

Transkrypcja ze spotkania konsultacyjnego 28.06.2016 w Olsztynie

Miejsce spotkania: Urząd Miasta, pl. Jana Pawła II

Czas: 17:30-19:00

Uczestnicy:

Moderator: Bartosz Kamiński (Urząd Miasta Olsztyna)

Obserwatorka: Anna Przybylska (Uniwersytet Warszawski)

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

[początek nagrania]

Moderator: Tylko państwa poinformuję, że odbyliśmy w ramach również tych działań, udało nam się przeprowadzić, jedną z form konsultacyjnych zdecydowanie czynną, tak zwany spacer badawczy

-K1: Uczestniczyłam w tym spacerze. Była to okazja do obserwacji głównych ulic miasta. Wyniki naszych obserwacji zostały opisane i podsumowane.

Powiem szczerze, bo to jak dla mnie nadzwyczaj udany pomysł, bo w krótkim czasie udało nam się zidentyfikować bardzo dużo takich podstawowych problemów, których na co dzień się nie zauważa. A okazuje się, że przy zwykłym przejściu grupy osób, to nie jest nowością, ciężko jest przejść chodnikiem, gdzie jest zaparkowana masa samochodów. Oczywiście niezgodnie z przepisami. Był z nami strażnik miejski, więc też identyfikował te problemy. Był nadzwyczaj łaskawy akurat, nikomu mandatu akurat nie wlepił. Ale z takich technik też korzystaliśmy w konsultacjach. To cóż, zaczynamy.

Podstawa: jakie problemy w poruszaniu się po mieście napotykają państwo jako piesi? Skoro powołałem się już na Brzeziny, to bardzo bym poprosił pana o przedstawienie spraw takich, o których naprawdę aż wstyd mówić, bo mi, pracującemu w ratuszu wydawałyby się jakieś w ogóle... że takich problemów nie ma. Lokalizacja i wykonanie przejść dla pieszych. A okazuje się, że od lat osiedle walcząc, składając pisma, wizytując w ratuszu, korzystając z budżetu obywatelskiego nie ma sprawy jeszcze załatwionej.

-M1: u nas są problemy tego typu, że jeżeli jest przejście na osiedlu oczywiście, no to są sąsiedzi przy tym przejściu. No i interes społeczny, czy ogólny osiedla jest taki, żeby to przejście było, bo ludzie chodzą, no i chcą przechodzić, wygodnie chodzić, natomiast to zupełnie nie leży – jak się okazuje – w interesie sąsiadów. Bo sąsiedzi posadzili jakieś krzaczki, jakieś drzewka i trzeba to potem usunąć. I wtedy krzyczą „a po co, a na co, a na co komu to przejście, po co to zamieszanie”. I naprawdę toczy my wojnę, normalną wojnę z

sąsiadami tych przejść. Cieszyliśmy się, jak już wcześniej mówiłem, że mamy pieniądze, że możemy coś zrobić, to okazuje się, że wcale to nie jest takie proste. Mieszkańcy, czyli sąsiedzi rzucają kłody pod nogi, żeby nie dopuścić. Albo taki przypadek jeden jest, że blisko przejścia akurat robił sobie człowiek parking pod samochód. No i to mu nie odpowiada, bo za blisko samochodu ludzie będą chodzili (śmiech), mogą mu zniszczyć. Takie są argumenty. I nie ważne, że to jest interes publiczny, ważny dla osiedla. Ważne, że jego samochód może być narażony na zniszczenie. Takie jest podejście ludzi u nas

-M2: i naprawdę nie ma jakiegoś rozwiązania, które pogodziłoby strony? To jest przejście w miejscu skrzyżowania, czy poza skrzyżowaniem?

-M1: nie, to są przejścia zwykle w między ulicami

-M2: ale w miejscu skrzyżowania, czy gdzieś...

Nie, to są domki jednorodzinne, tak?

-M1: tak

Chodzi o to, że to wkracza już na teren posesji jakiejś prywatnej.

-M1: znaczy przejście nigdzie nie wkracza

-M2: nie no na prywatną chyba nie wkracza

Znaczy wiem, wiem, ale prowadzi powiedzmy.

-M1: prywatne posesje przylegają do posesji. I właśnie oni wtedy

Nikt nie chce mieć pod własnym nosem tego przejścia.

-M1: no i okazuje się, że... Albo mieliśmy taki problem, że przejście... Projektant otrzymał zlecenie na wykonanie projektu i stwierdził, że trzeba mu na to przejście szerokości 2 metry. A tam jest 1,5, bo pozagradzali. Postawili płoty, pozagradzali te przejścia. I też toczyliśmy wojnę przez 3 lata, żeby uporać się z tymi sąsiadami

-M2: dawno nie byłem na Brzezinach. Bo tu na Dajtkach nie słyszałem o takich problemach

-M1: nie ma takich rzeczy? U nas niestety takie są

-M2: są działki prywatne i jest ten miejski, drogowy, gminny

-M1: no właśnie o to chodzi, że przejścia to jest teren miejski, ale wcale nie jest to takie łatwe. To nie jest jasne, że jak teren miejski, to sobie możemy wchodzić i robić co chcemy. Wcale tak nie jest. Zaraz piszą skargi. Kobieta zrobiła awanturę, że robimy przejście, gdzie na pewno gdzieś indziej gorsze są przejścia. A akurat robimy tutaj. No takie argumenty są! Bo jej się to nie podoba, że przejście ma być w tym miejscu

-K1: Podstawową sprawą są porządne chodniki. Od tego należałoby zacząć wszelkie prace w tej kwestii. Rady osiedla powinny zrobić przejście się po całym osiedlu i zobaczyć, który chodnik wymaga naprawy. Przy ulicy, na której mieszkam od czterdziestu pięciu lat, został

zmodernizowany chodnik w ramach projektu Olsztyńskiego Budżetu Obywatelskiego z 2014 roku.

-K1: tak, tak. Zrobić rewitalizację ciągów pieszych, zadbać o to, by na każdym osiedlu był porządek, chodniki były dobrej jakości, zapewniające bezpieczeństwo pieszym.

-M3: tylko ten temat jest znany od lat i w każdym osiedlu jest tak samo tak naprawdę, jeżeli chodzi o te chodniki. A zawsze jest tłumaczenie jedno, że tych pieniędzy nie ma. A uważam, że pisanie projektów OBO na chodniki jest trochę marnotrawieniem tego założenia generalnie

-K1: Uważam, że trzeba zacząć od zadbania o podstawowe potrzeby mieszkańców, a chodniki to nasza codzienność.

-M3: tak że trzeba by było jako... Ja jako rada osiedla w tym roku jeden odcinek wywalczyłem poza wszystkim tak naprawdę. Właśnie ten na Pana Tadeusza

-M2: ale przepraszam, zdaje się, że celem takich spotkań, takich konsultacji jest zbieranie materiału dla przyszłych projektantów, którzy będą rozwiązywali problem braku przejścia, braku chodnika i tak dalej. Bo projektant jak siądzie nad deską kreślarską i dostanie plan geodezyjny, i ma narysować projekt chodnika czy ulicy, to nie ma pojęcia, jak ludzie z tej ulicy korzystają. Dopiero po wzięciu pod uwagę takich uwag, jak tutaj padną miejmy nadzieję, dopiero projektant ma materiały jakies. Gdzieś tam na świecie ulice i chodniki projektuje się tak, że najpierw się zabronuje ziemię i się patrzy, gdzie ludzie wydepczą ścieżki

-M1: ale to przepraszam, że wejdem panu w słowo, jeśli chodzi o projekty, to my projekty u nas na Brzezinach mamy na wszystkie przejścia. I projektant nie miał problemu z zaprojektowaniem. Tylko z jednym miał problem, natomiast z innymi nie miał problemu. Dopiero zaczęły się problemy przy wykonawstwie. Jak wykonawca wchodził...

-M2: wie pan, ale zanim projektant się wziął do projektowania, to ktoś go nie uprzedził, że ten sąsiad nie życzy sobie

-M1: no ale jak to?! Pytać każdego sąsiada, czy on sobie życzy tutaj? Przejście jest w planie, tylko tyle, że nie urządzone, a chcemy położyć Polbruk. I co, pytać sąsiada, czy on się zgadza łaskawie na to, żeby tu urządzić normalne przejście? Przez to do absurdu dojedziemy

-M4: ja tu chciałem zabrać, przepraszam, w tej materii parę zdać powiedzieć. Tu się odniosę do tego, co pani przed chwilą powiedziała. Projekty chodników. Ja na swoim osiedlu, jak jestem 12 lat w radzie osiedlu Likusy, od dwunastu lat żeśmy składali co roku tak zwany WPI – wieloletni plan inwestycyjny. W którym to samo się powtarzało, było parę ulic, dosłownie parę ulic, gdzie chodników w ogóle nie było. Bo w roku 1965 były te chodniki częściowo prywatnie przez ludzi porobione, później zakładano jakiś gaz, rury, kopano i ten bałagan został, który trwa do dnia dzisiejszego. Całe szczęście, że powstał ten budżet obywatelski i z

tego budżetu się udało zrobić 3 czy 4 uliczki tych chodników. To jest jedna sprawa. Druga sprawa - projektowanie chodników. Daję przykład: budowa ulicy Starobałtyckiej. Krótki odcinek, kawałeczek tej ulicy. Projekt został... raz, że nie był konsultowany z nikim przez projektanta, doszło do remontu tej ulicy, ja osobiście brałem udział w odbiorze tej ulicy. I co się okazało? Że zaprojektowano chodnik, a do jednego czy dwóch domów nie zrobiono dojścia. Dlaczego? Bo pan projektant nie wiedział, że stoi dom. A dom stoi 35 lat. Z tego wniosek był taki, że pan projektant nie był w terenie. On tylko się opiera na planach geodezyjnych. I wiele takich wypadków jest. Jeszcze do tego tematu, w tej chwili jest robione – nie wiem, jak na innych osiedlach, ale na naszym osiedlu jest tak – jeżeli jest robiony projekt przebudowy remontu, czy budowy ulicy, czy chodników, projektant zgłasza się do nas do rady osiedla i my jako rada osiedla to akceptujemy. Ja to wносиłem na stronę internetową rady osiedla, żeby ewentualnie mieszkańcy coś na ten temat powiedzieli. Wiecie, jak to jest z opinią mieszkańców

-M3: po czasie! Po czasie

-M4: buzie takie, ale u siebie na podwórku. A żeby wyjść, szerzej coś powiedzieć, coś podpowiedzieć, to takiej sytuacji nie ma. Trzecia sprawa: szerokość chodników, przejścia dla pieszych. Proszę państwa, daję przykład znowu na osiedlu. Zrobiło się 2 czy 3 ulice, jasne, piękne chodniki, ale z tych chodników robi się parking

-M3: tak

-M4: samochody parkują na chodniku. Bo tak jak tu ktoś z państwa powiedział, że się kierowca boi, że ten co będzie jechał samochodem mu zarysuje samochód. Takie niuanse. Więc teraz zachodzi pytanie, czy jest sens budowania chodników, żeby samochody parkowały na chodniku. To pierwsza sprawa. Druga sprawa: proszę bardzo, jeżeli państwo chcecie, możecie kliknąć na naszą stronę rady osiedla, jest potężny artykuł, który wisi już tam dość długo, na temat parkowania samochodów. Ja osobiście w obecności straży miejskiej, policji na zebraniach z mieszkańcami, z radą osiedla, różnych innych spotkaniach apelowałem do mieszkańców: „Proszę państwa, zgodnie z przepisami to przejście dla pieszych powinno być 1,5 metra. Zgodnie z przepisami. Zdajemy sobie sprawę, że te ulice są wąskie, tych samochodów się najechało, jest, nie ma gdzie stawiać, częściowo nie ma gdzie stawiać. Ale zostawmy przynajmniej te 90 do metra chodnika, żeby człowiek, kobieta czy opiekun z wózkiem mógł swobodnie przechodzić. Sytuacja jest tego typu w tej chwili – ja się opieram na swojej dzielnicy, bo to widzę – jest tak, że mieszkańcy lawirują chodnik, ulica, chodnik, ulica. Bo samochody są... Zastawione są te chodniki. I teraz zachodzi pytanie, czy jest sens budowania chodników

-M3: odpowiednio wąskich

-M4: pytanie śmieszne, ale...

