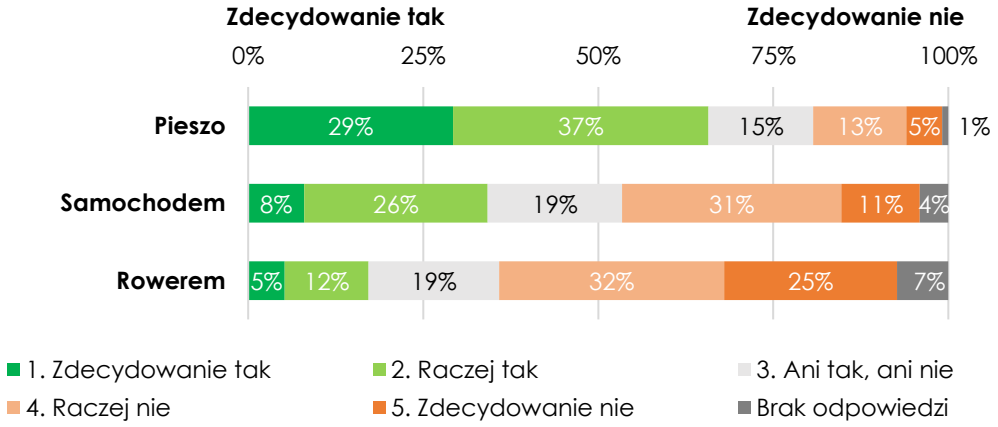


VI. OCENA PORUSZANIA SIĘ PO ULICY

Do tej pory najwięcej miejsca poświęciliśmy przedstawieniu Starowiejskiej przede wszystkim w kontekście tego, jaką jest przestrzenią publiczną. Teraz zaprezentujemy opinie związane z aspektem komunikacyjnym tej ulicy.

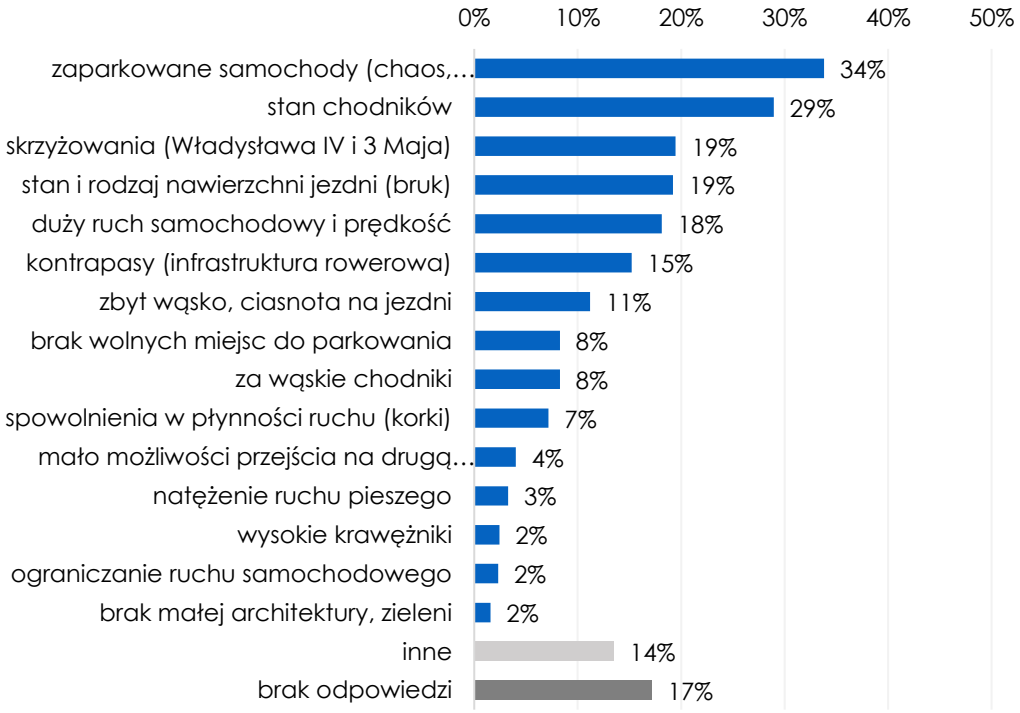
Jedno z pytań zamkniętych w formularzu miało pozwolić na ocenę tego, czy poruszanie się po ul. Starowiejskiej wiąże się z jakimikolwiek trudnościami. Respondentów prosiliśmy o to, by ocenili ten aspekt w odniesieniu do różnych sposobów przemieszczania się. W efekcie uzyskaliśmy następujące odpowiedzi:

Wykres 13. Odpowiedzi na pytanie: „Czy Twoim zdaniem łatwo poruszać się po ul. Starowiejskiej?" (N=822)



W pytaniu otwartym respondenci mogli uzupełnić swoją ocenę o uzasadnienie. Najczęściej pojawiające się odpowiedzi z podziałem na kategorie przedstawia poniższy wykres:

Wykres 14. Najważniejsze trudności w poruszaniu się sformułowane na podstawie uogólnionych wypowiedzi respondentów (N=822)



Zdecydowanie najczęściej zgłaszanym utrudnieniem na ulicy Starowiejskiej były **zaparkowane samochody.** Ponad jedna trzecia (34%) respondentów wskazywała to jako jeden z najważniejszych problemów. Głównie podnoszona była kwestia chaosu parkingowego, nielegalnego parkowania oraz zajmowania przez samochody zbyt dużej części całej ulicy. Brak uporządkowania i parkowanie poza wyznaczonymi miejscami oraz duża „gęstość" rozmieszczenia parkujących pojazdów utrudnia pieszym przechodzenie na drugą stronę jezdni. Samochody parkujące na chodniku zawężają przejście pieszym, natomiast te ustawione w pobliżu pasów czy skrzyżowań utrudniają poruszanie się i zagrażają wszystkim uczestnikom ruchu. Parkujące lub wycofujące się samochody stwarzają również zagrożenie dla rowerzystów, ponieważ miejsca do parkowania znajdują się po obu stronach jezdni, co skutkuje tym, że samochody muszą przeciąć kontrapas, by wjechać na miejsce postojowe. Uwagi krytyczne zgłaszano również z perspektyw kierowców samochodów – wskazywano, że zaparkowane samochody w wielu miejscach zawężają szerokość dostępnej jezdni oraz prowadzą do powstania okresowych zatorów na drodze.

> *„Pieszo – zły stan chodników, samochody wjeżdżające częściowo na chodniki*
> *Rowerem – brukowana nawierzchnia, dużo pojazdów parkujących*
> *Samochodem - duży ruch, dużo pojazdów parkujących"*

Następnym najczęściej zgłaszanym utrudnieniem był **stan chodników** (29%). Nierówne, dziurawe i wystające płytki, o które można się potknąć, są dużym problemem szczególnie w przypadku osób o ograniczonej mobilności (dzieci, osoby starsze, osoby z niepełnosprawnościami). Natomiast zaniedbana i dziurawa **kostka brukowa** była wskazywana jako utrudnienie przez co piątego respondenta (19%). Stan kostki pojawiał się także jako utrudnienie dla ruchu samochodów – naturalny ogranicznik prędkości, ale zdecydowanie najczęściej sygnalizowano to jako problem dla osób przemieszczających się rowerem.

> *„Fatalny stan chodników jest największym utrudnieniem dla pieszych. Dodatkowo są one stosunkowo wąskie, jak na liczbę pieszych – zwłaszcza, że czasami jeszcze są zwężane przez nieprawidłowo zaparkowane samochody. Nie jeżdżę rowerem, ale duży ruch samochodowy i liczba zaparkowanych aut raczej im nie sprzyja. Co do samochodów, to mam wrażenie, że im jest podporządkowana Starowiejska – zwłaszcza pod względem liczby miejsc parkingowych i dopuszczanego stylu parkowania (skośne na chodniku, zamiast równoległego)".*

Kolejnym najczęściej wskazywanym problemem jest przekraczanie **skrzyżowań** (19%), szczególnie w kontekście przecięcia ul. Starowiejskiej z Władysława IV i 3 Maja, które wskazywane były jako najbardziej niebezpieczne. Osoby wypowiadające się w kwestionariuszu sygnalizowały problem zbyt szybkiej jazdy samochodów na tych ulicach oraz długiego oczekiwania na przejście na drugą stronę, sugerując czasami od razu rozwiązania spowalniające ruch na tych ulicach, np. zawężenie szerokości jezdni (z 3 pasów do mniejszej ich liczby) czy ustawienie świateł. Problem tych skrzyżowań był sygnalizowany również w kontekście jazdy samochodem – zdaniem części respondentów podporządkowanie ul. Starowiejskiej względem innych skutkuje korkowaniem się ulicy z powodu trudności z włączeniem się do ruchu. Bardzo krytycznie o skrzyżowaniach wypowiadano się również w kontekście jazdy na rowerze.

> *„Trzypasmowa Władysława IV jest niebezpieczna – trudno przewidzieć zachowanie kierowców. Zdarza się, że dwóch się zatrzyma, a trzeci nie. Warto ograniczyć liczbę pasów do 2".*

„(…) Brak fizycznego uspokojenia ruchu w rejonie skrzyżowań z 3 Maja i Władysława IV. Według policyjnych statystyk dwóch najbardziej wypadkogennych miejsc na ulicy".

Jako następne istotne utrudnienie wskazywany był **duży ruch samochodowy** na ul. Starowiejskiej i **prędkość,** z jaką poruszają się pojazdy (18%)**.** Z dużym natężeniem ruchu aut związana jest też odczuwana przez część respondentów **ciasnota i ścisk na jezdni** (11%)**.** Zaparkowane samochody po obu stronach, pas ruchu w jednym kierunku i infrastruktura rowerowa w opinii mniej więcej co dziesiątej osoby po prostu się tam nie mieszczą.

„Ulica jest wąska i ciasna nie ma na niej miejsca dla wszystkich. A wszyscy chcą być uprzywilejowani. W efekcie nie sposób dostrzec jej urody, bo widać tylko parkujące auta, piesi przemykają się chyłkiem, rowerzyści unikają kolizji i z pieszymi i z autami, w zasadzie wszystkim przeszkadzają, bo ciężko im znaleźć miejsce dla siebie, a samochody poruszają się wąskim pasem jezdni z prędkością żółwia. I wszyscy są wkurzeni."

Z dość dużą krytyką spotkała się również istniejąca **infrastruktura rowerowa** (15%) i to zarówno ze strony kierowców, jak i samych rowerzystów. Ci pierwsi sugerowali m.in. że wykonany kontrapas nie ma sensu w tym miejscu i zabiera „cenną" szerokość jezdni i miejsca parkingowe. Druga grupa zwracała z kolei uwagę, że w obecnym stanie zaproponowana trasa jest niefunkcjonalna i że zdecydowanie brakuje w tej części Śródmieścia wydzielonej i bezpiecznej drogi rowerowej**,** która byłaby połączona z całą siecią miejską. Sygnalizowano, że jazda na rowerze po Starowiejskiej jest niebezpieczna, m.in. ponieważ rowerzyści muszą być bardzo czujni, by nie zderzyć się z innymi pojazdami, a brukowana i dziurawa nawierzchnia nie należy do najwygodniejszych.

„Przejazd rowerem jest mało bezpieczny a Droga rowerowa(tzw. kontra pas), moim zdaniem jest pomyłką, bo jest niebezpieczny dla rowerzystów. Osoby wchodzące do aut i z nich wychodzące nie zwracają uwagi na rowerzystów. Powinien być jednoznacznie wydzielony pas rowerowy, a nie współdzielony z autami."

Z perspektywy jazdy samochodem po Starowiejskiej jako szczególnie uciążliwy wskazywany był **brak wolnych miejsc do parkowania** (8**%**) oraz **korki w godzinach szczytu** (7%). Według respondentów ten ostatni problem szczególnie nasilił się po niedawnym wprowadzeniu tymczasowej zmiany organizacji ruchu i objazdów. Zdecydowanie najrzadziej jako problem wskazywano duże **natężenie ruchu pieszego** (3%) i przechodzenie pieszych w nieoznaczonych miejscach. Część respondentów zaznaczała, że w ich ocenie utrudnieniem jest ciągłe **ograniczanie ruchu samochodowego** (2%), m.in. poprzez dostępność jedynie jednego kierunku ruchu, „zabieranie" miejsc parkingowych, wprowadzanie zakazów parkowania i wjazdu, ograniczenia prędkości i znaków STOP.

„Krzywa jezdnia, chaotyczny ruch rowerowy, nieużywany parklet, wysepka na skrzyżowaniu z 3-Maja, kontrpas rowerowy w jego pobliżu, kontrpas przy wyjeździe na Świętojańską. Generalnie Starowiejska żyje tylko dzięki ludziom przyjeżdżającym tutaj samochodami. Jako mieszkaniec Starowiejskiej nie widzę większego „pożytku" dla sklepów i barów z ludzi idących z i do pracy. Na starowiejską do barów i sklepów się PRZYJEŻDŻA czy się to komu podoba czy nie. Nawet w najlepszą pogodę nikła ilość ludzi przychodzi na Starowiejską pospacerować. Brak miejsc parkingowych pogłębiony jeszcze przez nękające działania Urzędu Miasta, który uważa, że wystarczy postawić zakazy i problem zniknie".

W kontekście ruchu pieszego pojawiały się również uwagi, że **chodniki są za wąskie** (8%) – szczególnie gdy w sezonie restauracje wystawiają stoliki na powietrzu. W wypowiedziach części osób pojawiał się też problem **wysokich krawężników** (2%), utrudniających poruszanie się z wózkiem lub osobom o ograniczonej mobilności, jak również niewystarczająca liczba obiektów małej architektury – zieleni oraz ławek – która oddzielałaby pieszych od

uciążliwego ruchu samochodowego i pozwalała odpocząć starszym osobom spacerującym wzdłuż ulicy.

> *„Równoległe miejsca parkingowe i brak wolnej przestrzeni od nich utrudnia przejście z jednej strony na drugą, wysokie krawężniki, które są barierą dla starszych osób, wąskie chodniki ograniczające przestrzeń dla małej architektury oraz dla ogródków gastronomicznych oraz przejścia przez prostopadłe ulice, które są słabo oznakowane co utrudnia przejście i stwarza niebezpieczeństwo dla pieszych"*

Niektórzy respondenci wskazywali, że bardzo rzadko - jak na tak długą ulicę - rozmieszczone **przejścia dla pieszych** zmuszają do przechodzenia przez Starowiejską w nieoznakowanych miejscach, co z kolei wiąże się z ograniczoną widocznością (z powodu zaparkowanych aut) oraz z koniecznością lawirowania pomiędzy przejeżdżającymi samochodami. Inną kwestią jest też spore oddalenie **przystanków komunikacji zbiorowej** – autobusy i trolejbusy nie zatrzymują się w pobliżu ul. Starowiejskiej, co jako utrudnienie wskazało kilka osób.

VII. PROPOZYCJE ZMIAN

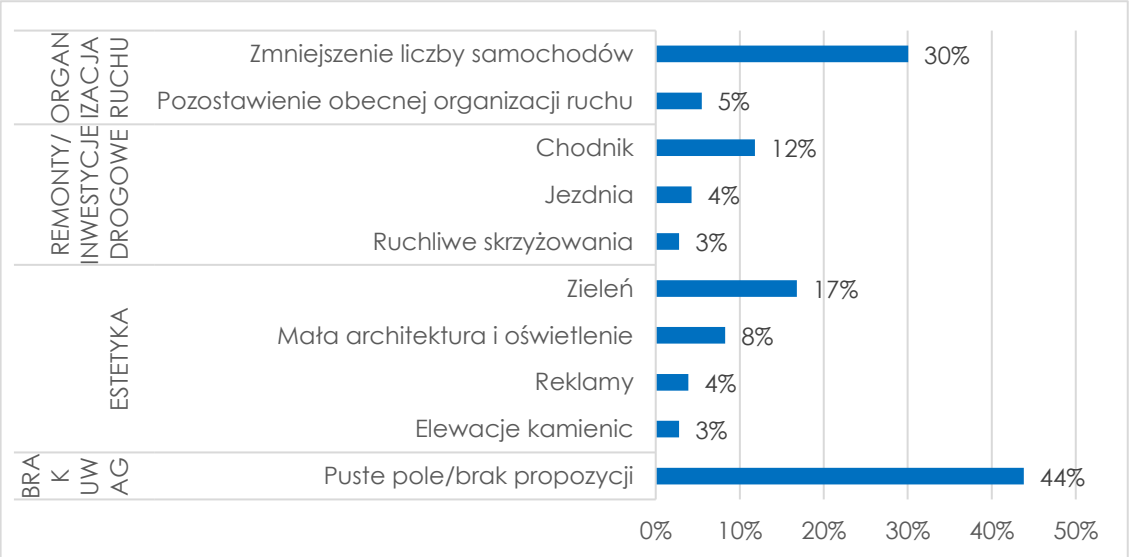
W polu numer 10 zostawiliśmy respondentom miejsce, w którym mogli zapisać dodatkowe problemy dostrzegane na Starowiejskiej, jak również podzielić się pomysłami na zmiany na tej ulicy. Większość respondentów wykorzystała tę część formularza w tym drugim celu. Analiza wypowiedzi w tej części formularza pozwoliła na wskazanie kwestii, którymi – zdaniem respondentów – warto się zająć w największym stopniu.

Wypowiedzi z tej części formularza zostały najpierw przeanalizowane jakościowo. Po wyodrębnieniu najczęściej pojawiających się tematów opinie respondentów pogrupowano tematycznie, co pozwoliło na wskazanie najbardziej popularnych wątków. Większość uwag dotyczyła trzech aspektów funkcjonowania ulicy, a mianowicie:

- remontów/inwestycji drogowych,
- estetyzacji,
- organizacji ruchu.

Udział uwag przedstawionych przez respondentów można odczytać z poniższego wykresu.

Wykres 15. Najczęściej wymieniane kategorie propozycji zmian (N=822).



Remonty/inwestycje drogowe

Respondenci w formularzu często zwracali uwagę na potrzebę **remontu** ul. Starowiejskiej. Najwięcej uwag w tym zakresie dotyczyło ciągów pieszych. Na temat złego stanu chodnika i/lub konieczności jego remontu wypowiedział się mniej więcej co dziesiąty respondent. Zwracano uwagę, że obecnie chodniki są zniszczone, nierówne, brudne, a w niektórych miejscach zastawione samochodami. Mniej uwag dotyczyło kondycji jezdni, choć również i w tym przypadku respondenci zwracali uwagę na jej zły stan. Głosów za całkowitą wymianą nawierzchni jezdni było stosunkowo niewiele. Częściej sugerowano **restaurację bruku** i jego ponowne ułożenie, a także – przynajmniej miejscami – zastosowanie rozwiązań ułatwiających poruszanie się po nim rowerzystom i pieszym:

> *„Jeśli ślad ulicy brukowanej ze względów konserwatorskich powinien być zachowany to jezdnia powinna być wyłożona kostką kamienną ciętą, tworzącą przyjazna nawierzchnię dla pieszych (jak np. w Krakowie), krawężniki nie powinny być wyniesione ponad poziom śladu jezdni".*

Niewielka część respondentów zwracała również uwagę na konieczność rozwiązania problemu skrzyżowań ul. Starowiejskiej z ulicami 3 Maja i Władysława IV, które – również w innych częściach formularza – identyfikowano jako nieprzyjazne dla pieszych i niebezpieczne. Najczęstsze pomysły rozwiązań to:

- budowa wyniesionych skrzyżowań,
- budowa sygnalizacji świetlnej.

Estetyka

Blisko 17% respondentów zwróciło uwagę na konieczność zadbania o istniejącą zieleń, oraz uzupełnienia jej o nowe nasadzenia. Oprócz pomysłów wymiany zniszczonych drzew na nowe oraz dopełnienia szpalerów na chodnikach, pojawiały się pomysły wprowadzenia na ul. Starowiejskiej krzewów, kwiatów, czy – w jednym przypadku – nawet ogrodów wertykalnych. Pomimo różnorodności tych propozycji, jedno wydaje się pewne – duża część mieszkańców pragnie, **by ulica była bardziej zielona**, dzięki czemu mogłaby stać się przyjaźniejsza dla osób, które na niej przebywają.

Respondenci sugerowali również zwiększenie liczby obiektów **małej architektury** (najczęściej ławek, ale również koszy na śmieci, stojaków rowerowych) oraz zadbanie o odpowiednie **oświetlenie ulicy**. Proponowano zarówno wymianę latarni na bardziej odpowiadające charakterowi ulicy, jak i wprowadzenie „klimatycznego", bardziej dekoracyjnego oświetlenia, które sprzyjałoby spędzaniu czasu na ul. Starowiejskiej po zmroku.

Część osób, która wypowiedziała się w formularzu, zwracała uwagę na **chaos reklamowy i brzydkie szyldy**, które przyczyniają się do tego, że przestrzeń sprawia wrażenie zdegradowanej i brzydkiej. Choć niektórzy docenili działania Traffic Design, które doprowadziły do metamorfozy niektórych witryn, to jednak ogólne wrażenie wciąż pozostawia wiele do życzenia. Jak napisał jeden z respondentów:

> *„Prowincjonalność Starowiejskiej widocznej poprzez zabrudzenie reklamami. Brak estetyki, schludności. Odstajemy bardzo od podobnych ulic w Europie. Wystawy sklepowe, szyldy i reklamy to prowincjonalny bezsmak".*

Pojawiły się również głosy mówiące o konieczności remontu elewacji kamienic.

Organizacja ruchu

Najwięcej emocji wśród respondentów wzbudziła kwestia organizacji ruchu na Starowiejskiej, a ujmując to precyzyjniej – **problem obecności samochodów**. Blisko co trzeci respondent wskazał w kwestionariuszu, że na ul. Starowiejskiej **należałoby podjąć działania, zmierzające do zmniejszenia obecności samochodów w tej przestrzeni**. W tym kontekście proponowano bardzo wiele różnych rozwiązań, począwszy od wyłączenia z ruchu kołowego całej ulicy bądź jej fragmentów (powracające stwierdzenie „deptak"), po bardziej „punktowe" rozwiązania obejmujące np.:

- ograniczenie możliwości wjazdu tylko do mieszkańców, dostaw i służb,
- wyłączanie ulicy z ruchu, ale tylko w weekendy,
- wprowadzenie strefy współdzielonej, w której pierwszeństwo mieliby piesi,
- ustanowienie strefy zamieszkania,
- ograniczenie liczby miejsc do parkowania, w tym zakaz postoju po stronie ulicy,
- ograniczenie tranzytu poprzez wymuszenie skrętu na skrzyżowaniach z ulicami 3 Maja i Władysława IV.

Co ciekawe, zwolennicy takich kroków byli niemal tak samo liczni wśród mieszkańców ul. Starowiejskiej, jak i wśród osób z innych części miasta.

Tabela 1. Stosunek do rozwiązań ograniczających liczbę samochodów na ul. Starowiejskiej ze względu na miejsce zamieszkania (N=816).

	Pozytywny	Negatywny	Nie wyrażono preferencji	N=
Mieszkańcy	32%	9%	59%	*212*
Pozostali	30%	4%	65%	*594*

Podobny procent zwolenników ograniczenia obecności samochodów w tej części miasta pojawił się również wśród respondentów poruszających się wszystkimi środkami transportu. Jedynie wśród badanych, którzy poruszają się również rowerami, procent zwolenników zmian był zauważalnie wyższy.

Tabela 2. Stosunek do rozwiązań ograniczających liczbę samochodów na ul. Starowiejskiej ze względu na sposób poruszania się.

	Pozytywny	Negatywny	Nie wyrażono preferencji	N=
Pieszo	33%	6%	62%	578
Rowerem	**41%**	4%	55%	188
Kom. zbiorową	33%	4%	63%	388
Samochodem	30%	8%	62%	420

Znacznie mniejsza grupa respondentów opowiedziała się wprost za pozostawieniem obecnej organizacji ruchu. Należy jednak pamiętać, że wiele osób w ogóle nie wypowiadała się na temat liczby aut na ul. Starowiejskiej. Ponieważ w ankiecie nie pytaliśmy wprost o te sprawy, trudno powiedzieć, jaki stosunek respondenci ci mieliby do pomysłów ograniczenia ruchu kołowego.

Osoby opowiadające się **za ograniczeniami dla samochodów** argumentowały, że ul. Starowiejska może stać atrakcyjnym miejscem dla pieszych: przestrzenią, która może przyciągać mieszkańców, w której będzie się chciało spędzać czas, wreszcie - która może

stać się swoistą „wizytówką" Gdyni. Zwracano uwagę na olbrzymi potencjał wynikający z lokalizacji, historycznej zabudowy i kameralnego charakteru tej ulicy, jak również już w tej chwili atrakcyjnej oferty handlowej i gastronomicznej. Wiele osób podkreślało, że ul. Starowiejska nie spełnia ważnej roli w układzie transportowym. Już w tej chwili natężenie ruchu jest tu mniejsze niż na sąsiednich ulicach, wobec czego ewentualne ograniczenia dla ruchu kołowego nie miałyby negatywnych skutków. Jak zauważano, ograniczenie parkowania może być źródłem niegodności dla obecnych użytkowników ulicy, ale należy pamiętać o tym, że nawet jeśli część osób przestanie odwiedzać ulicę Starowiejską ze względu na brak możliwości zaparkowania, to pojawią się nowi klienci ściągnięci unikalną atmosferą ulicy. Warunki dla prowadzenia biznesu mogą się więc poprawić.

