

Raport z konsultacji "Pieszy w mieście", wersja 1

1. CEL KONSULTACJI

Aneta Szpaderska

Celem konsultacji było poznanie problemów, z jakimi borykają się mieszkańcy Olsztyna jako piesi: szczególnie tych kwestii, które związane są z bezpieczeństwem i komfortem podróżowania oraz dostępnością infrastruktury pieszej.

Konsultacje miały pozwolić na zebranie informacji od mieszkańców, które pozwoliłyby odpowiedzieć na następujące pytania:

Jakie zmiany mogłyby zapewnić większe poczucie bezpieczeństwa wśród pieszych?

Jakie zmiany mogłyby zwiększyć komfort przemieszczania się pieszych po mieście?

Jakie zmiany mogłyby zmniejszyć liczbę barier komunikacyjnych dla pieszych?

Zebrane informacje o problemach pieszych i propozycjach ich rozwiązania będą wzięte pod uwagę przy opracowaniu dokumentu „Standardy Pieszych w Olsztynie”, zawierającego wytyczne dla działań służących:

- **Zwiększeniu komfortu poruszania się po mieście pieszo**; z uwzględnieniem potrzeb osób z niepełnosprawnościami, osób z wózkami dziecięcymi, osób starszych i tych, które z różnych powodów mogą mieć trudności z poruszaniem się po dostępnych ciągach pieszych;
- **Poprawie bezpieczeństwa pieszych w mieście**; m.in. poprzez planowanie infrastruktury w taki sposób, aby ograniczyć występowanie sytuacji ryzykownych z udziałem pieszych, rowerzystów i kierowców;

W szerszej perspektywie „Standardy Pieszych w Olsztynie” mają posłużyć także:

- Poprawie jakości przestrzennej miasta;
- Poprawie atrakcyjności turystycznej Olsztyna.

2. PODJĘTY PROBLEM

Aneta Szpaderska

Tytuł konsultacji – „Pieszy w mieście” jest pojemny i odnosi mieszkańców do różnego rodzaju uwarunkowań związanych z pieszym poruszaniem się po Olsztynie. Należą do nich uwarunkowania związane z infrastrukturą, działaniami służb miejskich, zachowaniami uczestników ruchu drogowego.

Uczestnikom konsultacji udostępniono materiały przybliżające wybrane zagadnienia związane z poruszaniem się po mieście pieszo.

Pieszy w mieście, jako uczestnik ruchu:

- *wykaz dróg publicznych Miasta Olsztyna*
- *propozycji tras pieszych w Olsztynie*
- *Program Rozwoju Śródmieścia*

Pieszy korzystający z komunikacji miejskiej:

- *poradnik drogowy*
- *progi zwalniające*
- *autobusy niskopodłogowe*
- *układ komunikacji miejskiej*
- *strategia rozwoju transportu publicznego.*

Podczas konsultowania materiałów wspierających proces konsultacji wskazano na potrzebę uzupełnienia ich o informację o wypadkach drogowych z udziałem pieszych. Takie statystyki zawiera program *Gambit na lata 2014-2020* i został on dołączony do materiałów dostępnych na platformie W Dialogu.

Budowa chodników dla pieszych:

Na etapie konsultacji materiałów informacyjnych wskazano na brak w nich informacji o budowie i naprawie chodników. Materiały uzupełniono o te informacje.

Materiały zawierały także informacje o **ograniczeniach**, jakie należy wziąć pod uwagę przy propozycjach rozwiązań dla pieszych.

Do najważniejszych ograniczeń należą:

- *Koszty - ze względu na ograniczony budżet miasta, nie wszystkie sugestie, np. budowy nowych ścieżek pieszko-rowerowych, będzie można zrealizować jednoetapowo lub w najbliższych latach.*
- *Plany zagospodarowania i plany miejscowe - nie zawsze budowa nowej infrastruktury jest możliwa ze względu na uchwalone plany miejscowe lub plany zagospodarowania.*
- *Ustawa o ruchu drogowym - wynikające z ustawy wytyczne mogą utrudniać podjęcie pewnych działań, np. ustawienia słupków.*

Rozwiązania, stosowane w innych miastach lub zastosowane w Olsztynie:

- *Bydgoskie Standardy Pieszych*
- *„Miasto dla ludzi” - „standardów infrastruktury pieszej” w Lublinie*
- *Bezpieczna i zrównoważona mobilność - Warszawa*
- *Standardy dostępności dla Gdyni*
- *Katalog standardów nawierzchni chodników dla Wrocławia*
- *Rozwój ruchu pieszego w Warszawie.*

3. ZAANGAŻOWANE PODMIOTY

Aneta Szpaderska

Organizatorem testowych konsultacji *"Pieszy w mieście"* był Urząd Miasta Olsztyna, Biuro Komunikacji i Dialogu Obywatelskiego.

Osobami zaangażowanymi w ten proces byli:

Aneta Szpaderska - Biuro Komunikacji i Dialogu Obywatelskiego

Bartosz Kamiński - Biuro Komunikacji i Dialogu Obywatelskiego

Tomasz Hajny - Biuro Komunikacji i Dialogu Obywatelskiego

Anita Czerwińska - Pełnomocnik Prezydenta Olsztyna ds. Ochrony Danych Osobowych

Mirosław Arczak - Oficer Rowerowy Wydział Rozwoju Miasta i Budownictwa

Renata Domżańska - inspektor ds. wizerunku przestrzeni miejskich, Wydział Rozwoju Miasta i Budownictwa

Jarosław Skórski - Doradca ds. Polityki Rodzinnej

Dorota d'Aystetten - Asystent Prezydenta

Partnerami w realizacji procesu konsultacji byli:

Rada Olsztyńskich Seniorów

Rady Osiedli (23 podmioty)

Zarząd Dróg Zieleni i Transportu

Straż Miejska

Miejska Biblioteka Publiczna (16 filii)

Biuro ds. Współpracy z Organizacjami Pozarządowymi

Adresatem procesu konsultacji byli Mieszkańcy Olsztyna.

Instytucja wspierająca: Centrum Deliberacji w Instytucie Socjologii Uniwersytetu Warszawskiego, lider projektu „W Dialogu”.

4. METODY ZBIERANIA INFORMACJI

Aneta Szpaderska

W pierwszym etapie konsultacji zaproszono mieszkańców do komentowania materiałów informacyjnych przygotowanych przez Urząd Miasta z myślą o mających się odbyć debatach. Zawierały one zestawienie podstawowych danych związanych z przedmiotem konsultacji. Są one dostępne dla wszystkich mieszkańców na platformie W Dialogu www.wdialogu.olsztyn.eu.

W drugim etapie konsultacji zebrano informacje od mieszkańców podczas spaceru badawczego (24 maja, godz. 17:00) oraz debat: jednej z wykorzystaniem platformy internetowej W Dialogu (można w niej było wziąć udział w dowolnym momencie od 25 czerwca do 3 lipca) oraz dwóch przeprowadzonych w Urzędzie Miasta (28 czerwca i 29 czerwca, 17:30-19:00). Moderatorami spotkań

byli: Aneta Szpaderska oraz Bartosz Kamiński z Urzędu Miasta Olsztyna. Debaty zorganizowano w urzędzie miasta oraz w Internecie, aby ułatwić mieszkańcom udział w nich na wybranych przez nich zasadach.

Spacer badawczy był poprzedzony spotkaniem otwartym, które odbyło się w sali 119 olsztyńskiego ratusza. Założeniem spaceru badawczego było poznanie opinii mieszkańców Olsztyna na temat przestrzeni miejskiej z uwzględnieniem rozwiązań funkcjonalnych dla pieszych, barier architektonicznych, rozwiązań technicznych dla przejść dla pieszych i ogólnych wrażeń dotyczących przestrzeni miejskiej w terenie. Narzędziami wykorzystanymi w organizacji spaceru były:

- *mapka spaceru badawczego,*
- *formularz obserwacji,*
- *dokumentacja fotograficzna,*
- *regulamin spaceru.*

Dokumenty w załączeniu [dokumenty zostaną załączone do wersji opublikowanej na platformie W Dialogu].

