

**RUCH PIESZY I ROWEROWY W GDAŃSKU**  
**WARSZTATY Z MIESZKAŃCAMI**  
**PLAN ZRÓWNOWAŻONEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ DLA GDAŃSKA**  
**RAPORT**

**Spis treści:**

- **Przedmiot warsztatów i ich kontekst**
- **Uczestnicy, termin i forma warsztatów**
- **Ruch pieszy i rowerowy w Gdańsku w percepcji uczestników warsztatów**
- **Indywidualne preferencje i doświadczenia mieszkańców**
- **Rozwiązania organizacyjne, infrastrukturalne i inne, które zachęcają mieszkańców do częstszego korzystania z tras pieszych i rowerowych na co dzień**
- **Inicjatywy (infrastrukturalne, organizacyjne, społeczne) dotychczas wdrożone w mieście, godne rozwijania i powielania**

**Przedmiot warsztatów i ich kontekst**

Przystąpieniu do pracy nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) w Gdańsku, którego jednym z elementów jest ruch pieszy i rowerowy, przyświeca idea równego dostępu wszystkich mieszkańców miasta do wspólnych przestrzeni publicznych niezależnie od miejsca zamieszkania, sprawności fizycznej, wieku czy posiadanego środka transportu, jak również zapewnienie mieszkańcom wysokiej jakości zrównoważonego systemu transportu miejskiego oraz przestrzeni publicznej miasta.

SUMP odnosząc się do długofalowych strategii rozwoju skupia się na nowej jakości przyszłego rozwoju infrastruktury i usług w ramach transportu oraz mobilności. Kwestie których dotyka to między innymi transport publiczny, ruch pieszy i rowerowy, polityka parkingowa, bezpieczeństwo, transport drogowy, zarządzanie mobilnością, ITS, planowanie przestrzenne itp.

Zważywszy na wielowymiarowość i wielowątkowość zagadnienia prace nad SUMP prowadzone są interdyscyplinarnie i wielosektorowo z silnym naciskiem na wymiar partycypacyjny. Oprócz prac

Zespołu w skład którego wchodzi eksperci różnych wydziałów Urzędu Miejskiego w Gdańsku, przedstawiciele uczelni wyższych i eksperci zewnętrzni, przeprowadzono także warsztaty dla Rad Dzielnic i organizacji pozarządowych. W trakcie prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej korzystano z doświadczeń ekspertów miast partnerskich współpracujących w ramach projektu CityMobilNet.

Celem warsztatów jest uzyskanie opinii mieszkańców Gdańska na temat potrzeb, wyzwań i problemów dotyczących ruchu pieszego i rowerowego w mieście.

### **Uczestnicy, termin i forma warsztatów**

Warsztaty z mieszkańcami SUMP w obszarze ruchu pieszego i rowerowego odbyły się w drugim etapie prac nad SUMP (wcześniej odbyły się prace w obszarze polityki parkingowej). Spotkanie miało na celu zebranie opinii mieszkańców Gdańska na temat potrzeb i rozwiązań dotyczących ruchu pieszego i rowerowego Gdańska.



*Fot. Przemysław Kluz*

### *Uczestnicy, termin i miejsce*

Konsultacje odbyły się w siedzibie Gdańskiego Zarządu Dróg i Zieleni przy ul. Wyspiańskiego 9A 8 maja 2017 roku w godz. 17.00-20.00. Zaproszonymi uczestnikami warsztatów byli: mieszkańcy Gdańska, przedstawiciele organizacji pozarządowych, rad dzielnic, uczelni wyższych oraz wszyscy

zainteresowani tematyką ruchu pieszego i rowerowego. Rekrutacja odbyła się poprzez zaproszenia mailowe, ogłoszenie w prasie i na stronie GZDiZ, ogłoszenia na stronach Rad Dzielnic, które zgodziły się na promocję wydarzenia oraz informację zamieszczoną na profilach facebook jednostek miejskich (w tym np. BRG). W warsztatach udział wzięło ponad 40 osób.

#### *Agenda warsztatów*

Warsztaty przeprowadzone zostały przez Przemysława Kluzę niezależnego konsultanta, oraz Karolinę Orcholską z ZDiZ. Spotkanie złożone było zarówno z elementu edukacyjnego wprowadzającego uczestników w temat ruchu pieszego i rowerowego jak również pracy warsztatowej oraz otwartej dyskusji na temat wypracowanych wniosków.