Przykłady takich wypowiedzi znajdują się poniżej:

„Starowiejska idealnie nadaje się na deptak. Uzasadnienie – układ ulicy, jej bezsprzeczna malowniczość, trakt pieszy z dworca, nie jest na trasie komunikacji miejskiej. Bonusy takiego rozwiązania – miasto bardzo by zyskało wizerunkowo, mieszkańcy Gdyni i goście byliby zachwyceni. Z pewnością byłaby to najbardziej uczęszczana ulica miasta. Wiązałoby się z tym zainteresowanie tą lokalizacją prestiżowych sklepów i różnego rodzaju kafejek. Ulica stałaby się o wiele ciekawszym miejscem niż jakakolwiek galeria handlowa. Stałaby się sercem miasta. Zyskałyby też wszystkie sąsiednie ulice".

„W Gdyni brakuje jednoznacznie zdefiniowanej miejskiej przestrzeni dla ludzi poza parkami, placykami czy też pirsem które są raczej punktowymi wyjątkami i często pozbawione są miejskiego charakteru (taką rolę pełnią w innych miastach rynki czy deptaki). Tutaj jest szansa stworzenia kompleksu śródmiejskiego (razem z placem Kaszubskim), który sprawi, że śródmieście stanie się bardziej przyjazne ludziom. Chciałbym również zauważyć, że ulica Starowiejska poprzez swój dość niewielki przekrój nie ma szans być użyteczną użytkownikom samochodów, jej wyjęcie z ruchu (lub jej części, albo uwspólnienie jej dla kierowców, pieszych i rowerzystów) nie powinno mieć dużego wpływu na poruszanie się po śródmieściu samochodem (…)".

Przeciwnicy ograniczeń dla samochodów zwracali uwagę na potencjalne niegodności, które mogłyby powstać dla kierowców – zarówno mieszkańców, jak i klientów czy pracowników lokalnych firm. Często pojawiały się również głosy mówiące o tym, że ul. Starowiejska nie ma aż tak dużego potencjału, by mogła stać się „magnesem" przyciągającym mieszkańców Gdyni i przyjezdnych. Zdarzały się też opinie, że można poprawić warunki życia i przebywania na ul. Starowiejskiej bez stosowania aż tak „daleko idących" kroków jak wyłączenie z ruchu kołowego.

Przykłady takich wypowiedzi znajdują się poniżej:

„Głupim pomysłem jest robienie z tej ulicy deptaka. Zastanówmy się po co tam deptać? Słońce na Starowiejskiej jest wcześnie rano i późno wieczorem w dzień jest cień. Do Gdyni przyjeżdża się nad morze a nie by deptać po Starowiejskiej. Tutaj ludzie podjeżdżają samochodami do ok. czterech miejsc, które można nazwać klimatycznymi HAOS, CZERWONY PIEC, LAWENDA CAFE i Pizzeria Gdyńska, poza tym nie ma się, gdzie wysikać !! praktycznie po 18 Starowiejska zamiera.

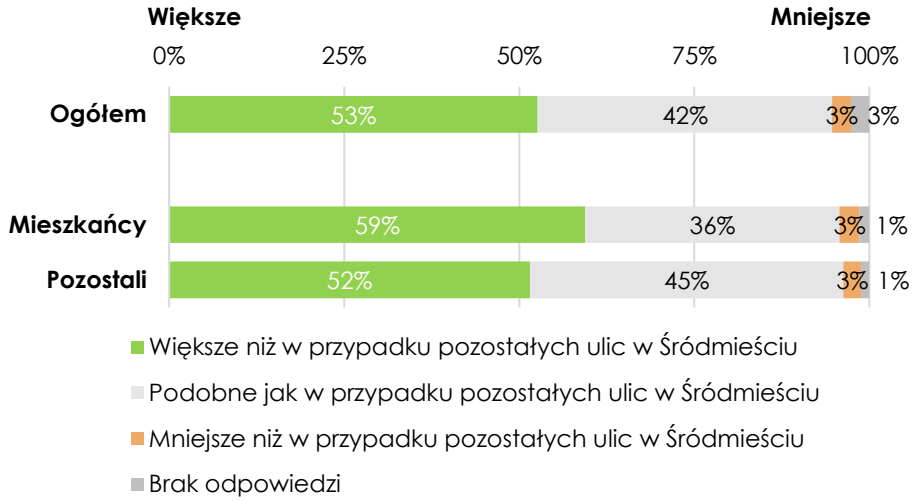
Starowiejska jest drogą dojazdową do szpitala, który nie ma zresztą jakiegokolwiek parkingu dla pacjentów i odwiedzających, a co się dzieje podczas maratonów i innych tego typu imprezach to zgroza. Dobrze, że nie było jakiegoś nieszczęścia masowego. Starowiejskiej potrzeba porządny remont jezdni i chodników i tyle".

„Uważam, że nie powinna być deptakiem. Nawet w przypadku poprawy jej stanu wizualnego nie wydaje mi się, aby zdołała przyciągnąć duża ilość spacerowiczów, a jej zamknięcia dla ruchu kołowego może być szczególnie uciążliwe dla mieszkańców. Uważam, że obecnie występujący tam ruch samochodów nie jest uciążliwy dla pieszych. Cieszy mnie, że powstają tam restauracje i kawiarnie, jest też kila małych sklepów: warzywniaki, sklep rybny, co pozwala mieszkańcom śródmieścia wybrać między wszechobecnymi żabkami i dyskontami. O ile nie mam nic przeciwko sklepom z używaną odzieżą, to wolałbym, żeby były w mniej reprezentacyjnych lokalizacjach. Może istnieje jakiś sposób na różnicowanie stawek podatku od nieruchomości dla lokali użytkowych w śródmieściu, gdzie preferencja byłaby dla małych sklepów, galerii, pracowni rzemieślniczych, kawiarni itp.".

Finansowanie zmian

Pod sam koniec głównej części ankiety zadaliśmy respondentom pytanie dotyczące nakładów, jakie ich zdaniem powinny być przeznaczone na modernizację i utrzymanie ul. Starowiejskiej. Ponad połowa respondentów uznała, że należy na ten cel wygospodarować większe środki niż w przypadku pozostałych ulic w Śródmieściu. Niewiele mniejsza grupa respondentów uznała jednak, że ul. Starowiejska powinna być finansowana w podobnym stopniu co inne ulice w okolicy. Można domniemywać, że w przypadku tej grupy respondentów ani stan, w jakim znajduje się przestrzeń, ani jej status czy charakter nie uzasadniają wygospodarowania na jej modernizację znacząco wyższych nakładów.

Wykres 16. Ocena nakładów, jakie powinny być przeznaczone na modernizację i utrzymanie ul. Starowiejską (N=822).



Wypowiedzi zawarte na samym końcu ankiety potwierdzają, że **w przypadku rozmowy o Starowiejskiej bardzo duże znaczenie ma nie tylko to, jaka ulica jest dzisiaj, ale przede wszystkim – czym mogłaby się stać w przyszłości**. Z odpowiedzi udzielanych przez respondentów ankiety widać, że zdania w tej sprawie są wśród Gdynian bardzo podzielone, a wizje na temat tego, jak mogłaby i powinna funkcjonować – znacząco odmienne.

Opracowanie:

Zespół Działu Diagnoz i Partycypacji
Laboratorium Innowacji Społecznych
w składzie (w kolejności alfabetycznej):
Joanna Jaczewska
Borys Martela
Ewa Stokłuska

mail: konsultacje@lis.gdynia.pl
tel.: 58 729 39 08

Załącznik nr 3

MATERIAŁ INFORMACYJNY NR 1
W RAMACH KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

wersja z dn. 10.04.2018

Laboratorium Innowacji Społecznych

I. WPROWADZENIE

Zapraszamy Państwa do zapoznania się z najważniejszymi informacjami dotyczącymi ulicy Starowiejskiej. Jest to **pierwsza wersja materiałów informacyjnych** opracowanych na potrzeby konsultacji społecznych poświęconych tej ważnej ulicy w Gdyni.

Ponieważ konsultacje potrwają trzy miesiące i będą składały się z kilku – powiązanych ze sobą – etapów, co pewien czas będziemy przygotowywać kolejne wersje materiałów informacyjnych zawierających najbardziej przydatne w danym momencie dane.

Kolejne wersje materiałów będą dostępne:

- w postaci elektronicznej: na stronie internetowej www.lis.gdynia.pl/starowiejska i w Biuletynie Informacji Publicznej (http://gdynia.pl/BIP);
- w wersji papierowej: w siedzibie LIS, w biurze Rady Dzielnicy Śródmieście oraz w Kancelarii Głównej Urzędu Miasta[1].

II. CZEGO DOTYCZĄ KONSULTACJE?

1. Tematem konsultacji są pomysły na **przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne** ulicy Starowiejskiej i jej najbliższych okolic.

2. Decyzję o przeprowadzeniu ogólnomiejskich konsultacji społecznych w tej sprawie podjął Prezydent Miasta Gdyni. Celem procesu konsultacyjnego jest wypracowanie **propozycji zmian** w przestrzeni ulicy Starowiejskiej oraz poddanie ich pod publiczną dyskusję z mieszkańcami Gdyni.

3. W ramach dyskusji o przyszłości Starowiejskiej mieszkańcy będą mieli **różne możliwości wypowiadania się** na temat poszczególnych aspektów funkcjonowania tej przestrzeni: od elementów związanych z wyglądem ulicy (jej estetyką, małą architekturą, obecnością zieleni), aż po organizację ruchu i ewentualne większe działania remontowo-inwestycyjne. Przy okazji rozmowy o samej ulicy zapraszamy również do wyrażania opinii na temat bezpośredniego otoczenia tej ważnej przestrzeni.

4. W tej chwili nie ma jeszcze żadnych propozycji konkretnych zmian na ul. Starowiejskiej. **Pomysły zostaną dopiero wypracowane podczas warsztatów z mieszkańcami**, a potem publicznie przedstawione w ramach ostatniego etapu konsultacji wszystkim zainteresowanym mieszkańcom Gdyni.

5. Prezydent Miasta Gdyni podejmie ostateczne decyzje dotyczące dalszych działań związanych z ul. Starowiejską po zapoznaniu się z wynikami konsultacji społecznych.

[1] Dokładne adresy podano w części *III. Jak można wziąć udział w konsultacjach?*.

III. JAK MOŻNA WZIĄĆ UDZIAŁ W KONSULTACJACH?

1. Konsultacje społeczne trwają **od 6 kwietnia do 30 czerwca 2018 roku**. Podzielone są na dwa główne etapy związane z:
   - wypracowywaniem pomysłów na zmiany na ul. Starowiejskiej,
   - przedstawieniem powyższych propozycji i zebraniem uwag gdynian na ich temat.

2. Pomysły na zmiany na ulicy Starowiejskiej zostaną wypracowane z mieszkańcami podczas **cyklu warsztatów** prowadzonych przez architektów. Na warsztaty można było zgłaszać się do 3 kwietnia. Punktem wyjścia do dyskusji będą wyniki ankiety nt. ulicy Starowiejskiej przeprowadzonej w ramach diagnozy w okresie od 16 marca do 3 kwietnia 2018 r. Podsumowanie wyników ankiety zostanie opublikowane w kolejnej wersji materiałów informacyjnych towarzyszących konsultacjom.

3. Osoby, które nie wezmą udziału w warsztatach, mają możliwość **zgłoszenia swoich uwag i propozycji zmian na Starowiejskiej na piśmie**. Pisemne uwagi można:
   - przesłać mailowo: na adres konsultacje@lis.gdynia.pl;
   - przesłać pocztą tradycyjną na adres: Laboratorium Innowacji Społecznych, ul. Żeromskiego 31, 81-346 Gdynia, z dopiskiem: „Konsultacje społeczne dot. ulicy Starowiejskiej";
   - złożyć osobiście w:
     - Laboratorium Innowacji Społecznych (adres powyżej), od poniedziałku do piątku w godz. 9.00-17.00;
     - Biurze Rady Dzielnicy Śródmieście (Szkoła Podstawowej nr 21, ul. Jana z Kolna 5, 81-351 Gdynia), w godzinach pracy biura;
     - Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni, al. Marszałka Piłsudskiego 52/54, 81-382 Gdynia, czynna od poniedziałku do piątku w godz. 7.00-17.00.

4. W czerwcu przedstawimy wypracowane podczas warsztatów koncepcje. Będzie można je skomentować pisemnie oraz w trakcie **publicznego spotkania** w dn. **5 czerwca (wtorek) o godz. 17.30** (InfoBox, ul. Świętojańska 30).

5. Proces konsultacji zostanie podsumowany w raporcie. Na przygotowanie i publikację takiego opracowania potrzeba na ogół 30 dni od zakończenia procesu konsultacji.

6. Jednostką odpowiedzialną za przygotowanie i przeprowadzenie w imieniu Prezydenta konsultacji społecznych jest Laboratorium Innowacji Społecznych.

IV. WYBRANE INFORMACJE O ULICY STAROWIEJSKIEJ

Historyczny charakter ulicy i ochrona konserwatorska

1. Ulica Starowiejska jest jedną z najstarszych ulic w mieście – powstała jeszcze zanim Gdynia uzyskała prawa miejskie. Swoją obecną nazwę, decyzją Rady Miejskiej, uzyskała w 1927 roku.

2. Przebieg ulicy zmieniał się w czasie. Decyzja o jej „wyprostowaniu" i uregulowaniu jej przebiegu – do kształtu znanego po dziś dzień – zapadła w 1928 roku. Z końca lat 20. XX w. pochodzi również kostka brukowa tworząca nawierzchnię jezdni oraz szerokie chodniki (po 4 metry z obu stron).

3. Przy ulicy Starowiejskiej znajduje się wiele budynków objętych ochroną konserwatorską, w tym pięć wpisanych do wojewódzkiego rejestru zabytków. Na liście znajdują się m.in. dom Antoniego Abrahama, kamienica Hundsdorffów (przy skrzyżowaniu z ul. Abrahama) oraz klasztor Zgromadzenia Sióstr Miłosierdzia Św. Wincentego a Paulo (przy wlocie od strony Placu Kaszubskiego).

4. Cała ulica Starowiejska jest **częścią historycznego układu urbanistycznego Śródmieścia Gdyni**, które w 2007 roku zostało **wpisane do wojewódzkiego rejestru zabytków**, a w 2015 roku uzyskało **status Pomnika Historii**, nadawany przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej. Tworzy go sieć ulic, układ parcelacyjny i zabudowa pochodząca z trzech głównych faz osadniczych na terenach dzisiejszej Gdyni: wiejskiej, letniskowej i miejskiej.

5. Ze względu na walory historyczne, plany przebudowy i remontów ulicy muszą być uzgadniane z konserwatorem zabytków. Już teraz jednak wiadomo, że na ul. Starowiejskiej powinna być **zachowana historyczna nawierzchnia** (kamienny bruk oraz krawężniki), a także **istniejąca szerokość jezdni z wyodrębnionymi chodnikami**[2].

Charakterystyka ulicy

1. Ulica Starowiejska ma około 750 metrów długości. Jest drogą klasy lokalnej, z jezdnią o szerokości 10 metrów i z obustronnymi chodnikami o średniej szerokości ok. 4 metrów. Z racji swojego położenia, ulica ta pełni funkcje naturalnego łącznika pieszego pomiędzy dworcem PKP/SKM a Placem Kaszubskim i ulicą Świętojańską oraz dalszą, nadmorską częścią centrum Gdyni.

2. Wzdłuż ulicy zlokalizowane są nasadzenia zieleni. Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, **zieleń miejska w tym obszarze musi**

[2] Zob. zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego.

zostać utrzymana. Sugerowane jest również uzupełnienie zadrzewień w formie szpalerów drzew.

3. Przy ulicy Starowiejskiej **zameldowane są 764 osoby** (stan na luty 2018 r.). Około 30% z nich stanowią mieszkańcy powyżej 65 roku życia, a po około 25% osoby pomiędzy 25 a 45 oraz pomiędzy 46 a 65 rokiem życia. Co piąty zameldowany ma poniżej 25 lat.

4. Do końca 2018 r. na samej Starowiejskiej i w jej sąsiedztwie powstaną dwie nowe miejskie instytucje kultury: w budynku przy ul. Starowiejskiej 18 zostanie otwarta Mediateka, czyli filia Miejskiej Biblioteki Publicznej, a w dawnym Domu Marynarza Szwedzkiego (przy ul. Jana z Kolna 25) – Konsulat Kultury.

Ruch na ulicy

1. Niemal na całej długości ulicy Starowiejskiej (z wyjątkiem krótkiego odcinka w okolicy Pl. Gdynian Wysiedlonych) obowiązuje **ruch jednokierunkowy dla samochodów**. Jednocześnie na całej długości ulicy dopuszczony jest **kontraruch rowerowy**, a na odcinku od skrzyżowania z ul. 3 Maja do Pl. Gdynian Wysiedlonych – wyznaczony jest kontrapas dla rowerów. Ulica objęta jest w całości **strefą ograniczenia prędkości do 30 km/h** (tzw. strefa Tempo 30).

2. Pod względem obsługi ruchu tranzytowego ulica Starowiejska nie odgrywa znaczącej roli. Przecina ją jednak kilka innych ulic będących istotnymi ciągami komunikacyjnymi. Na ruchliwych skrzyżowaniach (przede wszystkim z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV) nie ma sygnalizacji świetlnej.

3. Do czasu powstania ulicy Nowej Węglowej ulicą Starowiejską wyznaczony został **czasowy przebieg międzynarodowej trasy rowerowej R-10**.

4. W świetle wyników badań natężenia ruchu (dane z końca 2014 roku), największe natężenie ruchu samochodowego na ulicy Starowiejskiej ma miejsce w godzinach 11.00-16.00, ze szczególnym nasileniem w okresach 11.00-12.00 oraz 15.00-16.00.

5. W świetle wyników badań potoków pieszych, najbardziej ruchliwymi fragmentami ulicy Starowiejskiej są odcinki wlotu od ulicy Dworcowej oraz skrzyżowań z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV. Szczyt poranny w ruchu pieszym przypada na godzinę 7.00-8.00, natomiast popołudniowy – na godzinę 15.00-16.00.

6. Analizy organizacji ruchu prowadzone w 2015 roku w ramach projektu CIVITAS DYNAMO wykazały, że w razie wprowadzenia na całej ul. Starowiejskiej tzw. strefy współdzielonej (z ang. *shared space*), z pierwszeństwem dla ruchu pieszego, warunki ruchu w sieci drogowej w obszarze Śródmieścia zmieniłyby się w niewielkim stopniu. Na ulicach sąsiadujących z ul. Starowiejską doszłoby – w trakcie godzin szczytu – do wzrostu liczby samochodów o kilkanaście-kilkadziesiąt pojazdów.

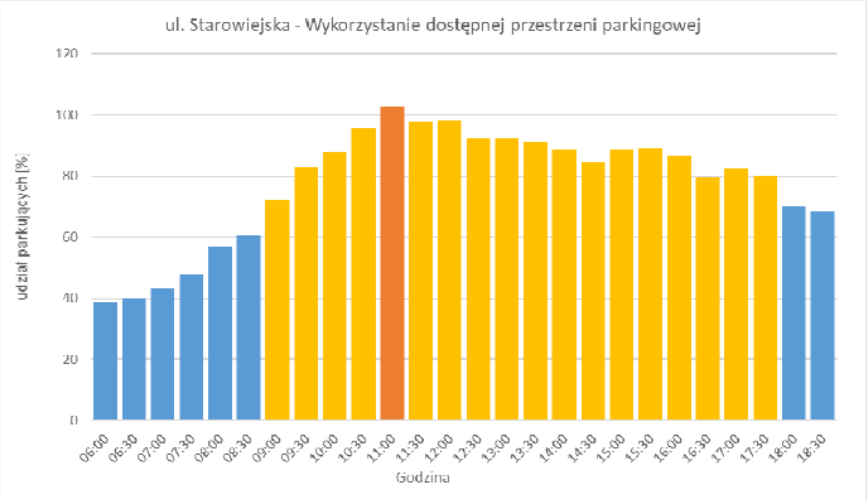
Natomiast gdyby zdecydowano o zamknięciu ul. Starowiejskiej dla ruchu kołowego na całej jej długości, wpłynęłoby to w widoczny sposób na warunki ruchu w obszarze Śródmieścia. Największy przyrost natężenia ruchu (od kilkudziesięciu do 300 pojazdów w godzinach szczytowych) wystąpiłby wówczas na ul. Wójta Radtkego[3].

Parkowanie na Starowiejskiej

1. Zgodnie z inwentaryzacją przeprowadzoną w maju 2017 r., na ulicy Starowiejskiej znajdują się 174 miejsca postojowe z czego 5 miejsc jest przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami. Cała ulica znajduje się w Strefie Płatnego Parkowania.

2. W ramach badań parkingowych, przeprowadzonych w 2017 roku na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni, zaobserwowano, iż w rejonie ulicy Starowiejskiej **największe wykorzystanie miejsc postojowych występuje od godziny 10:30 do wczesnych godzin popołudniowych**[4].

Rys. 1. Wykres wykorzystania dostępnych przestrzeni parkingowych dla całej ulicy Starowiejskiej z podziałem na półgodzinne interwały czasowe.



3. Odnotowano, iż ponad 43% pojazdów parkujących na Starowiejskiej stanowiły te parkujące na miejscach wyznaczonych nie dłużej niż 30 minut. Z kolei udział pojazdów parkujących na Starowiejskiej „na dłużej" wyniósł odpowiednio – 14,4% dla pojazdów parkujących od 2,5h do 8h oraz 2,6% dla pojazdów parkujących dłużej niż 8h.

[3] Politechnika Gdańska, 2015, *Badania ruchu pieszych, badania parkingowe i analizy zmian organizacji ruchu w Śródmieściu Gdyni*, dostępne w Internecie: https://drive.google.com/file/d/0B5Eayla4PrsqV1Q3VTc4bHNqbUU/view.

[4] Informacje pochodzą z opracowań przygotowanych na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

4. Badania parkingowe przeprowadzone w 2015 roku pozwoliły stwierdzić, że **przy zachowaniu ówczesnego poziomu korzystania z możliwości zaparkowania samochodu** na ulicy Starowiejskiej:
    - największe zapotrzebowanie na miejsca parkingowe występowało w godz. 11-12 – problemy z zaparkowaniem auta na ulicy w tym okresie pojawiłyby się już w przypadku likwidacji 50 miejsc;
    - mniejsze zapotrzebowanie na miejsca parkingowe występowało popołudniu – możliwość parkowania dla chętnych pozostałaby nawet w przypadku likwidacji blisko 100 miejsc parkingowych;
    - wieczorami miejsca parkingowe były wykorzystywane przede wszystkim przez mieszkańców – zapotrzebowanie na parkingi przy ulicy było zdecydowanie mniejsze niż w ciągu dnia, a problemy pojawiłyby się dopiero przy zamknięciu większości miejsc[5].

5. W świetle badań przeprowadzonych na przełomie marca i kwietnia w 2017 r. można stwierdzić, że liczba dostaw na ulicy Starowiejskiej kształtuje się na poziomie ok. stu kilkudziesięciu dziennie[6], z czego aż 70% ma miejsce w godzinach 11.00-16.00.

Opinie mieszkańców na temat ul. Starowiejskiej

W kolejnej wersji materiałów informacyjnych przedstawione zostaną wyniki ankiety nt. oceny ulicy Starowiejskiej, przeprowadzonej w ramach przygotowań do konsultacji społecznych, w okresie od 16 marca do 3 kwietnia 2018 roku. Złożono w tym czasie 822 wypełnione kwestionariusze.

[5] Politechnika Gdańska, 2015, *Badania ruchu pieszych, op. cit, s. 3/20*.

[6] Deklarowana liczba dostaw w dniu roboczym w badaniu ankietowym wyniosła średnio 164. Wynik obserwacji, był nieco niższy – osoby realizujące badanie zanotowały 125 dostaw w ciągu jednego dnia. Więcej informacji na ten temat można znaleźć w raporcie „*Wyniki badania struktury dostaw na ulicach Starowiejskiej, Świętojańskiej i Abrahama w Gdyni w ramach projektu URBACT Freight TAILS*", który znajduje się na stronie www.mobilnagdynia.pl/37-freight-tails/432-freight-tails-wynikibadan.

V. DODATKOWE MATERIAŁY

Osoby zainteresowane dodatkowymi informacjami na temat ul. Starowiejskiej zachęcamy do zapoznania się z wymienionymi poniżej dokumentami. Odnośniki do ich wersji elektronicznych można znaleźć na stronie internetowej www.lis.gdynia.pl/starowiejska.

