

RAPORT Z WARSZTATÓW PROWADZONYCH METODAMI DESIGN THINKING I PLANNING FOR REAL 17, 26.03.2022

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

Opracowanie:



Utila”

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

1. WARSZTATY DESIGN THINKING I PLANNING FOR REAL


W ramach projektu pn. „Model inteligentnej mobilności miejskiej jako element ostródzkiej idei Human Smart Cities” zostały zorganizowane warsztaty z użyciem technik Design Thinking oraz Planning For Real (PFR)TM. Ich celem były wygenerowanie pomysłów na innowacje w zakresie planowanych w mieście elektronicznych tablic informujących o sytuacji na przejeździe kolejowym.

Warsztaty skierowano do dwóch grup odbiorców – do uczniów ostatniej klasy szkoły licealnej (17.03.2022) oraz do wszystkich zainteresowanych mieszkańców Ostródy. Warsztaty skierowane do mieszkańców odbywały się w dwóch terminach (17.03.2022 oraz 26.03.2022) na dworcu kolejowym w Ostródzie.

2. PODSUMOWANIE PRZEPROWADZONYCH DZIAŁAŃ INFORMACYJNO-PROMOCYJNYCH

Spotkanie prowadzone w szkole nie było promowane publicznie – zostało przygotowane w porozumieniu z dyrektorem Zespołu Szkół Rolniczych im. W. Witosa w Ostródzie. Warsztat objął uczniów ostatnich klas liceum, którzy posiadają prawo jazdy. W sumie w warsztacie wzięło udział 18 osób.

Jeżeli chodzi o wydarzenia dostępne publicznie to aby dotrzeć do jak największej liczby odbiorców i zaprosić mieszkańców do wzięcia udziału warsztacie, użyto różnych kanałów informacyjnych promujących wydarzenie, tj.:



POMÓŻ NAM PRZYGOTOWAĆ INTELIGENTNE ROZWIĄZANIA DLA OSTRÓDY

Zapraszamy na warsztaty w zakresie wdrożenia systemu zarządzania oraz monitorowania ruchu kołowego, a konkretnie elektronicznych tablic, które pomogą kierowcom poruszać się po mieście.

Warsztaty dotyczyć będą:

- lokalizacji tablic na terenie miasta
- informacji, jakie powinny być wyświetlane
- sposobu prezentowania komunikatów
- etapowania procesu inwestycyjnego

Spotkania z wykorzystaniem mapy Ostródy odbędą się w dniach:

17.03.22, godz. 17⁰⁰
26.03.22, godz. 12⁰⁰

światlica na Dworcu Kolejowym (ul. Słowackiego 13)

Szczegółowe informacje znajdują się na stronie projektu: smart.ostroda.pl

Inteligentne miasta współtworzone przez mieszkańców

1. W Gazecie Ostródzkiej opublikowano ogłoszenie informujące o nadchodzącym wydarzeniu.

2. W Meloradiu emitowano spoty radiowe zapraszające na spotkanie.

3. Na terenie miasta rozwieszono plakaty A2 informujące o nadchodzących wydarzeniach.

4. Przeprowadzono akcję mailingową, do uczestników wcześniejszych spotkań konsultacyjnych w ramach projektu, którzy zadeklarowali chęć otrzymywania informacji o wydarzeniach z nim związanych.

5. Dodatkowo na stronie projektu www.smart.ostroda.pl, na FB UM Ostróda oraz na stronie Gazety Olsztyńskiej znajdowały się także zaproszenia na spotkania.

Rysunek 1. Plakat promujący warsztaty w marcu 2022 r.

Źródło: materiały własne

3. PODSUMOWANIE PRZEBIEGU WYDARZEŃ

Warsztaty Design Thinking i Planning For Real™

Termin i miejsce spotkania	czwartek, 17.03.2022 - Zespół Szkół Rolniczych im. W. Witosa w Ostródzie
Uczestnicy	18 uczniów ostatnich klas liceum
Termin i miejsce spotkania	czwartek, 17.03.2022 – świetlica na dworcu kolejowym
Uczestnicy	Mieszkańcy miasta i urzędnicy
Termin i miejsce spotkania	sobota, 26.03.2022 – świetlica na dworcu kolejowym
Uczestnicy	Mieszkańcy miasta i urzędnicy



Zdj. 1. Warsztaty w szkole
Źródło: Utila

Warsztaty zostały podzielone na dwie części: część w czasie której wykorzystano metodę Design Thinking oraz część przeznaczoną na warsztat metodą Planning For Real. Pierwsza część miała na celu wykreowanie pomysłów dotyczących potencjalnych rozwiązań w zakresie elektronicznych tablic informacyjnych czyli formy komunikatów, grafik, ogólnego wyglądu tablic. Druga część natomiast skupiała się na wytypowaniu potencjalnych lokalizacji tablic w mieście.

