

RAPORT Z I EDYCJI SPACERÓW BADAWCZYCH Z OSOBAMI STARSZYMI W GDYNI

Maria Perchuć, Ewa Stokłuska

Fundacja Pracownia Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia”

Warszawa 2013

Projekt realizowany przy wsparciu Szwajcarii w ramach szwajcarskiego programu współpracy z nowymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej.



W poniższym raporcie wykorzystano fragmenty opisu spacerów badawczych w Gdyni, przygotowanego przez autorki raportu na potrzeby podręcznika „Jak usłyszeć głos seniora? Praktyczny przewodnik po partycypacji obywatelskiej osób starszych”, wydanego przez Pracownię Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia” w 2013 roku.

Spis treści

- 1. Wstęp**
- 2. Spacerory badawcze - opis techniki**
- 3. Informacje o przebiegu I edycji spacerów**
- 4. Główne wnioski z I edycji spacerów**
- 5. Aneks: scenariusze trzech tras**

1. Wstęp

Spacerory badawcze z udziałem seniorów są elementem szerszej polityki Gdyni związanej z kształtowaniem przestrzeni publicznej. Kilka lat temu miasto zdecydowało się wdrażać podejście zwane „design for all”, które zakłada, że na ostateczny wygląd przestrzeni mają wpływ nie tylko jej projektanci (architekci, designerzy), ale również użytkownicy. Działania spełniające te założenia były prowadzone już w dwóch różnych dzielnicach (Dąbrowie i Chyloni), gdzie mieszkańcy byli zachęceni do udziału w konsultowaniu otaczającej ich przestrzeni. Na bazie tych doświadczeń stwierdzono, że jeszcze większą korzyść przyniosą działania konsultacyjne skierowane do poszczególnych, specyficznych grup użytkowników przestrzeni. Dlatego zdecydowano się na proces dedykowany osobom starszym.

Zrealizowane spacerory badawcze zostały potraktowane jako pilotaż tego typu działań planowanych w przyszłości na szerszą skalę. Zebrane w ten sposób informacje będą brane pod uwagę przez odpowiednie instytucje miejskie w planowaniu przyszłych remontów i inwestycji.

Spacerory badawcze zostały przeprowadzone w ramach projektu „3D: Dane, Debata, Demokracja”, współfinansowanego przez Szwajcarię w ramach szwajcarskiego programu współpracy z nowymi krajami członkowskimi Unii Europejskiej.

2. Spacerowanie badawcze - opis techniki

Spacer badawczy to interaktywna, terenowa metoda pytania mieszkańców o ich opinie w jakiejś kwestii – stosuje się ją przede wszystkim do badania przestrzeni. Warto z niej skorzystać, chcąc dokonać oceny przestrzeni oczami jej użytkowników (np. pod kątem dostosowania do potrzeb osób starszych lub niepełnosprawnych, ogólnej oceny konkretnych rozwiązań architektonicznych czy infrastrukturalnych) lub w celu zebrania pomysłów na nowe rozwiązania w sposobie zagospodarowania przestrzeni (np. nowe lokalizacje ławek, przystanków). Spacer pozwala na zaproszenie użytkowników do krytycznego „audytu przestrzeni” i umożliwia poddanie różnych rozwiązań przestrzennych ocenie w autentycznej sytuacji ich użycia. Rekomendacje z takich konsultacji mogą np. służyć instytucjom miejskim w projektowaniu nowych lub ulepszaniu dotychczasowych rozwiązań w zagospodarowaniu przestrzeni miasta.

Spacer badawczy jest techniką pozwalającą dość łatwo zaangażować uczestników i umożliwiającą interakcje z nimi w przyjaznej atmosferze. Wymaga jednak dobrego przygotowania i kompetencji osoby prowadzącej (od znajomości badanej przestrzeni po umiejętność zadawania pytań i notowania odpowiedzi w trakcie przemieszczania się).

Przygotowując się do realizacji spaceru badawczego, należy wykonać następujące kroki:

- wyznaczyć przestrzeń, którą chce się zbadać, pamiętając by nie była ona zbyt rozległa – spacer nie powinien trwać dłużej niż ok. 1,5 godziny (warto brać pod uwagę tempo, w jakim poruszają się potencjalni uczestnicy spaceru, a także przewidzieć na trasie przynajmniej jedno miejsce, w którym można skorzystać z toalety lub ewentualnie można schronić się w razie załamania pogody i dokończyć spacer „na sucho”, z wykorzystaniem mapy);
- określić szczegółowo kwestie i problemy, które chce się zdiagnozować w trakcie spaceru i pod ich kątem wyznaczyć listę spraw czy elementów przestrzeni, o które będzie się pytać uczestników spaceru;
- zaplanować, kto będzie prowadził spacer - powinny to być to osoby dobrze znające daną przestrzeń;
- przygotować dokładny scenariusz spaceru: rozpisać po kolei punkty na trasie, do każdego punktu przyporządkować pytania, które będą zadawane uczestnikom, uwzględnić wskazówki dla prowadzącego;
- urządzić „próbny spacer” i przetestować trasę oraz scenariusz z osobami, które będą go prowadzić.

