

Trzecie spotkanie Forum Rowerowego, 18.06.2008.

Urząd miasta i rowerzyści. Budowanie współpracy

Przybyli goście:

Eugeniusz Janicki – Dyrektor Wydziału Dróg i Mostów UM w Lublinie

Marek Kuzaj – Dział Inwestycji, Pełnomocnik Prezydenta ds. ścieżek rowerowych w Lublinie

Elżbieta Kołodziej-Wnuk – zastępca Prezydenta Miasta

Wojciech Krakowski – wiceprzewodniczący Rady Miasta

Tomasz Lewikowski – Dyrektor Wydziału Gospodarki Komunalnej UM w Lublinie

Wojciech Kopuła – Wydział Rozwoju Funduszy Europejskich

studenci Gospodarki przestrzennej Collegium Polonicum w Słubicach

Spotkanie prowadził **Marcin Skrzypek** – Porozumienie Rowerowe, Ośrodek „Brama Grodzka – Teatr NN”

Marcin Skrzypek: Rok temu odbyło się podobne spotkanie, na którym przedstawiciele UM zadeklarowali, że reprezentacja rowerzystów mogłaby pomóc im w planowaniu dróg rowerowych. W tym czasie powstało Porozumienie Rowerowe - coś w rodzaju „pospolitego ruszenia”. Można się z nami bez problemu skontaktować, można się do nas przyłączyć, a efekty naszych działań są upublicznione; jest pełna jawność tego, co robimy. Dość szybko zgłosił się do nas pan Marek Młynarczyk z Wydziału Inwestycji z prośbą o rozwiązanie pewnego problemu. Mianowicie dwóch radnych stworzyło projekt przeprowadzenia przez miasto toru rowerowego – rowerowego tylko z nazwy, gdyż – jak przyznali w rozmowie z dziennikarzem - od początku miał to być tor motocyklowy – moim zdaniem to skandal. Przeszkody na tym torze są nie do pokonania dla roweru. Ale cóż, taki projekt 2-km. toru powstał i jednocześnie powstał problem: co z nim dalej zrobić? Nasza rola polegała przede wszystkim na tym, żeby stwierdzić, że nie jest to tor rowerowy i dlaczego. Nasza wyczerpująca opinia jest dostępna na stronach Forum. Ten projekt udało się uratować, zamiast jednego toru zmieściło się ich pięć. Internauci komentując projekt, mówią, że jest on na razie największym w Polsce, spełnia wszelkie normy i można nawet organizować tu Mistrzostwa Świata.

Później prezydent Fic poinformował lublinian za pośrednictwem „Gazety Wyborczej”, że jest powoływany pełnomocnik ds. rowerowych. Zareagowaliśmy dość szybko, skontaktowaliśmy się z panem Markiem Kuzajem - bo skoro jest odpowiednia osoba, to warto coś wspólnie zrobić. Po pierwszym spotkaniu została sporządzona obszerna notatka, wszystko jest udokumentowane i zamieszczone na stronie. Sądzę, że przez ten rok udało nam się zrobić dość dużo i można mówić o

pewnym wspólnym sukcesie. Tam, gdzie jest zapotrzebowanie na współpracę i ta współpraca się nawiązuje, są również efekty.

Pan Kuzaj nie do końca jest Pełnomocnikiem Prezydenta ds. Dróg dla Rowerów, jest tylko przedstawicielem Wydziału Inwestycji i jak sam wielokrotnie mówił, nie wszystkie nasze prośby może zrealizować. Dlatego postanowiliśmy zwołać to spotkanie, by przypomnieć osiągnięcia i zapytać przedstawicieli władz **w jaki jeszcze sposób rowerzyści mogą włączyć się w prace nad rozwojem systemu komunikacji rowerowej w mieście** ? to jest główny cel tego spotkania. My ze swojej strony możemy powiedzieć czego oczekujemy, jak dla nas projektować, żebyśmy byli zadowoleni.

Elżbieta Kołodziej-Wnuk: Wszystkie nowe drogi projektowane w mieście zakładają istnienie przylegających do nich dróg rowerowych, a pytanie powinno raczej brzmieć: co robić, żeby nowe drogi w ogóle powstawały? - o to trzeba walczyć. Będzie spotkanie w Ministerstwie Infrastruktury w sprawie tego, czy będziemy mieli wjazd do Lublina od ul. Spółdzielczości Pracy aż do węzła Dąbrowica czy nie. Trwają konsultacje społeczne, zapraszam państwa do uczestnictwa. To są bardzo duże środki i musimy za tym chodzić wszyscy - nie tylko urzędnicy - inaczej niczego nie wywalczymy.

Marcin Skrzypek: To prawda, zauważalne jest, że drogi dla rowerów są na nowych drogach, ale nic w tej kwestii nie robi się np. przy okazji remontu dróg.

Eugeniusz Janicki: Jeśli w budżecie są wydatki kompleksowe, wówczas powstaje albo nowy obiekt, albo jakiś obiekt jest przebudowany, czyli zmienia się cechy użytkowe dróg, chodników, itd. Ale jeśli jest tylko remont w ramach bieżących wydatków, to oznacza to jedynie odtworzenie tego, co już było. Jeśli jest remont - nie można niczego zmienić. Jeśli jest przebudowa - można wprowadzić zmiany. Choć np. na Drodze Męczenników Majdanka dobudowaliśmy drogę dla rowerów, ale i tak nikt z niej nie korzysta, bo nie ma kontynuacji – miała być, ale nie ma. Podobnie z drogą rowerową na ul. Spółdzielczości pracy – dochodzi tylko do granic miasta, poza granicami nie należy już do naszego budżetu i nic nie możemy zrobić.

