OIKOS

Lublin

Nr 1 (57) 2015

EKOLOGIA I WSPÓŁDZIAŁANIE

WYDANIE SPECJALNE

ZRÓWNOWAŻONY TRANSPORT

EUROPEJSKI TYDZIEŃ ZRÓWNOWAŻONEGO TRANSPORTU 2015

w Lublinie i Świdniku – zapowiedź wydarzeń

Lubelskie środowisko organizacji pozarządowych oraz grup nieformalnych związanych ze zrównoważoną mobilnością kolejny rok z rzędu przygotowuje szereg wydarzeń pod wspólną nazwą – **Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu (ETZT 2015). Będą miały miejsce (tradycyjnie) między 16 a 22 września.**
W tym roku obchody ETZT 2015 zostaną rozszerzone i, poza Lublinem, będą miały miejsce w Świdniku, gdzie aktywnie działa środowisko rowerowe, a zwłaszcza **stowarzyszenie Świdnik Miasto dla Rowerów.**
ETZT to ważne wydarzenie dla życia miasta. Lublin uczestniczy w tej kampanii od 2003 roku. Początkowo obchody były koordynowane przez **Wydział Ochrony Środowiska** Urzędu Miasta, od kilku lat zajmują się tym działaniem lubelskie organizacje pozarządowe, głównie **Towarzystwo dla Natury i Człowieka oraz grupa Porozumienie Rowerowe.** W tym roku ETZT jest współorganizowane przez takie grupy i organizacje jak wspomniane **Porozumienie Rowerowe, Towarzystwo dla Natury i Człowieka, Świdnik Miasto dla Rowerów, Pieszy Lublin, grupa Miasto Dla Ludzi, fundacja tu obok, Rowerowy Lublin, sklep i serwis Bike Boys, Fundacja Słoneczny Pokój, Forum Rozwoju Lublina, Lubelskie Towarzystwo Ekologicznej Komunikacji oraz placówki szkolne: Specjalny Ośrodek Szkolno-Wychowawczy nr 1 i Szkoła Podstawowa nr 30 w Lublinie. Organizatorzy uzyskali deklaracje** wsparcia od **Urzędu Miasta Lublin oraz Zarząd Transportu Miejskiego.**

Celem ETZT, który odbywa się w setkach europejskich miast w tym samym czasie, czyli **16-22 września,** jest zachęcenie mieszkańców do podejmowania bardziej pro-ekologicznych zachowań w zakresie transportu i częstszego korzystania z komunikacji zbiorowej, poruszania się komunikacyjnie rowerem lub chodzenia pieszo. Poszczególne miasta podejmują akcje, które mają na celu ograniczenie korzystania z samochodów osobowych lub robienie tego bardziej racjonalnie, a także wprowadzenie trwałych usprawnień dla mobilności aktywnej.
Punktem kulminacyjnym obchodów jest zazwyczaj **Europejski Dzień bez Samochodu, który odbywa się 22 września** (w tym roku to wtorek), kiedy zazwyczaj wyłączony z ruchu zostaje fragment infrastruktury drogowej danego miasta. Niestety, do tej pory nie udało się tego zrobić w Lublinie, niemniej nadal liczymy na dobrą wolę ze strony Urzędu Miasta i poważne potraktowanie obchodów ETZT.

Więcej informacji można znaleźć na stronie **Europejskiego Tygodnia Zrównoważonej Mobilności**: http://www.mobilityweek.eu

W tym roku planujemy skupić się na **promocji aktywnej mobilności w mieście oraz wsparciu dla rozwoju bezpiecznego ruchu rowerowego i edukacji rowerowej w Lublinie.**
Dwa najważniejsze wydarzenia, łączące wszystkie osoby z grupy inicjatywnej ETZT 2015, to odbywający się 19 września Parking Day – jest to międzynarodowa akcja, podczas której przestrzeń jednej z lubelskich ulic zostanie przekształcona z miejsca zazwyczaj zajętego przez parkujące auta na miejsce przyjazne pieszym mieszkańcom. Drugim wydarzeniem jest Europejski Dzień bez Samochodu (22 września), w ramach którego odbędzie się Piknik Transportowy, organizowany wspólnie z **Zarządem Transportu Miejskiego w Lublinie**.

Podczas wydarzenia **Parking Day w Lublinie 19 września będzie można**:
– skorzystać z plenerowej czytelni książek i gazet,
– spędzić czas na miłej rozmowie i napić się kawy lub herbaty,
– odpocząć w zieleni specjalnie z tej okazji przygotowanej,
– wziąć udział w różnych aktywnych grach zespołowych, a także zagrać w „planszówki",
– przyjść do kącika aktywnej zabawy dla dzieci,
– porozmawiać z przedstawicielami wielu lubelskich organizacji pozarządowych,
– obejrzeć wystawy poświęcone ruchowi pieszych w Lublinie,
– dowiedzieć się, ile czasu zajmuje pieszy spacer w różne punkty miasta,
– spróbować lokalnych owoców i warzyw,
– przejechać się tallbike'iem, czyli rowerem piętrowym,
– wziąć udział w konkursach z nagrodami rzeczowymi,
– posłuchać dobrej muzyki.

Kulminacją obchodów ETZT 2015 w Lublinie będzie **Europejski Dzień bez Samochodu oraz Piknik Transportowy, które odbędą się 22 września na Placu Litewskim**. W czasie **Europejskiego** Dnia bez Samochodu wszyscy **posiadacze dowodu rejestracyjnego i ich rodziny będą mogli skorzystać z bezpłatnych przejazdów komunikacją miejską.**
Porozumienie Rowerowe oraz Towarzystwo dla Natury i Człowieka razem z Zarządem Transportu Miejskiego przygotowują **Piknik Transportowy, w godz. 15-18**, w trakcie którego będzie można:
– naprawić swój rower, a w czasie warsztatu – nauczyć się podstaw serwisowania swojego roweru,
– obejrzeć ciekawe wystawy,
– wziąć udział w grach podwórkowych,
– stworzyć własną biżuterię rowerową,
– wziąć udział w wielkim przejeździe rowerowym między Lublinem a Świdnikiem,
– dołączyć do warsztatu recyklingowego,
– przepięknie przebrać się i wziąć udział w konkursie cycle chic,
– uczestniczyć w konkursach wiedzy o bezpieczeństwie i ruchu rowerowym,
– zrobić sobie pamiątkowe zdjęcie z rowerem,
– spróbować przejażdżki tallbike'em,
– wygrać elegancki rower miejski.

W ramach Europejskiego Dnia bez Samochodu zorganizujemy też od południa na Placu Litewskim moduł wydarzeń dla uczniów i uczennic biorących udział w programie edukacji rowerowej. Planujemy:
– inaugurację konkursu „Rowerem do Szkoły",
– konkursy wiedzowe,
– warsztaty pierwszej pomocy,
– warsztat reperowania rowerów,
– ozdabianie rowerów,
– konkurs cyckle chic dla uczniów,
– znakowanie rowerów przez Policję,
– pamiątkowe zdjęcie dla wszystkich.

Poza wspomnianymi wydarzeniami planujemy w pozostałe dni ETZT:
– otwarte i bezpłatne zajęcia z bezpiecznej jazdy rowerem dla mieszkańców Lublina,
– prezentację wystawy edukacyjnej „Lublin Rowerem",
– piknik rodzinny przed siedzibą Rady Dzielnicy Wieniawa (aleje Racławickie 22) z przyjazną przestrzenią dla pieszych,
– „wycieczka" urzędników na wózkach inwalidzkich,
– **jeden dzień ETZT 2015 dedykowany Świdnikowi**, poświęcony tematom przewodnim, tj. połączenie rowerowe z Lublinem i problemy komunikacji zbiorowej Lublin–Świdnik; planowane są: konferencja w szkole, przejazd infrastrukturą rowerową Świdnika dla radnych, przedstawicieli mediów i urzędników z miejscowych UM i Starostwa Powiatowego oraz działania pro-rowerowe w szkołach,
– fotopetycja dla szkół – „Chcemy bezpiecznych miejsc do parkowania rowerów".

Zapraszamy każdą osobę do aktywnego włączenia się w wydarzenia ETZT 2015 – wystarczy skontaktować się z nami osobiście, przychodząc do biura na ul. Głęboką 8a, telefonicznie pod nr tel. 81 743-71-04, mailowo: porozumienierowerowe@gmail.com lub dołączyć w trakcie jednego z wydarzeń w ramach obchodów.
Więcej szczegółów oraz aktualny program na www.LublinRowerem.pl oraz www.EkoLublin.pl

OIKOS
Lublin nr 1 (57) 2015

NAKŁAD 1000 EGZ.

ZESPÓŁ REDAKCYJNY
Krzysztof Gorczyca,
Rafał Jasiński (redaktor techniczny),
Krzysztof Kowalik,
Paweł Cal,
Michał Wolny,
Aleksander Wiącek

KOREKTA
Agnieszka Szokaluk-Gorczyca

DTP, OKŁADKA
Marcin Wachowicz

OIKOS ON-LINE
www.ekolublin.pl/oikos

WYDAWCA
Towarzystwo dla Natury i Człowieka
20–612 Lublin, ul. Głęboka 8 A
tel./faks 81 74 37 104
e-mail: oikos@ekolublin.pl
www.ekolublin.pl/tdnicz

KRS
0000214186

TOWARZYSTWO DLA NATURY I CZŁOWIEKA
współtworzy:
Polską Zielona Sieć
Porozumienie Rowerowe – Lublin

„OIKOS. Ekologia i Współdziałanie."
Oikos to grecki źródłosłów słowa ekologia, oznaczający dom, gospodarstwo, bliskie otoczenie, środowisko… Ekologia to nauka badająca wzajemne powiązania i zależności w przyrodzie. Podobne powiązania i zależności występują w społeczeństwie. Aby wysiłki na rzecz środowiska przynosiły efekty, potrzebna jest współpraca różnych uczestników życia społecznego. Warunkiem współpracy jest otwartość i komunikacja. Dlatego wśród autorów oraz odbiorców naszego pisma są działacze organizacji pozarządowych, urzędnicy państwowi, samorządowcy, nauczyciele, dziennikarze, uczniowie i studenci. Wszystkie te grupy zapraszamy do współpracy.

Spis treści

ISSN 83-903672-6-2

AKTUALNOŚCI

Urodziny dla Natury 2
20 Lat Towarzystwa Dla Natury i Człowieka – raport XX lecia 2
Krzysztof Gorczyca

RAPORTY

Miejskie herezje czy inspiracje? 5
Monitoring zagospodarowania odpadów węglowych 5
Krzysztof Gorczyca
Dokumenty warunkujące politykę rowerową 6
Krzysztof Kowalik
Wdrażanie standardów rowerowych w planowaniu przestrzennym 8
Krzysztof Kowalik
Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w Lublinie 11
Paweł Cal
Społeczne pomiary ruchu rowerowego 14
Krzysztof Kowalik
Ilu rowerzystów jeździ po Lublinie? 16
Krzysztof Kowalik
Jak to jest z rowerami w lubelskich szkołach? 19
Aleksander Wiącek
Rowerem po przebudowanej drodze wojewódzkiej 22
Krzysztof Kowalik

RUCH SPOŁECZNY

Lublin na piechotę 24
Krzysztof Wiśniewski
Okruchy z „Miasta dla ludzi" 24
Jan Kamiński, Marta Kurowska, Joanna Skałba
Rowerowe zmiany w Świdniku 26
Maciej Lubaś
Edukacyjna rewolucja rowerowa w Świdniku 28
Klaudia Waryszak-Lubaś

TURYSTYKA

Green Velo – hit czy kit? 29
Krzysztof Kowalik
Przejście graniczne w Dołhobyczowie 31
Aleksander Wiącek
Ukraina na rowerze 32
Krzysztof Bielak

Przekaż 1 % podatku KRS 0000214186
WSPIERAJ NASZE DZIAŁANIA
www.wsparcie.ekolublin.pl

Projekt realizowany w ramach Programu Obywatele dla Demokracji finansowanego z Funduszy EOG

Urodziny dla Natury

Skromne obchody 20-lecia Towarzystwa dla Natury i Człowieka odbyły się 30 lipca. Pierwszą częścią był „Uroczysty podwieczorek" w siedzibie LubDesign – Warsztatów Kultury, na którym zgromadziło się grono dawnych i obecnych członków, współpracowników i partnerów – organizacji pozarządowych i instytucji. Z rąk pana Krzysztofa Komorskiego, Zastępcy Prezydenta Miasta Lublin, Towarzystwo otrzymało Medal Prezydenta Lublina, a pan Łukasz Gołąb, Z-ca Dyrektora Departamentu Rolnictwa i Środowiska Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego przekazał elegancki, grawerowany dyplom i list od Sławomira Sosnowskiego, Marszałka Województwa Lubelskiego. Było trochę wspomnień, wegański podwieczorek i okazja do rozmowy.

Wieczorem na Moście Kultury odbył się zaś urodzinowy koncert pt. „Most Tradycji", na który złożyły się prezentacje tradycyjnych pieśni polskich (Zespół śpiewaczy Ewy Grochowskiej) i ukraińskich (More) oraz muzyki tanecznej z Roztocza i Radomskiego (Kapela Bornego z Podzamcza i Zawołany Skład Weselny). Muzyka brzmiała pięknie, wieczór był ciepły i pogodny, torty smakowały wyśmienicie, usłyszeliśmy wiele miłych słów i życzeń, tańce trwały do 3 w nocy, więc jubileusz można chyba uznać za udany. Dziękujemy serdecznie ekipie Warsztatów Kultury oraz Mostu Kultury (Centrum Kultury w Lublinie) za życzliwość, wsparcie i gościnę.

Wręczenie Medalu Prezydenta Lublina. Część oficjalna „Uroczystego podwieczorku"

Obchody 20 lecia zrealizowano w ramach projektu współfinansowanego z Programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z funduszy EOG. ■

TEKST: KG, FOT. KRZYSZTOF WOJCIECHOWSKI

20 Lat Towarzystwa Dla Natury i Człowieka – raport XX-lecia

Poniższe omówienie wybranych działań prowadzonych w ciągu dwu dekad aktywności Towarzystwa to skrót „Raportu XX-lecia", którego pełna wersja dostępna jest pod adresem 20lat.ekolublin.pl oraz w wydawnictwie papierowym.

LUBLIN ROWEREM

Działania na rzecz promocji roweru i rozwoju infrastruktury rowerowej podejmowaliśmy od początku działalności. Pierwsza akcja – przejazd/manifestacja i petycje do władz – miała miejsce w 1995 roku. W latach 2000–2002 podjęliśmy działania edukacyjne (konkursy dla szkół i wystawy), organizowaliśmy imprezy z okazji Europejskiego Dnia Bez Samochodu.

