



Raport ze spacerów badawczych przeprowadzonych przez Towarzystwo dla Natury i Człowieka na terenie Lublina

Wprowadzenie

Spacer badawczy to forma konsultacji społecznych, której celem jest krytyczny audyt przestrzeni czyli „mapowanie konkretnych miejsc i elementów wymagających interwencji, badanie odczuć, potrzeb badanych dot. różnych aspektów przestrzeni”. Innymi słowy spacer ma służyć zebraniu pomysłów na ulepszenie danej przestrzeni wynikających z bezpośredniego doświadczenia tej przestrzeni przez uczestników spaceru – z ich odczuć, opinii i potrzeb. Wnioski w założeniu mają być przydatne dla lokalnych władz i dostarczyć informacje uzasadniające wprowadzanie rozwiązań przyjaznych pieszym i poprawianie w ten sposób warunków dla ruchu pieszego, a także dla ruchu rowerowego.

Scenariusz spacerów (wraz z kwestionariuszem do wypełniania w trakcie spaceru) był przygotowany przez dr hab. Przemysława Sadurę, prof. Uniwersytetu Warszawskiego, wykładowcę Wydziału Socjologii, założyciela Fundacji Pole Dialogu. Wstępnym założeniem było wybranie tras, które są "miastem w pigułce" i na których można znaleźć zarówno rozwiązania dobre, jak i wymagające poprawy. Scenariusz zawierał listę problemów, na które prowadzący spacerzy mieli zwracać uwagę (przebiegi dla pieszych i rowerzystów, przejścia dla pieszych, bezpieczeństwo w okolicach szkół, szczególne potrzeby uczestników ruchu z różnego typu ograniczeniami, miejsca do wypoczynku, zieleń, oświetlenie itd.), ale przede wszystkim prowadzący mieli odnotowywać to, co sami/e z siebie zauważą i odnośnie czego wyrażą opinię uczestnicy i uczestniczki spacerów.

Najważniejszym wnioskiem ze spacerów jest duża zgodność reakcji uczestników i uczestniczek – dostrzegali podobne problemy i zwracali uwagę na rozwiązania nielogiczne, nie mające uzasadnienia, jak na przykład zakaz ruchu pieszych, gdy przejście jest w możliwe, zamknięcie chodnika przed przejściem dla pieszych czy przeszkody zwężające chodniki. Wszystkim przeszkadzały nierówne chodniki, a także zbyt wąskie chodniki przy miejscach parkingowych. Co do zasady popierali przyjęcie w planowaniu miejskiej mobilności założenia, że priorytetem jest zadbanie o potrzeby pieszych oraz ograniczanie zbędnego ruchu samochodowego, szczególnie w centrum miasta. Choć dla każdego z uczestników i każdej z uczestniczek kompromis w tej kwestii leżał w innym miejscu, to wszyscy wskazywali na potrzebę przesunięcia „środka ciężkości” w kierunku planów i decyzji bardziej sprzyjających pieszym i mniej skupionych na samochodach niż obecnie ma to miejsce. Większość zgadzała się, że ruch trzeba uspokoić, w sposób skuteczny. Proponowali przy tym różne znane sobie rozwiązania, głównie te stosowane w Lublinie (choć w rzeczywistości często nieskuteczne). Wyrażali też obawy co do nowych, nieznanym sobie rozwiązań i ich potencjalnego wpływu na możliwości poruszania się po mieście. Można założyć, że większość obaw wynikała z braku wiedzy. Większości uczestników trzeba było zadawać pytania wspomagające, by zachęcić ich do wyrażania opinii.

Wszyscy uczestnicy i uczestniczki zgodzili się, że otoczenie szkół nie jest bezpieczne dla uczniów. Część osób uważała, że trzeba eliminować ruch aut bezpośrednio przed nimi lub

reorganizować go tak, by poprawić bezpieczeństwo. Dużo osób wskazało na potrzebę edukacji uczniów, zamiast kierowców, którzy powinni mieć lepszą ocenę sytuacji (!). Wynika to z tradycyjnego podejścia wszystkich zainteresowanych – od dyrekcji szkół i władz lokalnych po policję i administrację rządową – obciążającego odpowiedzialnością za bezpieczeństwo przede wszystkim samych uczniów, najbardziej zagrożonych, a nie pozostałych uczestników ruchu czy podmioty odpowiedzialne za jego organizację.

W zakresie przejść dla pieszych młodszy uczestnicy i uczestniczki uważali, że powinno być ich mniej i w większości bez sygnalizacji, ale osoby starsze lub o ograniczonej ruchomości były przeciwnego zdania.

Spacer I

Trasa: Plac Litewski – 3go Maja – Radziwiłłowska – Staszica – Karmelicka – Świętoduska – Brama Krakowska – Rynek

Grupa: 3 osoby (mężczyźni), dojeżdżające do pracy samochodem, ale na miejsce rozpoczęcia spaceru dotarli rowerami i w trakcie spaceru je prowadziły, jedna z osób zaznaczyła, że niewiele powie o byciu pieszym, bo rzadko nim bywa.

