

PROTOKÓŁ

I ETAP KONSULTACJI SPOŁECZNYCH OPRACOWANIE PROJEKTU „STRATEGII ROZWOJU MIASTA – OLSZTYN 2030+”

Olsztyn, 16 września 2021 r. godz. 17.00-19.00

Temat debaty: Olsztyn bez barier przestrzennych

Cel debaty: zebranie opinii, wniosków i propozycji dot. kierunków rozwoju Olsztyna oraz jego wizji w roku 2030 i w latach kolejnych, wypracowanie założeń do projektu dokumentu pn. „Strategia rozwoju Miasta - Olsztyn 2030+”

Spotkanie odbyło się online (MS Teams; kanał YouTube www.olsztyn.eu).

Uczestnicy debaty w dniu 16.09.2021 r. – 29 osób (w tym 21 osób na MS Teams; 8 os. obserwujących debatę na kanale YouTube), w tym:

- Ekspert główny: dr hab. Wojciech Dziemianowicz, profesor Uniwersytetu Warszawskiego
- Ekspert zewnętrzny: dr Paulina Tota-Stawarczyk - doktorka inżynierka architektka, autorka ponad 20 publikacji naukowych (wydawnictwa polskie i zagraniczne), uczestniczka licznych międzynarodowych warsztatów projektowych oraz międzynarodowych i krajowych konferencji naukowych dot. m.in. dostosowania miejskich przestrzeni publicznych do potrzeb wszystkich użytkowników i użytkowniczek. Od 2016 roku na stałe związana z Fundacją Polska Bez Barrier: konsultuje rozwiązania, tworzy wytyczne dostępności dla przestrzeni miejskich i budynków. Współautorka opracowania pt. „Standardy dostępności dla m.st. Warszawy”, autorka dokumentów: „Wrocławskie standardy dostępności” i „Wrocławskie standardy dostępności. Przestrzenie osiedlowe”.
- Przewodnicząca Zespołu Koordynującego ds. opracowania „Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+”: Ewa Monika Kaliszuk, III Zastępca Prezydenta Olsztyna
- radni Rady Miasta Olsztyna
- przedstawiciele olsztyńskich rad osiedli
- przedstawiciele UM Olsztyna
- przedstawiciele organizacji społecznych
- przedstawiciele uczelni wyższych
- przedsiębiorcy, architekci
- mieszkańcy Olsztyna.

Liczba wyświetleń debaty – 78 (stan na dzień 23.09.2021 r.)

Wprowadzenia do dyskusji dokonała Pani Prezydent Ewa Monika Kaliszek, zwracając uwagę na niepowtarzalne uwarunkowania geograficzne i przyrodnicze Olsztyna, który jest położony pośród piętnastu jezior, kompleksu Lasu Miejskiego oraz trzech rzek. Te naturalne atuty Olsztyna stanowią dla miasta jednocześnie barierę przestrzenną. Poza wyżej wymienionymi barierami naturalnymi, w mieście dostrzec można także bariery wytworzone przez nas samych – drogi, ulice, kolej, ogrodzenia, tereny zdegradowane, nieużytki, które stanowią o komforcie życia i funkcjonowania, zarówno osób pełnosprawnych, jak i ze specjalnymi potrzebami.

Ekspert wiodący, prof. Wojciech Dziemianowicz, przybliżył obecnym założenia prac nad projektem „Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2030+”. Zwrócił uwagę na wymóg ustawowy, zobowiązujący gminy i powiaty do uwzględnienia - w nowo opracowywanych strategiach rozwoju miast, gmin i powiatów – obowiązkowego elementu dla dokumentów strategicznych, jakim jest model struktury funkcjonalno-przestrzennej. Wprowadzając uczestników spotkania do tematu dyskusji, zwrócił uwagę obecnych na rozróżnienie cech przestrzeni – bariera vs uwarunkowanie:

- bariera – charakter: negatywny; możliwość zmiany; różnorodna skala przestrzenna;
- uwarunkowanie – charakter: plusem dodatnie i plusem ujemne (coś co dla jednej osoby będzie przeszkodą w przestrzeni, dla drugiej może być elementem pozytywnym, oczekiwanym); brak lub ograniczona możliwość zmiany; skala przestrzenna: raczej makro.

