

Transkrypcja ze spotkania konsultacyjnego 28.06.2016 w Olsztynie

Legenda:

[?] - niepewne

Mod – Moderator

[00:07:045] – czas nagrania

[...] - nieistotne wtrącenie, np. nie dotyczące tematu debaty

XXX – zakodowane imię

[00:02:31]

Moderator (Mod): Proszę Państwa, jeśli Państwo pozwolą, w takim razie rzucam pierwsze pytanie. Jest to pytanie otwarte, problemowe. Jakie problemy w poruszaniu się po mieście napotykają Państwo jako piesi? I tutaj chodzi tak naprawdę też o takie Państwa naprawdę przeżyte problemy. Każdy pewnie z Państwa ma inne... Proszę bardzo.

Mężczyzna1 (M1): Ja nie powiem infrastrukturalnie, natomiast jestem bardzo mocno rozemocjonowany sytuacją z policją i ze strażą miejską w Olsztynie. Jaki problem w poruszaniu pieszych się po mieście napotykają Państwo jako piesi? Po pierwsze policja, która nie zna przepisów i karze za przechodzenie w miejscach, w których można przechodzić. I jednocześnie policja, która nie karze kierowców, którzy parkują w miejscach, w których nie powinni parkować. To jest taki duży...

Mod: Jasne, mogę liczyć na ten problem na zapisane w Pana...

M1: Oczywiście, tak, jak najbardziej. Tak.

Mod: Jakies miejsce?

M1: Tak. Proszę bardzo, tu skrzyżowanie, sam przechodzę notorycznie tu na skrzyżowaniu na którym mogę przechodzić i czekam...

Mod: Tu skrzyżowanie?

M1: Nie, tu skrzyżowanie. Mrongowiusza i Ratuszowej. I czekam aż mnie któryś policjant złapie. Następne skrzyżowanie to jest Pieniężnego ze Świętego Wojciecha, gdzie można przechodzić, natomiast policja uważa że nie można przechodzić. Co jeszcze? Kwestia, tak jak wspominałem, parkujących których ani straż miejska, ani policja nie karze. Strasznie mocno irytuje mnie, że straż miejska w Olsztynie działa tak, jakby szukała powodów co zrobić, żeby nie ukarać kierowców. Idą, widzą źle zaparkowany samochód, bez zgłoszenia nic nie robią. A jak dostają zgłoszenie, to stawiają mu za szybko, z reguły, zawiadomienie o pouczeniu, nie wystawiają mandatów.

Mod: Czyli problem łagodności i nie stosowania...

Mężczyzna 3 (M3): To jest łamanie prawa.

M1: Przepraszam bardzo, to nie jest łagodność! Bo w stosunku do pieszych nie ma żadnej łagodności. Do babci z pietruszką nie ma żadnej łagodności, tylko babcia z pietruszką nie ...

Mężczyzna2 (M2): Po prostu nie przestrzeganie prawa.

M1: Naprawdę ja bym bardzo... to znaczy chciałem bardzo dobrze współpracować ze strażą miejską, natomiast dzisiaj jestem wściekły, bo... ostatnio chodzę i robię zdjęcia tylko kopert dla niepełnosprawnych. Co się okazuje? Dla strażnika miejskiego w Olsztynie jak koperta nie ma namalowanego znaku pionowego to ta koperta nie istnieje. Tak? Ale nie zawnioskują o to żeby te koperty namalować, tylko wkładają pouczenia za szybko. Dobrze, coś jeszcze chciałem...

Mod: Proszę Państwa, chyba zaproszę zaraz Radnych, nie wiem czy Państwo zauważyli że...

M1: Następną sprawą która też tutaj, ja bym od razu chciał się nie zgodzić na to co tutaj jest napisane że sygnalizacje świetlne coś poprawiają bezpieczeństwo pieszych. One nie poprawiają bezpieczeństwa pieszych.

Mod: To są te zapisy które pozyskaliśmy...

M1: Te plusy.

Mod: To są zapisy mieszkańców, które pozyskaliśmy w drodze...

M1: To może... No dobra, okej. To ja się...

Mod: Ale proszę.

M2: To ja się mogę z chęcią źródłami w tej kwestii posiłkować. Jeśli to nie jest problem. Dlatego że...

M1: To tutaj, myślę że nie ma sensu, bo ...

Mod: Ale rozumiem, że pierwszy problem to jest taki, żeby zwiększyć przestrzeganie prawa przez...

M1: ...znajomość. Po pierwsze znajomość, bo policja nie zna prawa, w Olsztynie. Klócili się ze mną w tym temacie, kiedy było spotkanie z niepełnosprawnymi na temat bezpieczeństwa w tramwajach. Nie przyznali się, poza tym XXX może coś na ten temat powiedzieć. Jakiś Pan YYY z MPK poszedł nawet z nimi chyba do sądu, nie wiem czy już wygrał czy jeszcze nie.

Mod: A czy możemy właśnie definiować te problemy? Bo...

M1: Tak.

Mod: ... bo oczywiście na przykładzie jest najlepiej, ale jakby materiał, który będzie nam potrzebny do stworzenia dokumentu nie będzie przedstawiał tylko i wyłącznie poszczególnych problemów, ale zdefiniowanych. Czyli jedno mamy przestrzeganie prawa przez służby, ...

M3: Egzekwowanie prawa.

M1: Znajomość i przestrzeganie prawa. Policja nie zna ...

Mod: ... podniesienie jakości...

M1: Art 13. punkt 2 prawa o ruchu drogowym. Nie zna.

M3: Jeżeli ja bym mógł dodać jedną rzecz, mi się zdarzyło wiele razy już, mieszkam w Olsztynie raptem 1,5 roku, dzwoniłem kilkanaście razy na straż miejską - nie zareagowali ani razu.

M1: To znaczy to jest trochę inaczej, oni mają czas, oni po godzinie z reguły reagują, czyli wtedy kiedy już nie ma po co.

M3: Ja informowałem, że ktoś niszczy kosze na śmieci pod moim blokiem - nie przyjechali.

M1: I za godzinę też nie?

M3: Nie.

Ktoś na sali: Uznali że już nie ma co.

M3: Ja zgłaszam, że ja jako obywatel oczekuję, że ja będę miał sposób zweryfikowania czy moje zgłoszenie zostało dodane.

M1: Tylko czy to jest na ten...

Mod: Czyli to jest do funkcjonowania straży miejskiej w ogóle. Bo jak rozumiem...

M3: Nie. Chodzi mi na przykład o zgłaszanie zaparkowania na miejscach gdzie nie powinni parkować. Przejście dla pieszych.

Mod: Rozumiem. Ja to oczywiście rozumiem, w tym, w tym kontekście...

M1: To ja przepraszam, że to się może tak rozwijać, rozwijać jak kula śniegowa. Ja bym tutaj jeszcze chciał, żebyśmy jakoś mieli dostęp do informacji, ile razy były użyte blokady, do tych, do kół i ile razy jakkolwiek samochód, który źle stał został odholowany ...

M3: 18 razy w ciągu tego roku. Kupiliśmy w tamtym roku lawetę jako miasto. W Warszawie 18 tysięcy razy.

M1: Ja słyszałem że to jest bardzo kosztowne. Nie będziemy ludzi narażać na coś takiego.

Mod: Czyli na razie mamy taki jeden ogólny wniosek, że ...

M1: Anonimowy.

Mod: ... Ja tak próbuję moderować, jeśli Państwo nie będą się zgadzali z tymi uogólnieniami, proszę zwracać mi uwagę. Rozumiem, że tu chodzi o to, że jakby takim ogólnym postulatem jest jakby zwiększenie aktywności straży miejskiej właśnie w tematach związanych z pieszymi, z samochodami i rozwinięcie oczywiście to, które...

M1: Znaczy, w ogóle przydałoby się stworzyć jakąś spójną... ja przepraszam, przydałoby się stworzyć wspólną politykę parkingową, której te służby będą przestrzegać. Bo w tym momencie, na przykład mamy, no ja przepraszam, że Pani Dyrektor mnie zaprosiła więc przyszedłem...

Mod: Bardzo się cieszę, że Pan przyszedł.

M1: ...mamy na przykład malowane miejsca postojowe, bo poza namalowanymi nie można pobierać opłat i w niektórych miejscach te miejsca są namalowane pół metra od przejścia dla pieszych, 20 centymetrów od skrzyżowania...

Mod: Czyli w standardach powinno to być określone?

M1: Tak. Tak, tak.

Mod: Mimo, że jest też odniesienie w innych przepisach ale fajnie by było rozumiem to też...

M1: Znaczy no... Jeżeli nie przestrzegają tych przepisów to...

Mod: Nie przestrzegają to jest jedna sprawa, bo do standardów też nie wpisujemy przestrzeganie, ale fakt uregulowania i zapisania w standardach będzie wymuszał stosowanie tego i przestrzeganie...

M1: Okej, okej.

M2: Znaczy, jeżeli można. Zapisywanie przepisów, które już są *expressis verbis* w prawie, w naszych standardach jest niekoniecznie dobrym rozwiązaniem, dlatego, że przepisy mogą się zmienić i potem będzie problem ze standardami.

Mod: Czyli uogólnienie byłoby wskazane, prawda?

M2: Jeżeli chcemy zrobić, zawęzić w jakiś sposób przepisy, czy zrobić ograniczenie, większe niż w tych przepisach ogólnych, to wtedy ma to sens. Natomiast, jeżeli chcemy tylko przepisać to, co jest w przepisach ogólnych, no to tutaj nie ma problemu braku przepisów, czy braku standardów, tylko jest problem braku stosowania tych standardów przez ZDZiT który robi to i owo.

M3: Czyli chcemy poprawienia jakości stosowania polskiego prawa przez służby, jednostki.

M2: Otóż to.

M1: Wszystkie, już nie tylko straż miejska, nie tylko policja, ale też ZDZiT.

Mod: Ja nie zapisuję, ale nagrywamy więc ...

M2: Zresztą, jeżeli można, ja mam takie pytanie w kwestii formalnej czy jest tutaj wśród nas ktokolwiek kto reprezentuje formalnie ZDZiT i czy jest jeszcze ktokolwiek kto reprezentuje formalnie Wydział Rozwoju Miasta i Budownictwa? No bo jeżeli nie, to o czym my tu właściwie rozmawiamy?

[00:10:16]

Mod: Rozmawiamy o problemach i nie będziemy ich teraz rozwiązywać.

M3: Ale oni podejmują decyzję.

M2: Ale to są ludzie, którzy podejmują decyzje i...

Kobieta 1 (K1): Ale oni się nie podejmą, a my jesteśmy od tego że...

M1: Moje pytanie jest takie, czy Wy chcielibyście tutaj dyskutować z WWW w tej chwili? Bardzo Was przepraszam, chcielibyście?

K1: Nie, absolutnie.

M2: Ale rozmawianie tutaj w takim gronie ,w którym nie ma osoby decyzyjnej po prostu trochę mija się z celem, z tego względu że no, co z tego, my sobie tutaj przez 3 godziny sobie posiedzimy, porozmawiamy i dojdziemy może do jakiś wniosków a WWW przyjdzie i powie, że w Olsztynie to się nie sprawdza tak jak mówił wielokrotnie na konsultacjach różnych.

Moderator 2 (Mod2): Ale być może Państwo, na przykład pod koniec tego spotkania, zrobili by zestawienie pytań, bardzo konkretnych, które zostaną przedstawione osobom, które Państwo wskażą i później, propozycja z prośbą o przygotowanie odpowiedzi zawczasu i organizacja kolejnego spotkania. To by miało sens już.

M1: Ja bym poszedł w trochę innym kierunku jednak, ponieważ, ponieważ to też jest mój pomysł, żeby to dotyczyło standardów pieszych. Ja sobie myślałem tak, żebyśmy coś jednak stworzyli. A tak, jeśli dokument zostanie stworzony to wtedy będziemy jakoś się go starali wdrożyć. Tak? Bo w tym momencie to jest wyłącznie dyskusja na poszczególnych elementach. Ty mówisz WWW że tu nie ma być sygnalizacji, a on ci mówi że ma być bo jest bezpiecznie. Ty mówisz, że tu ma nie być, a on Cię

pyta kim Ty jesteś z zawodu? A w momencie gdy do nich z góry spłynie dokument są zdecydowanie większe szanse na to żeby...

M2: Znaczący ja bym chciał powiedzieć dla zainteresowanych, ja kończę studia w dziedzinie sterowania ruchem drogowym, natomiast ...

M1 wtrąca: Ale nie masz doświadczenia.

M2: ...poczekaj, WWW ze sterowania ruchem drogowym nie ma nic wspólnego, dlatego, że jest inżynierem budownictwa a budownictwo do sterowania ruchem drogowym ma się mniej więcej tak jak farmacja do bycia lekarzem.

M1: No to Wy sobie pogadacie ...

Mod: Przygotowaliśmy tutaj troszeczkę inaczej, zaproponowaliśmy to spotkanie, bo chcemy się dowiedzieć, czy tego rodzaju dyskusja nad problemami przyniesie nam jakieś korzyści, czy Państwa problemy zostaną rozwiązane, a nam bo poznamy i będziemy mogli zaproponować formy rozwiązania. Wydaje mi się, że na te pytania, które, jeśli mogę wytłumaczyć też dlaczego ta dyskusja na temat tego co Pan robi mamy pytanie jakie problemy, dlatego chcemy ten problem od Pana wyciągnąć, my będziemy starali się przekazać je i zaproponować rozwiązania dla tych problemów, więc wydaje się, że tutaj omawianie jakie wykształcenie ma Pan WWW, czy każdy z nas, bądźmy pieszymi dzisiaj, bez wykształcenia.

