

Raport ze spotkania konsultacyjnego 28 czerwca 2016 r.

Miejsce spotkania: Urząd Miasta, pl. Jana Pawła II

Czas: 17:30-19:00

Uczestnicy:

Moderatorka: Aneta Szpaderska (Urząd Miasta Olsztyna)

Obserwatorka: Anna Przybylska (Uniwersytet Warszawski)

Dyskutanci: 9 osób, w tym dwoje pracowników Urzędu Miasta w roli mieszkańców, przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz rad osiedla

Podczas spotkania moderatorka postawiła jego uczestnikom cztery pytania główne: 1. Jakie problemy w poruszaniu się po mieście napotyka Państwo jako piesi? 2. Jakie rozwiązania dla tych problemów proponowałoby Państwo? 3. Czy czują się Państwo bezpiecznie jako piesi w mieście? 4. Jak oceniają Państwo komfort poruszania się pieszych po Olsztynie?

Odpowiadając na poszczególne pytania uczestnicy powracali do niektórych wątków. Z podjętej podczas spotkania dyskusji wyłoniły się trzy zasadnicze tematy: 1. komfort pieszych; 2. bezpieczeństwo pieszych; 3. działania instytucji odpowiedzialnych za komfort i bezpieczeństwo pieszych. W punkcie 4. raportu wymieniono ulice przyjazne pieszemu.

1. Komfort poruszania się po mieście z uwzględnieniem dostępu do infrastruktury

Podczas dyskusji dotyczącej komfortu poruszania się po mieście zwrócono uwagę na szereg kwestii takich, jak: sposób wykonania chodników, kontynuacja ciągów pieszych po ich przedzieleniu jezdnią, przeszkody na chodniku w postaci zaparkowanych samochodów lub infrastruktury, której pieszy nie jest bezpośrednim użytkownikiem. Komfort poruszania się pieszo po Olsztynie był dyskutowany w połączeniu z dostępem do infrastruktury przeznaczonej na potrzeby pieszego.

Chodniki

Podstawowe wymagania dotyczące chodników przedstawione przez uczestników spotkania uwzględniają ich odpowiednią szerokość oraz równą i nieśliską powierzchnię.

Zauważone zostaje, że projektanci planujący ulicę nie zawsze uwzględniają potrzeby pieszych. W trakcie dyskusji podkreślono, że chodnik należałoby planować równocześnie z planowaniem jezdni. Powinien być traktowany równoprawnie z jezdnią, choć - jak wynika z wypowiedzi niektórych uczestników spotkania - niekoniecznie tak jest: „Przykładem idealnym jest ulica Żurawia, która ma szerokość trzech pasów po trzy metry, a chodnik się nie zmieścił wcale” (M2)¹. Inna osoba stwierdziła: „Półtora metra to jest minimalny chodnik, jaki jest wymagany przy warunkach szczególnych, a normalnie jest chyba dwa metry. I w wielu miejscach dwumetrowy chodnik by się zmieścił, gdyby ktoś koniecznie nie chciał budować trzy i pół metrowej drogi, to znaczy jednego pasa trzy i pół metrowego” (M3).

Kolejna sprawa związana z planowaniem chodników dotyczy ich ciągłości: „Przykładem tego, jak pieszym jest ogólnie niewygodnie, jest przejście w tym miejscu, jak się idzie od ratusza, [gdzie] jest kawałek wyremontowany. Pieszy idzie prosto chodnikiem wzdłuż ul. 11 listopada, i nagle musi odejść pięć metrów w prawo, żeby przejść przez przejście i wrócić z powrotem do tego samego ciągu” (M3). W kontekście tego problemu wskazuje się też na niedostosowanie do potrzeb pieszych ul.

¹ Oznaczenie osób biorących udział w dyskusji: M1, M2, M3 itd. - kolejni mężczyźni, którzy zabrali głos; K1, K2 - kobiety, które zabrały głos.

Limanowskiego. [Komentarz AP: Proszę o informację, na czym dokładnie polega problem na ul. Limanowskiego]. W wątku tym pojawia się też odniesienie do potrzeby uwzględnienia w planie zagospodarowania przestrzeni wpływu ogrodzenia osiedli, które mają charakter zamknięty, na drogę pieszych.

