



Ruda Śląska w Rękach Mieszkańców- Badania Społeczne
Przestrzeni Publicznej
„Plan Działania dla Miast. Modelowa Lokalność”

Ruda Śląska grudzień 2022 r.

Spis treści

1.	Wstęp	3
2.	Dostępności raportu	5
3.	Ruda Śląska - charakterystyka przestrzeni	6
4.	Koncepcja projektu	15
5.	„Ruda Śląska w Rękach Mieszkańców - Badania Społeczne Przestrzeni Publicznej”. Wyniki	20
5.1.	Zdrowie	21
5.2.	Potrzeby duchowe	22
5.3.	Mobilność	25
5.4.	Potrzeba bezpieczeństwa	44
5.5.	Ważne potrzeby fizjologiczne	53
5.6.	Poczucie komfortu w przestrzeni publicznej	53
5.7.	Ulica Jadwigi Markowej i ulica Pokoju	79
5.8.	Spacer badawczy	83
5.9.	Halemba	89
5.10.	Ważny problem mieszkaniowy	93
5.11.	List pana Artura	94
6.	Podsumowanie	97

1. Wstęp

Ruda Śląska przystąpiła do Programu pn. Plan Działań dla Miast. Modelowa lokalność. Jest to inicjatywa towarzysząca prestiżowej międzynarodowej konferencji organizowanej przez ONZ-Habitat - XI Światowe Forum Miejskie. Współorganizatorem i partnerem zarówno ww. wydarzenia, jak i Plan Działań dla Miast jest Instytut Rozwoju Miast i Regionów.

Ideą Programu jest popularyzacja oraz wdrażanie zrównoważonych trendów współczesnej myśli urbanistycznej w ujęciu lokalnym. Kolejnym celem jest realizacja przyjętej przez Zgromadzenie Ogólne Narodów Zjednoczonych 15 września 2015 r. rezolucji Przekształcamy nasz świat - Agenda Zrównoważonego Rozwoju. „Agenda jest planem działań na rzecz ludzi, naszej planety i dobrobytu. Celem agendy jest również wzmocnienie powszechnego pokoju w warunkach większej wolności.” Wyznacza ona 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju i 169 powiązanych z nimi zadań (<https://www.un.org.pl/>).

Ruda Śląska włączyła się w realizację celu 11. „Zrównoważone miasta i społeczności. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu” w powiązaniu do celu 3. „Dobre zdrowie i jakość życia. Zapewnić wszystkim ludziom w każdym wieku zdrowe życie oraz promować dobrobyt.”

Miasto podzieliło się swoimi doświadczeniami z prowadzonych konsultacji społecznych.

Dalszą częścią Planu był projekt „Ruda Śląska w rękach mieszkańców - badania społeczne przestrzeni publicznej”.

Intencją projektu jest zdiagnozowanie-zidentyfikowanie w terenie przeszkód utrudniających, przede wszystkim osobom z grup ze

szczególnymi potrzebami, załatwianie podstawowych potrzeb życiowych i utrudniających integrację społeczną. Ma on także za zadanie rozszerzyć kompetencje związane z prowadzeniem konsultacji społecznych niestandardowymi metodami.

Ani przeprowadzone badania, ani raport nie roszczą sobie pretensji do bycia pracą naukową, jednak trudno uciec przed zdefiniowaniem przestrzeni publicznej -naszego obiektu badań.

Przestrzeń publiczna jest obiektem zainteresowań wielu dyscyplin naukowych między innymi urbanistyki, architektury, geografii, socjologii i innych nauk społecznych. Na potrzeby tego opracowania wykorzystano cytaty i pojęcia z książki Krzysztofa Bierwiazonka „Społeczne znaczenie miejskich przestrzeni publicznych”.(2016; Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego), artykułu Małgorzaty Rogowskiej „Przestrzeń publiczna w mieście - zagadnienia wybrane” Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu (Studia KPZK | 2016 | No 170, Polska Akademia Nauk Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju) oraz rozdziału Dorota Mantey „Przestrzeń publiczna w ujęciu teoretycznym” książki „Wzorzec miejskiej przestrzeni publicznej w konfrontacji z podmiejską rzeczywistością. Przykład podwarszawskich suburbiów”; Warszawa 2019. Autorzy przywołują wiele różnych definicji tego pojęcia, które mówią o przestrzeni publicznej w różnych ujęciach. Tym nie mniej kilka atrybutów przestrzeni publicznych wskazali niemal wszyscy autorzy.

Pierwszy atrybut to dostępność: „przestrzeń publiczna to wszelkie miejsca dostępne powszechnie i nieodpłatnie bez względu na własność” (Andrzej Majer Miasto osobiste, 2011 za K. Bierwiazonek, 2016).

Drugi atrybut to ludzie. Obecność ludzi w przestrzeni „Konieczne jest zwrócenie uwagi na przestrzeń nie tylko fizyczną, ale także społeczną, trudniej uchwytą, w której pojedynczy mieszkańcy, ich ugrupowania, zbiorowości, mogą przedstawiać i realizować własne interesy. W sensie

społecznym to miejsce spotkań z obcymi, których w najlepszym razie można przypisać do jakichś określonych kategorii społecznych.”

(Szczepański M.S., Wódz. J., 2003: Wstęp, czyli o przestrzeni publicznej i jej aktorach. W: Miejska przestrzeń publiczna w dobie transformacji. Dąbrowa Górnicza i Tychy. Stan obecny i perspektywy przyszłości. Red. M.S. Szczepański, J. Wódz. Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza-Tychy za K. Bierwiazzonek 2016).

Trzeci natomiast to miejsce zaspokajania potrzeb. „(...)człowiek - mieszkaniec miasta - na co dzień doświadcza tych przestrzeni, wykorzystuje je do realizacji własnych celów, zaspokajania potrzeb, ocenia je, czasem zmienia oraz spotyka w nich innych użytkowników miasta.” (Tamże).

Krzysztof Bierwiazzonek zaznaczył że „Dostęp do przestrzeni publicznej można interpretować jako jedno z praw człowieka. Nie tyle dotyczy to formalnego prawa, choć ta kwestia również jest istotna”. (Tamże). Czysto prawną definicję podano w Ustawie o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym z dnia 27 marca 2003 r w art. 2. „Ilekoć w ustawie jest mowa o: (...) obszarze przestrzeni publicznej - należy przez to rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określony w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy;(...)”.

2. Dostępności raportu

Opracowanie zostało przygotowane tak, aby zapewnić dostępność cyfrową. Został, więc sformatowany zgodnie z wymogami WCAG.

WCAG to skrótowiec od Web Content Accessibility Guidelines, czyli wytycznych dotyczących dostępności treści internetowych. Obecnie obowiązuje wersja 2.1 tych wytycznych (Data publikacji tłumaczenia 13 kwietnia 2021 r.).

Wymóg dostępności dokumentów jest zapisany także w Ustawie z dnia 4 kwietnia 2019 r. o dostępności cyfrowej stron internetowych i aplikacji mobilnych podmiotów publicznych.

Przygotowując raport starano się stosować dobre praktyki związane z przygotowaniem dokumentu programu MS Word i wewnętrzne regulacje obowiązujące w Urzędzie Miasta Ruda Śląska związane z dostępnością cyfrową.

Dlatego tekst nie jest wyjustowany zastosowano „dużą” czcionkę (12 pkt.) i krój czcionki „bezseryfowy”. Czcionką bezseryfową jest na przykład Arial, Calibri lub jak w tym tekście Trebuchet, przykładem czcionek szeryfowych są m.in. Bookman lub Times New Roman. Zastosowano rozsunięte znaki i odstępy między wierszami wynoszące 1,5 interlinii.

Wszystkie zdjęcia posiadają tekst alternatywny.

3. Ruda Śląska – charakterystyka przestrzeni

Ruda Śląska jest przemysłowym miastem na prawach powiatu, położonym na południu Polski, w centralnej części województwa śląskiego. Miasto zamieszkuje 135 008 mieszkańców (stan na 31.12.2021 r.), a jego powierzchnia wynosi 77,73 km². Jest częścią rdzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, którą tworzy 14 miast na prawach powiatu, które tworzą wspólny obszar funkcjonalny. Cała Metropolia to 41 miast i gmin o łącznej powierzchni 2,5 tys. km kwadratowych, w których mieszka 2,3 mln mieszkańców. Jednym z głównych zadań Metropolii jest organizacja komunikacji publicznej na swoim terenie.

Ruda Śląska jest miastem policentrycznym, a mieszkańcy odczuwają silną tożsamość dzielnicową, co jest charakterystyczną cechą miasta i jego społeczności, zauważalną w postawach i deklaracjach wielu mieszkańców oraz w dokumentach strategicznych. Ta struktura oddziałuje silnie na komunikację publiczną w Mieście. Część linii jest silnie powiązana z dojazdami do pracy na kopalniach. Struktura przestrzenna Rudy Śląskiej charakteryzuje się przemieszaniem funkcji, w tym funkcji mieszkaniowych i gospodarczych. Występują tu różne formy osadnicze, począwszy od zabudowy wiejskiej poprzez osiedla robotnicze, zabudowę śródmiejską (z końca XIX i początku XX w.), osiedla z lat 50-tych ubiegłego wieku po „blokowiska” z lat 70-tych i 80-tych, osiedla domków jednorodzinnych i szeregowych. Wiąże się to z historycznym rozwojem miejscowości tworzących współczesną Rudę Śląską. W dzisiejszym kształcie administracyjnym miasto utworzono w 1959 roku.

Szczególnym dziedzictwem miasta są osiedla patronackie i kolonie robotnicze. Największym z nich jest osiedle Kaufhaus skupiające około czterdziestu tzw. familoków, z których najstarsze powstały w drugiej połowie XIX wieku.



Rysunek 1. Osiedle Kaufhaus

(Użyte zdjęcia pochodzą z grupy „Wolontariusze na 10” lub archiwum Urzędu Miasta, chyba, że wskazano inaczej).

Najstarszym natomiast jest Kolonia Ficus, to zabytkowe osiedle robotnicze przy ul. Kubiny w Rudzie Śląskiej - Wirku. Powstało w latach 1860 - 1867 r.



Rysunek 2. Kolonia Ficus

Część osiedli mieszkaniowych powstałych po II wojnie światowej również lokalizowano w pobliżu zakładów przemysłowych, szczególnie kopalń. Przykłady takich miejsc widać na poniższych zdjęciach np. osiedla przy ul. Obrońców Westerplatte-Lecha.



Rysunek 3. Osiedla przy ulicach Lecha i Obrońców Westerplatte (Google Earth)



Rysunek 4. Domy przy ulicy Maksymiliana Chroboka (Google Earth)



Rysunek 5. Osiedle przy ulicy Xawerego Dunikowskiego (Google Earth)

Przemysłowa historia miasta związana przede wszystkim z przemysłem ciężkim, a szczególnie hutnictwem i górnictwem odcisnęła silne piętno na strukturze przestrzennej miasta, ale również na jego kulturze niematerialnej.

Jednakże rozwój przemysłu wiązał się z powstaniem nierzadko w centralnych obecnie miejscach dzielnic ze zwałowiskami i hałdami pohutniczymi i pogórnictwymi, skażeniem gleby i wód, degradacją środowiska naturalnego.

W związku z górniczym charakterem miasta część przestrzeni publicznych jest zdegradowana przez tzw. szkody górnicze. Są one spowodowane działalnością kopalń węgla kamiennego.

Dla osób mieszkających na Śląsku są one czymś dość oczywistym, ale dla porządku zamieszczamy ich opis.

Wydobywanie węgla kamiennego metodą głębinową, niezależnie od zastosowanego systemu eksploatacji złoża, skutkuje zmianami rzeźby terenu, a niejednokrotnie także odczuwalnymi na powierzchni wstrząsami górotworu. Szkody górnicze to:

- uszkodzenia budynków, pęknięcia fundamentów, ścian, uszkodzenia konstrukcji dachowych i instalacji wewnętrznych,
- pochylenia budynków,
- uszkodzenia obiektów liniowych, takich jak wodociągi, gazociągi, kanalizacje,
- uszkodzenia dróg i obiektów mostowych,
- degradacja terenu.

Wydobycie węgla kamiennego na danym terenie odbywa się w coraz to nowych, niższych pokładach, stąd ruch zakładu górniczego oddziałuje na daną nieruchomość, odbywa się to na przestrzeni wielu lat. W związku z tym na przestrzeni wielu lat powstają coraz to nowe szkody, a jednocześnie powiększają się szkody stare.

Inspiracją do projektu były dotychczasowe doświadczenia związane z konsultacjami społecznymi i organizowanymi w mieście. W przygotowanym raporcie „Plan Działań dla Miast. Modelowa Lokalność” zostały zaprezentowane ich wybrane formy, jakie były wykorzystywane w mieście. Kluczem do ich wyboru były te, które zakończyły się realizacjami lub były inspiracją konkretnych działań. Przybierały one różne formy, a ich wspólnym mianownikiem była skuteczna komunikacja.

Ciekawym przykładem tych konsultacji są przeprowadzone w dzielnicy Orzegów, gdzie występują liczne problemy społeczne i przestrzenne Warsztaty Charette, które odbyły się 8-10.06 2011 r.

Łącznie w pracach warsztatowych udział wzięło ponad sześćdziesiąt osób, reprezentujących rozmaite instytucje, lokalne firmy i organizacje, a także osoby prywatne - mieszkańcy dzielnicy.

Wypracowane tam projekty mają odzwierciedlenie w realnych działaniach: lokalne Centrum Inicjatyw Społecznych, ośrodek sportowy „Burloch” , lokalny rynek.

Najbliższe otoczenie, a szczególnie podwórka to miejsca bardzo ważne dla mieszkańców i z nimi związane był kolejny sposób prowadzenia konsultacji. Troska o najbliższą przestrzeń wspólną często objawia się w spontanicznych próbach urządzania tej przestrzeni. Projekt był prowadzony w obszarach rewitalizacji, objął 11 podwórek reprezentujących w zasadzie wszystkie typy: otwarte - przestrzeń otwarta, niewygradzona, dostępna łatwo dla osób z zewnątrz, zamknięte - podwórka bardzo wyraźnie wydzielone w przestrzeni zabudowy mieszkalnej, półzamknięte oraz międzyblokowe - podwórka położone w zabudowie wielorodzinnej, blokowej, niezależnie od czasu jej powstania. Podwórka położone były w dzielnicy Wirek- pięć lokalizacji, Nowym Bytomiu - dwie lokalizacje, dzielnicy Ruda trzy lokalizacje i Orzegowie - jedna lokalizacja.

Najpierw prowadzono rozmowy z mieszkańcami o tym, jak chcą urządzić swoją przestrzeń, następnie przygotowaną przez eksperta koncepcję przedstawiano mieszkańcom do zaopiniowania, a w razie konieczności dokonywano korekt. W niektórych przypadkach przygotowano dwie koncepcje do wyboru mieszkańców. Te spotkania także odbywały się na podwórkach. Na podstawie wypracowanej z mieszkańcami koncepcji, zostały przygotowane projekty techniczne dla każdego podwórka uwzględniające również podziemną infrastrukturę techniczną. W trakcie rozmów pytano mieszkańców o gotowość do zaangażowania się w prace na swoim podwórku.

Mieszkańcy, tam gdzie było to możliwe, brali udział w pracach remontowych np. sadzili rośliny, porządkowali teren itp. Dla podwórkowych społeczności przeprowadzono również działania integracyjne np. lokalne festyny, zabawy dla dzieci oraz projekt aktywizacji społeczno-zawodowej, edukacyjnej i kulturalnej dla osób zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem społecznym. W wyniku kolejnych debat wykonano m.in. dodatkowe nasadzenia, ławki, bujaki sprężynowe dla dzieci. Działania te cieszyły się dużym zainteresowaniem wśród społeczności lokalnej.

