



Laboratorium  
Innowacji  
Społecznych

# POROZMAWIAJMY O PRZYSZŁOŚCI STAROWIEJSKIEJ

## Podsumowanie konsultacji społecznych

Opracowanie podsumowania: Ewa Stoktuska  
Współpraca: Joanna Jaczewska (analizy ilościowe), Borys Martela  
**Dział Diagnoz i Partycypacji Laboratorium Innowacji Społecznych**  
[konsultacje@lis.gdynia.pl](mailto:konsultacje@lis.gdynia.pl), tel. (58) 727 39 08

## Spis treści

<b>Streszczenie</b> .....	3
<b>1. Wprowadzenie</b> .....	6
<b>2. O konsultacjach</b> .....	6
Przebieg procesu konsultacji.....	7
<b>3. Diagnoza sytuacji dotyczącej ulicy Starowiejskiej</b> .....	9
Ogólne informacje o ulicy .....	9
Ochrona konserwatorska .....	10
Organizacja ruchu .....	10
Parkowanie .....	11
Podsumowanie ankiety diagnostycznej.....	12
<b>4. Warianty zmian wypracowane na warsztatach z mieszkańcami</b> .....	13
Elementy wspólne .....	15
Istota wypracowanych wariantów .....	15
<b>5. Opinie mieszkańców na temat propozycji zmian na Starowiejskiej</b> .....	18
Sposób prezentacji wyników .....	19
Kto wypełnił formularz.....	20
Ogólny stosunek do zmian na Starowiejskiej .....	24
Ocena szczegółowych propozycji rozwiązań .....	25
Parkowanie .....	25
Ograniczenia dla ruchu samochodowego .....	29
Zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu pieszych .....	31
Przestrzenie dla pieszych .....	35
Mała architektura i zieleń .....	37
Inne propozycje zmian .....	39
Ocena kierunkowych wariantów zmian .....	42
Uzasadnienia ocen wariantów .....	44
Finansowanie zmian na Starowiejskiej .....	47
<b>6. Podsumowanie wyników – dylematy do rozstrzygnięcia</b> .....	48
<b>7. Zestawienie uwag szczegółowych</b> .....	50
<b>8. Załączniki</b> .....	60

## Streszczenie

Podsumowanie zawiera informacje na temat przebiegu oraz wnioski z konsultacji społecznych dotyczących przyszłości ulicy Starowiejskiej w Gdyni. Zostały one zrealizowane z inicjatywy Prezydenta Miasta Gdyni przez Laboratorium Innowacji Społecznych (LIS).

Konsultacje trwały od 6 kwietnia do 30 czerwca 2018 roku. Rozmowę na temat zmian na najstarszej ulicy w mieście podzielono w ramach konsultacji na dwa główne etapy związane z:

- wymyślaniem rozwiązań dla ulicy Starowiejskiej,
- zbieraniem opinii na temat proponowanych wariantów zmian.

Opinie można było zgłaszać m.in. podczas warsztatów z architektami, za pomocą formularza konsultacyjnego oraz w trakcie otwartego spotkania. Ze wszystkich tych form skorzystało co najmniej kilkuset mieszkańców miasta.

Głosy mieszkańców, zebrane w trakcie konsultacji i w ramach poprzedzającej je ankiety diagnostycznej, pokazały, że gdynianie doceniają Starowiejską przede wszystkim za bogatą ofertę handlową, usługową i gastronomiczną oraz jej unikalny klimat. Atmosferę tego miejsca tworzą – w ich odbiorze – m.in. zabytkowy bruk, architektura i układ urbanistyczny ulicy. Najwięcej uwag krytycznych wzbudza zły stan jezdni i chodników, brak zieleni i małej architektury oraz niewystarczające oświetlenie ulicy. Najwięcej kontrowersji wiąże się z dużą liczbą samochodów w okolicy, zarówno przejeżdżających, jak i parkujących na Starowiejskiej.

O tym jak bardzo emocjonująca jest to kwestia świadczy sytuacja, do której doszło w czerwcu 2018 roku. Przedostatniego dnia konsultacji jeden z mieszkańców przyniósł paczkę, w której znalazły się 902 formularze. Jedną trzecią z nich wypełniono odręcznie według wzoru, dwie trzecie to kserokopie. Wszystkie sprzeciwiały się jakimkolwiek większym zmianom na Starowiejskiej, przede wszystkim jakimkolwiek ograniczeniom dla wjazdu samochodów, redukcji liczby miejsc do parkowania oraz tworzeniu przestrzeni przyjaznych pieszym.

Rozkład odpowiedzi wynikający z tej puli ankiet został w raporcie przedstawiony, ale nie był brany pod uwagę przy formułowaniu wniosków. Formularze przyniesione w jednej paczce uznano bowiem za budzące poważne wątpliwości co do wiarygodności zawartych w nich danych.

Opinie zawarte w pozostałych ankietach wypełnionych przez mieszkańców Gdyni (N=673) były dużo bardziej zróżnicowane. **Najważniejsze wnioski płynące z tych głosów brzmią następująco:**

**1. Przestrzeń publiczna ul. Starowiejskiej wymaga poprawy:**

- ponad 50% uczestników konsultacji chce stworzenia większej liczby przestrzeni dla odpoczynku dla pieszych;
- do najczęściej potrzebnych zmian w estetyce ulicy należą: uzupełnienia szpalerów drzew (opinia 55 % uczestników), nowe ławki i siedziska (zdanie 53%) czy nowe latarnie (wskazanie 49%).

**2. Należy zadbać o swobodę poruszania się i bezpieczeństwo pieszych:**

- zdaniem 73% chodniki i jezdnie powinny zostać zrównane w każdym możliwym miejscu;
- według 70% uczestników konsultacji piesi powinni móc swobodnie przekraczać Starowiejską w dowolnym miejscu, a ponad 60% uczestników chce wyniesienia skrzyżowań z ul. 3 Maja i Władysława IV.

**3. Należy walczyć z chaosem parkingowym:**

- większość uczestników konsultacji (72%) opowiada się za ograniczeniem parkowania do wyznaczonych (oznakowanych) miejsc;
- mniejszym poparciem cieszą się pomysły znaczącej redukcji liczb miejsc do parkowania, choć tylko 27% sprzeciwiała się jakimkolwiek trwałym ograniczeniom w tym względzie;
- pomysł umieszczania wiosną i latem ogródków i parkletów zamiast części miejsc parkingowych podoba się dwóm trzecim respondentów.

**4. Całkowite ograniczenia wjazdu wzbudza opory, ale akceptowalne byłyby czasowe wyłączenia z ruchu niektórych odcinków ulicy:**

- dla każdego z odcinków Starowiejskiej ponad 40% uczestników konsultacji dopuszczałoby jakąś formę wyłączenia ruchu (na stałe lub czasowo);
- uniemożliwienie przejazdu przez całą długość ulicy za rozwiązanie warte wprowadzenia uznało łącznie 48% uczestników, podczas gdy 43% było mu przeciwnych.

Powyższe preferencje przełożyły się na ocenę wariantów zmian Starowiejskiej, które wypracowano na warsztatach projektowych w gronie mieszkańców, przedsiębiorców i aktywistów.

Opinie na temat proponowanych kierunków przekształceń ulicy były silnie zróżnicowane. **Najwięcej pozytywnych ocen** wśród wypełniających ankietę konsultacyjną **otrzymał wariant nr 3**, zakładający:

- stworzenie przestrzeni z priorytetem dla pieszych

- oraz wprowadzenie ograniczenia ruchu kołowego – przede wszystkim radykalne zmniejszenie liczby miejsc do parkowania oraz zakaz wjazdu na wybranych odcinków.

Takie rozwiązanie poparło 55% respondentów - był to jedyny wariant, który zyskał aprobatę ponad połowy z nich. Jednocześnie ten kierunek zmian budzi też wyraźny opór – blisko 30% uczestników konsultacji zdecydowanie go nie popiera, a kolejne 8% - raczej nie popiera.

Wariant nr 1 (zachowanie tradycyjnego układu ulicy) poparło łącznie 44% uczestników konsultacji, a wariant nr 2 (zwiększenie udogodnień dla pieszych przy zachowaniu ruchu kołowego) – 39%.

## 1. Wprowadzenie

Podsumowanie zostało podzielone na kilka sekcji zawierających informacje dotyczące:

- charakteru ulicy Starowiejskiej oraz uwarunkowań związanych z wprowadzaniem ewentualnych zmian na jej obszarze,
- diagnozy problemów związanych z funkcjonowaniem ulicy Starowiejskiej sformułowanych na podstawie analizy danych zastanych oraz wyników ankiety z mieszkańcami przeprowadzonej przed rozpoczęciem konsultacji społecznych,
- uwag i postulatów mieszkańców dotyczących preferowanych przekształceń ulicy Starowiejskiej, ze szczególnym uwzględnieniem wariantów zmian wypracowanych w trakcie konsultacji społecznych.

Dokument uzupełniają załączniki zawierające:

- materiały informacyjne towarzyszące konsultacjom,
- podsumowanie ankiety diagnostycznej poprzedzającej konsultację,
- notatkę ze spotkania otwartego z mieszkańcami,
- formularze ankiet wykorzystywanych w ramach diagnozy oraz w trakcie właściwych konsultacji społecznych.

## 2. O konsultacjach

Dyskusja na temat przyszłości i ewentualnych zmian w sposobie funkcjonowania ulicy Starowiejskiej toczy się już od kilku lat i wzbudza wśród gdynian duże emocje. Dotychczas koncentrowała się ona przede wszystkim na pomysłach ograniczania ruchu samochodowego w okolicy, co prowadziło do polaryzacji stanowisk mieszkańców i narastania konfliktów pomiędzy różnymi grupami interesariuszy.

W 2014 roku, w ramach projektu CIVITAS DYNAMO, miała miejsce dyskusja wokół pomysłu przekształcenia Starowiejskiej w strefę pieszą<sup>1</sup>. Już wtedy dał o sobie znać silny konflikt pomiędzy dwiema grupami. Obok głosu zwolenników koncepcji ograniczenia obecności samochodów na Starowiejskiej i uczynienia z niej gdyńskiego „deptaka”, wybrzmiał też wyraźnie sprzeciw w tej kwestii – przede wszystkim ze strony części lokalnych przedsiębiorców, obawiających

---

<sup>1</sup> Odbyły się wówczas m.in. warsztaty urbanistyczne i spotkanie konsultacyjne, a także jednodniowe zamknięcie ulicy dla ruchu kołowego. Więcej informacji na temat działań prowadzonych w ramach projektu CIVITAS DYNAMO można znaleźć pod adresem [https://www.mobilnagdynia.pl/?option=com\\_search&searchword=civitas](https://www.mobilnagdynia.pl/?option=com_search&searchword=civitas).

się, że ograniczenie ruchu kołowego wpłynie niekorzystnie na ich przychody, ale także części okolicznych mieszkańców. Ostatecznie projekt nie przyniósł żadnych znaczących zmian w sposobie funkcjonowania Starowiejskiej. Zakończył się jedynie wprowadzeniem tzw. strefy Tempo 30 oraz uzupełnieniem obiektów małej architektury (m.in. ławek i stojaków rowerowych).

Od tamtego czasu temat przyszłości Starowiejskiej powracał wielokrotnie w dyskusjach publicznych. Podjęcie przez Prezydenta Gdyni decyzji o przeprowadzeniu kilkietapowego procesu konsultacji społecznych było próbą otwarcia na nowo rozmowy wokół tej kwestii z mieszkańcami Gdyni. Koncepcja tego procesu od początku zakładała bezpośrednie zaangażowanie mieszkańców na każdym etapie konsultacji, tak aby to oni byli współautorami wizji zmian na Starowiejskiej.

## Przebieg procesu konsultacji

Celem procesu konsultacyjnego było **wypracowanie propozycji zmian w przestrzeni ulicy Starowiejskiej** oraz **poddanie ich pod publiczną dyskusję z mieszkańcami Gdyni**.

Zakres konsultacji obejmował różne aspekty funkcjonowania tej przestrzeni: od elementów związanych z wyglądem ulicy (jej estetyką, małą architekturą, obecnością zieleni), poprzez organizację ruchu, aż po ewentualne większe działania remontowo-inwestycyjne.

Jednostką odpowiedzialną za przygotowanie i przeprowadzenie konsultacji społecznych w imieniu Prezydenta Miasta Gdyni było Laboratorium Innowacji Społecznych (LIS).

### HARMONOGRAM KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

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

W ramach przygotowań do konsultacji, w okresie od 16 marca do 3 kwietnia 2018 roku, LIS zaprosiło mieszkańców do wypełnienia **ankiety nt. ulicy Starowiejskiej**. Wyniki posłużyły do zdiagnozowania problemów związanych z funkcjonowaniem ulicy oraz sformułowania wyzwań, z którymi zmierzli się później uczestnicy warsztatów projektowych<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Zebrano łącznie 822 wypełnione ankiety, z czego 598 złożono elektronicznie, a 224 – w wersji papierowej.

Właściwy proces konsultacji społecznych trwał **od 6 kwietnia do 30 czerwca 2018 roku**. Jego przebieg był podzielony na dwa główne etapy związane z:

- wypracowywaniem pomysłów na zmiany na ul. Starowiejskiej,
- przedstawieniem ww. propozycji i zebraniem uwag gdynian na ich temat.

W ramach pierwszego etapu konsultacji - w kwietniu i maju br. - odbyły się trzy **warsztaty z udziałem reprezentantów różnych grup interesariuszy związanych z ulicą Starowiejską** (m.in. mieszkańców okolicy i innych części Gdyni oraz lokalnych przedsiębiorców), podczas których wypracowano propozycje możliwych kierunków zmian na tej ulicy. Równoległe, w okresie od 6 kwietnia do 13 maja, mieszkańcy mogli również zgłaszać swoje pomysły na zmiany ulicy Starowiejskiej na piśmie. Z tej ostatniej możliwości skorzystał jeden mieszkaniec.

W trakcie drugiego etapu konsultacji - od 4 do 30 czerwca 2018 r. - **propozycje kierunków zmian** na Starowiejskiej, wypracowane na warsztatach, **zostały poddane pod ocenę wszystkich gdynian**. Tablice z informacyjnymi z opisami wariantów zmian zawisły w dwóch miejscach w przestrzeni ulicy Starowiejskiej. Uwagi można było przekazać za pomocą formularza konsultacyjnego (w wersji papierowej lub elektronicznej) oraz podczas publicznego spotkania z udziałem projektantów, którzy przeprowadzili i podsumowali warsztaty.

Informacje na temat konsultacji były rozpowszechniane za pomocą:

- stron internetowych (m.in. [gdynia.pl](http://gdynia.pl), [lis.gdynia.pl](http://lis.gdynia.pl));
- portali społecznościowych (m.in. profile na Facebooku prowadzone przez Miasto Gdynię i Laboratorium Innowacji Społecznych);
- prasy (m.in. relacje i zapowiedzi w mediach lokalnych oraz artykuły własne w „Ratuszu”);
- tablic informacyjnych umieszczonych na ogrodzeniu XVII LO oraz w witrynie lokalu przy ul. Starowiejskiej 18 (przyszła mediateka);
- oraz w punkcie konsultacyjnym na ul. Starowiejskiej, który działał w sobotę 16 czerwca przy ogrodzeniu XVII LO.

Ankiety diagnostyczne oraz formularze konsultacyjne były dystrybuowane do wszystkich lokali mieszkalnych przy ul. Starowiejskiej oraz kilkunastu budynków w jej bezpośrednim sąsiedztwie<sup>3</sup>. Były one także dostępne w biurze Rady Dzielnicy Śródmieście, siedzibie Laboratorium Innowacji Społecznych, Kancelarii Ogólnej Urzędu Miasta oraz trzech punktach handlowo-usługowych na ul. Starowiejskiej i w jej okolicy.

---

<sup>3</sup> Łącznie do skrzynek pocztowych mieszkań przy ul. Starowiejskiej i w jej najbliższym sąsiedztwie rozniesiono 1345 sztuk formularzy konsultacyjnych.



### 3. Diagnoza sytuacji dotyczącej ulicy Starowiejskiej

Poniżej zebraliśmy najważniejsze informacje na temat dotychczasowego sposobu funkcjonowania ulicy Starowiejskiej. Pochodzą one z różnych materiałów zastanych, z ankiety diagnostycznej przeprowadzonej w ramach przygotowań do konsultacji oraz bezpośrednio od przedstawicieli Urzędu Miasta Gdyni oraz miejskich jednostek organizacyjnych.

#### Ogólne informacje o ulicy

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 funkcję naturalnego łącznika pieszego pomiędzy dworcem PKP/SKM Gdynia Główna a Placem Kaszubskim i ulicą Świętojańską oraz dalszą, nadmorską częścią centrum Gdyni.

Większość budynków wzdłuż ul. Starowiejskiej pełni funkcje mieszkalne. W parterach dominują sklepy i punkty usługowe (m.in. krawiec, jubiler, kaletnik). Swoje lokalizacje ma tam też kilkanaście lokali gastronomicznych (puby, restauracje, cukiernie).

Wzdłuż ulicy zlokalizowane są nasadzenia zieleni. Zgodnie z zapisami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, **zieleń miejska w tym obszarze musi zostać utrzymana**. Sugerowane jest również uzupełnienie zadrzewień w formie szpalerów drzew<sup>4</sup>, przy czym ich ostateczna lokalizacja – z racji gęstych sieci znajdujących się pod powierzchnią chodnika – będzie uwarunkowana możliwościami technicznymi związanymi z obecnością tych instalacji.

Przy ulicy Starowiejskiej **zameldowanych jest 759 osób** (stan na lipiec 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<sup>5</sup>.

---

<sup>4</sup> Zob. zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego, <https://www.gdynia.pl/bip/uchwalone-miejscowe-plany-zagospodarowania-przestrzennego,422/1105-tekst-jednolity-skwer-kosciuszki-jana-z-kolna-i-10-lutego,460592>

<sup>5</sup> Dane z Urzędu Miasta Gdyni z dn. 16 lipca 2018 roku.

## Ochrona konserwatorska

Ulica Starowiejska jest jedną z najstarszych ulic w mieście – powstała jeszcze zanim Gdynia uzyskała prawa miejskie. Jej przebieg zmieniał się w czasie. Decyzja o jej „wyprostowaniu” – do kształtu znanego po dziś dzień – zapadła w 1928 roku. Z końca lat 20. XX w. pochodzi również kostka brukowa pokrywająca jezdnię. Przy ulicy Starowiejskiej znajduje się wiele budynków objętych ochroną konserwatorską, w tym pięć wpisanych do wojewódzkiego rejestru zabytków<sup>6</sup>.

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. Ze względu na walory historyczne, plany przebudowy i remontów ulicy muszą być uzgadniane z konserwatorem zabytków.

Z informacji przekazanych przez Miejskiego Konserwatora Zabytków wiadomo, że na ul. Starowiejskiej **powinna być zachowana historyczna nawierzchnia** (kamienny bruk, krawężniki, zjazdy do budynków z tzw. trylinki), **a także istniejąca szerokość jezdni z wyodrębnionymi chodnikami**<sup>7</sup>. Dopuszcza się natomiast możliwość miejscowego obniżenia krawężników w celu wyrównania powierzchni jezdni i chodników, z zachowaniem historycznej nawierzchni. Ostateczne wytypowanie takich miejsc oraz określenie dokładnej długości odcinków, na których obniżenie mogłoby zostać zrealizowane, wymaga jednak przeprowadzenia wcześniejszych analiz<sup>8</sup>.

Wytyczne konserwatorskie dla ul. Starowiejskiej przewidują możliwość ustawiania na jezdni mebli miejskich, donic czy tworzenia parkletów<sup>9</sup>. Zakładają również, że nowoprojektowane elementy powinny pozostać neutralne, tzn. ani historyzujące, ani nadmiernie nowoczesne.

## Organizacja ruchu

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

---

<sup>6</sup> 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).

<sup>7</sup> Zob. zapisy miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części dzielnicy Śródmieście w Gdyni, rejon Skweru Kościuszki oraz ulic Jana z Kolna i 10 Lutego.

<sup>8</sup> Wytyczne z Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków uzyskane w korespondencji z BMKZ z 19 kwietnia 2018 r. i 8 maja 2018 r.

<sup>9</sup> Parklet – z ang. *park-let*, to zagospodarowanie ulicy w formie siedzisk, gazonów, które są umieszczane na miejscach postojowych.

**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).

Do czasu powstania ulicy Nowej Węglowej, przez ulicę Starowiejską będzie **przebiegać międzynarodowa trasa rowerowej R-10**.

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.