Warsztat metodą Design Thinking został przeprowadzony w podziale na 5 etapów:

- Empatyzacja
- Definiowanie problemów

4. OPIS CZĘŚCI WARSZTATÓW METODĄ DESIGN THINKING

4.1. EMPATYZACJA

Na początku warsztatów uczniowie zostali poproszeni o podzielenie się na 3 grupy. Każdej grupie została przedstawiona jedna persona. Następnie uczestnicy zostali poproszeni o przygotowanie indywidualnie kartek z wypisanymi problemami, barierami i wyzwaniem, które dana persona może odczuwać podczas poruszania się po mieście. Po każdej rundzie kartki były odkładane na bok stołów. Takie zadanie każda grupa wykonała dla każdej osoby.

W przypadku warsztatów dla mieszkańców, ze względu na mniejszą liczbę uczestników zadanie odbyło się w jednej grupie w której każdy od razu zapoznawał się ze wszystkimi personami i wypisywał problemy.



Zdj. 3. Praca indywidualna – opisywanie problemów dla osoby
Źródło: Utiła

4.2. DEFINIOWANIE PROBLEMÓW

Po pracy indywidualnej każda grupa dla swojej osoby analizowała wypisane problemy. Mieszkańcy analizowali wszyscy razem problemy dla wszystkich person. Zadaniem na tym etapie było wytypowanie tych najważniejszych i eliminacja postarzących się oraz ewentualne przeformułowanie pozostałych, jeśli była taka potrzeba. W efekcie dla każdej osoby powstała 'mapa problemów', która była opisana przez różne kartki przyklejone do ściany.

Na tym etapie pracy problemy dotyczyły ogólnych zagadnień z zakresu poruszania się po mieście z perspektywy trzech różnych person i były to spostrzeżenia takie jak:

1. Persona – taksówkarz

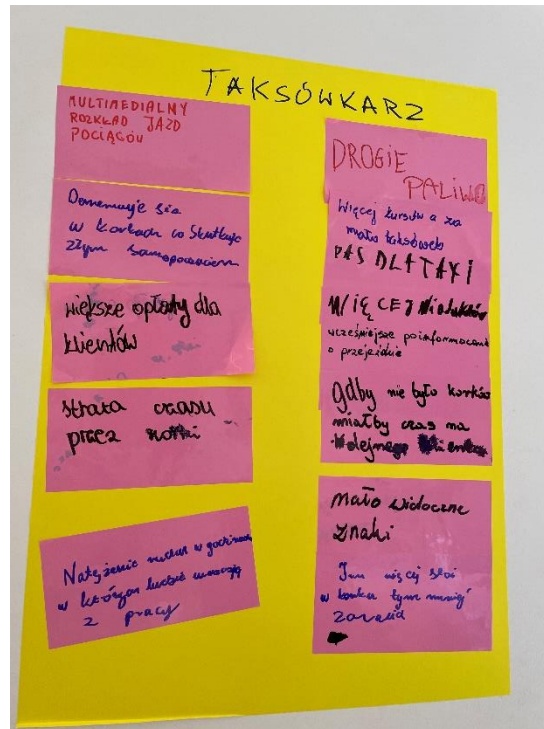
- drogie paliwo
- stanie w korkach powodujące nerwy
- strata czasu przez przejazdy kolejowe
- brak informacji o sytuacji na przejeździe
- brak informacji o możliwości objazdu
- brak pasów dla taksówek
- mało widoczne znaki/nieuważność na znaki
- natężenie ruchu w czasie powrotów z prac
- mniejsze zarobki spowodowane oczekiwaniem w korku
- wąskie uliczki
- mało miejsc parkingowych
- jazda na pamięć – niebezpieczeństwo w przypadku zmiany organizacji ruchu
- brak rond

