

# RAPORT Z DYSKUSJI ONLINE DOT. OPRACOWANIA WYTYCZNYCH DLA DOKUMENTACJI TECHNICZNEJ PRZEBUDOWY SKRZYŻOWAŃ ULIC CZARNIECKIEGO Z JAGIEŁŁY ORAZ CZARNIECKIEGO Z 21 STYCZNIA I CHROBREGO 08-10.02.2022

REALIZACJA PROGRAMU SPOTKAŃ KONSULTACYJNYCH W RAMACH PROJEKTU PN. „MODEL INTELIGENTNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ JAKO ELEMENT OSTRÓDZKIEJ IDEI HUMAN SMART CITIES”

---

Zamówienie jest realizowane w ramach projektu „Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element Ostródzkiej Idei Human Smart Cities”, dofinansowanego z Programu Operacyjnego Pomoc Techniczna oraz środków Budżetu Państwa w konkursie dotacji Human Smart Cities.

## 1. ZOGNISKOWANE WYWIADY GRUPOWE ONLINE – 08-10.02.2022

W ramach projektu pn. „Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element ostródzkiej idei Human Smart Cities” w lutym 2022 r. zorganizowane zostały zogniskowane wywiady grupowe (FGI) online dot. opracowania wytycznych dla dokumentacji technicznej przebudowy skrzyżowań ulic Czarnieckiego z Jagiełły oraz Czarnieckiego z 21 Stycznia i Chrobrego. Scenariusz wywiadów zakładał wspólne omówienie aspektów bezpieczeństwa wszystkich użytkowników ruchu oraz ich preferencji w zakresie rozwiązań technicznych, estetycznych i użytkowych. Materiałem wypierającym była prezentacja zawierająca szereg pytań i obrazkowe podpowiedzi. Głównymi założeniami omawianymi podczas wywiadów było bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu, inteligentne oświetlenie przejść dla pieszych, elementy wspierające ograniczenie prędkości, unormowanie rozwiązań dla rowerzystów oraz zagadnienia dot. informacji o robotach drogowych. Forma konsultacji została przyjęta za sprawą trudności związanych z trwającą pandemią.

## 2. PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH DZIAŁAŃ INFORMACYJNO-PROMOCYJNYCH



**POMÓŻ NAM PRZYGOTOWAĆ INTELIGENTNE ROZWIĄZANIA DLA OSTRÓDY**

wV związku z trwającą pandemią COVID 19 i koniecznością zapewnienia wszystkim nam bezpieczeństwa, spotkania organizowane będą w trybie on-line.

**ZAPRASZAMY NA SPOTKANIA ON-LINE W ZAKRESIE WYTYCZNYCH DLA WYKONANIA DOKUMENTACJI TECHNICZNYCH PRZEBUDOWY SKRZYŻOWAŃ**

Spotkania odbędą się w dniach:

08.02.22, godz. 17<sup>00</sup>  
09.02.22, godz. 12<sup>00</sup>  
10.02.22, godz. 17<sup>00</sup>

stacynowy czas spotkania w trybie on-line: około 1,5 godziny

Na spotkania obowiązują wcześniejsze zapisy poprzez formularz udostępniony na stronie projektu: [smart.ostroda.pl](http://smart.ostroda.pl)

Po rejestracji wysłany zostanie link na spotkanie, z krótką instrukcją obsługi platformy.

Spotkanie zostanie nagrane oraz opublikowane na stronie projektu: [smart.ostroda.pl](http://smart.ostroda.pl)

**HUMAN SMART CITIES OSTRÓDA**

Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców

Skryżowania: Czarnieckiego i Jagiełły, Czarnieckiego i 21 Stycznia i Chrobrego

QR code

Aby dotrzeć do jak największej liczby odbiorców i zaprosić mieszkańców do wzięcia udziału w zogniskowanych wywiadach grupowych, użyto różnych kanałów informacyjnych promujących wydarzenie, tj.:

