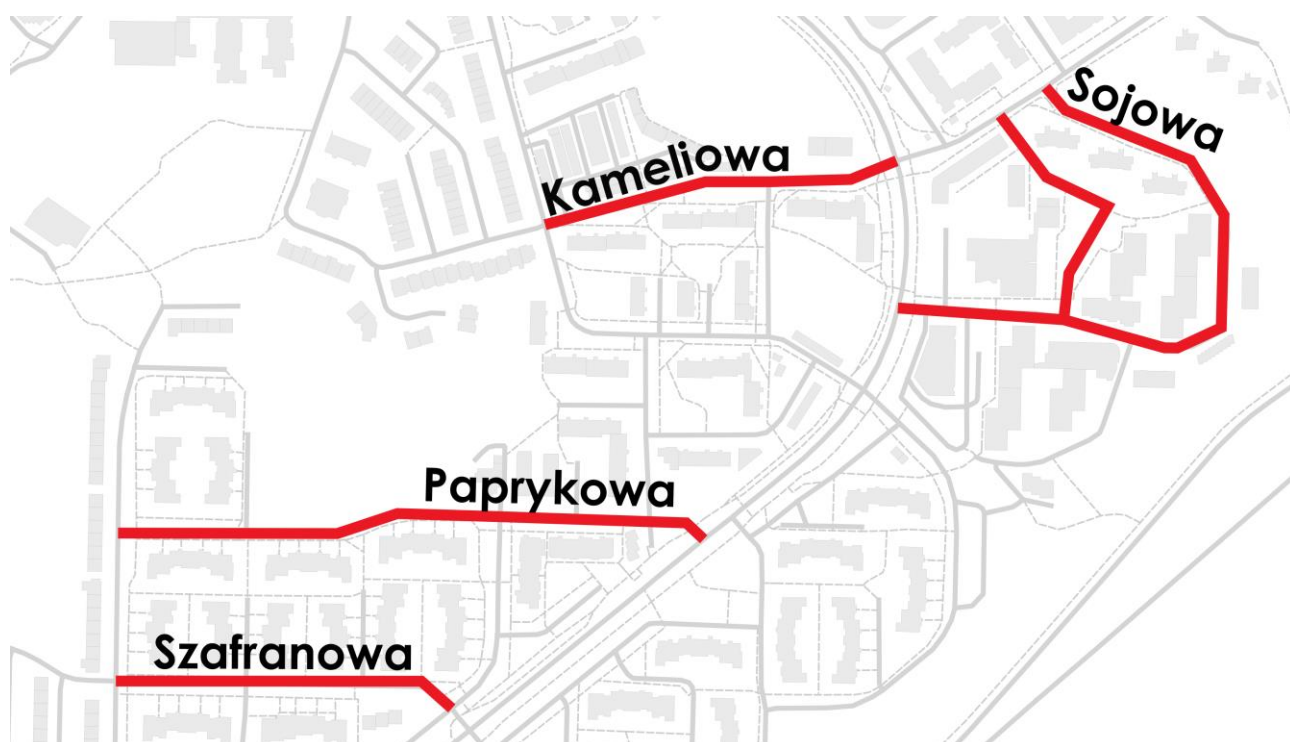


## Podsumowanie konsultacji społecznych

# POROZMAWIAJMY O ORGANIZACJI RUCHU NA DĄBROWIE

Paprykowa  
Szafranowa  
Kameliowa  
Sojowa



Opracowanie: Borys Martela  
Współpraca przy analizach ilościowych: Joanna Jaczewska  
Dział Diagnoz i Partycypacji Laboratorium Innowacji Społecznych  
[konsultacje@lis.gdynia.pl](mailto:konsultacje@lis.gdynia.pl)

Lipiec 2018



Laboratorium  
Innowacji  
Społecznych

## SPIS TREŚCI

I. WPROWADZENIE .....	3
II. O KONSULTACJACH .....	3
III. UCZESTNICY .....	4
IV. OPIS OBSZARU .....	5
V. WNIOSKI OGÓLNE .....	6
VI. PROBLEMY SZCZEGÓŁOWE .....	8
VII. ULICA KAMELIOWA.....	10
1. Opis problemów .....	10
2. Preferowane kierunki ruchu .....	11
3. Pozostałe propozycje związane z organizacją ruchu .....	12
4. Inne uwagi.....	13
VIII. ULICE PAPRYKOWA I SZAFRANOWA .....	14
1. Opis problemów .....	14
2. Preferowane kierunki ruchu .....	15
3. Pozostałe propozycje związane z organizacją ruchu .....	17
4. Inne uwagi.....	17
IX. ULICA SOJOWA.....	18
1. Opis problemów .....	18
2. Preferowane kierunki ruchu .....	19
3. Pozostałe propozycje związane z organizacją ruchu .....	21
4. Inne uwagi.....	21
X. ROZSTRZYGNIECIA PREZYDENTA .....	22
1. Ulica Kameliowa.....	22
2. Ulice Paprykowa i Szafranowa .....	25
3. Ulica Sojowa.....	27
ZAŁĄCZNIK I. Materiały informacyjne .....	30
ZAŁĄCZNIK II. Notatki ze spotkań z mieszkańcami.....	38
II. Sprawozdanie ze spotkania 26 maja 2018 r. ....	38
III. Sprawozdanie ze spotkania 28 maja 2018 r. ....	44
ZAŁĄCZNIK III. Formularz konsultacyjny.....	50

## I. WPROWADZENIE

Niniejszy dokument zawiera **podsumowanie** konsultacji społecznych dotyczących organizacji ruchu na Dąbrowie, a dokładniej na fragmentach ulic Paprykowej, Szafranowej, Sojowej i Kameliowej.

Materiał podsumowujący został podzielony na kilka sekcji zawierających informacje dotyczące:

- tematu konsultacji,
- charakterystyki mieszkańców, którzy wzięli udział w dyskusji,
- obecnej organizacji ruchu na konsultowanych ulicach,
- zebranych uwag i postulatów mieszkańców (ogólnych oraz odnoszących się do poszczególnych ulic).

Główna część opracowania kończy się zestawieniem **decyzji Prezydenta Miasta Gdyni** podjętych po zapoznaniu się z uwagami mieszkańców.

Raport uzupełniają trzy załączniki zawierające materiały informacyjne towarzyszące konsultacjom, notatki z dwóch spotkań z mieszkańcami oraz formularz ankiety.

Za przygotowanie części raportu zawierającej zestawienie i analizę opinii mieszkańców odpowiadał Dział Badań i Partycypacji Laboratorium Innowacji Społecznych (LIS). Zarząd Dróg i Zieleni opracował merytorycznie materiał zawierający decyzje Prezydenta.

## II. O KONSULTACJACH

Konsultacje społeczne zostały:

- zarządzane przez Prezydenta Miasta Gdyni na wniosek Rady Dzielnicy Dąbrowa;
- przeprowadzone w okresie **od 25 maja do 11 czerwca 2018 r.** przez Laboratorium Innowacji Społecznych we współpracy z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdyni i Radą Dzielnicy Dąbrowa.

W ramach konsultacji zbieraliśmy **uwagi i opinie** na temat trudności w przemieszczeniu się różnych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców). Wspólnie z mieszkańcami zastanawialiśmy się również, w jaki sposób **można rozwiązać** lub przynajmniej ograniczyć natężenie zdiagnozowanych problemów związanych z organizacją ruchu. Szczególną uwagę poświęciliśmy **pomysłowi wprowadzenia na konsultowanych ulicach ruchu jednokierunkowego**, który wyszedł od części mieszkańców kontaktujących się w przeszłości z radą dzielnicy.

Informacje na temat konsultacji były rozpowszechniane za pomocą:

- stron internetowych (m.in. gdynia.pl, lis.gdynia.pl);
- portali społecznościowych (m.in. profile na Facebooku prowadzone przez Miasto Gdynię, Laboratorium Innowacji Społecznych oraz radnych dzielnicowych);

- prasy (m.in. relacje i zapowiedzi w mediach lokalnych, artykuły własne w „Ratuszu” oraz w gazecie dzielnicowej „Dąbrowa i Dąbrówka”).

Przygotowaliśmy również 200 plakatów w formacie A3 i A4, które radni dzielnicowi oraz pracownicy spółdzielni mieszkaniowych rozwiesili w budynkach mieszkalnych, szkole oraz w punktach usługowo-handlowych.

Oprócz tego, radni dzielnicowi informowali mieszkańców o konsultacjach w trakcie dwóch dzielnicowych festynów.

### III. UCZESTNICY

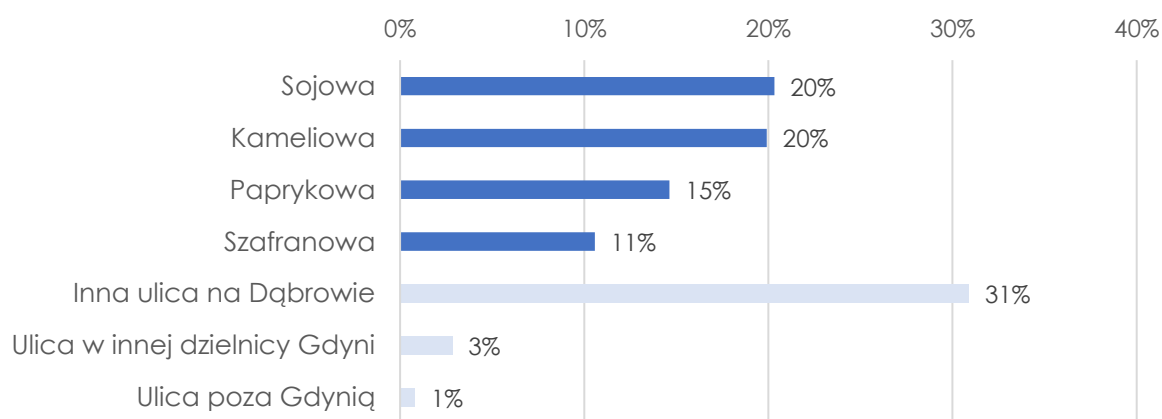
W konsultacjach wzięło udział dwieście kilkadziesiąt osób:

- 246 osób wypełniło formularz konsultacyjny<sup>1</sup>,
- 16 osób wzięło udział w dwóch spotkaniach informacyjnych<sup>2</sup>.

Zdecydowana większość osób, które wypełniły formularz, to mieszkańcy konsultowanych ulic, bądź też ich bezpośredniego sąsiedztwa (przede wszystkim ulic takich jak Rdestowa, Gorcycowa, Imbirowa, Kolendrowa i Sezamowa).

Tylko dziewięcioro respondentów zadeklarowało miejsce zamieszkania poza Dąbrową (w innej dzielnicy lub – w przypadku dwóch osób – poza Gdynią).

Rysunek 1. Miejsce zamieszkania respondentów (N=246).

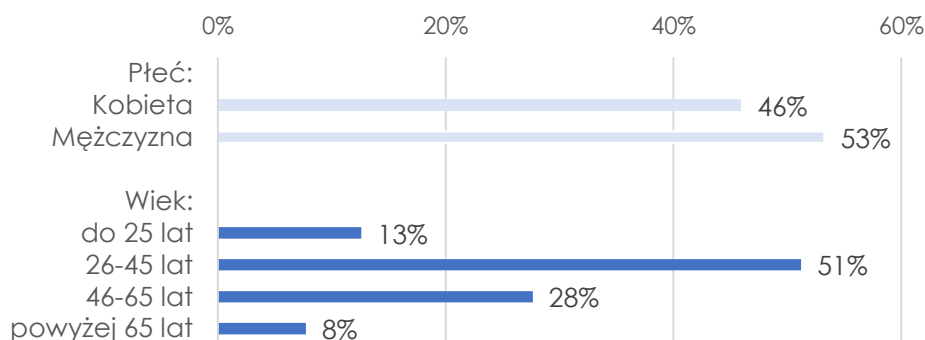


Liczba kobiet i mężczyzn wśród wypełniających kwestionariusz była bardzo zbliżona. Z kolei pod względem wieku, najliczniejszą grupą były osoby mające od 26 do 45 lat.

<sup>1</sup> W analizie uwzględniono: (a) 186 formularzy elektronicznych wypełnionych na stronie internetowej [www.badanielis.pl/dabrowa](http://www.badanielis.pl/dabrowa), (b) 60 formularzy papierowych złożonych w biurze Rady Dzielnic (N=52) i na spotkaniach (N=8).

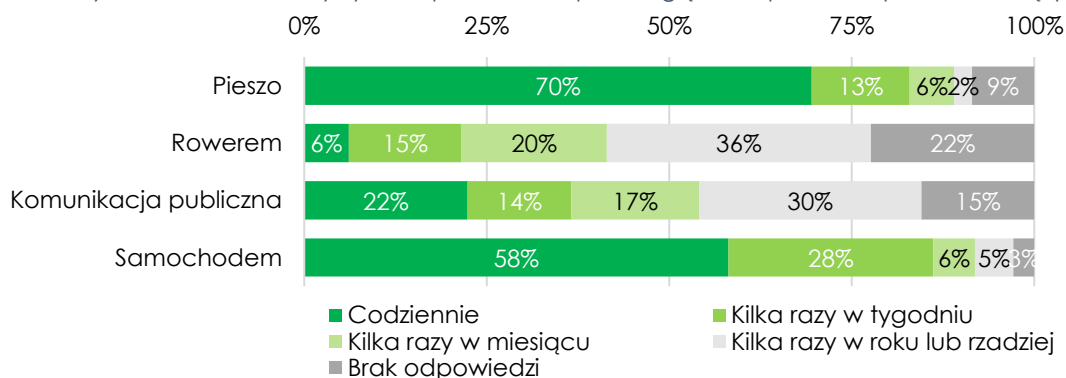
<sup>2</sup> Zorganizowano je w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 3 przy ul. Nagietkowej 73 w sobotę, 26 maja 2018 r., o godz. 14.00 oraz w poniedziałek, 28 maja 2018 r., o godz. 17.30.

Rysunek 2. Charakterystyka respondentów pod względem płci i wieku (N=244).



Większość respondentów na co dzień poruszała się po mieście pieszo oraz samochodem. Odsetek osób korzystających z komunikacji publicznej lub roweru był zdecydowanie niższy.

Rysunek 3. Charakterystyka respondentów pod względem sposobów poruszania się (N=246).



## IV. OPIS OBSZARU

Konsultacje zostały poprzedzone **diagnozą** polegającą na:

- wizji lokalnej przeprowadzonej przez Panią Annę Sobiczewską z Zarządu Dróg i Zieleni;
- analizie materiałów zastanych (map, przygotowanych projektów zmian w organizacji ruchu, dostępnych analiz ruchu, itp.);
- rozmowie z przedstawicielami podmiotów działających przy konsultowanych ulicach lub w ich sąsiedztwie (np. przychodni zdrowia, spółdzielni mieszkaniowej, zespołu szkół).

Oto najważniejsze informacje zebrane w ramach prac przygotowawczych<sup>3</sup>:

- Konsultowane fragmenty ulic mają od ok. 230 do 380 m długości, a ich szerokość waha się od 5,2 do 6,5 m.
- Na wszystkich ulicach obowiązuje Strefa Tempo 30, a na niektórych zainstalowano również progi zwalniające (ul. Paprykowa i Kameliowa).
- Na długości większości ulic znajduje się chodnik co najmniej po jednej stronie jezdni.
- Samochody parkują zarówno przy skraju jezdni, jak i w zatokach parkingowych.

<sup>3</sup> Dodatkowe informacje na temat obecnej organizacji ruchu, liczby miejsc parkingowych i sposobu parkowania, jak również obserwowane na tym obszarze problemy zostały szczegółowo opisane w materiałach informacyjnych znajdujących się w załączniku nr I do raportu.

- Wszystkie konsultowane ulice mają charakter dojazdowy. Służą przede wszystkim mieszkańcom oraz osobom dojeżdżającym do firm i obiektów użyteczności publicznej o znaczeniu bardzo lokalnym lub dzielnicowym (np. przychodnia medyczna i Biedronka przy ul. Sojowej, punkty handlowo-usługowe przy ul. Paprykowej, Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3 niedaleko ul. Kameliowej, tj. przy ul. Nagietkowej 73).
- Na konsultowanych ulicach nie kursują pojazdy komunikacji zbiorowej. Najbliższe linie autobusowe i trolejbusowe przebiegają po ulicy Rdestowej.

Zgodnie z danymi Urzędu Miasta Gdyni, przy fragmentach ulic objętych konsultacjami mieszka ok. **2,5 tys. ludzi**<sup>4</sup>. Liczba osób, których mogą dotyczyć zmiany w organizacji ruchu na tych ulicach, jest jednak większa. Po uwzględnieniu osób korzystających z okolicznych punktów handlowych i usługowych, należałoby ją oszacować na ok. 4-5 tys. osób.

Tabela 1. Charakterystyka osób mieszkających przy konsultowanych fragmentach ulic.

Ulica	Mieszkańcy wg wieku [w proc.]				Liczba mieszkańców
	<25 lat	26-45 lat	46-65 lat	>65 lat	
KAMELIOWA	17%	34%	40%	8%	327
PAPRYKOWA	21%	32%	39%	7%	497
SOJOWA	32%	38%	24%	6%	955
SZAFRANOWA	26%	32%	34%	8%	649

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych Urzędu Miasta Gdyni z dn. 10.05.2018.

## V. WNIOSKI OGÓLNE

### 1. Ograniczona liczba miejsc do parkowania to najczęściej wymieniany problem przez mieszkańców. Dotyczy on wszystkich konsultowanych ulic.