Ze względu na to, że spacer pokrywał się z terminem konsultacji materiałów informacyjnych, wnioski z niego zostały jeszcze przed debatami włączone do treści materiałów.

Podczas debat zorganizowanych w Urzędzie Miasta oraz za pośrednictwem platformy W Dialogu moderatorzy postawili mieszkańcom zbliżone pytania:

Pytania debaty tekstowej:

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

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

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

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

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

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

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

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

Pytania debat bezpośrednich:

1. Jakie problemy w poruszaniu się po mieście napotykają Państwo jako piesi?

2. Jakie rozwiązania dla tych problemów proponowałoby Państwo?

3. Czy czują się państwo bezpiecznie jako piesi w mieście?

4. Jak oceniają Państwo komfort poruszania się pieszych po Olsztynie?

W pytaniach pomocniczych moderatorzy odnosili się również do kwestii dostępności infrastruktury i jej wpływu na komfort poruszania się pieszo po mieście.

5. WNIOSKI

W spacerze badawczym "*Pieszy w mieście*" uczestniczyło 12 osób reprezentujących różne grupy społeczne, różne wymagania i różne oczekiwania. Była to grupa zróżnicowana wiekowo. Każdy z uczestników po zakończeniu spotkania otwartego został wyposażony w formularz obserwacji, który zawierał 12 działów tematycznych:

- a) szerokość chodnika
- b) rodzaj nawierzchni
- c) oświetlenie
- d) sygnalizacja świetlna
- e) ławki
- f) zieleń
- g) przejścia dla pieszych
- h) parkowanie
- i) krawężniki
- j) schody
- k) wiaty autobusowe
- l) estetyka wykonania detali

Z analizy wspólnego z mieszkańcami spaceru należy wyprowadzić następujące wnioski:

- **infrastruktura drogowa**

chodniki - powinna być wystandaryzowana, ale uwzględniająca charakter dzielnicy; nawierzchnia chodników powinna być prosta, z jak najmniejszym wykorzystaniem drobnej kostki granitowej, szerokość dostosowana do otoczenia, ale uwzględniająca swobodne poruszanie się np. z dzieckiem. Powinno się systematycznie wymieniać nawierzchnię chodników. Uczestnicy spaceru wskazywali ponadto, że droga rowerowa powinna być oddzielona od części pieszej i zbliżona do krawędzi ulicy.

- **sygnalizacja świetlna i oświetlenie**

funkcjonowanie - w opinii uczestników spaceru, sygnalizacja świetlna powinna działać na żądanie, bez zbędnego oczekiwania, uwzględniać czas przejścia osób starszych, z problemem w poruszaniu się czy dzieci. Słupy oświetleniowe nie powinny znajdować się w ciągu pieszym i utrudniać swobodnego poruszania się, oświetlenie powinno być skierowane nie tylko na ulice, ale także na chodnik, w miejscach rzadziej uczęszczanych powinno się stosować tzw. "oświetlenie wędrujące".

- **zieleń i ławki**

zieleń - z wyrażonych opinii wynika, że uczestnicy spaceru zauważają i doceniają nowe enklawy zieleni, które powstały w ostatnich miesiącach, przykładem jest ul. Mickiewicza i stworzenie tam zarówno zieleńców, jak i miejsc wypoczynku, czyli ustawienie ławek a także zieleńce przy ul. 1 Maja i Dąbrowszczaków. Na skrzyżowaniu ulic Piłsudskiego i 1 Maja zauważono donice do naprawy a na ul. Plater zieleniec, który jest ogrodzony i niedostępny mieszkańcom - postawiono wniosek usunięcia ogrodzenia i naprawę donic. Zawnioskowano także o częstsze koszenie trawy w śródmieściu.

ławki - spacerujący uznali, że w mieście pojawiło się wiele ławek, ale wciąż są miejsca, gdzie ich brakuje: okolice budynku Urzędu Wojewódzkiego i przy ratuszu od strony ul. 1 Maja.

- **przejścia dla pieszych**

ilość i funkcjonalność - uczestnicy spaceru badawczego zwrócili uwagę na potrzebę stworzenia przejścia dla pieszych na ul. 1 Maja w okolicach skrzyżowania z ul. Ratuszową oraz utworzenie przejścia przez ul. 22 Stycznia w okolicy wejścia do Parku Centralnego. Czas zielonego światła na przejściu na ul. 1 Maja przy Teatrze im. S. Jaracza należy wydłużyć.

- **parkowanie**

lokalizacja - podczas spaceru wykonano pomiary na chodnikach, na których dopuszczone jest parkowanie samochodów. W kilku miejscach np. ul. Kopernika samochody parkując uniemożliwiają swobodne poruszanie się i nie zachowują przepisowej odległości pozostawionej dla pieszych. Na ulicach: Linki, Lanca, Mickiewicza, Dąbrowszczaków, Kopernika - uczestnicy wskazywali na nieprawidłowe parkowanie samochodów. Postulowano uporządkowanie miejsc parkingowych w śródmieściu. Chodnik powinien służyć do chodzenia, nie do parkowania. Za

parkowanie niezgodne z prawem powinny być konsekwencje. Nawet w czasie spaceru, pomimo obecności strażnika, żaden kierowca nie dostał mandatu.

- ***krawężniki i schody i wiaty***

wysokość - mieszkańcy ocenili, że duża część krawężników na trasie spaceru była za wysoka, wskazali następujące miejsca: Ratuszowa, pl. Konsulatu Polskiego, Piłsudskiego przy centrum handlowym. Ogólnym, często pojawiającym się wnioskiem było obniżenie krawężników. Zaobserwowano, że w niektórych miejscach nie ma podjazdów - pl. Dunikowskiego, lub są niewystarczające - Ratuszowa, przystanek komunikacji miejskiej na 1 Maja. Wiaty oceniono pozytywnie.

- ***estetyka wykonania detali***

uczestnicy wnioskowali o zwiększenie ilości stojaków rowerowych, zwłaszcza przy budynkach urzędów czy instytucji oraz wskazali słupy ogłoszeniowe, jako nieestetyczne.

5 b. DEBATY

Marta Kołodziejska, Anna Przybylska

W debatach za pośrednictwem platformy W Dialogu wzięło udział 12 osób. W debacie 28 czerwca uczestniczyło 9 osób, w tym dwoje pracowników Urzędu Miasta w roli mieszkańców, przedstawiciele organizacji pozarządowych oraz rad osiedla. W debacie 29 czerwca uczestniczyło 5 osób, w tym czterech przedstawicieli rad osiedli oraz przedstawicielka Olsztyńskiej Rady Seniorów. Konsultacje obejmowały społecznych przedstawicieli mieszkańców raczej niż samych mieszkańców, którzy byli zaznajomieni z problematyką i nierzadko dysponowali wiedzą specjalistyczną.

Podczas poszczególnych spotkań (bezpośrednich i online) główny nurt dyskusji zawsze dotyczył kwestii komfortu i bezpieczeństwa w pieszym poruszaniu się po mieście. Natomiast wystąpiły różnice w ilości uwagi poświęconej przez każdą grupę różnym wątkom szczegółowym. Poniżej przedstawione wnioski z debat obejmują wszystkie zagadnienia podjęte podczas trzech debat. Są one przedstawione w trzech blokach tematycznych dotyczących 1. komfortu, 2. bezpieczeństwa, 3. instytucji publicznych i ich działań na rzecz pieszych. Kwestie komfortu i bezpieczeństwa często były ze sobą powiązane. Dla ich formalnego rozdzielenia na potrzeby raportu w części „komfort” przedstawiono wszystkie kwestie dotyczące ciągów pieszych, a w części „bezpieczeństwo” uwzględniono wątki związane m.in. przekraczaniem przez pieszych jezdni oraz interwencję ruchu samochodowego i rowerowego w ruch pieszych, choć się do nich nie ograniczono.