Warunki spaceru: piątkowy wieczór, godzina 23:00, dobra pogoda, sporo osób na placu Litewskim, ruch na drogach niewielki.

Ogólne spostrzeżenia: Grupa zwracała uwagę przede wszystkim na swoje potrzeby, ale też kierowała się kryteriami użyteczności i kompromisu. Brak kwestii spornych. Dostrzegali głównie szerokość chodników, mimo wieczornej pory nie zwrócili uwagi na oświetlenie.

Punkt kontrolny 1 – Plac Litewski – nowa przestrzeń publiczna

Opinie: Dużo ławek, dobrze zlokalizowanych, za mało zieleni (w trakcie przebudowy część wycięto, po zlikwidowanej jezdni pozostała betonowa pustynia, choć z szeregiem drzew).

Punkt kontrolny 2 – 3go Maja – przejścia dla pieszych

Opinie: Brak uwag do tego przejścia, ale wskazano, że są w Lublinie przejścia, gdzie trzeba za długo czekać lub gdzie światła zapalają się nieintuicyjnie (zielone zapala się na wlotach wg ruchu wskazówek zegara – 4 fazy, zamiast typowego: relacja wprost i w poprzek – 2 fazy). Do tego zwrócono uwagę na potrzebę wciskania przycisków, które bywają nieintuicyjnie zlokalizowane, niewidoczne, a także na to, że detekcja pieszych może nie działać.

Proponowane rozwiązania: Sygnalizacja dla pieszych na skrzyżowaniach co do zasady powinna się włączać z automatu. Fazy powinny być intuicyjne.

Punkt kontrolny 3 – Radziwiłłowska – tył pałacu Lubomirskich – zakaz ruchu pieszych

Uwaga: Miejsce charakterystyczne – w pasie drogowym jest jeden chodnik, a zamiast drugiego jest przestrzeń prywatna, parking wyłącznie do użytku muzeum (w trakcie spacerów niemal zawsze większość miejsc pozostawała wolna).

Opinie: Uczestnicy zauważyli zbyt wąski chodnik. W okolicy pałacu Lubomirskich dostrzegli, że jest on miejscami zawężony przez przypory do takiej szerokości, że wózek nie przejedzie (przypora: pochyły, poprzeczny murek przeciwdziałający przechyleniu muru elewacji).



Zdj. Chodnik ograniczony przyporą



Zdj. Martwa przestrzeń parkingu

Dodatkowo ten wąski chodnik może być zawężony przez parkujące auta. Uczestnicy zwrócili uwagę, że parkując tu autem byli by tego nieświadomi. Wskazali, że na parkingu powinny być ograniczniki parkowania – tak by nie wjeżdżać zwisem auta (część przed i za kołami) nad chodnik. Uczestnicy zwrócili uwagę na martwą przestrzeń na końcu parkingu, której żadne auto nie wykorzysta, a uniemożliwia pieszym skracanie drogi (parkowanie jest skośne). W tym miejscu uczestnicy szli częściowo po parkingu. Uczestnicy nie zauważyli fragmentu chodnika objętego zakazem ruchu pieszego (znak ustawiony nieintuicyjnie – wysoko, po lewej stronie, de facto za plecami ruchu pieszego). Odnotowali przeszkodę w postaci latarni na środku chodnika.

Proponowane rozwiązania: Zastosować ograniczniki, by auta nie wjeżdżały w przestrzeń chodnika. Oddać martwą część parkingu pieszym. W miejscu przypór przewidzieć krótsze miejsca parkingowe (na prywatnym parkingu firma może ustalić, kto ma mniejsze auto i przypisać te miejsca do osób, których samochody się tam zmieszczą - kompromis pomiędzy przestrzenią dla pieszych a miejscami parkingowymi). Zakaz ruchu pieszych, jeśli w ogóle, to powinien być ustawiony wcześniej, a też chodnik w tym miejscu mógłby być tak zaplanowany, by nie było potrzeby wprowadzania zakazu (przeszkodą jest ozdobna latarnia o szerokiej podstawie na środku zwężonego chodnika). Dla większości użytkowników zakaz jest nieuzasadniony, bo latarnię ominą.



Zdj. Latarnia na środku chodnika

Punkt kontrolny 4 – Radziwiłłowska – Szkoła Podstawowa nr 24

Opinie: Na pytanie o szkolne ulice wskazano, że ulice pod szkołą nie powinny być zamykane. Powinna być większa edukacja dzieci w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Oceniono, że błędem była rozbudowa szpitala w pobliżu tego miejsca (zburzenie i budowa od podstaw),

gdyż ograniczyło to możliwość zmian w organizacji ruchu a w centrum miasta ciężko jest zaparkować, co jest konieczne pod szpitalem (dla pacjenta, odwiedzających i pracowników).

