



Laboratorium  
Innowacji  
Społecznych

## 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.

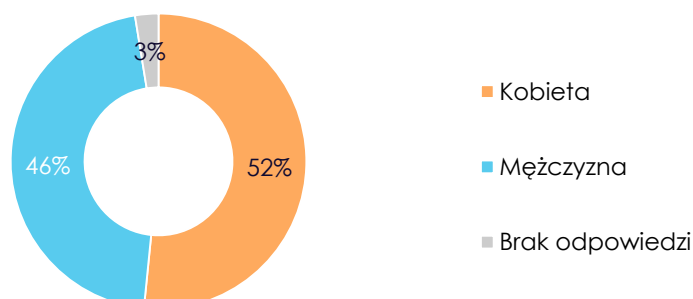
W trakcie ok. dwóch tygodni realizacji badania, zebraliśmy wypełnione 822 ankiety, z czego:

- 598 złożono elektronicznie,
- 224 wypełniono na papierze.

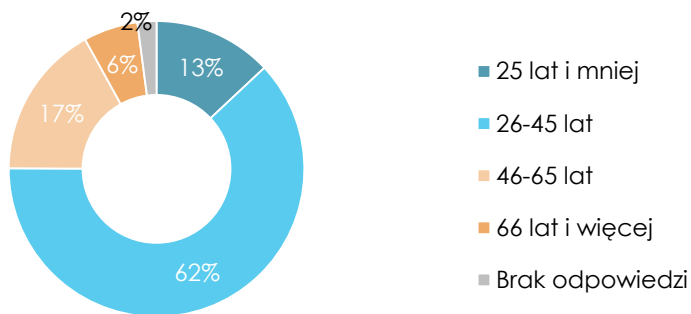
## III. CHARAKTERYSTYKA RESPONDENTÓW

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

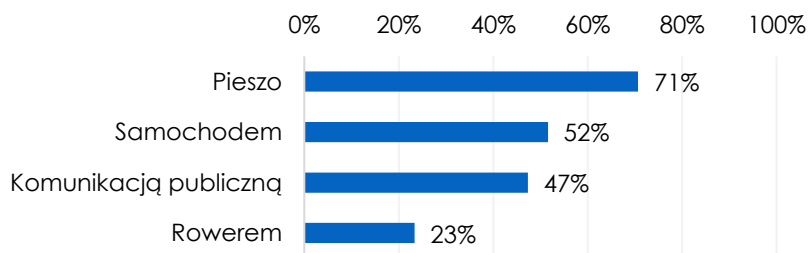
Wykres 1. Charakterystyka respondentów ze względu na płeć (N=822)



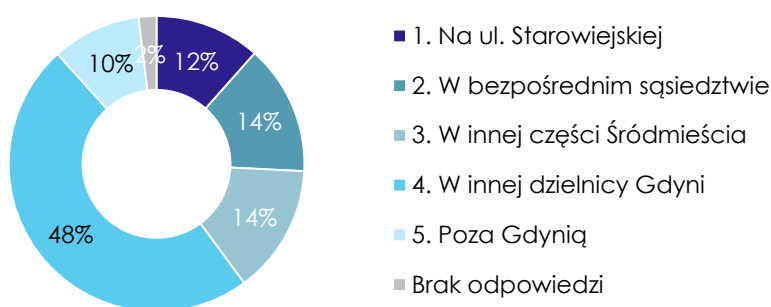
Wykres 2. Charakterystyka respondentów ze względu na wiek (N=822)



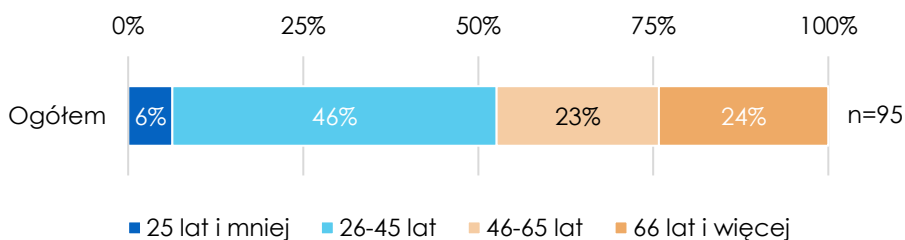
Wykres 3. Charakterystyka respondentów ze względu na sposób poruszania się po mieście (N=822)