Uczestnicy konsultacji podnosili, że liczba miejsc do parkowania jest niedopasowana do aktualnych preferencji transportowych mieszkańców, którzy w dużej mierze przemieszczają się po mieście samochodami. Już w tej chwili liczba pojazdów jest bardzo duża. Parkują one po obu stronach jezdni, bardzo często również w miejscach niedozwolonych (np. na trawnikach czy przy skrzyżowaniach).

Pociąga to za sobą cały szereg problemów – począwszy od trudności z wymijaniem się samochodów, po ograniczone bezpieczeństwo pieszych (mało widocznych i zmuszonych do przeciskania się pomiędzy stojącymi autami).

W trakcie spotkań oraz w formularzach mieszkańcy proponowali w tym kontekście na ogół dwa kierunki działań:

- zwiększenie liczby miejsc postojowych,

<sup>4</sup> Dane w tabeli dotyczą osób zameldowanych na stałe oraz tymczasowo z następujących punktów adresowych: (a) ul. Kameliowa nr 1-5, (b) cała ul. Paprykowa, (c) ul. Sojowa od nr 12, (d) ul. Szafranowa nr 16-27.

- usunięcie możliwości parkowania w miejscach szczególnie newralgicznych (niebezpiecznych).

## 2. Poruszanie się samochodem wiąże się dla respondentów z większymi trudnościami niż przemieszczanie się pieszo lub rowerem.

W zależności od obszaru, od ok. 60 do 85 proc. respondentów twierdziło, że jazda samochodem po konsultowanych ulicach sprawia im zdecydowaną lub umiarkowaną trudność. Znacznie mniejsza liczba osób w podobnie krytyczny sposób oceniała warunki dla ruchu pieszego i rowerowego.

Problemy różnych uczestników ruchu nie można jednak rozpatrywać odrębnie. Więcej trudności w poruszaniu się pieszo i rowerem identyfikowano na tych ulicach, gdzie panowała najgorsza sytuacja pod względem natężenia ruchu, zbyt szybkiej jazdy oraz nielegalnego parkowania.

## 3. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na niektórych odcinkach konsultowanych dróg miało więcej zwolenników niż przeciwników.

Analiza odpowiedzi na pytania w formularzu pozwoliła zarówno na wskazanie odcinków, na których ponad połowa respondentów chciała zachowania ruchu 2-kierunkowego, jak i takich, gdzie to zwolennicy zmian byli w większości.

Na rysunku poniżej na zielono zaznaczono **fragmenty, na których wprowadzenie ruchu 1-kierunkowego akceptowała ponad połowa osób**, które wypełniły formularz konsultacyjny. Kolorem żółtym oznaczono odcinek, gdzie poparcie dla takiego rozwiązania też było wysokie, choć nie przekroczyło 50 proc.

Rysunek 4. Odcinki, na których wyrażono największe poparcie dla wprowadzenia ruchu 1-kierunkowego.





Za wprowadzeniem ruchu 1-kierunkowego na niektórych fragmentach przemawiały przede wszystkim następujące argumenty:

- szansa na większą płynność jazdy,
- wzrost bezpieczeństwa (mniejsze ryzyko stłuczek, większa widoczność pieszych),
- nadzieja na wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych.

Argumenty przeciw wiązały się przede wszystkim z:

- niechęcią do dodatkowych dojazdów,
- obawą przed zwiększeniem natężenia ruchu w związku z dodatkowymi dojazdami i wprowadzaniem ruchu do wewnątrz osiedli,
- przeświadczeniem, że (przynajmniej część) konsultowanych ulic jest wystarczająco szeroka, by mógł na nich pozostać ruch 2-kierunkowy.

Więcej informacji na temat szczegółowych preferencji uczestników konsultacji znajduje się w częściach raportu poświęconych poszczególnym ulicom.

#### **4. W trakcie konsultacji duża część uwag dotyczyła spraw związanych ze stanem infrastruktury drogowej.**

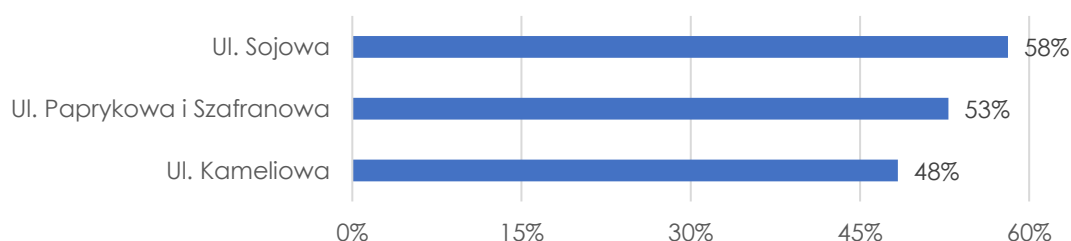
Oprócz organizacji ruchu na spotkaniach konsultacyjnych pojawiło się również sporo uwag dotyczących stanu infrastruktury, przede wszystkim konieczności remontu dróg oraz potrzeby stworzenia nowych miejsc parkingowych (np. w miejscu rozjeżdżonych trawników). Choć tego typu postulaty wykraczały poza zakres konsultacji, zostały również przedstawione w raporcie – mogą bowiem stanowić ważne informacje na temat potrzeb oraz oczekiwań mieszkańców.

## **VI. PROBLEMY SZCZEGÓŁOWE**

Stosunkowo niewiele osób uczestniczących w konsultacjach wypowiedało się o każdym z trzech obszarów – większość respondentów udzielała odpowiedzi na pytania odnośnie jednej bądź dwóch ulic.

Najwięcej wypełnionych formularzy dotyczyło ul. Sojowej. Różnice w zainteresowaniu poszczególnymi obszarami, których dotyczyły konsultacje, nie były jednak bardzo duże.

Rysunek 5. Odsetek respondentów wypowiadających się na temat poszczególnych ulic (N=238).





Na kolejnych stronach raportu zostały przedstawione problemy i postulaty dotyczące poszczególnych ulic.

Struktura każdej z części jest taka sama. Tekst rozpoczyna się od opisu problemów występujących na danym obszarze, po czym przedstawiane są preferencje uczestników konsultacji odnośnie kierunków ruchu. Na końcu każdej sekcji znajduje się podsumowanie pozostałych propozycji zmian organizacji ruchu oraz zestawienie innych zgłaszanych postulatów, wykraczających poza zakres konsultacji.

Ponieważ na konsultowanych ulicach występują bardzo podobne problemy, wszystkie wnioski zostały przedstawione w możliwie skróconej formie, tj. przy pomocy wykresów, tabel, równoważników zdań.

Odpowiedzi na pytania o preferowane kierunki ruchów pokazaliśmy na dwóch rodzajach wykresów. Pierwszy z nich pozwala na zobrazowanie poziomu akceptacji dla różnych kierunków ruchu na poszczególnych fragmentach ulic. Ponieważ jednak każdy respondent mógł zaznaczyć w formularzu więcej niż jedną preferencję (tj. wskazać większą liczbę akceptowanych przez siebie rozwiązań), to dodaliśmy także drugi typ wykresów. Pozwalają one na wskazanie, ilu respondentów zaznaczyło w formularzu **tylko** opcję 2-kierunkową jako jedyne możliwe dla siebie rozwiązanie.

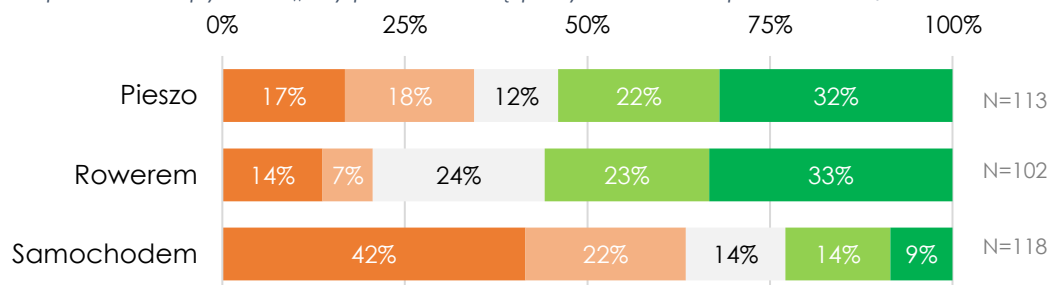
Preferencje mieszkańców były również analizowane w zestawieniu z innymi zmiennymi niezależnymi, przede wszystkim z deklarowaną ulicą zamieszkania. Dla większej czytelności na wykresach pozostawiliśmy jednak ogólny rozkład opinii, przytaczając informacje na temat rozbieżności pomiędzy różnymi grupami tylko wtedy, gdy stanowiły one dodatkowy kontekst pozwalający na lepsze zrozumienie preferencji wyrażonych w konsultacjach.

## VII. ULICA KAMELIOWA<sup>5</sup>

### 1. Opis problemów

Podobnie jak w przypadku pozostałych obszarów, także i w okolicy ulicy Kameliowej respondenci deklarowali występowanie problemów związanych z jazdą samochodem. Dość krytycznie wypowiedziano się również o warunkach poruszania się pieszo.

Rysunek 6. Odpowiedź na pytanie: „Czy poruszanie się po tym obszarze sprawia Panu/i trudność?”

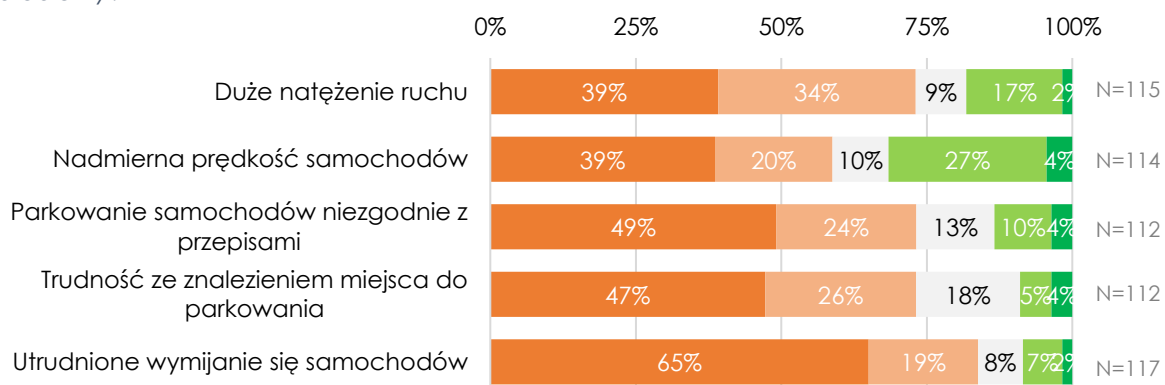


■ 1. Zdecydowanie tak ■ 2. Raczej tak ■ 3. Ani tak, ani nie ■ 4. Raczej nie ■ 5. Zdecydowanie nie

Większość dodatkowych komentarzy w ankiecie dotyczyła spraw związanych liczbą miejsc i sposobem parkowania. Częściej niż w przypadku pozostałych ulic zwracano uwagę na **problem (braku) bezpieczeństwa pieszych**.

Warto również zauważyć, że ponad połowa respondentów uznała, że samochody w tej okolicy **jeżdżą za szybko**. Problem ten nie wystąpił w takim stopniu w przypadku pozostałych konsultowanych ulic. Zwracano też uwagę na **duże natężenie ruchu**. Na ul. Kameliowej pojawiają się nie tylko jej mieszkańcy, ale również osoby dojeżdżające do Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 3 przy ul. Nagietkowej 73 oraz do posesji przy sąsiednich ulicach.

Rysunek 7. Odpowiedź na pytanie: „Czy wg Pana/i na tym obszarze dzielnicy występują ogólnie następujące problemy?”



■ 1. Zdecydowanie tak ■ 2. Raczej tak ■ 3. Ani tak, ani nie ■ 4. Raczej nie ■ 5. Zdecydowanie nie

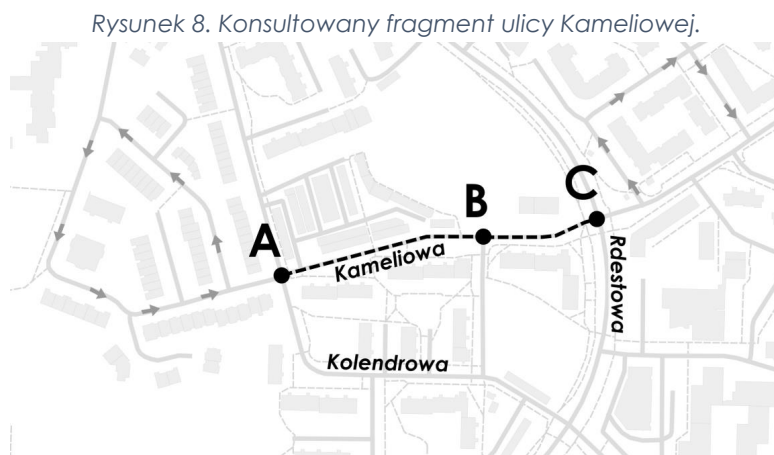
<sup>5</sup> Na temat tej ulicy wypowiedziało się pisemnie w formularzu (N=) 119 respondentów.

Jako miejsca wymagające **szczególnej uwagi** wymieniano:

- skrzyżowanie ul. Kameliowej z ul. Kolendrową/Imbirową, które – w opinii dużej liczby mieszkańców – jest bardzo niebezpieczne dla wszystkich użytkowników ruchu,
- okolice garaży<sup>6</sup>, które są traktowane przez kierowców jako dodatkowy pas ułatwiający wymijanie zaparkowanych samochodów.

## 2. Preferowane kierunki ruchu

W trakcie konsultacji pytaliśmy mieszkańców o ich preferencje związane z kierunkami ruchu na dwóch odcinkach zaznaczonych na mapie umieszczonej poniżej. Respondenci mogli zaznaczać kilka odpowiedzi i wskazać wszystkie opcje, które są dla nich akceptowalne.



Analiza zebranych odpowiedzi pozwala stwierdzić, że **ponad połowa respondentów:**

- akceptowała pomysł wprowadzenia **ruchu jednokierunkowego od punktu B do A;**
- aprobowała pozostawienie **ruchu 2-kierunkowego na odcinku BC.**

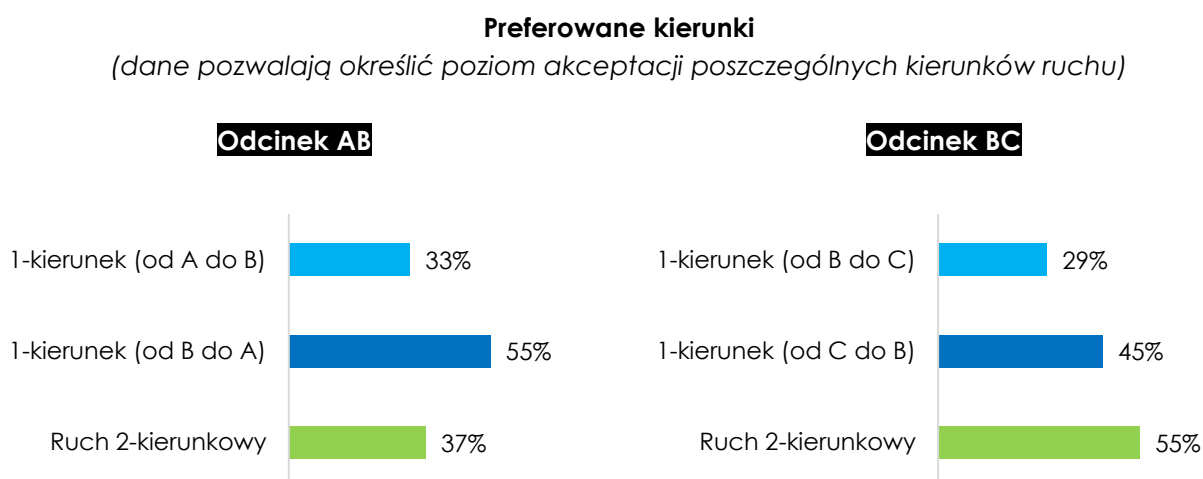
Powyższe preferencje wyrażały osoby niemal ze wszystkich grup respondentów – zarówno mieszkańcy ul. Kameliowej, jak i osoby z dalszych rejonów dzielnicy.

**Wyjątkiem byli mieszkańcy najbliższego sąsiedztwa**, tj. ulic Gorzycowej, Imbirowej i Kolendrowej. Dla odcinka AB – dziesięć osób preferowało ruch 1-kierunkowy w stronę od A do B, a osiem – w stronę odwrotną.

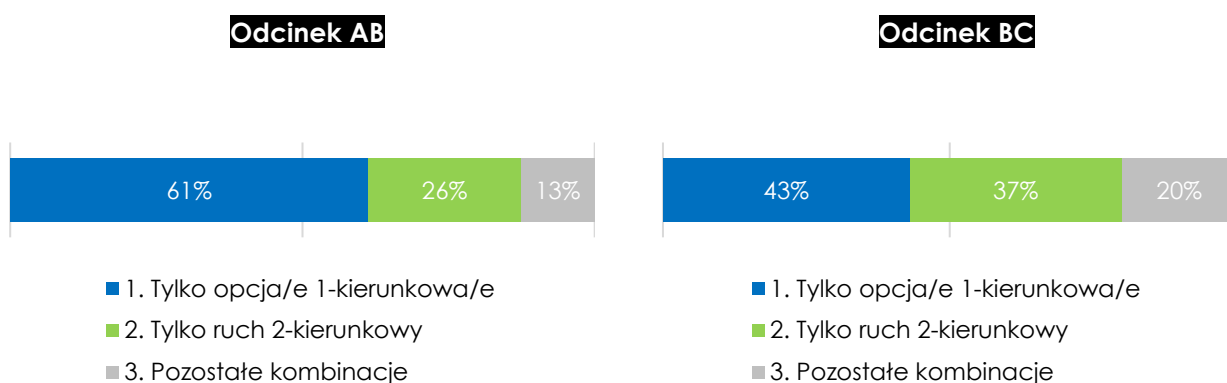
Dokładny rozkład odpowiedzi przedstawiają wykresy na sąsiedniej stronie.