Po kilkuletniej przerwie wróciliśmy do tematyki rowerowej, włączając się w działania Porozumienia Rowerowego, którego powstanie nadało lubelskim sprawom rowerowym nowej dynamiki i skuteczności.

Ważnym efektem było wprowadzenie w 2010 roku Standardów Rowerowych infrastruktury drogowej.

Niekonwencjonalne wydarzenia, takie jak transportowa gra miejska (2011, 2013), konkurs „Klimatyczny urzędnik" (2012) i instalacje parkingowe przyciągają uwagę mediów. Rokrocznie organizujemy obchody **Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu.** W 2013 roku odbyło się 10 otwartych spotkań w dzielnicach, konkurs na działania aktywizujące dla szkół, audyt rowerowy 3 szkół oraz **badania ankietowe z udziałem 1,5 tys. uczniów**. Wystawa „Lublin Rowerem" miała do tej pory 15 prezentacji.

W 2013 roku ukazał się lubelski **„Przewodnik miejskiego rowerzysty"** z mapą. W 2014 roku wykonaliśmy serię 10 filmów edukacyjnych (do obejrzenia na filmy.lublinrowerem.pl).

Monitoring i lobbing

Analizując i składając uwagi do dziesiątków projektów budowlanych i koncepcji, podczas dziesiątek roboczych spotkań z urzędnikami, radnymi i projektantami, staramy się wpływać na jakość i funkcjonalność infrastruktury. Krok po kroku udaje się przełamywać opór do takich egzotycznych rozwiązań jak pasy rowerowe w jezdni, śluzy rowerowe czy kontraruch. Opracowujemy i prezentujemy władzom i mediom proste i niskokosztowe rozwiązania ułatwiające poruszanie się rowerem.

Edukacja

W edukacji rowerowej Lublin stał się krajowym liderem. Od 2012 roku rozwijamy szeroki program edukacji w szkołach, w tym pionierskie w skali kraju zajęcia terenowe. Praktyczne warsztaty bezpiecznej jazdy po mieście dostępne są dla uczniów, jak i dla wszystkich mieszkańców. W teoretycznych i praktycznych zajęciach wzięło już udział **ok. 8000 osób.**

EKOLOGICZNA INFORMACJA

Ośrodek Informacji Ekologicznej

Wiosną 1996 przy ul. Peowiaków 10 został otwarty Ośrodek Informacji Ekologicznej, będący przez kilka lat główną formą naszej pracy. W latach 1996–2014 odnotowano ponad **8600 konsultacji** osobistych, telefonicznych i za pomocą komunikacji internetowej.

Biblioteka

Od 1996 roku w Ośrodku prowadzona była biblioteczka, udostępniająca bezpłatnie książki, czasopisma, materiały edukacyjne, filmy, w tym specjalistyczne lub niskonakładowe wydawnictwa organizacji ekologicznych. Jej zbiory osiągnęły ok. 2000 egz. W latach 1996–2010 zanotowano ponad **3800 wypożyczeń**, nie licząc setek osób korzystających ze zbiorów na miejscu. Najwięcej wypożyczeń – 790 – odnotowano w roku 2002.

Pismo „Oikos. Ekologia i współdziałanie"

W latach 1995–2013 ukazało się 56 numerów, większość w nakładzie 1000 egz. „Oikos" przez wiele lat był jedynym ekologicznym czasopismem w regionie. Stanowił trybunę dla organizacji pozarządowych, płaszczyznę dialogu, prezentacji idei, projektów, wydawnictw.

Lubelski Serwis Ekologiczny EkoLublin.pl

Stale uaktualniany regionalny serwis internetowy prowadzony od 2002 roku. Od września 2008 roku opublikowano w serwisie 5100 artykułów – przegląd prasy, informacje z urzędów i instytucji, organizacji ekologicznych, uczelni. Kilka razy w miesiącu do ok. 400 prenumeratorów jest wysyłany biuletyn e-mail z najnowszymi wiadomościami.

Suseł. Regionalna Nagroda Ekologiczna

W 2005 roku wyszliśmy z inicjatywą i od początku prowadziliśmy sekretariat Nagrody Suseł. Drewnianą statuetkę susła oraz wyróżnienia przyznaje kapituła złożona z reprezentantów organizacji ekologicznych z regionu. Do tej pory zrealizowano 9 edycji.

WSPIERANIE RUCHU EKOLOGICZNEGO W REGIONIE

W 1997 roku zainicjowaliśmy powstanie Porozumienia Organizacji Ekologicznych Lubelszczyzny (POEL), skupiającego 14 stowarzyszeń i fundacji. W latach 1997–2001 prowadziliśmy sekretariat POEL, odbywały

się regularne spotkania, wspólne konferencje prasowe, stanowiska dla mediów, spotkania z władzami, takie jak tematyczne posiedzenia komisji Sejmiku Województwa. Kilkanaście organizacji i grup nieformalnych z regionu korzystało wielokrotnie ze wsparcia logistycznego, organizacyjnego, merytorycznego, takiego jak pomoc w pisaniu wniosków, nagłaśnianiu akcji itp.

CMENTARZE POGRANICZA

Uruchomiony w 2005 roku program ratowania niszczejących i zaniedbanych zabytkowych nekropolii ukraińsko-polskiego pogranicza. Główną metodą tego programu są prace remontowe i porządkowe na zabytkowych cmentarzach, prowadzone w ramach obozów wolontariackich. W latach 2005–2014 odbyło się **27 obozów wolontariackich**. Prace porządkowe i remontowe były prowadzone na 38 obiektach na terenie 7 powiatów Lubelszczyzny oraz obwodu rówieńskiego Ukrainy. Łącznie pracom remontowym poddano ok. 680 nagrobków. Obozom wielokrotnie towarzyszyły spotkania z mieszkańcami, młodzieżą, wystawy lub inne wydarzenia adresowane do mieszkańców oraz działania badawcze, dokumentacyjne, np. powstawały filmy dokumentalne.

Dla 40 obiektów zabytkowych zostały opracowane i wykonane tablice informacyjne. Zrealizowaliśmy również program terenowej identyfikacji i promocji dziedzictwa kulturowego Lasów Sobiborskich – tablice dla obiektów, drogowskazy, wielkoformatowe mapy, wydawnictwa.

W roku 2014 został zrealizowany szeroki program badania i popularyzacji fenomenu roztoczańskiego kamieniarstwa ludowego z centrum w Józefowie. Na bazie efektów serii wypraw terenowych opracowano wystawę oraz skromne, ale pionierskie dla tej tematyki wydawnictwo książkowe dostępne również na jozefow.cmentarzepogranicza.pl.

WIEPRZ – ŻYWA RZEKA

Kampania na rzecz promocji walorów przyrodniczych i kulturowych oraz zrównoważonego rozwoju Doliny Wieprza prowadzona była w latach 2005–2008. Opracowano i dystrybuowano wiele materiałów informacyjnych, zarówno w wersji papierowej, jak i elektronicznej, między innymi wystawę, pakiet 12 folderów tematycznych, serię 3 zeszytów edukacyjnych oraz torby płócienne, naklejki, ulotki, kalendarze. Została wydana bogata w treści płyta CD „Dolina Wieprza", w nakładzie 1000 egz., a w 2006 r. po półrocznej pracy warsztatowej zrealizowano teatralny spektakl plenerowy „Żywa rzeka".

NATURA POPŁACA

Celem kampanii „Natura Popłaca" było wsparcie dla wdrażania sieci oraz wsparcie dla społeczności żyjących w obszarach objętych Naturą 2000 w odkryciu wartości lokalnej przyrody i pożytków płynących z włączenia terenów do europejskiej sieci ekologicznej. W 2006 r. z inspiracji Wojewódzkiego Konserwatora Przyrody w Lublinie zrealizowaliśmy pilotażowy program edukacji w jednym wybranym obszarze Natura 2000 – Dolinie Tyśmienicy. Powstała terenowa ścieżka edukacyjna, seria otwartych spotkań, zajęcia dla młodzieży, konkurs dla szkół, zostały wydane kalendarze i ulotki. W latach 2007–2010 podobne **lokalne kampanie zrealizowano dla 12 innych obszarów w regionie**. W 36 miejscowościach stanęły tablice informacyjne z mapami. Ważnym wątkiem tej pracy była promocja i wsparcie programów rolnośrodowiskowych. Na terenie województwa odbyło się 38 spotkań dla rolników, a niemal setka doradców rolnośrodowiskowych przeszła trzydniowe przeszkolenie przyrodnicze w terenie. Odbyły się też 4 tematyczne wizyty studyjne, w tym 2 na Łotwie. Niewątpliwie najładniejszym „produktem" programu jest wystawa „Natura2000/Lubelskie/PL", złożona z kilkuset zdjęć autorstwa najlepszych w regionie fotografów przyrody. Miała już ok. 30 prezentacji w całym kraju.

Źródłem informacji o sieci Natura 2000 w regionie jest serwis natura2000.ekolublin.pl.

KUPUJ ODPOWIEDZIALNIE

Od początku XXI wieku jednym z najważniejszych tematów stało się dla nas edukowanie o tym, jakie znaczenie dla losów ludzi, zwierząt i przyrody na całym świecie ma zawartość naszego koszyka na zakupy. Od 2002 roku współtworzyliśmy kampanię „Kupuj Odpowiedzialnie", prowadzoną przez Polską Zieloną Sieć. W latach 2003–2004 prowadzona była kampania „Zakupy bez śmieci", obejmująca uliczne spektakle, happeningi w supermarketach, wizualną obecność w sklepach. W tamtym czasie do sklepów w regionie trafiło ok. 10 tys. płóciennych toreb na zakupy.

W latach 2005, 2006 i 2007 organizowane były „Fair Trade party" – edukacyjne imprezy klubowe. W 2010 roku miał miejsce całodniowy Piknik Fair Trade w muszli Ogrodu Saskiego. Zostało wykonanych ok. 10 tys. sztuk drobnych materiałów promujących FT (kalendarze, ulotki, przypinki, koszulki). W roku 2006 grupa 12 edukatorek przeszła 23–godzinny cykl szkoleń, a następnie prowadziła zajęcia dla 3500 uczniów.

MUZYKA TRADYCYJNA

STUDIO IN CRUDO to edukacyjna formuła kameralnej pracy nad artystycznymi kompetencjami związanymi z muzyką tradycyjną – śpiewem, tańcem, grą na instrumentach. Odbyło się ok. 160 „dni warsztatowych" poświęconych tradycjom regionów: Lubelskiego i Roztocza, Mazowsza i Polesia. Przewinęło się przez nie ok. 400 osób, z czego duża część uczestniczyła wielokrotnie.

Od 2006 roku rozpoczęły się coroczne wyprawy kolędnicze na Roztocze – kilkudniowe kolędowanie od domu do domu, poprzedzone kilkutygodniową pracą nad nauką śpiewu i kolęd z tego regionu oraz budową spektaklu herodowego. Takich wypraw do tej pory odbyło się 8.

Towarzystwo dla Natury i Człowieka przeprowadziło w szkołach 1012 zajęć tematycznych (do końca 2014), a także zorganizowało 30 konferencji i seminariów tematycznych. Uczestniczyło w nich od 15 do 250 osób. Zorganizowanych też zostało 35 szkoleń tematycznych adresowanych do różnych grup odbiorców: NGOsów, nauczycieli, urzędników. Wśród nich były zarówno jednodniowe spotkania, jak i siedmiodniowe cykle. Przeważały dwudniowe. W każdym z nich brało udział od 10 do 30 osób.

W latach 2008–2011 odbyło się ok. 30 sesji warsztatowych, przeważnie kilkudniowych, poświęconych nauce śpiewu, tańca i gry na instrumentach oraz praktycznemu poznawaniu lokalnej tradycji okolic Janowa Lubelskiego i Biłgoraja. Większość obejmowała spotkania i naukę od wiejskich mistrzów. W latach 2013–14 odbyło się z kolei 15 kilkudniowych sesji warsztatowych w cyklu „Pieśń w wielkim mieście", poświęconych każdorazowo stylowi i repertuarowi jednej śpiewaczki lub jednej wioski.

SCENA IN CRUDO – KONCERTY

Od roku 2004 odbyło się 25 wydarzeń z udziałem ponad 50 wykonawców z Roztocza, Mazowsza i innych regionów Polski oraz z Ukrainy, Białorusi, Serbii, Armenii – wybitnych wiejskich muzyków i grup śpiewaczych oraz ich uczniów-kontynuatorów, a także wykonawców rekonstruujących tradycje muzyczne. Pierwszym i najobfitszym w wydarzenia (9 edycji) cyklem były **„Pieśni bagien"**, poświęcone kulturze muzycznej Polesia. Tradycjom muzycznym Roztocza poświęcona jest seria „Pieśni Spod Niebieskiej", w ramach której odbywają się koncerty zarówno w Lublinie, jak i roztoczańskich miejscowościach.

Zarząd
Województwa Lubelskiego
„Cywilizacja - to władza nad światem, kultura - to miłość do świata"
- Antoni Kępiński
DYPLOM UZNANIA
dla
Towarzystwa dla Natury i Człowieka
z okazji
Jubileuszu 20-lecia działalności na rzecz ochrony środowiska,
praw ludzi i zwierząt, ochrony zabytków
oraz niematerialnego dziedzictwa kulturowego
z życzeniami wszelkiej pomyślności
Artur Wałasek
Wicemarszałek
Województwa Lubelskiego
Sławomir Sosnowski
Marszałek
Województwa Lubelskiego
Lublin, 30 lipca 2015 r.

MuzykaRoztocza.pl – internetowa encyklopedia muzyki tradycyjnej

Od 2012 roku budowana jest jedyna tego rodzaju regionalna encyklopedia w kraju. W wyniku kilkunastu wypraw terenowych, kwerend archiwalnych i współpracy z lokalnymi instytucjami kultury oraz uczelniami opublikowano do tej pory profile **263 wykonawców** (kapele, śpiewacy, zespoły), zawierające informacje biograficzne oraz ok. **700 materiałów audiowizualnych** (nagrania, filmy, fotografie), do tej pory w większości niepublikowanych.

