

Raport ze spacerów badawczych przeprowadzonych przez Stowarzyszenie BoMiasto na terenie Katowic

Wprowadzenie

Spacer badawczy jest metodą konsultacji społecznych polegającą na badaniu odczuć i potrzeb użytkowników przestrzeni oraz pozwalającą na mapowanie konkretnych miejsc i elementów krajobrazu miasta wymagających interwencji. W toku prowadzenia spacerów badawczych można wyciągnąć wnioski na temat konkretnych miejsc i punktów w przestrzeni publicznej na podstawie subiektywnych wrażeń i zdania artykułowanego przez konkretne osoby na co dzień z tej przestrzeni korzystające. Pozyskane w ten sposób opinie po przekazaniu ich lokalnym władzom samorządowym w założeniu mają służyć poprawie jakości przestrzeni i komfortu jej użytkowania.

Badany obszar

Spacery zostały przeprowadzone w południowej części Śródmieścia Katowic. Jest to obszar gęsto zabudowany, w którym dominuje zabudowa mieszkaniowa, głównie z drugiej połowy XIX / początku XX wieku. Przeważają budynki mieszkalne – kamienice, zlokalizowane są także liczne budynki urzędów administracji, instytucji kultury, a także uczelni wyższych. Południowa część Śródmieścia Katowic ciągnąca się od torów kolejowych w górę jest dzielnicą o dużej gęstości zaludnienia i z wyróżniającą się ponad ogólnomiejską średnią populacją seniorów powyżej 60 roku życia. Na większości badanego obszaru w 2015 roku została wprowadzona strefa uspokojonego ruchu samochodowego tempo 30.

Trasa

Spacery zostały przeprowadzone na trasie o długości około 2 kilometrów. Punktem początkowym był Rynek w Katowicach. Następnie idąc w kierunku południowym trasa wiodła ulicą świętego Jana, pod wiaduktem kolejowym, pod górę ulicą Kochanowskiego do placu Miarki. Stamtąd przecinając plac, uczestnicy spacerów kierowali się do ul. Kościuszki, następnie skręcali w ul. Ligonía i kierowali się na wschód, aż do placu Sejmu Śląskiego. Kolejnym punktem na trasie był pobliski plac Chrobrego, skąd trasa prowadziła na północ, ulicą Francuską aż do punktu końcowego zlokalizowanego na ul. Mariackiej.



Uczestnicy i okoliczności spacerów

Odbyły się 3 spacerów w okresie od czerwca do września, w różnych porach dnia (np. jeden w godzinach porannych, dwa w godzinach popołudniowych). Pogoda podczas spacerów była dobra. W spacerach uczestniczyło łącznie 8 osób o różnej charakterystyce zachowań transportowych i z różnymi potrzebami w tym zakresie, w tym rodzice dzieci w wieku szkolnym, studentka, osoba starsza, osoby poruszające się po mieście zarówno samochodem, jak i pieszo. W spacerach brali także udział radni miejscy.

Scenariusz spacerów był przygotowany przez dr hab. Przemysława Sadurę, prof. Uniwersytetu Warszawskiego, wykładowcę Wydziału Socjologii, założyciela Fundacji Pole Dialogu. Wstępnym założeniem było wybranie tras, które są "miastem w pigułce" i na których można znaleźć zarówno rozwiązania dobre, jak i wymagające poprawy. Scenariusz zawierał listę problemów, na które prowadzący spacerzy mieli zwracać uwagę (przebieżnia dla pieszych i rowerzystów, przejścia dla pieszych, bezpieczeństwo w okolicach szkół, szczególne potrzeby uczestników ruchu z różnego typu ograniczeniami, miejsca do wypoczynku, zieleń, oświetlenie itd.), ale przede wszystkim prowadzący mieli odnotowywać to, co sami/e z siebie zauważą i odnośnie czego wyrażą opinię uczestnicy i uczestniczki spacerów.

Punkt 1. Wiadukt kolejowy przecinający ul. Św. Jana

To miejsce, w którym ruch pieszy łączy się z drogą rowerową skręcającą z ul. Dworcowej. Na krótkim, 50 metrowym odcinku przed budynkiem kinoteatru Rialto droga rowerowa urywa się, a następnie zaczyna ponownie.



Przykładowe opinie: „Wąskie gardło, rowerzyści miesza się z pieszymi”; „Trzeba uważać na rowerzystów jadących z góry. Jadą szybko, mogą kogoś nie zauważyć”; „Dlaczego ścieżka rowerowa w tym miejscu się urywa? To fikcja!”