W treści prezentowanych wniosków posłużono się cytatami z wypowiedzi mieszkańców. Informacje o osobach biorącym udział w debacie tekstowej są prezentowane w następujący sposób: U1, U2, itd. – uczestnik pierwszy, uczestnik drugi itd. Informacje o uczestnikach spotkania 28 czerwca są prezentowane w następujący sposób: K1, K2, itd. – uczestniczka pierwsza, uczestniczka druga itd. M1, M2, itd. – uczestnik pierwszy, uczestnik drugi, itd.; Informacja towarzysząca identyfikująca spotkanie: B1 lub B2 – spotkanie pierwsze 28 czerwca lub spotkanie drugie 29 czerwca.

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

Podczas dyskusji dotyczącej komfortu poruszania się po mieście zwrócono uwagę na szereg kwestii takich, jak: sposób wykonania chodników, kontynuacja ciągów pieszych po ich przedzieleniu jezdnią, przeszkody na chodniku w postaci zaparkowanych samochodów lub infrastruktury przeszkadzającej w swobodnym poruszaniu się, parkingi. Komfort poruszania się pieszo po Olsztynie był dyskutowany w połączeniu z dostępem do infrastruktury przeznaczonej na potrzeby pieszego oraz zielenią miejską.

Chodniki

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

Monitoring potrzeb dotyczący chodników wykonywany jest m.in. przez przedstawicieli rad osiedla. Rady zgłaszają potrzeby do urzędu miasta. Jak stwierdzili przedstawiciele rad osiedli obecni na spotkaniu 29 czerwca, problem na osiedlach jest podobny – potrzeba budowy lub napraw chodników jest zgłaszana, ale realizacja inwestycji jest odraczana. Argument główny dotyczy braku środków.

Przykładowo na Osiedlu Likuty zgłaszano co roku potrzebę budowy chodnika do– wieloletniego planu inwestycyjnego (WPI). Bez skutku. Chodnik na kilku ulicach powstał w ramach środków z budżetu obywatelskiego. Zdaniem osoby zajmującej głos w sprawie, remonty chodników w ramach BO są „marnotrawieniem tego założenia” (M3, B2). Postulowano, aby, po pierwsze, w konsultacji z mieszkańcami opracować harmonogram napraw chodników, bo „Mając harmonogram, wiadomo czego się spodziewać, kiedy dana ulica zostanie naprawiona, łatwiej kontrolować finanse” (U3).

Zauważone zostało, że projektanci planujący ulice nie zawsze uwzględniają potrzeby pieszych. W trakcie dyskusji podkreślono, że chodnik należałoby planować równocześnie z planowaniem jezdni. Chodnik powinien być traktowany równoprawnie z jezdnią, choć - jak wynika z wypowiedzi niektórych uczestników spotkania - niekoniecznie tak jest: „Przykładem idealnym jest ulica Żurawia, która ma szerokość trzech pasów po trzy metry, a chodnik się nie zmieścił wcale” (M2, B1). Inna osoba stwierdziła: „Półtora metra to jest minimalny chodnik, jaki jest wymagany przy warunkach szczególnych, a normalnie jest chyba dwa metry. I w wielu miejscach dwumetrowy chodnik by się zmieścił, gdyby ktoś koniecznie nie chciał budować trzy i pół metrowej drogi, to znaczy jednego pasa trzy i pół metrowego” (M3, B1).

To, czy uwagi od mieszkańców zostaną zebrane, zależy od inicjatywy urzędu miasta, podjęcia działania przez projektanta, włączenia się rad, które mogą zmobilizować do wyrażenia opinii mieszkańców, a także chęci uczestnictwa wyrażonej przez tych ostatnich. Uczestnicy debaty zrelacjonowali, że gdy projektant przekazuje plan dotyczący przebudowy ulicy radzie osiedla do konsultacji, jest on umieszczany na stronie internetowej do wiadomości mieszkańców. Należałoby się zastanowić, czy jest to wystarczające dla ich zaangażowania, biorąc pod uwagę fakt, że podkreśla się spóźnione reakcje z ich strony, tzn. po zatwierdzeniu planu. Natomiast brak konsultacji z mieszkańcami inwestycji drogowych może skutkować ich niedostosowaniem do lokalnych realiów i potrzeb. Przykładem niedostatecznego zapoznania się przez projektanta z terenem, i – jak wnioskował uczestnik spotkania – poprzestanie na zapoznaniu się z planami geodezyjnymi - jest sytuacja na ul. Starobałtyckiej, gdzie nie zaplanowano dojścia do wszystkich domów. W sytuacji braku konsultacji problemy tego typu stają się oczywiste dopiero przy odbiorze inwestycji.

W kontekście planowania tras pieszych mówiono o ciągłości chodników: „Przykładem tego, jak pieszym jest ogólnie niewygodnie, jest przejście w tym miejscu, jak się idzie od ratusza, [gdzie] jest kawałek wyremontowany. Pieszcy idzie prosto chodnikiem wzdłuż ul. 11 listopada, i nagle musi odejść pięć metrów w prawo, żeby przejść przez przejście i wrócić z powrotem do tego samego ciągu” (M3, B1). Wskazano też na niedostosowanie do potrzeb pieszych ul. Limanowskiego. [**Komentarz AP: Proszę o informację, na czym dokładnie polega problem na ul. Limanowskiego**]. Ponadto w dyskutowanym wątku zasygnalizowano potrzebę uwzględnienia w planie zagospodarowania przestrzeni wpływu ogrodzenia osiedli o charakterze zamkniętym na ciągi piesze, aby nie wydłużać niepotrzebnie drogi pieszego.

Podczas spotkania 29 czerwca zwrócono uwagę na problem z realizacją planu przejść dla pieszych na niektórych osiedlach (dotyczy osiedli domów jedno- i wielorodzinnych) w kontekście konfliktu interesów. Bywa, że właściciele posesji, obok których wytyczono przejście, nie zgadzają się z decyzją o ich lokalizacji ze względu na potencjalne zagrożenie swojego mienia (samochód zaparkowany przed posesją) lub zagospodarowanie przestrzeni wokół domu (ogródki). Jak relacjonowała osoba reprezentująca radę osiedla Brzeziny, czasem zaplanowanie ciągów pieszych o odpowiedniej szerokości jest utrudnione z powodu ogrodzenia części terenu przez mieszkańców przyległych posesji. Problem ten jest lokalny, bo np. dotyczy Dajtek. Opinie wśród uczestników dyskusji co do tego, czy należy konsultować lokalizację przejść z właścicielami przyległych posesji są odmienne. Jeden z uczestników spotkania stwierdził, że zanim projektant zaplanuje przejście należy spytać o opinię mieszkańców, podczas gdy inny uważał, że interes ogółu mieszkańców jest nadrzędny i pojedynczy mieszkaniec nie może zgłaszać sprzeciwu w stosunku do projektu realizowanego na rzecz wspólnoty.

Uczestnicy dyskusji wskazali ponadto na to, że projektant powinien zrobić rozpoznanie terenu również pod kątem nawierzchni chodników. Z dyskusji wynika jednoznacznie, że nie można poprawiać estetyki miasta kosztem funkcjonalności infrastruktury. Chodniki powinny być trwałe, a szybko niszczeją. Powinny być wykonane z jednorodnego materiału. Co więcej, nie powinny być robione z

materiału o powierzchni nierównej lub śliskiej po opadach. Są obecnie dostępne materiały przeznaczone do budowy chodnika, które są estetyczne i funkcjonalne.