M3: Ja bym chciał powiedzieć dwie rzeczy zatem, jeśli mogę zabrać na chwilę głos. Jednym z problemów które są w tym momencie w Olsztynie, ona dotyczy osób które słabo dowidzą, jest brak standardu, a przynajmniej kiedyś nie było, ponieważ jak mamy sygnalizację świetlną i są sygnały dźwiękowe dla niewidomych, to ktoś miał taki finezyjny pomysł, żeby zamontować różne dźwięki. I one też są w różnym rytmie.

Mod: Niejednorodnie dźwięki, tak?

M3: Tak. Dla niewidomych albo słabo widzących jest to gigantyczny problem. To jest coś, co się zastanawiam czy to jest zgodne z prawem.

M1: A czy to nie chodzi o to, że tu jest jedno skrzyżowanie tu jest drugie, żeby je odróżnić?

M3: Wiesz co, jest jedno skrzyżowanie gdzie tu się wjeżdża tutaj w górę i na wiadukt i są na wszystkich takie same, mają całkiem inny dźwięk niż kilka innych skrzyżowań, kilka innych skrzyżowań ma jeszcze inny dźwięk. To jest gigantyczny problem. Druga rzecz, a jasne to nie ma problemu, kolejna rzecz jest taka, że nie działa część przycisków które zamontowano w Olsztynie, albo działają tak, że w sumie nie wiadomo czy działają to jest przejście na Limanowskiego z przy Żeromskiego, no nie? Tam nie działają te przyciski, jak ktoś z drugiej strony nie wciśnie, to masz pecha. To jest taka rzecz, która w Olsztynie nie działa i nie można tego zgłosić, bo nie ma na słupach bocznych numerów tych sygnalizatorów, albo czegokolwiek. Nie wiadomo gdzie to trzeba zgłosić, więc w sumie my jako mieszkańcy to możemy sobie gdzieś zadzwonić, nie wiemy czy ktoś się tym zajmie. A i chciałem jeszcze powiedzieć, że jak się coś zgłosi do ZDZiTu to często to jest tak, że jeśli ja jako pieszy coś zgłoszę, a mi się zdarzyło, no to oni w ciągu miesiąca się zajmą, mija drugi miesiąc i nikt się tym nie zajął. Ja mam w tym momencie wrażenie, że to jest miasto, które ma mnie gdzieś. Więc, jeżeli chcemy, żeby piesi się angażowali czy mieszkańcy się angażowali, to jeżeli ktoś coś zgłasza, to jeżeli zrobienie tego będzie trwało na przykład pół godziny, to jest wymiana żarówki, to powinno być zrobione na drugi dzień. To jest problem PR-u, także proszę to powiedzieć komuś kto jest za to w ZDZiT odpowiedzialny.

M1: Niekoniecznie niech nie będzie na drugi dzień, rozumiem trzy dni...

Mod: Czyli zwiększyć tempo reagowania...

M3: To takie małe rzeczy.

M1: Chwileczkę...

Kobieta 2 (K2): Usprawnić mechanizmy reagowania. Dlatego, że to co Pan powiedział odnośnie tych koszty...

M3: Co ja powiedziałem o światłach.

K2: ... to powiem tak, najprawdopodobniej wygląda sytuacja tak, że straż miejska przyjmuje interwencje i przekazuje ją dalej na policję. Straż miejska uważa, że sprawa jest już załatwiona, bo przekazała właściwym służbom, a właściwe służby, albo są jakieś okoliczności, o których my nie wiemy, albo akurat kogoś tam, nie wiem, strzelają do kogoś...

M3: Ale ja teraz mówię o światłach. Ja zgłaszam brak, albo na przykład znaku...

K2: Chodzi mi ogólnie – usprawnić mechanizm reagowania.

M3: Oczywiście! Mówimy o pieszych, więc ja zgłaszam z perspektywy pieszego.

Mod: Natomiast nadal jesteśmy w problemach, w pierwszym punkcie.

M1: Ja to niejednokrotnie też już poruszałem przy okazji dyskusji nad aplikacją Bezpieczny Olsztyn, że tam gdzie ja dostaję informację że sprawa została zakończona, ale ja nie wiem na czym to polega to „zakończenie”. Ja nie wiem czy kierowca został ukarany, czy ktoś przyjął zgłoszenie że drzewo zostało złamane i posadzi nowe, nie wiem, nie ma czegoś takiego. Jest fajna aplikacja, fajny mechanizm, natomiast mnie jako mieszkańca, który z tego korzysta ma się w nosie.

M3: Tak, brakuje tej pętli zwrotnej, że mieszkaniec wie, że coś się dzieje.

M1: Jakiegokolwiek, bo ja pamiętam dyskusję nad...

K2 przerywa: Załatwienie sprawy się polega na tym, że zostaje odpowiednia służba powiadomiona i na tym się kończy.

M1: Okej, ale ja chciałbym dostać informację...

M3: Tak, ale z punktu widzenia mieszkańca to jest tak, jak nie załatwienie sprawy. I my teraz mówimy czego my byśmy chcieli jako mieszkańcy. Dla nas jako mieszkańców to jest niezałatwienie sprawy.

Mod: Czyli jest problem w tym...

M3: Ja rozumiem...

M1: Ja bym chciał dostać informację, że dziura w chodniku zostanie naprawiona za pół roku, bo nie ma teraz pieniędzy...

M3: Albo że w ZDZiTcie sprawa została przyjęta i ten pracownik jest odpowiedzialny za tę sprawę.

Mod: Rozumiem, czyli zdefiniowaliśmy ten problem kolejny...

M1: A jeszcze jedno pytanie mam... Czy kwestia żółtych guzików nie miała zostać rozwiązana po wprowadzeniu ITSu - inteligentny system sterowania - jakiś sposób? To było stawiane na tym naszym spotkaniu.

M3: To jest też problem.

Mod: Czyli tu, czyli problem...

M1: I to zdechło.

M4: Że się nie wstrzeli wcześniej w przejście, to trzeba czekać kolejny cały cykl.

Mod: Czyli że przycisk tak naprawdę...

M1: Żółte przyciski służą do niczego i powinny zostać zlikwidowane.

M2: Nie, nie, chwila moment. To tak nie działa. Ja mogę za chwilę wytłumaczyć do czego one służą.

K1: Gdzie są żółte przyciski? Ja nie zauważyłam.

M1: Do tego, żeby poinformować system, że tu stoisz.

M2: Nie, nie, poczekaj.

Mod: To są te przyciski, tu możemy wyrzeć, to są te przyciski które powodują, że...

M4: [głośno] Przepraszam, czy mogłaby mówić jedna osoba naraz? Dziękuję.

M2: Proszę.

K2: Ja, nie, nie, ja nie.

M4: Proszę wytłumaczyć żółte przyciski. Czym są żółte przyciski?!

K1: Żółte przyciski, o co chodzi? Co to są żółte przyciski?

M2: Przyciski dla pieszych.

M6: Uruchamiają sygnalizację.

Mod: Jeżeli można, to ja mogę Panie poprosić, żeby pokazać

K1: Czemu żółte? Ja nie rozumiem czemu żółte?!

M2: [z uśmiechem] No bo są żółte. Są żółtego koloru.

Mod: Proszę podejść tutaj do mnie. Tutaj, proszę zobaczyć, jest sygnalizacja i jest żółty przycisk, prawda? Ten przycisk, który...

K1: Faktycznie żółty.

[Ktoś z sali]: Tak.

K1: Nie zwróciłam na to uwagi , że żółty. To przepraszam.

Mod: Proszę Państwa, bo chciałabym też, żeby każdy miał szansę wypowiedzieć się. Jeśli....

K3: Przepraszam bardzo, mogę prosić aby Pan wytłumaczył zasady działania tego żółtego przycisku?

M2: Jasne. Żółte przyciski służą do tego, no bo tak... generalnie piesi poruszają się jednocześnie z samochodami, natomiast czas trwania fazy i przede wszystkim czas trwania zwolnienia skrzyżowania, po fazie, czyli między...

M?: Co to jest faza?

M2:... fazą ruchu, czyli pewnym etapem pracy sygnalizacji, a kolejnym, w którym występują kolizyjne pojazdy, czy kolizyjni piesi, ten czas zmienia się w zależności od tego czy w danej fazie poruszają się piesi czy nie, dlatego, że samochody poruszają się znacznie szybciej od pieszych i dlatego oni zwalniają skrzyżowanie szybciej. Dlatego, że w momencie gdy mamy pieszych, to polskie przepisy wymagają tego, że czas sygnały zielonego dla pieszego musi być przynajmniej tak długi, że pozwoli pieszemu poruszającemu się z określoną prędkością, przekroczyć całą jezdnię, a jeżeli mamy ulicę dwujezdniową, dwie jezdnie chyba że jest odpowiednio szeroko wysepka. Następnie, po tym czasie, żadne pojazdy kolizyjne nie mogą wjechać na to przejście dla pieszych, zanim upłynie czas między zielonym, czyli ten czas ewakuacji pieszego, który jest znowu równy przynajmniej tyle ile pieszy potrzebuje na przekroczenie jezdni. Dlatego pieszy, który wchodzi na tą jezdnię w ostatnim momencie migającego światła zielonego, jeszcze musi zdążyć bezpiecznie przejść przez całą jezdnię zanim będzie mógł to przejście wjechać pojazd z kierunku kolizyjnego. I teraz, jeżeli pieszego nie mamy, no to w tym momencie po pierwsze nie mamy tego ograniczenia na długość tej fazy, bo samochód znowu potrzebuje znacznie mniej czasu na pokonanie tego skrzyżowania. I po drugie nie mamy tego ograniczenia na fazę zieloną, czyli na ten czas ewakuacji po sygnale zielonym. I to pozwala uzyskać znacznie większą przepustowość skrzyżowania, po pierwsze i po drugie znacznie lepiej dostosować to skrzyżowanie do natężenia ruchu, dlatego, że jeżeli dana faza może być skrócona, no to szybciej dostanie zielone światło kierowca, czy pieszy na innym kierunku który się zgłosił. I teraz, jak to się rozwiązuje w różnych miastach, no bo rzeczywiście przyciski dla pieszych są po prostu niewygodne i są frustrujące. No rozwiązuje się to na przykład w ten sposób, że w godzinach największego natężenia ruchu pieszych przyciski są domyślnie aktywne. Co to znaczy? To powoduje że w godzinach, przypuścimy między 6 a 20 w centrum miasta pieszy nie musi wciskać tego przycisku dlatego że jest on domyślnie włączony. Po prostu system reaguje tak, że ten pieszy zawsze jest. Weźmy na przykład te skrzyżowanie co jest tutaj. Mało prawdopodobne, żeby w ciągu dnia nie było żadnego pieszego, który czeka. I wtedy, oczywiście jeśli algorytm sygnalizacji, czyli ten program jest napisany poprawnie, ten pieszy dostanie relatywnie szybko ten sygnał zielony. Na tyle szybko na ile się da. Co chciałem powiedzieć? Pan mówi tutaj o tym, abyśmy odeszli tutaj od tego, jakie kto ma kwalifikacje, ja chciałem powiedzieć, tylko do protokołu, że w ZDZiT'cie nie ma czegoś takiego jak miejski inżynier ruchu...

[00:20:45]

Mod: Czyli traktujemy to jako problem...

M2:... tak to jest problem, bo to powoduje, że 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. Na przykład, mieliśmy na skrzyżowaniu przy Dyrekcji Kolejowej, gdzie nie przewidziano ruchu autobusów z buspasa na wprost w ulicę Piłsudskiego i ten program bez autobusów jadących ulicą Piłsudskiego na wprost został zaakceptowany przez ZDZiT, dokładnie przez Pana WWW i później musiał zostać napisany kolejny program, który kosztował nas wszystkich 10 tysięcy złotych. Który poprawiał ten ruch.

Mod: Czy w tym pytaniu jeszcze ktoś z państwa chce zabrać głos?

K3: Tylko, że mnie chodziło o to, że tak jak Pan tutaj, zrozumiałam, że ta sygnalizacja dla pieszego jest automatycznie w tych godzinach włączana. A ja się spotykam z tym, że po prostu stoję i wiem, że już w tym powinnam mieć wolną drogę do przejścia, dopóki nie nacisnę przycisku to wtedy to światło się nie zapali, pomimo tego że powinno się ono moim zdaniem zapalić, bo ...

M2: Znaczą tak...

M4: Kolega podał przykład jak można to zrobić, w Olsztynie to tak nie działa.

M2: Poczekaj UUU, poczekaj bo jedna rzecz. Przykładowo, chcę przejść przez ulicę i równoległe obok mnie już jadą samochody, tak? To znaczy, że ta faza, w której ja powinienem przechodzić już się zaczęła. A wtedy wciśnię przycisk i oczekiwałem, że dostanę natychmiast sygnał zielony, no bo te samochody z którymi ja powinienem przechodzić no właśnie jadą. Prawda? No niestety to w ten sposób nie może działać. Z tego względu, że kiedy ta faza już się zaczęła no to ... [ktoś przerywa – niezrozumiale] nie, to tutaj mamy taki problem na przykład, że samochody jadące na wprost mogą też skręcać w prawo w tej samej fazie przez to przejście dla pieszych, tak? To znaczy, samochód skręcający w prawo musi ustąpić pieszym którzy przechodzą natomiast on jedzie, on skręca w prawo, tak? I polskie przepisy wymagają tego, żeby pieszy znalazł się na tym przejściu dla pieszych przed tym samochodem. To znaczy, żeby nie było takiej możliwości, że pieszy wychodzi jakby bezpośrednio na jadący samochód. Kierowca musi mieć możliwość zauważenia, że piesi wchodzi na przejście dla pieszych. I z tego względu...