Proponowane rozwiązania: Ulica mogłaby być jednokierunkowa, co podniosłoby bezpieczeństwo pod szkołą, dodatkowo stworzyłoby to nowe miejsca parkingowe. Ogólnie podjazdy pod szkoły powinny być jednokierunkowe z miejscem K&R (pod samą szkołą lub w jej pobliżu).

Punkt kontrolny 5 – Skrzyżowanie Radziwiłłowskiej i Staszica – tymczasowa organizacja ruchu

Opinie: Niski murek na rogu (przy schodach do lokalu w piwnicy) zagraża bezpieczeństwu, bo można się o niego potknąć. Tymczasowa organizacja ruchu zakazuje ruchu pieszych przed samym przejściem – powinna być umieszczona wcześniej (przed poprzednim przejściem) lub umożliwić korzystanie z tego przejścia. Kawalek dalej pochwalono znak, który jest na wysięgniku – słupek jest poza chodnikiem/na jego krawędzi.



Zdj. Niebezpieczny murek

Proponowane rozwiązania: Balustrada przy schodach powinna być na całej długości murku, by uniemożliwić potknięcie się o niego. Śmietnik powinien być usunięty poza użytkowaną przestrzeń chodnika i nie powinien być przy przejściu, bo nowe przepisy dają pierwszeństwo pieszym i zachowanie pieszego może być mylące dla kierowców (nie wiadomo, czy chce przejść czy wyrzuca śmieci).

Punkt kontrolny 6 – Skrzyżowanie Staszica i Karmelickiej – brak przejść dla pieszych

Opinie: Zauważono brak przejścia dla pieszych. Jeden z uczestników uznał, że przechodzenie przez jezdnię tutaj jest niezgodne z przepisami. Drugi wskazał, że lepiej jak nie ma przejść dla pieszych, bo można wtedy przechodzić przez jezdnię prawie wszędzie.

Punkt kontrolny 7 – Karmelicka – wąskie i zniszczone chodniki

Opinie: Stan chodników zły i powinien być poprawiony. Miejsca parkingowe ograniczają przestrzeń dla pieszych.

Punkt kontrolny 8 – pominięto

Punkt kontrolny 9 – Stare Miasto – strefa ograniczonego ruchu samochodów

Opinie: Zauważono, że nawierzchnia może być niewygodna np. dla szpilek. Jednak zapytani o możliwość wprowadzenia „szpilkostrady” (tj. pasa z równą nawierzchnią, po którym łatwiej będzie się poruszać wszystkim osobom z ograniczeniami) uczestnicy nie bardzo wiedzieli, o co chodzi lub mieli błędne wyobrażenia, np. że taki pas zeszpeci otoczenie, bo będzie z betonu zamiast z kostki. Zwrócono uwagę na spory ruch samochodowy (jak na strefę ograniczonego ruchu), co nie jest komfortowe.

Spacer II

Trasa: Plac Litewski – 3go Maja – Radziwiłłowska – Staszica – Karmelicka – Zielona

Grupa: 3 osoby (kobiety) z niepełnosprawnością, jedna z nich z wadą wzroku, dojeżdżające do pracy komunikacją miejską, zaangażowane w temat

Warunki spaceru: sobota, godzina 16:00, dobra pogoda, sporo osób na placu Litewskim, ruch na drogach zmniejszony.

Ogólne spostrzeżenia: Ogólnie brak kwestii spornych, ale potrzebne były pytania wspomagające by zachęcić do rozmowy. Uczestniczki raczej nie знаły rozwiązań problemów, ale potrafiły je wskazać. W trakcie rozmów skłaniały się w kierunku oddawania centrum miasta pieszym. Nie do końca znały przepisy dotyczące strefy zamieszkania czy przechodzenia przez jezdnię. Uczestniczka z wadą wzroku największą uwagę zwracała na problemy takiej grupy osób. Poleciała artykuł na ten temat (<https://jawnylublin.pl/tak-wyglada-moje-miasto-nocaniedowidzaca-z-lublina/>).

Punkt kontrolny 1 – Plac Litewski – nowa przestrzeń publiczna

Opinie: Wiele miejsc gorących, w tym przebiegu zlikwidowanej ulicy, w choć jest też cień i fontanny. Zaletą jest nowa równa nawierzchnia placu, ale zauważono też, że potrafi oślepić osobę z problemami ze wzrokiem. Klocki „ochronne” mogą być niezauważalne, gdyż są w tym samym kolorze co nawierzchnia. Likwidacja ulicy jest w tym miejscu oceniana pozytywnie: jest bezpieczniej, a do przystanków jest blisko.

Proponowane rozwiązania: Kontrastowe klocki „ochronne”. W porównaniu z deptakiem przestrzeń nie jest dostępna dla niewidomych – potrzebne np. linie prowadzące.