„LUBLIN MIASTEM WSPÓŁCZUJĄCYM"

Działania na rzecz praw zwierząt i promocji wegetarianizmu w pierwszych latach istnienia prowadzone były przez działającą przy Towarzystwie lubelską grupę Frontu Wyzwolenia Zwierząt, a później Grupę Współodczuwanie. W ramach kampanii „Cyrk bez zwierząt" w latach 1997–98 były zbierane podpisy pod petycją, organizowane pikiety pod cyrkami oraz inspekcje cyrków, zorganizowano konkurs plastyczny, a kilkanaście organizacji wystosowało wspólny list otwarty do Prezydenta Miasta Lublina. Wiele akcji odbywało się w ramach ogólnopolskiej kampanii „Zwierzę nie jest rzeczą" na rzecz uchwalenia ustawy o ochronie zwierząt i jej poprawy (1995–1998) oraz kampanii przeciwko transportowi koni rzeźnych (1999–2002).

NIECH SUSEŁ ŚPI SPOKOJNIE

W latach 2006–2009 bardzo aktywnie angażowaliśmy się w walkę o zachowanie kolonii susła perełkowanego w Świdniku, zagrożonej zniszczeniem w związku z planami budowy portu lotniczego. W tamtym okresie było to największe skupisko tego gatunku w Europie. Dziesiątki materiałów w ogólnopolskich mediach, udział w procedurach administracyjnych, publikacja stanowisk, wsparcie polskich i europejskich organizacji ekologicznych, uczestnictwo w konferencjach, sesjach sejmiku województwa, komisjach – wszystko to zapewniło świdnickim gryzoniom nie lada rozgłos, a rzetelne analizy prawne dotyczące konsekwencji objęcia susła siecią Natura 2000 wytrąciły politykom optującym za lotniskiem argumenty. W 2007 roku lokalizację lotniska zmieniono, niestety kosztem wielu hektarów lasu. Mimo to wkrótce potem nastąpiło załamanie kolonii. Dziś istnieje ona w szczątkowej postaci, zasilana osobnikami z Zamojszczyzny. Wedle większości opinii było to zjawisko naturalne.

PODAJ DŁOŃ NATURZE – ZIELONY LUBLIN

Realizowany w latach 2001–2002 projekt na rzecz ochrony terenów cennych przyrodniczo na terenie Lublina Wspólne badania – inwentaryzacja botaniczna i występowania płazów – z Zakładem Zoologii UMCS i Akademią Rolniczą, prowadzone były z udziałem przeszkolonych grup wolontariuszy.

ZAZIELENIANIE FUNDUSZY UE

Od 2005 angażujemy się w proekologiczne kształtowanie unijnych funduszy oraz promowanie najbardziej przyjaznych środowisku projektów.

■

Opracował Krzysztof Gorczyca,
fot. Krzysztof Wojciechowski

Miejskie herezje czy inspiracje?

Po ostatnich wyborach samorządowych w kilku polskich miastach ogłaszane są decyzje, które jeszcze niedawno mogłyby wydawać się większości polskich urzędników objawem szaleństwa. Co więcej, przyjmowane są ze spokojem i zainteresowaniem. Przytaczamy kilka takich herezji – być może staną się inspiracją dla władz Lublina.

Przykład idzie z góry

Jacek Jaśkowiak, prezydent Poznania, zapowiada, że rozbuduje sieć dróg rowerowych w Poznaniu. Jedną z pierwszych decyzji nowego prezydenta było zlikwidowanie parkingu przy Urzędzie Miasta, aby w ten sposób zachęcić urzędników do korzystania z alternatywnych środków lokomocji. Bardziej kuszącą urzędników opcję wprowadza prezydent Sopotu – za przyjeżdżanie do pracy rowerem, komunikacją miejską, ale też skuterem urzędnik dostanie 50 zł miesięcznie. Jest to element strategii uczynienia Sopotu najbardziej ekologicznym miastem i ma czysto praktyczny wymiar – w Sopocie brakuje miejsc parkingowych. Propozycja prezydenta cieszy się dużym powodzeniem wśród urzędników – do tej pory zaniechanie przyjeżdżania samochodem do pracy zgłosiło 150 osób.

Polska Kopenhaga

Władze Poznania chcą zmienić miasto na wzór Kopenhagi – jest to jedno z najlepiej rozwiniętych miejsc pod względem miejskiej infrastruktury w Europie. Prezydent Poznania wybrał się też na wycieczkę rowerową po Kopenhadze i zapragnął zainspirować się tamtejszymi rozwiązaniami dotyczącymi planowania ścieżek rowerowych. Kopenhaską inspiracją jest też ITS, czyli Inteligentny System Transportu, który niebawem ma zacząć działać w Poznaniu. Rozwiązania problemów mają uwzględniać opinie i pomysły mieszkańców i – co najważniejsze – być testowane najpierw na małą skalę, zanim zostaną wprowadzone. W opinii prezydenta pomysły prosto z Danii mają zachęcić ludzi do zamieszkania w Poznaniu.

– Z doświadczeń Kopenhagi w zakresie rozwiązań komunikacyjnych korzystają inne miasta. Jakość życia w Kopenhadze przyciąga nowych mieszkańców. Co miesiąc Kopenhaga zyskuje 1000 mieszkańców, a w latach osiemdziesiątych XX wieku problemem było wyludnianie się miasta i zdegradowane centrum – napisał na Facebooku Jacek Jaśkowiak.

Duńskie firmy rozpatrują Poznań jako potencjalne miejsce swoich inwestycji. Dla inwestorów ważnym motywem wyboru miejsca jest – oprócz istnienia międzynarodowych szkół – także jakość powietrza w mieście.

Słupsk jak Poznań i Sopot

Ograniczeniem korzystania z samochodów przez urzędników jest też zainteresowany Robert Biedroń, nowy prezydent Słupska, który na co dzień dociera do pracy rowerem lub autobusem. Zamierza wydać on mniej pieniędzy na dodatki na pensje dla urzędników, którzy korzystają z prywatnych samochodów w ramach obowiązków służbowych. Ryczałty maja być ograniczone, a urzędnicy częściej będą musieli się przemieszczać komunikacją miejską lub rowerami. Kolejną oszczędnością ma być także ograniczenie liczby samochodów służbowych. Korzystanie z nich zostało ograniczone tylko do konieczności. Prezydent Słupska chce też stworzyć ścieżki rowerowe i wprowadzić rowery miejskie. Ważna dla niego jest również dobra sieć kolejowa i drogowa.

Nawet stolica

Władze Warszawy również planują udogodnienia dla rowerzystów i pieszych, a także zazielenienie Warszawy kosztem kierowców. Między rondem ONZ a Dworcem Centralnym zamiast czterech-pięciu pasów na jezdni zostałyby trzy. W miejscu zlikwidowanych pasów mają być posadzone drzewa, stworzone ścieżki rowerowe i poszerzone chodniki. Coraz śmielej mówi się, że w przyszłości zburzone mają być estakady przy Dworcu Centralnym. Na Marszałkowskiej między pl. Unii Lubelskiej a pl. Konstytucji zostanie tylko jeden pas ruchu, a na miejscu drugiego powstanie dwukierunkowa droga rowerowa. Rondo Dmowskiego ma być zmienione na zwykłe skrzyżowanie, co będzie skutkowało zasypaniem przejść podziemnych. Kontrowersyjne zmiany mają być wprowadzone w ciągu najbliższych kilku lat. ■ **ML**

Monitoring zagospodarowania odpadów węglowych

Projekt *Monitoring zagospodarowania odpadów wydobywczych Lubelskiego Zagłębia Węglowego* realizowany jest w latach 2014–2015 przez Towarzystwo dla Natury i Człowieka. Celem przedsięwzięcia jest zbadanie praktyki deponowania tzw. skały płonnej w środowisku przyrodniczym, zwłaszcza rekultywacji wyrobisk po wydobyciu minerałów, oraz wzbudzenie dyskusji i wypracowanie rekomendacji dotyczących lepszej kontroli wpływu odpadów na środowisko.

Projekt dotyczy zbadania procesów wydawania i realizacji decyzji nt. składowania w środowisku odpadów z wydobycia węgla kamiennego z Lubelskiego Zagłębia Węglowego. Tzw. skała płonna – odpad o kodzie 01 04 12 – stanowi największy element strumienia odpadów wytwarzanych w województwie – co roku powstaje go ok. 5 milionów ton, co stanowi 60 procent odpadów przemysłowych. W związku z rozwojem wydobycia przez Lubelski Węgiel „Bogdanka" oraz planowanymi kolejnymi inwestycjami górniczymi ilość tych odpadów będzie się zwiększać. Obszar górniczy sąsiaduje z terenami cennymi przyrodniczo o wysokiej międzynarodowej randze (m.in. park narodowy, rezerwat biosfery UNESCO, doliny rzeczne Wieprza i Bugu), a znaczna część odpadów lokowana jest w ramach „rekultywacji obszarów niekorzystnie przekształconych" w bliskim otoczeniu terenów podmokłych, nierzadko cennych przyrodniczo, cieków wodnych, ujęć wody pitnej, na obszarach rolniczych. O ile sąsiadujące z kopalnią hałdy, czyli obiekt unieszkodliwiania odpadów wydobywczych, poddany jest stałemu monitoringowi, spełniać musi szereg przewidzianych przepisami norm, to w kwestii składowania w otwartym środowisku postępowanie jest w znacznej mierze uproszczone. Z uwagi na ilość deponowanych odpadów (nierzadko po kilka milionów ton w jednym miejscu) oraz wrażliwe sąsiedztwo, wszelkie decyzje powinny być podejmowane z najwyższą starannością. W projekcie zaplanowano pozyskiwanie i analizę danych urzędowych, analizę wybranych decyzji i liczne wizje lokalne.

Efektem prac badawczych będzie wypracowanie interdyscyplinarnego raportu i rekomendacji dla wszystkich instytucji zaangażowanych w procesy decyzyjne (starostwa, urzędy gmin, Urząd Marszałkowski), Inspekcji Ochrony Środowiska, firm wytwarzających odpady i obracających nimi oraz społeczności lokalnych, a także zainicjowanie szerokiej dyskusji na temat możliwości poprawy kontroli strumienia odpadów. ■

Krzysztof Gorczyca

Informacje o projekcie dostępne są na stronie skalaplonna.ekolublin.pl. Publikacja raportu i konferencja planowane są na październik 2015. Projekt realizowany jest w partnerstwie z Fundacją Frank Bold w ramach programu Obywatele dla Demokracji finansowanego z Funduszy EOG.

Dokumenty warunkujące politykę rowerową

Pierwszym dokumentem opisującym politykę transportową miasta jest uchwała[1] Rady Miasta Lublin nr 495/XLIX/97 dotycząca zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina. Uchwała ta, podjęta w maju 1997 roku, kładzie nacisk na zrównoważony transport. Określa ona przede wszystkim podział miasta na 3 strefy komunikacyjne o zróżnicowanej dostępności dla samochodów indywidualnych i ciężarowych, zasadach parkowania i organizacji ruchu. W 1 strefie należy dążyć do ograniczenia ruchu samochodowego, w szczególności tranzytowego, nadając priorytet ruchowi pieszemu i komunikacji zbiorowej. W strefie 2 priorytet komunikacji zbiorowej należy zapewnić na głównych ciągach komunikacyjnych, gdzie należy jednocześnie ograniczyć możliwość parkowania. W tym obszarze dzielnice mieszkaniowe powinien charakteryzować ruch uspokojony. W 3 strefie nie przewidziano żadnych priorytetów i ograniczeń. Uchwała nakazuje także, by w studium zagospodarowania i kierunków rozwoju przestrzennego miasta określić potrzeby i możliwości wyznaczania ciągów rowerowych w poszczególnych strefach komunikacyjnych miasta.

Kolejnym dokumentem jest „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Lublin"[2] – uchwała nr 359/XXII/2000, które w kwietniu 2000 roku uchwaliła Rada Miasta. Niestety, w studium nie podzielono miasta na strefy komunikacyjne oraz nie określono potrzeb i możliwości dotyczących wyznaczania ciągów rowerowych w tych strefach zgodnie z uchwałą dot. zasad polityki komunikacyjnej miasta Lublina. Studium za cel strategiczny w obszarze infrastruktury technicznej dla komunikacji uznało rozwój i usprawnienie sieci ulic oraz budowę tras rowerowych. W poszczególnych programach rozwojowych zapisano:

• Modernizację istniejących ulic na kierunkach wylotowych z miasta do: Kraśnika, Nałęczowa, Lubartowa, Biłgoraja i Łęcznej z budową chodników i ścieżek rowerowych. Do dziś zmodernizowano część drogi wylotowej w kierunku Kraśnika, gdzie tylko częściowo wybudowano infrastrukturę rowerową, część drogi w kierunku Biłgoraja, gdzie w ogóle nie uwzględniono infrastruktury rowerowej, całość drogi w kierunku Lubartowa, gdzie w całości wybudowano infrastrukturę rowerową. W kierunku Nałęczowa i Łęcznej ulice w dalszym ciągu nie zostały zmodernizowane.

• Budowę sieci dróg rowerowych głównie dla celów turystycznych i rekreacyjnych. Program ten zrealizowano głównie w formie budowy trasy rowerowej wokół Zalewu Zemborzyckiego.

W czerwcu 2010 roku uznano studium za nieaktualne i przystąpiono do opracowywania nowego studium. Do dnia dzisiejszego nie zostało ono stworzone. Od dnia uchwalenia studium do dnia podjęcia decyzji o jego nieaktualności studium nie było nigdy zmieniane. Po tej dacie studium aktualizowano 3-krotnie, w tym dwukrotnie w 2014 roku.

Również w czerwcu 2010 roku zarządzeniem Prezydenta miasta Lublin nr 415/2010[3] wprowadzono „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej Miasta Lublin". Standardy te w wystarczającym stopniu określają wymogi dla infrastruktury, choć w najbliższym czasie warto by je uaktualnić, ponieważ przez 5 lat zaszło wiele zmian legislacyjnych (m.in. dopuszczono śluzy rowerowe). Standardy miały wdrażać wszystkie jednostki organizacyjne miasta, a pieczę nad tym miał sprawować zespół opiniujący, w którego skład wchodzili zarówno urzędnicy, jak i przedstawiciele strony społecznej. Niestety, zespół nigdy nie opiniował żadnego projektu, a przez ostatnie 4 lata nawet się nie spotykał. Asystent Prezydenta Miasta ds. polityki rowerowej Aleksander Wiącek 8 maja 2015 roku zorganizował spotkanie reaktywowanego zespołu, jednak skupiło się ono głównie na sposobie działania zespołu i aktualizacji standardów. Przez kolejny kwartał żadne kolejne spotkanie się nie odbyło. Obecnie większość miejskich inwestycji nie spełnia wymagań standardów.