Spotkanie przeprowadzone zostało według następującej agendy:

1. Przywitanie uczestników przez Zastępcę Prezydenta Miasta Gdańska Piotra Grzelaka
2. Przedstawienie celu i planu warsztatów – 10 min (P. Kluz),
3. Przedstawienie założeń i harmonogramu prac nad Planem Zrównoważonej Mobilności Miejskiej dla Gdańska – 10 min (K. Orcholska)
4. Wprowadzenie do dyskusji o ruchu pieszych i ruchu rowerowym w Gdańsku – 15 min (K. Orcholska)
5. Wprowadzenie do metody pracy warsztatowej (zasady, czas, rezultaty) – 5 min (P. Kluz)
6. Praca w grupach ( 3 ćwiczenia) – 60 min. = 3 \* 20 min (P. Kluz)
7. Pytania i komentarze uczestników na forum 15 min (P. Kluz)
8. Podsumowanie i poinformowanie o kolejnych pracach w ramach SUMP – 10 min (P.Kluz, K. Orcholska)

#### *Forma warsztatów*

Warsztaty przeprowadzone zostały w konwencji metody „Opera” pozwalającej w sposób ustrukturyzowany pracować z grupą mieszkańców bazując na ich indywidualnych doświadczeniach i pomysłach rozwiązań problemów napotykanym w ruchu pieszym i rowerowym. „Opera” jest metodą konsultacji zalecaną przez URBACT.

Uczestnicy warsztatów podzieleni zostali na cztery grupy (8 do 12 osób). Na początku warsztatów uczestników poproszono o wybór pracy według dwóch scenariuszy:

a) wszystkie grupy będą pracowały równocześnie nad zagadnieniami ruchu pieszego i rowerowego,

b) zostanie wyłoniona grupa poświęcona jedynie ruchowi rowerowemu, natomiast pozostałe grupy pracować będą w obszarze ruchu pieszego.

Po krótkiej dyskusji mieszkańcy zdecydowali, że praca odbędzie się według pierwszego scenariusza (a).

Podczas spotkania zaproponowano uczestnikom udział w trzech ćwiczeniach warsztatowych włącznie z podsumowaniami na forum.

Ćwiczenie pierwsze miało na celu wykorzystanie bezpośrednich doświadczeń uczestników z poruszania się po mieście w kontekście ruchu pieszego i rowerowego. Poproszono o wypełnienie krótkiej ankiety, przedyskutowanie jej wyników i własnych doświadczeń w grupie i przedstawienie ich na forum.

Drugie i trzecie ćwiczenie miało odbyć się w konwencji Opera. Ćwiczenia zdefiniowane były przez następujące pytania:

- ćwiczenie nr 2 – „Jakie rozwiązania organizacyjne, infrastrukturalne, (inne) spowodowałyby, że częściej korzystałbyś z tras pieszych i rowerowych na co dzień?”. Celem było wskazanie potencjalnych rozwiązań na bazie własnych doświadczeń uczestnika i skonfrontowanie ich z doświadczeniami innych uczestników.

- ćwiczenie nr 3 – „Jakie inicjatywy (infrastrukturalne, organizacyjne, społeczne) dotychczas wdrożone w mieście uważasz za wartościowe i godne rozwinięcia, powielenia? (np. strefa „tempo 30”, dodatkowe oznaczenia przejazdów rowerowych przez jezdnię, azyle dla pieszych)”. Celem było poznanie opinii uczestników o dotychczas proponowanych rozwiązaniach miejskich w obszarze ruchu pieszego i rowerowego.

Z powodu dużego zaangażowania mieszkańców w ćwiczenie nr 2 prowadzonej metodą Opera i wydłużeniu czasu trwania tego działania, ćwiczenie nr 3 odbyło się w formie dyskusji na forum.