Kolejne rozmowy z mieszkańcami związane były z przestrzeniami i miejscami postindustrialnymi. Hałdy są częścią krajobrazu Rudy Śląskiej związanego z jej przemysłową historią. Jedną z nich jest hałda „Góra Antonia”, położona praktycznie w centrum miasta. Jej nazwa została wyłoniona w ogólnomiejskim konkursie. Nawiązuje do działającej do lat 90. XIX w huty o nazwie „Antonienhütte”, czyli w tłumaczeniu na język polski „Huta Antonia”. Przed rewitalizacją była porośnięta trawą i innymi niskimi roślinami-metalofitami, dzikimi krzewami i drzewami. Nie było to miejsce nieodwiedzane przez mieszkańców, ale cieszyło się raczej złą sławą. W ramach warsztatów poświęconych przekształcaniu przestrzeni narodziła się idea Traktu Rudzkiego. Chodzi o połączenie pieszo-rowerowe Nowego Bytomia i Wirku oraz utworzenie nowych przestrzeni parkowych.

W tej ostatniej dzielnicy odbyły się także warsztaty MasterClass, towarzyszące XI Międzynarodowej Konferencji „Miasto 2017- Zarządzanie Miastem”, która odbyła się 20 - 21 listopada 2017 r. Innym przykładem działań w przestrzeni był projekt „Mikroprzestrzenie miejskie” (2016, 2017, 2018), wspólne przedsięwzięcie Śląskiego Związku Gmin i Powiatów oraz katowickiego oddziału Towarzystwa Urbanistów Polskich. Mieszkańcy wraz z fachowcami pracowali nad tym, jak powinny wyglądać wybrane części ich dzielnic: Godula skwer na pl. Niepodległości, Halemba w rejonie ulic: Solidarności, Zamenhofa i Miodowej. Rozmowy z mieszkańcami nie dotyczyły tylko

przestrzeni, ale też np. oferty kulturalnej w mieście. Na warsztaty „Zróbmy to razem - tylko kulturalnie!”, zorganizowane przez Miejskie Centrum Kultury zostały zaproszone osoby z różnych grup społecznych. Jednym z efektów tych spotkań były mikrogranty na małe projekty i wiele innych działań z lokalnymi społecznościami. Mieszkańcy zakładali też przy pomocy Fundacji Green Cross Poland ogród społecznościowy. Społeczność osiedla Kaufhaus, bo tam go założono nadal uprawia ten ogródek.

Drugą inspiracją były badania i raporty przygotowane przy różnych okazjach.

Badania w ramach projektu „Śląskie bez barier” wykazały, że w mieście istnieje jeszcze wiele barier utrudniających włączenie społeczne. Kolejne raporty cząstkowe przygotowane przez Stowarzyszenie Bona Fides potwierdzały istnienie barier. Niedostatki w przystosowaniu przestrzeni miejskich wykazało również opracowanie - „Województwo śląskie przyjazne dla osób z niepełnosprawnościami sensorycznymi?”

Problem barier architektonicznych został również zdiagnozowany podczas prac nad Gminnym Programem Rewitalizacji Miasta Ruda Śląska. W trakcie konsultacji dokumentu, szczególnie podczas spacerów studyjnych oraz w mobilnych punktach konsultacyjnych ustawionych w przestrzeni miejskiej, mieszkańcy zwracali uwagę na niedogodności w tym zakresie.

Natomiast w Strategii rozwiązywania problemów społecznych miasta Ruda Śląska na lata 2015-2030 czytamy: „Ważnym obszarem działań polityki społecznej w mieście jest wsparcie osób niepełnosprawnych. Działania na rzecz osób niepełnosprawnych realizowane są w różnych obszarach polityki społecznej: ochrony zdrowia, edukacji czy pomocy społecznej, a także poza nią np. w sferze likwidowania barier architektonicznych czy w komunikacji.”

Prezydent Miasta powołał Pełnomocnika ds. Osób Niepełnosprawnych, który działa w obszarze polityki społecznej, podejmując działania z

zakresu normatywnych zadań Miasta Ruda Śląska, zmierzające do poprawy jakości i komfortu życia osób niepełnosprawnych.

Miasto realizowało również program "Ruda Śląska - Miastem Przyjaznym Osobom Niepełnosprawnym" - 2016-2020. 28 kwietnia 2022 r. Rada Miasta Ruda Śląska podjęła 28 kwietnia 2022 r. Uchwałę w sprawie programu działań na rzecz osób niepełnosprawnych „Ruda Śląska - miastem przyjaznym osobom z niepełnosprawnościami”. W dokumencie tym czytamy m.in. „Podstawowym założeniem działań ukierunkowanych na rozwiązywanie problemów osób z niepełnosprawnościami w Rudzie Śląskiej jest dążenie do kompleksowego rozpoznania i realizowania potrzeb fizycznych, psychicznych, społecznych i duchowych każdego niepełnosprawnego mieszkańca naszego miasta. Takie działania są ściśle związane z ideą integracji ze społeczeństwem, a szczególnie ze społecznością lokalną.”

Ograniczanie barier jest też zapisane w Gminnym Programie Rewitalizacji. Działania rewitalizacyjne mają mieć na celu wzmocnienie aktywności lokalnych społeczności, a także podniesienie jakości przestrzeni publicznych i półpublicznych (podwórka) jak i usuwanie barier przestrzennych i architektonicznych. Zawarto to w takich celach jak: aktywność bez ograniczeń, mieszkać wygodniej, przyjazna przestrzeń.

Oprócz wymienionych wyżej form kontaktów z mieszkańcami, korzystaliśmy ze spacerów badawczych, podczas których można było porozmawiać ze spotkanymi osobami w ich okolicy. Prowadziliśmy rozmowy w „namiotach” ustawionych w ruchliwych miejscach dzielnic. Jedną z ciekawszych form kontaktu z mieszkańcami są posiedzenia Komitetu Rewitalizacji „w terenie”.

4. Koncepcja projektu

Celem projektu było zdiagnozowanie i zidentyfikowanie wspólnie nie z mieszkańcami wybranych tras w terenie, po których najczęściej ludzie

poruszają się w celu załatwiania swoich spraw. Jego część badawcza prowadzona była od kwietnia 2022. do końca sierpnia 2022 r., w tym przez wolontariuszy od 28.04.2022. do 10.06 2022 r. Przede wszystkim chodziło o zidentyfikowanie barier utrudniających osobom z grup ze szczególnymi potrzebami załatwianie podstawowych potrzeb życiowych i utrudniających integrację społeczną. Celem było też wskazanie konkretnych miejsc stanowiących utrudnienie, barierę, niedogodność. Pobocznym celem to wzmocnienie oraz rozszerzenie kompetencji w tym zakresie. Istotne było tu też poszukiwanie alternatywnych sposobów komunikowania się z mieszkańcami.

Intencją tego działania było to, aby badania odbywały się w możliwie naturalnych sytuacjach. „Standardowe” metody konsultacji społecznych, aczkolwiek dobrze dobrane są bardzo skuteczne, mają pewne ograniczenia. Są to w większości sytuacje aranżowane. Uczestnicy muszą np. zarezerwować sobie czas, stawić się w jakimś miejscu, a wcześniej oczywiście musi do nich dotrzeć zaproszenie. W innych metodach trzeba „trafić” akurat na badaczy (konsultacje). Ponadto osoby prowadzące konsultacje są w jakiś sposób osobami „z zewnątrz” (nie zawsze jest to wada).

Stąd jedną z tez tego raportu, jest stwierdzenie: najlepiej towarzyszyć badanym w ich codziennym czynnościach.

W związku z tym postanowiono poprosić o pomoc wolontariuszy. Ideą przewodnią ich działalności były rozmowy i towarzyszenie osobom z grona najbliższych w codziennych czynnościach. W ten sposób mogli poznać ewentualne bariery, trudności, niedogodności występujące w przestrzeni.

Wolontariusze mieli stać się sercem projektu, a ich działania główną osią realizacji badania.

Proces współpracy z wolontariuszami i rekrutację postanowiono przeprowadzić we współpracy z Młodzieżową Radą Miasta. Ogłoszono

też otwarty nabór na stronie internetowej Urzędu Miasta i w mediach społecznościowych.

Niestety ze względu na pandemię początek współpracy znacznie opóźnił się. Pierwsze spotkanie zostało przeprowadzone z prezydium Młodzieżowej Rady Miasta, dzięki uprzejmości i pomocy, i przy udziale opiekuna Młodzieżowej Rady z ramienia Rady Miasta Ruda Śląska. Na spotkaniu została przedstawiona idea Planu Działań dla Miast i rola w nim wolontariuszy, a także informacja o Światowym Forum Miejskim.

Następnie koordynator projektu został zaproszony na sesję Młodzieżowej Rady Miasta, która odbyła się 7 kwietnia 2022 r.

Podczas wystąpienia przedstawiono m.in.

- rezolucję ONZ Przekształcamy nasz świat - Agenda Zrównoważonego Rozwoju, zawierającą 17 celów zrównoważonego rozwoju.
- zaproszenie Radnych do udziału w Światowym Forum Miejskim.
- ideę Planu Działań dla Miast i projekt Ruda Śląska w Rękach Mieszkańców - Badania Społeczne Przestrzeni Publicznej”.

Rekrutację wolontariuszy przeprowadziła ówczesna Przewodnicząca Młodzieżowej Rady Miasta Ruda Śląska X Kadencji pani Sylwia Pieter. Do projektu zgłosiło się łącznie trzynastu osób, byli to uczniowie szkół średnich i ósmoklasiści. Dwie osoby zgłosiły się bezpośrednio do projektu.

Początkiem współpracy z wolontariuszami były warsztaty. Ich scenariusz miał pomóc w postawionym przed uczestnikami zadaniu.

Celem było rozwinięcie umiejętności interpersonalnych, szczególnie związanych z komunikacją społeczną. W związku z tym, że nie wszyscy uczestnicy znali się, uczęszczali do różnych szkół, przeprowadzono także ćwiczenia typu team building. Część zadań związanych było oczywiście z tematyką dostępności i definicją osób ze szczególnymi potrzebami.

Wolontariusze podpisali umowy o wolontariacie, a po zakończonym projekcie do ich szkół przesłano zaświadczenia o udziale w nim i wolontariacie. Dokument ten pozwolił na odnotowanie tego faktu na świadectwach szkolnych w części dotyczącej szczególnych osiągnięć. Dzięki temu absolwenci przy rekrutacji do szkoły średniej lub wyższej mogą otrzymać dodatkowe punkty. Wolontariusze pracowali od 28 kwietnia 2022. do 10 czerwca 2022 r.

Definicje osoby ze szczególnymi potrzebami potraktowano bardzo szeroko, poczynając od osób z niepełnosprawnością, po wszystkie osoby, które w jakikolwiek sposób mogą doznawać utrudnień związanych z mobilnością czy percepcją. Czyli osoby ze szczególnymi potrzebami. Należą do nich np. osoby z wózkiem dziecięcym, z ciężkim bagażem, poruszający się o kulach, mający trudności z przemieszczaniem, czy korzystający z urządzeń pomagających w poruszaniu (balkoniki, chodziki). Jednak szczególną grupą byli seniorzy. Ponieważ hasłem przewodnim dla wolontariuszy było „porozmawiaj z babcią i dziadkiem. Ale też z bliskimi, którzy mają małe dzieci”.

Słowa kluczowe, jakie zostały określone to: trudność, potrzebowałam/łem pomocy, niedostosowanie, przeszkoda, utrudnienie, problem, kłopot.

Tak jak to zostało założone w projekcie, wolontariusze mieli przede wszystkim wykorzystywać swoje codzienne, zwyczajowe kontakty w gronie rodziny i najbliższych, słuchać relacji z załatwiania bieżących spraw i rozmawiać o utrudnieniach, jakie pojawiają się w przestrzeni. Ważne było wychwycenie spontanicznych wypowiedzi, opowieści o rutynowych czynnościach codziennych i bólach przy ich wykonywaniu. Wolontariusze mieli gromadzić historie dotyczące osób ze szczególnymi potrzebami ze swojego najbliższego otoczenia.

„Badania Społeczne Przestrzeni Publicznej” w założeniu nie były prowadzone zgodnie z metodami i technikami naukowymi np. socjologicznymi, czy urbanistycznymi.

Zadanie było sformułowane w sposób jak najbardziej otwarty. Nie zbudowano scenariusza rozmów, ani innych kwestionariuszy służących do zapisywania spostrzeżeń i obserwacji. Wspólnie, podczas warsztatów, jako formę komunikacji i sposób zapisywania obserwacji wybrano zamkniętą grupę na Facebooku, którą założyła jedna z wolontariuszek. Tak więc grupa „Wolontariusze na 10” stała się głównym kanałem informacyjnym, forum wymiany doświadczeń i dokumentacji badań.

Badania wolontariuszy uzupełnione były spotkaniami z seniorami związanymi z Dziennym Domem "Senior- WIGOR" w Rudzie Śląskiej usytuowanym w dzielnicy Nowy Bytom, Dziennym Domem Opieki Medycznej przy Szpitalu Miejskim w Rudzie Śląskiej Sp. z o.o. działającym w dzielnicy Bielszowice, Osiedlowym Domem Kultury Rudzkiej Spółdzielni Mieszkaniowej Country w dzielnicy Bykowina.

Prowadzono też rozmowy i obserwacje w przestrzeniach publicznych.

Dodatkowo odbył się długi spacer po dzielnicy Halemba z panem Grzegorzem poruszającym się na wózku, który zgłosił chęć udziału w projekcie.

Nieocenioną pomoc okazała pani Anita Grobelczyk Pełnomocnik Prezydenta Miasta ds. Osób Niepełnosprawnych.

Przeprowadzono też spacer badawczy po Nowym Bytomiu, jednej z centralnych dzielnic Rudy Śląskiej. Spacer poprowadził pan Jacek Pałucha ekspert związany z Instytutem Rozwoju Miast i Regionów. Miał on na celu po pierwsze zbadanie przestrzeni publicznej dzielnicy pod kątem tego, na ile jest ona przyjazna dla użytkowników. Po drugie mogliśmy zobaczyć, jak powinien wyglądać wzorcowy spacer badawczy, na co zwrócić uwagę podczas tego rodzaju badań

terenowych. Ekspert przekazał cenne uwagi metodologiczne związane z konsultacjami w formie spaceru badawczego.

5. „Ruda Śląska w Rękach Mieszkańców - Badania Społeczne Przestrzeni Publicznej”. Wyniki

Zdiagnozowanie wszystkich typowych tras w mieście było chyba zadaniem zbyt ambitnym. Okazało się, że respondenci skłonni byli raczej wskazywać konkretne miejsca, sytuacje czy niedogodności, jakich doświadczają. Były to szczere, bardzo spontaniczne wypowiedzi. Związane one były z załatwianiem codziennych potrzeb życiowych. Wskazywali, co jest lub może być dla nich utrudnieniem. Najważniejszym wnioskiem z badań jest to, że rozmówcy mieli bardzo silną potrzebę niezależności, samodzielności i mobilności. Niestety na co dzień muszą się zmagać z różnego typu barierami, które utrudniają codzienne funkcjonowanie.

Oczywiście podczas rozmów wskazywane były też sprawy daleko wykraczające poza przestrzeń publiczną, ale bardzo istotne dla ich codziennego funkcjonowania.

Dużym wyzwaniem było poklasyfikowanie zebranego materiału. Zaznaczenie wszystkich wskazanych miejsc, jako punktów na mapie, co na początku wydawało się oczywistym sposobem wizualizacji i przedstawiania zebranych danych, okazało się nieciekawe, niewystarczające i nieczytelne. Ponadto, nic nie mówi o ludziach, którzy na nie wskazali. Raport ten tak naprawdę nie jest zbiorem punktów na mapie (jak to planowano i wyobrażano sobie na początku tego projektu) ale opowieścią o niedogodnościach odczuwanych przez ludzi, którzy zechcieli się podzielić swoimi refleksjami.

Kluczem, jaki został zastosowany tutaj jest zatem słowo „potrzeba”. Ponieważ jak wcześniej opisano, przestrzeń publiczna jest właśnie miejscem ich zaspokajania.