Uczestnicy spotkania nadmienią, że zamiana polbruku na kostkę była postulatem społecznym. Granit jako materiał na chodnik jest oceniany dobrze, bo „ładne, trwałe i to dobrze wygląda; tylko musi być po prostu gładki, i porządnie położony” (M5, B1). Jako pozytywny przykład podano lokalizację u zbiegu ulic Piłsudskiego i Dąbrowszczaków. Podczas dyskusji w innej grupie proponowano budowę ciągów pieszo-rowerowych z trwałej i dobrej jakościowo nawierzchni bitumicznej, mniej podatnej na korozję od płyt betonowych czy tzw. „kostki Bauma”. Natomiast jeśli estetyka ma pierwszeństwo przed funkcjonalnością, może to prowadzić to do sytuacji stwarzających zagrożenie wypadkiem: „Przy Nowowiejskiego ten nowy chodnik, on jest taki z tych granitów poprzetykany co jakiś czas kostką, no i z wózkami ktoś idzie ścieżką rowerową. Bo to ładnie wygląda, ale jest niepraktyczne tak naprawdę” (M7, B1). Problem niefunkcjonalnej nawierzchni dotyczy również przejścia między rynkiem a Parkiem Centralnym oraz okolicy filharmonii. Wśród miejsc, gdzie nawierzchnia jest zniszczona, wymieniono ulice Lubelską, Towarową, a także okolice Dworca PKP Olsztyn Główny.

Zgłoszono uwagę, aby każda nowa droga piesza lub pieszo-rowerowa była dostosowana do zagęszczenia i rodzaju ruchu: „Oczywistym jest, że standardy nawierzchni powinny być inne dla obrębu reprezentacyjnego Starego Miasta (kostka granitowa, płyta granitowa, różne wzory) inne dla np. Śródmieścia (np. czarna kostka bauma nie fazowana, inny wzór) lub innych dzielnic, które może w ten sposób chciałby się wyróżnić. Nawierzchnia, jak i szerokość chodnika, ewentualnie ciągu pieszo-rowerowego, powinna być poprzedzona pomiarami ruchu (...)” (U4).

Przypomniano, że wszystkie przestrzenie poruszania się pieszego powinny być dostępne dla osób starszych, niepełnosprawnych, jak i dla osób z wózkami dziecięcymi. Poza problematyczną nawierzchnią, w niektórych punktach miasta nadal brak jest podjazdów, a nawet szyn pozwalających pokonać stromość wózkami (np. ograniczony dostęp w obszarze Targu Rybnego). W sytuacji, gdy podjazd jest zbyt stromy dla zainstalowania szyn, należy zaproponować inne rozwiązanie. W trakcie dyskusji podjęto sprawę krawężników, które są niejednokrotnie wysokie. Co więcej, nowe, granitowe krawężniki, są ostro zakończone, co jest niebezpieczne. Podjęto kwestię przestrzeni współdzielonej, która zakłada rezygnację z krawężników. Spodobała się ona uczestnikom spotkania 28 czerwca, niemniej z zastrzeżeniem, że wymaga dobrego oznakowania, aby nie parkowano gdziekolwiek, a piesi byli świadomi, że wkraczają na jezdnię.

Bariery w ciągach pieszych

Powracającym wątkiem we wszystkich dyskusjach są samochody parkujące w przestrzeni przeznaczonej dla pieszych: „Przykładem takiego problematycznego obszaru, nieco większego niż kawałek chodnika, jest Poczta Polska na Kopernika, przy Mazurskiej, gdzie tam jest totalny chaos. Kierowcy wjeżdżają na ten plac przed pocztą po przejściach dla pieszych. Parkują w zasadzie na całej szerokości od budynku do jezdni. W żaden sposób to parkowanie tam nie jest uporządkowane, wyznaczone. Ten pieszy nie jest w żaden sposób ochroniony, nie jest wskazane gdzie jest chodnik, gdzie miejsca postojowe” (M6, B1). Przykłady miejsc przywołanych w kontekście łamania zakazu parkowania dotyczą również m.in. pętli przy Kortowie oraz Placu Cieszyńskiego. Kierowcy, którzy parkują na chodnikach, zajmują przestrzeń dla pieszych i niszczą chodniki, także te nowo zbudowane.

Opinie w sprawie wprowadzenia całkowitego zakazu parkowania aut na chodnikach w połączeniu z zastosowaniem estetycznych elementów blokujących możliwość wjazdu na chodnik, np. słupki, gazony, były zróżnicowane. Okolicznością przywoływaną na poparcie rozwiązania polegającego na zainstalowaniu przeszkód w postaci np. gazonów, była nieskuteczność interwencji straży miejskiej: „Jedyny sposób, to dobra infrastruktura uniemożliwiająca wjazd na chodnik i/lub odpowiednie oznakowanie, czyli zakaz wjeżdżania na chodniki” (U5). Gazony mogą też nie tyle blokować parkowanie na chodniku, co ograniczyć jego obszar, co również pojawiło się jako propozycja w toku dyskusji. W opinii wszystkich rozmówców, wspierających lub nie wymienione rozwiązania ograniczające zawłaszczanie chodników przez kierowców, należy wzmocnić system egzekucji prawa dotyczącego parkowania.

Podczas spotkania 29 czerwca szeroko omawiano kwestię parkingów i możliwych rozwiązań dotyczących parkowania w mieście, w odwołaniu do dotyczących ich konsultacji olsztyńskich oraz przykładów ze świata. Parkingi są potrzebne zwłaszcza na osiedlach wieżowców. Problem parkowania na chodnikach dotyczy jednak również osiedli domów jedno- i wielorodzinnych, gdzie niektórzy właściciele garaży blokują przejście w przestrzeni publicznej zamiast postawić samochód na własnym podjeździe. Dyskutanci przywołali konsultacje prowadzone w Urzędzie Wojewódzkim. Po ich zakończeniu nie został zrealizowany żaden projekt parkingu. Do tej pory nie podjęto decyzji w sprawie inwestycji, choć wyznaczono dwa miejsca: pl. Solidarności i ul. Mochneckiego. Jako przyczynę podano brak inwestora ze względu na nieopłacalność przedsięwzięcia. Uczestnik obecnego spotkania oraz spotkania podczas konsultacji wojewódzkich, zwracał uwagę na fakt, że można, wzorem Francji, organizować parkingi pośrodku kwadratu bloków. Uczestnicy spotkania zaproponowali również, aby w sytuacji braku inwestycji w infrastrukturę parkingową, przynajmniej na osiedlach niewielkich budynków i wąskich uliczek, rozważyć ruch jednokierunkowy i stawianie samochodów wzdłuż jezdni po lewej stronie biorąc pod uwagę kierunek jazdy. Inne rozwiązanie poddane pod dyskusję dotyczyło ruchu wahadłowego samochodów na wąskich uliczkach.

Prócz samochodów, barierą w poruszaniu się mogą być źle ustawione latarnie, kosze na śmieci, ławki itp. Wspomniano o konieczności stosowania się do obowiązujących przepisów dotyczących lokalizacji takich obiektów na chodnikach. Ponownie nawiązano do konieczności zajęcia się infrastrukturą pieszą podczas opracowania koncepcji zagospodarowania przestrzeni: „Obecnie jesteśmy na etapie projektowania kolejnych linii tramwajowych i doskonale widać i ten problem, ponieważ na etapie koncepcji, na rysunkach koncepcji nie są oznaczone te wszystkie elementy” (M6, B1). W efekcie nieprzemyślanych decyzji pieszy napotyka na przeszkody, jak latarnie ustawione w środkowej części chodnika na ul. 22 stycznia.