2. Persona – turystka

- poruszanie się po mieście z nawigacją – nie zawsze skuteczne (brak znajomości miasta)
- mało miejsc parkingowych
- brak czytelnej informacji o objazdach
- nieznanostwo dróg i ewentualnych alternatyw do przejazdu
- nieczytelne tablice informacyjne
- mało parkingów
- nieoznaczone parkingi
- brak oznaczeń w mieście
- brak jakichkolwiek informacji turystycznych
- utrudnienia w ruchu
- brak oznakowania tego, że mogą występować korki
- stres spowodowany korkami
- miasto jest bardzo zatłoczone w ciągu tygodnia

3. Persona – rowerzysta

- wzniesienia/wiadukty
- brak ścieżek rowerowych do zakładów pracy
- brak wytyczonych ścieżek rowerowych
- śliskie nawierzchnie (kostka)
- stanie między samochodami (wdychanie spalin)
- inny punkt widzenia niż kierowcy (inne odniesienie)
- „nie lubię się zatrzymywać – wolę utrzymywać stałe tempo” – przestoje
- niebezpieczeństwo
- brak wiedzy kiedy przejedzie pociąg
- przejazdy utrudniają jazdę
- zbyt długi okres oczekiwania na przejeździe
- zatłoczone przejścia dla pieszych
- zbyt pod górę
- brak objazdu torów



Zdj. 4. Mapa problemów dla osoby „taksówkarz”.
Źródło: Utila

4.3. GENEROWANIE POMYSŁÓW

W fazie generowania pomysłów uczestnikom najpierw przedstawiono krótką prezentację z inspiracjami czyli tablicami używanymi w innych miejscach na świecie. Zwrócono uwagę na różne sposoby przedstawiania informacji czyli np. tekstowe/graficzne, informacje o czasie dojazdu, o czasie dojazdu różnymi drogami, o objazdach etc.



Zdj. 5. Prezentacja inspiracji dot. tablic informacyjnych

Źródło: Utila

Następnie uczestnicy spotkań zostali poproszeni o wymyślenie indywidualnie możliwie jak największej liczby pomysłów dotyczących rozwiązań dla tablic elektronicznych. Polecenie przypominało także, żeby brali pod uwagę wcześniej zidentyfikowane problemy dla różnych person. Pytania pomocnicze dla tego zadania to:

- Jakie informacje mają pojawić się na tablicy?
- W jakiej formie? Graficznej/tekstowej? Które informacje w jakiej formie?
- Jakie kolory mogą być zastosowane?
- Informacje o przejściu/wielu przejściach/objazdach?
- Mapy/napisy

Na koniec tego etapu uczestnicy prezentowali swoje pomysły na forum. Były one dyskutowane, agregowane i precyzowane jeśli była taka potrzeba, a następnie przywieszane do wcześniej zagregowanych kart problemów. Pomysły, które zostały zapisane na kartkach to (były też pierwsze projekty graficzne tablic):

- Komunikat
 - licznik do zamknięcia/otwarcia przejazdu
 - ile minut do otwarcia przejazdu
 - aktualna sytuacja na rogatek
 - czas do zamknięcia rogatek
 - ile przejazd będzie zamknięty
 - czas przejazdu alternatywnymi drogami
 - najszybsza trasa pokazana na mapie
 - informacje dotyczące szybszej trasy
 - pokazanie w jakim czasie skończy się korek (przelicznik)

- pokazanie w jakich godzinach jest największe natężenie ruchu (gdzie i o której najczęściej jest korek)
 - informacje o ograniczeniu prędkości względem wyznaczonej trasy
- Format
 - strzałki kierunkowe – jak jechać
 - objazdy zilustrowane w prostym schemacie
 - znak lokomotywy z opuszczonym/ podniesionym szlabanem
 - tablice na górze drogi/ tablice z boku drogi
 - napis krótki + grafika
 - graficzne informacje
 - trasa, którą można ominąć korek
 - mapa miasta z najszybszą trasą
 - obrazkowe oznaczenie
 - ekrany graficzne, kolorowe
 - jak najmniej napisów by zdążyć przeczytać podczas jazdy
 - „uwagam, że napisy na tablicy powinny być w wyrazistych kolorach”
 - duże, wyraźne oznaczenia
- Informacje dodatkowe
 - komunikat o przejeździe na kilka minut: w międzyczasie inne informacje – data, godzina, temperatura, zanieczyszczenie powietrza
 - informacje o najbliższych parkingach/ dostępności miejsc parkingowych
 - informacja o wzniesieniach
 - informacje pogodowe
 - trasa do największych atrakcji w mieście
 - mapa miasta
 - informacja o dostępności miejsc na parkingu autobusów turystycznych
 - sezonowe informacje o wydarzeniach, festiwalach i kierunki dojazdu
 - rozkłady jazdy autobusów miejskich
 - schematy linii autobusowych