W październiku 2011 roku Rada Miasta Lublin podjęła uchwałę[4] w sprawie przyjęcia „Polityki Rowerowej Miasta Lublin". Celem strategicznym dokumentu w perspektywie długoterminowej jest osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta w 2025 roku. Celem strategicznym dokumentu w perspektywie średnioterminowej jest osiągnięcie co najmniej 10% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta w 2020 roku. Dokument zakłada powstawanie 4-letnich Programów Rowerowych obejmujących pełne spektrum działań na rzecz realizacji polityki. Na podstawie takich programów powinny być opracowywane roczne Plany Rowerowe. Polityka przewiduje powołanie Rady ds. Ruchu Rowerowego, w której skład wejdą zarówno urzędnicy, jak i strona społeczna. Zadania Rady w części dublują się z zadaniami zespołu opiniującego, w pozostałej części przewidują współudział w aktualizowaniu polityki, jej promocję i monitoring wdrażania. Niestety. do dnia dzisiejszego Rada taka nie została powołana.

Odpowiedzialnymi za przygotowanie i koordynowanie wszelkich działań realizowanych na rzecz rozwoju ruchu rowerowego i wdrażania polityki rowerowej są: Sekcja rozwoju ruchu rowerowego oraz oficer rowerowy, któremu przypisano bezpośrednio rolę koordynatora. Polityka zakłada monitoring poprzez analizę udziału ruchu rowerowego, na podstawie pomiarów ruchu i badań ankietowych oceniających stopień zadowolenia rowerzystów. Dodatkowo na koniec każdego roku powinny być sprawdzane: długość nowej infrastruktury, liczba nowych miejsc postojowych dla rowerów, liczba rowerów dostępnych w systemie roweru publicznego, roczna liczba nakładów na infrastrukturę rowerową i liczba wypadków rowerowych.

Największą wadą polityki rowerowej jest brak znajomości stanu wyjściowego, tj. udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży. Wskaźnik ten do dnia dzisiejszego nie jest znany. Nie powstawały także 4-letnie Programy Rowerowe i roczne Plany Rowerowe. Monitoring wdrażania polityki też nie był prowadzony – pierwsze pomiary ruchu rowerowego zostały przeprowadzone w bieżącym roku.

W listopadzie 2011 roku Rada Miasta Lublin podjęła uchwałę[5] w sprawie „Koncepcji rozwoju komunikacji rowerowej w mieście Lublin". Dokument ten klasyfikuje trasy rowerowe w oparciu o 3 poziomy: trasy główne, trasy zbiorcze, trasy lokalne. W uchwale zapisane jest także, że na realizację inwestycji rowerowych powinno przeznaczać się co najmniej 2% środ-

ków dedykowanych na inwestycje drogowe. W koncepcji powielono także współczynniki parkingowe dla rowerów zawarte w „Standardach rowerowych". Koncepcja opisuje także 9 propozycji inwestycji infrastruktury rowerowej na rok 2012. Do dnia dzisiejszego 5 z tych propozycji nie zostało zrealizowanych.

Największą wadą dokumentu jest, że pomimo opisania klasyfikacji tras, w dokumencie tym nie znalazła się żadna długofalowa ogólnomiejska koncepcja tras. Ponadto propozycje inwestycji rowerowych na rok 2012 także nie zostały w żaden sposób sklasyfikowane. W latach 2012–2015 nie przeznaczano także 2% środków na inwestycje rowerowe.

Z badania zgodności wskaźników parkingów dla rowerów w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin wynika, że wskaźnik ten, realizowany w odniesieniu do obiektów usługowo-handlowych, jest 3-krotnie zaniżany w przypadku budownictwa wielorodzinnego, a w przypadku budynków edukacji i oświaty wskaźnik ten jest zaniżany kilkudziesięciokrotnie! W wielu wypadkach wskaźnika tego nie sposób porównać, ponieważ podstawa jego wyliczania jest inna w uchwale, a inna w miejscowym planie. W warunkach zabudowy wskaźniki dla obiektów usługowo-handlowych były 4-krotnie większe niż wymagane, natomiast dla budynków wielorodzinnych były zgodne z najmniejszymi wartościami. W badaniu wskazano jednak na niezgodność stanu rzeczywistego po wybudowaniu z zapisami w decyzjach o warunkach zabudowy.

W 2012 roku Prezydent miasta zamówił dokument pod nazwą „Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta Lublin"[6]. Dokument ten określa 2 warianty rozbudowy systemu dróg w Lublinie, szczegółowo opisując rozwiązania w obszarze centralnym miasta. Autorzy zwrócili uwagę, że planując przyszły kształt systemu transportowego, większe znaczenie należy przypisać dostosowywaniu systemu do nowych potrzeb (rozwój transportu zbiorowego, rozwój ruchu rowerowego, obsługa komunikacyjna terenów rozwojowych, uspokojenie ruchu w wybranych obszarach) niż do planowania nowych połączeń drogowych. Dokument skupia się na wyznaczeniu 2 obwodnic – śródmiejskiej i miejskiej oraz 3 stref obsługi komunikacyjnej. W obszarze centralnym dokument przedstawia wariant pełnego uprzywilejowania dla transportu zbiorowego i rowerowego oraz wariant z częściowym uprzywilejowaniem. Uprzywilejowanie ruchu rowerowego polega na budowie wydzielonych dróg rowerowych, wyznaczeniu pasów rowerowych, wyznaczeniu ulic pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym i transportu zbiorowego, wyznaczeniu stref pieszych z dopuszczonym ruchem rowerowym i uspokojeniem ruchu, zmianie organizacji ruchu z dwukierunkowego na jednokierunkowy z dopuszczonym ruchem rowerowym pod prąd. Dokument jest zbieżny z zasadami polityki komunikacyjnej miasta Lublina. W dokumencie skorygowano przebieg obwodnic w porównaniu do „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta Lublin". Niestety, zapisy dokumentu nie są realizowane, w szczególności w obszarze centralnym. Przykładem jest np. ulica Żmigród w samym Centrum, która – na fali popularnych „woonerfów" – po wnioskach mieszkańców została zaślepiona. Działanie takie nie było przewidywane w studium, nie było także zgłaszane w trakcie konsultacji. Od pomysłu z petycją w celu zamknięcia ulicy do jej wdrożenia minęły niecałe 2 miesiące, co jak na warunki lubelskie jest błyskawicznym działaniem. Niestety, żadne inne działania ze studium nie doczekały się przez ponad 2 lata realizacji.

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu 2013 – spotkanie młodzieży z Ambasadorem Danii

W lutym 2013 Rada Miasta Lublin podjęła uchwałę nr 693/XXVIII/2013 ws. Strategii Rozwoju Lublina 2013–2020[7]. W strategii zakłada się głównie dalszy rozwój sieci drogowej, jednakże podkreśla się także konieczność rozwoju sieci połączeń pieszych i rowerowych. W działaniu B.1.1. Kontynuacja rozwoju i modernizacji miejskiej sieci drogowej w szczegółowy sposób opisano rozwój sieci drogowej w oparciu o „Studium komunikacyjne oraz koncepcję organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta Lublin", jednakże z innym przebiegiem trasy zielonej. W działaniu B.1.3. Rozwój alternatywnych form komunikacji wewnątrz miasta zaleca się wdrażanie Polityki Rowerowej i rozbudowę infrastruktury rowerowej. Niestety, opis ten nie jest już tak szczegółowy jak w przypadku sieci drogowej. Jednocześnie w zaleceniu B.1.a. wskazano, że miastu jest potrzebna radykalna zmiana priorytetów komunikacyjnych według hierarchii różnych uczestników ruchu stosowanej w przyjaznych miastach zachodnich (piesi, rowerzyści, użytkownicy transportu publicznego, indywidualni użytkownicy samochodów). Strategia nie wyjaśnia, w jaki sposób zrealizować to zalecenie, gdy największy nacisk kładzie się na rozwój układu drogowego i usprawnienie połączeń drogowych między dzielnicami i osiedlami. W działaniu B.4.1. Rozwój oferty rekreacyjno-sportowej Lublina oraz promocja aktywności plenerowych strategia przewiduje rozwój rekreacyjno-turystycznej infrastruktury rowerowej. W działaniu B.6.1. Wypracowanie i realizacja programu „Miasto w Dialogu", dotyczącego rozwoju demokracji partycypacyjnej w Lublinie, założono rozwój i usprawnienie działań społecznych zespołów doradczych, w tym Porozumienia Rowerowego. Ciekawe, że nazwa tej inicjatywy pojawiła się w otoczeniu zespołów opiniodawczo-doradczych powoływanych przez Prezydenta Miasta, przy równoczesnym braku wymienienia zespołu opiniującego czy Rady ds. ruchu rowerowego. Jednym z proponowanych mierników realizacji strategii jest długość dróg rowerowych. Niestety, pomimo informacji, że raport z realizacji Strategii w 2013 roku ukaże się w 1. połowie 2015 roku do dziś nie został opublikowany.

Ciężko ocenić wpływ strategii na rozwój ruchu rowerowego, ponieważ jej zapisy są na zbyt ogólnym poziomie.

W 2014 roku Prezydent Miasta zamówił kolejny dokument pod nazwą „Strategia realizacji systemu dróg rowerowych w mieście Lublin". Dokument ten zawiera szczegółowy plan budowy podstawowego układu dróg rowerowych w perspektywie do 2022 roku. Założono wybudowanie 206 km tras rowerowych. Szacunkowy koszt realizacji planu wynosi 137 mln zł. Strategia zawiera także mierniki służące monitorowaniu jej realizacji. W sposób chaotyczny zakłada ona powstawanie układu podstawowego – część istotnych połączeń powstaje dopiero w ostatnim etapie, w pierwszym etapie nie są tworzone także główne trasy od przedmieść do centrum (np. wzdłuż Drogi Męczenników Majdanka, czy ul. Lubartowskiej), charakteryzujące się największą długością. Ponadto strategia odkłada w czasie realizację tanich inwestycji polegających na zmianie organizacji ruchu, nie uwzględnia tras kolidujących z ruchem kolejowym i nie hierarchizuje sieci drogowej zgodnie z „Koncepcją rozwoju komunikacji rowerowej w mieście Lublin". Zaletą dokumentu jest to, że jest to pierwszy tego typu dokument, zawierający plan budowy tras rowerowych w perspektywie długoterminowej. Dokument jest szczegółowy i zawiera mapy obrazujące zarówno docelowy układ, jak i jego etapowanie. W etapie I jego realizacji, który przypada na lata 2015–2016, założono zrealizowanie 41 km tras rowerowych za 20 mln zł. Niestety, w 2015 roku budowa tras nie została wdrożona, nie zaczęto nawet przygotowania żadnych inwestycji.

Biorąc pod uwagę ilość dokumentów, miasto jest dobrze przygotowane do realizacji polityki rowerowej. Niestety, w dokumentach tych widać rozerwanie pomiędzy zmianą w istniejącej sieci drogowej na rzecz zrównoważonego transportu a budową nowych dróg. W praktyce wygrywa budowa nowych dróg, która oddala miasto od rozwiązania problemu nadmiernego ruchu samochodowego. Niestety, wdrażanie i przestrzeganie dokumentów to pięta achillesowa dla władz miasta. Dwa istotne dokumenty, tj. „Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym miasta Lublin i „Strategia realizacji systemu dróg rowerowych w mieście Lublin" nie są w żaden sposób formalnie umocowane. Biorąc jednak pod uwagę sposób wdrażania innych uchwał Rady Miasta można uznać, że nie miałoby to realnego wpływu na zmianę.

Patrząc z szerszej perspektywy, miasto nie posiada całościowego planu na organizację transportu w mieście, nie bada także zachodzących w nim zjawisk. Dokumenty, choć często merytoryczne, nie są oparte na wiarygodnych badaniach. Obecne działania miasta skupiają się na wydaniu pieniędzy unijnych, bez uwzględniania wpływu tych inwestycji na przyszłość miasta i bez uwzględniania kosztów ich utrzymania. Są to głównie megalomańskie inwestycje ułatwiające dojazd do miasta samochodem. Nie podejmuje się o wiele tańszych działań w centrum miasta, zmierzających do zmiany organizacji ruchu i rewitalizacji centrum. O zmianie organizacji ruchu w centrum na ulice jednokierunkowe mówi się od 1997 roku. Pomimo opracowania koncepcji zmian w 2012 roku do dnia dzisiejszego nie podjęto żadnych działań. Najważniejszymi działaniami do podjęcia przez miasto jest wdrażanie w życie obowiązujących dokumentów planistycznych, w tym ustalenie wydzielonego budżetu rowerowego i uspołecznienie procesu planowania oraz podjęcie działań w centrum miasta. ■

Krzysztof Kowalik, Fot. TDNiCz

Przypisy

[1] http://bip.lublin.eu/bip/um/index.php?t=200&id=20100
[2] http://bip.lublin.eu/bip/um/index.php?t=200&fid=13089
[3] http://bip.lublin.eu/bip/um/index.php?t=200&id=129865
[4] http://bip.lublin.eu/bip/um/index.php?t=200&id=156717
[5] http://bip.lublin.eu/bip/um/index.php?t=200&id=158555
6 http://www.um.lublin.pl/um/index.php?t=200&id=175629
7 http://bip.lublin.eu/bip/um/index.php?t=200&id=184161

Wdrażanie standardów rowerowych w planowaniu przestrzennym

Standardy Rowerowe i Polityka Rowerowa zakładają, że o potrzebach rowerzystów myśli się nie tylko w skali mikro (infrastruktury rowerowej), ale także w skali makro (osiedla, całego miasta). Co więcej, myślenie to nie powinno skupiać się wyłącznie na infrastrukturze transportowej. Ważnym zagadnieniem są np. miejsca parkingowe. Brak miejsca, gdzie można przypiąć rower, stanowczo zmniejsza atrakcyjność roweru jako środka transportu. Postanowiliśmy przyjrzeć się, jak po 5 latach od wprowadzenia Standardów Rowerowych wygląda realizacja zapisów dotyczących miejsc parkingowych dla rowerów w planowaniu przestrzennym Lublina. Zakresem badania objęliśmy miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego opracowywane przez Wydział Planowania i uchwalane przez Radę Miasta oraz decyzje o warunkach zabudowy, które są wydawane – w przypadku braku planu – przez Wydział Budownictwa i Architektury.

W Standardach Rowerowych z czerwca 2010 roku znalazły się następujące zalecane wskaźniki dla liczby miejsc parkingowych dla rowerów w zależności od rodzaju obiektu. Wybrane z nich zebrano w tabeli nr 1 (str. 9).

