

---

## Miasto dla ludzi

Lubelskie standardy infrastruktury pieszej



## RAPORT ZE SPOTKANIA GRUPY EKSPERTÓW PROJEKTU przedstawicieli Rad Dzielnic i Spółdzielni Mieszkaniowych "Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej"

13.01.2016, godz. 17.00, Ratusz, Pl. Łokietka 1, s. 2

### Lista uczestników:

- p. Halina Brzezicka
- p. Jan Być
- p. Bartłomiej Chudy
- p. Marzena Doroszuk-Maj
- p. Marek Kobzak
- p. Wiesław Koc
- p. Małgorzata Matfiejczuk
- p. Adam Musiński
- p. Józef Nowomiński
- p. Adam Osiński
- p. Jakub Paruch
- p. Adam Pasieczny
- p. Zofia Polska
- p. Marcin Pukas
- p. Angelika Sadurska-Siedlecka
- p. Tadeusz Sapko
- p. Mieczysław Stasiak
- p. Elżbieta Szabała
- p. Andrzej Szemro
- p. Edmund Waryszak
- p. Aleksander Wiącek
- p. Joanna Wójcik
  
- p. Dominika Birycka
- p. Jan Kamiński
- p. Anna Korycińska
- p. Marta Kurowska
- p. Marcin Skrzypek

### Wprowadzenie [p. Marta Kurowska]

Celem projektu "Miasto dla Ludzi" jest przygotowanie, wspólnie z mieszkańcami i urzędnikami, rekomendacji do Lubelskich Standardów Infrastruktury Pieszej. Powstały dokument będzie stanowił rodzaj umowy społecznej między mieszkańcami a władzami miasta, na podstawie którego będzie projektowana, budowana i wykorzystywana przestrzeń wspólna.

Dzisiejsze spotkanie kończy czwarty etap projektu - "Atrakcyjna i gościnna przestrzeń". Dziękujemy za odpowiedzi na naszą prośbę o podanie ulubionych miejsc mieszkańców w obrębie Państwa dzielnic. Zachęcamy do podzielenia się innymi przykładami.

Kolejnym celem dzisiejszego spotkania jest prośba o uwagi dotyczące przedstawionego spisu zagadnień. Po dzisiejszym spotkaniu dokument, zawierający Państwa uwagi, umieścimy na stronie internetowej i poprosimy mieszkańców oraz wszystkich, którzy brali udział w projekcie, by wyrazili swoje opinie na jego temat.

12 lutego odbędzie się konferencja podsumowująca projekt, na której prześlemy dokument władzom miasta.

### **Prezentacja multimedialna (w załączniku) [p. Jan Kamiński]**

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

### **Wystąpienie Oficera Pieszego, p. Aleksandra Wiącka**

Projekt "Miasto dla Ludzi" jest odpowiedzią na problemy braku pieniędzy na rzeczy, które chcielibyśmy zrobić. Bardzo często możemy stosować inne rozwiązania: tańsze i prostsze, a także bardziej skuteczne. Przykładem jest problem miejsc parkingowych na osiedlach mieszkaniowych. W Lublinie rocznie przybywa ponad 6 tys. samochodów. Wydaje się, że trzeba budować kolejne miejsca parkingowe, lecz lepiej jest, wzorem miast zachodnich, zrobić wszystko i wykorzystać wszelkie możliwe sposoby, by samochodów przestało przybywać, a z czasem zaczęło ubywać.

Kolejnym przykładem jest podejście do bezpieczeństwa ruchu drogowego. Obecnie jest duży nacisk na sygnalizację świetlną, która nie jest wszędzie konieczna. Jest to rozwiązanie bardzo drogie i mocno spowalniające ruch zarówno samochodów, jak i pieszych, szczególnie uciążliwe dla osób o specjalnych potrzebach.

Są już pierwsze efekty pracy. We wszystkich nowych inwestycjach oraz przy okazji remontów robione są krawężniki "0".

Standardem jest też uspokajanie ruchu na wszystkich drogach lokalnych: stosowanie progów zwalniających czy skrzyżowań równorzędnych.

Do zrobienia jest jeszcze bardzo dużo, stąd prośba o kontakt w sprawach nowych inicjatyw ze strony rad dzielnic i spółdzielni mieszkaniowych, gdyż bardzo często współpracując może udać się wdrożyć ciekawe realizacje.

## **DYSKUSJA**

### **Zaniedbania w podstawowej infrastrukturze dla pieszych**

1. Jest wiele przykładów zaniedbanych chodników: ul. Szwoleżerów (jedyne dojście do przystanku przy al. Kraśnickiej), ul. Konstantynów (chodnik jest tylko po jednej stronie i to nie wzdłuż całej ulicy), wzdłuż ul. Orkana chodnik jest tylko po jednej stronie, a do tego zrujnowany. Przystanki przy ul. Filaretów są w ruinie [p. Elżbieta Szabała].
2. Nieustanny brak pieniędzy na remont chodników [p. Elżbieta Szabała].
3. Należy żądać pięciu lat gwarancji na chodniki, a nie dwóch, jak to jest teraz. Wtedy będą wykonane porządnie. Obecnie wybiera się najtańsze i dlatego robione są byle jak [p. Tadeusz Sapko].