Mod: ... i pomyślmy nad drugim pytaniem – jakie rozwiązania byłyby dobre? Żeby uporządkować tę dyskusję.

M2: Wydaje mi się, że to jest coś czego piesi generalnie i użytkownicy w ogóle drogi nie są świadomi, wydaje się, że warto to powiedzieć, bo rzeczywiście żółte guziki, te przyciski dla pieszych one nie są lubiane i one budzą uzasadnioną frustrację. Natomiast to są pewne elementy, które oczywiście poprawiają przepustowość drogi, to nie jest tak, że one służą niczemu natomiast rzeczywiście można je zrealizować w taki sposób, żeby one bardzo przeszkadzały pieszym, albo można je zrealizować w taki sposób, aby one były neutralne dla pieszych. No bo z kolei...

Mod: Skoro tak, już nawet zaproponowaliśmy rozwiązanie.

M1: Tylko tutaj, pozostaje pytanie jeżeli chodzi o to skrzyżowanie tu, to jeżeli od godziny 6 do 20 działałyby tak, bez względu na to, czy wciśniesz przycisk, to czy po 20 w ogóle nie można tej sygnalizacji wyłączyć, bo ten ruch tutaj ...

M2: Ale to jest zupełnie inne pytanie.

M1: Mi chodzi o zasadność tych przycisków znowu.

Mod: Szukajmy rozwiązania. Panie M1, ja rozumiem, że też możemy tę propozycję, że po 20...

M1: To znaczy może najpierw jeszcze problemy, jeszcze jesteśmy w fazie problemów. I tych problemów jest chyba jeszcze dużo więcej...

M2: Wydaje się...

M3: Ja jeszcze jedno właściwie chciałem.

K1: Generalnie jak dużo jest tych realizacji świetlnych

M1 i M2: Tak.

M3: Ja jeszcze jeden chciałem, który mnie bardzo rozśmieszył ostatnio. Nie wiem czy ktoś z Was szedł z rynku do Parku Centralnego tam obok katedry i tam projektant tego parku nie przewidział, że ludzie z przejścia będą przechodzić wprost do parku, więc brakowało tam chodnika i tam ktoś ułożył granit w miejscu gdzie obok jest coś jak polbruk. I to wygląda tragicznie i nie da się po tym iść.

Mod: Czyli estetyczna uwaga.

M3: Nie no, jak ktoś jest z wózkiem to pójdzie na około, więc to jest praktyczna uwaga. Organizm niepełnosprawny, czy też starsza pani z tym takim nie wiem jak się nazywa...

K3: Chodzikiem. Balkonik.

M3: ... też musi pójść na około. Ktoś po prostu nie poszedł, nie zrobił wizji lokalnej jaki jest chodnik w koło, żeby zrobić taki sam.

M1: Znaczący tak, czy planowaniu jakichkolwiek rozwiązań komunikacyjnych nie bada się potoków, nie bada się natężenia ruchu pieszych.

M3: Ale ja już nawet nie mówię o nie badaniu. Ja mówię tylko i wyłącznie o tym, że ktoś zrobił chodnik i nawet nie sprawdził.

M3: Ale nie bada się niczego. Nie ma robionych w Olsztynie żadnych badań ani potrzeb przewozowych, ani natężenia ruchu...

M1: Ilość wypadków jest ważna.

M7: No to może ja, bo ostatnio widziałem taką scenkę jak jest tam przy Nowowiejskiego ten nowy chodnik, on jest taki z tych granitów poprzetykany co jakiś czas tą kostką, no i z wózkiem ktoś idzie ścieżką rowerową, no bo to ładnie wygląda, ale jest niepraktyczne tak naprawdę.

M1: To też był wniosek społeczników z tego co pamiętam. Mniej polbruk, więcej kostki.

M7: Nie, ale tam jest ta płyta granitowa, ale co jakiś czas są przerwy i one są bez sensu tak naprawdę. Dlatego ktoś tam szedł tą ścieżką rowerową. Mi się wydaje, że ta nawierzchnia powinna być jakaś w miarę przyjazna dla nie tylko osób z wózkiem, ale i chyba kobiety mają problemy na tych brukach.

K1: To jest straszne, ja pamiętam, że kiedyś były kocie łby, kiedyś jak byłem dzieckiem, ale może były buty inne, teraz te buty wszystkie mają spody chińskie i ja mieszkam przy Filharmonii, ja nie mam wyjścia do miasta bez ...

M2: Tam jest taka tragedia.

K1: ...ja mam kamulce same, bo ten projektant, zresztą mój kolega, tak zaprojektował, że tam są wszędzie kamienie i ja muszę po kamieniach przejść, żeby wyjść na ulicę Kościuszki. Szlag mnie... o, właśnie jak tutaj jest napisane – jakie masz problemy, to nie problem, mnie szlag trafia jak ja tamtędy muszę chodzić! Chodzę tam przy Jolczu [?] tam...

M1: To przez te chińskie buty.

M2: [z uśmiechem] To jest we wszystkich butach.

K1: No nie wiem czy, bo kiedyś przecież ludzie żyli mieli kocie łby, były pamiętam...

M2: Ale kocie łby były polerowane, a tamte nie, granit nie jest taki.

M1: Przejdź się po kocich łbach w takich butach na takich obcasach to zobaczymy.

K1: Kocie łby to były na ulicy, ale chodniki były, tak samo i tutaj takie kamulce były użyte przy Ratuszu, przecież tu są kamulce. Nie wiem, takie kamienie, ja tam nie mogę po tym chodzić.

Mod: A słuchajcie, a tę kostkę granitową, która ...

M7: A po co ta kostka to nie wiadomo ?

K1: XXI wiek, dlaczego nie układamy normalnych...

M2: Znaczący są piękne nawierzchnie, które można zastosować, które są równie dekoracyjne, a które są odpowiednią gładkością i są przygotowane do tego, żeby można było po nich chodzić...

Mod: Czyli w standardzie ten problem powinien też chyba być opisany jako nie tylko estetyczny ale też ...

M3: Przede wszystkim funkcjonalny.

M2: Znaczący tak, bo te nawierzchnie granitowe, czy w ogóle te nawierzchnie polbruk są z reguły stosowane z myślą o tym, że poprawiają estetykę, natomiast nie można poprawiać estetykę kosztem ...

K1: A co tutaj jest przed Ratuszem? To jest granit właśnie?

M3: Tak.

K1: I tutaj jak się wchodzi do tego tutaj PKO tam dawnego, to przecież jak będzie zimą ...

Mod: ... na spacerze badawczym [niezrozumiale]...

K1: ...to przecież jak będzie zimno, jak będzie trochę lodu, to tam sobie przecież ludzie nogi połamią. No to ja mam takie coś przy domu właśnie.

Mod: Ładnie, ale nie wygodnie.

M5: To znaczy, ja myślę, że jeżeli chodzi o nawierzchnię to nie ma znaczenia czy to jest granit, czy beton, mówimy tylko o tym jak ta posadzka jest wyznaczona, bo przecież tutaj mamy nową realizację, tutaj tramwaj nam jeździ, my mamy nowe, piękne chodniki, mamy dużą płytę granitową, mniejszą płytę granitową, przetykaną kostką granitową w ogóle łamaną, tak?...

K1: No ale krok można zrobić. Można zrobić krok z płyty na płytę.

M5: ...czy taką średnią. A cały narożnik Piłsudskiego – Dąbrowszczaków proszę zwrócić uwagę jest wyłożony. To nie jest już paseczek, ale to jest cała powierzchnia jest z takiej kostki. No więc to jest właśnie. Ja bym tutaj samego granitu nie winił...

M3: Dokładnie.

M5:... tylko po prostu wykończenie tego granitu bo przecież płyty granitowe są ładne, trwałe i to dobrze wygląda tylko musi być po prostu gładki i porządnie położone. To czy to będzie granit 50 na 50 płytka, czy beton 50 na 50...

Mod: Musi być dobrze położone, ale też wybór takiej formy, żeby nie były takie malutkie, bo jak będą większe to jakby też będzie łatwiej chodzić. Tak? Myślę, że ...

M5: No, mówimy o gładkości powierzchni to to czy to jest tam większe czy mniejsze to już jest chyba sprawa estetyczna już, aby to było po prostu gładkie i nie miało żadnych zadziórów, ani dziurek, ani różnych takich...

Mod: Proszę Państwa, bo też nie chcę powiedzieć, że jesteśmy ograniczeni czasem...

K1: No pewnie, pierwszy punkt mamy dopiero.

Mod... tylko Państwo też będą chcieli kiedyś zakończyć tę dyskusję a chciałabym, żeby udało nam się jak najwięcej porozmawiać, czy jeszcze w tym pierwszym...

M3: Oczywiście że tak, no bo wiele z tych rzeczy, o których my tutaj mówimy, rozwiązania są trywialne i nie ma co tutaj dyskutować tylko trzeba, na przykład ,ułożyć normalny chodnik.

K1: Nie, to już jest rozwiązanie.

Mod: Ale co to znaczy normalny?

M1: To nie jest trywialne, bo to są pieniądze, tak?

Mod: Ale nie, nie no bo każdy może coś innego do rozmowy...

M3: To może ja podam przykład, bo kiedy ja mówię, że nie działa sygnalizacja za którą my i tak mówimy, to wystarczy pojechać i wymienić żarówkę.

Mod: Okej, ale dobra, nie, ale co to znaczy normalny chodnik?

[00:30:20]

M3: Okej. Dla mnie normalny chodnik może być nawet z asfaltu, żeby on był po prostu równy.

K1: Oczywiście, może być asfalt.

Mod: Czyli normalny chodnik to jest chodnik równy.

[Kilka głosów razem]: Równy.

M2: I odpowiednio szeroki.

M3: I odpowiednio szeroki. To są dwa podstawowe wymagania.

M7: I bez barier. Znaczy no barier, różnego typu. Samochodów, latarenek, skrzynek.

M1: Tu jest jeszcze jeden problem polegający na tym, że jak położymy równy chodnik to za chwilę będzie nierówny, bo samochody będą na nim parkować.

M3: To oczywiście jest kolejny problem, a jeśli chodzi o samochody... Ja chciałem jeszcze co innego powiedzieć. W Olsztynie jest problem, znaczy to jest ogólnie problem, który dopiero się rozwiązuje w Polsce, natomiast w wielu miastach na Zachodzie jest to rozwiązane, jest to brak ciągłości chodników. Jeżeli mamy ulicę, na przykład, która idzie wzdłuż większej drogi, na przykład mamy Limanowskiego...

M1: Tam jest to w materiałach to uwzględnione jako jeden z postulatów.

M3: Brak ciągłości?

M1: Tak.

M3: W sensie, że się robi na równo chodniki i tam te samochody muszą przejeżdżać tam.

M1: Tak.

M3: Tak, to jest problem. Dzięki.

Mod: Proszę Państwa, jeszcze coś?

M2: Ja bym chciał powiedzieć na temat przejść dla pieszych. Uważam, że w Olsztynie piesi są w dużej mierze szykanowani jeśli chodzi o przejścia dla pieszych.

[Ktoś z Sali]: Są.

M2: Dlatego, że przejścia dla pieszych po pierwsze w ostatnich latach są raczej likwidowane, niż tworzone. I myślę że to jest jeden problem...

M1: Sama Al. Piłsudskiego podniosło statystyki strasznie.

M2: No tak, ale jedna jaskółka wiosny nie czyni. Druga rzecz, jeśli chodzi o te przejścia, które zostają, pojawiają się na nich sygnalizacje świetlne, które wymuszają i na pieszych i na kierowcach oczekiwania, chociaż jest to zupełnie zbyteczne i niepotrzebne, i bezpieczeństwa w gruncie rzeczy efektywnie nie poprawi.

Mod: Czyli mniej sygnalizacji, więcej przejść.

[Ktoś z sali]: A więcej przejść, tak.

M2: Tak. I kolejna rzecz, która uważam w prawdzie pieszych bezpośrednio nie dotyczy, natomiast ma bezpośrednie przełożenie na bezpieczeństwo tych pieszych, to jest sposób projektowania ulic, które są obudowane i modernizowane, to znaczy to, że są one projektowane na maksymalnych możliwych warunkach, jeśli chodzi o szerokość pasów, co powoduje, że przekraczanie prędkości na nich jest rzeczą notoryczną. To znaczy, problemem jest to, że wymagania projektowe co do geometrii ulic odbiegają od dopuszczalnej prędkości, która jest planowana na tych ulicach.

M3: Co masz na myśli?

M2: Mam na myśli, na przykład to, że mimo, że ulice można zbudować przy pasach ruchu o szerokości 3 metry, na których kierowca nie czuje się jak na autostradzie, no to w Olsztynie są projektowane pasy ruchu 3,5 m czyli takie, jak na drodze szybkiego ruchu, o prędkości dopuszczalnej 120 km/h. No nie wiem jak wielu z Państwa, jak często jeździcie samochodem, ale myślę, że jeśli jeździliście czasami tak jak ja, to macie często poczucie tak jak ja że – przecież to bez sensu no ta droga taka autostrada, a to „pięćdziesiątka”. To jest Sielska w Olsztynie, to jest Artyleryjska. To dużo nie trzeba szukać.

M1: Wystarczy Wojska Polskiego, masz wyremontowaną, w środku miasta.