Zdj. 6. Praca w grupie – dyskusja nad pomysłami
Źródło: Utila



Zdj. 8. Przywieszanie zagregowanych pomysłów dla osoby
Źródło: Utila

4.4. BUDOWANIE PROTOTYPOW

Po analizie przedstawionych pomysłów uczestnicy warsztatów zostali poproszeni o przygotowanie swoich propozycji na wygląd tablic. W szkole praca przebiegała w 3 grupach, z użyciem materiałów plastycznych. Prototypy, które powstały na zajęciach szkole uwzględniały poniższe elementy:

1. Prototyp tablicy elektronicznej grupy nr 1 (Zdj. 9)
 - Prototyp był zbudowany jako koncepcja trójwymiarowa
 - tablica w formie konstrukcji wiszącej nad ulicą
 - treść informacji na tablicy to: „przejazd kolejowy zostanie zamknięty za [15 min]”
 - tablica informuje pogodzie w ciągu następnych 3 godzin
 - druga część tablicy informuje o natężeniu ruchu na ulicach



Zdj. 9. Prototyp tablicy elektronicznej grupy nr 1

Źródło: Utila

2. Prototyp tablicy elektronicznej nr 2A

- o tablica przedstawia napis: „POCIĄG przyjedzie za [3] minuty” oraz na zielono „jeśli nie masz czasu jedź wiaduktem”



Zdj. 10. Prototyp tablicy elektronicznej grupy nr 2A

Źródło: Utila

3. Prototyp tablicy elektronicznej 2B

- o tablica została podzielona na dwie części: jedna część przedstawia napis: „otwarcie przejazdu nastąpi za [3] minuty”, druga część przedstawia schemat dróg prowadzących do przejazdu z kolorystycznym zaznaczeniem natężenia ruchu na nich