Przed drugim ćwiczeniem uczestnikom przedstawiono i wyjaśniono zasady metody Opera odbywają się według następujących kroków:

**1. Pytanie otwierające** – zadawane przez prowadzącego;

2. **2Własne sugestie** – uczestnik kilka minut poświęca zastanowieniu się nad pytaniem i udzieleniu odpowiedzi na kartce (na tym etapie bez dyskusji z innymi uczestnikami);
3. **Pomysły w parach** – uczestnicy w parach przedyskutowują zapisane przez siebie pomysły. Następnie pary przedstawiają po 3 do 5 propozycji (wypracowanej w konsensusie) i zapisują je na osobnych kartkach. Kartki będą przyklepane do tablicy widocznej dla innych uczestników;
4. **Wyjaśnienia** – na tym etapie, każda z par pokrótce prezentuje swoje propozycje, które zostały umieszczone na tablicy (około 2 min. para). Na tym etapie uczestnicy nie komentują swoich propozycji, ewentualnie zadają pytania pomocnicze;
5. **Ranking** – po prezentacji wyselekcjonowanych propozycji, każda z osób miała możliwość zagłosowania na wybrane propozycje pozostałych uczestników (do dyspozycji każdy miał 5 głosów);
6. **Organizowanie** – po głosowaniu pomysły zostają posegregowane według oddanych głosów, a grupa ma czas na komentarz związany z wyborem na forum.



Fot. Przemysław Kluz

## **Ruch pieszy i rowerowy w Gdańsku w percepcji uczestników warsztatów**

W trakcie warsztatów mieszkańcy dzielili się swoimi doświadczeniami i opiniami o ruchu pieszym i rowerowym w mieście w trzech wymiarach:

1. Indywidualne preferencje i doświadczenia mieszkańców dotyczące mobilności ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego (wywiad kwestionariuszowy, dyskusja).
2. Rozwiązania organizacyjne, infrastrukturalne i inne, które zachęcają mieszkańców do częstszego korzystania z tras pieszych i rowerowych na co dzień („Opera”).
3. Inicjatywy (infrastrukturalne, organizacyjne, społeczne) dotychczas wdrożone w mieście, godne rozwijania i powielania. (np. strefa „tempo 30”, dodatkowe oznaczenia przejazdów rowerowych przez jezdnię, azyle dla pieszych) (dyskusja na forum).

Podczas wypełniania kwestionariuszy, dyskusji i ćwiczeń dokonano szczegółowej diagnozy ruchu pieszego i rowerowego w Gdańsku, a także sformułowano szereg propozycji nowych rozwiązań usprawniających omawiany obszar mobilności. Część opinii i propozycji podzielana była przez wszystkich lub większość uczestniczących w warsztatach mieszkańców, niektóre zgłaszane były indywidualnie. Niniejsze podsumowanie jest próbą powiązania i pogrupowania postulatów pojawiających się najczęściej i występujących w wielu obszarach jednocześnie.

### **Indywidualne preferencje i doświadczenia mieszkańców dotyczące mobilności ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego (wywiad kwestionariuszowy, dyskusja).**

#### *Pytania kwestionariuszowe*

Celem pierwszego ćwiczenia było odniesienie się do bezpośrednich doświadczeń uczestników dotyczących mobilności w Gdańsku ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego i rowerowego. Aby uniknąć generalizacji i uproszczeń przedstawianych opinii pytania dotyczyły określonego i nieodległego czasu. Kwestionariusz zawierał następujące zagadnienia:

„Przypomnij sobie dokładnie co robiłeś w ostatnim tygodniu kwietnia (przed tzw. „Majówką”- 24.04-30.04) i postaraj się odpowiedzieć na poniższe pytania:

1. Jakim środkiem transportu przemieszczałeś/łaś się do pracy i na jaką odległość?
  2. W jaki sposób docierałeś/łaś do miejsca w którym robisz zakupy – codzienne i okazjonalne? Jak daleko?
  3. Czy odwiedziłeś/łaś przyjaciół i/lub rodzinę w tym tygodniu. Jeśli tak, to w jaki sposób do nich dotarłeś/łaś? Jak duża była to odległość?
  4. Jeśli chodziłeś/łaś pieszo lub jechałeś/łaś rowerem – co najbardziej doskwierało Ci w podróży (wymień kilka aspektów)?
  5. Jeśli chodziłeś/łaś pieszo lub jechałeś rowerem – co sprawiało Ci największą przyjemność, lub ułatwiało Ci ten sposób przemieszczania się po mieście (wymień kilka aspektów)?
- Przedyskutuj w grupie z innymi uczestnikami swoje odpowiedzi i spostrzeżenia.”