Punkt kontrolny 2 – 3go Maja – przejścia dla pieszych

Opinie: Problemem są wysokie krawężniki. Tutaj to tylko 2-3cm, ale bywa to uciążliwe. Najgorzej jest na ulicach osiedlowych. Zmierzamy w kierunku płaskich krawężników na przejściach, ale bywają one niewidoczne dla osób niedowidzących! Problemem są też przejścia „na żądanie”, gdy trzeba wcisnąć przycisk, choć zielone mogłoby się zapalać automatycznie (podano przykład ul. Poniatowskiego i Popiełuszki). Problemem są też przejścia wieloetapowe, gdy nie da się przejść na jednym zielonym (np. rondo Tysiąclecia-Unii Lubelskiej), co jest szczególnie problematyczne dla seniorów. W Centrum przy przystankach jest za mało miejsca i ciężko obok nich przejść, bo ludzie czekają na autobus. Większym problemem jest jednak brak cienia i osłony przed deszczem. Na pytanie czy likwidować zatoki, by było więcej miejsca dla pieszych uczestnicy wskazali, że jest to dobry pomysł, choć może denerwować kierowców.

Proponowane rozwiązania: Oznaczenia dla osób niedowidzących i niewidzących przy krawężniach przejść dla pieszych. Automatyzacja sygnalizacji i dostosowanie długości zielonego do potrzeb pieszych – tak by mogli przejść na drugą stronę na jednej zmianie świateł. Więcej miejsca dla pieszych przy przystankach, a także więcej cienia i osłony przed deszczem.

Punkt kontrolny 3 – Radziwiłłowska – tył pałacu Lubomirskich – zakaz ruchu pieszych

Opinie: Samochody jeżdżą za szybko (sam znak to za mało). Chodniki są zbyt wąskie. Problemem są schodki wchodzące w chodnik (nie są ograniczone balustradą, można się o nie potknąć). Grupa nie zauważyła zakazu ruchu pieszego.

Punkt kontrolny 4 – Radziwiłłowska – Szkoła Podstawowa nr 24

Opinie: Do każdej szkoły w Lublinie można dojechać samochodem pod same drzwi (legalnie lub nie). To nie jest bezpieczne.

Proponowane rozwiązania: Jednokierunkowe podjazdy są bezpieczniejsze. Ostatni odcinek drogi, pod szkołą, powinien być wyłącznie pieszo-rowerowy.



Zdj. Podział przestrzeni pod samymi drzwiami szkoły

Punkt kontrolny 5 – Skrzyżowanie Radziwiłłowskiej i Staszica – tymczasowa organizacja ruchu

Opinie: Zauważono, że o niski murek na rogu można się potknąć. Bardziej niebezpieczne są takie miejsca bez balustrady i oznaczeń dla osób niedowidzących. Roboty drogowe źle oznaczone (powinno być albo wcześniej, albo z możliwym dojściem do przejścia). Jedna z uczestniczek wskazała na podobny problem na swoim osiedlu – nie było informacji o przekopie przez chodnik i z powodu braku oznaczeń musiała się cofać (pokonała dłuższą trasę, zmarnowała czas).



Zdj. Roboty drogowe, zablokowane przejście

Proponowane rozwiązania: Oznaczenie schodów na potrzeby osób niedowidzących. Ograniczenie zamykania chodników w związku z budowlami/remontami do minimum (jak najmniej i jak najkrócej).

Punkt kontrolny 6 – Skrzyżowanie Staszica i Karmelickiej – brak przejść dla pieszych

Opinie: Przejścia są na Karmelickiej za rzadko, przy skrzyżowaniu ich brak i są wysokie krawężniki, co utrudnia przejście. Zapytani uczestnicy odnieśli się do nierównego chodnika – zauważając, że po pracach ziemnych nie został prawidłowo naprawiony, a dla osób niedowidzących wszelkie zmiany utrudniające ruch są niekorzystne. Nie zauważyli też problemu

śmietnika, który musieli ominąć. Po zwróceniu uwagi stwierdzili, że na chodnikach jest wiele przeszkód.

Punkt kontrolny 7 –Karmelicka – wąskie i zniszczone chodniki

Opinie: Uczestnicy wybrali przejście szerszym chodnikiem, zauważyli na nim przeszkody. Pojawiły się komentarze, że często lepiej chodzić jezdnią, kiedy chodnik jest krzywy, zastawiony autami, pełen przeszkód. Jezdnie są bardziej zadbane niż chodniki, tymczasem media piszą o dziurach w jezdni, ale nigdy o złym stanie chodników!

Punkt kontrolny 8 – Zielona – strefa zamieszkania

Opinie: Samochody jeżdżą w strefie za szybko, brak rozwiązań wymuszających jazdę zgodnie z przepisami. Uczestniczki nie znały przepisów dot. strefy zamieszkania, nie miałyby odwagi ich egzekwować (np. chodząc całą szerokością jezdni), ale i tak schodzą na jezdnię, bo jest na niej więcej miejsca. „Chodniki” w tym miejscu mają ok. 1m szerokości, są nierówne, oddzielone barierką od „jezdni”. Jedna z uczestniczek przyznała, że porusza się tutaj po jezdni, ale z lekką obawą.