Może inaczej: jak pogodzić wszystkich użytkowników.

-M4: jeszcze skończę ten temat. Proszę państwa, wiele, wiele, szczególnie na osiedlach tych domków jednorodzinnych przeważnie każdy mieszkaniec ma wjazd do garażu. My osobiście, ja apeluję do mieszkańców: słuchaj, nie stawiaj samochodu na chodniku, tylko wjedź pod ten swój podjazd. Niech wjedzie 10-20% samochodów, to już ci piesi będą mieli tę swobodę, lepszą swobodę poruszania. Tyle w tym temacie, co tu więcej mówić

-K1: Pan mieszka na osiedlu domków jednorodzinnych. Ja mieszkam, gdzie są budynki wielorodzinne, wieżowce. I tu należałoby pomyśleć o budowie parkingów. Piętrowych parkingów. Ich budowa rozwiązałaby problem z parkowaniem samochodów.

-M1: jeśli są miejsca, jeśli są miejsca

-M4: potrzeba na to...

-M3: to są koszty duże. Piętrowe to...

-M4: raz miejsce, drugie koszt takich parkingów

[kilka osób mówi jednocześnie]

-M3: infrastruktura miejska nasza nie jest przystosowana do tej ilości aut. Tych bloków jest dużo

-K1: tak, kiedy się wprowadzałam w 1971, w bloku wielorodzinnym 4 rodziny posiadały samochód. Obecnie sporo samochodów przybyło.

-M3: teraz każdy ma po 3

-M1: każdy w rodzinie ma samochód

-K1: i jest problem

Przeszliśmy płynnie praktycznie do następnego bloku, czyli jakie rozwiązania mogą państwa zdaniem przyczynić się do zwiększenia komfortu pieszych w mieście. Mamy już pierwsze rozwiązanie: parkingi.

Nie wiem, czy to były już wszystkie problemy, o których państwo chcieli powiedzieć w sposób wyczerpujący?

-K1: tak

-M2: krótko

-M4: ja uważam... mogę? Parkingi, to pani powiedziała, wiadoma sprawa jest. Ale rozchodząc się o centrum, bo te sypialnie nasze to inny, jak przed chwilą powiedziałem, temat, a inny temat to ściśle centrum. Uważam, ja osobiście jako stary drań, który przejeździł miliony kilometrów, kulę ziemską objeździłem prawie 100 razy, to można powiedzieć, ile to

kilometrów, prawda? We wszystkich krajach Europy i Bliskiego Wschodu byłem po naście czy kilkadziesiąt razy, mam porównanie ruchu do kultury ludzi. I tu jest właśnie ta kultura, kultura poruszania się i pojazdów, i pieszych. Bo i jednym brakuje, i drugim brakuje. No niestety, taka jest prawda. Piesi nie umieją chodzić, kierowcy nie umieją jeździć. Kierowcy się wydaje, że jest święta krowa i ma pierwszeństwo, a pieszemu się wydaje, że jak wchodzi na pasy, to on jest święty, bo wszyscy dla niego zahamują. Tylko jak się spiknie samochód z pieszym, to niestety, do czterdziestu kilometrów na godzinę człowiek, pieszy ma szansę przeżycia. Powyżej 40 na godzinę teoretycznie schodzi z tego świata. I ja zawsze to powtarzam, to przed chwilą powiedziałem, że centra miast powinny mieć ograniczenie szybkości, tak jak jest to minimalnie tak jak jest to w Anglii, w Austrii, w Szwecji, gdzie centra mają do 30 kilometrów na godzinę. Ścisłe centra. Bo jeżeli jadę kilometr minutę, czy półtorej minuty, to nikomu to nic ani nie przyspieszy, ani nie opóźni. Ale bezpieczeństwo pieszego w tym momencie wzrasta o 100%

To żeby nie zejść z tematu, opowiem państwu taką anegdotę. Poznałem pewnego człowieka, zajmującego się drogami, który był kilka lat temu na wizycie takiej studyjnej w Norwegii. I tam zwrócił uwagę na taką rzecz, że przy wielu przejściach dla pieszych oprócz znaków, że jest to przejście dla pieszych, nie ma namalowanych pasów. I się zapytał, o co tu chodzi. Co oni, na farbę nie mają? No i wytłumaczono mu, że jest to zabieg celowy po to, żeby wszyscy użytkownicy drogi tak samo musieli zachować uwagę przy przejeździe. Bo tak samo piesi nie zachowują uwagi, jak widzą, że już jest światło zielone, to już idą. Czasami jak widzą pasy, to też od razu idą. A kierowcy dokładnie to samo. No i ten pan sobie przemyślał sprawę i jak wrócił do Polski, to jego główne... to, co zrozumiał z tej wizyty to była taka sytuacja: musimy zacząć budować przejścia podziemne, bo nikt nie uważa na przejściach. I teraz zapytam tak: czy państwo uważają, że na przejściach dla pieszych nie byłoby pasów, świateł, tylko znak pokazujący, że jest to przejście dla pieszych mógłby rozwiązać sytuację?

-M1: u nas chyba nie

-M3: w przepisach chyba nie

-K1: no właśnie

-M3: tak samo jak u nas jest przepisami zabronione przechodzenie na czerwonym świetle. A w Europie Zachodniej generalnie jest tak, że zapala się zielone na kilka sekund i jest to informacja dla pieszych „Uwaga, teraz możesz sobie przejść”. Ale na czerwonym wszyscy przechodzą, a nawet zupełnie jak się pali cały czas czerwone, to wszyscy przechodzą, biorąc odpowiedzialność na siebie. No kurczę, jestem dorosły, dojrzały, to jak widzę, że jest pusto,

to przejdę na tym czerwonym. U nas jest to prawem niedozwolone. W Zachodniej Europie jakoś to przechodzi, udaje się

-M1: u Ruskich też na czerwonym się idzie

-M4: te przejścia dla pieszych może tak... Wielokrotnie te przejścia dla kierowcy są mało widoczne. Mało widoczne. Szczególnie mgła, śnieg...

-M3: tak, jakby to był tylko znak, to...

-M4: opady deszczu. Sami jeździcie samochodem po mieście, widzicie. Jeżdżąc po swoim mieście to ja wiem, bo aha, tu przy ratuszu jest przejście, tam koło policji jest przejście, jeszcze gdzieś jest przejście. Jeżdżę na pamięć, jak większość ludzi. Ale obcy w innym mieście to raz, że ta uwaga kierowcy się trochę zwiększa, to fakt, bo nie zna miasta, to zwiększa

-M1: przegapić może

-M4: tak, ale generalnie stwierdzam, że u nas w kraju – nie wszędzie – te przejścia są nieczytelne. Bardzo ładne, mi się podoba przejście dla pieszych na Sielskiej, naprzeciwko Orłenu, gdzie są te takie czerwone takie...

-M3: tak, przez te wypadki

-M4: ono jest z daleka widoczne

-M3: oświetlone jest

-M4: migające na górze żółte światła, które w warunkach słabej widoczności zdają egzamin. Natomiast przy świetle, jak jest światło i jeszcze świeci wprost w oczy kierowcy, to tych świateł nie widać, bo one są za słabe. One nie są widoczne. Dlatego uważam, że te przejścia są mało widoczne dla pieszych. Wyjście jakie? Hm, w tej chwili to trudno tutaj powiedzieć, co by zrobić. Pewnie, że najlepsze by było podziemne przejście, wiadoma sprawa, ale wiadomo, jakie to są koszty. Ale żyjemy w realnym świecie i wiemy, na czym stoimy. I moim zdaniem właśnie tu ta szybkość...

-M3: no właśnie

-M4: plus to wyraźne oznakowanie przejścia dla pieszych to by moim zdaniem dużo pomogło, bardzo dużo. Ale przy jednoczesnym spowodowaniu tego, żeby wprowadzić takie przepisy mówiące, że pieszy, wchodząc na ulicę musi zachować szczególną ostrożność. Bez względu. Nie to, jak u nas był projekt, że dochodzi do przejścia i już ma pierwszeństwo. Nie, tak nie może być

-M3: a często 2 panie sobie staną przy tym porozmawiać

-M4: tak nie może być! Pieszy powinien zawsze mieć to zakodowane w swojej głowie, że on jest intruzem na jezdni i musi zachować szczególną ostrożność

[kilka osób mówi jednocześnie]

-M4: rozmowy przez telefon komórkowy przy wejściu na jezdnię powinny być tak samo karane, jeszcze gorzej niż kierowcy jadący samochodem i rozmawiający przez telefon komórkowy

-M1: albo radio na uszach

-M4: czy radio, słuchawki

-M1: nic nie słyszy i nie patrzy

-M4: nie wchodzę tutaj w to, bo pieszy jako rowerzysta, można go traktować jako pieszego i jako kierowcę, prawda. Przepisy wyraźnie nasze drogowe mówią, że rowerzysta może jechać po ścieżce rowerowej, o ile taka ścieżka rowerowa jest przez skrzyżowanie. Jeżeli nie ma ścieżki rowerowej, jego obowiązkiem jest zejść z roweru i poruszać się tak jak pieszy. Proszę bardzo: rondo u nas tam na...

-M1: tak, tak

-M4: no, Artyleryjska, Bałtycka. Od strony Bałtyckiej jest przejście, ścieżka rowerowa, od strony Grunwaldzkiej nie ma. Generalnie wszyscy rowerzyści jadą. I po ścieżce rowerowej, i nie po ścieżce rowerowej. I to są 3 rzeczy, które powinny być moim zdaniem dopracowane
Spójność.

-M4: spójność tych trzech rzeczy

-M2: dyskutujemy tu nad podstawowymi problemami, czy prędkość ma być w mieście 30 czy 30 kilometrów na godzinę. Czy przejścia mają być narysowane na jezdni, czy w inny sposób oznakowane, czy nie. Ja sobie zdaję sprawę, że różni fachowcy, specjaliści eksperymentują w różnych kierunkach

Zgadza się.