Elżbieta Kołodziej-Wnuk: Odpowiadając na pytanie, co państwo możecie dla nas zrobić powiem, że musimy walczyć o to, by nasz Urząd Marszałkowski otrzymywał pieniądze na drogi wjazdowe i na trasy rowerowe wzdłuż nich (i nie tylko), żeby stworzyć ciąg dróg przez całą Lubelszczyznę, bo o to chodzi nam najbardziej. Decydem w tym przypadku jest pan Marszałek.

Marcin Skrzypek: Myślę, że skala spraw, o których pani mówi, nas przerasta. Nikt z nas nie

będzie uczestniczył w wyprawie do Ministerstwa. Ja chciałbym rozmawiać o rzeczach, które już posiadamy, jak było np. w przypadku drogi, którą zaproponowaliśmy, gdy tylko Dział Inwestycji zechciał z podjąć z nami współpracę. Czy w ramach bardziej praktycznych spraw, łączących się z naszą wiedzą i doświadczeniami, możemy państwu w czymś pomóc?

Eugeniusz Janicki: Problemem jest podjęcie się przez projektantów wyzwania i zaprojektowanie ścieżek rowerowych wzdłuż jezdni. Nie ma takich projektantów. Np. na ul. Krochmalnej, od dworca, można by zaprojektować taką trasę. Ale u nas nie ma ścieżek wzdłuż dróg, są ewentualnie wydzielone strefy rowerowe przy chodnikach. W naszej polskiej tradycji w ogóle nie ścieżek czy raczej dróg rowerowych.

Poprzednio poruszono kwestię ścieżki na Al. Raławickich – jest to temat realny, ale jeśli będzie przebudowa jezdni i chodników. Póki co - nie ma tego w planach.

Marcin Skrzypek: A jak moglibyśmy wspomóc działania UM, aby ukonkretnić wyznaczanie pasów dla rowerów na istniejących jezdniach? Z panem Kuzajem wytworzyła się taka nić porozumienia, współdziałania, że on nas informuje o jakiejś konkretnej sprawie, przedstawia zadanie do wykonania i szukamy rozwiązania.

Eugeniusz Janicki: Myślę, że dojdziemy do porozumienia, że będziemy się informować. Jeśli Porozumienie zna sprawy do wykonania, to liczymy na to, że będziecie nam podpowiadać przykłady rozwiązań, możecie też uczestniczyć w rozmowach z projektantami.

Marcin Skrzypek: Panie Marku, jak pan widzi swoją rolę w tej komunikacji?

Marek Kuzaj: Myślę, że nasza współpraca układa się bardzo dobrze. To ułatwia celowe tworzenie ścieżek rowerowych w gminie. Wierzę, że w efekcie tego powstaną ścieżki, z których rowerzyści będą zadowoleni. Na naszych spotkaniach poruszyliśmy już mnóstwo spraw: począwszy od lokalizacji ścieżek, po ich nawierzchnię - doszliśmy do wniosku, że lepsze są ścieżki z asfaltobetonu, choć w UM opinii na ten temat są bardzo różne. Wszystko jest uwarunkowane punktem widzenia - inaczej patrzy na tę sprawę wykonawca - ważne jest jej umiejscowienie, podłoże, itd., a jeszcze inaczej ten, kto będzie ją utrzymywał.

Wspólnie wykonaliśmy koncepcję ścieżki rowerowej wzdłuż al. Warszawskiej i al. Solidarności poprzez Plac Zamkowy i ul. Unii Lubelskiej. Ta koncepcja jest już gotowa, będzie jeszcze raz skonsultowana z Forum Rowerowym, a uwagi będą wykorzystane przy zleceniu projektu wykonawcy. Ponadto zostały zakończone trzy projekty ścieżek rowerowych: wzdłuż Czerniejówki, Bystrzycy i Osmolińska – Krężnicka. To są ścieżki samodzielne - odrębny typ ścieżek

funkcjonujących w miastach. Pierwszy typ, to ścieżki wybudowane w ramach inwestycji drogowych, drugi – ścieżki, które można wygospodarować z ciągów istniejących pieszych (mających odpowiednią szerokość i odpowiednio niewielkie natężenie ruchu pieszego).

Powiem jaka jest moja rola: jestem przekąźnikiem państwa, rowerzystów życzeń do UM.

Wszystko, co jest w zakresie inwestycji, czyli w moim Wydziale, mogę udostępnić, pomóc i to właśnie realizuję. Są kwestie należące do innych wydziałów, np. wzdłuż ul. Smorawińskiego białą linią wydzielono ciąg dla pieszych i ciąg dla rowerów - takie wnioski również zgłaszaliście do mnie. Ja nie mogę takich rzeczy wykonać, więc odesłałem państwa do pana dyrektora Janickiego. Jestem tym przekąźnikiem. Moim zdaniem nasza współpraca mimo wszystko jest sukcesem.