Proponowane rozwiązania: Potrzebne jakieś rozwiązanie realnie spowalniające ruch oraz więcej chodników i skrótów dla pieszych

Spacer III

Trasa: Plac Litewski – 3go Maja – Radziwiłłowska – Staszica –Zielona

Grupa: 4 osoby (kobiety), w podeszłym wieku 65+

Warunki spaceru: niedziela, godzina 9:00, dobra pogoda, mało osób na placu Litewskim, na drogach mały ruch.

Ogólne spostrzeżenia: Uczestniczki generalnie zgadzały się ze sobą, także w tym, że warto zwiększać dostępność centrum miasta dla pieszych. Krytycznie oceniły granitowe nawierzchnie w Centrum, które ich zdaniem bywają śliskie po deszczu. Brakowało im wiedzy w zakresie przepisów ruchu drogowego. Pierwszym wyzwaniem okazał się brak toalety w okolicy (Szalet miejski miał być otwarty dopiero za 2 godziny. Zdaniem uczestniczek to duży problem, także w lokalach komercyjnych, gdzie często nie można skorzystać z toalety nawet za opłatą!). Tempo spaceru spowolnione. Jedna osoba wycofana, pozostałe raczej pozytywnie nastawione do spaceru, choć trzeba było zadawać pytania pomocnicze, by zachęcić je do wypowiedzi.

Punkt kontrolny 1 – Plac Litewski – nowa przestrzeń publiczna

Opinie: Brakuje zieleni. Wydeptany skrót na przystanek. Część uczestniczek zwróciła uwagę, że nie czuje się bezpiecznie (obawia się napadnięcia), z powodu licznych lokali z alkoholem i braku obecności służb porządkowych.

Punkt kontrolny 2 – 3go Maja – przejścia dla pieszych

Opinie: Przejście oceniono jako prawidłowo zlokalizowane, z dobrze ustawionym oczekiwania na zielone. W ocenie uczestniczek poza Centrum zdarzają się sygnalizacje nie dostosowane do czasu przejścia przez jezdnię seniorów. W Centrum natomiast zdarza się bardzo długo czekać na zielone. Seniorki zwróciły też uwagę, że dobrze zadbane jest tylko Centrum, a poza nim przy przejściach krawężniki są wysokie, a chodniki nierówne.

Proponowane rozwiązania: Jedna z senierek stwierdziła, że jest sygnalizacja świetlna utrudniająca poruszanie się i nie powinno ich być tak dużo. Mniej sprawne uczestniczki spaceru się z tym nie zgodziły. Generalnie zdaniem wszystkich przejść powinno być jak najwięcej. Jedna z senierek wskazała na potrzebę „szpilkostrady” na Starym Mieście.

Punkt kontrolny 3 – Radziwiłłowska – tył pałacu Lubomirskich – zakaz ruchu pieszych

Opinie: Samochody poruszają się zbyt szybko i nie zwalniają przed przejściem, tak by pieszy wiedział, że może bezpiecznie przejść. Kierowcy nie przestrzegają pierwszeństwa pieszych na przejściach. Uczestniczki stwierdziły, że wąskim zastawionym autami chodnikiem trudno przejść, ale można go ominąć. Nie zwróciły uwagi na zakaz ruchu pieszych. Po jego wskazaniu uznały go za absurdalny (bo większość pieszych dałaby radę przejść).

Punkt kontrolny 4 – Radziwiłłowska – Szkoła Podstawowa nr 24

Opinie: Otoczenie żadnej ze starszych szkół w mieście nie jest zbyt bezpieczne.

Proponowane rozwiązania: Edukacja BRD dla uczniów i uczennic. Koło szkół powinni być „przeprowadzaczki” przez przejścia (pan/pani STOpek).

Punkt kontrolny 5 – Skrzyżowanie Radziwiłłowskiej i Staszica – tymczasowa organizacja ruchu

Opinie: Zwrócono uwagę na kocz w świetle chodnika, a także na okratowanie okien do piwnic zajmujące przestrzeń ciągu pieszego (choć możliwe są inne rozwiązania). Uczestniczki wskazały też na zły stan techniczny chodników i podzieliły się wrażeniem, że nikt się tym nie przejmuje. Jedna osoba zauważyła krzywe zjazdy.



Zdj. Okratowanie / Zniszczony chodnik

Punkt kontrolny 6 – Skrzyżowanie Staszica i Karmelickiej – brak przejść dla pieszych

Opinie: Przejście w Karmelicką powinno być wyznaczone

Punkt kontrolny 7 – Karmelicka – wąskie i zniszczone chodniki

Opinie: Samochody w centrum miasta często przeszkadzają, dlatego na części ulic należy ograniczyć dostępność (tylko dla aut mieszkańców). Problem parkowania na chodnikach jest większy na starych osiedlach, które nie były projektowane pod auta, a teraz są zastawione. Mało zieleni.

Proponowane rozwiązania: W Centrum powinno być więcej zieleni, a poza nim należy zbudować wielopoziomowe parkingi.