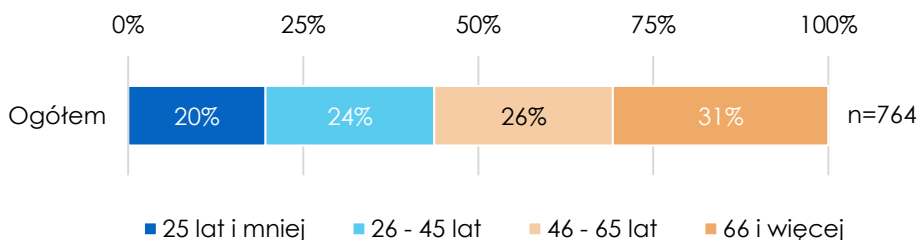
Wykres 4. Charakterystyka respondentów ze względu na miejsce zamieszkania (N=822)



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

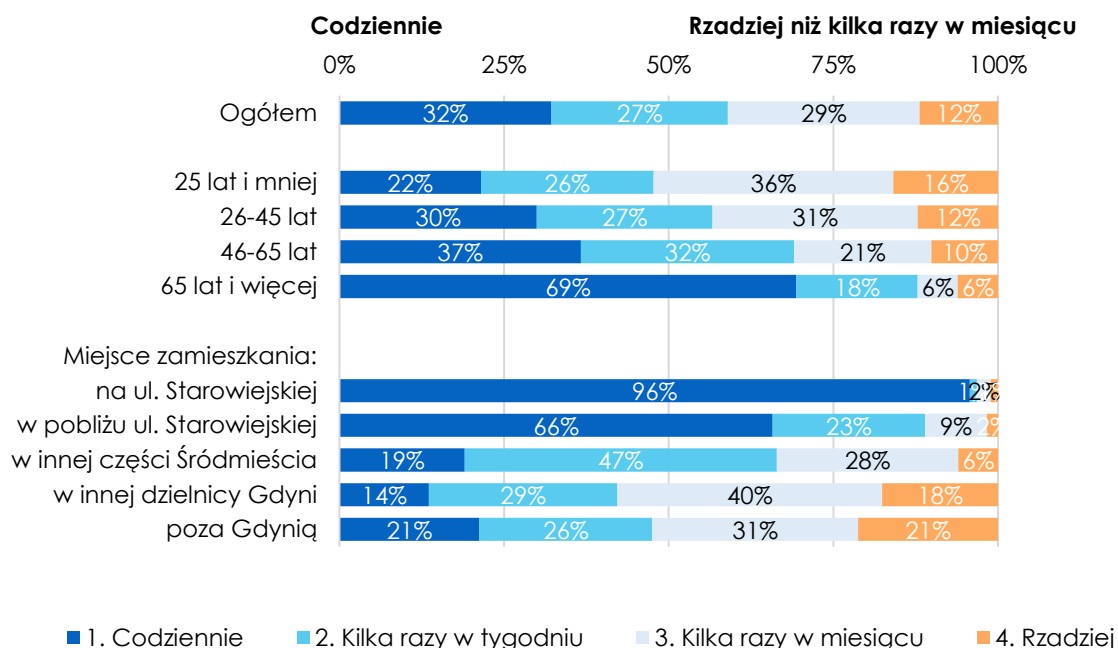


Wykres 6. Wiek mieszkańców Starowiejskiej według danych meldunkowych (stan na luty 2018 r.)