Informacje na temat zagospodarowania terenu:

- Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego (nr 1105)

Informacje nt. ochrony zabytków:

- Rejestr zabytków nieruchomych prowadzony przez Pomorskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków
- Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 lutego 2015 r. w sprawie uznania za pomnik historii „Gdynia – historyczny układ urbanistyczny śródmieścia"
- Gminna ewidencja zabytków Miasta Gdyni

Informacje nt. ruchu i parkowania:

- Badanie i analiza preferencji w zakresie organizacji ruchu na ul. Starowiejskiej, Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni, Katedra Rynku Transportowego Uniwersytetu Gdańskiego, 2014, w ramach projektu CIVITAS DYNAMO
- Badania ruchu pieszych, badania parkingowe i analizy zmian organizacji ruchu w Śródmieściu Gdyni, Politechnika Gdańska, 2015, w ramach projektu CIVITAS DYNAMO
- Wyniki badań parkingowych w obszarze ul. Świętojańskiej, ul. Starowiejskiej oraz Al. Jana Pawła II wraz z ulicami przyległymi, Politechnika Gdańska, 2015, w ramach projektu CIVITAS DYNAMO
- Profil dostaw na ulicach: Świętojańska, Starowiejska i Abrahama w Gdyni. Raport z obserwacji bezpośredniej, MRC Consulting Tomasz Czuba, 2017, w ramach projektu URBACT Freight Tails
- Wyniki badania struktury dostaw na ulicach Starowiejskiej, Świętojańskiej i Abrahama w Gdyni, dr Daniel Kaszubowski, Politechnika Gdańska, 2017, w ramach projektu URBACT Freight Tails

WIĘCEJ INFORMACJI:

LABORATORIUM INNOWACJI SPOŁECZNYCH
ul. Żeromskiego 31, 81-346 Gdynia
(wejście od Derdowskiego)

email: konsultacje@lis.gdynia.pl,
telefon: (58) 727 39 08

Laboratorium Innowacji Społecznych

MATERIAŁ INFORMACYJNY NR 2

w ramach konsultacji społecznych

wersja z dn. 4.06.2018 r.

Konsultacje trwają
od 4 do 30 czerwca 2018

I. WPROWADZENIE

Zapraszamy Państwa do zapoznania się z materiałami dotyczącymi propozycji zmian, jakie mogłyby zostać wprowadzone w przyszłości na ulicy Starowiejskiej i do wyrażenia opinii na ich temat. W dokumencie tym prezentujemy efekty prac grupy warsztatowej, złożonej z mieszkańców Gdyni i przedsiębiorców z ul. Starowiejskiej, którzy wypracowali **trzy koncepcje możliwych kierunków zmian na tej ulicy**. Opisujemy ich najważniejsze założenia i wyjaśniamy możliwe konsekwencje ich wprowadzenia.

Zachęcamy do zapoznania się z przedstawionymi informacjami i wyrażenia swojej opinii na temat tego, jak chcieliby Państwo aby zmieniała się ulica Starowiejska. Jak to zrobić, piszemy w części *III. Jak wziąć udział w konsultacjach?*[1]

II. CZEGO DOTYCZĄ KONSULTACJE?

1. Tematem konsultacji są pomysły na **przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne** ulicy Starowiejskiej i jej najbliższych okolic.

2. Decyzję o przeprowadzeniu ogólnomiejskich konsultacji społecznych w tej sprawie podjął Prezydent Miasta Gdyni. Celem procesu konsultacyjnego jest wypracowanie propozycji zmian w przestrzeni ulicy Starowiejskiej oraz poddanie ich pod publiczną dyskusję z mieszkańcami Gdyni.

3. Przedmiotem dyskusji są różne aspekty funkcjonowania przestrzeni ulicy Starowiejskiej: od elementów związanych z wyglądem ulicy (jej estetyką, małą architekturą, obecnością zieleni), aż po organizację ruchu i ewentualne większe działania remontowo-inwestycyjne.

4. Na razie nie ma jeszcze planu odnośnie docelowego kierunku zmian na Starowiejskiej. Prezydent Miasta Gdyni podejmie ostateczne decyzje dotyczące dalszych działań w związku z ul. Starowiejską po zapoznaniu się z wynikami konsultacji społecznych.

III. JAK WZIĄĆ UDZIAŁ W KONSULTACJACH?

1. W ramach pierwszego etapu konsultacji - w kwietniu i maju br. - odbyły się 3 warsztaty z udziałem reprezentantów różnych grup interesariuszy związanych z ulicą Starowiejską (mieszkańców okolicy i innych części Gdyni oraz lokalnych przedsiębiorców), podczas których wypracowano propozycje możliwych kierunków zmian na tej ulicy. Równolegle, w okresie od 6 kwietnia do 13 maja, wszyscy mieszkańcy mogli zgłaszać swoje pomysły na zmiany w przestrzeni ulicy Starowiejskiej na piśmie.

[1] Szczegółowy zestaw informacji dotyczących samej ulicy Starowiejskiej został zawarty w *Materiale informacyjnym nr 1*, przygotowanym podczas pierwszego etapu konsultacji. Można go pobrać w formie elektronicznej ze strony www.lis.gdynia.pl/starowiejska.

2. Aktualnie trwa drugi etap konsultacji - propozycje kierunków zmian na Starowiejskiej, wypracowane na warsztatach, są poddawane pod ocenę wszystkich gdynian. Mogą oni również zgłaszać swoje inne opinie na temat przyszłości Starowiejskiej, nieujęte w prezentowanych propozycjach.

3. Uwagi w ramach tego etapu konsultacji można przekazać za pomocą formularza konsultacyjnego oraz podczas publicznego spotkania. Są one przyjmowane w okresie **od 4 do 30 czerwca 2018 r. do godz. 14.00** (obowiązuje data wpływu).

4. Proces konsultacji zostanie podsumowany w specjalnym raporcie. Na przygotowanie i publikację takiego opracowania potrzeba na ogół 30 dni od zakończenia procesu konsultacji.

5. Jednostką odpowiedzialną za przygotowanie i przeprowadzenie w imieniu Prezydenta konsultacji społecznych jest Laboratorium Innowacji Społecznych (LIS).

FORMULARZ

ELEKTRONICZNIE:

Wypełnij na stronie:
www.badanialis.pl/sw-uwagi

PAPIEROWO:

Pobierz i złóż wypełniony formularz:

- w Laboratorium Innowacji Społecznych,
- w biurze Rady Dzielnicy Śródmieście
- w Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni,
- w wybranych punktach handlowo-usługowych w okolicy ul. Starowiejskiej *
- lub prześlij pocztą na adres LIS z dopiskiem „Konsultacje dot. ulicy Starowiejskiej".

SPOTKANIE

Publiczne spotkanie i prezentacja proponowanych wariantów zmian

5 czerwca (wtorek), godz. 17.30
InfoBox, ul. Świętojańska 30
(I piętro)

PUNKT KONSULTACYJNY

Dyżur pracowników LIS
w przestrzeni ul. Starowiejskiej –
możliwość zadania pytań
i wypełnienia formularza

16 czerwca (sobota),
w godz. 10:00 – 15:00
przy ogrodzeniu 17 LO
(na wysokości ul. Ofiar Piaśnicy)

Uwagi złożone po 30 czerwca nie będą rozpatrywane.

* Adresy na ostatniej stronie

IV. PROPOZYCJE ZMIAN NA STAROWIEJSKIEJ

a) Możliwe rozwiązania szczegółowe

W odpowiedzi na zróżnicowane potrzeby użytkowników Starowiejskiej, możliwe jest wprowadzenie na jej obszarze różnego typu **rozwiązań z zakresu zagospodarowania przestrzeni oraz organizacji ruchu**. Poniżej prezentujemy przykładowe rozwiązania, których zastosowanie byłoby możliwe na Starowiejskiej i które zostały w różnym stopniu uwzględnione w sformułowanych na warsztatach z mieszkańcami wariantach. O ich ocenę pytamy szczegółowo w formularzu konsultacyjnym.

Zwiększanie komfortu i bezpieczeństwa pieszych

- Ustanowienie tzw. **„strefy zamieszkania"**, w ramach której piesi mają pierwszeństwo przed innymi użytkownikami ruchu i mogą swobodnie poruszać się po jezdni oraz przekraczać ją w dowolnym miejscu, nie tylko na wyznaczonych przejściach. W strefie tej obowiązuje ograniczenie prędkości do 20 km/h.

Znak informacyjny D-40 „Strefa zamieszkania"

- **Wyrównanie poziomu jezdni i chodnika** tam, gdzie jest to możliwe[2]

- Tworzenie **zagospodarowanych przestrzeni do odpoczynku dla pieszych** – przede wszystkim na odcinkach szerokiego chodnika, ale potencjalnie także w przestrzeniach „uwolnionych" od parkowania

- Ustanowienie **zakazów wjazdu na wybranych fragmentach ulicy** (z ewentualnym wyłączeniem mieszkańców, służb i zaopatrzenia punktów usługowych). Takie rozwiązanie może mieć charakter stały lub tymczasowy, np. tylko w weekendy lub tylko w sezonie letnim.

Obecność samochodów w przestrzeni ulicy

W celu spowolnienia ruchu samochodów możliwe byłoby np.:

- **wprowadzenie wyniesionych skrzyżowań** z najbardziej ruchliwymi ulicami Władysława IV i 3 Maja (przez podniesienie tarczy skrzyżowania),
- **zawężenie jezdni i poszerzenie chodnika przy skrzyżowaniach**,

[2] Wytyczne konserwatorskie nie pozwalają na Starowiejskiej na podwyższenie nawierzchni brukowanej jezdni, jednak możliwe byłoby obniżenie chodników na odcinkach, w których ulica jest najszersza z uwagi na wycofanie pierzei, np. po północnej stronie ulicy na wyskości ul. Ofiar Piaśnicy i ul. Zygmunta Augusta

- **wprowadzanie szykan (przewężeń) przy wjazdach na ulicę**, np. w postaci donic z roślinnością.

W celu uporządkowania parkowania możliwe byłoby np.:

- **wprowadzenie parkowania wyłącznie równoległego** – w ten sposób zmniejszyłaby się ogólna liczba miejsc parkingowych, natomiast poprawiłaby się widoczność przy przekraczaniu jezdni przez pieszych oraz uporządkowaniu uległoby ustawienie aut (ustawienie w jednej linii, wzdłuż osi jezdni),
- **ograniczenie parkowania tylko do jednej strony ulicy** – w przypadku Starowiejskiej miejsca te mogły być usytuowane przede wszystkim po południowej stronie, która jest przez większość czasu zacieniona; „uwolnioną" w ten sposób przestrzeń jezdni można pozostawić pustą lub zagospodarować na przestrzeń odpoczynku dla pieszych (np. poprzez instalację parkletów[3] lub ustawienie donic z roślinnością),
- wprowadzenie na części miejsc postojowych wyłącznie **parkowania krótkoterminowego**, np. do 15 minut,
- wprowadzenia **fizycznych barier uniemożliwiających parkowanie w miejscach niedozwolonych** bez nadmiernego zastawiania powierzchni bruku, np. ławek, śmietników, donic i klombów, słupów latarni etc.

Zagospodarowanie przestrzeni – zieleń i mała architektura

Możliwości w tym zakresie obejmują m.in.:

- instalację **standardowych ławek i koszy na śmieci**, zgodnych z katalogiem mebli miejskich stosowanych w innych przestrzeniach publicznych śródmieścia Gdyni,
- **instalację mniej standardowych siedzisk czy innego typu mebli miejskich**, np. łączonych z klombami,
- instalację **nowych latarni**,
- instalację **oświetlenia dekoracyjnego**,
- **nasadzenia drzew w szpalerach na chodnikach**,
- **ustawienie drzew w donicach** – np. na szerszych fragmentach chodnika lub bezpośrednio na jezdni,
- **ustawienie kwietników lub donic z niską roślinnością.**

[3] Parklet – z ang. *park-let*, to element zagospodarowania ulicy w formie siedzisk, gazonów – umieszczanych na miejscach postojowych bezpośrednio na jezdni.

Standardowe elementy małej architektury stosowane w Gdyni

Parklet przy ul. Starowiejskiej w Gdyni

Przykład siedziska zintegrowanego z zielenią - fot. Monika Arczyńska

Myśląc o zagospodarowaniu przestrzeni ulicy Starowiejskiej, należy brać pod uwagę co najmniej dwie możliwości tworzenia **przestrzeni odpoczynku dla pieszych**:

- **zagospodarowanie na ten cel szerokich odcinaków chodnika**, np. instalacja całorocznych ławek lub sezonowych ogródków restauracyjnych,

- tworzenie takich przestrzeni **na „uwolnionych" od parkowania fragmentach jezdni** – np. w postaci parkletów lub elementów roślinności w donicach czy kwietników stawianych bezpośrednio na bruku.

Istotna w tym kontekście jest także możliwość wprowadzania pewnych rozwiązań **w formie tymczasowej**. Np. zwiększenie przestrzeni, gdzie mogą być ustawiane ogródki lokali gastronomicznych może pozwolić na rozszerzenie sezonowych aktywności w przestrzeni ulicy, związanych ze zwiększonych ruchem turystycznym w okresie wiosenno-letnim.

Przykład roślinności w donicach i ogródków restauracyjnych na chodnikach w przestrzeni współdzielonej - fot. Forum Rozwoju Warszawy

b) Proponowane całościowe kierunki zmian na Starowiejskiej

Poniżej prezentujemy **trzy kierunkowe warianty zmian w przestrzeni ulicy Starowiejskiej.** Zostały one wypracowane w oparciu o efekty warsztatów z mieszkańcami Gdyni i przedsiębiorcami ze Starowiejskiej, prowadzonych przez dr Monikę Arczyńską i dr Łukasza Pancewicza – architektów z pracowni a2p2 architecture & planning.

Punktem wyjścia do przygotowania wariantów były wyniki ankiety nt. problemów w przestrzeni ul. Starowiejskiej, przeprowadzonej wśród mieszkańców Gdyni w okresie od 16 marca do 3 kwietnia 2018 roku, oraz wytyczne uzyskane z wydziałów Urzędu Miasta Gdyni i jednostek miejskich (m.in. Zarządu Dróg i Zieleni oraz Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków).[4] Na tej podstawie sformułowano kluczowe **„wyzwania projektowe"** dla wymyślanych rozwiązań. Były to:

[4] Omówienie wyników ankiety można znaleźć w dokumencie *Co myślisz o ulicy Starowiejskiej? Podsumowanie wyników ankiety diagnostycznej*, który można pobrać w formie elektronicznej ze strony www.lis.gdynia.pl/starowiejska.

- **uwzględnienie potrzeb pieszych**, będących najważniejszymi użytkownikami przestrzeni ulicy;
- **zachowanie charakteru handlowo-usługowego** ulicy;
- **podniesienie estetycznej atrakcyjności** ulicy;
- **uporządkowanie zieleni**;
- **wykorzystanie potencjału „gastronomicznego"** ulicy jako miejsca spotkań i odwiedzin przez osoby z innych części Gdyni i spoza miasta;
- **uporządkowanie „chaosu parkingowego"**, przy jednoczesnym **zapewnieniu miejsc postojowych** na ulicy (co najmniej dla mieszkańców i krótkoterminowo dla usług);
- **uwzględnienie potrzeb ochrony dziedzictwa kulturowego**.

Elementy wspólne

Wszystkie warianty zmian zakładają kilka **elementów wspólnych**, które na pierwszym etapie konsultacji były najczęściej wskazywane jako niezbędne zmiany, niezależnie od ogólnej wizji przyszłego funkcjonowania ulicy, lub które wynikają z obiektywnych uwarunkowań związanych m.in. ochroną konserwatorską. Są to:

- **remont chodników** oraz ich **dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością** (zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego),
- **zachowanie historycznego bruku**, punktowo naprawionego i uzupełnionego,
- rewaloryzację i uzupełnienie istniejącej **zieleni**,
- wymianę lub uzupełnienie **oświetlenia.**
- **zachowanie kontraruchu rowerowego** na całej długości ulicy (w ramach tymczasowego przebiegu międzynarodowej trasy rowerowej R-10),
- **zachowanie możliwości wjazdu na ulicę dla mieszkańców, służb miejskich i ratunkowych oraz dostaw do punktów handlowo-usługowych.**

Istota prezentowanych wariantów

Najważniejsze różnice między prezentowanymi wariantami odzwierciedlają odmienne potrzeby związane ze sposobem funkcjonowania ulicy Starowiejskiej i dotyczą:

- **zakresu ograniczeń w parkowaniu i liczby miejsc postojowych** – ograniczenie a utrzymanie ich maksymalnej możliwej liczby;
- **zakresu możliwości ruchu kołowego** - utrzymania istniejącego układu bądź ograniczenia na rzecz współdzielenia przestrzeni;
- **zakresu dostępności** - możliwości wjazdu dla wszystkich lub dostępu wyłącznie dla mieszkańców i dostaw (na części lub całości długości ulicy);
- **zakresu przebudowy** - pozostawienia ulicy w obecnym układzie i charakterze lub jej gruntownej przebudowy

Każdy wariant został opisany za pomocą **zestawu proponowanych rozwiązań z zakresu zagospodarowania przestrzeni i organizacji ruchu**, dobranych do zakładanego w każdym z nich przyszłego charakteru ulicy, oraz uzupełniony o najważniejsze konsekwencje jego wdrożenia. Na rysunkach zobrazowano możliwe zmiany w ramach każdego z wariantów w odniesieniu do przebiegu ulicy Starowiejskiej. Pokazano również na przekroju ulicy oraz na zdjęciach fragmentów makiety, jak zmieniłby się w danym wariancie układ ulicy Starowiejskiej jeśli chodzi o przestrzeń dla różnych uczestników ruchu.

Prezentowane warianty nie są jeszcze gotowymi projektami zagospodarowania, lecz jedynie opisami możliwych kierunków zmian na Starowiejskiej i różnych modeli jej funkcjonowania w przyszłości.

Rysunki towarzyszące wariantom stanowią jedynie materiały poglądowe, mające pomóc w zrozumieniu istoty proponowanych rozwiązań. Np. w wariantach nr 2 i 3 pokazano, w których miejsca na Starowiejskiej można by stworzyć przestrzenie odpoczynku dla pieszych lub jak mogłyby wyglądać przebudowane wyloty ulicy od strony dworca PKP i Placu Kaszubskiego.

Ostateczna wizja zmian na Starowiejskiej zostanie sformułowana dopiero po zakończonych konsultacjach, w oparciu o uwagi mieszkańców. Można być ona np. połączeniem różnych prezentowanych poniżej elementów.

WARIANT NR 1: TRADYCYJNY UKŁAD ULICY

Ogólna charakterystyka wariantu:

- Wariant ten wiąże się z **najmniejszym zakresem przekształceń** i nie przewiduje radykalnej zmiany charakteru ulicy – sposób jej funkcjonowania byłby zbliżony do tego, jak wygląda ona obecnie. Jest on **najbliższy historycznemu sposobowi zagospodarowania** Starowiejskiej, nadanemu jej po przebudowie w okresie międzywojennym.
- Ulica zachowałaby swój **dotychczasowy układ przestrzenny i organizację ruchu**, z **wyraźnym oddzieleniem przestrzeni dla pieszych, rowerzystów i samochodów**. Przebudowie mogłyby ulec wjazdy na ulicę, jednak przestrzeń Starowiejskiej pod względem dostępności ruchu kołowego pozostałaby bez większych zmian.
- **Sposób parkowania zostałby uporządkowany**, tak aby zmniejszyć obecny „chaos" parkingowy, ale **liczba miejsc postojowych zmniejszyłaby się w niewielkim stopniu**.
- Najważniejsze zmiany miałyby charakter **poprawy stanu technicznego** chodników i jezdni, a także uporządkowania i dosadzenia zieleni (w donicach bądź w tzw. „ukrytych gniazdach" - miejscach wcześniejszych nasadzeń). Możliwe byłoby również zaprojektowanie nowego umeblowania przestrzeni chodnika (latarni, siedzisk).
- Wariant ten jest najprostszy w realizacji i potencjalnie najmniej konfliktowy, ponieważ utrzymuje obowiązujący od dłuższego czasu sposób funkcjonowania ulicy.

Najważniejsze założenia wariantu:

- Zachowanie **dotychczasowego układu przestrzennego ulicy i zasad organizacji ruchu**
- **Zachowanie możliwości przejazdu samochodem przez całą długość** ulicy
- **Uporządkowanie sposobu parkowania** (wyłącznie parkowanie równoległe) i **niewielka redukcja liczby miejsc postojowych** (o ok. 25% - do ok. 128 miejsc postojowych, w tym miejsca dostaw)
- Zachowanie **ograniczenia prędkości do 30 km/h**

- Organizacja skrzyżowań z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV pozostałaby bez zmian
- Możliwość stosowania tymczasowego zamknięcia ruchu lub wprowadzania ograniczeń w czasie parkowania (np. dopuszczenie parkowania krótkoterminowego)

<u>Najważniejsze konsekwencje wdrożenia wariantu:</u>

- Zachowanie stanu istniejącego, przyjaznego dla użytkowników samochodów, ale bez wyraźnej poprawy bezpieczeństwa i komfortu użytkowania ulicy przez pieszych i rowerzystów
- Zmiany o charakterze odtworzeniowym i utrzymanie obecnego sposobu funkcjonowania ulicy
- Ogólna poprawa stanu infrastruktury i jakości zagospodarowania ulicy
- Uporządkowanie sposobu parkowania i nieznaczne zmniejszenie liczby samochodów mogących zaparkować na Starowiejskiej

Na kolejnych stronach zaprezentowano **możliwe rozwiązania do wprowadzenia na ulicy Starowiejskiej w ramach wariantu nr 1**, naniesione na rysunek ulicy. Na przekroju ulicy pokazano również, jak mogłaby ona funkcjonować w tym wariancie jeśli chodzi o przestrzeń dla różnych uczestników ruchu.

Ilustracje uwzględniają one m.in.:

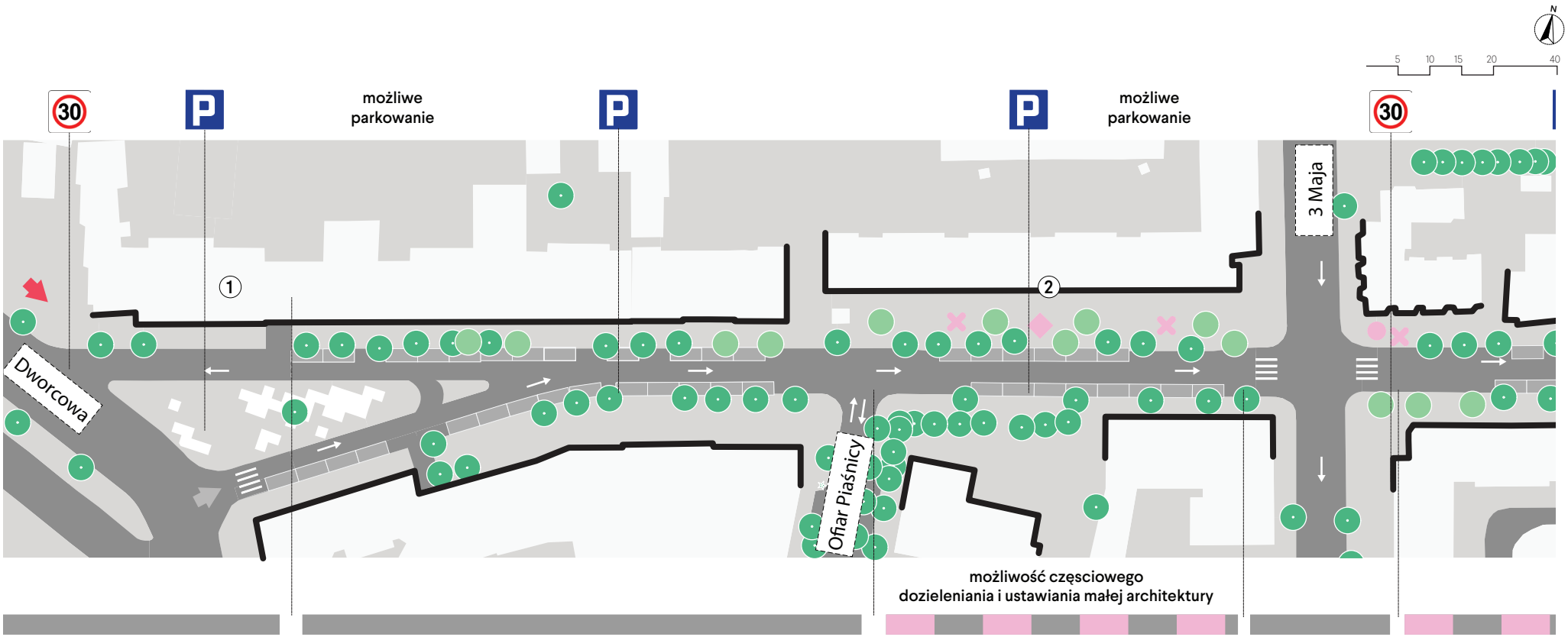
- lokalizacje, gdzie mogłaby zostać uzupełniona zieleń i elementy małej architektury,
- rozłożenie miejsc postojowych przy założeniu wyłącznie parkowania równoległego.