Marcin Skrzypek: Z naszego punktu widzenia to bardzo dobrze, że jest osoba zbierająca dla UM opinie rowerzystów, ale byłoby jeszcze lepiej, gdyby ktoś zbierał opinie UM dla rowerzystów. Współpracując z panem Markiem nie oczekiwałem, że on zasięgnie opinii dyrektorów innych wydziałów dotyczących ich potrzeb na temat dróg dla rowerów. Może się myliłem, może tego właśnie powinienem oczekiwać?

Marek Kuzaj: Przy ogromie pracy, jaką ma do wykonania każdy wydział, przy permanentnym braku pieniędzy na inwestycje, modernizacje, przy wielu potrzebach jakie mają mieszkańcy miasta - powiedzmy sobie szczerze: ścieżki rowerowe nie są najważniejsze. Trudno oczekiwać od wszystkich wydziałów, że będą wychodzić dodatkowo z inicjatywą w tej sprawie. Dlatego to wy musicie wychodzić z inicjatywą, wy musicie wskazywać problemy i składać propozycje, a ja, w miarę możliwości, będę przekazywać wasze uwagi i wspólnie będziemy rozwiązywać problemy.

Marcin Skrzypek: Więc następnym razem zamiast organizować spotkanie, mógłbym zgłosić się do pana z prośbą, żeby pan zasięgnął opinii pana Janickiego, np. gdzie on widzi przyszłe drogi rowerowe w pasie jezdni, czy tak?

Marek Kuzaj: Tak, może tak być, choć forma naszych kontaktów, to już sprawa drugorzędna. Można też organizować spotkania.

Marcin Skrzypek: A jeśli chodzi o jakość przyszłych dróg dla rowerów, czego możemy oczekiwać? Czy państwa zdaniem to dobrze, że powstają takie a nie inne drogi?

Elżbieta Kołodziej-Wnuk: Warto, żeby powstawały ciągi komunikacyjne. Jeśli miasto ma się rozwijać, być dobrze postrzegane przez osoby, które chciałyby tu mieszkać, tu przyjeżdżać, to jednym z ważniejszych elementów są dobre ciągi komunikacyjne. Przy nowo powstających drogach

będą powstawać również ścieżki rowerowe – to bardzo ważne. A to, jak je tworzyć przy już istniejących drogach czy w okolicy terenów zielonych, to inna sprawa. Bardzo ważne jest, aby drogi były budowane kompleksowo.

Marcin Skrzypek: A gdybyśmy chcieli poprawić jakość istniejących dróg dla rowerów, żeby lepiej wyglądały, żeby były lepsze, to jak moglibyśmy to zrobić? Pan Marek Kuzaj mówił np. o zmianie powierzchni brukowej na ciągłą. Kiedy, w którym momencie i w jaki sposób możemy podać nasze sugestie, żeby zostały uwzględnione?

Eugeniusz Janicki: Zwracamy się o odpowiedź, jak przełamać problem pewnych niemożliwości w zakresie wprowadzenia ruchu na niektórych jezdniach. Natomiast nie oczekujemy odpowiedzi w kwestii nawierzchni, ponieważ to zależy od wielu czynników. W niektórych miejscach, np. w okolicy rzeki z pewnością nie położymy asfaltobetonu. Nie wykonamy go też na małych szerokościach, ponieważ nie mamy odpowiedniego sprzętu (właściwie nie mają go wykonawcy). Asfaltobeton, owszem, jest bardzo dobry, ale jeśli nie jest zniszczony. A naprawa jest dużo trudniejsza i kosztowniejsza niż naprawa kostki. Aby go naprawić, trzeba go zerwać; koszt naprawy jest większy niż koszt wybudowania nowej. Pierwsza rekreacyjna ścieżka rowerowa w Lublinie była wykonana właśnie z asfaltobetonu, po kilku latach nie dało się nią już jeździć. Dlatego przeszliśmy na kostkę. Cena kostki również bardzo wzrosła i obecnie projekt ścieżki wzdłuż Zemborzyckiej i Osmolickiej ma dwa warianty: albo kostka, albo asfaltobeton. Inny element: wskazane jest, aby ścieżki były barwione, u nas przyjęty jest kolor czerwony. Nie upieram się, aby był to właśnie ten kolor, ale jeśli społeczeństwo już się przyzwyczyło, to dobrze byłoby zachować tę kolorystykę.

Marcin Skrzypek: A jeśli chodzi o problemy prostsze do rozwiązania, jak np. odległość barierki od skrajni drogi dla rowerów, to w którym momencie moglibyśmy podać informację jaka ona ma być, żeby było bezpiecznie?

Eugeniusz Janicki: A w oparciu o co chce ją pan podać – w oparciu o własne spojrzenie czy o przepisy? Bo chciałbym, aby to było spójne.

Marcin Skrzypek: Przepisy tego nie precyzują.

Eugeniusz Janicki: W porządku: przepisy tego nie precyzują, więc w tym przypadku przyjmujemy sugestie, choć nie oznacza to, że wszędzie je zastosujemy. Tam, gdzie są przepisy, musimy ich przestrzegać, a tam gdzie ich nie ma, możemy przyjąć wasze sugestie, z zastrzeżeniem, że nie

zawsze je w pełni zrealizujemy, gdyż czasami jest to niemożliwe.