-M2: w Norwegii nie zaznaczają przejść. Nie wiem, na czym to polega, nieważne. Można by to było chwalić, jak byśmy znali jakieś efekty tego

-K1: statystyki

-M2: takiej innowacji. No, ktoś proponuje 30 kilometrów na godzinę w mieście...

-M4: ja nie proponuję, ja tylko głośno myślę. To nie jest propozycja, tylko moja uwaga osobista

-M2: no ale wyobrażasz sobie, jak by wyglądało miasto, gdzie samochody jeżdżą 30 na godzinę? Każde, nawet Olsztyn

-M4: Heniu, jak powiedziałem, powiedz do Wiednia. I pojedź w boczne uliczki. Na każdym uliczkach można jeździć 30 na godzinę i nikt nie płacze, wszyscy jadą

-M1: ale słuchajcie, 50 jeździmy i nie ma wypadków. Nie jest tak źle w Olsztynie

-M3: bo nie jeździmy 50, tylko wolniej

-M2: ja chciałem powiedzieć, że zostawmy takie ogólne tematy. Mi się wydaje, że celem takiej dyskusji jest wyłapywanie konkretnych problemów, specyficznych dla Olsztyna. Że coś tu jest nie tak w Olsztynie

-K1: ale o tym mówimy

-M4: o tym mówimy, to się wszystko razem kumuluje

-M2: a nie czy przejście ma być czerwone, zielone, żółte czy może inaczej to zrobić. To jest nie nasza... Nie uważam, że to jest temat tego spotkania

To był przykład.

-M2: przecież my tu nie wynajdziemy czegoś takiego, że likwidujemy przejścia dla pieszych, niech pieszy chodzi gdzie chce. Bo tak też by mi się podobało. Niech pieszy przechodzi, gdzie chce. A czemu nie, można by spróbować

-M1: nie, nie

-M2: panu się nie podoba, zgoda. Podaję ad hoc taki przykład. Nie dyskutujemy o takich pomysłach, że zrewolucjonizujemy ruch pieszy, rowerowy i samochodowy w Polsce, a może i na świecie. My rozmawiamy o tym, co w Olsztynie jest nie tak

-M4: ale to wszystko, Heniu, co mówimy

-M2: ale pieszy na przejściu, czy pieszy w zetknięciu z wariatem-kierowcą ma takie same problemy na całym świecie...

-M4: nie, nie, nie, nie! Z tym się nie zgodzę absolutnie, bo kultura poruszania i chodzenia, wziąć szczególnie Anglię, wziąć Szwecję, Norwegię, Finlandię – proszę państwa, jest niebo a ziemia! Nie ma porównania do tego, co jest u nas

-M2: Kultura kulturą, a wariaci wariatami. Jak się nie spotka wariata, nie będzie miał problemów. Może gdzie indziej spotka wariatów, a w innym miejscu więcej. To jest inna sprawa. Ale jak spotka wariata pieszy, to będzie miał zawsze problem i my tego problemu nie rozwiążemy. Ja myślałem, że będziemy rozmawiali, że w tym miejscu na Dajtkach, czy na Brzezinach jest taka sytuacja, od lat się domagamy i nie możemy się doprosić

No niestety nie. To są tematy zdecydowanie dla rady osiedla i na spotkania ze ZDZiT-em, na spotkania z prezydentem.

-K1: tak

-M2: to o czym my mamy rozmawiać? O organizacji ruchu w mieście?

Tak, dokładnie tak. Po to, żeby...

-M2: o podstawowych przepisach ruchu drogowego?

Nie o przepisach ruchu drogowego, bo tego...

-M2: jeżeli będziemy zmieniali przejście z oznakowanego...

Nie, ale mamy na przykład różne rodzaje przejść dla pieszych w Olsztynie. Niektóre są wyniesione, niektóre są na równi z drogą. I tematem też naszej dyskusji jest to, które według państwa przejście jest bezpieczniejsze. Czy przejście, gdzie namalowane są tylko białe pasy – tu mamy doskonały przykład, że na przykład przejście, które jest oznaczone w niebezpiecznym miejscu dodatkowo światłami i na przykład kolorem czerwonym – i to już jest też sugestia, która znajdzie się w standardach dla ZDZiT-u, żeby przejścia w miejscach niebezpiecznych, czy tam, gdzie jest wyższa prędkość dozwolona, oznaczać dokładniej, lepiej, żeby były zdecydowanie lepiej widoczne i dla pieszych, i dla kierowców. Czy na przykład większość przejść, uważają państwo, że powinna... Ja nie powinienem też sugerować, ale czy powinna być wyniesiona, czy powinna być większość ze światłami, czy bez światel? Bo to też zależy od lokalizacji i od punktu. Pamiętaj państwo, jak jeszcze do niedawna ciężko było przejść przez główną ulicę miasta, która była autostradą. Nie dość, że zlikwidowano przejście po nieszczęśliwym wypadku niestety, zamknięto barierkami i był jeden wielki problem, bo trzeba było przejść niemalże pół centrum, żeby przejść przez Pilsudskiego. W tej chwili, mimo że jest ruch i tramwajów, i autobusów, i samochodów, ale jest zawężona droga, są 2 przejścia bez światel i nie ma problemu z poruszaniem się pieszych. A to jedno z bardziej uczęszczanych miejsc.

-M2: no to właśnie takie problemy to jest przedmiot naszego spotkania. A nie takie, czy przejścia malować na czerwono, a nad nimi żółte lampki wieszać. Bo takie propozycje to można zbić jednym argumentem: dopóki takich przejść jest w Olsztynie 2 czy 3, to zgoda. Ale jak wszystkie będą takie, to będzie jak było. To możesz niebieską kreskę na jezdni narysować i będzie to samo

-M4: to się nie rozchodzi o to, jak namalować, czy na żółto, czy na czerwono, czy co, tylko się rozchodzi o to generalnie, żeby przejście dla pieszych było widoczne. Krótka piłka. A czy to będzie czerwone, żółte, niebieskie czy jakie, to już nie jest tematem naszym. Tylko ja mówię, przejście powinno być moim zdaniem wyraźne. Wyraźnie, że kierowca jadący powinien z daleka widzieć, że uwaga, bo tu jest przejście dla pieszych. W szczególności na odcinkach, gdzie szybkość jest zwiększona założmy do 70 kilometrów i przejścia są dla pieszych. Znowu daję przykład: Sielska. Masz 70 na godzinę tam dalej, są przejścia dla pieszych. I tu powinno być teraz takie rozwiązanie, żeby kierowca wiedział...

-M2: ale tam nie ma 70

-M4: bo jedzie 70 teoretycznie, a praktycznie jedzie 100 na godzinę

-M2: jest teraz 50 i wszyscy jeżdżą 70

-M4: no, jak powiedziałeś 50, to ja jeżdżę, wiem jak tam jeżdżą 50! Tak samo jak... No, ale to...

To spotkanie zaczyna się też od ogółów, bo jak zbierzemy podstawowe opinie, będziemy mogli wypracowywać, spotykać się potem dalej z radami osiedli, z mieszkańcami już w kolejnych działaniach w tej sprawie, żeby dojść do ostatecznej wersji dokumentu. Bo podejrzewam, że jeżeli chodzi o stan chodników to ZDZiT zna, ma zgłoszone czy na radach osiedli, czy przez mieszkańców te chodniki, które są złe czy dobre. Inna sprawa, dlaczego kolejność remontów jest przyjmowana taka a nie inna. Ale tu chciałbym, żebyśmy się skupili w takim razie na kolejnym punkcie: czy państwo czują się bezpiecznie jako piesi w mieście?

-M4: już ja mówię pierwszy! Mieszkam przy ulicy, równoległe do ulicy Bałtyckiej. Bałtycka ma 7 kilometrów długości. Odcinek od ronda do wiaduktu jest dwupasmowy zrobiony, dalej jest wąska droga, wąska, kręta. Proszę państwa, idąc po ulicy Bałtyckiej od kościoła do Brzozowej, do świateł, to się modlę, żeby jakiś idiota nie wjechał na chodnik i nie zrobił makabry

-M3: tak jest

-M4: pomimo ograniczenia! To myśmy jako rada osiedla wywojowali 40 na godzinę tam. Ciężarówka jeżdżą, ADR – to są niebezpieczne ładunki – jeżdżą z nadmierną szybkością. Jest wążutko. Pieszy prawie się styka z samochodem. Ja się czuję na ulicy Bałtyckiej bardzo niebezpiecznie i bardzo niepewnie. Mówię o Bałtyckiej

-M1: a kiedy rozbudują Bałtycką?

-M4: no to jest w planie, ma być, robią projekty

-M3: Pana Tadeusza też ma 40, a mieszkańcy czują się tak niebezpiecznie, że w tej chwili jest petycja podpisywana o progi zwalniające, bo jest źle. Czyli raczej tu chodzi o kulturę jazdy, uczestniczenia w...

Tutaj pan poruszył ten temat na ulicy Sielskiej.

-M3: niż rozwiązania techniczne, bo...

Panowie, tak jak panowie mówili: 70, wszyscy jadą 100. Jest 50, jak nie ma policji, to też nikt nie jedzie 50.

-M3: tak, tak. Tak że 30 też prawdopodobnie by nie pomogła w mieście

Czyli być może kwestia edukacji w tym momencie.

-M4: proszę państwa, proszę zobaczcie ulicę Partyzantów. W tej chwili ona jest... Nie różni się od tego motocrossu tam na Lubelskiej (śmiech), ale! Są zrobione 3 pasy momentami,

prawda? Te pasy są wąskie. No fakt, że ten chodnik jest duży, szeroki. No, chodnik to pojęcie względne, bo to trudno nazwać chodnikiem. A ulicę nazwać ulicą, ale niemniej jednak zagęszcza się samochody na ulicy, automatycznie powodując realne niebezpieczeństwo wjechania samochodu na chodnik. To jest realne niebezpieczeństwo. W wypadku jakiegoś czegoś, prawda, ucieka bezpośrednio ten kierowca na chodnik. To jest ulica Partyzantów, jeszcze tu takie... Dąbrowszczaków nie, bo są te parkingi, to na Dąbrowszczaków nie ma takich... Ale jest jeszcze, w tej chwili mi wyleciało z głowy. Do czego zmierzam...

Zmierzam do tego, że ulic też jest... To też dylematyczne podejście do sprawy, czy ma być jednopasmowa jezdnia w mieście, czy dwupasmowa. Bo to natężenie ruchu... No gdzieś te samochody się muszą pomieścić. Zrobimy jednopasmówkę, będą się robiły potężne korki. Ale w sumie samochody jadą wolniej. Jeżeli jadą wolniej, piesi są bezpieczniejsi. Z drugiej strony patrząc, jeżeli zwiększymy przepływ tych samochodów, powiększymy te pasy, samochody jadą szybciej, ale automatycznie zwiększa się niebezpieczeństwo pieszego na utratę zdrowia. I to takie nie wiadomo jak...

Jak pogodzić wszystkich użytkowników dróg.

-M4: nikt się nie urodził, żeby wszystkim dogodził. I trzeba znaleźć takie rozwiązania, które będą najbardziej optymalne. A jakie? No my nie jesteśmy od tego

Na razie rozmawiamy głównie o dwóch rodzajach użytkowników dróg: o pieszych i o kierowcach. Jeszcze jest jeden rodzaj...