M2: Hm, oczywiście. No to dlaczego ta „pięćdziesiątka”, przecież nikt tam „pięćdziesiątką” nie jedzie, każdy tam jedzie co najmniej 70 jak nie 90. No to jest to z jednej strony problem dla miasta, bo koszt budowy i utrzymania tego, z drugiej strony wszystkie koszty związane z wypadkami, które są ciężkie i z trzeciej strony, są to problemy związane z pieszymi, że sygnalizacje świetlne, że bezpieczeństwo itp...

Mod: Czyli problemem poruszania się po mieście jest to, że są zbyt szerokie ulice i zbyt szybko jeżdżące samochody.

M2: Tak, są oczywiście ulice zezwalające, czy zachęcające do rozwijania zbyt dużej prędkości.

M7: Nie ulicy tylko drogi, tak naprawdę.

[Dwóch mężczyzn naraz]: Jezdnie, jezdnie.

M1: Jezdnie tak uściślając.

Mod: Ulica to z chodnikami, tak?

M7: I jeszcze jeden taki problem, że na chodnikach się stawia w zasadzie wszystko co się na ulicy nie da postawić, czyli latarnie jakieś, znaki, śmietniki na środku, jakieś skrzynki elektryczne, co tam jeszcze znajdziemy?

M1: Znaczący ogólnie zobacz, że chodnik to jest u nas taki śmietnik. Jak przyjeżdża Ci 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. To też w jakiś sposób potwierdza, że...

Mod: Ale wydaje mi się, że o dwóch różnych rzeczach mówiliście...

M1: Nie, to samo, śmietnik na chodniku. Śmietnik – chodnik.

M7: Tak, tak, tylko, że...

Mod: ... że bałagan, że chodniki nie są używane tylko do chodzenia, ale do wszystkiego...

M7: Nie jest to ciąg, tylko to jakiś placyk na niepotrzebne rzeczy.

M2: Natomiast ruch pieszy nie jest traktowany jako sposób przemieszczania się...

M7: Tak, tak.

M2: ... bo sposób przemieszczania się to jest w Olsztynie tylko i wyłącznie samochód, o czym zresztą było mówione w trakcie konsultacji dotyczących Partyzantów, podczas których, nie pamiętam już kto, więc nazwiskami nie będę rzucał, natomiast jedna z osób reprezentująca Urząd Miasta, na uwagę dotyczącą tego, że ścieżką rowerową będzie trzeba rondo objechać dookoła, bo nie będzie ciągłości ścieżki rowerowej, stwierdziła – no ale przecież rowerem, to komu się śpieszy, przecież to jest rekreacyjnie, to komu to przeszkadza.

Mod: Czy to jest problem dla pieszych?

M1: Nie, nie.

M2: Proszę Pani tak. Jest to problem dla pieszych, również z tego względu...

M3: Jest wiele skrzyżowań...

M2: Nie, nie poczekaj SSS, chwila moment. Tutaj mamy w dół jadąc skrzyżowanie, w środku miasta, gdzie nie ma na wszystkich wlotach przejść dla pieszych.

M3: Tak, to jest ten sam problem. 22 stycznia.

Mod: Okej, ja zapytałam, czy to, że wspominamy te konsultacje...

M6: To znaczy, że można przechodzić.

M7: Nie, to to jest przykład...

M2: To proszę o zanotowanie konkretnego problemu – brak przejść dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowań.

Mod: Jasne, to jest ciekawy problem.

M1: Przepraszam, tu nie ma żadnego przejścia dla pieszych...

M2: Lub w centrum skrzyżowania, na których nie ma przejść w ogóle, to jest jeszcze inna sprawa.

M1: ...tylko są policjanci, którzy karzą za przechodzenie.

Mod: Czy Proszę Państwa, w tym temacie jeszcze jakieś definiujemy problemy, czy możemy przejść do rozwiązań jakie chcieliby Państwo zaproponować? I nie chodzi tutaj o to, żeby to były rozwiązania techniczne, i tak dalej, tu chodzi o rozwiązania wyszły z naszych potrzeb...

K1: Po prostu pomysły.

Mod: ...czyli nie zastanawiamy się, czy da się je zrobić czy nie da się zrobić...

M2: Bardzo proszę, przystanki autobusowe!

M6: musisz podnieść rączkę i kolejność wtedy następuje.

M2: A dobrze, już.

Mod: Rozumiem, że rozwiązania.

M6: Tak, bo chciałem nawiązać do ostatniego problemu...

K2: Nie, przepraszam, jeżeli rozwiązania, to ja chciałam jeszcze problem zgłosić. O większą dbałość i troskę o osoby chronione w czasie realizacji inwestycji, dlatego że nie ma żadnych obejść, ani informacji gdzieś indziej, potem błąkają się przechadzając się na skróty...

[ktoś na sali klaszcze]

M1: Tymczasowa organizacja ruchu też nie ma zastosowania.

M3: Przy Kościuszki kiedyś przeprowadzałem 90-letniego Pana bo nie wiedział gdzie jest przejście bo przejście było albo ponad 200 m w jedną, albo 300 m w drugą.

M1: Bo powinien samochodem jechać, a nie na piechotę.

K2: Może warto było to odnotować, bo już o tym mówimy, wiele razy próbowaliśmy na to wpłynąć...

M3: I to jest, chciałem powiedzieć, że większość inwestycji, mamy jako miasto podpisane taki zapis, że mają zapewnić przejścia i to jest odpowiedzialność prezydenta, żeby tego dopilnować. Także zgłaszamy.

Mod: Okej, także rozumiem, że Pani problem zgłosiła, i rozumiem, że teraz możemy przejść...

M7: Jeszcze ten czas sygnalizacji, bo widzę że starsi nie zdążają przejść.

Mod: Podczas naszego spaceru też...

K1: Nasz wniosek to był wtedy.

M1: A co z tymi wnioskami właśnie? One gdzieś są?

K1: Oczywiście.

M1: Aha, to przepraszam. Na platformie?

K1: Leżą tu gdzieś.

Mod: Ale protokół z naszego spaceru znajduje się na platformie „W dialogu”, tylko Pan M1 powiedział, że nie zamierza wchodzić na platformę, więc serdecznie zapraszam mimo wszystko. [chwilowa cisza] Jakie rozwiązania mogą Państwa zdaniem przyczynić się do zwiększenia komfortu pieszych w mieście? Jeśli mogę prosić o takie nasze, z wewnątrz?

M6: Ja chciałem do teraz już przedostatniego problemu, który został poruszony, czyli chodnika jako śmietnik. 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 typu latarnie, kosze na śmieci, ławki, latarnie i tego typu rzeczy, ale właśnie na tym etapie można już to przewidzieć i takie rzeczy w taki sposób się projektuje, wyznaczając ten korytarz chodnika na etapie koncepcji i korytarz, w którym mają znaleźć się te wszystkie elementy, które już...

Mod: [przerywając] Czyli to jest to rozwiązanie?

M6: Tak.

Mod: Większa dbałość na etapie projektowania o porządek na chodniku?

M7: Jako równoważny element z ulicą, a nie jako coś, że jak już ulica się zmieści to się jeszcze chodnika szuka dopiero. Może dwa metry zostało. Może półtorej.

M2: No to przykładem idealnym jest ulica Żurawia, która ma szerokość pasów 3 i 3 metry, a chodnik się nie zmieścił wcale.

Mod: Czy Pan już skończył, czy jeszcze chciałby Pan?

M6: Tak, tak, na ten moment.

M3: Ja tak już właśnie jak PPP wspomniał o tym. Rzeczywiście jest taki problem, że jak projektujemy nowe drogi, to często droga jest przestrzelona, to znaczy budujemy bardzo szeroką drogę a na chodnik nam brakuje miejsca.

Mod: Czyli chodzi o [wykonanie?/egzekwowanie?]

M3: Tu nie chodzi [wykonanie/egzekwowanie?] 1,5 m to jest minimalny chodnik jaki jest wymagany przy warunkach szczególnych, a normalnie jest chyba 2 m. I w wielu miejscach 2 metrowy chodnik by się zmieścił gdyby ktoś koniecznie nie chciał budować 3 i pół metrowej drogi, to znaczy jednego pasa 3 i pół metrowego.

M6: Czy kilku pasów...

M1: Tu nie chodzi teraz o przewymiarowanie, tylko to, że z chodnika robi się na samym końcu śmietnik.

M3: Ja mówię o czymś innym.

M1: Ja wiem, tylko że myśmy tu wyszli o koncepcji śmietnika. Patrz, przykład przystanku na 22 stycznia, gdzie jest słup na samym środku czy coś tam. Zupełnie zapomina się o potrzebach.

Mod: Czy jeszcze jakieś rozwiązania? Nasze Panie.

M1: Tak, no ja jeżeli to jest anonimowe to ja bym chciał, żeby kogoś zastąpili.

Mod: VVV czekaj, chwilkę, bo ja tutaj Panie poprosiłam.

M1: A, tak? A to przepraszam. To sorry.

Mod: Angażujesz się w dyskusję z czego ja się bardzo cieszę, ale chciałabym jeszcze Panie spytać.

[00:40:10]

K1: Chyba to co było w problemach, prawda, że no zmniejszyć ilość tych, szczególnie ja myśmy byli na tym spacerze, to te światła przy tym pomniku. Czasami...

M1: ... zupełnie bezsensowne te przy teatrze.

Mod: Czyli rozwiązaniem jakie rozumiem Pani zdaniem byłyby przydatne to jest...

K1: Zmniejszyć.

Mod: ...zmniejszenie ilości światel.

M1: Sygnalizacji tak.

K1: Świateł tak, na skrzyżowaniach.

M7: Przy jednoczesnym spowolnieniu ruchu....

M1: I wprowadzeniu skrzyżowań równorzędnych.

M7: ...bo zaraz ktoś kogo rozjedzie i będzie.

K1: Już niedługo ludzie nie będą wiedzieli jak się jeździ na skrzyżowaniach równorzędnych.

M1: Ale oni już nie pamiętają.

K1: Już Ci młodzi nie wiedzą. Mnie jeszcze uczono. Ja już nie pamiętam co prawda, ale mnie uczono.

Mod: [śmiech] Dobrze.

M1: Nie no, zlikwidowanie sygnalizacji przy jednoczesnym wprowadzeniu skrzyżowań równorzędnych byłoby fantastyczna, ale w ogóle ... ale nie będzie to, że to ja mówię nie? Bo ja naprawdę bym Pana WWW zastąpił kimś innym. [śmiech z sali] Mówię w tym momencie bardzo poważnie.

K1: Ale nagrane będzie.

M1: Dobrze, niech będzie.

Mod2: No ale anonimowe.

Mod: Uniwersytet nam transkrypcję zapewnia, więc...

M1: Ja myślę, że to nie jest mój głos...

M7: Jako osoba, która ma blisko swoją siedzibę to go dobrze znasz.

K2: Nie wiem czy Państwo podzielicie moją uwagę, opinię, wniosek, może warto byłoby zimą podczas zimowego utrzymania czystości w mieście, pomijając fakt systematycznego odśnieżania, warto byłoby zastąpić różne środki chemiczne jednak piaskiem. Dlatego też, że to nie tylko niszczy... Pozwala to ludziom jakoś normalnie funkcjonować i zabezpieczyć ich przed upadkami, ale jednocześnie...

Mod: Czyli tradycyjnie, nie mieszanka tylko sam...

K2: Tak, piasek. ...nie niszczy to zieleni, która też jest problemem a to jest rozwiązanie.

M7: Chyba w ogóle problem odśnieżania w Polsce jest taki, że właściciel musi przy swojej posesji, a droga jest odśnieżona, można powiedzieć, całkowicie przez miasto. Więc co najwyżej na chodniku mulda powstaje przez to odśnieżanie.

M1: A to u nas jest trochę inaczej, bo tam czasami te chodniki, które miasto odśnieża to jak masz chodnik jakiś taki, po którym może przejechać odśnieżarka, to po nim też przejeżdża. Tylko to też jest problem, że ciągniki jeżdżą po chodnikach, tak?

M7: No właśnie, no i rozjeżdżają, bo to jest ten sam sprzęt co na drogach.

K2: Nie wiem na ile to się zająbia ze standardami zimowego utrzymania miasta, ale rzeczywiście może właśnie warto byłoby ten piasek...

Mod: Pamiętam, że jeszcze mówiłaś, żeby odśnieżać ścieżki rowerowe.

M7: One są lepiej odśnieżane od chodników.

K2: Tak, ale teraz mówiłaś, że o rowerach nie mówimy.

M7: U nas teraz ścieżki są, a chodniki są, bo łatwiej ścieżkę.

M1: Wiem też, że jest problem ze ścieżkami po zimie i z piaskiem, który na nich zalega, bo...

K1: Ale słuchajcie, ludzie nie wiedzą, przynajmniej pokolenie nasze, nie wie o tym, że jeżeli wejdziemy na ścieżkę rowerową to możemy dostać mandat, bo chyba możemy prawda, my piesi?

M2, M7, K2: Tak.

K2: To tego u nas... To jest jakaś nieświadomość ludzka, w ogóle. Ja to wiem z racji tego, że kiedyś w Niemczech lazałam po tej ścieżce rowerowej. Ktoś mnie odciągnął- kobietę, przecież ty mandat dostaniesz i to jeszcze w euro!

Mod: To się powolutku zmienia.

M1: Kierowca jak zaparkuje na ścieżce dostaje tylko upomnienie, pieszy dostanie mandat.

K1: Ale ja uważam, że mogliby, straż miejska czy policja mogłaby, powolutku uświadamiać tych ludzi, nie karać, a uświadamiać.

Mod: Bardzo proszę, Pan.