Potrzeba to odczuwany przez jednostkę stan braku czegoś, co w związku ze strukturą organizmu, indywidualnym doświadczeniem oraz miejscem jednostki w społeczeństwie jest niezbędne do utrzymania jej przy życiu, umożliwienia jej rozwoju, utrzymania określonej roli społecznej, zachowania równowagi psychicznej.

Odnosi się ona do aspektów fizjologicznych, psychologicznych, społecznych czy ekonomicznych. Stopień zaspokojenia potrzeb życiowych, decyduje o jakości życia jednostki i jej sposobie funkcjonowania. Poniższa klasyfikacja nie jest próbą prowadzenia badań według wiodących teorii psychologicznych np. Abrahama H. Masłowa, Rossa A. Webbera. Jest to próba usystematyzowania zdobytych informacji. Należy przy tym zauważyć, że nie są to zbiory rozłączne, wiele z nich pokrywa się ze sobą. Tak więc klasyfikacja informacji jest w dużej mierze subiektywna.

Wprawdzie celem badania było zbadanie przestrzeni publicznych, jednak trudno było zignorować inne otrzymane informacje. Nie sposób też wyznaczyć ostrej granicy przestrzeni publicznej.

5.1. Zdrowie

„Trudno umówić się do lekarza drogą telefoniczną.” Problem dotyczy różnych placówek. W lokalnej przychodni działa rejestracja telefoniczna. Jednak kiedy telefon jest odbierany lista pacjentów jest zamknięta. Wobec aby skutecznie umówić się do lekarza należy przybyć osobiście lub poprosić kogoś o pomoc. Wizyta w przychodni może wiązać się z dużym wysiłkiem, tym bardziej, że opisana sytuacja może wiązać się z dwukrotną wizytą w placówce”.

Jak stwierdziła Radna Rady Miasta Seniorów „Seniorzy nie chcą zmieniać przychodni, lekarza, pielęgniarki. W myśl zasady „starych drzew się nie przesadza”. Dodać należy, że chodzi o najbliższą przychodnię, kolejne położone są w większej odległości. Sytuacja dotyczy osób, które nie są najbardziej mobilne i chcą załatwiać swoje

potrzeby w jak najbliższej okolicy. Podobne relacje można było usłyszeć od osób związanych z innymi przychodniami.

Seniorzy Dziennego Domu "Senior - WIGOR" również zwrócili uwagę na problemy z telefoniczną rejestracją. Kilkukrotna wizyta najpierw żeby się zarejestrować, a później na badania, to poważne wyzwanie wiążące się z pokonaniem kilkakrotnie drogi dom-przychodnia.

Ponadto wskazano na długie oczekiwanie na wizytę u lekarzy specjalistów i na badania.

Brak lekarzy geriatrów - wypowiedź podczas sesji rady miasta seniorów. Oto niektóre wypowiedzi i wskazania:

Wejście do budynku szpitala ma poręcz tylko po prawej stronie, jak ktoś ma łaskę w prawej ręce, to ma problem.

Jest utrudniony dostęp do wielu aptek, do których prowadzą wysokie schody np. Apteka Słoneczna w Nowym Bytomiu.

Zamawiany transport do Dziennego Domu Opieki Medycznej jest niedostosowany do osób ze szczególnymi potrzebami.

Przychodnia przy ul. Pokoju Unia Bracka nie ma podjazdu, ani poręczy przy schodach.

Brak autobusu, dogodnego dojazdu komunikacją publiczną w okolicy Przychodni Rejonowej SPZOZ w Rudzie Śląskiej przy ul. Sztolniowej 6.

5.2. Potrzeby duchowe

Większość kościołów jest niedostępna bądź trudno dostępna dla osób na wózkach np. w kościele pw. Świętego Wawrzyńca jest bardzo wąski i zbyt stromy podjazd. Jest on zbyt stromy, żeby samodzielnie dostać się do kościoła. Żeby bezpiecznie dostać się do kościoła potrzebna jest pomoc innych osób. „Byłem świadkiem wnoszenia osoby na wózku do kościoła w Bielszowicach - brak podjazdu, podobnie Kościół Matki Boskiej Różańcowej” - to jedna z relacji.

Rozkłady jazdy nie są dostosowane do potrzeb, np. godzin nabożeństw. W nabożeństwach szczególnie w tygodniu uczestniczą osoby w wieku senioralnym, niemożność dojechania w odpowiedniej porze do kościoła i z powrotem do domu jest uważana za dużą niedogodność (wyjątek stanowi linia autobusowa 118, która zastąpiła zlikwidowany tramwaj 18).

Respondenci wskazywali na utrudniony dostęp do kultury w miejskich placówkach kulturalnych, szczególnie Dom Kultury w Bielszowicach uznano za niedostępny, natomiast Miejskie Centrum Kultury w Nowym Bytomiu uznano za trudnodostępne. Wskazano również, że Muzeum Miejskie im. Maksymiliana Chroboka w Rudzie też jest niedostępne.

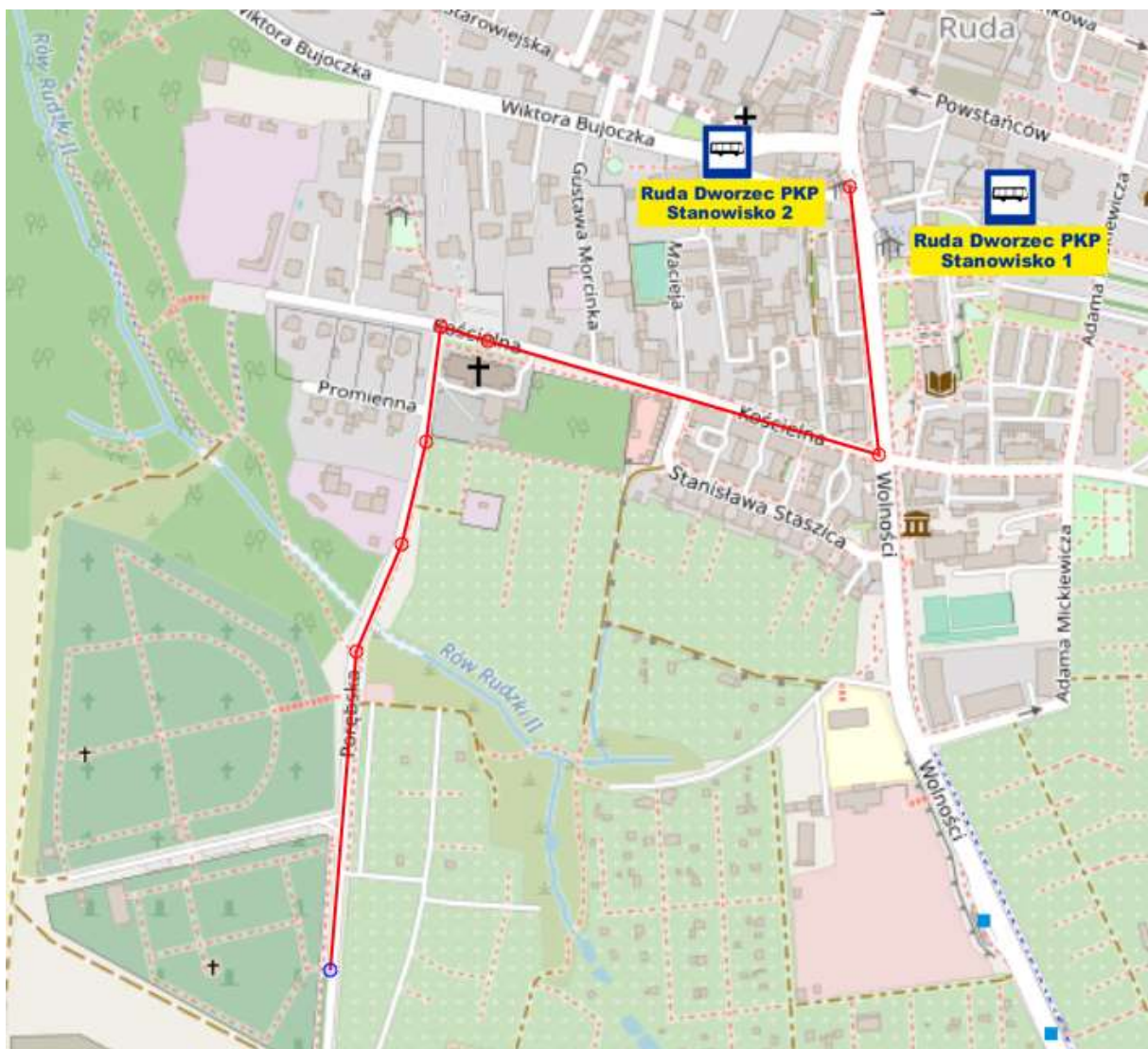
Respondenci opowiadali o małej dostępności komunikacyjnej niektórych cmentarzy. Cmentarze w dzielnicy Ruda -ulica Porębska. Odległość od najbliższych przystanków Ruda Wolności idąc przez ulicę Wiktora Brańskiego wynosi odpowiednio do Cmentarza komunalnego 767 metrów ze stanowiska 1 i 851 metrów, ze stanowiska 2 oraz do leżącego obok Cmentarza parafii Matki Boskiej Różańcowej 960 metrów ze stanowiska 1 i 1050 metrów ze stanowiska drugiego. Pieszo trzeba pokonać ponad kilometr.



Rysunek 6. Dojście do cmentarzy od ulicy Brańskiego

Natomiast droga do tych samych cmentarzy z przystanków Ruda Dworzec PKP, które położone są bliżej centralnej części dzielnicy

wynosi 765 metrów ze stanowiska 1 do cmentarza parafialnego i 960 metrów do cmentarza komunalnego. Ze stanowiska 2 natomiast to odpowiednio 800 metrów-cmentarz parafialny i 996 m. na cmentarz komunalny. Z tych samych przystanków do kościoła pod wezwaniem Matki Bożej Różańcowej, który leży na tej samej trasie jest odpowiednio 452 i 486 metrów. Należy jeszcze zauważyć, że z Kościoła na cmentarze jest około 300 i 480 metrów.



Rysunek 7. Ruda droga na cmentarze przez ul. Kościelną

w dzielnicy Orzegów z przystanku Orzegów Królowej Jadwigi do Cmentarza komunalnego w Orzegowie, odległość wynosi około 530 metrów.



Rysunek 8. Cmentarz komunalny w Orzegowie droga do najbliższego przystanku

5.3. Mobilność

Powyższe przykłady prowadzą do bardzo istotnej potrzeby, samodzielności w przemieszczaniu się, a więc mobilności. Potrzeba ta przenika wiele innych zaprezentowanych w tym raporcie.

Uwagi respondentów zostaną przedstawione „od ogółu do szczegółu”.

Nie wszystkie dzielnice są ze sobą dobrze skomunikowane.

Bykowina nie jest praktycznie połączona komunikacją publiczną z Bielszowicami. Jedyne autobusy 199 kursują tylko kilka razy dziennie w

dni powszechne i jest typowym autobusem „na kopalnie”. Nie można z Bykowiny dojechać też bez przesiadki do Orzegowa. Respondenci zwracali uwagę, że nie można np. dojechać do jedynej wyższej szkoły w mieście. Niedostępne są z tej dzielnicy m.in. orzegowskie cmentarze.

Wskazano również na brak połączenia z tą częścią Orzegowa z Kochłowic.

Źle skomunikowane jest Osiedle Paderewskiego, najbliższe przystanki zlokalizowane są przy ulicy Głównej (Bielszowice Szpital, Wirek Osiedle) oraz przy ul. 1 Maja (Wirek Kościół) oraz Katowickiej (Wirek Stadion). Wskazano też na złe skomunikowanie tego osiedla ze szkołą muzyczną w Nowym Bytomiu. Stwierdzenie to padło w kontekście tego, że dziadkowie często odprowadzają wnuki do tej i innych szkół.

Niedostępny komunikacyjnie jest też rejon ulicy Na Piaski, Kingi, Księdza Jana Hrubego. Brak komunikacji publicznej odczuwalny jest również na tzw. Osiedlu Strzelnica. Obydwa przypadki dotyczą Bielszowic.

Mieszkańcy Bykowiny, rejon ulicy Sztygarskiej odczuwają swego rodzaju wykluczenie komunikacyjne i wskazywali na zlikwidowany autobus 215, który ułatwiał im komunikację z pozostałą częścią miasta. Zaproponowano nową trasę ewentualnej linii: Kłodnica, Bykowina (ul. Korfantego), Orzegów. Stwierdzono, że taka trasa będzie dobrym uzupełnieniem linii tramwajowej nr 9.

Bardzo ważną kwestią poruszaną w rozmowach były niewygodne przystanki.

Szczególnie ważna była sprawa fizycznej niedostępności tramwaju na przystankach bez peronu, czyli w miejscach, gdzie wchodzi się do niego z ulicy.

Respondenci wskazywali na brak możliwości wejścia do tramwaju i wyjścia z niego. Linia numer dziewięć, bo o niej była mowa,

obsługiwana jest przez wagony serii 105N, są to pojazdy wysokopodłogowe. Inne nie obsługują tej linii.