Marcin Skrzypek: Są jeszcze standardy rowerowe ustalane przez specjalistów – tak jest np. w Krakowie – i one są dość poważną sugestią. My na podstawie tych standardów moglibyśmy proponować jakieś rozwiązania, ale musimy dostać sygnał, że coś jest planowane. Np. ścieżka nowo powstała, przedłużenie od dworku Grafa, ma barierkę zbyt blisko. A to jest po prostu niebezpieczne w sytuacji, gdy się zakręca, czy gdy rowery się mijają. Nie wszystko, co mówią rowerzyści jest subiektywne – ta barierka stanowi zagrożenie. Dlatego pytam, w którym momencie moglibyśmy się włączyć z informacją, która poprawiłaby jakość dróg – pod różnymi względami. Standardy mówią, że na drodze dla rowerów w odległości 0,5m nie powinno być żadnych przeszkód pow. 5 cm, w wyjątkowych sytuacjach może być 30 cm. W przypadku tej barierki jest ok. 30 cm. Rozumiem, że procedura jest taka: ktoś przygotowuje warunki przetargu i biuro projektowe realizuje projekt. Wydaje mi się, że może w momencie przetargu moglibyśmy podawać tego typu sugestie.

Eugeniusz Janicki: Jeśli są standardy, o których pan mówi, to projektant musi ich przestrzegać. A jeśli nie zostały zachowane, to można cofnąć uprawnienia autorowi. Obie strony muszą przestrzegać przepisów. Jeśli skrajnia ma być półmetrowa, to trzeba tego przestrzegać, a jeśli w pewnych warunkach nie da się tego zachować, to odstępstwo trzeba oznakować. Jest to do skorygowania, np. można dorysować linię krawędziową, która dopełni tę wymaganą różnicę. Oczywiście to jest łatanie, a nie wykonawstwo, ale jakoś trzeba problem rozwiązać. Ja jako zajmujący się drogami i ścieżkami widzę inny problem: można oddzielić ścieżki od jezdni słupkami, żeby samochody nie jeździły po nich (np. ścieżka nad zalewem). Dla mnie jest to groźniejsze.

Marek Kuzaj: Na spotkaniach ustaliliśmy pewną rzecz: państwo na etapie projektowania ścieżek rowerowych (jeśli jest ona prowadzona jako inwestycja), mogą obejrzeć projekt i zgłaszać swoje uwagi. W trakcie przygotowania specyfikacji przetargu na projekt budowlano-wykonawczy ścieżki rowerowej nie zamieszcza się takich szczegółów jak odległość przeszkód od ścieżki rowerowej, ponieważ projektant jest zobowiązany zaprojektować ścieżkę zgodnie ze sztuką projektową, wszystkimi wytycznymi i rozporządzeniami. Taki projekt jest przyjęty i zatwierdzony przez Wydział Inwestycji, Wydział Dróg i Mostów jako przyszłego zarządcę. Jeśli będziecie mieli potrzebę, żeby taki projekt przejrzeć i zgłaszać uwagi do projektanta, on wówczas wyjaśni, dlaczego zrobił tak, a nie inaczej. Konsultacje są możliwe i to nie jest problem.

Marcin Skrzypek: Dobrze. A mówiliśmy tu o problemie nawierzchni dróg dla rowerów. Jest takie

powiedzenie, że po zniszczonym asfalcie jeździ się lepiej niż po dobrze położonej kostce. To nie jest opinia tylko nasza czy moja i to możemy udokumentować. Jak mocną opinię powinniśmy przedstawić, żeby wszędzie tam, gdzie droga nie jest np. zalewana przez wodę, UM dążył jednak do tego, by nawierzchnia była asfaltowa.

Eugeniusz Janicki: Ale często ścieżki są wykonywane z asfaltobetonu. Jeśli fragment, np. pod wiaduktem, będzie wykonany z kostki, to chyba nie będzie problemu, by ten odcinek przejechać. Może problemem są duże odcinki ścieżek z kostki, ale największym problemem jest brak pieniędzy na realizację wszystkich powstających i już powstałych projektów.

Marcin Skrzypek: Kiedy te pieniądze już są (będą), to wykonawcą niech będzie ktoś, kto dysponuje odpowiednimi maszynami. Bo chodzi mi o pokonywanie, o rozwiązywanie problemów. Co my, rowerzyści, powinniśmy zrobić, by wszędzie tam, gdzie jest to możliwe, był asfaltobeton?

Piotr Znamierowski (rowerzysta): Może ja pomogę odpowiedzieć na to pytanie, choć nie jestem z urzędu. Najlepszym rozwiązaniem byłoby rozporządzenie, przyjęcie takich standardów jakie obowiązują np. w Krakowie. Wówczas rowerzyści nie musieliby opiniować każdego projektu, bo to też nie o to chodzi. Są standardy i projektant, i wykonawca ma się czego trzymać – sytuacja staje się prostsza. Wykonawca drogi rowerowej nad Bystrzycą ustawił tak barierkę i zrobił to zgodnie ze sztuką. Właśnie dlatego, że nie ma rozporządzenia, które by go zobligowało do tego, by zrobić inaczej.