Uczestnicy dyskusji wskazują ponadto na to, że praca projektanta w terenie powinna dotyczyć kładzionych nawierzchni. Z dyskusji wynika jednoznacznie, że nie można poprawiać estetyki miasta kosztem funkcjonalności infrastruktury. Są obecnie dostępne materiały przeznaczone do budowy chodnika, które są estetyczne i funkcjonalne. Chodniki nie powinny być robione z materiału o powierzchni nierównej lub śliskiej po opadach.

Zgłoszono, że granit, który niedawno ułożono obok polbruku w niektórych częściach miasta, utrudnia przejście, zwłaszcza osobom mającym problemy w poruszaniu się lub z wózkami dziecięcymi. Uzupełnia się brakujący chodnik materiałem, który uniemożliwia niektórym użytkownikom korzystanie z niego. W efekcie wybierają one drogę okrężną. Zgłoszony zostaje też brak wygodnego i dostępnego dla wszystkich przejścia między rynkiem a Parkiem Centralnym, które prowadziłoby wprost do parku. Sytuacja jest wynikiem zaniechania, bo „Ktoś po prostu nie poszedł, nie zrobił wizji lokalnej, jaki jest chodnik w koło żeby zrobić taki sam” (M3). Inne wymieniane przez uczestników dyskusji miejsce, w którym występuje problem, to okolice Filharmonii. Jeśli estetyka ma pierwszeństwo przed funkcjonalnością, może to prowadzić to do sytuacji stwarzających zagrożenie wypadkiem: „Przy Nowowiejskiego ten nowy chodnik, on jest taki z tych granitów poprzetykany co jakiś czas kostką, no i z wózkiem ktoś idzie ścieżką rowerową. Bo to ładnie wygląda, ale jest niepraktyczne tak naprawdę” (M7).

Uczestnicy spotkania nadmieniają, że zamiana polbruku na kostkę była postulatem społecznym. Granit jako materiał na chodnik jest oceniany dobrze, bo „ładne, trwałe i to dobrze wygląda; tylko musi być po prostu gładki, i porządnie położony” (M5). Jako pozytywny przykład podano lokalizację u zbiegu ulic Piłsudskiego i Dąbrowszczaków.

Przypomniano, że wszystkie przestrzenie poruszania się pieszego powinny być dostępne dla osób niepełnosprawnych. Nie powinno być też barier architektonicznych dla osób z wózkami dziecięcymi. Poza problematyczną nawierzchnią, w niektórych punktach miasta nadal brak jest podjazdów, a nawet szyn pozwalających pokonać stromość wózkiem (np. ograniczony dostęp w obszarze Targu Rybnego). W sytuacji, gdy podjazd jest zbyt stromy dla zainstalowania szyn, należy zaproponować inne rozwiązanie. Podczas dyskusji podjęto też sprawę krawężników i organizacja przestrzeni współdzielonej. Propozycja likwidacji krawężników spodobała się z zastrzeżeniem, że wymaga dobrego oznakowania, aby nie parkowano gdziekolwiek.

Bariery w ciągach pieszych: samochody, latarnie, skrzynki elektryczne, znaki.

Powracającym wątkiem w dyskusji są samochody parkujące w przestrzeni przeznaczonej dla pieszych: „Przykładem takiego problematycznego obszaru, nieco większego niż kawałek chodnika, jest Poczta Polska na Kopernika, przy Mazurskiej, gdzie tam jest totalny chaos. Kierowcy wjeżdżają na ten plac przed pocztą po przejściach dla pieszych. Parkują w zasadzie na całej szerokości od budynku do jezdni. W żaden sposób to parkowanie tam nie jest uporządkowane, wyznaczone. Ten pieszy nie jest w żaden sposób ochroniony, nie jest wskazane gdzie jest chodnik, gdzie miejsca postojowe” (M6).

Rozmieszczenie latarni, koszy na śmieci, ławek itp. elementów zajmujących chodnik, powinno się odbywać na etapie opracowania koncepcji zagospodarowania przestrzeni: „Obecnie jesteśmy na etapie projektowania kolejnych linii tramwajowych i doskonale widać i ten problem, ponieważ na etapie koncepcji, na rysunkach koncepcji nie są oznaczone te wszystkie elementy” (M6). W efekcie

nieprzemyślanych decyzji pieszy napotyka bariery, na przykład latarnie ustawione w środkowej części chodnika na ul. 22 stycznia.