Skale barier i ich przykłady:

1. skala „mikro”:

- schody, rampa, winda (źródło: „Miasta dla ludzi” Jan Gehl)
- płot... (symboliczny, sukcesu, trójpłot, zabaw, Narodowy) (źródło: „Wanna z kolumnadą” Filip Springer)
- „brak czegoś istotnego” (np. przejścia dla pieszych, ławeczki etc.)

2. skala „makro”:

- granica miasta
- otoczenie miasta

3. skala „mezo”:

- tory kolejowe
- arterie komunikacyjne
- brak terenów inwestycyjnych.

Likwidacja barier, zarówno dużych, jak i małych ma znaczenie ze względu na wpływ na jakość życia użytkowników danej przestrzeni, kształtowanie relacji społecznych. Bariery nielikwidowane w określonym czasie mogą stać się uwarunkowaniem rozwoju.

W trakcie dalszego trwania spotkania ekspert zewnętrzny Pani Paulina Tota-Stawarczyk przedstawiła prezentację pt. *Olsztyn 2030+ - miasto bezpieczne, wygodne, dostępne*, przybliżając obecnym temat debaty.

Miasto bezpieczne dziś to miasto odpowiadające na wszystkie występujące w nim zagrożenia:

- powinno odpowiadać na tzw. „lęki miejskie”: zagrożenia codziennego życia w warunkach zatłoczenia, pośpiechu i wzrastającej przestępczości (z jednej powinno chronić swoich mieszkańców, z drugiej zapewniać najlepsze, najdelikatniejsze ramy życia w nim),
- zagrożenia rzeczywiste (realne bezpieczeństwo) vs poczucie zagrożenia (wzmacnianie poczucia bezpieczeństwa).

Realne bezpieczeństwo rozumiane jako:

- ochrona przed skutkami możliwych kataklizmów (powodzi, susz, burz, trąb powietrznych, gradobicia, pożarów, epidemii),
- ochrona przed skutkami możliwych zagrożeń aktami terroryzmu czy skażeń (chemicznych, biologicznych, nuklearnych),
- podstawowe elementy bezpieczeństwa osobistego:
 - zapobieganie przestępczości (statystycznie bardziej narażone są osoby uznawane za bezbronne: osoby z niepełnosprawnościami, seniorzy/seniorki, kobiety),
 - bezpieczny ruch drogowy (odseparowanie ruchu samochodowego, rowerowego i pieszego),
 - wprowadzenie bezpiecznego „umeblowania” przestrzeni publicznych, dostosowanych do potrzeb wszystkich mieszkańców, bez względu na ich ograniczenia w codziennym funkcjonowaniu (w tym osób z niepełnosprawnościami, osób ze szczególnymi potrzebami).

Wzmacnianie poczucie bezpieczeństwa może odbywać się poprzez:

- eliminację stresorów (czynniki stresogennych), powstających jako wynik nieprawidłowo ukształtowanej miejskiej przestrzeni, wypełnionej barierami,
- budowanie tożsamości i identyfikacji użytkowników z przestrzenią,
- zapewnienie szerokiego wachlarza atrakcji (plac zabaw, miejskie tereny sportowe i gimnastyczne, miejsca spotkań), podnoszących jakość przestrzeni publicznej i wzrost zadowolenia jej użytkowników.

Ekspertka podkreśliła, że w przestrzeni publicznej nie powinno dochodzić do segregacji grup społecznych np. ze względu na ich sprawność (pełnosprawność lub ograniczoną sprawność). Społeczeństwo w Polsce starzeje się; liczba osób z niepełnosprawnością systematycznie wzrasta. Według danych statystycznych 5,7 mln osób w Polsce (15%) żyje z różnego rodzaju niepełnosprawnościami, co 7 osoba spotkana na ulicy wymaga szczególnej pomocy, bądź większej troski w zapewnieniu dostępności do przestrzeni.