<sup>6</sup> Znajdują się na odcinku AB zaznaczonym na mapie.

Rysunek 9. Preferencje respondentów odnośnie kierunków ruchu na ul. Kameliowej (N=119).



**Polaryzacja stanowisk**  
(wykresy pokazują odsetek respondentów akceptujących albo wyłącznie ruch 2-kierunkowy, albo wyłącznie warianty/y z jednym kierunkiem)



### 3. Pozostałe propozycje związane z organizacją ruchu

W trakcie spotkań informacyjnych oraz w formularzu zgłaszano także inne postulaty związane z organizacją ruchu, które przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 2. Pozostałe postulaty dot. organizacji ruchu na ul. Kameliowej.

Postulat	Propozycje rozwiązań szczegółowych (jeśli dotyczy:)
<b>Uwagi ogólne dotyczące całego obszaru</b>	
Uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa pieszych	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"> <li>wprowadzenie ograniczenia dopuszczalnej prędkości do 20 km/h,</li> <li>wprowadzenie strefy zamieszkania, która wiąże się z parkowaniem jedynie w miejscach wyznaczonych,</li> <li>uniemożliwienie parkowania w miejscach małej widoczności (np. poprzez postawienie słupków na chodniku przy skrzyżowaniach),</li> <li>budowę wyniesionych skrzyżowań,</li> <li>wyznaczenie przejść dla pieszych,</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• instalację większej liczby progów zwalniających,</li> <li>• poprawienie istniejącego progów zwalniającego, który jest omijany przez kierowców.</li> </ul>
Reorganizacja parkowania	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• wymalowanie miejsc do parkowania (na odcinku AB),</li> <li>• wyznaczenie miejsc do parkowania prostopadłego na odcinku AB po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego,</li> <li>• częstsze kontrole straży miejskiej i policji oraz karanie kierowców parkujących nieprawidłowo,</li> <li>• ograniczenie parkowania na chodnikach.</li> </ul>
Wprowadzenie kontraruchu rowerowego	Rozwiązanie proponowane w przypadku wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na konsultowanych ulicach.
<b>Propozycje na temat miejsc szczególnie problemowych</b>	
Zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Kameliowej i Imbirowej/Kolendrowej	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• instalację szklanek takich jak próg zwalniający czy budowa wyniesionego skrzyżowania,</li> <li>• usunięcie samochodów parkujących przy skrzyżowaniu, które ograniczają widoczność (np. przez postawienie słupków, znaku zakazu parkowania),</li> <li>• usunięcie krzaków ograniczających widoczność,</li> <li>• postawienie dodatkowego znaku STOP przed skrzyżowaniem,</li> <li>• wyznaczenie przejścia dla pieszych.</li> </ul>
Zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Kameliowej i Rdestowej	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"> <li>• budowę wyniesionego skrzyżowania,</li> <li>• instalację sygnalizacji świetlnej.</li> </ul>

#### 4. Inne uwagi

W trakcie konsultacji zgłoszono również postulaty dotyczące:

- remontu fragmentu ul. Kolendrowej, tzw. łącznika biegnącego od skrzyżowania z ul. Kameliową (od punktu B na mapie „w dół”),
- naprawy nawierzchni pozostałych dróg oraz chodników,
- utworzenia dodatkowych miejsc postojowych, np. w miejscu rozjeżdżonych trawników.

Dodatkowo, na spotkaniach informacyjnych pojawili się mieszkańcy ul. Gorcycowej wskazujący na problemy dotyczące części dzielnicy nie objętej konsultacjami. Zebrani podkreślali, że układ drogowy Dąbrowy jest niewydolny, dlatego należy rozmawiać o większej liczbie ulic, a nie tylko tych, które poddano pod konsultacje. W trakcie dyskusji zwracano uwagę przede wszystkim na dwa problemy:

- ociągającą się budowę łącznika drogowego pomiędzy ul. Gorcycową i Lukrecją,
- brak możliwości przejazdu przez prywatne ulice przegrodzone szlabanami, znajdujące się na terenie pomiędzy ulicami Rdestową, Nowowiczlińską, Miętową, Nagietkową i Lukrecją.

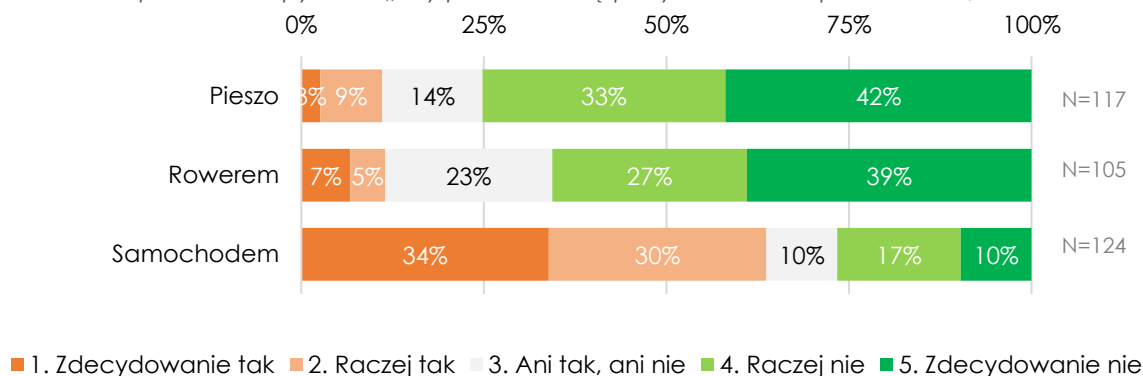
Mieszkańcy zgłaszali postulaty szybszej budowy zapowiadanej łącznika oraz wykupu przez miasto prywatnych terenów, co pozwoliłoby na otwarcie dróg dla mieszkańców Dąbrowy oraz udrożnienie ruchu w okolicy skrzyżowania ul. Rdestowej i Nowowiczlińskiej.

## VIII. ULICE PAPRYKOWA I SZAFRANOWA<sup>7</sup>

### 1. Opis problemów

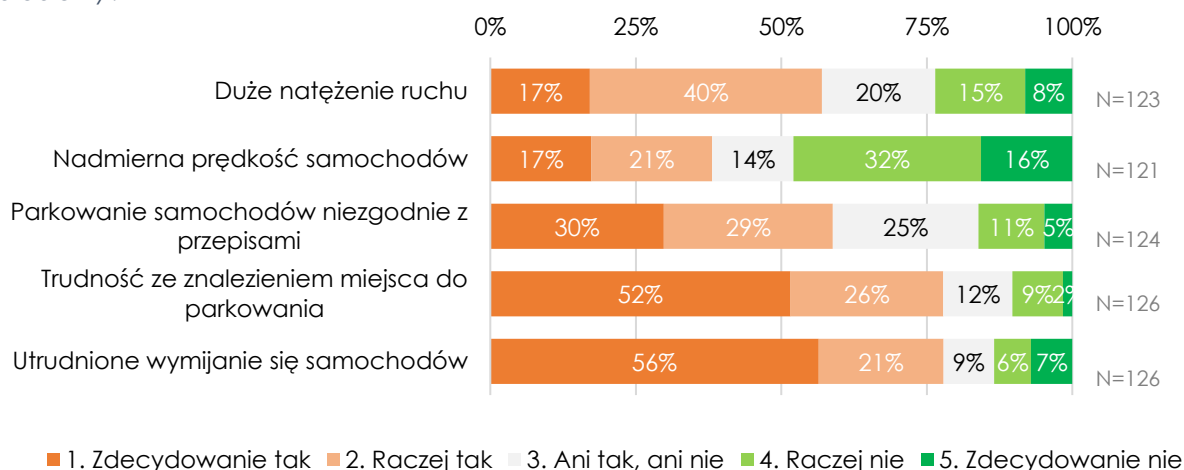
Problemy z przemieszczaniem się deklarowano jedynie odnośnie podróży autem. Na kłopoty podczas chodzenia czy jazdy rowerem narzekał co dziesiąty respondent. Pod tym względem sytuacja na ulicach Paprykowej i Szafranowej wydaje się najmniej problematyczna ze wszystkich konsultowanych obszarów.

Rysunek 10. Odpowiedź na pytanie: „Czy poruszanie się po tym obszarze sprawia Panu/i trudność?”



Hierarchia problemów zauważanych przez respondentów na obu ulicach jest taka sama jak w przypadku pozostałych obszarów. Warto jednak zwrócić uwagę na to, że oceny wskazujące na pojawianie się poszczególnych trudności **mają nieco mniejsze natężenie** niż to miało miejsce na ul. Kameliowej i ul. Sojowej.

Rysunek 11. Odpowiedź na pytanie: „Czy wg Pana/i na tym obszarze dzielnicy występują ogólnie następujące problemy?”



Większość dodatkowych komentarzy dotyczyła zbyt małej liczby miejsc parkingowych oraz utrudnionej jazdy. Jest ona spowodowana przede wszystkim dużą liczbą parkujących samochodów, które ograniczają widoczność pieszych oraz utrudniają wymijanie się

<sup>7</sup> Na temat tych ulicy wypowiedziało się pisemnie w formularzu (N=) 130 respondentów.

na drodze. Poza szczytem zdarzają się również przypadki nadmiernej prędkości, stąd postulaty uspokojenia ruchu m.in. poprzez instalację różnego rodzaju fizycznych szykan (np. progów zwalniających i wyniesionych skrzyżowań).

## 2. Preferowane kierunki ruchu

W trakcie konsultacji pytaliśmy mieszkańców o ich preferencje związane z kierunkami ruchu na trzech odcinkach zaznaczonych na mapie umieszczonej poniżej. Respondenci mogli zaznaczać kilka odpowiedzi i wskazać wszystkie opcje, które są dla nich akceptowalne.

Rysunek 12. Konsultowany fragment ulicy Paprykowej i Szafranowej.



Analiza zebranych odpowiedzi pozwala stwierdzić, że wśród respondentów występuje silna preferencja, by:

- wprowadzić **ruch 1-kierunkowy na odcinku AB** ul. Paprykowej (w stronę **od B do A**);
- zachować **ruch 2-kierunkowy na odcinku BC**;
- wprowadzić **ruch 1-kierunkowy** na ul. Szafranowej w stronę **od punktu D do E**.

Takie preferencje mieli zarówno mieszkańcy ul. Paprykowej, jak i większość pozostałych osób mieszkających na Dąbrowie. **Wyjątkiem byli mieszkańcy ul. Szafranowej**, którzy wyrażali akceptację na wprowadzenie ruchu jednokierunkowego na odcinkach AB i DE w odwrotne strony niż opisano powyżej<sup>8</sup>.

Dokładny rozkład odpowiedzi przedstawiają wykresy znajdujące się na kolejnej stronie raportu.

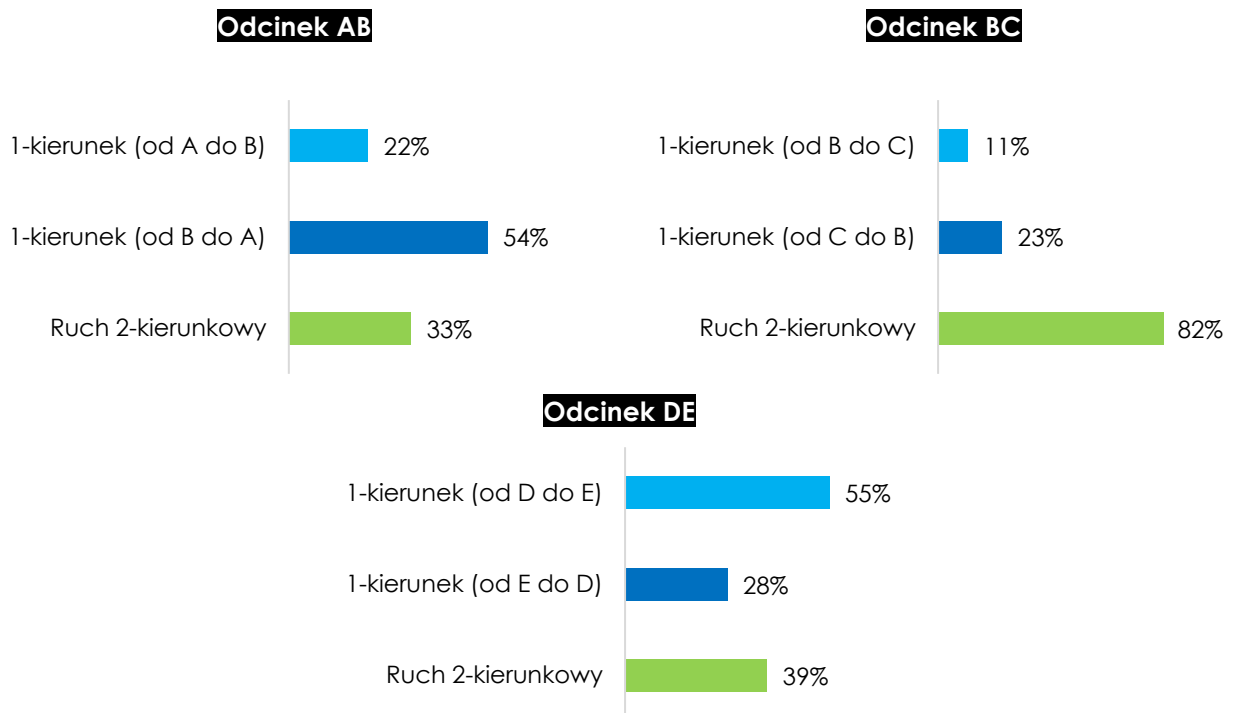
<sup>8</sup> Tzn. chcieli, by można było wjechać na ul. Szafranową od ul. Rdestowej (1-kierunek od punktu E do D). Wyjazd z obszaru mógłby zaś odbywać się ul. Paprykową w stronę od Sezamowej do Rdestowej (1-kierunek od punktu A do B).



Rysunek 13. Preferencje respondentów odnośnie kierunków ruchu na ulicach Paprykowej i Szafranowej (N=130).

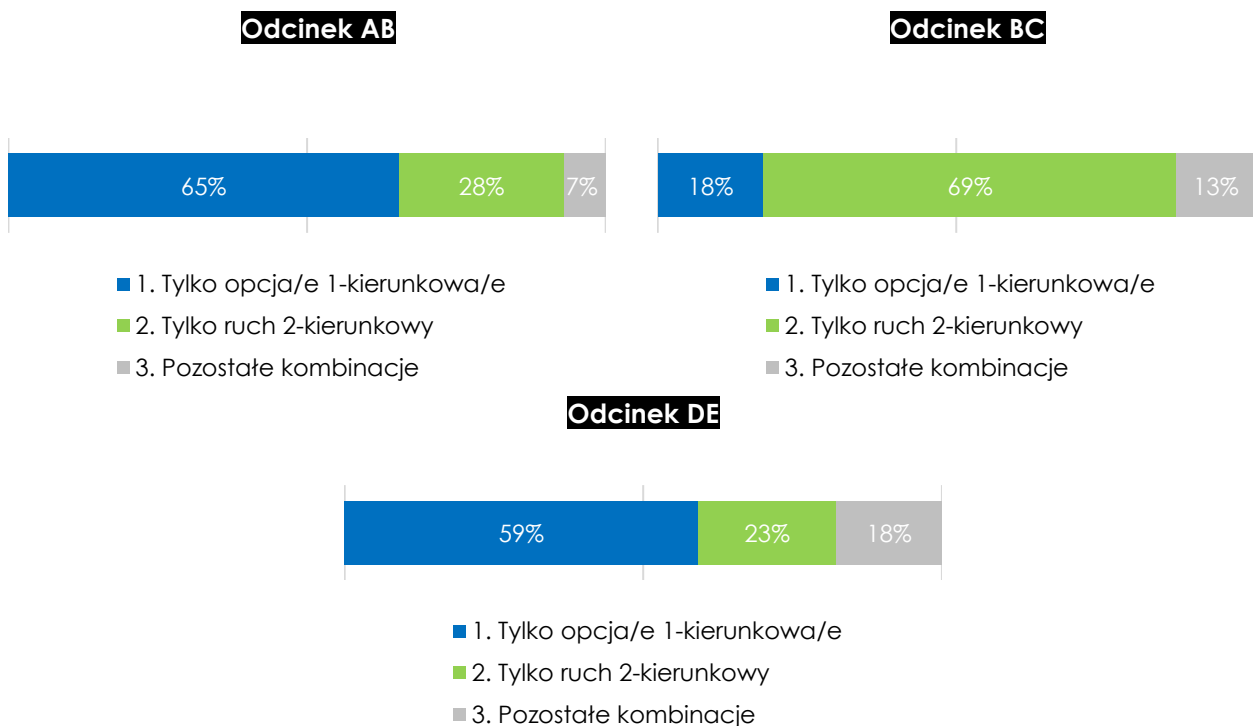
### Preferowane kierunki

(dane pozwalają określić poziom akceptacji poszczególnych kierunków ruchu)



### Polaryzacja stanowisk

(wykresy pokazują odsetek respondentów akceptujących albo wyłącznie ruch 2-kierunkowy, albo wyłącznie warianty/y z jednym kierunkiem)



### 3. Pozostałe propozycje związane z organizacją ruchu

W trakcie spotkań informacyjnych oraz w formularzu zgłaszano także inne postulaty związane z organizacją ruchu, które przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 3. Pozostałe postulaty dot. organizacji ruchu na ulicach Paprykowej i Szafranowej.