-M3: i oni mają chyba najlepiej, szczerze mówiąc

-M4: no, rowerzysta. Ale ja traktuję rowerzystę jako kierowcę, bo to trzeba tak podchodzić chyba

O ile nie jedzie po chodniku.

-M4: proszę państwa, jeżeli ktoś z państwa był w krajach Beneluksu, Holandia, Belgia, prawda... Tam ruch rowerowy jest potężny, olbrzymi. Jest więcej rowerów niż ludzi chyba i samochodów razem wziętych. I jakoś ci ludzie jeżdżą... Przecież rano, jak zaczyna się dojazd do pracy, do szkół, przecież tych rowerów jest multum, to jest gęsto, gęsto. Nie ma jakichś takich specjalnych, jak u nas tu w Olsztynie się buduje drogę dla pieszych 2 metry, przerwa, następne 2 metry to droga dla rowerzystów. Tam jest wyznaczony pasek pół metra chyba mniej więcej, z jednej i z drugiej strony jezdni, wylany czerwonym asfaltem na jezdni. To samo w Niemczech jest. Przez skrzyżowania te czerwone dróżki przechodzą, już wiadomo, kierowcy z daleka. Czy piesi, czy kierowca już jemu automatycznie się, że „aha, tu jest ta droga dla rowerzystów, muszę uważać, ponieważ może ten rowerzysta we mnie wjechać”. I to samo kierowca: „muszę uważać, bo może jechać rowerzysta”. A w wielu, wielu tych

przypisach różnych krajów jest tak, że niestety rowerzyści mają pierwszeństwo. I tu jestem za tym, żeby właśnie te ścieżki... Powiem tak: ścieżki rowerowe w Olsztynie są mało widoczne. Mało widoczne, bo z tego szarego Polbruku... Chodnik z szarego Polbruku i jezdni z szarego Polbruku, prawda? Natomiast gdyby to było, tak jak mówię, czerwony, jak jest w wielu krajach, on jest widoczny z daleka

-M3: jest czerwony, tak

-M4: to jest to, mówię co widziałem, co wiem, co uważam za dobre

Ale jednak żeby budować ścieżki rowerowe? Nie wpuszczać rowerzystów na chodnik?

-M4: no ja jestem... tak jak przed chwilą powiedziałem, ja uważam rowerzystę za użytkownika drogi

Drogi, jasne.

-M4: i powinno być tak, jak mówię, jak w Holandii, Belgii, czy gdzieś tam, że z boku są te paski namalowane

-M3: byłoby bezpiecznie

-M4: i wiadomo, że tam jadą rowerzyści. I tam jedzie rower za rowerem. I samochody jadą. I jadą samochody wolniutko, rowery wyprzedzają samochody, bo szybciej jadą tymi rowerami. I wszystko gra (śmiech)

-K1: Rozmawiamy ciągle o pieszych, o chodnikach, poruszających się głównymi ulicami miasta. Mamy również parki. Na przykład w parku Kusocińskiego nie ma wytyczonej ścieżki rowerowej. W projekcie obywatelskim w 2014 roku zgłosiłam wniosek do OBO budowy ścieżki rowerowej od ulicy Piłsudskiego przy Aquasferze do placu Solidarności. W innym wariantcie, linię ścieżki rowerowej można przeprowadzić od ulicy Leonharda do ulicy Kościuszki. Miałam zamiar ten sam projekt zgłosić w bieżącym roku. Z powodu mojego wyjazdu, nie doszło do tego. Park jest miejscem wypoczynku osób starszych. Brak ścieżki rowerowej nie sprzyja spokojnej rekreacji, nie pozwala na swobodne i bezpieczne poruszanie się. Park Kusocińskiego jest podstawowym miejscem spotkań i integracji wielotysięcznej rzeszy mieszkańców.

-M4: tam nie ma ścieżki rowerowej?

-M3: nie ma, nie ma

-K1: Wiele osób od samego rana organizuje własne zajęcia rekreacyjne. W parku można spotkać osoby biegające, uprawiające marsze z kijkami, ćwiczące na siłowni zewnętrznej (projekt obywatelski z 2013 roku). Sporo osób jeździ rekreacyjnie rowerem, niektórzy przez park zdążają do pracy. Park jest też miejscem zabaw matek z dziećmi. W gronie osób

wypoczywających w parku znajdują się osoby z dysfunkcjami- niedowidzący, niedosłyszący, z zaburzeniami neurologicznymi, a także poruszający się na wózkach.

To ja mogę tylko powiedzieć, że chodzę na spacerzy z dziećmi w Parku Kusocińskiego i też ciężko się czuć bezpiecznie, gdyż rowerzyści, którzy jeżdżą... Nie każdy zwraca uwagę odpowiednio.

-K1: Osoby jeżdżące na rowerach nie zawsze zwracają uwagę na pieszych.

-M3: przy samym kościele

-

Przy okazji mamy wniosek do rady osiedla.

-K1: tak

Czyli bezpieczeństwo trzeba poprawić. Ścieżki... uwidocznić ścieżki rowerowe.

-M4: tak, uwidocznić, bo one są za... One się zlewają. Namalowany ten rower na biało, śnieg napada albo szron opadnie i nie wiadomo, czy to jest dla pieszych, czy dla rowerów (śmiech). No taka prawda, prawda? No jak przyjadę do innego miasta, bo jestem z innego tu... Wjadę do Olsztyna, napada, to nie wiem, czy mam iść tym paskiem, czy tym paskiem

-M2: ale ścieżka rowerowa na jezdni to masz w Olsztynie tu kawałek przy Ratuszu i gdzie poza tym?

-M4: co?

-M2: bo mówisz o ścieżkach rowerowych namalowanych na jezdni, na asfalcie. Nie na chodniku

-M4: ja mówię to, co jest zrobione w innych krajach, jak jest robione. Że nie dodatkowo budować, wiesz. Bo to jest wydawanie pieniędzy. W to miejsce można tych ścieżek o wiele więcej zrobić. Ja dam przykład, proszę państwa. Pierwsza konsultacja to było, nie pamiętam, 3 lata temu, 4 lata temu. Mniej więcej, pi razy drzwi, budowa ulicy Nowobałtyckiej.

Wprowadzenie: ulica stara Bałtycka od ronda aż prawie do Gutkowa, jest ścieżka rowerowa, po lewej stronie, jadąc do Gutkowa. Po lewej stronie ścieżka rowerowa, oznaczona czerwonym Polbrukiem. Projektant zaprojektował budowę Nowobałtyckiej i na

Nowobałtyckiej na tym samym odcinku 2 ścieżki rowerowe. 2 ścieżki. No więc ja zabrałem głos i mówię: proszę państwa, po jaką cholere wydawać pieniądze tam na ścieżki rowerowe, skoro ścieżka rowerowa jest wzdłuż starej Bałtyckiej? Ewentualnie połączyć przy ulicy Sokolej, wskoczyć ewentualnie wtedy w tę Nowobałtycką. Ale to szum się podniósł, nie, bo teraz trzeba ścieżki rowerowe na siłę budować. Na siłę. No to chyba nie tak, no... Chyba nie tak

Myślę, że był to efekt też standardów rowerowych, które zaistniały, znalazły się w zapisach dokumentu. I w tej chwili każdy projektant, który projektuje nową drogę w Olsztynie, dostaje taki dokument „Standardy rowerowe” i tam jest napisane, że preferowana jest ścieżka po jednej i drugiej stronie, bo jest bezpieczniej.

-M3: tak

-M4: że musi być

Stąd też jak zrobimy dokument „Standardy piesze”, gdzie na przykład określimy materiał, preferowany materiał do wykonania chodników, to projektant tak samo będzie się tym sugerował wtedy. Będzie miał obowiązek iść zgodnie z dokumentem.

-M4: ja jeszcze na temat ścieżki rowerowej, w tym momencie mi się przypomniało, proszę państwa. Kiedyś... nie pamiętam, na YouTube czy na Facebooku widziałem, ktoś wstawił zdjęcia: ścieżka rowerowa, jakieś tam skrzyżowanie z jakąś ulicą, jest zrobione takie... Z barierek takie... no takie schodkowe, z barierek

-M3: żeby spowolnić

-M4: spowalniacze, o!

-M3: przez tory

-M4: że rowerzysta musiał – chciał, czy nie chciał – nie musi zsiadać z tego roweru, ale musi pomalutku przejechać

-M3: tak

-M4: do czego zmierzam. Na ulicy Bałtyckiej w kierunku Gutkowa, zjazd z wiaduktu, proszę państwa. Jest ścieżka rowerowa na chodniku z góry. Ja osobiście pisałem pismo do Zarządu Dróg i Mostów w związku z tym, że zachodzi tam duże niebezpieczeństwo kolizji pieszy-samochód, ponieważ... Już nie będę tłumaczył, skręcasz w lewo, patrzysz, nie patrzysz na ścieżkę z góry, tylko patrzysz na samochody, żeby myknąć w tę ulicę Grabową. Żeby zrobić taki spowalniacz. Otrzymałem odpowiedź od pana jeszcze chyba Jaszczuka, czy już Romana, nie pamiętam, że nie było wypadku, nie trzeba tego robić

-M3: Jezu

-M4: nie minęły 2 lata, zrobił się wypadek. Zrobił się wypadek i akurat na tym miejscu. Samochód walnął... czy rowerzysta w samochód, no nieważne. Kolizja rowerzysta-samochód. I w tym momencie pomalowano tamto przejście na czerwono (śmiech). Musztarda po obiedzie. To co, czekamy aż się coś stanie a dopiero później robimy? Nie no, trzeba troszeczkę myśleć. I do czego zmierzam, do tego zmierzam, że gdzie są te ścieżki rowerowe stwarzające niebezpieczeństwo, szczególnie zjazdy, przejazdy przez ulicę, momenty niewidoczne, powinny być spowalniacze dla rowerzystów. O, tak uważam. Nie to, że on musi

stanąć, zejść z tego roweru, brać rower na plecy i przechodzić, nie. Ale on musi wyhamować do jakiejś minimalnej... I ma wtedy czas, żeby spojrzeć w lewo, w prawo, czy coś mu nie jedzie. Tyle z mojej strony

A jak oceniają państwo komfort poruszania się pieszo po Olsztynie? Prosiłbym, żeby państwo wzięli tu pod uwagę kwestię związane na przykład ze stanem chodników...

-M3: no właśnie (śmiech)

...z lokalizacją przejść i funkcjonalnością przejść dla pieszych – coś, o czym wspominaliśmy już. Lokalizacją przystanków komunikacji miejskiej. Bardzo proszę.