Wnioski: W opinii uczestników spacerów opisywane miejsce wymaga wyraźnego odseparowania ruchu pieszego i rowerowego. Rowerzyści poruszają się szybko, jadąc z góry, zaś mieszanie się ich z pieszymi powoduje poczucie dyskomfortu i zagrożenia bezpieczeństwa. Rekomendowanym rozwiązaniem jest usunięcie ruchu rowerowego z chodnika i wyznaczenie pasa dla rowerów na jezdni.

Punkt 2. Ulica Jana Kochanowskiego

Jest to dość stroma ulica wiodąca do placu Miarki. Środkiem biegnie ruch tramwajowy oraz dwa pasy ruchu samochodowego. Chodniki znajdują się po obu stronach ulicy. Po stronie wschodniej przebiega ciąg pieszo-rowerowy.



Przykładowe opinie: „Chodnik jest za wąski. Dwóm osobom ciężko się minąć, a co dopiero matka z wózkiem”; „Samochody wystają na pół chodnika!”; „Znam to miejsce.auta często stoją tu na ścieżce rowerowej. Rowerzyści jeżdżą po chodniku, to niebezpieczne”

Wnioski: Chodnik po zachodniej stronie ulicy jest wąski, przejście nim jest często utrudnione, a dla osób potrzebujących więcej miejsca może być niemożliwe, ponieważ blokują je wystające ponad krawężnik zderzaki zaparkowanych samochodów. Komfort poruszania się pieszych poprawiłoby odsunięcie samochodów od krawężnika. Z drugiej strony należy pamiętać o przebiegającej ulicą linii tramwajowej. W przeszłości zdarzało się, że zaparkowane samochody blokowały ruch tramwajów, uniemożliwiając przejazd. W związku z tym zalecane jest zamontowanie odbojnic parkingowych - barier uniemożliwiających parkowanie w zbyt bliskiej odległości od krawężnika.



Po wschodniej stronie ulicy występuje problem z nielegalnym parkowaniem na drodze rowerowej. Powoduje to, że rowerzyści zjeżdżają na część chodnika przeznaczoną dla pieszych. Dodatkowym utrudnieniem są wystawiane w dni odbioru kubły ze śmieciami, które dodatkowo zawężają przestrzeń na chodniku. Idealnym rozwiązaniem byłoby fizyczne odseparowanie pasa rowerowego od drogi dla pieszych oraz częstsze kontrole służb miejskich w zakresie porządku.

Punkt 3. Plac Karola Miarki

Plac Miarki jest jednym z ważniejszych skwerów w tej części miasta. W jednej części to zadrzewiony zieleniec z trawnikami, ławkami i fontanną. W drugiej znajduje się miejskie targowisko – ważny punkt na handlowej mapie miasta. Na placu Miarki znajdują się także przystanki tramwajowy i autobusowy.

Przykładowe opinie: „Lubię ten plac. Jest zielono, ładnie, przyjemnie”; „Ławki są, ale prawie wszystkie zajęte przez żuli. Nie czuję się tu komfortowo”; „Jest gdzie usiąść, jest fontanna, knajpka”; „Często robię tu zakupy”; „Gdy przyjeżdżam na targ, nie ma gdzie zaparkować”;

Trasa spacerów wiodła na skos przez plac, a następnie przez przejścia dla pieszych przez jezdnię i torowisko tramwajowe na ul. Kościuszki. Poddanym pod opinię uczestników spacerów miejscem były przejścia dla pieszych wiodące przez wysepki.

Przykładowe opinie: „Wcześniej na to nie patrzyłam, ale faktycznie jakoś tak na około trzeba tu obchodzić”; „Jak chcę iść w górę na Kościuszki, to aż cztery razy muszę przechodzić przez pasy. To absurd!”





Wnioski: Zdaniem uczestników spacerów plac Miarki jest ważnym i lubianym miejscem w tej części miasta. Zieleń i fontanna sprawiają, że miło spędza się tu czas. Poprawy wymaga czystość i porządek, a czynnikiem powodującym dyskomfort jest częsta obecność na placu osób pod wpływem alkoholu. Wskazane zwiększenie częstości kontroli straży miejskiej lub policji. Zlokalizowane w południowo-zachodniej części placu przejścia dla pieszych są zadaniem uczestników spacerów poprowadzone nieintuicyjnie, niewygodnie i wbrew logice poruszania się pieszych. Zalecana jest reorganizacja i przebudowa wysepek, w taki sposób, aby ułatwić ruch pieszych. Wysepka z nieczynnym przystankiem jest zbędna, albowiem cały ruch tramwajowy odbywa się przy wykorzystaniu przystanku poniżej.