Wśród uczestników spotkania pojawiła się opinia, że podporządkowanie potrzeb pieszych w stosunku do potrzeb kierowców, podkreśla sposób zachowania się np. służb miejskich wykonujących zadania związane z naprawami lub oczyszczaniem miasta, które zwykle wolą zająć chodnik niż jezdnię, nie respektując należycie potrzeb pieszych i nie biorąc pod uwagę ochrony zieleni miejskiej. Problem dotyczy też odśnieżania. Chodniki powinno się odśnieżać na równi z odśnieżaniem jezdni, podczas gdy teraz miasto odpowiada za odśnieżanie jezdni, a za odśnieżanie chodników są odpowiedzialni właściciele posesji. Konsekwencją jest nienależyte odśnieżenie chodników. Tworzące się na chodnikach zasy, również ze względu na spychanie śniegu z jezdni, zawężają przestrzeń chodnika, a gdy topnieją, są przeszkodą w przemieszczaniu się. Przykładem problematycznego miejsca jest wiadukt łączący Zatorze z ul. Partyzantów. Zaproponowano, aby przy mechanicznym odśnieżaniu chodnika nie używać sprzętu do odśnieżania jezdni. Środki chemiczne i mieszanki piasku ze środkami chemicznymi do posypywania chodników należy zastąpić piaskiem ze względu na niszczenie przez środki chemiczne zieleni. Wniosek końcowy dotyczył bardziej skutecznej kontroli odśnieżania.

Podczas debaty na platformie W Dialogu zwrócono z kolei uwagę na brak studzienek kanalizacyjnych lub niedrożne studzienki. Jeden z uczestników dyskusji zauważył, że brak studzienek odprowadzających wodę i zatrzymywanie się wody na jezdni i chodnikach powoduje, że piesi są nią ochlapywani. Utrudnia to poruszanie się pieszo po mieście, zwłaszcza w deszczu. Zaproponował też rozwiązanie problemu: „Częściowo można zapobiec temu zjawisku poprzez instalowanie krtek kanalizacyjnych przed przejściami dla pieszych patrząc od strony spadku, tak aby woda spływająca z góry nie przepływała przez przejście” (U2).

Infrastruktura poprawiająca komfort pieszych

Infrastruktura dla pieszych, to nie tylko chodnik, ale inne elementy poprawiające komfort poruszania się pieszego po mieście związane z realizacją często podstawowych potrzeb, choć również z rekreacją. Zwracano uwagę na to, że w sytuacji, gdy społeczeństwo się starzeje (ponad 40 tys. seniorów w Olsztynie), należy zaplanować więcej ławek w otoczeniu zieleni dającej cień. Wśród uczestników spotkania była zgoda co do konieczności postawienia większej ilości ławek, szczególnie tam, gdzie są potrzebne, np. w bliskości przychodni przy ul. Dworcowej. Przy czym należy zwrócić uwagę na to, aby niepotrzebnie nie zwężyły one ulicy. Uczestnicy dyskusji wspomnieli o wcześniejszych

konsultacjach Urzędu Miasta z przedstawicielami rad osiedli polegających na zebraniu informacji o potrzebach dotyczących ilości i lokalizacji ławek za pośrednictwem wiadomości email.

Wspomniano, że przy przemieszczaniu pieszym osób starszych, ale nie tylko, ważny jest dostęp do wody (źródełka) i toalet. Brak toalet ogranicza możliwości poruszania się osób starszych na większe odległości. Poddano pod rozwagę zwiększenie liczby toalet publicznych poprzez udostępnienie toalet znajdujących się w instytucjach użyteczności publicznej (np. komendy policji). Pomocne byłoby zapewnienie osobnego wejścia, jak to ma już miejsce w niektórych miastach Europy Zachodniej.

Naawiązanie moderatora do roli estetycznej zieleni, uczestnicy spotkania 29 czerwca odpowiedzieli, że pierwszeństwo należy do bezproblemowego przemieszczania się pieszych. Zieleń powinna pojawiać się tam, gdzie nie blokuje przejść. Gdy chodnik jest wąski, wokół drzew może powstać kratka, która nie zajmuje przestrzeni. Zakup zieleni w donicach oraz materiał, z którego są wykonane, powinny zależeć od budżetu. Dyskusja objęła również wąskie pasy zieleni o szerokości ok. 50 cm, które pojawiają się w mieście. Zdaniem niektórych uczestników dyskusji, w ich przypadku estetyka postawiona zostaje pod znakiem zapytania ze względu na to, że wprowadzają nadmierne zróżnicowanie nawierzchni oraz zatrzymują nieuprzątnięte śmieci. Z drugiej strony, pas zieleni wchłania wodę z opadów.

Zapelowano o odpowiednie przestrzenne rozmieszczenie wspomnianej infrastruktury przyjaznej pieszemu. Propozycja jednego z uczestników dyskusji była następująca: „Jeżeli dla osób, które decydują o tym, nie jest to jasne, to może wymagane jest wpisanie do standardów, że kosz na śmieci ma być co 100 metrów, ławeczka co 200 m, drzewo co 50 m, a toaleta co kilometr” (M2, B1).

Na poziomie ogólnym przedstawiony został postulat budowy ciągów pieszo-rowerowych, które łączyłyby różne części miasta, poprawiając jakość poruszania się po Olsztynie i przyczyniając się do poprawy bezpieczeństwa pieszych poprzez brak konieczności pokonywania ruchliwych arterii, a także do podnoszenia walorów turystycznych miasta: „Po Olsztynie chodzi się nieprzyjemnie, zawsze trzeba przejść przez dużo ulic, co jest czasochłonne i niemile (hałas, itp.), mało jest dróg w oddali od głównego ruchu - biorąc pod uwagę potencjał miasta pod tym względem. Można by połączyć południowe osiedla Olsztyna ze Starym Miastem/Śródmieściem szlakiem przy Łynie. Również niewiele brakuje, żeby taki szlak powstał od Parku Naukowo-Technologicznego na Stare Miasto. Można by połączyć w jeden spójny zielony obszar: Park Centralny, okolice Łyny przy Starym Mieście, dalej do wiaduktów i aż do jeziora Długiego” (U3).

Pojawił się ponadto pomysł woonerfów, czyli ulic, w których ruch podporządkowany jest bezpieczeństwu i komfortowi pieszych. Jak zaznaczono, przyczynia się do uspokojenia ruchu w mieście, ogranicza parkowanie poprzez tworzenie wyznaczonych stref, a także sprzyja tworzeniu nowych terenów zielonych i rekreacyjnych (jak skwery, parki etc.). Propozycja budowy woonerfu poparta była kolejnymi argumentami zgłaszającej ją osoby, takimi jak: umożliwienie rozwoju lokalnych biznesów, w szczególności punktów gastronomicznych i handlowych, a także zachęcenie mieszkańców do spędzania czasu w centrum, co może powstrzymać procesy suburbanizacji.

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

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

Przejścia dla pieszych, oddzielenie pieszych od samochodów

Uczestnicy spotkania powoływali się na przepisy, które stanowią, że Urząd Miasta powinien zapewnić przejścia dla pieszych. Wskazówki, w których miejscach można przechodzić przez jezdnię, powinny

być łatwe do zinterpretowania. Podkreślona została potrzeba opracowania zasad działania odnośnie tworzenia przejść, które byłyby dostosowane do różnych typów dróg, bo przejścia dla pieszych inaczej powinny być organizowane na ulicy osiedlowej, a inaczej na drodze głównej.

Podczas dyskusji pojawił się postulat zwiększenia liczby przejść dla pieszych. Zauważone zostało, że na skrzyżowaniach ulic nie na wszystkich ulicach wylotowych są przejścia dla pieszych. Jako przykład podano ulicę 22 stycznia. [Komentarz AP: Proszę o weryfikację informacji] Jednak zdarzają się sytuacje, gdzie wskazana byłaby rezygnacja z przejścia. Jako przykład podano okolice Wydziału Nauk Technicznych przy ul. Warszawskiej, gdzie umieszczono oznaczone przejście dla pieszych, choć lepszym pomysłem byłaby zmiana trasy autobusu, co odbyłoby się z korzyścią dla pasażerów: „Po serii wypadków i dyskusji o tym czy budować tam kładkę czy tunel dla pieszych ZDZiT zdecydował się ustawić tam sygnalizację na przejściu dla pieszych. A przecież rozwiązanie było prostsze i bezpieczniejsze - wystarczyłoby poprowadzić linie autobusowe przez teren Kortowa, tj. Oczapowskiego do WNT i zbudować przejazd przez pas dzielący Warszawską na wysokości WNT zamiast przejścia dla pieszych. Przed budynkiem WNT nie trzeba by było budować nawet wiaty postojowej. Priorytet autobusom mogłaby zapewnić pętla indukcyjna i sygnalizacja świetlna dla autobusów” (U5).