Wskaźniki te zostały powielone także w uchwale Rady Miasta Lublin z października 2011 r. pn. „Koncepcja Rozwoju Komunikacji Rowerowej w Mieście Lublin". Uchwała Rady dotycząca Polityki Rowerowej z listopada 2011 roku stwierdza wprost, że planistyczne wymagania realizacji polityki rowerowej określa ww. koncepcja.

Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego

Treść miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego została przebadana pod kątem wdrażania zapisów Standardów Rowerowych odnośnie liczby miejsc parkingowych dla rowerów. Badaniem objęto wyłącznie nowe plany. W badaniu uwzględniono jedynie budynki wielorodzinne i handlowo-usługowe, gdzie użytkownik obiektu nie ma wpływu na liczbę miejsc parkingowych dla rowerów. Wyniki zestawiono w tabeli nr 2 (str. 10).

Jak widać, pomimo wdrożenia Standardów już w 2010 roku, dopiero od połowy roku 2012 zaczęto je stosować w miejscowych planach. W przypadku uchwały 166/XI/2011 dotyczącej budowy dużego centrum handlowego (IKEA) mamy nadzieję, że pomimo brak zapisów w miejscowym planie obiekt zostanie wyposażony w miejsca parkingowe dla rowerów. Centra handlowe są zawsze dużym generatorem podróży – zarówno pracowników, jak i odwiedzających, stąd powinny być wyposażone w odpowiednią liczbę miejsc par-

Lokalizacja	Liczba miejsc postojowych odwiedzających	W tym dla gości
Budynki z więcej niż dwoma mieszkaniami		
Mieszkania o powierzchni mieszkalnej do 50 m2	1 / mieszkanie	20%
Mieszkania o powierzchni mieszkalnej 50–100 m2	2 / mieszkanie	20%
Mieszkania o powierzchni mieszkalnej pow. 100 m2	3 / mieszkanie	20%
Mieszkania w budynkach „pogodnej starości"	1 / 6 mieszkań	50%
domy starców	1 / 10 łóżek	20%
domy dziecka	1 / 3 łóżka	20%
hotele robotnicze	1 / 5 łóżek	20%
domy studenckie	1 / 2 łóżka	20%
Budynki biurowe		
Biura	1 / 180 m^2 pow. użytkowej	20%
biura z podwyższoną liczbą odwiedzających (np. kasy, punkty obsługi klienta)	1 / 120 m^2 pow. użytkowej	80%
Miejsca handlu		
Sklepy	1 / 200 m^2 pow. handlowej, nie mniej niż 2 miejsca	80%
centra handlowe, sklepy samoobsługowe, targowiska z artykułami spożywczymi	1 / 150 m2 pow.handlowej	80%
Miejsca zgromadzeń		
kina, teatry, audytoria, sale koncertowe, wykładowe itp.	1 / 30 miejsc siedzących	80%
kościoły, kaplice	1 / 30 miejsc siedzących	90%
Obiekty sportowe		
place sportowe bez miejsc dla widzów	1 / 250 m^2 pow. dla uprawiania sportu	0%
place sportowe z miejscami dla widzów	1 / 50 miejsc dla widzów	80%
hale sportowe bez miejsc dla widzów	1 / 100 m^2 pow. dla uprawiania sportu	0%
hale sportowe z miejscami dla widzów	1 / 50 miejsc dla widzów	80%
pływalnie odkryte	1 / 100 m^2 powierzchni działki	90%
pływalnie w halach bez miejsc dla widzów	1 / 15 szafek na garderobę	90%
pływalnie w halach z miejscami dla widzów	1 / 50 miejsc dla widzów	80%
korty tenisowe bez miejsc dla widzów	1 / dwa korty	0%
korty tenisowe z miejscami dla widzów	1 / 50 miejsc dla widzów	80%
Minigolf	5 / obiekt	80%
Kręgielnie	1 / 2 tory	80%
Przystanie	1 / 5 łodzi lub kajaków	80%
Obiekty gastronomiczne i hotelowe		
zakłady gastronomiczne o znaczeniu lokalnym	1 / 120 m^2 pow. jadalni	90%
zakłady gastronomiczne o znaczeniu ponadlokalnym	1 / 90 m^2 pow. jadalni	90%
ogródki piwne	1 / 30 m^2 pow. ogródka	90%
Hotele	1 / 40 łóżek	20%
Schroniska młodzieżowe	1 / 10 łóżek	90%
Kompleksy rozrywkowe		
kasyna, salony gier itp.	1 / 60 m^2 pow. użytkowej	80%
Pozostałe	1 / 60 m^2 pow. dla gości	80%
Szpitale		
Szpitale	1 / 30 łóżek	60%
sanatoria, ośrodki rehabilitacyjne	1/ 30 łóżek	60%
Szkoły, ośrodki wychowawcze i edukacyjne		
Przedszkola	1 / grupę przedszkolną	10%
szkoły podstawowe	1 / 8 uczniów	0%
szkoły średnie	1 / 5 uczniów	0%
szkoły zawodowe	1 / 12 uczniów	0%
szkoły wyższe	1 / 8 studentów	30%
domy kultury, świetlice itp.	1 / 5 miejsc dla uczestników	10%
Pozostałe		
fabryki, magazyny, obszary wystawowe itp.	1 / 20 zatrudnionych	20%
Cmentarze	10 / 500 m^2 powierzchni	90%

kingowych. W przypadku uchwał 27/II/2014 i 1134/XLIII/2014 plan swoimi ustaleniami obejmował obszary istniejącej zabudowy, stąd nie uwzględniono zapisów Standardów. **W pozostałych przypadkach zastosowano ogólny wskaźnik 1 miejsca rowerowego na 5 miejsc parkingowych dla aut.** W większości przypadków plany zakładają budowę 1,5 miejsca parkingowego dla aut na jeden lokal mieszkalny w zabudowie wielorodzinnej i 32 miejsca parkingowe dla aut na 1000 m^2 powierzchni sprzedaży. Oznacza to, że na 1 lokal mieszkalny przypada 0,3 miejsca parkingowego dla rowerów. Jest to ponad 3 razy mniej niż w Standardach, która wynosi dla mieszkania o powierzchni mieszkalnej do 50 m^2 jedno miejsce parkingowe dla rowerów na mieszkanie. W przypadku obiektów handlowych zalecany wskaźnik wynosi 6,7 miejsca parkingowego dla rowerów na 1000 m^2 powierzchni sprzedaży, w planach natomiast wpisuje się 6,4. Jest to wartość zbliżona do zalecanej w Standardach.

Dokładniejszej analizie poddano także pozostałe wskaźniki zawarte w jednej z uchwał (661/XXVI/2012). Wskaźniki te dotyczyły wyłącznie miejsc parkingowych dla aut – liczbę miejsc dla rowerów oblicza się zgodnie z ogólną zasadą, że 1 miejsce rowerowe przypada na 5 miejsc parkingowych dla aut. W przypadku szkół podstawowych, gimnazjów i szkół średnich plan przewiduje od 0,5 do 1 miejsca parkingowego dla aut na 1 pomieszczenie do nauki. Oznacza to, że plan zakłada od 1 do 2 miejsc parkingowych dla rowerów na 10 pomieszczeń do nauki (ok. 250 uczniów). Oczywiście jest to wartość minimalna, jednak pokazuje, iż zasada zapisywania sztywnego współczynnika pomiędzy liczbą miejsc parkingowych dla rowerów i dla samochodów się nie sprawdza. Plan dla domów studenckich i internatów przewiduje nie mniej niż 0,9 miejsca parkingowego dla aut na 10 pokoi, tj. 1 miejsce parkingowe dla rowerów na 56 pokoi. Zakładając optymistycznie pokoje dwuosobowe wychodzi, że zgodnie z zapisami planów jedno miejsce dla rowerów w akademikach i internatach przypada na 112 osób. Standardy w takim przypadku zalecałyby 56 razy więcej miejsc parkingowych dla aut. W przypadku kin, teatrów i filharmonii zapisy planu nakazują nie mniej niż 15 miejsc parkingowych dla aut na 100 miejsc siedzących, co oznacza 1 miejsce rowerowe na 33 miejsca siedzące. Jest to bliskie zapisom Standardów, które zalecają 1 miejsce rowerowe na 30 miejsc siedzących. W przypadku domów kultury plan nakazuje nie mniej niż 3 miejsca parkingowe dla aut na 100 m^2 powierzchni użytkowej, czyli 0,6 miejsca parkingowego dla rowerów. Standardy

rok	uchwała	lokalizacja	Miejsca parkingowe			
			Budynki wielorodzinne		Obiekty handlowe	
			dla rowerów	dla aut	dla rowerów	dla aut
2011	166/XI/2011	IKEA	–	–	–	1 na 40 m^2
2012	439/XX/2012	Cmentarz Unicka/ Walecznych	–	–	–	–
2012	550/ XXIII/2012	Wrotków – osiedle	20% miejsc	1,5 na lokal	20% miejsc	32/1000 m^2
2012	661/ XXVI/2012	Willowa – Poligonowa	20% miejsc	1,5 na lokal	20% miejsc	32/1000 m^2
2013	889/ XXXIV/2013	Cmentarz na Majdanku	20% miejsc	1,5 na lokal	20% miejsc	32/1000 m^2
2014	27/II/2014	między Łęczyńską	–	–	–	1/25 m^2
2014	1018/ XXXIX/2014	między Łęczyńską	20% miejsc	0,5 lub 1,1 na lokal mieszkalny	20% miejsc	32/1000 m^2
2014	1134/ XLIII/2014	Obóz na Majdanku	–	0,5 na lokal	–	–

podają wartość 1 miejsce parkingowe dla rowerów na 5 miejsc dla uczestników. Nie sposób w łatwy sposób porównać te wartości. Dla szpitali i klinik plan nakazuje zapewnić nie mniej niż 1 miejsce parkingowe dla aut na 1 łóżko, tj. 1 miejsce parkingowe dla rowerów na 5 łóżek. Standardy w tym zakresie podają wartość sześciokrotnie mniejszą – 1 miejsce parkingowe dla rowerów na 30 łóżek. W przypadku biur w zależności od wielkości plan przewiduje: dla obiektów o powierzchni do 200 m^2 – 5 miejsc parkingowych dla aut na 100 m^2 powierzchni użytkowej, dla większych obiektów – 3 miejsca parkingowe dla aut na 100 m^2. Oznacza to odpowiednio 1 miejsce dla rowerów na 100 m^2 i 167 m^2. Są to wartości bliskie Standardów, wynoszących 1 miejsce dla rowerów na 180 m^2 i 120 m^2 powierzchni użytkowej (w zależności od rodzaju biura więcej miejsc parkingowych dla biur z podwyższoną liczbą odwiedzających jak punkty obsługi klienta).

Podsumowując, zapisywane w planie miejscowym zagospodarowania przestrzennego wskaźniki miejsc parkingowych dla rowerów w najważniejszych lokalizacjach (budownictwo wielorodzinne, szkoły) są mniejsze niż przewidują Standardy. W przypadku części obiektów nie można porównać wartości zalecanych w Standardach i wpisanych w planie w związku z innym sposobem obliczania tych wartości. Wydaje się, że lepszym rozwiązaniem byłoby wpisywanie w planie miejscowym ilości miejsc dla rowerów bezpośrednio, a nie jako współczynnik zależny od liczby miejsc parkingowych dla aut. Współczynnik ten wypada najniekorzystniej w przypadku szkół, domów studenckich i internatów, czyli miejsc o największym potencjale ruchu rowerowego. Ponadto należy mieć na uwadze, że sztywny współczynnik jest złym rozwiązaniem w obrębie miejsc o deficycie miejsc parkingowych, gdzie należy dążyć co zwiększania obsługi transportem zbiorowym czy rowerowym, a nawet dążyć do większej liczby miejsc do parkowania dla rowerów niż liczba miejsc do parkowania dla aut. Niestety, obecne zapisy w planach miejscowych utrzymują dominującą pozycję samochodu jako środka transportu.

Warunki zabudowy

W celu zbadania sposobu wdrażania zapisów Standardów dotyczących liczby miejsc parkingowych dla rowerów w warunkach zabudowy wytypowano 100 z 2570 decyzji wydanych w okresie 01.01.2011–1.10.2014. Do badania wybrano decyzje, które z dużym prawdopodobieństwem zostały zrealizowane. W pierwszej kolejności wybierano te, w ramach których powstawały garaże. Połowa decyzji objęła rok 2012. Spośród poszczególnych typów obiektów połowę stanowiły obiekty usługowo-handlowe, 30% to budynki wielorodzinne. Pozostałe to po równo budynki biurowe i magazynowe. Z otrzymanych decyzji wynika, że dopiero od połowy czerwca 2012 roku w ich treści wpisywano obowiązek wykonywania miejsc parkingowych dla rowerów. W większości z nich stosowano zapisy nakazujące lokalizację:

- w przypadku budynków usługowo-handlowych 1 miejsce parkingowe dla rowerów na 2 miejsca parkingowe dla aut (tj. 1 miejsca dla rowerów na 40–50 m^2 powierzchni użytkowej), jednak nie mniej niż 2 takie miejsca. Jednocześnie zastrzeżono, że 50% miejsc parkingowych dla rowerów musi się znajdować w poziomie terenu
- w przypadku budynków wielorodzinnych 1 miejsce parkingowe dla rowerów na 1 mieszkanie, jednocześnie zastrzeżono, że 50% takich miejsc ma się znajdować w budynku.

W warunkach zabudowy wpisywano więc 4-krotnie większą liczbę miejsc parkingowych dla rowerów niż przewidują Standardy, natomiast w przypadku budynków wielorodzinnych odpowiednią dla mieszkań do 50 m^2.

Spośród 100 lokalizacji wytypowano 19, w których rozpoczęto roboty budowlane (nie sprawdzano, czy roboty rozpoczęto na podstawie wydanej decyzji). Po oględzinach w terenie okazało się, że w 7 lokalizacjach wciąż trwały roboty budowlane, w 4 z tych 7 lokalizacji mogą nie powstać żadne miejsca parkingowe, ponieważ decyzja o warunkach zabudowy była wydana przed czerwcem 2012 roku, gdy wskaźniki te zaczęto wpisywać. Pokazuje to, jak istotne jest, by konkretne działania podejmować od razu po wdrożeniu, ponieważ efekty tych działań przychodzą po latach.