Punkt 4. Skrzyżowanie ulic Juliusza Ligonia i Wita Stwosza

Skrzyżowanie dwóch jednokierunkowych ulic: Wita Stwosza biegnącej stronę południową oraz Juliusza Ligonia prowadzącej na zachód. Wzdłuż ul. Wita Stwosza biegnie droga rowerowa. Ruch w tym miejscu jest zazwyczaj umiarkowany. Obszar należy do strefy tempo 30.



Przykładowe opinie: „Długo się czeka na zmianę świateł”; „Bez sensu te światła. I tak wszyscy chodzą na czerwonym”; „Dla mnie nie ma różnicy czy ze światłami czy bez”; „Dobrze, że są światła. Człowiek czuje się bezpieczniej. Może spokojnie przejść przez ulicę”.

Wnioski: Poddanym pod opinię uczestników spacerów zagadnieniem była zasadność działania na skrzyżowaniu sygnalizacji świetlnej. Na wielu skrzyżowaniach na okolicznych ulicach ruch odbywa się bez sygnalizacji. Pojawiły się opinie, iż jest ona w tym miejscu niepotrzebna i utrudnia ruch pieszy. Wskazywano na długi czas oczekiwania na zmianę świateł. Zdania były jednak podzielone. Nie brakowało głosów, że światła drogowe poprawiają bezpieczeństwo. Rekomenduje się przeprowadzenie oceny natężenia i bezpieczeństwa ruchu drogowego (wszystkich użytkowników drogi) w tym miejscu oraz przeanalizowanie faktycznej zasadności działania sygnalizacji świetlnej, a także proporcji długości światła zielonego i czerwonego dla kierowców i dla pieszych.

Punkt 5. Plac Sejmu Śląskiego i plac Bolesława Chrobrego

Ten punkt na trasie spacerów obejmował dwa sąsiadujące ze sobą place. Oba monumentalne, o charakterze reprezentacyjnym są wykorzystywane jako miejsca uroczystości państwowych, demonstracji politycznych, wydarzeń kulturalnych czy festynów. W ich sąsiedztwie znajdują się urzędy: marszałkowski i wojewódzki, Wydział Nauk Przyrodniczych Uniwersytetu Śląskiego oraz budynek instytucji kultury Katowice – Miasto Ogrodów. Na co dzień plac Sejmu Śląskiego jest wykorzystywany jako duży i darmowy parking, natomiast plac Chrobrego jest zazielenionym skwerem, na którym rosną drzewa i znajdują się ławki.

Przykładowe opinie o placu Sejmu Śląskiego: *„Same auta, szpilki się nie wciśnie.”; „Nie ma jak przejść między tymi autami”; „Jeden wielki parking!”; „Betonowa patelnia”;*



Przykładowe opinie o placu Chrobrego: *„Fajnie, że jest tu jakaś zieleń. Są ławki, można usiąść”; „Mieszkam w okolicy. Dużo ludzi tu przychodzi z psami wyprowadzić”;*



Wnioski: Uczestnicy spacerów wyraźnie wskazywali na kontrast pomiędzy jedną i drugą sąsiadującą ze sobą przestrzenią. Choć pojawiały się głosy, że parkingi są w tym miejscu potrzebne, zwłaszcza jeśli przyjeżdża się załatwić sprawę w urzędzie, to jednak zdecydowanie przyjemniej spędza się czas w miejscu zielonym. Nie wszyscy uczestnicy spacerów znali przedstawione niedawno przez miasto plany zazielenienia placu Sejmu Śląskiego. Zainteresowanie koncepcją było spore, przeważały głosy pozytywne. Pojawiały się nieodosobnione opinie, że należy zapewnić miejsca parkingowe w tym miejscu, łącznie z budową parkingu podziemnego. Możliwe jednak, że optymalnym rozwiązaniem będzie znaczne zmniejszenie liczby miejsc parkingowych i zagospodarowanie reszty placu tak, by też zyskał on charakter miejsca zielonego, pełniącego funkcje wypoczynkowe i rekreacyjne. Wskazane jest też zapewnienie mieszkańcom przybywającym do urzędu miejsc parkingowych dla rowerów.