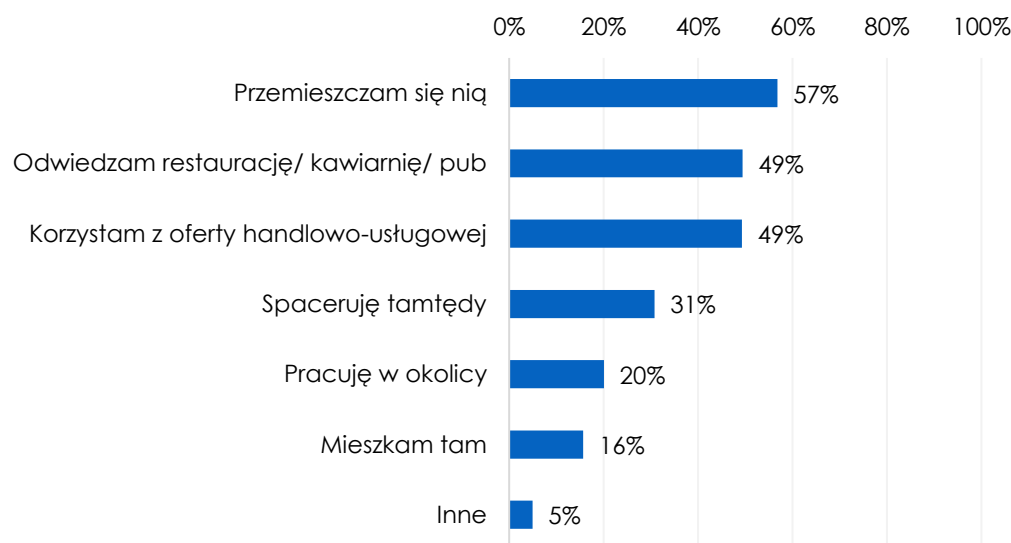


## IV. CZĘSTOTLIWOŚĆ I POWODY PRZEBYWANIA

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)

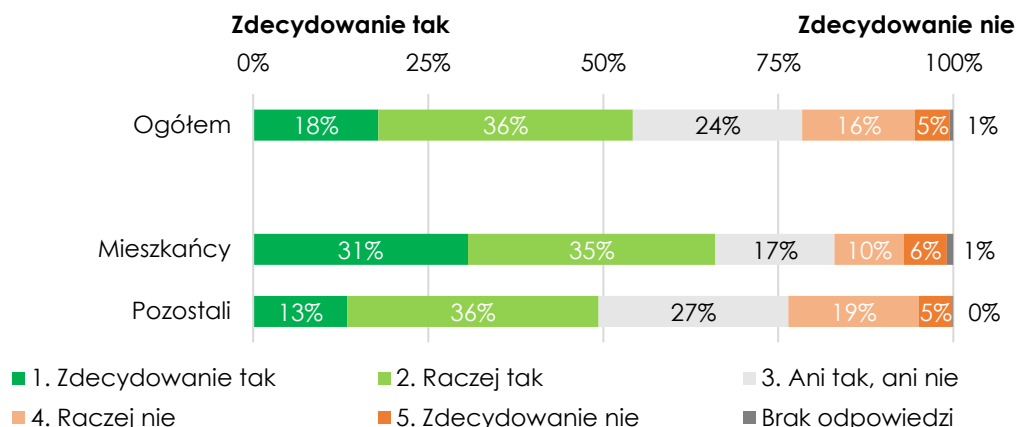


## V. OGÓLNA OCENA ULICY

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 udzielił respondentów deklarujących zamieszkanie przy ul. Starowiejskiej<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> 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”.