Marcin Skrzypek: To są standardy rowerowe dla miasta Krakowa, przyjęte przez miasto Kraków, wszystko jest dokładnie określone. Czy to rzeczywiście jest jedyne rozwiązanie żeby Rada Miasta przyjęła te czy podobne, przedyskutowane i sprawdzone już standardy, które rozwiązują nieścisłości i godzą wszystkich? Czy to jest dobry kierunek?

Marek Kuzaj: Te standardy są pewnym uściśleniem obowiązujących przepisów w zakresie projektowania.

Marcin Skrzypek: Chciałbym uniknąć takich sytuacji, kiedy mówię o jakimś problemie i pojawia się głos, że jest to moja opinia; chodzi o to, by opinia rowerzysty była opinią ważną.

Eugeniusz Janicki: Nadrzędny zawsze musi być przepis. A tam gdzie nie ma przepisu, tam może być opinia, sugestia. Tak powiedziałem i tego się trzymajmy.

Marcin Skrzypek: Ale czy taka sugestia będzie uwzględniona, bo kim ja czy inni rowerzyści jesteśmy dla biura projektowego? Nie mamy nawet żadnego dokumentu, którym moglibyśmy legitymować, że współpracujemy z panem Kuzajem. W tej sytuacji prawdopodobnie biuro zignoruje nasze sugestie.

Marek Kuzaj: Nie wiem czy wprowadzenie takich standardów w mieście Lublin jest najlepszym rozwiązaniem. To kwestia projektanta, jego doświadczenia, jeśli on wykona projekt zgodnie z normami, to może on być zatwierdzony do realizacji. A zasugerowanie pewnych rozwiązań projektantowi dla bezpiecznego i wygodnego ruchu rowerzystów, moim zdaniem, powinno już spełnić swoją rolę. Na etapie nadzoru nad procesem projektowym przez inwestora, a potem na etapie wykonania tego projektu przez zarząd drogi można wyegzekwować te rzeczy, które projektant powinien uwzględnić – jeżeli nie ma żadnych przeszkód.

Musimy ustalić pewną rzecz: albo wy, jako rowerzyści, chcecie faktycznie zaangażować się w powstawanie dobrych ścieżek rowerowych, albo chcecie sobie tylko porozmawiać na ten temat. Każdy projekt jest inny, jeśli chcecie się zaangażować, to warto te projekty oglądać.

Piotr Znamierowski: Ja jestem rowerzystą i mnie interesuje nie tyle realizacja, ile użytkowanie drogi rowerowej. Dla mnie istotne jest to, bym miał pewność, że jeśli UM coś zrealizuje, to będzie to do używania.

Eugeniusz Janicki: Oczywiście ma pan rację. Ale jeśli pan przejrzy taki projekt, to będzie pan też wiedział, że pewne rozwiązania nie były możliwe, np. jeśli w pewnym momencie ścieżka będzie pod kontem prostym, będzie pan wiedział, że tu, nawet za duże pieniądze, nie można zrobić inaczej. Przecież podczas opiniowania i projektowania tworzy się coś dobrego, natomiast sama krytyka niewiele wnosi i chyba nie o to chodzi.

Marek Kuzaj: Przypomnijmy, że na początku naszej rozmowy państwo mówiliście, że skoro jesteście użytkownikami, to wiecie najlepiej, jakie wymagania tym ścieżkom trzeba stawiać. I macie rację, tyle ile wy jeździcie nie jeździ nikt.

Piotr Znamierowski: My jak najbardziej chcemy się włączyć w tworzenie dróg, tylko, że jeśli coś jest zapisane, to jest i czytelniejsze, i prostsze do używania. Standardy krakowskie nie mówią, że ścieżka ma mieć zawsze tyle i tyle. Są one tworzone w celu rozwiązywania pewnych barier. Są zrobione na podstawie holenderskich standardów. Wspólnie przez rowerzystów i urzędników zostały dostosowane do potrzeb Krakowa. Czy my możemy zrobić to u nas? Usiąść i porozmawiać?

Stworzyć dla Lublina dokument, który będzie respektowany, który będzie stanowił wartość, będzie użyteczny i dla urzędnika i dla rowerzysty?

Eugeniusz Janicki: W ramach współpracy z Krakowem obejrzymy te standardy, zobaczymy czy da się je przenieść na nasz grunt w linii prostej, czy potrzebne będą jakieś zmiany.

Marcin Skrzypek: Oficjalnie chciałbym prosić – to nasza sugestia – aby przy projektowaniu dróg dla rowerów wziąć je pod uwagę, a my będziemy też chętnie opiniować projekty. Prosimy tylko o sygnały o dokonujących się projektach i o informowanie projektanta, że się do niego zgłosimy, żeby to nie było w żaden sposób samozwańcze.

Mam jeszcze pytanie do pana Janickiego odnośnie dróg w pasach jezdni: proszę nam podać coś bardzo konkretnego, abyśmy mogli wykonać również coś bardzo konkretnego.

Eugeniusz Janicki: Ulica Krochmalna – jest do dyspozycji.

Marcin Skrzypek: Gdybyśmy przygotowali zbiorczy raport na temat ścieżek rowerowych Lublina, to czy będzie on wzięty pod uwagę, czy na jego podstawie będą możliwe jakieś poprawki? Czy mógłby być przygotowaniem do rekapitulacji tego, co już zostało zrobione i przygotowaniem do dalszych działań? Czy taki raport by państwa interesował?