Na jednej trasie dobrze jest przeprowadzić kilka spacerów w różnych porach dnia – gdy jest jasno i w porze wieczornej, przy sztucznym oświetleniu, ale też np. przy różnej pogodzie, aby

sprawdzić, jak zmienia się postrzeganie danej przestrzeni w różnych okolicznościach. Spacer można przeprowadzić nie tylko w otwartej przestrzeni, ale też wewnątrz jakiegoś budynku. Grupy uczestniczące w spacerze powinny być niewielkie – najlepiej liczące max. 3 uczestników i osobę lub osoby prowadzące. W większych grupach trudno równolegle spacerować i rozmawiać o otaczającej przestrzeni. Spacerom powinno towarzyszyć sporządzanie dokumentacji fotograficznej lub filmowej.

3. Informacje o przebiegu I edycji spacerów



Pierwsza edycja spacerów badawczych z osobami starszymi w Gdyni była realizowana od września do listopada 2012 roku. Organizatorem procesu było Gdynińskie Centrum Innowacji, które ściśle współpracowało z Urzędem Miasta Gdyni oraz Centrum Aktywności Seniora w Gdyni, Miejskim Ośrodkiem Pomocy Społecznej w Gdyni i Pracownią Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia”, która była odpowiedzialna za metodologię całego przedsięwzięcia.

Podczas pierwszej edycji grupa młodych wolontariuszy przeprowadziła 6 spacerów, w których wzięło udział w sumie 17 seniorów. Poniżej znajduje się zestawienie liczbowe oraz szczegółowy opis poszczególnych kroków w procesie wraz z oceną przedsięwzięcia przez organizatorów i rekomendacjami.

Numer spaceru	Data	Godzina	Trasa	Liczba uczestników
1	27.09.2012	10:00	1	3
2	27.09.2012	10:00	2	3
3	27.09.2012	10:00	3	2
4	11.10.2012	12:00	2	1
5	15.11.2012	16:00 (po zmroku)	3	4
6	15.11.2012	16:00 (po zmroku)	1	4

Wybór tras

Ze względu na pilotażowy charakter przedsięwzięcia zdecydowano się wybrać trasę prowadzącą do Urzędu Miasta – uniwersalną i znaną wszystkim mieszkańcom Gdyni.

Spacery realizowane były na trzech różnych trasach prowadzących z pobliskiej stacji Szybkiej Kolei Miejskiej do Urzędu Miasta:

trasa 1: SKM Wzgórze św. Maksymiliana – peron - lewa strona ul. Władysława IV - Urząd Miasta

trasa 2: SKM Wzgórze św. Maksymiliana – przejście podziemne - prawa strona ul. Władysława IV – teren zielony - Urząd Miasta

trasa 3: SKM Wzgórze św. Maksymiliana – przejście podziemne – ul. Świętojańska - Urząd Miasta



Mapa poszczególnych tras i elementów przestrzeni poddanych ocenie

Zostały one wytyczone tak, aby były jak najbardziej do siebie zbliżone pod względem ilości barier czy tematów, które można było poruszyć w trakcie spaceru. Długość odcinków została dobrana tak, aby ich przejście wraz z dyskusją nie zajęło więcej niż ok. 40-50 minut. Taki czas pozwalał na swobodną rozmowę o przestrzeni, dopytywanie się o szczegóły oraz spokojne i komfortowe dla osób starszych tempo marszu.

Stworzenie scenariusza spacerów

Zagadnienia poruszane w trakcie spacerów badawczych zostały określone w ścisłej współpracy z Urzędem Miasta. Na etapie wymyślania najważniejszych kwestii poruszanych podczas spacerów zorganizowane zostały spotkania z Wiceprezydentem Miasta oraz pracownikami m.in. Zarządu Dróg i Zieleni oraz Referatu ds. Osób Niepełnosprawnych. Pomogło to w sformułowaniu pytań, na które odpowiedzi rzeczywiście mogą być wykorzystane i mogą pozwolić na wprowadzenie realnej zmiany w przestrzeni.

Następnie we współpracy z Pracownią Badań i Innowacji Społecznych „Stocznia” przygotowano scenariusz wywiadu prowadzonego w trakcie spaceru. Został on sformułowany tak, aby tematy kluczowe z perspektywy Urzędu Miasta przyjęły formę pytań przyjaznych i zrozumiałych dla osób starszych. Dbano przy tym, aby całość rozmowy miała możliwie luźny i swobodny charakter, a konstrukcja scenariusza sprzyjała szerszym odpowiedziom i komentarzom badanych.

Do najważniejszych zagadnień poruszanych w trakcie spacerów należały:

- subiektywne poczucie bezpieczeństwa,
- wysokość krawężników,
- dostosowanie zejść w tunelach przejść podziemnych,
- możliwość korzystania z windy,
- dostęp do toalet,
- oznaczenia informacyjne – ich widoczność, czytelność,
- przejścia przez ulicę – długość świateł, oznaczenia dźwiękowe,
- ścieżki rowerowe – ich rozmieszczenie, wpływ na poczucie bezpieczeństwa seniorów,
- dostęp do komunikacji miejskiej – dworzec SKM, przystanki autobusowe (rozkłady jazdy, wiaty przystankowe).

