

Miasto dla ludzi

Lubelskie standardy infrastruktury pieszej



SPRAWOZDANIE ZE SPOTKANIA Z MIESZKAŃCAMI "KONSULTACJE PROJEKTU LUBELSKICH STANDARDÓW PIESZYCH"

26.01.2016, wtorek, godz. 17.00,

Filia nr 2 Miejskiej Biblioteki Publicznej (Centrum Kultury), ul. Peowiaków 12

I. Otwarcie i powitanie [p. Marta Kurowska]

Podczas dzisiejszego spotkania chcemy zaprezentować Państwu dokument: **Projekt Lubelskich Standardów Piesznych**, nad którym pracowaliśmy wspólnie ponad rok. Pragniemy skonsultować z Państwem jego treść, zanim oddamy go władzom miasta. Ponadto jest on umieszczony do konsultacji na naszej stronie internetowej (<http://mdl.ulublin.eu/standardy-piesze/konsultacje-projektu-lubelskich-standardow-piesznych/>). Konsultacje dokumentu trwają do 31 stycznia 2016 r.

Będziemy również prosić Państwa o poparcie tego dokumentu drogą internetową. Przekazanie dokumentu władzom miasta nastąpi 12 lutego.

Dopełnieniem dokumentu będzie *Atlas Sytuacji Piesznych*, którego opracowaniem zajmuje się p. Marcin Skrzypek.

II. Wprowadzenie do warsztatów

1. Prezentacja Projektu Lubelskich Standardów Piesznych [p. Jan Kamiński]



Schemat Projektu Lubelskich Standardów Piesznych (wersja do konsultacji)

2. Wystąpienie p. Aleksandra Wiącka, Asystenta Prezydenta Miasta ds. Polityki Pieszej i Rowerowej
Jeszcze sto kilkadziesiąt lat temu ruch pieszy był podstawowym środkiem transportu. Obecnie został on niemal całkowicie zmarginalizowany w wyniku rozpowszechnienia się samochodów. Naszym celem jest odwrócenie tej tendencji i powrót do korzeni. Nie chcemy robić rewolucji, lecz raczej powolną ewolucję przestrzenną, by stopniowo przyzwyczajając mieszkańców do nowych rozwiązań.

Są już pierwsze efekty naszej pracy w Lublinie: akcja krawężnik (niwelowanie krawężników) znana jako "krawężnik na zero", akcja chodnik (uwalnianie chodników od parkujących samochodów, które nie zostawiają 1,5 m wolnego miejsca). Wciąż jednak mamy dużo do zrobienia w dziedzinie edukacji i zmiany myślenia dotyczącego przestrzeni w mieście.

III. Warsztaty (w grupach tematycznych z asystentami)

Każda z grup pracowała nad jednym z działów Projektu Standardów i szczegółowymi punktami, które w nich są zawarte.