Wśród uczestników spotkania pojawia się opinia, że podporządkowanie potrzeb pieszych w stosunku do potrzeb kierowców, określa sposób zachowania się służb miejskich: „Służba jakaś nawet na 3 sekundy, to ona Ci nie stanie na ulicy, tylko leci przez trawnik, przez przejście dla pieszych, wjedzie na chodnik, no bo przecież tam jeżdżą samochody i nie można tego zastawić” (M1).

Ten sam problem dotyczy odśnieżania. Chodniki powinno się odśnieżać na równi z odśnieżaniem jezdni. Podczas gdy teraz miasto odpowiada za odśnieżanie jezdni, a za odśnieżanie chodników są odpowiedzialni właściciele posesji. Konsekwencją jest nienależyte odśnieżenie chodników. Tworzące się na chodnikach zasy, również ze względu na spychanie śniegu z jezdni, zawężają przestrzeń chodnika, a gdy topnieją, są przeszkodą w przemieszczaniu się. Przykładem problematycznego miejsca jest wiadukt łączący Zatorze z ul. Partyzantów. Uczestnik spotkania zasugerował, aby przy mechanicznym odśnieżaniu chodnika nie używać sprzętu do odśnieżania jezdni (M7). Pług nie wybiera śniegu z nierówności chodnika. W takich sytuacjach lepsza jest szczotka. Środki chemiczne i mieszanki piasku ze środkami chemicznymi do posypywania chodników należy zastąpić piaskiem ze względu na niszczenie przez środki chemiczne zieleni (K2). Wniosek końcowy dotyczył bardziej skutecznej kontroli odśnieżania.

Infrastruktura poprawiająca komfort pieszych

Infrastruktura dla pieszych, to nie tylko chodnik, ale inne elementy poprawiające komfort poruszania się pieszego po mieście. To nie tylko kwestia rekreacji, ale też realizacji innych podstawowych potrzeb. Biorąc pod uwagę starzejące się społeczeństwo (ponad 40 tys. seniorów w Olsztynie, należy zaplanować więcej ławek w otoczeniu zieleni dającej cień. Przy przemieszczaniu pieszym osób starszych, ale nie tylko, ważny jest dostęp do wody (źródła) i toalet. Brak toalet ogranicza możliwości poruszania się osób starszych na większe odległości. Ważne jest przestrzenne rozmieszczenie infrastruktury: „Jeżeli dla osób, które decydują o tym, nie jest to jasne, to może wymagane jest wpisanie do standardów, że kosz na śmieci ma być co 100 metrów, ławeczka co 200 m, drzewo co 50 m, a toaleta co kilometr” (M2). Uczestnik spotkania poddał pod rozagę zwiększenie liczby toalet publicznych poprzez udostępnienie toalet znajdujących się w instytucjach użyteczności publicznej (np. komendy policji). Pomocne byłoby zapewnienie osobnego wejścia, jak to ma już miejsce w niektórych miastach Europy Zachodniej.

2. Bezpieczeństwo pieszych (wiąże się często z poprzednim punktem)

Niektóre wątki omówione w części raportu dotyczącej komfortu poruszania się pieszych po Olsztynie, jak parkowanie samochodów na chodnikach, czy nawet jakości wykonania chodników, były łączone przez uczestników dyskusji ze sprawą bezpieczeństwa. Kwestia bezpieczeństwa nabiera jednak szczególnego znaczenia, gdy omawiane jest dzielenie przestrzeni przez pieszego z innymi uczestnikami ruchu, czyli rowerzystami i kierowcami. Podczas spotkania obszernie omówiono kwestie przejść przez jezdnię. Wspomniano też kilkakrotnie o potrzebie lepszego rozdzielania ruchu pieszego i rowerowego. Poza bezpieczeństwem wynikającym z ruchu na drodze osobno omówiono kwestie związane z bezpieczeństwem osobistym.