1. W Gazecie Ostródzkiej opublikowano ogłoszenie informujące o nadchodzącym wydarzeniu.
2. W Meloradiu emitowano spoty radiowe informujące o całym projekcie.
3. Na terenie miasta rozwieszono plakaty A2 informujące o nadchodzących wydarzeniach
4. Dodatkowo, na stronie projektu [www.smart.ostroda.pl](http://www.smart.ostroda.pl) również znajdowało się zaproszenie na spotkanie on-line.
5. Informacja wysłana została również kilkakrotnie za pośrednictwem poczty e-mail.
6. Podjęto rozmowy telefoniczne z wybranymi podmiotami.
7. Przeprowadzono płatną promocję na platformie Facebook.

Rysunek 1. Plakat promujący spotkanie-online.

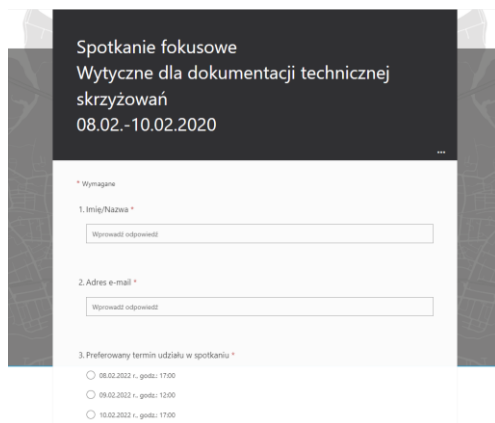
Źródło: materiały własne

### 3. PODSUMOWANIE PRZEBIEGU WYDARZENIA

Webinarium	
<b>Daty spotkań</b>	Wtorek: 03.02.2022 r. od godziny 17.00 do 19.00 Środa: 03.02.2022 r. od godziny 12.00 do 13.00 Czwartek: 03.02.2022 r. od godziny 17.00 do 18.30
<b>Miejsce spotkania</b>	Platforma do prowadzenia webinarium Zoom
<b>Uczestnicy</b>	Mieszkańcy miasta, przedsiębiorcy, ekspert zewnętrzny, przedstawiciele Urzędu Miasta, przedstawiciel Zarządu Dróg Powiatowych w Ostródzie

Wywiady rozpoczynały się każdorazowo o założonej godzinie. Wzięto w nich udział około 15 osób, zainteresowanych zmianami w Ostródzie. Byli to przede wszystkim mieszkańcy, przedsiębiorcy oraz kierowcy.

Na wywiad obowiązywały wcześniejsze zapisy przy pomocy formularza dostępnego online (patrz rys. 2).



Spotkanie fokusowe  
Wytoczne dla dokumentacji technicznej  
skrzyżowań  
08.02.-10.02.2020

\* Wymagane

1. Imię/Nazwisko \*

Wprowadź odpowiedź

2. Adres e-mail \*

Wprowadź odpowiedź

3. Preferowany termin udziału w spotkaniu \*

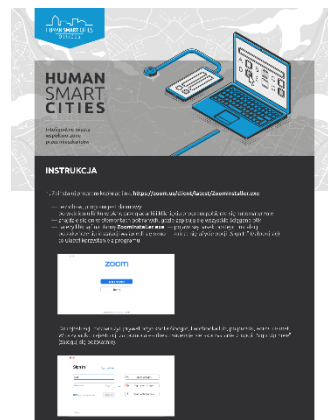
08.02.2022 r., godz.: 17:00

09.02.2022 r., godz.: 12:00

10.02.2022 r., godz.: 17:00

Rysunek 2. Formularz zgłoszeniowy na webinarium.

Źródło: materiały własne



Rysunek 3. Fragment instrukcji obsługi platformy Zoom.

Źródło: materiały własne

Każda osoba zarejestrowana otrzymała link z dostępem do dyskusji oraz instrukcję użycia platformy (patrz rys. 3).

Uczestnicy zostali poinformowani, że wywiady są nagrywane. Mogli w pełni korzystać z funkcjonalności platformy i komunikować się za pomocą mikrofonu, kamery oraz wiadomości pisemnych w postaci czatu.