M2: Ja chciałem w sumie też odnieść się też do tego, ścieżki rowerowe. W Olsztynie nagminnie jest łączenie funkcji ścieżki rowerowej z chodnikiem, jak już zrobimy sobie tą szeroką jezdnię i gdzieś tam wciśniemy ten wąski chodnik, to na ścieżkę rowerową już brakuje miejsca i wtedy robimy sobie coś takiego, jak chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Jeżeli on oprócz tego ma te 1,5 m szerokości, no to się okazuje, że za bardzo minąć się już nie da, ani pieszemu, ani rowerowi, ani nikomu innemu. 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 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.

Mod: Dla każdego uczestnika ruchu jego wyznaczona sfera.

M2: Tak. No bo rower powinien też być traktowany jako środek transportu, niekoniecznie środek rekreacji, o czym wspominałem wcześniej.

K1: Rowerzyści to jest postrach ludzi starszych.

K3: No nie tylko.

M5: I tutaj wracamy do problemu wcześniejszego – nie mamy gdzie tego zrobić bo mamy za szerokie jezdnie.

M3: Czasami jest tak, że dałoby się na przykład... Nie chcę też... Taki argument z drugiej strony, czemu ci rowerzyści jeżdżą po chodnicach, bo jak jest na przykład ulica Żeromskiego, to dałoby się spokojnie zrobić kontrpas rowerowy, a on tam nie jest zrobiony. Droga to ma chyba z 5 albo 6 metrów i jest tylko teoretycznie jeden pas ruchu.

M2: Tam jest chyba na Żeromskiego chyba 9 metrów.

M6: Nie, nie, tam jest chyba 6.

M3: Jest kilka ulic, takich ulic innych, na przykład na Zatorzu, gdzie można by było wyznaczyć kontrpas rowerowy. Rowerzyści by wtedy zjechali z chodników. Bo jest miejsce.

K2: [pytająco] Ale chyba rowerzysta może po chodniku jechać, czy nie?

M3: No nie, zasadniczo nie.

K2: Nie?

M3: No ale jeżdżą no bo...

K2: Są określone sytuacje, kiedy może jechać.

M3: Tak.

K2: W każdym razie, jak jedzie to jest podniesienie prędkości, tak żeby nie było ścieżki rowerowej.

K1: Nie no, zakładam, że nie ma ścieżki.

K2: Kiedy nie ma ścieżki rowerowej, to prędkość musi być podniesiona więcej niż 50 na godzinę i wtedy może jechać. A chodnik ma więcej niż 1,5 metra.

M6: Panowie, bo Wy sobie tuta rozmawiacie, a tu się nagrywa, a tło się nie nagrywa wtedy. [do wszystkich] Chciałem tak tylko podsumować, bo tu o tym zimowym utrzymaniu jest mowa. No to zmiana standardów zimowego utrzymania chodników i dróg rowerowych to jest to jedno z rozwiązań, do problemu, który chyba nie padł, ale to jest ten problem czyli niewłaściwe utrzymanie zimowe chodników. To się objawia nie tylko nie odśnieżaniem ale nawet dośnieżaniem, bo bardzo często przy okazji odśnieżania jezdni śnieg łąduje na chodniku, czy przy okazji odśnieżania przejść dla pieszych ten śnieg łąduje w świetle przejścia dla pieszych zawężając je.

K2: Albo ma miejsca w strefie postojowej.

M1: Dla mnie takim książkowym przykładem jest wiadukt, ten który tam łączy Zatorze z Partyzantów, tam to jest notoryczne, że powstaje jakaś breja, z którą nikt nic nie robi, ona po prostu jest i tam trzeba deptać w tym, po kostki i się chodzi czasem jak się chodzi a nie jeździ i jest koszmarnie, więc jestem jak najbardziej za wnioskiem AAA, żebyśmy to...

M2: Tutaj rozwiązaniem problemu, takim już bardzo konkretnym, ponieważ chodniki mamy w jakości już jakiej mamy, nie są po prostu proste, zamiast odśnieżać chodniki pługiem, trzeba je po prostu odśnieżać szczotką. Szczotka wybiera te wszelkie z tych wszystkich dołków właśnie nie mamy tej brei czy kaszy i jest po prostu problem. Pług ładnie wyrówna, a nie odśnieży, no bo nie ma po prostu fizycznej możliwości, żeby na nierównościach takich on to ładnie zebrał.

M1: To można by było wprost, literalnie zapisać, no przecież to i tak jest przetargiem robione, więc niech sobie ZDZiT wpisze do specyfikacji przetargowej, że chodniki trzeba odśnieżać w ten sposób.

M7: Wystarczy, że będą kontrolować czy są odśnieżone i wszystko wyjdzie.

Mod: Proszę Państwa, czy mogę zaprosić Państwa do następnego pytania, równie ważne co dwa poprzednie – czy czują się państwo bezpiecznie jako piesi w mieście?

M5: Ja jeszcze bym chciał jednak do komfortu pieszych wrócić, ponieważ...

Mod: Następne to jest jeszcze komfort, także jeszcze będziemy to ...

M1: Ale jakie rozwiązania mogą przyczynić się do zwiększenia – jest to drugie jeszcze.

Mod: Rozumiem, że do pytania drugiego – jakie rozwiązania ...

M5: Tak, tak. Zdecydowanie komfort poruszania się mogłyby poprawić tu już można powiedzieć system, ale powiedzmy – ławeczki, na których można sobie przysiąść...

Mod: Czyli zwiększyć ilość ławek.

M5: Tak, najlepiej w cieniu, czyli zwiększyć ilość drzew. No i ewentualnie to to bardzo podoba mi się ten pomysł dlatego chyba go powielę, to co tutaj już było zapisane na platformie, ale jednak dostęp do takich źródełek czy też wodopojów jest też ...

[ktoś z sali]: Zlikwidował[?]

M5: ... no ale tu na platformie jest ten problem zapisany, ale fajnie go powtórzyć, bo to jest naprawdę dobry pomysł, czyli te ławki montowane tak, żeby po prostu, no tutaj głównie z myślą o osobach starszych, czy mających problemy z poruszaniem, powiedzmy co 100 m czy 200 m, te osoby mogły sobie przysiąść na chwileczkę, odpocząć i ruszyć w dalszą drogę.

M2: No właśnie, jeżeli mogę podchwycić temat, dużo się mówi o starzeniu się społeczeństwa natomiast, no tutaj ten ruch pieszy jest coraz ważniejszy, bo często starsza osoba nawet jakby chciała to się nie będzie poruszała samochodem, więc tu musi być cała ta infrastruktura, więc to nie są tylko chodniki, tak jak mój przedmówca wspominał, to są z jednej strony ławki, z drugiej strony jakaś zielen która zapewni trochę cienia, z trzeciej strony wodopoje, są też toalety, których w Olsztynie publicznych jest bardzo mało, a te które są to często pozostawiają wiele do życzenia pod względem stanu, no a jakby często są przydatne, jeżeli oczekujemy jakiegoś standardu higieny w mieście, no to ich powinno być więcej i powinny być dobrze utrzymane. Wydaje się, że to też należy wpisać do jakiś postulatów. To znaczy, jeżeli projektujemy infrastrukturę dla pieszych, to nie tylko projektujemy chodnik, który jest gładki i odpowiednio szeroki ale jeszcze wszystko wokół tego chodnika.

Mod: Przestrzeń.

M2: Tak, przestrzeń. To znaczy, jeżeli, powiedzmy dla osób które decydują o tym nie jest to jasne, no to może wymagane jest wpisanie do standardów, że koszt na śmieci to ma być co 100 metrów, że ławeczka ma być co 200, drzewo co 50 a toaleta co kilometr.

M5: No tutaj, oczywiście do tej toalety to też jest doskonały pomysł, bo zwróćcie Państwo uwagę i tu też mówimy o starzeniu się społeczeństw, osoby starsze, co by się tu nie ukrywać, planują według tego czy mają dostęp do toalety, nie pójdą gdzieś dalej, bo wiedzą że za 30 czy 40 minut muszą skorzystać z toalety, no więc nigdzie nie pójdą dalej, niż na początek...

M4: Ale to nie tylko one, to turyści. Każdy kto się porusza.

M5: ... ale oczywiście, ale ja mówię tutaj o skrajnych przypadkach, że tutaj te osoby są wykluczone, bo nie mogą gdzieś pójść, bo nie dadzą radę.

[00:50:34]

M3: Jeżeli tylko do toalet mogę jedno zdanie.

K1: Ojej, ja tylko powiem jedno zdanie. 40 tysięcy ponad jest seniorów w Olsztynie. Tak żebyście wiedzieli Państwo.

M2 i M5: I będzie więcej.

K1: Bo my reprezentujemy Radę Olsztyńskich Seniorów jakbyście Państwo nie wiedzieli.

M2: Nawiasem mówiąc, studentów jest podobna liczba.

[K1 i K3 między sobą]

K1: A jest Rada Olsztyńskiej młodzieży?

K3: Jest.

K1: A tu jest?

K3: Nie wiem czy tu jest.

[do wszystkich] **K1:** A kto z Państwa jest z Rady Olsztyńskiej Młodzieży?

M3: Ja chciałem powiedzieć, że jeśli mówimy o toaletach, to ciekawym rozwiązaniem które kiedyś widziałem było to że w jednym mieście organizowano toalety które były w budynkach, które miały cele publiczne i były dodatkowe wejścia z zewnątrz. Najfajniejsze rozwiązanie było na przykład w komendach policji, bo to się świetnie sprawdzało – nigdy nie były niszczone.

M2: To ma głęboki sens i w sumie niedrogie całkiem.

Mod: To jest bardzo ciekawy pomysł i fajnie, że Pan o tym powiedział. Bo jesteśmy po takiej dyskusji ja też między innymi myślałam o czymś takim i gdzieś tam już ten pomysł już jest. Przynajmniej w spektrum. [chwilowa cisza] Proszę Państwa, ostatnie dwa, jeśli mogę prosić. To, czego Państwo nie zdążą powiedzieć proszę zapisać w kwestionariuszu bo chciałabym troszkę przyspieszyć naszą sesję Panie GGG proszę.

M6: To ja na przekór Pani wrócę jeszcze do problemów ale od razu z rozwiązaniem. Bo nie wiem czy była mowa o grodzeniu osiedli, i to jest bardzo poważny problem jeśli chodzi o poruszanie się pieszych w mieście, ponieważ sztucznie wydłużana jest droga dojścia z punktu A do B.

K2: To jest duży problem.

M6: No i rozwiązanie, to na pewno w pewnym zakresie plany zagospodarowania przestrzennego.

M1: To zaraz będziemy w suburbanizacji.

K2: Aa, jeszcze chwileczkę.

Mod: Okej.

M5: Ostatnim przykładem jest tutaj Kościuszki - Emilii Plater, tak? Z tego co z gazet możemy przeczytać.

M2: Ja chciałem jeszcze jeden temat, bo w sumie tutaj o tym nie rozmawialiśmy jeszcze, a to też jest ważki problem, dostępność dla wózków dziecięcych i osób niepełnosprawnych. Nie mówiliśmy na ten temat, a chociażby na przykładzie Starego Miasta w Olsztynie, to widać, że pod tym względem są bardzo duże braki. Przypuśćmy, Targ Rybny jest dostępny tylko z jednej strony. I to wystarczy tam sobie posiedzieć z 15 minut w Ogródku Piwnym to widać, że wnoszą te matki te wózki dziecięce po tych schodach które tam są, chociaż ja nie mówię nawet, żeby robić tam podjazd który on tam powinien być, natomiast dziwne, że do tej pory jeszcze nikt z miasta nie wpadł na to, żeby tam chociaż zrobić te szyny, żeby ten wózek można było wprowadzić.

M1: Będzie za stromo. Będzie za stromo zdecydowanie.

M2: Ale zawsze łatwiej wprowadzić ten wózek po tych szynach czy tym podjeździe, niż wnosić go, wiesz, na rękach.

[Mod i M1 jednocześnie – niezrozumiale]

M1: Natomiast nie chciałbym być w skórce tego kto ustawi ten zjazd i...

Mod: ... i się coś stanie.

M1: ... w sytuacji, gdzie z kładki z której ten wózek spadnie.

M3: A kto postawił...

M7: Takich zjazdów jest mnóstwo w Olsztynie.

M3: A kto postawił zjazd koło „Jakubka” chociażby?

M5: No właśnie.

M1: Gdzie?

Mod: Kto?

M3: No ja nie wiem! [z uśmiechem] Pewnie jakiś urząd.

Mod: [śmiejąc się] Kto postawił? Kto postawił ten?

M1: Jakiego „Jakubka”?

M3: No takiego księdza jest ta ulica.

M7: Jana z Łajs.

M1: No to tam postawili ci przecież....

M3: A wcześniej też był tylko betonowy.

[jednocześnie] **Mod:** Ale zapisujemy problem, że...[?] czyli wszelkie przestrzenie przechodzenia powinny być dostępne...

M2: Powinny być dostępne oczywiście, dla osób niepełnosprawnych.

M1: No wiesz co, ten zjazd to służył do tego, że tam jedna pani się kiedyś zawiesiła. Ja tam z wózkiem nie jeździłem nigdy.

Mod: Zapraszam do dyskusji w kuluarach jeszcze. Czy ktoś jeszcze na przekór chce zrobić i wrócić do problemu tych pytań, czy możemy przejść do bezpieczeństwa?

[M1 i M2 zaczynają się klócić]

M2: Na Targ Rybny chodzi bardzo dużo.

M1: Od drugiej strony.

M2: Nie, od tej strony też.

M1: Ale ja mówię o bezpieczeństwie.