Miasto dostępne to miasto:

- bezpieczne, zapewniające możliwość bezpiecznego poruszania się w przestrzeni miejskiej,
- wygodne - tak dla samych jego mieszkańców, jak i osób w nim przebywających (biorąc pod uwagę zróżnicowanie etniczne, kulturowe i ekonomiczne; zróżnicowanie pod względem możliwości, w tym sprawności),
- użyteczne - dla wszystkich grup społecznych, w możliwie największym stopniu, bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznego projektowania.

Dr Paulina Tota-Stawarczyk zwróciła uwagę, iż niepełnosprawności nie należy oceniać jako cechy danej osoby, ale cechy środowiska – osobą z niepełnosprawnością jest osoba, która korzystając z przestrzeni napotyka na barierę. Podkreśliła, że dostępność zaczyna się od likwidacji barier. Jest to proces często wieloletni, zawierający w sobie zarówno ogromne inwestycje wymagające wielkiego kapitału, jak i drobne elementy, budujące dostępność na co dzień.

Bariery – przeszkody lub ograniczenia (nie tylko architektoniczne), które uniemożliwiają lub utrudniają użytkownikom/użytkowniczkom udział w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami (to nie tylko wysokie krawężniki, to szeroka gama rozwiązań które osoba może uznać jako niedogodność, problem w czasie poruszania się po mieście, zrozumienia zasad funkcjonowania miasta, komunikowania się w mieście z innymi osobami).

Zdefiniowana przez jedną grupę jest bariera, może stanowić dla drugiej grupy pomoc i ułatwienie w poruszaniu się (np. wysokie krawężniki – zapewniają ochronę i bezpieczeństwo osób poruszających się po chodniku. Jednak dla osób z wózkami, poruszających się na wózkach lub korzystających z pomocy ortopedycznej – to bariera, zaś dla osób z niepełnosprawnością wzroku – ułatwienie w odnalezieniu się w przestrzeni, zapewniają bezpieczeństwo chroniąc np. przed nagłym wtargnięciem na jezdnię). Należy pamiętać, że raz zdefiniowana bariera nie musi być barierą na zawsze i nie dla każdego.

Wybrane rodzaje barier:

1. komunikacyjne: brak możliwości skorzystania z komunikacji publicznej (przystanki, tabor, rozkład połączeń, brak informacji o rozkładzie połączeń); utrudnienia w korzystaniu z komunikacji prywatnej (miejsca postojowe, strefy dojścia do nich); brak możliwości dojścia (odległości, różnice wysokości, nawierzchnia, działalność ludzi w przestrzeni); trudności w zrozumieniu układu komunikacyjnego (w tym m.in. pieszego, komunikacji publicznej, systemów parkowania), itd.,
2. wynikające z użytkowania przestrzeni i budynków – od obiektów użyteczności publicznej po miejskie przestrzenie rekreacji (schody bez pochylni/wind; zbyt wąskie drzwi, korytarze; brak przestrzeni manewrowania wózkami; brak oznaczeń kontrastowych (schody, przeszklenia itp.); nieprzymocowana wycieraczka, okrągła lub mała klamka); brak możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb sanitarnych w przestrzeni miejskiej (toalety, przewijaki dla dzieci, tzw. komforytki dla osób dorosłych) itd.,
3. informacyjne i komunikacyjne – miejskie systemy informacji, komunikacja z mieszkańcami i gośćmi (m.in. komunikaty wizualne nieopatrzone napisami, brak tłumaczeń na polski język migowy).

Kamil Kowalewicz, mieszkaniec Olsztyna, podzielił się z uczestnikami debaty własnymi doświadczeniami, prezentując przykłady ograniczeń przestrzeni publicznej Olsztyna, a także rozwiązań zastosowanych na świecie, w Polsce oraz Olsztynie w zakresie likwidacji barier. Szczególną uwagę zwrócił na konieczność budowania miasta **dostępnego dla wszystkich ludzi**, bez względu na sprawność lub ograniczenie tej sprawności osób korzystających z przestrzeni (bez stosowania rozwiązań wspomagających funkcjonowanie poszczególnych grup społeczeństwa, np. osób starszych, z niepełnosprawnością ruchową, wzrokową czy innych).