W 6 lokalizacjach nie było żadnych miejsc parkingowych dla rowerów, co było zgodne z wydaną decyzją. W przypadku 3 lokalizacji, w których decyzja nakładała obowiązek wykonania miejsc parkingowych dla rowerów w ilości 50% miejsc parkingowych dla aut były one wykonane w liczbie:

- 8 miejsc dla rowerów na 60 miejsc dla aut (13%),
- 8 miejsc dla rowerów na 22 miejsca dla aut (36%),
- 6 miejsc dla rowerów na 35 miejsca dla aut (17%).

We wszystkich wypadkach zbadano wyłącznie liczbę miejsc poza budynkiem, jednak wygląd budynków nie wskazywał, by wewnątrz znajdowały się miejsca parkingowe dla rowerów. Jak widać, samo wpisanie liczby miejsc parkingowych dla rowerów w decyzji o warunkach zabudowy nie wystarczy, by miejsca te powstały.

Na końcu odwiedzono 3 lokalizacje, dla których w decyzji o warunkach zabudowy nie wpisano obowiązku wykonania miejsc parkingowych dla rowerów. Okazało się, że pomimo braku zapisania liczby miejsc parkingowych dla rowerów – zostały one wykonane w ilości:

- 12 miejsc dla rowerów na 60 miejsc dla aut (20%),
- 6 miejsc dla rowerów na 35 miejsc dla aut (17%),
- ok. 8 miejsc dla rowerów na 22 miejsc dla aut (36%).

Najważniejsza rekomendacja w zakresie wydawanych decyzji jest już realizowana – by w decyzjach zawarte były wskaźniki dotyczące liczby miejsc dla rowerów. Należy jednak zastanowić się, w jaki sposób egzekwować ich powstawanie. ■

Krzysztof Kowalik

Zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w Lublinie

Wypadki i kolizje z udziałem osób kierujących jednośladami są niewspółmiernie często – w stosunku do występowania – relacjonowane przez media. Bez wątpienia ma to związek z występującymi często poważnymi skutkami dla zdrowia czy życia ich uczestników, nie chronionych przez stalową konstrukcję samochodu. Poniżej prezentujemy fragment raportu dotyczący zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów, jakie miały miejsce na przestrzeni kilku lat w Lublinie.

Czego dotyczyła analiza?

W tym roku przeprowadziliśmy analizę danych statystycznych z bazy Systemu Ewidencji Wypadków i Kolizji prowadzonej przez Policję. Analizowaliśmy zdarzenia drogowe z udziałem rowerzystów w Lublinie w latach 2010–2014. Celem było określenie przyczyn kolizji i wypadków oraz wyciągnięcie wniosków mogących stanowić podstawę do podejmowania efektywnych działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu rowerowego w mieście.

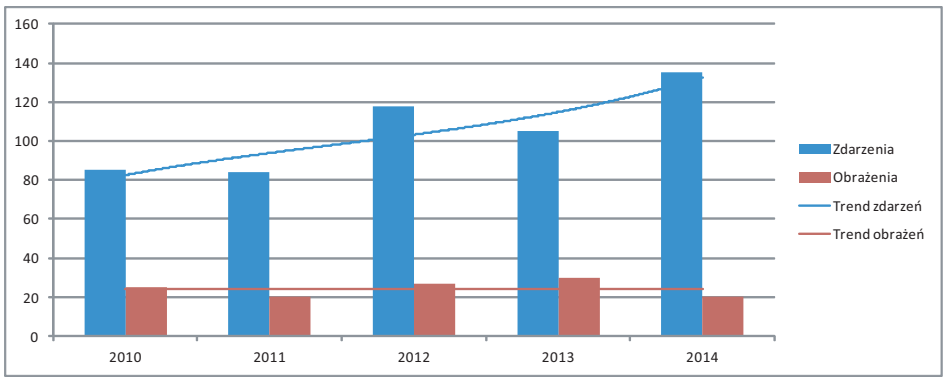
W ostatnich latach utrwaliło się wiele przekonań dotyczących bezpieczeństwa ruchu rowerowego, m.in.:

- rowerzyści powinni jeździć w kamizelkach i kaskach,
- oświetlenie roweru ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo rowerzystów,
- nietrzeźwi rowerzyści powodują śmiertelne zagrożenie dla innych użytkowników ruchu,
- wydzielona infrastruktura rowerowa i sygnalizacje świetlne gwarantują rowerzystom bezpieczeństwo,
- rowerzyści nie znają przepisów i w wyniku ich łamania doprowadzają do zdarzeń drogowych,
- rowerzyści przejeżdżający po przejściach dla pieszych powodują najwięcej wypadków.

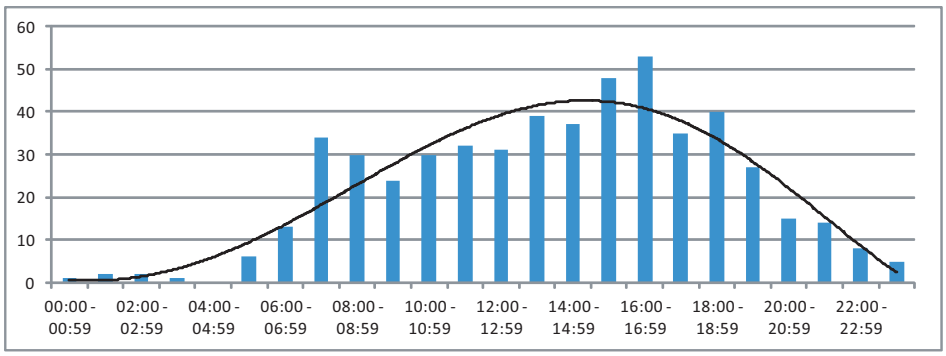
Raport miał na celu zbadać prawdziwość tych przekonań.

Ile było zdarzeń drogowych?

Liczba zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów i obrażeń odniesionych przez nich w wyniku tych zdarzeń w latach 2010–2014 została zaprezentowana na poniższym wykresie. Wynika z niego, że pomimo znacznego wzrostu liczby zdarzeń drogowych, liczba odniesionych obrażeń jest na stałym poziomie. Przyczyn wzrostu liczby zdarzeń może być wiele. Najbardziej prawdopodobna to wzrost ruchu rowerowego. Niestety, na poparcie tej tezy brak wiarygodnych wskaźników poza obserwacjami autorów.



Ryc. 1. Wzrost liczby rowerzystów, zdarzeń i poszkodowanych w latach 2010–2014

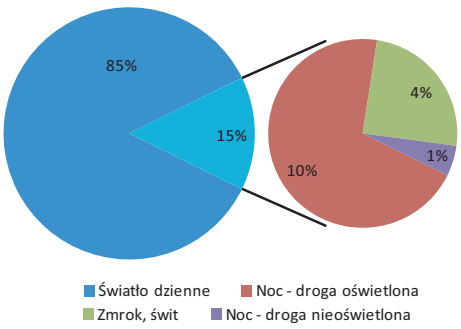


Ryc. 2. Godzinowy rozkład zdarzeń w ciągu dnia

Wzrost liczby rowerzystów, zdarzeń i poszkodowanych w latach 2010–2014. Widzimy, że bezpieczeństwo ruchu rowerowego w Lublinie mniej więcej jest stałe (ryc. 1.).

Rycina 2 prezentuje godzinowy rozkład zdarzeń w ciągu dnia. Łatwo zauważyć, że liczba zdarzeń wzrasta w godzinach między 7 a 9 oraz między 15 a 17. Godziny te pokrywają się z godzinami szczytu rowerowego. Większa liczba wypadków po południu może wiązać się z większym udziałem ruchu rowerowego w szczycie południowym niż porannym, co potwierdzają także badania ruchu rowerowego w Lublinie.

Kolejny wykres prezentuje liczbę wypadków w zależności od oświetlenia na drodze. Widoczne jest, że do 85% wypadków dochodzi w świetle dziennym. Głębsza analiza danych



Ryc. 3. liczba wypadków w zależności od oświetlenia na drodze

wskazuje, że tylko co 5 wypadek w świetle dziennym ma miejsce w trakcie niesprzyjających warunków atmosferycznych obniżających

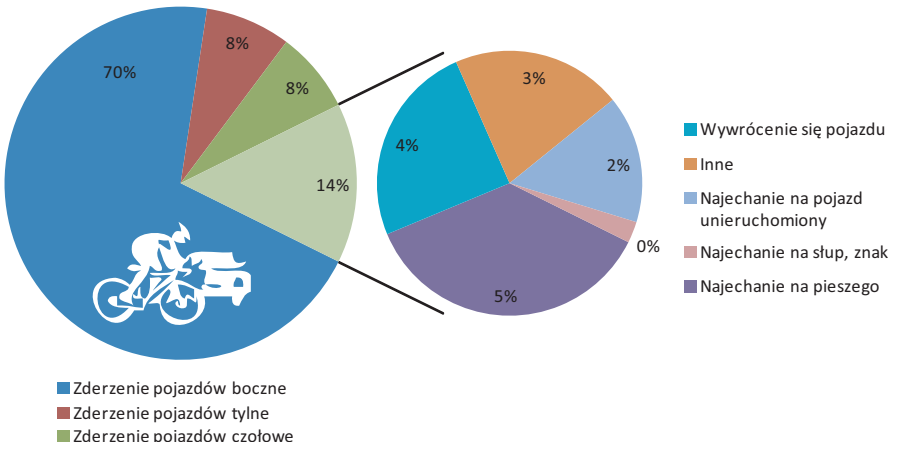
widoczność. Tylko do 1% zdarzeń dochodzi w warunkach braku oświetlenia. Do typowego zdarzenia drogowego z udziałem rowerzysty dochodzi więc w warunkach dobrej widoczności, kiedy ani oświetlenie roweru, ani kamizelka nie ma wpływu na widoczność rowerzysty.

Tab. 1. Najpopularniejsze przyczyny zderzeń występujących w ciągu dnia

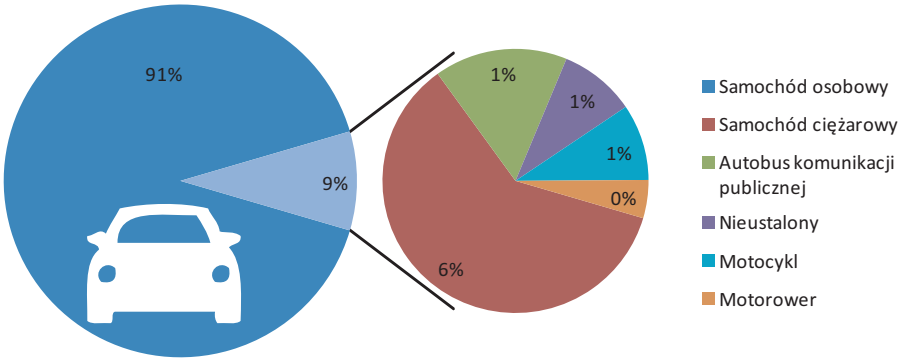
Rodzaj zdarzenia	zdarzenia	%
Zderzenie pojazdów boczne	320	71,10%
Zderzenie pojazdów tylne	36	8,00%
Zderzenie pojazdów czołowe	30	6,70%

Następny wykres (ryc. 4) prezentuje rodzaje zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów. Aż 70% to zderzenia boczne pojazdów, których sprawcami tylko w 36% są rowerzyści. Do zderzeń bocznych w 40% przypadków dochodzi w związku z nieudzieleniem rowerzyście pierwszeństwa. W 70% przypadków do tego typu zdarzenia dochodzi na jezdni, czyli w miejscu dobrej wzajemnej widoczności. Zdarzenia tego typu nie należą do najniebezpieczniejszych – prawdopodobieństwo odniesienia obrażeń w takim zdarzeniu wynosi 20%, przy średniej 25%. Ten typ zdarzenia jest jednak przyczyną wszystkich wypadków śmiertelnych z udziałem rowerzystów w Lublinie w latach 2010–2014. Najpopularniejsze przyczyny zderzeń bocznych z podziałem ze względu na sprawcę przedstawiono w tabeli 2.

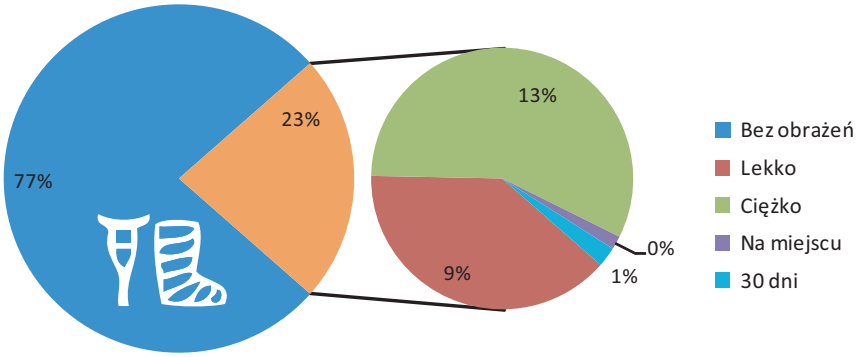
Ciekawą interpretację tych danych można odnieść do miejsc z wydzieloną infrastrukturą rowerową wzdłuż jezdni. Praktycznie wszystkie wypadki są związane z przecięciem drogi dla rowerów i jezdni lub wyjazdów z posiadłości/firm. Odnotowano nawet śmiertelny wypadek na przecięciu ulicy Smorawińskiego i Bursaki na przejeździe rowerowym. Z przedstawionych danych wynika również, że pasy rowerowe są bezpieczniejsze.



Ryc. 4. Rodzaje zdarzeń drogowych z udziałem rowerzystów



Ryc. 5. Najwięcej wypadków powodują kierowcy osobówek



Ryc. 6. Tylko co czwarte zdarzenie drogowe kończy się dla rowerzysty odniesieniem obrażeń

Tab 2. Najpopularniejsze przyczyny zderzeń bocznych z podziałem ze względu na sprawcę

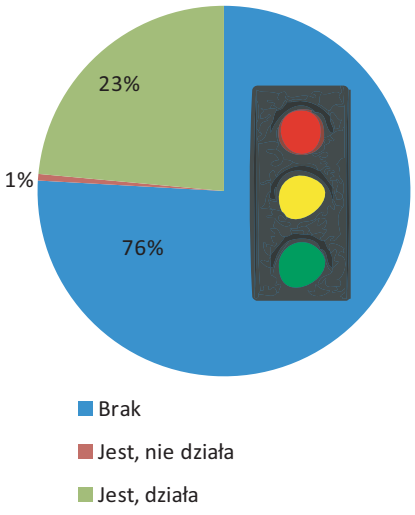
Rower		Samochód osobowy		Samochód ciężarowy	
opis	ilość	opis	ilość	opis	ilość
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	59	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	134	Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	5
Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla pieszych	27	Nieprawidłowe: skręcanie	15	Nieprawidłowe: wyprzedzanie	3
Nieprawidłowe: omijanie	11	Nieprawidłowe: wyprzedzanie	13	Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla rowerów	2
Wjazd przy czerwonym świetle	9	Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla pieszych	9	Nieprawidłowe: skręcanie	1
		Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla rowerów	7	Nieprawidłowe: zmienianie pasa ruchu	1

Najwięcej zdarzeń, bo aż ponad 3/4, występuje przy braku sygnalizacji świetlnej lub jeżeli jest wyłączona (ryc. 7). Niestety, pozostałe zdarzenia występują przy włączonej sygnalizacji świetlnej i tylko 7% z tego to wjazd na czerwonym świetle przez rowerzystę. Największy odsetek to nieprzestrzeganie zielonej strzałki przez kierowców (34%).