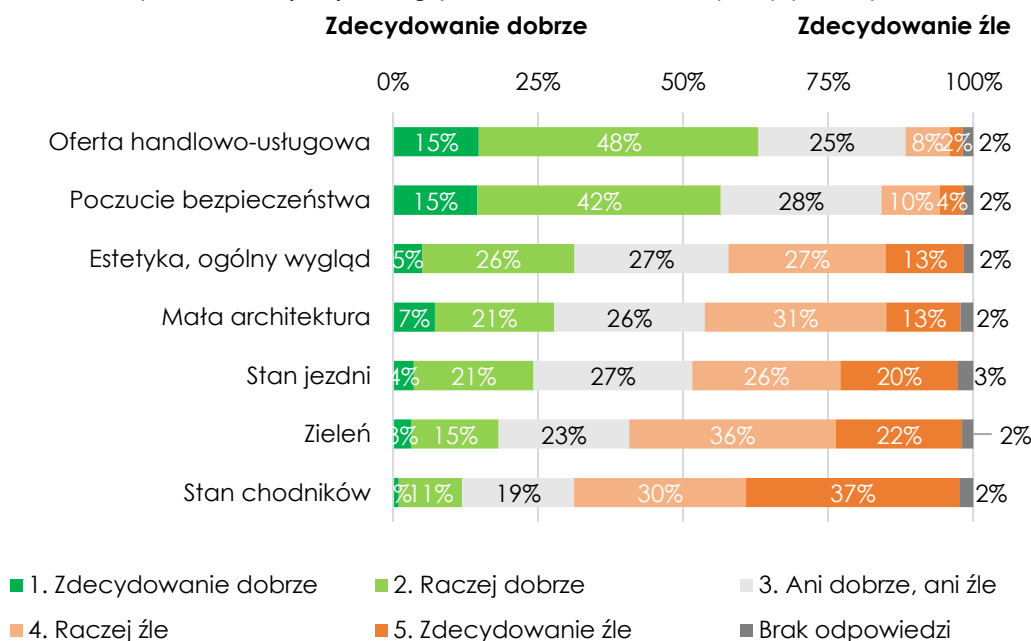
Wykres 9. Odpowiedzi na pytanie: „Czy dobrze się czujesz na ul. Starowiejskiej?” (N=822)



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)

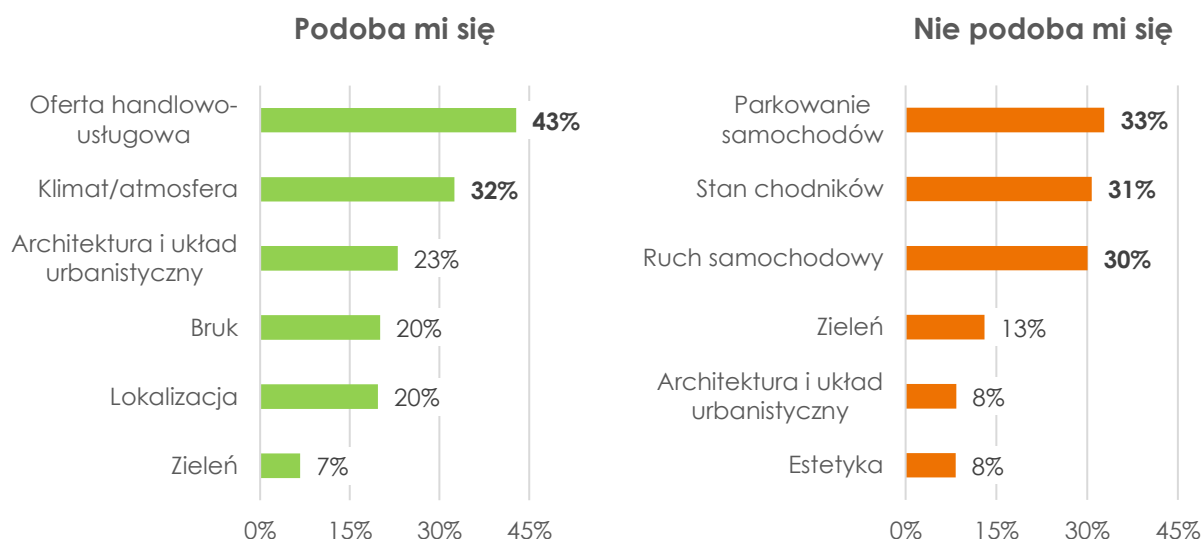


Poprosiliśmy również respondentów o to, by wskazali to, co najbardziej lubią, a czego nie lubią na ulicy Starowiejskiej. W tym wypadku nie sugerowaliśmy żadnych konkretnych

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 (łącznie 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.

