

Marta Kołodziejska

## **Konsultacje „Pieszy w Mieście” Raport z debaty tekstowej na platformie „W Dialogu”.**

Debata tekstowa na platformie „W Dialogu” miała miejsce w dniach 25.06-03.07.2016. Moderatorami debaty byli: Aneta Szpaderska i Bartosz Kamiński z UMO.

### **1. Cel debaty tekstowej.**

Celem debaty, podobnie jak całych konsultacji, było poznanie opinii mieszkańców Olsztyna na temat odczuwanego przez nich komfortu i bezpieczeństwa poruszania się pieszo po mieście. Dzięki debacie tekstowej mieszkańcy mogli również wskazać najważniejsze problemy, które napotykają w mieście jako piesi: bariery i przeszkody w swobodnym i bezpiecznym poruszaniu się oraz korzystaniu z dostępnej infrastruktury (chodników, przystanków, ławek, etc.).

Istotnym celem konsultacji było poznanie problemów tych pieszych, którzy mogą mieć największe problemy z poruszaniem się po Olsztynie, a więc osób starszych, osób z niepełnosprawnościami, osób z małymi dziećmi.

### **2. Pytania kwestionariusza.**

Pytania postawione uczestnikom debaty tekstowej powiązane były z pytaniami głównymi całej konsultacji. Sformułowano cztery pytania ukierunkowujące dyskusję, wraz z opisem. Pytania i ich opisy przedstawiono poniżej:

#### **Pyt.1. Jakie problemy napotyka Pani/Pan na co dzień jako pieszy w Olsztynie?**

*Opis:* Prosimy o wskazanie przede wszystkim tych problemów, które uważa Pani/Pan za najważniejsze i/lub w największym stopniu utrudniające poruszanie się po mieście. Prosimy pomyśleć o wszystkich kwestiach związanych z dogodną lokalizacją przystanków, przejść dla pieszych, ławek, ciągów pieszo-rowerowych itp.

#### **Pyt. 2. Jak Pani/Pana zdaniem można poprawić dostępność infrastruktury pieszej dla wszystkich mieszkańców?**

*Opis:* Dostępność przejść dla pieszych, przystanków, chodników itp. oznacza, że wszyscy mieszkańcy, także ci z niepełnosprawnościami, w podeszłym wieku lub z małymi dziećmi, mogą z nich korzystać bez nadmiernego wysiłku i nakładania drogi. Prosimy o wskazanie, co UMO może zrobić, aby zapewnić większą dostępność infrastruktury pieszej w mieście dla wszystkich jej użytkowników.

#### **Pyt. 3. Jakie rozwiązania Pani/Pana zdaniem przyczynią się do większego poczucia bezpieczeństwa pieszych?**

*Opis:* Prosimy o podanie kilku propozycji w odniesieniu do istniejących problemów pieszych. Propozycje mogą być zarówno szczegółowe (jeżeli mają Państwo propozycję poprawy bezpieczeństwa np. w jednej lokalizacji w mieście), jak i ogólne.

#### **Pyt. 4. Co chciałaby Pani/chciałby Pan poprawić w kwestii komfortu pieszych?**

*Opis:* Prosimy pomyśleć o wszystkich kwestiach związanych z dogodną lokalizacją przystanków, przejść dla pieszych, ławek, ciągów pieszo-rowerowych itp.

Pytania sformułowano w taki sposób, aby były zarazem możliwie szerokie, jak i strukturyzujące i porządkujące dyskusję, oraz aby umożliwiały mieszkańcom odniesienie dyskutowanego problemu do dowolnej skali: zarówno ich najbliższej okolicy (osiedla, ulicy), jak i całego miasta.

### **3. Debata tekstowa: argumenty i uwagi mieszkańców.**

W debacie tekstowej wzięło udział dwanaścioro mieszkańców, którzy zarówno odpowiadali na pytania, jak i komentowali wypowiedzi innych uczestników dyskusji.