M2: A ja mówię w praktyce chodzą, ludzie nie są krowami, realnie, w czasie projektowania przestrzeni... poczekaj...

[jednocześnie K1 i K2 rozmawiają]

K1: Generalnie ja się czuję bezpiecznie w mieście. Gaduły straszne te chłopaki, a mówią że kobiety są gadatliwe.

K2: Zobaczycie, że będzie inne nagranie z tej strony stołu.

K1: A jest tu ktoś z Rady Młodych tych... z Rady Olsztyńskiej Młodzieży ktoś? Nie? Nie, bo jest taka rada, chciałam zobaczyć ten...

[w tym samym czasie]

M1: Dobra, wiesz co, ja rozumiem, że pozjadałeś wszystkie rozumy...

M2: Nie, nie pozjadałem wszystkich rozumów tylko mówię o tym...

M1: Mogę skończyć?

M2: Ty mi przerywasz a potem mówisz ...

M1: Jako praktyk, który bardzo często chodzi z wózkiem nie będę schodził po schodach takich stromych nawet jak będzie podjazd. Nie wiem czy próbowałeś sobie na przykład zjechać sobie po schodach z wózkiem w Parku Centralnym – tam jest bardzo duży podjazd. Nigdy. Ja wolę wybrać kawałek dalej tam gdzie będę miał bardziej płasko.

M2: Ale ja to rozumiem, ale tylko mówię, że jak się tam siedzi to widać że ludzie z tego korzystają.

M?: Ja się nie interesuję takimi sprawami.

Mod: [uspokaja] Proszę Państwa, taka jest niewdzięczna rola moderatora, że czasem musi przerwać. Proszę mi to wybaczyć, ale dla porządku dyskusji proponuję temat - czy czują się Państwo bezpiecznie jako piesi w mieście?

K3: Nie czujemy się bezpiecznie w mieście. Dlatego, że nawet chociażby zainstalowane kamery na Starym mieście, byłam świadkiem już kilka razy, że chuligani rozrabiają, celowo czekałam godzinę czasu nikt nawet nie zareagował. Samochód jechał, młodzież wystawione, że tak powiem, pupom na drzwiach, no to uważam, że taka kamera powinna to zauważyć i jakaś interwencja powinna w ciągu godziny być.

K1: Jak ja dzwoniłam, to od razu przyjechali.

M3: To jak ja kiedyś zgłosiłem niszczenie koszy na śmieci na Rynku nikt nie zareagował. I pan ze Straży miejskiej powiedział, że to nie ich sprawa, mam dzwonić na policję.

Mod: Chodzi tutaj też o bezpieczeństwo pieszych, jeśli mogę tak Państwa troszeczkę nakierować, bo tutaj pieszy też może się skryć, jeśli jesteśmy w jakimś terenie, więc tutaj też ta kamera na pewno, która daje sygnał i człowiek, bo sama kamera to jest nic, musi być na końcu tej kamery człowiek, który ma jeszcze kompetencje, prawda? Chodzi mi o to, czy możemy tutaj wprowadzić tutaj do dyskusji jakieś rozwiązania lub ich brak, które powodują, że nie czujemy się bezpiecznie?

M3: A czy mamy powtarzać z punktu pierwszego?

Mod: Nie, nie, nie. Jeżeli uznają Państwo, że Państwa wątpliwości zostały w tym pierwszym punkcie wskazane, to tutaj nie musimy ich wskazywać. Proszę.

M2: Trójkąty widoczności przed przejściami dla pieszych. Mam na myśli sytuację, w której mamy przejście dla pieszych i teoretycznie 10 m przed przejściem dla pieszych powinna być wolna przestrzeń, żeby ten pieszy mógł zobaczyć, czy nadjeżdża jakiś samochód. Natomiast nagminne jest to, że ta przestrzeń zajęta jest przez samochody legalnie, półlegalnie, bądź nielegalnie, w zależności od tego, czy miejsca są wyznaczone, bo jak tu już mój przedmówca powiedział, czasami się zdarzają miejsca wyznaczone dosłownie bezpośrednio przed przejściem. Co z jednej strony uniemożliwia pieszemu obserwację drogi, z drugiej strony utrudnia kierowcy zauważenie pieszego. I tutaj rozwiązanie jest dwojakie. Z jednej strony 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, co już też było mówione, karać kierowców którzy po prostu ten przepis łamią.

Mod: Dziękuję, proszę.

M5: Ja myślę, że do tego punktu tutaj trzeba – „bezpiecznie” to tutaj trzeba jakby na dwa tory rozłożyć. Bezpiecznie, w sensie takiego bezpieczeństwa osoby takiej, poczucia bezpieczeństwa, jeśli chodzi o takie wybryki chuligańskie, takie bezpieczeństwo osobiste, a druga sprawa, to jest bezpieczeństwo w ruchu drogowym, czyli mówimy tutaj o tych, większych z tych postulatów, czyli tam światła, trójkąty widoczności i tak dalej. Cała ta otoczka z tym związana. Także tutaj, jeśli mógłbym do takiego bezpieczeństwa osobistego, to oświetlenie, z całą pewnością oświetleniem chodników, traktów pieszych ma dosyć duże znaczenie. Przepisy krajowe każą doświetlać jezdnie, natomiast nie ma przepisów które każą doświetlać...

Mod: Czyli to byłby ten przepis, który by doprecyzowywał.

M5: Natomiast w standardach pieszych, jeżeli byśmy to tutaj sobie zagęścili, sobie te oświetlenie pieszych.

Mod: Doświetlenie ciągów pieszych.

M7: I chyba przejść dla pieszych.

K1: A przejść dla pieszych także.

M5: A przejść dla pieszych to już jest w ogóle inna sprawa. Ja mówię o samym chodniku, po prostu, żeby chodniki nie były ciemne. Bo chodniki są doświetlone, są oświetlone przy okazji, tak? Jeżeli tam się trafi światło z jezdni, no to fajnie, a jeżeli się nie trafi, no to trudno.

M6: To szczególnie widać poza pasem drogowym, jak są jakieś ciągi, które są skrótem pomiędzy jakimiś dwiema ulicami. Na przykład, to też widać w projektach z budżetu obywatelskiego. Co jakiś czas tego typu projekty się pojawiają, więc widać, że jest taka potrzeba.

Mod: Jasne. Proszę Państwa, czy tu jeszcze ktoś w tej dziedzinie, bo tutaj wiele problemów związanych z bezpieczeństwem pojawiło nam się w tej pierwszej części.

M7: Mi się wydaje, że tutaj te samochody na chodnikach – raz, że parkują i ludzie niektórzy muszą chodzić po prostu ulicą. Na Starym Mieście dobry jest przykład, że w zasadzie chodnikami nie da się przejść, trzeba ulicami chodzić. Z dziećmi to nie wiem, akurat ja, to FFF może powiedzieć czy na spacer z dziećmi na Stare Miasto jest w stanie wybrać.

M1: W ciągu roku, wtedy kiedy jest normalna organizacja ruchu to nie. Tak mi ktoś powiedział...

M6: Znaczący, teraz jest normalna.

M1: Znaczy, znaczy nie, w czasie roku, nie w wakacje. Chociaż też są kurde, Ci kierowcy są coraz bardziej rozzuchwaleni, bo ich nikt nie kara, nikt nie karze.

M7: Na tym zakręcie słynnym przy plebani przecież, tam w każdej chwili może wyjechać samochód i kogoś rozjechać, no i co mi? Trudno. Co tam jeszcze? No dostawczaki sobie manewrują, a wcale niekoniecznie patrzą czy ktoś idzie chodnikiem czy nie.

K1: Samochód dostawczy musi podjechać pod dom.

M7: No musi, ale może spojrzeć do tyłu.

K1: No spojrzeć powinien.

M1: Ja też zawsze staram się chodzić jak święta krowa, a coraz to któryś kierowca, jak tam chodzę, z reguły nie chcę tam jeździć, bo po co, coraz to któryś kierowca albo trąbi, albo się krzywo patrzy, bo mu się wydaje, że ja jestem na ulicy, tak? Bo oni są przyzwyczajeni do tego, że jak on jest za kierownicą, to on jest panem, w tym miejscu gdzie on jest za kierownicą. Przecież jak wjeżdża na chodnik to też jest Panem.

[01:00:14]

K2: A tam nawet winkiel budynku jest obdrapany, tak sobie tak czasem ścinają.

M3: Ja tam kiedyś widziałem jak koleś sobie cofa i je***, mocno w budynek, do przodu słupek. A za nim jedzie policja, i tak kolesie się przyglądają. Było wesoło.

Mod: Pan LLL i pan EEE jeszcze, tak?

M6: EEE był pierwszy

M2: Yyy, zaraz co ja chciałem.

Mod: To znaczy, nie chciałabym na siłę Państwa stymulwać w tym temacie, bo wiem że...

M2: Nie, wiem co chciałem, dobrze.

K1: Generalnie, moim zdaniem Olsztyn nie jest niebezpiecznym miastem. Ja się tu czuje bardzo bezpiecznie. Boję się jednego. Jeszcze na razie boję się tramwajów okropnie. Gdzie są szyny to boję się przejść, ale mam nadzieję że po prostu, oswoję się. A tego się okropnie boję, nie wiem kiedy ten tramwaj nadjedzie i mnie zabije. Nie chciałbym wpaść pod ten tramwaj. [do siebie] Odpukaj! Tfu, tfu! [stuka w stół]

Mod: Taki system powiadomienia ostatnio widziałam, pieszy wszedł na tory, tramwaj jedzie wolniutko – “Proszę opuścić tor”, naprawdę, głośniki i sygnał.

K1: Naprawdę?

Mod: Tak, tak, obserwowałam to tutaj, także proszę się nie martwić.

K1: Tak? Aaa, to nie wiedziałam. Ja bym w tym momencie zrezygnowała.

Mod: Jeszcze Pan LLL chciał coś powiedzieć.

M6: EEE już sobie przypomniał.

M2: Chciałem powiedzieć, że jeśli mówimy o takim najtrywialniejszym, bezpieczeństwie, to czasami jak idę po chodniku, czuję się o tyle niebezpiecznie że złamię nogę. Więc, po pierwsze myślę, że po pierwsze możliwość zgłaszania, to o czym już też była mowa, ale to trzeba podkreślić, że po prostu ten system zgłaszania, mamy tą aplikację 'Bezpieczny Olsztyn' i to należy rozwijać i to musi funkcjonować. Ale też powinien być ze strony ZDZiTu jakiś nadzór nad tym co mamy. Bo jak mamy jakiś swój majątek, to do licha, chodzę i patrzę, że ten majątek jest w jakimś stanie sensownym, może trzeba coś naprawić. W wielu miejscach chodniki od lat są w stanie fatalnym. Są po prostu dziury pod płytkami, jak deszcz popada no to się odpowiednio nie stanie. Można zachłapać sobie nogę do kolan i nikt z tym nic nie robi.

M3: Ja tylko chciałem powiedzieć, że jeżeli w Olsztynie jest ulica jednokierunkowa i idziemy wzdłuż tej ulicy, a z boku są podporządkowane ulice, to często ci kierowcy patrzą się tylko w jedną stronę, na przykład w lewo, wtedy ignorują przejście, które mają po prawej stronie. W ten sposób bardzo łatwo można zostać w Olsztynie potrąconym.

M6: Czyli edukacja kierowców co do ...

M2: Albo infrastruktura...

M6: Wyniesione przejście...

M3: Nie tyle co wyniesione przejście, co chodnik wyniesiony na róg, żeby kierowca mógł bliżej podjechać.

K1: Wszystkim zabrać samochody i wszyscy będziemy tramwajem albo piechotą.

M3: Przykładem tego, jak pieszym jest ogólnie niewygodnie, jest na przykład przejście w tym miejscu jak się idzie od ratusza jest ten kawałek wyremontowany. Pieszy idzie prosto chodnikiem wzdłuż 11 listopada i nagle musi odejść pięć metrów w prawo, żeby przejść przez przejście, i wrócić z powrotem do tego samego ciągu, to jest bardzo duże...

Mod: Czyli chodzi o projektowanie takie bardziej ekonomiczne, o taką ergonomię.

M6: To jest ergonomiczne dla samochodów, bo jest to wymagane bardzo często, z dyskusji to wynika, żeby samochód skręcający, się schował, i żeby za nim nie tworzyła się kolejka.

M3: Oczywiście, mówię jakie jest moje doświadczenie...

M6: To jest po prostu sprawa tego o czym cały czas mówimy, przy okazji projektowania priorytetów.

M5: Ale tutaj przy tej okazji jest często podnoszony problem bezpieczeństwa. Samochód który ma miejsce, standardowe pięć metrów, on widzi co się będzie działo, bo nie ma tego punktu martwego. I tego po prostu się nie da przewalczyć. No bo nie ma argumentu kontry. To jest niby bezpieczeństwo, natomiast to niczego nikogo nie uczy.

M3: Ja nie wiem. Podnoszę argument do tego, że w wielu miejscach działa robienie ciągłego chodnika i nie ma z tym problemu. Olsztyńscy kierowcy w stanie są tak jeździć. Tak myślę, może.

M1: 11-listopada ulica, tak naprawdę, to w tym momencie jest ulicą lekko poboczną, to nie jest główny ciąg...

M3: Tak samo ten ciąg który jest koło Ratusza, to jest taki ciąg gdzie samochód wyjeżdża raz na 10 minut?

M6: Można?

Mod: Oczywiście.

M6: Chciałbym tylko, tak hasłowo nazwać, to o czym mówiliśmy, czyli uporządkowanie parkowania. To jest hasło, które będzie się powtarzać i fajnie, żeby ono literalnie się pojawiło.