Przejścia dla pieszych

Uczestnicy spotkania powołują się na przepisy, które stanowią, że Urząd Miasta powinien zapewnić przejścia dla pieszych. Wskazówki, w których miejscach można przechodzić przez jezdnię, powinny być łatwe do zinterpretowania. Podkreślona zostaje potrzeba opracowanie zasad działania

dostosowanych do różnych typów drogi, bo przejścia dla pieszych inaczej będą organizowane na ulicy osiedlowej, a inaczej na drodze głównej.

Podczas dyskusji pojawia się postulat zwiększenia liczby przejść dla pieszych. Zauważone zostaje, że na skrzyżowaniach ulic nie na wszystkich ulicach wylotowych są przejścia dla pieszych. Jako przykład podaje się ulicę 22 stycznia. [Komentarz AP: Proszę o weryfikację informacji]

Uczestnicy spotkania uznają za istotny dla bezpieczeństwa zakaz parkowania przed przejściami dla pieszych. Samochody ustawione przed przejściem uniemożliwiają pieszemu obserwację drogi i utrudniają kierowcy zauważenie pieszego. Rozwiązanie, które podaje osoba zgłaszająca problem „z jednej strony [jest] takie, żeby czy oznakowaniem, czy w razie dużego oporu kierowców fizycznie - słupkami uniemożliwić postój w tej przestrzeni, która powinna być wolna, a z drugiej strony karać kierowców, którzy przepis łamią” (M2). Problemem jest to, że miejsca postojowe są czasem wyznaczane przed przejściem.

Jednocześnie zgłoszony zostaje wniosek o ograniczenie przejść z sygnalizacją świetlną, która, zdaniem osoby go prezentującej, nie poprawia bezpieczeństwa. Dyskusja w tym wątku zostaje poszerzona o warunek zmniejszenia dozwolonej prędkości poruszania się samochodem.

Z dyskusji wynika, że w Olsztynie są projektowane m.in. pasy ruchu 3,5 m czyli takie jak na drodze szybkiego ruchu, o prędkości dopuszczalnej 120 km/h. Przykłady, które są podawane, dotyczą ulic Sielskiej, Artyleryjskiej, Wojska Polskiego. Mimo, że jest tam ograniczenie prędkości do 50 km/h, kierowcy jadą 70 i 90 km/h. Szerokie jezdnie zezwalają, czy nawet stanowią zachętę do rozwijania dużych prędkości. Pojawia się opinia, że generują one większe koszty budowy i utrzymania, a także usuwania skutków poważnych wypadków. Postulat dotyczył budowy pasów ruchu o szerokości trzech metrów, na których kierowca nie czuje się jak na autostradzie. Wtedy pieszy miałby do dyspozycji szerszy chodnik.

Dwie uwagi dotyczą konsekwencji organizacji ruchu dla bezpieczeństwa ruchu. Po pierwsze, kierowcy wjeżdżający z drogi podporządkowanej w drogę jednokierunkową patrzą tylko w jedną stronę nie zważając na pieszych idących z przeciwnego kierunku. Należy wynieść przejście lub „wynieść chodnik za róg, żeby kierowca mógł bliżej podejść” (M3). [Komentarz AP: Proszę o weryfikację, czy informacja jest zgodna z intencją osoby przedstawiającej propozycję]. Po drugie, pojawiła się kontrowersja wokół skrzyżowań równorzędnych. Głos za wprowadzeniem takiego rozwiązania, jako usprawniającego płynność ruchu, napotkał głos przeciwny nawiązujący do braku praktycznej znajomości zasad ruchu drogowego wśród kierowców.

W trakcie dyskusji zaistniał również wątek przejść zastępczych tworzonych na czas realizacji inwestycji w przestrzeni miasta. Informacja o takich przejściach powinna być widoczna, co jest szczególnie istotne z punktu widzenia osób mających problemy w poruszaniu się. Z doświadczeń, którymi dzielą się niektórzy uczestnicy dyskusji wynika, że tak nie jest.