W przypadku pytania pierwszego dotyczącego najważniejszych problemów, które mieszkańcy napotykają w codziennym poruszaniu się pieszo po mieście, uczestnicy dyskusji zgłosili pięć takich problemów:

1) zbyt wysokie krawężniki – dwie osoby wskazały, że w wielu miejscach w mieście krawężniki są zbyt wysokie, co utrudnia sprawne pokonanie np. drogi na przystanek tramwajowy czy przejście na drugą stronę ulicy. Jest to szczególnie uciążliwe dla osób starszych, z wózkami oraz osób z niepełnosprawnościami.

2) Źle zsynchronizowane światła na przejściach dla pieszych – czworo mieszkańców jako problem wskazało konieczność długiego oczekiwania na zmianę świateł oraz uzależnianie włączenia się zielonego światła od naciśnięcia przycisku. Jeżeli pieszy wejdzie na przejście i nie naciśnie przycisku, aby zaświeciło się zielone światło musi nieraz czekać do kolejnej zmiany świateł. Mieszkańcy wskazali dwa miejsca, w których często pieszy musi długo czekać na możliwość przejścia przez jezdnię: skrzyżowania Tuwima/Sikorskiego oraz Armii Krajowej/Schumana.

3) Brak cienia i zieleni – jedna osoba zauważyła, że w wielu miejscach brakuje drzew i krzewów dających naturalny cień, przez co w upalne lub słoneczne dni pieszy nie ma możliwości ochrony przed słońcem.

4) Zły stan chodników – jedna osoba zwróciła uwagę na to, że w wielu miejscach w mieście pieszy musi pokonać bariery wynikające z „nierównej nawierzchni, dziur, braku płytek [chodnikowych]”. Wskazała, że takie przeszkody są wyjątkowo uciążliwe dla osób z wózkami dziecięcymi i podzieliła się własnym doświadczeniem osoby poruszającej się po mieście z małym dzieckiem.

5) Brak studzienek kanalizacyjnych lub niedrożne studzienki – jeden z uczestników zauważył, że często piesi ochlapywani są wodą przez jadące samochody, co jest wynikiem tego, że nie są zainstalowane studzienki odprowadzające wodę. Utrudnia to poruszanie się pieszo po mieście, zwłaszcza w deszczu.

Uczestnicy odpowiadający na pierwsze pytanie zgadzali się ze sobą, to znaczy zgłaszali kolejne propozycje, ale nie w formie kontrargumentów wobec wypowiedzi poprzedników, ale uzupełniając te ostatnie o własne spostrzeżenia lub podając przykłady.

Drugie pytanie dotyczyło możliwości poprawy dostępności infrastruktury pieszej w Olsztynie. Wypowiedziało się pięcioro mieszkańców, zgłaszając następujące propozycje:

1) jedna osoba wskazała, że do poprawy dostępności przyczyniłby się ustalony w konsultacjach z mieszkańcami harmonogram napraw chodników.

2) Kolejny dyskutant zauważył, że problemem są często kierowcy, którzy parkują auta na chodnikach. Propozycją zmiany tej sytuacji było wprowadzenie wyznaczonych miejsc parkingowych w tych obszarach miasta, w których ich brakuje, ale także bardziej skuteczne

egzekwowanie od kierowców przez służby miejskie prawidłowego parkowania. Jako przykłady miejsc, gdzie notorycznie łamany jest zakaz parkowania, dyskutant podał pętlę przy Kortowie oraz plac Cieszyński.

3) Jeden z uczestników podkreślił, że szare betonowe płyty chodnikowe, choć powszechnie stosowane, są złej jakości (z którą wiąże się niska trwałość) i nie wyglądają estetycznie. Ich zła jakość szybko daje o sobie znać: chodniki i drogi rowerowe często ulegają zniszczeniom, korozji, stają się nierówne (do czego przyczynia się m.in. niestaranne ich kładzenie i naprawianie, ale także „wypychanie” przez korzenie drzew i krzewów), przez co ich użytkowanie staje się uciążliwe lub wręcz niebezpieczne. Uczestnik dodał, że parkujące na chodnikach auta dodatkowo niszczą płyty. Podane przykłady miejsc, w których chodniki są nierówne i zniszczone to ulica Lubelska, Towarowa, a także okolice Dworca PKP Olsztyn Główny. Dyskutant zgłosił propozycję, aby każdorazowo budowa drogi pieszej lub pieszo-rowerowej była dostosowana do zagęszczenia i rodzaju ruchu (co wykażą odpowiednie pomiary), przez co będzie zróżnicowana (np. droga na Starym Mieście powinna różnić się od tej z okolic Dworca PKP). Kolejną propozycją była budowa ciągów pieszo-rowerowych z trwałą i dobrej jakościowo nawierzchni bitumicznej, mniej podatnej na korozję od wspomnianych płyt czy tzw. „kostki Bauma”.