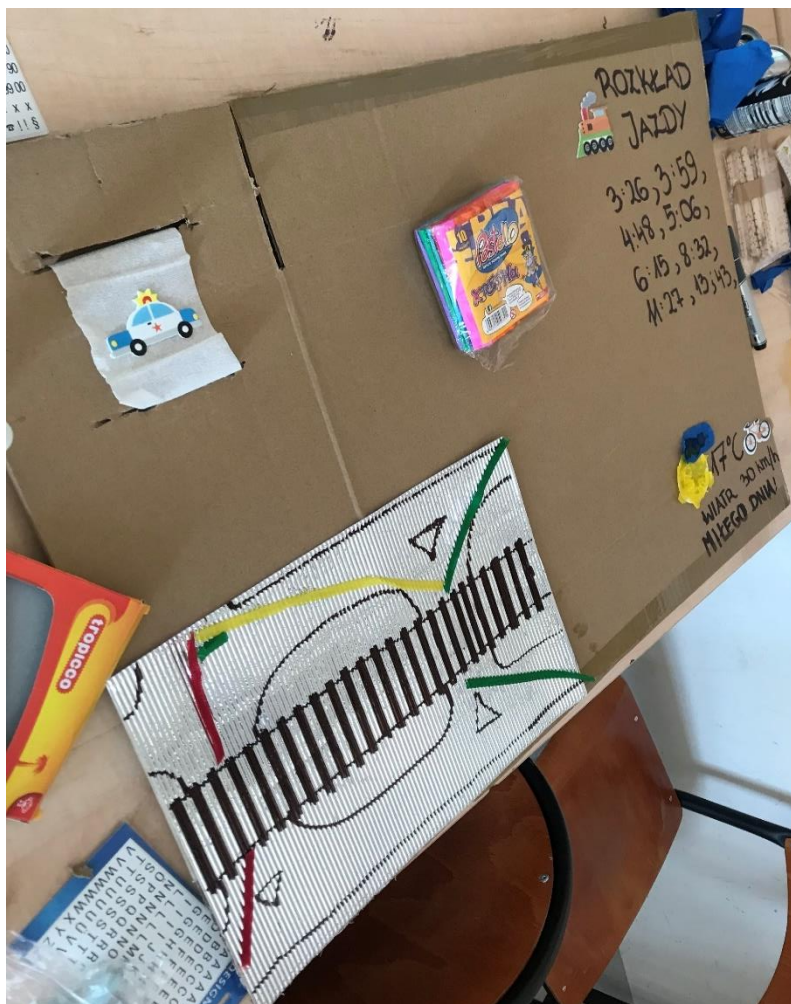


Zdj. 11. Prototyp tablicy elektronicznej grupy nr 2B

Źródło: Utila

4. Prototyp tablicy elektronicznej grupy numer 3

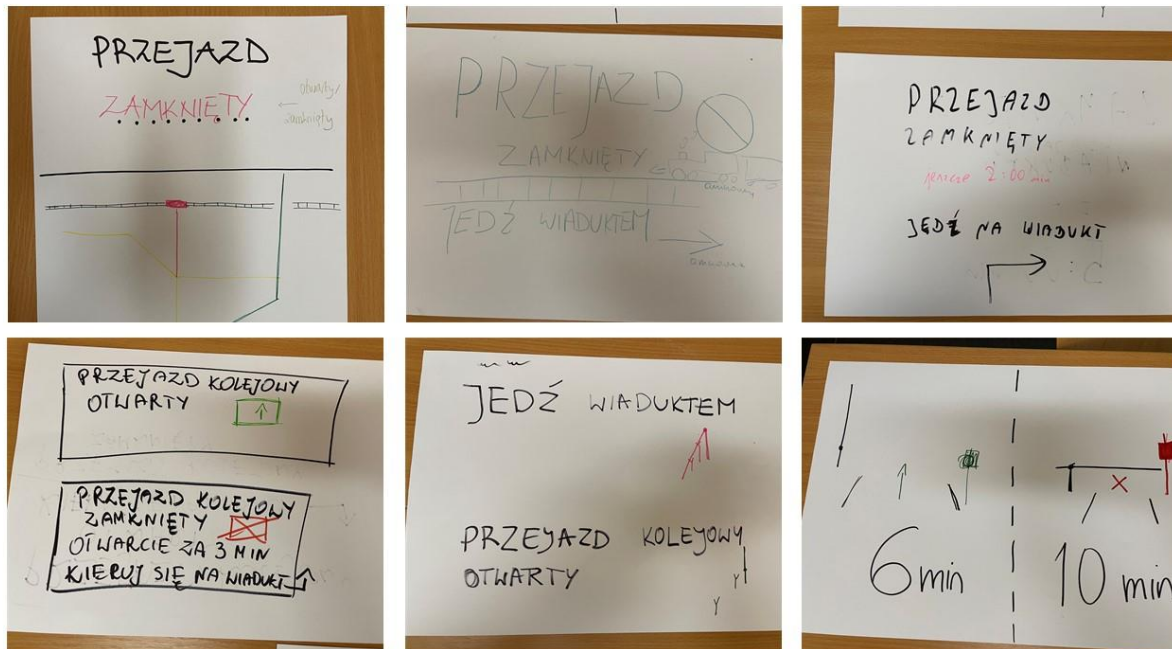
- o tablica pokazuje natężenie ruchu na drogach dojazdowych do przejazdów kolorami
- o tablica informuje o godzinach odjazdów pociągów
- o tablica informuje o pogodzie, wietrze i ma napis „miłego dnia”



Zdj. 12. Prototyp tablicy elektronicznej grupy nr 3

Źródło: Utila

Na warsztatach z mieszkańcami prototypy były przygotowywane indywidualnie w formie plakatów. Większość z nich prezentowała ten sam schemat czyli informację dotyczącą sytuacji na przejeździe – głównie skupiano się na informacji o przejeździe zamkniętym (przedstawionej w kolorze czerwonym), z dodatkową grafiką zamkniętego szlabanu. W niektórych propozycjach znalazła się także informacja, aby kierować się na wiadukt lub liczba minut wskazująca ile czasu jeszcze przejazd będzie otwarty albo zamknięty. W jednej propozycji pojawiła się także mapa pokazująca kolorystycznie natężenie ruchu na ulicach.



Zdj. 13. Prototypy przygotowane na warsztatach z mieszkańcami
Źródło: Utila

Jak widać, większość rozwiązań na warsztatach dotyczyła pokazania informacji o pozostałym czasie do zamknięcia bądź otwarcia rogatek, zarówno w formie komunikatu pisanego jak i prostej grafiki ilustrującej sytuację. Dodatkowo, często pojawiającą się informacją była ta dotycząca wyboru trasy prowadzącej na wiadukt.