#### *Preferencje uczestników i wnioski grupowe*

Około połowy mieszkańców wskazało, że przemieszcza się do pracy, na zakupy oraz do przyjaciół pieszo. Najczęściej ma to zastosowanie do odległości mniejszych niż 1km, znacznie rzadziej na odległość do 2-3 km. Częściej ruch pieszy odbywa się w trakcie czynności zakupów, ale dotyczy zwykle realizowania niewielkich i codziennych potrzeb w okolicznych sklepikach. Zakupy przedmiotów większych lub dotyczące produktów niedostępnych w okolicy dokonywane w odległych sklepach (powyżej 2-5 km) i często podróż odbywa się z użyciem samochodu, znacznie rzadziej transportu publicznego. Około 20% uczestników wskazało, że podróże do pracy odbywają się z wykorzystaniem różnych środków transportu, pieszo i rowerem (łańcuchów mobilności). Zwykle podróże te odbywają się w granicy do 2-3 km, ale również na odległość kilkunastu km.

Mieszkańcy poruszający się rowerem stanowili niewielką liczbę ankietowanych – ok. 10%. Ten rodzaj środka transportu używany jest w celu dotarcia do pracy i na zakupy, znacznie rzadziej w podróżach do rodziny i przyjaciół. Zwykle na odległość do 5km. Dalsze podróże rowerowe wiązały się z podejmowanymi formami rekreacji.

Ruch samochodowy preferowany był przez około 30% uczestników na odległości od 2 do kilkudziesięciu km. Osoby wybierające samochód zaznaczały również, że zwykle podróżują w taki sam sposób do sklepu przy okazji podróży do/z pracy. Z ankiet wynikało również, że są to mieszkańcy, którzy najrzadziej zmieniają środek transportu, przemieszczając się niemal wszędzie przy użyciu samochodu.

Zauważyć można było również dużą spójność odpowiedzi na temat zalet i wad przemieszczania się pieszo i rowerem. Najczęściej wskazywaną zaletą było obcowanie z przyrodą, spotkanie ludzi i znajomych. Zwracano również uwagę na takie czynniki uprzyjemniające chodzenie i jazdę rowerem jak: obiekty usługowe w parterach budynków wzdłuż ciągów pieszych, brak sygnalizacji świetlnej wymuszającej zatrzymywanie się i podróżowanie w przestrzeniach o uspokojonym ruchu samochodowym. Część uczestników podkreślało, że przemieszczanie się pieszo i rowerem to ich sposób na rekreację, wspólne rodzinne spędzanie czasu i zdrowy tryb życia. Kilku uczestników zauważyło, że infrastruktura pieszo-rowerowa jest systematycznie poprawiana, poprawia się także oświetlenie tych tras. W przypadku wad poruszania się pieszo czy rowerem najczęściej podkreślano złe warunki pogodowe. Kolejną najczęstszą cechą przeszkadzającą w podejmowaniu takiej aktywności są wieloetapowe przejścia przez jezdnie i długie oczekiwanie na zmiany sygnalizacji świetlnej. Uczestnicy wskazywali również na przeszkody infrastrukturalne takie, jak chociażby brak przejść naziemnych (tunele), brak ciągłości infrastrukturalnej ścieżek rowerowych i chodników oraz ich zły stan techniczny. Równie często wskazywano, że wyraźną przeszkodę stanowią źle zaparkowane samochody a także grodzone osiedla wcześniej używane jako tzw. 'skrót'. Wypowiadającym się mieszkańcom przeszkadzał również hałas uliczny i spaliny związane z intensywnym ruchem samochodowym. Wskazywano również, na agresywne zachowania innych uczestników ruchu drogowego – kierowców samochodów, a także rowerzystów, które stanowią uciążliwość w ruchu pieszym i rowerowym.





*Fot. Przemysław Kluz*

**Rozwiązania organizacyjne, infrastrukturalne i inne, które zachęcają mieszkańców do częstszego korzystania z tras pieszych i rowerowych na co dzień (Opera).**

W trakcie ćwiczenia prowadzonego metodą Opera uczestnicy zastanawiali się nad organizacyjnymi, infrastrukturalnymi i innymi rozwiązaniami, które w ich opinii mogłyby zachęcić mieszkańców Gdańska do częstszego korzystania z ruchu pieszego i rowerowego. Uczestnicy pracowali w czterech grupach rozpoczynając od wytypowania swoich najlepszych pomysłów. Następnie omawiali pomysły w parach poddając je dyskusji i wybierając najlepsze z nich. Po zakończeniu tego etapu uczestnicy przedstawiali krótko pomysły pozostałym członkom grupy. Po przedstawieniu wszystkich pomysłów, każda grupa porządkowała pomysły, następnie oceniała, które z nich są najlepsze. Pod koniec ćwiczenia przedstawiciele poszczególnych grup prezentowali wyniki swojej pracy na forum.