IV. Prezentacja wyników prac w grupach.

1. Grupa "Skala planistyczna" [p. Jan Kamiński]

- Większość punktów została przyjęta przez aklamację, dodano jedynie szczegóły do większości z nich.
- Koniecznie należy stworzyć zakładaną w standardach "koncepcję podstawowej sieci pieszej" i poddać ją konsultacjom. Jest to bardzo ważne, by trasy piesze i węzły komunikacyjne były przemyślane i odpowiednio wyznaczone.
- "Miasto krótkich dróg" (trzeba doprecyzować termin, chodzi o to, że wszędzie ma być blisko). Mieszanie funkcji i bliskość usług zwiększa ruch pieszy, poprawia bezpieczeństwo, wprowadza "życie na ulice".
- Trzeba zachować szerokość chodników, negatywnym przykładem jest ul. Związkowa, gdzie zwężono chodnik, a ulicy już nie lub plany przebudowy Alei Racławickich, gdzie w niektórych miejscach zaproponowano chodnik o szerokości 1,5 m.
- Pokonywanie różnic wysokości: trasy alternatywne lub system sprawnej komunikacji miejskiej, która byłaby pomocą dla osób niepełnosprawnych i takich, które nie są w stanie pokonać jakiegoś odcinka, np. wysokości ul. Lubartowskiej. Mogą to być też windy. Pojawił się pomysł kolejki linowej na Rusałce, która dodatkowo byłaby atrakcją turystyczną.
- Potrzebna jest opieka nad infrastrukturą i zapobieganie wandalizmom.
- Zarezerwować odpowiednią ilość terenu na place, skwery, miejsca zatrzymań.
- Czasowe ekspozycje – trzeba wyodrębnić jako osobny punkt i go doprecyzować. Czasowe ekspozycje i wydarzenia są dobre dla miasta, a jeśli są ogrodzone powinno się wyznaczyć trasę alternatywną.
- Poszerzenie systemu informacji wizualnej o osiedla, by znaleźć jakiś porządek w tych ogromnych przestrzeniach. Potrzebne jest czytelne oznakowanie głównych ciągów przez osiedla.
- Kwestia węzłów przesiadkowych komunikacji miejskiej: żeby było blisko z przystanku do przystanku, żeby wygodnie było się przesiadać, padły konkretne propozycje węzłów np. pod Victorią czy przy ul. Muzycznej. Uproszczenie układu komunikacyjnego na kilka linii średnicowych, linie obwodnicowe i dogodne węzły przesiadkowe.
- Potrzebne są mapy rozkładu linii na przystankach.
- Wprowadzając ograniczanie parkowania w centrum, należy zadbać o możliwość parkowania przez mieszkańców, którzy tam mieszkają i mają prawo do posiadania samochodu.
- Musi być możliwość dojazdu, dostępu dla dostaw. "Płatki" (kwietniki) na ul. Lubartowskiej utrudniły dostawy.
- W miejscach, gdzie znajdują się schodki przed wejściami do budynków, należy zakazać parkowania, gdyż ciąg pieszy jest tam zwężony. Propozycja, by schodki umieścić wewnątrz budynków.
- Dzielenie i gradzenie przestrzeni (deweloperzy, Targi Lublin) to bardzo negatywna tendencja. Trzeba to jakoś rozwiązać, nawet na siłę wyznaczając w planach miejscowych przejścia przez te tereny, również przez ogródki działkowe. Jeśli muszą być ogrodzone, to zrobić dwa ogrodzenia, by środkiem można było przejść.
- Kanały techniczne umożliwiające wejście do środka i remonty bez rozkopywania terenu to bardzo dobre rozwiązanie. Przykładem jest os. Zamojskiego w Zamościu (pisał o nim Filip Spinger w *Miasto archipelag*).

- Obniżanie klas dróg (pożądane w centrum miasta) wymaga indywidualnego podejścia do każdego przypadku.
- Przemysł może być nieuciążliwy, np. odgłos pociągu może być przyjemny.
- Centra handlowe planowane są dla zmotoryzowanych.

2. Grupa "Skala ulicy" [p. Aleksander Wiącek]

- Doprecyzować zapis, jak często powinny znajdować się w ciągu pieszym ławki, które mają służyć do odpoczynku dla osób starszych, z zakupami, z małymi dziećmi itp.
- Doprecyzować, ile to jest odpowiednio szeroki chodnik. Powinny zostać określone standardy dla głównego układu ciągów pieszych.
- Kwestia, jaką zasadę przyjmujemy przy niewyznaczaniu przejścia dla pieszych w strefie uspokojonego ruchu. Problemem jest to, że po ulicy można chodzić tylko w strefie zamieszkania. W strefie "tempo 30" trzeba trzymać się przepisów ogólnych. Chcielibyśmy w takich miejscach przechodzić w każdym dowolnym miejscu bez ryzyka mandatu. Jeśli jest to możliwe, zmieniać je na strefę zamieszkania ("tempo 20").
- Kwestia jakości pochylni, podjazdów i wind. Nie wszystko, co jest podjazdem może spełniać swoje funkcje.
- Uspokajanie ruchu: minironda zwiększając bezpieczeństwo, zmniejszając prędkości pojazdów i są czytelne dla wszystkich użytkowników.
- Problem przycisków na przejściach dla pieszych – czasami są one niedostępne dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich, mających problemy z poruszaniem rękami. Optymalnym rozwiązaniem jest sprzęgnięcie równoległych faz pieszych i samochodowych, żeby zielone samo się zapalało.
- Propozycja, by niektóre ulice były dostępne dla samochodów tylko w określonych godzinach (dostawy, obsługa), a przez większość czasu były wyłączone z ruchu.
- Odwodnienie chodników za pomocą rynienek zasklepionych kratkami metalowymi na jednym poziomie, by nie tworzyć co kilkanaście metrów odpływów, będących kolejnymi krawężnikami utrudniającymi przejazd wózkami.