### **Całościowe myślenie o transporcie w mieście**

1. Potrzebna jest praca nad komunikacją miejską [p. Marek Kobzak].
2. Potrzebne jest myślenie całościowe o rozwoju transportu, plan mobilności i plan komunikacji zbiorowej [p. Marta Kurowska].
3. Na zebraniu z ZTM proszone było, by nie podnosić cen biletów autobusowych, lecz protesty zostały zignorowane. Uzyskanie wolnego przejazdu na komunikację miejską jest tak trudne, jakby było to wyrabianie paszportu. To nie może być takim problemem. Kierowców trzeba zachęcać do korzystania z komunikacji miejskiej, a najlepszym na to sposobem jest ekonomia [p. Józef Nowomiński].
4. Trzeba pokazać mieszkańcom, że samochodów jest za dużo, przekonać, że mogliby z nich zrezygnować, stworzyć alternatywę [p. Aleksander Wiącek].

### **Ruch rowerowy**

1. Wykonywanie ścieżek rowerowych na siłę (np. przy ul. Wileńskiej) oraz ścieżki rowerowe o ruchu przeciwnym do ruchu pojazdów samochodowych to zły pomysł. [p. Marek Kobzak].
2. Pasy rowerowe na jezdniach (wynika to z doświadczeń bardzo wielu krajów, w tym również Polski) są rozwiązaniem optymalnym dla ulic jednojezdniowych o dopuszczalnej prędkości 30-50

km/h. Nie robimy pasów rowerowych na ulicach o dużym natężeniu ruchu. Paradoksalnie budowa dróg rowerowych wcale nie musi być rozwiązaniem najlepszym (byłby problem z miejscem na nie, trzeba by np. wycinać drzewa, poza tym drogi rowerowe wcale nie muszą być bezpieczniejsze dla użytkownika). Wynika to z faktu, że pasy rowerowe są jednokierunkowe, a kierowca wyjeżdżający z ulicy poprzecznej zawsze patrzy w lewo, sprawdzając, czy nie jedzie samochód, a przy okazji może zobaczyć rowerzystę jadącego po pasie. Spora grupa kierowców przejeżdżając przez przejazd rowerowy w ogóle nie patrzy w prawo, a stamtąd też może nadjechać rowerzysta, przez co dochodzi do bardzo dużej liczby kolizji. Pasy rowerowe są bezpieczną infrastrukturą, co nie znaczy, że w ogóle nie dochodzi tam do wypadków. Inną sprawą jest to, czy rowerzyści chcą z nich korzystać [p. Aleksander Wiącek].

3. Kontraruch jest rozwiązaniem bardzo bezpiecznym, sprawdzonym. Mamy na to statystyki gdańskie, gdzie takich ulic jest około sto sześćdziesiąt. W ciągu sześciu lat doszło w Gdańsku tylko do jednego wypadku z udziałem rowerzysty na ulicy z kontraruchem, wynikającego z takiej organizacji ruchu, a dla porównania w całym mieście doszło do prawie ośmiuset wypadków, w tym wielu śmiertelnych. Kontraruch jest też bardzo korzystny dla kierowców. Rowerzysta jadący "pod prąd" może się wyminąć z jadącym z naprzeciwka kierowcą bez zachowania odstępu jednego metra. Często jest tak, że nie można wyprzedzić rowerzysty, bo nie ma na to miejsca i samochód musi przez dłuższy odcinek jechać za nim. Jednym z celów kontraruchu jest to, żeby rowerzysta mógł pojechać krótszą drogą nie jadąc zgodnie z ogólną zasadą ruchu. Czołowe zderzenia to mit. Kontraruch wdrażany jest na ulicach o niskiej prędkości poruszania się pojazdów, często są to ulice z fizycznym uspokojeniem ruchu. Rowerzysta też nie jedzie z zawrotną prędkością, a nikt nie jest samobójcą. Dzięki wprowadzeniu kontraruchu można pozbyć się rowerzystów jadących chodnikiem, którzy są utrudnieniem dla pieszych. Pośrednio jest to więc też działanie na rzecz promowania ruchu rowerowego - jeśli skrócimy czas przejazdu rowerem, ludzie chętniej go wybiorą zamiast samochodu. [p. Aleksander Wiącek].
4. Jeśli wskazywane są ścieżki rowerowe, to dobrze by było poinformować o nich rady dzielnic [p. Zofia Polska].
5. Standardy piesze powinny być połączone z rowerowymi [p. Jan Być].
6. Przy nowopowstających drogach powinno się robić ścieżki rowerowe oddzielone od chodników [p. Jakub Paruch].

