



Laboratorium  
Innowacji  
Społecznych

## POROZMAWIAJMY O PRZYSZŁOŚCI STAROWIEJSKIEJ



DIAGNOZA



ZBIERANIE  
POMYSŁÓW



WARSZTATY



ZBIERANIE  
UWAG

**MATERIAŁ INFORMACYJNY NR 2**  
w ramach konsultacji społecznych  
wersja z dn. 4.06.2018 r.

Konsultacje trwają  
**od 4 do 30 czerwca 2018**

## I. WPROWADZENIE

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

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

## II. CZEGO DOTYCZĄ KONSULTACJE?

1. Tematem konsultacji są pomysły na **przekształcenia przestrzenne i funkcjonalne** ulicy Starowiejskiej i jej najbliższych okolic.
2. Decyzję o przeprowadzeniu ogólnomiejskich konsultacji społecznych w tej sprawie podjął Prezydent Miasta Gdyni. Celem procesu konsultacyjnego jest wypracowanie propozycji zmian w przestrzeni ulicy Starowiejskiej oraz poddanie ich pod publiczną dyskusję z mieszkańcami Gdyni.
3. Przedmiotem dyskusji są różne aspekty funkcjonowania przestrzeni ulicy Starowiejskiej: od elementów związanych z wyglądem ulicy (jej estetyką, małą architekturą, obecnością zieleni), aż po organizację ruchu i ewentualne większe działania remontowo-inwestycyjne.
4. Na razie nie ma jeszcze planu odnośnie docelowego kierunku zmian na Starowiejskiej. Prezydent Miasta Gdyni podejmie ostateczne decyzje dotyczące dalszych działań w związku z ul. Starowiejską po zapoznaniu się z wynikami konsultacji społecznych.

## III. JAK WZIĄĆ UDZIAŁ W KONSULTACJACH?

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

---

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

2. Aktualnie trwa drugi etap konsultacji - propozycje kierunków zmian na Starowiejskiej, wypracowane na warsztatach, są poddawane pod ocenę wszystkich gdynian. Mogą oni również zgłaszać swoje inne opinie na temat przyszłości Starowiejskiej, nieujęte w prezentowanych propozycjach.
3. Uwagi w ramach tego etapu konsultacji można przekazać za pomocą formularza konsultacyjnego oraz podczas publicznego spotkania. Są one przyjmowane w okresie **od 4 do 30 czerwca 2018 r. do godz. 14.00** (obowiązuje data wpływu).
4. Proces konsultacji zostanie podsumowany w specjalnym raporcie. Na przygotowanie i publikację takiego opracowania potrzeba na ogół 30 dni od zakończenia procesu konsultacji.
5. Jednostką odpowiedzialną za przygotowanie i przeprowadzenie w imieniu Prezydenta konsultacji społecznych jest Laboratorium Innowacji Społecznych (LIS).

## FORMULARZ



### ELEKTRONICZNIE:

Wypełnij na stronie:  
[www.badanialis.pl/sw-uwagi](http://www.badanialis.pl/sw-uwagi)

### PAPIEROWO:

Pobierz i złóż wypełniony formularz:

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

## SPOTKANIE



Publiczne spotkanie i prezentacja proponowanych wariantów zmian

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

## PUNKT KONSULTACYJNY



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

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

**Uwagi złożone po 30 czerwca nie będą rozpatrywane.**

\* Adresy na ostatniej stronie

## IV. PROPOZYCJE ZMIAN NA STAROWIEJSKIEJ

### a) Możliwe rozwiązania szczegółowe

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

#### Zwiększanie komfortu i bezpieczeństwa pieszych

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



Znak informacyjny D-40 „Strefa zamieszkania”

- **Wyrównanie poziomu jezdni i chodnika** tam, gdzie jest to możliwe<sup>2</sup>
- Tworzenie **zagospodarowanych przestrzeni do odpoczynku dla pieszych** – przede wszystkim na odcinkach szerokiego chodnika, ale potencjalnie także w przestrzeniach „uwolnionych” od parkowania
- Ustanowienie **zakazów wjazdu na wybranych fragmentach ulicy** (z ewentualnym wyłączeniem mieszkańców, służb i zaopatrzenia punktów usługowych). Takie rozwiązanie może mieć charakter stały lub tymczasowy, np. tylko w weekendy lub tylko w sezonie letnim.

#### Obecność samochodów w przestrzeni ulicy

W celu spowolnienia ruchu samochodów możliwe byłoby np.:

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

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

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

W celu uporządkowania parkowania możliwe byłoby np.:

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

## Zagospodarowanie przestrzeni – zieleń i mała architektura

Możliwości w tym zakresie obejmują m.in.:

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

---

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



*Standardowe elementy małej architektury stosowane w Gdyni*



*Parklet przy ul. Starowiejskiej w Gdyni*



*Przykład siedziska zintegrowanego z zielenią - fot. Monika Arczyńska*

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

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

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

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



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

## **b) Proponowane całościowe kierunki zmian na Starowiejskiej**

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

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

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

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

## Elementy wspólne

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

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

## Istota prezentowanych wariantów

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

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

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



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

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

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

## **WARIANT NR 1: TRADYCYJNY UKŁAD ULICY**

### **Ogólna charakterystyka wariantu:**

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

### **Najważniejsze założenia wariantu:**

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

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

#### **Najważniejsze konsekwencje wdrożenia wariantu:**

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

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

Ilustracje uwzględniają one m.in.:

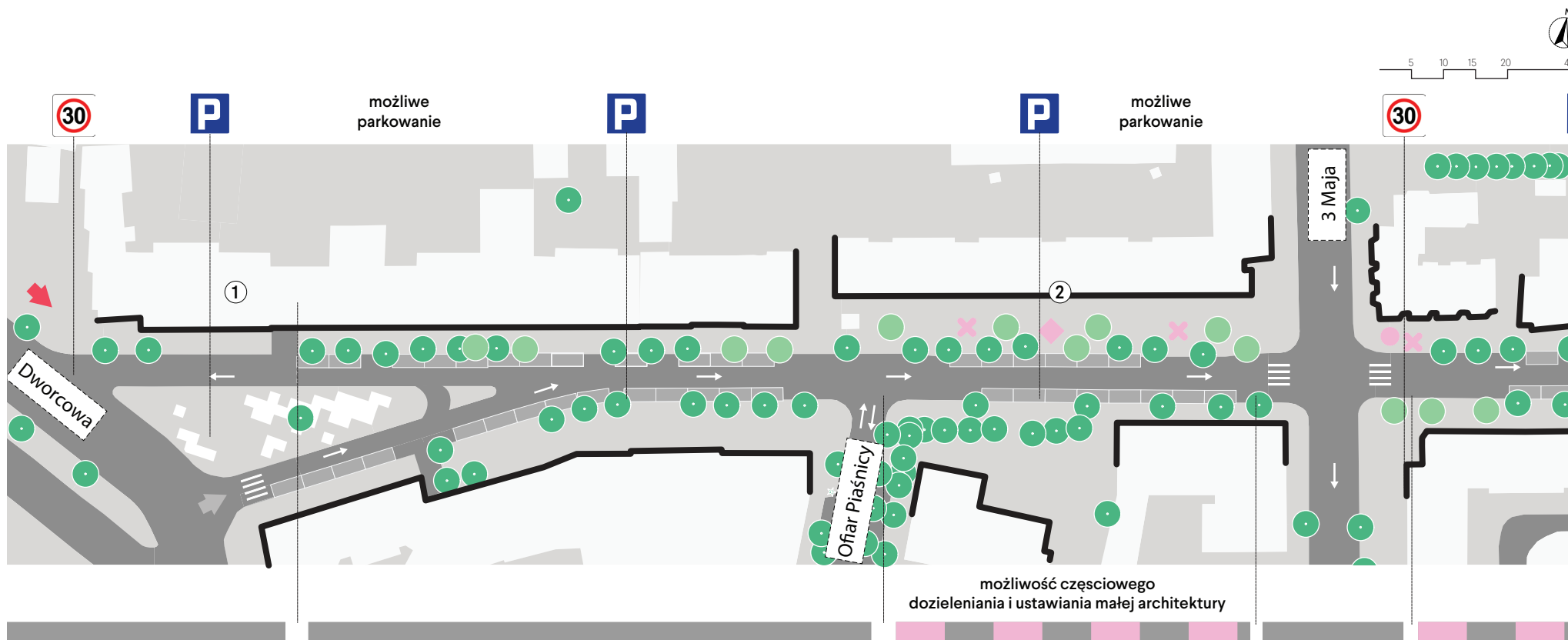
- lokalizacje, gdzie mogłaby zostać uzupełniona zieleń i elementy małej architektury,
- rozłożenie miejsc postojowych przy założeniu wyłącznie parkowania równoległego.

# 1 wariant

## Tradycyjny układ ulicy

### UL. DWORCOWA - UL. 3 MAJA

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



możliwość częściowego dozieleniania i ustawiania małej architektury

#### wejście i wjazd



#### LEGENDA

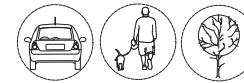
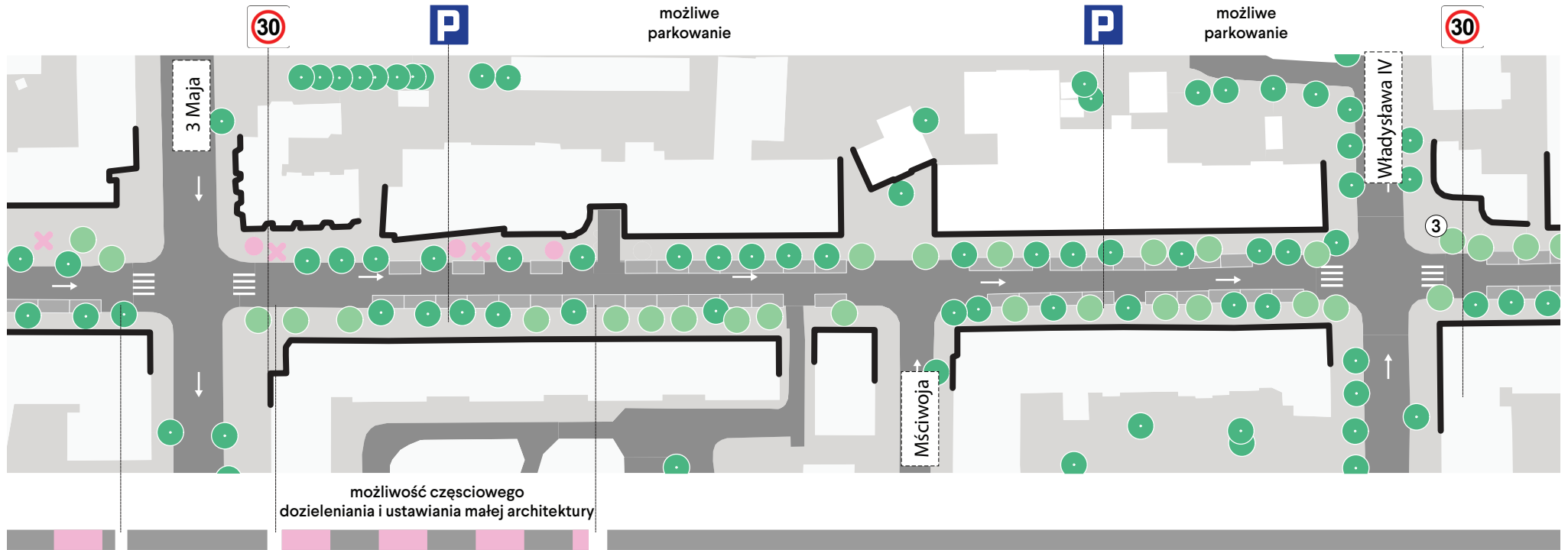
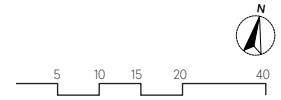
- |  |   |   |  |   |   |
|--|---|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ piesze wejście na ul. Starowiejską</li> <li>➤ wjazd na ul. Starowiejską</li> <li>— odcinek przyjazny pieszym</li> <li>— odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym</li> <li>— odcinek mieszany</li> <li>① odnośnik do fragmentu makiety</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy</li> <li>— obecność samochodów w przestrzeni</li> <li>— fragment szczególnie przyjazny pieszym</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— fragment intensywniej dozieleniany</li> <li>— wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowej miasta</li> <li>— punkt spotkań, mała architektura i gastronomia</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— gastronomia</li> <li>— mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● zieleń istniejąca</li> <li>● zieleń projektowana</li> <li>— miejsce parkingowe</li> <li>— mała architektura (symbol)</li> <li>— główne piesze place</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— zakaz wjazdu</li> <li>— strefa zamieszkania</li> <li>— strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h</li> <li>— możliwość parkowania</li> </ul> |
|--|---|---|--|---|---|