*Audyt przestrzeni pieszych i rowerowych*

Ważnym tematem poruszonym przez uczestników warsztatów i najwyżej ocenionym przez jedną z grup był postulat dokonania swoistego audytu przestrzeni ciągów pieszych, a także przejezdności rowerem w kluczowych miejscach miasta. Opracowanie takie miałyby wskazać najważniejsze miejsca, w których koniecznie trzeba podjąć działania naprawcze.

*Egzekucja przepisów chroniących pieszych i rowerzystów*

W opinii mieszkańców dla poprawy i uatrakcyjnienia ruchu pieszego i rowerowego bardzo ważnym jest skuteczna egzekucja przepisów, włącznie z mandatami i tzw. 'lawetowaniem'. Zwrócono uwagę

na fakt, że zwykle aktywność służb skupia się na wykroczeniach w ruchu kołowym, rzadziej na sytuacjach, w których poszkodowanymi mogą być piesi. Wśród tych postulatów, najwyżej ocenionych przez jedną z grup, proponowano również zmiany w przepisach, które pozwoliłyby nałożyć na kierowców obowiązek zatrzymywania się już w momencie zbliżania się pieszego do przejścia przez jezdnię. W innych grupach pojawiły się również pomysły 'depenalizacji przechodzenia na czerwonym świetle' – mającym ułatwić ciągłość ruchu pieszego. Pomysł ten uzyskał mniejsze poparcie, natomiast wiązał się z bardzo popularnymi we wszystkich grupach postulatami dotyczącymi zmian w sygnalizacji świetlnej dla pieszych. Niezwykle istotnym w opinii mieszkańców problemem jest również brak egzekucji łamania przepisów dotyczących parkowania. Uczestnicy zwracali uwagę, że parkowanie na chodnikach uniemożliwiające poruszanie się pieszym, lub niszczące zieleń w przestrzeni publicznej jest powszechne i w świadomości społecznej dopuszczalne.

#### *Sygnalizacja świetlna zorientowana na pieszego*

Poglądem pojawiającym się we wszystkich grupach warsztatowych był potrzeba dostosowania sygnalizacji świetlnej do pieszych. Konstatacją, która cieszyła się najwyższymi ocenami w jednej z grup, był wniosek, że w dzisiejszej sytuacji sygnalizacja świetlna służy samochodom, natomiast piesi i rowerzyści są zmuszani do długiego czekania, aby przejść na drugą stronę ulicy. Zwykle dotyczy to dużych arterii drogowych. Postulowano wydłużenie cykli zielonego światła dla pieszych, w tym umieszczanie dodatkowych przycisków w miejscach w których długo oczekuje się na możliwość przejścia przez ulicę.

#### *Likwidacja barier w ruchu pieszo-rowerowym*

Problemem silnie związanym z sygnalizacją dla pieszych (często łączoną przez uczestników w jedną grupę wyzwań) była likwidacja barier w ruchu pieszym. Najczęściej wymieniano trudności przechodzenia przez główne arterie drogowe, ale również trudności w pokonywaniu linii kolejowych (w tym SKM) w poprzek. Wskazywano na potrzebę likwidacji przejść wieloetapowych, na rzecz sprawnego przejścia przez pasy, ale również tworzenia przejść w poziomie ulicy likwidując nieprzyjazne przejścia tunelowe. Jednym z pomysłów na poprawę bezpieczeństwa przechodzących przez jezdnię było zainstalowanie dodatkowego oświetlenia uruchamiającego się podczas zbliżania się pieszego do jezdni. W opinii mieszkańców reprezentowanych przez wszystkie grupy było również 'dogęszczanie' przejść w taki sposób, aby mieszkaniec Gdańska nie musiał pokonywać dużych odległości w celu przejścia na drugą stronę ulicy. Dołączano również postulat ograniczenia grodzenia osiedli i blokowania używanych powszechnie skrótów dla pieszych. Wszystkie te elementy