M1: Musi wybrzmieć.

M6: Bo to jest takie słowo klucz i od razu wiadomo o co chodzi. 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. To jest jedna kwestia, to co już rozmawialiśmy. I też już padło wcześniej to hasło, rowerzyści na chodnikach. I to jest, myślę że duży problem, z którym musimy sobie jak najszybciej poradzić, także w interesie rowerzystów.

K1: Mnie nie przeszkadzają absolutnie rowerzyści, niech sobie jadą. Tylko najgorzej jest jak rowerzysta jedzie od tyłu i raptem miga od tyłu. I ja myślę sobie tak: jakbym zrobiła krok w prawo to by mnie zabił. Uważam, że rowerzysta powinien leciutko zadzwonić z tyłu. Cyk! Leciutko dzwoneczkiem, że on jedzie.

K?: Po prostu zwyczajnie uprzejmie się zachować.

M6: Jego tam w ogóle nie powinno być.

M1: Przepraszam, ale ja się bardzo wkurzę jak ktoś mi będzie dzwonił jak ja się znajduję na chodniku. To jest doświadczenie z naszego spaceru, kiedy jakiemuś gościowi posłałem wiązankę, bo po prostu, zwyczajnie normalnie na 1-ego maja zadryndał na mnie. Co dla mnie...

K1: No tak powiedziałam, że delikatnie – cyk!

M3: Ale to jest taki problem, że różnie ludzie reagują, więc trochę jakiegoś zdrowego rozsądku.

Mod: To znaczy, żeby Pani nie wiedziała, że za Panią jedzie. Spokojnie.

K1: Tak, tak, z daleka.

M1: Ale zdrowy rozsądek polega na tym, że się dostosowuje. Może przejechać – przejeżdża. Nie może przejechać – schodzi i przechodzi.

M3: Tak, zgadzam się. Tak.

M7: Ale właśnie, dlaczego przy 1-maja nie zrobić ścieżki rowerowej? Pasy są bardzo szerokie dla samochodów. Po dwa w każdą stronę, tam miejsce może by było.

M1: Zrobić tam sygnalizację świetlną i wtedy można zrobić wiele sensownych rzeczy, tylko chyba że ktoś będzie chciał zrobić z Partyzantów ring śródmiejski, i wypuścić przez Pieniężnego...

M2: No to zdaje się taki jest plan, nie?

M1: No nie, no przez Partyzantów tak, ale na Artyleryjską.

Mod: Proszę Państwa, bo to pytanie ,na które próbujemy teraz wspólnie odpowiedzieć, wiąże się z takim pytaniem: jakie działania Państwa zdaniem, mogą zwiększyć poczucie bezpieczeństwa w Olsztynie? Chciałam zapytać Pana LLL, czy to o czym Pan mówił, moglibyśmy zapisać w tej części.

M6: No tak, to na pewno.

Mod: Bo nie tylko przedstawił Pan problem, ale i propozycję jego rozwiązania. Tak?

M6: Tak.

M7: Ja bym postulował wprowadzeniem takiej strefy zero tolerancji, i żeby służby...

M1: Jakie strefy? Tu w ogóle powinno być...

M7: Ale od początku, spokojnie, spokojnie. Zacząć od Starego Miasta, powiedzmy z otoczeniem, gdzie parkowanie takie jak robimy, takie na chodniku, czy gdzieś tam na chodniku, czy...

M1: Tylko w miejscach wyznaczonych powinno być.

M7: Tylko. I tam po prostu niech te służby złączą działać, a nie, że ktoś stoi na środku skrzyżowania przez cały dzień i nikt na to nie patrzy.

M1: Bo nikt nie zgłosił.

M7: I od tego zacząć, a później ją rozszerzać.

Mod: Czyli wracamy co do kwestii poruszania się.

M6: Przepraszam. Nie zgodzę się, ze strefowaniem.

M1: Przedsiębiorcy muszą dojeżdżać.

M7: Nie, ja mówię zacząć, a później ją rozszerzać, bo to w ciągu tygodnia zniknie problem w tym miejscu. I można przechodzić.

M6: To już coraz lepiej mówisz, ale dlaczego ograniczać się do pewnej strefy?

M7: Żeby straż miejska nie powiedziała, że - my mamy 10 ludzi i nie jesteśmy w stanie. Zróbcie najpierw to, pokażcie, że umiecie i idziemy dalej.

Mod: Obszarowe działanie, tak? Żeby troszeczkę...

M7: Bo jak powiemy całe miasto to oni będą płakać. Niech oni najpierw na Starym Mieście uporządkują. Po prostu. Niech mają na to miesiąc.

Mod: Czyli trochę w takiej edukacyjnej formie, tak?

M7: No tak jak w Nowym Jorku z bandytyzmem. Oni najpierw jedną dzielnicę – zgasili wszystko. Przeszli na następną, na następną, po kolei. I był spokój

M6: Ja sobie wyobrażam, że jak skończysz taką akcję na Starym Mieście i przeniesiesz się na Jaroty to na Starym Mieście znowu będziesz miał tak samo.

M7: Ale ja jej nie kończę na Starym Mieście tylko tam już nie trzeba będzie codziennie, tylko wystarczy raz okiem rzucić. To tam się wyczyści, szybciotko.

M1: Wiecie co ja wam powiem, że to by wystarczyło robić punktowo, ale skutecznie. Czyli jednego dnia na jednej ulicy zholować, drugiego dnia na drugiej ulicy zholować i zrobiłby się absolutny porządek. Nie trzeba robić tego w wielu miejscach, tylko zacząć w końcu coś robić. Na prawdę, to że sobie wydrukowali milion żółtych karteczek i wkładają je za wycieraczki i proszą kierowców żeby przyszedli, bo jak przyjdą to może się dogadają, to na prawdę nic nie daje no. Ja dzisiaj miałem trzech funkcjonariuszy którzy stali i zastanawiali się czy jak koperta nie jest namalowana to czy oni mogą mandat wystawić kierowcy który stoi.

M7: Ja tylko mówię, że ostrzegam, że jak nie będzie obszaru to się będą...

M1: Ale było ich trzech, a podobno jest ich za mało.

K?: Była taka piosenka kiedyś – „było nas trzech”...

M3: Był kiedyś taki stary kawał.

M1: Ale oni wszyscy pisali...

K1: Trzeba było im coś powiedzieć.

M1: Ja tego tak nie zostawię, spoko.

Mod: Proszę Państwa, udało nam się zdefiniować pewne problemy. Czy mogę w takim razie prosić teraz Państwa o taką krótką dyskusję... Przepraszam, czy jest za dwie siódma?

M1: Tak.

M7: Już koniec.

Mod: Aha, dobrze. Przepraszam, ale wydawało mi się, że ja pół godziny temu patrzyłam na godzinę.

K1: Ale to dopiero pół godziny minęło.

Mod: Proszę tego nie protokółować.

M1: A to się nagrywa.

Mod: Jak oceniają Państwo komfort poruszania się pieszych po Olsztynie? Czy może są takie miejsca, które by mogły być wskazówką pozytywnego, dobrego rozwiązania przestrzeni, co też mogło by stanowić pewien dobry punkt zaczepienia przy sporządzaniu dokumentu o standardach pieszych.

[01:10:04]

M1: Brak sygnalizacji przejść pieszych na starówce. To jest taki dobry przykład.

M3: I na Zatorzu. Na takim Zatorzu, Zatorzu.

M1: Ale to ostatnio mi na Klasztornej namalowali przejście dla pieszych, bo sąsiad zadzwonił.

M3: Naprawdę?

Mod: No dobrze. Namalowali przejście dla pieszych, czy dali sygnalizację?

M7: Sygnalizacje potem dadzą.

Mod: Ale przed chwilą przecież rozmawialiśmy, była mowa o tym, żeby zwiększyć ilość przejść.

M2: Ale o czym my mówimy? O ulicy osiedlowej, czy o ulicach ogólnomiejskich?

M1: Zwiększenie ilości przejść nie oznacza, że mamy rysować te.... ja bym wolał, żeby po całej ulicy Piłsudskiego można sobie było chodzić, w każdym miejscu bez przejść dla pieszych.

M3: Tam akurat gdzie generalnie RRR mieszka jest generalnie tak mały ruch, że...

K1: Szybki ruch na Piłsudskiego...

M7: Przejścia i na Starym Mieście można namalować, tylko po co? O to chodzi.

K1: Kto Ci powiedział, że nie ma sygnalizacji na Starym Mieście? Ja nie rozumiem tego.

M3: A rzeczywiście!

K1: Kto to powiedział? A po co nam sygnalizacja na starym mieście?

M1: Ja to mówię o tym jako o dobrym przykładzie. Takim który...

Mod: Jako pozytyw. Jako pozytyw do powtarzania.

K1: A, jako pozytyw.

M1: Do powtarzania, tak dokładnie.

M7: Książd raz kiedyś postawił.

Mod: Przepraszam bardzo, Pan HHH zabiera głos.

M6: Niestety ja znów się cofnę. Wychodzi z tamtej dyskusji przypomnienie pewnych rzeczy, którymi my się zajmujemy, które wywnioskowaliśmy. Czyli hierarchizacja układu drogowego, bo tu właśnie, dokładnie w tej dyskusji to wyszło, bo jest mowa o zwiększeniu liczby przejść dla pieszych, ale to nie oznacza, że na każdej uliczce, w każdym miejscu należy literalnie wyznaczyć przejścia dla pieszych. Inaczej podchodzimy do tematu pieszych na ulicach osiedlowych, inaczej na ulicach w śródmieściu, inaczej powiedzmy na ulicy Wyszyńskiego czy Krasickiego. I ta hierarchizacja układu drogowego, pozwoli nam określić, które sposoby poprawy komfortu pieszych, w których miejscach, możemy czy powinniśmy zastosować więc ta hierarchizacja, o której zresztą chyba my mówimy od 2 czy 3 lat, która ciągle nie może się zadziać w ZDZiT'cie to jest też jakiś punkt wyjścia do poprawy kompleksowej, systemowej, na całym obszarze miasta.

Mod: Dziękuję bardzo. Proszę Państwa, jeszcze ten komfort poruszania, czy gdzieś są takie rozwiązania? W naszym mieście, centrum, śródmieściu, być może na osiedlach? Proszę CCC.

K2: Może mniej o komforcie, ale chciałam zwrócić uwagę, że są takie skrzyżowania w Olsztynie z żółtymi przyciskami, które nie dają sygnału, że są jakby w użyciu, bo Ty mówiłeś że jest taka możliwość, że są w systemie 12 godzinnym na przykład, w ciągu dnia włączone i system sam to ustawia. Jest takie skrzyżowanie Armii Krajowej - Warszawska, nie ma żadnego sygnału. Powoduje to, że ludzie nie wiedzą, nie świeci się lampka przy dotknięciu, czy jesteśmy w systemie ruchu czy nie. I tracą cierpliwość.

M7: Ale jak to się nie świeci?

M?: Normalnie.

K2: Przechodzą w trakcie, jak się dotyka, bo system jest włączony. Nie ma tego ręcznego, manualnego sterowania, w ogóle się nie świeci.

M7: Ale ona w ogóle się nie świeci?

K2: W ogóle się nie świeci.

M6: Armii krajowej – Warszawska – Obrońców Tobruku.

K2: Tak, tak.

M7: Trzeba wymienić to po prostu.

M3: W ogóle ten ciąg Armii Krajowej jest tak ustawiony właśnie.

K2: I ludzie nie wiedzą czy uszkodzony jest włącznik, tracą cierpliwość i przechodzą w trakcie.

M7: No to kto przyjął taką...

M2: Znaczą bo to są rzeczy, które wynikają jedno z drugiego, bo jeżeli my robimy bardzo duże skrzyżowanie, no to później musimy zrobić bardzo długi cykl. A jak robimy bardzo długi cykl i się okazuje, że trzeba poczekać na swoją fazę nawet 3 minuty.

M4: Nie to nie jest ten problem. To jest ten problem, że...

M2: Nie, nie ja rozumiem...

Mod: Tylko że, nie wiemy czy zadziałało, czy jest sens żeby czekać...

M7: A on nic.

M4: Bo są miejsca, skrzyżowania i pory w którym rzeczywiście ta faza dla pieszych jest automatyczna, bez przycisku, a w innym momencie, nawet na tym samym skrzyżowaniu trzeba już tego przycisku użyć. I tak naprawdę nigdy nie wiadomo, bo jeżeli system jest w tym automatycznym trybie, to nie wiemy, bo naciskamy przycisk i tam już się nie pojawia 'Czekaj'.

M2: Jeśli jest automatycznie aktywny, to powinny być cały czas podświetlone.

[M4 i K2]: Ale nie jest ..

M4: Nawet jak go naciśniesz, to tam nie jest że 'Czekaj', tak? I to jest nasz problem.

Mod: Proszę Państwa. Zapytałam, czy mogę ten problem zgłoszony przez Panią OOO, wprowadzić do punktu pierwszego czyli do domniemanego problemu.

K2: Tak, bo to jest problem raczej dyskomfortu niż komfortu.

Mod: A ja chciałam Państwa zapytać czy możemy teraz, przynajmniej 2-3 minuty poświęcić na to, czy możemy podać pozytywne przykłady. Bo standardy to nie jest tylko wskazywanie problemów ale też prawidłowych rozwiązań??

M3: Bardzo sympatyczna w Olsztynie jest ulica Moniuszki, na którą wszystkich zapraszam. To 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.

M2: Uważaj JJJ tam są 4,5 metrowe pasy ruchu.

M3: Wiem to jest do wymiany. Ale poza tym to fajna ulica.