# 1 wariant

## Tradycyjny układ ulicy

## UL. 3 MAJA - UL. WŁADYSŁAWA VI

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



### LEGENDA

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

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

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

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

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

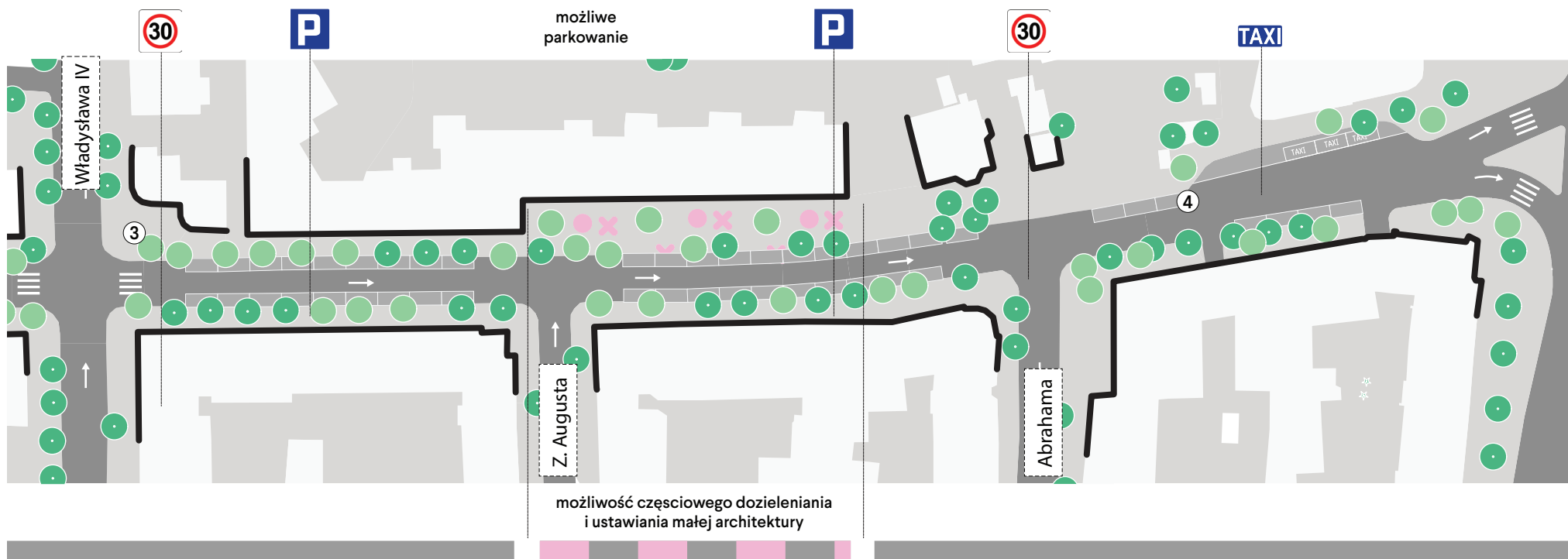
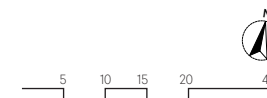
- ⊘ zakaz wjazdu
- strefa zamieszkania
- strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h
- możliwość parkowania

# 1 wariant

## Tradycyjny układ ulicy

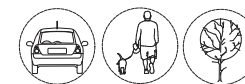
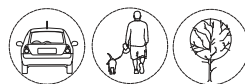
## UL. WŁADYSŁAWA VI - UL. ŚWIĘTOJAŃSKA

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



możliwość częściowego dozielenienia i ustawiania małej architektury

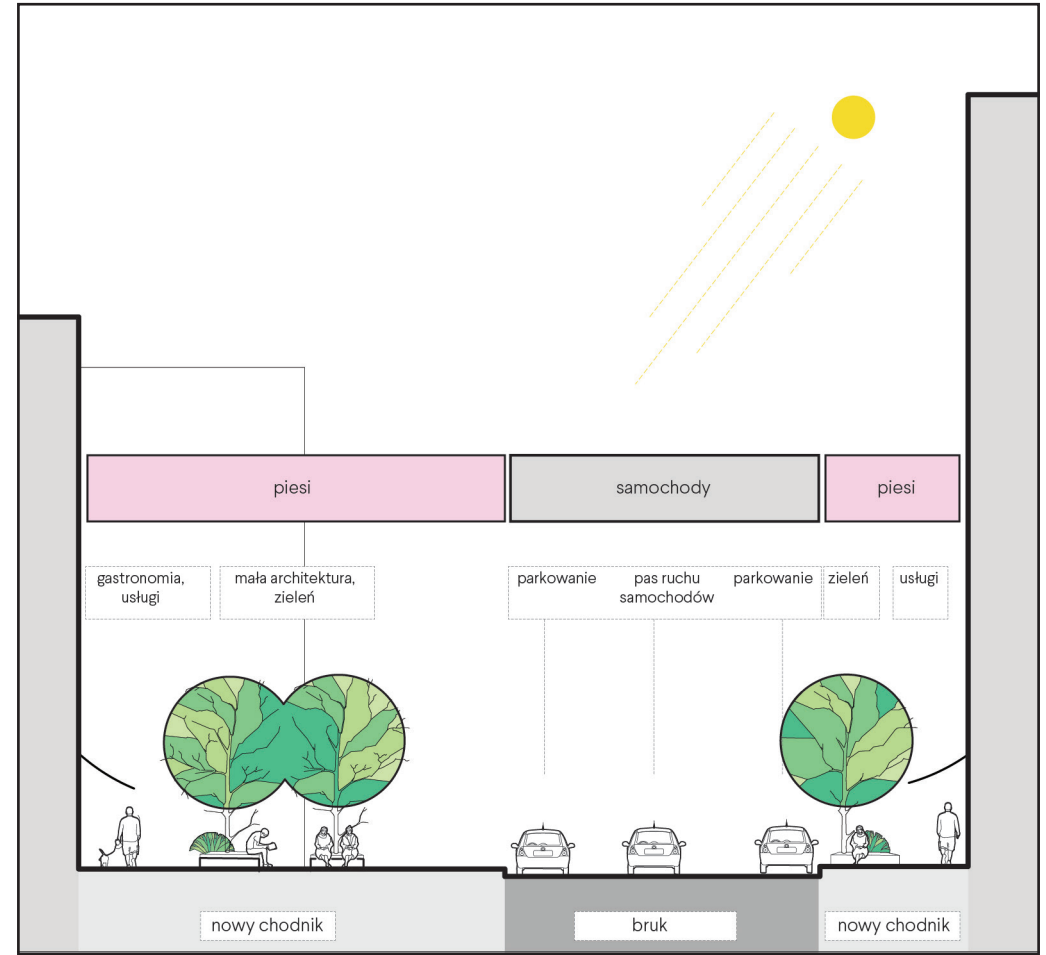
wyjazd



### LEGENDA

- |  |   |   |  |   |   |
|--|---|---|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ piesze wejście na ul. Starowiejską</li> <li>➤ wjazd na ul. Starowiejską</li> <li>— odcinek przyjazny pieszym</li> <li>— odcinek z dopuszczonym ruchem kołowym</li> <li>— odcinek mieszany</li> <li>① odnośnik do fragmentu makiety</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy</li> <li>— obecność samochodów w przestrzeni</li> <li>— fragment szczególnie przyjazny pieszym</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— fragment intensywniej dozieleniany</li> <li>— wyeksponowanie ul. Starowiejskiej jako bramy widokowej miasta</li> <li>— punkt spotkań, mała architektura i gastronomia</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>— gastronomia</li> <li>— mała architektura / parklety - tymczasowe instalacje w miejscu parkingów, np. podesty ogródków gastronomicznych</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● zieleń istniejąca</li> <li>● zieleń projektowana</li> <li>— miejsce parkingowe</li> <li>● mała architektura (symbol)</li> <li>— główne piesze place</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>⊘ zakaz wjazdu</li> <li>— strefa zamieszkania</li> <li>— strefa ograniczenia prędkości do 30 km/h</li> <li>— możliwość parkowania</li> </ul> |
|--|---|---|--|---|---|

