

Miasto dla ludzi

Lubelskie standardy infrastruktury pieszej



Sprawozdanie z przekazania Projektu Lubelskich Standardów Piesznych

12.02.2016, piątek, godz. 11.00,

Plac przed Centrum Kultury i Sala Oratoryjna w Centrum Kultury, ul. Peowiaków 12

I. Przekazanie Lubelskich Standardów Piesznych Prezydentowi Krzysztofowi Żukowi

1. Rozpoczęcie konferencji [p. Beata Krzyżanowska].
2. Wystąpienie Prezydenta Krzysztofa Żuka.
"...Projekt Miasto dla ludzi, jako inicjatywa społeczna, jest niezwykle cenny dla miasta, a jednym z jego pierwszych efektów będzie zmiana organizacji ruchu i powstanie przejścia dla pieszych przy Centrum Kultury. Drugi taki projekt, dotyczący ul. Bajkowskiego, został już przygotowany przez Zarząd Dróg i Mostów. Urząd Miasta chce wychodzić naprzeciw propozycjom organizacji pozarządowych i samych mieszkańców, dlatego wnikliwie analizuje wszystkie pomysły, mające na celu usprawnienie komunikacji i poprawę bezpieczeństwa. Również dzięki tej inicjatywie miasto staje się coraz bardziej przyjazne i bezpieczne. Dziękuję za wszystkie podpowiedzi oraz Państwa pracę, która świadczy o tym, że Lublin jest miastem aktywnych mieszkańców i organizacji, których pomysły w dużej mierze wypełniają jego przestrzeń."
3. Wystąpienie p. Marty Kurowskiej, przekazanie petycji i głosów poparcia dla Standardów, przedstawienie zespołu oraz ekipy filmowej, zapowiedź Atlasu Sytuacji Piesznych, podziękowanie za współpracę z Urzędem Miasta.
4. Przekazanie Lubelskich Standardów Piesznych na ręce Prezydenta Krzysztofa Żuka.
5. Podpisanie deklaracji przez Prezydenta Krzysztofa Żuka i przedstawicieli środowiska pieszych: p. Martę Kurowską, p. Jana Kamińskiego, p. Marcina Skrzyпка i p. Łukasza Sobótkę.
6. Konferencja prasowa.



II. Spotkanie w Sali Oratoryjnej w Centrum Kultury

1. Wprowadzenie – [p. Marta Kurowska]

24 października 2014 r. wspólnie z panem Prezydentem oraz prof. Janem Gehlem zrobiliśmy pierwszy krok w stronę miasta dla ludzi. Dzisiejsze spotkanie jest drugim krokiem na tej drodze, ponieważ podsumowuje naszą pracę w ramach projektu.

2. Wystąpienie Pana Prezydenta Krzysztofa Żuka

Rozpoczęta przed kilkoma laty dyskusja dotycząca transportu rowerowego, a później również pieszego, przyniosła w krótkim czasie wiele systemowych rozwiązań, a Standardy Rowerowe zostały oficjalnie przyjęte uchwałą Rady Miasta. Zaangażowanie zespołu pani Marty Kurowskiej oraz pana Aleksandra Wiacka dowodzi, że współpraca może dać wspaniałe efekty, a także doprowadzić do lepszej komunikacji między stroną społeczną a komórkami i wydziałami Urzędu Miasta. Wspólnie można skutecznie rozwiązywać problemy, dyskutować, a te rozmowy przybliżają nam Lublin bezpieczny dla wszystkich.

Ten projekt pokazuje wymiar rzeczywiście bardzo zaniedbany. Inwestycje z ostatnich lat koncentrowały się na pasie drogowym, a w przeciwieństwie do rowerowych, standardy pieszego nie były jeszcze wdrażane. Przed nami stoi zadanie, by je sformalizować po to, by ci, którzy przygotowują inwestycje, brali pod uwagę potrzeby pieszych. Będziemy starali się sprostać tym wyzwaniom pod względem finansowym, licząc również na środki europejskie.

Mające powstać przejście przy Centrum Kultury jest krokiem w kierunku miasta dla ludzi, który znacznie poprawi wygodę i bezpieczeństwo pieszych.

