
Miasto dla ludzi

Lubelskie standardy infrastruktury pieszej



RAPORT ZE SPOTKANIA GRUPY EKSPERTÓW PROJEKTU

"Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej"

1.12.2015, godz. 17.00, Ratusz, Pl. Łokietka 1, s. 24

Lista uczestników:

Piotr Kowalczyk
Marta Wcisło
Stanisław Brzozowski
Anna Jaśkowska
Zbigniew Jurkowski
Michał Krawczyk
Jarosław Pakuła
Mateusz Zaczyński
Marek Poznański
Dominika Birycka
Jan Kamiński
Anna Korycińska
Marta Kurowska
Aleksander Wiącek

Wystawa "Pieszko po Lublinie"

Spotkanie rozpoczyna otwarcie ostatniej, czwartej części wystawy "Pieszko po Lublinie - atrakcyjna i gościnna przestrzeń".

Wprowadzenie

Dzisiejsze spotkanie odbywa się w ramach czwartego etapu projektu "Miasto dla Ludzi" i dotyczy atrakcyjnej i gościnnej przestrzeni. Naszym celem jest zwiększenie bezpieczeństwa i komfortu osób poruszających się pieszo. Chcielibyśmy dokonać pewnego skrótu cywilizacyjnego, by osiągnąć to, do czego obecnie doszły europejskie miasta, omijając popełniane przez nie błędy. Przygotowywane przez nas standardy infrastruktury pieszej mają być pomocą, by działać na rzecz dobrej jakości przestrzeni. Ruch pieszy traktujemy jako element transportu zrównoważonego.

Prezentacja multimedialna

Przedstawienie dotychczasowej pracy w ramach projektu, przeprowadzone badania oraz problemy i propozycje ich rozwiązania.

Prezentacja zarysu standardów

DYSKUSJA

1. Ponieważ badania dotyczące natężenia ruchu pieszych przeprowadzone były tylko na jednej trasie, warto byłoby je uzupełnić o dane dotyczące ilości przejść dla pieszych (poza osiedlami), szczególnie w newralgicznych miejscach. Warto byłoby również dowiedzieć się, ile jest przejść szczególnie zagrożonych pod względem bezpieczeństwa.
2. Zarząd Dróg i Mostów posiada dane dotyczące ilości pieszych na skrzyżowaniach.

3. Problem sygnalizacji świetlnej - obecnie, by zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, stawia się na sygnalizację świetlną. Jest ona jednak droga i spowalnia ruch. Oprócz tego przepisy nie pozwalają na zrobienie sygnalizacji tylko na jednym przejściu dla pieszych w obrębie skrzyżowania. Istnieją inne, tańsze i bardziej skuteczne sposoby na zwiększenie bezpieczeństwa. Np. w Gdańsku zastosowano strefę tempo-30, która paradoksalnie zwiększa przepustowość. Podstawą bezpieczeństwa na ulicach 1x2 są azyle z progami typu wyspowego. Te rozwiązania są dobre nie tylko dla ulic małych, ale również dużych (np. na ul. Marszałkowskiej w Warszawie są progi wyspowe na trzech pasach ruchu). Buspasy, azyle, zawężanie optyczne, esowanie drogi - wszystko to jest możliwe do wprowadzenia.
4. Na dużych ulicach ruch też powinien być spowolniony. Duża, prosta, szeroka droga zachęca do tego, by się rozpędzać. Kierowcy jednak nie pokonują wcale trasy szybciej, gdyż i tak potem stoją na światłach. Tam, gdzie drogi nie są takie równe i proste, jeśli na różne sposoby nie pozwala się na rozpędzanie, to wcale nie oznacza, że ruch nie będzie płynny, a wręcz przeciwnie.
5. Obecnie prędkość pojazdów jest w mieście regulowana "po lubelsku", tzn. stan dróg jest na tyle zły, że nie pozwala na rozpędzanie się. Błędym wnioskiem byłoby jednak zaniechanie remontów ulic, by kierowcy byli zmuszeni jechać wolniej.
6. Lublin, jako miasto położone na wyżynie, w miejscach o dużych spadkach terenu, powinien posiadać rozwiązania ułatwiające poruszanie się osobom pieszym oraz rowerzystom. W miastach o podobnym ukształtowaniu powierzchni stosuje się platformy, windy terenowe lub coś w rodzaju zewnętrznych schodów ruchomych. W niektórych miejscach mieszkańcy Lublina domagają się też budowy kładek, które również ułatwiłyby im przemieszczanie się.
7. Dokument, oprócz ogólnych założeń, powinien posiadać wytyczne dla poszczególnych rejonów Lublina. Można by wprowadzić podział na strefy (np. strefa I, II, III), z uwzględnieniem, jakie funkcje dany teren ma pełnić.
8. To, że powstaną standardy, jest dobre, lecz ważne jest indywidualne podejście do każdego przypadku. Na przykład na trasie W-Z ruch pieszych jest niewielki, natomiast ul. Jana Pawła II oddziela dwa duże osiedla i przez nią przechodzi o wiele więcej ludzi.
9. Należy zainwestować w komunikację miejską. W ostatecznym rachunku może się okazać, że dokładanie do transportu publicznego będzie się miastu opłacać. Trzeba też pamiętać, że buspasy, polityka biletowa, polityka transportowa i strefa płatnego parkowania to "system naczyń połączonych", należy więc myśleć całościowo.
10. Ważne jest indywidualne rozpatrzenie każdego przypadku oraz myślenie ekonomiczne. W wielu miejscach w mieście są chodniki, ale służą za parking, a ludzie chodzą po ulicy (np. Ponikwoda). Czasem lepiej, zamiast przy każdej ulicy robić chodnik, stworzyć "shared space", przestrzeń współdzieloną, wprowadzić elementy uspokajania ruchu, i wtedy wszyscy są w stanie tam bezpieczniej spędzać czas, co jednocześnie jest tańsze. Jednak takie rozwiązania trzeba wprowadzać stopniowo, ulica po ulicy, a nie na raz.