Scenariusze spacerów zawarte są w aneksie niniejszego raportu.

Szkolenie dla wolontariuszy przeprowadzających spacer

Proces rozpoczął się od szkolenia dla wolontariuszy zaangażowanych w prowadzenie spacerów. Celem kursu było dokładne zapoznanie wszystkich ze scenariuszem, rolą prowadzącego spacer, a także zaprezentowanie najważniejszych zasad moderowania rozmów badawczych. Bardzo ważnym elementem był pilotażowy spacer wybraną trasą, w trakcie którego sprawdzono przygotowany scenariusz (na tej podstawie dopracowano jego układ graficzny, pod kątem dostosowania go do potrzeb osób robiących notatki), a ochotnicy mogli sprawdzić nabyte podczas szkolenia umiejętności.

Wolontariuszami zaangażowanymi w całość przedsięwzięcia była młodzież działająca w miejskim Programie Aktywności Lokalnej. Program ten, koordynowany przez Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej, łączy młodych ludzi z różnych środowisk, podnosi ich kompetencje w różnych obszarach i daje możliwość włączania się w różnego typu działania charytatywne.

Decyzja zaangażowania młodych ludzi do roli prowadzących spacerów i pytających seniorów okazała się niezwykle trafna i sprawiła, że projekt przyniósł dodatkową wartość spotkania międzypokoleniowego. Młodzież okazała się być świetnymi rozmówcami dla starszych osób – zadawała trafne pytania, a ich młody wiek budził w seniorach sympatię i zachęcał do udzielania szerszych wyjaśnień. Takie rozwiązanie przyczyniło się też do zburzenia wzajemnych stereotypów i uprzedzeń.

Rekrutacja uczestników spacerów

Do zapraszania seniorów na spacerów badawcze wykorzystano już sprawdzone kanały dotarcia, przede wszystkim poprzez miejskie instytucje – Centrum Aktywności Seniora, Miejski Ośrodek Pomocy Społecznej oraz dzienne Domy Opieki Społecznej. Ze względu na pilotażowy charakter projektu nie zastosowano szerokiej i otwartej rekrutacji, choć taka planowana jest w przyszłości.

Przebieg spacerów

Każdy z zaplanowanych spacerów rozpoczynał się przywitaniem przez Wiceprezydenta Gdyni Michała Gucia. Taki oficjalny początek bardzo uwiarygodniał całe, dość nietypowe, przedsięwzięcie w oczach seniorów. Następnie, w zależności od wielkości grupy, uczestnicy byli rozdzielani na mniejsze podgrupy, z których każda poruszała się innymi trasami.



Scenariusz skonstruowano w ścisłym powiązaniu z badaną trasą: zakładał on przystanki przy ważniejszych miejscach – kluczowych dla przemieszczających się seniorów, np. zejściach do przejść podziemnych, schodach, przystankach autobusowych czy przejściach przez jezdnię. Innym założeniem scenariusza było wywoływanie określonych tematów i umożliwianie swobodnej wypowiedzi badanych. Przyniosło to oczekiwane skutki – seniorzy wypowiadali się chętnie, komentowali obserwowaną przestrzeń, zastosowane rozwiązania czy zauważone braki. Powodowało to wręcz trudność w zapisywaniu wszystkich uwag. Dlatego też dość szybko

wprowadzono zasadę dwóch prowadzących – zwiększało to szansę na zanotowanie wszystkich opinii i równoczesne dokumentowanie przestrzeni poprzez robienie zdjęć czy filmów omawianych miejsc.



Spacery realizowane były zarówno w ciągu dnia, jak i wieczorem, ponieważ pory dnia wyraźnie różnicują postrzeganie przestrzeni. Np. stopień oświetlenia bardzo wpływał na ocenę bezpieczeństwa, przejrzystości czy dostępności określonych miejsc. Jednak okazało się również, że spacery realizowane w późniejszych godzinach nastęrczają wiele trudności technicznych – zdecydowanie zmniejsza się komfort zarówno uczestników spaceru, jak i prowadzących. Dlatego ostatecznie zdecydowano się zrealizować tylko dwa wieczorne spacery badawcze.

4. Główne wnioski z I edycji spacerów

Wnioski ze spacerów zebrano i przedstawiono w podziale na kategorie/typy elementów przestrzeni wybranych do oceny podczas badania. W przypadku trzech typów takich elementów, które pojawiały się w różnych lokalizacjach na wszystkich trasach (ścieżki rowerowe, przejścia dla pieszych, przystanki autobusowe), uwagi szczegółowe przedstawiono w odniesieniu do poszczególnych lokalizacji.