Postulat	Propozycje rozwiązań szczegółowych (jeśli dotyczy:)
Uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"><li>• instalację kolejnych progów zwalniających lub innych szykan zmuszających do wolniejszej jazdy (m.in. w okolicy skrzyżowań z ul. Rdestową oraz innymi ulicami wewnątrz osiedla, a także na ul. Paprykowej niedaleko sklepów na odcinku BC),</li><li>• wyniesienie skrzyżowań na ul. Paprykowej,</li><li>• egzekwowanie ograniczeń prędkości do 30 km/h,</li><li>• ograniczenie prędkości do 20 km/h,</li><li>• wprowadzenie strefy zamieszkania,</li><li>• wyznaczenie dróg z pierwszeństwem przejazdu zamiast skrzyżowań równorzędnych,</li><li>• usunięcie parkowania z chodników.</li></ul>
Reorganizacja parkowania	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"><li>• usunięcie parkowania w pobliżu skrzyżowań, altan śmietnikowych, itp. (np. poprzez znaki zakazu parkowania malowanie poziome),</li><li>• wygospodarowanie nowych miejsc parkingowych (ukośnych) po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego,</li><li>• wprowadzenie zakazu parkowania po jednej stronie ulicy po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego,</li><li>• wygospodarowanie dodatkowych miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami.</li></ul>
Wprowadzenie kontraruchu rowerowego	Rozwiązanie proponowane w przypadku wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na konsultowanych ulicach

### 4. Inne uwagi

W trakcie konsultacji zgłaszano również postulaty dotyczące przede wszystkim:

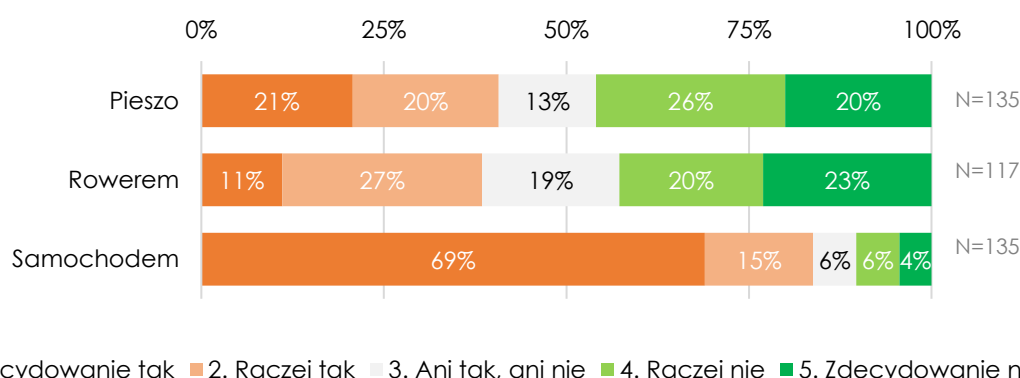
- inwestycji zmierzających do zwiększenia liczby miejsc parkingowych (np. poprzez wykorzystanie na ten cel rozjeżdżonych trawników);
- innych ulic w okolicy, w tym:
  - ul. Sezamowej, na której proponowano wprowadzić zakaz parkowania i uspokojenie ruchu;
  - ul. Rdestowej, na której również proponowano działania mające na celu zmniejszenie prędkości i zwiększenie bezpieczeństwa;
  - ul. Waniliowej, na której postulowano zachowanie ruchu 2-kierunkowego.

## IX. ULICA SOJOWA<sup>9</sup>

### 1. Opis problemów

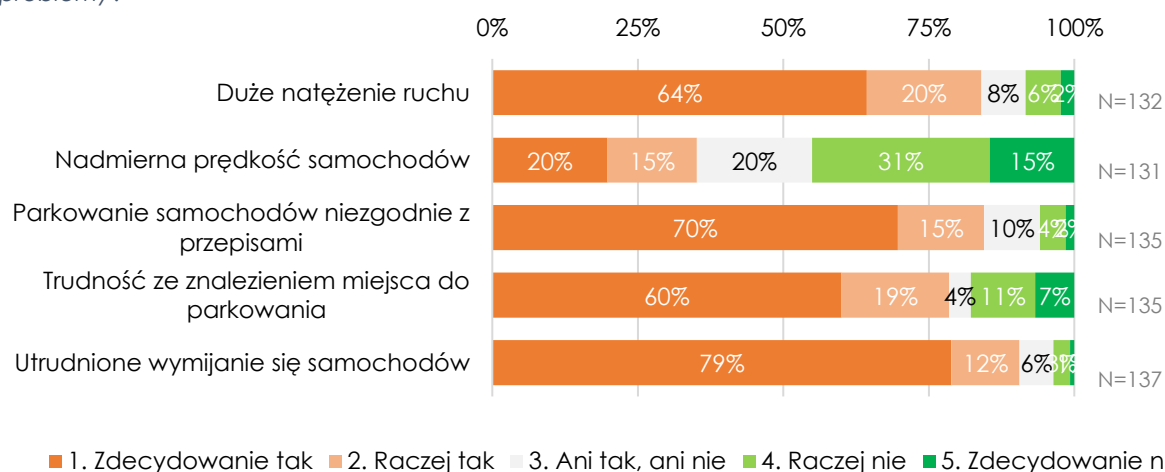
Blisko 85 proc. respondentów stwierdziło, że poruszanie się samochodem po ulicy Sojowej jest zdecydowanie lub raczej trudne. Co więcej, ok. 40 proc. respondentów napotykało na trudności związane z przemieszczaniem się w okolicy pieszo lub rowerem. **Odsetki podobnych odpowiedzi nie były tak wysokie w przypadku żadnego wcześniej opisywanego obszaru.**

Rysunek 14. Odpowiedź na pytanie: „Czy poruszanie się po tym obszarze sprawia Panu/i trudność?”



W przypadku ulicy Sojowej mamy do czynienia z sytuacją największego natężenia trudności dotyczących wszystkich użytkowników ruchu oraz niemal wszystkich badanych aspektów związanych z natężeniem ruchu, parkowaniem i wymijaniem się.

Rysunek 15. Odpowiedź na pytanie: „Czy wg Pana/i na tym obszarze dzielnicy występują ogólnie następujące problemy?”



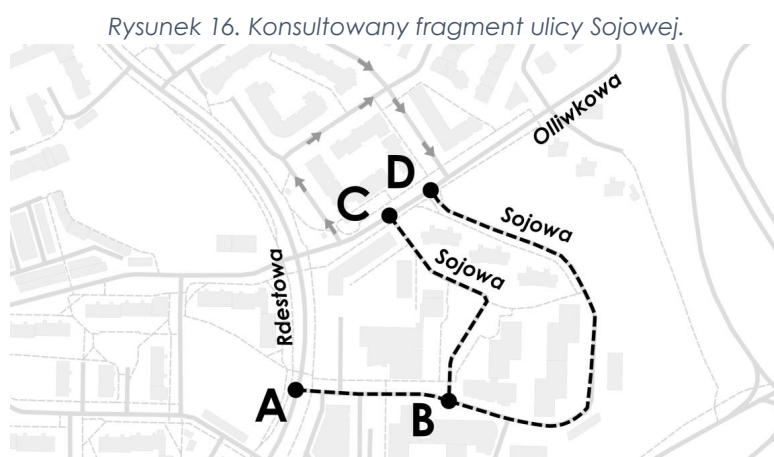
Jako szczególnie **newralgiczne miejsce** wskazano odcinek AB, przy którym znajduje się Biedronka oraz który stanowi drogę dojazdową do placówek medycznych. W tym miejscu

<sup>9</sup> Na temat tej ulicy wypowiedziało się pisemnie w formularzu (N=) 143 respondentów.

parkuje bardzo dużo samochodów, które utrudniają innym ruch po osiedlu. Problemy na ul. Sojowej bywają również powodem zatorów na ul. Rdestowej, która w tym miejscu ma jedynie po jednym pasie w każdą stronę. Jeśli samochód nie może skręcić z ul. Rdestowej w Sojową, to blokuje jazdę innym pojazdom.

## 2. Preferowane kierunki ruchu

W trakcie konsultacji pytaliśmy mieszkańców o ich preferencje związane z kierunkami ruchu na trzech odcinkach zaznaczonych na mapie umieszczonej poniżej. Respondenci mogli zaznaczać kilka odpowiedzi i wskazać wszystkie opcje, które są dla nich akceptowalne.



Analiza zebranych odpowiedzi pozwala stwierdzić, że:

- większość respondentów akceptuje utrzymanie ruchu 2-kierunkowego na **odcinku AB**;
- panuje **duża polaryzacja opinii odnośnie dwóch pozostałych odcinków**.

W przypadku **odcinka BC** liczba mieszkańców, którzy akceptowali pozostawienie ruchu dwukierunkowego była niemal taka sama jak osób traktujących ruch jednokierunkowy jako jedyne akceptowalne rozwiązanie. Wystąpiła jednak istotna różnica zdań odnośnie kierunku, w którym powinien przebiegać ruch po zmianach.

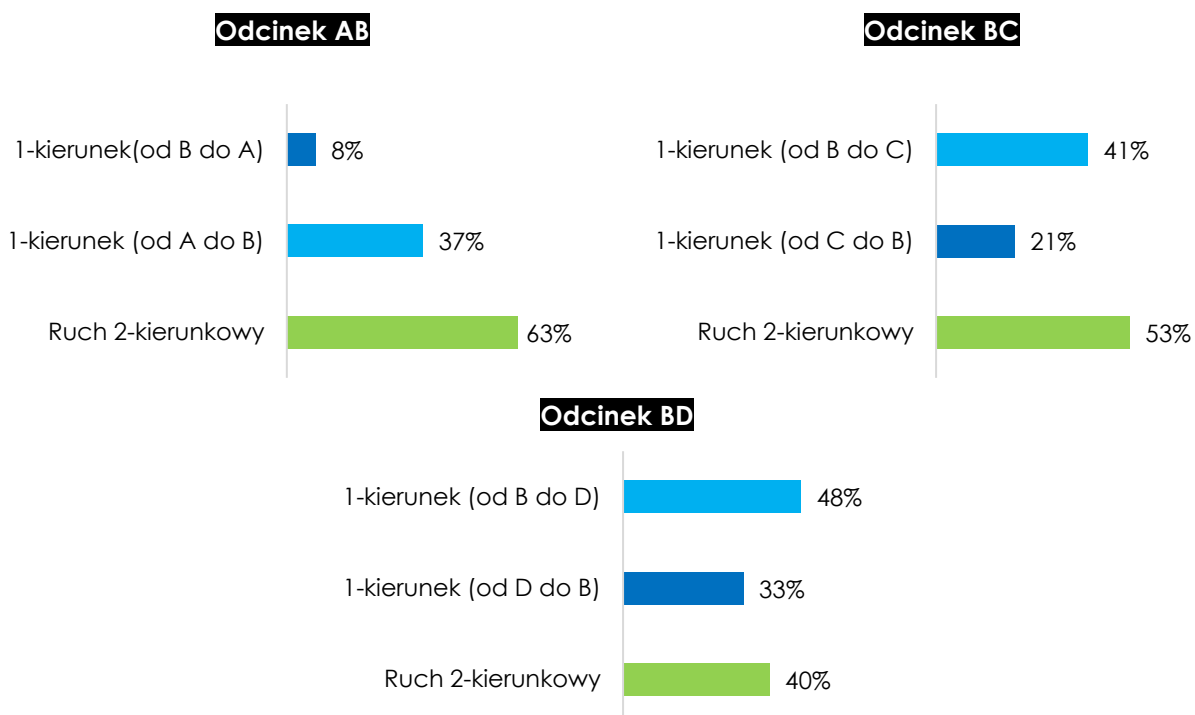
Największa akceptacja dla wprowadzenia 1-kierunku dotyczyła **odcinka BD**. Pomysł, by ruch przebiegał od punktu B do punktu D był w tym przypadku najbardziej popularną opcją ze wszystkich dostępnych (choć również otrzymał nieco poniżej 50 proc. poparcia). Niektórzy mieszkańcy proponowali jednak podczas spotkań i w ankietach, by wariant ten zmodyfikować i wprowadzić ruch jednokierunkowy dopiero od skrzyżowania ze ślepą drogą dojazdową biegnącą pomiędzy budynkami przy ul. Sojowej numer 29 i 33 C.

Pojawiały się też głosy mówiące o tym, że bardziej niż zmian organizacji ruchu mieszkańcy potrzebują remontu drogi znajdującej się obecnie w bardzo złym stanie. Jak stwierdził jeden z respondentów: *proponowanie, by Sojowa była w jakimkolwiek miejscu jednokierunkowa, przy obecnym stanie nawierzchni (...), jest co najmniej niepoważne* [ID 117].

Rysunek 17. Preferencje respondentów odnośnie kierunków ruchu na ulicy Sojowej (N=141).

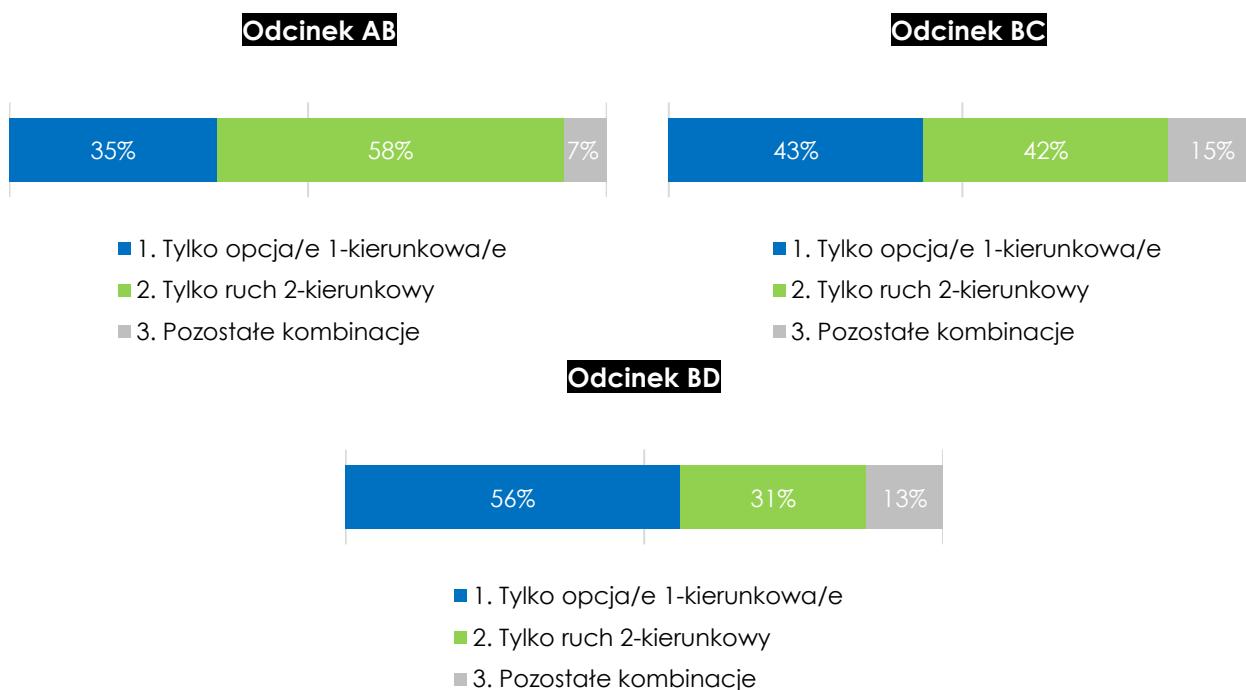
### Preferowane kierunki

(dane pozwalają określić poziom akceptacji poszczególnych kierunków ruchu)



### Polaryzacja stanowisk

(wykresy pokazują odsetek respondentów akceptujących albo wyłącznie ruch 2-kierunkowy, albo wyłącznie warianty/y z jednym kierunkiem)



### 3. Pozostałe propozycje związane z organizacją ruchu

W trakcie spotkań konsultacyjnych oraz w formularzu zgłaszano także inne postulaty związane z organizacją ruchu, które przedstawiono w poniższej tabeli.

Tabela 4. Pozostałe postulaty dot. organizacji ruchu na ul. Sojowej.

Postulat	Propozycje rozwiązań szczegółowych (jeśli dotyczy:)
<b>Uwagi ogólne dotyczące całego obszaru</b>	
Uspokojenie ruchu i zwiększenie bezpieczeństwa	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"><li>• instalację sygnalizacji świetlnej na przejściu w okolicy skrzyżowania ul. Sojowej i Rdestowej,</li><li>• wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h.</li></ul>
Reorganizacja parkowania	Proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"><li>• wyznaczenie miejsc do parkowania (wymalowanie ich na całym obszarze),</li><li>• wyznaczenie dodatkowych miejsc do parkowania dla osób z niepełnosprawnością,</li><li>• ograniczenie parkowania przy skrzyżowaniach, na chodnikach,</li><li>• skuteczniejsze egzekwowanie zakazów parkowania w miejscach niedozwolonych przez straż miejską i policję,</li><li>• umożliwienie parkowania jedynie po jednej stronie jezdni.</li></ul>
Wprowadzenie kontraruchu rowerowego	Rozwiązanie proponowane w przypadku wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na konsultowanych ulicach
<b>Propozycje na temat miejsc szczególnie problemowych</b>	
Odcinek AB	Pomimo wymalowania w tym miejscu podwójnej linii ciągłej, wciąż bardzo wiele samochodów parkuje po obu stronach jezdni. Wobec tego proponowano np.: <ul style="list-style-type: none"><li>• postawienie znaku zakaz zatrzymania, który jest bardziej zrozumiały niż obecne rozwiązanie,</li><li>• częstsze kontrole staży miejskiej i policji.</li></ul>

### 4. Inne uwagi

W trakcie konsultacji zgłoszono również postulaty dotyczące:

- konieczności remontu fragmentów BC i BD,
- budowy połączenia ślepej uliczki dojazdowej biegnącej pomiędzy blokami przy ul. Sojowej 29 i 33a z ul. Rdestową,
- instalacji dodatkowego oświetlenia w okolicy,
- obniżenia krawężników i ułatwienia poruszania się osobom z ograniczoną mobilnością,
- stworzenia dodatkowych miejsc do parkowania np. na rozjeżdżonych trawnikach.