Mod: Proszę bardzo.

M6: Kościuszki pomiędzy Mazurską a Mickiewicza, po stronie lasów państwowych. Tam po wymianie chodnika jest trochę lepiej, choć nadal jest ta kostka frazowana. Ale to już oddzielny temat. Ale idzie się chodnikiem oddzielonym 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.

K1: Zlikwidowano też tam światła na tym skrzyżowaniu, przy właśnie, przy tych Lasach Państwowych. Duży plus, przynajmniej dla mnie, bo ja tu jedno światła mniej żeby dotrzeć do miasta. Dlatego też się bardzo cieszę. Dla mnie jest już to wielki komfort, że mam już jedno światła mniej.

M1: To też jest ważne, to też powinno wybrzmieć, nie wiem jak Wy, ale jak ja planuje sobie drogę sobie przejście Zatorza na Knosały, planuję sobie drogę kawałek dalej żeby nie przejść przez przejście ze światłami.

Mod: Czy jakiś przykład pozytywnego działania?

M3: Na Partyzantów jest przy komendzie policji jest takie przejście gdzie nie ma światła, ja tam zawsze przechodzę.

M1: Bardzo pozytywne są trzy przejścia, które zostały wywalczone, przejście które zostało przywrócone przy Alfie, które żeśmy wywalczyli. Dzielnie, długo, zostało przywrócone. Jak widać bez sygnalizacji można, nikt pieszych nie przejeżdża, kierowcy grzecznie stoją.

M3: Tam jest strasznie duży ruch obecnie, jak się stanie przez chwilę w dzień.

K2: Nie wiem czy też podzielacie opinię moją, też Dąbroszczaków jest dość sympatycznie zorganizowana. Kawałek Mickiewicza, gdzie też chodnik, który z reguły był bardzo szeroki, wygospodarowano część zieloną.

M1: Tylko jakby trochę wyższe były, jak to urośnie. Jak to już urośnie to cień będzie.

K2: Tak, ale ja... [hałas – niezrozumiałe]

Mod: Z naszego spaceru wiem, że Panie zwróciły uwagę, z naszego spaceru badawczego, że też ładnie, estetycznie i z taką rolą rozdzielającą działają gazony.

K1: Na ulicy Mickiewicza?

Mod: Tutaj nawet na 1-maja zwracaliśmy uwagę.

K1: Tam ławeczek było dużo.

M1: No tak, patrząc na to, że kiedyś były żółte barierki a teraz stoją gazony, to ja mówię bardzo poważnie- jest postęp.

K1: Ławeczki ładne.

Mod: [niesłyszalne] ... wskazywania pozytywnych.

K2: Miasto jest przede wszystkim piękne, co tu dużo mówić.

M3: Ale też jest niefunkcjonalne w pewnym sensie w wielu miejscach.

Mod: Czyli podobają nam się miejsca, w których nie ma sygnalizacji, jest uspokojony ruch, atrakcyjna przestrzeń.

M1: Samochody nie mają możliwości wjechać na chodnik, jak dobrze pamiętam, na Mickiewicza, nie mają możliwości na Dąbroszczaków jak jest zieleń, też nie mają możliwości na Kościuszki również, także to też jest po prostu odseparowanie od samochodów w każdym tym.

K1: Panowie, mam pytanie. Bo kiedyś byłam świadkiem jak zrobili krawężnie na ulicy Kościuszki 119. I tam podeszłam do tych Panów mówię: czemu wy takie wielkie te krawężniki robicie, przecież tam ludzie mieszkają, nie mogą wjechać. A oni mówią, że są przepisy, że te krawężniki muszą być takie wielkie. Ja wiem, że na zachodnie to w ogóle nie ma krawężników, a przecież jesteśmy w Unii, więc który z facetów się na tym zna? Dlaczego takie wielkie krawężniki się robi?

Mod: Spróbujemy przygotować dla Pani taką informację.

M3: Może z umowy.

K1: Robotnik powiedział, że takie są przepisy.

M2: Nie, to nie jest prawda.

Mod: Chciałabym powiedzieć ,że właśnie bardzo często mieszkańcy pytają robotników o różne rzeczy. Często oni opowiadają z dobrego serca, ale nie zawsze jest to informacja zgodna z przepisami. Proszę Państwa, czy te komfortowe rozwiązania kończymy? Nie widzę.

M2: Są takie rozwiązania których w Olsztynie nie ma. Na przykład tutaj, w tych propozycjach które mam, jest coś takiego jak wyносzenie poziomu jezdni do poziomu chodnika na wszystkich ulicach osiedlowych. A na zachodnie, a w niektórych miastach w Polsce, jest stosowane rozwiązanie ,w którym krawężnika po prostu nie ma. To znaczy, nie ma czegoś takiego, że mamy na ulicy osiedlowej jezdnie i chodniki, pieszy po chodniku, a samochód po jezdni i generalnie problem, tylko są stosowane rozwiązania wspólnej przestrzeni.

M3: Była taka propozycja w platformie nawet.

M2: Są też proponowane, ale w Olsztynie niestety nie odważono się na zrealizowanie czegoś takiego. Natomiast jest to o tyle fajne, że...

[01:20:26]

M7: Chyba przy filharmonii nie było krawężników i wszyscy się tam pchali na chodniki, a staż miejska nie może reagować bo tam nie ma krawężnika.

K1: To się stawia zakaz i...

M7: No ale oni nie mogą go respektować bo nie ma krawężnika.

M2: Znaczący, to wymaga po pierwsze zaplanowania tych przestrzeni. Po drugie odpowiedniej sygnalizacji, tych ról, poszczególnych miejsc. A też to jest kwestia tego, że nie należy mylić ulicy tej z przestrzenią współdzieloną, nie należy mylić z parkingiem po prostu.

M7: Na starym mieście też jest problem, że jak nie ma krawężników, to parkują wręcz na środku chodnika. Teraz są ogródki to rzadziej.

M3: Są prawne rozwiązania, przecież jest strefa zamieszkania, gdzie wyznacza się miejsca.

M2: Oczywiście.

M3: A chciałem powiedzieć, że w tym momencie w Łodzi są dwa [?] zrobione ulice, które odżyły. Robią trzecią, czwartą ulicę jako [?] bo ludzie tego chcą, tam się fajnie mieszka. I przerobiono tak ulicę, że utrzymano taką samą liczbę miejsc postojowych jaka była wcześniej, natomiast na całej reszcie ulicy powstała strefa współdzielona, gdzie ludzie się po prostu poruszali. I to działa. To już jest Polska, nie jest inny świat.

Mod: Proszę Państwa. Co można, Państwa zdaniem, zrobić aby zmniejszyć bariery komunikacyjne dla pieszych w mieście?

M1: Zmienić Dyrektora WZM dla którego priorytetem jest przepustowość i chore pojmowanie bezpieczeństwa.

M3: Zaaplikować rzeczy, które podaliśmy w punkcie pierwszym.

K1: On już na emeryturę miał iść.

Mod: Ja rozumiem, że te rozwiązania, które się pojawiały, o czym rozmawialiśmy, które nie są zastosowane w mieście, a gdzie indziej już sprawdzone można będzie też wprowadzić jako wnioski, spostrzeżenia?

M1: To jest też kwestia też zmiany mentalności bo wspomniał ktoś strefę zamieszkania. Jak wnioskowałem o strefę zamieszkania na Klasztornej, gdzie wyznaczone przejścia dla pieszych nie są potrzebne ale postojowe by się przydały, to co powiedziała komisja? Nie ma potrzeby.

M3: Naprawdę?

M1: Tak.

M3: Tam aż się prosi.

M1: No wiem, że aż się prosi. Tam będzie ta strefa, obiecuję.

M3: Ja popieram. Tylko to jest kwestia zmiany mentalnościowej.

M7: Może trzeba jakąś ulicę na początek jako taką testową zrobić.

M3: To jest idealna ulica.

M7: To ja nie mówię że nie, może i Klasztorna.

K2: Ja chciałam może też zwrócić uwagę na to, żeby, może uda się jakąś większą kontrolę wprowadzić w sytuacji kiedy są wykonywane jakieś prace awaryjne. Jak przyjedzie jedna służba, żeby nie psuła tego, co druga służba zrobiła wcześniej. Dlatego, że przyjedzie zrobić, nie wiem, przyłączy jakieś, a ktoś pół roku wcześniej układał tam chodnik, sadził trawnik. Nie ma odpowiedzialność za to.

M3: Wszystko powinno być zorganizowane. Jeżeli którykolwiek podległy pod urząd miasta, spółka, zakład, cokolwiek knuje na mieście, powinien być jeden system do którego powinien być zgłaszany, wtedy urząd miasta widziałby, kto jest odpowiedzialny za zniszczenie chodnika. Bo zrobiono nam piękne latarnie wzdłuż Żeromskiego i w kilku miejscach zniszczono chodnik, który był wcześniej ułożony. I teraz jest coś takiego.

M1: No bo to przekracza kompetencje układających.

M3: Nie oceniam, tylko stwierdzam, że jest taki problem.

Mod: Bardzo się cieszę, że to jest opinia bez oceny.

M7: No ale zaraz, to co drogowcy robią? No powinni pójść i zareagować.

M1: No ale czekajcie bo to też jest ogromny problem. Jak kładli goście zupełnie nie związani, kładli światłowód dla Urzędu Marszałkowskiego. To ja też chodziłem i błagałem gościa ze ZDZiTu, żeby poszedł ze mną i zobaczył jak chodnik został rozbebeszony po tym. I później...

M7: Do gazety trzeba było przejść się.

M1: Jak ja pójde do gazety, to później JJJ w ogóle nie będzie chciał ze mną rozmawiać tak jak...

M3: Potrzebujemy jako mieszkańcy jakiegoś modelu dialogu z miastem, w którym my możemy zgłaszać problemy, które można naprawić od razu, czyli wystarczy, żeby ktoś z ZDZiTu pochylił się nad tym. Bo oni mają taką moc. Oni podpisują umowy, oni wyprowadzają pieniądze.

K1: Kiedy wnioski? Ja mam wniosek.

M1: Poczekaj. Umowy są podpisywane na to, żeby przeprogramować ITS, żeby zmienić sygnalizację świetlną, a na chodniki nie ma żadnych umów, czy żarówek na ulicach dlatego, że to w żaden sposób nie wpływa na bezpieczeństwo w rozumieniu WWW, więc na to kasy nie ma, kasa idzie gdzie indziej.

Mod: Panie FFF, ja proszę, żeby jednak odpersonalizować te nasze uwagi, ponieważ to jest jakby nie było Państwo pracujemy w jednej instytucji.

M3: Nie, to jest dyrektor, tak? Zastępca?

M2: To ja z chęcią do protokołu powiem, że zgadzam się z tym co kolega FFF mówi.

M1: Ja się podlizuję społecznikom.

M3: Nie musisz.

K1: My się zgadzamy. Ludzie powinni iść na emeryturę i młodszy rządzić.

M7: Trzeba jako wniosek przyjęty przez aklamację.

[jednocześnie] **M2:** Wiadomo kto odpowiada, kto podpisuje dokumenty, więc o czym tu mówić. To nie jest kwestia personalnych zarzutów, to jest kwestia stwierdzenia tego jak ktoś wykonuje swoją pracę.

K1: Wniosek jest taki, żeby wszystkich emerytów na emeryturę odstawić , a niech przyjdą młodzi rządzić.

M3: Zadaję proste pytanie. To czego ja bym oczekiwał? To, żeby prezydent na przykład, zaczął chodzić czasami po mieście. Ja wiem, że on dużo fajnych miejsc odwiedza, bo ja go spotkałem w sobotę nawet w kilku różnych miejscach.

M7:Nad jeziorem.

M3: Nie, na rozdaniu dyplomów na medycynie. Więc, spotkałem go...

K1: Tam gdzie telewizja jest.

M4: No, ale on tam jest wożony generalnie, a nie ...

M3: Potrzebujemy ludzi, którzy byli odpowiedzialni i też korzystają z tego co projektują. Bo jak ktoś z ZDZiTu może projektować chodnik, ścieżkę rowerową, jeżeli on nigdy nie jeździł rowerem po mieście. Z całym szacunkiem.

M2: Przecież Dyrektorowa mówi otwarcie ,że on po mieście porusza się tylko samochodem.

M1: Z ZDZiTu do Ratusza chodzi i to samo WWW chodzi.

Mod: Jeśli mogę, myślę, że urzędnicy poruszają się wszelkimi możliwymi sposobami ...

M3: Ci poza Dyrekcją na pewno, ale często nie mogą podejmować decyzji.

Mod: Spróbuję nie odnosić się do tego bo widzę , że mnie Pan trochę zaczepia, nie od tego moja rola. Chciałabym powiedzieć że udało nam się przejść przez wszystkie pytania. Chciałabym żeby, jeśli Państwo potrzebują teraz takiej chwili na przykład, żeby ten kwestionariusz wypełnić, bo tu mogą się znaleźć te rzeczy, do których właśnie nie zdążyliśmy się cofnąć, że w pewnym punkcie nie zapamiętaliśmy pewnych rzeczy. Także tu bardzo bym prosiła, żeby na koniec Państwo wypełnili ten kwestionariusz. Nie trzeba podpisywać, jest to wyłącznie do naszych celów sporządzenia raportu. Bardzo dziękuję.

[01:27:17]

[rozmowy końcowe]

Mod: Dziękuję Państwu bardzo serdecznie, myślę że była to wspaniała dyskusja. Skorzystamy z niej w pełni. [?] Dziękuję serdecznie.

Koniec nagrania – 01: 32:02