W świetle wyników badań z końca 2014 roku, największe natężenie ruchu samochodowego na ulicy Starowiejskiej występuje w godzinach 11.00-16.00, ze szczególnym nasileniem w okresach 11.00-12.00 oraz 15.00-16.00. Jeśli chodzi o ruch pieszcy, 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<sup>10</sup>.

## Parkowanie

Zgodnie z inwentaryzacją z lipca 2018 r., na ulicy Starowiejskiej znajduje się **166 miejsc postojowych**, wyznaczonych po obu stronach jezdni. W tej liczbie mieści się 5 miejsc przeznaczonych dla osób z niepełnosprawnościami. Dodatkowo, na odcinku od ul. 3 Maja do ul. Władysława IV, wyznaczone są **4 miejsca postojowe zarezerwowane dla dostawców** punktów handlowo-usługowych<sup>11</sup>. Cała ulica znajduje się w **Strefie Płatnego Parkowania**.

W świetle wyników badań parkingowych prowadzonych na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni w III kwartale 2015 roku, największe wykorzystanie miejsc postojowych na ul. Starowiejskiej występuje od godziny 10:30 do wczesnych godzin popołudniowych. Ponad 40% pojazdów parkuje tam nie dłużej niż 30 minut<sup>12</sup>. Liczba dostaw na ulicy Starowiejskiej kształtuje się na poziomie ok. stu kilkudziesięciu dziennie, z czego aż 70% ma miejsce w godzinach 11.00-16.00<sup>13</sup>. W godzinach popołudniowych zapotrzebowanie na miejsca parkingowe jest

---

<sup>10</sup> Dane z opracowań przygotowanych na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

<sup>11</sup> Zgodnie z informacjami uzyskanymi z ZDiZ, do końca września 2018 r. ma zostać wyznaczonych jeszcze 7 miejsc dla dostaw na ul. Starowiejskiej. Biorąc pod uwagę, że jedno takie miejsce zajmuje ok. 12 metrów długości i „zabiera” przestrzeń dla dwóch standardowych miejsc postojowych, oznacza to, że łączna liczba standardowych miejsc postojowych na Starowiejskiej spadnie z końcem września do 152.

<sup>12</sup> Dane z opracowań przygotowanych na zlecenie Zarządu Dróg i Zieleni w Gdyni.

<sup>13</sup> Kaszubowski D., *Wyniki badania struktury dostaw na ulicach Starowiejskiej, Świętojańskiej i Abrahama w Gdyni*, 2017, [https://drive.google.com/file/d/1wUlrOe\\_AMNsZTBU5B8UHzzZxYgtvHuGM/view](https://drive.google.com/file/d/1wUlrOe_AMNsZTBU5B8UHzzZxYgtvHuGM/view).

mniejsze, a w godzinach wieczornych są one wykorzystywane przede wszystkim przez mieszkańców.<sup>14</sup>

## Podsumowanie ankiety diagnostycznej

W drugiej połowie marca 2018 roku przeprowadziliśmy ankietę z mieszkańcami, która miała dostarczyć informacji na temat oceny obecnego sposobu funkcjonowania ulicy Starowiejskiej. Interesowało nas to, jak respondenci czują się na Starowiejskiej, a także co im się podoba na tej ulicy, a co nie.

W trakcie ponad dwóch tygodni – od 16 marca do 3 kwietnia – zebraliśmy 822 formularze wypełnione elektronicznie (N=598) i na papierze (N=224).

Odpowiedzi udzielone w ankietach<sup>15</sup> pokazały, że ponad połowa mieszkańców czuje się na ul. Starowiejskiej **dobrze oraz bezpiecznie**.

Do **największy zalet** Starowiejskiej badani zaliczali:

- o bogatą ofertę handlową, usługową i gastronomiczną,
- o klimat i atmosferę,
- o układ urbanistyczny i architekturę,
- o brukowaną nawierzchnię jezdni (wyjątkową na tle innych śródmiejskich ulic).

Najwięcej **uwag krytycznych** dotyczyło:

- o dużego ruchu samochodowego,
- o bardzo dużej liczby parkujących samochodów,
- o stanu infrastruktury, przede wszystkim chodników.

Dla dwóch trzecich respondentów poruszanie się pieszo po ul. Starowiejskiej raczej nie stanowi problemu. Jednocześnie, obecność samochodów na Starowiejskiej i duży ruch na przecinających ją ulicach (Władysława IV i 3 Maja), sprawiają, że trudno uznać tę przestrzeń za bardzo atrakcyjną do spacerowania. Stąd pojawiające się w ankiecie postulaty **ograniczenia liczby samochodów**, a także wprowadzenia rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo pieszych.

Oprócz tego respondenci bardzo często zwracali uwagę na **konieczność**:

- o **remontu chodników i naprawy bruku**,

---

<sup>14</sup> Politechnika Gdańska, 2015, *Badania ruchu pieszych*, op. cit., s. 3/20. Więcej wybranych danych na ten temat znajduje się w *Materiale informacyjnym nr 1*, stanowiącym załącznik do niniejszego podsumowania.

<sup>15</sup> Poniżej przedstawiono jedynie najważniejsze wnioski z badania. Bardziej szczegółowy opis wyników ankiet znajduje się w dokumencie *Co myślisz o ulicy Starowiejskiej? Podsumowanie wyników ankiety diagnostycznej nt. ulicy Starowiejskiej towarzyszącej konsultacjom społecznym*, który stanowi załącznik do niniejszego podsumowania.

- o **poprawy estetyki** (dodatkowa zieleń, mała architektura i oświetlenie, estetyczne reklamy i szyldy, odnowione elewacje kamienic).

W ankietach pojawiły się też głosy osób, które pragnęły zachowania *status quo* i krytycznie oceniały pomysły przekształcenia Starowiejskiej w strefę współdzieloną czy deptak. Takie opinie były jednak rzadsze niż głosy zwolenników zdecydowanych zmian w sposobie funkcjonowania ulicy.

Można na tej podstawie wyciągnąć wniosek, że w pierwszej ankiecie głos zabrali przede wszystkim mieszkańcy pragnący, by Starowiejska po zmianach stała się przestrzenią publiczną nowego typu, w której prym wiodą piesi.

## 4. Warianty zmian wypracowane na warsztatach z mieszkańcami

W kwietniu i maju 2018 roku przeprowadzono trzy sobotnie warsztaty projektowe, mające na celu wypracowanie propozycji zmian ul. Starowiejskiej. Warsztaty zostały przygotowane na zlecenie LIS przez architektów z pracowni A2P2 architecture & planning: dr Monikę Arczyńską i dr Łukasza Pancewicza.

Do udziału w cyklu warsztatów zgłosiło się 38 osób, a udział w pracach wzięło ostatecznie udział 26 z nich. W tym gronie znaleźli się mieszkańcy ul. Starowiejskiej i jej najbliższej okolicy, przedsiębiorcy prowadzący na niej swoje biznesy oraz osoby zamieszkujące w innych częściach miasta. Chętni reprezentowali różne grupy wiekowe oraz korzystali na co dzień z różnych środków transportu (samochód, rower, komunikacja publiczna).

Uczestnicy warsztatów musieli zmierzyć się z **dwoma istotnymi dylematami** dotyczącymi projektowania zmian na Starowiejskiej. Pierwszy z nich dotyczył **roli, jaką w przestrzeni mieli odgrywać użytkownicy poruszający się w różny sposób**. Pytania, na które poszukiwano odpowiedzi, brzmiały:

- o Dla kogo chcemy projektować zmiany?
- o Jaki powinien być główny środek transportu na ul. Starowiejskiej?
- o Jak dużo przestrzeni zostawić dla samochodów?

Drugi dylemat był rezultatem **zderzenia różnych oczekiwań mieszkańców z istniejącymi uwarunkowaniami**, które wynikały m.in. z kwestii:

- o przestrzennych (nie starczy miejsca na wszystko, trzeba wybierać pomiędzy różnymi postulatami dodatkowej infrastruktury na ulicy),
- o konserwatorskich (objęcie ochroną układu ulicy oraz jej nawierzchni uniemożliwia np. zmianę toru jazdy i wyrównanie poziomu jezdni i chodnika),

- o finansowych (środki w budżecie miasta nie wystarczą na kompleksową przebudowę, taką jak w przypadku ul. Świętojańskiej).

Punktem wyjścia do pracy warsztatowej były wyniki ankiety diagnostycznej oraz wytyczne uzyskane z wydziałów Urzędu Miasta Gdyni i jednostek miejskich (m.in. Zarządu Dróg i Zieleni oraz Biura Miejskiego Konserwatora Zabytków). Na tej podstawie sformułowano kluczowe „**wyzwania projektowe**” dla wymyślanych wariantów zmian na Starowiejskiej. Były to:

1. **Uwzględnienie potrzeb pieszych**, uznanych za priorytetowych użytkowników przestrzeni ulicy.
2. **Uporządkowanie „chaosu parkingowego”**, przy jednoczesnym **zapewnieniu miejsc postojowych** na ulicy – co najmniej dla mieszkańców, a krótkoterminowo również dla klientów punktów handlowo-usługowych przy Starowiejskiej.
3. **Zachowanie charakteru handlowo-usługowego** ulicy oraz **wykorzystanie potencjału „gastronomicznego”** – rosnącej liczby lokali cenionych nie tylko przez okolicznych mieszkańców, ale również cieszących się popularnością wśród osób z innych części Gdyni i spoza miasta.
4. **Podniesienie estetycznej atrakcyjności** ulicy i **uporządkowanie zieleni**.
5. **Zapewnienie ochrony dziedzictwa kulturowego**, w tym zachowanie oryginalnej brukowej nawierzchni.

Zadaniem projektantów pracujących z mieszkańcami na warsztatach było zaproponowanie różnych rozwiązań dla ulicy, które uwzględniałyby powyższe dylematy. Jednocześnie, musieli zadbać o to, by proponowane przez nich kierunki zmian były realne, to znaczy możliwe do wprowadzenia przez gdyński samorząd, np. w świetle ograniczeń związanych z ochroną konserwatorską.

Warsztaty pozwoliły na opracowanie **trzech wariantów zmian** ulicy Starowiejskiej:

- 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.

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** – możliwości wjazdu dla wszystkich lub dostępu wyłącznie dla mieszkańców i dostaw (na części lub całości długości ulicy);
- **zakresu zwiększenia przestrzeni przeznaczonych dla pieszych** – pozostawienia ulicy w obecnym układzie i charakterze lub zastąpienia części przestrzeni wykorzystywanych dziś przez samochody miejscami użytkowymi przez pieszych oraz wprowadzenia zasad współdzielenia przestrzeni przez różnych uczestników ruchu.

## Elementy wspólne

Wszystkie warianty zakładają następujące rozwiązania:

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

Działania związane z estetyką ulicy oraz odtworzeniem najbardziej zużytych elementów infrastruktury były najczęściej zgłaszane przez mieszkańców w trakcie diagnozy. Uznano więc, że wszystkie warianty powinny odpowiadać na te problemy w zbliżony sposób.

Utrzymanie kontraruchu rowerowego wynika z decyzji podjętych wcześniej przez gdyński samorząd. Zachowanie bruku ma z kolei związek z zakresem ochrony konserwatorskiej. Obie te kwestie zostały uwzględnione w proponowanych wariantach jako elementy nie podlegające zmianie.

## Istota wypracowanych wariantów

Opis każdego wariantu wypracowanego podczas warsztatów zawierał:

- zestaw proponowanych rozwiązań z zakresu zagospodarowania przestrzeni i organizacji ruchu,
- opis najważniejszych konsekwencji wprowadzenia zmian,
- ilustracje poglądowe.

Poniżej prezentujemy kluczowe elementy każdego z wariantów zmian. Dodatkowe informacje oraz ilustracje znajdują się w **Materiale informacyjnym nr 2**, który stanowi załącznik do niniejszego podsumowania.

## WARIANT NR 1: TRADYCYJNY UKŁAD ULICY

Wariant ten wiąże się z **najmniejszym zakresem przekształceń** – zakłada zmiany mające na celu **poprawę stanu technicznego chodników i jezdni** oraz **utrzymanie obecnego sposobu funkcjonowania ulicy**, najbliższego 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 od strefy dla rowerzystów i samochodów**.
- **Ograniczenie prędkości do 30 km/h**.
- Organizacja skrzyżowań z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV bez zmian.

## 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%).
- **Stworzenie 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.

#### **Proponowane rozwiązania szczegółowe:**

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

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

Wariant ten zakłada znaczące **powiększenie przestrzeni dla pieszych** - zarówno na chodniku, jak i w pasie jezdni. Wprowadza **priorytet dla ruchu pieszego** oraz **wyraźne ograniczenie obecności samochodów** na Starowiejskiej. Jego głównym wyróżnikiem jest **ograniczenie dla ruchu kołowego (za wyjątkiem mieszkańców, służb i dostaw) na wybranych odcinkach** i **organizacja w tych miejscach przestrzeni pieszych**. Ruch samochodów odbywałby się w tym wariantcie głównie przez sąsiednie ulice 10 Lutego i Wójta Radtkego. Poza wyłączonymi odcinkami, przejazd odbywałby się na zasadach ruchu współdzielonego.

#### **Najważniejsze założenia wariantu:**

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

- 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).
- **Stworzenie przestrzeni odpoczynku dla pieszych** na szerszych fragmentach chodnika (np. poprzez lokalizację stolików restauracji, instalację ławek, parkletów, dodatkowej zieleni itp.).
- Poprawa bezpieczeństwa pieszych poprzez **wyniesienie skrzyżowań** z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV.

Ponadto:

- **Stały zakaz wjazdu aut na niektórych odcinkach ulicy** (za wyjątkiem mieszkańców, służb i dostaw) oraz **możliwość tymczasowego zamykania jezdni** na pozostałych odcinkach.

- **Uporządkowanie parkowania i radykalne ograniczenie liczby miejsc postojowych** (o ok. 80%).
- Stworzenie  **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.

#### **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 wjazdu 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.

## **5. Opinie mieszkańców na temat propozycji zmian na Starowiejskiej**

Poniżej prezentujemy **wyniki analizy odpowiedzi udzielonych za pomocą formularza konsultacyjnego**, wykorzystywanego na ostatnim etapie konsultacji. Był on dostępny w wersji elektronicznej na stronie internetowej [www.badanielis.pl/sw-uwagi](http://www.badanielis.pl/sw-uwagi) oraz w wersji papierowej.

Podobnie jak przy większości tego typu procesów w Gdyni, formularz był ogólnodostępny i anonimowy<sup>16</sup> – mogły go wypełnić wszystkie zainteresowane osoby. Stosując tę metodę zbierania uwag, przyjmujemy standardowo założenie, że zawarte w nich informacje podawane są przez indywidualnych mieszkańców i są zgodne ze stanem faktycznym. W przypadku tych konsultacji po raz pierwszy **doszło jednak do sytuacji, która kazała nam podać w wątpliwość wiarygodność części odpowiedzi**, co wpłynęło znacząco na sposób prezentacji zebranych danych w niniejszym raporcie.

W ciągu całego okresu zbierania opinii złożono łącznie 760 formularzy konsultacyjnych, które – wszystko wskazuje na to – zostały wypełnione

---

<sup>16</sup> Przepisy regulujące przeprowadzanie konsultacji społecznych z mieszkańcami nie dają podstaw do zbierania danych osobowych uczestników konsultacji. Kwestia ta była wielokrotnie analizowana przez polskie sądy administracyjne. Por. np. <http://orzeczenia.nsa.gov.pl/doc/64FA4075EC>.

samodzielnie przez respondentów<sup>17</sup>. Zawierają one zróżnicowane opinie odnośnie wszystkich kwestii, o które pytaliśmy w ankiecie.

W przedostatnim dniu zbierania uwag, tj. w piątek 29 czerwca, do siedziby Kancelarii Ogólnej BIS przy ul. 10 Lutego 24, dostarczono kolejne 902 formularze konsultacyjne. Zostały one przyniesione przez jedną osobę, w jednej paczce. Dwie trzecie z tych formularzy (łącznie 601 sztuk) było kserokopiami<sup>18</sup>. Pozostałe 301 ankiet zostało uzupełnionych odręcznie, jednak sposób ich wypełnienia pozwala bez większych wątpliwości stwierdzić, że ich autorami były te same osoby, a zamieszczone w nich dane metryczkowe respondentów są fikcyjne<sup>19</sup>. Rozkład odpowiedzi w tym zbiorze formularzy jest praktycznie jednorodny. Nieznaczne różnice dotyczą jedynie odpowiedzi na pytania poświęcone szczegółowym rozwiązaniom z zakresu organizacji ruchu i małej architektury oraz lokalizacji przystanków komunikacji zbiorowej, a więc kwestii stosunkowo najmniej kontrowersyjnych, które nie wiążą się bezpośrednio z wyborem konkretnego kierunku zmian na Starowiejskiej<sup>20</sup>.

Zaistniałe okoliczności każą **podać w poważną wątpliwość wiarygodność danych** pochodzących z ww. 902 ankiet. Choć stosunek do zmian na Starowiejskiej wyrażony w tych ankietach jest na pewno podzielany przez część mieszkańców Gdyni (znalazł również swój wyraz w części pozostałych formularzy), to nie można na ich podstawie odpowiedzialnie wnioskować na temat jego popularności w całym gronie uczestników konsultacji.

W związku z powyższym, podjęliśmy decyzję o **zaprezentowaniu rozkładów odpowiedzi z formularzy konsultacyjnych osobno dla 760 ankiet wypełnionych indywidualnie oraz dla 902 formularzy dostarczonych w jednym pakiecie**.

## Sposób prezentacji wyników

Odpowiedzi na poszczególne pytania z formularzy wypełnionych indywidualnie pokazujemy w rozkładzie dla **ogółu uczestników konsultacji** oraz

---

<sup>17</sup> 523 formularze zostały wypełnione przez Internet, a 237 w formie papierowej (ankiety dostarczone do LIS - 42, Rady Dzielnicy Śródmieście - 3, Kancelarii Ogólnej UM - 19, punktów handlowo-usługowych w okolicach Starowiejskiej - 152 oraz odebrane przez pracowników LIS bezpośrednio od przedsiębiorców z tej ulicy - 21).

<sup>18</sup> Kserokopie stanowiły odbitki trzech ankiet, które znalazły się wśród 301 ręcznie wypełnionych formularzy dostarczonych w tym samym pudle.

<sup>19</sup> Część ankiet była wypełniona tymi samymi charakterami pisma, z wykorzystaniem tych samych długopisów do wypełniania części merytorycznych ankiety, a innych do wypełniania metryczki itd.

<sup>20</sup> Największa różnorodność odpowiedzi w tej puli ankiet dotyczyła oceny wprowadzenia ograniczenia prędkości do 20 km/h i nie przekroczyła 9% udzielonych odpowiedzi. W przypadku 601 kserokopii odpowiedzi na wszystkie pytania dotyczące przedmiotu konsultacji są oczywiście identyczne.

**w podziale na mieszkańców samej ulicy Starowiejskiej i jej najbliższej okolicy, i pozostałe osoby<sup>21</sup>.**

Na potrzeby analiz wyróżniliśmy też wśród respondentów **trzy podgrupy w zależności od ich głównego sposobu przemieszczania się po mieście:**

- osoby, które poruszają się prawie wyłącznie samochodem,
- osoby, które oprócz auta regularnie korzystają także z innych środków transportu,
- osoby, które prawie nie korzystają z samochodu.

Rozkład odpowiedzi na część pytań, które dotyczyły kwestii potencjalnie najbardziej różnicujących kierowców i pozostałych uczestników ruchu (m.in. zakazów wjazdu dla samochodów, liczby miejsc parkingowych), opisujemy także w podziale na te podgrupy.

Zgodnie z wyjaśnieniami zawartymi wcześniej, osobno prezentujemy dane pochodzące z 902 ankiet, co do których wiarygodności mamy uzasadnione wątpliwości (nazywanych w dalszej części podsumowania „ankietami dostarczonymi w jednej paczce”).

Jako że miejskie procesy konsultacji społecznych dotyczą co do zasady mieszkańców Miasta Gdyni, na etapie analizy danych standardowo wyłączałyśmy z analizy ilościowej formularze wypełnione przez osoby nie będące mieszkańcami miasta oraz takie, w których nie podano informacji o miejscu zamieszkania. Danych z tych ankiet nie uwzględnialiśmy w zestawieniach dotyczących ogółu uczestników konsultacji<sup>22</sup>. Rozkład odpowiedzi osób, które wypełniły ankietę, ale zadeklarowały że nie są mieszkańcami Gdyni lub nie podały, gdzie mieszkają, pokazujemy osobno w załączniku do niniejszego podsumowania.