Bariery utrudniające bądź uniemożliwiające korzystanie z usług i przestrzeni w Olsztynie:

- podjazdy i zjazdy (schody, krawężniki przed podjazdami/zjazdami; nierówności – np. nawierzchnia z kostki brukowej),

- bruk na chodnikach, ulicach, dojazdach do przejść (Park Centralny, Stare Miasto); możliwość likwidacji tej bariery: zastąpienie nawierzchni brukowej „gładką” nawierzchnią o szerokości umożliwiającej przejazd np. wózka inwalidzkiego,
- turystyka i czas wolny (platforma przy Dworcu Zachodnim PKP, z której korzystanie możliwe jest po uprzednim, jednodniowym zgłoszeniu w PKP potrzeby jej użycia; drzwi do wind; niebezpieczne podjazdy do ogródków restauracyjnych; utrudniony dostęp do Informacji Turystycznej - nierówna kratka, próg, drzwi; brak dostępu do instytucji kultury (np. Zamku w Olsztynie) lub imprez kulturalnych (Amfiteatr – bruk w połączeniu ze stromym zjazdem/podjazdem); niedostosowanie wysokości i szerokości leżaków zlokalizowanych np. nad jez. Długim, jez. Krzywym do potrzeb osób z ograniczeniami w poruszaniu się,
- urzędy i instytucje publiczne (brak dostępu do budynków „od frontu” – schody, progi, drzwi; utrudnienia przy wejściach oznaczonych jako dostępne dla niepełnosprawnych – bruk, progi, platformy, drzwi).

Przykłady dostępności Olsztyna:

- oznakowanie pionowe na terenie Parku Centralnego,
- wydzielenie chodnika dostępnego m.in. dla osób z wózkami np. dziecięcymi, osób z niepełnosprawnością ruchową (ul. Bałtycka pomiędzy ZSEiT a ZSE),
- wózki umożliwiające osobom z niepełnosprawnością ruchową korzystanie z akwenu wodnego nad jez. Krzywym.

Kluczowe wnioski i propozycje płynące z dyskusji:

1. Potrzeba działań w zakresie likwidacji barier i poprawy bezpieczeństwa w ruchu pieszym, drogowym, rowerowym:
 - poprawa nawierzchni wyłożonej trylinką w ciągu ul. Jasnej,
 - budowa nowych i uzupełnienie ciągłości przebiegu istniejących ścieżek rowerowych (os. Zatorze),
 - brak ciągłości chodników likwidacja barier w okolicach ośrodków wsparcia (placówki przy ul. Paukszty) zmiana strony przebiegu chodnika, nierówności chodnika wymuszają na osobach z ograniczeniami w poruszaniu się jazdę po ruchliwej ulicy,
 - wprowadzenie faktycznych ułatwień w przestrzeni dla osób z niepełnosprawnościami ruchowymi, wzroku; eliminacja znaków stygmatyzujących np. „Uwaga niewidomi”,
2. Niezbędne jest przeprowadzenie przeglądu miejsc wymagających pilnej poprawy przestrzeni i likwidacji barier (w tym m.in. ośrodków wsparcia),
3. Odseparowanie ruchu pieszego, rowerowego od samochodowego:
 - wykorzystać potencjał pomysłu tzw. „Zielonej Obiegowej”, odtworzenie założeń bezkolizyjnego poprowadzenia ruchu pieszego i rowerowego, równoległego do ruchu drogowego, bez konieczności przecięcia z ruchem samochodowym, w szczególności z dużymi skrzyżowaniami (trasa: Park Kusocińskiego – Aquasfera – LO4 – Żołnierska – Pstrowskiego – Synów Pułku/Pstrowskiego – os. Nagórki – granica Olsztyna (okolice ul. Kubusia Puchatka)) – niezbędny byłby przegląd zmian, jakich dokonano w ostatnich latach na ww. trasie w wyniku prowadzonych inwestycji i udrożnienie miejsc, w których pojawiły się kolizje,