Punkt kontrolny 8 – Zielona – strefa zamieszkania

Opinie: Chodniki są wąskie i zaniedbane. Tylko jedna z uczestniczek chodzi tu po jezdni. Reszta się boi i chodzi po chodniku. Potrzebne rozwiązanie, które spowolni ruch

Spacer IV

Trasa: Plac Litewski – 3go Maja – Radziwiłłowska – Staszica – Zielona – Brama Krakowska – Rynek

Grupa: 4 osoby, rodzice

Warunki spaceru: poniedziałek, godzina 17:00, dobra pogoda, mało osób na placu Litewskim, na drogach normalny ruch.

Ogólne spostrzeżenia: Uczestniczki i uczestnicy mieli podobne opinie, nie było punktów spornych. W ich opinii władze powinny bardziej wsłuchiwać się w potrzeby pieszych i w Centrum nadać im większy priorytet. Proponowano rozwiązania opierające się na kompromisach i zasadach sprawiedliwości społecznej, zgodnie z założeniem „Skoro pieszych jest tu więcej, to powinni mieć tu lepiej”. Zauważono wysokie krawężniki na przejściach i padła uwaga, że zawsze powinny być „robione na 0”, to jest bez uskoku. Zwrócono uwagę, że parkowanie jest tańsze niż podróż komunikacją miejską. Nastawienie do spaceru było pozytywne. Tempo spaceru – szybkie. Potrzebne było zachęcanie do wypowiedzi poprzez pytania wspomagające.

Punkt kontrolny 1 – Plac Litewski – nowa przestrzeń publiczna

Opinie: Brakuje cienia. Plac Litewski nie jest już głównym miejscem organizacji imprez masowych, więc mógłby być mniej „defiadowy”. Nawierzchnia jest zbyt zróżnicowana, niedostępna dla hulajnóg czy rolek (kostka).



Zdj. Nawierzchnia, pl. Litewski

Usunięcie jezdni część osób oceniła pozytywnie, ale jedna osoba wskazała, że mogła by w to miejsce wrócić komunikacja miejska. Problem mają też rowerzyści, którzy mogą się poruszać tylko w jednej relacji. Nie wszędzie da się dojść bezpośrednio, stąd widać „przedepły”, np. na przystanek.

Punkt kontrolny 2 – 3go Maja – przejścia dla pieszych

Opinie: Fazy dla pieszych bywają krótsze niż dla aut. Sporo osób przechodzi na czerwonym. Zdarzają się też sygnalizacje na skrzyżowaniach bez przejść na jednym wlocie, albo z niekorzystnym przebiegiem chodnika i to zachęca pieszych do łamania prawa. W Centrum jest za dużo sygnalizacji, ponieważ dopuszcza się ruch tranzytowy.

Proponowane rozwiązania: Eliminacja tranzytu i świateł w centrum miasta.

Punkt kontrolny 3 – Radziwiłłowska – tył pałacu Lubomirskich – zakaz ruchu pieszych

Opinie: Według części uczestników samochody jeżdżą tu zbyt szybko, wg. pozostałych problemem jest zasłanianie pieszych przez parkujące auta. Jeden z rodziców zwrócił uwagę, że niebezpieczne są kolizyjne lewoskręty z sygnalizacją (bo kierowcy jadą szybko i nie zwracają uwagi na pieszych na przejściu). Zwrócono uwagę na zakaz ruchu pieszego (bez sensu, porównany do węższych miejsc w Lublinie, gdzie można chodzić) oraz dziurę po oświetleniu, gdzie można wpaść.



Zdj. Niewidoczny zakaz ruchu / Dziura w chodniku, pozostałość po oświetleniu

Uczestnicy wskazali, że nieużywany parking można zwęzić (zmieniając układ parkowania ze skośnego na równoległe). Dostrzegli też, że auta wjeżdżają zwisem na wąski chodnik, co dodatkowo go zwęża.

Punkt kontrolny 4 – Radziwiłłowska – Szkoła Podstawowa nr 24

Opinie: Zdaniem uczestników wjazd dla nauczycieli i wejście dla uczniów nie powinny być połączone. Szkoły powinny mieć strefy tylko dla uczniów, bez aut. Jeden z rodziców zwrócił uwagę, że nauczyciele dojeżdżający autem są uprzywilejowani – nie ma parkingu rowerowego ani dla nauczycieli, ani dla uczniów. Uczestnicy wskazali, że pod szkołą powinien być uspokojony ruch. Dziwi ich też, że pomimo słupków nie ma łańcuchów odgradzających dzieci od jezdni. Ok. 50m od szkoły łańcuchy już są. Jeden z uczestników zwraca uwagę, że dzieci lubią biegać, a ta przestrzeń temu nie sprzyja. Pod samą szkołą jest pomnik upamiętniający ofiary obozów koncentracyjnych (bez wejścia z terenu szkoły). Wyłącza to ten zielony teren z funkcji użytkowej. Pomnik należy albo przenieść albo udostępnić go dla dzieci. Porównano to z pomnikiem na pl. Litewskim, na którym można usiąść.



