

Raport ze spotkania konsultacyjnego 29 czerwca 2016 r.

Miejsce spotkania: Urząd Miasta, pl. Jana Pawła II

Czas: 17:30-19:00

Uczestnicy:

Moderator: Bartosz Kamiński (Urząd Miasta Olsztyna)

Obserwatorka: Anna Przybylska (Uniwersytet Warszawski)

Dyskutanci: 5 osób, w tym czterech przedstawicieli rad osiedli oraz przedstawicielka seniorów

Podczas spotkania moderator 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. Te dwa zagadnienia mają wiele punktów wspólnych.

1. Komfort pieszych

Lokalizacja przejść dla pieszych

Mimo istniejących planów na przejścia dla pieszych trudno jest je zrealizować. W ramach osiedli w kontekście planowania nowych przejść dla pieszych pojawiają się sprzeczne interesy. Trudno jest zlokalizować przejście, bo mieszkańcy osiedli domków jednorodzinnych nie chcą mieć ich obok swoich posesji ze względu na potencjalne zagrożenie mienia (samochód zaparkowany przed posesją) lub zagospodarowanie przestrzeni wokół domu (ogródki). Czasem zaplanowanie ciągów pieszych o odpowiedniej szerokości jest utrudnione ze względu na ogrodzenie części terenu przez mieszkańców przyległych posesji (Brzeziny). Problem Brzezin nie dotyczy Dajtek.

Opinie wśród uczestników dyskusji co do tego, czy należy konsultować lokalizację przejść z właścicielami przyległych posesji są odmienne. Jeden z uczestników spotkania twierdzi, że zanim projektant zaplanuje przejście należy spytać o opinię mieszkańców, podczas gdy inny uważa, że interes ogółu mieszkańców jest nadrzędny i pojedynczy mieszkaniec nie może zgłaszać sprzeciwu w stosunku do projektu realizowanego na rzecz wspólnoty.

Projektowanie chodników

Monitoring potrzeb wykonywany jest przez przedstawicieli rad osiedla. Rady zgłaszają potrzeby do urzędu miasta. Problem na osiedlach jest podobny – potrzeba budowy lub napraw chodników jest zgłaszana, ale realizacja jest odraczana. Argument główny dotyczy braku środków. Przykładowo na Osiedlu Likuty zgłaszano co roku potrzebę budowy chodnika do WPI – wieloletniego planu inwestycyjnego. Bez skutku. Chodnik na kilku ulicach powstał w ramach środków z budżetu obywatelskiego. Remonty w ramach BO są „marnotrawieniem tego założenia” (M3).

Plan budowy chodników powinien być konsultowany z mieszkańcami, podczas gdy, jak wynika z planów, projektant nie zawsze zapoznaje się dokładnie z terenem, a – jak wnioskują uczestnicy spotkania – opiera się na planach geodezyjnych. Przykładem jest ul. Starobałtycka, gdzie nie zaplanowano dojścia do wszystkich domów. Te kwestie stają się oczywiste dopiero przy odbiorze inwestycji. Nie jest to każdorazową praktyką. Gdy projektant przekazuje plan radzie osiedli do konsultacji, plan jest umieszczany na stronie internetowej do konsultacji z mieszkańcami. Podkreślany jest aspekt zbyt późnych reakcji mieszkańców – po zatwierdzeniu planu.

Chodniki powinny być przede wszystkim funkcjonalne i trwałe, czyli np. niepopękane. Szybko niszczej. Powinny być wykonane z jednorodnego materiału.

Krawężniki powinny być zaokrąglone, podczas gdy stosuje się ostro zakończone, które mogą być niebezpieczne. Powinny być dostępne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Dostęp do zieleni i infrastruktury

Tematy dostępu do infrastruktury użytkowej dla pieszych oraz zieleni zostały wywołane przez moderatora. Na nawiązanie moderatora do roli estetycznej zieleni w donicach, uczestnicy odpowiedzieli, że pierwszeństwo ma komunikacja. Zieleń powinna pojawiać się tam, gdzie nie blokuje przejść. Gdy chodnik jest wąski, wokół drzew może powstać kratka, która nie zajmuje przestrzeni. Zakup zieleni w donicach oraz materiał, z którego są wykonane, powinny zależeć od budżetu.

Dyskusja objęła również wąskie pasy zieleni o szerokości ok. 50 cm, które pojawiają się w mieście. Zdaniem niektórych uczestników dyskusji, w ich przypadku estetyka postawiona zostaje pod znakiem zapytania ze względu na to, że wprowadzają nadmierne zróżnicowanie nawierzchni oraz zatrzymują nieuprzątnięte śmieci. Z drugiej strony, pas zieleni wchłania wodę z opadów.

Ławki

Zagadnienie ławek zostało poruszone przez moderatora. Wśród uczestników spotkania była zgoda co do konieczności postawienia ławek tam, gdzie ich nie ma i są potrzebne, np. w bliskości przystanku przy ul. Dworcowej. Uczestnicy dyskusji wspomnieli o wcześniejszych konsultacjach z przedstawicielami rad osiedli w sprawie ławek polegającej na zebraniu informacji o potrzebach za pośrednictwem wiadomości email.

Rozwiązania dotyczące usunięcie samochodów z centrum

Przykłady ze świata: podnieść opłaty za parkowanie i wprowadzić dobry system komunikacji publicznej. Rozwiązania podawane jako niedrogie, alternatywne dla samochodów – przebudowa pod szynę bus została uznana za nieopłacalną, bo jej koszt został uznany za zbyt niski.

