

Miasto dla ludzi

Lubelskie standardy infrastruktury pieszej



RAPORT ZE SPOTKANIA GRUPY EKSPERTÓW PROJEKTU

"Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej".

15.04.2015, środa, godz. 10.00, Ratusz, Pl. Łokietka 1, s. 24

Lista uczestników:

- p. Paweł Bakiera, Straż Miejska Miasta Lublin
- p. Marcin Barwiński, Straż Miejska Miasta Lublin
- p. Mirosław Hagemeyer, Wydział Architektury i Budownictwa
- p. Mariola Jaruga, Zarząd Dróg i Mostów
- p. Karol Kieliszek, Kancelaria Prezydenta
- p. Andrzej Matacz, Zarząd Dróg i Mostów
- p. Elżbieta Matuszak, Wydział Planowania
- p. Paweł Skurski, Biuro Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych
- p. Ludwika Stefańczyk, Wydział Gospodarki Komunalnej
- p. Rafał Tarnawski, Zarząd Transportu Miejskiego
- p. Aleksander Wiącek, Asystent Prezydenta Miasta
- p. Maciej Zaporowski, Wydział Strategii i Obsługi Inwestorów
- p. Karolina Zuzaniuk, Kancelaria Prezydenta
- p. Joanna Żytkowska, Kancelaria Prezydenta
- p. Jan Kamiński, projekt Miasto dla Ludzi
- p. Anna Korycińska, projekt Miasto dla Ludzi
- p. Joanna Skałba, projekt Miasto dla Ludzi
- p. Marcin Skrzypek, projekt Miasto dla Ludzi

Wprowadzenie [p. Joanna Żytkowska]

Omówienie i podsumowanie pierwszego wydarzenia projektu – warsztatów z mieszkańcami nt. „Płynności ruchu”.

Prezentacja dotycząca wniosków z zebranej wiedzy, warsztatów, zawierająca skrót standardów Warszawy, Gdyni, Wrocławia, Kopenhagi oraz propozycję standardów pieszych dla Lublina [p. Jan Kamiński]

<http://mdl.ulublin.eu/inne/standardy-piesze-dla-lublina-odslona-pierwsza/>

DYSKUSJA NA TEMAT STANDARDÓW PIESZYCH

Propozycje do dokumentu

Status dokumentu

1. Czy dokument miałby być obligatoryjny (Uchwała Rady Miasta lub Zarządzenie Prezydenta) czy byłby jedynie propozycją dla projektantów? [p. Maciej Zaporowski].
2. Standardy powinny być obowiązujące, gdyż projektanci muszą uwzględniać Plan Zagospodarowania Przestrzeni [p. Ludwika Stefańczyk].
3. Standardy nie muszą być wprowadzone Zarządzeniem Prezydenta, mogą być dokumentem wewnętrznym - określeniem indywidualnych wymagań inwestora, czyli miasta. Nie muszą zmieniać prawa, lecz pokazywać dobre rozwiązania. Powinny zawierać jak największą liczbę pomysłów. Inwestor będzie mógł wymagać, by jego założenia zostały uwzględnione. Jeśli nie

zostaną, projektant będzie musiał wytłumaczyć, dlaczego [p. Mirosław Hagemeyer, p. Maciej Zaporowski, p. Marcin Skrzypek].