Punkt 6. Ulica Francuska / ulica Mariacka

Ostatnim etapem na trasie spacerów badawczych było przejście w dół ulicą Francuską w kierunku północnym aż do ulicy Mariackiej. Francuska jest pierwszą z objętych badaniem ulic znajdujących się poza granicą strefy uspokojonego ruchu, tempo 30. Jest ulicą jednokierunkową z dwoma pasami ruchu, dość stromo nachyloną. W jej poprzek przebiega linia kolejowa, ulica poprowadzona

jest pod wiaduktem, za którym znajduje się skrzyżowanie z ul. Mariacką. Ulica Mariacka jest jednym z najważniejszych deptaków w Katowicach. To bardzo popularne miejsce spędzania czasu, gdzie usytuowane są liczne lokale gastronomiczne. Deptak cieszy się ogromną popularnością przyciągając tłumy ludzi nie tylko z Katowic, ale także z okolicznych miast. Szczególnie w weekendowe wieczory ruch pieszy jest tu wyjątkowo natężony.



Przykładowe opinie: „Z tym tempem 30 to mało kto się go trzyma, ale faktycznie już lepiej jak jest tak i jadą te 40-50, bo jakby było normalnie ograniczenie do 50 to jeździliby pewnie 70”, „Parkowanie pod tym wiaduktem to codzienność. Mamy w mieście nowy parking podziemny!” „To już jest bezczelność. Parkują gdzie się da, na samym zakazie i nikt z tym nic nie robi”, „Mariacka to niby deptak, ale auta tu jeżdżą w tę i we w tę. W ciągu dnia, a nawet w nocy. Słabo to wygląda.”

Wnioski: Na tym etapie spacerów uwagę zwracały głównie trzy kwestie. Po pierwsze ruch na ulicy Francuskiej – wyraźnie bardziej intensywny i szybszy w porównaniu do wcześniej pokonywanych ulic usytuowanych w strefie tempo 30. Uczestnicy spacerów wyraźnie podkreślali dużo większy komfort i bezpieczeństwo poruszania się po ulicach, na których obowiązuje ruch

uspokojony. Choć pojawiało się przekonanie, że kierowcy nie zawsze przestrzegają ograniczeń, to i tak zdecydowanie lepiej, jeśli dopuszczalna prędkość jest niższa. Niektórzy z uczestników zauważyli, że ulica Francuska stanowi pewnego rodzaju barierę oddzielającą część kwartałów miasta od drugiej. Zauważalna była trudność w przejściu na drugą stronę ulicy i stosunkowo rzadko rozmieszczone przejścia dla pieszych.

Kolejnym problemem dającym się zauważyć było parkowanie samochodów na chodniku pod wiaduktem kolejowym. W opinii uczestników spacerów problem z dzikim parkowaniem występuje w całym mieście i takie zachowania kierowców nie powinny być tolerowane. Wskazywano na arogancję i zawłaszczanie wspólnej przestrzeni. Pojawił się także głos, że parkujące pod wiaduktem, w ciasnej i ciemnej przestrzeni samochody powodują odczucia klaustrofobiczne. Dało się odczuć wrażenie irytacji na zachowania kierowców oraz poczucie bezradności w związku z niewystarczającą reakcją miejskich służb. Rekomendowanym rozwiązaniem byłoby zamontowanie słupków, lub barierek, które fizycznie uniemożliwiłyby parkowanie w tym miejscu.



Punktem kończącym spaceru było skrzyżowanie ulic Francuskiej i Mariackiej. Część zjawisk była zaobserwowana jedynie w godzinach wieczornych ze względu na dominującą funkcję rozrywkową tego miejsca. Opisywane skrzyżowanie jest ruchliwe. Po środku znajduje się przejście dla pieszych, które jest jednocześnie drogą wjazdową na ul. Mariacką dla samochodów (!). Choć znaki drogowe określają zasady poruszania się po deptaku, to w praktyce i w odczuciu uczestników badania nie są one respektowane. Część deptaka znajdująca się przy skrzyżowaniu jest wykorzystywana jako miejsce postoju taksówek i innych pojazdów świadczących usługi przewozu osób. Ruch samochodów miesza się z ruchem pieszych powodując poczucie zagrożenia – potęgowane wieczorami przez słabe oświetlenie i dużą liczbę osób pod wpływem alkoholu. Kilka lat temu wjazd na deptak był ograniczony poprzez automatyczne słupki wysuwane z chodnika, jednak na skutek awarii zostały one wyłączone z użytkowania. Dla poprawy bezpieczeństwa i należałoby uruchomić je ponownie.



Informacja

Spacery odbyły się w ramach realizacji projektu „Promocja zeroemisyjnej mobilności poprzez mobilność aktywną, szkolne ulice i strefy czystego transportu”, w którym Stowarzyszenie BoMiasto było partnerem. Liderem projektu był Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki.

Kontakt:

Stowarzyszenie BoMiasto

ul. Ligocka 103, 40-568 Katowice, <http://www.bomiasto.pl/>