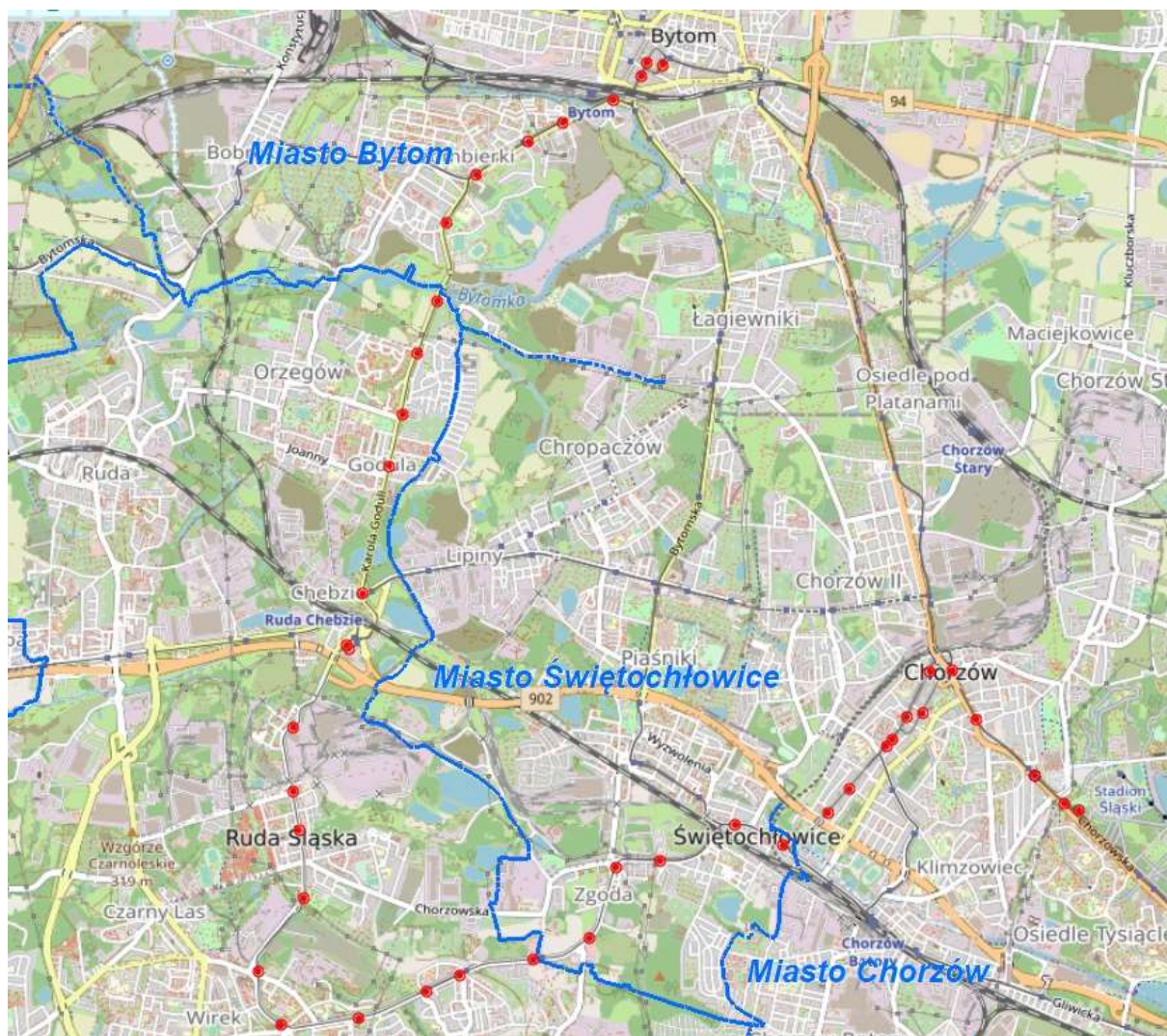
Dni robocze	
3 00v	4 06z 23w 41v 5 00v 21v 41v 6 01v 21 41 7 01 21 41 8 01 21 41 9 01 21 41 10 01 21 41 11 01 21 41
12 01 21 41	13 01 21 41 14 01 21 41 15 01 21 41 16 01 21 41 17 01 21 41 18 01 21 41 19 01 21 41 20 01 21 41
21 01 41	22 01 41 23 01v 33v 0 00v 1 00v 2 00v 3 49v
Pojazd wysokopodłogowy. Warianty trasy: ☐ V ☐ W ☐ Z ☐ S	
Soboty oraz 1 listopada - Kursuje w każdą sobotę oraz w dniu Wszystkich Świętych	
3 00v	4 06z 23w 5 00v 21v 6 01v 21 7 01 21 8 01 41 9 01 21 10 01 21 41 11 01 21 41 12 01 21 41 13 01 21 41
14 01 21 41	15 01 21 41 16 01 21 41 17 01 21 41 18 01 21 41 19 01 21 41 20 01 21 41 21 01 41 22 01 41 23 01v 33v
0 00v	1 00v 2 00v 3 49v
Pojazd wysokopodłogowy. Warianty trasy: ☐ V ☐ W ☐ Z ☐ S	
Niedziele i święta	
3 00v	4 06z 23w 5 00v 21v 6 21 7 01 21 8 01 41 9 21 10 01 21 11 01 41 12 21 13 01 21 14 01 41 15 01 41 16 01 41
17 21	18 01 41 19 01 41 20 21 21 01 41 22 01 41 23 01v 33v 0 00v 1 00v 2 00v 3 49v
Pojazd wysokopodłogowy. Warianty trasy: ☐ V ☐ W ☐ Z	
Święta szczególne [5 dni] - Kursuje 1 i, 26 i 29 XII, w Niedzielę i Poniedziałek Wielkanocny	
3 00v	4 06z 23w 5 00v 21v 7 01 8 01 41 10 01 11 01 41 13 01 14 01 41 15 01 41 16 01 41 17 21 18 01 41 19 01 41
20 21	21 01 41 22 01 41 23 01v 33v 0 00v 1 00v 2 00v 3 49v
Pojazd wysokopodłogowy. Warianty trasy: ☐ V ☐ W ☐ Z	

Rysunek 9. Rozkład jazdy tramwaju linii nr 9, przystanek: Nowy Bytom Osiedle Kaufhaus
Stanowisko: 2t, Kierunek: Bytom Plac Sikorskiego

Pierwszy stopień tramwaju znajduje się na wysokości 40 cm od podłoża! Jest to przeszkoda nie do pokonania dla licznej grupy seniorów i poważne utrudnienie dla osób z wózkami dziecięcymi, czy poruszającymi się o kulach. Tramwaje te są niedostępne dla osób na wózkach!

Uwagi dotyczyły najbardziej popularnej i najdłuższej w mieście linii tramwajowej nr 9, która łączy Chorzów, Świętochłowice, Rudę Śląską i Bytom.

Padały zdania: „Ja już dziewiątką na Nowy Bytom nie jeżdżę”. Jest to o tyle istotne, że w tej dzielnicy jest Urząd Miasta i duża przychodnia specjalistyczna.



Rysunek 10. Przebieg linii tramwajowej nr 9 w Rudzie Śląskiej

W Rudzie Śląskiej „dziewiątka” prowadzi przez dzielnice Bykowina, Wirek, Nowy Bytom, Chebzie, Godula.



Rysunek 11. Przystanki tramwajowe z "wysiadaniem na ulicę"

Problematyczne przystanki, gdzie wsiadanie odbywa się „z ulicy”, a wysiadanie „na ulicę” to:

- Godula Plac Niepodległości w stronę Bytomia,
- Nowy Bytom Osiedle Kaufhaus w stronę Bytomia,
- Nowy Bytom Huta Pokój w stronę Chorzowa,
- Nowy Bytom Urząd Miasta w stronę Chorzowa,
- Wirek Katowicka w stronę Chorzowa.

Zgoda Ceramiczna w stronę Chorzowa (przystanek Zgoda Ceramiczna w kierunku Bytomia jest położony w granicach administracyjnych Świętochłowic).



Rysunek 12. Tramwaj typu N



Rysunek 13. Tramwaj linii nr 9 na przystanku Nowy Bytom Urząd Miasta

Dodatkowym utrudnieniem i niebezpieczeństwem na tego typu przystankach są źle zatrzymujące się samochody. Utrudniają wejście

do pojazdu, powodują także poczucie braku bezpieczeństwa u wsiadających i wysiadających.



Rysunek 14. Tramwaj linii nr 9 na przystanku Nowy Bytom Huta "Pokój" w stronę Chorzowa

Przystanek tramwajowy Huta „Pokój” w stronę Bytomia również zebrał niepochlebne recenzje. Jest tu peron-podwyższony krawężnik ale jest

on na tyle oddalony od stopnia tramwaju, że trzeba zrobić duży krok. Niektóre osoby schodzą z krawężnika, co powoduje, że znowu muszą pokonać 40 cm.



Rysunek 15. Tramwaj linii nr 9 na przystanku Nowy Bytom Huta "Pokój" w stronę Bytomia

Na marginesie zauważyć należy, że takie przystanki położone są we wszystkich opisanych miastach. Powoduje to jeszcze dodatkowe utrudnienie dla osób, które chcą dojechać tramwajem np. do Świętochłowic, Chorzowa i Bytomia.

Podsumowując ten wątek, można przytoczyć relację zebraną przez wolontariusza. „Wsiadanie do tramwaju to bardzo duży problem dla mnie, trzeba się do niego wspiąć i zajmuje to stosunkowo dużo czasu. Mam z tym duży problem, jest to bardzo niewygodne i uciążliwe. Dlaczego nie wybierze Pani autobusu? Wsiadam do pierwszego środka komunikacji, inaczej trzeba długo czekać.”

Takie sytuacje zdarzają się nie tylko w Rudzie Śląskiej, ale są typowe dla trudności, jakie odczuwają niektóre osoby w związku z korzystaniem z komunikacji publicznej. Relacja wolontariusza:

„Dzisiaj w tramwaju 19 na przystanku Bytom Zamłynie pani nie potrafiła wejść, bo były za wysokie schodki, więc podszedłem pomóc, po chwili ciszy właśnie mi powiedziała, że to jest bardzo duże utrudnienie dla niej, bo często jak nikt jej nie pomoże wejść do tramwaju, to musi czekać na autobus przez co czasami się spóźnia w różne miejsca”.

I inna już dotycząca Rudy Śląskiej. „Moja babcia powiedziała to samo, największe problemy są z wejściem i wyjściem z komunikacji miejskiej głównie za wysokie schodki lub za daleka odległość od krawężnika na pierwszy schodek.” „Autobusy, źle stają na przystankach”.

Wejście i wyjście z autobusu też bywa niewygodne, szczególnie jeżeli autobus nie zatrzymuje się przy krawężniku. Wskazywano też na brak pomocy ze strony niektórych kierowców.

Powtarzającym wątkiem była konieczność proszenia innych osób o pomoc.

Rozmowy wskazywały na kolejne utrudnienie, a mianowicie niewygodne przystanki autobusowe typu zatoka. Szczególnie dotyczy to sytuacji, kiedy krawężnik na przystanku jest wysoki, a autobus nie zatrzymuje się bezpośrednio przy peronie. W tym kontekście wymieniono przystanek przy ul. Czarnoleśnej (Nowy Bytom Zakłady Odzieżowe), Nowy Bytom Centrum przy ul. Czarnoleśnej, Bielszowice Szpital, Wirek Stadion, Wirek Odrodzenia, Godula Osiedle (przy ul.

Joanny), Bykowina Gwarecka. Badani, szczególnie seniorzy podkreślili bardzo niedogodne położenie przystanku Nowy Bytom Centrum przy ul. Piotra Niedurnego. Znajduje się on w znacznym oddaleniu od centrum dzielnicy np. do Urzędu Miasta jest 418 metrów. Z ich punktu widzenia jest on po prostu za daleko. Ponadto wskazano na stosunkowo dużą odległość wiaty przystankowej od miejsca, gdzie zatrzymuje się autobus. Podobnie, jeżeli chodzi o oddalenie został oceniony przystanek Nowy Bytom Centrum przy ul. Czarnoleśnej.

Dla rozmówców bardzo ważne było wyposażenie przystanków we wiatę faktycznie chroniącą przed deszczem i tu znowu przytoczono wspomniany już przystanek Nowy Bytom Centrum przy ul. Niedurnego. Brak wiaty na przystanku przy ul. Joanny w Goduli to inny przykład niedogodności podróżujących.

Kolejnym wątkiem poruszonym przez respondentów było dojście do przystanków i ich otoczenie. W tym kontekście wymieniono skrzyżowanie ulic Czarnoleśnej i Wojska Polskiego. Brak tu płytek ostrzegawczych i za mało obniżone są krawężniki.



Rysunek 16. Skrzyżowanie ulic Czarnoleśnej i Wojska Polskiego

Pokazano nierówny chłódnik ze schodami bez podjazdów przy dojściu na przystanek Halemba Park Wodny.

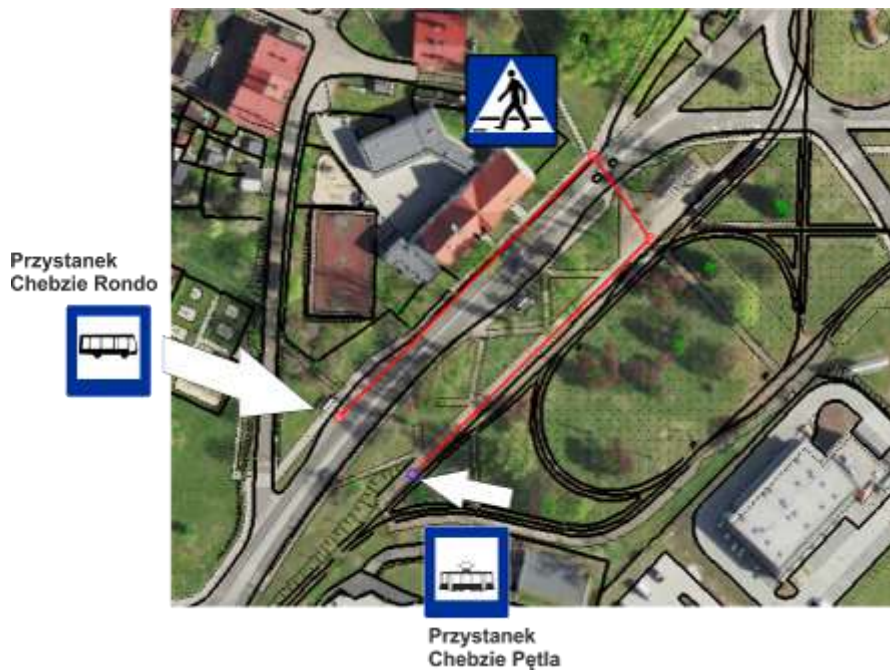


Rysunek 17. Okolice przystanku Halemba Park Wodny

„Brak obniżenia krawężnika, aby dostać się na przystanek Kochłowice Kościół, dla przechodnia nieduży problem, lecz dla osoby poruszającej się wózkiem inwalidzkim, bądź matki z wózkiem na pewno nie mała przeszkoda” to kolejna relacja o utrudnieniach.

Wskazano również na specyficzną sytuację w Chebziu. Pasażerowie podróżujący w kierunku Nowego Bytomia i dalej do Wirku i Bykowiny muszą wybrać, czy decydują się pojechać tramwajem, czy autobusem. Żeby dostać się z przystanku autobusowego na tramwajowy należy pokonać około 110 metrów do przejścia dla pieszych i drugie tyle na

przystanek tramwajowy, czyli razem ponad 200 metrów. W związku z tym nie sposób znaleźć miejsce oczekiwania, z którego można by zdążyć do pojazdu, który przyjedzie wcześniej. Sytuacja ta jest szczególnie uciążliwa przy niesprzyjających warunkach atmosferycznych np. zimą, podczas deszczu lub w porach, kiedy komunikacja kursuje rzadziej. Już samo sprawdzenie rozkładów jazdy jest dużym wyzwaniem.



Rysunek 18. Mapa sytuacyjna przystanków w dzielnicy Chebzie

Negatywnym przykładem jest dojście do przystanku tramwajowego Wirek Katowicka od strony ulicy Szyb Andrzej.



Rysunek 19. Dojście do przystanku Wirek Katowicka od strony ulicy Szyb Andrzej

Dość duży odcinek chodnika przedzielony jest stopniami, nie ma podjazdów dla wózków, poręczy. Część stopni jest nierówna. Całość nie jest wygodna dla nikogo.

Wskazano też dojście do przystanku tramwajowego i autobusowego Wirek Kopalnia „Pokój”. Od strony stacji benzynowej jest wysoki krawężnik na torowisku. Żeby ich uniknąć trzeba iść „na około”, czyli przejść na drugą stronę ul. Obrońców Westerplatte, przejść przez tory i znowu przez ulicę.



Rysunek 20. Przejście przez tory tramwajowe, przystanek Wirek KWK Pokój



Rysunek 21. Przejście przez ul. Obrońców Westerplatte przy torach tramwajowych

Inny przykład to dojście do przystanku autobusowego Nowy Bytom Centrum przy ul. Czarnoleśnej od strony osiedla.



Rysunek 22. Dojście do ul. Czarnoleśnej i do przystanku



Rysunek 23. Schody na podwórku w okolicach przystanku przy ul. Czarnoleśnej

Chodnik przy przystanku Halemba Solidarności



Rysunek 24. Przystanek Halemba Solidarności

Inny wymieniony przystanek tramwajowy to Wirek Odrodzenia z niewygodnym przejściem przez tory tramwajowe.



Rysunek 25. Przystanek tramwajowy Wirek Odrodzenia



Rysunek 26. Przystanek tramwajowy Wirek Odrodzenia wejście od strony ul. Szyb Andrzej

Respondenci wskazywali również na brak synchronizacji rozkładów jazdy autobusów i tramwajów. Pojazdy „nie czekają na siebie” umożliwiając dogodną przesiadkę z jednej linii na inną. Jest to

sytuacja stwarzająca duże niedogodności dla pasażerów. Szczególnie w Rudzie Śląskiej, gdzie nie ma „centralnego” dworca autobusowego, czy komunikacyjnego.

Na koniec, choć sprawa nie jest najmniej ważna, należy opisać dworce kolejowe w Rudzie Śląskiej, które są niedostępne dla osób poruszających się na wózkach i są bardzo niewygodne w zasadzie dla wszystkich osób ze względu na bardzo strome schody.

5.4. Potrzeba bezpieczeństwa

Bezpieczeństwo stanowi jedną z ważniejszych kategorii pozwalających opisać kontekst życia i sposób funkcjonowania człowieka. Jest to bardzo subiektywna kategoria postrzegania rzeczywistości.

Problem bezpieczeństwa nie istnieje w oderwaniu od percepcji jednostki i jej osobistego doświadczania. Mimo, że ma charakter subiektywny, odgrywa istotną rolę w ocenie sytuacji czy podejmowaniu decyzji.