## **Kto wypełnił formularz**

Poniżej prezentujemy podstawowe dane na temat mieszkańców Gdyni, którzy wypełnili formularze konsultacyjne indywidualnie, pozyskane z tzw. metryczek znajdujących się na końcu ankiety. Nie uwzględniają one wyników ankiet

---

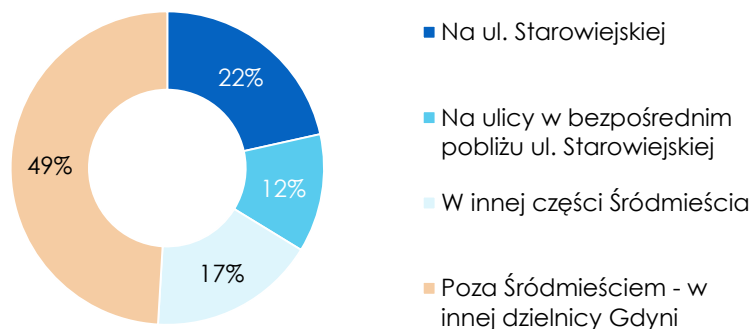
<sup>21</sup> Bazując na deklaracjach z metryczek ankietowych, do grupy mieszkańców okolic Starowiejskiej zostały zaliczone osoby, które zaznaczyły w kwestionariuszu, że mieszkają „na ul. Starowiejskiej” oraz „na ulicy w bezpośrednim pobliżu ul. Starowiejskiej”. Do tak rozumianej kategorii „mieszkańców” zakwalifikowaliśmy 227 respondentów, czyli 30% wszystkich osób, które wypełniły formularz konsultacyjny. Do grupy pozostałych osób zaliczyliśmy tych, którzy wskazali że mieszkają „w innej części Śródmieścia” oraz „poza Śródmieściem - w innej dzielnicy Gdyni”.

<sup>22</sup> Wśród 760 złożonych formularzy były 73 takie, których autorzy zadeklarowali miejsce zamieszkania poza Gdynią oraz 14 takich, w których nie podano żadnej informacji o miejscu zamieszkania. Jako formularze złożone przez mieszkańców Gdyni analizie poddano pozostałe 673 ankiety.

przyniesionych w jednej paczce, które nie dostarczają wiarygodnych informacji na temat respondentów.

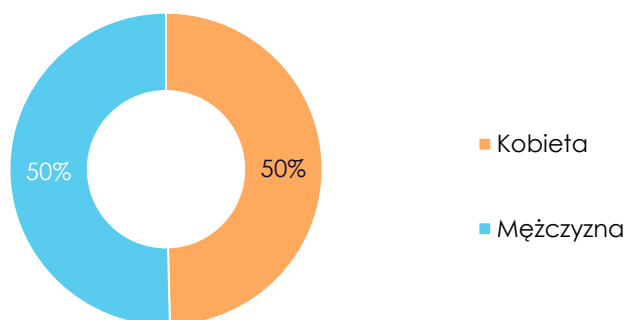
Nieco ponad połowa osób (51%), które wypełniły formularz, była mieszkańcami Śródmieścia Gdyni. **22% respondentów stanowili mieszkańcy samej ulicy Starowiejskiej, a kolejne 12% - mieszkańcy ulic w jej bezpośrednim pobliżu.**

Wykres 1. Charakterystyka respondentów ze względu na **miejsce zamieszkania** (n=673)

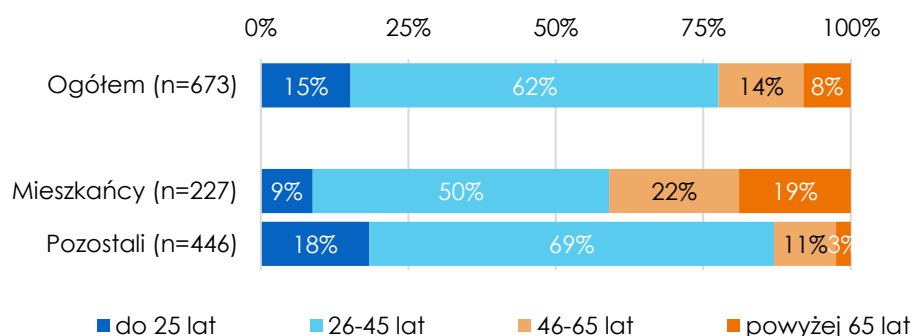


Liczba kobiet i mężczyzn wśród wypełniających formularz była bardzo zbliżona. Z kolei pod względem wieku, zdecydowanie najliczniejszą grupą były osoby mające od 26 do 45 lat.

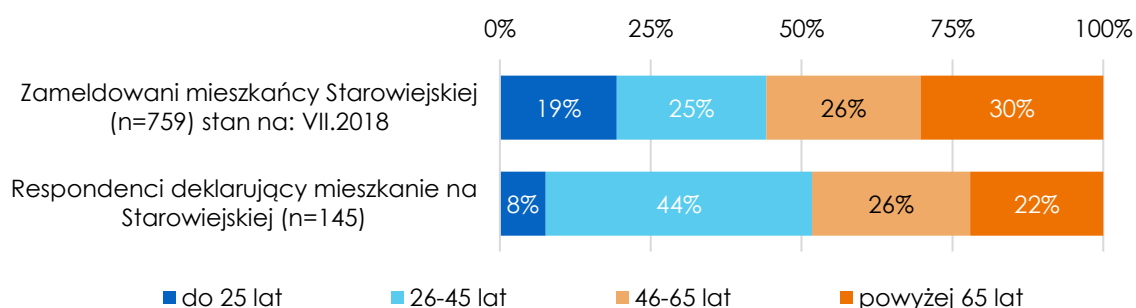
Wykres 2. Charakterystyka respondentów ze względu na **pleć** (n=673)



Wykres 3. Charakterystyka respondentów ze względu na **wiek** (n=673)

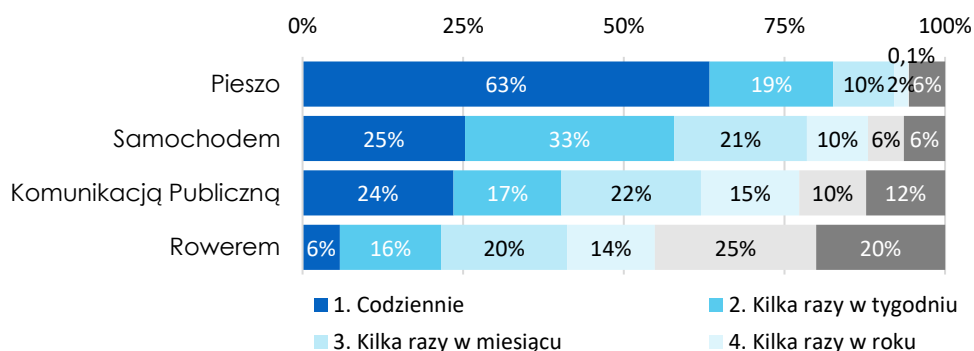


Wykres 4. Porównanie rozkładu **zameldowanych mieszkańców** ul. Starowiejskiej do respondentów deklarujących zamieszkanie na ul. Starowiejskiej.



Większość respondentów na co dzień poruszała się po mieście pieszo oraz samochodem.

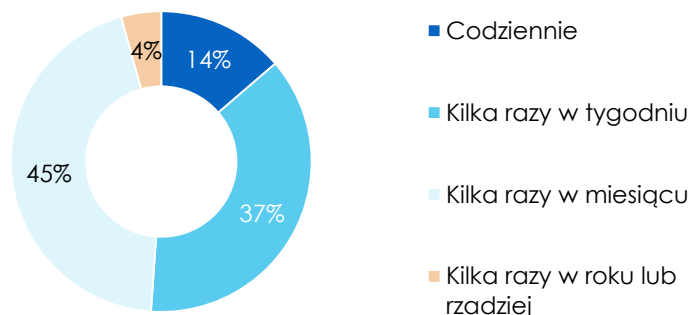
Wykres 5. Charakterystyka respondentów ze względu na **sposób poruszania się po mieście** (n=673)



Wśród osób zamieszkujących obszary miasta bardziej oddalone od Starowiejskiej, prawie połowa deklarowała, że bywa na tej ulicy co najmniej kilka razy w tygodniu, a kolejne 45% - przynajmniej kilka razy na miesiąc.

Wykres 6. Częstotliwość odwiedzania Starowiejskiej

Wykres pokazuje odpowiedzi osób, które mieszkają w innych częściach Śródmieścia i Gdyni (n=446).



Wśród najczęstszych powodów przebywania na Starowiejskiej wskazywano odwiedzin tamtejszych restauracji, kawiarni i pubów oraz punktów handlowo-usługowych, a także spacerowanie po ulicy. Ponad połowa wśród tych respondentów przemierza się też Starowiejską w drodze do innych miejsc. 16% stanowiły osoby, które pracują w okolicy lub prowadzą tam biznes.

Wykres 7. Główne powody odwiedzania Starowiejskiej

Wykres pokazuje odpowiedzi osób, które mieszkają w innych częściach Śródmieścia i Gdyni (n=446).



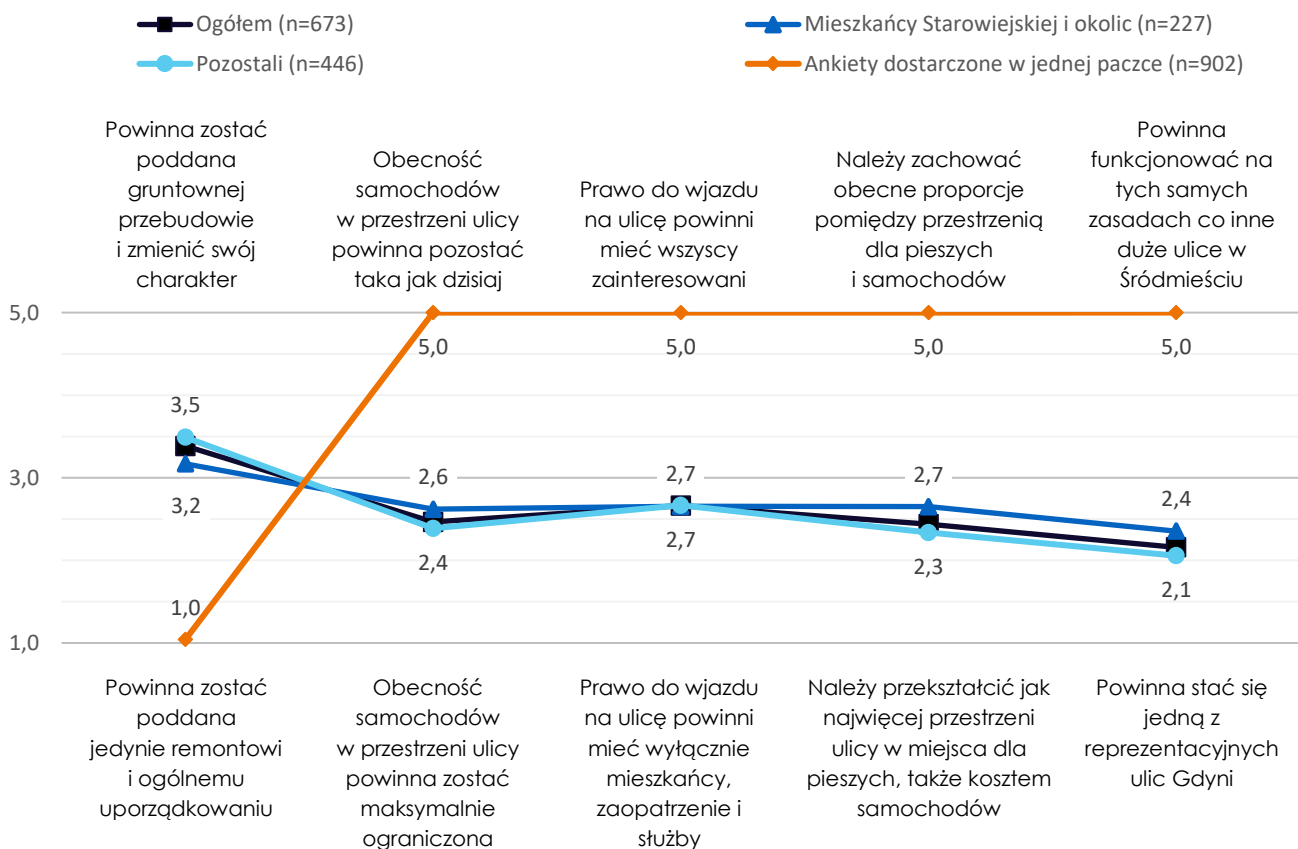
## Ogólny stosunek do zmian na Starowiejskiej

W pierwszym pytaniu formularza zapytaliśmy uczestników konsultacji o to, **w jakim kierunku powinny zmierzać zmiany na Starowiejskiej**. Respondenci mogli udzielić odpowiedzi na skalach, które odpowiadały **pięciu wymiarom potencjalnych zmian**:

- zakresowi zmian infrastrukturalnych,
- obecności samochodów na ulicy,
- możliwości wjazdu dla pojazdów,
- proporcjom przestrzeni dla pieszych i samochodów,
- statusowi ulicy jako reprezentacyjnej przestrzeni Gdyni.

Dla każdego z wymiarów można było wskazać ocenę od „1” do „5”, która odpowiadała temu krańcowi danej skali, do którego bliżej było osobie wypełniającej formularz. Na poniższym wykresie przedstawiono rozkład średnich ocen uczestników konsultacji dla każdego z wymiarów.

Wykres 8. W jakim kierunku powinny Pana/i zdaniem iść zmiany w przestrzeni Starowiejskiej?





**Wśród formularzy wypełnianych indywidualnie, większość uczestników konsultacji opowiedziała się za gruntowną przebudową Starowiejskiej i wprowadzeniem zmian w dotychczasowym sposobie jej funkcjonowania** (odpowiedzi bliższe krańca skali oznaczonego wartością „5”). Średnia ocen dla tego wymiaru wyniosła 3,4 dla ogółu badanych (łącznie 56% wskazań bliższych wizji gruntowej przebudowy i zmiany charakteru ulicy – oceny „4” i „5”) i 3,2 w podgrupie mieszkańców ul. Starowiejskiej i jej bezpośrednich okolic (łącznie 52% wskazań bliższych wizji gruntowej przebudowy i zmiany charakteru ulicy – oceny „4” i „5”).

W odniesieniu do pozostałych wymiarów zmian, **większości uczestników konsultacji bliższa była wizja wprowadzenia zmian w obecnym sposobie funkcjonowania ulicy Starowiejskiej niż zachowania status quo** (odpowiedzi bliższe krańca skali oznaczonego wartością „1”). **Najsilniej respondenci ankiety opowiedzieli się za wizją przekształcenia Starowiejskiej w jedną z reprezentacyjnych ulic Gdyni** – średnia ocen dla tego wymiaru wyniosła 2,2 wśród ogółu respondentów i 2,4 wśród mieszkańców (łącznie 68% wskazań bliższych przekształceniu w reprezentacyjną ulicę Gdyni wśród ogółu respondentów i 62% wśród mieszkańców – oceny „1” i „2”).

Wśród wyodrębnionych 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, odpowiedzi na to pytanie były praktycznie identyczne i wpisywały się wizję zachowania obecnego sposobu funkcjonowania Starowiejskiej. Poparcie dla skrajnych opcji, zakładających zachowanie obecności samochodów w przestrzeni ulicy, prawa wjazdu na ulicę dla wszystkich zainteresowanych oraz obecnych proporcji pomiędzy przestrzenią dla pieszych i samochodów, jak również ogólne funkcjonowanie ulicy Starowiejskiej na tych samych zasadach co inne duże ulice w Śródmieściu, osiągnęło 100% (średnia ocen 5 dla wszystkich wymiarów).

W przypadku wymiaru dotyczącego zakresu remontu i przekształceń, 99% wskazań uzyskała opcja *Powinna zostać poddana jedynie remontowi i ogólnemu uporządkowaniu* (średnia ocen 1).

## Ocena szczegółowych propozycji rozwiązań

### Parkowanie

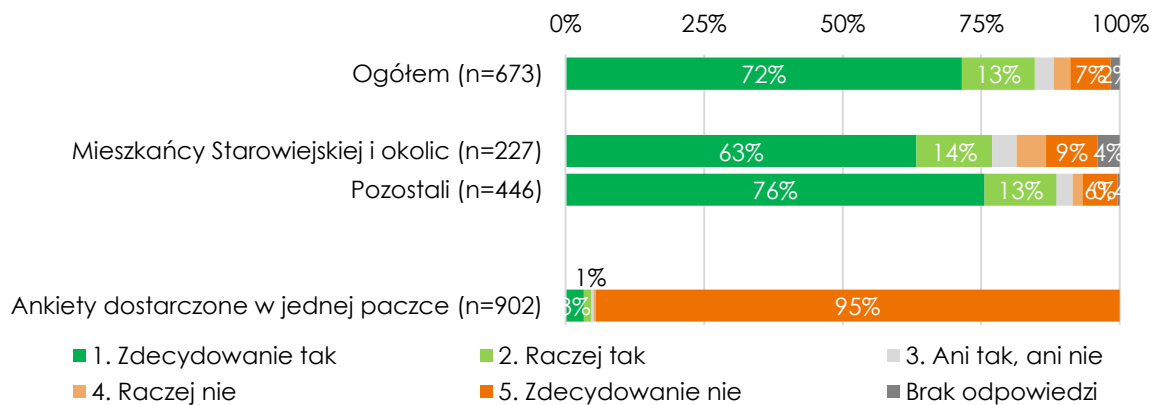
W ankiecie diagnostycznej, ok. 1/3 respondentów krytycznie wypowiadała się o parkowaniu, które uznano za jeden z najważniejszych powodów utrudnień w poruszaniu się po Starowiejskiej. Podnoszono głównie kwestię chaosu parkingowego, parkowania niezgodnego z przepisami oraz zajmowania przez samochody zbyt dużej części całej ulicy i ograniczenia przez to przestrzeni do poruszania się dla pieszych.

Z drugiej strony, zdarzały się też przypadki – choć zdecydowanie mniej liczne – że na dużą liczbę parkujących samochodów narzekali kierowcy, wskazujący na problemy ze znalezieniem wolnego miejsca na zostawienie pojazdu.

W wynikach indywidualnie wypełnianych ankiet konsultacyjnych widać **ogólne poparcie dla idei uporządkowania parkowania** na Starowiejskiej. Aż 85% wszystkich respondentów poparło propozycję wprowadzenia na tej ulicy **parkowania wyłącznie w miejscach wyznaczonych**<sup>23</sup> (odpowiedzi *Zdecydowanie tak* i *Raczej tak*); wśród samych mieszkańców okolic Starowiejskiej odsetek ten wyniósł 77%. Co ciekawe, **poparcie dla tego postulatu osiągnęło poziom 80% nawet w grupie respondentów, która deklarowała, że jej głównym środkiem transportu jest samochód, oraz wśród tych osób, które popierały najbardziej zachowawczy kierunek przekształceń** Starowiejskiej i postulowały raczej jej remont niż poważną przebudowę (łącznie 81% wśród popierających wariant nr 1).

Wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, odnotowano zupełnie inne podejście do tej kwestii. 95% z nich zawierało odpowiedź, że zdecydowanie nie warto wprowadzać na Starowiejskiej parkowania wyłącznie w miejscach wyznaczonych.

Wykres 9. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? **Parkowanie wyłącznie w miejscach wyznaczonych (oznakowanych)**



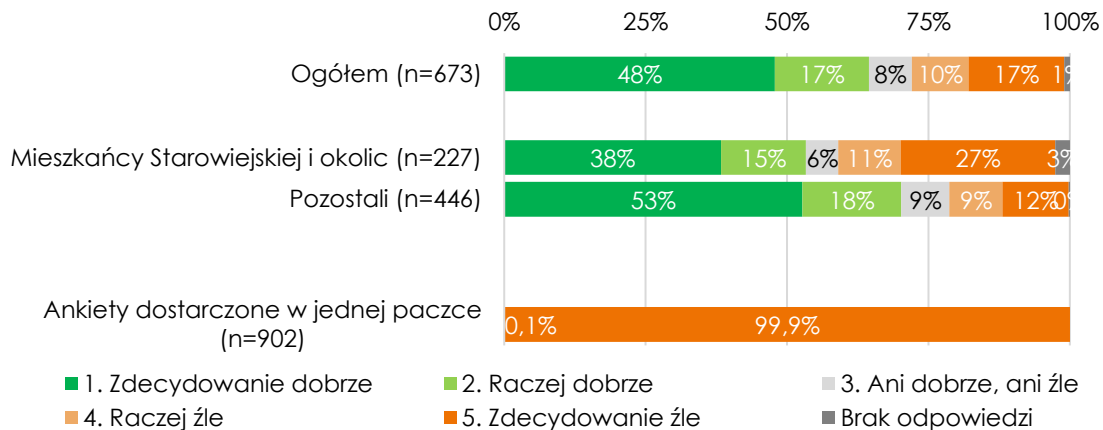
Z dość dużą aprobatą uczestników konsultacji spotkał się także pomysł **czasowego zmniejszania liczby miejsc parkingowych w sezonie wiosenno-letnim i zagospodarowywania zwolnionej w ten sposób przestrzeni dodatkowymi miejscami do siedzenia**, np. w postaci parkletów czy miejsc pod ogródki restauracyjne. Zdecydowanie dobrze lub raczej dobrze oceniło go

<sup>23</sup> Parkowanie wyłącznie w miejscach wyznaczonych jest jednym z elementów składowych tzw. strefy zamieszkania, której utworzenie było jedną z rekomendacji z prac warsztatowych. Jego dopełnieniem jest ograniczenie prędkości do 20 km/h oraz umożliwienie pieszym swobodnego poruszania się po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu. O ocenę tych dwóch rozwiązań również pytaliśmy w formularzu konsultacyjnym. Odpowiedzi mieszkańców w tych kwestiach prezentujemy w części podsumowania dotyczącej oceny rozwiązań na rzecz zwiększenia bezpieczeństwa i komfortu pieszych; patrz: s. 32-34.