4) Ostatnia osoba odpowiadająca na powyższe pytanie zaproponowała stworzenie interaktywnej mapy porządku, na którą mieszkańcy mogliby nanosić informacje o złym stanie nawierzchni czy innych problemach z dostępnością i bezpieczeństwem ruchu pieszego. Urząd Miasta mógłby wówczas reagować na zgłoszenia na bieżąco.

Odpowiadający na pytanie drugie, tak jak w poprzednim przypadku, nie zgłaszali przeciwnych wniosków – zgadzali się ze sobą lub proponowali nowe rozwiązania.

Dyskusja o rozwiązaniach mogących poprawić bezpieczeństwo pieszych w Olsztynie była najbardziej ożywiona i w jej toku odnotowano najwięcej sporów.

1) Pierwsza propozycja dotyczyła budowy bezkolizyjnych przejść dla pieszych, tj. kładek, które skracają czas dojścia do celu i są bezpieczne dla pieszych. W odpowiedzi pojawiły się trzy głosy krytyczne. Pierwszy dotyczył przewagi przejść naziemnych nad kładkami jako najprostszych, umożliwiających najszybsze pokonanie drogi i najbardziej dostępnych dla osób starszych, z wózkami dziecięcymi oraz osób z niepełnosprawnością. Autor tej krytyki zauważył jednocześnie, że kładki umożliwiają podwyższenie poziomu bezpieczeństwa pieszych oraz mogą być estetyczne i funkcjonalne, jednakże zwiększają komfort kierowców aut, a nie pieszych. Drugi głos krytyczny zgłosił mieszkaniec, który podkreślał, że budowa kładki jest kosztowna, a pokonywanie schodów jest poważną barierą dla osób starszych czy z niepełnosprawnościami. Dodatkowo, jeżeli kładki wyposażone są w windy, te ostatnie są kosztowne w eksploatacji i często ulegają dewastacji. Autor komentarza zauważył, że to ruch samochodowy powinien być prowadzony „górami albo dołami” w stosunku do przejść dla pieszych. W podobnym tonie utrzymana była ostatnia uwaga krytyczna: budowa kładek jest faworyzowaniem ruchu samochodowego i jest poważnym utrudnieniem dla pieszych (szczególnie seniorów, osób z wózkami i mieszkańców z niepełnosprawnością).

2) Drugi dyskutant zaproponował budowę stref tempo-30, progów zwalniających, poduszek berlińskich, czyli dla pieszych, a także montowanie aktywnego oznakowania dróg (np. „kocich oczek” na jezdni). W odpowiedzi jedna osoba zauważyła, że należy w niektórych miejscach zrezygnować z budowania przejść dla pieszych w ogóle, jeżeli nie są one potrzebne. Jako przykład podano okolice Wydziału Nauk Technicznych przy ul. Warszawskiej, gdzie umieszczono oznaczone przejście dla pieszych, choć lepszym pomysłem byłaby zmiana trasy autobusu, co odbyłoby się z korzyścią dla pasażerów.