Stopień szczegółowości i skala dokumentu

1. Dokument powinien określać, jakie miasto ma założenia i priorytety, czego oczekuje od przestrzeni. Powinny to być wytyczne dla urzędu i projektantów. Biorąc przykład z innych miast, należy sprawdzić, czy zalecenia są respektowane. [p. Karolina Zuzaniuk].
2. Standardy piesze nie dotyczą skali planistycznej, ponieważ to inna skala (w planie może być zapisany teren KX – ciąg pieszy). Jeśli powstałyby standardy, to Wydział Planowania będzie je uwzględniał w sposób zgodny z obowiązującymi przepisami [p. Elżbieta Matuszak].
3. Standardy dotyczą skali planistycznej i powinny być wprowadzane już na tym etapie. Przykładem jest porównanie osiedli Kruczkowskiego, gdzie zaplanowano lokalne centrum usług (tzw. zasada proximity – bliskości celów podróży) i przy ul. Zbożowej, gdzie tego brakuje. Przykładem negatywnym jest również Urząd Miasta, którego wydziały porzucane są po całym mieście. [p. Mirosław Hagemeyer, p. Marcin Skrzypek, p. Marcin Barwiński].
4. Propozycja dwóch dokumentów: jeden będący ogólnymi zaleceniami, drugi szczegółowy, obowiązujący w przetargach. Dokument powinien wyznaczać konkretne priorytety miasta, określać, jakie są oczekiwania miasta względem projektantów [p. Mariola Jaruga].
5. Dokument nie powinien być zbyt szczegółowy, lecz dawać ogólne wytyczne dla projektantów, określać, czego miasto oczekuje od przestrzeni. Nie powinien być zbyt szczegółowy także ze względu na istniejącą już zabudowę, przepisy prawne i inne zależności [p. Ludwika Stefańczyk, p. Elżbieta Matuszak, p. Karolina Zuzaniuk, p. Andrzej Matacz].
6. Dokument nie powinien być ani zbyt szczegółowy, ani zbyt ogólny. Powinien w początkowej fazie zostawiać szerokie „widelki” możliwości rozwiązań projektowych, natomiast pod koniec wąskie [p. Jak Kamiński, p. Marcin Skrzypek].

Konsultacje społeczne

1. Istotnym elementem jest przeprowadzenie konsultacji z mieszkańcami, by znać potrzeby różnych użytkowników oraz zapobiegać konfliktom przez oddanie decyzji w ręce lokalnej społeczności. Konsultacje społeczne powinny być wpisane w standardy jako część większej strategii dialogu [p. Ludwika Stefańczyk, p. Karolina Zuzaniuk].
2. Konsultacje społeczne powinny odbywać się już w oparciu o jakieś propozycje, które w zależności od potrzeb lokalnej społeczności, mogłyby być zmieniane i dopasowywane [p. Andrzej Matacz, p. Jan Kamiński, p. Maciej Zaporowski].
3. Konsultacje powinny zostać przeprowadzone przez Urząd, a nie projektanta [p. Andrzej Matacz].
4. Wykorzystanie metody user experience (użytkownik wie najlepiej, co jest najbardziej potrzebne) [p. Marcin Skrzypek].
5. Konsultacje mogą być prowadzone na różnych etapach, również na etapie planistycznym. Dotyczy to zarówno inwestycji prywatnych, jak i komunalnych. Urząd reprezentuje interesy mieszkańców, którzy mają prawo się wypowiadać [p. Mirosław Hagemeyer].
6. Urząd powinien reprezentować interes publiczny, dobro wspólne, nie tylko pojedyncze interesy mieszkańców, gdyż nigdy nie uda się zaspokoić potrzeb wszystkich [p. Jan Kamiński].
7. Mieszkańcy muszą wiedzieć, że biorą udział w pewnym procesie i że jest to priorytet (forma umowy społecznej) [p. Karolina Zuzaniuk].
8. Standardy powinny być poddane pod dyskusję społeczną.

Edukacja

1. Wprowadzenie standardów już na poziomie edukacji – uczenie o tych rozwiązaniach na wydziałach Politechniki Lubelskiej [p. Maciej Zaporowski].
2. Rozpowszechnianie standardów w biurach architektonicznych np. w formie warsztatów z projektantami [p. Maciej Zaporowski].

Bezpieczeństwo

1. Standardy powinny zawierać wytyczne dotyczące „kultury chodzenia”, a także „kultury jazdy” samochodem (pierwszeństwo pieszych, kwestia parkowania) oraz „kultury jazdy” rowerem (zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów na ulicy, by nie musieli poruszać się po chodniku). [p. Aleksander Wiącek, p. Jan Kamiński, p. Marcin Skrzypek, p. Paweł Bakiera].
2. Ułatwienia dla kierowców nie mogą odbywać się kosztem bezpieczeństwa pieszych [p. Aleksander Wiącek].

