

# Konsultacje Społeczne Miasta Giżycka

**RAPORT Z ANKIETY**

## Przebudowa ul. Łąkowej | Zaproszenie do składania uwag do koncepcji

Autor

Wydział Dróg i Infrastruktury Technicznej

Data opracowania

24.03.2026



## 1. Wyniki

### 1. Jakie są twoje uwagi do koncepcji przebudowy drogi gminnej nr 205061N ul. Łąkowa w Giżycku?

Koncepcja koncentruje się na aspektach drogowych i tworzeniu nowych miejsc parkingowych, nie analizując i adresując potrzeby tworzenia miejsc spotkań dla mieszkańców. Na osiedlu Wilanów brak jest publicznych, ogólnodostępnych przestrzeni społecznotwórczych, natomiast wszyscy mieszkańcy dysponują własnym terenem mogącym służyć jako miejsca parkingowe. Należy zredukować ilość miejsc parkingowych i utworzyć przestrzenie publiczne dostępne dla mieszkańców, oraz zorganizowaną zieleni. (1)

Mam pytanie dotyczące odcinka drogi od ulicy Rolniczej do „ronda, parkingu”. Czy krawężnik który będzie użyty przy budowie drogi będzie typu najazdowego czy ten wysoki, pytam ponieważ na chwilę obecną mam bardzo duży problem z wjazdem na posesję i w niedalekim czasie chciałbym poszerzyć wjazd a krawężnik typu najazdowego umożliwia taką modernizację. Na chwilę obecną zaparkowanie przed posesją jest niemożliwe. Kolejne pytanie, czy razem z modernizacją drogi planowana jest modernizacja sieci elektrycznej polegająca na zmianie zasilania budynków na przyłącze kablowe ziemne, (1)

W związku z planowaną likwidacją istniejącego odcinka drogi zlokalizowanego w miejscu dawnego przystanku autobusowego, zwracam się z uprzejmą prośbą o zwiększenie projektowanej szerokości modernizowanej drogi. Dotychczas funkcjonująca droga stanowi istotne ułatwienie przy wykonywaniu manewru zjazdu na posesję, w szczególności do budynku nr 19. (Dwukierunkowa Droga przy budynkach 19/21 jest obecnie bardzo wąska z wystającymi studzienkami, co bardzo utrudnia jakiegokolwiek manewry) Projektowana szerokość drogi, w obecnym kształcie i planowane stanowisko parkingowe naprzeciwko wjazdu na posesję Łąkowa 19 może okazać się niewystarczająca i powodować utrudnienia komunikacyjne. Mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa oraz właściwego dostępu do nieruchomości, uprzejmie proszę o ponowne przeanalizowanie przyjętych parametrów oraz uwzględnienie możliwości poszerzenia drogi w ramach realizowanej inwestycji. Pomysł zorganizowania miejsc parkingowych wokół placu uważamy za bardzo dobry. Zaplanowanie zieleni (drzewka/krzewy) między parkingami niewątpliwie poprawiłoby wygląd i estetykę osiedla i ulicy Łąkowej. (1)

1. Nawierzchnia powinna być wykonana z kostki betonowej, ponieważ: - kostka nie ulega koleinowaniu pod wpływem wysokich temperatur, - posiada wyższą odporność na punktowe obciążenia statyczne, - posiada wysoką odporność na działanie substancji ropopochodnych (oleje, paliwa), które degradują asfalt, - jest tańsza i łatwiejsza w utrzymaniu niż asfalt, - nie trzeba stosować ciężkiego sprzętu przy naprawach punktowych, można wymienić pojedyncze elementy, - eliminuje powstawanie nieestetycznych i nietrwałych "łat", jak co roku przy "wiaderkowych" naprawach niewykwalifikowanych ekip, - ułatwia dostęp do infrastruktury podziemnej - kostka umożliwia bezinwazyjny demontaż i ponowne wykorzystanie tego samego materiału po zakończeniu prac instalacyjnych, co redukuje koszty odtworzeniowe o ok. 60-80% względem asfaltu, - asfalt po 10 latach często wymaga odświeżenia warstwy ścieralnej ze względu na utlenianie bitumu i spękania zmęczeniowe, prawidłowo ułożona kostka zachowuje pełną sprawność techniczną przy minimalnym nakładzie konserwacyjnym, - kostkę można układać w warunkach, w których masa bitumiczna zbyt szybko by wystygła, co wydłuża sezon budowlany, - dzięki szerokiemu wachlarzowi wzornictwa ułatwia identyfikację wizualną stref (np. miejsca parkingowe vs. ciągi piesze) oraz naturalnie uspokaja ruch dzięki strukturze nawierzchni.