1 wariant

Tradycyjny układ ulicy

UL. DWORCOWA - UL. 3 MAJA

- uporządkowane parkowanie równoległe po obu stronach
- plac przy ul. 3 Maja z małą architekturą



wejście i wjazd

LEGENDA

- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety

- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym

- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowiej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia

- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych

- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place

- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

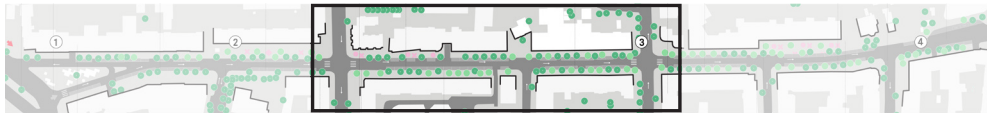
Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

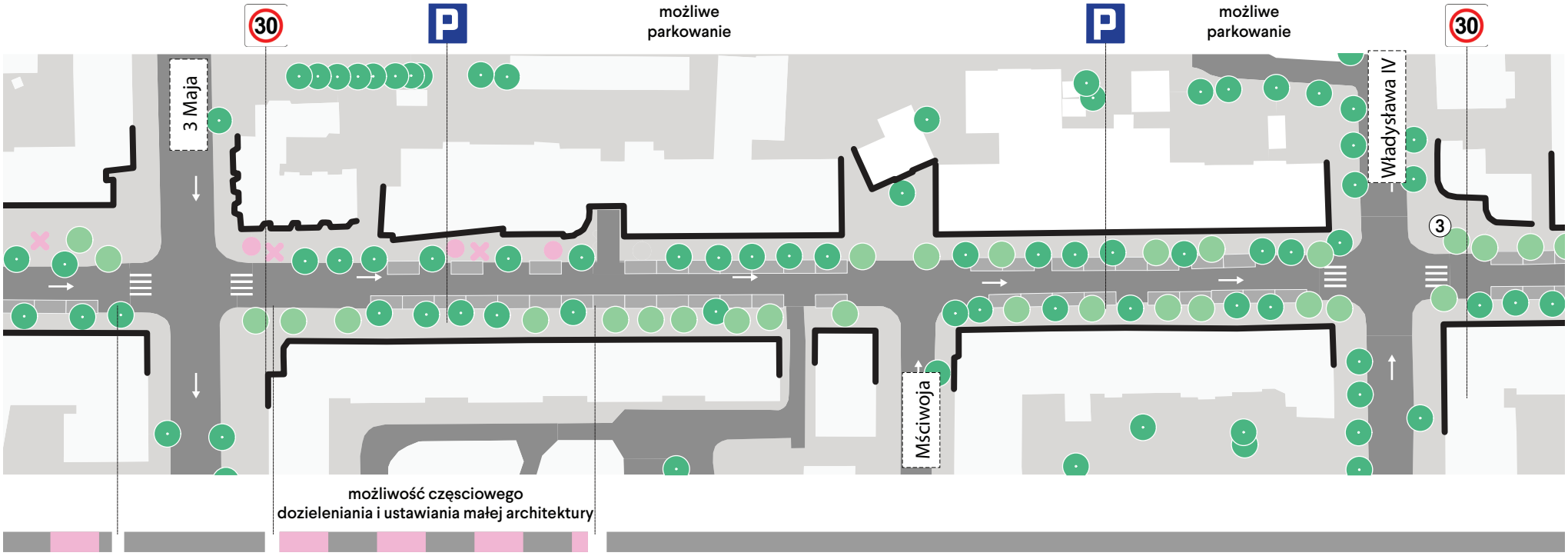
1 wariant

Tradycyjny układ ulicy

UL. 3 MAJA - UL. WŁADYSŁAWA VI

- uporządkowane parkowanie równoległe po obu stronach ulicy
- mała architektura przy skrzyżowaniu





LEGENDA

- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowiej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

1 wariant

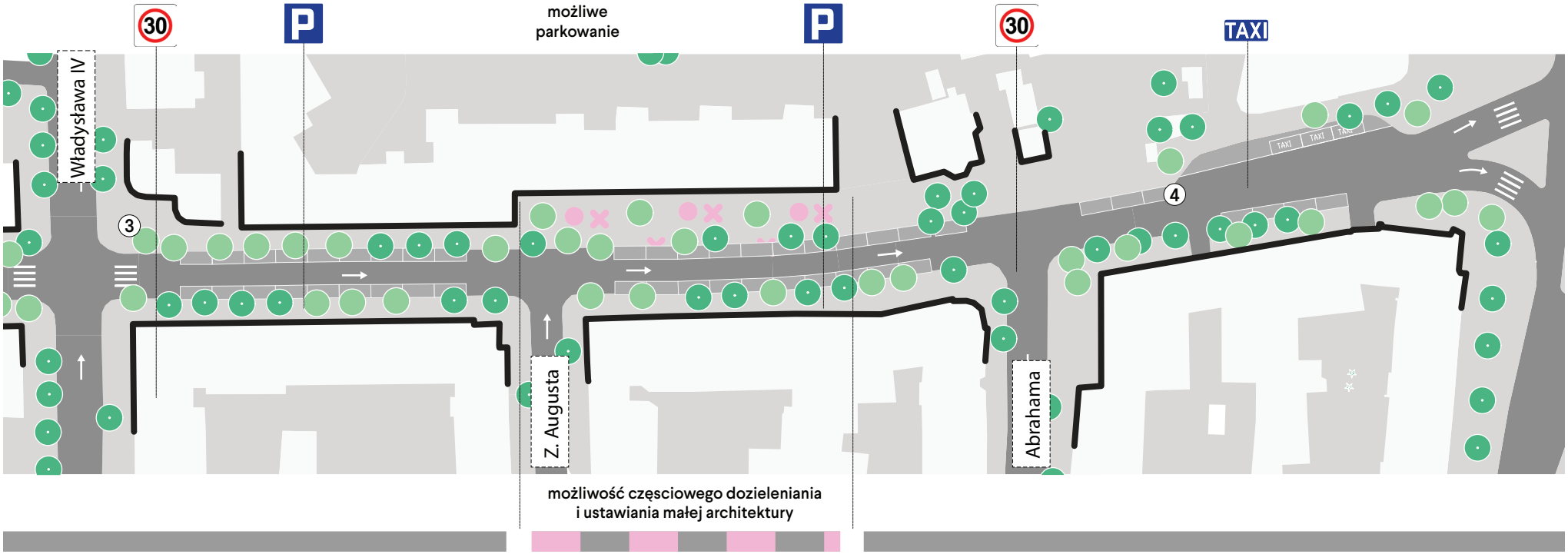
Tradycyjny układ ulicy

UL. WŁADYSŁAWA VI - UL. ŚWIĘTOJAŃSKA

- uporządkowane parkowanie równoległe po obu stronach jezdni
- mała architektura na placu pomiędzy ul. Zygmunta Augusta a ul. Abrahama
- jeden rząd miejsc dla samochodów na postoju taksówek

N

5 10 15 20 40



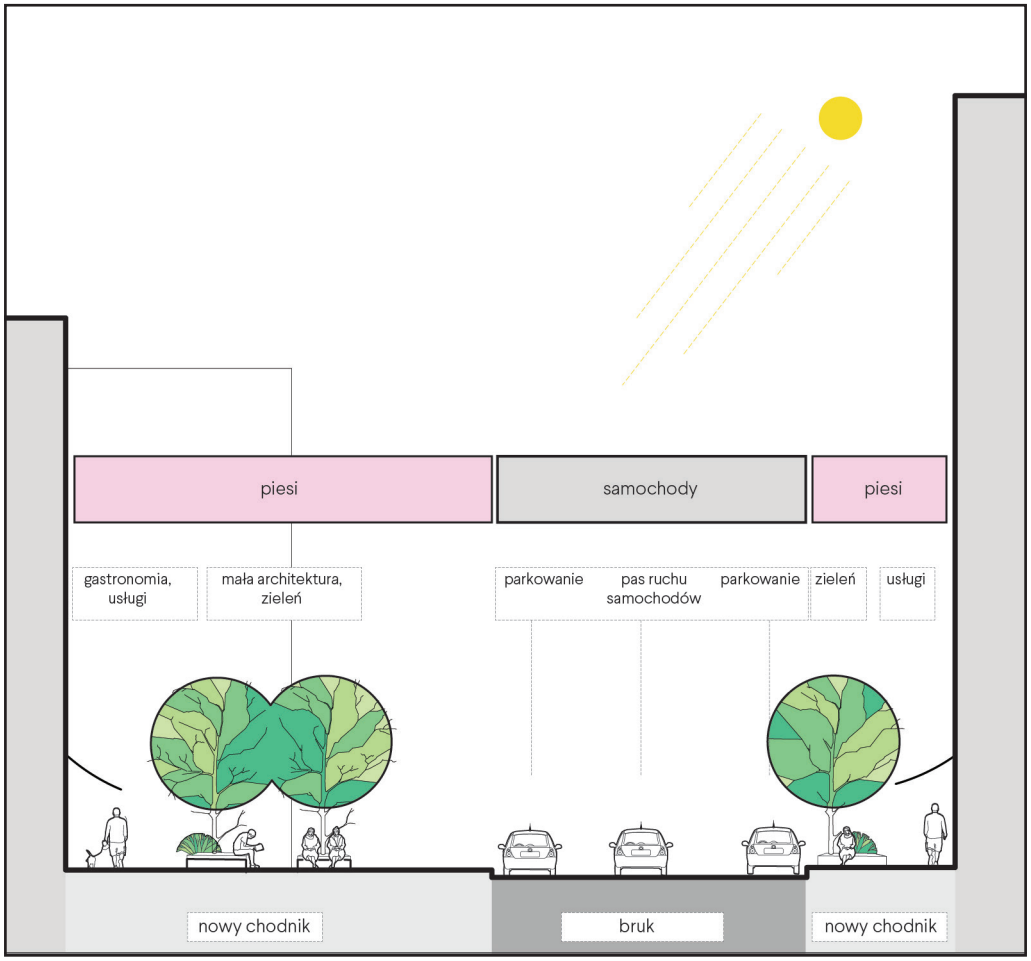
LEGENDA

- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

Tradycyjny układ ulicy



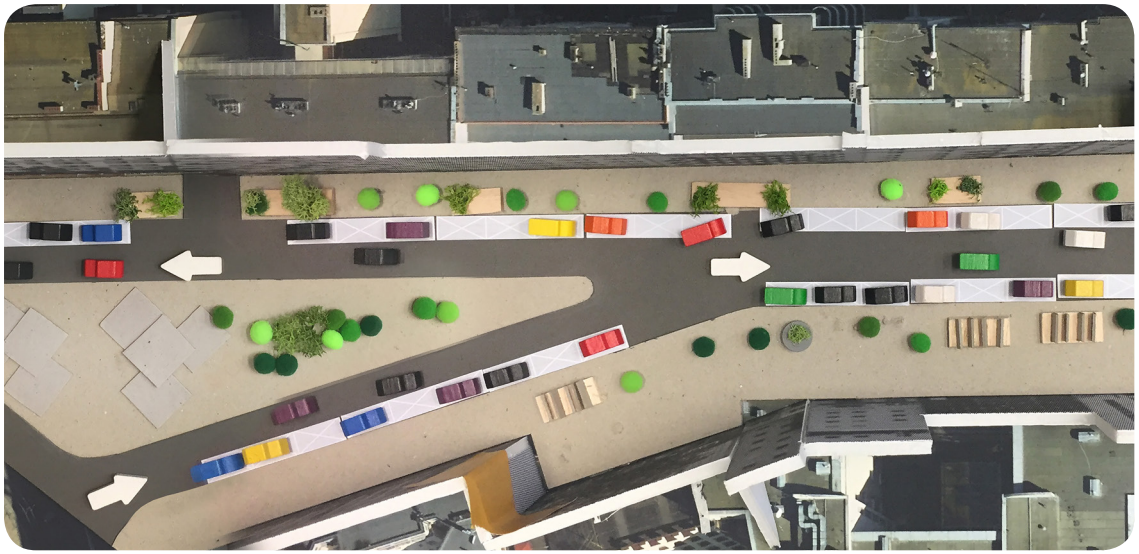
24 m

19 m

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

1 tradycyjny układ, uporządkowane parkowanie równoległe po obu stronach ulicy



3 zachowanie tradycyjnego skrzyżowania

WARIANT NR 2: PRZESTRZEŃ WSPÓŁDZIELONA Z UDOGODNIENIAMI DLA PIESZYCH ORAZ ZACHOWANIEM RUCHU KOŁOWEGO

Ogólna charakterystyka wariantu:

- Wariant ten zakłada **współdzielenie przestrzeni ulicy przez uczestników ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego** oraz wprowadzenie **udogodnień dla pieszych, ale bez nadmiernych ograniczeń dla samochodów**. Jest to opcja pośrednia między zamykaniem ulicy dla ruchu kołowego a jej zmianą w obszarach pozwalających najlepiej wykorzystać jej usługowo-handlowy potencjał. Dotyczy to zwłaszcza odcinków, gdzie dominują lokale gastronomiczne.
- Cała ulica Starowiejska stałaby się w tym wariancie tzw. **„strefą zamieszkania"**, co oznacza m.in. redukcję prędkości, parkowanie jedynie w miejscach wyznaczonych i pierwszeństwo pieszych przed innymi uczestnikami ruchu. Zastosowanie tego rozwiązania nie wyklucza swobodnej obsługi całej ulicy przez ruchu kołowy, rowerowy i pieszy.
- **Liczba miejsc postojowych zostałaby znacząco zredukowana**, aby **uwolnić więcej przestrzeni dla pieszych**. W tych miejscach możliwe byłoby zagospodarowanie przestrzeni odpoczynku, np. poprzez lokalizację stolików restauracji, instalację ławek, parkletów, dodatkowej zieleni itp.

Najważniejsze założenia wariantu:

- Wprowadzenie na całej ulicy tzw. **„strefy zamieszkania"**, tj. ograniczenie prędkości do 20 km/h, dopuszczenie parkowania tylko w miejscach wyznaczonych (oznakowanych) oraz możliwość swobodnego poruszania się pieszych po jedni i przekraczania jej w dowolnym miejscu, nie tylko na przejściach
- **Uporządkowanie parkowania** (parkowanie równoległe po jednej stronie ulicy) i **znacząca redukcja liczby miejsc postojowych** (o ok. 65% - do 67 miejsc, w tym miejsca dostaw)
- **Zagospodarowanie przestrzeni odpoczynku dla pieszych** (np. poprzez lokalizację stolików restauracji, instalację ławek, parkletów, dodatkowej zieleni itp.) **na szerszych fragmentach chodnika**, np. na wysokości ul. Ofiar Piaśnicy (po obu stronach ulicy) i na wysokości ul. Zygmunt Augusta (po stronie północnej)
- **Wyniesienie (podwyższenie tarczy) skrzyżowań** z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV dla spowolnienia ruchu aut i poprawy bezpieczeństwa pieszych
- Możliwość **tymczasowego zamknięcia jezdni dla ruchu samochodowego (poza mieszkańcami, służbami i dostawami)**, np. w weekend po zamknięciu sklepów

Proponowane rozwiązania szczegółowe:

- **Przebudowa skrzyżowania z ulicą Dworcową** - stworzenie ciągu pieszego zamiast północnego pasa ruchu i dodatkowego przejście dla pieszych
- **Uporządkowanie postoju taksówek** od strony Pl. Kaszubskiego - jeden pas zamiast trzech

<u>Najważniejsze konsekwencje wdrożenia wariantu:</u>

- Poprawa bezpieczeństwa i komfortu użytkowania ulicy przez pieszych i rowerzystów, przede wszystkim kosztem ograniczenia możliwości parkowania samochodów na Starowiejskiej
- Poprawa stanu infrastruktury, jakości zagospodarowania ulicy i komfortu oraz bezpieczeństwa jej pieszych użytkowników
- Znaczne ograniczenie liczny miejsc postojowych – wyłączenie z możliwości parkowania odcinków ulicy, które mają przeważającą funkcję gastronomiczną i największy potencjał zmiany (odcinek ul. 3 Maja – ul. Zygmunta Augusta)
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych na skrzyżowaniach z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV
- Stworzenie spójnego, niepodzielonego przez jezdnie Placu Gdynian Wysiedlonych jako przestrzeni przyjaznej pieszym

Na kolejnych stronach zaprezentowano **możliwe rozwiązania do wprowadzenia na ulicy Starowiejskiej w wariancie nr 2**, naniesione na rysunek ulicy. Na przekroju ulicy pokazano również, jak mogłaby ona funkcjonować w tym wariancie, jeśli chodzi o przestrzeń dla różnych uczestników ruchu.

Ilustracje uwzględniają m.in.:

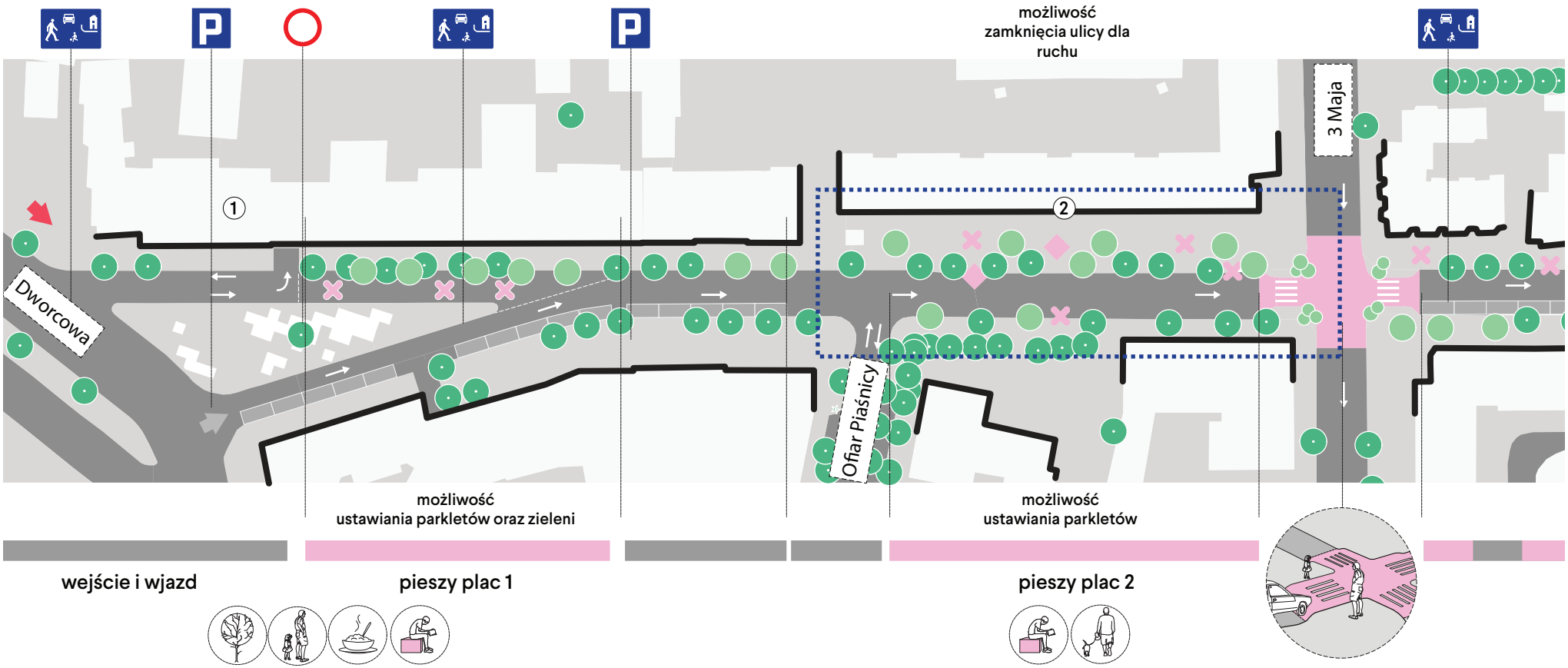
- lokalizacje, gdzie mogłaby zostać uzupełniona zieleń i elementy małej architektury,
- proponowane lokalizacje zagospodarowanych przestrzeni odpoczynku dla pieszych na szerokich odcinkach chodnika - na wysokości ul. Ofiar Piaśnicy i ul. Zygmunta Augusta,
- możliwość przebudowy wjazdu na Starowiejską od strony dworca PKP i utworzenie placu pieszego przy Pomniku Gdynian Wysiedlonych,
- możliwość uporządkowania postoju taksówek od strony Pl. Kaszubskiego,
- rozłożenie miejsc postojowych przy założeniu parkowania po jednej stronie ulicy.

2 wariant

Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

UL. DWORCOWA - UL. 3 MAJA

- dwa place przyjazne pieszym
- północna jezdnia przy Placu Gdynian Wysiedlonych częściowo zamknięta dla ruchu samochodowego
- parkowanie równoległe po zacienionej stronie ulicy
- plac przy ulicy 3 mMaja przeznaczony dla pieszych z możliwością przejazdu wszystkich pojazdów



LEGENDA

- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowiej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

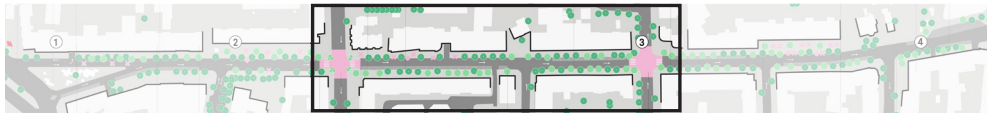
Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

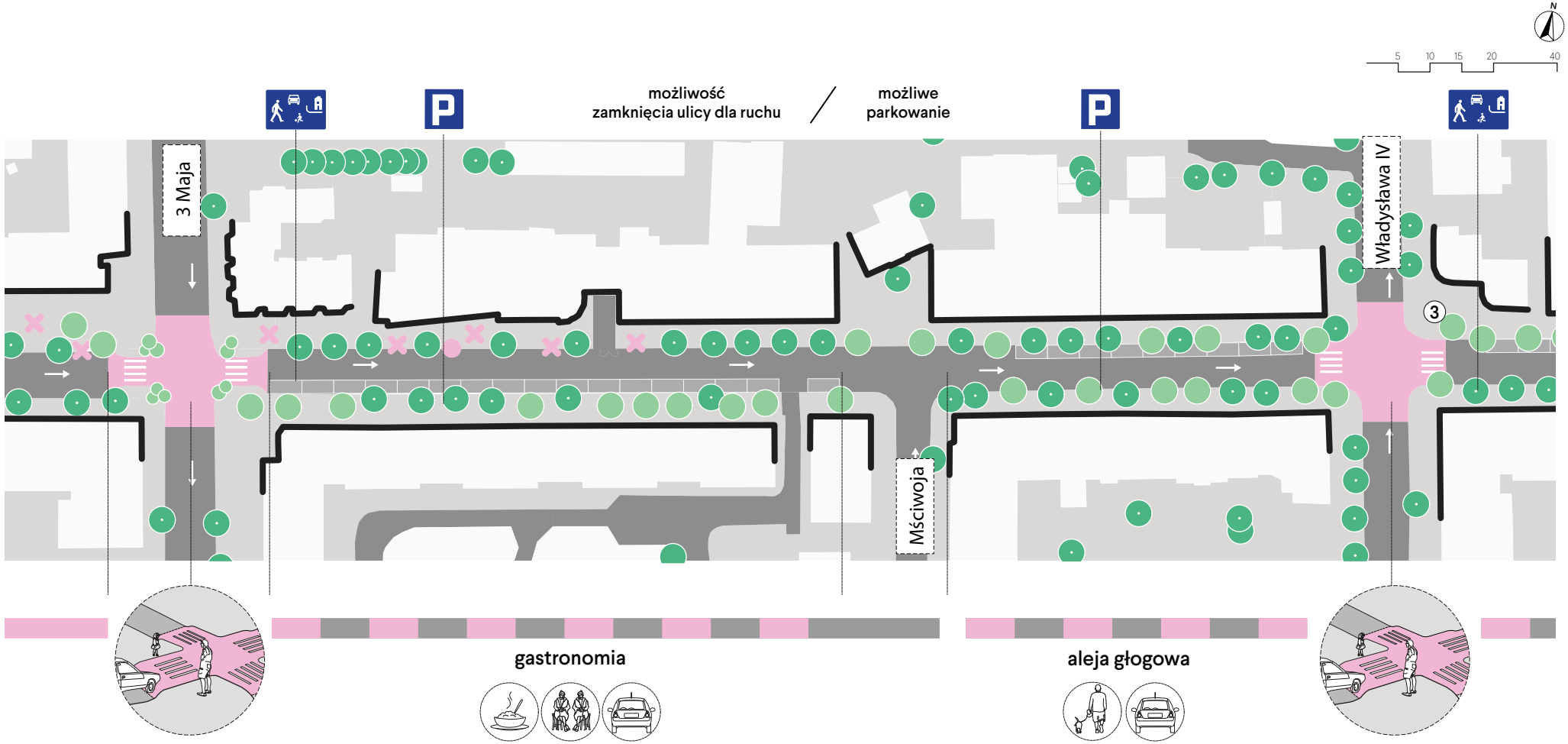
2 wariant

Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

UL. 3 MAJA - UL. WŁADYSŁAWA VI

- mała architektura przy skrzyżowaniu z ul. 3 Maja
- parkowanie równoległe, naprzemiennie po jednej ze stron ulicy
- parklety, zieleń i mała architektura w miejscach wolnych od parkowania
- wyniesione skrzyżowanie z ul. Władysława IV i ul. 3 Maja