Elementy przestrzeni wyróżnione w podsumowaniu wyników spacerów:

- peron SKM Wzgórze św. Maksymiliana,
- okolice dworca SKM Wzgórze św. Maksymiliana (kasy, skwer),
- przejście podziemne przy dworcu SKM Wzgórze św. Maksymiliana,
- skwer przy skrzyżowaniu ul. Władysława IV i Al. Piłsudskiego,
- Skwer Plymouth,
- drogowskaz przy Urzędzie Miasta,
- okolice wejścia do Urzędu Miasta,
- przejścia dla pieszych,
- przystanki autobusowe,
- ścieżki rowerowe,
- toalety publiczne,
- kosze na śmieci.

Stacja SKM Wzgórze św. Maksymiliana

PLUSY	MINUSY
<p>Dojście na peron:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● wygodne dojście do kolejki ● miejsce estetyczne i bezpieczne (“porządnie zrobione”) ● zadaszenie ● wygodne schody na peron i obecność poręczy przy schodach ● ustawione w przejściu kosze na śmieci ● jest odpływ, więc nic nie utrudnia korzystania z przejścia nawet przy złej pogodzie <p>Peron:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● estetycznie urządzone, bezpieczny ● wystarczająco dużo ławek ● ładne tablice informacyjne i świetliki ● przycisk SOS ● elementy antypoślizgowe dla niewidomych 	<p>Dojście na peron:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● brak wjazdu na peron dla wózków, trzeba wchodzić schodami ● schody dla części osób zbyt strome ● przeciąg w przejściu ● brak oznakowania windy (ani na dole, ani na górze) ● sama winda jest za mała (“na 1 wózek”) ● drażniące graffiti ● nie wszyscy czują się tam w pełni bezpiecznie, mimo obecności kamer <p>Peron:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● niewidoczne kasowniki ● brak informacji o windzie
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> ● oznakowanie windy, np. w postaci znaków poziomych ● alternatywne rozwiązanie dla stromych schodów, np. schody ruchome (za stromo na zrobienie podjazdu) ● lepsze oznakowania dla osób niepełnosprawnych na peronie, np. dojścia do windy, oznaczenia dla osób niewidomych (np. kasowników) ● tablica z mapą Gdyni i oznaczeniem “tu jesteś” w przejściu na perony ● więcej oznaczeń typu strzałki, tablice z kierunkami do różnych ważnych punktów w okolicy - tablice informacyjne można zawiesić np. przy schodach w przejściu na dole, gdzie jest wolna ściana 	

**Okolice dworca SKM Wzgórze św. Maksymiliana
(kasy, skwer)**



PLUSY	MINUSY
<p>Skwer przed stacją:</p> <ul style="list-style-type: none"> • przyjazna, bezpieczna przestrzeń - dużo miejsca, dobre oświetlenie, widać wszystkie przejścia • kosze na śmieci - jest ich wystarczająco dużo i są widoczne • wygodna ławka - dobra wysokość, brak oparcia nie przeszkadza • ścieżki rowerowe w odpowiedniej odległości od miejsc gdzie siedzą i przechodzą piesi <p>Budynek kas SKM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nie ma "śmieciownika reklamowego" (plakatów, ulotek itp.) 	<p>Skwer przed stacją:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tylko jedna ławeczka na skwerze, poza tym tylko murek do siedzenia <p>Budynek kas SKM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • samo pomieszczenie z kasami (w tym napisy na szybach) jest mało estetyczne - miejsce zaniedbane, np. brudne okna • brak ławek dla czekających w kolejce do kasy lub na pociąg
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • ustawienie na skwerze cennika taksówek • ławki w pomieszczeniu kasowym • ławka na murku na skwerze 	

Przejście podziemne przy dworcu SKM Wzgórze św. Maksymiliana

Przejście zbadano pod kątem różnych sposobów korzystania z niego – seniorzy korzystali i komentowali zarówno zejście schodami, jak i specjalnym pochyłym zjazdem. Różne grupy spacerowe korzystały także z różnych wyjść – na ulicę Władysława IV i Świętojańską. Kilka osób

skorzystało również z windy od strony ul. Świętojańskiej, przy czym należy odnotować, że o jej istnieniu wiedziała zdecydowana mniejszość uczestników spacerów.

Głosy co do samej ogólnej oceny tunelu były podzielone – część seniorów niejako „z zasady” unika przejść podziemnych, źle się tam czuje. Pozostali, którzy korzystają z tego przejścia, ponieważ skraca ono drogę względem pokonywania skrzyżowania górą, oceniali je zdecydowanie pozytywnie.