-M3: nie no, chodniki to już jasna sytuacja, tak? A co jeszcze... Mało poruszam się po mieście jako pieszy, szczerze mówiąc (śmiech). Ale poza chodnikami nie wiem, co jeszcze mogłoby poprawić komfort. Wiadomo, większa ilość przejść

-M1: ja spotykam się z takimi przypadkami w mieście, w centrum, że samochody stawiane są na przejściach

-M4: to nie tylko w centrum

-M3: to generalnie, tak

-M1: więc to jest bardzo niepokojące. Przejście to jest przejście dla pieszych. A stoją samochody i nieraz oglądam się, gdzie jest straż miejska. Straży nie ma i samochody sobie stoją długo. Wracam, stoją dalej samochody na przejściu. Znaczą nie na ulicy na przejściu, tylko na chodniku na przejściu

-M4: dlaczego tak się dzieje... Nie tylko w Olsztynie, ale w wielu, we wszystkich miastach w Polsce i nie tylko w Polsce. Dlatego, że... mówię, tych samochodów przybywa w strasznym tempie, w bardzo krótkim czasie. No przypomnijmy sobie jeszcze 10-15 lat temu, tych samochodów było połowę. Jeżeli w tej chwili w Olsztynie, jak ostatnio czytałem, zarejestrowanych jest 40 tysięcy chyba samochodów...

-M3: oj, chyba więcej

-M1: więcej!

-M4: więcej jakoś. Aha! 40 tysięcy to napływowych studentów, nie studentów, dojeżdżających. Tak że... i te samochody się nie mają gdzie pomieścić, nie mają się gdzie pomieścić. Daję przykład: mój brat mieszka w Kanadzie, w Calgary. Tam też były podobne... Jak wszędzie, na całym świecie problemy z parkowaniem, z poruszaniem pieszych, samochód, pojazd i tak dalej. Więc proste wyjście znalezione tam, że całe centrum Calgary zrobili zakaz wjazdu dla samochodów – całkowicie dla samochodów – i jest komunikacja miejska bezpłatna. Sprawa rozwiązana. Ale przed tą strefą, że tak powiem, buforową, czy jak ją zwał...

-M3: parkingi

-M4: są parkingi, gdzie ludzie samochody mogą postawić. O, i tu jest... Jeżeli takie rozwiązanie by było możliwe w Olsztynie. Ale kiedyś na jakimś zebraniu, spotkaniu pamiętam, rozmowa była. Bo się rozchodziło o parkingi i to Podzamcze, cały ten teren...

Tak, tak.

-M4: tam gdzie ten park teraz jest zrobiony. Ktoś tam zaproponował. Piotr Grzymowicz, jacyś tam jeszcze ludzie „zrobić tam parking”, mówi. Zrobić parking, ale zrobić zakaz wjazdu do centrum. No ale...

Tam był projekt już praktycznie gotowy parkingu dwu- czy trzypoziomowego, tylko konserwator zablokował to. Nawet były...

-M4: no być może, ale...

Były też konsultacje społeczne, bo państwo mówili o parkingach wielopoziomowych. I były konsultacje społeczne dotyczące lokalizacji parkingów właśnie w Olsztynie. Raczej biorąc pod uwagę centrum bądź okolice centrum.

-M3: na Nowowiejskiego tutaj? Czy nie?

Między innymi. Było wskazanych ileś lokalizacji, które miała zbadać firma. Ta firma zbadała te lokalizacje. Każdą lokalizację rozpatrywała, czy można by tam było zrobić projekt parking wielopoziomowy, podziemny i jak to wychodzi rachunek ekonomiczny. I biorąc pod uwagę, że to nawet nie tyle ściśle centrum, ile śródmieście praktycznie jest objęte przynajmniej obszarem zabytkowym, jest pod kontrolą konserwatora zabytków, to biorąc pod uwagę koszty, jak również oni badali geodezyjnie grunty, to koszt wybudowania parkingu podziemnego, to zwrot, żeby można było na przykład zrobić partnerstwo publiczno-prywatne, że miasto daje teren, a parking buduje inwestor zewnętrzny, to zwrot był minimum trzydzieści kilka lat, co jest wyjątkowo nieopłacalne.

-M4: no nie

Natomiast wskazano 2 miejsca, gdzie parkingi wielopoziomowe powinny się znaleźć i to było na Placu Solidarności i obecnie istniejący parking przy Mrongowiusza. Dobrze mówię, Mrongowiusza?

-M1: nie ma tam nic

-M4: co na Mrongowiusza? Nie ma...

Nie, tu jest Mrongowiusza...

-M4: Mrongowiusza to jest Mickiewicza, Mazurska, Warmińska, Mrongowiusza

Nie, mówię o tym parkingu przy McDonalddie. O tym dużym parkingu, który jest już. Przy...

-M3: Mochnackiego

Mochnackiego! I tam zostały wskazane lokalizacje. Tak że... Być może będą parkingi.

-M4: no jeżeli nie będzie parkingów, sytuacja jest tego typu, że czy chcemy, czy nie chcemy, czy nam się podoba, czy nie podoba, wcześniej czy później będziemy się musieli przesiąść na komunikację publiczną

-M3: no, do tego to wszystko zmierza

-M4: proszę państwa, nie ma od tego wyjścia. To się tego nie uniknie

-M3: tak

-M4: tylko trzeba perspektywicznie myśleć na ten temat, to co przed chwilą rozmawiamy.

Daję przykład, prosty przykład. Przed przebudową ulicy Bałtyckiej, ten odcinek od ronda do wiaduktu, nasza to była inicjatywa, no nieważne, żeby uruchomić szynobus na okres budowy

-M1: a, tak

-M3: tak

-M4: czytaliście państwo w prasie, ja tam się wypowiadałem, inni koledzy. Ustaliliśmy wszystko, z kolejarzami, Zarządem Dróg, przystanki, ceny biletów, te perony modułowe, że nie trzeba było tam sypać, wozić, kopać. Stawia się modułowo takie kasetony. Parking na terenie dawnej stacji PKP w Gutkowie. Chciał jeszcze Popiołek, że płatne. Ja mówię, że nie, płatny nie, bo jeżeli będzie płatny, to będą te wszystkie uliczki pozastawiane. Bezpłatny, monitorowany

Tak jest.

-M4: proszę państwa, nie przeszedł numer. Dlaczego? Dlatego, że za mały front robót. Krótka rozmowa. Bo to miało kosztować 1,5 miliona złotych, to komu się opłaci takie inwestycje robić, jakby to kosztowało 20-30 milionów złotych, o, trzeba wozić, piach kopać, to wtedy się opłaci. Tak że tu są jeszcze... Pies jest gdzie indziej pogrzebany (śmiej). Ale mówię, jeżeli tej komunikacji... Tak jak twierdzą, proszę bardzo w Londynie... Co się działo w Londynie jeszcze 10 lat temu? W centrum tam nie można było wjechać do Londynu. A już postawić samochód! Proste wyjście, 15 funtów za godzinę! Dziękuję, luźno się zrobiło

Ja chciałbym wrócić do tego spaceru badawczego, w którym braliśmy udział. Pan zwrócił też uwagę, że rozmawiamy o pewnych rzeczach, które są też podstawowe czasami. Ale my nawet podczas spaceru zwróciliśmy uwagę, idąc różnymi ulicami...

Jesteśmy w końcu, byliśmy niemalże... Niewiele poza ścisłe centrum wyszliśmy, a okazuje się, że nawet zwykle powierzchnie, z których są zrobione chodniki są przeróżne. Bo to jest albo taki Polbruk, a to są jakieś szersze kostki, po nich się idzie wygodnie. A to jest asfalt jakiś stary, już wyrobiony. A to była część tej nowej Piłsudskiego, gdzie są te,

nazwijmy to, niektórym zresztą nieodpowiadające takie wyższej jakości płytki granitowe, które dla wielu osób są dosyć śliskie. Natomiast są chodniki na Kościuszki też już niedawno robione. I wiele osób zwracało uwagę, że komfort chodzenia zależy też od materiału wykorzystanego.

-M4: oczywiście

I to też powinno się znaleźć, jaki preferujemy materiał, z którego robić chodniki. Bo na przykład rowerzyści stwierdzili, że woleliby, żeby większość ścieżek rowerowych była z asfaltu. I jeszcze jak był WPB... Nie, któraś z firm między innymi olsztyńskich, była próba zrobienia czerwonego asfaltu. On był położony chyba na Osiedlu Generalów i okazało się, że coś tam z komponentami nie do końca zagrało, że ten komponent, który był dodawany do asfaltu, żeby robił czerwony kolor to tak wpływał na asfalt, że on bardzo szybko pękał. Bo tam na... Za tym drugim rondem na Osiedlu Generalów był położony taki fragment tego czerwonego asfaltu na próbę. Więc to jest tak... Być może wystarczy pomalować po prostu.

-M4: ja nie wiem, u nas to zawsze są problemy, jak nie urok, to przemarsz wojsk radzieckich, jak ja to mówię. Pan mówi, że pęka, że nie pęka. Nie wiem, w innych krajach jest robione i nic nie pęka, kurczę. Nikt się nie ślizga i jakoś gra. U nas są zawsze jakieś problemy. To co pan przed chwilą powiedział, że rodzaje tych nawierzchni – tak. To przecież jest... Jeszcze te prelinki leżą na wielu ulicach, są te duże płyty chodnikowe, betonowe, co tam 1/3 dziurawa, jest położony asfalt, jest położone to, jest położone tamto. Tak nie powinno być. Powinien być chodnik, jeżeli jest chodnik, powinien być zrobiony z jednego materiału

-M1: jednorodny, jednorodny

-M4: bo to wpływa w zależności od warunków atmosferycznych na sposób poruszania się po tym chodniku dla tego pieszego. A weźmy pod uwagę, że społeczeństwo się nasze starzeje w zastraszającym tempie. I jeszcze za 5-10 lat będzie 5 czy 10% ludzi młodych, a 90% będzie takich suwaków jak my tutaj już w tej chwili. Trzeba brać to pod uwagę (śmiech)

-M2: no, nie obrażaj

-K1: Reprezentuję Radę Olsztyńskich Seniorów i jestem bardzo w tym temacie głęboko osadzona i tym się również zajmuję. I zastanawiam się w tej chwili, kiedy czytam o funkcjonalności, czy zachowane są standardy osób niepełnosprawnych. Czyli na wózkach inwalidzkich, niedosłyszących, niedowidzących, czy wszystko jest pod tym względem w porządku. Ten temat również warto, by było nagłośnić, poruszyć i dostrzec go

-M4: no właśnie

-M3: słusznie, słusznie

-K1: 42 tysiące mieszkańców w Olsztynie jest powyżej 60 roku życia. Organizując nowe trakty należy uwzględnić ich potrzeby.

-M4: ile przejść, przepraszam, w Olsztynie jest dźwiękowych dla głuchoniemych. Ja wiem, że jedno jest

-M3: coraz mniej

Nie, nie, dużo.

-M4: więcej jest?

W tej chwili jest bardzo dużo. Nie mam statystyki, ale w tej chwili jeżeli jest jakiegokolwiek przejście robione z sygnalizacją, obowiązkowo musi być dźwiękowe.

-M4: musi być? Aha, to nawiązując do tego, co pani właśnie powiedziała. Dla tych niepełnosprawnych

-K1: Przy planowaniu nowych i modernizacji chodników te standardy powinny być zachowane.

Dokładnie. Kwestia jest nawet nie tyle budowania tych nowych, ile remontów starych chodników. Żeby one też były robione już w tym nowym standardzie. Bo to jest tak, wydawałoby się, nieistotna kwestia jak wysokość krawężnika. A jest to naprawdę ważna rzecz. Właśnie nie dlatego, żeby samochód mógł podjechać na przykład, ale dlatego, żeby można było komfortowo... Osoba poruszająca się na wózku, czy matka z dzieckiem mogła też komfortowo korzystać i z przejść, i z chodnika.