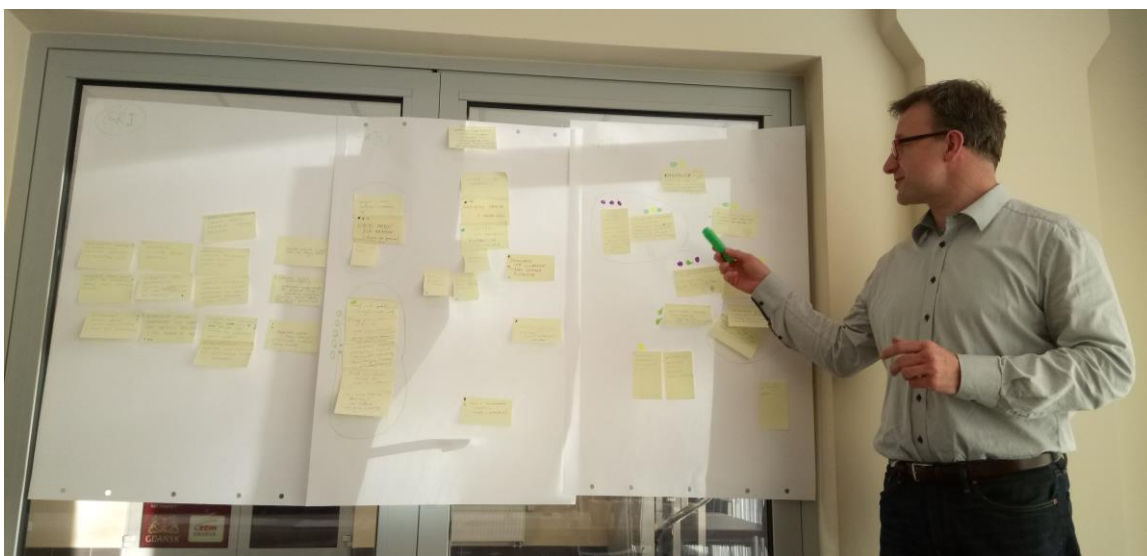
wskazywano jako zniechęcające do poruszania się pieszo po mieście, upatrując w likwidacji barier szansę na zwiększenie liczby mieszkańców poruszających się pieszo i rowerem.

#### *Ciągłość tras pieszych i rowerowych - stan i jakość nawierzchni*

Uczestnicy zwracali uwagę na konieczność zachowania ciągłości istniejących ciągów komunikacji pieszej i rowerowej oraz likwidację braku połączeń między istniejącą infrastrukturą. Postulaty mieszkańców dotyczyły również dobrego oznakowania ciągów pieszo-rowerowych w sposób intuicyjny dla użytkowników. Zwracano również uwagę na potrzebę poprawy jakości nawierzchni już istniejącej (w szczególności w kontekście ruchu pieszego), ale również stosowania wysokiej jakości materiałów podczas projektowania nowopowstających chodników i ścieżek rowerowych. W kontekście jakości infrastruktury dla pieszych poruszanych i wysoko ocenianych przez wszystkie grupy, wskazywano również na potrzebę odśnieżania chodników w okresie zimowym, montowania elementów chroniących przed ochlapaniem pieszego, a także elementów utrudniających parkowanie samochodów na chodnikach.

#### *Parkowanie vs piesi*

Według uczestników spotkania (postulat wszystkich grup) niezwykle istotnym jest wyzwanie związane z usunięciem samochodów parkujących na chodnikach. Silnie identyfikowano się z hasłem 'przywrócenia chodników pieszym' podkreślając, że dotyczy to zarówno egzekucji przepisów ze strony odpowiednich służb, ale również mądre projektowania przy okazji nowych inwestycji w taki sposób, aby chodników nie przewidywać jako miejsc do parkowania.



*Fot. Przemysław Kluz*

### *Infrastruktura rowerowa/modalność*

W kontekście ruchu rowerowego postulowano o budowę infrastruktury umożliwiającej łatwe korzystanie z różnych form mobilności i ułatwiającej wykorzystywanie tzw. łańcuchów eko-mobilności (np. rower-tramwaj-pieszo). Najwyżej ocenioną przez jedną z grup była potrzeba budowy zadaszonych stojaków lub garaży dla rowerów przy węzłach transferowych (SKM, PKM, Dworzec Gł.). Równie popularne były pomysły rozwoju transportu intermodalnego z wykorzystaniem rowerów miejskich - zarówno zwykłych jak i elektrycznych. Podkreślano, że jest to element skutecznie zachęcający do rezygnacji z podróży samochodem na rzecz sprawnego wykorzystania transportu publicznego w połączeniu z dojazdem rowerem i poruszaniem się pieszo. Jako ważny element wskazano również potrzebę niwelowania 'wąskich gardeł' i miejsc niebezpiecznych na trasach rowerowych.