LEGENDA

- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

2 wariant

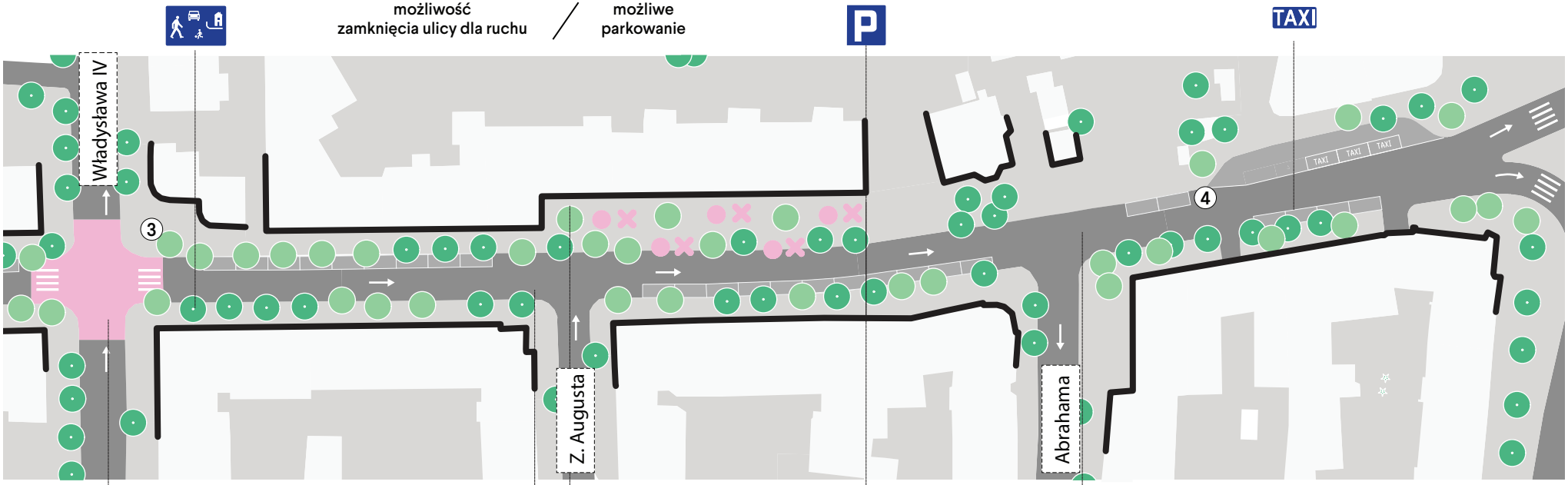
Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

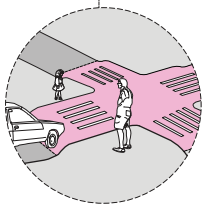
UL. WŁADYSŁAWA VI - UL. ŚWIĘTOJAŃSKA

- mała architektura przy skrzyżowaniu z ul. Władysława IV
- parkowanie równoległe, naprzemiennie po jednej ze stron ulicy
- parkiety w miejscach wolnych od parkowania
- pomniejszona zatoka postoju taksówek i wyniesione skrzyżowanie z ul. 3 Maja

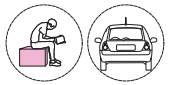
N

5 10 15 20 40

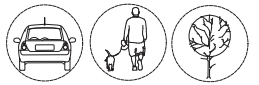




pieszy plac 3



wyjazd



LEGENDA

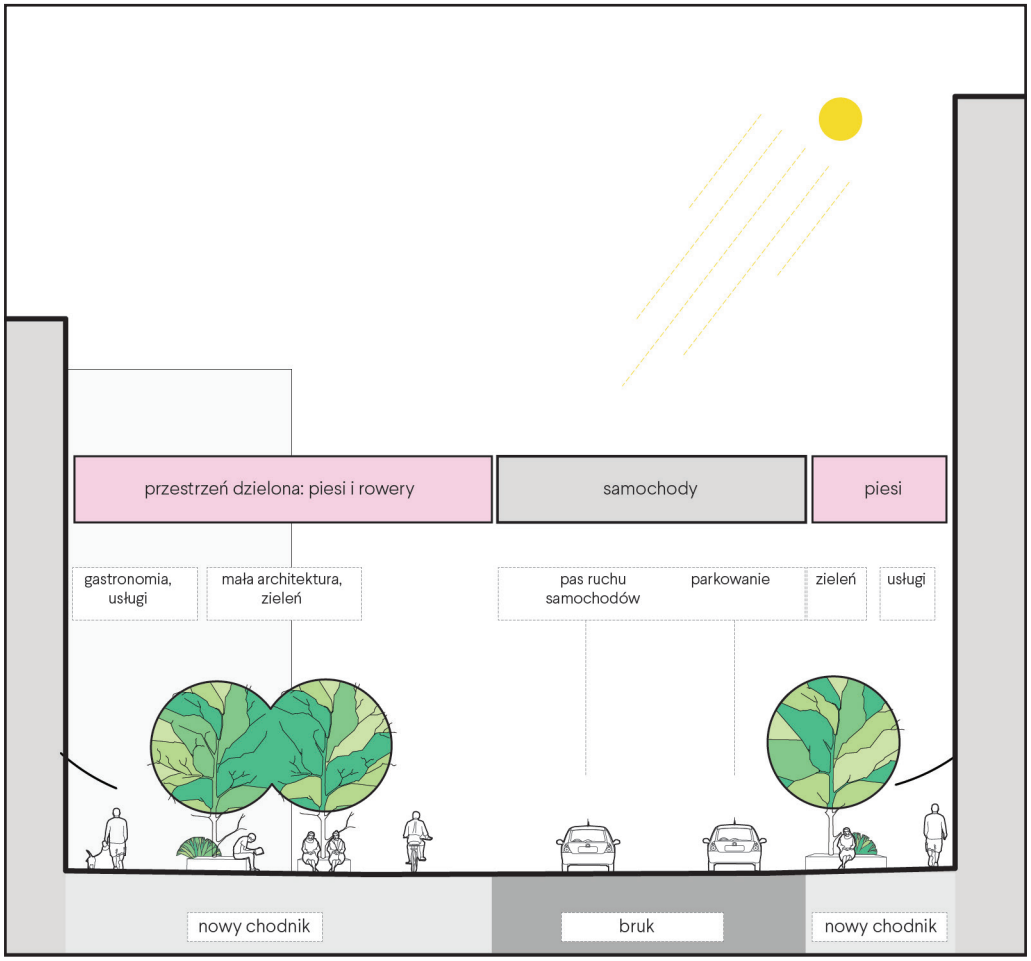
- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

2 wariant

Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego



24 m

19 m

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

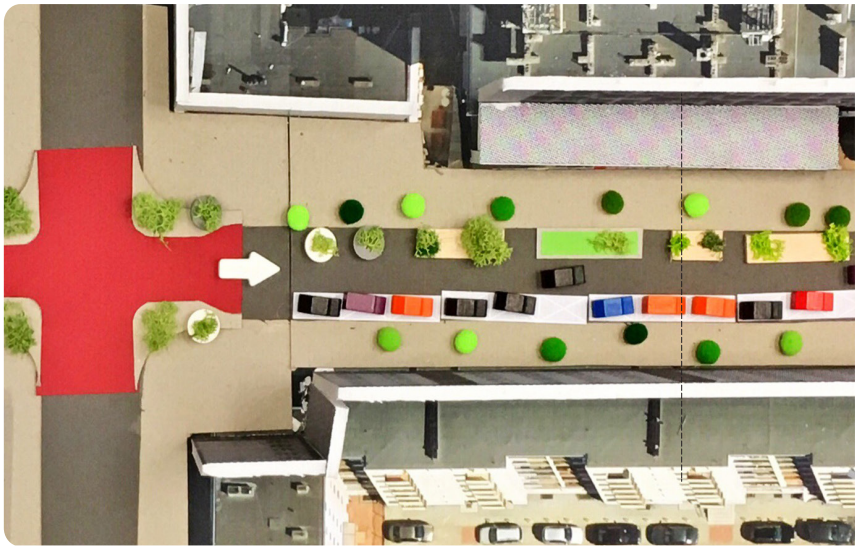
2 wariant

Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

1 plac: gastronomia, zieleń, parklety

3 “wyniesione” skrzyżowanie

parklety: spowalnianie ruchu samochodow



A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

WARIANT NR 3: PRZESTRZEŃ Z PRIORYTETEM DLA PIESZYCH ORAZ OGRANICZENIEM RUCHU KOŁOWEGO

Ogólna charakterystyka wariantu:

- Wariant ten zakłada **znaczące zwiększenie udziału przestrzeni dla pieszych i rowerzystów** - zarówno na chodniku, jak i w pasie jezdni, oraz **ograniczenie ruchu aut** i **możliwości przejazdu przez całą długość ulicy,** nie zmniejszając jednak możliwości dostępu dla dostaw, służb i mieszkańców.
- Uwzględniono w nim wprowadzenie **kluczowych rozwiązań uspokajających ruch i udogodnień dla pieszych ujętych w wariancie nr 2**, m.in. ustanowienie na całej ulicy tzw. „strefy zamieszkania", oraz realizację elementów dodatkowych, które wpłyną na stworzenie ze Starowiejskiej przestrzeni z wyraźnym **priorytetem dla ruchu pieszego i rowerowego**.
- Jego głównym wyróżnikiem jest **ograniczenie dla ruchu kołowego (za wyjątkiem mieszkańców, służb i dostaw) na wybranych odcinkach** i organizację w tych miejscach przestrzeni pieszych. Ruch samochodów odbywałby się w tym wariancie głównie przez sąsiednie ulice 10 Lutego i Wójta Radtkego. Poza odcinkami wyłączonymi przejazd odbywałby się na zasadach ruchu współdzielonego.
- W wariancie tym w bardzo mocny sposób **ogranicza się liczbę miejsc postojowych**, zachowując miejsca dostaw i najpotrzebniejsze miejsca dla użytkowników. Przestrzenie te mogą zostać zagospodarowane jako przestrzeń dla pieszych, np. umeblowane siedziskami bądź zieleńcami.

Najważniejsze założenia wariantu:

Uwzględnienie kluczowych elementów wariantu nr 2 („współdzielonego"), tj.:

- Wprowadzenie na całej ulicy tzw. **„strefy zamieszkania"**, tj. ograniczenie prędkości do 20 km/h, dopuszczenie parkowania tylko w miejscach wyznaczonych (oznakowanych) oraz możliwość swobodnego poruszania się pieszych po jedni i przekraczania jej w dowolnym miejscu, nie tylko na przejściach
- **Zagospodarowanie przestrzeni odpoczynku dla pieszych** na szerszych fragmentach chodnika
- **Wyniesienie (podwyższenie tarczy) skrzyżowań** z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV dla spowolnienia ruchu aut i poprawy bezpieczeństwa pieszych

Ponadto:

- **Stały zakaz wjazdu aut na część odcinków ulicy (za wyjątkiem mieszkańców, służb i dostaw**
- **Radykalne ograniczenie liczby miejsc postojowych** (o ok. 80% - do 35 miejsc, w tym miejsca dostaw) w celu „uwolnienia" przestrzeni dla pieszych
- Zagospodarowanie **dodatkowych przestrzeni odpoczynku dla pieszych zamiast części miejsc postojowych**, np. na wysokości ul. Ofiar Piaśnicy (po obu stronach ulicy)
- Wprowadzenie **szykan (przewężeń) na wjazdach na ulicę** w celu spowolnienia ruchu i zwiększenia bezpieczeństwa pieszych

- Dodatkowa możliwość **tymczasowego zamknięcia jezdni** na pozostałych odcinkach, np. w weekend po zamknięciu sklepów

Proponowane rozwiązania szczegółowe:

- Wprowadzenie **zakazu wjazdu dla samochodów** (za wyjątkiem mieszkańców, służb i zaopatrzenia) **między ul. Dworcową i ul. 3 Maja.**
- **Przebudowa wjazdu od ulicy Dworcowej** - likwidacja przejazdu w północnej części Pl. Gdynian Wysiedlonych i zwiększenie przestrzeni dla pieszych
- **Przebudowa wyjazdu od strony ul. Świętojańskiej** - zmniejszenie postoju taksówek i utworzenie tam zagospodarowanej przestrzeni odpoczynku dla pieszych oraz zawężenie pasa skrętu w prawo lub przebudowa tarczy skrzyżowania

Najważniejsze konsekwencje wdrożenia wariantu:

- Wprowadzenie priorytetu dla ruchu pieszego i rowerowego oraz poprawa komfortu i bezpieczeństwa pieszych użytkowników ulicy
- Ograniczenie komfortu użytkowników poruszających się samochodem
- Radykalne ograniczenie liczny miejsc postojowych i większe obciążenie w tym zakresie sąsiednich ulic w śródmieściu
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych na skrzyżowaniach z ul. 3 maja i ul. Władysława IV
- Stworzenie spójnego, niepodzielonego przez jezdnie Placu Gdynian Wysiedlonych
- Stworzenie przestrzeni do spacerów i rekreacji na dużych fragmentach ulicy (przestrzenie odpoczynku, a zwłaszcza fragment z zakazem wjazdu)
- Wzmocnienie potencjału ulicy Starowiejska jako reprezentacyjnej „bramy do centrum" Gdyni

Na kolejnych stronach zaprezentowano **możliwe rozwiązania do wprowadzenia na ulicy Starowiejskiej w wariancie nr 3**, naniesione na rysunek ulicy. Na przekroju ulicy pokazano również, jak mogłaby ona funkcjonować w tym wariancie na przykładzie najbardziej charakterystycznego dla niego fragmentu zagospodarowania przestrzeni, tj. odcinka z wyłączeniem ruchu samochodowego.

Ilustracje uwzględniają m.in.:

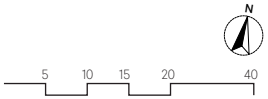
- proponowane fragmenty ulicy, gdzie można by wprowadzić stały lub czasowy zakaz wjazdu dla samochodów,
- lokalizacje, gdzie mogłaby zostać uzupełniona zieleń i elementy małej architektury,
- proponowane lokalizacje zagospodarowanych przestrzeni odpoczynku dla pieszych na szerokich odcinkach chodnika oraz na „uwolnionych" od miejsc postojowych fragmentach jezdni - od ul. Ofiar Piaśnicy do ul. 3 Maja oraz na wysokości ul. Zygmunta Augusta,
- możliwość przebudowy wjazdu na Starowiejską od strony dworca PKP i utworzenie placu pieszego przy Pomniku Gdynian Wysiedlonych poprzez zamknięcie ruchu samochodowego na północnej nitce jezdni,
- możliwość uporządkowania postoju taksówek od strony Pl. Kaszubskiego i stworzenie przestrzeni zielonej po południowej stronie jezdni,
- rozłożenie miejsc postojowych przy ograniczeniu liczby miejsc postojowych do minimum.

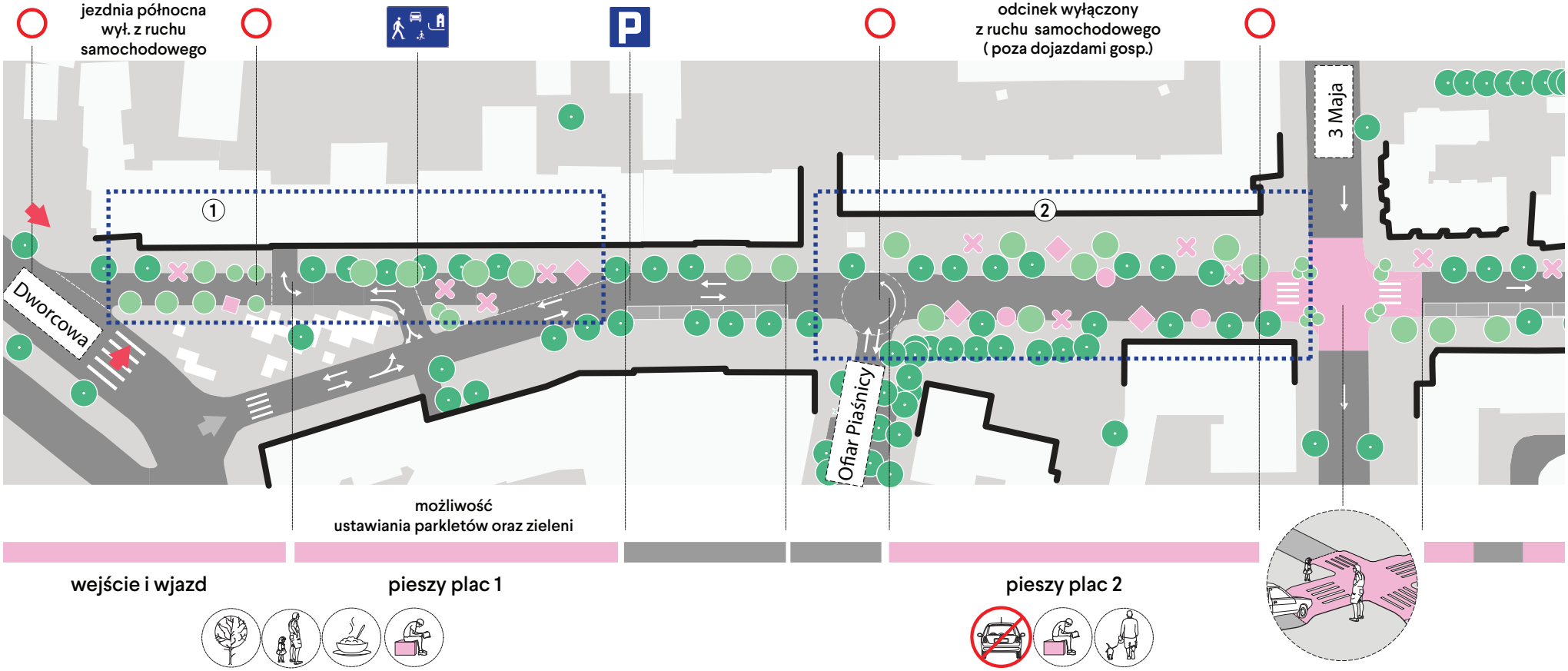
3 wariant

Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

UL. DWORCOWA - UL. 3 MAJA

- utworzenie placu poprzez zamknięcie dla ruchu samochodowego północnej jezdni przy Placu Gdynian Wysiedlonych
- odcinek od ulicy dworcowej do ul. Ofiar Piaśnicy dwukierunkowy
- odcinek od ul. Ofiar Piaśnicy do ul. 3 Maja wyłączony z ruchu samochodowego
- ułatwienie ruchu pieszego przez wyniesienie skrzyżowanie z ul. 3 Maja





LEGENDA

- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowiej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

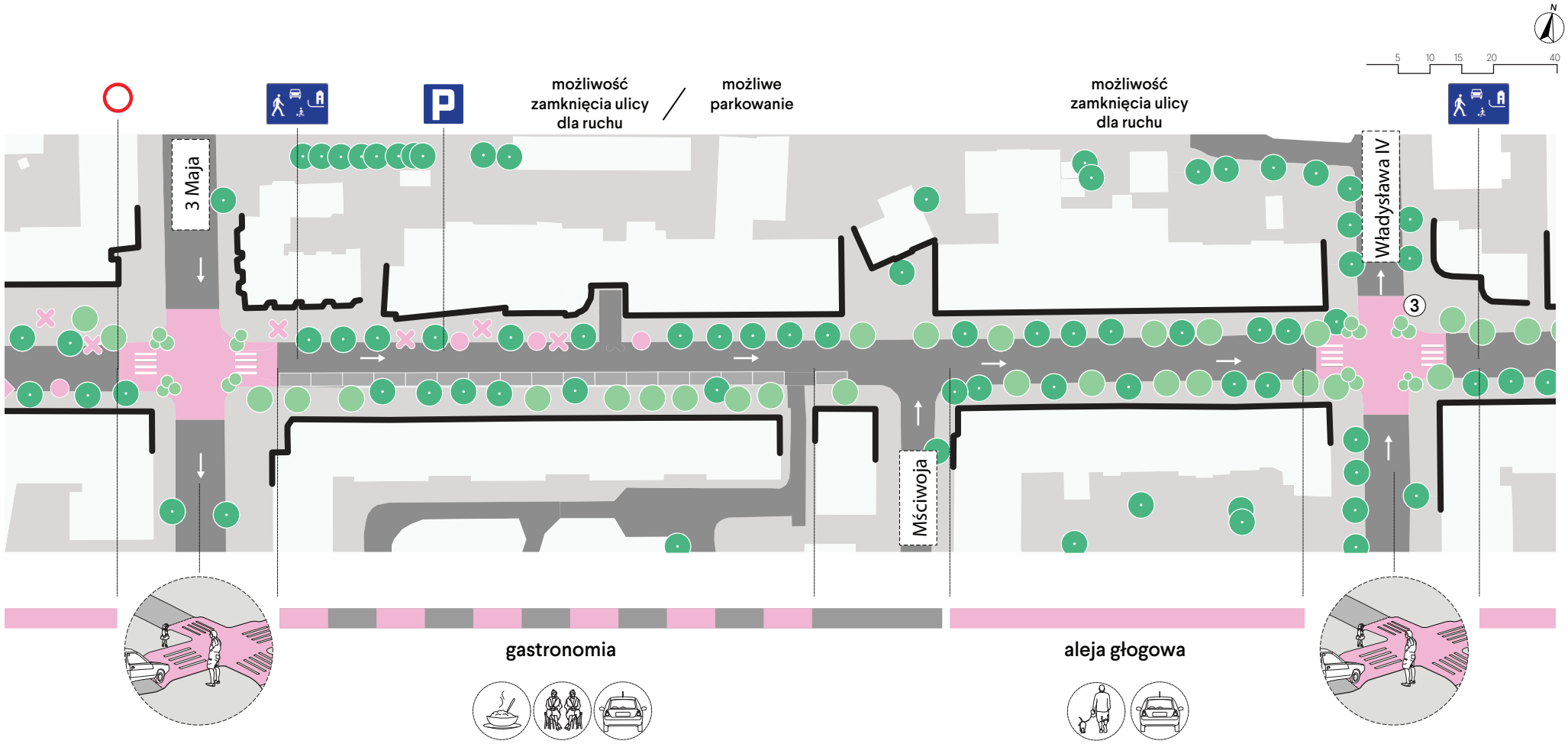
Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

3 wariant

Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

UL. 3 MAJA - UL. WŁADYSŁAWA VI

- parkowanie równoległe po zacienionej stronie ulicy do skrzyżowania z Mściwoja
- ogródki restauracyjne po nasłonecznionej stronie
- aleja głogowa od Mściwoja do Władysława IV bez miejsc postojowych
- ułatwienie ruchu pieszego przez wyniesienie skrzyżowanie z Władysława IV