PLUSY	MINUSY
<p>Schody:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● schody bezpieczne, zaopatrzone w poręcze, na których można się podciągnąć <p>Zejście/zjazd:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● dobrze wykonany - dobra nawierzchnia, nie śliska ● poręcze, które ułatwiają zejście <p>Tunel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● szeroka przestrzeń, łatwa do przejścia ● czysto ● dobre oświetlenie ● bardzo dobrze, że w tunelu nie ma żadnych boksów, kiosków ● obecność kamer monitoringu ● wygodna winda ● wyjście na ul. Świętojańską wygodne i bezpieczne 	<p>Schody:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● dla części osób schody są za strome, ciężko się je pokonuje ● brak zjazdu bezpośrednio przy schodach <p>Zejście/zjazd:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● za długa trasa podjazdowa, trzeba nadrabiać drogi („na około”) – choć seniorzy wolą z niego korzystać niż ze schodów, jeśli chodzi o wygodę ● brak wyjścia schodami bezpośrednio w kierunku przystanku przy Al. Zwycięstwa <p>Tunel:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● brak oznakowania windy ● brak koszy na śmieci ● zbyt małe, niewidoczne napisy informacyjne; wszystkie tablice mają ten sam kolor, i są umieszczone w takich miejscach, że trudno je zobaczyć z innych części tunelu; są też umieszczone bezpośrednio przy obiektach, a o niektórych rzeczach - takich, jak winda przy wyjściu z tunelu czy toaleta na Skwerze Plymouth - można by informować już przy dworcu SKM

	<ul style="list-style-type: none"> • część oznaczeń widoczna tylko dla ludzi idących z jednego kierunku • brak dobrych informacji o wyjściach na poszczególne ulice, np. napis o skręceniu do ul. Władysława IV widoczny tylko z jednej strony; czytelne tylko dla tych, którzy znają Gdynię, przyjezdny może się zgubić • brak oznaczenia, w którą stronę do SKM • mało kamer, co sprawia, że nie wszyscy czują się tam bezpiecznie • napis od strony skwerku do SKM nieczytelny, nie wiadomo dokąd prowadzi
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • lepsze oznakowanie windy (jakikolwiek napis, że jest winda powinien być już przy stacji SKM, żeby schodzący do przejścia mogli od razu skierować się w jej stronę) • dla niepełnosprawnych lepsze od windy są podjazdy • oznakowania ulic przy wyjściach, np. u góry kolorami jak w Poznaniu (proponycja oznaczenia kolorami, na suficie, np. SKM kojarzy się z niebieskim kolorem) • koniecznie oznaczenie kierunku do SKM • poręcz pośrodku schodów, a nie tylko po bokach • ustawienie kosza na śmieci przy schodach prowadzących do przejścia podziemnego • zjazd powinien prowadzić na obie strony (rozwidlać się) 	

Skwer przy skrzyżowaniu ul. Władysława IV i Al. Piłsudskiego

Seniorzy uważają ten teren za dość ładny, potrzebny w centrum miasta, ale jednocześnie sami rzadko z niego korzystają, jako powody wskazując przede wszystkim jego usytuowanie pomiędzy ruchliwymi ulicami, co sprawia, że jest tam duży hałas i miejsce to nie nadaje się do odpoczynku.



PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • bezpieczne miejsce, mimo braku dobrego oświetlenia (uczęszczany punkt) • wygodne ławki - odpowiednio szerokie i wysokie • ładnie zrobione choinki, mądrze pomyślane skróty 	<ul style="list-style-type: none"> • hałas, kurz latem • drzewa w donicach usychają • podłoże ze żwiru sprawia, że latem kamyki wbijają się w stopy • niektórych rażą "agresywne" donice - czerwone i złote • za dużo elementów sztucznych • za dużo elementów pionowych • zimne ławki, powinny raczej być drewniane
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • ławki drewniane zamiast metalowych • większa dbałość o rosnące w tym miejscu drzewa 	

Skwer Plymouth

W pierwszej edycji spacerów badawczych ich uczestnicy oceniali tylko fragment skweru. Więcej wątków z nim związanych zostanie poruszonych podczas drugiej edycji (w 1 połowie 2014 roku). Ogólnie skwer został oceniony pozytywnie. Główne uwagi dotyczą większej liczby świateł oraz wymiany płyt chodnikowych.

PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • piękne miejsce, zielone • dobre miejsce do odpoczynku • czyste, zadbane • jest wystarczająco dużo koszy na śmieci • bezpieczne miejsce • dobre oświetlenie, ale powinno być go więcej • bardzo dobre, duże, wygodne ławki • skwer jest odśnieżany • swobodne miejsce 	<ul style="list-style-type: none"> • trochę głośno • nie wszystkim jest po drodze • mało ludzi, mało przestronnie, na uboczu (np. na Skwerze Kościuszki jest więcej ludzi, więcej przestrzeni) • ten skwer to raczej "przelotówka" z osiedla na przystanek - na spacer idzie się raczej na bulwar, pewnie tylko bliscy mieszkańcy spędzają tu czas • wieczorem jest bardzo złe oświetlenie i seniorzy raczej omijają wtedy skwer • zła nawierzchnia, płytki się ruszają, są

	<p>położone nierówno, szczególnie po zmroku źle się po nich idzie</p> <ul style="list-style-type: none"> • ławki trochę twarde, nie wszystkie mają oparcie
<p>POSTULATY</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • niech ten skwer nie zostanie zabudowany, jak to się dzieje w przypadku innych małych terenów zielonych w mieście (np. Żeromskiego), seniorzy nie chcą "Gdyni cementowej" • może powinno być tutaj coś dla dzieci, bo „samemu tu się nie chce siedzieć" • należy usunąć chybotałe płyty chodnikowe, zastępując je np. małą kostką, która jest stabilna do chodzenia • powinno być więcej oświetlenia 	