5. OPIS CZĘŚCI WARSZTATÓW METODĄ PLANNING FOR REAL

5.1. PRACA Z MAKIETĄ

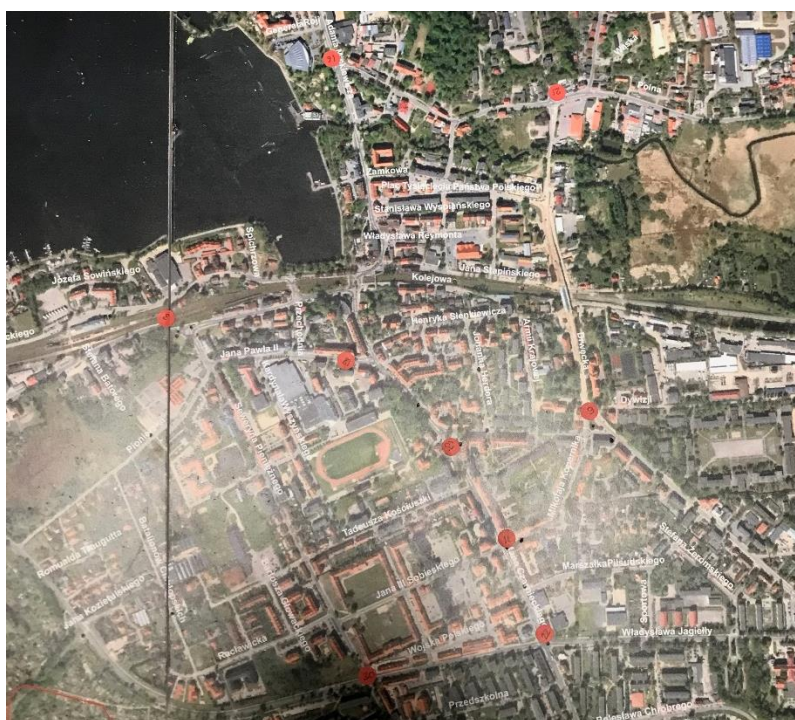
W kolejnej części warsztatów zadaniem uczestników było umieszczenie kart sugestii (potrzebna elektroniczna tablica informacyjna) na dużej wydrukowanej mapie Ostródy.

W szkole zadanie to uczniowie wykonywali w grupach – każda grupa dostała do wykorzystania 4 karty, które po wewnętrznej dyskusji uczniowie ustawiali na mapie. Poniżej wynikowa mapa pracy uczniów. Na mapie pojawiło się bardzo wiele punktów, w których uczestnicy sugerowali ustawienie tablic. Warto zauważyć, że poza dużą koncentracją lokalizacji w centrum miasta, w okolicach przejazdów kolejowych, pojawiły się także lokalizacje bardziej obrzeżne – w miejscach wjazdów do miasta.



Zdj. 14. Wynikowa mapa proponowanych lokalizacji elektronicznych tablic utworzona przez uczniów (czerwone kropki)
Źródło: Utila

Na warsztacie wśród mieszkańców ze względu na liczbę uczestników każdy pracował indywidualnie i mógł ustawić dowolną liczbę kart. Zdecydowanie większe skupienie w tym wypadku dotyczyło samego centrum miasta, niekoniecznie przy samych torach – głównie w południowej części miasta.



Zdj. 15. Wynikowa mapa proponowanych lokalizacji elektronicznych tablic utworzona przez mieszkańców (czerwone kropki)
Źródło: Utila

Na drugim warsztacie dla mieszkańców ze względu na liczbę także pracowano w formule otwartej, gdzie każdy mógł ustawić dowolną liczbę kart sugestii. Wskazano osiem głównych skrzyżowań przy, których powinny stanąć tablice. W czasie dyskusji wokół mapy zwrócono uwagę, na kwestie techniczne związane z posadowieniem tablicy i jej zasilaniem, tańszym i efektywnym rozwiązaniem będzie jej na słupie przy jezdni, niż konstrukcji nad jezdnią, jak np. na autostradach. Konieczne jest także dostosowanie technologii i kąta nachylenia do mocnego światła dziennego.



Zdj. 16 Mapa wynikowa z drugiego warsztatu dla mieszkańców.
Źródło: MAPS Studio

5.2. ETAPOWANIE

W drugim kroku tej części warsztatów uczestnicy zostali poproszeni o ułożenie kart według priorytetów, które im przydzielają (wysoki/średni/niski).