LEGENDA

- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

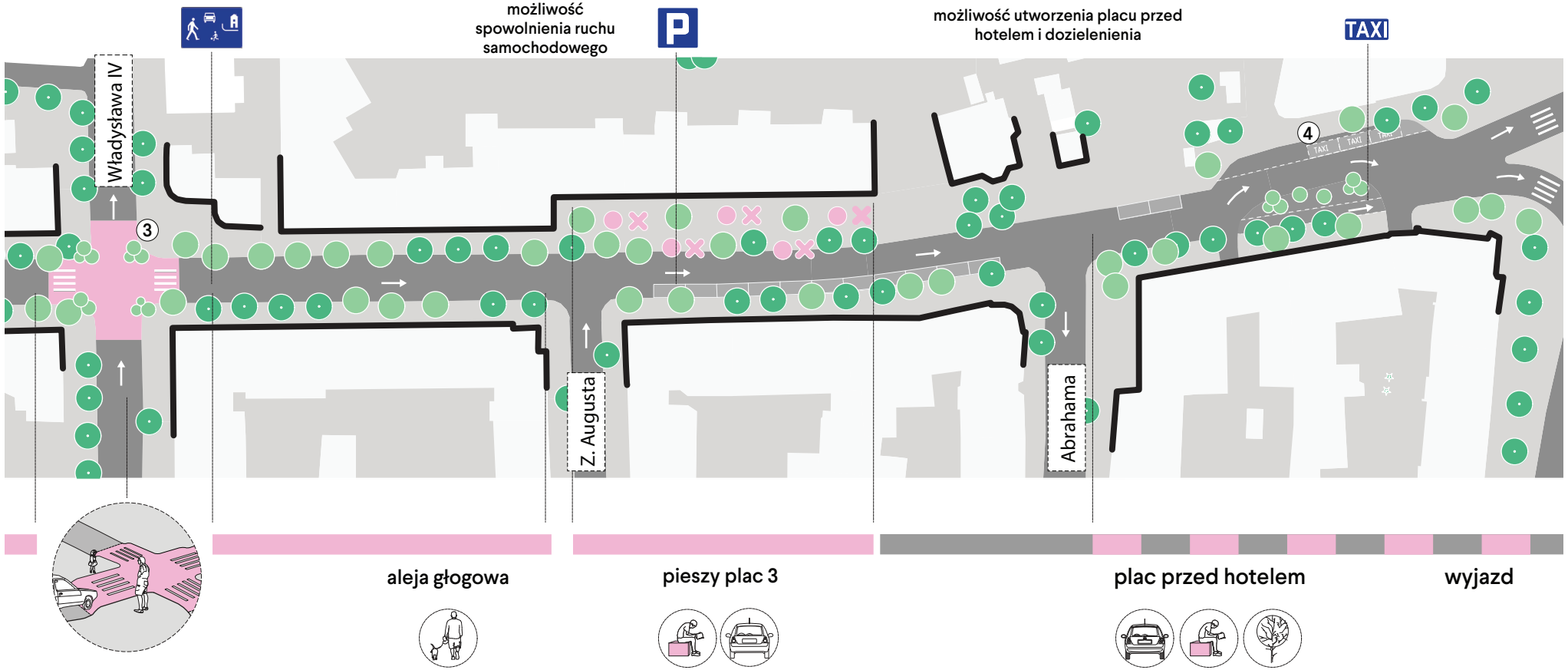
Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

3 wariant

Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

UL. WŁADYSŁAWA VI - UL. ŚWIĘTOJAŃSKA

- aleja głogowa od Władysława IV do Zygmunta Augusta bez miejsc postojowych
- plac pomiędzy Zygmunta Augusta a Abrahama z małą architekturą i miejscami postojowymi po południowej stronie
- skwer przed hotelem
- miejsca postojowe TAXI w jednym rzędzie



LEGENDA

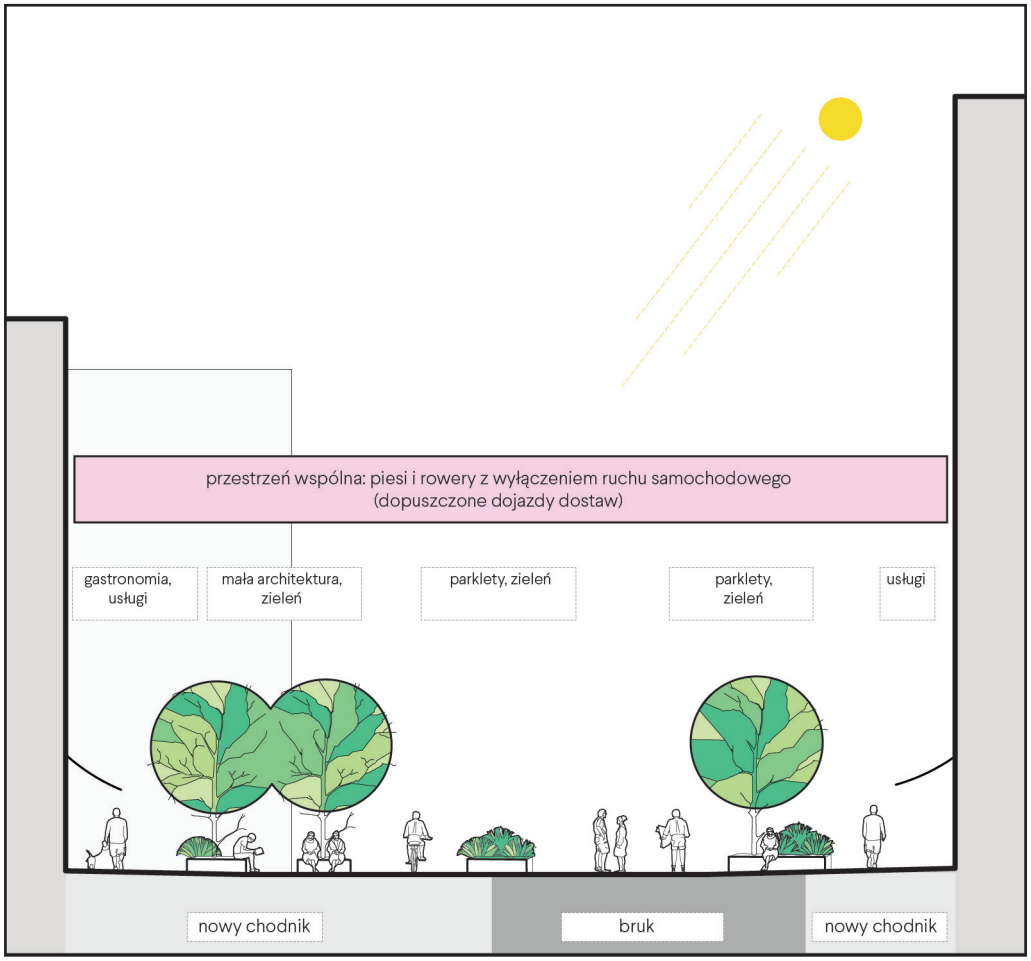
- piesze wejście na ul. Starowiejską
- wjazd na ul. Starowiejską
- odcinek przyjazny pieszym
- odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym
- odcinek mieszany
- ① odnośnik do fragmentu makiety
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym
- fragment intensywniej dozieleniany
- wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowiej miasta
- punkt spotkań, mała architektura i gastronomia
- gastronomia
- mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place
- zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

3 wariant

Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego



24 m

19 m

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

3 wariant

Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

1 plac: gastronomia, zieleń, parklety

2 wyłączenie ruchu samochodowego

plac: zielen, parklety

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Wassowskiego 12
80-225 Gdańsk
www.a2p2.pl

V. WIĘCEJ INFORMACJI

Masz pytania?

Skontaktuj się z Laboratorium Innowacji Społecznych

Mailowo pod adresem:
konsultacje@lis.gdynia.pl

Osobiście/pocztą:
ul. Żeromskiego 31
81-346 Gdynia

Telefonicznie pod numerem:
(58) 727 39 08

Dział Badań i Partycypacji LIS pracuje:
od poniedziałku do piątku w godz. 9-17

Gdzie znajdziesz formularz konsultacyjny?

- W siedzibie Laboratorium Innowacji Społecznych (adres j.w.),
- W biurze Rady Dzielnicy Śródmieście (w siedzibie SP nr 21 przy ul. Jana z Kolna 5), w godzinach otwarcia biura,
- w Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni przy Al. Piłsudskiego 52/54 (pon.-pt. w godz. 7.00-17.00).
- W następujących punktach handlowo-usługowych w okolicach ul. Starowiejskiej:
  - w Piekarni „Rogalik" przy ul. Starowiejskiej 24a,
  - w Pizzerii Czerwony Piec przy ul. Starowiejskiej 40c,
  - w Salonie Urody „Parikardo" przy ul. Zgody 3/1.

W dokumencie wykorzystano ikonki autorstwa Icon Fair (str. 3), Matteusa Peixoto (str. 30) i ProSymbol (str. 3), pobrane za pośrednictwem Noun Project na licencji Creative Commons.

Notatka ze spotkania konsultacyjnego w dniu 5 czerwca 2018 r.

Osoba prowadząca: Ewa Stokłuska
Termin przeprowadzenia spotkania: 5.06.2018 r., godz. 17.30-20.00
Miejsce: Gdynia InfoBox, ul. Świętojańska 30
Liczba mieszkańców na spotkaniu: 27[1]
Oprócz tego w spotkaniu wzięli udział:

- przedstawiciele firmy A2P2 architecture & planning odpowiedzialni za realizację warsztatów projektowych w ramach konsultacji, w składzie: dr Monika Arczyńska, dr Łukasz Pancewicz, Aleksandra Gordowy i Dawid Pesta;
- 3 osoby z LIS, w tym moderatorka spotkania.

Opis przebiegu spotkania

Spotkanie konsultacyjne zostało przeprowadzone zgodnie z następującym scenariuszem:

a) Wprowadzenie i informacja o dotychczasowym przebiegu procesu konsultacji,
b) Prezentacja podsumowująca etap diagnozy (przedstawiciel LIS),
c) Prezentacja wariantów zmian na Starowiejskiej wypracowanych w trakcie warsztatów z mieszkańcami oraz sesja pytań i odpowiedzi do wariantów (dr Monika Arczyńska i dr Łukasz Pancewicz),
d) Moderowana dyskusja z udziałem mieszkańców,
e) Zakończenie spotkania.

Przed rozpoczęciem spotkania uczestnicy mieli możliwość zapoznania się z materiałami informacyjnymi oraz makietą Starowiejskiej wykorzystywaną podczas warsztatów. Naniesiono na nią wybrane rozwiązania mogące zmienić sposób zagospodarowania ulicy oraz organizację ruchu.

[1] Na podstawie listy obecności.

Spotkanie rozpoczęła Ewa Stokłuska z LIS, która w skrócie opowiedziała o dotychczasowym przebiegu dyskusji na temat przyszłości ulicy Starowiejskiej. Zaprezentowała między innymi wyniki ankiety diagnostycznej przeprowadzonej w ramach przygotowań do konsultacji społecznych, które posłużyły jako punkt wyjścia do wypracowania propozycji zmian na Starowiejskiej razem z mieszkańcami.

Następnie głos zabrali dr Monika Arczyńska i dr Łukasz Pancewicz – projektanci z A2P2 architecture & planning – którzy byli odpowiedzialni za przeprowadzenie trzech warsztatów z mieszkańcami. Po przedstawieniu głównych wyzwań projektowych, z którymi musieli się zmierzyć wraz z uczestnikami warsztatów, zaprezentowali założenia trzech wypracowanych w ich trakcie kierunków zmian dla ulicy Starowiejskiej. Obejmowały one następujące możliwości:

- Wariant nr 1: Tradycyjny układ ulicy,
- Wariant nr 2: Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego,
- Wariant nr 3: Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego.[2]

Po prezentacji uczestnicy mogli zadawać pytania, na które odpowiadali projektanci oraz prowadząca z LIS. Pytania dotyczyły przede wszystkim następujących kwestii:

a) Potencjalnych **skutków redukcji liczby miejsc parkingowych na Starowiejskiej** oraz **planowanych działań Miasta Gdyni mających na celu zapewnienie możliwości parkowania** samochodów w centrum.

   Zgłaszano obawy o możliwość parkowania dla mieszkańców Starowiejskiej, ale też o wzrost natężenia ruchu na sąsiednich ulicach, np. 3 Maja, gdzie więcej kierowców będzie szukało miejsc postojowych. Wątpliwości te padały w szerszym kontekście polityki parkingowej Miasta – m.in. podnoszono temat potrzeby wybudowania parkingów kubaturowych i parkingów przesiadkowych przy stacjach SKM itp.

b) **Całościowej polityki transportowej** Miasta Gdyni, w tym **działań w zakresie ograniczania obecności samochodów w śródmieściu.**

   Zgłoszono m.in. postulat budowy „parkingów strategicznych", które umożliwiłyby uwolnienie części śródmiejskich ulic od parkujących samochodów, biorąc pod uwagę niewielki rozmiar samego śródmieścia i możliwość pokonania go w znacznej mierze na piechotę.

c) Organizacji ruchu i **możliwości dojazdu/wyjazdu z ulic prostopadłych do Starowiejskiej w przypadku wyłączenia z ruchu** części jej odcinków.

d) Planowanych na Starowiejskiej **form zieleni miejskiej**.

   Jedna z uczestniczek sugerowała iż – biorąc pod uwagę niedostatek zieleni

[2] Wszystkie warianty zostały opisane w Materiale informacyjnym nr 2, towarzyszącym procesowi konsultacji, który jest dostępny pod adresem: http://lis.gdynia.pl/wp-content/uploads/2018/03/Materia%C5%82-informacyjny-nr-2_ca%C5%82o%C5%9B%C4%87.pdf.

wysokiej w Gdyni – na Starowiejskiej w pierwszej kolejności należałoby uwzględnić raczej sadzenia drzew niż niskiej roślinności.

e) Zabezpieczenia dojazdu do szpitala – w tym miejscu przekazano wyjaśnienie a propos projektu przebudowy i planów przeniesienia wjazdu do szpitala na ul. Wójta Radtkego.

Sesja pytań i odpowiedzi przeszła płynnie w dyskusję na temat kierunków zmian, w trakcie której uczestnicy spotkania komentowali zaproponowane warianty, a także zgłaszali inne uwagi i propozycje związane z ulicą Starowiejską. Punktem odniesienia w dyskusji były trzy pytania:

a) jaki **charakter** ma mieć ulica Starowiejska? Czy ma być „salonem" Gdyni czy pozostać jedną z kilku podobnych, dużych śródmiejskich ulic?
b) kto ma być **priorytetowym użytkownikiem** ulicy? Jak w tej przestrzeni powinni funkcjonować piesi i samochody?
c) Co ma się na niej **dziać**?

Poniżej zaprezentowano główne wątki z dyskusji. Ich podsumowanie ma charakter zbiorczy i nie stanowi chronologicznego zapisu przebiegu spotkania, lecz zestawienie poruszanych tematów i argumentów, bez uwzględnienia kolejności, w jakiej padały poszczególne wypowiedzi.

Wśród uczestników spotkania wyraźnie rysował się **podział** pomiędzy:

- zwolenników zachowania obecnego, „tradycyjnego" sposobu funkcjonowania ulicy Starowiejskiej (przy założeniu remontu infrastruktury)
- oraz osoby popierające zdecydowaną zmianę charakteru ulicy i przekształcenie jej w przestrzeń z priorytetem dla ruchu pieszego.

Najważniejszymi kwestiami różnicującymi stanowiska tych dwóch grup były liczba i dostępność miejsc postojowych oraz możliwość przejazdu przez całą Starowiejską dla samochodów.
Osoby optujące za zachowaniem tradycyjnego układu ulicy opowiadały się zdecydowanie za wariantem nr 1. Uczestnicy ci krytykowali pozostałe warianty przede wszystkim ze względu na zakładaną w nich redukcję miejsc parkingowych – argumentowali, że jest ona sprzeczna z potrzebami mieszkańców.
Z kolei osoby popierające znaczne przekształcenia sposobu funkcjonowania ul. Starowiejskiej najbardziej sprzyjały wariantowi nr 3. Warto jednak zauważyć, że w trakcie dyskusji pojawiały się również głosy wskazujące, że nawet ten najdalej idący wariant nie jest wystarczająco „postępowy". Niektórym mieszkańcom brakowało scenariusza zakładającego całkowite wyłączenie ruchu kołowego na Starowiejskiej.

Powyższy podział znalazł również swoje odbicie w pytaniu o to, czy Starowiejska powinna być „salonem miasta". Zwolennicy wariantu nr 1 argumentowali, że Starowiejskiej brak potencjału na bycie przestrzenią reprezentacyjną i że należy pozostawić tę ulicę w kształcie i charakterze, który wytworzył się „naturalnie", przez lata jej istnienia. Jeden z uczestników spotkania podniósł również w dyskusji argument, że atrakcyjności miasta nie buduje się poprzez tworzenie „ulic-salonów".

Myślenie o Starowiejskiej jako o przestrzeni reprezentacyjnej było bliższe zwolennikom wariantu nr 3. Argumentowali oni, że Gdynia potrzebuje nowego typu przestrzeni publicznej – swoistego „salonu dla pieszych", jak to ujął jeden z uczestników.

Dyskusja przybyłych na spotkanie mieszkańców skupiła się na wymianie argumentów „za" i „przeciw" wariantom nr 1 i 3, zgodnie z opisanymi powyżej liniami podziału. Wariant nr 2 nie był właściwie w ogóle komentowany, stąd brak osobnego zestawienia uwag na jego temat. Jeden ze zwolenników wariantu nr 3 zauważył w trakcie rozmowy, że największą – z jego perspektywy – zaletą wariantu nr 2 jest to, że „może przejść z czasem w wariant nr 3".

a) Uwagi odnoszące się do Wariantu nr 1: Tradycyjny układ ulicy

Argumenty „za":

- Ulica Starowiejska powinna wyglądać i działać tak jak obecnie – jej funkcje zostały wypracowane przez lata jej istnienia. Charakter tej przestrzeni zmienia się naturalnie z upływem lat. Nie ma potrzeby sięgać po działania odgórne i „na siłę" po to, by przekształcić ulicę w deptak.[3] Wystarczy po prostu przeprowadzić na ul. Starowiejskiej gruntowny remont infrastruktury.
- Starowiejska to ulica mieszkańców i przedsiębiorców – nie można im utrudniać życia, np. poprzez wprowadzenie ograniczeń parkowania czy zakazy wjazdu.
- Ten wariant pozwala zachować prymat utrzymania historycznego/ zabytkowego charakteru Starowiejskiej.
- Starowiejska nie powinna być „na siłę" przerabiana na deptak – nie sprzyja temu krótki sezon letni w naszym klimacie oraz wysoka zabudowa mieszkaniowa na tej ulicy, ograniczająca dostęp światła słonecznego.
- Zachowanie miejsc do parkowania na Starowiejskiej jest kluczowe w kontekście licznych imprez masowych w Gdyni, np. w trakcie biegów ulicznych, kiedy to właśnie ta ulica jest głównym traktem dojazdowym.
- Ten wariant najlepiej realizuje dążenie do poprawy jakości życia w tym miejscu dla mieszkańców ulicy, przede wszystkim jeśli chodzi o możliwość dojazdu i parkowania.
- Wariant zapewnia możliwość dojazdu dla karetek i policji oraz dojazd do aresztu.

Argumenty „przeciw":

- Wariant utrzymuje obecne *status quo* – nie wykorzystuje potencjału na stworzenie na Starowiejskiej nowego typu przestrzeni publicznej przyjaznej dla pieszych i podtrzymuje uprzywilejowaną pozycję użytkowników samochodów w śródmieściu.

b) Uwagi odnoszące się do Wariantu nr 3: Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

Argumenty „za":

[3] Należy pamiętać, że w kontekście całej dyskusji o przyszłości Starowiejskiej termin „deptak" używany jest przez mieszkańców w bardzo różnych znaczeniach, np. niektórzy określają tym mianem wszelkie warianty zmniejszające liczbę miejsc parkingowych, nawet jeśli nie uwzględniają one realnego ograniczenia dla ruchu kołowego. W niniejszej notatce termin ten przywoływany jest w taki sposób, w jaki posługiwali się nim uczestnicy spotkania – co do zasady mając każdorazowo na myśli jakąś formę ograniczenia priorytetu dla ruchu samochodowego.

- Rozwiązanie w duchu podnoszenia jakości przestrzeni publicznych w mieście, odpowiadające na potrzebę „salonu dla pieszych", „salonu dla mieszkańców", której nie zaspokaja betonowy Bulwar Nadmorski. Jest odpowiedzią na ogólniejszy deficyt wysokiej jakości przestrzeni publicznych w centrum Gdyni.
- Jest to pierwszy krok w stronę zmiany w hierarchii ważności użytkowników ruchu i przeniesienie ciężaru na pieszych, w myśl hasła „miasto dla człowieka, a nie dla samochodu". Argumentowi temu towarzyszyło spostrzeżenie kilku osób, że aktualnie Gdynia jest „miastem samochodów", np. charakteryzuje się jednym z najwyższych w Polsce wskaźników liczby samochodów na tysiąc mieszkańców.
- Wykorzystanie potencjału Starowiejskiej jako pieszego ciągu komunikacyjnego od dworca PKP do morza.
- Stworzenie nowej przestrzeni publicznej, która byłaby atrakcyjna zarówno dla mieszkańców, jak i osób odwiedzających.
- Zmiany w tym kierunku są – zdaniem części uczestników - „szansą, której nie można przespać" na stworzenie dobrej przestrzeni publicznej w Gdyni i wyrazem ogólnego dążenia do poprawy jakości życia w mieście, w perspektywie kolejnych pokoleń jego mieszkańców. W tym kontekście wskazywano na jakość przestrzeni publicznych jako istotny czynnik wpływający na poziom jakości życia, który brany jest już pod uwagę w innych miastach (przywoływano m.in. przykład przebudowy ul. Św. Marcina w Poznaniu).

W komentarzach zwracano uwagę, że ostateczny plan zmian według tego wariantu wymagałby jeszcze doprecyzowania pewnych szczegółów, nie ujętych w ogólnym opisie kierunku zmian. Mówiono np. o tym, że w obliczu likwidacji miejsc parkingowych warto byłoby doprowadzić w pobliże Starowiejskiej przystanki komunikacji publicznej, zapewniające lepszą komunikację okolicy z zespołem północnym i witomińskim.

Argumenty „przeciw":

- Likwidacja miejsc parkingowych jest niezgodna z potrzebami części mieszkańców Starowiejskiej, zwłaszcza tych którzy nie mają możliwości zaparkowania pojazdu na podwórku swojej kamienicy/bloku.
- Układ urbanistyczny Gdyni (wąskie przestrzenie, górzystość) nie sprzyja zmianie charakteru ulicy w deptak.
- Część uczestników za szkodliwą uznała „pogoń" za innymi miastami i podążanie za swego rodzaju „modą" na ograniczanie roli samochodu. Przykłady z innych miast osoby te oceniały jako zwodnicze – tkanka miejska ma tam odmienny charakter, a stosowane w nich rozwiązania są nieadekwatne do gdyńskich uwarunkowań.
- Część uczestników krytycznie oceniała także zakładany w tym wariancie pomysł zwiększania liczby ławek i innego typu siedzisk, argumentując, że już teraz przyciągają one osoby bezdomne, pijące alkohol i zanieczyszczające przestrzeń wokół. Wraz ze wzrostem liczby takich obiektów, problem jeszcze bardziej się ich zdaniem nasili.

c) Pozostałe uwagi i postulaty

- Potrzeba kompleksowego myślenia o ruchu aut w Śródmieściu i kompleksowych rozwiązań dla związanych z nim problemów.

  Jak zauważyła jedna z uczestniczek spotkania, bez całościowych planów w tym zakresie trudno jest rozmawiać o zmianach na pojedynczych ulicach. Tym bardziej, że ruch będzie się dodatkowo zwiększał w związku z nowymi inwestycjami mieszkaniowymi (m.in. przy ulicach Nowej Węglowej, Waszyngtona, Armii Krajowej). Zdaniem części uczestników spotkania powinno to skłonić władze miasta do zahamowania napływu do centrum dodatkowych użytkowników samochodów spoza Śródmieścia.

  Jedna z uczestniczek spotkania jako jeden z możliwych pomysłów proponowała stworzenie parkingów „strategicznych" (np. przy Dworcu Gdynia Główna) i ograniczenie wówczas ruchu kołowego w całym Śródmieściu.

- Nie pozbędziemy się samochodów z centrum za pomocą samych zakazów wjazdy czy parkowania. Potrzebne są jeszcze zachęty skłaniające do zostawiania samochodów na wyznaczonych parkingach oraz rozwój alternatywnych środków komunikacji (przede wszystkim komunikacji zbiorowej).
- Zwarty układ śródmieścia jest zagrożony przez zapisy w MPZP umożliwiające poszerzenie ul. Władysława IV o dodatkowy pas ruchu.

OCEŃ POMYSŁY NA STAROWIEJSKĄ

Ankieta w ramach konsultacji społecznych

Laboratorium Innowacji Społecznych

Drodzy mieszkańcy i mieszkanki!

Zapraszamy Państwa do udziału w ostatnim etapie konsultacji społecznych nt. przyszłości ulicy Starowiejskiej.

W marcu przeprowadziliśmy **ankietę**, oceniającą dzisiejszy stan ulicy. W kwietniu i maju zorganizowaliśmy **warsztaty**, na których mieszkańcy i przedsiębiorcy dyskutowali z architektami o tym, jak można ją zmieniać. **Teraz przyszła pora na to, by ocenić efekty tych prac**.

Państwa opinie pomogą Prezydentowi Miasta Gdyni podjąć ostateczną decyzję dotyczącą tego, jak ma wyglądać i funkcjonować ulica Starowiejska.

Laboratorium Innowacji Społecznych
(tel. 58 727 39 08,
mail: konsultacje@lis.gdynia.pl)

Ankietę można wypełnić do 30.06.2018 r.