-M4: ale te przejścia wszystkie są profilowane

Przejścia tak. Ale jest kolejne... nie wszystkie. Nie wszystkie. Nowe tak, ale...

-M4: nowe tak. A te stare... tak, ma pan rację, stare te krawężniki i tylko paski namalowane są

Czyli wyprofilowanie też.

-M4: to jest kwestia też do poruszenia, że nie wszędzie przejścia, gdzie są przejścia formalne, to znaczy oznakowane, że powinny być te krawężniki udostępnione dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Bo to dla nich jest problem, zjechać to jeszcze...

-M2: a przy okazji może ktoś wie, jakie jest uzasadnienie do stosowania tych granitowych krawężników? Na przykład to, co zrobiono przed Ratuszem, ten kawałek ulicy 22. Lipca? Okropieństwo. Nawiązanie do tradycji, do zabytku, kostka brukowa> Brukowa, nie Polbrukowa

No tu jest brukowa.

-M2: no bruk, bruk

To 11. Listopada.

-M2: 11. Listopada. Krawężniki granitowe...

-M4: przerobione na pomniki

-M2: cięte na ostry kant – nie wiem, kto taki wymyślił, żeby krawężnik miał zaostrome krawędzie. Czy samochód najedzie oponą, czy pieszy wyrżnie głową, to...

-M4: tak, a stare jeszcze poniemieckie wszystkie były zaokrąglone

-M3: tak

-M2: standardem są albo zaokrąglone, albo ścięte

Mamy kolejną uwagę – zaokrąglone.

-M2: a zastosowanie tych krawężników granitowych rozpowszechnia się w zastraszającym tempie

-M1: bo one są trwałe, dlatego

-M2: trwałe... Coś nie bardzo w to wierzę. Niby dlaczego ma być trwalszy kawałek kamienia, niż...

[mówią jednocześnie]

-M4: Heniu, produkcja. Produkcję zaokrągloną robić, a produkcję kanciatą jest o wiele łatwiej, bo 2 blachy spawa i ma formę. A okrągłe

-M2: ten argument o trwałości granitu to ja słyszę, a proszę zwrócić uwagę na niektóre elementy granitowe. Połamane już

-M3: tak

-M1: ale jak poniszczony są betonowe krawężniki

-M2: no betonowe. Ale betonowe mają po 40-60 lat

-M1: o wiele młodsze poszły już, już gruz się robi

-M2: i jeszcze były w innych czasach robione. Nie, nie, ja mam jakieś przygotowanie techniczne i nie wierzę w to, że naturalny kawałek granitu, produkowany w tysiącach egzemplarzy, każdy z tych kawałków zapewnia parametry wytrzymałościowe. Natomiast beton robiony fachowo, zapewnia jaką chce pan wytrzymałość

-M1: oj, oj, oj. Pokazałbym panu w Olsztynie...

-M2: i będzie kilkakrotnie tańszy od tego kawałka granitu

-M1: pokazałbym panu w Olsztynie...

-M2: granit jest dobry na płyty nagrobkowe

-M1: okropnie wyglądające betonowe krawężniki

-M2: proszę?

-M1: pokazałbym panu w wielu miejscach okropnie wyglądające betonowe chodniki

-M2: ojej, ja też panu pokażę okropnie wyglądające betonowe chodniki, tylko będziemy sobie pokazywać stare chodniki

-M1: nie, wcale nie stare

-M2: a ja panu pokażę okropnie wyglądające chodniki granitowe tuż przed Ratuszem. Jak tylko wyjdziemy, proszę na to popatrzeć. Okropieństwo. A robione rok temu

-M1: (śmiech) popatrzę

Dobrze. Czy uważają państwo na przykład, że powinno się wprowadzać zielen na chodnikach?

-M2: bez wątpienia tak

-M1: no jeśli jest miejsce, to oczywiście

-M3: oczywiście

To teraz dalej idziemy w materiał. Czy to powinny być drewniane donice, czy powinny być betonowe, granitowe być może?

-M4: to zależy od uwarunkowań terenowych. Prosta sprawa.

-M1: tak jest

-M4: są miejsca, gdzie nie ma możliwości postawienia tych potężnych donic, bo szerokość tego chodnika, szerokość jezdni. I one w niektórych, w wielu miejscach jest, że to drzewo rośnie sobie i jest taka... Wkoło taka kratka, że ona w minimalnym stopniu ogranicza przejście

-M3: tak

-M4: ale tam, gdzie jest miejsce to kompozycyjnie, widokowo to czy ona będzie z drewna, czy będzie z granitu

-M1: poprawia estetykę, tak

-M4: czy Bóg wie z czego, to już w zależności od kosztów. Ale podstawą jest, żeby była ta komunikacja zapewniona

-M2: ja mam taką uwagę, że w wielu miejscach ta zielen w postaci trawy, czy tam jakichś innych nasadzeń, ale głównie trawy, jest przesadnie stosowana. Pewnie w wyniku jakichś wytycznych dla projektantów. Jeżeli mamy gdzieś asfalt, Polbruk, skrzyżowanie i robienie paska półmetrowego trawnika jest bez sensu. To jest śmietnik. Robi się miejsce, gdzie jest bałagan. Bo tu jest kostka, tu asfalt

-M3: z koszeniem problem

-M2: jak nie sprzęt, to wiatr to wyczyści, wydmucha. A w tych pasach zieleni, jak nie daj Bóg tam jeszcze jakieś krzaczki wyrosną, to to jest łapacz śmieci. I to są śmietniki ciężkie w utrzymaniu. Bo mówię, chodnik czy asfalt to wiatr wydmucha. A w krzakach trzeba sprzątać

-M4: tak, ale później będą znowu zażalenia, jak niektórzy oponenci, że...

-M1: zabetonowali miasto

-M4: zabetonowali miasto

-M2: zgoda, jak masz plac 100 na 500 metrów, to proszę bardzo, róbmy tam rabaty. Ale nie pasek półmetrowy

-M1: no nie, to za mały, to bez przesady

-M4: pół metra nie

-M2: a pełno jest takich pasków

-M3: ale to jest miejsce, gdzie woda może być wchłaniana w sumie

Dokładnie, przy okazji.

-M3: no, tak że to nie jest głupie wcale

Właśnie, pamiętajmy o tym, że im bardziej betonujemy, tym bardziej nie ma co z wodą zrobić.

-M3: kratki ściekowe później nie odbierają wody

-M4: tak

A kwestia ławek na przykład?

-M4: ławek powinno być tyle, żeby pół miasta mogło sobie usiąść na ławki

-M3: no i akcja jest jakaś przeprowadzona przez ZDZiT

-M4: to miejsca nie zajmuje... Proszę bardzo, nie wiem, jak w tej chwili na Dąbrowszczaków, ale tam chyba 1 czy 2 ławki na całym odcinku od Piłsudskiego do Partyzantów

Nie no, jest na Dąbrowszczaków tych ławek! Co 5 metrów, co 10!

-M4: w tej chwili? No może dawno nie byłem, nie zwróciłem uwagi... A nie, dobra, jest parę, jest

Jeszcze zależy, po której stronie.

-M4: ale na przykład był projekt, dostałem kiedyś maila, na pewno wszyscy dostaliśmy z rad osiedla: „Proszę o wskazanie miejsc, celem postawienia ławek”

-M3: tak, to ZDZiT przygotował

-M4: ja oczywiście odpisałem na tego maila, powiedziałem, że na Bałtyckiej ulicy moim zdaniem należałoby postawić tu, tu, tu i tu. Na ostatnim zebraniu, jakie było, mieliśmy z Grzymowiczem i tam był (ns) ja zapytałem o te ławki. Odpowiedział: „Przetarg”. Jeszcze jedna odpowiedź „Przetarg w toku”. To jest odpowiedź taka zamykająca. Pas bez atu, przetarg. A ławki, uważam... To, co parę chwil temu powiedziałem. Społeczeństwo się starzeje. Ale nie tylko, nawet i młodzi

-M3: no

-M4: idzie sobie, chciał z dziewczyną się przytulić, to gdzie, w bramie się będzie przytulał?
Usiądzie na ławce, da sobie ćmoka, buziaka i dalej pójdzie, nie? To już tak trochę żartobliwie.
Ale uważam, że nie, że te ławki powinny być... Są ulice, gdzie nie ma żadnej ławki. Wziąć
Dworcowa, czy jakaś w tamtym rejonie

-M1: tam nie ma

-M4: tam ludzie chodzą do dużej przychodni, a tam nie ma żadnej ławki, żadnej. Od jednego
przystanku do drugiego. Żadnej ławki. Przy Hortexie tam chyba jest jedna, przy starym
Hortexie

Zgadza się.

-M4: ale po prawej stronie nie ma żadnych

A kiedy te konsultacje dotyczące ławek były robione?

-M4: to nie były konsultacje, to było mailowo, dostaliśmy, żeby wskazać

-M3: zapytanie z zarządu, że jest planowany zakup większy

-M4: no i tam każdy z nas, z tych rad osiedlowych proponował ile i gdzie. No nie do
przesady, ja powiedziałem o pięciu, ale tam akurat w takich miejscach, gdzie ludzie do
kościółka chodzą, to widzę przez okno jak oni chodzą, te biedaczki z laseczkami

-M1: tak to odpoczną

-M4: tak, tak by usiadł, posiedział i dalej poszedł

Czyli to już jest zaplanowane?

-M3: tak, już jest zaplanowane

-M1: jest

-M4: no jest zaplanowane, tylko wie pani, jak z tymi planami bywa

-M3: nie no!

-M4: albo się uda, albo się nie uda

A na kiedy będzie zaplanowane?

Jak zdążycie, to jeżeli mówili, że był przetarg, to pewnie wykonanie będzie jesienią.

-M3: w tym roku budżetowym

-M4: przetarg, przetarg

**No dobrze, to co można jeszcze zrobić, aby zmniejszyć bariery komunikacyjne dla
pieszych?**

-M4: żeby co?

**Zmniejszyć bariery komunikacyjne dla pieszych w mieście? Ja tu pozwolę sobie
zadziałać trochę jak taki... Włożyć kij w mrowisko: żółte barierki tak zwane, które**

niektórzy nazywali barierkami typu olsztyńskiego. Czy uważają państwo, że używanie tego typu zabezpieczeń jest w ogóle potrzebne, czy to jest zupełnie już anachronizm?

-M4: ja uważam, że potrzebne. Że akurat żółte, czy... Kolor to nie, ale te barierki...

-M3: czy w ogóle barierki, czy żółte? Barierki?

Chodzi mi o barierki i podałem żółte barierki, bo to są barierki...

-M1: tak, takiej wielkości

-M4: tylko one nie muszą być jak bariera w zakładzie karnym...

[kilka osób mówi jednocześnie]

-M2: ale chodzi o oddzielenie chodnika od jezdni?

Tak.