Marek Kuzaj: Oczywiście. Ale przecież my się kontaktujemy dość regularnie. Nie zaczynamy dziś od zera.

Marcin Skrzypek: Chciałbym poprosić kolegę, który przygotował prezentację na temat dróg rowerowych i problemów rowerzystów.

Aleksander Wiącek: Jestem przedstawicielem Porozumienia Rowerzystów. Moja prezentacja pt. „Czy można być rowerzystą w Lublinie?” ma na celu ukazanie problemu społecznego, jaki niesie za sobą jazda na rowerze.

1. Dlaczego warto postawić na rower?

- Jest przyjazny dla środowiska i zdrowia
- Rower nie stoi w korku, dzięki temu szybciej dociera do celu
- nie potrzebuje paliwa i kasowania biletów
- zajmuje osiem razy mniej miejsca niż samochód

2. Dlaczego tak mało osób jeździ na rowerach?

- Bo Lublin nie jest miastem, w którym można bezpiecznie poruszać się na rowerze
- Bo w Lublinie w niewielu miejscach można bezpiecznie zostawić rower
- Bo w Lublinie ludzie nie są świadomi wymienionych wyżej korzyści
- Bo w Lublinie rower oznacza rekreację, a nie komunikację i nikt nie chce tego zmienić

3. Co więc będzie jeśli nic z tym nie zrobimy?

- Lublin zginie w korkach i udusi się w spalinach, gdyż samochodów z każdym dniem przybywa, a dróg by je pomieścić – nie
- Ludzie będą coraz bardziej sfrustrowani traceniem cennego czasu na mieście, a przy okazji własnego zdrowia

Codziennie przejeżdżam dystans 15 km z Kaliny na ul. Nałęczowską. Codziennie przejeżdżam przez bardzo ruchliwe skrzyżowania i bardzo często pokonuję tę trasę szybciej rowerem niż moi koledzy samochodami.

4. Gdzie jest powód takiego stanu rzeczy?

- Projektowaniem i budową dróg dla rowerów najczęściej zajmują się osoby dla których rower **nie jest** środkiem codziennej komunikacji
- Z powyższego wynika problem, iż osoby te **nie są** świadome trudności z jakimi borykają się rowerzyści i korzystający z tych dróg.

To nie jest jakiś zarzut personalny, tylko stwierdzenie problemu.

5. Jak można to zmienić?

- Połączyć doświadczenie rowerzystów z możliwościami decyzyjnymi osób odpowiedzialnych za infrastrukturę

6. Żeby zrozumieć rowerzystę, trzeba znaleźć się w jego sytuacji.

- Żeby zrozumieć dlaczego tak mało osób wybiera rower trzeba doświadczyć problemów z jakimi muszą się zmierzać rowerzyści:

Problem 1. Ilość (brak) dróg rowerowych



Problem 2. Nawierzchnia – dlaczego niektórym rowerzystom podoba się nawierzchnia z kostki brukowej? - ponieważ nigdy nie jeździli po idealnie gładkiej powierzchni asfaltowej



Dlaczego większość rowerzystów NIE CHCE kostki brukowej? - Bo jazdę po niej można porównać do jazdy samochodem po autostradzie z betonowych płyt.



fot. Jarzabek, www.skyscrapercity.com

Specyfika polbruku sprawia, że najczęściej jest on nierówny już zaraz po ułożeniu.



A z każdym rokiem użytkowania jest coraz gorzej



Stan nawierzchni na drogach rowerowych wyznaczonych na chodnikach jest bardzo często fatalny.



Trudno więc się dziwić, że rowerzyści w takiej sytuacji wolą jeździć po ulicy, choć to powoduje łamanie przepisów.



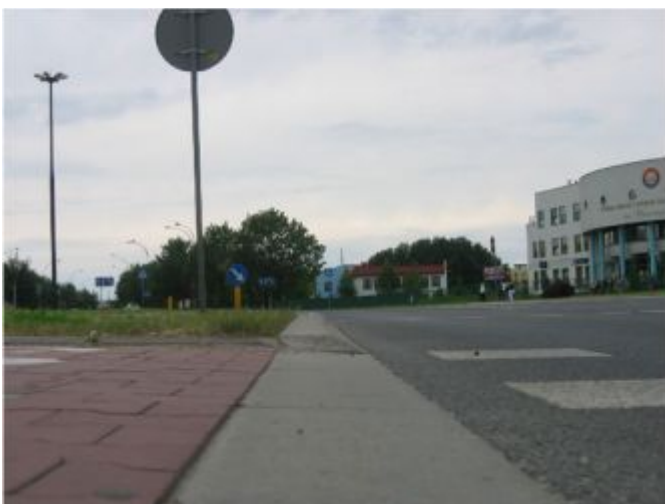
Problem 3: Krawężniki



Większość krawężników na przejazdach rowerowych nie znajduje się na poziomie jezdni



Dla rowerzysty jest to tak samo „wygodne”, jak dla kierowców progi zwalniające



Czasami zdarzają się wyjątki, niestety – tylko czasami

Problem 4: Przejazdy rowerowe

Brak przejazdów rowerowych albo wydłuża czas jazdy, albo powoduje łamanie przepisów.



W przypadku dróg rowerowych wyznaczonych na chodnikach można jeszcze zrozumieć.