Podczas warsztatu w szkole priorytety zostały przypisane w następujący sposób:

Priorytet wysoki:

- skrzyżowanie ul. Nadrzecnej i Mickiewicza (17)
- skrzyżowanie ul. Czarnieckiego i JP II (9)
- ul. Mickiewicza na wysokości Urzędu Miasta (21)
- skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i Czarnieckiego (12)
- skrzyżowanie ul. Drwęckiej i Grunwaldzkiej (11)
- skrzyżowanie ul. Partyzantów i Szosy Elbląskiej (5)

Priorytet średni:

- Skrzyżowanie ul. Stapińskiego i Savio (16)
- Skrzyżowanie ul. Jagiełły i Czarnieckiego (19)

- Skrzyżowanie ul. Jagiełły i Grunwaldzkiej (3)
- okolice skrzyżowania ul. Olsztyńskiej z Plebiscytową (18)
- skrzyżowanie ul. Olsztyńskiej i Drwęckiej (6)

Priorytet niski:

- pozostałe punkty

Jeżeli chodzi o warsztat przeprowadzony wśród mieszkańców, to na mapie pojawiło się o wiele mniej kart sugestii. Poniżej ostateczne wyniki etapowania, które uwzględniły dyskusje wśród uczestników, dotyczące sensowności stawiania tablic w wielu lokalizacjach, skoro niektóre z nich będą już odpowiadały na potrzeby swoich okolic. Aspektem, który pojawił się w dyskusji była forma ustawienia tablicy np. na rondzie – padło pytanie czy udałoby się uwzględnić fakt, że na rondzie kierowcy z różnych stron mogliby zobaczyć tablicę, np. utworzyć ją w formie zaokrąglonej, dopasowanej do lokalizacji.

Priorytet wysoki:

- skrzyżowanie ul. Mickiewicza i Olsztyńskiej (16)
- skrzyżowanie ul. Olsztyńskiej i Drwęckiej (21)
- skrzyżowanie ul. Kopernika i Czarnieckiego (11)
- okolice skrzyżowania ul. 11 Listopada i Pieniężnego (3)

Priorytet średni:

- skrzyżowanie ul. Jana Pawła i Czarnieckiego (18)
- skrzyżowanie ul. Pieniężnego i Jagiełły (30)
- skrzyżowanie ul. 11 Listopada i Jagiełły (29)

Priorytet niski:

- skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i Czarnieckiego (19)
- skrzyżowanie ul. Czarnieckiego i Jagiełły (22)



Zdj. 16. Wynik procesu etapowania elektronicznych tablic – warsztat z mieszkańcami

Źródło: Utila

Podczas drugiego warsztatu z mieszkańcami procedura etapowania została także przeprowadzona w formule otwartej, wypowiedzi były jednak bardzo zgodne. Ponadto pokreślono, że tablica powinna

zostać umieszczona przy jednym ze skrzyżowań ul. Czarnieckiego i Kopernika lub ul. Czarnieckiego i Kościuszki, ostateczną decyzję pozostawiono specjalistom.

Priorytet wysoki:

- okolice skrzyżowania ul. 11 Listopada i Pieniężnego (6)
- skrzyżowanie ul. Mickiewicza i Nadrzeczna (3)
- skrzyżowanie ul. Czarnieckiego i Kopernika lub ul. Czarnieckiego i Kościuszki (1/5)

Priorytet średni:

- skrzyżowanie ul. Olsztyńska i Drwęcka (31)
- skrzyżowanie ul. 11 Listopada i Jagiełły (12)

Priorytet niski:

- skrzyżowanie ul. Czarnieckiego i Jagiełły (2)
- skrzyżowanie ul. Pieniężnego i Jagiełły (24)



Zdj. 18. Wynik procesu etapowania elektronicznych tablic drugiego warsztatu z mieszkańcami

Źródło: MAPS Studio

Miejsca, które powtarzały się na wszystkich warsztatach to okolice skrzyżowania ul. 11 Listopada i Pieniężnego; ul. Czarnieckiego i Kopernika; ul. Olsztyńska i Drwęcka; ul. 11 Listopada i Jagiełły oraz Czarnieckiego i Jagiełły.

5.3. FORMULARZE KONSULTACYJNE

Uczestnicy warsztatów wypełnili także formularze konsultacyjne dotyczące elektronicznych tablic informacyjnych. Wnioski z ankiet pokrywają się z tymi, które pojawiały się podczas warsztatu.

