



**Porozumienie Rowerowe - Towarzystwo dla Natury i Człowieka**

ul. Głęboka 8a, 20-612 Lublin

LublinRowerem.pl, (81) 743-71-04, PorozumienieRowerowe@ekolublin.pl



Lublin, 30 listopada 2020 roku

**Sprawę prowadzi:** Krzysztof Kowalik

**Wnoszący petycję:**

Towarzystwo dla Natury i Człowieka

ul. Głęboka 8a

20-612 Lublin

**Adresat petycji:**

Krzysztof Żuk

Prezydent Miasta Lublin

Plac Władysława Łokietka 1,

20-109 Lublin

**Przedmiot petycji:**

**Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego pod lubelskimi szkołami**

Szanowny Panie Prezydencie!

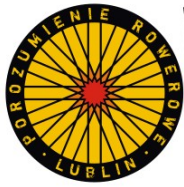
Domagamy się poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego pod lubelskimi szkołami. W imieniu własnym, realizując obietnicę złożoną społecznościom skupionym wokół pięciu szkół podstawowych domagamy się realizacji 12 postulatów, które pozwolą poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego.

Petycja i postulaty są efektem projektu „Bezpieczna droga do szkoły” realizowanego przez nasze Stowarzyszenie ze środków Narodowego Instytut Wolności – Centrum Rozwoju Społeczeństwa Obywatelskiego w ramach programu Fundusz Inicjatyw Obywatelskich. Celem projektu było włączenie społeczności szkolnych w dyskusję o bezpieczeństwie ruchu drogowego pod szkołami podstawowymi. Działaniem objęto szkoły podstawowe numer 2, 4, 11, 28, 44. Zebraliśmy prawie 800 opinii od uczniów i uczennic, kadry szkolnej oraz rodziców. Przeprowadziliśmy kilkadziesiąt telefonicznych wywiadów pogłębionych. Równoległe na podstawie własnego doświadczenia przeprowadziliśmy wizje terenowe w otoczeniu szkół. Uzupełnieniem tych danych była analiza zdarzeń drogowych z udziałem pieszych i rowerzystów w oparciu o dane Policji.

Na podstawie zebranych uwag, oraz obserwacji sformułowaliśmy 12 postulatów dot. poprawy ruchu drogowego pod szkołami. Choć większość badanych pozytywnie ocenia bezpieczeństwo, to prawie każdy był świadkiem niebezpiecznych sytuacji. Wielu rodziców ma też pomysły na poprawę bezpieczeństwa, często propozycje wydaje się oczywiste.

**1. Zwiększenie środków na kampanie edukacyjne dot. Bezpieczeństwa ruchu drogowego.**

Jako najskuteczniejszą formę poprawy bezpieczeństwa społeczności szkolne wskazały właśnie kampanie edukacyjne. Ich zdaniem kampanie te powinny być adresowane głównie do uczniów. Mając na uwadze, że jako sytuacje niebezpieczne wskazywano głównie zachowania kierujących samochodami to kampanie takie powinny być adresowana



także do osób dorosłych. Nieuwaga, nadmierna prędkość, parkowanie w miejscach niebezpiecznych pod szkołami to zastrzeżenia wobec kierowców. Rodzice podkreślają, że fantastyczną formą edukacji jest nauka przez doświadczenie, w którą idealnie wpisywała się kampania Rowerowa Wiosna. Naszym zdaniem pora jednak pójść o krok dalej i kampanię tą rozszerzyć o inne grupy wiekowe, a jej oddziaływanie rozszerzyć o materiały edukacyjne. Materiały te powinny być adresowane od przedszkola przez szkołę po osoby dorosłe.

## **2. Realne uspokojenie ruchu pod szkołami.**

Z naszego badania wynika, że 45% rodziców popiera uspokojenie ruchu pod szkołami. Formalnie strefy tempo 30 już objęły szkoły. Niestety nie działają. Wcale to nie dziwi, bo postawienia znaku z liczbą i oczekiwanie zmian, jest jak noszenie talizmanu, który ma nas chronić przed chorobami. W strefach uspokojonego ruchu rzadko spotykamy rozwiązania, które ten ruch uspokajają. Brakuje szykan, zwężeń, esowania toru pojazdów, skrzyżowań równorzędnych itp. W efekcie ulice umożliwiają szybszą jazdę i stają się mniej bezpieczne dla niechronionych uczestników ruchu.