Wśród dyskutantów pojawia się uwaga, że w niektórych punktach miasta przyciski uruchamiające zielone światło dla pieszych nie działają lub działają warunkowo przy naciśnięciu przez osoby z dwóch stron przejścia. Niektóre urządzenia wymagają wymiany lub wymiany elementu, np. żarówki, bo nie pokazują, czy działają, jak na skrzyżowaniu ulic Armii Krajowej, Warszawskiej i Obrońców Tobruku. W efekcie zniecierpliwione czekaniem osoby, nie wiedząc, czy sygnalizacja zadziała prawidłowo, wkraczają na jezdnię. Nie ma możliwości szybkiego i bezpośredniego zgłoszenia problemu ze względu na brak informacji przy przyciskach o numerze telefonu odpowiedzialnej instytucji.

Jeden z uczestników debaty, zajmujący się zagadnieniem zawodowo, poinformował, że aby przyciski nie sprawiały pieszym trudności w przechodzeniu przez jezdnię, muszą być dobrze ustawione. Przykładowo, w godzinach szczytu, na często używanych przejściach dla pieszych, powinno być domniemanie, że pieszy będzie chciał przejść. Wtedy sygnalizacja jest neutralna dla pieszego, a poprawia przepustowość drogi. Z dyskusji wynika, że brak jest zrozumienia funkcji i sposobu działania przycisków wśród wszystkich mieszkańców.

Ponadto zgłoszony zostaje problem niespójnej sygnalizacji dźwiękowej dla osób niedowidzących i niewidomych w różnych punktach miasta (dźwięk i rytm).

Osobna uwaga odnosi się do dostosowania możliwości przejścia przez pasy osób starszych.

Chodniki a ścieżki rowerowe

Kwestie dotyczące działań zapobiegających kolizji pieszych i rowerzystów zostały obszernie przedstawione w następującej wypowiedzi: „W Olsztynie nagminne jest łączenie funkcji ścieżki rowerowej z chodnikiem, jak już zrobimy sobie tę szeroką jezdnię, i gdzieś tam wciśniemy ten wąski chodnik, to na ścieżkę rowerową już brakuje miejsca i wtedy robimy coś takiego, jak chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Jeżeli on oprócz tego ma 1,5 m szerokości, to się okazuje, że za bardzo minąć się już nie da, ani pieszemu, ani rowerowi. Więc postulat jest taki, że, po pierwsze, ścieżka rowerowa powinna zawsze być oddzielona od chodnika, funkcjonalnie i najlepiej, myślę że VVV się ze mną zgodzi, powinny być one też rozdzielone przestrzennie, to znaczy co najmniej półmetrowym pasem czy zieleni czy jakiegoś innego materiału, który konkretnie wskaże pieszym, że to nie jest przestrzeń dla nich” (M2).

Padła propozycja, aby dla rowerzystów zrobić kontrpas, zwłaszcza na ulicach, gdzie jezdnie ma wystarczającą szerokość, np. ul. Żeromskiego, kilka ulic na Zatorzu. Wtedy rowerzyści nie używaliby chodników. Gdyby ograniczyć szerokość jezdni, zmieści się ścieżka, jak na ul. 1-wszego Maja.

Poza kwestiami infrastruktury wspomniano o potrzebie edukowanie mieszkańców, że nie należy poruszać się po ścieżce rowerowej jak po chodniku. Sugerowano nie karanie mandatem, a upominanie (K1, M1).

Bezpieczeństwo osobiste

W obszarze zapewnienia bezpieczeństwa osobistego postulowane było lepsze oświetlenie ciągów pieszych. Jak argumentował uczestnik debaty, w przepisach dotyczących ruchu samochodowego jest wspomniane o należytych oświetleniu jezdni. W standardach pieszych należałoby wspomnieć o należytych oświetleniu przejść dla pieszych, ale też chodników. Doświetlenie chodników pojawia się jako inicjatywa lokalna w projektach złożonych w ramach budżetu partycypacyjnego, co tylko potwierdza ogólną potrzebę, którą należałoby rozpatrzyć na poziomie miasta.

Należy używać i rozwijać aplikację „Bezpieczny Olsztyn”, ale też należy dbać o infrastrukturę, która niszczy i grozi wypadkiem w rodzaju złamania nogi, bo dziury są w chodniku.