Wraz z rejestracją każdy zainteresowany mógł wyrazić chęć otrzymywania informacji promocyjnych związanych z projektem.

## 4. RAPORT Z DYSKUSJI

Z przebiegiem wywiadów można zapoznać się całościowo dzięki nagraniu umieszczonemu na stronie projektu [smart.ostroda.pl](http://smart.ostroda.pl) w zakładce Wyniki.

### 1.1. PROJEKT „MODEL INTELIGENTNEJ MOBILNOŚCI MIEJSKIEJ JAKO ELEMENT OSTRÓDZKIEJ IDEI HUMAN SMART CITIES”

- Uczestnicy zostali poinformowani, że dyskusja odbywa się w ramach projektu pt. „Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element Ostródzkiej Idei Human Smart Cities”.
- Przedstawione zostały elementy składowe projektu oraz na jakim etapie realizacji się znajdują.
- Udzielono informacji jak spotkanie będzie prowadzone oraz o ograniczeniach i dodatkowych możliwościach, jakie dostępne są w ramach platformy.

### 1.2. PREZENTACJA

- Wywiady odbywały się według wcześniej przygotowanego scenariusza.
- Merytorycznie spotkanie wspierał przedstawiciel Zarządu Dróg Powiatowych w Ostródzie.
- Prezentacja była możliwa dzięki zastosowaniu funkcji share screen (z ang. *udostępnij ekran*)
- Prezentacja zawierała szereg pytań oraz obrazów odnoszących się do zadawanego pytania.

### 1.3. WYWIAD

- **Czy oświetlenie ronda powinno być stałe i połączone z przejściami dla pieszych, a może przejścia powinny mieć osobne inteligentne oświetlenie, które wzmacnia się w momencie zbliżenia się pieszego, dodatkowo alarmując kierowców o konieczności zatrzymania?**
  - Większość uczestników wywiadu zgodziła się, że oświetlenie przy przejściu dla pieszych powinno być jednostajne, ze względu na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników ruchu oraz wyższe koszty inwestycji i utrzymania oświetlenia inteligentnego.
  - Pojawiły się także głosy za wprowadzeniem oświetlenia inteligentnego, aby poprawić bezpieczeństwo pieszych jednak wykorzystując funkcję przycisku przy przejściu, a nie za pomocą czujki, która wykrywa ruch pieszego. Pojawiła się obawa, że oświetlenie będzie się uruchamiało nawet wtedy, kiedy pieszy będzie po prostu przechodził chodnikiem w okolicy, niekoniecznie chcąc skorzystać z przejścia.
  - Osoba z wadą wzroku, która eskaluje po zmroku, przyjęła stanowisko, że nagłe zmiany natężenia oświetlenia, mogą jeszcze pogarszać dla niej widoczność.