## **3. Audyt przejść dla pieszych w otoczeniu szkół pod kątem ich funkcjonalności.**

W trakcie wizji pod szkołami natrafiliśmy na wiele przejść, które nie spełniają kryteriów funkcjonalności. Przede wszystkim problemem są przejścia zbyt rozległe, a przez to bardziej niebezpieczne. Ponad połowa zdarzeń drogowych z udziałem pieszych ma miejsce na przejściu dla pieszych. Dlatego należy ograniczać czas przebywania na przejściu. Przejścia powinny mieć zawsze minimalną wymaganą szerokość. Poza skróceniem czasu przechodzenia, obniża to też prędkość kierujących przez optyczne zawężenie drogi. Przykłady zbyt rozległych przejść spotkaliśmy np. na ul. Kunickiego czy świeżo wyremontowanej ul. Niepodległości.

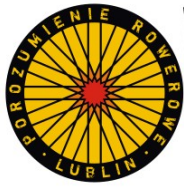
## **4. Wdrożenie rozwiązań, które umożliwią dojeżdżanie rowerem do szkoły**

Natura tego problemu ma dwie skale: skalę mikro i skalę makro. W skali mikro chodzi o umożliwienie dojazdu dzieciom do szkoły w sposób wygodny, bezpieczny i zgodny z przepisami. Pod wieloma szkołami przed wejściem napotykamy na przeszkody: schody, progi, wąskie furtki (nie chcemy sobie wyobrazać do czego może dojść w razie pożaru!). Uniemożliwia to wygodne dojechanie rowerem do szkoły. Do szkół często też nie można dojechać legalnie – optymalnie, gdy rowerem można dojechać z jezdni do wejścia do szkoły, gdzie powinny się znajdować stojaki rowerowe. Przed wybranymi szkołami dojazd do wejścia do szkoły i stojaków zapewnia wyłącznie chodnik, którego szerokość ograniczają barierki. Dlaczego należy wpuszczać uczniów rowerzystów pod samo wejście? Na zachętę. Rowerzysta to dla miasta oszczędności.

W skali makro analiza bezpieczeństwa w rejonach poszczególnych szkół (szczególnie tych o dużych rejonach) pokazała, że w wielu relacjach przeciętny rowerzysta nie odważy się na podróż, bo trasa będzie dla niego zbyt niebezpieczna. Problemem jest też wydłużanie drogi dojazdowej rowerem, zamiast jej skracanie. Więcej uczniów-rowerzystów oznacza mniejsze korki pod szkołami.

## **5. Więcej miejsca dla pieszych**

Pod wybranymi szkołami, da się zauważyć zawężanie chodnika pod szkołą. Cel jest szczytny, ponieważ ma uchronić uczniów przed wpadnięciem na jezdnię. Jest to jednak irracjonalne działanie, ponieważ zwięża przestrzeń dostępną dla pieszych w miejscu ich największego natężenia!



## **6. Ograniczmy nielegalne parkowanie**

Spółeczności szkolne są niechętne ograniczaniu liczby miejsc parkingowych pod szkołami, często widzą ich niedostatek. Jednocześnie te same osoby dostrzegają problem parkowania zagrażającego bezpieczeństwu np. przed przejściami dla pieszych. Problem ten należy rozwiązać szczególnie pod samymi szkołami. Choć z badań ankietowych wynika, że strefy kiss&drop nie cieszą się popularnością to rodzice często wskazują na taki sposób podwożenia autem i jednocześnie narzekają na osoby, które robią to w sposób utrudniający ruch lub stwarzający zagrożenie bezpieczeństwa. Naszym zdaniem wskazuje to na możliwość organizowania takich stref pod szkołami.

## **7. Więcej kontroli**

Rodzice wskazują, że poza edukacją pod szkołami chętnie by widzieli także kontrole Policji i Straży Miejskiej. Zdaniem rodziców kontrole te powinny się skupiać na niebezpiecznym zachowaniu kierujących.

## **8. Kontraruch pod Szkołą Podstawową nr 2**

Po budowie ulicy Nadrzecznej przez krótki czas pozostawała ona dwukierunkowa. Aktualnie jest ulicą jednokierunkową co jest problemem dla uczniów dojeżdżających do szkoły tą ulicą. Aktualnie, zgodnie z przepisami nie mogą oni podjechać najkrótszą trasą pod szkołę, tylko muszą objeżdżać szkołę dookoła i korzystać z ruchliwej ul. Mickiewicza. Wyznaczenie kontrapasa rozwiązałyby ten problem. Część rodziców wskazuje na problem jazdy samochodów pod prąd na tym odcinku. Aby to wyeliminować należy na początku kontrapasa stworzyć wysepkę oddzielającą pasy ruchu. Rodzice narzekają także na parkowanie pomiędzy ul. Mickiewicza i wjazdem do szkoły, stąd przy zmianie organizacji ruchu warto rozważyć ustawienie tu zakazu zatrzymywania lub wręcz zwężenie ulicy w tym miejscu by uniemożliwić zatrzymanie.