## X. ROZSTRZYGNĘCIA PREZYDENTA

Po zapoznaniu się z opiniami mieszkańców Prezydent Miasta Gdyni podjął następujące decyzje.

### 1. Ulica Kameliowa

Rysunek 18. Konsultowany fragment ulicy Kameliowej.

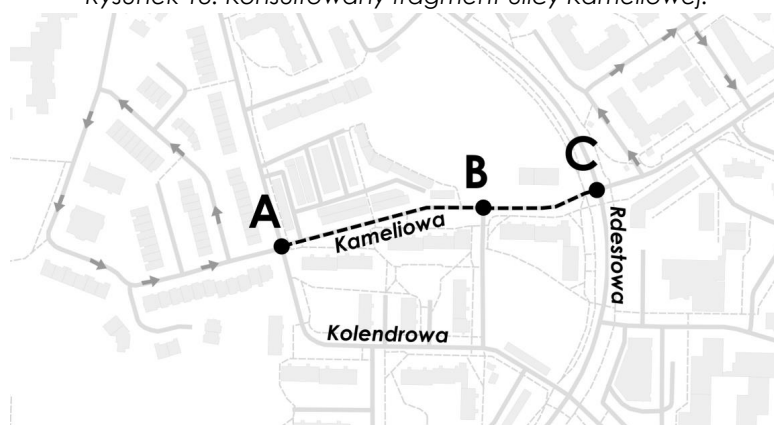


Tabela 5. Decyzje dotyczące ul. Kameliowej.

<b>Docelowe kierunki ruchu</b>	<b>Odcinek AB: Jednokierunkowy</b> z kierunku B do A (do skrzyżowania z ul. Kolendrową i ul. Imbirową). Argumentem przemawiającym za wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ulicy jest udrożnienie przejazdu i zwiększenie płynności ruchu, jak i poprawa widoczności użytkowników drogi (pieszych, rowerzystów, kierowców pojazdów). Po budowie zaplanowanego łącznika ul. Lukrecyjowej z ul. Gorczykową, powinno również dojść do zmniejszenia się natężenia ruchu na ul. Kameliowej)
	<b>Odcinek BC: Dwukierunkowy.</b>
<b>Pozostałe postulaty</b> zgłaszane przez mieszkańców dotyczące m.in. spraw zw. parkowaniem, ruchem pieszych i rowerzystów, bezpieczeństwem	<b>Wprowadzenie strefy zamieszkania.</b> Odpowiedź: W strefie zamieszkania obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego – pierwszeństwo pieszych przed pojazdami, ograniczenie prędkości do 20 km/h, parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach. Zarząd Dróg i Zieleni nie widzi przesłanek do wprowadzenia strefy zamieszkania na ul. Kameliowej, gdyż są tam wyznaczone chodniki. Ruch pojazdów odbywa się po wyznaczonej jezdni, natomiast wprowadzenie strefy wiązałoby się z tym, że piesi mogliby poruszać się po całej szerokości jezdni, mimo wyznaczonych chodników i mieliby pierwszeństwo przed pojazdami.



**Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h.**

Odpowiedź: Na ul. Kameliowej obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h – ulica ta objęta jest strefą ograniczonej prędkości. Zarząd Dróg i Zieleni nie widzi przesłanek do zmniejszenia prędkości do 20 km/h. Prędkość taka może być wprowadzana w przypadku przejazdu przez próg zwalniający o parametrach niepozwalających na większą prędkość, bądź w strefie zamieszkania, w której piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami, itp.

**Montaż większej liczby progów zwalniających.**

Odpowiedź: Postulat zostanie przeanalizowany podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Przeanalizowana zostanie techniczna możliwość zrealizowania progów zwalniających. W przypadku wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na odcinku ulicy Kameliowej z B do A zwiększy się płynność ruchu, co może wiązać się ze zwiększeniem prędkości pojazdów.

**Budowa wyniesionych skrzyżowań.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Przeanalizowana zostanie techniczna możliwość budowy wyniesionych tarcz skrzyżowań. Pod uwagę należy wziąć skrzyżowanie ulicy Kameliowej z ul. Imbirową i ul. Kolendrową.

**Wyznaczenie przejść dla pieszych**

Odpowiedź: Zarząd Dróg i Zieleni jest przeciwny takiemu rozwiązaniu. Wyznaczenie przejść dla pieszych wiąże się z tym, iż piesi są zobowiązani do przechodzenia przez jezdnię w konkretnym miejscu. Natomiast zgodnie z Art. 13 Ustawy Prawo o ruchu drogowym „Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu”. W strefie ograniczonej prędkości do 30 km/h pieszy powinien mieć możliwość dowolnego przekraczania ulicy. Nie ma potrzeby sztucznego kanalizowania ruchu pieszych.

**Uniemożliwienie parkowania w miejscach o małej widoczności.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Należy jednak mieć na uwadze, iż Prawo o ruchu drogowym jasno określa, gdzie zabronione jest zatrzymywanie czy postój pojazdów. Każdorazowe wykroczenie może być zgłaszane

do Straży Miejskiej lub Policji, gdyż jednostki te odpowiadają za egzekwowanie przepisów ruchu.

**Poprawienie istniejącego progu zwalniającego.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony w Zarządzie Dróg i Zieleni w Gdyni.

**Wyznaczenie miejsc postojowych oznakowaniem poziomym i pionowym.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.

**Wyznaczenie miejsc do parkowania prostopadłego na odcinku AB.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.

**Częstsze kontrole Straży Miejskiej i Policji**

Odpowiedź: Prośba o kontrole dot. prawidłowości zatrzymywania i postoju pojazdów zostaną zgłoszone do odpowiednich jednostek.

**Ograniczenie parkowania na chodnikach.**

Odpowiedź: Postulat zostanie przeanalizowany podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Należy również mieć na uwadze, iż Prawo o ruchu drogowym jasno określa, gdzie zabronione jest zatrzymywanie czy postój pojazdów. Każdorazowe wykroczenie może być zgłaszane do Straży Miejskiej lub Policji, gdyż jednostki te odpowiadają za egzekwowanie przepisów ruchu.

**Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na odcinkach jednokierunkowych.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.

**Zwiększenie bezpieczeństwa na skrzyżowaniu ul. Rdestowej i Kameliowej.**

Odpowiedź.: Podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu zostanie przeanalizowana techniczna możliwość wyniesienia przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów na wlocie ul. Kameliowej oraz zasadność budowy sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu. Koszt budowy sygnalizacji to ok. 350 tys. zł brutto.

## 2. Ulice Paprykowa i Szafranowa

Rysunek 19. Konsultowany fragment ulicy Paprykowej i Szafranowej.

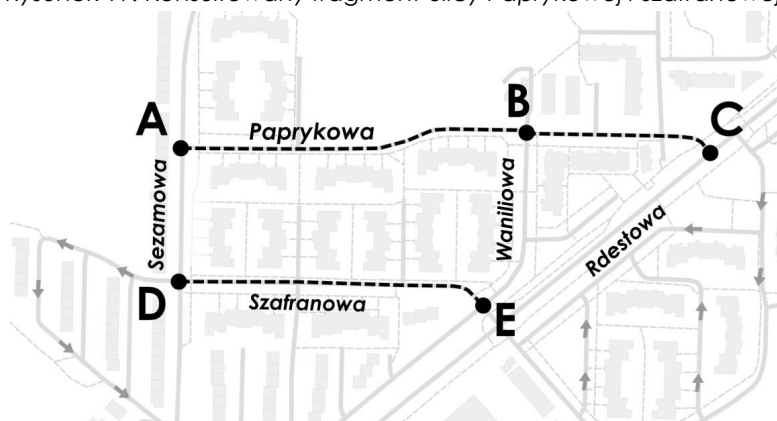


Tabela 6. Decyzje dotyczące ulic: Paprykowej i Szafranowej.

<p><b>Docelowe kierunki ruchu</b></p>	<p><b>Odcinek AB: Jednokierunkowy</b> z kierunku B do A (do skrzyżowania z ul. Sezamową). Argumentem przemawiającym za wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ulicy jest udrożnienie przejazdu i zwiększenie płynności ruchu, jak i poprawa widoczności użytkowników drogi (pieszych, rowerzystów, kierowców pojazdów).</p> <p><b>Odcinek BC: Dwukierunkowy.</b></p> <p><b>Odcinek DE: Jednokierunkowy</b> z kierunku D do E (do skrzyżowania z ul. Waniliową). Argumentem przemawiającym za wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ulicy jest udrożnienie przejazdu i zwiększenie płynności ruchu, jak i poprawa widoczności użytkowników drogi (pieszych, rowerzystów, kierowców pojazdów).</p>
<p><b>Pozostałe postulaty</b> zgłaszane przez mieszkańców dotyczące m.in. spraw zw. parkowaniem, ruchem pieszych i rowerzystów, bezpieczeństwem</p>	<p><b>Wprowadzenie strefy zamieszkania.</b> Odpowiedź: W strefie zamieszkania obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego – pierwszeństwo pieszych przed pojazdami, ograniczenie prędkości do 20 km/h, parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach. Zarząd Dróg i Zieleni nie widzi przesłanek do wprowadzenia strefy zamieszkania na ul. Paprykowej i Szafranowej, gdyż są tam wyznaczone chodniki. Ruch pojazdów odbywa się po wyznaczonej jezdni, natomiast wprowadzenie strefy wiązałoby się z tym, że piesi mogliby poruszać się po całej szerokości jezdni, mimo wyznaczonych chodników i mieliby pierwszeństwo przed pojazdami.</p> <p><b>Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h.</b> Odpowiedź: Na ul. Paprykowej i Szafranowej obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h – ulice te objęte są strefą</p>

ograniczonej prędkości. Zarząd Dróg i Zieleni nie widzi przesłanek do zmniejszenia prędkości do 20 km/h. Prędkość taka może być wprowadzana w przypadku przejazdu przez próg zwalniający o parametrach niepozwalających na większą prędkość, bądź w strefie zamieszkania, w której piesi mają pierwszeństwo przed pojazdami itp.

**Montaż większej liczby progów zwalniających lub szykan wpływających na fizyczne uspokojenie ruchu.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Przeanalizowana zostanie techniczna możliwość zrealizowania progów zwalniających. W przypadku wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na odcinkach ulic Paprykowej z B do A oraz Szafranowej z D do E zwiększy się płynność ruchu, co może wiązać się ze zwiększeniem prędkości pojazdów.

**Budowa wyniesionych skrzyżowań na ul. Paprykowej.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Przeanalizowana zostanie techniczna możliwość budowy wyniesionych tarcz skrzyżowań. Pod uwagę należy wziąć skrzyżowanie ulic Paprykowej i Waniliowej oraz Paprykowej i Sezamowej.

**Usunięcie parkowania z chodników.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Należy jednak mieć na uwadze, iż Prawo o ruchu drogowym jasno określa, gdzie zabronione jest zatrzymywanie czy postój pojazdów. Każdorazowe wykroczenie może być zgłaszane do Straży Miejskiej lub Policji, gdyż jednostki te odpowiadają za egzekwowanie przepisów ruchu.

**Egzekwowanie ograniczenia prędkości do 30 km/h.**

Odpowiedź: Prośba o kontrole dot. przestrzegania prędkości oraz prawidłowości zatrzymywania i postoju pojazdów zostaną zgłoszone do odpowiednich jednostek.

**Ustalenie pierwszeństwa przejazdu zamiast skrzyżowań równorzędnych.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Należy mieć na uwadze fakt, że skrzyżowania równorzędne wpływają na uspokojenie ruchu w strefie ograniczonej prędkości.

**Wprowadzenie zakazu zatrzymywania po jednej stronie ulicy.**

Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.

	<p><b>Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych (ukośnych) po wprowadzeniu ruchu jednokierunkowego.</b>  Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.</p> <p><b>Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych.</b>  Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.</p>
--	---

### 3. Ulica Sojowa

Rysunek 20. Konsultowany fragment ulicy Sojowej.

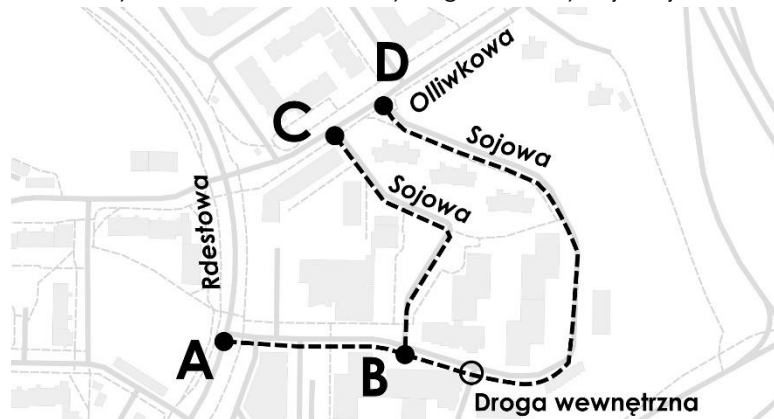


Tabela 7. Decyzje dotyczące ul. Sojowej.

<b>Docelowe kierunki ruchu</b>	<b>Odcinek AB: Dwukierunkowy.</b>
	<b>Odcinek BC: Dwukierunkowy.</b>
	<b>Odcinek BD: Jednokierunkowy</b> w kierunku z punktu B do D (do skrzyżowania z ul. Oliwkową). Podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu przeanalizowana zostanie zasadność wprowadzenia jednego kierunku ruchu dopiero od drogi wewnętrznej do punktu D, tym samym pozostawiając z punktu B do drogi wewnętrznej dwa kierunki ruchu. Argumentem przemawiającym za wprowadzeniem ruchu jednokierunkowego na wskazanym odcinku ulicy jest udrożnienie przejazdu i zwiększenie płynności ruchu, jak i poprawa widoczności użytkowników drogi (pieszych, rowerzystów, kierowców pojazdów). Parkujące pojazdy utrudniają bądź uniemożliwiają przejazd.
<b>Pozostałe postulaty</b> zgłaszane przez mieszkańców dotyczące m.in. spraw zw. parkowaniem, ruchem	<b>Wprowadzenie ograniczenia prędkości do 20 km/h.</b> Odpowiedź: Na ul. Sojowej obowiązuje ograniczenie prędkości do 30 km/h – ulica ta objęta jest strefą ograniczonej prędkości. Zarząd Dróg i Zieleni nie widzi przesłanek do zmniejszenia prędkości do 20 km/h. Prędkość taka może być wprowadzana w przypadku przejazdu przez próg

<p>pieszych i rowerzystów, bezpieczeństwem</p>	<p>zwalniający o parametrach niepozwalających na większą prędkość, bądź w strefie zamieszkania, w której obowiązują szczególne zasady ruchu drogowego – pierwszeństwo pieszych przed pojazdami, ograniczenie prędkości do 20 km/h, parkowanie tylko w wyznaczonych miejscach. Zarząd Dróg i Zieleni nie widzi przesłanek do wprowadzenia strefy zamieszkania na ul. Sojowej, gdyż są tam wyznaczone chodniki. Ruch pojazdów odbywa się po wyznaczonej jezdni, natomiast wprowadzenie strefy wiązałoby się z tym, że piesi mogliby poruszać się po całej szerokości jezdni, mimo wyznaczonych chodników i mieliby pierwszeństwo przed pojazdami.</p> <p><b>Budowa sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ulic Rdestowej – Sojowej.</b>  Odpowiedź: Zostanie wykonana analiza zasadności budowy sygnalizacji na ww. skrzyżowaniu. Koszt budowy sygnalizacji to ok. 350 tys. zł brutto.</p> <p><b>Ograniczenie parkowania w obrębie skrzyżowań, na chodnikach.</b>  Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu. Należy jednak mieć na uwadze, iż Prawo o ruchu drogowym jasno określa, gdzie zabronione jest zatrzymywanie czy postój pojazdów. Każdorazowe wykroczenie może być zgłaszane do Straży Miejskiej lub Policji, gdyż jednostki te odpowiadają za egzekwowanie przepisów ruchu.</p> <p><b>Wyznaczenie miejsc postojowych oznakowaniem poziomym.</b>  Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.</p> <p><b>Umożliwienie parkowania wyłącznie po jednej stronie ulicy.</b>  Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.</p> <p><b>Wprowadzenie kontraruchu rowerowego na odcinkach jednokierunkowych.</b>  Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.</p> <p><b>Częstsze kontrole Straży Miejskiej i Policji.</b>  Odpowiedź: Prośba o kontrole dot. prawidłowości zatrzymywania i postoju pojazdów zostaną zgłoszone do odpowiednich jednostek.</p> <p><b>Wyznaczenie dodatkowych miejsc postojowych dla osób niepełnosprawnych</b>  Odpowiedź: Postulat zostanie rozważony podczas opracowywania projektu nowej organizacji ruchu.</p>
--	--

**Montaż znaku B-36 „zakaz zatrzymywania” przy Biedronce.**

Odpowiedź: We wskazanym miejscu Zarząd Dróg i Zieleni w Gdyni wykonał linię podwójną ciągłą, która jest jednoznaczna z zakazem zatrzymywania na pasie jezdni, gdyż w przypadku zatrzymania pojazdu, pojazd chcący go wyminąć musiałby przez tę linię przejechać, co jest niezgodne z przepisami drogowymi. W celu poprawy czytelności oznakowania pionowego, należy dążyć do minimalizacji ich liczby, tym bardziej, jeśli pożądaný efekt można uzyskać innymi sposobami. Wobec powyższego Zarząd Dróg i Zieleni uważa, że wprowadzenie dodatkowego oznakowania nie jest potrzebne.