łącznie 64% wypełniających formularz indywidualnie. Wśród samych mieszkańców Starowiejskiej i okolic odsetek ten wyniósł 53%.

Dla odmiany, wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce pomysł ten zebrał wyłącznie skrajnie negatywne oceny.

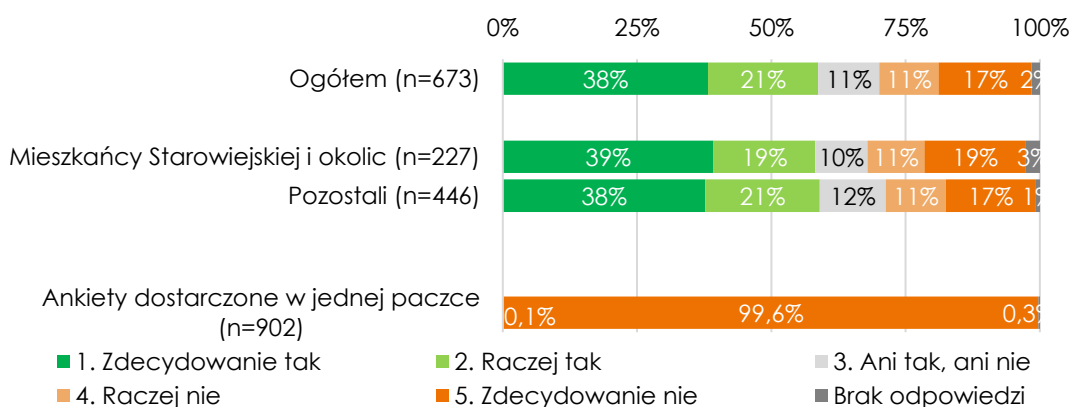
Wykres 10. Jak ocenia Pan/i pomysł wprowadzenia następujących rozwiązań na ulicy Starowiejskiej? **Zastępowanie wiosną i latem części miejsc postojowych dodatkowymi miejscami do siedzenia (np. ogródkami restauracji, parkietami)**



Mniejszym poparciem cieszył się pomysł **wyznaczenia na Starowiejskiej pewnej liczby miejsc z ograniczeniem czasu parkowania** (np. do 15 minut), choć wciąż pozytywnie oceniła go ponad połowa respondentów wypełniających formularz indywidualnie (łącznie 59% wśród ogółu respondentów i 58% wśród samych mieszkańców okolicy Starowiejskiej).

Inaczej było w przypadku 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, wśród których ponad 99% odpowiedzi odnosiło się do tego pomysłu zdecydowanie negatywnie.

Wykres 11. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? **Wyznaczenie miejsc z ograniczonym czasem parkowania (np. do 15 minut)**



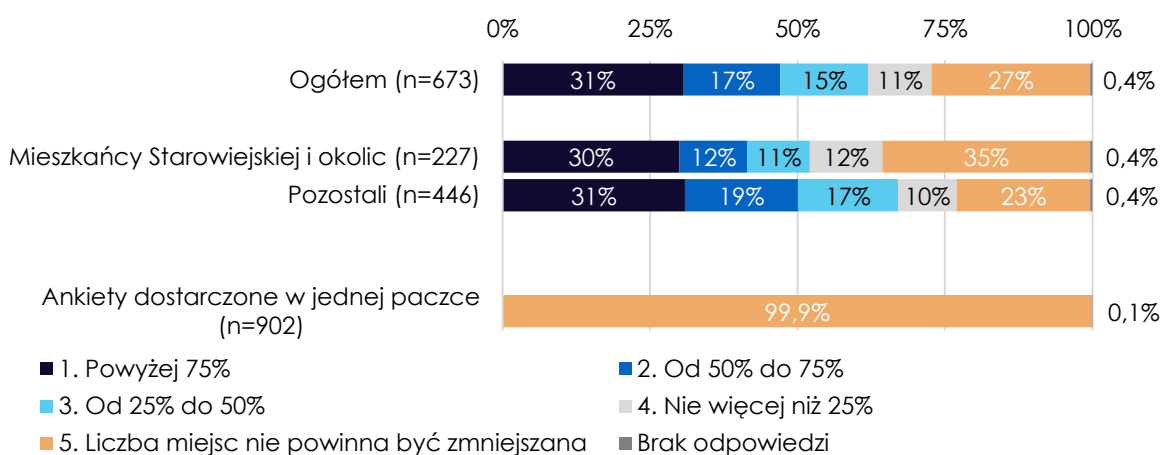
W odpowiedzi na pytanie o **ewentualną likwidację miejsc parkingowych** na Starowiejskiej, **jedynie 26% respondentów opowiedziało się za utrzymaniem liczby miejsc na niezmiennym poziomie. Aż 73% osób wypełniających**

**formularz dopuszczałoby zmniejszenie tej liczby, choć w różnym stopniu.** Największa grupa spośród wypełniających formularz (31%) byłaby skłonna zaakceptować ograniczenie miejsc postojowych o ponad ¾ ich obecnej liczby.

**Wśród mieszkańców Starowiejskiej i okolic, liczba przeciwników wprowadzania jakichkolwiek ograniczeń w liczbie miejsc postojowych jest znacząco większa i wynosi 35%.** Odsetek zwolenników znaczącej redukcji przestrzeni do parkowania (o ponad 75%) utrzymuje się jednak w tej grupie na takim samym poziomie jak w całej populacji respondentów i wynosi 30%. Co nie jest zaskakujące, najwięcej zwolenników utrzymania obecnej liczby miejsc postojowych znajduje się wśród osób, które na co dzień poruszają się przede wszystkim samochodem (39%).

W wyodrębnionej grupie 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, odpowiedzi na to pytanie były praktycznie identyczne i wyraźnie przeciwne jakimkolwiek ograniczeniom możliwości parkowania samochodów na Starowiejskiej. Ponad 99% z tych ankiet zawierało odpowiedź, że liczba miejsc postojowych na Starowiejskiej nie powinna być zmniejszana.

Wykres 12. Ile **miejsc postojowych** na Starowiejskiej można by Pana/i zdaniem **zlikwidować**?



Część uczestników konsultacji zgłosiła też konkretne postulaty dotyczące organizacji parkowania na Starowiejskiej w pytaniach otwartych w formularzu oraz podczas spotkania konsultacyjnego. Ich pełna lista znajduje się w zestawieniu uwag w rozdziale 7 niniejszego podsumowania.

## Ograniczenia dla ruchu samochodowego

Drugą, obok parkowania, najbardziej kontrowersyjną kwestią, którą żywo dyskutowano w toku konsultacji, była możliwość **ograniczenia ruchu samochodów na Starowiejskiej**.

W ankiecie diagnostycznej, wśród powodów utrudnień w poruszaniu się tą ulicą respondenci wymieniali m.in. duży ruch samochodowy i prędkość pojazdów, odczuwaną przez część respondentów ciasnotę i ścisk na jezdni oraz korki w godzinach szczytu.

Pojawiły się też - choć mniej liczne - głosy przeciwko wprowadzaniu jakichkolwiek ograniczeń w ruchu aut, głównie w odniesieniu do potencjalnie negatywnego wpływu takich rozwiązań na przychody lokalnych punktów usługowych, do których nie mogliby dojeżdżać ich klienci.

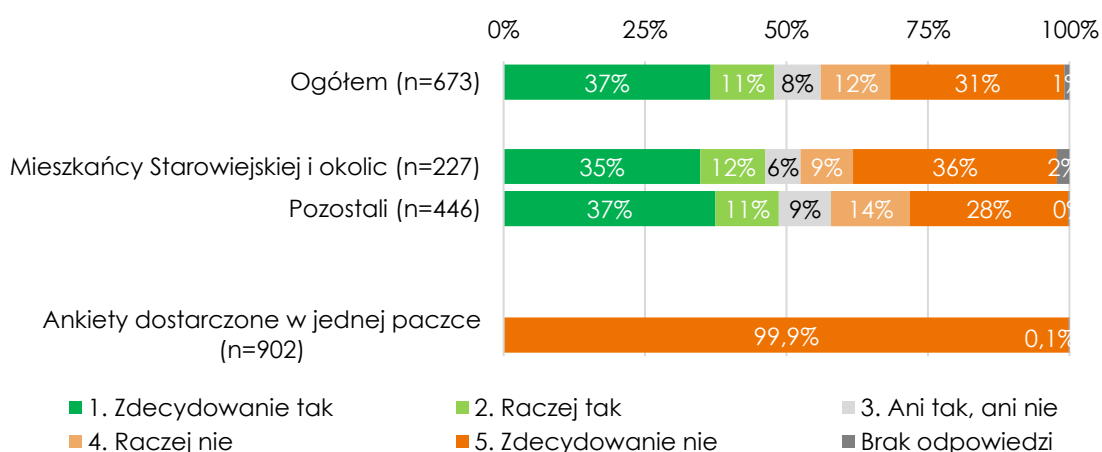
W formularzu konsultacyjnym pytaliśmy mieszkańców o ich ogólny stosunek do uniemożliwienia przejazdu samochodów przez całą długość Starowiejskiej oraz o ich akceptację dla wyłączenia z ruchu poszczególnych odcinków ulicy. Jedno z pytań w ankiecie dotyczyło akceptowalnego zakresu zakazu wjazdu na każdy z odcinków ulicy: od niestosowania na nim żadnych zakazów, przez czasowe wyłączenia ruchu (tylko w weekendy, przez sezon letni itd.), aż do całorocznego zakazu wjazdu dla wszystkich poza mieszkańcami, dostawami do punktów handlowo-usługowych oraz służbami ratunkowymi i komunalnymi.

W świetle danych zebranych za pomocą formularzy wypełnianych indywidualnie, można powiedzieć, iż wśród uczestników konsultacji jest **pewna gotowość na ograniczanie ruchu samochodowego na Starowiejskiej i zwiększenie liczby miejsc projektowanych z myślą o pieszych, ale raczej w postaci okresowych wyłączeń niż zamykania jej dla ruchu na stałe**. Ta kwestia wyraźnie też **dzieliła respondentów**: uniemożliwienie przejazdu przez całą długość Starowiejskiej za rozwiązanie warte wprowadzenia uznało łącznie 48% ogółu osób wypełniających ankietę, podczas gdy 43% było mu przeciwnych. Wśród samych mieszkańców Starowiejskiej i okolic proporcje te były podobne (47% „za” vs. 45% „przeciw”), przy nieznacznie większej liczbie osób zdecydowanie przeciwnych (31% w ogóle vs. 36% w grupie mieszkańców).

Rozwiązanie to jest zdecydowanie bardziej popularne wśród osób popierających warianty zakładające znaczne zmiany w sposobie funkcjonowania Starowiejskiej. Za warte wprowadzenia uznało je łącznie 57% osób popierających wprowadzenie na Starowiejskiej przestrzeni współdzielonej z udogodnieniami dla pieszych (wariant nr 2) oraz łącznie 77% spośród popierających stworzenie tam przestrzeni z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego. W grupie zwolenników utrzymania tradycyjnego układu ulicy (wariant nr 1), poparcie dla tego rozwiązania wyniosło jedynie 19%.

Wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, odpowiedzi na pytanie o uniemożliwienie przejazdu przez całą długość Starowiejskiej były identyczne i zdecydowanie przeciwne jakimkolwiek ograniczeniom w tym zakresie.

Wykres 13. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? **Uniemożliwienie przejazdu przez całą długość ulicy (zakaz wjazdu na wybranych odcinkach)**



W ankietach wypełnianych indywidualnie **dla wszystkich odcinków Starowiejskiej sprzeciw wobec zamykania dla ruchu oscylował w okolicach 30%**, przy czym najwięcej uczestników konsultacji było niechętnych zamykaniu odcinka między Placem Gdynian Wysiedlonych a ul. 3 Maja – 36%. Z kolei **największe poparcie dla zakazu wjazdu (czasowego lub stałego)** – na poziomie 50% – **wyrażono wobec odcinka między ulicami 3 Maja a Mściwoja**, czyli na odcinku, który w tej chwili identyfikowany jest jako „strefa gastronomiczna”.

Nawet wśród zwolenników najbardziej „pro pieszego” wariantu zmian, czyli wariantu nr 3, poparcie dla ustanowienia całorocznego zakazu wjazdu dla samochodów nie przekroczyło dla żadnego odcinka ulicy poziomu 49% (najwyższe, na tym właśnie poziomie, odnotowano dla odcinka między ul. 3 Maja a ul. Mściwoja).

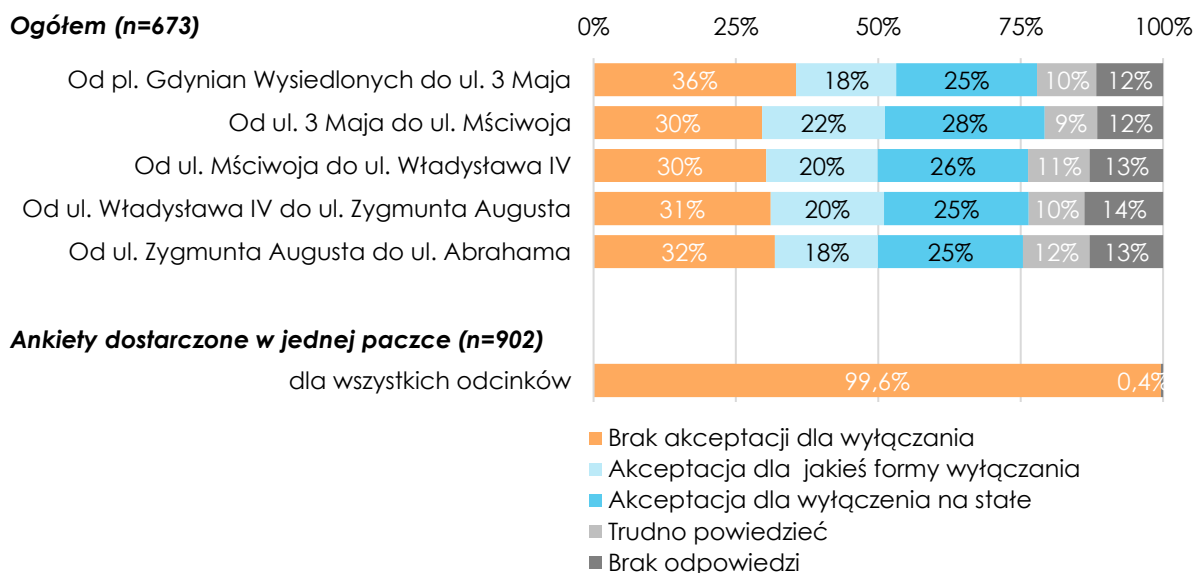
Wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, ponad 99% zawierało odpowiedź, że żadnego z fragmentów Starowiejskiej nie należy wyłączać z ruchu samochodowego w żadnym zakresie.

Na poniższym wykresie przedstawiono rozkład odpowiedzi wskazujących na zasadniczy sprzeciw wobec wyłączenia ulicy z ruchu samochodowego w porównaniu z akceptacją dla jakiejś formy zakazu wjazdu<sup>24</sup>. Jak widać,

<sup>24</sup> Na wykresie pokazano łącznie jako kategorię „Akceptacja dla jakiejś formy wyłączenia” odpowiedzi „Tylko weekendy w sezonie letnim”, „We wszystkie weekendy (cały rok)” oraz „Przez cały sezon letni (w weekendy i dni robocze)”.

## akceptacja dla całorocznego zamknięcia ruchu samochodowego nie przekroczyła wśród uczestników konsultacji poziomu 28% dla żadnego z odcinków.

Wykres 14. Jakie **zakazy wjazdu** był(a)by Pan/i w stanie **zaakceptować** na poniższych odcinkach ulicy Starowiejskiej? (Nie dotyczyłyby one mieszkańców, służb i dostaw.)



Dokładny rozkład odpowiedzi na temat akceptowalnego zakresu zakazu wjazdu dla każdego z odcinków ulicy Starowiejskiej zamieszczono w załączniku nr 1 do niniejszego podsumowania.

Część uczestników konsultacji zgłosiła też konkretne postulaty dotyczące organizacji ruchu na Starowiejskiej i w jej okolicach w pytaniach otwartych w formularzu oraz podczas spotkania konsultacyjnego. Ich pełna lista znajduje się w zestawieniu uwag w rozdziale 7 niniejszego podsumowania.

## Zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu pieszych

W toku konsultacji wielokrotnie powracał temat różnego typu rozwiązań związanych z organizacją ruchu i zagospodarowaniem przestrzeni na Starowiejskiej, które mogłyby zwiększyć jej przyjazność dla pieszych i ich bezpieczeństwo na tej ulicy.

W ankiecie diagnostycznej respondenci wskazywali m.in. na problem związany z przekraczaniem ruchliwych skrzyżowań Starowiejskiej z ulicami Władysława IV i 3 Maja, a także duży ruch samochodowy na ul. Starowiejskiej i prędkość, z jaką poruszają się po niej pojazdy.

W kontekście utrudnień dla ruchu pieszego pojawiały się również uwagi dotyczące ograniczania szerokości chodników przez letnie ogródki restauracyjne oraz wysokich krawężników. Niektórzy respondenci wskazywali też, że bardzo rzadko - jak na tak długą ulicę - rozmieszczone

przejścia dla pieszych zmuszają do przechodzenia przez Starowiejską w nieoznakowanych miejscach.

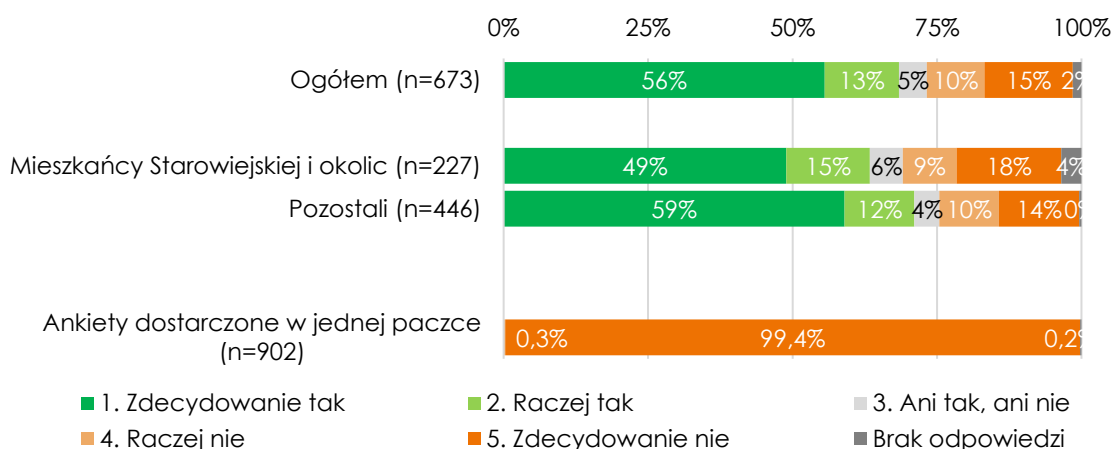
W formularzu konsultacyjnym pytaliśmy między innymi, jak wypełniające go osoby oceniają pomysł **umożliwienia pieszym swobodnego poruszania się po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu (nie tylko na przejściach)**. Takie rozwiązanie, charakterystyczne dla tzw. stref zamieszkania, pozwalałoby zaadresować problem zgodnego z prawem przechodzenia przez Starowiejską poza wyznaczonymi pasami. Jest to również rozwiązanie, które stanowi podstawę tworzenia tzw. stref współdzielonych, w ramach których różni użytkownicy ruchu korzystają z tej samej przestrzeni jezdni, a priorytet mają na niej piesi.