Elektroniczna wersja ankiety znajduje się na stronie www.badanialis.pl/sw-uwagi

Papierową ankietę można pobrać i złożyć:

- w Laboratorium Innowacji Społecznych (ul. Żeromskiego 31, wejście od ul. Derdowskiego),
- w biurze Rady Dzielnicy Śródmieście (w SP nr 21, ul. Jana z Kolna 5),
- w Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta Gdyni (Al. Piłsudskiego 52/54),
- w wybranych punktach usługowych w okolicy ul. Starowiejskiej.

Materiały informacyjne są dostępne w punktach wymienionych powyżej oraz na stronie www.lis.gdynia.pl/starowiejska.

INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA:

W pierwszej części ankiety znajdują się pytania dotyczące szczegółowych rozwiązań, które można by wprowadzić na ul. Starowiejskiej. W części drugiej prosimy o ocenę trzech ogólnych kierunków zmian, które powstały na warsztatach. Na końcu umieszczono kilka pytań na temat charakterystyki respondenta (tzw. metryczka). ***Prosimy o odpowiedź na wszystkie pytania.***

CZĘŚĆ I: OCENA SZCZEGÓŁOWYCH PROPOZYCJI ZMIAN

1.1 W jakim kierunku powinny Pana/i zdaniem iść zmiany w przestrzeni Starowiejskiej?

Proszę wskazać w każdym wierszu jedną wartość na skali. Wartość „1" oznacza że zgadza się Pan/i zdecydowanie bardziej ze stwierdzeniem po lewej stronie, „5" - że z tym po prawej.

	1	2	3	4	5	
Powinna zostać poddana jedynie remontowi i ogólnemu uporządkowaniu	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	Powinna zostać poddana gruntownej przebudowie i zmienić swój charakter
Obecność samochodów w przestrzeni ulicy powinna zostać maksymalnie ograniczona	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	Obecność samochodów w przestrzeni ulicy powinna pozostać taka jak dzisiaj
Prawo do wjazdu na ulicę powinni mieć wyłącznie mieszkańcy, zaopatrzenie i służby	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	Prawo do wjazdu na ulicę powinni mieć wszyscy zainteresowani
Należy przekształcić jak najwięcej przestrzeni ulicy w miejsca dla pieszych, także kosztem samochodów	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	Należy zachować obecne proporcje pomiędzy przestrzenią dla pieszych i samochodów
Powinna stać się jedną z reprezentacyjnych ulic Gdyni	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	Powinna funkcjonować na tych samych zasadach co inne duże ulice w Śródmieściu

1.2 Które z poniższych rozwiązań dotyczących organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej?

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie
Ograniczenie prędkości do 20 km/h	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Umożliwienie pieszym swobodnego poruszania się po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu (nie tylko na przejściach)	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Parkowanie wyłącznie w miejscach wyznaczonych (oznakowanych)	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Wyniesione przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV w celu spowolnienia ruchu	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Zawężenie jezdni i poszerzenie chodnika przy skrzyżowaniach w celu spowolnienia ruchu	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Wyznaczenie miejsc z ograniczonym czasem parkowania (np. do 15 minut)	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Uniemożliwienie przejazdu przez całą długość ulicy (zakaz wjazdu na wybranych odcinkach)	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Inne – jakie?					

1.3 Które z poniższych rozwiązań dotyczących zieleni miejskiej i małej architektury są Pana/i zdaniem najbardziej potrzebne na Starowiejskiej?
Proszę wskazać maksymalnie trzy elementy, najbardziej potrzebne w Pana/i ocenie.

[ ] Nowe latarnie
[ ] Dodatkowe ławki i innego typu siedziska
[ ] Elementy dekoracyjne w przestrzeni, np. rzeźby, iluminacje, ozdobne szyldy
[ ] Nasadzenia nowych drzew w szpalerach na chodnikach
[ ] Ustawienie drzew w donicach
[ ] Ustawienie kwietników i niskich roślin w donicach

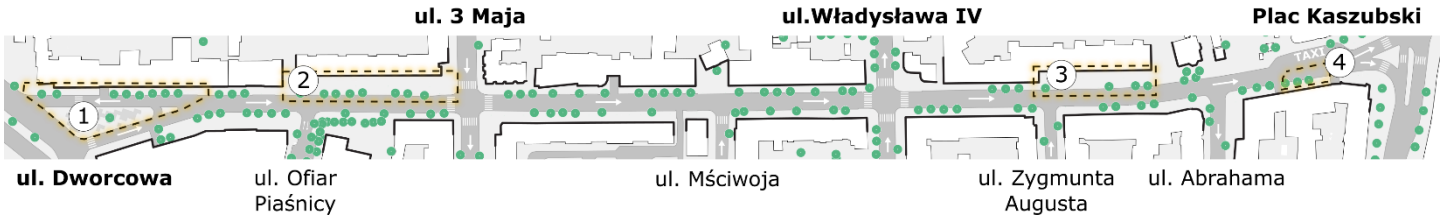
[ ] Inne – jakie?_____

1.4 Jak ocenia Pan/i pomysł wprowadzenia następujących rozwiązań na ulicy Starowiejskiej?

	Zdecydowanie dobrze	Raczej dobrze	Ani dobrze, ani źle	Raczej źle	Zdecydowanie źle
Zastępowanie wiosną i latem części miejsc postojowych dodatkowymi miejscami do siedzenia (np. ogródkami restauracji, parkletami)	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej bliżej ul. Starowiejskiej (przy ul. 3 Maja lub ul. Władysława IV)	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

	Zdecydowanie dobrze	Raczej dobrze	Ani dobrze, ani źle	Raczej źle	Zdecydowanie źle
Wyrównanie poziomu chodnika i jezdni w miejscach, w których jest to możliwe	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

1.5 Zmiany na Starowiejskiej mogłyby obejmować utworzenie w różnych jej miejscach **przestrzeni odpoczynku dla pieszych**, m.in. przez wprowadzenie elementów małej architektury (np. dodatkowych siedzisk i zieleni).
W których miejscach chciał(a)by Pan/i, aby powstały takie przestrzenie?

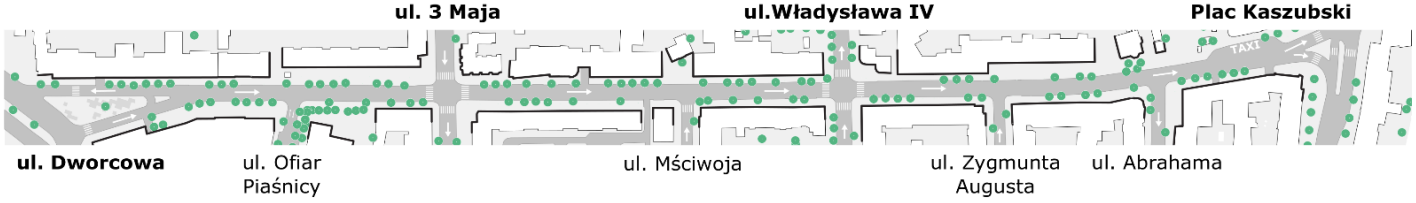


Proszę wskazać wszystkie akceptowane lokalizacje spośród oznaczonych na mapce lub podać własne propozycje.

[ ] **(1)** przy wlocie ulicy od strony Placu Gdynian Wysiedlonych – kosztem ograniczenia ruchu po północnej stronie placu
[ ] **(2)** na szerokim fragmencie chodnika pomiędzy ul. Ofiar Piaśnicy a ul. 3 Maja
[ ] **(3)** na szerokim fragmencie chodnika pomiędzy ul. Zygmunta Augusta a ul. Abrahama
[ ] **(4)** przy wlocie ulicy od strony Placu Kaszubskiego – kosztem zmniejszenia postoju taksówek

[ ] Inna lokalizacja – jaka? _____
[ ] Nie widzę potrzeby tworzenia takich przestrzeni

1.6 Jakie zakazy wjazdu był(a)by Pan/i w stanie zaakceptować na poniższych odcinkach ulicy Starowiejskiej? (Nie dotyczyłyby one mieszkańców, służb i dostaw do punktów usługowych.)



	Nie należy w ogóle wyłączać tego odcinka	Tylko w weekendy w sezonie letnim	We wszystkie weekendy (cały rok)	Przez cały sezon letni (w weekendy i dni robocze)	Przez cały rok	Trudno powiedzieć
Od Pl. Gdynian Wysiedlonych do ul. 3 Maja	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Od ul. 3 Maja do ul. Mściwoja	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Od ul. Mściwoja do ul. Władysława IV	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Od ul. Władysława IV do ul. Zygmunta Augusta	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Od ul. Zygmunta Augusta do ul. Abrahama	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

1.7 Ile miejsc postojowych na Starowiejskiej można by Pana/i zdaniem zlikwidować, aby w ich miejsce stworzyć dodatkowe przestrzenie odpoczynku dla pieszych (np. z miejscami do siedzenia, zielenią)?
Obecnie na całej długości ulicy Starowiejskiej mieszczą się 174 miejsca postojowe (wliczając miejsca dostaw oraz miejsca dla osób z niepełnosprawnościami).

[ ] Powyżej 75% obecnej liczby miejsc
[ ] Od 50% do 75% obecnej liczby miejsc
[ ] Od 25% do 50% obecnej liczby miejsc
[ ] Nie więcej niż 25% obecnej liczby miejsc
[ ] Liczba miejsc postojowych nie powinna być zmniejszana

1.8 Proszę zaznaczyć zdanie, które najlepiej oddaje Pana/i opinię w sprawie finansowania zmian na ulicy Starowiejskiej?

[ ] Środki przeznaczane na ten cel powinny być proporcjonalne do innych wydatków na remonty i modernizację dróg w śródmieściu Gdyni.

[ ] Z racji znaczenia i położenia ulicy Starowiejskiej, środki na ten cel powinny być większe niż przeciętne wydatki na remonty i modernizację dróg w śródmieściu Gdyni, niezależnie od charakteru tych zmian.

[ ] Przeznaczenie znaczących środków na modernizację Starowiejskiej byłoby zasadne jedynie przy założeniu zdecydowanej zmiany obecnego sposobu funkcjonowania tej ulicy.

[ ] Trudno powiedzieć

CZĘŚĆ II: OCENA OGÓLNYCH WIZJI ZMIAN

Poniżej przedstawiamy **trzy propozycje kierunków zmian na ul. Starowiejskiej** wypracowane na warsztatach z mieszkańcami. Obejmują one ogólne założenia co do tego, jak mogłaby funkcjonować Starowiejska jeśli chodzi o sposób zagospodarowania i przyjazność dla różnych uczestników ruchu. Nie są to jeszcze gotowe projekty przekształceń ulicy.

Wszystkie prezentowane warianty zmian zakładają kilka elementów wspólnych:

- **remont chodników** oraz ich dostosowanie do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (zgodnie z zasadami projektowania uniwersalnego),
- **zachowanie historycznego bruku**, punktowo naprawionego i uzupełnionego,
- rewaloryzację i uzupełnienie istniejącej **zieleni**,
- **zachowanie kontraruchu rowerowego** na całej długości ulicy (w ramach tymczasowego przebiegu międzynarodowej trasy rowerowej R-10),
- wymianę lub uzupełnienie **oświetlenia,**
- wyznaczenie **miejsc postojowych dla dostaw** do punktów handlowo-usługowych**.**

Proszę **zapoznać się z założeniami** zaprezentowanych poniżej wariantów, a następnie określić na podanej skali, **w jakim stopniu popiera** Pan/i poszczególne kierunki zmian.

Wariant nr 1: Tradycyjny układ ulicy

Wariant ten zakłada zmiany o charakterze **remontu odtworzeniowego i utrzymanie obecnego sposobu funkcjonowania ulicy**, najbliższego historycznemu sposobowi zagospodarowania Starowiejskiej, nadanemu jej po przebudowie w okresie międzywojennym.

Najważniejsze założenia wariantu:

- Zachowanie **dotychczasowego układu przestrzennego i organizacji ruchu**
- Zachowanie **możliwości przejazdu przez całą długość ulicy**
- **Uporządkowanie parkowania** (wyłącznie parkowanie równoległe) **i niewielka redukcja liczby miejsc postojowych** (o ok. 25%)
- Wyraźne **oddzielenie przestrzeni dla pieszych, rowerzystów i samochodów**
- **Prędkość do 30 km/h**

2.1 Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej?
Można zakreślić jedną odpowiedź na skali.

Zdecydowanie popieram	Raczej popieram	Ani popieram, ani nie popieram	Raczej nie popieram	Zdecydowanie nie popieram
……	……	……	……	……

Wariant nr 2: Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

Wariant ten zakłada **współdzielenie przestrzeni ulicy** przez uczestników ruchu pieszego, rowerowego i samochodowego oraz **wprowadzenie udogodnień dla pieszych**, ale **bez nadmiernych ograniczeń dla samochodów**.

Najważniejsze założenia wariantu:

- Wprowadzenie tzw. **„strefy zamieszkania"** (prędkość do 20 km/h, parkowanie w miejscach wyznaczonych, możliwość poruszania się pieszych po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu)
- Zachowanie **możliwości przejazdu przez całą długość ulicy**
- **Uporządkowanie parkowania** (parkowanie równoległe po jednej stronie ulicy) **i znacząca redukcja liczby miejsc postojowych** (o ok. 65%)
- **Zagospodarowanie przestrzeni odpoczynku dla pieszych** (na szerszych fragmentach chodnika)
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez **wyniesienie skrzyżowań** z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV
- Możliwość **tymczasowego zamykania jezdni dla ruchu samochodowego** (poza mieszkańcami, służbami i dostawami), np. w weekend po zamknięciu sklepów

2.2 Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej?
Można zakreślić jedną odpowiedź na skali.

Zdecydowanie popieram	Raczej popieram	Ani popieram, ani nie popieram	Raczej nie popieram	Zdecydowanie nie popieram
.....	.....	.....	.....	.....

Wariant nr 3: Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

Wariant ten zakłada **znaczące zwiększenie udziału przestrzeni dla pieszych i rowerzystów** - zarówno na chodniku, jak i w pasie jezdni. Wprowadza **priorytet dla ruchu pieszego** oraz **wyraźne ograniczenie obecności samochodów** na Starowiejskiej.

<u>Najważniejsze założenia wariantu:</u>

- Wprowadzenie tzw. **„strefy zamieszkania"** (prędkość do 20 km/h, parkowanie w miejscach wyznaczonych, możliwość poruszania się pieszych po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu)
- **Uporządkowanie parkowania i radykalne ograniczenie liczby miejsc postojowych** (o ok. 80%)
- **Zagospodarowanie <u>jak największej</u> przestrzeni odpoczynku dla pieszych** (na szerszych fragmentach chodnika oraz zamiast części miejsc postojowych)
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez **wyniesienie skrzyżowań** z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV oraz **wprowadzenie szykan** (przewężeń) na wjazdach na ulicę
- **Stały zakaz wjazdu aut na niektórych odcinkach ulicy** (za wyjątkiem mieszkańców, służb i dostaw) oraz **możliwość tymczasowego zamykania jezdni** na pozostałych odcinkach

2.3 Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej?
Można zakreślić jedną odpowiedź na skali.

Zdecydowanie popieram	Raczej popieram	Ani popieram, ani nie popieram	Raczej nie popieram	Zdecydowanie nie popieram
……	……	……	……	……

2.4 Miejsce na Pana/i dodatkowe uwagi dotyczące wszystkich zaproponowanych wariantów oraz innych kwestii dotyczących ulicy Starowiejskiej.
Dodatkowe komentarze, sugestie i pomysły na zmiany.

METRYCZKA

Informacje o osobach wypełniających posłużą jedynie do celów zbiorczych analiz.

M.1 Płeć:

[ ] Kobieta
[ ] Mężczyzna

M.2 Wiek:

[ ] do 25 lat
[ ] 26 - 45 lat
[ ] 46 - 65 lat
[ ] powyżej 65 lat

M.3 Jak często przemieszcza się Pan/i po mieście w następujący sposób?

	Codziennie	Kilka razy w tygodniu	Kilka razy w miesiącu	Kilka razy w roku	Rzadziej niż kilka razy w roku
Pieszo	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Rowerem	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Komunikacją miejską	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Samochodem	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

M.4 Gdzie Pan/i mieszka? *Proszę zaznaczyć jedną odpowiedź.*

[ ] Na ul. Starowiejskiej → *Omiń następne pytania i zakończ ankietę*
[ ] Na ulicy w bezpośrednim pobliżu ul. Starowiejskiej (jakiej?) _____
[ ] W innej części Śródmieścia
[ ] Poza Śródmieściem – w innej dzielnicy Gdyni
[ ] Poza Gdynią

M.5 Jak często bywa Pan/i na ul. Starowiejskiej?

[ ] Codziennie
[ ] Kilka razy w tygodniu
[ ] Kilka razy w miesiącu
[ ] Kilka razy w roku lub rzadziej

M.6 Z jakich powodów bywa Pan/i najczęściej na ulicy Starowiejskiej?
Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.

[ ] Przemieszczam się po niej w drodze do innego miejsca
[ ] Pracuję/ prowadzę działalność w okolicy
[ ] Uczę się w okolicy
[ ] Korzystam z oferty handlowo-usługowej
[ ] Odwiedzam restaurację/ kawiarnię/ pub
[ ] Odwiedzam rodzinę/ znajomych
[ ] Spaceruję tamtędy

[ ] Z innego powodu – jakiego? _____

To już wszystkie pytania. Dziękujemy za wypełnienie ankiety!

CO MYŚLISZ O ULICY STAROWIEJSKIEJ?

Diagnoza towarzysząca konsultacjom społecznym „Porozmawiajmy o przyszłości Starowiejskiej"

Drodzy mieszkańcy i mieszkanki!

Za pomocą tego kwestionariusza możecie **podzielić się swoją opinią na temat ulicy Starowiejskiej** - ocenić różne elementy jej przestrzeni oraz wskazać rzeczy, które wymagają zmiany.

Wasze odpowiedzi zostaną wykorzystane w trakcie procesu konsultacji społecznych poświęconych ulicy Starowiejskiej, które odbędą się w okresie od 6 kwietnia do 30 czerwca 2018 roku. Przede wszystkim będą punktem wyjścia dla prac **grupy warsztatowej złożonej z zainteresowanych mieszkańców**, która będzie przygotowywała różne propozycje zmian w tej przestrzeni.

Zespół Laboratorium
Innowacji Społecznych

Ankietę można złożyć do 3 kwietnia:

- w Laboratorium Innowacji Społecznych, ul. Żeromskiego 31 (wejście od ul. Derdowskiego),
- w biurze Rady Dzielnicy Śródmieście, ul. Jana z Kolna 5,
- w wybranych punktach usługowych przy ul. Starowiejskiej.

lub wypełnij elektronicznie na stronie:
www.badanialis.pl/sw-diagnoza

W razie dodatkowych pytań, prosimy o kontakt telefoniczny pod numerem (58) 727 39 08 lub mailowy na adres konsultacje@lis.gdynia.pl. Zapraszamy również do odwiedzin w siedzibie LIS przy ul. Żeromskiego 31 (pon. - pt. w godz. 9-17).

PYTANIA DOTYCZĄCE UL. STAROWIEJSKIEJ

1. Jak często bywasz na ul. Starowiejskiej?

[ ] Codziennie
[ ] Kilka razy w tygodniu
[ ] Kilka razy w miesiącu
[ ] Kilka razy w roku
[ ] Rzadziej niż kilka razy w roku

2. Z jakich powodów bywasz najczęściej na ulicy Starowiejskiej?

(Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.)

[ ] Mieszkam tam
[ ] Przemieszczam się po niej w drodze do innego miejsca
[ ] Pracuję w firmie/ biurze w okolicy
[ ] Uczę się w okolicy ul. Starowiejskiej
[ ] Spaceruję tamtędy
[ ] Korzystam z oferty handlowo-usługowej (np. sklepów, punktów usługowych)
[ ] Odwiedzam restaurację/ kawiarnię/ pub
[ ] Z innego powodu – jakiego?

_____

3. Czy dobrze się czujesz na tej ulicy?

[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie

4. Co najbardziej lubisz w ulicy Starowiejskiej? A co Ci w niej najbardziej przeszkadza?
(Wypisz maksymalnie po trzy takie rzeczy.)

Podoba mi się:	**Nie podoba mi się:**
a. _____	a. _____
_____	_____
b. _____	b. _____
_____	_____
c. _____	c. _____
_____	_____

5. Czy Twoim zdaniem łatwo poruszać się po ulicy Starowiejskiej:

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie
Pieszo	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Rowerem	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Samochodem	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

6. Co utrudnia (może utrudniać) przemieszczanie się po ul. Starowiejskiej?
(Opisz krótko najważniejsze problemy związane z poszczególnymi sposobami poruszania się)

7. Jak ogólnie oceniasz ulicę Starowiejską, jeśli chodzi o:

	Zdecydowanie dobrze	Raczej dobrze	Ani dobrze, ani źle	Raczej źle	Zdecydowanie źle
Estetykę, ogólny wygląd	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Małą architekturę (ławki, latarnie itp.)	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Zieleń	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

	Zdecydowanie dobrze	Raczej dobrze	Ani dobrze, ani źle	Raczej źle	Zdecydowanie źle
Stan chodników	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Stan jezdni	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Ofertę handlowo-usługową	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Poczucie bezpieczeństwa	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

8. W jakim stopniu zgadzasz się z następującymi stwierdzeniami?

Ulica Starowiejska jest…

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie
… dobrym miejscem do zamieszkiwania/ życia	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
… dobrym miejscem do spędzania czasu wolnego/ z rodziną lub znajomymi	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
… ważnym ciągiem komunikacyjnym	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
… ulicą, po której przyjemnie jest spacerować	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
… miejscem, do którego warto przyjechać/ przyjść z innych części miasta	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
… miejscem, które warto pokazać osobom spoza Gdyni	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

9. Czy Twoim zdaniem nakłady przeznaczane na modernizację i utrzymanie ul. Starowiejskiej powinny być <u>ogólnie</u>:

[ ] Mniejsze niż w przypadku pozostałych ulic w Śródmieściu
[ ] Podobne jak w przypadku pozostałych ulic w Śródmieściu
[ ] Większe niż w przypadku pozostałych ulic w Śródmieściu

10. Miejsce na Twoje dodatkowe uwagi dot. ulicy Starowiejskiej:
(Dostrzegane problemy, braki lub Twoje pomysły na zmiany itp.)

METRYCZKA

Informacje posłużą jedynie do celów zbiorczych analiz. Proszę zaznaczyć właściwe odpowiedzi.

Płeć:	**Wiek:**
[ ] Kobieta [ ] Mężczyzna	[ ] do 25 lat [ ] 26 - 45 lat [ ] 46 - 65 lat [ ] powyżej 65 lat

Gdzie mieszkasz? *(Zaznacz jedną odpowiedź.)*

[ ] Na ul. Starowiejskiej
[ ] Na ulicy znajdującej się w bezpośrednim pobliżu ul. Starowiejskiej
[ ] W innej części Śródmieścia
[ ] Poza Śródmieściem – w innej dzielnicy Gdyni
[ ] Poza Gdynią

W jaki sposób przemieszczasz się najczęściej po mieście?
(*Można zaznaczyć więcej niż jedną odpowiedź.*)

[ ] Pieszo
[ ] Rowerem
[ ] Komunikacją publiczną (np. autobusy, kolej)
[ ] Samochodem
[ ] W inny sposób – jaki? _____

Dziękujemy za wypełnienie ankiety!

CO DALEJ?

Zapraszamy do dalszego zaangażowania się w dyskusję o przyszłości Starowiejskiej i **udział w WARSZTATACH**, podczas których wypracowywane będą różne koncepcje zmian w przestrzeni tej ulicy.

Zgłoszenia na warsztaty przyjmujemy **do dnia 3 kwietnia**:

- za pośrednictwem formularza zgłoszeniowego pod adresem **www.badanialis.pl/sw-warsztaty**,
- telefonicznie pod numerem: (58) 727 39 08,
- osobiście w siedzibie LIS przy ul. Żeromskiego 31 (wejście od ul. Derdowskiego).

Warsztaty będą składać się z cyklu 3 spotkań i odbędą się w następujących terminach:

- **14 kwietnia** (sobota), w godz. 11-15,
- **21 kwietnia** (sobota), w godz. 11-15,
- **12 maja** (sobota), w godz. 11-15.

Zachęcamy również do udziału w dalszych etapach konsultacji, które potrwają do 30 czerwca 2018 r. Dokładne informacje na temat terminarza i przebiegu konsultacji można znaleźć na stronie www.gdynia.pl/bip.

HARMONOGRAM KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Diagnoza: Co myślisz o ul. Starowiejskiej?	**Zbieranie pomysłów na zmiany**	**Warsztaty projektowe**	**Zbieranie uwag do wypracowanych propozycji**
16 marca – 3 kwietnia	6 kwietnia – 13 maja	14 kwietnia - 12 maja	4 – 30 czerwca

Załącznik nr 8

A2P2
ARCHITECTURE
AND PLANNING

Rekomendacje projektowe zespołu A2P2 architecture & planning

Poniżej prezentujemy zestaw rekomendacji zespołu projektowego z formy A2P2 architecture & planning, który był zaangażowany w realizację warsztatów z mieszkańcami oraz przygotowanie na ich podstawie kierunkowych wariantów zmian na ulicy Starowiejskiej. Mają one charakter dodatkowego komentarza eksperckiego do wyników konsultacji i mogą służyć jako materiał pomocniczy przy podejmowaniu decyzji o kierunku przekształceń na Starowiejskiej oraz sposobie ich realizacji.