Jednocześnie zgłoszony został wniosek o ograniczenie przejść z sygnalizacją świetlną, która, zdaniem osoby go prezentującej, jednoznacznie nie poprawia bezpieczeństwa, a która, w opinii szerszej grupy osób, wydłuża czas przejścia zaplanowanej trasy. Dyskusja w tym wątku została poszerzona o warunek zmniejszenia dozwolonej prędkości poruszania się samochodem. To, jaka powinna być dozwolona prędkość jazdy samochodem w centrum miasta, było różnie oceniane. Z dyskusji wynikało, że w Olsztynie są projektowane m.in. pasy ruchu 3,5 m, czyli takie jak na drodze szybkiego ruchu, o prędkości dopuszczalnej 120 km/h. Podawane przykłady dotyczyły ulic Sielskiej, Artyleryjskiej, Wojska Polskiego. Mimo, że jest tam ograniczenie prędkości do 50 km/h, kierowcy jadą 70 i 90 km/h. Szerokie jezdnie zezwalają, czy nawet stanowią zachętę do rozwijania dużych prędkości. Pojawiła się opinia, że generują one większe koszty budowy i utrzymania, a także usuwania skutków poważnych wypadków. Postulat dotyczył budowy pasów ruchu o szerokości trzech metrów, na których kierowca nie czuje się jak na autostradzie. Wtedy pieszy miałby do dyspozycji szerszy chodnik. Pojawiła się również propozycja ograniczenia prędkości jazdy samochodem w ścisłym centrum do 30 kilometrów na godzinę. Jak stwierdziła osoba ją prezentująca, odwołując się do przykładu kilku państw europejskich, bezpieczeństwo pieszego wzrasta, a opóźnienie w ruchu nie jest w tym kontekście wystarczająco istotne.

Podczas jednej z debat jej uczestnik zaproponował prócz budowy stref tempo-30, progów zwalniających, poduszek berlińskich, czyli dla pieszych, a także montowanie aktywnego oznakowania dróg (np. „kocich oczek” na jezdni), jako elementów systemu ochrony pieszego na drodze. Budowę progów zwalniających wnioskowano na ul. Pana Tadeusza: „Temat nadmiernej prędkości na ulicy Pana Tadeusza znany jest od lat. Poprzednia kadencja Rady Osiedla Pojezierze wywalczyła nawet ograniczenie prędkości do 40 km/h na całej długości ulicy. Cóż z tego - nie jest to przestrzegane. W tej chwili zbierane są podpisy pod petycją o zainstalowanie progów zwalniających. Spowolnienie ruchu jest o tyle istotne, że jest to ulica o wyjątkowo dużym zagęszczeniu zamieszkania. Do tego są to zwykle osoby starsze, które pokonują ulicę nie przez wyznaczone przejścia dla pieszych...” (U7). Gdy progi mające spowalniać ruch nie zdają egzaminu, jak w opinii uczestnika konsultacji ma to miejsce na skrzyżowaniu ul. Wojska Polskiego i Żeromskiego, postuluje się jednak wprowadzenie sygnalizacji świetlnej na przejściach dla pieszych.

Przyjmując perspektywę kierowców, uczestnik dyskusji postulował, aby przejścia dla pieszych były dobrze oznakowane, bo niezorientowanemu w terenie kierowcy trudno jest je zauważyć. Podany pozytywny przykład dotyczy oznakowania przejścia na ul. Sielskiej, naprzeciwko Orłenu. Specjalne oznakowanie zostało wprowadzone na skutek wypadków. Oznakowanie przejść widoczne z daleka, w różnych warunkach pogodowych, jest szczególnie potrzebne tam, gdzie jest dozwolona większa prędkość samochodów, np. 70 km/h. Przykłady z zagranicy zminimalizowanego oznakowania przejść dla pieszych w celu wzmocnienia uwagi przekraczających jezdnię, zostają przez dyskutujących uznane za stwarzające zbyt duże niebezpieczeństwo ze względu na inne nawyki pieszych i kierowców, które są trudne do zmiany.

Uczestnicy konsultacji za istotny dla bezpieczeństwa uznali zakaz parkowania przed przejściami dla pieszych. Samochody ustawione przed przejściem uniemożliwiają pieszemu obserwację drogi i utrudniają kierowcy zauważenie pieszego. Rozwiązanie, które podała osoba zgłaszająca problem jest „z jednej strony [jest] takie, żeby czy oznakowaniem, czy w razie dużego oporu kierowców fizycznie - słupkami uniemożliwić postój w tej przestrzeni, która powinna być wolna, a z drugiej strony karać kierowców, którzy przepis łamią” (M2, B1). Trudnością polega na tym, że miejsca postojowe są czasem wyznaczane przed przejściem, a więc sytuacja jest legitymizowana. Kwestia zajmowania chodnika przez samochody została przedstawiona w części raportu dotyczącej komfortu. W tym miejscu należy jednak podkreślić, że problem ten, podnoszony przez uczestników wszystkich debat, był wiązany w sposób bezpośredni z kwestią bezpieczeństwa, bo w sytuacji gdy apele skierowane do kierowców o pozostawienie przejścia min. 90 cm nie skutkują, a służby porządkowe nie kontrolują sytuacji, piesi muszą nieraz schodzić z chodnika na jezdnię.

W trakcie debaty tekstowej budowa bezkolizyjnych przejść dla pieszych, tzw. kładek, znalazła zwolenników i przeciwników. Osoba opowiadająca się za tym rozwiązaniem zauważyła: „Przykładowo nie wykorzystany potencjał to ulica Armii Krajowej - koło Łyny jest samorodne przejście pod ul. Armii Krajowej, niezbyt wygodnie. Na Wilczyńskiego (okolice numer 6) również jest błotniste przejście bez dogodnego dojścia. W wielu miejscach można by wybudować kładki nad drogą. Okolice Łyny aż się proszą o przejścia pod mostami” (U3). Pierwszy głos krytyczny dotyczył przewagi przejść naziemnych nad kładkami jako najprostszych, umożliwiających najszybsze pokonanie drogi i najbardziej dostępnych dla osób starszych, z wózkami dziecięcymi oraz osób z niepełnosprawnością. Drugi głos krytyczny zgłosił mieszkaniec, który podkreślał, że budowa kładki jest kosztowna, a pokonywanie schodów jest poważną barierą dla osób starszych czy osób z niepełnosprawnościami. Dodatkowo, jeżeli kładki wyposażone są w windy, te ostatnie są kosztowne w eksploatacji i często ulegają dewastacji. Autor komentarza zauważył, że to ruch samochodowy powinien być prowadzony „górami albo dołami” w stosunku do przejść dla pieszych. W podobnym tonie utrzymane były dwie inne uwagi krytyczne: kładki umożliwiają podwyższenie poziomu bezpieczeństwa pieszych oraz mogą być estetyczne i funkcjonalne, jednakże zwiększają komfort kierowców aut, a nie pieszych. Budowa kładek jest faworyzowaniem ruchu samochodowego i jest poważnym utrudnieniem dla pieszych (szczególnie seniorów, osób z wózkami i mieszkańców z niepełnosprawnością).

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

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

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

Ponadto zgłoszony został problem niespójnej sygnalizacji dźwiękowej dla osób niedowidzących i niewidomych w różnych punktach miasta (dźwięk i rytm). Osobna uwaga odnosiła się do dostosowania sygnalizacji świetlnej do możliwości przejścia przez pasy przez osoby starsze.