**Materiał informacyjny**  
towarzyszący konsultacjom społecznym

**POROZMAWIAJMY  
O ORGANIZACJI RUCHU  
NA DĄBROWIE**

Paprykowa  
Szafranowa  
Kameliowa  
Sojowa



Konsultacje trwają  
od **25.05** do **11.06.2018 r.**

- Przeczytaj materiał
- Przyjdź na spotkanie
- Wypełnij formularz

## I. CZEGO DOTYCZĄ KONSULTACJE?

1. Konsultacje dotyczą organizacji ruchu na trzech obszarach dzielnicy Dąbrowa obejmujących całość lub fragmenty następujących ulic:
  - Kameliowej,
  - Paprykowej i Szafranowej,
  - Sojowej.
2. W ramach konsultacji będą zbierane **uwagi i opinie** na temat trudności w przemieszczeniu się różnych uczestników ruchu (pieszych, rowerzystów i kierowców). Porozmawiamy również o tym, w jaki sposób **można rozwiązać** lub przynajmniej ograniczyć zdiagnozowane problemy. Szczególną uwagę poświęcimy **propozycji wprowadzenia na tych ulicach ruchu jednokierunkowego**, która wyszła od grupy mieszkańców Dąbrowy.
3. Zakres konsultacji obejmuje jedynie **sprawy związane z organizacją ruchu**, czyli zasadami określającymi dozwolone sposoby poruszania się na danym terenie. Podjęcie decyzji o zmianie organizacji ruchu pociąga za sobą konieczność przygotowania projektu obejmującego postawienie znaków, a czasami również instalację różnego rodzaju obiektów (np. progów zwalniających).
4. W **zakresie konsultacji** nie mieszczą się sprawy związane z remontami i przebudową dróg czy budową parkingów.
5. Na razie nie ma planu docelowej zmiany organizacji ruchu. Ewentualne **decyzje** w tej sprawie podejmie Prezydent Miasta Gdyni po zapoznaniu się z głosami zebranymi w trakcie konsultacji społecznych.

## I. SKĄD POMYSŁ NA KONSULTACJE I KTO ZA NIE ODPOWIADA?

1. **Pomysł na organizację konsultacji** wyszedł od Rady Dzielnicy Dąbrowa, do której zwracali się mieszkańcy z propozycjami zmian, m.in. wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na kilku ulicach w dzielnicy. Ponieważ propozycja wzbudziła kontrowersje, rada zwróciła się do Prezydenta z wnioskiem o zorganizowanie konsultacji. Wniosek ten został rozpatrzony pozytywnie.
2. Za **realizację konsultacji** odpowiada Laboratorium Innowacji Społecznych we współpracy z Zarządem Dróg i Zieleni w Gdyni oraz Radą Dzielnicy Dąbrowa.

## II. JAK WZIĄĆ UDZIAŁ W KONSULTACJACH?

Uwagi w ramach konsultacji można przekazać zarówno podczas spotkań, jak i za pomocą ankiety, w okresie od 25 maja do 11 czerwca 2018 r.

### SPOTKANIA



Spotkania odbędą się w Zespole Szkolno-Przedszkolnym nr 3 przy ul. Nagietkowej 73.

**Do wyboru jest jeden z dwóch terminów:**

- 26 maja (sob.), godz. 14.00
- 28 maja (pon.), godz. 17.30

### FORMULARZ KONSULTACYJNY



#### ELEKTRONICZNIE:

Wypełnij na stronie:  
[www.badaniaalis.pl/dabrowa](http://www.badaniaalis.pl/dabrowa)

#### PAPIEROWO:

Pobierz i złóż wypełniony formularz w biurze Rady Dzielnicy Dąbrowa \*

Prześlij pocztą, wyślij skan mailem lub złóż w Laboratorium Innowacji Społecznych \*

**Opinie złożone po 11 czerwca nie będą rozpatrywane**

\* adresy na ostatniej stronie

## III. CHARAKTERYSTYKA OBSZARU

1. Wszystkie konsultowane ulice mają charakter dojazdowy. Służą przede wszystkim mieszkańcom oraz osobom korzystającym z usług firm i obiektów użyteczności publicznej o znaczeniu lokalnym lub dzielnicowym.
2. Do punktów generujących ruch osób mieszkających poza konsultowanymi ulicami można zaliczyć:
  - w okolicy ul. Sojowej:
    - Centrum Medyczne Dąbrowa-Dąbrówka,
    - punkty handlowe, w tym apteki i sklep Biedronka;
  - w okolicy ul. Kameliowej:
    - Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3, w skład którego wchodzi Szkoła Podstawowa nr 47 i Przedszkole nr 55;
  - w okolicy ul. Paprykowej i Szafranowej:
    - punkty handlowo-usługowe (sklepy i gastronomia) niedaleko skrzyżowania ul. Paprykowej z ul. Rdestową i Waniliową.
3. Na konsultowanych ulicach nie kursują pojazdy komunikacji zbiorowej. Najbliższe linie autobusowe i trolejbusowe przebiegają po ulicy Rdestowej.

4. Zgodnie z danymi Urzędu Miasta Gdyni, przy fragmentach konsultowanych ulic mieszka ok. 2,5 tys. osób<sup>10</sup>.

Tabela 8. Charakterystyka osób mieszkających przy konsultowanych fragmentach ulic.

Ulica	Mieszkańcy wg wieku [w proc.]				Liczba mieszkańców
	<25 lat	26-45 lat	46-65 lat	>65 lat	
KAMELIOWA	17%	34%	40%	8%	327
PAPRYKOWA	21%	32%	39%	7%	497
SOJOWA	32%	38%	24%	6%	955
SZAFRANOWA	26%	32%	34%	8%	649

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych UM Gdyni z dn. 10.05.2018.

## IV. CHARAKTERYSTYKA POSZCZEGÓLNYCH ULIC

Poniżej przedstawiamy najważniejsze informacje odnośnie konsultowanych fragmentów ulic:

### 1. ULICA KAMELIOWA (odcinek od ul. Rdestowej do ul. Imbirowej/Kolendrowej)

- **Jezdnia:** od 5,2 do 6 m szerokości.
- **Chodnik:** szeroki na 2,5 m. Znajduje się tylko po jednej, południowej stronie ulicy. Miejscami biegnie bliżej bloku i jest oddzielony od jezdni większym trawnikiem.
- **Ograniczenia prędkości:** na obszarze obowiązuje Strefa Tempo 30. Zainstalowano jeden próg zwalniający.
- **Parkowanie:**
  - na tym odcinku ul. Kameliowej znajdują się dwie zatoki parkingowe, w których mieści się łącznie ok. 26 samochodów osobowych zaparkowanych prostopadle;
  - oprócz tego samochody parkują (równolegle) przy skraju jezdni lub najeżdżając na chodniki;
  - zdarzają się przypadki nieprawidłowego parkowania (ukośnego i prostopadłego).
- **Planowane zmiany w okolicy:**
  - układ drogowy w tej okolicy zmieni się ze względu na planowaną budowę łącznika pomiędzy ulicą Lukrecjową i Gorzycową. Trwają prace projektowe dotyczące tego fragmentu ulicy. Za realizację tego zadania odpowiada Wydział Inwestycji Urzędu Miasta Gdyni.

<sup>10</sup> Za mieszkańców uznano osoby zameldowane na stałe oraz tymczasowo. Uwzględniono następujące punkty adresowe: (a) ul. Kameliowa nr 1-5, (b) cała ul. Paprykowa, (c) ul. Sojowa od nr 12, (d) ul. Szafranowa nr 16-27.

## 2. ULICA PAPRYKOWA (na całym odcinku)

---

- **Jezdnia:** 6 m szerokości.
- **Chodnik:** na odcinku od ul. Miłkowej do Waniliowej chodnik po obu stronach jezdni (szerokość 2 m po każdej stronie). Od ul. Waniliowej do Sezamowej chodnik tylko po jednej stronie jezdni (południowej) o szerokości 2 m.
- **Ograniczenia prędkości:** na obszarze obowiązuje Strefa Tempo 30. Zainstalowano jeden próg zwalniający.
- **Parkowanie:**
  - na odcinku od ul. Waniliowej do Sezamowej znajdują się zatoki parkingowe o szerokości ok. 3 m, w których mieści się łącznie ok. 77 samochodów osobowych parkujących prostopadle;
  - oprócz tego samochody osobowe parkują równolegle przy skraju jezdni, częściowo na jezdni, częściowo na chodnikach.

## 3. ULICA SZAFRANOWA (od ul. Rdestowej do ul. Sezamowej)

---

- **Jezdnia:** 6 m szerokości.
- **Chodniki:** znajdują się po obu stronach jezdni i mają po 2 m szerokości.
- **Ograniczenie prędkości:** na obszarze obowiązuje Strefa Tempo 30.
- **Parkowanie:**
  - parkowanie prostopadłe możliwe w zatokach postojowych – znajduje się tam miejsce na ok. 40 pojazdów osobowych;
  - samochody parkują również równolegle przy skraju jezdni;
  - zdarzają się przypadki nielegalnego parkowania na trawnikach.

## 4. ULICA SOJOWA (od ul. Rdestowej do Oliwkowej)

---

- **Jezdnia:** od 5,5 do 6,5 m szerokości.
- **Chodniki:** w zależności od odcinka – po jednej albo dwóch stronach jezdni. Szerokość chodnika wynosi od ok. 1,5 do 2 m.
- **Ograniczenie prędkości:** na obszarze obowiązuje Strefa Tempo 30.
- **Parkowanie:**
  - samochody parkują zarówno przy jezdni, jak i w zatokach parkingowych. Najwięcej zatok parkingowych znajduje się na części ulicy pomiędzy centrum medycznym, a ul. Oliwkową (odcinek BC na Rysunku 3 na kolejnych stronach) – w jednym z miejsc są po obu stronach jezdni. Łączna liczba miejsc parkingowych w zatokach wynosi ok. 110.
- **Planowane zmiany w okolicy:** W maju 2018 r. na zlecenie ZDiZ zaplanowano dwie zmiany zw. z organizacją ruchu na odcinku ul. Sojowej od ul. Rdestowej do Centrum Medycznego Dąbrowa-Dąbrówka, polegające m.in. na:
  - wytyczeniu przejścia dla pieszych (malowanie poziome oraz postawienie znaku D-6),
  - wytyczeniu strefy wyłączzonej przy pergoli śmietnikowej znajdującej się przy posesji na ul. Sojowej 33.

## V. OPIS PROBLEMÓW

Po wizycie w terenie oraz kontaktach z interesariuszami stwierdzono występowanie następujących problemów na konsultowanym obszarze:

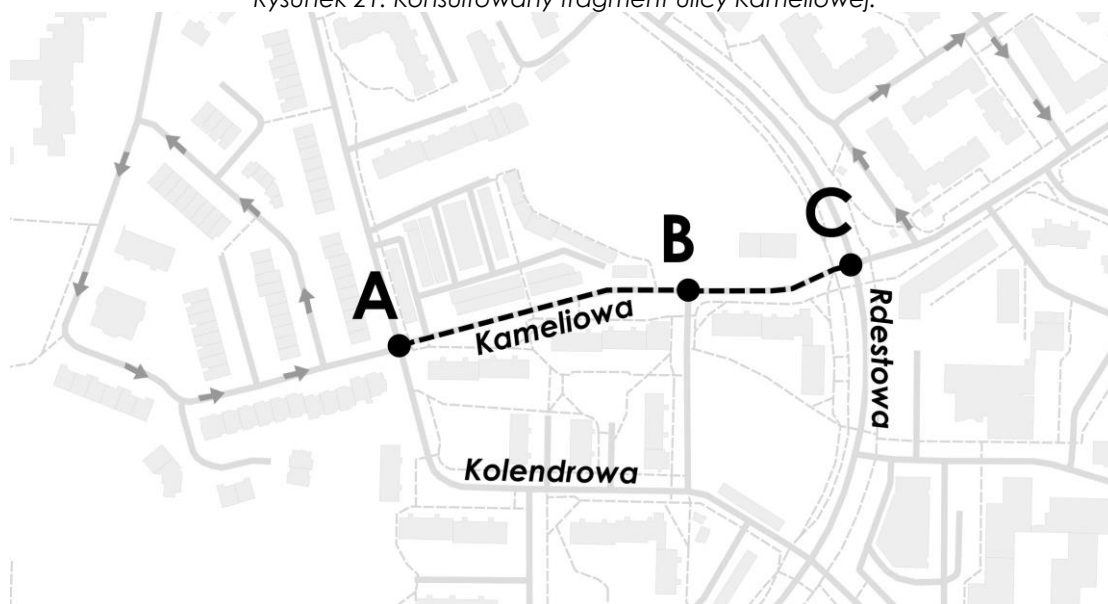
- **niewystarczająca liczba miejsc parkingowych** w stosunku do liczby samochodów występujących w tym obszarze miasta,
- przypadki **parkowania niezgodnego z przepisami** (np. samochody zatrzymują się na trawnikach, jak również zbyt blisko przejść dla pieszych),
- **ograniczona szerokość chodników** ze względu na zaparkowane samochody,
- **ograniczona przejezdność ulic i zmniejszona płynność ruchu** ze względu na samochody parkujące przy ulicy. Problemy nasilają się:
  - w godzinach szczytu porannego i popołudniowego,
  - zimą, gdy po obu stronach jezdni zalega odgarnięty śnieg,
  - gdy mają miejsce dostawy albo pojawiają się pojazdy służb komunalnych.
- **utrudnione wyjazdy** z garaży z powodu zaparkowanych przy ulicy samochodów,
- **zmniejszone bezpieczeństwo**, ze względu na ograniczoną widoczność.

## VI. CZY WARTO ZMIENIAĆ ORGANIZACJĘ RUCHU?

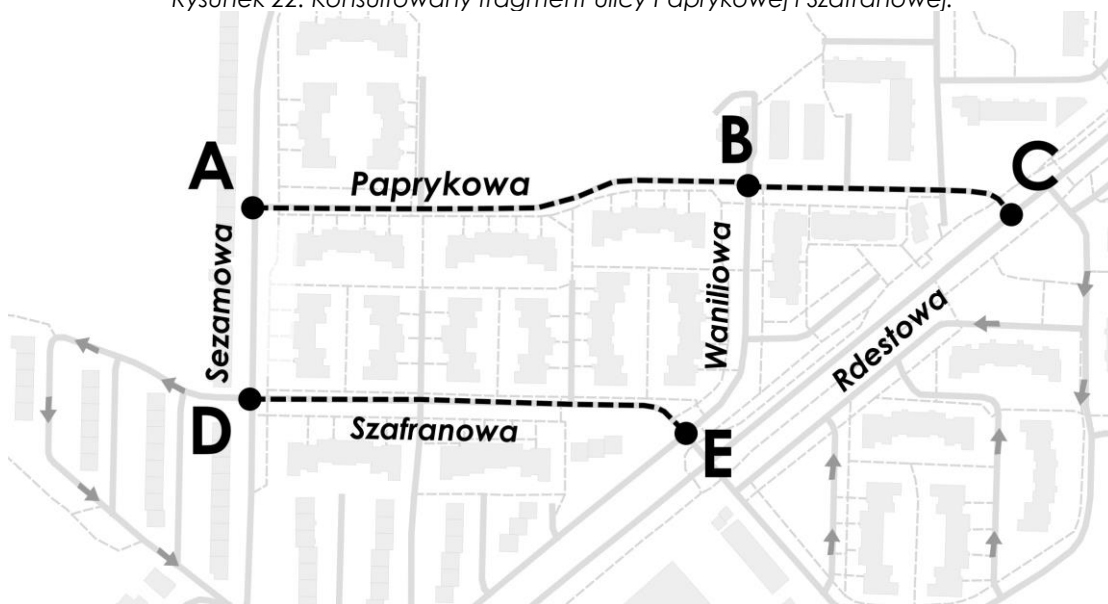
Do Rady Dzielnicy Dąbrowa zgłosili się mieszkańcy z propozycją wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na konsultowanych ulicach. Po analizach przeprowadzonych przez ZDiZ stwierdzono, że takie rozwiązanie jest możliwe, zarówno na całej długości ulic, jak i tylko na ich fragmentach znajdujących się pomiędzy poszczególnymi skrzyżowaniami. Dyskusja z mieszkańcami ma pokazać, czy takie rozwiązanie jest potrzebne.

Na kolejnych rysunkach, przy pomocy linii przerywanych, zaznaczono odcinki, na których istnieje możliwość wprowadzenia ruchu jednokierunkowego. Za pomocą strzałek zaznaczono ulice, na których już teraz obowiązuje jeden kierunek ruchu.

