
Miasto dla ludzi

Lubelskie standardy infrastruktury pieszej



RAPORT ZE SPOTKANIA GRUPY EKSPERTÓW PROJEKTU

"Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej".

13.05.2015, środa, godz. 10.00, Urząd Miasta Lublin, ul. Bernardyńska 3.

Lista uczestników:

- p. Katarzyna Antoń, Wydział Gospodarki Komunalnej
- p. Marcin Barwiński, Straż Miejska Miasta Lublin
- p. Piotr Choroś, Kancelaria Prezydenta
- p. Mariola Jaruga, Zarząd Dróg i Mostów
- p. Barbara Jurkowska, osoba poruszająca się na wózku inwalidzkim
- p. Anna Kocot, Biuro ds. Osób Niepełnosprawnych
- p. Krzysztof Kowalik, Porozumienie Rowerowe
- p. Beata Malicka-Ząbek, Wydział Architektury i Budownictwa
- p. Tadeusz Malinowski, Wydział Architektury i Budownictwa
- p. Małgorzata Nieznaj, Wydział Bezpieczeństwa Mieszkańców i Zarządzania Kryzysowego
- p. Marek Stasiak, Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków w Lublinie
- p. Genowefa Śmigowska, Wydział Inwestycji i Remontów
- p. Rafał Tarnawski, Zarząd Transportu Miejskiego
- p. Jacek Warda, Wydział Strategii i Obsługi Inwestorów
- p. Aleksander Wiącek, Asystent Prezydenta Miasta, Zespół ds. Mobilności Aktywnej
- p. Mariusz Wołkiewicz, osoba niewidoma
- p. Małgorzata Zdunek, Wydział Gospodarowania Mieniem
- p. Jan Kamiński, projekt Miasto dla Ludzi
- p. Anna Korycińska, projekt Miasto dla Ludzi
- p. Marta Kurowska, projekt Miasto dla Ludzi
- p. Dominika Radko, projekt Miasto dla Ludzi
- p. Joanna Skałba, projekt Miasto dla Ludzi

Wprowadzenie [p. Marta Kurowska]

Dzisiejsze spotkanie dotyczy specjalnych potrzeb pieszych i jest przygotowaniem do spotkania z mieszkańcami. Prosimy o przysłanie uwag, by uzupełnić dyskusję na temat płynności ruchu.

Prezentacja zwiastunu filmu dotyczącego specjalnych potrzeb [p. Jan Kamiński]

<http://mdl.ulublin.eu/wydarzenia/nowy-klip-jestesmy-pieszymi/#more-611>

DYSKUSJA NA TEMAT POTRZEB PIESZYCH

I. Istniejące i obowiązujące dokumenty

1. Istnieje już "Program działań na rzecz niepełnosprawnych mieszkańców Miasta Lublin w latach 2013 - 2015". Jednym z jego priorytetów jest wdrażanie idei projektowania uniwersalnego, które przewiduje przystosowanie zarówno produktów, jak i otoczenia, tak, były one dostępne dla wszystkich ludzi w największym możliwym stopniu bez potrzeby adaptacji lub wyspecjalizowanego projektowania. Wszystkie wydziały mają obowiązek wdrażać ideę projektowania uniwersalnego. <http://bip.lublin.eu/niepelnosprawni/index.php?t=210&id=188738> [p. Anna Kocot].

2. Istnieją dokumenty krajowe i europejskie np. "Europa bez barier", których jesteśmy zobowiązani przestrzegać. [p. Anna Kocot].
3. Na stronie Ministerstwa Pracy i Polityki Społecznej znajdują się również informacje dotyczące projektowania uniwersalnego: <http://www.niepelnosprawni.gov.pl/dostepnosc-projektowanie-uniwer/> [p. Anna Kocot].