Serdecznie dziękuję wszystkim za pracę przy tym projekcie.

3. Przedstawienie Lubelskich Standardów Pieszych [p. Jan Kamiński]



Schemat Projektu Lubelskich Standardów Pieszych (wersja do konsultacji)

4. "Działania na rzecz pieszych w Lublinie" – Aleksander Wiącek, UM Lublin

Najważniejszą rzeczą, jaką udało się osiągnąć podczas pracy nad ruchem pieszym jest **zdobycie nowej wiedzy** (np. dzięki spotkaniom w ramach projektu MdL, w tym z osobami niepełnosprawnymi i pieszymi o specjalnych potrzebach). Ta cenna wiedza jest wykorzystywana do wprowadzania rozwiązań, które mają ułatwić życie i poprawić bezpieczeństwo pieszych.

Posiadamy dane z ponad 150 skrzyżowań, gdzie przy okazji badań ruchu kołowego badany był również ruch pieszych. Na tej podstawie możemy stwierdzić, że są skrzyżowania, gdzie natężenie ruchu pieszego jest większe niż samochodowego. W tych miejscach powinno się zmienić priorytety i wydłużyć fazę zielonego światła dla pieszych.

Akcja krawężnik na "0": jako pierwszy obniżony został krawężnik przy pl. Łokietka. Przy okazji poszerzono przejście i zdjęto znajdujące się tam betonowe słupy. Oprócz tego zadziałaliśmy liniowo w trzech obszarach: przy ul. Jana Pawła II, al. Spółdzielczości Pracy oraz w ciągu od dworca autobusowego w stronę pl. Litewskiego przez ul. Staszica, gdzie kilkadziesiąt krawężników na przejściach dla pieszych obniżono do poziomu "0" lub zostały wykonane wylewki. Koszty takich działań nie są duże, lecz efekty i podniesienie komfortu ogromne. Krawężnik "0" jest wdrażany jako standard przy nowych inwestycjach.

Zmianą poprawiającą bezpieczeństwo pieszych jest zawężenie pasów ruchu, co osiągnięto przy okazji malowania pasów rowerowych na jezdniach. Przykładem jest ul. Zamojska, gdzie w ten sposób zniknęły dwa z czterech pasy dla samochodów i pojawiły się azyle. Również na ul. Bernardyńskiej pasy rowerowe zostały wykonane kosztem jednego z pasów samochodowych.

Ul. Żmigród została z inicjatywy mieszkańców zamknięta dla ruchu samochodowego podczas Nocy Kultury, a później, na ich wniosek, Pan Prezydent podjął decyzję, by tę ulicę zamknąć na stałe, co przyczyniło się do rozkręcenia tam życia społecznego. Przy okazji ułatwiło to ruch rowerowy – obecnie można jeździć w dwie strony, a nie w jedną, jak było wcześniej.

Z inicjatywy Zarządu Dróg i Mostów doświetlono cztery przejścia dla pieszych, co znacznie zwiększyło bezpieczeństwo.

Przy okazji większości inwestycji na osiedlach mieszkaniowych jest realizowane **uspokajanie ruchu**. Na ul. Romantycznej powstały pierwsze w Lublinie trzy **wyniesione przejścia dla pieszych**, dzięki którym pieszy przechodzi przez jezdnię na jednym poziomie.

Kres bezkrytycznemu parkowaniu na chodnikach miała położyć **akcja "Chodnik"** przeprowadzona we współpracy z Policją i Strażą Miejską. Początkowo rozdawane były ulotki, a w tej chwili jest to już akcja karna (mandaty, holowania).

Podejmujemy też temat **nadmiernego ruchu rowerowego na chodnikach**. W tym roku na ponad 50 ulicach wprowadzimy **kontraruch rowerowy**. Wówczas przeprowadzimy akcję edukacyjno-uświadamiającą, jeśli zobaczymy rowerzystę na chodniku, poprosimy go, by zjechał na jezdnię, jednocześnie zapraszając na bezpłatne zajęcia z edukacji rowerowej.

