

# POROZMAWIAMY O PRZYSZŁOŚCI STAROWIEJSKIEJ

## 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<sup>1</sup>

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.

---

<sup>1</sup> 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.<sup>2</sup>

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

---

<sup>2</sup> 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](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.<sup>3</sup> 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 karettek 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”:**

---

<sup>3</sup> 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 pobliżu 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 wariantcie 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 pozbedziemy się samochodów z centrum za pomocą samych zakazów wjazdu 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.