Parkingi

Parkingi są potrzebne zwłaszcza na osiedlach wieżowców. Uczestnicy spotkania przywołali konsultacje prowadzone w Urzędzie Wojewódzkim. Żaden projekt parkingu nie został po konsultacjach zrealizowany. Do tej pory nie podjęto żadnej decyzji w sprawie inwestycji, choć wyznaczono dwa miejsca: pl. Solidarności i ul. Mochnackiego. Jako przyczynę podano brak inwestora ze względu na brak opłacalności przedsięwzięcia. Uczestnik obecnego spotkania konsultacji wojewódzkich zwracał uwagę na fakt, że można organizować parkingi w kwadracie bloków pośrodku wzorem Francji.

Przy braku inwestycji w infrastrukturę parkingową uczestnicy spotkania zaproponowali przynajmniej w odniesieniu do osiedli niewielkich budynków i wąskich uliczek rozwiązanie ruchu jednokierunkowego i stawianie samochodów wzdłuż jezdni po lewej stronie biorąc pod uwagę kierunek jazdy. Inne rozwiązanie poddane pod dyskusję to ruch wahadłowy samochodów.

Zajmowanie chodników przez samochody

Nowo wybudowane chodniki są niszczone przez kierowców, którzy parkują na nich samochody. Kierowcy, którzy są właścicielami garaży, również stawiają samochody na chodniku zamiast na podjeździe, co zwołnoby chodnik. Apele skierowane do mieszkańców o pozostawienie przejścia min. 90 cm nie skutkują. Zagraża to bezpieczeństwu, bo piesi muszą nieraz schodzić z chodnika na jezdnię.

2. Bezpieczeństwo pieszych

Ustawianie samochodów na przejściach

Brak parkingów służy za przynajmniej częściowe wytłumaczenie nieprzestrzegania zasad parkowania przez kierowców. Omówiona zostały wnioski z konsultacji dotyczących parkingów. Zauważa się brak reakcji straży w dłuższym odcinku czasu (M1). Postulowane jest usuwanie samochodów, tzw. wymuszanie administracyjne (M4).

Barierki odgradzające jezdnię od chodnika

Temat wywołany przez moderatora. Nie ma uczestników dyskusji, którzy podważaliby sens ich instalowania. Mówi się ewentualnie o zmianach estetycznych w wykonaniu. Natomiast wskazana zostaje sprawa usunięcia estetycznych – zdaniem rozmówców – barierek zainstalowanych dwa lata temu na Osiedlu Dajtki. Usunięto je na wniosek mieszkańców. Przytoczone wytłumaczenie dla sytuacji dotyczy postawienia barierki zbyt daleko od drogi, nie po tej stronie ulicy oraz minięcie okresu trwałości projektu z finansowania zewnętrznego, choć nie wykonanej infrastruktury.

Ograniczenie prędkości w ścisłym centrum

Uczestnik debaty odwołując się do sytuacji w Anglii, Austrii, i w Szwecji, zaproponował ograniczenie prędkości jazdy samochodem do 30 kilometrów na godzinę. Bezpieczeństwo pieszego wzrasta, a opóźnienie w ruchu nie jest w tym kontekście wystarczająco istotne. (M4)

Źle oznakowane przejścia dla pieszych

Niezorientowanemu w terenie kierowcy trudno jest zauważyć przejścia dla pieszych. Pozytywne przykłady oznakowania to przejście dla pieszych na ul. Sielskiej, naprzeciwko Orłenu. Specjalne oznakowanie zostało wprowadzone na skutek wypadków. Oznakowanie przejść widoczne z daleka, w różnych warunkach pogodowych, jest szczególnie potrzebne tam, gdzie jest dozwolona większa prędkość samochodów, np. 70 km/h. Przykłady z zagranicy zminimalizowanego oznakowania przejść dla pieszych w celu wzmocnienia uwagi przekraczających jezdnię, zostają przez dyskutujących uznane za stwarzające zbyt duże niebezpieczeństwo ze względu na inne nawyki pieszych i kierowców, które są trudne do zmiany.

Dzielenie przestrzeni przez pieszych i rowerzystów

Zauważony został problem braku ciągłości ścieżek rowerowych. Po części z tego powodu rowerzyści nie przestrzegają przepisów i jeżdżą chodnikami. Brak jest wytyczonych ścieżek rowerowych w parkach. Przykład: Park im. Kusocińskiego. Potrzeba ścieżki zwłaszcza od Aquasfery do Teatru Lalek. Piesi uczestnicy rekreacji nie czują się bezpiecznie (K1). Brak widoczności granicy między ścieżką rowerową i chodnikiem zimą przy istniejącym oznakowaniu. Potrzebne są spowalniacze dla rowerów w miejscach możliwej kolizji z pieszym, np. w mieście zjazdów, gdzie rowerzysta może rozwinąć znaczną prędkość.

Rowerzyści powinni być użytkownikami jezdni, ale ścieżki rowerowe w ramach jezdni powinny być oznakowane w sposób widoczny, np. powinny być pomalowane na czerwono. Skutkiem byłoby rozdzielenie ruchu pieszego i rowerowego (M3, M4). To rozwiązanie uznane zostaje za tańsze, pozwalające na realizację ścieżek na większą skalę.

Zmiany w szerokości ulicy

Podany przykład dotyczy ul. Bałtyckiej, którą jeżdżą samochody ciężarowe. Zwężenie ulicy sprawia, że samochód jest bliżej pieszego. Jeśli nie zwolnił, stanowi tym większe zagrożenie. Przykłady innych niebezpiecznych dla pieszego ulic: Partyzantów, Pana Tadeusza.

Podkreślona zostaje potrzeba edukacji w sprawie bezpieczeństwa poruszania się pieszych, rowerzystów i kierowców, a także rola mediów w tym zakresie.