## **Parkowanie**

1. Problem parkowania na chodnikach: są budowane nowe chodniki, lecz parkują na nich samochody i dla pieszo i tak nie ma miejsca [p. Zofia Polska].
2. Jest duże przyzwolenie na parkowanie na chodnikach, a próby zmian tego zwyczaju są traktowane jako zamach na środowisko kierowców. Proponujemy zatem zmiany ewolucyjne, nie zbyt radykalne. Od lipca wejdzie nowa strefa płatnego parkowania i wszystkie miejsca parkingowe w strefie centralnej będą wyznaczone oznakowaniem poziomym. Rejony niebezpieczne np. przejść dla pieszych mają zostać zajęte przez stojaki rowerowe [p. Aleksander Wiącek].
3. Problem z parkowaniem jest większy w dzielnicach mieszkaniowych. Tam rozwiązaniem lepszym byłoby shared space - wspólna przestrzeń bez wydzielonego chodnika, po której piesi poruszają się po całej szerokości, a ruch kołowy jest spowolniony [p. Aleksander Wiącek].
4. Ul. Hetmańska została zaprojektowana jako ciąg pieszo-jezdny i nie sprawdza się. Jest niebezpiecznie i niewygodnie, między jadącymi samochodami muszą chodzić dzieci do szkoły. Rozwiązaniem jest raczej wprowadzenie przepisów, by samochody nie parkowały na chodnikach i egzekwowanie ich [p. Elżbieta Szabała].
5. Zamiast robić miejsca parkingowe w centrum miasta, lepiej zrobić duże parkingi przy wylotówkach, by dojeżdżający do pracy spod Lublina mogli tam zostawiać samochody i przesiadać się do komunikacji publicznej. Komunikacja miejska powinna być bezpłatna dla tych, którzy mają dowód rejestracyjny. Te miejsca parkingowe, które są w centrum, trzeba zostawić, wprowadzić tylko parkowanie równoległe. [p. Tadeusz Sapko].
6. Na dzielnicy domków każdy powinien zadbać, by na swojej posesji miał garaż lub parking [p. Tadeusz Sapko].
7. W spółdzielniach nie mamy wpływu na to, by ludzie rezygnowali z samochodu. Problem musi być rozwiązany przez zajęcie terenów zielonych niestety, ale też budowanie stanowisk wielopoziomowych [p. Marek Kobzak].
8. Postawienie na parkingi pod ziemią, które nie mogą być zbyt drogie [p. Józef Nowomiński].

9. Parkingi nie są za darmo, gdyż płacą za nie wszyscy podatnicy, bez względu, czy mają samochód, czy nie [p. Marta Kurowska].
10. Powinno się zachęcać do zostawiania samochodów przed miastem, lecz nie jest to wystarczające rozwiązanie. Bardziej opłacalne jest, jeśli ktoś wsiądzie w komunikację zbiorową 15 km od miasta, a nie na jego granicy. W Warszawie bardzo rozwinęto system Park&Ride. Budowano parkingi wielopoziomowe, lecz zdjęły one tak mały odsetek ruchu, że zyski z nich były absolutnie niewspółmierne do poniesionych kosztów. Teraz więc buduje się tam np. w okolicach dworców parkingi nie tylko dla samochodów, ale też dla rowerów. Kluczowa jest tu współpraca miasta z gminami ościennymi [p. Aleksander Wiącek].
11. Parkingi wielopoziomowe są koszmarnie drogie (1 miejsce to 30-50 tys. zł + utrzymanie). Miasta nigdy nie będzie stać na wybudowanie takich parkingów, prywatny inwestor wybuduje, lecz wprowadzi wysokie opłaty, by inwestycja się zwróciła. Stawki za parkowanie w mieście są regulowane rozporządzeniami z Warszawy i gminy nie mają wpływu na ich wysokość [p. Aleksander Wiącek].