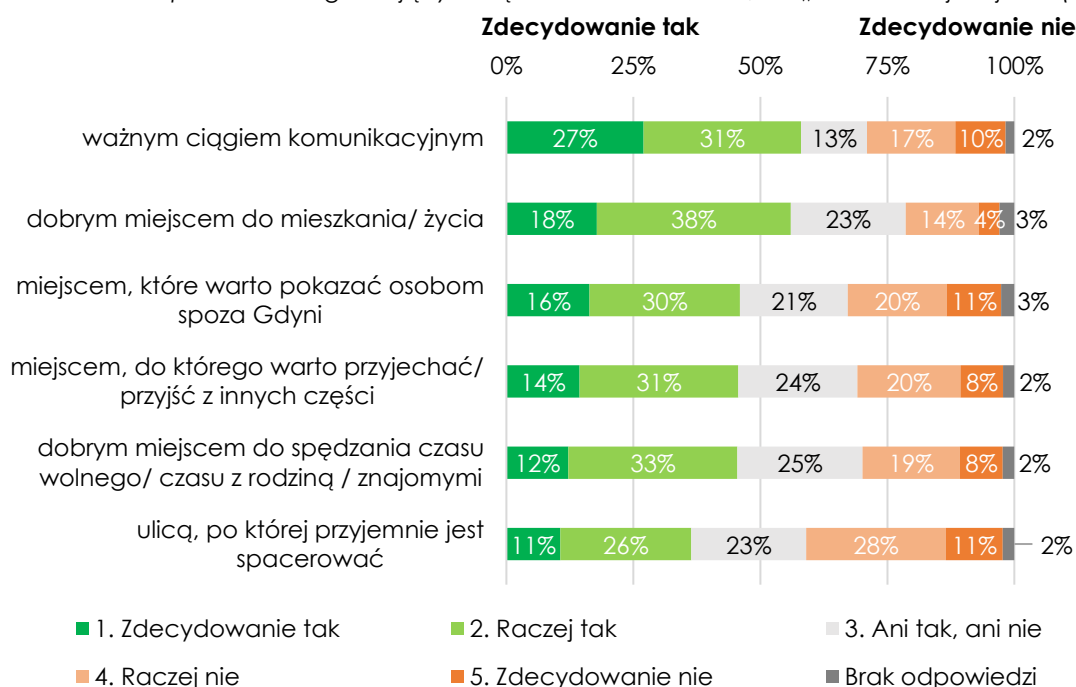
Do najbardziej krytycznie ocenianych aspektów ulicy zaliczono te związane z konsekwencjami dużej obecności samochodów w tej przestrzeni oraz stanem infrastruktury. Chodzi nie tylko o **spory ruch aut**, ale również o znaczną **liczbę pojazdów parkujących** po obu stronach jezdni, czasami w sposób niezgodny 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 „załłoczenia” 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)

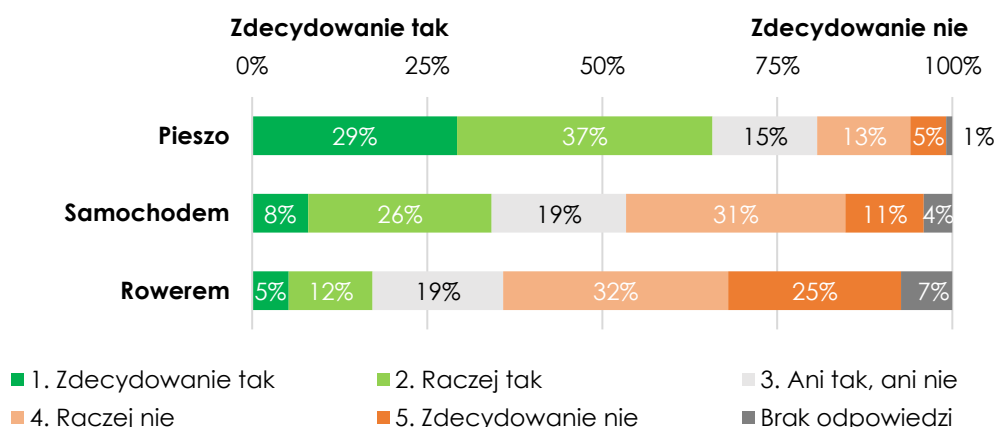


## VI. OCENA PORUSZANIA SIĘ PO ULICY

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.