Transport publiczny

1. Najważniejszy z punktu widzenia transportu jest pasażer. Uprzywilejowanie transportu publicznego jako najefektywniejszy (dojścia do przystanków, punkty przesiadkowe, koncepcja tras linii autobusowych, wytyczne dotyczące zatok przystankowych) [p. Elżbieta Matuszak, p. Rafał Tarnawski].

Inne

1. Synergia pomiędzy branżami przy stosowaniu standardów.
2. Standardem powinno stać się stosowanie tego dokumentu. [p. Karolina Zuzaniuk].

PODSUMOWANIE I ZAKOŃCZENIE DYSKUSJI [p. Jan Kamiński]

Uprzejmie prosimy Państwa o uwagi do przedstawionego zarysu standardów pieszych dla Lublina. Prosimy o wskazanie jakie zapisy powinny się w nim znaleźć, jak sformułować poszczególne punkty, co należy uzupełnić.



LUBELSKIE STANDARDY PIESZE (zarys)

1/ WIZJA	
1. Ruch pieszy jako wartość	- Karolina Zuzaniuk KP, Paweł Skurski ZIT
2. Korzyści z rozwoju ruchu pieszego	- Paweł Skurski ZIT
2/ ZAŁOŻENIA PODSTAWOWE (kryteria oceny przedsięwzięć)	
1. Bezpośredniość	-
2. Dostępność	-
3. Bezpieczeństwo	- Paweł Bakiera SMML
4. Komfort użytkowania	- Maciej Zaporowski SOI
5. Atrakcyjność społeczno-kulturowa	- Karolina Zuzaniuk KP
6. Podstawowa sieć piesza (koncepcja)	-
3/ TRZY POZIOMY SZCZEGÓŁOWOŚCI	
3. Skala planistyczna Wymogi ruchu pieszego do uwzględniania w studium, miejscowych planach, inwestycjach liniowych (drogi, koleje), koncepcja podstawowej sieci pieszej, uprzywilejowanie pieszych	-
2. Skala ulicy Wymogi ruchu pieszego do uwzględnienia w przetargach, inwestycjach, remontach, przebudowach ulic, planach węzłów przesiadkowych, przejść dla pieszych, miejsc spotkań, oczekiwania,	- Maciej Zaporowski SOI, Andrzej Matacz ZDiM, Rafał Tarnawski ZTM
3. Skala detalu Wymogi do uwzględniania w przetargach i umowach, jakość chodników, mała architektura, oświetlenie, miejsca do siedzenia, barierki, zarządzanie, utrzymanie, sterowanie ruchem	- Andrzej Matacz ZDiM, Rafał Tarnawski ZTM
4/ PROMOCJA KULTURY CHODZENIA	
Kampanie promocyjne	- Karolina Zuzaniuk KP,
Informacje i mapy	-
Aplikacje mobilne	- Karolina Zuzaniuk, Maciej Zaporowski
Animacja miejsc	- Karolina Zuzaniuk
Dialog społeczny	- Maciej Zaporowski
Inne działania, pieszobusy, konkursy, ...	-

Przykłady standardów pieszych z różnych miast zaprezentowane na spotkaniu:

STRATEGIA ROZWOJU SYSTEMU TRANSPORTU PIESZEGO, 2011, CZ.1 i CZ.2.
przygotowana na zlecenie Urzędu m.st. Warszawy

<http://www.siskom.waw.pl/piesi.htm>

KATALOG STANDARDÓW NAWIERZCHNI CHODNIKÓW DLA WROCŁAWIA, 2013

dokument Zarządu Dróg i Utrzymania Miasta Wrocławia

<http://zdium.wroc.pl/view/index/204>

STANDARDY DOSTĘPNOŚCI DLA MIASTA GDYNI, 2012

dokument Zarządu Dróg i Zieleni miasta Gdyni

<http://zdium.wroc.pl/view/index/204>

WALK PEOPLE TO WALK MORE, 2011

Piesza strategia Kopenhagi

http://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/944_kJ1jmWQff0.pdf

Sporządziła:

Anna Korycińska

24.04.2015