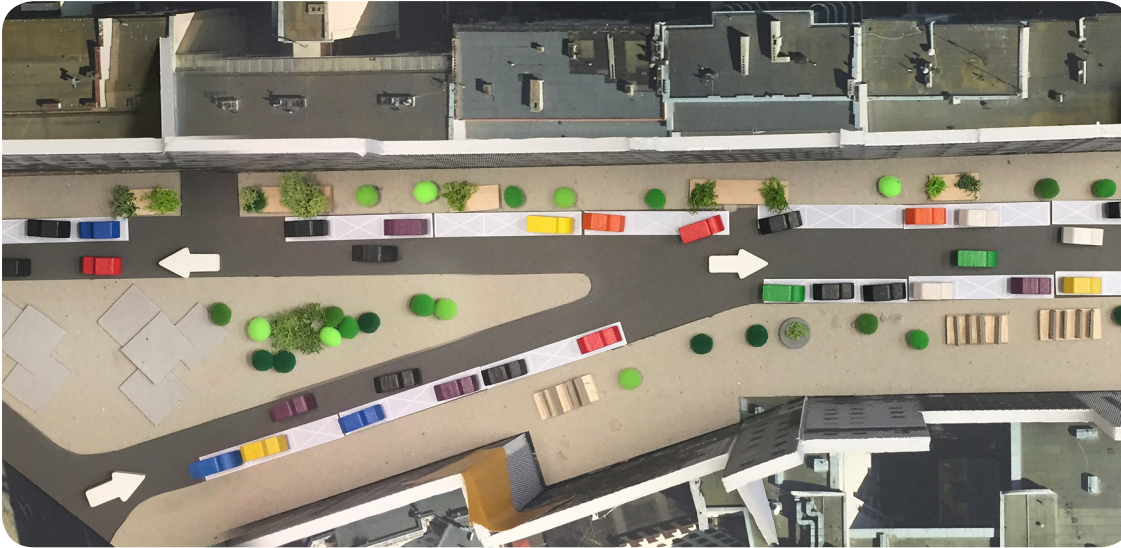
**1** wariant  
Tradycyjny układ ulicy



←----- 24 m -----→  
←----- 19 m -----→

**1** wariant  
Tradycyjny układ ulicy

**1** tradycyjny układ, uporządkowane parkowanie równoległe po obu stronach ulicy



**3** zachowanie tradycyjnego skrzyżowania



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

### Ogólna charakterystyka wariantu:

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

### Najważniejsze założenia wariantu:

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

### Proponowane rozwiązania szczegółowe:

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



### **Najważniejsze konsekwencje wdrożenia wariantu:**

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

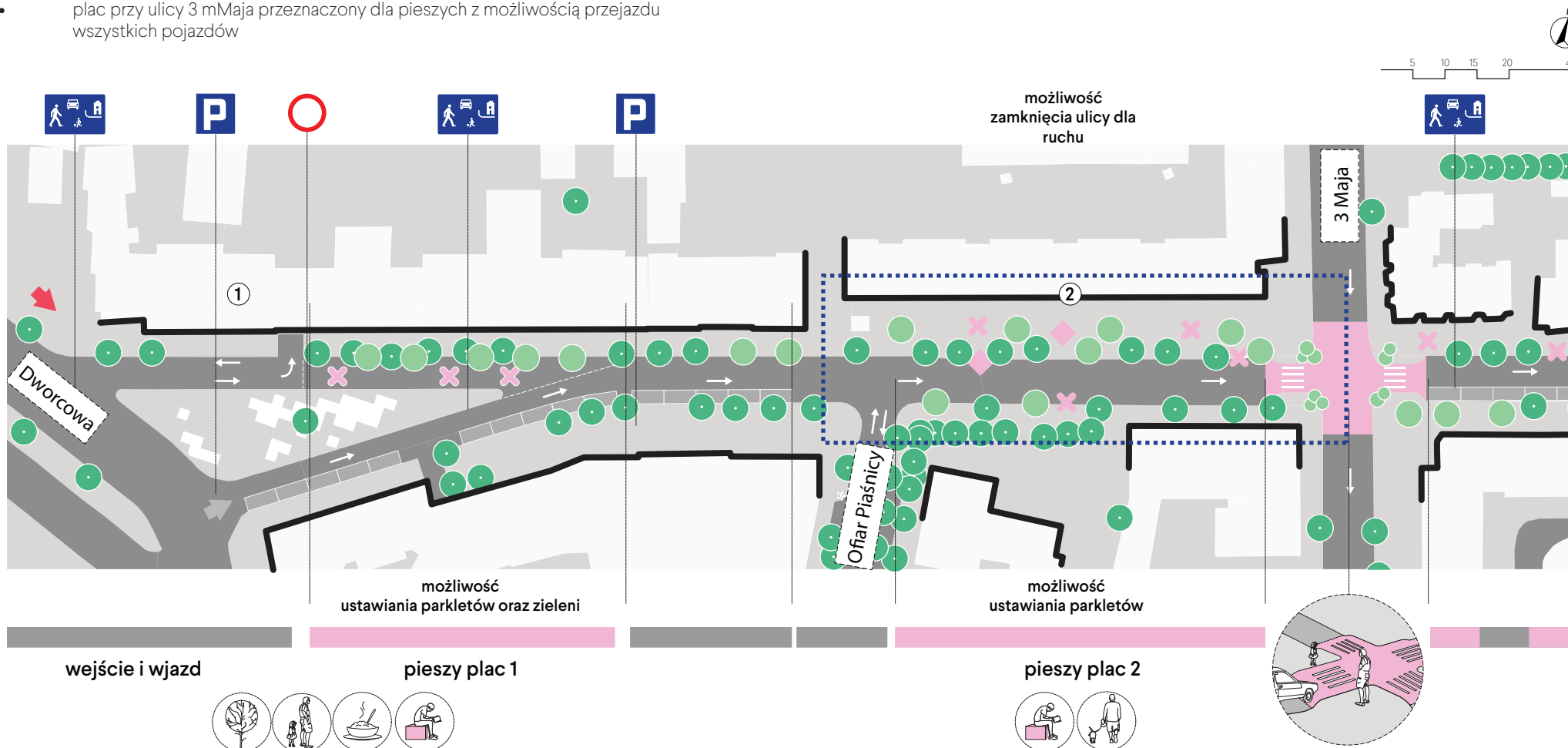
Na kolejnych stronach zaprezentowano **możliwe rozwiązania do wprowadzenia na ulicy Starowiejskiej w wariantcie nr 2**, naniesione na rysunek ulicy. Na przekroju ulicy pokazano również, jak mogłaby ona funkcjonować w tym wariantcie, jeśli chodzi o przestrzeń dla różnych uczestników ruchu.