II. Zmiany w spojrzeniu na potrzeby człowieka

1. Powoli zmienia się świadomość dotycząca potrzeb osób niepełnosprawnych [p. Anna Kocot].
2. Zmienia się nasze postrzeganie świata. W miarę, jak otwieramy się na świat, coraz bardziej dostrzegamy drugiego człowieka i jego potrzeby [p. Marek Stasiak].

III. Zrealizowane przedsięwzięcia

1. Arena Lublin - żółte kontrastowe napisy widoczne przez osoby słabo widzące [p. Anna Kocot].
2. W Urzędzie Miasta można wypożyczyć "schodolaz", lecz nie jest to informacja ogólnie dostępna [p. Marta Kurowska].
3. Komunikacja miejska jest dostosowana do potrzeb osób niewidomych i niedowidzących (przyciski w języku Braille'a, wyświetlacze elektroniczne) [p. Anna Kocot, p. Aleksander Wiącek, p. Rafał Tarnawski]. Czasem jednak "gadaczka" nie jest słyszalna, a kierowca nie ma możliwości, by ją podgłośnić. [p. Mariusz Wołkowicz].
4. Zostały obniżone krawężniki przy Krakowskim Przedmieściu, zlikwidowano podesty [p. Anna Kocot].
5. W toku jest poprawa sygnalizacji świetlnej i czasu świateł [p. Aleksander Wiącek].
6. W toku jest dostosowywanie stron internetowych w Lublinie do potrzeb osób niepełnosprawnych (było to działanie w zespole zadaniowym) [p. Anna Kocot].
7. Na skrzyżowaniu Filaretów i Głębokiej sygnalizatory "pykają", dzięki czemu łatwo je zlokalizować osobie niewidomej [p. Mariusz Wołkowicz].

IV. Jakie działania należy podjąć

a) zmiana świadomości jako podstawa podejmowanych działań

1. "Piramida transportowa" - wciąż najważniejszy w hierarchii jest samochód, lecz powinien być pieszy, osoba niepełnosprawna i o specjalnych potrzebach. Priorytetem powinny być potrzeby najsłabszych [p. Aleksander Wiącek, p. Marek Stasiak, p. Jacek Warda].
2. Łatwiej jest wprowadzać standardy na etapie projektu, niż potem zmieniać i dostosowywać gotowe obiekty. Dodatkowo przeróbki generują o wiele wyższe koszty (przykładem jest obniżenie krawężników przy Krakowskim Przedmieściu) [p. Anna Kocot, p. Aleksander Wiącek].
3. Oprócz przepisów należy kierować się zdrowym rozsądkiem, obyczajem i tradycją (cytat zaczerpnięty z wywiadu udzielonego przez prof. Irenę Lipowicz) [p. Marta Kurowska].
4. Nadmierna, szczegółowa legalizacja pomijająca rozsądek kończy się omijaniem przepisów lub brakiem myślenia. Należy uświadamiać projektantom, jakie są konkretne potrzeby ludzi, by kierowali się rozumem, a nie tylko przepisami [p. Marta Kurowska, p. Aleksander Wiącek, p. Jacek Warda].
5. Oprócz przepisów potrzebna jest dobra wola [p. Krzysztof Kowalik].
6. Powinno się wprowadzać "bonusy" dla projektantów za logiczne myślenie [p. Marek Stasiak].
7. Każdy pieszy potrzebuje standardów, nie są to więc "specjalne" potrzeby [p. Marek Stasiak].
8. Zmiany nie powinny być wprowadzane rewolucyjne, gdyż budzi to opór mieszkańców (przykładem jest Kopenhaga, gdzie zmiany wprowadzano czterdzieści lat). Wiele rzeczy trzeba zmieniać metodą małych kroków, np. problem nielegalnego parkowania, którego nie uda się rozwiązać bezboleśnie [p. Aleksander Wiącek].

b) jak usprawnić wprowadzanie standardów

1. Pożyteczne byłoby wykorzystanie "Programu działań na rzecz niepełnosprawnych mieszkańców Miasta Lublin w latach 2013 - 2015" przy opracowywaniu standardów pieszych [p. Anna Kocot].
2. Projektowanie uniwersalne powinno zostać wpisane do standardów pieszych, by "nie wyważać otwartych drzwi". W zamówieniach należy zawrzeć wymóg projektowania uniwersalnego [p. Anna Kocot].