### *Otoczenie w ruchu pieszym - przestrzeń publiczna/mała architektura*

Mieszkańcy zwrócili uwagę na silną korelację pomiędzy otoczeniem ciągów pieszo-rowerowych i przestrzeni publicznej. Wszystkie grupy zgłosiły potrzebę tworzenia małej architektury wzdłuż ciągów np. ławek, szczególnie dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową. Podkreślano potrzebę projektowania i budowania ulic o charakterze miejskim z punktami usługowymi w parterze jako elementu miastotwórczego i sprzyjającego ruchowi pieszemu i rowerowemu. Wskazywano także na aspekt oświetlenia ciągów pieszo-rowerowych jako elementu poprawiającego poczucie bezpieczeństwa użytkowników. Nie bez znaczenia jest również estetyka otoczenia ze szczególnym naciskiem na brak reklam i wykonanie elementów małej architektury z wysokiej jakości materiałów. Uczestnicy podkreślali, że zgłaszane pomysły dotyczą nie tylko ciągów komunikacyjnych, ale również przestrzeni rekreacyjnych jak parki i skwery. Zgłaszano również potrzebę montażu monitoringu w tych przestrzeniach.

### *Kampanie informacyjne i promocyjne*

Uczestnicy podczas warsztatów zgłaszali pomysły różnych działań promocyjnych mających stanowić zachętę i wsparcie dla rozwoju ruchu pieszo-rowerowego. Mówiono o promowaniu kulturalnego parkowania w formie akcji typu 'parkuj z głową', czy promocji naklejek dla kierowców 'nie parkuję na chodniku'. Pomysły cieszyły się poparciem mieszkańców jako działania miękkie mogące wspomóc zmiany infrastrukturalne. Proponowano również współpracę z pracodawcami, którzy mogliby stosować zachęty finansowe i rzeczowe dla pracowników docierających do pracy bez samochodu.

### *Działania w innych obszarach wspierające pieszych i rowerzystów*

Oprócz wymienionych postulatów i pomysłów uczestnicy warsztatów zgłaszali również pomysły wchodzące w inne obszary SUMP natomiast będące w powiązaniu z problemami ruchu pieszo-rowerowego. Proponowano działania zmierzające do ogólnego uspokojenia ruchu samochodowego. Dyskutowano również o różnych sposobach premiowania komunikacji zbiorowej, programy lojalnościowe i bezpłatne przejazdy. Wspominano również o likwidacji tranzytu przez miasto.



*Fot. Przemysław Kluz*

**Inicjatywy (infrastrukturalne, organizacyjne, społeczne) dotychczas wdrożone w mieście, godne rozwijania i powielania. (np. strefa „tempo 30”, dodatkowe oznaczenia przejazdów rowerowych przez jezdnię, azyle dla pieszych) (dyskusja na forum).**

Ostatnia część warsztatów poświęcona była inicjatywom już wdrożonym w mieście, które są pozytywnie oceniane i mają potencjał implementacyjny. Podczas dyskusji chwalono rozwiązania stosowane we Wrzeszczu polegające na przekształceniu części dróg lokalnych w ulice jednokierunkowe z wydzielonym pasem do parkowania w jezdni, a oddające chodniki pieszym. Podkreślono, że dla niektórych mieszkańców początkowo może być to rozwiązanie kontrowersyjne, natomiast jest one długofalowo efektywne. Mieszkańcy jako skuteczne rozwiązania wskazali spowalnianie ruchu poprzez ‘esowanie’ toru jazdy. Wpływa to na spowolnienie ruchu i poprawę bezpieczeństwa pieszych. Podobną zaletę w opinii uczestników mają przedsięwzięcia przedstawiające

okresowo zatoki postojowe po dwóch stronach jezdni. Uczestnicy wypowiedzieli się również pozytywnie o rozwiązaniu stref 'tempo 30' pozwalającym znacząco poprawić bezpieczeństwo.

**Opracowanie i moderacja:**

Przemysław Kluz