Drogowskaz przy UM



PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • przydatny dla turystów 	<ul style="list-style-type: none"> • podkreślano, że dla seniorów litery są za małe, niewyraźne, nic nie widać • drogowskaz zdecydowanie za wysoki - mija się go jak zwykły słup, nie spełnia w ogóle swojej roli informacyjnej • nieczytelny znaczek WC na słupie • są informacje dla niewidomych, ale

	<p>nikt ich nie przeczyta, bo niewidomi nie wiedzą o drogowskazie (jest podstawiony obok głównej ścieżki, a murek uniemożliwia korzystanie z napisu Braillem), w związku z tym podwójne napisy na znaku nie mają sensu</p> <ul style="list-style-type: none"> ● nieczytelny kolor
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> ● powinien być ulokowany niżej 	

Okolice wejścia do Urzędu Miasta

Zdaniem uczestników spacerów okolice Urzędu Miasta są miejscem, które powinno być traktowane jako miejsce reprezentatywne, wizytówka miasta i powinno się w nim szczególnie dbać o estetykę przestrzeni. Urząd świadczy o wizerunku miasta, a co więcej - Urząd to nie tylko to, co bezpośrednio przed Urzędem, ale też cały teren dookoła.



PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> ● miejsce bardzo dobrze skomunikowane z innymi częściami miasta ● blisko do przystanków trolejbusów i autobusów ● ładne, metalowe śmietniki po stronie UM 	<ul style="list-style-type: none"> ● brak miejsca do zostawienia roweru ● mało estetyczne śmietniki po drugiej stronie ulicy (stare, betonowe) ● nieestetyczne skrzynki elektryczne ● zbyt wysokie znaki drogowe ("kaleczą przestrzeń")
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> ● więcej czytelnych tablic informacyjnych w okolicy UM, np. z mapą Gdyni, ciekawostkami na temat miasta ● zrobienie niewielkiego placzku z doniczkami na skrawku ziemi pomiędzy przejściami dla pieszych przy Al. Piłsudskiego (okolice drogowskazu) ● kompleks zieleni, skwerek vis-a-vis wejścia do Urzędu; na stałe wstawić tam choinkę, 	

przyozdabianą przy okazji Bożego Narodzenia

Przejścia dla pieszych

Przejścia, które znalazły się na trasie, seniorzy oceniali ogólnie jako raczej przyjazne i bezpieczne, m.in. dlatego, że na wszystkich była sygnalizacja świetlna oraz dźwiękowa. Pojedyncze uwagi co do szczegółów związanych z poszczególnymi przejściami znajdują się poniżej w rozbiciu na konkretne przejścia.

Opinie nt. przejścia na skrzyżowaniu Al. Piłsudskiego i ul. Władysława IV [trasa 1]

PLUSY	MINUSY
	<ul style="list-style-type: none"> • światła bardzo krótkie • sygnał dźwiękowy mógłby być głośniejszy
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • przyciski do zmiany świateł • oznaczenie kładki, którą można z tego miejsca dojść bezpośrednio do dworca SKM 	

Opinie nt. przejścia przez ul. Władysława IV [trasa 1]

PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • ogólnie bezpiecznie 	<ul style="list-style-type: none"> • 2-etapowe, za krótkie zielone światła – gasną, gdy pokonało się dopiero połowę przejścia, trzeba iść bardzo szybko, żeby pokonać ulicę w trakcie jednej zmiany świateł • długo czeka się na zielone światło • za duży spadek pomiędzy chodnikiem a ulicą
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • dźwięk towarzyszący światłu mógłby być jeszcze głośniejszy 	

Opinie nt. przejścia przez ul. Świętojańską do Skweru Plymouth [trasa 2]



PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • raczej bezpiecznie 	<ul style="list-style-type: none"> • za krótkie światła („zwłaszcza jak się biegnie od trolejbusu”)

Opinie nt. przejścia przez Al. Piłsudskiego (do UM) [trasa 2 i 3]

PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • bezpieczne przejście • zielone światło trwa wystarczająco długo, by zdążyć przejść na pasach • sygnał dźwiękowy 	

Przystanki autobusowe

Poniżej zamieszczone są uwagi uczestników spacerów, dotyczące przystanków autobusowych znajdujących się na ich trasie. W trakcie spacerów seniorzy wypowiedali się też ogólnie na temat komunikacji miejskiej - zazwyczaj bardzo pozytywnie, wskazując na na ogół dobre rozmieszczenie przystanków (w dobrej odległości od siebie), punktualność, dobrej jakości pojazdy oraz uprzejmość kierowców. Jako zaletę wskazywano też istnienie specjalnych biletów dla seniorów.