3. Należy ustalić, na jakim etapie popełniane są błędy, kto podejmuje decyzje, które skutkują oddawaniem do użytku nieprzemyślanych, wadliwych obiektów [p. Marta Kurowska, p. Jan Kamiński].
4. Poszczególne wydziały Urzędu Miasta powinny ze sobą współdziałać, konsultować się między sobą, by unikać błędów, które na kolejnych etapach realizacji projektu coraz trudniej jest poprawiać. Obecnie w wyniku braku współdziałania do realizacji często trafiają projekty "ułamne". Ważne są konsultacje z Biurem Osób ds. Niepełnosprawnych. Również członkowie "Miasta dla Ludzi" mogliby zostać zaproszeni do konsultacji [p. Marek Stasiak, p. Małgorzata Nieznaj].
5. Istnieją już przepisy nakazujące dyrektorom poszczególnych wydziałów wymianę informacji, lecz nie jest to wystarczająco dobrze uregulowane i często system ten nie działa. Biuro Miejskiego Konserwatora Zabytków musi nieraz wymuszać, by w odniesieniu do obszarów chronionych, jego zdanie było brane pod uwagę. Należy stworzyć jeszcze wewnętrzne procedury, które nakazywałyby, w przypadku pracy nad przestrzenią publiczną, działanie w zespołach zadaniowych. [p. Marek Stasiak].
6. Konsultacje społeczne powinny być autentyczne, a nie tylko pro forma [p. Marek Stasiak].
7. Istnieje problem pogodzenia ochrony dziedzictwa z funkcjonalnością. Częściej mówimy o ochronie dziedzictwa niż o ochronie zabytków, chociaż zabytki są częścią dziedzictwa. Zabytki, które są dokumentem przeszłości, nie powinny być zmieniane, natomiast dziedzictwo otwiera nas ku przyszłości i powinno nam służyć. Można pogodzić charakter zabytkowy z projektowaniem uniwersalnym, jest to kwestia inteligentnego pomysłu projektowego [p. Marek Stasiak].
8. Należy stworzyć interaktywną mapę internetową, gdzie zaznaczane byłyby miejsca kryzysowe. Byłyby to punkt wyjścia do dyskusji, co należy zmienić [p. Jacek Warda].

c) konkretne potrzeby

1. Potrzebne jest zamontowanie prowadnic dla niewidomych, ciągów płaskich, tabliczek informacyjnych w języku Braille'a [p. Anna Kocot, p. Mariusz Wołkowicz].
2. Należy wprowadzić codzienne patrole Straży Miejskiej, by zlikwidować problem nielegalnego parkowania [p. Aleksander Wiącek].
3. Należy wyznaczyć miejsca parkingowe za pomocą namalowanych linii [p. Jan Kamiński, p. Krzysztof Kowalik].
4. Ulica Zielona powinna być zamknięta dla ruchu samochodów [p. Marek Stasiak].
5. Wprowadzenie sygnalizacji dźwiękowej słyszalnej z niewielkiej odległości, lecz nieuciążliwej dla mieszkańców. Zbyt głośne dźwięki mogą być mylące. Konieczna jest standaryzacja sygnalizacji dźwiękowej [p. Mariusz Wołkowicz, p. Anna Kocot].
6. Ułatwieniem dla niewidomych byłoby wprowadzenie w komunikacji miejskiej "gadaczki" zewnętrznej uruchamianej na pilota lub aplikacją w telefonie komórkowym [p. Mariusz Wołkowicz, p. Rafał Tarnawski, p. Anna Kocot].
7. Ogrodzone tereny - następuje tu kolflikt, komu sprzyjać, czy mieszkańcom, którzy się odgradzają, czy tym, którzy chcieliby pokonać odległość bez konieczności nakładania drogi [p. Małgorzata Zdunek].
8. Ogrodzenia terenów mogą też stwarzać zagrożenie, np. opóźniając przyjazd karetki pogotowia, lecz mieszkańcy nie chcą z nich zrezygnować [p. Małgorzata Nieznaj].