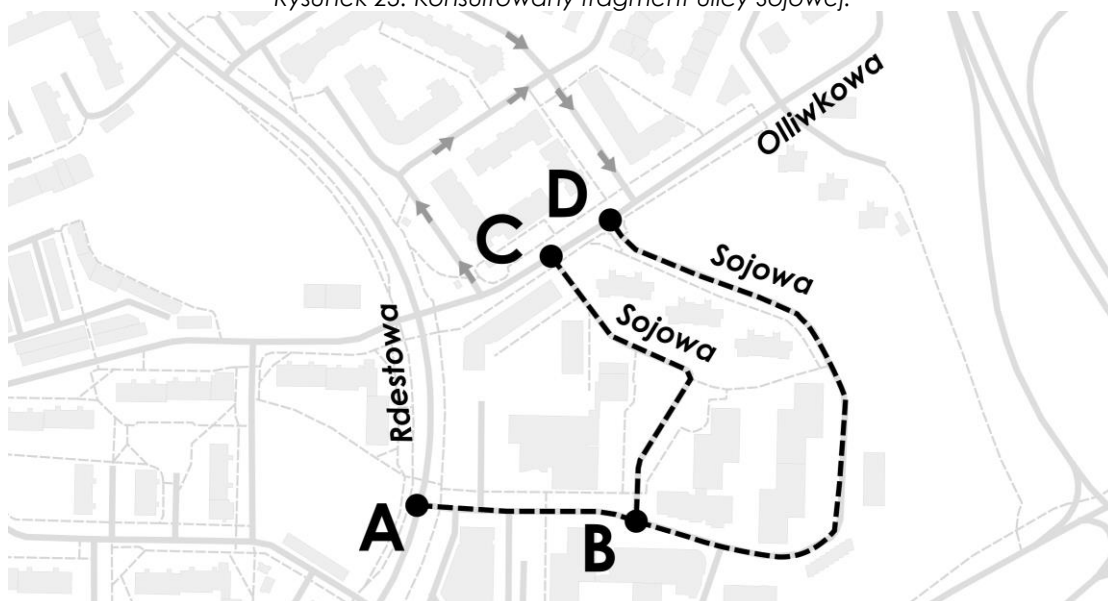
Rysunek 21. Konsultowany fragment ulicy Kameliowej.



Rysunek 22. Konsultowany fragment ulicy Paprykowej i Szafranowej.



Rysunek 23. Konsultowany fragment ulicy Sojowej.



Nowa organizacja ruchu może zakładać wprowadzenie ruchu jednokierunkowego w każdą ze stron (np. w przypadku ulicy Paprykowej zarówno w stronę ulicy Szafranowej, jak i Rdestowej).

Tego typu zmiana wiązałaby się zarówno z pozytywnymi, jak i negatywnymi konsekwencjami:

### Zalety wprowadzenia ruchu jednokierunkowego:

- Zwiększenie liczby legalnych miejsc postojowych;
- Udrożnienie przejazdu i zwiększenie płynności ruchu;
- Poprawa widoczności różnych użytkowników ruchu korzystających z ulic.

### Wady wprowadzenia ruchu jednokierunkowego:

- Wydłużenie drogi dojazdowej do części punktów i posesji;
- Okresowe zwiększenie natężenia ruchu na skutek dodatkowych objazdów;
- Ryzyko zwiększenia prędkości poruszających się pojazdów<sup>11</sup>.

Decyzja o tym, czy i w jaki sposób zmieniać organizację ruchu, zostanie podjęta przez Prezydenta Miasta Gdyni po konsultacjach społecznych.

## WIĘCEJ INFORMACJI

### Masz pytania?



Mailowo pod adresem:  
**konsultacje@lis.gdynia.pl**



Telefonicznie pod numerem:  
**(58) 727 39 08**



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

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

## Odwiedź biuro Rady Dzielnicy Dąbrowa



Siedziba rady dzielnicy znajduje się w **Zespole Wczesnej Edukacji nr 1 przy ul. Wiczlińskiej 33**

### Biuro jest czynne w:

- poniedziałki w godz. 8-12
- środy w godz. 8-15
- czwartki w godz. 8-11

<sup>11</sup> W przypadku wprowadzenia ruchu jednokierunkowego na konsultowanych ulicach może być konieczność wprowadzenia dodatkowych środków uspokojenia ruchu, takich jak wyniesione przejścia dla pieszych czy progi zwalniające, które uzupełnią istniejącą Strefę Tempo 30.



## ZAŁĄCZNIK II. Notatki ze spotkań z mieszkańcami.

### II. Sprawozdanie ze spotkania 26 maja 2018 r.

1. **Imię i nazwisko prowadzącego:** Borys Martela
2. **Data przeprowadzenia spotkania:** 26.05.2018 r.
3. **Godzina rozpoczęcia i zakończenia spotkania:** 14:00-15:40.
4. **Miejsce:** Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3, ul. Nagietkowa 73, sala nr 74.
5. **Liczba mieszkańców na spotkaniu:** 7<sup>12</sup> (oprócz tego w spotkaniu udział wzięli – nie wliczając moderatora – przewodniczący rady dzielnicy, dwie pracownice ZDiZ oraz jedna osoba z LIS).
6. **Opis przebiegu spotkania.**

Spotkanie konsultacyjne zostało przeprowadzone zgodnie ze scenariuszem zakładającym podział zebrania na następujące części:

- a. Wprowadzenie.
- b. Prezentacja problemów związanych z organizacją ruchu na konsultowanych ulicach oraz wad i zalet wprowadzenia ruchu jednokierunkowego.
- c. Moderowana dyskusja z mieszkańcami.
- d. Zakończenie.

Spotkanie rozpoczął Pan Lechosław Dzierżak, przewodniczący Rady Dzielnic Dąbrowa, który opowiedział o genezie konsultacji oraz po krótko przedstawił głosy na temat problemów związanych z organizacją ruchu, które docierały do rady dzielnicy przez ostatnie lata.

Po tym wprowadzeniu głos przejął prowadzący z LIS, który zaprezentował wstępne wnioski z diagnozy sytuacji w zakresie ruchu na konsultowanych ulicach. Następnie rozpoczęła się dyskusja, w trakcie której zebrani mieszkańcy opisywali dostrzegane przez siebie problemy i zgłaszali propozycje konkretnych rozwiązań. Dotyczyły one zarówno zmian organizacji ruchu (w tym wprowadzenia ruchu jednokierunkowego), jak również inwestycji drogowych i remontów.

Główne wnioski płynące z tej dyskusji zaprezentowano na kolejnych stronach.

Należy pamiętać, że notatka nie stanowi chronologicznego zapisu przebiegu spotkania. Zawiera przede wszystkim podsumowanie tego, co zostało powiedziane, bez uwzględnienia kolejności, w jakiej padały poszczególne wypowiedzi.

#### **6.1. Ogólne problemy związane z konsultowanymi obszarami**

Większość mieszkańców zgodziła się z wnioskami wyciągniętymi w trakcie diagnozy obszaru, zgodnie z którymi na wszystkich odcinkach występują podobne problemy. W trakcie dyskusji szczególny nacisk został położony na:

##### **a) problemy związane z poruszaniem się samochodów**

Wynikają one przede wszystkim z:

- parkowania w miejscach utrudniających ruch innym samochodom,

---

<sup>12</sup> Na podstawie listy obecności.

- niedopasowania liczby miejsc parkingowych do liczby pojazdów znajdujących się w tym rejonie miasta.

## b) nieprzestrzeganie Strefy Tempo 30

Choć na wszystkich konsultowanych ulicach wprowadzono ograniczenia prędkości do 30 km/h, to zabrakło instalacji elementów fizycznych faktycznie zmuszających kierowców do zwolnienia. W tej chwili są tylko dwa progi zwalniające, które – jak zwracał uwagę jeden z mieszkańców – niewiele dają, bo można je przynajmniej częściowo ominąć zjeżdżając do krawędzi jezdni.

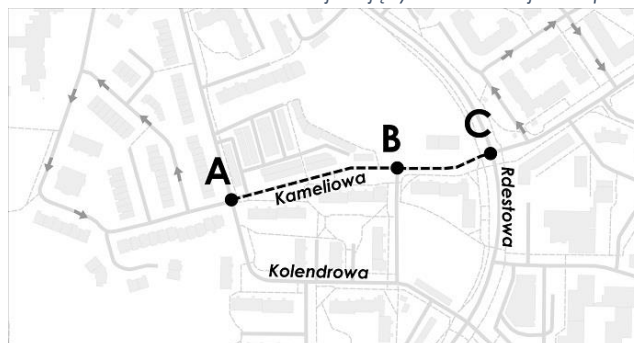
Poza godzinami szczytu zdarzają się sytuacje zbyt szybkiej jazdy na wąskich osiedlowych ulicach, na których widoczność jest ograniczona i w każdej chwili pieszy może wyjść zza parkującego samochodu.

## c) zły stan nawierzchni jezdni

W tym kontekście najczęściej wymieniano ul. Sojową oraz okolice Kameliowej (w tym fragment ul. Kolendrowej, nie objęty konsultacjami, który znajduje się poniżej punktu B oznaczonego na poniższym rysunku).

## 6.2. Wnioski dotyczące ulicy Kameliowej

Rysunek 24. Odcinek ul. Kameliowej objęty konsultacjami społecznymi.



### 6.2.1. Problemy

Mieszkańcy zwracali uwagę na następujące problemy:

#### a) duży ruch samochodowy generowany przez przyjezdnych

Zdaniem jednego z uczestników, ulica jest wykorzystywana jako dojazd przez mieszkańców ul. Gorczykowej oraz osób dowożących dzieci do ZSP nr 3.

Nadzieję na poprawę sytuacji można wiązać z planowaną budową łącznika pomiędzy ul. Gorczykową i Lukrecją. Dzięki niej powstanie dodatkowa droga dojazdowa do szkoły czy posesji znajdującej się przy ul. Gorczykowej. Ruch na ul. Kameliowej powinien się więc zmniejszyć. Wiele jednak zależy od tego, jaka będzie docelowa organizacja ruchu w tym miejscu, która na razie nie została jeszcze opracowana.



### **6.3.1. Problemy**

Mieszkańcy zwracali uwagę na następujące problemy:

#### **a) duża liczba parkujących samochodów**

Najwięcej z nich parkuje na odcinku AB. Bardzo często samochody nie przestrzegają zakazu parkowania na tym odcinku. Ciągła linia, która pojawiła się tam pod koniec maja 2018 r., wcale nie rozwiązała problemu. Tym bardziej, że straż miejska i policja nie interweniują na tym obszarze.

Najgorsza sytuacja występuje w okolicy punktu A.

Jeden z mieszkańców wskazał, że newralgicznym punktem w okolicy jest również ul. Oliwkowa na odcinku od ul. Rdestowej do punktu C/D.

#### **b) nieprzyjazna przestrzeń dla osób mających problem z poruszaniem się**

Duża liczba samochodów parkujących również na chodnikach utrudnia poruszanie się pieszym, osobom z niepełnosprawnościami oraz rodzicom z wózkami dziecięcymi. Muszą oni niejednokrotnie przeciskać się między autami. Dodatkowym utrudnieniem dla tych grup są wysokie krawężniki.

#### **c) problemy ze znakami drogowymi na tym obszarze**

Jeden z mieszkańców zwrócił uwagę na niewystarczające oznakowania Strefy Tempo 30 (znajduje się tam jedynie oznakowanie poziome na jezdni), co sprawia, że część kierowców nie przestrzega obowiązującego ograniczenia prędkości.

Jako problem wskazano także brak znaków drogowych informujących o zakazie parkowania w okolicy sklepu Biedronka. Jak sugerowano, część kierowców może nie zdawać sobie sprawy z faktu, że zakaz zatrzymywania się i postoju w tym miejscu wynika z samego faktu istnienia tam linii ciągłej.

### **6.3.2. Propozycje rozwiązań**

W trakcie dyskusji pojawiły się następujące propozycje:

#### **a) kierunki ruchu:**

Jeden z mieszkańców zasugerował, by wprowadzić ruch jednokierunkowy jedynie na odcinku od D do B. Warto byłoby to jednak zrobić do skrzyżowania ze ślepą uliczką znajdującą się na prawo od punktu B.

Pojawiły się jednak głosy, że taka zmiana miałaby sens jedynie po remoncie, bo w tej chwili bardzo ciężko w ogóle się tam poruszać.

#### **b) pozostałe propozycje dotyczące organizacji ruchu:**

Potrzebne są dodatkowe działania mające na celu uporządkowanie sytuacji na odcinku przy Biedronce AB. Ciągła linia nie jest przestrzegana. Trzeba w jakiś inny sposób zmusić

mieszkańców do przestrzegania zakazu parkowania na tym terenie, np. poprzez ustawienie pionowych znaków zakazu zatrzymywania się oraz częstsze kontrole straży miejskiej i policji.

W tym kontekście zgłoszono pomysł wspólnych „wizji lokalnych” na tym terenie przedstawicieli ZDiZ oraz policji/straży miejskiej zmierzających do sprawdzenia skuteczności istniejącego oznakowania oraz jego ewentualnej korekty.

Oprócz tego przydałoby się fizyczne uspokojenie ruchu na tych odcinkach i być może przejście dla pieszych w okolicy przychodni.

W okolicy punktu C proponowano postawienie lustra drogowego, ze względu na dość trudne skrzyżowanie z ul. Oliwkową.

### **c) działania inwestycyjne:**

Mówiono również o potrzebie remontu ulicy, zwłaszcza na odcinku pomiędzy numerami 18c i 21.

Dla osób z niepełnosprawnościami ważne są zjazdy i/lub obniżenie chodników, bowiem w tej chwili jest im bardzo ciężko poruszać się im w okolicy ul. Sojowej.

## **6.4. Wnioski dotyczące ul. Paprykowej i Szafranowej**

*Rysunek 26. Odcinki ul. Paprykowej i Szafranowej objęte konsultacjami społecznymi.*



### **6.4.1. Problemy**

Mieszkańcy zwracali uwagę na następujące problemy:

#### **a) mała liczba miejsc parkingowych**

Sytuacja staje się coraz trudniejsza, bo samochodów w okolicy przybywa. Jeszcze niedawno mieszkańcy ul. Szafranowej mogli zostawić auto na znajdującej się tuż obok ul. Waniliowej. W tej chwili robi się to już bardzo trudne, bo również i tam brakuje wolnych miejsc.

#### **b) parkowanie na trawnikach**

Kierowcy zostawiają samochody w miejscach nieprzepisowych, np. na trawniku lub na miejscu dla osób z niepełnosprawnością. Jeden z uczestników spotkania mówił, że ma świadomość tego, że postępuje niezgodnie z przepisami. Priorytetem jest jednak dla niego zaparkowanie auta.

Poruszono również wątek niezapewnienia miejsc postojowych przy nowopowstających inwestycjach o charakterze usługowym.

#### **6.4.2. Propozycje rozwiązań**

W trakcie dyskusji pojawiły się następujące propozycje:

##### **a) kierunki ruchu:**

Jedyny mieszkaniec ul. Szafranowej, który przyszedł na spotkanie, opowiedział się za utrzymaniem ruchu 2-kierunkowego na wszystkich odcinkach ulic.

##### **b) działania inwestycyjne:**

Zamiana rozjeżdżonych trawników na miejsca parkingowe (usankcjonowanie stanu obecnego).

### III. Sprawozdanie ze spotkania 28 maja 2018 r.

1. **Imię i nazwisko prowadzącego:** Borys Martela
2. **Data przeprowadzenia spotkania:** 28.05.2018 r.
3. **Godzina rozpoczęcia i zakończenia spotkania:** 17.30-20.00.
4. **Miejsce:** Zespół Szkolno-Przedszkolny nr 3, ul. Nagietkowa 73.
5. **Liczba mieszkańców na spotkaniu:** 9<sup>13</sup> (oprócz tego na spotkaniu pojawili się – nie wliczając moderatora – przewodniczący rady dzielnicy, dwie pracownice ZDiZ oraz jedna osoba z LIS).
6. **Opis przebiegu spotkania.**

Spotkanie konsultacyjne odbyło się w sposób zbliżony do tego założonego w scenariuszu i przebiegło według następującego planu:

- a. Wprowadzenie i określenie celów spotkania.
- b. Skrócona prezentacja problemów związanych z organizacją ruchu oraz wad i zalet wprowadzenia ruchu jednokierunkowego.
- c. Moderowana dyskusja z mieszkańcami.
- d. Zakończenie.

Spotkanie rozpoczął Pan Lechostaw Dzierżak, który odpowiedział o tym, dlaczego wraz z radnymi dzielnicy Dąbrowa złożył wniosek o zorganizowanie konsultacji odnośnie organizacji ruchu na kilku konkretnych ulicach. Wstęp ten wzbudził dość dużo emocji. Na spotkaniu pojawili się bowiem mieszkańcy z ul. Gorczykowej, która sąsiaduje z obszarem objętym konsultacjami. Osoby te chciały poruszyć problemy organizacji ruchu oraz (braku) miejskich inwestycji również w okolicy, czego nie zakładał plan spotkania. Z tego względu prowadzący zaproponował, by wpiąć się na sytuacji na ulicach Paprykowej, Szafranowej, Kameliowej i Sojowej. Po zakończeniu tej części spotkania, będzie można również poruszyć dodatkowe wątki. Choć nie są one tematem konsultacji, to zebrani mogą skorzystać z obecności przedstawicieli ZDiZ.

Moderator podkreślił również, że konsultacje są tylko jedną z możliwych form dialogu pomiędzy mieszkańcami i administracją, a zebrani mogą również kontaktować się z urzędnikami i wnioskować o rozwiązanie problemów w inny sposób.

Po przedstawieniu skróconej wersji prezentacji na temat problemów na konsultowanych ulicach rozpoczęto dyskusję, której główne wnioski zapisano poniżej.