- **Czy przejścia dla pieszych powinny być odsunięte od ronda na tyle, aby samochód zjeżdżając z okręgu mógł się bezpiecznie zatrzymać i przepuścić pieszych, którzy mają pierwszeństwo, nie zatrzymując ruchu na rondzie?**
  - Przejścia dla pieszych powinny zostać odsunięte od ronda na tyle, aby samochód osobowy mógł się bezpiecznie zatrzymać i przepuścić pieszego.
  - Ekspert towarzyszący zauważył, że wskazane jest odsunięcia przejścia dla pieszych od ronda na odległość około 5 metrów, co odpowiada długości przeciętnego samochodu osobowego. Nie należy jednak odsuwać przejścia nadmiernie, za względu na dostępność miejsca pod inwestycje.
  - Pojawiła się także kwestia skracania drogi przez pieszych w miejscach niedozwolonych ze względu na nadmierne wydłużenie drogi.
  - Odsunięcie przejścia dla pieszych od ronda będzie wspierało utrzymanie płynnego ruchu na rondzie.
  - Przejście spowoduje wydłużenie czasu podróży i dystansu dla pieszych, jednak biorąc pod uwagę poprawę bezpieczeństwa, piesi są w stanie z takiego rozwiązania skorzystać.
- **Czy przejścia dla pieszych powinny zostać wykonane w formie wyniesionej wyrównującej poziom poruszania się dla pieszych, czy powinno się zastosować obniżenia krawężników?**
  - Biorąc pod uwagę umiejscowienie rond oraz ruch, jaki się po nich odbywa, zgodnie z informacją od eksperta towarzyszącego takie rozwiązanie nie będzie brane pod uwagę przy planowanej inwestycji.
  - Zdania uczestników wywiadów były podzielone, gdyż zdaniem części obniżenie przejść jest niebezpieczne w okresie zimowym ze względu na możliwość poślizgnięcia się, natomiast ich wyniesienie powoduje problemy z odśnieżaniem.
  - Wyniesienie przejść dla pieszych przy rondzie może także powodować uszkodzenia autobusów komunikacji miejskiej oraz innych pojazdów, które nie będą mogły wjechać na nie pod kątem prostym dla obydwu osi.
  - Uczestnicy zwrócili także uwagę na to, że sama forma, jaką jest rondo ogranicza prędkość i poprawia bezpieczeństwo pieszych, dlatego wyniesione przejście nie jest potrzebne.
  - Biorąc pod uwagę kierunki ruchu przez skrzyżowania oraz transportu publicznego, realizacja wyniesionych przejść dla pieszych nie jest wskazana.
  - Część uczestników odnosząc się do uwag za i przeciw uważała, że przejścia takie powinny powstać.
- **Czy pomiędzy pasami ruchu dojazdu i zjazdu z ronda powinna znajdować się wyspa dla pieszych poprawiająca ich bezpieczeństwo?**
  - Przeważająca część uczestników wywiadów była za utworzeniem wyspy azylu dla pieszych pomiędzy pasem ruchu dojazdowym i zjazdowym, co wpływałoby na poprawę bezpieczeństwa.

- Zwrócono uwagę na ograniczoną przestrzeń w stosunku do tworzenia wyspy azylu, której zalecana szerokość to 2,5 m. Ustalono, że możliwe jest zastosowanie przejść dla pieszych z wyspą azylu lub przejść przesuniętych z wyspą azylu.
  - Wyspy azylu to element infrastruktury drogowej, który jest już stosowany w Ostródzie, gdzie tylko miejsce na to pozwala.
- **Czy przystanek autobusowy na Ul. Czarnieckiego, odbierający kursy do centrum powinien być zlokalizowany na odcinku pomiędzy wyznaczonymi rondami, na końcu postoju taksówek, jak sugerowano przy wcześniejszych projektach? (na wysokości ul. Przedszkolnej).**
  - Według opinii większości uczestników wywiadów przystanek powinien zostać w miejscu, w którym jest zlokalizowany, ze względu na generowanie dużego ruchu na chodniku, który utrudniałby znacznie poruszanie się w proponowanej lokalizacji.
  - Przystanek istniejący jest też często wykorzystywany przez uczniów Zespołu Szkół Zawodowych im. Sandora Petöfi, jego obecne usytuowanie jest dla nich bardziej przystępne.
  - Zaleca się poszerzenie przestrzeni dla oczekujących pasażerów w obecnej lokalizacji oraz remont przystanku, gdyż zdaniem uczestników wywiadów jest to konieczne.
  - Część uczestników uważa, że dodatkowe przystanki byłby za często, jednak nie wszyscy. Pojawiła się opinia, że umiejscowienie dodatkowego przystanku w odległości ok. 200 m od już istniejących poprawi dostępność do komunikacji miejskiej i możliwość wybrania linii 2, 3, 4, 9 lub 11 (w dzień powszedni), co aktualnie jest możliwe tylko z przystanku Błaszak.
  - Pojawiły się także głosy, że przystanki w miejscach silnie zurbanizowanych mogłyby być zlokalizowane gęściej. Przystanek w tym miejscu mógłby zintegrować połączenia w stronę Kajkowa z 21 stycznia i Czarnieckiego.
  - Zmiana lokalizacji przystanku na proponowany, wpłynęłaby znacząco na interes taksówkarzy w Ostródzie. Gdyby zakładano zmianę lokalizacji, powinni oni zostać włączeni w proces projektowy.
  - Konieczne jest unormowanie stanu własności gruntu, na jakim aktualnie znajduje się przystanek.
- **Czy pas dojazdowy i zjazdowy powinien być rozdzielony?**
  - Uczestnicy wywiadu zgodzili się, że pasy dojazdowe i zjazdowe z obręczy ronda, jeżeli miejsce na to pozwoli zostaną rozdzielone wyspą azylu, dodatkowa infrastruktura w tym zakresie nie jest potrzebna.