Jako problemy w obrębie przejazdów kolejowych wskazano:

- korki przed przejazdami kolejowymi,
- małą liczbę rond,
- długi czas zamknięcia przejazdu,

- brak informacji o obecnej i przyszłej informacji na rogatekach,
- trudność w oszacowaniu czasu zamknięcia rogatek,
- brak dróg dla rowerów,
- brak kładki dla pieszych,
- brak tablic informacyjnych,
- brak przejścia dla pieszych gdy przejazd jest zamknięty

Miejsca w których potrzebne są elektroniczne tablice informujące o sytuacji na przejazdach kolejowych, to m.in.:

- drogi dojazdowe
- skrzyżowanie ul. Olsztyńskiej i Mickiewicza
- skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i Kopernika
- skrzyżowanie ul. Grunwaldzkiej i Czarnieckiego
- skrzyżowanie ul. Czarnieckiego i Kopernika
- skrzyżowanie ul. Olsztyńskiej i Drwęckiej
- skrzyżowanie ul. Pieniężnego i 11 Listopada
- skrzyżowanie ul. 11 Listopada i Jagiełły
- przy galerii handlowej
- przy rondach od strony północnej
- przy amfiteatrze
- w miejscach, gdzie zdążymy zareagować na zmianę drogi
- na najbardziej uczęszczanych drogach do przejazdu
- w odległości min. 500 m od przejazdu

Komunikaty, które powinny pojawić się na tablicach elektronicznych:

- przejazd otwarty/zamknięty
- czas przyjazdu i odjazdu pociągów
- czytelne ikony
- za ile przejazd będzie otwarty/zamknięty
- godziny zamknięcia przejazdu
- objazdy
- temperatura/jakość powietrza
- pogoda
- godzina
- prędkość wiatru

Forma w jakiej należy prezentować komunikaty:

- grafika z prostym komunikatem
- grafika podniesionego/opuszczzonego przejazdu
- grafika animowana
- zielony – można jechać/ czerwony – nie ma przejazdu
- ikony
- wyraźne, kontrastowe, żywe kolory
- wyraźnie
- z możliwością zmiany języka dla zagranicznych turystów
- tekst (kolor biały)

ZAŁĄCZNIK 1. KARTY PERSON

Mieszkaniec - taksówkarz:

Mieszkam w Ostródzie od urodzenia. Taksówkarzem jestem od dwudziestu lat. Znam to miasto jak własną kieszeń, dlatego tak naprawdę nie zwracam już uwagi na znaki. Jeżdżę na pamięć. Tym bardziej, że w ostatnich latach coraz gorzej widzę. Irytują mnie częste korki przed przejazdami. Gdybym wiedział wcześniej co się święci mógłbym tak planować, żeby nie musieć stać w korkach, a może nawet nie przejeżdżać wtedy na drugą stronę miasta. Objeżdżanie jest w tym momencie bez sensu, przy tych cenach paliwa!

Mieszkaniec - rowerzysta:

Jeżdżę rowerem, bo uważam, że to miasto jest do tego stworzone. Bliskie odległości, płasko, no idealnie. Poza tym jestem sportowcem, to też lubię jako dodatkowy wysiłek. Mogę de facto przemieszczać się szybciej niż samochodem, na bliskich odległościach. Po mieście jeżdżę szybko, kiedy nie ma ścieżek - ulicami. Nie mam dużo czasu na obserwację otoczenia.

Jedynie co mnie zatrzymuje to przejazdy kolejowe. Nie mam tego jak przeskoczyć. Wiedząc wcześniej jak wygląda sytuacja na przejeździe mógłbym chociaż dopasować tempo jazdy do warunków. No ewentualnie też gdyby tak było szybciej, mógłbym pojechać inną trasą.

Turystka

W Ostródzie bywam bardzo rzadko, ostatni raz pewnie z 5 lat temu byłam. Nie pamiętam miasta, wpadam jak się coś dzieje ciekawego, np. jakiś festiwal. Jak już przyjeżdżam to nie się nie spieszę, nie zwracam uwagi na korki, nie przeszkadzają mi one. Zazwyczaj bywam w weekendy, kiedy miasto i tak jest mniej zakorkowane. Nie znam tu dróg, więc poruszam się z nawigacją. Czasem czuję się zagubiona widząc nagle w centrum korek, nie wiem czym jest on spowodowany i martwię się, że to wypadek i zastanawiam czy powinnam np. zawrócić i wybrać inną drogę.