Opinie nt. przystanków przy skrzyżowaniu Al. Piłsudskiego i ul. Władysława IV:



PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> dobrze, że są kosze na śmieci 	<ul style="list-style-type: none"> brak oświetlenia przystanków przydałyby się większe cyfry na rozkładach i ich podświetlenie na jednym przystanku jest lepsza ławka (na zdjęciu po prawej)

Opinie nt. przystanków przy ul. Władysława IV (przy wyjściu ze stacji SKM Wzgórze św. Maksymiliana):

PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> podkreślano czytelność informacji, które są dobrze widoczne przystanek ładny rozkłady są na ogół czytelne jest bezpiecznie 	<ul style="list-style-type: none"> ławki są za krótkie, przez co głośno i ciężko tam odpoczywać ławka powinna być długa na całą długość przystanku rozkład jazdy powinien być przesunięty na tył, z boku, żeby nikomu nie przeszkadzał brak trawy i drzew w pobliżu
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> podświetlane ławki należałoby przeprojektować tablice z rozkładami i ujednoczyć je graficznie na wszystkich przystankach (elementy towarzyszące samym rozkładom, np. plakaty) mogłoby być więcej ławek - można by na nie wykorzystać przestrzeń z boku wiaty 	

Opinie nt. przystanków przy ul. Władysława IV (w stronę Al. Piłsudskiego):

PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> bardzo dobrze usytuowane przystanki, co umożliwia dobry dojazd w różne ważne miejsca dobre informacje na przystanku 	<ul style="list-style-type: none"> ławki za krótkie cyfry na rozkładzie powinny być większe, bo nic nie widać okienka rozkładów mogłyby być większe kosze na śmieci niefunkcjonalne, bo jest za mały otwór

	<ul style="list-style-type: none"> • przystanek mógłby być większy i więcej ławek na nim
--	---

Opinie nt. przystanku przy Skwerze Plymouth:

PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • w dobrym punkcie • jest ławeczka • jest czysto • wiata jest odpowiedniej długości 	<ul style="list-style-type: none"> • podkreślano brak oświetlenia rozkładu - wieczorem nic nie widać, powinien być oświetlony, tak jak przy reklamach • można by cofnąć wiatę • niepotrzebny słup informujący o przystanku • tablica informacyjna mogłaby być większa • większa czcionka niezbędna • nie ma logiki w zamieszczaniu informacji, rozkłady rozmieszczone przypadkowo, jest dużo wolnych pól, a można by wydrukować większe rozkłady (obecne są małe w porównaniu np. z dużymi tablicami z nazwą ulicy)
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • należałoby przeprojektować tablice z rozkładami i ujednoczyć je graficznie 	

Ścieżki rowerowe

Rowery w mieście to temat, który wśród uczestników spacerów badawczych wywołał wiele emocji. Na wstępie należy zauważyć, że zdecydowana większość seniorów, którzy wzięli udział w spacerach nie deklarowała przemieszczania się pokonanymi trasami na rowerze. To po części może tłumaczyć fakt, że większość opinii na temat ścieżek rowerowych to opinie pieszych, a nie "praktykujących rowerzystów". Uczestnicy podkreślali, że dobrze, że ścieżki rowerowe są - różne grupy użytkowników przestrzeni miejskiej muszą jakoś ze sobą współżyć. Zauważają jednak też niedogodności z tym związane, a część wręcz przyznaje się do strachu przed rowerzystami, którzy np. jeżdżą bardzo blisko pieszych lub przejeżdżają zamiast przeprowadzić rower na drugą stronę ulicy.

Osoby, które czasami przemieszczają się po mieście rowerem narzekały na lęk przez jeżdżeniem wynikający m.in. z braku odpowiedniej infrastruktury (np. braku przejść przez jezdnię dla rowerów lub wygodnych przejazdów, których brak wywołuje konieczność dźwigania roweru).

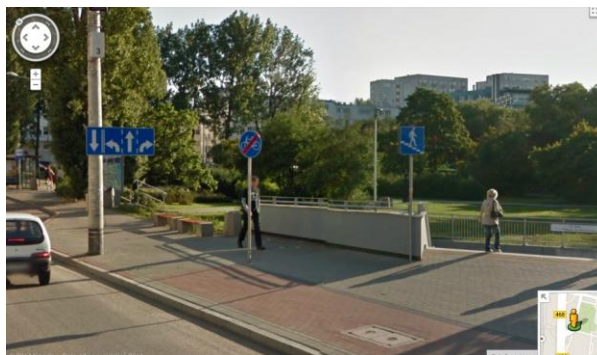
Opinie nt. fragmentu ścieżki rowerowej na rogu Al. Piłsudskiego i ul. Władysława IV:

PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> ładna ścieżka 	<ul style="list-style-type: none"> pieszy nie zwracają uwagi na rowerzystów
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> zrobić parking dla rowerów 	

Opinie nt. fragmentu ścieżki rowerowej po prawej stronie ul. Władysława IV, między przejściem podziemnym a terenem zielonym:

PLUSY	MINUSY
	<ul style="list-style-type: none"> za blisko chodnika ścieżka mogłaby być po drugiej stronie ul. Władysława IV, przy SKM, bo tutaj jest niebezpiecznie źle oznakowana
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> odgrodzić ścieżkę od chodnika 	