5. "Wyzwania na rzecz zrównoważonego transportu miejskiego" – dr Andrzej Brzeziński, Politechnika Warszawska

Pojęcie *zrównoważony rozwój* funkcjonuje dziś powszechnie, a jego źródło wywodzi się. tzw. Raportu Brundtland, w którym zdefiniowano go jako spełnianie naszych aspiracji w taki sposób, byśmy dali możliwość zaspokojenia tych samych dążeń przez kolejne pokolenia. Najprostsze rozumienie zrównoważonego rozwoju dziś to zakładanie, że musi następować równowaga między celami, które sobie stawiamy. To zrównoważenie polega na znalezieniu równowagi pomiędzy różnymi celami: transportowymi, społecznymi, środowiskowymi czy zdrowotnymi oraz podziale dysponowanymi środkami, by wszystkie te cele udało się zrealizować. Nasze działania muszą być podejmowane na podstawie obiektywnych przesłanek. Korzyści, które chcemy osiągnąć z działania muszą przewyższać koszty społeczne. W ten sposób rozumiany zrównoważony rozwój jest doktryną zaspokajania podstawowych potrzeb i jednocześnie jest to doktryna ograniczonych możliwości. Przekłada się to na tzw. kontrolowanie popytu, czyli kształtowanie zachowań komunikacyjnych w taki sposób, żeby zapotrzebowanie dostosowywało się do oferowanej przepustowości.

Kanon czterech działań, które są związane ze zrównoważonym rozwojem:

- lepsze wykorzystywanie istniejących zasobów,
- stworzenie możliwości alternatywnego odbywania podróży (transport zbiorowy, rower, pieszy, zdefiniowanie nowej roli samochodu),
- polityka przestrzenna (etap planowania),

- stosowanie mechanizmów fiskalnych (polityka parkingowa, niskie ceny biletów w transporcie zbiorowym).

W konflikcie z tym kanonem stoją wszystkie decyzje dotyczące wielkich infrastrukturalnych przedsięwzięć, zwłaszcza w układzie drogowym, gdyż budowa wygodnych dróg zachęca do wybierania samochodu zamiast transportu zbiorowego. By być konsekwentnym, trzeba mieć odwagę podejmowania niepopularnych decyzji.

Zarządzanie mobilnością – według EPOM (Europejska Platforma Zarządzania Mobilnością) jest to koncepcja promowania zrównoważonego transportu oraz zarządzanie zapotrzebowaniem na korzystanie z samochodu (zmiana zachowań komunikacyjnych). Wzorzec rozwoju przestrzeni stowarzyszonej, który wynika z tego kanonu to: mieszanie rodzajów zagospodarowania, unikanie monofunkcji, efektywne wykorzystanie istniejących korytarzy transportu zbiorowego, przeciwdziałanie rozproszonemu zabudowy.

WIZJA MIASTA - niezbędne jest określenie, w jakiej perspektywie czasowej planujemy nasze działania (trzeba myśleć o dłuższej perspektywie, w granicach 30-50 lat i widzieć horyzont swoich dążeń). Należy również właściwie zdefiniować stan istniejący na podstawie wiarygodnych danych wyjściowych. Musimy określić, o jakim mieście docelowo myślimy, czy chcemy podnieść liczbę ludności w mieście i zachęcać do osiedlania się w jego granicach oraz jaka jest wizja naszego społeczeństwa (prognozy demograficzne).

Warszawski dokument został podzielony na dwa tomy: *Strategia rozwoju systemu transportu pieszego* oraz *Strategia rozwoju systemu transportu pieszego – wytyczne*. Jest bardzo obszerny, gdyż postawiono na bardzo szczegółowe sformułowania zaleceń projektowych, co niestety mija się z celem, bo i tak każdy przypadek trzeba rozpatrywać indywidualnie.

Zaproponowaliśmy procedurę przekształcania ulic i placów: strategia na poziomie polityki przestrzennej i transportowej miasta, planowanie przestrzenne dla konkretnego przypadku, etap projektu koncepcyjnego, realizacja oraz ewaluacja. Bardzo istotny jest etap koncepcji, dotyczący rozwiązań technicznych, ale także planowania przestrzennego i aktywizacji społecznej.