- **Czy chodniki powinny być sytuowane bezpośrednio przy krawędzi jezdni, czy powinny zostać oddzielone, np. pasem zieleni? (jeżeli nie, to czy należy zastosować barierki ochronne lub inne bezpośrednie oddzielenie?)**
  - Zdania w zakresie odgrózenia jezdni od chodników były podzielone, część uczestników wywiadu wskazała, że powinno być jak najwięcej rozszczelnionych powierzchni w mieście, dlatego należy utworzyć pasy zieleni lub żywopłotów.
  - Pojawiła się jednak kwestia utrzymania zieleni w pasach przydrożnych i wpływu na nie stosowanej zimą soli.
  - Wskazano także, że dobrym rozwiązaniem dla poprawy bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu jest zastosowanie barierek ochronnych. Należy zwrócić szczególną uwagę, aby ich parametry techniczne nie wpływały na widoczność kierowców i pieszych.
- **Jakie powinno być umiejscowienie pasa/przejazdów dla rowerzystów? Towarzyszyć pieszym, czy powinno się ich włączyć do ruchu na jezdni?**
  - Uczestnicy wywiadu w większości byli za tym, aby rowerzyści zostali włączeni do ruchu pieszych, w wydzielanych dla nich pasach. Jeżeli miejsce na to nie pozwoli, to ruch rowerowy powinien być dzielony z pieszymi. Najmniej głosów opowiedziało się za włączeniem ruchu rowerzystów do ruchu na jezdni.
  - Ruch w obrębie całego obszaru ronda powinien być spójny.
  - Należy tworzyć infrastrukturę rowerową tam, gdzie tylko jest to możliwe, aby zachęcić społeczeństwo do korzystania z tego środka transportu i zapewnić mu bezpieczeństwo.
  - Bezpieczeństwo rowerzystów powinno być brane pod uwagę przy planowaniu i realizacji inwestycji.
  - Przejazd dla rowerzystów także powinien zostać odsunięty od ronda.
  - Dobrym rozwiązaniem byłoby poprowadzenie chociaż po jednej stronie ronda wydzielonego ruchu dla rowerzystów.
- **Czy uważają Państwo, że rondo powinno pełnić funkcję niecki retencyjnej, tj. pozwalać na odprowadzenie nadmiaru wody opadowej?**
  - Zdania w tym zakresie były podzielone, ponieważ pojawiły się obawy destrukcyjną działalność wody na infrastrukturę drogową.
  - Zastosowanie elementów mogłoby zostać wdrożone, jeżeli nie podnosiłoby znacząco kosztów inwestycji.
  - Wskazano, także że w przypadku małych rond w Ostródzie stosuje się powierzchnię utwardzoną w części centralnej, ponieważ ułatwia to transport np. łodzi.
  - Kolejnym elementem, jaki należy wziąć pod uwagę, to lokalizacja pasów awaryjnych w centrum rond, aby umożliwić przejazd większym gabarytom.
  - Należy zadbać o to, aby cała inwestycja była przemyślana i zrealizowana przy jednym podejściu, aby nie utrudniać funkcjonowania mieszkańcom.