Opinie nt. fragmentu ścieżki rowerowej wzdłuż ul. Świętojańskiej, przy Skwerze Plymouth:



PLUSY	MINUSY
	<ul style="list-style-type: none"> • za szerokie ścieżki przy chodnikach • znak sygnalizujący koniec ścieżki rowerowej nie może stać na środku (patrz zdjęcie na str. 20)* • powinna być barierka przy wyjściu ze schodów (patrz zdjęcie), żeby np. dzieci nie mogły wybiec na ścieżkę rowerową i dalej na ulicę • tu nie powinna się kończyć ścieżka rowerowa, nie powinna być w ogóle prowadzona, bo zaraz jest duże zwężenie i słup informacyjny
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • odgradzić chodnik od ścieżki, rowery niech jeżdżą jezdnią 	

* Prowadzący spacer rzeczywiście zauważył, że znak był naruszony – „widać, że przeżył kolizję”.

Uwagi ogólne:

- Brakuje miejsc na zostawienie roweru (np. stojaków dla rowerów).

Toalety publiczne

Zapytane o toalety publiczne osoby mówiły, że są one czyste (choć rzadko przez nich odwiedzane). To ważne, ponieważ okolice Urzędu Miasta traktowane są jako miejsce reprezentacyjne, które powinno być szczególnie zadbane.



PLUSY	MINUSY
<ul style="list-style-type: none"> • bardzo czyste w środku • bardzo dobrze, że toaleta publiczna jest w tym miejscu 	<ul style="list-style-type: none"> • idąc od strony Urzędu nie widać, że tu jest toaleta - zaglądają do niej tylko ci, co wiedzą, pozostałym trudno ją znaleźć • w Gdyni nie ma dużo toalet publicznych; przy ul. Świętojańskiej

	ich brakuje
POSTULATY	
<ul style="list-style-type: none"> • lepsze oznakowanie toalety - można by np. dodać informację o niej przy znaku nt. bulwaru albo już na stacji SKM Wzgórze św. Maksymiliana, ponieważ tam toalety nie ma 	

Kosze na śmieci

W większości miejsc uczestnicy spacerów zauważali obecność koszy na śmieci i nie mieli do nich większych zastrzeżeń. Pojedyncze lokalizacje, gdzie koszy brakuje (np. tunel) lub gdzie uczestnicy mieli jakieś uwagi, co do ich wyglądu, zostały wskazane przy okazji opisów tych miejsc w innych podpunktach raportu. Krytycznie oceniano przede wszystkim te kosze, gdzie widać było brak worków na śmieci.

Ogólnie seniorzy zwracali uwagę, że kosze powinny być umieszczane w bezpośrednim sąsiedztwie szlaków komunikacyjnych, żeby nie trzeba było daleko odchodzić od ścieżki, by z nich skorzystać.



Ogólne spostrzeżenia na temat przestrzeni miasta

Uczestnicy spacerów wyrażali ogólnie pozytywne opinie o badanym terenie Śródmieścia, a także szerzej – o terenie miasta. Uważali, że miasto jest zadbane, np. że zimą w centrum regularnie odśnieżane są chodniki, dba się o estetykę przestrzeni. Doceniano też fakt, że w Gdyni jest dużo terenów zielonych, estetycznej roślinności miejskiej. Przestrzeń miejską, zwłaszcza w centrum, oceniano jako raczej bezpieczną i w miarę dostosowaną do potrzeb osób starszych, m.in. przez to, że buduje się przyjazne zejścia zamiast/obok schodów. Zwracano też uwagę na usprawnienia w organizacji ruchu, które sprawiają, że piesi mogą czuć się w mieście bezpiecznie. Bardzo pozytywnie komentowano stan i sieć komunikacji publicznej.

Część osób miała też szereg ogólniejszych postulatów, jak m.in. te, by nie wycinać starych drzew

oraz by zachować możliwie jak najwięcej skwerów. Pojawił się również postulat dotyczący remontu dworca SKM Wzgórze św. Maksymiliana oraz lepszego rozmieszczania studzienek odpływowych w miejscach, gdzie gromadzi się woda i tworzą się kałuże. Niektórzy zwracali też uwagę na pojawiające się w pewnych miejscach ślady dewastacji, np. drażniące graffiti.

Seniorzy sami z siebie sugerowali, że nie wszystkie rozwiązania tworzone w ostatnich latach sprawiają wrażenie, jakby projektowano je w oparciu o faktyczne potrzeby przyszłych użytkowników – wskazywali m.in. na przykłady chodników, do których równoległe ludzie wydeptują ścieżki po trawnikach. To tam właśnie, zdaniem seniorów, należałoby położyć nowe płyty chodnikowe. Uczestnicy sami zauważyli, że projektując rozwiązania w przestrzeni należałoby bardziej zwracać uwagę na to, jak ludzie naturalnie się przemieszczają.

5. Aneks: scenariusze trzech tras