-M3: tak, to powinny być

-K1: gdyby były ciemne, to wtedy nie rzucałyby się tak w oczy i by były eleganckie

-M4: ale jako samą ideą jestem za i zresztą bardzo dużo w Europie w dużych miastach tych barierek... One są ładne, porobione, nie tak jak u nas z rur, fajne są porobione te barierki. Ale są. Są i uważam... Przykład znowu na tej Bałtyckiej, bo to... Jak nie było tych barierek, to ci ludzie chodzili jak chcieli, w każdym miejscu. A tak to już musi. Chciał czy nie chciał, wymusza ta barierka dojście czy do skrzyżowania, czy do przynajmniej przejścia dla pieszych. A że ten żółty kolor, to faktycznie nie za bardzo...

-M1: no taka była moda kiedyś

-M4: ale jak są szare, ciemne, zielone gdzieś w jakimś mieście... Ciemna zieleń była

-M2: a na Dajtkach na Sielskiej jak była budowana, to powstał ze sześćsetmetrowy odcinek pięknych, potężnych barierek. To powstało 2 lata i ktoś je wyciął w pień

Na wniosek mieszkańców zostały zdemontowane. Bo...

-M2: nie znam w ogóle historii. Bo wiem, że były i zniknęły

Były, bo były w projekcie, projektant zaprojektował barierki i było dofinansowanie zewnętrzne.

-M2: a potem kto zaprojektował wycięcie tego?

Potem minął, że tak powiem, termin trwałości projektu i grupa mieszkańców napisała pismo do ZDZiT-u, do prezydenta, że te barierki są niepotrzebne, że są daleko od drogi, nie od tej strony może co potrzeba tej drogi i zostały zdemontowane.

A jaka jest trwałość?

Tam trwałość projektu to zazwyczaj było 3-5 lat.

Barierek?

-M3: nie, trwałość projektu

Projekt.

-M3: że można już się nie trzymać projektu. To to

Bo jak jest projekt z dofinansowaniem zewnętrznym, żeby był odebrany, to odbiorca, czyli gmina gwarantuje trwałość tak zwaną projektu. Czyli że przez 5 lat tego się w ogóle nie ruszy.

To ja rozumiem, tylko że zakłada się chyba trwałość tego, co się stawia|?

-M3: nie, nie. Chodzi o przestrzeganie tych wytycznych z projektu

Ale to jest absurdalne z lekka.

-M3: no cóż...

-M4: tutaj jeszcze to, co pan, ten ostatni punkt, to pytanie...

Tak?

-M4: to to, co ja niedawno, parę minut temu mówiłem, aby zmniejszyć bariery komunikacyjne w mieście: parkowanie na chodnikach. Powtarzam to jeszcze raz. Parkowanie na chodnikach, musi być minimum ten metr zostawiony szerokości na chodniku, żeby pieszy swobodnie z wózkiem, z sankami mógł przejść. Co się dzieje widzimy nieraz, zdjęcia na internecie, jak te chodniki są pozastawiane i ludzie muszą lawirować

-M1: u nas też pozastawiane są

-M4: tak. I tutaj uważam, że powinien być położony nacisk na wymuszanie administracyjne, tak to kulturalnie powiem

(śmiech)

-M3: no tak, tak!

-M4: pozostawienia tego ciągu dla pieszych na chodnikach. Trudno, nie ma miejsca, nie możesz tam zaparkować

-M1: ja nie wiem, chyba w przepisie gdzieś jest...

Jest półtora metra. Mierzyliśmy podczas spaceru badawczego. Powiem państwu, że nie było miejsca chyba... Oprócz tu na Piłsudskiego, gdzie jest ewidentnie zakaz i nie można parkować, to na dobrą sprawę na każdej drodze, na każdej bocznej drodze czy jakiegokolwiek, nawet na Kościuszki, tam gdzie już po remoncie wszędzie stały na chodnikach samochody. Wszędzie. Każdy kawałek wolnego miejsca próbują... I to czasami stają tak, że przy odrobinie chęci byłoby faktycznie przynajmniej ten metr.

-M1: ja mówię, metr. Bo to jest wystarczająco

Że można by spokojnie przejść, byłby zachowany. Ale każdy jednak kierowca boi się, że ktoś mu jadąc obok, przechodząc...

-M4: nie, to nie, ja panu powiem. Nie boi się, z autopsji to mówię. To jest bezmyślność

I parkuje w połowie tego chodnika. I wtedy zostaje nie metr, a pół. I z drugiej strony pół metra zostaje do krawędzi z drugiej strony do krawędzi.

-M1: albo tak stoją, że w ogóle nie da się przejść. Trzeba schodzić u nas na jezdnię

-M4: no w każdym bądź razie ciężko ma i pieszy, i kierowca. I dojdziemy do tego, tak jak jest w Tokio, że jak idziesz kupić samochód, to musisz przynieść kwit, że masz miejsce parkingowe. Jeszcze trochę i będzie tak u nas, niestety. Bo na tych blokowiskach, jak nieraz pojedę na ten gułag, tam na te Jaroty i inne, jak popatrzę, co się tam dzieje... Boże kochany! Przecież tam jest tragedia. Samochód na samochodzie

-M4: tam samochód na samochodzie

-M3: nowe osiedle, właśnie

-K1: na Tęczowym Lesie gorzej niż na moim osiedlu. Tam to w ogóle jest brak miejsca

-M4: no już zaczynają te nowe budynki budować, że te garaże są dla mieszkańców pod...

-M3: ale są płatne. I jak mieszkaniec nie kupi...

-K1: po 20 tysięcy

-M1: to nie ma

-M3: no właśnie

Ale czasami jest obowiązek wykupu.

-M3: to teraz tak, ale wcześniej faktycznie nie było

-M4: no, powinien być obowiązek, że kupuje mieszkanie łącznie z miejscem garażowym. Nie to, że każdy ma garaż oddzielny, tylko to miejsca garażowe są

-M3: miejsca parkingowe

-M4: miejsca garażowe są. Oglądałem tu niedawno na Alei Wojska, na Browarze, gdzie Browar był. Te budynki, akurat u kolegi byłem, tam mi pokazywał. No bardzo ładnie, każdy ma miejsce swoje i OK. I parking wolny jest. A tam na tych Jarotach, Pieczewie, to tam jest tragedia

No tak, jest to też kwestia...

-M4: ale nie tylko tam. Proszę państwa, już to samo się dzieje u nas na osiedlach tych domków jednorodzinnych. Ja na przykład mieszkam na tej ulicy Wędkarskiej. Ona się z dwóch kawałków składa, na tym odcinku, co ja mieszkam akurat facet ma firmę autobusową, drugi ma firmę tapicerską, trzeci ma jeszcze Bóg wie co tam. I tych busów stawia... oprócz tego samochody osobowe. I tam ni czorta! Jeździ śmieciarka, pozabierać, nie może się precyzyjnie między tymi samochodami. Tak że tu jest dwojaki problem. Brak miejsc parkingowych, nie korzystanie z miejsc parkingowych – tak jak przed chwilą powiedziałem,

każdy ma ten wjazd do tego domku, może wjechać sobie stanąć. Nie musi do garażu wjeżdżać, ale na ten podjazd. „Ale po co będę wjeżdżał, jak za pół godziny będę jechał”

-M2: jak będzie chciał drugi wyciągnąć samochód, to musi odstawić. Wiesz o co chodzi. Ma jeden samochód w garażu, to nie chce drugiego zablokować. Bo nie wiadomo, kto pierwszy będzie wjeżdżał

-M4: a, żeby nie zablokować. No masz może i rację. Ale Heniu, jakieś wyjście trzeba z tego znaleźć

-M2: ja myślę, że na temat osiedli, na pewno twojego jak i mojego to jest tak, że uliczki są jakie są, nie za szerokie, te 5 coś metrów szerokości. Może by czas pomyśleć o tym, żeby ta uliczka nie była dwupasmowa, że może jechać samochód w jedną i drugą stronę. Niech samochody jadą jednym ciągiem!

Być może.

-M4: ja chciałem zrobić u nas na osiedlu, zmodernizować i zrobić ruch jednokierunkowy

-M2: a po jednej stronie niech stoją samochody

Wprowadzanie dróg jednokierunkowych, być może.

-M4: Boże, szum się taki... „Panie! To ja będę szedł 100 metrów do swojego samochodu?!”. Znaczący przepraszam: „Będę jechał 100 metrów, żeby pod dom podjechać?!”

-M2: nie, ale mi chodzi o to, że nie jednokierunkowa. Dwukierunkowa, ale nie możesz się minąć na całej długości. Trzeba poczekać, kolegę przepuścić

-M4: aha

Też...

-M4: ale w tej chwili to jest taka rzeczywistość, że się 2 samochody już nie mieszczą, bo pozostawiane te chodniki

-M2: nie, w tej chwili rzeczywistość jest taka, że na jezdni jest miejsce swobodne i już wieczorową porą, po południu, o tej godzinie, co teraz już mało gdzie jakiś samochód jedzie, natomiast kobieta z wózkiem nie przejedzie, bo wszyscy już są w domu, przejechali

-M4: tak, nie ma szans

-M2: więc postawmy te samochody na jezdni po jednej stronie, a po drugiej niech sobie te samochody jeżdżą

-M4: o, tu się nasunął bardzo... to, co Heniek powiedział, szczególnie w Niemczech bardzo dużo takich znaków jest, właśnie zakaz parkowania. Lewa strona, bądź prawa strona

Słusznie, czyli już mamy kolejne rozwiązanie.

-K1: Przysłuchując się tej rozmowie panów dochodzę do wniosku, że media powinny być wykorzystane do szerokiej edukacji całego społeczeństwa. Można organizować pikniki

plenerowe, spoty w mediach. Prowadzić w szerszym zakresie szkolenia z zakresu wychowania komunikacyjnego. Rada Olsztyńskich Seniorów prowadzi działania w tym zakresie. Spotkania te cieszyły się zainteresowaniem. Zdrowie i życie ludzkie jest najważniejsze. Jest podstawą, o którą powinny zadbać samorządy. Uważam, że najważniejsza w tej kwestii jest szeroko rozumiana edukacja i dbałość wszystkich służb o komfort i jakość życia mieszkańców.

-M4: no ale tak jak tu pani powiedziała, w telewizji...

-K1: Problem edukacji mieszkańców jest mi bardzo bliski, może warto pokazywać i wyróżniać osoby, które swoim zachowaniem na drodze przyczyniają się do bezpieczeństwa na drodze. Należy doceniać kierowców, którzy jeżdżą bezkolizyjnie, najlepszych, dawać im dyplomy.

-M4: ale wie pani, dlaczego się nie pokazuje? Bo tylko 20% płaci ludzi za abonament. Jak będziemy płacili wszyscy, będą pokazywać. Będą pieniądze (śmiech)

-K1: nie, tylko się mówi to, co złe. Ale edukować, edukować, edukować

-M2: niedługo będziesz płacił

Proszę państwa, poruszyliśmy generalnie temat pieszych od strony drogi. Ale jest jeszcze temat pieszych, na który pozwolę sobie zwrócić uwagę od strony podwórek. W bardzo wielu, być może nie jest to problem na osiedlach domków jednorodzinnych, natomiast...