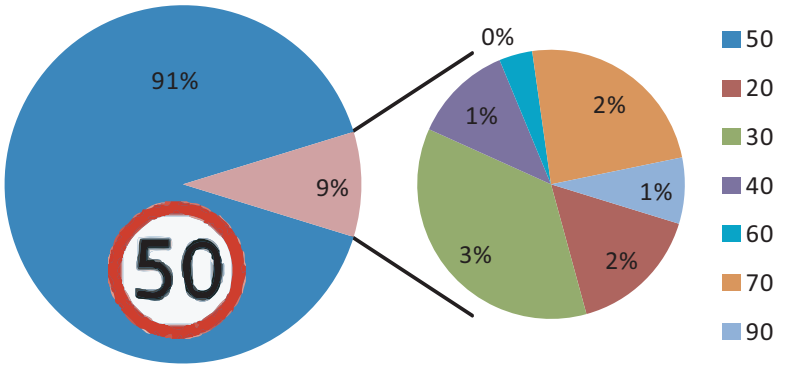
Pozostałe przyczyny to:

opis	rowerzyści		pozostali	
	ile	%	ile	%
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	8	6,3	43	33,9
Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla pieszych	18	14,2	3	2,4
Wjazd przy czerwonym świetle	9	7,1	6	4,7
Nieprawidłowe: skręcanie	1	0,8	6	4,7

Aż 9,5 na 10 wypadków występuje na drogach z dozwoloną prędkością powyżej 50 km/h (ryc. 8)(mimo występowania infrastruktury rowerowej). Świadczy to o tym, że drogi z ograniczeniem prędkości do 50 km/h i mniej są bezpieczniejsze.



Ryc. 7. Zdarzenia przy braku sygnalizacji świetlnej lub jej wyłączeniu



Ryc. 8. Udział wypadków z podziałem na prędkość dopuszczalną na ulicy

Sprawcy i ich zachowania

Zestawienie najczęściej występujących przyczyn zdarzeń z udziałem rowerzystów, z podziałem na rowerzystów i pozostałych przedstawiono w tabeli 3.

Postawioną na początku tezę: „rowerzyści nie znają przepisów i wyniku ich łamania doprowadzają do zdarzeń drogowych" ciężko obronić nie sprawdzając, ilu z nich ma prawo jazdy oraz ilu zna przepisy. Jednak w Polsce mało kto nie ma prawa jazdy (pomijając osoby niepełnoletnie), a na 527 zdarzeń z udziałem rowerzystów byli oni sprawcami niespełna 40%.

Druga teza, że „rowerzyści przejeżdżający po przejściach dla pieszych powodują najwięcej wypadków" jest nieprawdziwa. Wypadki tego typu stanowią niespełna 8% wszystkich zdarzeń z udziałem rowerzystów oraz niespełna 19% zdarzeń, jeżeli sprawcą jest rowerzysta. Natomiast najniebezpieczniejszą przyczyną zdarzeń jest wymuszanie pierwszeństwa.

Ciekawe zestawienie danych dotyczących przyczyn zdarzeń z udziałem rowerzystów prezentuje odniesienie do spożycia alkoholu. W jedynie 6% zdarzeń brali udział nietrzeźwi rowerzyści (2/3 byli sprawcami). Co ciekawe, nikt oprócz rowerzystów nie odniósł obrażeń, a oni sami odwiesili obrażenia w 4 na 10 przypadków.

■

Paweł Cal

Z pełną treścią raportu można się zapoznać na mirl.info.pl/raport/SEWiK_2010_2014.pdf, a więcej danych możecie znaleźć na stronie Mapy Infrastruktury Rowerowej Lublina (mirl.info.pl/s/SEWiK).

Słowniczek pojęć

• Zdarzenie drogowe (rejestrowane przez policję): zdarzenie zaistniałe lub mające początek na drodze publicznej, w strefie ruchu lub w strefie zamieszkania, w związku z ruchem przynajmniej jednego pojazdu.

• Kolizja: zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą wyłącznie straty materialne.

• Wypadek drogowy: zdarzenie drogowe, które pociągnęło za sobą ofiary w ludziach, w tym także u sprawcy tego zdarzenia, bez względu na sposób zakończenia sprawy.

• Śmiertelna ofiara wypadku: osoba zmarła na miejscu wypadku lub w ciągu 30 dni od dnia wypadku na skutek doznanych obrażeń ciała.

Rodzaj obrażeń

• Zmarły na miejscu – zmarły na miejscu wypadku.

• Zmarły w ciągu 30 dni – zmarły w ciągu 30 dni od dnia zaistnienia wypadku.

• Ciężko ranny – osoba, która doznała obrażeń ciała lub rozstroju zdrowia na okres trwający dłużej niż 7 dni.

• Lekko ranny – osoba, która doznała obrażeń ciała lub rozstroju zdrowia na okres trwający nie dłużej niż 7 dni.

Tabl. 3. Zestawienie najczęściej występujących przyczyn zdarzeń z udziałem rowerzystów, z podziałem na rowerzystów i pozostałych

	Rowerzyści	Inni	Łącznie	%
Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu	75	161	236	49,17
Nieprawidłowe: przejeżdżanie przejścia dla pieszych	42	24	66	13,75
Nieprawidłowe: omijanie	27	18	45	9,38
Niezachowanie bezp. odl. między pojazdami	13	10	23	4,79

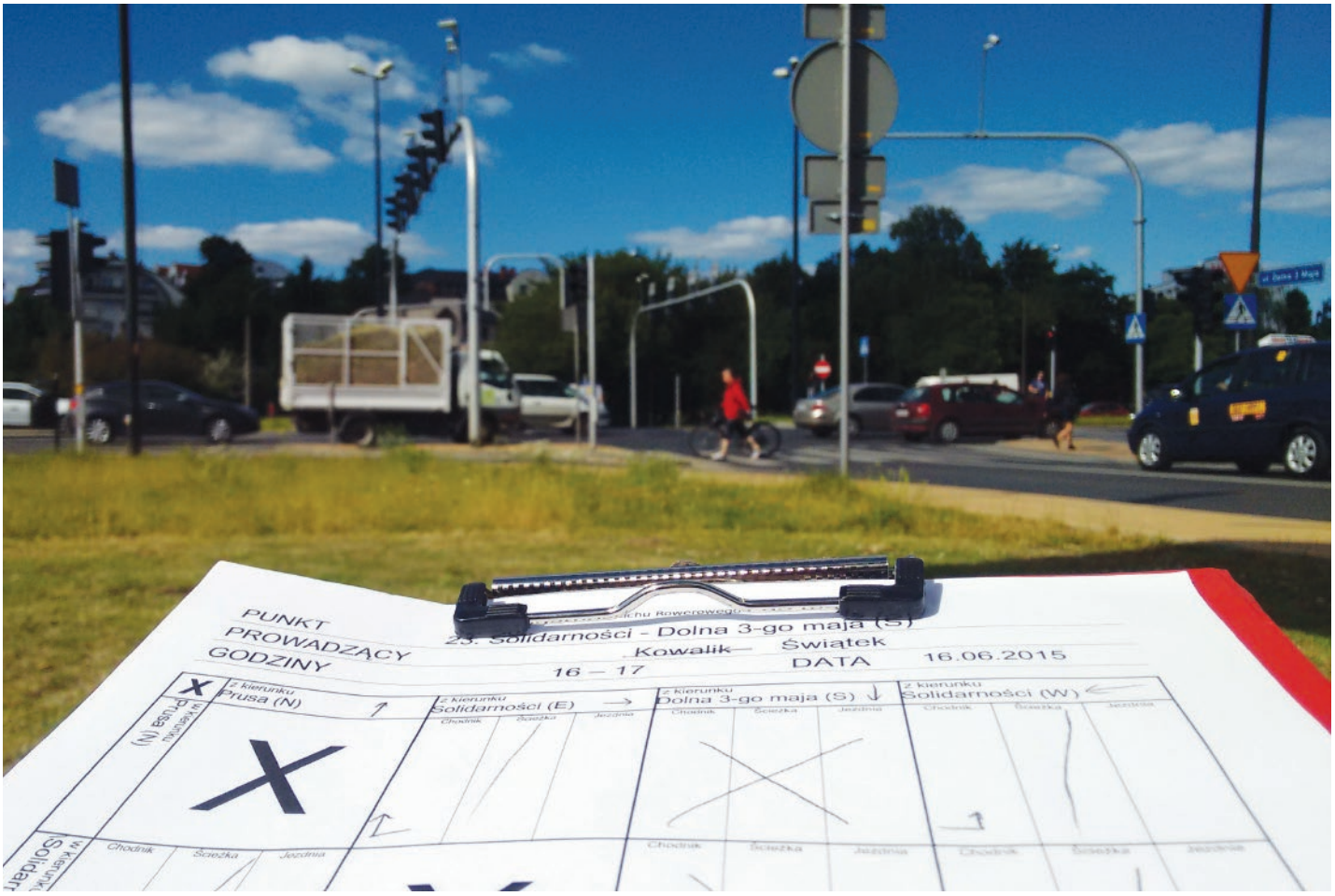
Społeczne pomiary ruchu rowerowego

W maju i czerwcu br. na ulicach Lublina można było spotkać wolontariuszy, który prowadzili pierwsze społeczne pomiary ruchu rowerowego. Pomiary były zorganizowane przez Porozumienie Rowerowe działające w ramach Towarzystwa dla Natury i Człowieka, we współpracy ze studentami ze Studenckiego Koła Naukowego Planistów UMCS i Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Przyrodniczego.

W samych badaniach ruchu udział wzięło kilkudziesięciu wolontariuszy, poświęcając na nie aż 176 godzin. Do pomiarów wytypowano 25 punktów, z czego aż 24 znajdowały się na skrzyżowaniach. W trakcie pomiarów odnotowywano nie tylko relacje, w jakich poruszali się rowerzyści, ale także udział rowerów publicznych i inne obserwacje. Przed pomiarami w 1. z punktów określono godziny szczytu rowerowego. Okazało się, że najwięcej rowerzystów jeździ w godzinach 7–9 i 15–17 w dni robocze. Wzorem innych miast liczenie rowerzystów zdecydowano się przeprowadzić od wtorku do czwartku, ponieważ pomiary w poniedziałki i piątki często odbiegają od pomiarów w te 3 dni. W ich trakcie istotna była pogoda, która musiała być sprzyjająca – brak opadów czy silnego wiatru.

Przy planowaniu punktów liczenia rowerzystów uwzględniono prowadzone równolegle pomiary ruchu rowerowego zlecone przez miasto. W ramach badań miały być przeprowadzone pomiary całodzienne w 2 punktach, jednak po przeprowadzeniu badania wstępnego i otrzymaniu informacji, że badania całodzienne na trasie wzdłuż Bystrzycy planuje miasto porzucono ten pomysł. Lokalizację punktów pomiarowych ustalono w taki sposób, by w pierwszej kolejności obejmowały one wjazd do centrum miasta, następnie wyznaczono punkty w dzielnicach w taki sposób, by dało się określić ruch na głównych trasach rowerowych pomiędzy dzielnicami a Centrum. Ostatnie 4 punkty zlokalizowano tak, aby objęły rowerzystów poruszających się między Lublin i Świdnikiem i wjeżdżających z kierunku Łęcznej. Pełną listę punktów pomiarowych przedstawia tabela.

Na moście nad Bystrzycą w ciągu ul. Piłsudskiego aż 65% rowerzystów poruszało się po



Lp.	Skrzyżowanie	Śr. liczba rowerzystów na godzinę
1	Droga Męczenników Majdanka – Dekutowskiego	48
2	Mełgiewska – Grygowej	21
3	Grygowej – Rataja (na wiadukcie)	25
4	Turystyczna	6
5	Smorawińskiego – Kompozytorów Polskich	123
6	Elsnera – Szeligowskiego	115
7	Spółdzielczości Pracy – Związkowa	72
8	Andersa – Lwowska	116
9	Solidarności – Warszawska	16
10	Krochmalna – Diamentowa	118
11	Jana Pawła II – Filaretów	114
12	Dywizjonu 303 – Kunickiego	82
13	Rondo na Klinie	108
14	Łęczyńska – Firlejowska	48
15	Piłsudskiego – trasa wzdłuż Bystrzycy	264
16	Nadbystrzycka – Głęboka	74
17	Gliniana – Sowińskiego	17
18	Radziszewskiego – Akademicka	51
19	Filaretów – Głęboka	117
20	Racławickie – Sowińskiego	107
21	Konopnicka – Orla	13
22	Poniatowskiego – Popiełuszki	89
23	Solidarności – Dolna 3 Maja	47
24	Lubomelska – Czechowska	39
25	Lubartowska – Ruska	59

nadrzecznej trasie rowerowej, przy czym rano 2/3 z nich porusza się w kierunku Centrum, po południu z Centrum. Badania te pokazują, że trasa rowerowa, choć uznawana za rekreacyjną, jest bardzo ważną trasą transportową.

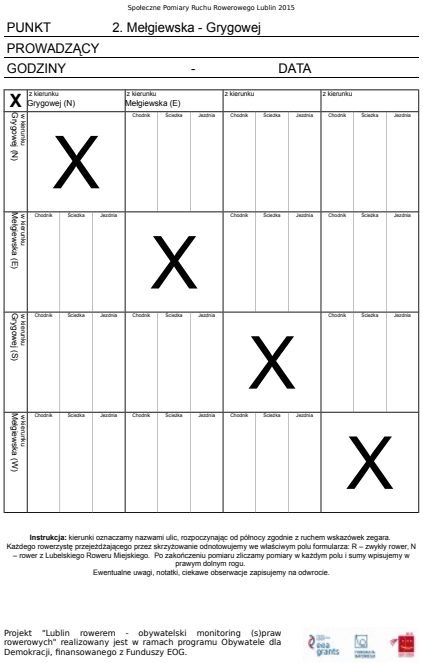
W kolejnych punktach także dało się zauważyć bardziej oblegane relacje:

• w punkcie 5 wzdłuż Smorawińskiego w obu kierunkach poruszało się 45% rowerzystów,

• w punkcie 10 – 45% rowerzystów poruszało się wzdłuż Diamentowej i Krochmalnej (odcinek dwujezdniowy), przy czym rano dominuje relacja w kierunku wschodnim, po południu w kierunku zachodnim,

• w punkcie 19 – 37% rowerzystów przemieszczało się wzdłuż ulicy Głębokiej w kierunku Centrum,

• w punkcie 8 – 45% rowerzystów jechało wzdłuż Andersa w obu kierunkach równomiernie.