- Należy jednak zwrócić uwagę na to, aby zieleni w mieście było jak najwięcej i należy zadbać o retencję wód opadowych.
- **Czy uważają Państwo, że rondo w swojej centralnej części powinno zawierać miejsce na ustawienie rzeźb/symboli, kojarzonych z Ostródą, np. instalacji artystycznych, pomników?**
  - Elementy artystyczne mogłyby uzupełniać teren zielony.
  - Zgłoszono uwagę, że takie elementy mogłyby rozpraszać kierowców.
  - Uczestnicy wywiadu wskazywali, że to zieleń powinna być głównym elementem zagospodarowania wyspy centralnej.
  - Zasugerowano zielone instalacje nawiązujące do lokalnej historii.
  - Sugerowano także, że dobrym rozwiązaniem będzie podstawienie pomnika, który odwoływałby się do historii miasta i tożsamości społeczności.
- **W jaki sposób powinna być przeprowadzona akcja informacyjna o robotach drogowych? Jakie kanały wykorzystać?**
  - Uczestnicy wywiadu zauważyli, że informacja o robotach zawsze jest przekazywana odpowiednio wcześniej i nie są oni zaskakiwani. Obecne kanały informacyjne jak profile Facebook'owe czy lokalne media są wystarczające.
- **Elementy szczególne wymagające zabezpieczenia przed przystąpieniem do robót (np. Kasyno Wojskowe, drzewa)?**
  - Uczestnicy wskazali, że zabezpieczyć powinno się drzewa.
  - Nie wskazano innych elementów do zabezpieczenia.
- **Czy zgodziliby się Państwo na roboty drogowe w porach niedziennych, ale biorąc pod uwagę wcześniejsze wykonanie inwestycji lub niesprzyjającymi warunkami pogodowymi (upały)?**
  - Jeżeli miałyby to wpłynąć na wcześniejsze zakończenie prac, to raczej byliby skłonni się zgodzić na takie rozwiązanie.
  - Należałoby także wcześniej zapytać o zgodę osoby mieszkające w pobliżu planowanych rond.
  - Wskazano, że wydłużenie godzin pracy może podnieść koszty realizacji inwestycji, a nie koniecznie wpłynąć na ich wcześniejsze zakończenia, dlatego nie zaleca się takiego rozwiązania.
  - Zgłoszono uwagę, że głosów negatywnych byłoby więcej niż korzyści z takiego rozwiązania.
  - Sugerowano wyłącznie z prac drogowych godziny szczytu.
- **Czy roboty powinny poprzedzić badania archeologiczne, pomimo tego, że na obszarze nie wskazano stanowisk archeologicznych?**
  - Inwestycja nie powinna być poprzedzona dodatkowymi badaniami archeologicznymi, które wydłużyłyby proces inwestycyjny i podniosły jego koszty.
  - Należy reagować dopiero, jeżeli będzie taka konieczność podczas wykonywania robót.



- Zapewne zostanie ustanowiony nadzór archeologiczny ze względu na strefę ochrony konserwatorskiej.
- **Pozostałe wnioski.**
  - Proces inwestycyjny powinien być poprzedzony rozmowami z taksówkarzami, aby uzgodnić zakres wsparcia na czas wykonywania robót budowlanych na rondach, pomiędzy którymi znajduje się postój taksówek.
  - Omówiono kwestie wysokich kosztów inwestycji, w tym konieczności wywłaszczeń gruntów pod inwestycje, a co za tym idzie odszkodowań.
  - Projektowane ronda nie będą rondami turbinowymi.
  - Sugerowano, aby całą ulicę Czarnieckiego objąć strefą tempo 30, aby poprawić bezpieczeństwo na drogach. Ograniczenie prędkości jest także do rozważenia w kontekście infrastruktury rowerowej, należy taką zmianę uwzględnić zwłaszcza w miejscach, gdzie nie można rozdzielić ruchu samochodowego od rowerowego.
  - Poruszono także kwestię nazewnictwa rond z przesłaniem, że powinny mieć one nazwy własne.

#### 1.4. CZĘŚĆ INFORMACYJNA

- Zaproszono uczestników do czynnego brania udziału na dalszych etapach realizacji projektu.