Ludzie spostrzegają zewnętrzne zdarzenia i warunki, oceniają je, a następnie formułują przekonania na temat postrzeganej sytuacji (rzeczywistości), w tym także stanu bezpieczeństwa. Bezpieczeństwo jest jedną z kategorii przekonań obejmujących takie obszary, jak poczucie bezpieczeństwa, źródła niepewności, warunki zwiększania bezpieczeństwa.

Termin „bezpieczny” oznacza zaś: „niczym niezagrożony”, „niczym niezagrożający”, „chroniący przed niebezpieczeństwem”. Być bezpiecznym to „być spokojnym, wolnym od trosk i obaw”.

Niebezpieczeństwo natomiast jest stanem, sytuacją, położeniem grożącym czymś złym, zagrażającym komuś. (por. Ryszard Klamut, tom XXIV / numer 3 Polskie Forum Psychologiczne, Ewa Maria Marciniak Psychologiczne aspekty poczucia bezpieczeństwa).

Poczucie bezpieczeństwa wiąże się również z powyżej opisanymi przypadkami np. czy dam sobie radę wchodząc lub wychodząc z tramwaju, autobusu. Czy zdążę na czas? Czy zdążę przejść przez ulicę?

W tym ostatnim kontekście wskazano na działanie sygnalizacji świetlnej na niektórych przejściach, czyli zbyt krótki czas zielonego światła na przejściach dla pieszych, pozwalający spokojnie przejść przez jezdnię - wymieniono skrzyżowania ulic Czarnoleśnej Piotra Niedurnego, Pokoju i Chorzowskiej (Nowy Bytom), skrzyżowanie Alojzego Jankowskiego, 1 Maja, Katowicka (Wirek) oraz Czarnoleśna, 1 Maja, Edmunda Kokota (Czarny Las) i Księdza Niedzieli z ul. Halembską i Edmunda Kokota (Bielszowice).

Inne problematyczne skrzyżowania, tym razem bez sygnalizacji świetlnej to skrzyżowania: Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima, Juliana Ursyna Niemcewicza, Kupiecka oraz Jarosława Dąbrowskiego i Teatralna.



Rysunek 27. Usytuowanie skrzyżowań: Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima, Juliana Ursyna Niemcewicza, Kupiecka oraz Jarosława Dąbrowskiego i Teatralna

Na tych krzyżówkach nie ma pasów. Dzielnica Wirek pełniła funkcję dzielnicy handlowej dla całego Miasta. Jest tam usytuowane m.in.

targowisko miejskie, na którym w czwartki odbywa się dzień targowy, szczególnie popularny wśród seniorów. W środę zaś odbywają się targi meblowe. Tradycyjne miejsce i dzień robienia zakupów.



Rysunek 28. Położenie targowiska miejskiego

Skrzyżowanie Tuwima, Niemcewicza, Kupiecka leży niemal bezpośrednio przy targowisku miejskim, ma bardzo nieregularny kształt i jest bardzo niekomfortowe dla użytkowników. Jest ono również m.in. na drodze z osiedla Lecha-Obrońców Westerplatte na pocztę i dalej do Kościoła Rzymsko-Katolickiego pw. św. Wawrzyńca i św. Antoniego, do Kościoła Ewangelicko-Augsburskiego Odkupiciela, licznych punktów handlowych i galerii handlowej, w której jest też kino.



Rysunek 29. Skrzyżowanie Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima, Juliana Ursyna Niemcewicz, Kupiecka



Rysunek 30. Skrzyżowanie Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima, Juliana Ursyna Niemcewicz, Kupiecka w dzień targowy

Drugie skrzyżowanie, o którym była mowa leży bliżej wspomnianej galerii handlowej. Leży na drodze do niej i na targowisko od strony Osiedla Paderewskiego. Jest to dość ruchliwe miejsce. Brakuje oznakowania przejść dla pieszych. Ponadto widoczność utrudniają samochody zaparkowane na ulicy Teatralnej i Dąbrowskiego.



Rysunek 31. Skrzyżowanie ulic Teatralnej i Henryka Dąbrowskiego

Kolejnym istotnym miejscem wskazanym przez respondentów jest skrzyżowanie ulic Wojciecha Korfanteo i 11 Listopada i Józefa Pordzika. Badani sugerowali w tym miejscu odmalowanie pasów i dodatkowe oznaczenia, oprócz tych istniejących. Jest to droga do kościoła rzymsko -katolickiego pw. Najświętszego Serca Pana Jezusa

oraz na cmentarz przy ulicy 11 Listopada.



Rysunek 32. Skrzyżowanie ulic Wojciecha Korfanteo i 11 Listopada i Józefa Pordzika

Rozmówcy zwrócili uwagę na zbyt małą liczbę przejść dla pieszych na ulicy Księdza Józefa Tunkla. Zwracano uwagę, że pojęcia blisko, daleko są w dużej mierze uzależnione od sprawności danej osoby. Wspomniana ulica jest bardzo ruchliwa, a jej przejście w miejscach nieoznaczonych jest niebezpieczne.

Wskazano też brak przejścia dla pieszych na ulicy Pokoju obok przedszkola (Miejskie Przedszkole Nr 4). Ulica Pokoju zostanie jeszcze opisana w dalszej części.

Kwestia bezpieczeństwa to także tzw. naprowadzacz dla osób niewidzących i słabowidzących, których w mieście po prostu nie ma. Zwrócił na to uwagę pan Artur w swoim liście, który jest przytoczony w dalszej części opracowania. Na bardzo wielu przejściach dla pieszych brak jest pól uwagi - elementów punktowo wypukłych lub są tylko po jednej stronie ulicy. Nie ma ich ułożonych w miejscach zakrętów, rozgałęzień i punktów docelowych.

Na poniższym zdjęciu pokazano przykład przejścia dla pieszych z elementami wypukłymi z jednej strony, tu od strony Szkoły Muzycznej.



Rysunek 33. Przejście dla pieszych na ul. Niedurnego przy Szkole Muzycznej



Rysunek 34. Przejście dla pieszych na ul. Niedurnego przy Hucie Pokój, przykład przejścia bez elementów ostrzegawczych w chodniku

Na ten problem zwrócili też uwagę wolontariusze podając przykłady w Kochłowicach.



Rysunek 35. Przejście koło SP 20 w Kochłowicach



Rysunek 36. Przejście dla pieszych przy Parafii Trójcy Przenajświętszej w Kochłowicach

Kolejne spostrzeżenie wolontariuszki związane było z oznaczeniem schodów: „Taśma antypoślizgowa na schodach jest ostrzeżeniem dla osób z dysfunkcjami wzroku, a ponadto zapewnia bezpieczeństwo osobom korzystającym ze schodów. Rzadko widuje takie oznaczenia, a

wydaje mi się, że są bardzo ważne. Na pewno sprawiłyby, że osoby z problemami ze wzrokiem czułyby się bezpieczniej i zapewniłyby im większy komfort.”

5.5. Ważne potrzeby fizjologiczne

Dla seniorów (i nie tylko) niezwykle ważny jest dostęp do publicznych toalet. Badanym doskwierał ich brak. Ponadto w miejscach gdzie, one są dostępne np. przy kościołach nie są dostępne i dostosowane dla osób z niepełnosprawnościami.

Opisano też brak dostępności toalet na dworcu w Chebziu po godzinach pracy biblioteki. Jest to bardzo duża uciążliwość dla podróżnych.

5.6. Poczucie komfortu w przestrzeni publicznej

Komfort to stan zaspokojenia potrzeb fizycznych i psychicznych oraz braku kłopotów (Słownik PWN). Spostrzeżenia, ujęte w tej części mogą dotyczyć wcześniejszych kategorii, ponieważ ich granice są nieostre.

Problem poruszany przez niemal wszystkich to psie odchody na chodnikach. (Tu zdjęcie nie zostanie zamieszczone). Rozmówcy zauważyli, że wiele osób sprząta po swoich zwierzętach, jednak nie wszyscy. Bywa, że przejście „suchą stopą” przez jakiś fragment chodnika jest nie lada wyczynem. Podkreślano też aspekt estetyczny związany z niesprzątaniem po pupilach.

Poczucie dyskomfortu towarzyszy przemieszczanie się w wielu miejscach. Ważnym takim miejscem docelowym, szczególnie dla seniorów są targowiska. Jednym z nich jest targowisko nowobytomskie. Dotarcie do tego miejsca jest bardzo niekomfortowe.



Rysunek 37. Dojście do targowiska w Nowym Bytomiu



Rysunek 38. Przykład źle zaparkowanego samochodu na ul. Jadwigi Markowej

Na zdjęciach przedstawiono dojście od ul. Piotra Niedurnego, ulicą Jadwigi Markowej. Panuje tam chaos komunikacyjny. Samochody są źle zaparkowane, blokują przejście lub zasłaniają widok. Ponadto vis a vis ul. Parkowej jest wyjazd z dużego parkingu.



Rysunek 39. Skrzyżowanie ul. Jadwigi Markowej i Parkowej

Kłopotliwe jest też dojście do targowiska na Wirku od strony osiedla Lecha/Obrońców Westerplatte. Podjazdy „szynowe” nie są odpowiednie do wszystkich rodzajów wózków dziecięcych. Natomiast miejsce to jest praktycznie niedostępne dla osób poruszających się na wózkach.

Od strony ul. Lecha niewygodne są schody przy dojściu do ulicy Wyzwolenia.



Rysunek 40. Schody od ulicy Lecha

Natomiast od strony ulicy Obrońców Westerplatte długie schody są na terenie targowiska.



Rysunek 41. Schody na terenie targowiska w Wirku

Kolejne niewygody wskazano na ulicy Brodzińskiego - okolica targowiska.



Rysunek 42. Ul. Kazimierza Brodzińskiego

Źle zaparkowane samochody i krzywy chodnik były też negatywnymi bohaterami relacji wolontariuszy.

Respondenci opowiadali też o trudno dostępnych pocztach np. w Wirku i Rudzie, aptekach z wysokimi schodami i innych punktach usługowych.

Osoby związane z Czarnym Lasem mówiły o okolicach skrzyżowania ulic Czarnoleśna - Edmunda Kokota-1 Maja. Pokazywano schody przy przejściu dla pieszych bez podjazdu przy ulicy Kazimierza.



Rysunek 43. Schody przy ul. Czarnoleśnej i Kazimierza od strony ulicy Czarnoleśnej



Rysunek 44. Schody prowadzące do kościoła przez skwerek

Zniszczone schody przy skwerku obok kościoła pw. Ducha Świętego od strony ul. 1 Maja również zwracały uwagę badaczy.

Stałym wątkiem opowieści były nierówne chodniki, często w miejscach bardzo uczęszczanych lub takich, które stanowią skrót np. w drodze na przystanek. Co więcej wskazywano na różne „pułapki” czyhające na przechodniów np. dziura po płycie chodnikowej.



Rysunek 45. Przejście wzdłuż ogrodzenia SP. 8 w Wirku



Rysunek 46. Przejście wzdłuż ogrodzenia SP. 8 w Wirku

Przedstawione na fotografiach przejście wzdłuż Szkoły Podstawowej Nr 8 w Wirku pomiędzy ulicami Fryderyka Joliot-Curie, a ulicą Główną jest dla części mieszkańców osiedla skrótem do szkoły i na przystanek.

Kolejne miejsce, które wskazano to chodnik wzdłuż ulicy Katowickiej (Wirek), w przybliżeniu na odcinku mniej więcej od nr 43 niemal do ronda. Nierówne kostki, jak powiedziano są utrudnieniem dla osób z wózkami zakupowymi, stwarzają zagrożenie dla przechodniów. Jest to droga m.in. do dużego supermarketu



Rysunek 47. Chodnik przy ulicy Katowickiej

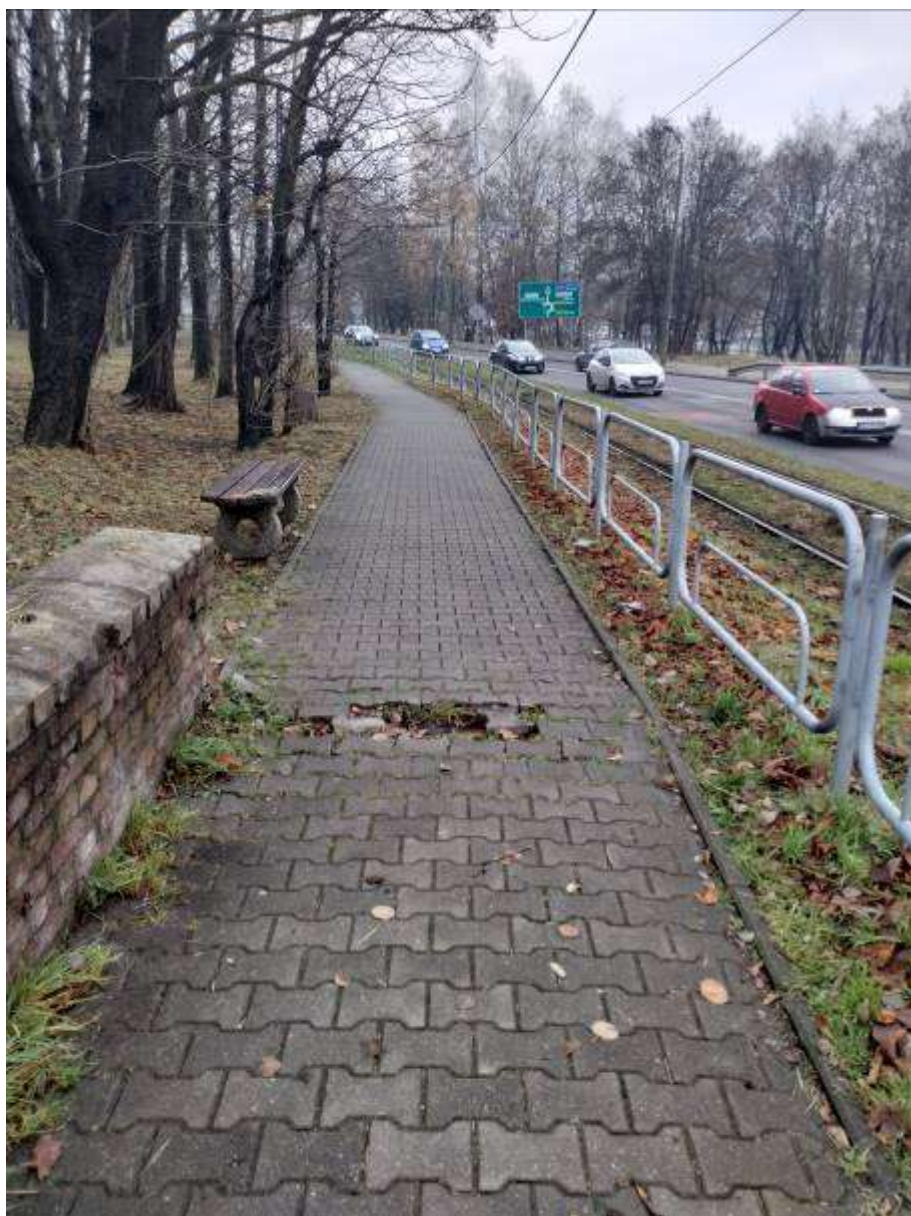


Rysunek 48. Chodnik przy ulicy Katowickiej

Inny przykład- nierówny chodnik przy ulicy Gliwickiej w Orzegowie



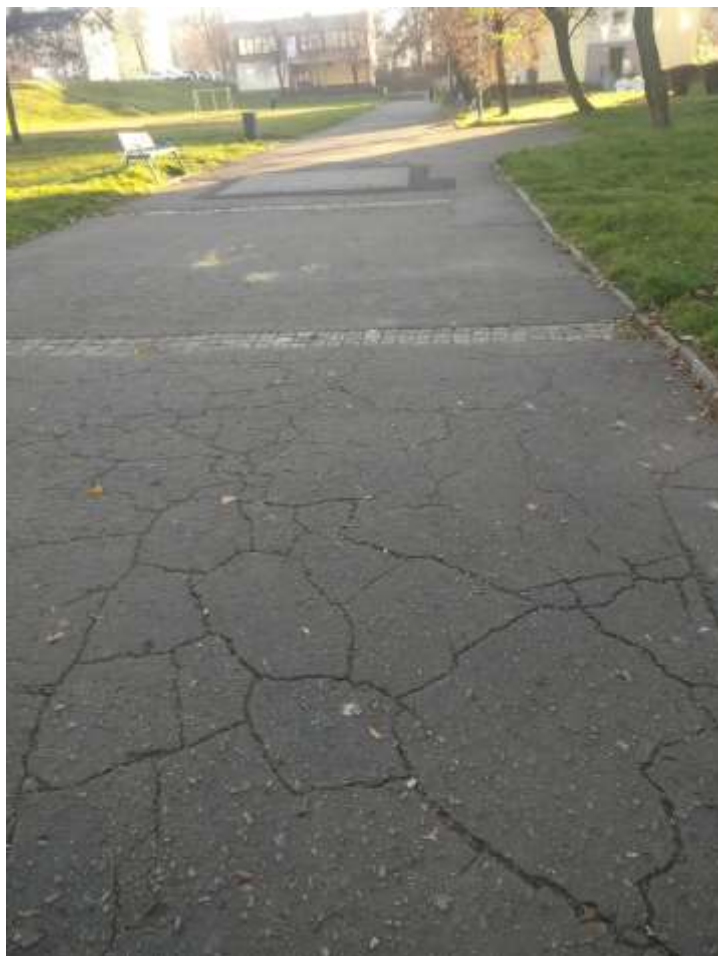
Rysunek 49. Chodnik przy ul. Gliwickiej w Orzegowie



Rysunek 50. Chodnik przy ul. Wyzwolenia w Wirku

Inny przykład to chodnik przy ulicy Wyzwolenia w Wirku prowadzący w stronę przystanku oraz dużego supermarketu.