- 3) Trzecia propozycja dotyczyła uczulenia WORD, żeby kwestie bezpieczeństwa pieszych (szczególnie np. zachowania kierowców w okolicy przejść dla pieszych) uczyniono ważniejszymi elementami kursu dla kandydatów na kierowców.
- 4) Czwarty mieszkaniec zaproponował budowę sygnalizacji świetlnej na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i Żeromskiego, ponieważ zamontowane tam progi zwalniające nie są skuteczne w uspokajaniu ruchu.
- 5) Inną propozycją było zamontowanie progów zwalniających na ul. Pana Tadeusza, ponieważ na osiedlu mieszczącym się nieopodal mieszka wielu Olsztynian, w tym osób starszych, którym zagraża brawurowa jazda kierowców.
- 6) Szósty dyskutujący zaproponował budowę oznakowanych stref zamieszkania tam, gdzie to możliwe. W takich strefach ograniczony jest ruch samochodowy i parkowanie, a piesi mogą poza chodnikami korzystać również z jezdni. Uczestnik zasugerował również, że wspólna dyskusja mieszkańców, przedsiębiorców, przewodników turystycznych i przedstawicieli Urzędu mogłaby pomóc stworzyć mapę miejsc, w których takie strefy można wprowadzić. Inną możliwością jest stworzenie interaktywnej mapy na platformie „W Dialogu”, na której mieszkańcy mogliby zaznaczać preferowane obszary budowy takich stref.
- 7) Kolejny głos w dyskusji dotyczył skutecznego egzekwowania przestrzegania przepisów drogowych przez Służby Miejskie, które powinny nie tylko karać, ale i edukować kierowców, aby stosowali się do obowiązujących przepisów.
- 8) Kilka kolejnych wypowiedzi dotyczyło kwestii doświetlania przejść dla pieszych oraz dojeżdżania do przejść dla pieszych. Polepszenie widoczności zwiększyłoby bezpieczeństwo pieszych zarówno na chodniku (lepiej widoczne przeszkody, nierówności), oraz na przejściach (mniejsze ryzyko, że kierowca nie zauważy pieszego).
- 9) Jeden z uczestników debaty zaproponował stworzenie jednolitych udogodnień dla pieszych z niepełnosprawnością, które ułatwiałyby orientację w przestrzeni miasta (np. taki sam dźwięk sygnalizacji dla osób niewidomych w całym Olsztynie).
- 10) Ostatni komentarz w dyskusji dotyczył zjazdów z jezdni, które powinny zostać zaklasyfikowane jako chodnik, a nie jezdnia.

Warto podkreślić pojawiającą się w kilku wypowiedziach konieczność negocjowania i ustalania z mieszkańcami rozwiązań mających poprawić bezpieczeństwo pieszych w Olsztynie. Mieszkańcy, jako użytkownicy infrastruktury pieszej, wskazywali tym samym, że postrzegają siebie jako kompetentnych do identyfikowania problemów pieszych w mieście oraz współodpowiedzialnych za podejmowanie decyzji mających na celu ich rozwiązywanie.

Ostatnie pytanie dotyczyło rozwiązań poprawiających komfort poruszania się pieszych po Olsztynie. Mieszkańcy zgłaszali szereg różnorodnych propozycji, między innymi:

- 1) budowę ciągów pieszo-rowerowych, które łączyłyby różne części miasta, poprawiając jakość poruszania się pieszych po Olsztynie, ale także przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa (poprzez brak konieczności pokonywania ruchliwych arterii) i do podnoszenia walorów turystycznych miasta. Jeden z dyskutujących podkreślił również, że takie ciągi pieszo-rowerowe powinny być otoczone zielenią, co zachęcałoby mieszkańców do zdrowszego trybu życia: jazdy na rowerze lub poruszania się pieszo.
- 2) Całkowity zakaz parkowania aut na chodnikach oraz estetyczne elementy blokujące możliwość wjazdu na chodnik, np. słupki, gazony itp. W odpowiedzi na tę uwagę jeden z dyskutujących zaznaczył, że jest to rozwiązanie zbyt drastyczne i zamiast tego należałoby egzekwować istniejące przepisy o konieczności zachowania odpowiedniej przestrzeni dla

pieszych na chodniku. Na ten komentarz jedna z debatujących osób stwierdziła, że działania straży miejskiej i policji w zakresie egzekwowania prawidłowego parkowania są nieskuteczne i często „pokazowe”.

3) Trzecia propozycja dotyczyła konieczności stosowania się do obowiązujących przepisów dotyczących lokalizacji takich obiektów jak latarnie i słupki na chodnikach.

4) Ustawienie większej liczby ławek w równomiernych odstępach, bez zawężania chodnika to kolejna zgłoszona propozycja.