### **Współpraca z władzami miasta i innymi instytucjami**

1. Propozycja, by na następne spotkanie poprosić włodarzy miasta, czyli pana Prezydenta, przedstawiciela Policji, Straży Miejskiej, Zarządu Dróg i Mostów, aby można było sobie wiele rzeczy wyjaśnić, stworzyć całościową wizję rozwoju i wprowadzić ją w życie [p. Adam Musiński, p. Jan Być].
2. Chcemy wiedzieć, jakimi środkami możemy dysponować. W budżecie miasta trzeba ustalić dużą kwotę na rok 2017 i rozpocząć wielkie przedsięwzięcie w zakresie poprawy całej infrastruktury chodników [p. Adam Musiński].
3. Propozycja, by przy Prezydencie powstał zespół, który byłby organem doradczym w sprawach dotyczących pieszych. Powinny do niego należeć również osoby funkcyjne (np. z Zarządu Dróg i Mostów, Policji) [p. Jan Być].
4. Na sprawy bezpieczeństwa pieniądze po prostu muszą być i trzeba o tym powiedzieć wprost [p. Jan Być].
5. W Lublinie są dzielnice o dużym zasobie mieszkań komunalnych: Tatary, Bronowice, Kośminek, Wieniawa, Śródmieście, Kalinowszczyzna. W budżecie na ten rok dla Zarządu Nieruchomości Komunalnych, miasto nie przyznało żadnej dotacji, która mogłaby służyć na rozwój i remont chodników osiedlowych. Spółdzielnie dają sobie radę, a zasoby komunalne są często w tragicznym stanie. Prośba, by w trakcie roku prosić Prezydenta o zwiększenie dotacji na remonty tej infrastruktury. Zarząd Dróg i Mostów posiada środki na remonty chodników w pasach drogowych [p. Józef Nowomiński].
6. Jeśli rada występuje do instytucji i zgłasza problemy dotyczące pieszych, to ich rozpatrywanie jest bardzo przedłużane [p. Józef Nowomiński].
7. Urzędnicy nie reagują na apele o remonty zniszczonych chodników, nie pomagają żadne interwencje [p. Elżbieta Szabała].
8. Trzeba wymuszać na Zarządzie Dróg i Mostów, żeby reagowali na zgłoszenia i dbali o stan chodników [p. Tadeusz Sapko].
9. W wyniku budowy obwodnicy, Sławinek został odcięty od ścieżki rowerowej. Zarząd Dróg i Mostów nie uwzględni naszej propozycji, żeby połączyć ścieżki rowerowe i żeby ścieżka rowerowa szła do Nałęczowa [p. Tadeusz Sapko].
10. Z Zarządkiem Dróg i Mostów dobrze jest pracować w sposób ewolucyjny, czyli poprzez powolne przekonywanie, uświadamianie, sprzedawanie pewnych fajnych rozwiązań. Liczę też na państwa współpracę w tym zakresie, by zmieniać tę rzeczywistość na lepszą [p. Aleksander Wiącek].
11. W Rzeszowie, jeśli jest jakiś problem zgłoszony, to prezydent jedzie osobiście to sprawdzić zabierając ze sobą dyrektorów odpowiedzialnych, w ten sposób ich rozliczając [p. Tadeusz Sapko].

### **Inne uwagi**

1. Trzeba promować kulturę korzystania z przestrzeni, dbania o własność wspólną [p. Marta Kurowska].
2. Inwestor, jeśli zleca zaprojektowanie jakiegoś fragmentu związanego z komunikacją, to jest zobowiązany przestrzegać warunków technicznych, bo inaczej jego projekt zostanie negatywnie oceniony i nie zostanie wydane pozwolenie na budowę [p. Marek Kobzak].
3. Jeśli mamy mówić o infrastrukturze pieszej, to musimy zabezpieczyć przede wszystkim bezpieczeństwo pieszych [p. Zofia Polska].

4. Każda dzielnica ma inną specyfikę, dlatego trzeba o każdą trzeba traktować indywidualnie, trzeba dogłębnie zbadać ich problemy [p. Jan Być].

### **Podsumowanie**

1. Standardy Infrastruktury Pieszey mają być dokumentem systemowym, to znaczy o pewnym stopniu ogólności. Będzie można powołać się na nie przy realizowaniu inwestycji. Dokument na pewno nie będzie zawierał szczegółowych wytycznych [p. Jan Kamiński].
2. Z głosów państwa wynika, że do tej pory stawialiśmy na transport samochodowy, a na niego brakuje miejsca. Kierowcy natomiast uważają, że miejsce parkingowe powinno być im zapewnione za darmo. Tymczasem w koszty posiadania samochodu trzeba wliczyć, że będzie się płacić za parkowanie. Dzięki naszym działaniom chcemy osiągnąć to, żeby te osoby, które naprawdę potrzebują przyjechać samochodem, będą miały miejsce do zaparkowania, chociaż będą musiały za nie zapłacić. A ci, którzy samochodu nie potrzebują, będą mieli alternatywę tak atrakcyjną, że nawet przez myśl im nie przejdzie, żeby wybrać samochód - innymi środkami transportu będzie szybciej i taniej [p. Jan Kamiński].
3. Jesteśmy gotowi do spotkania, jeśli chcieliby Państwo zaprosić nas do rad dzielnic. W ramach projektu wykonaliśmy cztery wystawy i możemy je udostępnić Państwu, by pokazać je w Państwa dzielnicach [p. Marta Kurowska].

Sporządziła:  
Anna Korycińska  
18.01.2016