Dodatkowo stwierdzone zostało, że doświetlenie przejść zwiększyłoby ich widoczność, a przez to zwiększyłoby bezpieczeństwo pieszych zarówno na chodniku (lepiej widoczne przeszkody, nierówności), oraz na przejściach (mniejsze ryzyko, że kierowca nie zauważy pieszego).

Organizacja ruchu

Kilka uwag dotyczyło konsekwencji organizacji ruchu dla jego bezpieczeństwa. Po pierwsze, zwrócono uwagę na to, że kierowcy wjeżdżający z drogi podporządkowanej w drogę jednokierunkową patrzą tylko w jedną stronę nie zważając na pieszych idących z przeciwnego kierunku. Dlatego uczestnik debaty zaproponował, aby wynieść przejście lub „wynieść chodnik za róg, żeby kierowca mógł bliżej podjechać” (M3, B1). [Komentarz AP: Proszę o weryfikację, czy informacja jest zgodna z intencją osoby przedstawiającej propozycję]. Po drugie, wspomniano o sytuacji radykalnej zmiany szerokości jezdni, co sprawia, że samochód nagle jest bliżej pieszego. Jeśli nie zwolnił, stanowi tym większe zagrożenie. Należałoby więc zadbać o wyegzekwowanie zmniejszenia prędkości oraz o zabezpieczenie oddzielenia ruchu samochodowego i pieszego w takich miejscach. Podany przykład dotyczy ul. Bałtyckiej, którą jeżdżą samochody ciężarowe. Inne przykłady niebezpiecznych dla pieszego ulic to: ul. Partyzantów, ul. Pana Tadeusza. Po trzecie, zauważono, że zjazdy z jezdni powinny zostać zaklasyfikowane jako chodnik, a nie jezdnia i zaproponowano „Utrzymanie poziomu chodnika oraz rodzaju nawierzchni tak, aby jasno określić pierwszeństwo pieszych” (U8).

Ponadto zaproponowano, aby tam, gdzie to możliwe, tworzyć oznakowane strefy zamieszkania. W takich strefach ograniczony jest ruch samochodowy i parkowanie, a piesi mogą poza chodnikami korzystać również z jezdni. Uczestnik tego spotkania zasugerował również, że wspólna dyskusja mieszkańców, przedsiębiorców, przewodników turystycznych i przedstawicieli Urzędu mogłaby pomóc stworzyć mapę miejsc, w których takie strefy można wprowadzić. Inną możliwością jest stworzenie interaktywnej mapy na platformie „W Dialogu”, na której mieszkańcy mogliby zaznaczać preferowane obszary budowy takich stref.

Barierki odgradzające jezdnię od chodnika

Temat wywołany przez moderatora dyskusji 29 czerwca było zagadnienie barierki oddzielających jezdnię od chodnika. Nie było uczestników dyskusji, którzy podważaliby sens ich instalowania. Mówiono ewentualnie o zmianach estetycznych w wykonaniu. Natomiast omówiona została sprawa usunięcia estetycznych – zdaniem rozmówców – barierki zainstalowanych dwa lata temu na Osiedlu Dajtki. Usunięto je na wniosek mieszkańców. Przytoczone wytłumaczenie dla tego działania dotyczy postawienia barierki zbyt daleko od drogi, nie po tej stronie ulicy, co trzeba oraz minięcie okresu trwałości projektu sfinansowanego ze środków zewnętrznych (choć nie wykonanej infrastruktury).

Chodniki a ścieżki rowerowe

Kwestia dotycząca działań zapobiegających kolizji pieszych i rowerzystów została podjęta podczas obydwu spotkań bezpośrednich. Została one obszernie przedstawiona w następującej wypowiedzi: „W Olsztynie nagminnie jest łączenie funkcji ścieżki rowerowej z chodnikiem. Jak już zrobimy sobie taką szeroką jezdnię, i gdzieś tam wciśniemy ten wąski chodnik, to na ścieżkę rowerową już brakuje miejsca i wtedy robimy coś takiego, jak chodnik z dopuszczeniem ruchu rowerowego. Jeżeli on oprócz tego ma 1,5 m szerokości, to się okazuje, że za bardzo minąć się już nie da, ani pieszemu, ani rowerowi. Więc postulat jest taki, że, po pierwsze, ścieżka rowerowa powinna zawsze być oddzielona od chodnika funkcjonalnie i najlepiej, myślę że VVV się ze mną zgodzi, powinny być one też rozdzielone przestrzennie, to znaczy co najmniej półmetrowym pasem czy zieleni czy jakiegoś innego materiału, który konkretnie wskaże pieszym, że to nie jest przestrzeń dla nich” (M2, B1).

Zauważony został problem braku ciągłości ścieżek rowerowych. Po części z tego powodu rowerzyści nie przestrzegają przepisów i jeżdżą chodnikami. Brak jest wytyczonych ścieżek rowerowych w parkach: „Na przykład w parku Kusocińskiego nie ma wytyczonej ścieżki rowerowej. W projekcie obywatelskim w 2014 roku zgłosiłam wniosek do BO 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” (K1, B2). W związku z poruszaniem się rowerzystów po chodniku piesi uczestnicy rekreacji nie czują się bezpiecznie. Brak jest widoczności granicy między ścieżką rowerową i chodnikiem zimą przy istniejącym oznakowaniu.

Potrzebne są też spowalniacze dla rowerów w miejscach możliwej kolizji z pieszym, np. w miejscu spadku terenu, gdzie rowerzysta może rozwinąć znaczną prędkość.

Podczas dyskusji o rozdzieleniu ruchu pieszych i rowerzystów ze względu na bezpieczeństwo, pojawiła się opinia, że rowerzyści powinni być użytkownikami jezdni. To rozwiązanie osoby je proponujące uznały za tańsze niż budowa ścieżek w ramach chodników i pozwalające na realizację ścieżek na większą skalę w krótszym czasie. Przy ciągłości ścieżek rowerzyści nie mieliby żadnego powodu, aby używać chodników. Natomiast dla bezpieczeństwa rowerzystów ścieżki rowerowe w ramach jezdni powinny być oznakowane w sposób widoczny, np. powinny być pomalowane na czerwono. Propozycja kontrpasa od razu mogłaby zostać zrealizowana w odniesieniu do ulic, gdzie jezdnia ma wystarczającą szerokość np. ul. Żeromskiego oraz kilku ulic na Zatorzu. Gdyby ograniczyć szerokość jezdni, zmieściłaby się ścieżka, jak na ul. 1-wszego Maja.

Edukacja

Podkreślona zostaje potrzeba edukacji w sprawie bezpieczeństwa poruszania się pieszych, rowerzystów i kierowców, przez służby miejskie oraz media.

Bezpieczeństwo osobiste

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

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

3) Instytucje i ich działania na rzecz pieszych

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

Koordinacja działań

W trakcie spotkania postulowano, aby wdrożyć system informowania o tym, jaka spółka i zakład prowadzą interwencje w obszarze infrastruktury. Jeśli przy interwencji powstaną zniszczenia, będzie wiadomo, kto jest za nie odpowiedzialny i kto powinien naprawić szkody. Bywa bowiem tak, że rezultaty pracy jednego zespołu miejskiego są niszczone przez inny zespół interwencyjny: „Zrobiono nam piękne latarnie wzdłuż Żeromskiego i w kilku miejscach zniszczono chodnik, który był wcześniej ułożony” (M3, B1).