Ilustracje uwzględniają m.in.:

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

## Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

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

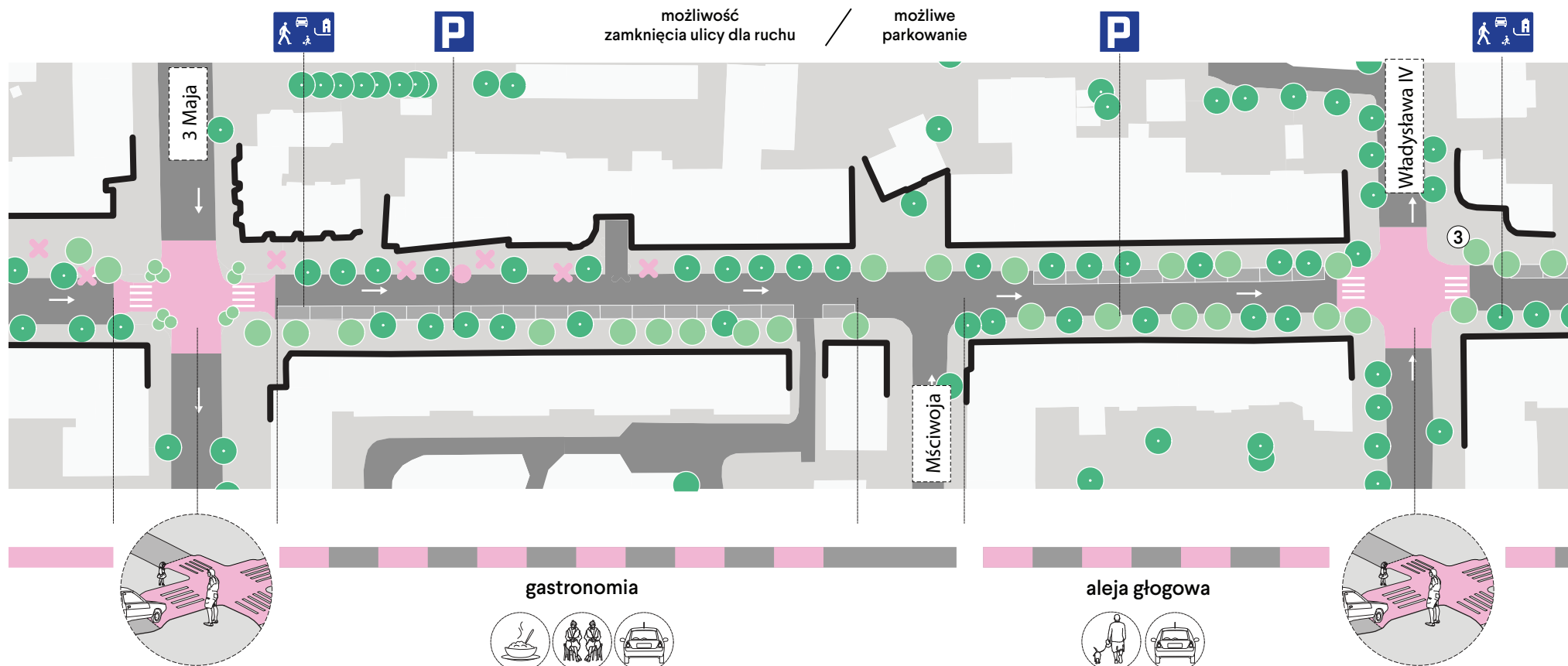
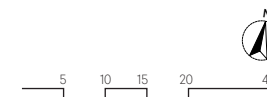