Wśród osób, które wypełniły formularz konsultacyjny indywidualnie, **69% uznało takie rozwiązanie za warte wprowadzenia na Starowiejskiej**; przeciwko niemu wypowiedziało się 25%. Największe grono przeciwników takie rozwiązanie ma wśród osób, dla których podstawowym środkiem transportu jest samochód – 38%; ale nawet w tej grupie przeważają osoby, które uznają je za warte zastosowania – było ich łącznie 54%.

Wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, odpowiedzi na wszystkie pytania o wprowadzanie rozwiązań zwiększających komfort i bezpieczeństwo pieszych były praktycznie identyczne i sytuowały się po stronie niechętniej przekształceniom ulicy w bardziej przyjazną pieszym kosztem samochodów.

W pytaniu o ocenę pomysłu umożliwienia pieszym swobodnego poruszania się po jezdni i przekraczania jej w dowolnym miejscu odnotowano 99% odpowiedzi, że zdecydowanie nie warto wprowadzać takiego rozwiązania.

Wykres 15. 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)**



Osobno pytaliśmy mieszkańców o ocenę trzech możliwych rozwiązań mających na celu **spowolnienie ruchu samochodowego** na Starowiejskiej:



- wprowadzenia wyniesionych skrzyżowań z najbardziej ruchliwymi ulicami Władysława IV i 3 Maja (przez podniesienie tarczy skrzyżowania),
- ograniczenia prędkości do 20 km/h,
- zawężenia jezdni i poszerzenie chodnika przy skrzyżowaniach.

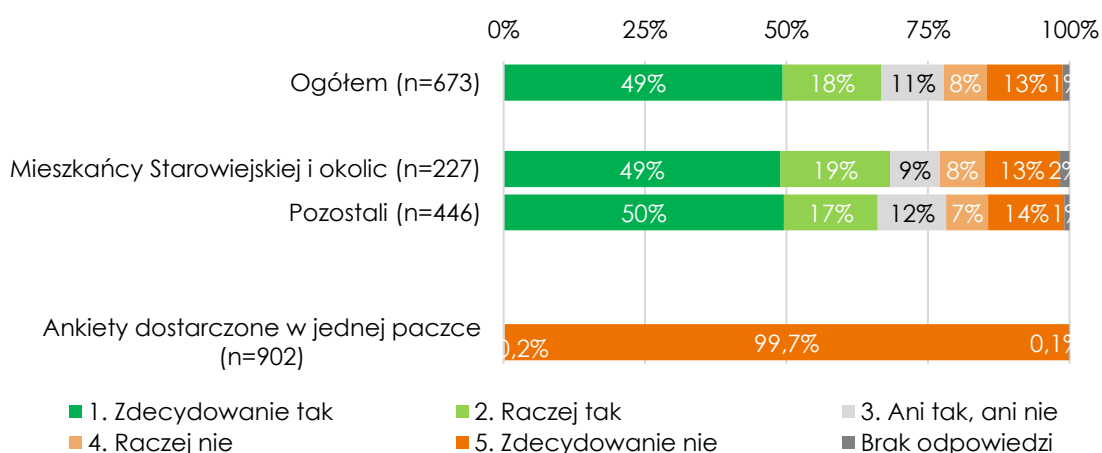
**Wszystkie trzy propozycje miały dość duże grono zwolenników** wśród osób wypełniających formularz konsultacyjny indywidualnie. Za **wyniesionymi skrzyżowaniami** opowiedziało się 67% ogółu respondentów, za **ograniczeniem prędkości do 20km/h** – 65%, a za **zawężaniem jezdni i poszerzaniem chodników przy skrzyżowaniach** – 55%. Wszystkie te rozwiązania, jako zmierzające do spowolnienia ruchu aut, cieszyły się nieco mniejszą popularnością w podgrupie regularnych użytkowników samochodów, przy czym jedynie zawężanie jezdni i poszerzanie chodników uzyskało poparcie mniej niż połowy respondentów z tej grupy (na poziomie 45%).

Z kolei we wszystkich 902 formularzach dostarczonych w jednej paczce, w pytaniach o wyniesione skrzyżowania oraz zawężenie jezdni i poszerzenie chodnika przy skrzyżowaniach, udzielono odpowiedzi zdecydowanie negatywnej.

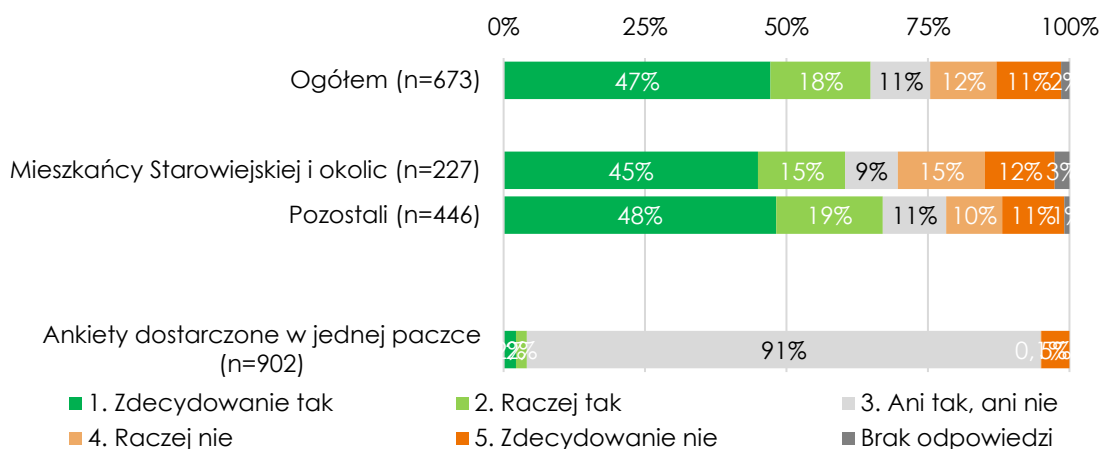
Nieznaczne zróżnicowanie odpowiedzi miało miejsce jedynie w przypadku pomysłu wprowadzenia ograniczenia prędkości do 20 km/h: 91% wskazań dotyczyło odpowiedzi *Ani tak, ani nie*, 5% - *Zdecydowanie nie*, a po 2% - *Zdecydowanie tak* i *Raczej tak*.

Rozkład odpowiedzi w odniesieniu do tych trzech propozycji rozwiązań obrazują poniższe wykresy.

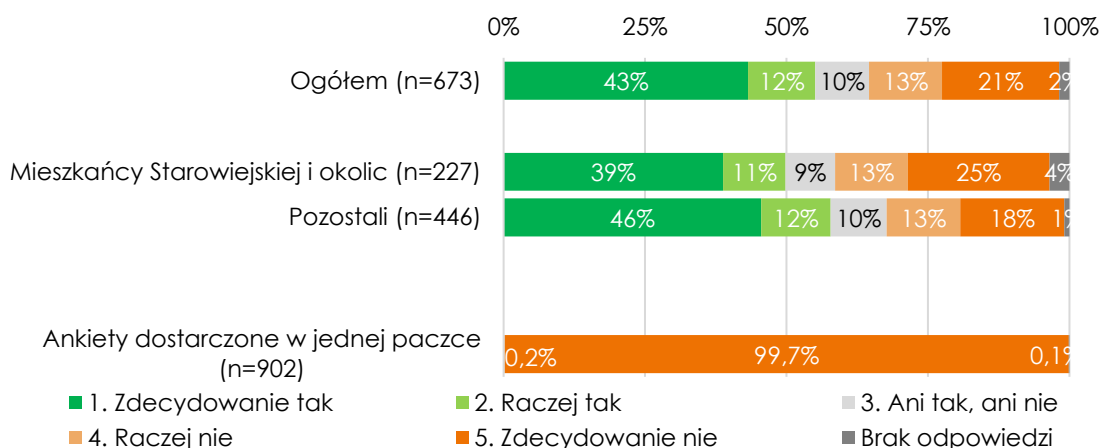
Wykres 16. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? **Wyniesione przejścia dla pieszych na skrzyżowaniach z ul. 3 Maja i ul. Władysława IV w celu spowolnienia ruchu**



Wykres 17. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? **Ograniczenie prędkości do 20km/h**



Wykres 18. Które z rozwiązań dot. organizacji ruchu warto Pana/i zdaniem wprowadzić na Starowiejskiej? **Zawężenie jezdni i poszerzenie chodnika przy skrzyżowaniach w celu spowolnienia ruchu**

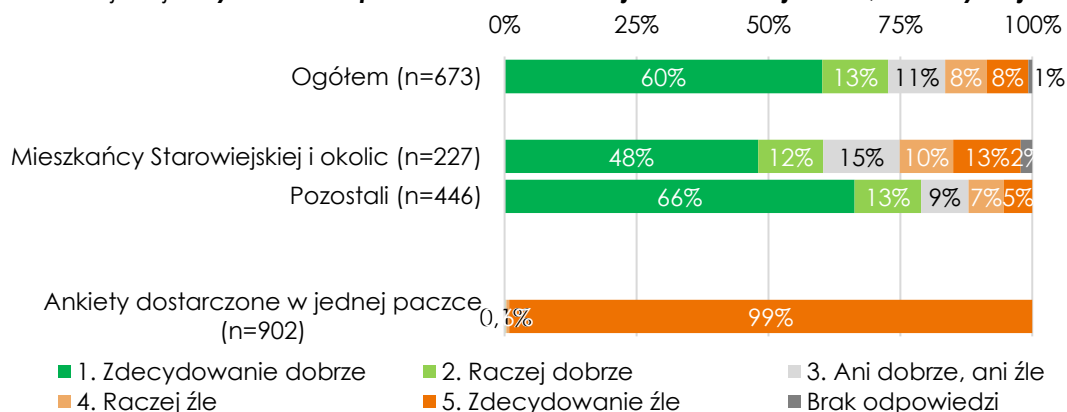


Z palety rozwiązań mających na celu poprawę komfortu użytkownika ulicy przez pieszych, w formularzu zapytaliśmy jeszcze o dwie propozycje, które przewijały się na wcześniejszych etapach konsultacji: wyrównanie poziomu chodnika i jezdni oraz lokalizację przystanków komunikacji miejskiej bliżej ul. Starowiejskiej (przy ul. 3 Maja lub ul. Władysława IV).

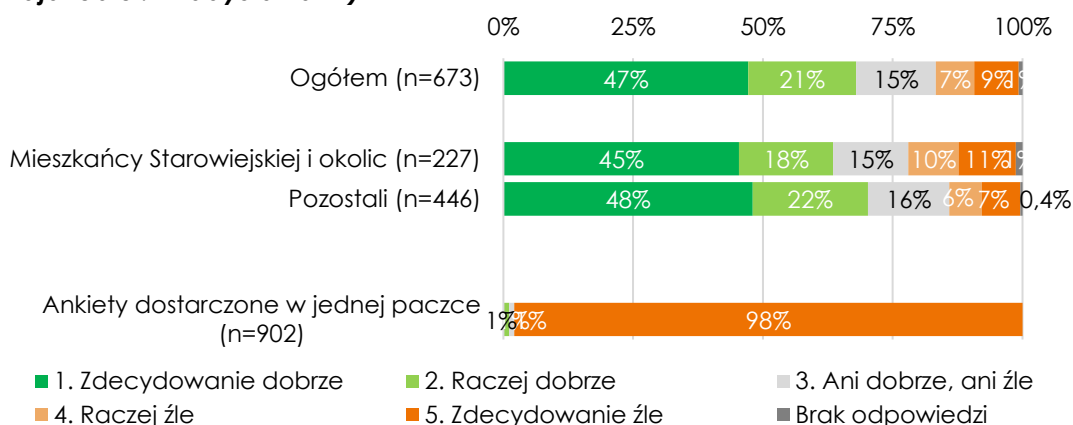
Propozycja **wyrównania poziomu chodnika i jezdni** została dobrze oceniona przez 73% wypełniających formularz indywidualnie, a **lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej bliżej ul. Starowiejskiej** – przez 68% z nich. Warto przy tym zauważyć, że ten drugi postulat zgromadził największą spośród wszystkich rozwiązań szczegółowych, o które pytaliśmy, liczbę opinii „neutralnych” (15% ocen *Ani dobrze, ani źle*) - kwestia ta wydaje się stosunkowo najmniej polaryzować użytkowników Starowiejskiej.

Obie powyższe propozycje zostały natomiast ocenione negatywnie w 902 formularzach dostarczonych w jednej paczce. Pomysł wyrównania powierzchni chodników i jezdni uzyskał 99% ocen zdecydowanie negatywnych, a pomysł lokalizacji przystanków komunikacji publicznej bliżej ulicy Starowiejskiej - 98%.

Wykres 19. Jak ocenia Pan/i pomysł wprowadzenia następujących rozwiązań na ulicy Starowiejskiej? **Wyrównanie poziomu chodnika i jezdni w miejscach, w których jest to możliwe**



Wykres 20. Jak ocenia Pan/i pomysł wprowadzenia następujących rozwiązań na ulicy Starowiejskiej? **Lokalizacja przystanków komunikacji miejskiej bliżej ul. Starowiejskiej (przy ul. 3 Maja lub ul. Władysława IV)**



## Przestrzenie dla pieszych

Idea **tworzenia przy ulicy Starowiejskiej przestrzeni odpoczynku dla pieszych**, m.in. poprzez wprowadzenie elementów małej architektury takich jak dodatkowe siedziska czy nowa zieleń, jest dość popularna wśród osób, które wypełniły formularz konsultacyjny indywidualnie. **Jedynie 13% z nich nie widziało w ogóle potrzeby tworzenia takich przestrzeni.** Najwięcej takich osób było w gronie popierających wariant nr 1 – 21%.

Spośród zaproponowanych w formularzu czterech potencjalnych lokalizacji przestrzeni odpoczynku dla pieszych, **największe poparcie – 58%** – zyskała ta obejmująca **szeroki fragment chodnika pomiędzy ul. Zygmunta Augusta i ul.**

**Abrahama. Najmniejszą popularnością** cieszyła się z kolei **lokalizacja przy wlocie ulicy od strony Placu Gdynian Wysziedlonych** – 42% poparcia.

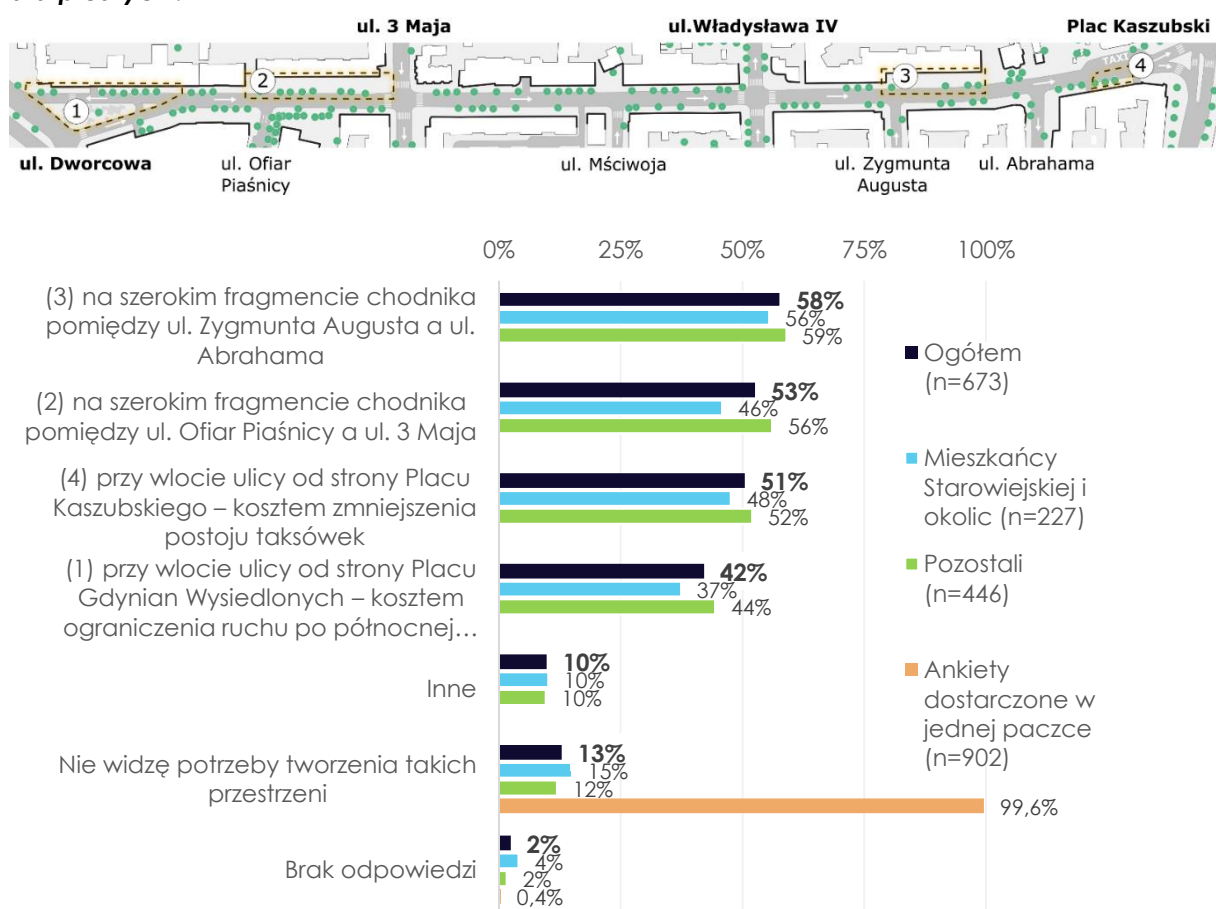
Ta ostatnia wartość jest o tyle zaskakująca, że właśnie ta lokalizacja – z racji bliskości do dworca PKP oraz już częściowo zagospodarowanej przestrzeni pieszej wokół Pomnika Gdynian Wysziedlonych – została w trakcie warsztatów wytypowana jako potencjalnie najłatwiejsza do zagospodarowania jako plac pieszy.

Warto też zauważyć, że słabsze poparcie dla tworzenia przestrzeni przeznaczonej dla pieszych w okolicy Pomnika Gdynian Wysziedlonych, nie unieważnia pojawiających się w toku konsultacji postulatów dotyczących **ułatwienia połączenia z dworcem PKP**, np. poprzez wyznaczenie nowego przejścia dla pieszych właśnie na wysokości wlotu ul. Starowiejskiej.

Dla odmiany, wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce odnotowano niemal 100% wskazań dla odpowiedzi o braku potrzeby tworzenia jakichkolwiek przestrzeni odpoczynku dla pieszych na Starowiejskiej.

Dokładny rozkład odpowiedzi na pytanie o miejsca, w których respondenci chcieliby utworzenia przestrzeni pieszych, znajduje się na poniższym wykresie.

Wykres 21. W których miejscach chciał(a)by Pan/i, aby powstały **przestrzenie odpoczynku dla pieszych**?



Oprócz lokalizacji zaproponowanych w oparciu o wyniki warsztatów projektowych, kilkadziesiąt osób wskazało także własne **propozycje lokalizacji przestrzeni odpoczynku dla pieszych**. Najczęściej pojawiały się wśród nich:

- okolice skrzyżowania z ul. 3 Maja, w pobliżu lokali gastronomicznych w pawilonach przy ul. Starowiejskiej 40,
- okolice Domku Abrahama (ul. Starowiejska 30),
- okolice skrzyżowania z ul. Władysława IV (zwłaszcza w pobliżu przyszłej mediateki przy ul. Starowiejskiej 18),
- cały odcinek ulicy – pomiędzy ul. 3 Maja a ulicą Władysława IV.

W kilku formularzach jako miejsce do wykorzystania pod kątem stworzenia przestrzeni dla pieszych w pobliżu Starowiejskiej wskazano także teren obecnego XVII LO, które ma zostać przeniesione w inne miejsce.

Pełna lista zgłaszanych propozycji lokalizacji przestrzeni odpoczynku dla pieszych znajduje się w zestawieniu uwag w rozdziale 7 niniejszego podsumowania.

## Mała architektura i zieleń

Obecny stan zieleni na Starowiejskiej był jednym z najgorzej ocenianych elementów tej przestrzeni w ankiecie diagnostycznej – zwracano uwagę na jej niską jakość oraz zaniedbanie. Źle oceniano również stan małej architektury oraz niewystraczające oświetlenie ulicy.