Ale w przypadku nowych dróg rowerowych?



Problem 5: Drogi pieszo-rowerowe



Drogi rowerowe budowane są najczęściej razem z chodnikiem...
...co sprawia, że piesi często nie odróżniają chodnika od drogi rowerowej...



...a rowerzyści drogi rowerowej od chodnika.



Problem 6: Przystanki autobusowe



Droga rowerowa i przystanek – miejsce szczególnie niebezpieczne.



Brak rozgraniczenia powoduje, że oczekujący stoją na drodze dla rowerów.
Problem 7: Ogrodzenie



Stalowe bariery umieszczane zbyt blisko drogi rowerowej powodują jej zwężenie i ryzyko kolizji.

Problem 8: Widoczność



Brak należytego utrzymania zieleni powoduje zarastanie rzadziej używanych dróg rowerowych.



W przypadku głównych tras rowerowych roślinność ogranicza widoczność na zakrętach...



...i implikuje niebezpieczne sytuacje.

Problem 9: Sygnalizacja świetlna



Sygnalizacja wzbudzana na skrzyżowaniach hamuje płynność ruchu rowerowego (i pieszego).

Problem 10: Stojaki rowerowe



„Wyrwikółka”, czyli tzw. stojak rowerowy.

Przykład Gali wzorem dla innych – pierwsze profesjonalne stojaki rowerowe w Lublinie.



Problem 11: Ulica



A gdy zostaje tylko ulica, na której jesteś wrogiem większości, a na każdym kroku możesz się znaleźć pod kołami samochodu...



...nie jest wesoło.

Marcin Skrzypek: Dziękujemy. Mamy więc jasno sprecyzowane problemy i rozterki rowerzystów. Poza wspomnianymi są jeszcze inne.

Rowerzysta: Ścieżka wzdłuż zalewu jest zbyt wąska – szczególnie na potrzeby sobotnio-niedzielne w lecie.

Marcin Skrzypek: Ona powstała jako strategiczny kręgosłup Lublina – ścieka rekreacyjna wzdłuż Bystrzycy, ale ona nie spełnia już swojego zadania, jest za wąska.

Rowerzysta: Jeśli chodzi o rowerzystów, to wystarczyłoby, ale dochodzą jeszcze piesi. Spacerują rodziny i ta trasa powinna być dużo szersza i odseparowana.

Wojciech Krakowski: To jest ścieżka rekreacyjna i da się nią przejechać, jeśli nie jeździ się szybko. Można się natomiast zastanowić nad przedłużeniem ścieżki do końca, do ul. Cienistej. Bo kiedy kończy się ścieżka wybrukowana, to zaczyna ścieżka naturalna, ale ona się nie sprawdza – są koleiny po samochodach itd. Wspólnie powinniśmy zadbać o oświetlenie tej ścieżki i dokończyć ją.

Mieszkańcy okolic Zemborzyc: My jako mieszkańcy tamtych okolic mamy problem – nowo wybudowana ścieżka jest zalewana przez wody opadowe. One tam zalegają, nie ma żadnych przepustów – jest rów, ale on nie wystarcza. Oglądaliśmy projekty, ale nikt nie słuchał naszych uwag ani próśb.

Marcin Skrzypek: Panie dyrektorze, więc jak to jest z sugestiami? Mieszkańcy mieli i mają nadal sugestie, ale nie są wysłuchiwanie, nie rozwiązuje się ich problemów.

Eugeniusz Janicki: To nie jest pytanie do mnie, to teren należący do MOSIR-u. Ale jest jeszcze taka kwestia, że jest to wał Zalewu Zemborzyckiego, a ingerencja w wał nie jest taka prosta. Przy okazji ścieżki nie można zmieniać wału.

Odnośnie stojaków: w Holandii widziałem tylko „wyrwikółka”. One są bardziej estetyczne, ale takich stojaków jakie pan zaprezentował, nigdzie nie widziałem, one są już zbyt skomplikowane, wymagają mocowania itp.

Marcin Skrzypek: Obawiam się, że nasze sugestie nie zostaną wysłuchane. Myślę, że warto je

przygotować, szczegółowo opracować, tylko boję się takich reakcji: my mówimy np. jakie stojaki są najlepsze i od razu pojawia się głos, że nie mamy racji. Najprostszym stojakiem jest U-kształtny pręt, jak np. przed gmachem Politechniki.

Eugeniusz Janicki: To jest okropne, nieestetyczne – jak to będzie wyglądało np. na deptaku?

Marcin Skrzypek: Właśnie – czy to ma być ładne czy użyteczne? Boję się co to oznacza, że część dróg dla rowerów nie może być asfaltowa. Na poprzednich spotkaniach również był wysuwany argument, że kostka jest na ścieżce wzdłuż Bystrzycy, bo jest ona zalewana. Ale nie cała droga jest zalewana, a w całości jest z kostki. Boję się takich kontrargumentów, które są całkowitym podważeniem sugestii.

Mam dane z Gdańska dotyczące wyceny kostki i asfaltobetonu sprzed kilku lat – bruk zawsze jest droższy niż asfalt.