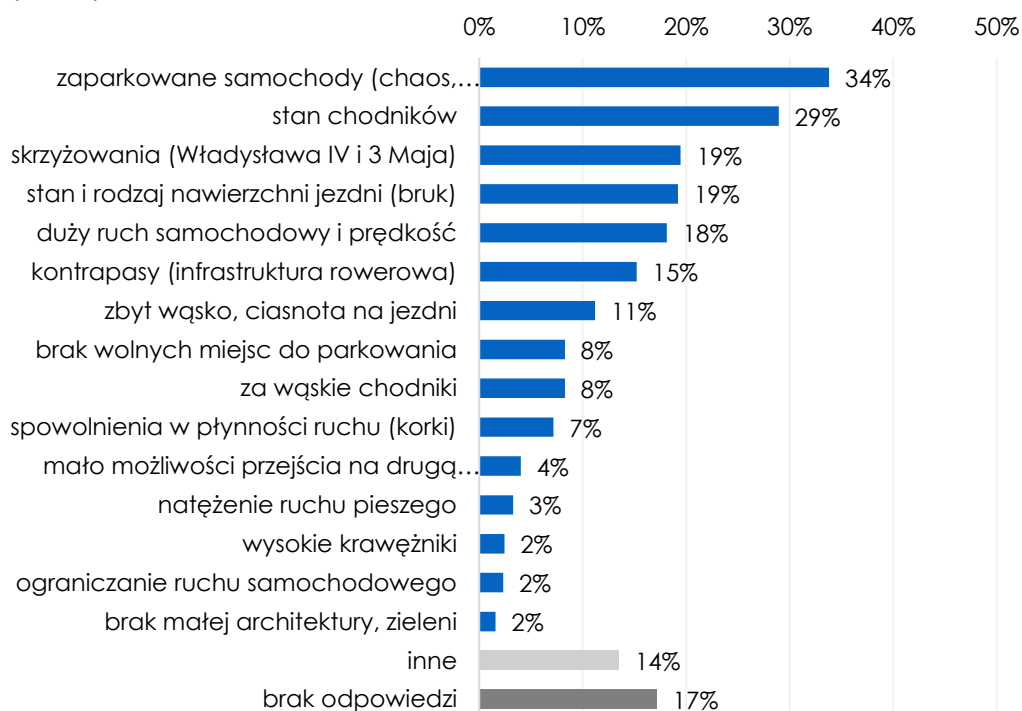
Jedno z pytań zamkniętych w formularzu miało pozwolić na ocenę tego, czy poruszanie się po ul. Starowiejskiej wiąże się z jakimikolwiek trudnościami. Respondentów prosiliśmy o to, by ocenili ten aspekt w odniesieniu do różnych sposobów przemieszczania się. W efekcie uzyskaliśmy następujące odpowiedzi:

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.

*„Pieszko – 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 ciągle **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, kontrapas rowerowy w jego pobliżu, kontrapas 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 PRZYJEŹDŹA czy się to komu podoba czy nie. Nawet w najlepszą pogodę niktła ilość ludzi przychodzi na Starowiejską pospacerować. Brak miejsc parkingowych pogłębiany 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