V. Błędy i utrudnienia

1. Niektóre rzeczy były wprowadzone, lecz się z nich wycofano, np. sygnalizacja dźwiękowa przy przejściach w niektórych miejscach już nie działa, gdyż przeszkadzała mieszkańcom [p. Mariusz Wołkowicz].
2. Miniatura Kościoła Farnego - jest zbyt wysoko dla dzieci, nadaje się wyłącznie do oglądania przez widzące osoby dorosłe [p. Anna Kocot].
3. Samochody zaparkowane na chodnikach często zupełnie zagradzają przejście i są uciążliwe dla osób niewidomych [p. Mariusz Wołkowicz].
4. Nowo wyremontowane schodki przy Centrum Kultury nie mają ostrzeżeń (płytek o innej fakturze) dla osób niewidomych, poręczy i są niewygodne. Przebudowa kosztowałaby o wiele więcej niż gdyby od razu zostały odpowiednio zaprojektowane [p. Mariusz Wołkowicz, p. Marta Kurowska].
5. Latarnie, znaki i słupki ustawione są często tak, że uniemożliwiają przejście, np. na ul. Zielonej [p. Marta Kurowska].
6. Samochody są często zaparkowane niezgodnie z rozsądkiem, lecz zgodnie z przepisami, więc nie można zastosować kar [p. Marcin Barwiński, p. Aleksander Wiącek].
7. Wiele budynków jest niedostępnych dla osób niepełnosprawnych, np. Poczta Główna, gdzie brakuje barierki do dwóch stopni. Często brakuje wygodnych połączeń pomiędzy poszczególnymi

- częściami budynku np. w Galerii Olimp. Niedostępne są również knajpy na Starym Mieście [p. Barbara Jurkowska].
8. Na Czubach jest wygodna ścieżka rowerowa, do której jednak trudno dostać się na wózku inwalidzkim. Podobnie jest z tamtejszym wąwozem [p. Barbara Jurkowska].
 9. Była kiedyś możliwość wypożyczenia wózków inwalidzkich na Majdanku, lecz już nie ma. Bardzo pomocna byłaby wypożyczalnia wózków np. na cmentarzach [p. Barbara Jurkowska].
 10. Często duże ulice są tak skutecznymi barierami, że całe społeczności są wyizolowane [p. Marek Stasiak].
 11. Długi czas oczekiwania na zielone światło oraz źle usytuowane przejścia dla pieszych zachęcają do nieprzepisowego przekraczania jezdni [p. Aleksander Wiącek].
 12. Art. 5 Prawa Budowlanego, który mówi, że każdy obiekt budowlany musi być dostosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Przy każdym przejściu dla pieszych musi być zrobiona rampa najazdowa na szerokości min. 90 cm. Przepis ten jest notorycznie łamany. Podobnie, jeśli przy schodach nie ma płytek ostrzegających, to są one wykonane niezgodnie z przepisami. [p. Krzysztof Kowalik].

Od piątku pod Ratuszem mieszkańcy będą mieli możliwość zapisywania swoich uwag dotyczących specjalnych potrzeb. Będzie to jednocześnie zaproszenie na spotkanie, które odbędzie się 19 maja 2015 w Miejskiej Bibliotece Publicznej w Centrum Kultury, ul. Peowiaków 12 o godz. 17.00.

Sporządziła:
Anna Korycińska
17.05.2015