Henryk Król (Klub Welocyped przy oddziale miejskim PTTK): Uprawiam turystykę od lat 60. i w latach 70–80. miałem możliwość przemieszczania się także poza granicami Polski. Chciałem przekazać kilka spraw:

1. Przydałby się mostek przez rzekę (jak np. w miejscu, gdzie zjeżdża się ul. Nadbystrzycką, później wąwozem z Czubów) tam, gdzie się zjeżdża koło Lidla. On spowodowałby, że nie trzeba będzie robić objazdu koło stadniny. Tam jest bardzo mała przepustowość i mnóstwo rowerzystów czeka, by móc przejechać. To nie wymaga dużych kosztów, a bardzo by nam pomogło.

2. W kwestii pasów na poboczach, to sądzę, że jest dużo więcej ulic, na których można byłoby je wytyczyć.

3. Miasto zapomniało o części wschodniej Lublina. Zemborzycka – tam może być asfalt, można go poszerzyć i po jednej stronie żywopłotu zrobić drogę dla rowerzystów, a po drugiej dla pieszych. Trzeba też zadbać o dolinę Czerniejówki, żeby część lublinian miała bezpieczny dojazd do miasta.

4. Przy projektowaniu ścieżek nie wolno zapominać o jednej rzeczy: są ścieżki główne: w stronę Pojezierza do Woli Uhruskiej, na Powiśle; powinna być trasa w dolinę Ciemięgi, w dolinę Bystrzycy – żeby te drogi zgrywały się ze sobą.

5. Czy nie można wykorzystać asfaltu z Czubów na Węglin, do Konopnicy i dalej. By dotrzeć do Kazimierza?

6. Jeśli chodzi o bezpieczeństwo: widziałem, jak rowerzysta wylądował na ławce ustawionej przy samym asfalcie, koło dworku Grafa – zdecydowanie za blisko ścieżki są ustawione ławki, ponadto ludzie zabierają miejsce rowerzystom, siedząc na ławkach z wyciągniętymi nogami... To nie jest ścieżka. Trzeba ją poszerzyć, położyć porządną asfaltową nawierzchnię i odsunąć ławki.

7. Czy przewidziano kiedykolwiek, że ścieżki rowerowe będą sprzątane – tak jak chodniki, drogi? Miasto zapomniało o tym. Większość rowerzystów wiosną unika ścieżek rowerowych, bo się nie nadają do użytku. Są zaśmiecone szklami, itp. – nie da się jeździć.

8. Nie ma stojaków na rowery przy urzędach, w innych miejscach, w których są potrzebne. Ja zrobiłem projekt takich stojaków, cztery zostały wykonane – ja jako rowerzysta uważam, że tak właśnie powinny wyglądać dobre stojaki. Zrobię zdjęcia i przekażę.

Wojciech Krakowski: Na razie mogę ustosunkować się do kwestii ścieżki do Cienistej: przeszliśmy tę ścieżkę raz jeszcze do końca, z poszczególnymi wydziałami, zobaczyliśmy ile to kosztuje; dziś chciałbym prosić Stowarzyszenie o wsparcie, abyśmy wspólnie zajęli się tą sprawą, bo warto. Tam jest 2,4 km do dokończenia i jeszcze trzeba ją oświetlić. Koszt przedłużenia wynosi 2,8 mln.

Marcin Skrzypek: W bruku czy w asfalcie?

Wojciech Krakowski: Mówimy o bruku.

Marcin Skrzypek: To w asfalcie będzie 400 tys. taniej.

Wojciech Krakowski: To zrobimy tak, żeby było taniej. I oświetlenie ok. 800 tys. W sezonie letnim byłaby to ścieżka do jeżdżenia na rowerze, w sezonie zimowym – na nartach. Dodam, że moim zdaniem najważniejsze jest to, aby tworzyć nowe ścieżki, natomiast szczegóły są do uzgodnienia.

Eugeniusz Janicki: Brawo! Niech pan jeszcze tylko przeznaczy środki.

Wojciech Krakowski: Ze środkami rozmawiam. Wystąpię z interpelacją do pana prezydenta, żeby znaleźć środki na nowe drogi rowerowe.

Student ze Słubic: Mieszkam w Słubicach od czterech lat, wcześniej mieszkałem w Jarocinie. W Jarocinie działają dwie grupy kolarstwa: górskie i szosowe. Partnerem Jarocina jest miasto holenderskie i Holendrzy pokazali nam w jaki sposób robić ścieżki rowerowe. Początkowo nasza ścieżka miała tylko 2 km, teraz ma 15 km. Częściowo jest asfaltowa, częściowo wyłożona kostką brukową, nie odbywały się na ten temat żadne konsultacje tak jak tutaj, nie ma też jakichś specjalnych regulacji prawnych. Mimo, że są tam barierki, ławki itp., każdy tę ścieżkę

zaakceptował, również kolarze.

Druga sprawa: Słubice. Tu jest ścieżka rowerowa 45 km. Jest to ciąg pieszo-rowerowy, zbudowany całkowicie z kostki brukowej. Ponadto jest zbudowana na wale przeciwpowodziowym, z oby stron są spady, o odległości 5 m nie było mowy. Więc wydaje mi się, że można to jednak załatwić w nieco inny sposób, bez zbędnych emocji.

Marcin Skrzypek: My jednak jesteśmy w Lublinie, a jeśli chodzi o emocje, to powiedziałbym, że były w granicach 0 stopni (śmiech). Dziękuję bardzo za przybycie i za dyskusję.