Zdj. Oddzielona przestrzeń wokół pomnika

Punkt kontrolny 5 – Skrzyżowanie Radziwiłłowskiej i Staszica – tymczasowa organizacja ruchu

Opinie: Uczestnicy zwrócili uwagę na pieszych idących po jezdni wzdłuż zamkniętego chodnika. Uznali za ciekawe, że pieszych się chroni przed budową, a kierowców na jezdni już nie, choć ryzyko wypadnięcia czegoś groźnego z budowy na jezdnię jest podobne. Jako niedopuszczalne określili zamykanie jednego chodnika i pozostawienie na drugim parkingów: „Gdy były dwa chodniki, a piesi jeden tracą, to szerokość drugiego chodnika powinna być w miarę możliwości poszerzona – chodzi o sprawiedliwość społeczną”

Proponowane rozwiązania: Mogłaby tu być tymczasowa zebra, albo znak zakazujący ruchu pieszych należy przesunąć. Udostępnienie chodnika powinno być bardziej priorytetowe niż budowa – można zabezpieczyć chodnik przed budową.

Punkt kontrolny 6 – pominięto

Punkt kontrolny 7 – pominięto

Punkt kontrolny 8 – Zielona – strefa zamieszkania

Opinie: Uczestnicy zwrócili uwagę, że z jednej strony nie ma znaku strefy zamieszkania, a od drugiej łatwo go przeoczyć będąc kierowcą. Część osób wiedziała, z czym wiąże się ten znak i korzystała z jezdni w strefie. Jedna z uczestniczek obawiała się jednak egzekwowania swoich praw na tym terenie. Inny uczestnik zwrócił uwagę, że trzeba być odważnym, by te prawa egzekwować, a i tak może się to wiązać z nieprzyjemnymi sytuacjami (pyskówki, wymuszanie).



Zdj. Strefa zamieszkania

Zwracano uwagę, że kierowcy notorycznie parkują tu poza miejscami wyznaczonymi. Jeden z uczestników zwrócił uwagę, że w Centrum ogródki gastronomiczne często kolidują z naturalnym ruchem pieszych. Szczególnie na rogach ogródki uniemożliwiają skracanie trasy (ścinanie).

Proponowane rozwiązania: W strefach zamieszkania powinna być odpowiednia infrastruktura uspokojenia ruchu. Dostosowanie ogródków gastronomicznych do potrzeb ruchu pieszego.

Punkt kontrolny 9 – Stare Miasto – strefa ograniczonego ruchu samochodów

Opinie: Nawierzchnia nieprzyjazna dla pieszych, szczególnie dla tych o szczególnych potrzebach. Jeden z uczestników zwrócił uwagę na brak cienia (kiedyś rosły tu drzewa). Inny pokazał zdjęcie ze ślubu cywilnego na rynku (wszyscy schowani w cieniu). Kolejny uczestnik zwrócił uwagę, że dopiero niedawno pojawiły się tutaj darmowe ławki (nie w ogródkach gastronomicznych), jednak nadal jest ich za mało. Problemem jest też ograniczenie wejścia na rynek przez ogródki i wózki sprzedażowe – jest to najbardziej uczęszczany trakt pieszy. Uczestnicy pozytywnie oceniają ograniczenie ruchu aut na Starym Mieście, jednak ich zdaniem jest on wciąż nadmierny, a dostawcy nie przestrzegają godzin dostaw – wjeżdżają, kiedy chcą.



Zdj. Nawierzchnia rynku

Proponowane rozwiązania: Więcej ławek i cienia. Równa nawierzchnia i realne ograniczenie ruchu aut na Starym Mieście.

Spacer V

Trasa: Plac Litewski – 3go Maja – Radziwiłłowska – Staszica – Zielona

Grupa: dwie mamy i 1 student - 3 osoby + urzędnicy: Wydział Zarządzania Ruchem i Mobilnością i Biuro ds. osób z niepełnosprawnością

Warunki spaceru: piątek, godzina 9:00, pogoda – przed burzą, sporo osób na placu Litewskim, na drogach normalny ruch.

Ogólne spostrzeżenia: Uczestnicy na część tematów mieli odmienne zdania. Część z nich w wielu kwestiach była za zachowaniem status quo. Generalnie byli małowinni i mało spostrzegawczy.

Punkt kontrolny 1 – Plac Litewski – nowa przestrzeń publiczna

Opinie: Jest zdecydowanie łatwiej się poruszać: równa przestrzeń bez krawężników. Jest bezpieczniej, bo zlikwidowano jezdnię. Brakuje zieleni i cienia. Nowe place zostały zamknięte z powodu uszkodzeń.