-M4: w centrum

Centrum, gdzie są kwartały czy kamienic dawnych, czy nowobudowanych osiedli. Może nie osiedli, a budynków wciśniętych gdzieś między osiedla i teraz zaczyna się taki problem, że wszyscy się grodzą. Okazuje się, że wszyscy zabierają przestrzeń publiczną... Może nie publiczną, bo skoro się grodzą, to albo mają dzierżawę, albo wykupioną, ale grodzą się, zamykają przejście pieszym, które kiedyś było... Czasami też nie pieszym, bo czasami zamykają jakiś ułatwiony czy dobry dojazd karetek, straży czy służb. Ja mieszkam przy ulicy Kościuszki, gdzie wewnątrz kwartał cały Kościuszki, Kopernika, Kętrzyńskiego, Plac Pułaskiego w środku został zabudowany przez jedną z olsztyńskich spółdzielni już kilka lat temu. Ogródzony płotem, niektórzy mówią, że wygląda to jak getto, że się odgradzili od innych. Drugi problem, samochody parkują tam, gdzie jest jakiegokolwiek miejsce i przejazd jakiegokolwiek... Niedawno był tam pożar i przejazd straży pożarnej... Naprawdę mieli szczęście ci właściciele samochodów, bo był to weekend, że byli pewnie w domu i mogli wyjść, przestawić samochody, bo podejrzewam, że straż by pewnie pojechała po samochodach. Ale to też jest problem. Też nie ma ułatwionego, prostego przejścia, poruszania się pieszych między ulicami.

Zrobienie sobie jakiegoś skrótu czy zrobienia w tym kwartale mini parku czy placu zabaw.

-M1: ale to jest zamykanie przestrzeni

No jest to zamykanie przestrzeni.

-M4: ja tu wejść w słowo. Swego czasu, też parę lat temu była taka konsultacja w urzędzie wojewódzkim pod tytułem chyba „Parkingi w Olsztynie”

No tak, była.

-M4: i jakaś firma za marne 200 tysięcy narysowała rysunek, prawda, że powinien być parking tu, parking tu, parking tu, parking tu. Przeciętny olsztynianin, który żyje tak jak ja 70 lat w Olsztynie, bo się urodziłem w Olsztynie, to ja na pamięć wiem, gdzie powinien być parking. Ale miasto wolną rączką wydało 200 tysięcy złotych. Ale nie do tego zmierzam. Do czego zmierzam, zabrałem głos na tym, mówię do tych, tych... jak ich nazwać, projektantów, powiedzmy. Wymyślili tamte różne parkingi, ale zostało parę kwartałów, to co pan przed chwilą mówił. I kwartał Mickiewicza, Dąbrowszczaków, Mazurska, Kopernika, prawda? To są tylko bloki, stoją na zewnątrz przy ulicach. W środku jest Bangladesz, tam wszystko jest, komórki, czort wie, czego tam nie ma. Bałagan – chciałem inaczej powiedzieć – teren niewykorzystany. I w takich właśnie, w takich kwartałach podwórkowych tam by można było zrobić te parkingi. Można by było tak, jak bardzo często widziałem we Francji, w kwadracie bloków pośrodku jest plac zabaw dla dzieci, w te kulki tam sobie zabójczy grają, a po boku są parkingi i stoją samochody. Samochody nie stoją na ulicy, tylko stoją na tym parkingu takim osiedlowym, jak go zwał, tak go zwał. No są rozwiązania, są rozwiązania, tylko mówię, koło też było proste do wymyślenia, ale ile to lat było trzeba, żeby koło wymyślić. A teraz nam już nie trzeba wymyślać nowych kół. Są pewne sprawy, które inni wcześniej już... W tej motoryzacji o wiele więcej, dłużej niż my żyli, oni mają pewne standardy opracowane

-M2: kasy mają trochę więcej i mogą popularyzować pomysły

-M4: i ściągnąć to

A co się stało z tymi konsultacjami parkingowymi?

-M4: już nie pamiętam, wie pani, jak to się skończyło. To takie było... Wie pani, było bo było **To jest to, o czym ja też wspominałem, gdzie projektanci musieli zbadać grunty, czy tam się da też przy okazji...**

Czyli nic się nie stało, tak?

Nie, oni wskazali miejsca, gdzie można zrobić parkingi, ale to stwierdzono w ten sposób, że miasto chciało to zrobić w partnerstwie publiczno-prywatnym. Ponieważ nie stać gminy Olsztyn na to, żeby wybudować... Bo to było przede wszystkim pod kątem

parkingów, bądź wskazania miejsc na parkingi wielopoziomowe bądź podziemne. I okazało się, że gminy nie stać na...

A to po co robić projekt przed kosztorysem?

No właśnie oni mieli też zrobić kosztorys.

-M4: ale mi się zdaje, że tam nie było wielopoziomowych. Nie pamiętam, cholera, bo to dość dawno było

Nie, to to było.

-M4: oni wyznaczali, to co pamiętam, że jest konieczność tych parkingów

Tak, że jest. To wszyscy wiemy, oczywiście.

-M4: konieczność. No i tam tych parę placków namalowali na czerwono, gdzie tam powinny być

Nie, nie, oni to przeliczyli. Stąd wyszło, że nie zainteresujemy budową parkingu inwestora prywatnego. A wtedy akurat to było po dosyć głośnej sprawie parkingu podziemnego w Krakowie, gdzie gmina wybudowała w partnerstwie publiczno-prywatnym i inwestor nie wiedział, co zrobić z parkingiem już po dwóch latach, bo miał takie straty, że... No to mimo tego, mimo pewnych błędów, które oni popełnili przy tych konsultacjach parkingowych, to mimo wszystko to były naprawdę dobre i słuszne wyliczenia.

-M4: być może. Ja panu powiem, taka tylko mała dygresja, wróć do tego, jak myśmy o ten szynobus walczyli. Przeprowadzono też konsultacje z mieszkańcami. Akurat to było po wypadku w Szczęsnym, gdzie zginęło tylu ludzi. I babcię się pytali, czy będzie jeździła pociągami do miasta. „A panie, broń Boże, bo to wypadki samochodowe!”. Tak się robi konsultacje. Na ten temat mam swoje zdanie (śmiech). Wiem jak jest, zresztą nie na jednych tu byłem, to wiem. No nie, mi się wydaje, podsumowując tę naszą dyskusję... No są pewne uwagi, moim zdaniem, słuszne. Są może i niesłuszne, bo wiadomo, że każdy ma jakieś swoje widzimisie. Każdy widzi po swojemu. Niemniej jednak uważam, że należy podnieść w szczególności, pierwsza sprawa: tak jak pani przed chwilą bardzo ładnie powiedziała, edukację bezpieczeństwa, poruszania się i pieszych, i rowerzystów, i kierowców. Nie gadać w telewizji durnot, że się dodaje szczypiorek do sałatki a sałatkę do szczypiorku, tylko właśnie uświadamiać tych ludzi, prawda. Jak chodzić, jak jeździć, w jaki sposób. Żeby doszedł bezpiecznie do szkoły, wrócił bezpiecznie ze szkoły. To jest pierwsza sprawa. Druga sprawa to to, co pan chyba poruszył te nawierzchnie, te chodniki. Trzecia sprawa: komunikatywność na tych chodnikach. To są istotne sprawy, które polepszają bezpieczeństwo całe pieszych...

No nie tylko pieszych, użytkowników. W sumie użytkowników, użytkowników wszystkich.

Pies na smyczy też jest użytkownikiem. Tak mi się wydaje

-M2: u mnie pieszy nie ma źle w Olsztynie. Nie jest źle

-M4: no i jeszcze jeden problem jest, żeby były pieniądze. Bo jakby były pieniądze, to by się wszystko zrobiło. A że nie ma pieniędzy, to możemy sobie tu gadać 3 dni i 3 noce, każdy powie „no tak, potrzeba, potrzeba”, ale i Salomon z pustego w próżne nie należy. A jakie finanse są miastowe to wiemy, prawda? I podejrzewam, że tu nic mądrego się nie wymyśli. Jedynie tyle, że projekty, plany można pisać. Tylko że oczywiście o wiele lat za późno, bo Olsztyn w stagnacji żył przez ostatnie 30 lat. Przecież w tym mieście się nic nie zrobiło. Ostatnia poważna inwestycja to wybudowanie akwarium i zburzenie kina Odrodzenie, prawda?

-M2: jakiego akwarium?

-M4: no tego budynku tutaj (śmiech). To nie jest akwarium?

-K1: no nie, niech pan nie przesadza, wiele w Olsztynie się zmieniło na dobre

-M4: co?

-K1: Olsztyn się cały czas rozwija, jest wiele dobrego, zmienia się z dnia na dzień, turyści oraz mieszkańcy doceniają to podkreślając działania samorządu..

Pewnie centrum handlowe?

-M3: nie, nie

-M4: nie, ten co jest... Pani z Olsztyna? Kiedyś było piękne kino Odrodzenie. I zburzono to kino Odrodzenie, wybudowano dom dla prominentów partyjnych. I dlatego się nazywa akwarium, bo dla grubych ryb

OK! (śmiech)

-M4: dlatego akwarium. Jak powiesz staremu olsztyniakowi „akwarium”, to wie, co to jest akwarium

-M2: a ja nie wiem

-K1: teraz Olsztyn się rozwija, zmienia i pięknieje z dnia na dzień

-M4: ja uważam, że w momencie... Nie wnikać czy słuszne, czy niesłuszne. Nie to chcę powiedzieć. Ale w momencie budowy tych linii tramwajowych wiele ulic na tym zyskało. I struktury podziemne, i struktury nadziemne

-M3: bo tak miało być

-M4: jadąc tam na te Pieczewa, Jaroty szeptem, a teraz jest niebo i ziemia

-M3: zgadzam się

-M4: ulica Obiegowa, tu Piłsudskiego. Proszę bardzo. Spowolniono ruch, zrobiono jeden pas.

I czekają ludzie, nie pchają się. Ja osobiście jak gdzieś jadę, to nie jadę tu, tylko jadę

Artyleryjską

-M3: tak, tak

-M4: żeby pod Ratuszem nie jechać

-M3: tak

-M4: do czego zmierzam, do tego jest ten ruch spowolniony, on się uspokoi a tym samym będzie bardziej bezpieczny dla pieszych i kierowców

Oczywiście.

-M4: proste

-M2: tak, ale ile było krytyki w związku z liniami tramwajowymi, z budową tramwajów

-M4: a komunikacja, proszę państwa, tak jak powiedziałem. Komunikacja publiczna musi wyprzeć transport prywatny. I wyprzeć, bo nie ma... Po co te metra... Dlatego w Londynie w 1866 roku zaczęto budować. Bo już w tamtych latach bryczki tarasowały miasto

-M3: tylko musimy trochę poczekać, aż się rozwinie

Tak.

-M4: no, więcej przybywa samochodów niż... A u nas metro się buduje od 1950 roku w Warszawie

-M3: no cóż. Od lat trzydziestych już...

-M4: w 1951, pamiętam

-M3: przed wojną zaczęli

-M4: jeszcze chłopak byłem, to już pamiętam, że o tym metrze była mowa, że pod Wisłą nie można, bo piaski ruchome. Miałem 5-6 lat, pamiętam

Proszę państwa, bardzo dziękuję za poświęcony czas, za dyskusję.

[koniec nagrania]