5) Głos zamykający tę część debaty poświęcony był utworzeniu tzw. woonerfu w Olsztynie. Woonerf, czyli taki rodzaj ulicy, w której ruch podporządkowany jest bezpieczeństwu i komfortowi pieszych, przyczynia się do uspokojenia ruchu, ogranicza parkowanie poprzez tworzenie wyznaczonych stref, a także sprzyja tworzeniu nowych terenów zielonych i rekreacyjnych (jak skwery, parki etc.). Propozycja budowy woonerfu poparta była kolejnymi argumentami tego samego autora, takimi jak: umożliwienie rozwoju lokalnych biznesów, w szczególności punktów gastronomicznych i handlowych, a także zachęcenie mieszkańców do spędzania czasu w centrum, co może powstrzymać procesy suburbanizacji.

## **Podsumowanie**

Opinie mieszkańców zgrupować można wedle głównych wątków, których dotyczyły zgłaszane problemy i propozycje.

Pierwszym z nich była kwestia konieczności likwidacji istniejących barier komunikacyjnych wynikających z jakości samej infrastruktury: wysokich krawężników, złej jakości nawierzchni, niedostosowanej do potrzeb pieszych sygnalizacji świetlnej. Większość dyskutujących wskazywała *explicite* lub *implicite*, że komfort poruszania się pieszo po Olsztynie ocenia nisko, szczególnie dla osób starszych, z niepełnosprawnościami, a także osób z wózkami dziecięcymi. Jeżeli chodzi o poziom bezpieczeństwa, głównym zagrożeniem wspomnianym przez dyskutujących był natomiast wzmożony ruch samochodowy oraz nieprzestrzeganie przepisów przez kierowców.

Wątek znalezienia kompromisu między ruchem samochodowym i pieszym pojawiał się w wypowiedziach uczestników debaty wielokrotnie: wspominali oni o nieprawidłowo zaparkowanych autach utrudniających przejście chodnikiem, o sygnalizacji świetlnej dostosowanej do potrzeb kierowców, a nie pieszych, ale także o braku priorytetyzacji bezpieczeństwa i komfortu pieszych wśród służb miejskich. Wskazuje to na częsty w polskich miastach problem faworyzowania ruchu samochodowego nad ruchem pieszym lub transportem zbiorowym. Ten proces negatywnie odbija się nie tylko na komforcie i bezpieczeństwie pieszych, zmuszanych do omijania ruchliwych arterii poprzez uciążliwe przejścia podziemne lub kładki, ale także na terenach zielonych, których ubywa w miarę budowy i poszerzania dróg czy budowy parkingów. Faworyzowanie ruchu samochodowego nie jest ekologiczne, przyczynia się do powstawania korków, a także sprzyja „ucieczce” mieszkańców z centrów miast, które stają się nieprzyjazne i zastawione samochodami. Stąd wiele postulatów Olsztynian dotyczyło priorytetyzacji ruchu pieszego i pieszo-rowerowego jako rozwiązań mających powstrzymać te negatywne efekty dominacji aut.

Przeprowadzona debata tekstowa pozwala na stwierdzenie, że mieszkańcy nie tyle oczekują stworzenia „Standarów Pieszych”, które potwierdzałyby już istniejące prawnie rozwiązania, ile zaleceń, które wskazywałyby decydom, jakie działania praktyczne, zmierzające do faktycznego uprzywilejowania wszystkich grup pieszych, należałoby podjąć. Analiza debaty wykazała też, że idzie za tym oczekiwanie dialogu społecznego, tj. ustalania w

porozumieniu z mieszkańcami priorytetów poprawy bezpieczeństwa i komfortu pieszych. Mieszkańcy wyrazili oczekiwanie sprawnego działania służb miejskich w zakresie egzekwowania istniejących przepisów (zwłaszcza ruchu drogowego), ale także wskazywali, że wszystkich użytkowników drogi należy skuteczniej edukować dla dobra wspólnego bezpieczeństwa.

W związku z powyższym należałoby „Olsztyńskie Standardy Piesze” podzielić, wzorem podobnych dokumentów np. z Bydgoszczy, na kilka kluczowych obszarów, wskazując praktyczne rozwiązania możliwe do wprowadzenia, których harmonogram ustalany byłby w konsultacji z mieszkańcami. Platforma „W Dialogu”, wyposażona w interaktywną mapę zgłoszeń miejsc wymagających interwencji władz miasta, mogłaby zostać wykorzystana w dalszych pracach nad standardami pieszymi w Olsztynie.