Punkt kontrolny 2 – 3go Maja – przejścia dla pieszych

Opinie: Zdarzają się wysokie krawężniki na przejściach. Czasem zdarza się mieszkańcom przejść na czerwonym, bo nic nie jedzie, a i tak pieszy ma czerwone. Przejścia dwuetapowe nie są dostosowane do potrzeb pieszych – nie da się przejść na jednej fazie (ale podczas spaceru na jednym ze skrzyżowań, z trzema wlotami – kształt litery T – piesi dostali zielone światło jednocześnie dwóch przejściach przez jezdnię). Grupa nie skomentowała zaobserwowanej sytuacji, gdy seniorka przebiegła przez jezdnię poza przejściami. Uczestnicy zwrócili uwagę, że na najbliższym przystanku nie ma wiaty, ale rozumieją, że nie ma na nią miejsca. Zauważyli, że jest mało miejsca dla pieszych, a dodatkowo przestrzeń jest zwężona przez „potykacze”. Jednak jednocześnie stwierdzili, że likwidacja zatoki autobusowej w celu poszerzenia chodnika nie byłaby zasadna, bo wpłynęłaby na płynność ruchu aut.

Punkt kontrolny 3 – Radziwiłłowska – tył pałacu Lubomirskich – zakaz ruchu pieszych

Opinie: Urzędnik ostrzegł, że jest zakaz ruchu. Niemniej uczestnicy byli zaskoczeni, że pojawia się on w połowie drogi. Wskazali, że jeśli nie ma chodnika, to ok, ale pod warunkiem, że parking jest wykorzystywany (w momencie spaceru był pusty).

Punkt kontrolny 4 – Radziwiłłowska – Szkoła Podstawowa nr 24

Opinie: Jedna z uczestniczek stwierdziła, że nie widać nawet, że w tym miejscu jest szkoła. Choć są znaki „Agatki”, to zdaniem uczestników były zbyt mało widoczne. Samochody jeżdżą tu zbyt szybko i należy je spowolnić. Brak jest miejsca K&R dla rodziców. Jedna z osób zwróciła uwagę, że młodsze dzieci muszą być często odprowadzane do drzwi szkoły lub wręcz przed szkołę, a nie tylko do bramy. Zauważono „chaos” powodowany przez rodziców odwożących dzieci – parkujących byle gdzie i zawracających, co generuje niebezpieczne sytuacje. Dostrzeżono brak łańcuchów na słupkach pod samą szkołą. W trakcie spaceru można było zobaczyć, że samochody nie ustępują pieszym na pasach, jednak część grupy tego nie zauważyła, a reszta osób nie miała zdania na ten temat.

Proponowane rozwiązania: Lepsze oznaczenie przejść dla pieszych w otoczeniu szkoły (biało-czerwone). Rozwiązania dla uspokajania ruchu (brak konkretów). Zdaniem jednego z uczestników można by stosować pasy akustyczne, które jego zdaniem nie hałasują, więc nie przeszkadzałyby okolicznym mieszkańcom.

Punkt kontrolny 5 – Skrzyżowanie Radziwiłłowskiej i Staszica – tymczasowa organizacja ruchu

Opinie: Grupa uznała, że w tym miejscu wyłączenie chodnika jest uzasadnione. Znają tunele budowlane dla pieszych, ale nie oceniają ich jako bezpieczne. Grupa wskazała, że oznakowanie prowadzonych robót powinno być poprawione, gdyż teraz wprowadza w błąd i uniemożliwia skorzystanie z przejścia.

Punkt kontrolny 6 – pominięto

Punkt kontrolny 7 – pominięto

Punkt kontrolny 8 – Zielona – strefa zamieszkania

Opinie: Uczestniczka wskazała, że chodniki są bardzo wąskie, miejscami nie mieści się wózek. Wtedy trzeba korzystać z jezdni. Grupa wiedziała, jak się zachować w strefie zamieszkania. Wskazano jednak, że informujący o niej znak jest mało widoczny. Uczestnicy zauważyli, że samochody jeżdżą szybciej niż dopuszczone w tym miejscu 20km/h. Jeden z uczestników był zdania, że ograniczenie jest zbyt niskie, a wyłączenie ulicy z ruchu nie ma sensu.

Spacery były przeprowadzone przez Krzysztofa Kowalika, członka zarządu Towarzystwa dla Natury i Człowieka, na początku lipca 2022 roku. Odbyły się w ramach realizacji projektu „Promocja zeroemisyjnej mobilności poprzez mobilność aktywną, szkolne ulice i strefy czystego transportu”, w którym Towarzystwo dla Natury i Człowieka było partnerem. Liderem projektu był Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki. Projekt był dofinansowany przez Europejską Fundację Klimatyczną.

Kontakty:

Polski Klub Ekologiczny Okręg Mazowiecki

Mazowiecka 11/16, 00-052 Warszawa, tel.: 22 827 33 70, mail: pkeom.org@gmail.com

Towarzystwo dla Natury i Człowieka

ul. Głęboka 8A, 20 -612 Lublin, tel.: 81 743 71 04, mail: towarzystwo@ekolublin.pl