Podjęliśmy temat rozdzielania funkcji w przestrzeni: chodnik powinien być miejscem dla pieszych, a ulica dla samochodu. Rozwiązania powinny być standaryzowane i dostosowane do potrzeb użytkowników. Dokonałmy podziału miasta na cztery strefy pod względem wykorzystywanych materiałów. Wprowadziliśmy trzy poziomy skali: obszaru, ulicy, detalu.

W procesie projektowania punktem wyjścia jest podział przestrzeni na pasy funkcjonalne (sekcje funkcjonalne) rozróżnione za pomocą użytych materiałów. Przeszkody są skumulowane na pasach zabudowy.

Opisujemy też sposób przemieszczania się po mieście. Wszędzie tam, gdzie są ciągi piesze, pieszy powinien przechodzić przez jezdnię w poziomie terenu, a przy ruchu uspokojonym musi być możliwość przejścia w każdym miejscu.

Zajęliśmy się powiązaniem warunków ruchu z niezbędną przestrzenią i szerokością ciągów, w szczególności parametrami minimalnymi wynikającymi z uwarunkowań dla osób niepełnosprawnych oraz natężenia ruchu. Wprowadziliśmy tzw. poziomy swobody ruchu pieszego.

Wykazaliśmy korzyści wynikające z likwidacji zatok autobusowych oraz alternatywy i pomysły na ich zastępowanie: przystanki przyładkowe (antyzatoki), niepełne przyładki, przystanki dwukierunkowe, a także pomysły na rozwiązywanie indywidualnych problemów (przeprowadzanie pasa rowerowego przez przystanek, odwracanie wiat, wysepki ograniczające możliwość wymijania autobusu podczas postoju na przystanku, organizacja parkowania).

"...Stworzony przez Państwa dokument Projekt Lubelskich Standardów Pieszych jest znakomity i na wysokim poziomie. Teraz trzeba bardziej uważać, by go nie zepsuć, niż poprawić."

III. Wnioski z dyskusji

1. Obecnie zatoki autobusowe są robione niemal wszędzie, by usprawnić ruch samochodowy. Są miejsca, gdzie zatoki muszą być (za skrzyżowaniem, w miejscach, gdzie zatrzymanie samochodów wiązałoby się z dużą emisją spalin), lecz w wielu miejscach nie są konieczne. Za każdym razem trzeba brać pod uwagę bezpieczeństwo. W Warszawie, w obszarze śródmiejskim, jako standard

przyjęto brak zatok, za wyjątkiem tych miejsc, gdzie istnieją wyraźne powody, że powinna się ona znaleźć, ale wówczas trzeba tę decyzję uzasadnić.

2. Brak liczb w dokumencie jest świadomym zabiegiem, choć może budzić zastrzeżenia, bo nie wiadomo, co to znaczy "blisko" czy "duża przestrzeń niepodzielona". Dzięki temu jednak unikamy pułapki uszczegóławiania i dodawania wciąż kolejnych liczb. Ponadto liczby wynikające z przepisów ogólnych, mogą się z czasem zmienić.
3. W wyniku wydarzeń losowych (brak sygnalizacji świetlnej, śnieg) zmieniają się zachowania kierowców i pieszych, którzy są wówczas bardziej uważni, a ruch staje się płynniejszy. Ogólnie raczej jest tendencja pozytywna, kierowcy coraz częściej dostrzegają pieszych.
4. Miejskie produkty transportowe w postaci dróg nie powinny ze sobą konkurować. A jeśli inwestujemy w zrównoważony rozwój, jednocześnie budując nowe wygodne drogi dla ruchu samochodowego, nie dajemy linii autobusowej na najbardziej uczęszczanej magistrali miasta, to te działania stoją ze sobą w sprzeczności.
5. Do przemyślenia jest kwestia przegrupowywania się miast. Miasto się wyludnia, jest mniej studentów. Wciąż jednak ludzie kupują mieszkania. Kim są ci ludzie? Czy wkrótce nie wyłoni się nowa mapa Lublina?
6. Problem parkowania – jeśli usuwamy parkowanie z jakiegoś miejsca, musimy zbadać, czy są to samochody przyjezdne, czy mieszkańców, którym należy zaproponować miejsca parkingowe gdzie indziej. Nie jest dobrze zamieniać trawniki na parkingi, gdyż zieleń jest w mieście potrzebna.
7. Pytanie, co zrobić, by dokument nie stał się kolejnym papierem, który nie wejdzie w życie. Dokument jest elementem większego procesu, by każda kolejna zmiana nie musiała być przeprowadzana od początku, podobnie jak było w przypadku infrastruktury rowerowej.
8. Powinna być osoba, która będzie dbała o miasto na bieżąco („gospodarz miasta”), np. reagowała na samowolne sadzenie drzew przez mieszkańców.