Ogólna rewaloryzacja istniejącej zieleni oraz uzupełnienie oświetlenia znalazły się na liście elementów wspólnych dla wszystkich wariantów zmian na Starowiejskiej, wypracowanych w toku konsultacji. W ankiecie konsultacyjnej zapytaliśmy zatem mieszkańców o wskazanie konkretnych elementów małej architektury i zieleni miejskiej, które są ich zdaniem najbardziej potrzebne na tej ulicy.

**Najwyższą liczbę wskazań** wśród ogółu osób wypełniających formularz indywidualnie uzyskały w kolejności: **nasadzenia nowych drzew w szpalerach na chodnika (55%)**, **dodatkowe ławki i innego typu siedziska (53%)** oraz **nowe latarnie (49%)**.

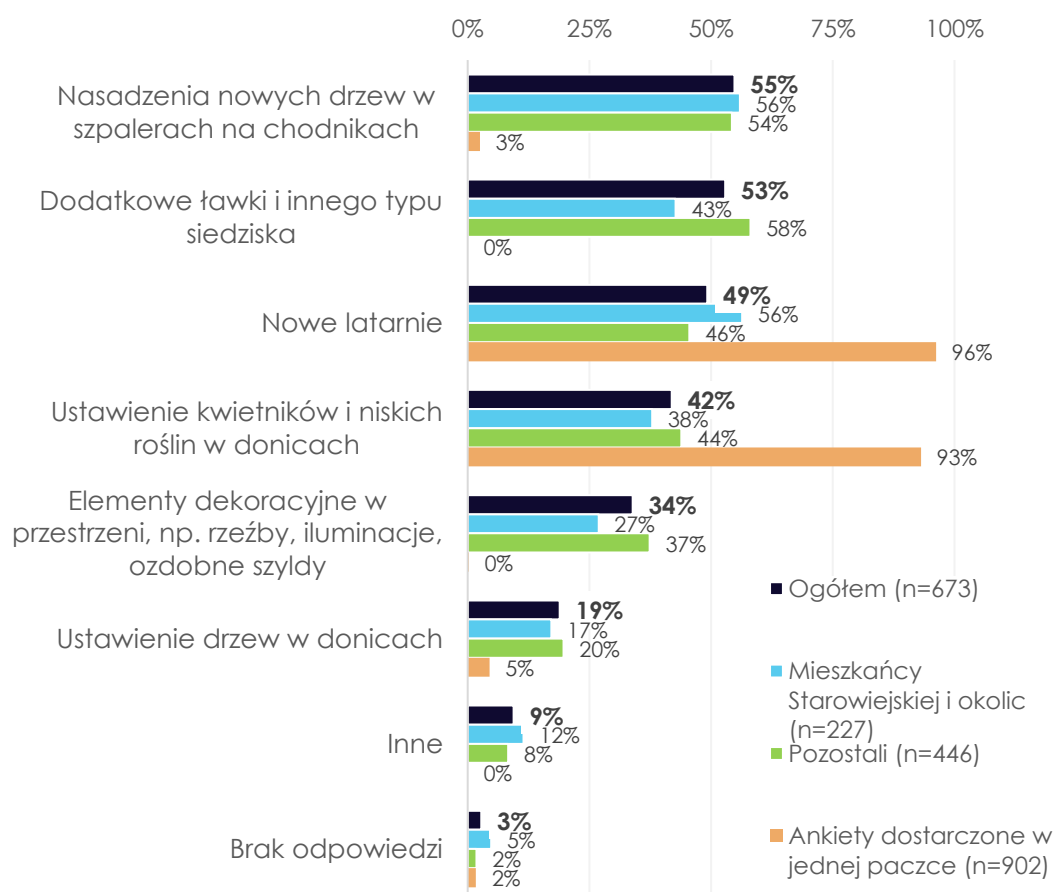
Te same trzy rodzaje elementów małej architektury i zieleni były najbardziej popularne wśród mieszkańców okolic Starowiejskiej. Warto jednak zwrócić uwagę, że wyraźnie mniej popularne w tej grupie były ławki i siedziska (43%), co może wiązać się ze zgłaszanymi m.in. podczas warsztatów uwagami dotyczącymi wykorzystywania ich przez osoby bezdomne i spożywające alkohol, także w godzinach nocnych. Wyraźnie popularniejszy w tej grupie był natomiast postulat instalacji nowych latarni (56%).

Zdecydowanie najmniejsze poparcie spośród zaproponowanych opcji zdobył pomysł ustawienia na Starowiejskiej drzew w donicach, który poparło jedynie 19% respondentów.

Wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, odpowiedzi na to pytanie były bardzo mało zróżnicowane: 96% jako najpotrzebniejsze elementy małej architektury i zieleni na Starowiejskiej wskazywało nowe latarnie, 93% - ustawienie kwietników i niskich roślin w donicach, 5% - ustawienie drzew w donicach, a 3% - nasadzenia nowych drzew w szpalerach na chodnikach.

Pełen rozkład odpowiedzi na to pytanie obrazuje poniższy wykres.

Wykres 22. Które z poniższych rozwiązań dotyczących zieleni miejskiej i małej architektury są Pana/i zdaniem **najbardziej potrzebne** na Starowiejskiej?



Oprócz elementów zaproponowanych w oparciu o wyniki warsztatów projektowych, kilkadziesiąt osób wskazało także własne **propozycje rozwiązań z zakresu małej architektury i zieleni** do umieszczenia na Starowiejskiej. Najczęściej pojawiały się wśród nich:

- fontanny i poidelka,

- ujednolicone, estetyczne szylidy (w tym kontekście pojawiły się wprost wyrazy poparcia dla działań prowadzonych na Starowiejskiej przez Stowarzyszenie Traffic Design),
- stojaki na rowery.

Pełna lista postulatów dotyczących małej architektury i zieleni, zgłoszonych w odpowiedziach na pytania otwarte w formularzu oraz podczas spotkania konsultacyjnego, znajduje się w zestawieniu uwag w rozdziale 7 niniejszego podsumowania.

## Inne propozycje zmian

W formularzu konsultacyjnym daliśmy również mieszkańcom możliwość podzielenia się innymi uwagami i pomysłami na zmiany na Starowiejskiej oraz bardziej rozbudowanymi komentarzami na temat proponowanych kierunków zmian.

Odpowiedzi na to ostatnie pytanie otwarte udzieliło 230 osób (ok. 30% wypełniających formularz). Większość z nich skupiła się na przedstawieniu uzasadnienia wyborów dokonanych we wcześniejszych miejscach formularza. Pojawiły się też głosy w kwestiach, którym – zdaniem respondentów – nie poświęciliśmy w ankiecie wystarczająco dużo miejsca.

Wiele z tych odpowiedzi było zbieżnych z informacjami zebranymi w ankiecie diagnostycznej przeprowadzonej przed rozpoczęciem konsultacji. Dotyczyły one przede wszystkim:

- zmiany organizacji ruchu i obecności samochodów na Starowiejskiej,
- remontu nawierzchni ulicy, ze szczególnych uwzględnieniem kamiennego bruku,
- działań na rzecz estetyzacji ulicy.

Wśród odpowiedzi dotyczących organizacji ruchu, najwięcej osób wskazywało na potrzebę stworzenia na Starowiejskiej **deptaku**. Należy jednak pamiętać, że w kontekście całej dyskusji o przyszłości Starowiejskiej termin ten używany jest przez mieszkańców w bardzo różnych znaczeniach<sup>25</sup> i także w formularzu opisywano go w wielu wariantach – od uniemożliwienia wjazdu na Starowiejską nawet jej mieszkańcom, do wprowadzania ograniczeń jedynie w weekendy, a i to z zachowaniem przejazdu dla mieszkańców, dostaw i służb.

---

<sup>25</sup> Np. niektórzy określają tym mianem wszelkie warianty zmniejszające liczbę miejsc parkingowych, nawet jeśli nie uwzględniają one realnego ograniczenia dla ruchu kołowego.

W tym kontekście przywoływano zwykle pomysł uczynienia ze Starowiejskiej ulicy „reprezentacyjnej” i przestrzeni przede wszystkim dla pieszych – „wizytówki” Gdyni lub „salonu dla pieszych”.

*„Potrzebujemy jak najwięcej przestrzeni dla pieszych. Ta ulica może zacząć kwitnąć i być wizytówką Gdyni jeśli ograniczymy skutecznie liczbę samochodów”.*

*„We wszystkich znaczących europejskich miastach samochody są wypychane z centrum, tworzy się przestrzeń dla ludzi. Jeśli w Gdyni na Starowiejskiej nie będzie deptaka, to nie będzie go nigdzie - jest to szansa pokazania mieszkańcom nowej jakości, wyedukowania kolejnego pokolenia ludzi - nie wolno jej zaprzepaścić. Jestem za jak największym ograniczeniem ruchu samochodowego”.*

*„Popieram stworzenie z ulicy Starowiejskiej deptaka i przestrzeni dla spędzania wolnego czasu przez mieszkańców Gdyni oraz turystów; zwiększenie ilości zieleni na ulicy. Umożliwi to stworzenie kolejnej chętnie odwiedzanej przestrzeni publicznej i tym samym ściągnięcie wielu nowych gości w mieście, uatrakcyjni miasto turystycznie i inwestycyjnie”.*

W kontekście zmniejszenia obecności samochodów w przestrzeni Starowiejskiej proponowano wiele różnych rozwiązań - od wyłączenia z ruchu kołowego całej ulicy bądź jej fragmentów, po bardziej „punktowe” rozwiązania obejmujące np.:

- umożliwienie wjazdu jedynie mieszkańcom, dostawom i służbom,
- czasowe wyłączenie ulicy z ruchu, np. tylko w weekendy lub przy okazji wydarzeń kulturalnych organizowanych w przestrzeni ulicy,
- wprowadzenie strefy współdzielonej, w której pierwszeństwo miałoby piesi,
- ustanowienie strefy zamieszkania,
- ograniczenie liczby miejsc do parkowania, w tym np. wprowadzenie miejsc parkingowych tylko dla mieszkańców.

W pytaniu otwartym oraz na spotkaniu konsultacyjnym pojawiały się także głosy mieszkańców, którzy wyobrażali sobie ograniczenie liczby miejsc do parkowania na Starowiejskiej, ale pod warunkiem wprowadzenia rozwiązań rekompensujących taką zmianę, jak np. zapewnienie miejsc postojowych przy stacjach SKM.

*„Likwidowanie miejsc parkingowych i ograniczanie ruchu samochodowego w centrum jest możliwe, ale proszę pamiętać, iż wiąże się to z koniecznością budowy parkingów, czy organizacji miejsc postojowych na obrzeżach centrum miasta. A jak na razie w Gdyni nie wiele o tym słychać (np.: od strony dzielnic północnych)”.*

Część uwag – choć w zdecydowanie mniejszej liczbie – przywoływała z kolei argumenty przeciwko przekształcaniu Starowiejskiej w deptak oraz – bardziej ogólnie – przeciw wprowadzaniu na niej ograniczeń w poruszaniu się i parkowaniu dla samochodów. W tym kontekście powoływano się przede wszystkim na niedogodności dla mieszkańców, ale także na obawę o spadek obrotów lokalnych biznesów. Głosy te zwykle łączyły się z postulatem



przeprowadzenia jedynie remontu, który nie pociągałby za sobą zmiany sposobu funkcjonowania ulicy Starowiejskiej.

*„Tworzenie na siłę deptaku na ul. Starowiejskiej jest kolejnym trwonieniem pieniędzy na utrudnianie zamiast ułatwianie. W Gdyni jest i tak za mało miejsc parkingowych, a ciągła tendencja do likwidowania ostatnich, które jeszcze pozostały (słupki, słupki i jeszcze raz słupki) jest gwoździem do trumny dla życia tego miasta. Jestem za zielenią, porządkiem, ławeczkami, upiększaniem ale nie za ograniczaniem ruchu i likwidowaniem... Starowiejska to już ostatnie miejsce gdzie jeszcze da się zaparkować (...).”*

Wśród osób, które w pytaniu otwartym powracały do kwestii niezbędnych remontów, najczęściej podnoszono kwestię **remontu chodników i wyrównania nawierzchni jezdni (renowacji bruku)**. Część respondentów postulowała rezygnację z kostki brukowej, która – jak argumentowano – utrudnia poruszanie się rowerom oraz generuje hałas. Powracał również głos o potrzebie **wyrównania poziomu jezdni i chodnika**.

*„Chyba pora zrobić tam normalny asfalt. Wozami konnymi już się przecież nie poruszamy. Jakość jezdni jest okropna, kostka jest śliska i bardzo głośna!”*

*„Stanowczo chcę podkreślić konieczność zrównania poziomu ulicy i chodnika - krawężniki jedynie powinny być zaznaczone. Powinno się wyszlifować bruk na płasko, tak aby stał się przyjazny osobom starszym/zniedoświadczonym, rowerzystom, wózkom z osobami niepełnosprawnymi i małymi dziećmi”.*

Pewna liczba osób wypełniających formularz sugerowała również wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach ul. Starowiejskiej z ul. 3 Maja i Władysława IV.

W odpowiedziach na pytania otwarte powracał również temat estetyki ulicy. Oprócz postulatów **ujednoczenia szyldów**<sup>26</sup>, pojawiały się też bardziej ogólne uwagi dotyczące potrzeby **zadbania o czystość**, a także o remonty kamienic. Kilka osób sugerowało np. uruchomienie programu, w ramach którego gmina mogłaby wspierać finansowo prywatnych właścicieli w **renowacji elewacji**.

*„Dodatkowa sprawa - elewacje kamienic - wiem, że jest odpowiedni program zachęcający Wspólnoty Mieszkaniowe do ich odświeżania ale może jakiś program dofinansowania "Starowiejska 70%" zmotywowałby właścicieli bardziej. Kilka kamienic/bloków woła o remont/przemalowanie”.*

*„Wraz ze zmianą kwestii związanych z ruchem należy położyć nacisk na estetykę szyldów, banerów, małej architektury etc. Niech to będzie schludne i nowoczesne (...).”*

Pełna lista szczegółowych postulatów zgłoszonych w formularzu oraz podczas spotkania konsultacyjnego, w podziale na różne aspekty funkcjonowania ulicy, znajduje się w zestawieniu uwag w rozdziale 7 niniejszego podsumowania.

---

<sup>26</sup> Pisaliśmy o tym w części poświęconej małej architekturze.

## Ocena kierunkowych wariantów zmian

Ostatni blok pytań w formularzu konsultacyjnym dotyczył **oceny ogólnych wizji zmian dla ulicy Starowiejskiej**, wypracowanych na warsztatach z mieszkańcami i przedsiębiorcami. Każdy z trzech wariantów został opisany w formularzu pod kątem najważniejszych założeń organizacji ruchu i zagospodarowania przestrzeni. Wypełniający ankietę proszeni byli o określenie na skali swojego stopnia poparcia poszczególnych kierunków zmian.

Wśród ogółu osób wypełniających indywidualnie formularz konsultacyjny, **największe poparcie** (suma odpowiedzi *Zdecydowanie popieram* i *Raczej popieram*) **odnotował wariant nr 3**, zakładający najwięcej ułatwień dla pieszych i największe ograniczenia ruchu samochodowego. Poparło go **łącznie 55%** wypełniających ankietę i **był to jedyny wariant, który zyskał aprobatę ponad połowy respondentów**. Dla porównania, **wariant nr 1** poparło łącznie **44%** uczestników konsultacji, a **wariant nr 2 – 39%**.

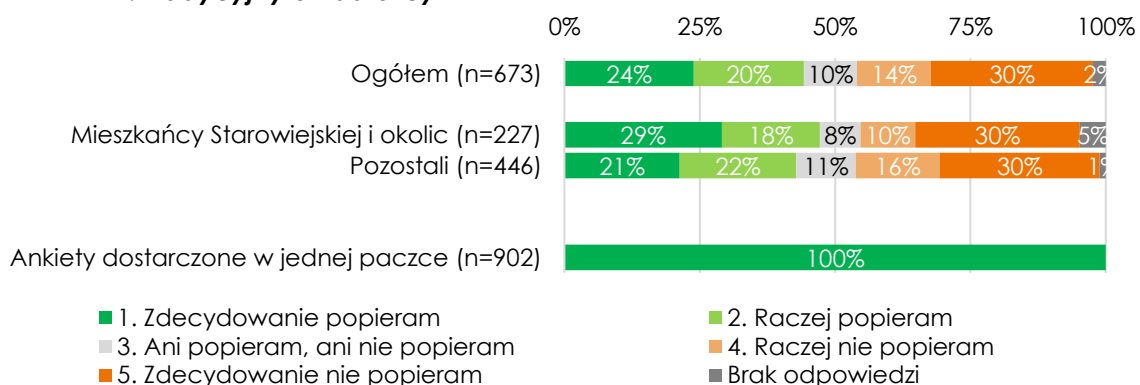
**Także w podgrupie mieszkańców Starowiejskiej i okolic wariant nr 3 uzyskał najwyższe poparcie**, choć było ono nieco niższe niż wśród ogółu respondentów i wyniosło dokładnie 50%. W grupie tej nieco bardziej popularny niż wśród ogółu uczestników konsultacji był wariant nr 1, zakładający najmniejsze zmiany w funkcjonowaniu ulicy – poparło go 47% mieszkańców Starowiejskiej i okolic. Zdecydowanie najślabiej wypadł w tej grupie wariant nr 2, któremu poparcia udzieliła zaledwie około 1/3 wypełniających ankietę (32%).

**Wariant nr 1 najbardziej podzielił osoby wypełniające ankietę** (44% popierających vs. 44% niepopierających), podczas gdy **wariant nr 3 – najbardziej je spolaryzował**, co znalazło odbicie w najwyższym spośród wszystkich wariantów odsetku skrajnych odpowiedzi na obu krańcach skali.

Dokładny rozkład odpowiedzi dla każdego z wariantów przedstawiają poniższe wykresy.

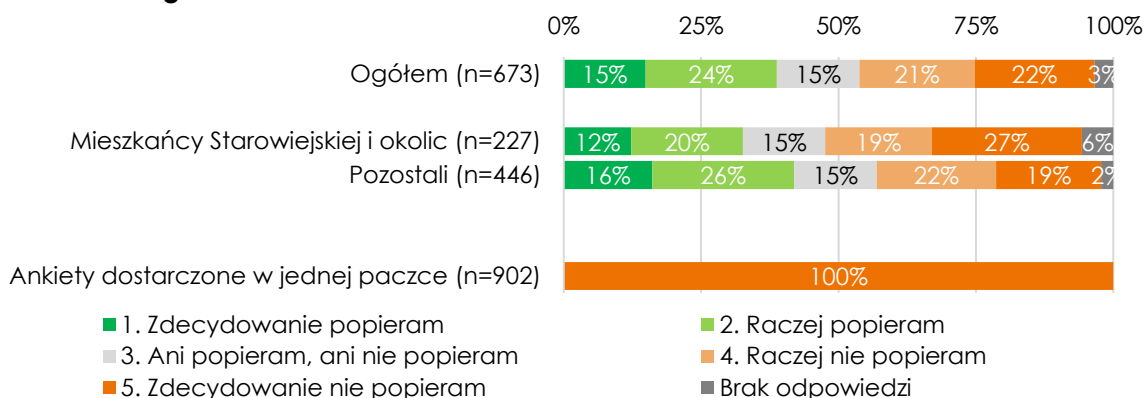
Wykres 23. Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej?

### WARIANT nr 1: Tradycyjny układ ulicy



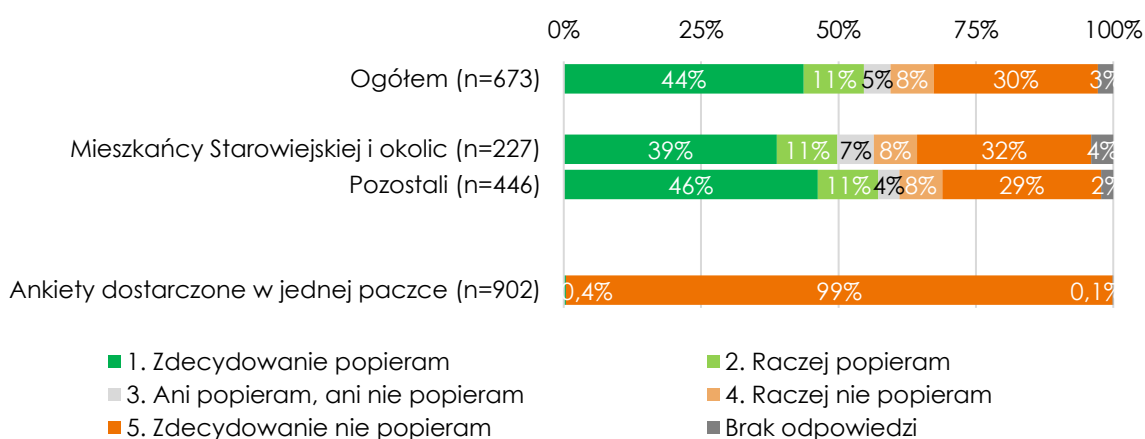
Wykres 24. Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej

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



Wykres 25. Czy ogólnie popiera Pan/i taki kierunek zmian na Starowiejskiej?