Uwagi ogólne

Niezależnie od ostatecznie wybranego kierunku przekształceń ulicy Starowiejskiej, w każdym z wariantów należy:

- ustalić główną strategię i priorytety działań dla całej długości ulicy;
- potraktować jako szczególnie istotne obszary:
    - wjazdu na Starowiejską od ul. Dworcowej,
    - rozszerzenia ulicy (fragment pomiędzy ul. Ofiar Piaśnicy i ul. 3 Maja oraz na wysokości ul. Zygmunta Augusta),
    - wyjazd ze Starowiejskiej w ul. Świętojańską,
    - skrzyżowania z ul. 3 Maja oraz ul. Władysława IV .

Obszary szczególnie ważne; autor: Dawid Pesta

Z uwagi na różny sposób korzystania z ulicy w tygodniu i w różnych porach roku – zarówno jeśli chodzi o pieszych, jak i o samochody – należy uwzględnić możliwość **tymczasowych zmian**, które pozwolą na efektywniejsze dopasowanie przestrzeni ulicy do potrzeb jej użytkowników.

1. Rozróżnienie między sezonami letnim i zimowym

Tymczasowe elementy wyposażenia służące pieszym, pozwalające na rozszerzenie sezonowych aktywności w przestrzeni ul. Starowiejskiej (np. zwiększanie liczby stolików w lokalach gastronomicznych), na które występuje zapotrzebowanie głównie w ciepłych miesiącach, mogą być poza sezonem usuwane, co pozwoli na zwiększenie liczby miejsc parkingowych. Wskazane jest jednak ustalenie takiej proporcji, która nie zmieni diametralnie charakteru ulicy w różnych okresach. Dlatego tymczasowe elementy powinny być uzupełnieniem stałego wyposażenia, które wzmocni sposób użytkowania ulicy, a nie stworzy go na nowo.

> W tym kontekście warto wyciągnąć wnioski z działań prowadzonych wokół Targu Węglowego w Gdańsku, który służy jako wielki parking dla Głównego Miasta, ale od kilku lat jest w sezonie letnim zamieniany w przestrzeń rekreacyjną dzięki tymczasowemu urządzeniu (wystawy, leżaki, trawa rozwijana z rolki itp.). Skala tych działań, tymczasowość wyposażenia - zwłaszcza w porównaniu do ogromnej wybrukowanej powierzchni, która przez wiele lat była wykorzystywana wyłącznie w celach parkingowych - jest niewystarczająca dla zbudowania trwałego obrazu tego miejsca jako przeznaczonego dla pieszych. Wydaje się, że to co miało przyciągać użytkowników, czyli zmienność aranżacji Targu, sprawia, iż kontrast między trwałością nawierzchni - kojarzoną dotychczas wyłącznie ze świetnym podłożem dla parkowania - a efemerycznością ustawianego wyposażenia, dodatkowo przyczynia się do tego zjawiska.

2. Użytkowanie ulicy w różnych dniach tygodnia/porach dnia

Liczba parkujących samochodów naturalnie zmniejsza się wieczorami oraz w weekendy (na miejscu pozostają wówczas głównie auta mieszkańców). Oznacza to, że proponowane przez uczestników warsztatów rozwiązanie polegające na czasowym zakazaniu wjazdu nieuprawnionym kierowcom (niezadeklarowanych jako mieszkańcy czy przedsiębiorcy), mogą wspomagać rozszerzanie dostępności ulicy dla jej niezmotoryzowanych użytkowników, jednak niekoniecznie przełożą się na zauważalne zmniejszenie obciążenia parkingowego. Będą natomiast mieć istotne znaczenie w kontekście wskazywania, kto jest priorytetowym użytkownikiem ulicy.

Ewentualny proces przekształcania ulicy Starowiejskiej z zaplecza parkingowego i trasy tranzytowej Śródmieścia w miejską ulicę przyjazną wszystkim użytkownikom, będzie trwał co najmniej kilka sezonów. Ważna jest w tym kontekście wyraźnie zdefiniowana cykliczność (np. każdy weekend, cały sezon letni, każde popołudnie i wieczór) oraz intensywna kontrola przestrzegania nowych zasad przez Straż Miejską i policję w pierwszych tygodniach po ich wprowadzeniu. Na początku przestrzeń będzie także wymagać pewnych działań animacyjnych, jednak istotne jest, aby nie zdominowały codziennego funkcjonowania ulicy i nie konkurowały z jej naturalną „choreografią" (patrz: przykład Targu Węglowego, gdzie działania

animacyjne towarzyszyły bez przerwy interwencjom przestrzennym i były kojarzone jako warunek ożywienia tego miejsca).

Poszczególne aspekty funkcjonowania ulicy

Obecność pieszych

Piesi powinni być najważniejszymi użytkownikami ulicy. Ich bezpieczeństwo i komfort należy zapewnić zarówno rozwiązaniami infrastrukturalnymi, jak i organizacją ruchu. Kluczowe jest utrzymanie ograniczenia prędkości aut do 30km/h lub dalsze ograniczenie do 20km/h poprzez wprowadzenie strefy zamieszkania. Oba rozwiązania pozwalają na likwidację przejść dla pieszych (w przypadku utrzymania obecnej prędkości Zarząd Dróg i Zieleni sugeruje zachowanie przejść przy ul. 3 Maja i ul. Władysława IV).

Należy uwolnić przynajmniej część przestrzeni zajmowanej obecnie wyłącznie przez samochody, a także zapewnić infrastrukturę dla pieszych po obu stronach ulicy (ławki, kosze itp.). Istotne jest również symboliczne znaczenie pewnych rozwiązań, jak np. stworzenie pieszego wejścia w ul. Starowiejską od ul. Dworcowej czy natężenie światła na chodnikach, zbliżone do oświetlenia jezdni.

Parkowanie

Najważniejszą zmianą rekomendowaną w przestrzeni ul. Starowiejskiej jest zmiana jej statusu z obecnego „zaplecza parkingowego" Śródmieścia w miejską, przyjazną pieszym ulicę.

Należy unikać parkowania ukośnego, które co prawda jest wygodne dla kierowców, jednak mało efektywne w kontekście zajmowania przestrzeni oraz tworzy bariery dla pieszych, chcących przejść na drugą stronę ulicy.

Zapewnienie bezpieczeństwa różnych uczestników ruchu jest najłatwiejsze w przypadku parkowania równoległego do osi ulicy, ponieważ wyjeżdżające i wjeżdżające przez cały dzień auta stają w różnych odległościach od siebie, zapewniając stosunkowo szeroką przestrzeń potrzebną do manewrowania. Parkowanie prostopadłe – które może wymusić meandrowanie samochodów na tzw. woonerfach – wydaje się nieodpowiednie w przestrzeni ulicy Starowiejskiej, gdzie nie można zrównać poziomu jezdni i chodników, ani zmienić ich nawierzchni.

Likwidacja części miejsc postojowych uwolni fragmenty jezdni, ale może na początku sprawiać problemy, stwarzając możliwość nielegalnego parkowania. Oznacza to konieczność wprowadzenia fizycznych barier uniemożliwiających zatrzymywanie się w miejscach niedozwolonych, zwłaszcza na chodnikach. Należy to zrealizować bez nadmiernego zastawiania powierzchni bruku oraz unikać elementów, których jedyną funkcją jest ograniczanie dostępu (np. słupki, barierki). Rekomendowane jest

stosowanie innego wyposażenia, które i tak pojawiłoby się w przestrzeni ulicy, np.:

- ławek,
- koszy na śmieci
- donice i klombów (także ustawionych na bruku),
- innych elementów małej architektury, np. słupów latarni, parkometrów, zdrojów ulicznych, tablic informacyjnych.

Zasadne jest także wykorzystanie w tym celu tymczasowych elementów wyposażenia, takich jak parklety, które pozwoliłyby na regulowanie liczby miejsc postojowych w różnych porach roku, przy różnym zapotrzebowaniu.

Nawierzchnie

Wytyczne konserwatorskie nie pozwalają na wyrównanie poziomów bruku oraz chodników, jednak możliwe jest obniżenie chodników na odcinkach, gdzie ulica Starowiejska jest najszersza z uwagi na wycofanie pierzei. Pozwoliłoby to na stworzenie otwartych, szerokich, dostępnych przestrzeni łączących funkcje ulicy i placu. Sugerowana jest rezygnacja z miejsc postojowych na tych odcinkach – pozwoli to na łatwiejsze przekraczanie ulicy i zaktywizowanie strony zacienionej. Jednocześnie zostanie uzyskane lepsze wyeksponowanie bruku, zazwyczaj zastawionego samochodami, a będącego elementem kształtującym tożsamość ulicy Starowiejskiej i darzonego sympatią przez mieszkańców. Zachowanych jest wiele kamiennych krawężników, włączając elementy na wyjazdach z bram – do zachowania i ponownego użycia.

Kostka brukowa jako element objęty ochroną konserwatorską powinna pozostać w stanie nienaruszonym. Techniczne i finansowe możliwości przełożenia całej istniejącej nawierzchni lub ułożenia jej na nowo są ograniczone (kostki mają zróżnicowane wymiary i klinowaty kształt) – napraw lub wymiany można dokonywać małymi fragmentami. Należy to uwzględnić planując ewentualną modernizację infrastruktury podziemnej. Bruk można lepiej wyeksponować, zdejmując nałożony w niektórych lokalizacjach asfalt (jest to wskazane zwłaszcza w okolicach skrzyżowań z ulicami Władysława IV i 3 Maja) oraz miejscowo uzupełnić i naprawić.

Płyty chodnikowe wymagają całkowitej wymiany na nowe, betonowe, o wymiarach 50x50cm (zgodne z rozmiarami oryginalnych). Mogą być albo gładkie, albo z fakturą identyczną z historyczną. Należy usunąć wszelkie uzupełnienia z kostki betonowej lub kamiennej.

Dostępność

Konieczne jest zapewnienie swobodnej możliwości przechodzenia na drugą stronę ulicy i wskazany jest brak ograniczeń w tym zakresie - piesi na części jezdnej ulicy najskuteczniej spowalniają ruch samochodowy. Ponadto, w przestrzeni ul. Starowiejskiej węższa, zacieniona strona jest mniej popularna wśród pieszych i ułatwienie meandrowania pieszych pomiędzy pierzejami

pozwoliłoby na jej ożywienie. Ponieważ nie ma możliwości wyrównania powierzchni bruku, wskazane jest zintegrowanie wygodnych przejść z gładkimi powierzchniami w obrębie skrzyżowań (np. przy okazji wyniesionych skrzyżowań). Konieczne są dalsze uzgodnienia w tym zakresie ze służbami konserwatorskimi na etapie projektowym.

Mało wygodna nawierzchnia jest jednym z czynników, które mogłyby utrudnić sugerowane przez część ankietowanych mieszkańców i uczestników warsztatów całkowite ograniczenie dostępu samochodów na odcinkach lub całej długości ulicy. Można przypuszczać, większość ruchu pieszego odbywałaby się nadal wygodnymi, szerokimi chodnikami, jako że nierówna powierzchnia bruku utrudnia poruszanie się osobom starszym i osobom z niepełnosprawnościami. Przed podjęciem decyzji w tym zakresie sugerowane jest przetestowanie takiego rozwiązania.

Uwagi wymagają także wjazdy bramne z zachowanej i wskazanej do zachowania trylinki z zatopionymi w powierzchni nieregularnymi kamieniami. Ich powierzchnia nie spełnia standardów dostępności, dlatego należy skupić zachowane komponenty w jednej strefie wjazdu, uzupełniając je pasem nowej nawierzchni z elementów o sześciokątnym kształcie, tworzącym jednolity pas.

Wszelkie rozwiązania o charakterze infrastrukturalnym oraz z zakresu małej architektury muszą być oczywiście projektowane z uwzględnieniem obowiązujących w Gdyni standardów dostępności.

Mała architektura

Wytyczne konserwatorskie przewidują możliwość ustawiania na Starowiejskiej mebli miejskich, parkletów czy donic na nawierzchni jezdni. Zgodnie z zaleceniami Miejskiego Konserwatora Zabytków i Plastyka Miejskiego umeblowanie ulicy powinno mieć neutralny charakter. Zamiast budować kolejne historyczne i estetyczne nawarstwienie w bardzo bogatym pod tym względem miejscu, należy poszukać języka projektowego i rytmu, który stanie się czynnikiem nadającym spójny charakter przestrzeni całej ulicy.

Zaproponowana przez uczestników warsztatów strategia używania katalogowych gdyńskich mebli w przestrzeni całej ulicy Starowiejskiej, wraz z punktowo usytuowanymi komponentami projektowanymi indywidualnie, wydaje się słuszna. Standardowe, obecne w całym śródmieściu, ławki, kosze na śmieci czy stojaki rowerowe mogłyby znaleźć się w całej długości ulicy o standardowej szerokości (ich stosunkowo kompaktowe gabaryty nie zabierają zbyt dużej przestrzeni chodnika, a stylistyka jest spójna z wyposażeniem innych śródmiejskich przestrzeni publicznych).

Z kolei rozszerzenia ulicy, gdzie jest wystarczająco dużo miejsca dla usytuowania większego, indywidualnie projektowanego umeblowania, np. zintegrowanego z klombami zieleni, wydają się odpowiednim miejscem dla rozwiązań niestandardowych. Mogą one stanowić tzw. „drugorzędne miejsca do siedzenia", czyli nie mieć jednoznacznego charakteru siedzisk, ale

powierzchnie czy krawędzie pozwalające na spontaniczne użytkowanie. Z tego powodu należy stosować materiały, które zgodnie z wytycznymi Gdyńskiego Standardu Dostępności są odpowiednie do siedzenia, np. drewno.

Standardowe meble gdyńskie

Oświetlenie

Wskazane jest zastosowanie niższych niż obecnie, gęściej rozlokowanych lamp ulicznych, które oświetlają jednocześnie ulicę oraz chodniki. Chociaż zgodnie z wymaganiami technicznymi natężenie światła na chodnikach może być znacznie niższe niż na jezdni, wskazane jest zmniejszenie tej różnicy, aby nie różnicować wagi tych stref ze wskazaniem na obszar przeznaczony dla aut. Oprawy powinny mieć możliwość podłączenia dodatkowego oświetlenia eventowego (m.in. świątecznych dekoracji czy festiwalowych girland).

Należy zaproponować model oświetlenia, który nie powoduje zanieczyszczenia światłem i nie będzie przeszkadzał mieszkańcom. Z uwagi na ten potencjalny problem, należy unikać lub uważnie przeanalizować zalety i wady oświetlenia drzew przy zastosowaniu opraw montowanych w poziomie nawierzchni.

Ewentualna iluminacja budynków wymaga uzgodnienie jej zakresu i kolorystyki z Miejskim Konserwatorem Zabytków. Na tym etapie nie jest możliwe wskazanie budynków, które należałoby w ten sposób zaakcentować.

Drzewa

Zgodnie z założeniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz preferencjami uczestników konsultacji, wskazane jest uzupełnienie szpalerów rosnących wzdłuż ulicy głogów. Należy w tym celu wykorzystać ukryte pod nawierzchnią chodników „gniazda" – miejsca, w którym rosły kiedyś drzewa. W pozostałych lokalizacjach nasadzenia będą utrudnione z uwagi na obecność gęstej infrastruktury podziemnej. Należy zatem rozważyć alternatywne możliwości:

- zasadzić drzewa w donicach (taką strategię przyjęto m.in. na wiedeńskiej ulicy Mariahilfer, gdzie część drzew posadzona jest w klombach-siedziskach),
- lub ustalić odcinki ulicy, na których brak drzew będzie wskazany, np. z uwagi na zapewnienie przedpola widokowego lub stworzenie punktów aktywności, wyposażonych raczej w meble miejskie niż urządzonych zielenią.

Decyzje w tym zakresie należy pozostawić projektantom.

Zieleń niska

Projekt krajobrazu i zieleni powinien uwzględniać różne rodzaje użytkowania – zapewniać zarówno możliwość bezpośredniego kontaktu z zielenią (np. trawnik, na którym można siadać) czy zacienienie, jak i uwzględniać zmienność pór roku. Podczas projektowania należy wziąć pod uwagę wskazywane przez uczestników konsultacji kwestie związane z utrzymaniem zieleni, np. wyniesienie trawników ponad powierzchnię chodnika, aby nie mogły na nie wskakiwać psy.

Zieleń powinna mieć zróżnicowany charakter pod względem skali - od niskich traw i kwiatów, aż po większe krzewy. Kwiaty kwitnące w różnych porach roku podkreślałyby zmienność charakteru ulicy w różnych sezonach, jednak na etapie wypracowywania wytycznych wskazane jest unikanie konkretnych rekomendacji odnośnie gatunków i ich zastosowania – najważniejszą kwestią jest spójność i konsekwencja propozycji projektantów.

W kontekście preferowanego charakteru zieleni mieszkańcy opowiedzieli się zdecydowanie za bardziej swobodną stylistyką, która mogłaby sprzyjać spontanicznemu użytkowaniu ulicy i podkreślać jej zróżnicowany charakter.

Elementy dziedzictwa historycznego

W miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego zalecane jest zaznaczenie meandrującego przebiegu ulicy Starowiejskiej z okresu przedmiejskiego. Uczestnicy konsultacji nie mieli sprecyzowanej opinii na ten temat, więc decyzję należy pozostawić projektantom (przy uwzględnieniu możliwych komplikacji technicznych, jakie mogą być związane z naruszeniem istniejącej nawierzchni brukowane). Wskazane jest raczej wyeksponowanie Domku Abrahama, którego skala i ustawienie jest najbardziej czytelnym (i zaskakującym) znakiem pierwotnego układu przestrzennego Gdyni. Domek jest obecnie prawie niewidoczny za ogrodzeniem i gęstą zielenią, mimo lokalizacji na osi ulicy Mściwoja.

Kluczowe lokalizacje w przestrzeni ul. Starowiejskiej

Skrzyżowania

Organizacja ruchu na skrzyżowaniach z Władysława IV i 3 Maja powinna w lepszy sposób uwzględniać spokojny charakter ulicy Starowiejskiej. Rekomendowane jest zastosowanie skrzyżowań wyniesionych, połączonych ze zwężeniem ulicy na wysokości przejścia dla pieszych.

Plac Gdynian Wysiedlonych

Część uczestników warsztatów projektowych wskazywała, że nie odpowiada im charakter pomnika niemal zupełnie pozbawionego zieleni. Proponowano m.in. usunięcie części betonowych komponentów lub usytuowanie na stopniach obiektu donic z zielenią. Z jednej strony, może to naruszać prawa autorskie autorów pomnika, z drugiej - może nie być konieczne w momencie, gdy więcej zieleni pojawi się w pozostałej przestrzeni ulicy. Przekształcenia połączenia ul. Dworcowej z ul. Starowiejską w strefę pieszą w odcinku na północ od pomnika pozwoli nie tylko na lepsze zintegrowanie pomnika z resztą ulicy (obecnie wypełnia tylko obszar, który pozostał po wykrojeniu z rozszerzającego się wjazdu dwóch jednokierunkowych pasów jezdni), ale także na wprowadzenie tam większej ilości zieleni.

Zatoka przy szpitalu

Postój taksówek przy szpitalu znajduje się w dobrze nasłonecznionym miejscu z dużą ilością zieleni. Po zmianach – polegających m.in. na usunięciu części samochodów oraz wprowadzeniu dodatkowej roślinności i małej architektury – przestrzeń ta mogłaby stać się kameralnym uzupełnieniem Placu Kaszubskiego, zdominowanego przez ruch kołowy.

Wyjazd w ul. Świętojańską

Według ZDiZ nie ma możliwości wyłączenia świateł dla pieszych na przejściu prawo skrętu ze Starowiejskiej w Świętojańską. Jedyna możliwością jest zmniejszenie przekroju ulicy i powiększenie w ten sposób wyspy lub chodnika.

Potencjalne „place piesze”

Dwa odcinki, w których ul. Starowiejska rozszerza się dzięki odsunięciu pierzei w kierunku północnym (od ul. Ofiar Piaśnicy do ul. 3 Maja oraz na wysokości ul. Zygmunta Augusta), mają ogromny potencjał stania się najważniejszymi obszarami ulicy. Wyznaczają one przestrzeń, która już teraz jest najaktywniejsza z uwagi na obecność lokali gastronomicznych. W miejscach tych wskazane jest obniżenie chodnika do poziomu jezdni, likwidacja miejsc postojowych (jeśli to możliwe – po obu stronach, jeśli nie – po stronie nasłonecznionej) oraz

wprowadzenie tam większej niż w pozostałych miejscach ilości zieleni i umeblowania miejskiego (może być niestandardowe).

Podczas warsztatów z mieszkańcami sugerowane było czasowe lub stałe zamykanie tych odcinków dla ruchu kołowego (oprócz mieszkańców, dostaw i służb). Wskazane jest przetestowanie takiego rozwiązania w sezonie letnim i podjęcie dalszej decyzji na podstawie wyników testu i kolejnych konsultacji z użytkownikami.

Następne kroki

W zależności od ustalonego zakresu zmian, scenariusze kolejnych działań prowadzących do przekształcenia ulicy Starowiejskiej mogą być różne:

1. **Zakres prac ograniczony do prac remontowych**

   Rozesłanie zapytania ofertowe lub przeprowadzenie przetargu na prace projektowe, a następnie ogłoszony przetarg na prawce wykonawcze (oddzielnie lub w ramach procedury „Projektuj i Buduj"). Nie ma konieczności pozyskiwania pozwolenia na budowę, jednak zakres i sposób przeprowadzenia prac musi zostać uzgodniony z Miejskim Konserwatorem Zabytków, Ekspertem ds. Dostępności Miasta Gdyni i Plastykiem Miejskim.

2. **Większy zakres przekształceń, wymagający pozwolenia na budowę**

   Działania jak wyżej, lecz przy możliwości zorganizowania konkursu architektonicznego. Konkurs jest wymagany zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jednak w przypadku, gdy prace budowlane będą miały głównie charakter odtworzeniowy, jego przeprowadzanie nie wydaje się konieczne. Możliwe jest jednak np. podzielenie inwestycji na mniejsze pakiety i np. przeprowadzenie konkursu na pewien zakres projektu, np. elementy małej architektury czy projekt zieleni.

Szacunek kosztów

Poniżej zestawiono szacunkowe koszty porównywanych projektów przebudowy ulic w innych polskich miastach. Mają one charakter poglądowy, pokazujący rząd wymaganych nakładów finansowych. W przypadku wyboru konkretnego wariantu, szacunek kosztów realizacji inwestycji powinien zostać sporządzony na bazie jego wstępnej koncepcji.

W przypadku dużych przebudów, które obejmowały także realizację infrastruktury podziemnej (np. kolektory deszczowe, likwidacja kolizji), koszty realizacji 100 mb drogi wahały się w przedziale 1,2-1,4 mln złotych (ceny sprzed 5-7 lat). Nowsze realizacje łódzkich woonerfów, które nie pociągały ze sobą

przebudowy infrastruktury podziemnej, to koszty rzędu 590-850 tysięcy złotych. Projekty drobnych zmian (np. ograniczające się do meblowania ulic) to wydatek rzędu 200 tysięcy złotych na 100 mb ulicy.

Nazwa projektu i rok realizacji	**Koszt całkowity**	**Długość odcinka ulicy**	**Koszt (brutto) / 100 mb**
Zmiana zagospodarowania ul. Św. Antoniego we Wrocławiu (2015)	Ok. 500 000 zł	250 mb	200 000 zł
Przebudowa ul. Wajdeloty w Gdańsku (2013)	10 112 088,32 zł	700 mb	1 444 584 zł
Przebudowy woonerfów w śródmieściu Łodzi (2015-2016)	1 774 027,18 zł 1 958 220,32 zł 1 808 162,90 zł	300 mb 230 mb 220 mb	591 342 zł 851 400 zł 821 892 zł
Przebudowa ul. Piotrkowskiej w Łodzi (2011)	60 000 000	2 000 mb	Ok. 1 200 000 zł

Źródło: Opracowanie własne A2P2 na bazie danych inwestorów.

Ponadto, zgodnie z informacjami pozyskanymi z Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni, cała sieć kanalizacji deszczowej w ulicy Starowiejskiej wymaga przebudowy ze zwiększeniem średnicy na dn. 900 i 1000. Koszty takiej przebudowy (przy uwzględnieniu renowacji bezwykopowej części kanałów, pozostawienia bez zmian części w najlepszym stanie technicznym i wymiany najbardziej skorodowanych odcinków)oscyluje wokół 1 500 000 zł netto, tj. 1 845 000 zł brutto.