IV. Podziękowanie i zakończenie spotkania [p. Marta Kurowska].

Lista uczestników:

- p. Dominika Birycka, Projekt Miasto dla ludzi
- p. Wiesław Borek, Wydział Architektury i Budownictwa
- p. Iwona Brankiewicz, Wydział Gospodarki Komunalnej
- p. Andrzej Brzeziński, Politechnika Warszawska
- p. Piotr Choroś, Urząd Miasta Lublin
- p. Tomasz Dąbrowski, Zarząd Dróg i Mostów
- p. Karolina Drabik, Wydział Projektów Nieinwestycyjnych
- p. Grzegorz Gołębiowski, Stowarzyszenie Samopomocy Terytorialnej
- p. Marta Horabik-Piasecka, Miejska Biblioteka Publiczna
- p. Henryka Jarosławska - mieszkańka
- p. Andrzej Jaworski, Multiface
- p. Ewa Kamińska, Pieszy Lublin
- p. Jan Kamiński, projekt Miasto dla ludzi, Rada Kultury Przestrzeni
- p. Małgorzata Kamińska-Fornal, Wydział Planowania
- p. Radosław Kasprzyk, Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
- p. Karol Kieliszek, Kancelaria Prezydenta
- p. Monika Kłós, Wydział Projektów Nieinwestycyjnych
- p. Anna Kocot, Biuro ds. Osób Niepełnosprawnych
- p. Anna Korycińska, Projekt Miasto dla ludzi
- p. Jacek Kucharczyk, Straż Miejska Miasta Lublin
- p. Marta Kurowska, Projekt Miasto dla ludzi
- p. Maciej Lubaś, Urząd Miasta Lublin
- p. Mirosław Łuciuk, Zarząd Dróg i Mostów
- p. Grzegorz Malec, Zarząd Transportu Miejskiego
- p. Marcin Małowski, Zintegrowane Inwestycje Terytorialne
- p. Hanna Pawlikowska, Miejski Architekt Zieleni
- p. Sławomir Podsiadły, Zarząd Transportu Miejskiego
- p. Angelika Sadurska-Siedlecka, Wydział Projektów Nieinwestycyjnych
- p. Joanna Skałba, Projekt Miasto dla ludzi
- p. Sławomir Skowronek, Lubelskie Centrum Aktywności Obywatelskiej
- p. Marcin Skrzypek, Projekt Miasto dla ludzi, Ośrodek "Brama Grodzka Teatr NN"
- p. Paweł Skurski, Zintegrowane Inwestycje Terytorialne

- p. Marta Smal-Chudzik, Wydział Ochrony Środowiska
- p. Łukasz Sobótka, Pieszy Lublin
- p. Marzena Szczepańska, wydział Inwestycji i Remontów
- p. Rafał Tarnawski, Zarząd Transportu Miejskiego
- p. Ewa Urbanowicz, Wydział Funduszy Europejskich
- p. Paweł Waga, Multiface
- p. Aleksander Wiącek, Asystent Prezydenta Miasta ds. Polityki Piesznej i Rowerowej
- p. Michał Wolny, Porozumienie Rowerowe
- p. Aneta Zienkiewicz, Pieszy Lublin
- p. Krzysztof Żuk, Prezydent Miasta Lublin
- p. Joanna Żytkowska, Kancelaria Prezydenta

Sporządziła:
Anna Korycińska
17.02.2016