Należy pamiętać, że notatka nie stanowi chronologicznego zapisu przebiegu spotkania. Zawiera przede wszystkim to, co zostało powiedziane bez uwzględnienia kolejności, w jakiej padały poszczególne wypowiedzi.

#### 6.1. **Ogólne problemy związane z konsultowanymi obszarami**

W trakcie spotkania mieszkańcy podkreślali, że na Dąbrowie – nie tylko na konsultowanych ulicach, ale również na całym obszarze dzielnicy – występują podobne problemy, które nie zostały systemowo rozwiązane. Dotyczą one przede wszystkim:

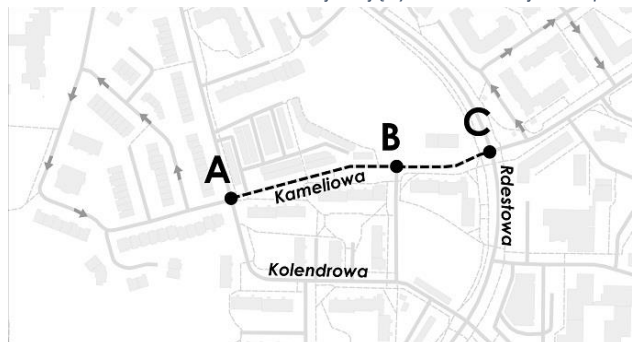
- dużej liczby parkujących aut/niewystarczającej liczby miejsc parkingowych,
- złego stanu nawierzchni dróg.

---

<sup>13</sup> Na podstawie listy obecności.

## 6.2. Wnioski dotyczące ulicy Kameliowej

Rysunek 27. Odcinek ul. Kameliowej objęty konsultacjami społecznymi.



### 6.2.1. Problemy

Mieszkańcy wskazywali, że sytuację na ul. Kameliowej należy rozpatrywać w powiązaniu z innymi ulicami w okolicy. Stanowią bowiem one system naczyń połączonych.

W szczególności wymieniono też następujące problemy:

#### a) duże natężenie ruchu na skutek dojazdów do ZSP nr 3 oraz do posesji przy ul. Gorczykowej

Zdaniem jednego z uczestników, ulica jest wykorzystywana jako dojazd przez mieszkańców ul. Gorczykowej oraz osób dowożących dzieci do ZSP nr 3.

#### b) zagrożenie dla pieszych

Duże natężenie ruchu, brak przejść dla pieszych oraz parkujące samochody ograniczające widoczność sprawiają, że piesi nie czują się bezpiecznie. Wielu mieszkańców unika poruszania się pieszo po ul. Kameliowej. Szkoda, bo mogłaby to być idealna trasa do szkoły, po której dzieci mogłyby się poruszać samemu bądź w towarzystwie opiekunów.

#### c) niebezpieczne skrzyżowanie z ul. Imbirową/Kolendrową

W tym miejscu zdarzają się przypadki zbyt szybkiej jazdy w stronę ul. Rdestowej.

### 6.4.1. Propozycje rozwiązań

W trakcie dyskusji pojawiły się następujące propozycje:

#### a) kierunki ruchu:

Jeden z mieszkańców zaproponował, by zachować tu ruch 2-kierunkowy po uporządkowaniu problemu parkowania.

Inny z przybyłych zwrócił uwagę, że jeśli wprowadzono by ruch 1-kierunkowy na ul. Kameliowej od C do A, to należałoby również wprowadzić 1-kierunek na ul. Kolendrowej od punktu A w stronę ul. Rdestowej.





## b) ruch 1-kierunkowy, ale tylko na fragmencie

Padła propozycja, by prowadzić ruch 1-kierunkowy na odcinku BD w nieco zmodyfikowanej wersji, to znaczy od początku ślepej uliczki (przy garażach) w stronę punktu D. Jest tu szczególnie wąsko, więc ruch 2-kierunkowy jest i tak już bardzo utrudniony.

Wprowadzenie ruchu 1-kierunkowego na innych odcinkach nie byłoby wskazane ze względu na przyzwyczajenia kierowców (zmiana wprowadziłaby zamieszanie), czy też brak potrzeby (odcinek AC jest wystarczająco szeroki, by można było po nim jeździć w dwie strony).

### 6.6. Wnioski dotyczące ul. Paprykowej i Szafranowej

Rysunek 29. Odcinki ul. Paprykowej i Szafranowej objęte konsultacjami społecznymi.



#### 6.6.1. Problemy

Mieszkańcy zwracali uwagę na następujące problemy:

##### a) zaparkowane samochody utrudniają ruch

Problem mają przede wszystkim samochody służb komunalnych. Trudności nasilają się również zimą, gdy odgarnięty śnieg zalega po obu stronach jezdni.

##### b) miejsca parkingowe są zajmowane nie tylko przez mieszkańców

Część miejsc parkingowych zajmują pracownicy okolicznych firm. Dotyczy to nie tylko ulic Szafranowej i Paprykowej, ale również Waniliowej.

#### 6.6.2. Propozycje rozwiązań

W trakcie dyskusji pojawiła się propozycja **wprowadzenia ruchu 1-kierunkowego** na obu ulicach.

Na ul. Paprykowej od B do A, a na ul. Szafranowej od D do E. Odcinek BC mógłby pozostać 2-kierunkowy. Ewentualnie, ruch 1-kierunkowy można by również wprowadzić, ale dopiero od ul. Miłkowej w stronę punktu B.

### **6.3. Dodatkowe sprawy.**

Uczestnicy na spotkaniu zwracali dodatkowo uwagę na następujące kwestie:

#### **a) konieczność usprawnienia dojazdów mieszkańców**

Mieszkańcy z ul. Gorczycowej, którzy przyszli na spotkanie, zwracali uwagę na to, że układ drogowy Dąbrowy jest niewydolny. Wymieniano w tym kontekście przede wszystkim dwie sprawy:

- brak łącznika drogowego pomiędzy ul. Gorczycową i Lukrecją,
- zablokowana możliwość przejazdu przez prywatne ulice przegrodzone szlabanami przez właścicieli posesji znajdujących się na terenie pomiędzy ulicami Rdestową, Nowowiczlińską, Miętową, Nagietkową i Lukrecją.

Mieszkańcy zgłaszali postulaty szybszej budowy zapowiadanej łącznika oraz wykupu przez miasto prywatnych terenów, co pozwoliłoby na otwarcie dróg dla mieszkańców Dąbrowy oraz udrożnienie ruchu w okolicy skrzyżowania ul. Rdestowej i Nowowiczlińskiej.

Ta grupa uczestników pytała również o to, dlaczego konsultacje dotyczą tylko kilku ulic, skoro problemy występują również na sąsiednich. Ich zdaniem, należałoby rozmawiać o organizacji ruchu na znacznie większym terenie.

Przewodniczący Rady Dzielnicy Dąbrowa, Pan Lechośław Dzierżak, obiecał zdobyć dodatkowe informacje w sprawie harmonogramu inwestycji budowy łącznika. W przyszłości będzie można również zorganizować spotkanie na ten temat.

#### **b) trudności w okolicy Zespołu Szkolno-Przedszkolnego nr 3**

Dwoje uczestników sygnalizowało występowanie problemów w okolicy ZSP nr 3 i zjawisko parkowania na łuku w okolicy ul. Gorczycowej 3. Część samochodów wjeżdża na chodnik, by się wyminąć, co w połączeniu z ograniczoną widocznością (nie widać jadących z naprzeciwka samochodów) prowadzi do zmniejszonego poczucia bezpieczeństwa zarówno pieszych, jak i kierowców.

Oprócz tego, część aut parkuje tuż przed przejściem dla pieszych w okolicy szkoły. Proponowano wymalowanie w tym miejscu wysepki, która by wyłączyła tę część jezdni z ruchu.

Mieszkańcy pisali w przeszłości prośby o postawienie lustra i dodatkowych znaków, ale te postulaty nie zostały zrealizowane. ZDiZ planował w tym miejscu próg zwalniający. Mieszkańcy uznali jednak na spotkaniu, że nie rozwiąże to problemu i prosili o ponowne rozważenie tej sprawy.

#### **c) parametry ulicy Rdestowej**

W kontekście ulicy Rdestowej zgłoszony został problem braku pasów zjazdowych do ulic poprzecznych, jak również braku zatok autobusowych, co blokuje ruch w godzinach szczytu na głównej ulicy.

#### **d) duża liczba parkujących przyjezdnych**

W okolicy ul. Waniliowej problemem są zaparkowane auta firm znajdujących się po drugiej stronie ul. Rdestowej, którzy zamiast parkować na własnych terenach zostawiają auta na osiedlu mieszkalnym.

## ZAŁĄCZNIK III. Formularz konsultacyjny

### Drodzy mieszkańcy i mieszkanki!

Pomysł rozmowy o sposobach poruszania się w tej okolicy wyszedł od Państwa sąsiadów – mieszkańców Dąbrowy oraz radnych dzielnicy.

Opinie zebrane w trakcie konsultacji pozwolą na lepsze zrozumienie problemów i Państwa preferencji odnośnie możliwych rozwiązań w zakresie organizacji ruchu.

Decyzję o ewentualnych zmianach podejmie Prezydent Miasta Gdyni po zapoznaniu się z Państwa uwagami.

W razie pytań zapraszamy do kontaktu:

- telefonicznie: 58 727 39 08,
- mailowo: [konsultacje@lis.gdynia.pl](mailto:konsultacje@lis.gdynia.pl).

Laboratorium Innowacji Społecznych

Ankiety można wypełnić do 11.06.2018 r.

Elektroniczna wersja ankiety znajduje się na [www.badanialis.pl/dabrowa](http://www.badanialis.pl/dabrowa).

Papierową ankietę można złożyć:

- w biurze Rady Dzielnicy Dąbrowa, w budynku Zespołu Wczesnej Edukacji nr 1 przy ul. Wiczlińskiej 33 (w godzinach pracy biura),
- w Laboratorium Innowacji Społecznych przy ul. Żeromskiego 31 (wejście od ul. Derdowskiego).

Materiały informacyjne są dostępne w biurze Rady Dzielnicy oraz na stronie [www.lis.gdynia.pl/dabrowa](http://www.lis.gdynia.pl/dabrowa).

## INSTRUKCJA WYPEŁNIANIA

Ankieta składa się z charakterystyki respondenta (tzw. metryczki) i trzech części dotyczących: (I) ul. Kameliowej, (II) ul. Paprykowej i Szafranowej oraz (III) ul. Sojowej.

**Proszę uzupełnić metryczkę oraz strony ankiety dotyczące ulic, które Pana/ią interesują.**

### M. METRYCZKA

Informacje o osobach wypełniających posłużą jedynie do celów zbiorczych analiz.

<b>M.1 Proszę zaznaczyć ulicę, przy której Pan/i mieszka:</b>				
<input type="checkbox"/> Paprykowa	<input type="checkbox"/> Inna ulica na Dąbrowie (jaka?) _____			
<input type="checkbox"/> Szafranowa	<input type="checkbox"/> Ulica w innej dzielnicy Gdyni			
<input type="checkbox"/> Kameliowa	<input type="checkbox"/> Ulica poza Gdynią			
<input type="checkbox"/> Sojowa				
<b>M.2 Jak często przemieszcza się Pan/i po mieście w następujący sposób?</b>				
	<b>Codziennie</b>	<b>Kilka razy w tygodniu</b>	<b>Kilka razy w miesiącu</b>	<b>Kilka razy w roku lub rzadziej</b>
Pieszko	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rowerem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Komunikacją miejską	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Samochodem	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<b>M.3 Płeć:</b>	<b>M.4 Wiek:</b>			
<input type="checkbox"/> Kobieta	<input type="checkbox"/>	do 25 lat		
<input type="checkbox"/> Mężczyzna	<input type="checkbox"/>	26 - 45 lat		
	<input type="checkbox"/>	46 - 65 lat		
	<input type="checkbox"/>	powyżej 65 lat		

# I. KAMELIOWA (od Rdestowej do Imbirowej/Kolendrowej)

Jeśli nie jest Pan/i zainteresowany/a tym obszarem, proszę przejść na kolejną stronę.

## 1.1 Czy poruszanie się po tym obszarze sprawia Panu/i trudność?

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

## 1.2 Czy według Pana/i na tym obszarze dzielnicy występują ogólnie następujące problemy?

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie
Nadmierna prędkość samochodów	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Duże natężenie ruchu	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Utrudnione wymijanie się samochodów	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Trudność ze znalezieniem miejsca do parkowania	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

## 1.3 Proszę wskazać preferowaną organizację ruchu na odcinkach zaznaczonych na mapie

(Dla każdego odcinka można wskazać kilka akceptowalnych rozwiązań):



### Odcinek między A i B

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od A do B [ ]
- 1-kierunkowy od B do A [ ]

### Odcinek między B i C

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od B do C [ ]
- 1-kierunkowy od C do B [ ]

## 1.4 Miejsce na dodatkowe uwagi dotyczące problemów oraz pomysłów na rozwiązania związane z zasadami poruszania się na tym obszarze:

## II. PAPRYKOWA I SZAFRANOWA (od Rdestowej do Sezamowej)

Jeśli nie jest Pan/i zainteresowany/a tym obszarem, proszę przejść na kolejną stronę.

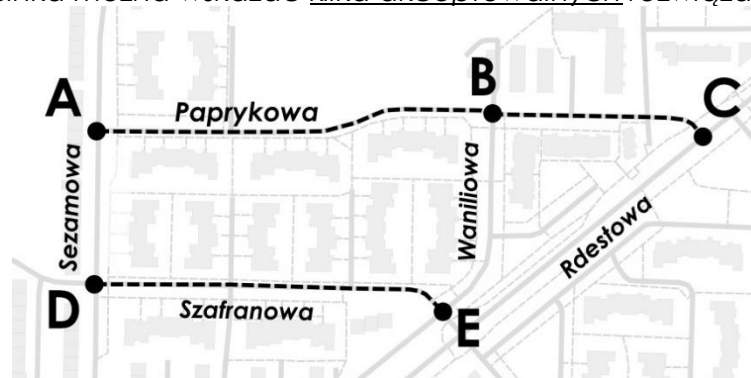
### 2.1 Czy poruszanie się po tym obszarze sprawia Panu/i trudność?

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

### 2.2 Czy według Pana/i na tym obszarze dzielnicy występują ogólnie następujące problemy?

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie
Nadmierna prędkość samochodów	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Duże natężenie ruchu	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Utrudnione wymijanie się samochodów	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Trudność ze znalezieniem miejsca do parkowania	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

### 2.3 Proszę wskazać preferowaną organizację ruchu na odcinkach zaznaczonych na mapie (Dla każdego odcinka można wskazać kilka akceptowalnych rozwiązań):



#### Odcinek między A i B

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od A do B [ ]
- 1-kierunkowy od B do A [ ]

#### Odcinek między B i C

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od B do C [ ]
- 1-kierunkowy od C do B [ ]

#### Odcinek między D i E

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od D do E [ ]
- 1-kierunkowy od E do D [ ]

### 2.4 Miejsce na dodatkowe uwagi dotyczące problemów oraz pomysłów na rozwiązania związane z zasadami poruszania się na tym obszarze:

### III. SOJOWA (od Rdestowej do Oliwkowej)

Jeśli nie jest Pan/i zainteresowany/a tym obszarem, proszę zakończyć ankietę.

#### 3.1 Czy poruszanie się po tym obszarze sprawia Panu/i trudność?

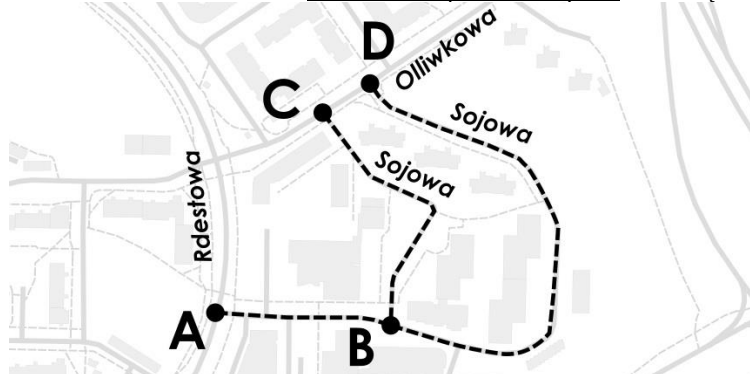
	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie
Pieszo	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Rowerem	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Samochodem	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

#### 3.2 Czy według Pana/i na tym obszarze dzielnicy występują ogólnie następujące problemy?

	Zdecydowanie tak	Raczej tak	Ani tak, ani nie	Raczej nie	Zdecydowanie nie
Nadmierna prędkość samochodów	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Duże natężenie ruchu	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Utrudnione wymijanie się samochodów	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Trudność ze znalezieniem miejsca do parkowania	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]
Parkowanie samochodów niezgodnie z przepisami	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]	[ ]

#### 3.3 Proszę wskazać preferowaną organizację ruchu na odcinkach zaznaczonych na mapie

(Dla każdego odcinka można wskazać kilka akceptowalnych rozwiązań):



##### Odcinek między A i B

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od A do B [ ]
- 1-kierunkowy od B do A [ ]

##### Odcinek między B i C

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od B do C [ ]
- 1-kierunkowy od C do B [ ]

##### Odcinek między B i D

- 2-kierunkowy [ ]
- 1-kierunkowy od B do D [ ]
- 1-kierunkowy od D do B [ ]

#### 3.4 Miejsce na dodatkowe uwagi dotyczące problemów oraz pomysłów na rozwiązania związane z zasadami poruszania się na tym obszarze:

To już wszystkie pytania. Dziękujemy za wypełnienie ankiety!