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



Rozkład odpowiedzi na pytania o ocenę ogólnych kierunków zmian pokazuje, że wśród uczestników konsultacji utrzymywał się **wyraźny podział pomiędzy tymi, którzy chcieliby zachowania obecnego charakteru ulicy**, z zachowaniem rozwiązań pozwalających na łatwe poruszanie się po Starowiejskiej samochodem **oraz tymi którzy chcieliby jej zdecydowanej przemiany w stronę przestrzeni o bardziej „pro pieszym” charakterze**.

Siła tego podziału oraz przeciwstawność tych dwóch wizji dla Starowiejskiej znajdują ciekawe odbicie w ocenach **wariantu nr 2**, który – choć można by go teoretycznie uznać za najbardziej „wypośrodkowany” – w ocenach wypełniających formularz wypadł zdecydowanie najgłabiej i **jako jedyny uzyskał więcej ocen negatywnych niż pozytywnych** (39% ocen popierających vs. 43% ocen niepopierających).

Wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, zgodnie z kierunkiem odpowiedzi na pytania o różne rozwiązania szczegółowe, bezwzględną przewagę uzyskał wariant nr 1: we wszystkich formularzach zaznaczono

odpowieź *Zdecydowanie popieram* właśnie przy tym wariancie. Wariant nr 2 uzyskał 100% wskazań *Zdecydowanie nie popieram*. W przypadku wariantu nr 3 odnotowano ponad 99% odpowiedzi *Zdecydowanie nie popieram* i 4 odpowiedzi (poniżej 0,5%) *Zdecydowanie popieram*.

## Uzasadnienia ocen wariantów

Najważniejsze argumenty „za” i „przeciw” poszczególnym wariantom udało się zebrać podczas warsztatów, otwartego spotkania konsultacyjnego oraz w pytaniach otwartych w formularzu konsultacyjnym. W zbiorze tym znalazł swoje odbicie opisywany już powyżej spór zwolenników dwóch odmiennych wizji przekształceń Starowiejskiej, a przedstawiane argumenty dotyczyły głównie najbardziej przeciwstawnych wariantów nr 1 i 3.

**Zwolennicy wariantu nr 1** zwracali przede wszystkim uwagę, że uwzględnia on naturalny rozwój ulicy i zmiany zachodzące na Starowiejskiej, a także w największym stopniu zachowuje jej historyczny, wypracowany przez lata charakter. Osoby z tej grupy argumentowały, że wariant ten najlepiej realizuje dążenie do poprawy jakości życia dla mieszkańców ulicy jeśli chodzi o możliwość dojazdu do posesji oraz parkowania samochodów. Pozwala też zachować tradycyjny status Starowiejskiej jako ulicy „mieszkańców i przedsiębiorców”, którym nie należy – w opinii tych osób – utrudniać życia poprzez wprowadzanie ograniczeń parkowania czy zakazy wjazdu.

*„Z trzech propozycji skłaniam się ku pierwszej tj. zachowującej obecny stan, ponieważ to co centrum potrzebuje to przede wszystkim miejsc parkingowych a nie deptaków. Centrum to handel i usługi. A te to ruch. Jeżeli utrudnimy dojazd i zaparkowanie przyjezdnym (i mieszkańcom - nie każda kamienica ma podwórko) to pojedą na zakupy i w interesach gdzie indziej. Funkcja wyłącznie turystyczna i rekreacyjna to może być za mało aby wygenerować ruch (czytaj: w biznesie i tym samym w podatkach dla miasta) w tej części śródmieścia”.*

Większość osób opowiadających się za tym wariantem argumentowała, że Starowiejskiej nie jest potrzebna zmiana sposobu funkcjonowania ulicy, a jedynie gruntowny remont infrastruktury.

**Przeciwnicy wariantu nr 1** wskazywali z kolei, że utrzymuje on obecne *status quo* na Starowiejskiej, nie wykorzystując potencjału na stworzenie w tym miejscu nowego typu przestrzeni publicznej przyjaznej dla pieszych i podtrzymując uprzywilejowaną pozycję użytkowników samochodów w śródmieściu.

Szansy na zmianę owego *status quo* krytycy wariantu nr 1 upatrywali w **realizacji wariantu nr 3**, który postrzegali jako „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, że aktualnie Gdynia jest „miastem samochodów”

(np. charakteryzuje się bardzo wysokim wskaźnikiem liczby samochodów na tysiąc mieszkańców<sup>27</sup>), a takie przekształcenie charakteru jednej z głównych ulic śródmieścia byłoby widocznym krokiem w stronę ograniczenia obecności aut w centrum miasta.

*„Na tę chwilę potencjał Starowiejskiej wydaje się być niewykorzystany, a znaczna ilość samochodów powoduje, że spacer po niej odbywa się najczęściej z uwagi na potrzebę załatwienia jakiejś sprawy lub dokonania transakcji w jednym z okolicznych sklepów lub punktów usługowych. Starowiejska powinna znajdować się na pocztówkach i innych materiałach promocyjnych obok takich atrakcji jak Skwer Kościuszki, żaglowce i okręty czy nabrzeże w całej okazałości. Tylko od nas zależy czy tak się stanie czy też zgodzimy się, aby służyła przede wszystkim jako droga i parking dla samochodów”.*

Po stronie zalet wariantu nr 3 wskazywano na możliwość stworzenia w ten sposób nowego typu śródmiejskiej przestrzeni publicznej, która byłaby atrakcyjna zarówno dla mieszkańców, jak i osób odwiedzających. Przestrzeń ta mogłaby stać się całorocznym „salonem miasta”, wykorzystującym potencjał Starowiejskiej jako pieszego ciągu komunikacyjnego od dworca PKP do morza.

*„Warto być odważnym. Zmiana charakteru tej ulicy na bardziej przyjazną mieszkańcom i turystom dobrze się odbije na punktach usługowych, gastronomicznych itp. na tej ulicy. Trzymam kciuki za realizację”.*

*„Brakuje nam odwagi. Jeśli nie zdecydujemy się na gruntowną zmianę sposobu funkcjonowania ulicy Starowiejskiej, to wiele stracimy - inne miasta stopniowo wyłączają ruch w centrum (Łódź, Warszawa, Gdańsk, Poznań). Ulica ta ma szansę stać się reprezentacyjną przestrzenią publiczną, w szczególności biorąc pod uwagę jej położenie (fakt bycia najkrótszą trasą między dworcem a Placem Kaszubskim).”*

W tym miejscu warto zauważyć, że dla części osób nawet ta propozycja nie była wystarczająco „radykalna”, jako że nie przewidywała całkowitego wyłączenia ruchu kołowego na całej długości ulicy.

*„Każdy z tych wariantów jest zły, żaden nie przewiduje optymalnego rozwiązania, czyli deptaka z całkowitym wyłączeniem ruchu kołowego”.*

Z kolei **przeciwnicy wariantu nr 3** krytykowali przede wszystkim zawartą w nim znaczącą likwidację liczby miejsc parkingowych, argumentując że ten kierunek zmian jest niezgodny z potrzebami części mieszkańców Starowiejskiej, zwłaszcza tych którzy nie mają możliwości zaparkowania pojazdu na podwórku swojej kamienicy/bloku.

Część uczestników spotkania konsultacyjnego za szkodliwą uznała „pogoń” za innymi miastami i podążanie za swego rodzaju „modą” na ograniczanie roli samochodu, którą dostrzegają w tym wariantcie. W tym kontekście pojawiały

---

<sup>27</sup> Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdyni, 2016, s. 31, <https://drive.google.com/open?id=0B5EayIq4Prsqdkl0OENLcTZMX1k>

się również argumenty, że Starowiejska nie powinna być „na siłę” przerabiana na deptak, gdyż nie sprzyja temu krótki sezon letni w naszym klimacie oraz wysoka zabudowa mieszkaniowa na tej ulicy ograniczająca dostęp światła słonecznego.

*„Ulica Starowiejska ma mało słońca, nikt nie będzie tam przesiadywał na ławeczkach, to utopia. Do ogródków, parków nadają się inne miejsca. Ulicy przyda się ogólny remont, ale nic z niej nie zrobi miejsca przyjaznego turystom, by chcieli tam przebywać”.*

Niektóre osoby krytycznie oceniały także zakładany w wariancie nr 3 pomysł znacznego zwiększania liczby ławek i innego typu siedzisk, argumentując, że już teraz przyciągają one osoby pijące alkohol i zanieczyszczające przestrzeń wokół, a wraz ze wzrostem liczby takich obiektów, problem ten może jeszcze bardziej się nasilić.

*„Przeraża mnie duża przestrzeń odpoczynku dla pieszych, po doświadczeniach związanych z ławeczkami, które służą bezdomnym do spania, spotkań, bójek i picia alkoholu. Głośnym rozmowom towarzyszy wulgarne słownictwo. Po ich odejściu ławki i otoczenie przypomina śmietnisko (worki, resztki jedzenia, puste plastikowe butelki itp.). Na tych samych ławkach siadają czasem matki z dziećmi oraz starsze osoby...”*

Kilka osób sugerowało połączenie elementów z różnych wariantów i znalezienie rozwiązania „pośredniego”.

*„Najbardziej odpowiada coś pomiędzy 2 i 3 wariantem (w 3. wariancie nie odpowiada mi taka duża redukcja miejsc postojowych).*

*W 3. wariancie ulica zyskałaby na wartości, jako centrum spędzania wolnego czasu przez mieszkańców i turystów. Z jednej strony osoby dojeżdżające do sklepów, banków będą niezadowolone z braku miejsc do parkowania ale ulica, mieszkańcy, turyści i gastronomia zyska jako fajne miejsce z duszą”.*

Pojawiły się też pojedyncze opinie na rzecz stopniowego wprowadzania zmian – od remontu aż do wyłączenia ulicy z ruchu, w modelu który zakłada najpierw doprowadzenie do zdecydowanej zmiany profilu usług ulokowanych przy Starowiejskiej.

*„Wariant 1 jest najbardziej pragmatyczny, ulica pozostaje żywa, jest ważna komunikacyjnie, ale też zyska odświeżenie i może zainteresuje mieszkańców i turystów do przebywania na niej lub chodzenia po niej. Jest jeszcze za wcześnie :) na stworzenie z niej deptaku, musiałaby w 99% być wypełniona lokalami gastronomicznymi i nieszablonowymi sklepami, to można uzyskać jedynie poprzez zmniejszenie czynszu i warunki preferencyjne dla nieszablonowych pomysłów, dopiero wtedy gdy ulica będzie żyła i przyciągała tłumy naturalne stanie się jej całkowite zamknięcie, najlepiej z ulicami ją przecinającymi”.*

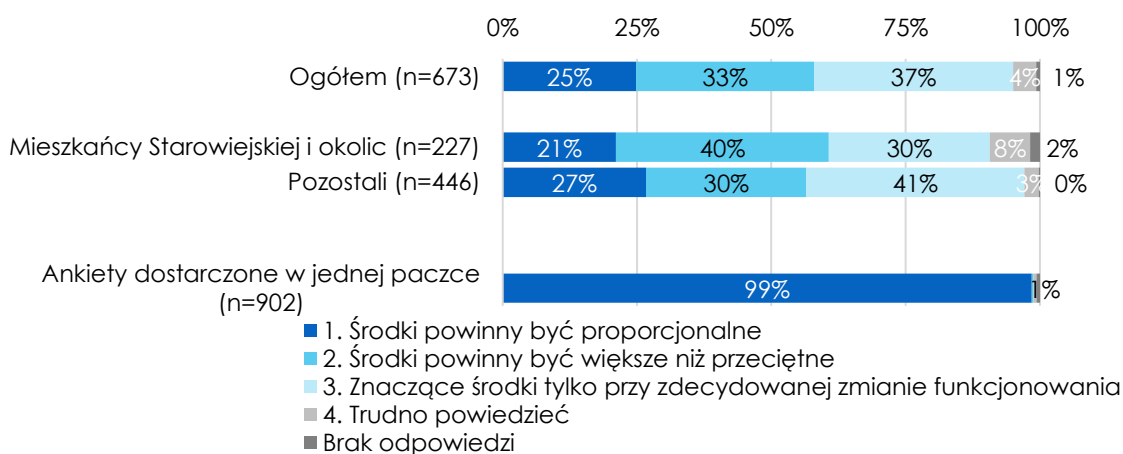
## Finansowanie zmian na Starowiejskiej

Oprócz pytań o ocenę konkretnych propozycji zmian na Starowiejskiej, prosiliśmy uczestników konsultacji również o wyrażenie opinii w sprawie przeznaczenia na ten cel środków z budżetu miasta.

**Większość osób wypełniających formularz konsultacyjny również uznała, że Starowiejska „zasługuje” na poważny zastrzyk finansowy.** Za przeznaczeniem na ten cel środków proporcjonalnych do innych wydatków na remonty i modernizacje dróg w gdyńskim śródmieściu opowiedziało się 25% ogółu respondentów, podczas gdy łącznie **70% wyraziło poparcie dla przeznaczenia na zmiany na Starowiejskiej środków większych niż przeciętne wydatki na remontu i modernizacje dróg** w śródmieściu Gdyni. Warto jednak zauważyć, że **dla ponad połowy z nich (37% ogółu osób wypełniających formularz) przeznaczenie na ten cel znacznych środków byłoby uzasadnione jedynie wprowadzeniem zdecydowanych zmian w obecnym funkcjonowaniu ulicy.**

Dokładny rozkład odpowiedzi na to pytanie zobrazowano na poniższym wykresie.

Wykres 26. Proszę zaznaczyć zdanie, które najlepiej oddaje **Pana/i opinię** w sprawie **finansowania zmian** na ulicy Starowiejskiej?



Co ciekawe, stanowisko uzależniające wyższe wydatki na Starowiejską od bardziej zdecydowanego charakteru przyszłych zmian, podziela 42% osób, które pozytywnie oceniły wariant nr 2 oraz aż 54% osób, które pozytywnie oceniły wariant nr 3. Kolejne – odpowiednio – 41% i 35% uważają, że ponadprzeciętne wydatki na przebudowę Starowiejskiej powinny być przeznaczone na ten cel „bezwzględnie”. Pokazuje to, że **dla wielu osób wydawanie dużych ilości publicznych środków na przekształcanie przestrzeni publicznych jest uzasadnione jedynie wprowadzaniem w nich naprawdę znaczących zmian.** Wydatkowanie znaczących kwot jedynie na same działania remontowe, nawet w przypadku tak dużej i znaczącej ulicy jak Starowiejska, może zostać uznane za niezrozumiałe i niezasadne. Wątek ten

pojawił się również w odpowiedziach na pytanie otwarte w formularzu oraz w wypowiedziach uczestników spotkania konsultacyjnego.

*„Rewitalizacja ul. Starowiejskiej powinna być traktowana w Gdyni priorytetowo, jednak jeśli miałby być realizowany wariant 1 to szkoda zachodu i pieniędzy bo nie wnosi on nic nowego. Ul. Starowiejska powinna być reprezentacyjną częścią miasta, i jedynie przez znaczne ograniczenie ruchu kołowego i 'oddanie' jej pieszym można to osiągnąć (...)”*

Wśród 902 formularzy dostarczonych w jednej paczce, odpowiedzi na to pytanie były praktycznie identyczne: ponad 99% wskazań dotyczyło przeznaczenia na przebudowę Starowiejskiej środków proporcjonalnych do innych wydatków na remonty i modernizacje dróg w gdyńskim śródmieściu. Jedynie 3 formularze (0,3%) zawierały odpowiedź popierającą wydatkowanie środków większych niż przeciętnie przeznaczane na podobne cele.

## 6. Podsumowanie wyników – dylematy do rozstrzygnięcia

Dyskusje wokół ulicy Starowiejskiej toczą się w Gdyni od co najmniej kilku lat na różnych forach i z udziałem różnych aktorów. Doświadczenia z obecnego procesu konsultacji społecznych, w połączeniu z wiedzą płynącą z wcześniejszych debat, prowadzą do wniosku, że rozmowa o przyszłości tej ulicy jest nierozzerwalnie związana z **szerszym dylematem dotyczącym sposobu funkcjonowania przestrzeni publicznych w Gdyni**.

W odniesieniu do Starowiejskiej, dylemat ten – w największym skrócie – ogniskuje się wokół dwóch kluczowych kwestii:

- wyobrażenia o **priorytetowych użytkownikach przestrzeni publicznych** w centrum miasta
- oraz **zasad obecności w nich samochodów** jako indywidualnego środka transportu.

Zagadnienia te wyraźnie polaryzują mieszkańców i uwidaczniają trudny do przewyciężenia **konflikt pomiędzy dwiema wizjami przestrzeni śródmiejskich**.

Po jednej stronie tego sporu znajdują się zwolennicy utrzymania „**tradycyjnego**” **sposobu funkcjonowania śródmieścia**. Charakteryzuje go dążenie do zapewnienia wyraźnego oddzielenia przestrzeni dla różnych typów uczestników ruchu oraz jak największej łatwości w poruszaniu się samochodem, traktowanym jako podstawowy środek komunikacji. Wizja ta znajduje odbicie m.in. w rozwiązaniach infrastrukturalnych nastawionych na zapewnienie jak największej przepustowości ruchu samochodowego oraz jak największej przestrzeni parkingowej.



Na drugim biegunie sytuują się zwolennicy **zdecydowanej zmiany w myśleniu o priorytetowych użytkownikach przestrzeni śródmiejskich i wysunięcia na czoło potrzeb pieszych**, a także przesunięcia akcentu w myśleniu o transporcie w mieście na rzecz poruszania się komunikacją zbiorową, rowerem i pieszo.

W praktyce, pierwsza wizja zakłada planowanie miasta łatwo dostępnego dla samochodów, a druga – wyraźne ograniczenie ruchu aut i tworzenie przestrzeni publicznych przyjaznych dla pieszych i rowerzystów.

Zarówno w ankietach, jak i w trakcie warsztatów projektowych oraz spotkania konsultacyjnego, argumenty za stworzeniem w Gdyni przestrzeni publicznej nowego typu padały ze stron przedstawicieli bardzo różnych grup mieszkańców. Definiowano ją przede wszystkim jako przyjazną dla pieszych oraz użytkowników o ograniczonej mobilności, uwzględniającą nie tylko funkcje tranzytowo-parkingowe, ale przede wszystkim będącą otwartym i ogólnodostępnym miejscem do spędzania czasu. W tym kontekście uczestnicy konsultacji często przywoływali przykłady zmian w takim kierunku wprowadzanych w innych miastach – zarówno zagranicą, jak i w Polsce (np. w Warszawie, Łodzi, Krakowie, Gorzowie Wielkopolskim, Dąbrowie Górniczej, Wrocławiu).

Osobną kwestią, która wymaga podjęcia decyzji w odniesieniu do przyszłości ulicy Starowiejskiej, jest pytanie o to, **czy ma się ona stać ulicą „reprezentacyjną” – swoistą „wizytówką miasta”, czy też pozostać jedną z wielu ulic śródmiejskich, pełniącą przede wszystkim funkcje mieszkalno-tranzytowe**. Każdy z tych kierunków wiąże się z nieco innym sposobem myślenia o zagospodarowaniu przestrzeni Starowiejskiej oraz organizacji ruchu na tej ulicy.