Kompetencje administracji

Brak osób o odpowiednich kompetencjach utrudnia usuwanie problemów. Podczas dyskusji zasugerowano, że w ZDZiT-cie nie ma miejskiego inżyniera ruchu: „Programy sygnalizacji piszą przypadkowi ludzie, przypadkowe firmy wybierane w przetargach z różnych miast, czyli generalnie rzecz biorąc problemy z sygnalizacją są po prostu akceptowane tutaj, jako formalnie zgodne z przepisami, natomiast one przystają często gęsto do warunków lokalnych” (M2, B1). Jeśli przyjmowane i opłacane są rozwiązania niefunkcjonalne, trzeba je później poprawiać dodatkowo za to płacąc. Jako przykład podano, skrzyżowanie przy Dyrekcji Kolejowej, gdzie przewidziano ruch autobusów z buspasa na wprost w ulicę Piłsudskiego. Zdaniem uczestnika spotkania korekta przyjętego rozwiązania kosztowała dodatkowe 10 000 zł.

Usprawnienie systemu reagowania

Postulowane było usprawnienie systemu reagowania. Istniejąca aplikacja zgłaszania problemów nie zawiera mechanizmu informacji zwrotnej dla interweniującego mieszkańca, w jaki sposób sprawa została rozstrzygnięta. Informacja: co, kiedy zostanie zrobione, i kto jest za sprawę odpowiedzialny, pomogłaby w sprawnym rozwiązywaniu problemów.

Zaproponowano stworzenie interaktywnej „mapy porządku”, na którą mieszkańcy mogliby nanosić informacje o złym stanie nawierzchni czy innych problemach z dostępnością i bezpieczeństwem ruchu pieszego (U4). Urząd Miasta mógłby wówczas reagować na zgłoszenia na bieżąco.

Działania służb porządkowych: policja, straż miejska

Działania służb porządkowych były krytykowane przez uczestników wszystkich grup dyskusyjnych, zwłaszcza w kontekście nieegzekwowania prawa w stosunku do źle parkujących kierowców. Podkreśla się bierność służb lub ograniczenie działania do wystawienia pouczenia, nawet w sytuacji, gdy kierowca parkując samochód ogranicza drogę dojścia do przejście dla pieszych lub zmusza pieszych do korzystania z jezdni ze względu na brak miejsca dla pieszych na chodniku.

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

Podczas spotkania dyskutowano odholowywanie źle zaparkowanych pojazdów. Stwierdzono, że kara ta, dotkliwa i udrożniająca chodniki, jest rzadko stosowana w Olsztynie. Niektórzy uczestnicy debaty byli za jej szerszym stosowaniem ze względu na prawdopodobieństwo większego oddziaływania na zachowanie kierowców, podczas gdy inni zwracali uwagę na jej kosztowność dla miasta.

W opinii niektórych uczestników dyskusji brak jest interwencji służb porządkowych lub jest ona odroczone w czasie nie tylko w sytuacji złego parkowania, ale i niszczenia mienia (przykład koszy na śmieci). Dotyczy to również miejsc, w których są zainstalowane kamery monitoringu miejskiego. Mieszkańcy sprawdzali reakcję służb miejskich na źle zaparkowane samochody lub incydenty z udziałem chuliganów. Nie zaobserwowano reakcji wynikającej z obserwacji terenu. Mieszkańcy mieli różne doświadczenia dotyczące reagowania służb porządkowych po telefonicznym zgłoszeniu problemu.

Uporządkowanie polityki parkingowej

W trakcie dyskusji zgłoszona została propozycja stworzenia spójnej polityki parkingowej, której zasady byłyby ogólnie znane i przestrzegane przez mieszkańców oraz policję i straż miejską. Do tej pory brak parkingów służy za, przynajmniej częściowe, wytłumaczenie, z jednej strony, nieprzestrzegania zasad parkowania przez kierowców, a z drugiej strony, brak reakcji służb porządkowych. W uzasadnieniu potrzeby polityki parkingowej odwołano się nie tylko do nieskuteczności interwencji służb porządkowych w stosunku do parkujących kierowców, ale także do tego, że same miejsca parkingowe są niebezpiecznie usytuowane, np. obok przejść dla pieszych i skrzyżowań. Propozycja spotyka się z odpowiedzią, że polityka naprawcza nie powinna dotyczyć tworzenia nowych dokumentów na podstawie istniejącego prawa. Wystarczy egzekwowanie stosowania prawa.

Istnieje zgoda uczestników spotkania co do konieczności podjęcia działań na rzecz lepszego zorganizowania sposobu parkowania samochodów, które nie zakłócałyby komunikacji pieszej i nie stwarzałyby niebezpieczeństwa dla pieszych w Olsztynie. Pierwsza propozycja praktyczna to, aby straż uporządkowała najpierw jedno osiedle pokazując nieuchronność kary za wykroczenia, a następnie zajęła się kolejnym osiedlem. Uwzględnia ona argument straży o niewystarczającej liczbie funkcjonariuszy i nawiązuje do przykładu skutecznego zastosowania takiej polityki w Stanach Zjednoczonych. Pojawił się głos przeciwny osoby argumentującej, że uporządkowanie osiedla nie będzie trwałe, bo po przeniesieniu działań służb porządkowych w inny obszar, dawne problemy wrócą. Zauważone zostało, że dla poprawy sytuacji wystarczy większa skuteczność w karaniu w różnych punktach miasta. Powtórzono, że problem leży w niestosowaniu przez policję i staż miejską

już istniejącego prawa, które reguluje kwestie związane z wymienionymi podczas dyskusji problemami.

4) Przykłady ulic przyjaznych pieszemu

Podczas dyskusji jej uczestnicy podali kilka przykładów ulic przyjaznych pieszym. Dotyczy to:

- Ul. Moniuszki, bo: „jest uspokojona tam nie da się w każdym kierunku wyjechać, jest zacieniona z każdej strony są piękne drzewa, w jednym miejscu występuje plac zielony, gdzie teraz są ławki, więc można się zatrzymać. Codziennie tam jest pełno ludzi. To jest ulica poniemiecka” (M3).
- Ul. Kościuszki pomiędzy ul. Mazurską a ul. Mickiewicza, po stronie Agencji Lasów Państwowych, bo: „Tam po wymianie chodnika jest trochę lepiej, choć nadal jest ta kostka frazowana. Ale to już oddzielny temat. Ale idzie się chodnikiem 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” (M6). Pozytywnie została też oceniona likwidacja świateł (K1).
- Przejścia „przy Alfie” (M1). [Komentarz AP: Czy można podać uzasadnienie?]
- Ul. Dąbrowszczaków, części ul. Mickiewicza, gdzie wygospodarowano część zieloną. Samochody nie mają możliwości wjazdu na chodnik na ul. Mickiewicza, ul. Dąbrowszczaków i ul. Kościuszki.

6. SPOSÓB UWZGLĘDNIENIA WNIOSKÓW

Aneta Szpaderska

Gmina Olsztyn przygotowuje się do stworzenia dokumentu - *standardy pieszych w Olsztynie*, który będzie opisywał rozwiązania dla pieszych, które powinny być stosowane podczas realizacji inwestycji czy remontów infrastruktury drogowej w Olsztynie. W Gminie obowiązują już standardy ścieżek rowerowych, dlatego rozważano stworzenie dokumentu, który będzie uzupełniał istniejące przepisy. Z taką propozycją wystąpiła *Miejska Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego* działająca przy Prezydencie Olsztyna. Konsultacje testowe "Pieszy w mieście" dostarczą pierwszych opinii i wniosków, które będą pomocne przy tworzeniu projektu *standardów*. Gmina Olsztyn, po zapoznaniu z wnioskami określi harmonogram prac nad stworzeniem dokumentu. Po przygotowaniu projektu, zgodnie z obowiązującą uchwałą określającą tryb i przebieg konsultacji społecznych w Gminie Olsztyn, odbędą się konsultacje dotyczące projektu dokumentu - *standardy pieszych w Olsztynie*.

7. UWAGI DO PROCESU KONSULTACJI

Brak na debacie reprezentantów: ZDZiT i Wydziału Rozwoju Miasta i Budownictwa.

Tu znajdują się też inne uwagi do procesu konsultacji i platformy W Dialogu. Prosimy o ich zgłaszanie.