Czy dokument będzie przydatny w Państwa pracy jako Radnych?

1. Dokument będzie przydatny w pracy Rady Miasta, gdyż wyznaczy pewien cel. Nawet, jeśli jego osiągnięcie jest oddalone w czasie, pokaże nam kierunek rozwoju i to, do czego dążymy. Ma to dużą wartość, bo dzięki temu myśli się przyszłościowo.
2. Tworzenie wizji i dalekosiężne cele są sensowne, lecz jest to kwestia przyszłości. Są w Lublinie miejsca, gdzie nie są spełnione podstawowe potrzeby pieszych, np. brakuje chodnika. Priorytetem powinno być przede wszystkim zlikwidowanie takich zacozań. Z drugiej strony, są rejon w mieście, gdzie można już zastosować bardziej zaawansowane zmiany.
3. Praktyczne aspekty dosyć szczegółowo przedstawione w tym dokumencie oraz informacje dotyczące płynności poruszania się pieszych będą przydatne nie tylko dla Zarządu Dróg i Mostów, ale również nam pozwolą sprawdzić, czy małe inwestycje z budżetu są zgodne z tymi wytycznymi.

Czy dokument będzie przydatny w pracy z mieszkańcami?

1. Mieszkańcy nie są jednogłośni i mają różne potrzeby. Jedni wolą, by ruch pieszy był bardziej intensywny, inni by miasto było bardziej zmotoryzowane. Mieszkańcy młodzi, zapracowani, chcą jak najszybciej przemieszczać się po mieście. Z upływem lat ludzie czasu mają coraz więcej. Ludzie często toczą wojny, bo nie chcą chodników i ścieżek rowerowych, uważając, że nie są im potrzebne.

2. Można spojrzeć na ten problem z drugiej strony: ludzie chcą szybkiego transportu, chcą się szybko przemieszczać. Trzeba dawać im wiele możliwości i alternatyw, zachęcać, by zostawili samochód i wybrali inny środek transportu, który może okazać się szybszy.

Uwagi dodatkowe

1. Intencją projektu Miasto dla Ludzi jest stworzenie takiego dokumentu, który będzie zawierał rodzaj umowy społecznej w odniesieniu całego miasta. Jest w nim zawarta odpowiedź na pytanie, jakiego chcemy miasta: takiego, by było w nim miejsce i dla samochodów, i rowerów i pieszych. Chcemy, żeby miasto rozwijało się w sposób zrównoważony. Trzeba pewne rzeczy wyjaśniać już od etapu projektowania i konsultacji w zakresie projektu.
2. Mieszkańcy miast zachodnich mają za sobą proces dojrzewania cywilizacyjnego, my jeszcze jesteśmy na etapie zachłystywania się motoryzacją. Musimy dojść do momentu, że będziemy mieć dość tych samochodów.

Sporządziła:
Anna Korycińska
7.12.2015