## 7. Zestawienie uwag szczegółowych

Postulaty szczegółowe zgłaszane w odniesieniu do poszczególnych aspektów funkcjonowania ul. Starowiejskiej

Tabela 1. Szczegółowe postulaty zmian na ul. Starowiejskiej

Zagadnienie	Postulat
<b>ORGANIZACJA RUCHU</b>	
<b>Ograniczenia wjazdu dla samochodów</b>	Całkowity zakaz ruchu samochodowego na ulicy Starowiejskiej (łącznie z mieszkańcami)
	Całkowity zakaz ruchu na odcinku między ul. 3 Maja a Władysława IV
	Utworzenie deptaku od ul. 3 Maja do ul. Abrahama, w połączeniu z deptakiem na ul. Abrahama do ul. 10 Lutego, jako dojście do Skweru Kościuszki i ul. Świętojańskiej
	Wyłączenie ulicy z ruchu w weekendy tak, aby przyzwyczaić mieszkańców do ostatecznych zmian
	Możliwość wjazdu tylko dla osób z niepełnosprawnościami i dostaw do punktów handlowo-usługowych
	W dzień wjazd tylko dla mieszkańców i zaopatrzenia, a wieczorem całkowity zakaz ruchu, z możliwością wystawienia ogródków restauracyjnych
	Uniemożliwienie przejazdu czasowego, np. przejazd możliwy wieczorem i zimą
	Ograniczenie wjazdu na ulice tylko do mieszkańców i służb w weekendy przez cały rok
	Przerwanie ciągłości przejazdu przez ulicę Starowiejską przy zapewnieniu pełnej dostępności do każdego jej odcinka – ustawienie słupków w jednym, dwóch kluczowych miejscach
	Zakaz ruchu samochodów z silnikiem diesla
	Ograniczenie masy samochodów do 3,5 tony (jeśli nie będzie możliwe całkowite wyłączenie ruchu samochodowego lub ograniczenie go do mieszkańców i służb publicznych)
	Przekształcenie ulic dojazdowych do Starowiejskiej (ul. Abrahama na odcinku do ul. 10 Lutego, ul. Z. Augusta i ul. Mściwoja) w ulice „ślepe” z wjazdem od ul. 10 Lutego, dwukierunkowe, z parkowaniem wyłącznie równoległym i miejscem do zawracania na końcu (przy ul. Starowiejskiej), wykorzystując do tego trwałe zapory architektoniczne (chodnik, donice itp.)
	Zainstalowanie automatycznych barier na wjazdach, zakazujących całkowicie wjazdu na ul. Starowiejską w okresach największego ruchu pieszego

	Pozostawienie wjazdu do szpitala i na ul. Abrahama od pl. Kaszubskiego
	Zapewnienie swobody przejazdu karetkom, bez względu na przebudowę układu drogowego wokół szpitala miejskiego
	Przeniesienie wjazdu/wyjazdu do szpitala na stronę ul. Wójta Radtkego
<b>Przebudowa skrzyżowań</b>	Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu z ul. Władysława IV i ul. 3 Maja
	Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniach – funkcjonującej tylko w godzinach szczytu, bez przycisków dla pieszych
	Rezygnacja z prawoskrętu w ul. Świętojańską oraz rezygnacja z sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ze Świętojańską
	Wyniesienie skrzyżowania starowiejskiej i Władysława IV bez względu na wybrany wariant zmian
	Podniesienie skrzyżowań z ul. 3-go Maja i Władysława IV w sposób podobny jak na ul. Armii Krajowej, a nie jak np. w Gdańsku Osowie na ulicy Wodnika
	Rezygnacja z podniesienia skrzyżowania z ul. Władysława IV, jeśli miałyby ona być główną arterią miasta
	Ograniczenie prędkości na przelotowych ulicach poprzecznych wobec Starowiejskiej
<b>Uporządkowanie i spowolnienie ruchu</b>	Budowa przejść dla pieszych wzdłuż całej ulicy
	Uspokojenie ruchu poprzez umieszczenie progów zwalniających
	Ustawienie estetycznych szykan ograniczających ruch samochodów po jezdni
	Nieprowadzenie żadnych spowalniaczy ruchu
	Wprowadzenie strefy zamieszkania „od zaraz” – niezależnie od dalszych przekształceń ulicy
	Zamiana w ulicę asfaltową z ograniczeniem prędkości do 40 km/h
<b>Pozostałe propozycje z zakresu organizacji ruchu</b>	Egzekwowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h oraz przepisów dot. parkowania
	Ustawienie urządzeń, które skanując numery rejestracyjne samochodów, pozwoliłyby nakładać mandaty na przekraczających dozwoloną prędkość
	Puszczenie ruchu pod ulicą Starowiejską w tunelu/garażu podziemnym
	Zapewnienie dojazdu dla dostawców nie od frontów, a od tyłu budynków i rozbudowanie w tym celu ulic sąsiednich

	Puszczenie ruchu ulicą Władysława IV pod ulicą Starowiejską w tunelu i rozlokowanie na powierzchni ławek, drzew, pomników itp.
	Wprowadzenie ruchu dwukierunkowego
<b>ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENI</b>	
Połączenie piesze lub pieszo-rowerowe ze strefą dworców kolejowych/ budowa przejścia dla pieszych na wysokości dworca PKP	
Wprowadzenie ciągłego chodnika z możliwością przejazdu pojazdów na skrzyżowaniu z ulicami Ofiar Piaśnicy, Mściwoja, Zygmunta Augusta i Abrahama	
Przebudowa wylotu na Plac Kaszubski	
Przebudowa pieszego przejścia do Starowiejskiej od ul. 10 Lutego – poszerzenie chodników na większości przecznic	
Stworzenie placu zabaw na terenie likwidowanego XVII LO	
Stworzenie zaplecza parkowego dla ulicy na terenie likwidowanego XVII LO	
Na deptaku utworzenie możliwości aranżacji miejsc pod wydarzenia kulturalne (muzyka na żywo, wystawy itp.)	
Zapewnienie na ulicy Starowiejskiej „przestrzeni wystawowej” dla lokalnych przedsiębiorców - przed wejściem i witrynami, np. poszerzenie miejsca na stoliki dla restauracji czy umożliwienie wyjścia na zewnątrz z towarami sklepom spożywczym	
Możliwość lokowania w osi jezdni ogródków gastronomicznych bądź stanowisk z drobną sprzedażą oraz dodatkowe zagęszczenie środka drogi za pomocą jednokondygnacyjnych stoisk, zieleni, małej architektury. Ruch kołowy (ograniczony) i pieszy odbywał się wówczas po obu stronach takiego „pasa handlu”	
Wysepki na całej długości ulicy	
Dobudowanie „tarasów”, „balkonów” przy lokalach gastronomicznych, oddzielonych od ulicy barierkami pozwalającymi na ustawienie ławeczek i stolików nawet przez cały rok	
Więcej lokalizacji dla ogródków restauracyjnych	
<b>Propozycje lokalizacji przestrzeni odpoczynku dla pieszych</b>	Okolice skrzyżowania z ul. 3 Maja, w pobliżu lokali gastronomicznych w pawilonach przy ul. Starowiejskiej 40
	Okolice domku Abrahama (ul. Starowiejska 30)
	Okolice skrzyżowania z ul. Władysława IV (zwłaszcza w okolicach przyszłej mediateki przy ul. Starowiejskiej 18)
	Okolice ul. Starowiejskiej 8 (na wysokości ul. Abrahama)
	Cały odcinek ulicy pomiędzy ul. 3 Maja a ulicą Mściwoja

	Cały odcinek ulicy pomiędzy ul. 3 Maja a ulicą Władysława IV
	Cały odcinek ulicy pomiędzy ul. 3 Maja a ulicą Zygmunta Augusta
	Cały odcinek ulicy pomiędzy ul. 3 Maja a ulicą Abrahama
<b>PARKOWANIE</b>	
Wprowadzenie całkowitego zakazu parkowania na ulicy Starowiejskiej	
Ograniczenie parkowania do jednej strony ulicy (lewej) oraz ograniczenie czasowe parkowania	
Usunięcie parkowania równoległego	
Uniemożliwienie parkowania autokarom	
Rozróżnienie na miejsca postojowe dla mieszkańców i przyjezdnych	
Ograniczenie parkowania w nocy tylko do mieszkańców ulicy	
Parkowanie samochodów ograniczone do 1 godziny (z wyłączeniem mieszkańców)	
Stworzenie miejsc parkingowych z ograniczonym czasem parkowania do 30 minut	
Likwidacja miejsc postojowych zarezerwowanych dla dostaw	
Zachowanie miejsc postojowych dla dostaw	
Zwiększenie estetyki miejsc parkingowych	
Stworzenie większej liczby miejsc parkingowych	
Stworzenie zatok do parkowania pojazdów	
Zagospodarowanie pod miejsca postojowe terenu za pawilonami na ul. 3 maja oraz innych podwórek należących do miasta	
Budowa parkingu podziemnego pod deptakiem	
Budowa dwóch garaży podziemnych i/lub nadziemnych dla przyjezdnych i mieszkańców - jednego na skwerku od ul. Wójta Radtkego vis a vis straży pożarnej, drugiego - na skwerku od ul. Władysława IV vis a vis ZUS; miejsca w garażach powinny być dostępne dla biletów strefy płatnego parkowania	

## **ROZWIĄZANIA INFRASTRUKTURALNE**

Likwidacja bruku i zmiana nawierzchni na asfalt

Likwidacja bruku i zmiana nawierzchni na płyty kamienne na całej szerokości ulicy

Wyzlifowanie bruku na płasko, tak aby stał się przyjazny osobom starszym/z niepełnosprawnościami, rowerzystom, wózkom z małymi dziećmi

Obniżenie krawężników na całej długości ulicy

Wymiana chodników na płyty z ciekawym wzorem

Remont instalacji podziemnych - kanalizacja, rurociągi wodne, gazowe i elektryczne

## **ROZWIĄZANIA ROWEROWE**

Budowa ścieżki rowerowej (na chodniku) zamiast kontrapasa na jezdni

Ścieżki rowerowe na jezdni czynne jedynie w sezonie letnim/ w weekendy

Poprowadzenie nieprzerwanej ścieżki rowerowej potączonej ze Skwerem Kościuszki oraz umożliwiającej wjazd w Starowiejską od ul. Świętojańskiej lub od ul. Batorego

Przeniesienie głównego szlaku rowerowego na ulicę Nową Węglową lub w jej okolice, a na Starowiejskiej pozostawienie jedynie dojazdu do punktów handlowo-usługowych

Zmiana nawierzchni na bardziej przyjazną dla rowerów

Ograniczenie prędkości dla rowerzystów

Zakaz jazdy rowerem na ul. Starowiejskiej

Likwidacja kontrapasa przy pozostawieniu kontraruchu rowerowego

Likwidacja kontraruchu rowerowego

Zamiana miejsc postojowych dla rowerów pod Domkiem Abrahama na zieleń

Likwidacja stojaków na rowery

Zwiększenie liczby miejsc postojowych dla rowerów

<b>MAŁA ARCHITEKTURA</b>
Ustawienie dużej liczby mebli miejskich przeznaczonych dla pieszych
Bardziej funkcjonalne rozmieszczenie ławek wzdłuż ulicy
Dodatkowe ławki stawiane na ulicy powinny mieć oparcie na plecy i poręczę ułatwiające wstawanie oraz być głównie z drewna, a nie z zimnego metalu
Likwidacja ławek
Zwiększenie liczby koszy na śmieci
Instalacja koszy na śmieci, z których wiatr nie wywiewa odpadów
Instalacja koszy do segregacji odpadów
Instalacja poidetek/wodopojów
Budowa fontanny
Minimalizacja liczby przeszkód na chodnikach (słupków, donic itp.)
<b>ESTETYZACJA I OŚWIETLENIE</b>
Ujednolicenie sztyldów
Usunięcie reklam z przestrzeni ulicy
Zwrócenie większej uwagi na estetykę i wystrój witryn sklepów, biur i urzędów
Kontynuacja działań Stowarzyszenia Traffic Design związanych z estetyzacją sztyldów i elewacji budynków
Stworzenie programu wspierającego właścicieli kamienic w remontach elewacji, np. dotacje od miasta na remont budynków objętych nadzorem konserwatora zabytków
Wpłynięcie przez miasto na remont elewacji kamienic przy ul. Starowiejskiej 28a i 34
Instalacja latarni w stylu retro
Instalacja oświetlenia zawieszzonego na linach nad jezdnią
Kolorowe światełka na drzewach zimą, ale nie niebieskie

Kolorowe oświetlenie Domku Abrahama
Iluminacja zieleni oraz podkreślająca akcenty charakterystycznych dla gdyńskiej architektury
Jak najmniej elementów dekoracyjnych i iluminacji, które przeszkadzają w nocy mieszkańcom
Usunięcie znaków ostrzegawczych i informacyjnych, które szpecą ulicę
Umieszczenie w przestrzeni ulicy różnego rodzaju instalacji artystycznych, w tym prezentowanie sztuki gdyńskich artystów
<b>ZIELEŃ</b>
Stworzenie parków kieszonkowych
Obsadzenie szczytów budynków bluszczem i stworzenie ogrodów wertykalnych
Powiększenie szpalerów drzew, aby miały one więcej wody deszczowej
Nasadzenia drzew o jaśniejszych pniach i liściach (np. platanów)
Posadzenie drzew wiśniowych
Całkowita wymiana drzew i zasadzenie nowych
Posadzenie trawnika na całej długości ulicy
Posadzenie łąki kwietnej
Ustawienie donic z różnokolorowymi kwiatami
Ustawienie zieleni w donicach typu „łódka”
Ustawienie kwiatów w ciekawych donicach, np. z kaszubskim znakiem
Zmiana rozmieszczenia zieleni na ulicy, np. przesadzenie drzew tak, by nie zasłaniały widoku na kamienice
Nie sadzenie drzew w donicach
Dosadzenie drzew w miejscach „łysych”, m.in. w dziurach w szpalerach przy Starowiejskiej 7, 16, 18, 24a, 34, 35, 36, 42 oraz w okolicach szpitala
Uzupełnienie zieleni przy Starowiejskiej 10-14 (przy sklepie Rossman)



Uporządkowanie zieleni przy Starowiejskiej 42-48
Zmniejszenie liczby drzew i roślin, które wprowadzają chaos na ulicy
Ograniczenie zieleni do wybranych obszarów ulicy
<b>BEZPIECZEŃSTWO I PORZĄDEK</b>
Większa liczba patroli policji na Starowiejskiej
Ustanowienie na Starowiejskiej posterunku Straży Miejskiej
Współpraca ze Strażą Miejską i policją w celu zmniejszenia liczby osób żebrzących i spożywających alkohol (bezdolnych)
Wprowadzenie monitoringu, zwłaszcza w okolicach skrzyżowań z ul. 3 Maja i Władysława IV
Częstsze sprzątnięcie ulicy
Dopilnowanie przez odpowiednie służby systematycznego usuwania śniegu z chodników w okresie zimowym
<b>POZOSTAŁE POSTULATY</b>
Zakaz dokarmiania ptaków na ulicy i podwórkach domów
Zapewnienie dostępu do publicznej toalety na ul. Starowiejskiej lub w jej pobliżu
W przypadku wprowadzenia zakazu wjazdu dla komunikacji prywatnej - wprowadzenie małych środków komunikacji niespalinowej, np. rikszy lub tramwaju
Organizacja na Starowiejskiej jednorazowych wydarzeń i co jakiś czas całkowite zamykanie jej dla ruchu
Zadbanie o tworzenie się na Starowiejskiej klimatycznych kawiarni i restauracji, miejsc z imprezami kulturalnymi
Wydłużenie godzin otwarcia lokali gastronomicznych
Nie zwiększanie liczby punktów gastronomicznych i kawiarni
Ograniczenie działalności lokali gastronomicznych po godzinie 22
Ograniczenie postoju taksówek na Starowiejskiej
Wyznaczenie godzin dla dostaw wyłącznie rano lub wieczorem

Stworzenie miejsc doładowania dla elektrycznych środków lokomocji
Instalacja tablic informacyjnych, np. o historii ulicy i miasta, z opisami życia rybaków gdyńskich
Instalacja tablic z mapą dojścia do morza
Lepsza ekspozycja tablicy przy Pomniku Gdynian Wysiedlonych
Zmiana profilu lokali usługowych z banków na gastronomię
Stworzenie programu wsparcia właścicieli kamienic i wspólnot mieszkaniowych w przekształcaniu lokali na piętrach w lokale usługowe, np. wsparcie w nadbudowie dla uzyskania ekwiwalentnej powierzchni dla lokali z pierwszych pięter, zwalnianych pod usługi. W takim przypadku, elementem charakterystycznym deptaka mogłyby być lekkie stalowe galerie przy lokalach na 1. piętrze, dostępne z poziomu deptaka poprzez równie lekkie, stalowe schody.
Przeprowadzenie konsultacji projektów zmian na Starowiejskiej z osobami z niepełnosprawnościami
<b>ZMIANY W PROPONOWANYCH WARIANTACH</b>
Wariant nr 3, ale z mniejszą redukcją liczby miejsc parkingowych
Propozycja połączenia wariantu nr 1 i wariantu nr 2: <ul style="list-style-type: none"> <li>• remont kapitalny jezdni i chodników</li> <li>• redukcja miejsc parkingowych o ok. 25% i w to miejsce poszerzenie chodników</li> <li>• nowoczesne przejścia dla pieszych co 50 metrów wzdłuż całej ul. Starowiejskiej</li> <li>• redukcja prędkości do 20 km/h</li> </ul>

## Postulaty zgłaszane w odniesieniu do innych lokalizacji niż ul. Starowiejska

Tabela 2. Szczegółowe postulaty zmian w innych lokalizacjach niż ul. Starowiejska

<b>ORGANIZACJA RUCHU</b>
Stworzenie zachęt dla kierowców do zostawiania samochodów na wyznaczonych parkingach oraz rozwój alternatywnych środków komunikacji (przede wszystkim komunikacji zbiorowej)
Wyniesienie skrzyżowania przy ul. Wójta Radtkego i Władysława IV dla bezpieczeństwa uczniów SP nr 21
Potrzeba kompleksowego myślenia o ruchu aut w śródmieściu i kompleksowych rozwiązań dla związanych z nim problemów - bez całościowych planów w tym zakresie trudno jest rozmawiać o zmianach na pojedynczych ulicach
Zagrożenie dla zwartego układu Śródmieścia przez zapisy w MPZP umożliwiające poszerzenie ul. Władysława IV o dodatkowy pas ruchu

<b>ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENI</b>
Zamiast na ul. Starowiejskiej - stworzenie deptaka na ul. Świętojańskiej (w lecie oraz w weekendy wiosną i jesienią); bez przebudowy, a jedynie za pomocą zmiany organizacji ruchu
Stworzenie deptaka na ul. Świętojańskiej - od ul. Marszałka J. Piłsudskiego do ul. Armii Krajowej, połączonego z deptakiem w ul. Starowiejskiej, oraz deptaka w ul. Abrahama - od ul. Starowiejskiej do ul. Armii Krajowej
Budowa tunelu dla ruchu kołowego na ul. Dworcową wraz ze stworzeniem podziemnych miejsc parkingowych i przystanków autobusowych obok dworca, z wylotem w okolicach ronda przy sądzie, i stworzenie przestrzeni rekreacyjno-usługowej przed dworcem PKP
Stworzenie przestrzeni odpoczynku dla pieszych na ul. 10 Lutego zamiast Centrum Kwiatkowskiego
Stworzenie przestrzeni odpoczynku dla pieszych na ul. Pułaskiego
Stworzenie przestrzeni odpoczynku dla pieszych na całej długości ul. Władysława IV
Wykorzystanie terenu przy XVII LO - możliwość przebicia się przez ul. Szkolną i usprawnienie dojazdu do Atrium jako łącznik z ul. 10 Lutego
<b>PARKOWANIE</b>
Budowa dużego parkingu w okolicach dworca Gdynia Główna
Budowa parkingów przesiadkowych w pobliżu stacji SKM w odleglejszych dzielnicach
Stworzenie parkingów „strategicznych” (np. przy dworcu Gdynia Główna) i ograniczenie ruchu kołowego w całym śródmieściu
Stworzenie sieci niedrogich parkingów poza centrum (np. w wielopiętrowych budynkach lub podziemiach), z darmowym Park&Ride dowożącym pracowników do centrum
Przeniesienie linii trolejbusowych na ul. Władysława IV i budowa garaży podziemnych i/lub nadziemnych wzdłuż ul. Władysława IV - jeden na skwerku przy ul. Armii Krajowej, a drugi vis a vis stacji pogotowia ratunkowego
Zwiększenie opłat parkingowych w centrum, zwłaszcza w sezonie wakacyjnym, aby skłonić kierowców do parkowania na obrzeżach i poruszania się komunikacją publiczną
<b>INNE UWAGI</b>
Otoczenie większą opieką Bulwaru Nadmorskiego
Stworzenie pasaży klubów i lokali rozrywkowych w okolicach plaży i bulwaru

## 8. Załączniki

1. Dodatkowe wykresy ilustrujące dane z formularzy konsultacyjnych
2. Podsumowanie wyników ankiety diagnostycznej nt. ulicy Starowiejskiej, towarzyszącej konsultacjom społecznym, wersja z dn. 11.05.2018 r.
3. Materiał informacyjny nr 1 w ramach konsultacji społecznych, wersja z dn. 10.04.2018 r.
4. Materiał informacyjny nr 2 w ramach konsultacji społecznych, wersja z dn. 4.06.2018 r.
5. Notatka ze spotkania konsultacyjnego w dniu 5 czerwca 2018 r.
6. Formularz konsultacyjny „Oceń pomysły na Starowiejską”
7. Formularz ankiety diagnostycznej „Co myślisz o ulicy Starowiejskiej?”, poprzedzającej konsultacje społeczne