Kolejna przestrzeń, o jakiej mówiono to deptak na osiedlu przy ulicy Joanny, który szczególnie niewygodny jest dla osób z wózkami dziecięcymi i zakupowymi.



Rysunek 51. Deptak na osiedlu przy ulicy Joanny

Oprócz czysto fizycznych przeszkód takich jak krzywe chodniki, strome schody są też inne bariery natury psychicznej. Dyskomfort badanym przynoszą też tzw. napowietrzne grupy alkoholowe, jak to w literaturze określa się grupy osób spożywających alkohol w przestrzeni publicznej, szczególnie wieczorem. Tworzą one swoistą barierę psychologiczną w przestrzeni dla osób postronnych zawłaszczając przestrzeń dla siebie.

Innym czynnikiem stwarzającym poczucie zagrożenia są dziki. Już same oznaki ich bytowania, takie jak ślady po buchtowaniu stwarzają

poczucie zagrożenia nie mówiąc już o obecności zwierząt w pobliżu domów. Nie jest to problem tylko mieszkańców domów jednorodzinnych ale też osiedli. Mówili o tym mieszkańcy Bielszowic, Bykowiny i Halemby.



Rysunek 52. Pozostałości po buchtowaniu dzików

Respondenci przywiązują dużą wagę do czystości i porządku w przestrzeniach publicznych. Czyste i zadbane przestrzenie dają im poczucie komfortu. Z troską wypowiadali się o zaniedbanych przestrzeniach i budynkach, o które nikt nie dba, które wydają się „niczyje”, jak na przykład w Bykowinie.



Rysunek 53. Przykład zaniedbanej przestrzeni i budynku

„Śmieci jest nie raz tyle, że praktycznie nie można przejść. A co do kontenerów, to w Bielszowicach praktycznie wszystkie są przewrócone” -to jedna z relacji wolontariuszki z jej rozmów.



Rysunek 54. Bielszowice ul. Jasna



Rysunek 55. Bielszowice ul. Jasna kontener na ubrania

Dokumentacja fotograficzna dotyczy ulicy Jasnej, ale na skrzyżowaniu ul. Obrońców Pokoju i Kossaka występuje ten sam problem.

Ponadto, jak stwierdzili wolontariusze „dużo mieszkańców skarży się na takie dewastacje”.



Rysunek 56. Skwer za przystankiem Wirek Stadion obok Górniczego Klubu Sportowego Wawel Wirek



Rysunek 57. Planty im ks. Antoniego Gutsfelda Wirek

Ławeczki obok stadionu GKS Wawel, a właściwie ich zły stan to kolejna rzecz, na którą zwrócono uwagę. Skwer leży nieopodal kościoła pw. Św. Wawrzyńca i Antoniego.

Zauważyć należy, że ławki, szczególnie dla seniorów są istotnym elementem przestrzeni publicznej.

Ważny jest nie tylko stan ławek, ale też ich wysokość, nie mogą być za niskie, ponieważ wtedy osobom starszym trudno się podnieść. Według nich powinny mieć także oparcia. W miejscach rekreacji część z nich powinna być ustawiona w sposób ułatwiający kontakt i rozmowę kilku osobom, czyli najlepiej twarzą w twarz.

Bardzo ważną w tym kontekście kwestią podnoszoną przez rozmówców są też miejsca odpoczynku w przestrzeni publicznej szczególnie w drodze do takich punktów, jak kościoły, cmentarze i duże sklepy oraz wokół tych miejsc.

Seniorzy podkreślali, że po przejściu długiego odcinka muszą po prostu odpocząć. Jeżeli nie ma ławki, czy innego miejsca odpoczynku mają kłopot. Mówiono też, że jeżeli wiedzą, że na danej trasie nie można odpocząć, szczególnie w upalne dni, rezygnują z takiej drogi.

Padła też propozycja, żeby miejsca odpoczynku dla seniorów organizować też przy i w dużych sklepach instalując tam chowane siedzenia takie jak np. w pociągach. Argumentem za tym, jak istotna jest możliwość odpoczynku na krześle lub ławce jest to, że podkreślały to wszystkie grupy rozmówców.

Inną bardzo ważną kwestią były podjazdy na schodach albo ich brak. Osoby korzystające z balkoników podkreślały, że podjazdy typu szynowego takie jak na zdjęciu schodów przy ul. Odrodzenia od strony ul. Lecha lub na poniższym zdjęciu są dla nich bezużyteczne.



Rysunek 58. Schody za budynkiem przy ul. Gołębi



Rysunek 59. Brak obniżonego krawężnika i prawie niewidoczne przejście dla pieszych przy przystanku Kochłowice Krzyż

Respondenci, mówili o za wysokich krawężnikach, które stanowią dla nich duży problem. Na zdjęciu przykład braku obniżonego krawężnika na przejściu dla pieszych. Jednak wysokie krawężniki doskwierają badanym nie tylko w miejscach przejść przez jezdnię.



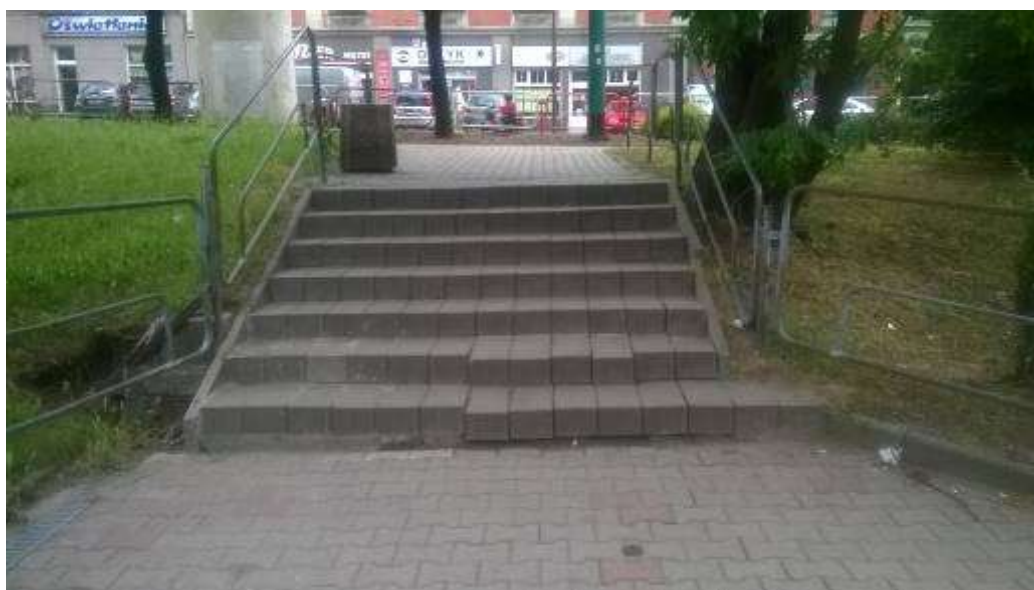
Rysunek 60. Ul. E. Kokota Czarny Las

Na ulicach Rudy Śląskiej pojawiło się też nowe zagrożenie w postaci porzuconych hulajnóg, często na środku chodnika.

Często wybrzmiewał „odwieczny dylemat” brak miejsc parkingowych versus brak zieleni. Przy tej okazji poruszane również były kwestie związane z niedoskonałością komunikacji publicznej. Często były wypowiedzi typu „potrzebuję samochodu ponieważ transport publiczny jest niewygodny”.

Na koniec tej części należy opisać jeszcze jedno zjawisko w naszej przestrzeni publicznej, o którym mówili niemal wszyscy respondenci. Wszechobecne Schody. Wysokie, niskie, bez podjazdów, ale niemal

zawsze stanowiące większe lub mniejsze utrudnienie. Co więcej nie tylko dla osób na wózkach inwalidzkich, ale także dla seniorów, osób z wózkami zakupowymi, posługujących się laską, kulami, czy z wózkami dziecięcymi. Poniżej kilka przykładów. Tym razem już bez podawania konkretnych miejsc.



Rysunek 61. Przykład schodów bez podjazdu



Rysunek 62. Przykład schodów przy końcu chodnika, bez podjazdu, które trudno ominąć



Rysunek 63. Przykład osiedlowych schodów bez podjazdu z poręczą z jednej strony



Rysunek 64. Przykład bardzo zniszczonych schodów prowadzących do pawilonu handlowo-usługowego



Rysunek 65 Przykład długich schodów z podjazdem dla wózków dziecięcych z poręczą po jednej stronie



Rysunek 66. Przykład schodów bez poręczy i podjazdu z długimi stopniami



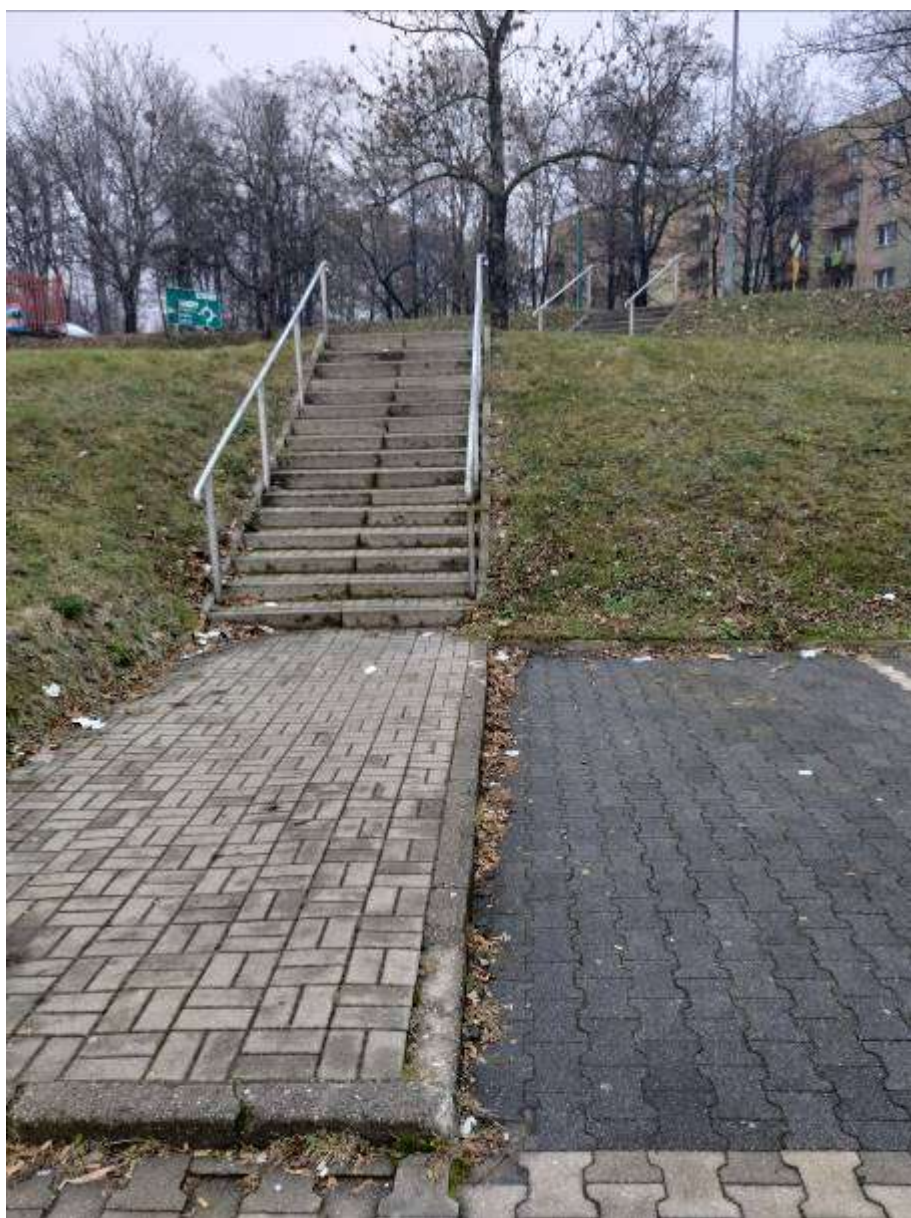
Rysunek 67. Przykład schodów do osiedlowego domu kultury, schody wykonano z kilku stron



Rysunek 68. Schody przy wyjściu za parku



Rysunek 69. Przykład długich osiedlowych schody z szerokimi stopniami stopniami bez podjazdu



Rysunek 70. Przykład podwójnych schodów bez podjazdu



Rysunek 71. Przykład schodów bez podjazdu z wystającym krawężnikiem



Rysunek 72. Przykład osiedlowych schodów bez podjazdu, częściowo zastawionych pojemnikiem do segregacji odpadów

5.7. Ulica Jadwigi Markowej i ulica Pokoju

Te dwie wymienione ulice mogą być przykładem tras bardzo ważnych z punktu widzenia mieszkańców-seniorów, jakie miały być zidentyfikowane w projekcie. Obydwie położone są w centralnej części Nowego Bytomia.

Ulica Jadwigi Markowej prowadzi m.in. do Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej, siedziby Miejskiego Zespołu ds. Orzekania o Niepełnosprawności, Dziennego Domu "Senior - WIGOR", Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Część tej ulicy prowadząca do targowiska została opisana we wcześniejszym rozdziale. Na tej ulicy skupiają się problemy wcześniej poruszane. Pierwszy z nich to źle zaparkowane samochody, które fizycznie blokują przejście.



Rysunek 73. Ul. Jadwigi Markowej przy skrzyżowaniu z ul. P. Niedurnego

Chodniki na ulicy są dość wąskie, co bardzo utrudnia mijanie się przechodniów na ulicy, a szczególnie dwóm wózkom dziecięcym. Parkujące samochody ograniczają też widoczność osobom, które chcą przejść na drugą stronę. Dodatkowo na chodnikach występują dodatkowe przeszkody, znak drogowy zwężający jeszcze chodnik oraz miejsce na złożenie kwiatów przed pomnikiem Jadwigi Markowej, a także nierówności w nawierzchni.