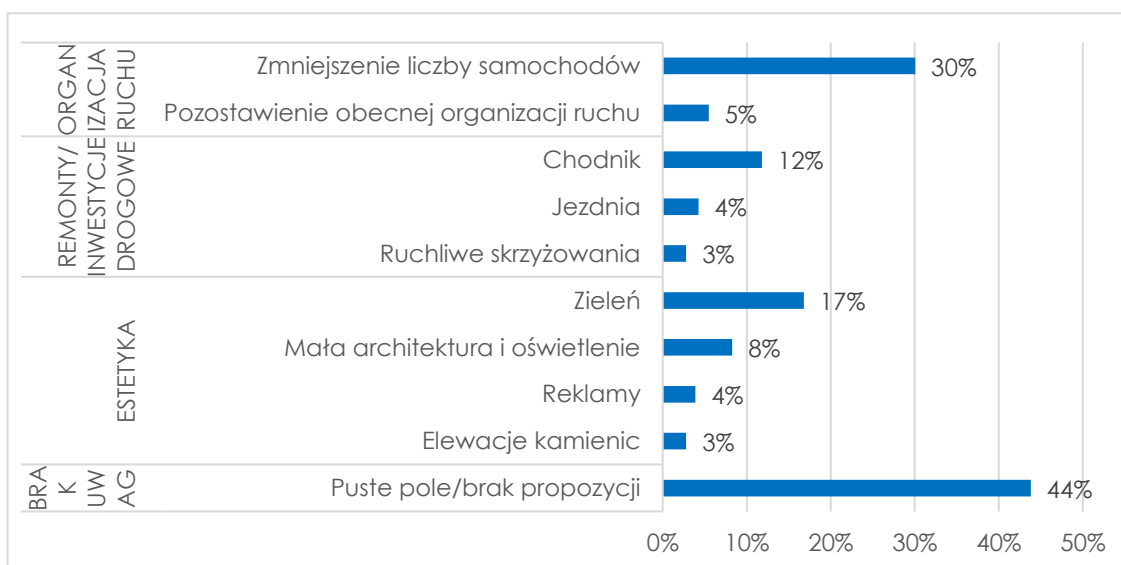
W polu numer 10 zostawiliśmy respondentom miejsce, w którym mogli zapisać dodatkowe problemy dostrzegane na Starowiejskiej, jak również podzielić się pomysłami na zmiany na tej ulicy. Większość respondentów wykorzystata tę część formularza w tym drugim celu. Analiza wypowiedzi w tej części formularza 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 przyjazną 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 zieleni, 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 miałoby 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 wypowiedała 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 wcześniej 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”.*

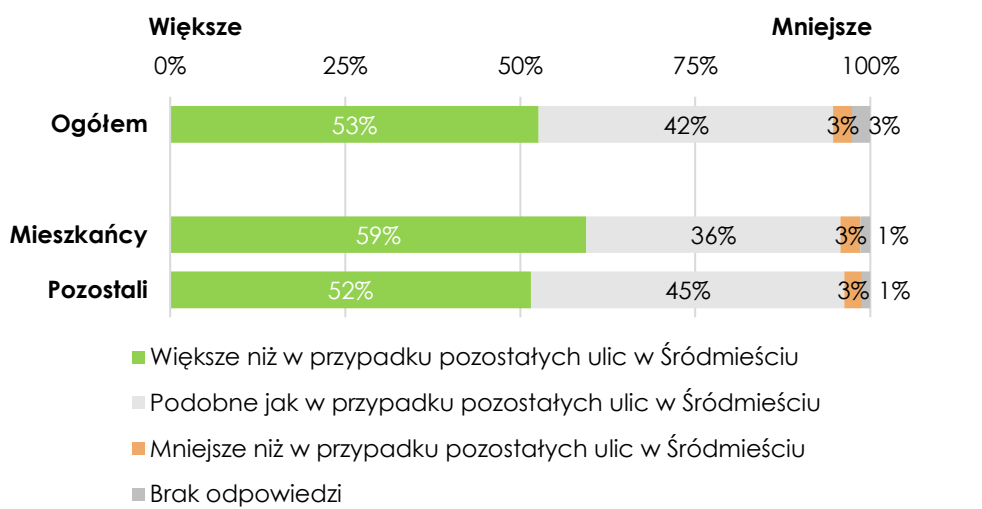
„Uważam, że nie powinna być deptakiem. Nawet w przypadku poprawy jej stanu wizualnego nie wydaje mi się, aby zdołała przyciągnąć dużą ilość spacerowiczów, a jej zamknięcia dla ruchu kołowego może być szczególnie uciążliwe dla mieszkańców. Uważam, że obecnie występujący tam ruch samochodów nie jest uciążliwy dla pieszych. Cieszy mnie, że powstają tam restauracje i kawiarnie, jest też kilka 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 wołałbym, 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 przeznaczane 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 przeznaczane 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 Stoktuska

mail: [konsultacje@lis.gdynia.pl](mailto:konsultacje@lis.gdynia.pl)  
tel.: 58 729 39 08