3. Instytucje i ich działania na rzecz pieszych

Podczas dyskusji jej uczestnicy nawiązywali niejednokrotnie do sposobu działania administracji lub służb porządkowych. Postulowali też pewne rozwiązania systemowe. Materiał był na tyle obszerny, że zdecydowano o utworzeniu osobnego punktu raportu.

Koordinacja działania różnych służb

W trakcie spotkania postulowano, aby wdrożyć system informowania o tym, jaka spółka i zakład prowadzą interwencje w obszarze infrastruktury. Jeśli przy interwencji powstaną zniszczenia, będzie powinny być za nie odpowiedzialne. Bywa bowiem tak, że rezultaty pracy jednego zespołu miejskiego są niszczone przez inny zespół interwencyjny: „Zrobiono nam piękne latarnie wzdłuż Żeromskiego i w kilku miejscach zniszczono chodnik, który był wcześniej ułożony” (M3).

Kompetencje administracji

Brak osób o odpowiednich kompetencjach utrudnia usuwanie problemów. Podczas dyskusji zasugerowano, że w ZDZiT-cie nie ma miejskiego inżyniera ruchu: „Programy sygnalizacji piszą przypadkowi ludzie, przypadkowe firmy wybierane w przetargach z różnych miast, czyli generalnie rzecz biorąc problemy z sygnalizacją są po prostu akceptowane tutaj, jako formalnie zgodne z przepisami, natomiast one przystają często gęsto do warunków lokalnych” (M2). Jeśli przyjmowane i opłacane są rozwiązania niefunkcjonalne, trzeba je później poprawiać dodatkowo za to płacąc. Jako przykład podano, skrzyżowanie przy Dyrekcji Kolejowej, gdzie przewidziano ruch autobusów z buspasa na wprost w ulicę Piłsudskiego. Zdaniem uczestnika spotkania korekta przyjętego rozwiązania kosztowała dodatkowo 10 000 zł (M2).

Usprawnienie systemu reagowania

Postulowane było usprawnienie systemu reagowania (M3, K1, K2). Istniejąca aplikacja zgłaszania problemów nie zawiera mechanizmu informacji zwrotnej dla mieszkańca, który interweniuje, w jaki sposób sprawa została rozstrzygnięta. Informacja: co, kiedy zostanie zrobione, i kto jest za sprawę odpowiedzialny, pomogłaby w sprawnym rozwiązywaniu problemów. PR należy budować poprzez działania.

Działania służb porządkowych: policja, straż miejska

Brak łatwych do zinterpretowania wskazówek w niektórych miejscach, czy można przechodzić przez jezdnię, jak w przypadku skrzyżowania ulic Mrongowiusza i Ratuszowej oraz ulic Pieniężnego i Świętego Wojciecha. Zdaniem uczestnika debaty można przechodzić przez jezdnię, choć, w jego opinii, policja twierdzi inaczej (M1). [Komentarz AP: Tę kwestię warto doprecyzować]

Uczestnicy spotkania zauważają, że straż miejska i policja nie karze kierowców parkujących w miejscach, w których nie powinni parkować. Parkowanie samochodów na chodniku niszczy go i zmniejsza bezpieczeństwo pieszych: „Na Starym Mieście dobry jest przykład, że w zasadzie chodnikami nie da się przejść, trzeba ulicami chodzić” (M7). Podkreśla się bierność służb lub ograniczenie działania do wystawienia pouczenia, nawet w sytuacji, gdy kierowca parkując samochód ogranicza dostęp do przejścia dla pieszych.

Podczas spotkania dyskutowano kwestię odholowywania źle zaparkowanych pojazdów. Stwierdzono, że to rozwiązanie jest rzadko stosowane w Olsztynie. Niektórzy uczestnicy debaty byli za jego szerszym stosowaniem ze względu na jego dotkliwość dla kierowców i prawdopodobieństwo zmian w zachowaniu, podczas gdy inni zwracali uwagę na jego kosztowność dla miasta.

Uczestnik spotkania podjął wątek braku inicjatywy ze strony policji i straży miejskiej w stosunku do sytuacji niepoprządnego oznakowania miejsc parkowania dla osób niepełnosprawnych. Jego zdaniem ograniczają się one do wystawienia pouczenia o parkowaniu w niedozwolonym miejscu, podczas gdy zasadne byłoby podjęcie działania zmierzającego do poprawy oznakowania (M1).