2. Niepotrzebne zwężenie drogi do 3,5m przy nieruchomościach nr 11, 13, 15, 17, 19, 21. Czy jest to projektowana ulica jednokierunkowa? Sugeruje przewężenie oraz kąt prosty (brak łuku) na w lewym dolnym rogu placu zielonego. Wady takiego rozwiązania:

2.1. Swoboda manewrowania i dojazdu służb  
Dojazd służb ratunkowych: W przypadku blokady drogi jednokierunkowej (np. przez źle zaparkowany pojazd), karetka lub straż pożarna traci możliwość dojazdu. Droga dwukierunkowa daje alternatywę ominięcia przeszkody lub wycofania się. Obsługa logistyczna: Śmieciarki i kurierzy operują sprawniej, nie muszą objeżdżać całego osiedla, aby wrócić do punktu wyjścia. Przy 3,5 m szerokości na drodze jednokierunkowej, każdy postój kuriera całkowicie paraliżuje ruch.

2.2. Redukcja zbędnego przebiegu  
Krótsze trasy: Mieszkańcy nie są zmuszani do nadkładania drogi ("krążenia"), co zmniejsza emisję spalin i hałas pod oknami sąsiadów mieszkających przy dalszych odcinkach pętli jednokierunkowej. Intuicyjność: Goście i dostawcy łatwiej odnajdują drogę powrotną, co redukuje błędzenie pojazdów po osiedlu.

2.3. Elastyczność przy awariach i remontach  
Prace sieciowe. Przy drodze dwukierunkowej, zajęcie połowy jezdni pod wykop nadal pozwala na (choć utrudniony) ruch wahadłowy. Zamknięcie drogi 3,5 m całkowicie odcina mieszkańców od dojazdu do posesji.

2.4. Bezpieczeństwo  
Na drogach jednokierunkowych kierowcy czują się "pewniej" i częściej rozwijają większe prędkości, wiedząc, że nikt nie nadjedzie z naprzeciwka. Droga dwukierunkowa wymusza większą koncentrację i naturalne zwalnianie przy wymijaniu. Widoczność pieszych: Szeroki pas drogowy (dwukierunkowy) zapewnia lepsze pole widzenia, co jest kluczowe na osiedlach, gdzie na jezdnię mogą nagle wybiec dzieci lub zwierzęta.

2.5. Wygoda parkowania gościnnego  
Mijanki: Droga dwukierunkowa posiada szersze parametry, co w sytuacjach awaryjnych pozwala na krótkotrwałe zatrzymanie pojazdu bez całkowitego zablokowania przejazdu dla samochodów osobowych. Zwężenie drogi jest zupełnie niepotrzebne, zwłaszcza że istniejący teren pozwala na wykonanie normalnej szerokości jezdni – 5,5m.

3. W temacie parkingów. Koncepcja wprowadzenia miejsc parkingowych wzdłuż ulic w mojej ocenie jest słuszną. Jeżeli zabraknie ich w ostatecznym opracowaniu, jestem przekonany, że parkowanie odbywać się będzie nadal, jednak wzdłuż ulicy. Aby temu zapobiec musiałby być wprowadzony zakaz zatrzymywania się czy parkowania lub wokół terenu zielonego zaprojektowany krawężnik wysoki 12cm. Z życia jednak wiadomo, że taka wysokość nie jest ostatecznie przeszkodą nie do pokonania. Poza tym wielu mieszkańców posiada więcej niż jedno auto i ich parkowanie na własnej działce nie zawsze jest możliwe. Należy również wspomnieć o parkowaniu krótkotrwałym oraz wizytach gości. Brak parkingów nadmiernie skomplikuje życie mieszkańców. (1)