Rysunek 74. Ul. Jadwigi Markowej, zaparkowane samochody



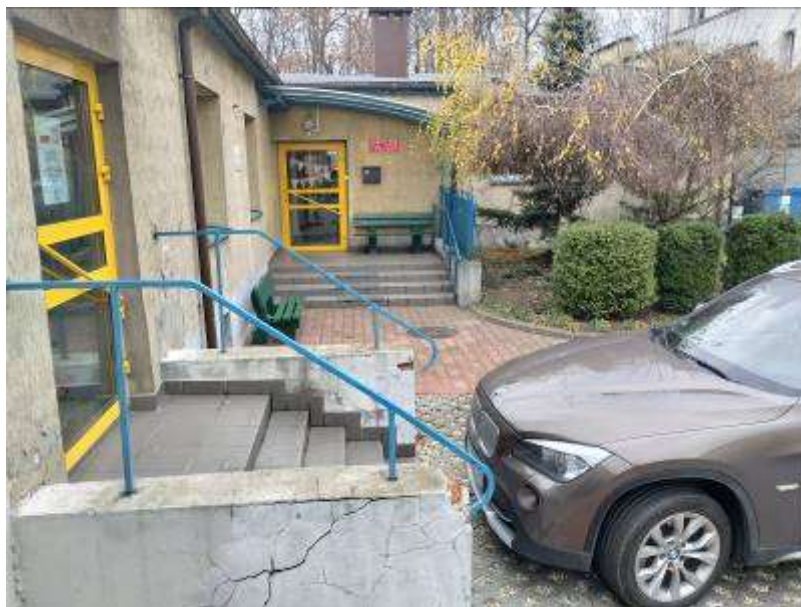
Rysunek 75. Znak drogowy na ul. J. Markowej



Rysunek 76. Miejsce złożenia kwiatów przed Pomnikiem Jadwigi Markowej

Poruszono także utrudnienia na dziedzińcu pomiędzy tyłem budynku Miejskiego Ośrodka Pomocy Społecznej a siedzibą Komisji i „Seniora” Źle zaparkowane samochody utrudniają też samo dojście do Dziennego Domu "Senior - WIGOR" i siedziby Komisji.

Dla osób związanych z Dziennym Domem "Senior-WIGOR" bardzo dotkliwy jest brak wygodnego podjazdu do budynku.



Rysunek 77. Dziedziniec Dziennego Domu "Senior - WIGOR"

Ulica Pokoju została wymieniona przez badanych, jako ważna z ich punktu widzenia. Przy ulicy położone są ważne miejsca przychodnie i gabinety lekarskie: Przychodnia Rejonowa SPZOZ przy ul. Pokoju 4, Przychodnia Fundacji Unia Bracka ul. Pokoju 13 i inne pod numerami 8a i 14, Miejskie Przedszkole Nr 4 przy ul. Pokoju 22, sala zabaw dla dzieci i administracja spółdzielni mieszkaniowej a także jedno z wejść do parku. Na tej ulicy jest tylko jedno przejście dla pieszych przy skrzyżowaniu z ulicą Chorzowską (przejście z sygnalizacją świetlną), czyli na samym początku tej ulicy. Rozmówcy wskazywali na potrzebę wyznaczenia dodatkowych przejść, szczególnie przy przedszkolu. Mówili, że zaparkowane samochody ograniczają widoczność. Sytuacja ta powoduje duży dyskomfort i brak poczucia bezpieczeństwa przy przechodzeniu przez jezdnię. Wskazywano też bardzo nierówny chodnik po stronie numerów parzystych. Problemy tej ulicy poruszane

były podczas opisanego niżej spaceru badawczego.



Rysunek 78. Ulica Pokoju

5.8. Spacer badawczy

Spacer badawczy odbył się 9 czerwca 2022 roku w Nowym Bytomiu. Moderatorem spotkania był pan Jacek Pałucha, ekspert związany z Instytutem Rozwoju Miast i Regionów.

Spacer badawczy polega na przejściu określonej trasy z interesariuszami (mieszkańcami, usługobiorcami, aktywistami) i prowadzeniu dyskusji na temat odwiedzanych miejsc pod kątem celu, dla którego zorganizowano spacer.

Metoda ta pozwala spojrzeć na przestrzeń z perspektywy jej użytkownika, identyfikującego problematyczne miejsca i sytuacje. Rozmowy mogą też dotyczyć propozycji rozwiązania zidentyfikowanych problemów.

Spacer rozpoczął się na Placu Jana Pawła II przed Urzędem Miasta i przebiegał następującą trasą: ul. Piotra Niedurnego - ul. Pokoju - Park

przy ul. Parkowej - okolice Targowiska Miejskiego - ul. Jadwigi Markowej.



Rysunek 79. Trasa spaceru badawczego

Prowadzący zwrócił uwagę, żeby nie patrzeć tylko na elementy przestrzeni, ale również na zachowania użytkowników i ich sposoby radzenia sobie z trudnościami.

Jedna z istotnych wskazówek metodologicznych dotyczyła doboru osób zapraszanych na spacer. W niektórych wypadkach należy formować grupę w taki sposób, aby uczestnicy byli związani z badanym tematem, a czasem były to grupy homogeniczne np. seniorzy.

Spacerowicze doświadczali sytuacji, że może mieć to duże znaczenie ponieważ kilkoro indagowanych osób, szczególnie seniorów zignorowało pytania grupy.

Na jakie elementy zwrócono uwagę?

Na placu Jana Pawła II wskazano źle oznaczone schody. Taki stan może powodować, że ktoś ich po prostu nie zauważy. Sama przestrzeń placu od osób ze szczególnymi potrzebami wymaga od nich zastosowania specjalnych strategii przemieszczania się. Zwrócono uwagę na brak cienia. Jest on ważny szczególnie w słoneczne i upalne dni. Plac stanowi też drogę do kościoła p.w. Św. Pawła Apostoła. Podkreślono, że dużą grupą użytkowników tego miejsca są seniorzy, stąd brak przeszkód architektonicznych jest bardzo ważny.

Podczas spaceru prowadzący pokazał, jak osoby ze szczególnymi potrzebami radzą sobie z przestrzenią. Uczestnicy spaceru byli świadkami sytuacji, w której nierówności chodnika okazywały się przeszkodą i były omijane, co jest dla tych osób dużą niedogodnością. Część tych przeszkód nie była istotna dla wielu przechodniów. Ujawniły się podczas obserwacji np. osób poruszających się z balkonikami.



Rysunek 80. Spacer badawczy, ulica Tadeusza Kościuszki

Utrudnieniem dla przechodniów są też wszelkiego różnego rodzaju słupki. Jest to szczególna uciążliwość dla osób z dysfunkcją wzroku.



Rysunek 81. Spacer badawczy chodnik przy wejściu do parku

Szczególnie niebezpieczne są elementy wystające z podłoża, źle oznaczone, stosunkowo niskie.

Na ulicy Pokoju zwrócono uwagę na krzywy i wąski chodnik, którego przestrzeń dodatkowo ograniczona jest przez zaparkowane samochody.

Zauważono, że przechodnie poruszają się w większości po drugiej stronie ulicy. Ponadto zaparkowane samochody ograniczają widoczność osobom, które chcą przejść na drugą stronę ulicy.

W parku wskazano na miejsca połączeń alejek i ścieżki rowerowej z nawierzchnią betonową i szutrową. W wielu miejscach kamyki znajdowały się na betonie, mogąc stanowić potencjalne zagrożenie dla przechodniów i rowerzystów-ze względu na duże ryzyko poślizgnięcia się.



Rysunek 82. Alejki w parku

Poruszono sprawę sposobu ustawienia ławek w przestrzeni publicznej sprzyjającego integracji społecznej. Przynajmniej część z nich powinna być ustawiona w sposób umożliwiający rozmowę kilku osób. Ponadto osoby siedzące nie powinny przeszkadzać poruszającym się po alejkach osobom.



Rysunek 83. Centralna część parku

Na skrzyżowaniu ulic Parkowej i Jadwigi Markowej zwrócono uwagę na samochody blokujące przejście i ograniczające widoczność.



Rysunek 84. Skrzyżowaniu ulic Parkowej i Jadwigi Markowej

Spacer zakończył się w bramie przy ulicy Markowej. Tu zwrócono uwagę na wąski chodnik ograniczony dodatkowo przez parkujące samochody.



Rysunek 85. ul. Markowej. Brama domu nr 11

Generalnie podczas spaceru badawczego potwierdzono spostrzeżenia wolontariuszy i respondentów. Sam spacer dał możliwość obserwacji tego, w jaki sposób radzą sobie z przestrzenią osoby ze szczególnymi potrzebami.

Pierwotnie miał zakończyć się na dziedzińcu przed Dziennym Domem "Senior - WIGOR", ale ulewa pokrzyżowała ten plan.

5.9. Halemba

Spacer w ramach projektu zaproponował pan Grzegorz - mieszkaniec dzielnicy Halemba, który porusza się na wózku inwalidzkim.

Przeszliśmy przez następujące ulice: Chłopska, Nowy Świat, 1 Maja, Miodowa, Morska, Nikodema Jaronia, Halembaska, Nowy Świat. Spacer zakończył się na ulicy Chłopskiej. Cała pętla trasy wynosiła prawie 6 kilometrów.

Pan Grzegorz opowiadał o trudnościach, jakie napotyka w swojej dzielnicy i nie tylko. Z jego punktu widzenia niezwykle ważna jest jakość nawierzchni chodnika, wszelkie dziury, nierówności okazują się nie tylko dużym kłopotem, ale wiążą się z ryzykiem upadku. Są to miejsca, które wymagają od niego szczególnej uwagi.



Rysunek 86. Ulica 1 Maja. Halemba



Rysunek 87. Ulica 1 Maja okolice numerów 131-123

Kolejne newralgiczne miejsca to przejścia przez ulicę, część z nich dla pana Grzegorza jest niedostępna. Dla Niego graniczna wysokość krawężnika to około pięciu centymetrów, wszystko co jest powyżej tej wysokości, jest niedostępne lub trudno dostępne. Tutaj na marginesie należy dodać, że inni respondenci mówili o praktycznie zerowej wysokości obniżen krawężników na przejściach. W sytuacji kiedy krawężnik jest wyższy, jest zmuszony prosić kogoś o pomoc lub musi zrezygnować z obranej drogi. Są to dla niego sytuacje bardzo niekomfortowe.

Rozmówca zwrócił też uwagę na strome zjazdy do posesji, takie miejsca niosą dla niego poważne ryzyko wypadku. Jak stwierdził część trasy, którą pokonaliśmy wspólnie jest dla niego niedostępna ponieważ może się wywrócić i nie ma szans na samodzielne poradzenie sobie z taką sytuacją. Dlatego musi dokładnie planować drogi, po jakich przemieszcza się samodzielnie.

Inną trudność stanowią przeszkody i zwężenia na chodniku, nie zawsze można je łatwo ominąć np. ze względu na wysokie krawężniki lub inne utrudnienia.



Rysunek 88. Przykład znaku utrudniającego przemieszczanie się

Podobnie wygląda to w przypadku źle zaparkowanych samochodów.



Rysunek 89. Ulica Halembaska

Jest to sytuacja trudniejsza, niż w przypadku „stałych” przeszkód ponieważ nie można przewidzieć, gdzie wystąpi. W zasadzie można spodziewać się tego typu utrudnień niemal wszędzie.

W okolicy zamieszkania pana Grzegorza są też ulice, bez chodników pomiędzy domkami jednorodzinnymi. Napotyka tu kolejne przeszkody-progi zwalniające, których nie można ominąć, ale też samodzielnie pokonać, tak jak to jest np. na ulicy Strzelców Bytomskich.

Dużą niedogodność stanowią dla niego też zbyt wysokie lady obsługowe, które z jego perspektywy są po prostu niefunkcjonalne, nie jest w stanie do nich dosięgnąć.

Kolejną ważną sprawą jest brak toalet publicznych, przy czym istniejące np. przy kościołach są niedostosowane do osób niepełnosprawnych. Bardzo ważną kwestią dla pana Grzegorza była też dostępność świątyń. Nie do wszystkich jest w stanie samodzielnie się dostać.

5.10. Ważny problem mieszkaniowy

Respondenci przekazywali wiele uwag, związanych z trudnościami i niedogodnościami w ich życiu codziennym, które nie były związane ze wskazanym w temacie projektu obszarem badawczym, czyli przestrzenią publiczną. Nie sposób jednak nie napisać o jednej z nich.

Najważniejsze częste i poruszające były opowieści o ludziach „uwięzionych” w swoich mieszkaniach. Ta sytuacja najczęściej dotyczy seniorów, dla których schody są przeszkodą nie do pokonania. Osoby te mieszkają na wyższych piętrach budynków wielopiętrowych, bez windy, a takie są najliczniejsze w mieście. Jak wynika z opowiadań, seniorzy (i nie tylko) są często w stanie poruszać się po płaskim terenie, ale nie są w stanie zejść i wejść po schodach.

Padały przy tym pomysły związane z dobudową wind zewnętrznych.

Jest to wyzwanie, z którym będą się musieli zmierzyć zarządcy zasobów mieszkaniowych nie tylko w Rudzie Śląskiej. Na problem ten zwróciła również uwagę ekspertka projektu pani dr Alina Muzioł-Węclawowicz.

GUS w opracowaniu „Sytuacja osób starszych w Polsce w 2020 r.” przewiduje zmiany w populacji osób w wieku 60 lat i więcej w poszczególnych grupach wieku. Jak podano w publikacji, w 2050 r. jedynie w przypadku najmłodszej grupy osób w wieku senioralnym (60-64 lata) nie będzie obserwowano się zwiększenia liczebności w stosunku do roku 2020. Najwięcej przybędzie osób w najstarszej grupie wieku, tj. w wieku 85 lat i więcej. Prognozuje się, że liczebność tej grupy zwiększy się ponad 2,5-krotnie w porównaniu z rokiem 2020.

5.11. List pana Artura

W związku z przeprowadzoną akcją przez Urząd Miasta w Rudzie Śląskiej, zgłaszania przez mieszkańców miejsc, które są barierami architektonicznymi dla osób niepełnosprawnych lub starszych, czy miejsc do nowego zagospodarowania, poniżej wypunktuję kilka moich spostrzeżeń.

Dodam tylko, że jestem osobą niewidomą i przeprowadzam audyty od kilku lat, ale nie skupię się tylko nad dostosowaniem przestrzeni dla osób z dysfunkcją wzroku.

1. Na chodniku w ciągu ul. Joanny idąc od przystanku - Godula Osiedle, na zachód po lewej stronie ulicy, przy budynkach Joanny 19, 21, 23, są już tak wielkie dziury, że po deszczu nie ma jak chodzić. (...) Oczywiście było to zgłaszane do Urzędu Miasta oraz do administracji MPGM. Dodam jeszcze, że już sprawdziłem teren, na którym jest chodnik, należy do miasta.

2. Na przystanku Godula Osiedle, rozebrano wiatę przystankową i w zamian nie ma nic. Pasażerowie nie mają gdzie się schronić przed deszczem, śniegiem czy wiatrem. Nie wspomnę, że osoba niewidoma nie ma żadnego punktu odniesienia, w którym miejscu się ma zatrzymać i czekać na autobus. Na pewno taki przystanek nie jest dobrą wizytówką miasta.

Oczywiście też o sprawie telefonicznie informowałem Urząd Miasta ale usłyszałem, że nie ma pieniędzy. To na rewitalizację np. na obrzeżach miasta np. plac zabaw na Orzegowie, czy odnawianie skwerów są pieniądze, a na podstawowe inwestycje ich brak? Chyba są rzeczy ważne i pierwszej potrzeby.

3. W mieście brakuje parkingów, a są takie miejsca, które za przeproszeniem straszą swoim wyglądem, a w szczególności gdy popada. W ciągu ul. Solskiego na tyłach budynku Joanny 21, jest duży niezagospodarowany plac, trawy oraz kawałek asfaltu i za

przeproszeniem -dogorywający plac zabaw. Można to miejsce przeznaczyć na parking dla mieszkańców. Trawę, asfalt i część terenu gdzie są krzaki, a nie urządzenia do zabawy, przerobić na parking.