- wykorzystać potencjał trasy „Kołodrom” (istnieje projekt budowlany),
 - udrożnić przebieg trasy pn. „Łynostrada” (dawniej „Niebieska Obiegowa”),
 - wykorzystać potencjał pomysłów ze „Strategii rozwoju Miasta – Olsztyn 2020” – wiele z nich jest nadal aktualnych.
4. Niezbędne jest opracowanie standardów wszystkich elementów przestrzeni: architektury, transportu, informacji, co pozwoli w latach przyszłych projektować i wdrażać przedsięwzięcia inwestycyjne zgodnie z góry przyjętymi normami.
 5. Przeprowadzenie inwentaryzacji całej sieci drogowej i jej hierarchizacji, co pozwoli przygotować rozwiązania systemowe dla przestrzeni z poszczególnych grup ważności. Przeprowadzanie przeglądu aktualności opracowanych standardów (np. pod kątem możliwości zastosowania nowych rozwiązań) np. raz na 10 lat.
 6. Niezbędne jest przyjęcie i systemowe wdrażanie „uchwały krajobrazowej”.
 7. Wzrost dostępności miasta jest dostrzegalny w wielu obszarach. Wyzwaniem jest znalezienie konsensusu rozwiązań, odpowiednio dobranych do potrzeb poszczególnych grup społecznych a zadowalających na tym samym poziomie wszystkich (osoby pełnosprawne i osoby z określonymi ograniczeniami).
 8. Wyzwaniem jest proces suburbanizacji. Niezbędne jest planowanie przestrzeni w skali makro - w kontekście generowanych obecnych i przyszłych potoków ruchu; zagospodarowania i wykorzystania dostępnych przestrzeni publicznych np. poprzez dogęszczanie terenów zabudową o charakterze miejskim (w granicach administracyjnych miasta), skomunikowanie miasta komunikacją miejską/pieszą/rowerową (bez konieczności generowania indywidualnego ruchu samochodowego).
 9. Jeziora atutem Olsztyna – zagospodarowanie i udostępnienie terenów **wokół** jezior, np. Kortowskiego, Ukiel.
 10. Zieleń urządzona w mieście: pełne wykorzystanie terenu popolygonowego przy ul. Warszawskiej/Armii Krajowej jako ogólnodostępnego, publicznego ogrodu/parku botanicznego, połączonego pełnym ciągiem komunikacyjnym ze zrewaloryzowanym Parkiem Kortowskim, terenem przy jez. Kortowskim i dalej poza teren Kortowa.
 11. Podnoszenie jakości życia we wszystkich jego przejawach vs. zagęszczanie zabudowy (os. Zatorze) – dogęszczanie zabudowy odbywa się kosztem jakości życia mieszkańców (następuje likwidacja placów zabaw, terenów zielonych, na których powstają miejsca parkingowe; niedostosowanie komunikacyjne sieci dróg w stosunku do nasilającego się ruchu samochodowego). Planowanie przestrzeni (w tym podejmowanie decyzji o zagęszczaniu zabudowy) należy prowadzić bez szkody dla dotychczasowych mieszkańców (bezpieczeństwo, jakość życia).

W dalszej części dyskusji ekspertka dr Paulina Tota-Stawarczyk włączając się do dyskusji, zwróciła uwagę na czynniki, które nie pozwalają mieszkańcom radzić sobie z likwidacją barier. W jej ocenie są to:

- brak wiedzy o barierach (rodzaju, lokalizacji, skali) – zarówno barier obecnych, jak i przewidywanych w przyszłości,
- brak standardów - likwidacja barier prowadzona chaotycznie, bez planu,
- brak komunikacji – tak dot. prowadzonych działań, jak i ich wpływu na jakość życia mieszkańców.

Wśród przykładów samorządów, które posiadają długofalową strategię likwidacji barier i na których można się wzorować wymieniono Sztokholm, Londyn, Barcelona oraz Wrocław.

Podsumowując dyskusję, ekspert wiodący prof. Wojciech Dziemianowicz zaprezentował obecnym odpowiedzi, jakich udzielili oni w trakcie trwania spotkania, które przedstawiono także w protokole poniżej:

Które bariery przestrzenne powinny być zlikwidowane w Olsztynie do 2030 roku?

Mentimeter



12

Kolejne spotkanie zaplanowano na 23 września 2021 r., godz. 17.00.

Tematem debaty będzie *Olsztyn obywatelski i współzarządzany*.

ZASTĘPCA PREZYDENTA

Ewa Kaliszuk
Ewa Monika Kaliszuk

Protokół sporządzono: 23 września 2021 r.