3. Grupa "Skala detalu" [p. Marcin Skrzypek]

- Utrzymanie zieleni: rozpowszechnić zwyczaj nasadzeń wzdłuż ulic nie tylko na terenach miejskich, ale też na terenach różnych wspólnot deweloperskich, gdzie nie dba się o te kwestie. Brakuje tam często ciągłych chodników, trawników, krzewów czy nawet koszy na śmieci (np. ul. Szczytowa).
- Na pasach zieleni między ulicami i w miejscach, gdzie to nie przeszkadza, nie kosić trawy, zostawić trochę dzikich łąk. Może to ładnie wyglądać, urozmaica krajobraz i jest oszczędnością pieniędzy.
- Ukrywanie infrastruktury i nieatrakcyjnych miejsc, np. śmietniki ogrodzone zielonymi zasłonami.
- Zrezygnowanie z biało-czerwonych słupków i barierek tam, gdzie nie muszą być one konieczne widoczne. Znaki dla rowerzystów nie muszą być tej samej wielkości, co dla tirów - dostosowanie oznaczeń do realiów.
- Dobra nawigacja dla pieszych. Drogowskazy kierujące nas w różne ciekawe miejsca, muszą być widoczne. Lokalne mapki osiedli na przystankach, wskazówki, jak dojść do ciekawych miejsc w okolicy, instytucji kulturalnych itp., małe szlaki turystyczne.
- Skończyć z nierównym traktowaniem dzielnic (np. Za Cukrownią). Takie dzielnice, o których nie myślimy na co dzień też potrzebują estetycznego detalu. Ludzie, którzy tam mieszkają, czują się lepiej, kiedy zobaczą, że o nich też ktoś się troszczy.
- Uatrakcyjnianie przestrzeni za pomocą rzeźb.
- Sprzątanie po artystach – usuwanie instalacji zanim zaczną szpeciść (np. czerwony dywan w dzielnicy Za Cukrownią).
- Bezpłatne toalety, niekoniecznie wypasione i "wszystkomające".
- Zrezygnowanie z solenia chodników zimą, gdyż sól szkodzi łapom psów.
- Luka w standardach dotycząca spędzania czasu. Kwestia powinna zostać poruszona w części dotyczącej kultury chodzenia lub w innym miejscu. Np. wyznaczenie miejsc dla zwierząt, gdzie mogą się załatwiać i wyhasać.
- Zadbanie nie tylko o pieszych, ale też o to, "co ze sobą mają". Odpowiednia infrastruktura: obok ławki powinno być miejsce na wózek, ale też i na psa.
- Ławki powinny spełniać różne funkcje, mieć poręcz, żeby np. osoby niepełnosprawne, które mają szczególne potrzeby, mogły z nich korzystać.
- Estetyczna, spójna mała architektura i meble miejskie o tej samej stylistyce, "z jednego kompletu".
- Podjazdy dla wózków nie powinny być nigdy wykonywane z kostki.
- Funkcjonalne połączenia tymczasowe podczas remontów.
- Wysoka jakość podbudowy, by chodnik nie klawiszował.

4. Grupa "Kultura chodzenia" [prowadziła p. Marta Kurowska, referował p. Łukasz Sobótko]

- Pieszy powinien mieć pierwszeństwo, być najważniejszy w różnych sytuacjach: planistycznych, drogowych, w organizacji ruchu, itp.
- Podczas tworzenia miasta potrzebne jest "myślenie nogami" zamiast "myślenia samochodem" – planowanie wygodnych dojazdów, przejść przez ulice, sposobów przemierzenia miasta.
- Podniesienie rangi chodzenia – niech będzie traktowane jako forma transportu, która też ma swoje potrzeby, podobnie, jak ruch samochodowy.
- Tworzenie kultury chodzenia, "nauka chodzenia" – ludzie potrzebują nauczyć się korzystania z przestrzeni, poruszania się po mieście, bo w końcu wszyscy jesteśmy pieszymi.
- Współgranie ze sobą różnych rodzajów transportu.
- Stworzenie mody na chodzenie poprzez różne akcje: "Chodźmy!", "Chodźmy po coś", "Dojdźmy do czegoś", np. do lepszej sytuacji ekonomicznej, pracy, nauki itp., potraktujmy to zdanie dosłownie. "Chodzę – stać mnie na to" – odwrócenie dotychczasowego myślenia.
- "Snobizm na chodzenie" – pokazanie, że fajniej jest chodzić niż jeździć drogim samochodem.
- Edukacja i promocja dobrych pomysłów z zagranicy, innych miast Polski, ale też z Lublina. Mówienie, że można i warto szukać jak najlepszych rozwiązań dla pieszych.
- Kultura chodzenia w instytucjach miasta, na uczelniach i w urzędach (w miejscach, gdzie jest najwięcej pracowników): promocja "carpoolingu" – wspólnego podwożenia się do pracy i na studia, wprowadzenie rozwiązań typu "pieszy piątek", ruchomy czas pracy – wychodzę wcześniej z pracy, bo jadę autobusem.
- Potrzebna jest informacja dla pieszych, żeby wiedzieć, w którą stronę pójść, ile czasu zajmie droga.
- Informacje o wydarzeniach kulturalnych w mieście, informacja dzielnicowa, mogą to być aplikacje w telefonach, ale też tradycyjne mapy, tablice i słupy ogłoszeniowe.
- Potrzebna jest dobra komunikacja zbiorowa, łatwo dostępne informacje o autobusach, za ile będzie autobus i gdzie go szukać, dokąd autobus pojedzie (nie tylko aplikacje w telefonach, ale też informacje dla tych, którzy nie korzystają z urządzeń mobilnych).
- Należy myśleć o bezpłatnej komunikacji zbiorowej dla studentów.
- Happeningi typu "pierwsze użycie parkingu pod Pomnikiem Katyńskim" lub "pierwsze użycie prawoskrętu z ul. Głębokiej w ul. Langiewicza".