## LEGENDA

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

## Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

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

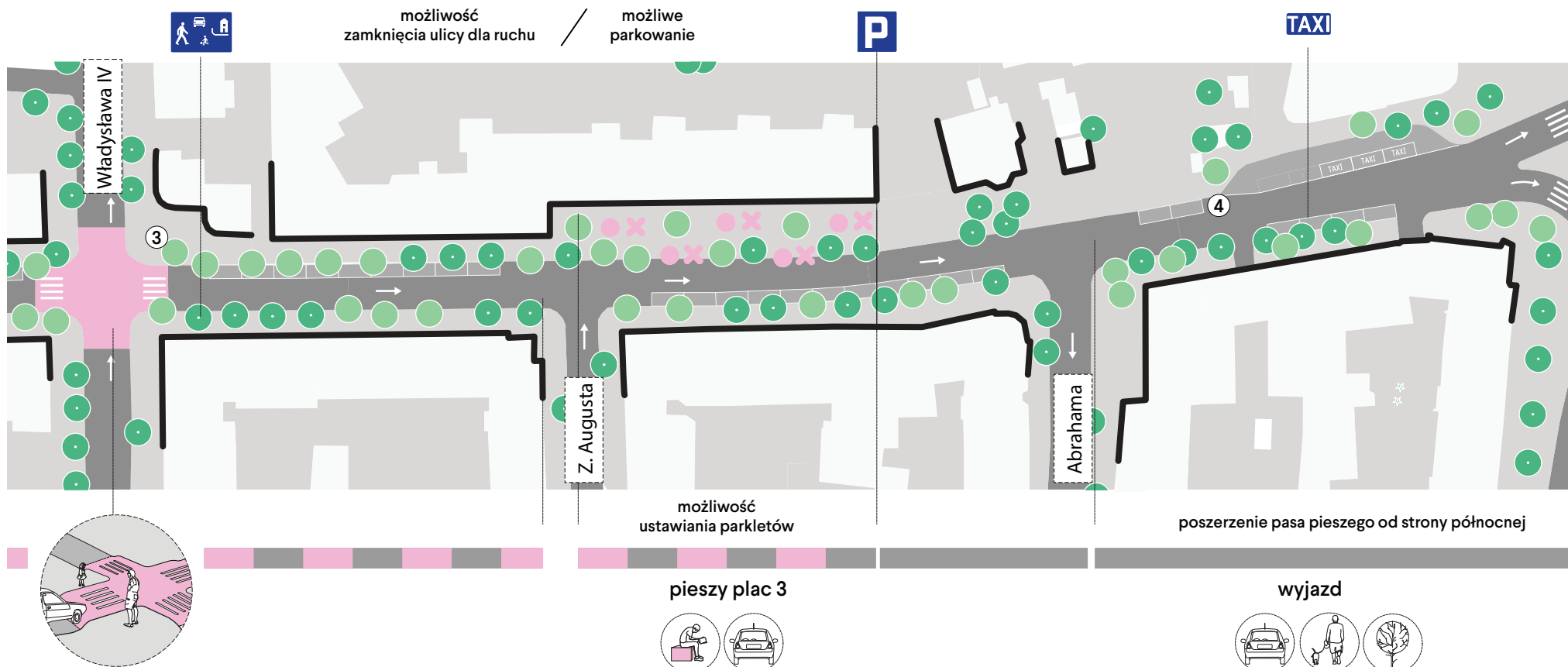


## LEGENDA

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

## Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

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



## LEGENDA

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

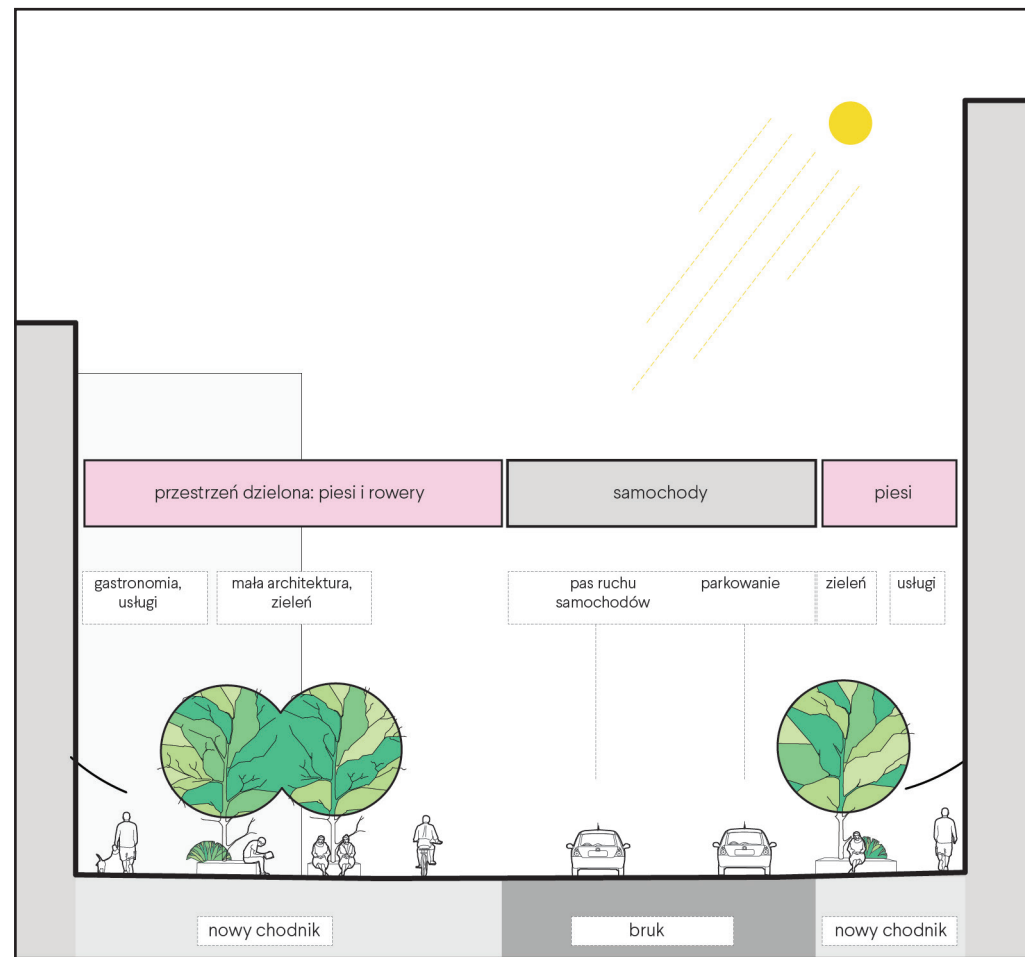
- "wyniesione" skrzyżowanie spowalniające ruch samochodów oraz usprawniające ruch pieszy
- obecność samochodów w przestrzeni
- fragment szczególnie przyjazny pieszym

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

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

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

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



2

wariant

Przestrzeń współdzielona z udogodnieniami dla pieszych oraz zachowaniem ruchu kołowego

1

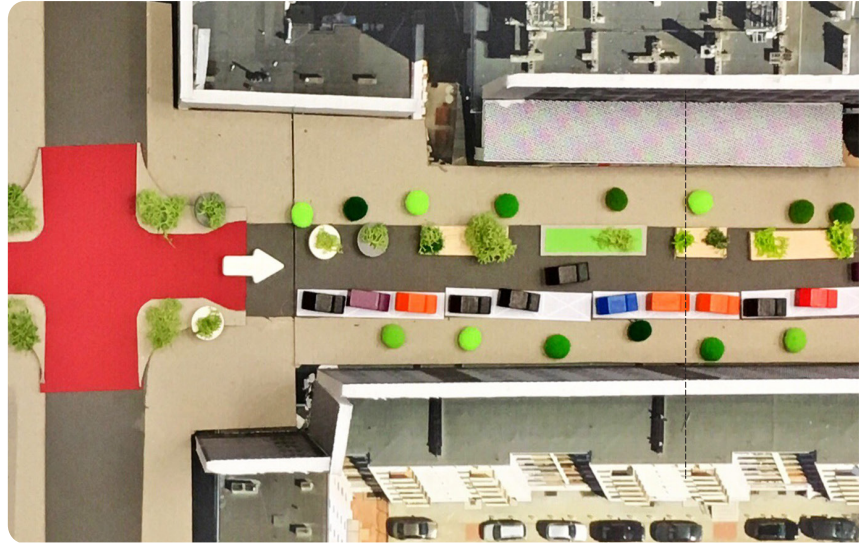
plac: gastronomia, zieleń, parklety



3

“wyniesione” skrzyżowanie

parklety: spowalnianie ruchu samochodów



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

### Ogólna charakterystyka wariantu:

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

### Najważniejsze założenia wariantu:

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

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

Ponadto:

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

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

### **Proponowane rozwiązania szczegółowe:**

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

### **Najważniejsze konsekwencje wdrożenia wariantu:**

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

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

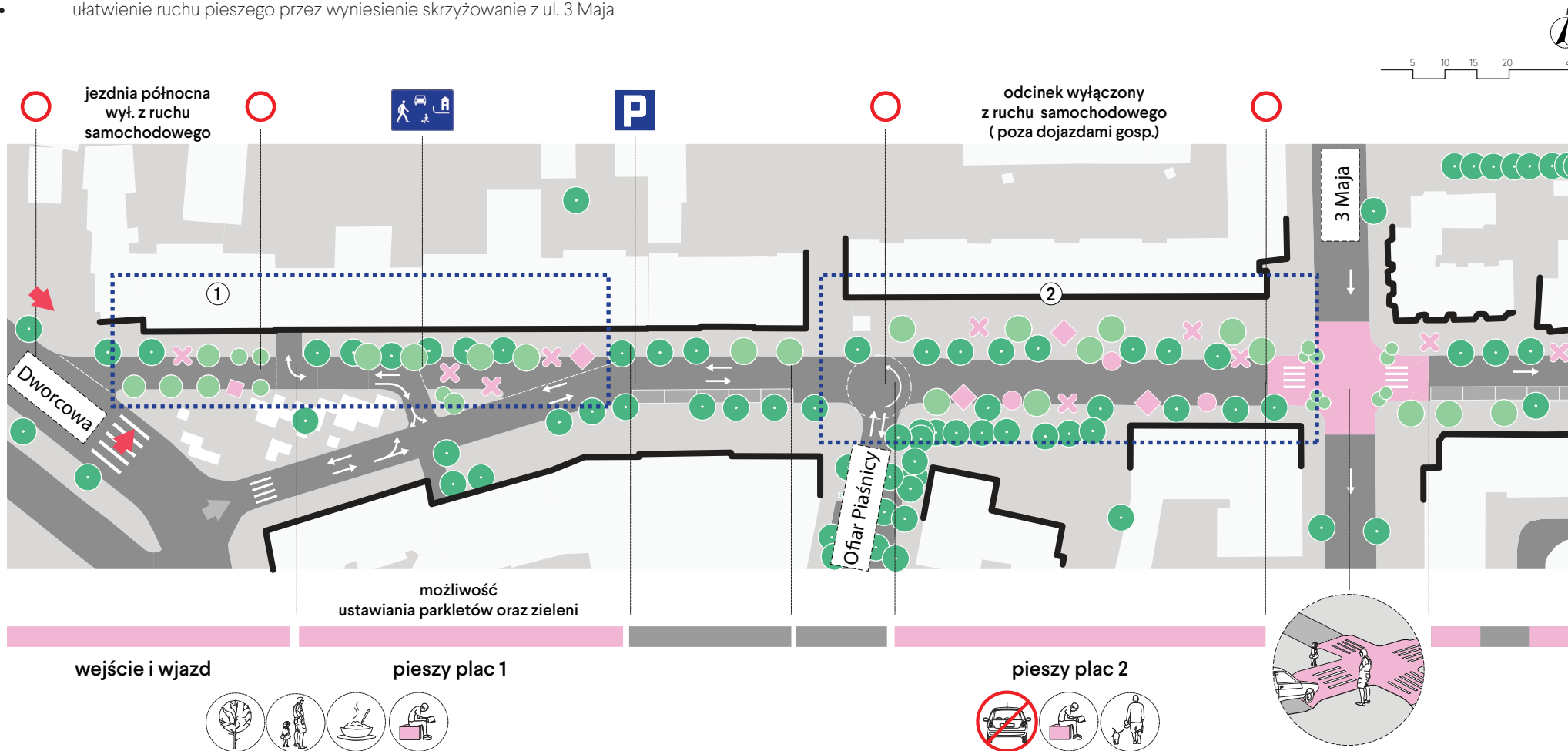
Ilustracje uwzględniają m.in.:

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



## Przebieg z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

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



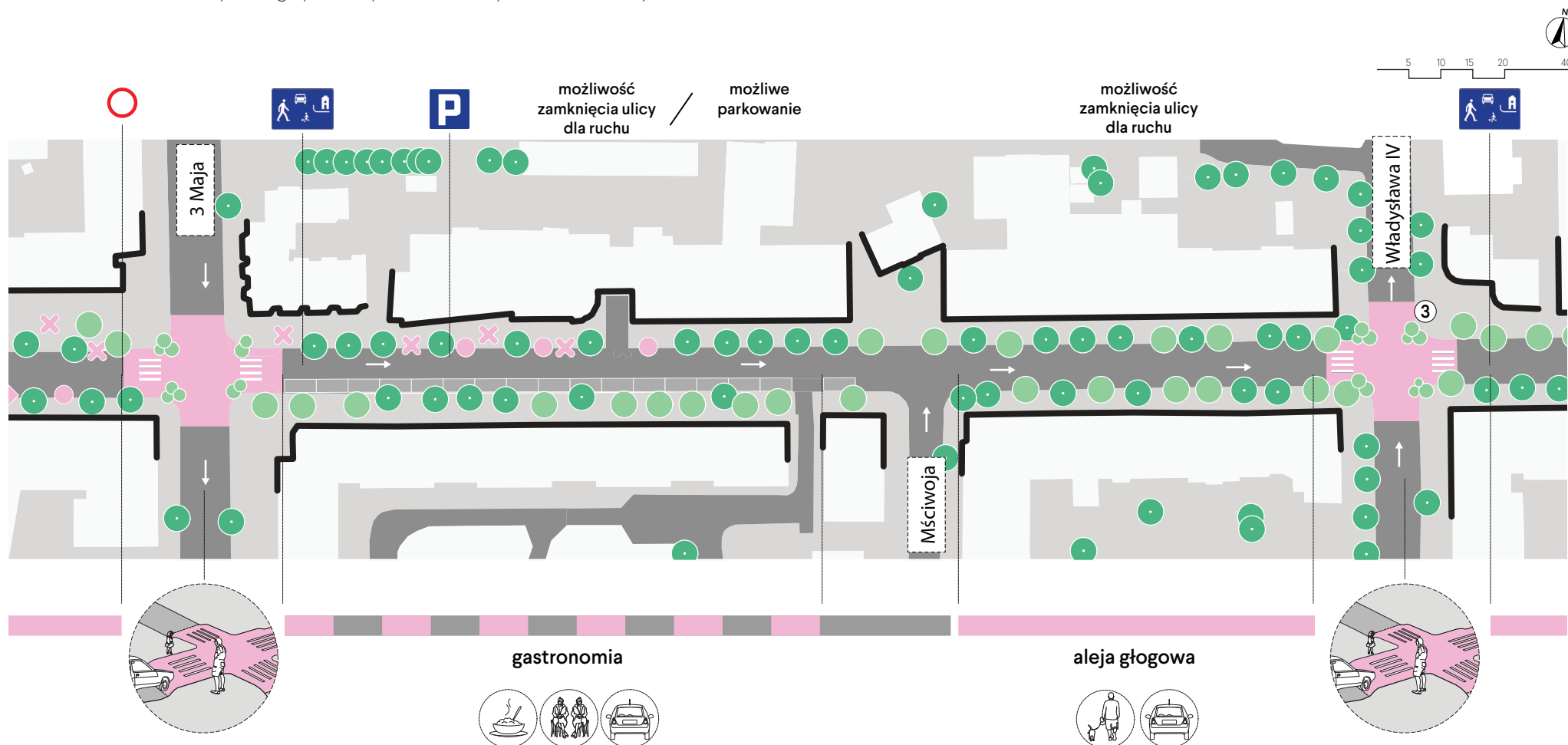
## LEGENDA

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

## Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

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

## UL. 3 MAJA - UL. WŁADYSŁAWA VI



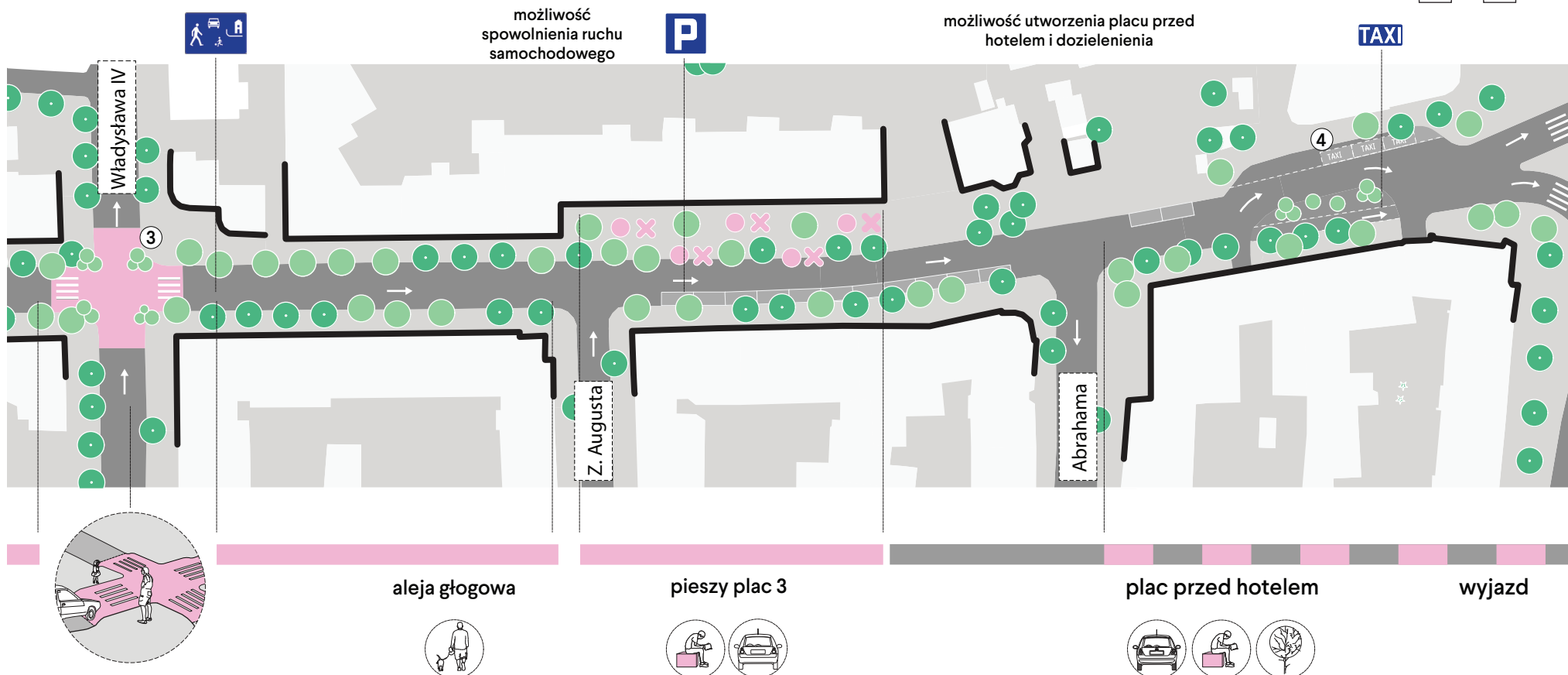
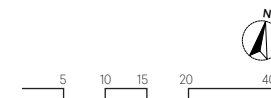
## LEGENDA

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

## Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

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

## UL. WŁADYSŁAWA VI - UL. ŚWIĘTOJAŃSKA



## LEGENDA

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

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

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

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

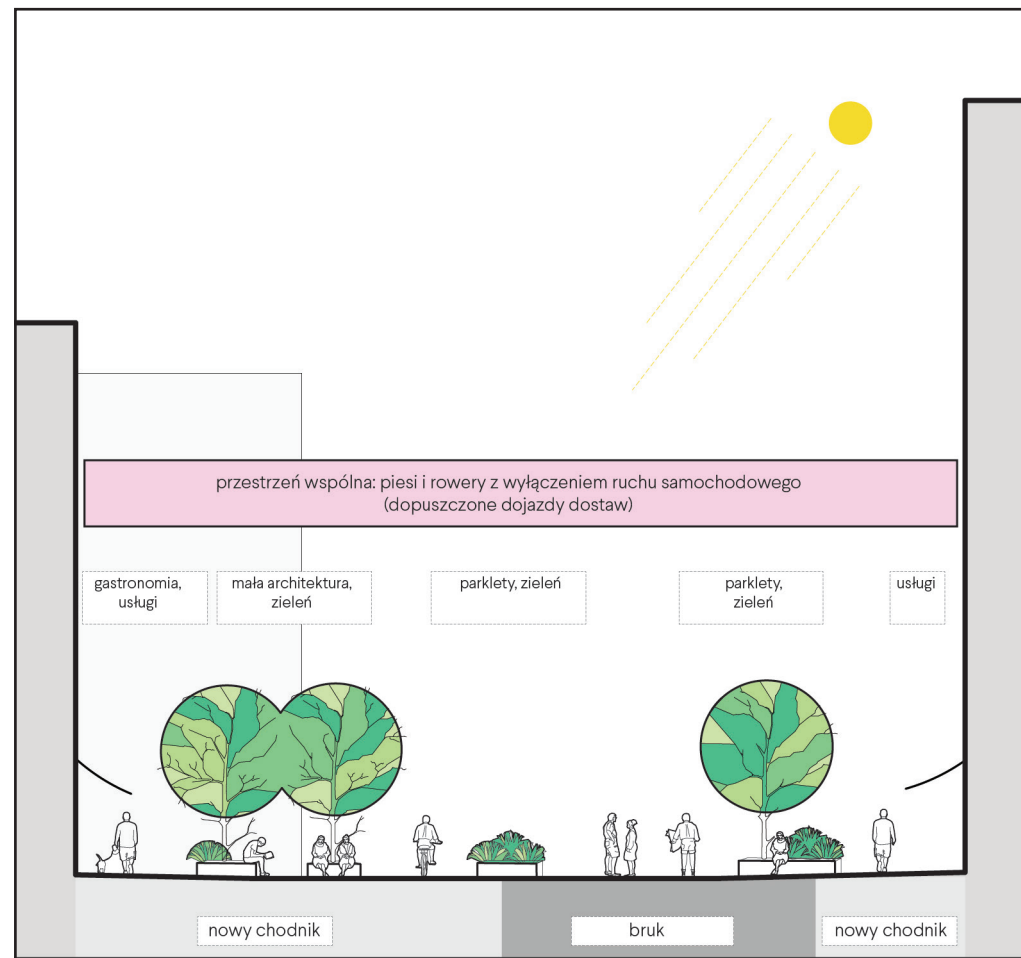
- zieleń istniejąca
- zieleń projektowana
- miejsce parkingowe
- mała architektura (symbol)
- główne piesze place

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

3

wariant

Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego



←----- 24 m -----→  
←----- 19 m -----→

3

wariant

Przestrzeń z priorytetem dla pieszych oraz ograniczeniem ruchu kołowego

1

plac: gastronomia, zieleni, parklety



2

wyłączenie ruchu samochodowego

plac: zieleni, parklety



## V. WIĘCEJ INFORMACJI

### Masz pytania?

#### Skontaktuj się z Laboratorium Innowacji Społecznych



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

### Gdzie znajdziesz formularz konsultacyjny?



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