4. Dostosowania dla osób z dysfunkcją wzroku.

Dworzec kolejowy na Chebziu przejął miasto i został wyremontowany, co się bardzo chwali. Zapomniano tylko zrobić ścieżki prowadzące od wejścia na halę dworcową, do drzwi prowadzących do tunelu oraz toalet. Jest to duża przestrzeń i osobom niewidomym trudno się poruszać w takiej przestrzeni, ponieważ nie mają punktów odniesienia. Inna sprawa jest na dworcu w dzielnicy Ruda. Na dworcu Ruda Śląska hol jest mały i tam nie ma takiego problemu, chociaż poprowadzenie ścieżki prowadzącej od drzwi po ukosie do schodów, ułatwiłoby poruszanie, ponieważ na środku holu stoi filar.

Sprawa ta też była do Urzędu Miasta zgłaszana, zaraz po oddaniu dworca w Chebziu.

5. Przejście dla pieszych w dzielnicy Ruda. Jedyne przejście dla pieszych z sygnalizacją świetlną. Niestety sygnalizacja nie jest udźwiękowiona. Czasem, gdy nie ma innych ludzi, przechodzi się na czerwonym świetle. Samochody stoją, bo mają już czerwone światło, a piesi jeszcze nie mają zielonego. Już nie wspomnę o sytuacjach, gdy na światłach nie ma żadnego pojazdu i osoba niewidoma nie wie kiedy może przejść na drugą stronę ulicy. Nie musi być to głośny sygnał, przecież na Pl. Niepodległości jest sygnalizacja udźwiękowiona i nie jest ona głośna, ale jest słyszalna, pomimo dużego natężenia ruchu samochodowego.

Na tym przejściu można też zamontować przy krawężnikach pasy integracyjne - pola uwagi, dla osób niewidomych, ponieważ przejście jest trudne do zlokalizowania, tym bardziej, że nie ma udźwiękowania sygnalizacji świetlnej.

6. Przejścia dla pieszych po remoncie.

W miejscach gdzie są wyremontowane chodniki czy jak na Goduli linia tramwajowa przy przejściach dla pieszych są pasy integracyjne z polami uwagi, przy przejściu, ale szkoda, że tylko po jednej stronie ulicy. Przykładem takiego przejścia jest przejście dla pieszych przy kościele w dzielnicy Godula. Od strony kościoła, oznaczenia dla osób niewidomych są, ale na chodniku po drugiej stronie ulicy niestety takiego oznaczenia nie ma.

7. Lokalizacja przystanków.

Konkretnie chodzi o zlokalizowanie przystanków autobusowych dla autobusów jadących trasą średnicową. Autobus powinien jechać w jak najkrótszym czasie, a przystanki powinny być zlokalizowane tak aby szybko się przedostać na inny przystanek, z którego mamy następny autobus.

Czy nie można było przystanków zrobić koło mostu lub pod nim? Na Chebziu most przy ul. Niedurnego, a na Rudzie południowej most przy ul. 1-go Maja. Chodzi tu o przystanek na Chebziu oraz Rudzie Południowej. Odległości są duże do przejścia z przystanku na przystanek.

Oczywiście jest to strata czasu, ponieważ autobus musi zjechać z trasy średnicowej, przejechać do ronda, objechać je dookoła i wjechać na przystanek i wrócić na trasę średnicową. Szkoda też pieniędzy, przecież płacimy za kilometry, które autobusy w skali miesiąca bezcelowo nabijają robiąc rundę po Chebziu.

8. Ścieżki prowadzące.

Są takie instytucje w naszym mieście, gdzie osoby z dysfunkcją wzroku czasem muszą iść załatwić jakąś sprawę. Można by było poprowadzić pasy integracyjne, ścieżki prowadzące z przystanków, do obu budynków Urzędu Miasta, szpitala czy ZUS-u. Ułatwiłoby to poruszanie się tym osobom.

Proszę nie odbierać przeze mnie wskazanych tematów jako atak i pretensje, ale jako ważne rzeczy, które mogą ułatwić mieszkańcom lepsze funkcjonowanie oraz poprawić wizerunek naszego miasta.

(...)

6. Podsumowanie

Przygotowanie tego opracowania nie było by możliwe bez liczного grona życzliwych osób, którym serdecznie dziękuję.

Przede wszystkim najważniejszym osobom w procesie badawczym, czyli wolontariuszom.

Podziękowania kieruję również do ekspertów, bez których trudno było by rozpocząć ten projekt za cenne wskazówki, motywowanie, pomoc w rozmowach z seniorami, a mianowicie:

pani dr Alinie Muzioł-Węclawowicz, ekspert IRMiR

pani Anicie Grobelczyk dyrektor Dziennego Domu "Senior - WIGOR",
Pełnomocnika Prezydenta Miasta ds. Osób Niepełnosprawnych

panu Tomaszowi Kontnemu dyrektorowi Dziennego Domu Opieki
Medycznej przy Szpitalu Miejskim w Rudzie Śląskiej

panu Jackowi Pałusze, ekspertowi IRMiR

panu Grzegorzowi, który oprowadzał po Halembie i panu Arturowi, który zechciał napisać do Urzędu. Bardzo dziękuję też wszystkim respondentom, którzy zechcieli podzielić się swoimi spostrzeżeniami.

Pierwszym zamysłem tego badania było zdiagnozowanie typowych tras, po których poruszają się osoby ze szczególnymi potrzebami. Tak postawione zadanie nie do końca powiodło się, ponieważ respondenci nie posługiwali się tymi kategoriami. Wskazywali na konkretne miejsca, sytuacje i niedogodności. Podstawową grupą badanych byli seniorzy ze względu na to, że wolontariusze mieli rozpocząć badania od rozmów ze swoimi dziadkami, stąd seniorzy i byli najliczniejszą grupą respondentów.

Bardzo ważną kategorią dla nich jest „samodzielność”. Dlatego, tak dużo uwagi poświęcali mobilności. Możliwości samodzielnego załatwiania swoich potrzeb życiowych. Wskazywali też przykłady barier, których inni użytkownicy nie zauważają.

Biorąc pod uwagę zebrany materiał można by uzupełnić podane na wstępie definicje przestrzeni publicznych, jako areny zmagania z przestrzenią.

Przedstawiony raport jest też kompromisem pomiędzy tym, żeby załączyć możliwie dużo zdjęć, map i informacji, a pomiędzy rozsądną objętością całości. Trudno byłoby też zmapować całe miasto ze względu na jego wielkość. Dodatkowym problemem w Rudzie Śląskiej są tzw. szkody górnicze będące skutkiem działalności kopalń węgla kamiennego powodujące m.in. zniszczenia chodników i dróg i stwarzające dodatkowe bariery.

Jednym z istotnych wniosków z badań jest też to, że miarą odległości w przestrzeni nie powinny być metry, ale możliwości przebycia przez „najśłabszych” użytkowników.

Respondenci rozumieją, że nie wszystko da się zrobić od razu, jednakże wskazywali na miejsca możliwe do poprawy w miarę szybko i niewielkim kosztem.

Rozpoczynając ten projekt, miałem nadzieję na większy odzew po informacjach zamieszczonych o nim w mediach społecznościowych oraz na miejskiej stronie www, jednak w tym wypadku te kanały przekazu okazały się niezbyt skuteczne.

Wolontariusze bardzo dobrze wykonali powierzone im zadanie, jednak wiele zebranych przez nich informacji miało formę rekonesansu badawczego. Przy bardziej usystematyzowanym projekcie, należy przygotować narzędzie systematyzujące zebrany materiał.

Spis rysunków

Rysunek 1. Osiedle Kaufhaus	8
Rysunek 2. Kolonia Ficus	8
Rysunek 3. Osiedla przy ulicach Lecha i Obrońców Westerplatte	9
Rysunek 4. Domy przy ulicy Maksymiliana Chroboka.....	10
Rysunek 5. Osiedle przy ulicy Xawerego Dunikowskiego	10
Rysunek 6. Dojście do cmentarza od ulicy Brańskiego	23
Rysunek 7. Ruda droga na cmentarzu przez ul. Kościelną	24
Rysunek 8. Cmentarz komunalny w Orzegowie droga do najbliższego przystanku.....	25
Rysunek 9. Rozkład jazdy tramwaju linii nr 9, przystanek: Nowy Bytom Osiedle Kaufhaus Stanowisko: 2t, Kierunek: Bytom Plac Sikorskiego..	27
Rysunek 10. Przebieg linii tramwajowej nr 9 w Rudzie Śląskiej	28
Rysunek 11. Przystanki tramwajowe z "wysiadaniem na ulicę".....	29
Rysunek 12. Tramwaj typu N	30
Rysunek 13. Tramwaj linii nr 9 na przystanku Nowy Bytom Urząd Miasta	31
Rysunek 14. Tramwaj linii nr 9 na przystanku Nowy Bytom Huta "Pokój" w stronę Chorzowa	32
Rysunek 15. Tramwaj linii nr 9 na przystanku Nowy Bytom Huta "Pokój" w stronę Bytomia	33
Rysunek 16. Skrzyżowanie ulic Czarnoleśnej i Wojska Polskiego	35
Rysunek 17. Okolica przystanku Halemba Park Wodny	36
Rysunek 18. Mapa sytuacyjna przystanków w dzielnicy Chebzie	37
Rysunek 19. Dojście do przystanku Wirek Katowicka od strony ulicy Szyb Andrzej	38
Rysunek 20. Przejście przez tory tramwajowe, przystanek Wirek KWK Pokój	39
Rysunek 21. Przejście przez ul. Obrońców Westerplatte przy torach tramwajowych.....	40
Rysunek 22. Dojście do ul. Czarnoleśnej i do przystanku	41

Rysunek 23. Schody na podwórku w okolicach przystanku przy ul. Czarnoleśnej	41
Rysunek 24. Przystanek Halemba Solidarności	42
Rysunek 25. Przystanek tramwajowy Wirek Odrodzenia	43
Rysunek 26. Przystanek tramwajowy Wirek Odrodzenia wejście od strony ul. Szyb Andrzej	43
Rysunek 27. Usytuowanie skrzyżowań: Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima, Juliana Ursyna Niemcewicza, Kupiecka oraz Jarosława Dąbrowskiego i Teatralna	45
Rysunek 28. Położenie targowiska miejskiego	46
Rysunek 29. Skrzyżowanie Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima, Juliana Ursyna Niemcewicza, Kupiecka	47
Rysunek 30. Skrzyżowanie Henryka Sienkiewicza, Juliana Tuwima, Juliana Ursyna Niemcewicza, Kupiecka w dzień targowy	47
Rysunek 31. Skrzyżowanie ulic Teatralnej i Henryka Dąbrowskiego ...	48
Rysunek 32. Skrzyżowanie ulic Wojciecha Korfanteo i 11 Listopada i Józefa Pordzika	49
Rysunek 33. Przejście dla pieszych na ul. Niedurnego przy Szkole Muzycznej	50
Rysunek 34. Przejście dla pieszych na ul. Niedurnego przy Hucie Pokój, przykład przejścia bez elementów ostrzegawczych w chodniku	50
Rysunek 35. Przejście koło SP 20 w Kochłowicach	51
Rysunek 36. Przejście dla pieszych przy Parafii Trójcy Przenajświętszej w Kochłowicach	52
Rysunek 37. Dojście do targowiska w Nowym Bytomiu	54
Rysunek 38. Przykład źle zaparkowanego samochodu na ul. Jadwigi Markowej	54
Rysunek 39. Skrzyżowanie ul. Jadwigi Markowej i Parkowej	55
Rysunek 40. Schody od ulicy Lecha	56
Rysunek 41. Schody na terenie targowiska w Wirku	57
Rysunek 42. Ul. Kazimierza Brodzińskiego	58

Rysunek 43. Schody przy ul. Czarnoleśnej i Kazimierza od strony ulicy Czarnoleśnej	59
Rysunek 44. Schody prowadzące do kościoła przez skwerek.....	59
Rysunek 45. Przejście wzdłuż ogrodzenia SP. 8 w Wirku.....	60
Rysunek 46. Przejście wzdłuż ogrodzenia SP. 8 w Wirku.....	60
Rysunek 47. Chodnik przy ulicy Katowickiej.....	61
Rysunek 48. Chodnik przy ulicy Katowickiej.....	62
Rysunek 49. Chodnik przy ul. Gliwickiej w Orzegowie	62
Rysunek 50. Chodnik przy ul. Wyzwolenia w Wirku	63
Rysunek 51. Deptak na osiedlu przy ulicy Joanny	64
Rysunek 52. Pozostałości po buchtowaniu dzików	65
Rysunek 53. Przykład zaniedbanej przestrzeni i budynku	66
Rysunek 54. Bielszowice ul. Jasna.....	66
Rysunek 55. Bielszowice ul. Jasna kontener na ubrania	67
Rysunek 56. Skwer za przystankiem Wirek Stadion obok Górniczego Klubu Sportowego Wawel Wirek.....	68
Rysunek 57. Planty im ks. Antoniego Gutsfelda Wirek	68
Rysunek 58. Schody za budynkiem przy ul. Gołębi.....	70
Rysunek 59. Brak obniżonego krawężnika i prawie niewidoczne przejście dla pieszych przy przystanku Kochłowice Krzyż	70
Rysunek 60. Ul. E. Kokota Czarny Las	71
Rysunek 61. Przykład schodów bez podjazdu.....	72
Rysunek 62. Przykład schodów przy końcu chodnika, bez podjazdu, które trudno ominąć.....	72
Rysunek 63. Przykład osiedlowych schodów bez podjazdu z poręczą z jednej strony.....	73
Rysunek 64. Przykład bardzo zniszczonych schodów prowadzących do pawilonu handlowo-usługowego	73
Rysunek 65 Przykład długich schodów z podjazdem dla wózków dziecięcych z poręczą po jednej stronie.....	74
Rysunek 66. Przykład schodów bez poręczy i podjazdu z długimi stopniami	75

Rysunek 67. Przykład schodów do osiedlowego domu kultury, schody wykonano z kilku stron.....	75
Rysunek 68. Schody przy wyjściu za parku	76
Rysunek 69. Przykład długich osiedlowych schody z szerokimi stopniami stopniami bez podjazdu.....	76
Rysunek 70. Przykład podwójnych schodów bez podjazdu	77
Rysunek 71. Przykład schodów bez podjazdu z wystającym krawężnikiem	78
Rysunek 72. Przykład osiedlowych schodów bez podjazdu, częściowo zastawionych pojemnikiem do segregacji odpadów	78
Rysunek 73. Ul. Jadwigi Markowej przy skrzyżowaniu z ul. P. Niedurnego	79
Rysunek 74. Ul. Jadwigi Markowej, zaparkowane samochody	80
Rysunek 75. Znak drogowy na ul. J. Markowej	81
Rysunek 76. Miejsce złożenia kwiatów przed Pomnikiem Jadwigi Markowej	81
Rysunek 77. Dziedziniec Dziennego Domu "Senior - WIGOR"	82
Rysunek 78. Ulica Pokoju	83
Rysunek 79. Trasa spaceru badawczego.....	84
Rysunek 80. Spacer badawczy, ulica Tadeusza Kościuszki	85
Rysunek 81. Spacer badawczy chodnik przy wejściu do parku	86
Rysunek 82. Alejki w parku.....	87
Rysunek 83. Centralna część parku.....	87
Rysunek 84. Skrzyżowaniu ulic Parkowej i Jadwigi Markowej	88
Rysunek 85. ul. Markowej. Brama domu nr 11	88
Rysunek 86. Ulica 1 Maja. Halemba	89
Rysunek 87. Ulica 1 Maja okolice numerów 131-123.....	90
Rysunek 88. Przykład znaku utrudniającego przemieszczanie się	91
Rysunek 89. Ulica Halembaska	91

Opracował, Piotr Holona

Wydział Rozwoju Miasta Urząd Miasta Ruda Śląska