W opinii niektórych uczestników dyskusji brak jest interwencji służb porządkowych lub jest ona odroczone w czasie nie tylko w sytuacji złego parkowania, ale i niszczenia mienia (przykład koszy na śmieci). Dotyczy to również miejsc, w których są zainstalowane kamery monitoringu miejskiego.

Mieszkańcy sprawdzali reakcję służb miejskich na źle zaparkowane samochody lub incydenty z udziałem chuliganów. Nie zaobserwowano reakcji wynikającej z obserwacji terenu. Mieszkańcy mieli różne doświadczenia dotyczące reagowania służb porządkowych po telefonicznym zgłoszeniu problemu.

Uporządkowanie polityki parkingowej

W trakcie dyskusji zgłoszona została propozycja stworzenia spójnej polityki parkingowej, której zasady byłyby ogólnie znane i przestrzegane przez mieszkańców oraz policję i straż miejską. Uzasadnienie wykroczyło poza nieskuteczność interwencji służb porządkowych w odniesieniu do źle zaparkowanych samochodów, i nawiązywało do oznakowanych, a więc formalnie zaaprobowanych, miejsc parkingowych, które są niebezpiecznie usytuowane obok przejść dla pieszych i skrzyżowań (M1). Propozycja spotyka się z odpowiedzią, że polityka naprawcza nie powinna dotyczyć tworzenia nowych dokumentów na podstawie istniejącego prawa. Wystarczy egzekwowanie stosowania tego prawa (M2, M3).

Istnieje zgoda uczestników spotkania co do konieczności podjęcia działań na rzecz uporządkowania sposobu parkowania samochodów, które nie zakłócałyby komunikacji pieszej i nie stwarzałyby niebezpieczeństwa dla pieszych w Olsztynie. Pierwsza propozycja praktyczna to, aby straż uporządkowała najpierw jedno osiedle pokazując nieuchronność kary za wykroczenia, a następnie zajęła się kolejnym osiedlem. Uwzględnia ona argument straży o niewystarczającej liczbie funkcjonariuszy i nawiązuje do przykładu skutecznego zastosowania takiej polityki w Stanach Zjednoczonych (M7). Inny uczestnik spotkania stwierdził, że uporządkowanie osiedla nie będzie trwałe, bo po przeniesieniu się na inne problemy wróca. Zauważone zostało, że dla poprawy sytuacji wystarczy większa skuteczność w karaniu w różnych punktach miasta. Problem leży w niestosowaniu już istniejącego prawa przez policję i straż miejską. Istnieje prawo, które reguluje kwestie związane z wymienionymi problemami.

4. Przykłady ulic przyjaznych pieszemu

Ul. Moniuszki, bo: „jest uspokojona tam nie da się w każdym kierunku wyjechać, jest zacieniona z każdej strony są piękne drzewa, w jednym miejscu występuje plac zielony, gdzie teraz są ławki, więc można się zatrzymać. Codziennie tam jest pełno ludzi. To jest ulica poniemiecka” (M3).

Ul. Kościuszki pomiędzy ul. Mazurską a ul. Mickiewicza, po stronie Agencji Lasów Państwowych, bo: „Tam po wymianie chodnika jest trochę lepiej, choć nadal jest ta kostka frazowana. Ale to już oddzielny temat. Ale idzie się chodnikiem oddzielnym od jezdni pasem zieleni i to zieleni wysokiej, w cieniu. To widać ile ludzi chodzi po tej stronie, a ile po drugiej, jak to jest odczuwalne przez pieszych” (M6). Pozytywnie została też oceniona likwidacja świateł (K1).

Przejście „przy Alfie” (M1). [Komentarz AP: Czy można podać uzasadnienie?]

Ul. Dąbrowszczaków, część ul. Mickiewicza, gdzie wygospodarowano część zieloną.

Samochody nie mają możliwości wjazdu na chodnik na ul. Mickiewicza, ul. Dąbrowszczaków, ul. Kościuszki.

Uwagi do procesu konsultacji: brak na debacie reprezentantów: ZDZiT i Wydziału Rozwoju Miasta i Budownictwa