## **9. Zmiana kierunku ruchu pod Szkołą Podstawową nr 4**

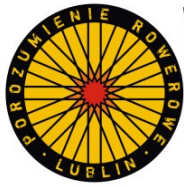
Dojazd do Szkoły Podstawowej nr 4 zorganizowano jednokierunkową ulicą Hiacyntową. Rodzice zwracają uwagę, że jej kierunek jest nieoptymalny. Większość rodziców wozi dzieci w samochodzie, w taki sposób by nie siedziały za nimi. Oznacza to, że optymalnie, gdy dzieci wysiadają po prawej stronie samochodu. Przy aktualnej organizacji ruchu oznacza to, że dzieci wysiadają na trawnik i muszą przejść przez jezdnię by dotrzeć pod szkołę. Organizacja ruchu w przeciwną stronę sprawi, że dzieci będą wysiadały bezpośrednio pod szkołą na chodniku. Dodatkowo w tym miejscu można pokusić się o wyznaczenie kontrapasa rowerowego, który skróci drogę rowerem.

## **10. Eliminacja parkowania przed przejściami dla pieszych pod Szkołą Podstawową nr 11**

Ulica Przyjaźni przed Szkołą Podstawową nr 11 nie jest przyjazna pieszym. Niedobór miejsc postojowych sprawia, że auta parkują także w miejscach niedozwolonych, szczególnie przed przejściami dla pieszych. Rozwiązać ten problem można fizycznie eliminując możliwość parkowania przed samymi przejściami, np. Poprzez poszerzenie chodnika lub zastosowanie gumowych separatorów. Rozwiązanie to dodatkowo zwęzi szerokość przejścia dla pieszych oraz zwiększy widoczność pieszych.

## **11. Poprawa poczucia bezpieczeństwa na przejściu pod Szkołą Podstawową nr 28**

Uczniowie zwrócili uwagę na ich zdaniem niebezpieczne przejście dla pieszych znajdujące się pod sklepem Stokrotka na ul. Radości. Choć statystyki tego nie potwierdzają, to nie można ignorować poczucia bezpieczeństwa uczniów.



**Porozumienie Rowerowe - Towarzystwo dla Natury i Człowieka**

ul. Głęboka 8a, 20-612 Lublin

LublinRowerem.pl, (81) 743-71-04, PorozumienieRowerowe@ekolublin.pl



Zwracają oni uwagę, że przejście jest niedoświetlone i słabo widoczne. Z perspektywy alei Młodości przejście stanowi wąskie gardło i powinno być dostosowane szerokością do przekroju alei (przy jednoczesnym uniemożliwieniu wjazdu pod Stokrotkę). Choć przejście jest wyniesione, to zostało zaprojektowane w taki sposób, że wyniesienie dotyczy wszystkich, nie tylko pojazdów. Oznacza to, że piesi przed przejściem są niżej niż na chodniku obok. Dodatkowo sposób ustawienia barierek przed przejściem może ograniczać widoczność.

## **12. Utworzenie strefy wolnej od samochodów pod samą Szkołą Podstawową nr 44**

Postulat rodziców dotyczy zamknięcia dla samochodów ciągu pieszo-jezdnego przed samym wejściem do Szkoły Podstawowej nr 44. Choć działka znajduje się w użytkowaniu wieczystym spółdzielni mieszkaniowej, apelujemy o podjęcie działań do Pana Prezydenta, ponieważ to bardzo ważne rozwiązanie dla bezpieczeństwa uczniów tej szkoły. Rodzice wskazują na liczne sytuacje spychania pieszych przez auta na tym odcinku drogi. Wyłączenie fragmentu z ruchu pojazdów, rozetnie drogę na dwie części.

Liczymy na szybkie i pozytywne rozpatrzenie naszej petycji.

Petycja jest składana w interesie publicznym. Wyrazamy zgodę na publikację informacji o petycji na stronie urzędu.

Krzysztof Kowalik