VI. Dalsze działania

Przez najbliższe dni przeanalizujemy dokument Projekt Lubelskich Standardów Pieszych, uzupełniając go o przedstawione przez Państwa uwagi. Ponadto czekamy także na uwagi drogą internetową, **do dnia 31 stycznia 2016** (link do dokumentu: <http://mdl.ulublin.eu/standardy-piesze/konsultacje-projektu-lubelskich-standardow-pieszych/>).

Mozna je przesyłać na adres: biuro.mdl.lublin@gmail.com

Następnie będziemy prosić Państwa o poparcie Projektu Lubelskich Standardów Pieszych. Wyrazić je będzie można drogą internetową – poprzez podpisanie **petycji**. Będziemy wdzięczni za poparcie Projektu. Informację o petycji rozesłaliśmy do Państwa i będziemy ją szeroko nagłaśniać.

12 lutego 2016 r. prześlemy Projekt Lubelskich Standardów Pieszych Panu Prezydentowi. Mamy nadzieję, że od władz miasta otrzymamy deklarację przyjęcia dokumentu. Miasto będzie zajmować się wdrażaniem dokumentu w życie na zasadach partycypacyjnych.

Będziemy Państwa na bieżąco informować o dalszych działaniach. Zapraszamy do polubienia naszego profilu na **Facebooku** (<https://www.facebook.com/miastodlaludzi.lublin>) oraz oglądania filmików na naszym kanale na **YouTube** (<https://www.youtube.com/channel/Uck01ACFMXN3hh0Qo1DN2HVQ>). Przygotowywany jest też **Atlas Sytuacji Pieszych** będący uzupełnieniem i ilustracją do Standardów. Promocja książki odbędzie się prawdopodobnie na początku kwietnia.

VII. Zakończenie, poczęstunek, nieoficjalna część spotkania

Lista uczestników:

p. Marcin Barwiński
p. Agnieszka Bąder
p. Andrzej Bielecki
p. Katarzyna Bierzanowska
p. Benedykt Bilbiewicz
p. Dominika Birycka
p. Tomasz Brzeszczak
p. Alicja Burek
p. Michał Cegłowski
p. Agnieszka Duda-Jastrzębska
p. Grzegorz Gołębiowski
p. Henia Jarosławska
p. Jan Kamiński
p. Bogumił Klaczkowski
p. Wiesław Koc
p. Anna Korycińska
p. Barbara Kostecka
p. Barbara Kozłowska
p. Marta Kurowska
p. Katarzyna Kuzia
p. Magdalena Piskor
p. Janusz Nusik Powalski
p. Marek Rybołowicz
p. Joanna Skałba
p. Marcin Skrzypek
p. Łukasz Sobótko
p. Rafał Stachal
p. Mariana Stachura
p. Mieczysław Stasiak
p. Mateusz Urbański
p. Aleksander Wiącek
p. Aleksandra Wójcik
p. Paweł Wrona
p. Aneta Zienkiewicz

**Serdecznie dziękujemy Państwu za udział w warsztatach!
Zapraszamy na kolejne wydarzenia w ramach projektu!**

Sporządziła:
Anna Korycińska
28.01.2016