Społeczne Pomiary Ruchu Rowerowego Lublin 2015

PUNKT 2. Mełgiewska - Grygowej

PROWADZĄCY

GODZINY - DATA

X

	1 kierunku Grygowej (N)			2 kierunku Mełgiewska (E)			3 kierunku			4 kierunku		
	Chodnik	Ścieżka	Jezdnia	Chodnik	Ścieżka	Jezdnia	Chodnik	Ścieżka	Jezdnia	Chodnik	Ścieżka	Jezdnia
1 kierunku Grygowej (N)	X											
2 kierunku Mełgiewska (E)				X								
3 kierunku Grygowej (S)							X					
4 kierunku Mełgiewska (W)												X

Instrukcja: kierunki oznaczamy nazwami ulic, rozpoczynając od północy zgodnie z ruchem wskazówek zegara. Każdego rowerzystę przejeżdżającego przez skrzyżowanie odnotowujemy we właściwym polu formularza: R – zwykły rower, N – rower z Lubelskiego Roweru Miejskiego. Po zakończeniu pomiaru zliczamy pomiary w każdym polu i sumy wpisujemy w prawym dolnym rogu.
Ewentualne uwagi, notatki, ciekawe obserwacje zapisujemy na odwrocie.

Projekt "Lublin rowerem - obywatelski monitoring (s)praw rowerowych" realizowany jest w ramach programu Obywatele dla Demokracji, finansowanego z Funduszy EOG.

Po nałożeniu danych na mapę da się zauważyć, że większość ruchu rowerowego po północnej i południowej stronie Lublina odbywa się w relacji wschód – zachód, tj. nie w kierunku Centrum. Wytłumaczeniem dla tej sytuacji może być fakt, że w miejscach tych pomiarów nie ma połączeń rowerowych do Centrum.

Jednym z większych wyzwań w trakcie pomiarów ruchu było rondo na klinie. Badania w tym miejscu prowadziły aż 4 osoby, a samo rondo opisano jako 6-wlotowe: al. Unii Lubelskiej, ul. Fabryczna, ul. 1 Maja, ul. Lubelskiego Lipca 80, al. Zygmuntowskie i Most Kultury. Ze względu na możliwości obserwatorów kierunki jazdy rowerzystów opisywano na 5 „wylotach" – połączono al. Lubelskiego Lipca 80 i ul. 1 Maja. Jedynie dla rowerzystów jadących od Mostu Kultury badano kierunek jazdy na 6 wylotach – 80% rowerzystów jadących w kierunku północnym jechało przez ul. 1 Maja. a tylko 20% przez ul. Lubelskiego Lipca 80. Warto zaznaczyć, że wzdłuż Lubelskiego Lipca 80 znajduje się droga dla rowerów. Rowerzyści jadący przez 1 Maja wybierali dojazd chodnikiem i jazdę jezdnią ślepej ul. 1 Maja. W ciągu całego dnia największy ruch pochodził z: ul. Fabrycznej (31%), Mostu Kultury (29%), 1 Maja (18%). Prawie 40% rowerzystów poruszało się w kierunku Mostu Kultury. Warto zwrócić uwagę, że rondo na klinie nie posiada w chwili obecnej żadnej infrastruktury rowerowej, a jego pokonanie jest dla rowerzystów dużą trudnością. W przypadku przebudowy ronda należy wziąć pod uwagę dominujące kierunki podróży rowerzystów – 2 z 3 najbardziej obleganych wlotów są dla samochodów niedostępne.

Prawie 60% ruchu ma miejsce w szczycie popołudniowym. W szczycie porannym pomiędzy 7 a 8 przejeżdża 25% rowerzystów, natomiast między 8 a 9 niewiele ponad 15%. Widać wyraźnie, że szczyt popołudniowy jest dłuższy i większy.

W trakcie pomiarów odnotowano udział rowerów publicznych. Średnio we wszystkich punktach odsetek ten wyniósł 7,7%. W poszczególnych punktach wahał się od 0 do 26%. Największy udział rowerów publicznych wystąpił na skrzyżowaniach: Akademicka – Radziszewskiego – 26%, Głęboka – Filaretów – 19%, Mełgiewska – Grygowej – 17%, Poniatowskiego – Popiełuszki – 14%. O ile duży udział rowerów publicznych w pobliżu miasteczka akademickiego nie dziwi, o tyle na skrzyżowaniu Mełgiewska – Grygowej jest zaskakujący. Ten przypadek będzie mógł być poddany bliższej analizie po otrzymaniu wyników z Lubelskiego Roweru Miejskiego z 2015 roku.

Inne ciekawe obserwacje:

• na skrzyżowaniu 6 wielu rowerzystów obierało skrót w kierunku ślepej ul. Chodźki,

• na skrzyżowaniu 8 wielu rowerzystów obierało skrót przez wąwóz,

• na skrzyżowaniu 10 wielu rowerzystów jechało po chodniku, pomimo iż po drugiej stronie jest droga dla rowerów, jednocześnie spora ilość przeprowadzała rower po przejściu na wlocie, na którym nie ma przejazdu rowerowego,

• na skrzyżowaniu 12 wielu rowerzystów korzystało z równoległych do skrzyżowania ulic, szczególnie ul. Mireckiego (nie zostali ujęci w pomiarze), wielu rowerzystów skracało sobie drogę także w kierunku ul. Słowackiego oraz z Dywizjonu 303 przez Nadrzeczną do Kunickiego w kierunku Centrum (najprawdopodobniej jechali prosto wzdłuż Dywizjonu 303 zamiast skręcić w Robotniczą, tak jak prowadzi droga dla rowerów); interesujące było także zachowanie wielu rowerzystów po północnej stronie Kunickiego – jechali po chodniku, by na odcinku południowym zjechać na jezdnię.

• na skrzyżowaniu 13 rowerzyści jadący po jezdni wjeżdżali na chodnik przed skrzyżowaniem, by uniknąć czekania na zielonej strzałce.

W trakcie pomiarów zliczono łącznie 7534 rowerzystów. Z obserwacji badaczy wynika, że mało osób ubiera kamizelki czy kaski rowerowe, jednocześnie dużo osób w kaskach porusza się po chodniku.

Na koniec chciałbym podziękować wszystkim naszym wolontariuszom, którzy pomogli przy przeprowadzaniu badań. Bez nich te badania na pewno by nie powstały.

■

Tekst i zdjęcie Krzysztof Kowalik

Ilu rowerzystów jeździ po Lublinie?

W 2011 roku Rada Miasta Lublin podjęła uchwałę określającą politykę rowerową. Jej najważniejszym celem strategicznym jest osiągnięcie co najmniej 15% udziału ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta w 2025 roku, z założeniem, że do 2020 roku wskaźnik ten wyniesie 10%. Już wtedy Porozumienie Rowerowe zwracało uwagę, że miasto nie posiada informacji na temat stanu wyjściowego, jednocześnie namawiając, by takie badania przeprowadzić jak najszybciej. Niestety, nadal nie jest znany udział ruchu rowerowego w ogólnej liczbie podróży realizowanych na terenie miasta.

Czym jest ten wskaźnik?

W uproszczeniu oznacza, że w 2025 roku każdy mieszkaniec miasta co szóstą podróż po mieście powinien odbywać rowerem. Podróżą jest każde nasze przemieszczanie się z miejsca A do miejsca B, np. z domu do pracy, sklepu czy znajomych. Oczywiście niemożliwe jest zmuszenie każdego mieszkańca, by liczył podróże i dokładnie co szóstą podróż odbywał rowerem. Jedni rowerem jeżdżą cały czas, inni wcale – średnia powinna wynieść 15%. Najprościej wskaźnik ten zbadać poprzez przeprowadzenie wśród mieszkańców miasta ankiety, która powinna dawać informacje na temat liczby codziennych podróży, ich długości oraz wybieranych środków transportu.

Dlaczego potrzeba nam tego wskaźnika? Przede wszystkim po to, by wiedzieć, ile osób i w jaki sposób przemieszcza się po mieście, co pozwala w lepszy sposób planować cały system transportowy. Gdy znamy taki wskaźnik na przestrzeni lat, możemy obserwować wpływ działań miasta na jego zmianę i ewentualnie korygować działania. Badacz współczesnych miast Duńczyk Jan Gehl powiedział, że mierzymy to, co nas interesuje. Zarząd Dróg i Mostów bada liczbę aut na drogach, Zarząd Transportu Miejskiego liczy pasażerów w autobusach. Nikt jednak nie mierzy, kto podróżuje po mieście, jak podróżuje, na jakich trasach i w jakim celu. Taka informacja pozwoliłaby kompleksowo zaplanować cały system transportowy, nie zaś tylko poszczególne jego gałęzie (drogi dla aut, połączenia komunikacji miejskiej, trasy rowerowe). Jan Gehl powiedziałby, że w Lublinie nie jesteśmy zainteresowani problemami transportowymi miasta.

Jak się ma ten wskaźnik do liczby rowerzystów?

Przeprowadzając w Lublinie badanie ankietowe znalibyśmy zarówno liczbę podróży odbywanych każdego dnia, jak i liczbę osób, która w tym celu wybiera rower. Niestety, takich badań nie mamy. Postanowiliśmy się jednak dowiedzieć, ilu rowerzystów może po Lublinie jeździć.

Na początku określimy szacunkową liczbę podróży wewnętrznych odbywanych na terenie miasta. Liczbę codziennych podróży na terenie Lublina założymy jako iloraz liczby

mieszkańców Lublina (na podstawie danych GUS – faktyczne miejsce zamieszkania na koniec 2014 roku) oraz wskaźnik ruchliwości. Ze względu na brak takiego wskaźnika dla Lublina przyjęty zostanie wskaźnik z Łodzi określony na podstawie badań ankietowych w 2013 roku (Aktualizacja Studium Systemu Transportowego Dla Miasta Łodzi, Etap 2 Część 6). Wskaźnik ruchliwości w Łodzi wynosi 2,318 podróży/dobę na mieszkańca. Liczba mieszkańców Lublina wynosi 341 722. Liczba podróży odbywanych codziennie w Lublinie wynosiłaby więc ok. 792 tysięcy. Od tej liczby należy odjąć jednak liczbę podróży odbywanych pieszo, która w Łodzi wynosi 30,3%. Liczba podróży wewnętrznych odbywanych niepieszo na terenie Lublina wynosiłaby ok. 552 tysięcy podróży/dobę. W dokumencie Studium Komunikacyjne oraz Koncepcja Organizacji Ruchu w Obszarze Centralnym Miasta Lublin opracowanym przez Transeko w 2012 roku znalazły się inne wartości wskaźnika ruchliwości (2,2 podróży na osobę) i liczby podróży odbywanych pieszo (12%), jednak nie podano w nim źródła tych wartości. Na pewno dane te nie pochodzą z danych ankietowych prowadzonych w Lublinie, stąd też w artykule jako wartość odniesienia przyjęto dane z Łodzi.

Pomiary ruchu rowerowego

Pierwszym źródłem informacji posiadanych przez miasto są dane z systemu Lubelskiego Roweru Miejskiego. W okresie od 12 września do 31 listopada 2014 roku rowery były wypożyczone 130 tysięcy razy, tj. 1,6 tysiąca dziennie. W bieżącym roku od 21 marca do 29 lipca rowery były wypożyczane 300 tys. razy, tj. 2,3 tysiąca dziennie. Łatwo policzyć, że liczba podróży odbywanych rowerami publicznymi to 0,42% podróży wewnętrznych dziennie odbywanych niepieszo na terenie Lublina. W danych tych brak jednak informacji na temat pozostałych podróży rowerowych.

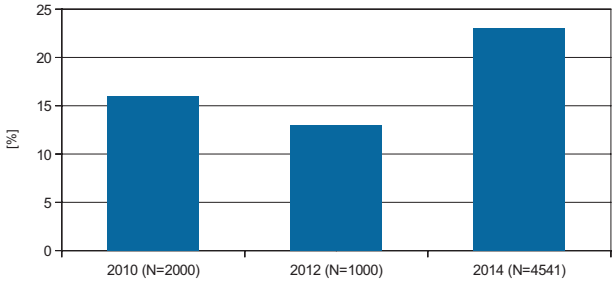
Kolejnym źródłem informacji mogą być prowadzone przez Zarząd Dróg i Mostów coroczne pomiary ruchu. Ostatnie takie badanie było prowadzone w 2014 roku. Niestety, w badaniu takim nie są liczeni rowerzyści poruszający się inaczej niż po jezdni, nawet jeśli poruszają się zgodnie z przepisami drogą dla rowerów lub chodnikiem. Kolejną wadą tych badań jest fakt, iż są one prowadzone wyłącznie na drogach publicznych, głównie na skrzyżowaniach podstawowego układu drogowego. Pomiarem takim nie są objęte np. droga dla rowerów wzdłuż Bystrzycy czy mniejsze ulice w centrum miasta. Dodatkowo badania te są prowadzone w okresie październik-listopad, kiedy ruch samochodów jest największy, a ruch rowerowy znacznie się zmniejsza. W tabeli 1 zestawiono dane nt. pomiarów ruchu w Lublinie – pomiarów ruchu drogowego zlecanego przez Zarząd Dróg i Mostów w latach 2013, 2014 oraz społecznych pomiarów ruchu rowerowego z 2015 roku.

Z porównania danych w kolumnach wynika, że liczba rowerzystów mierzona w całym przekroju pasa drogowego zawsze była większa niż liczba rowerzystów na jezdni i wynosiła od 2 do 100 razy więcej (średnio 14 razy więcej)! Pomiary ruchu drogowego zlecane przez Zarząd Dróg i Mostów są więc tak naprawdę pomiarem ruchu na jezdni. Porównując ruch rowerzystów po jezdni, wynika, że w 9 punktach – na 14 – ruch rowerzystów po jezdni był większy latem – średnio o 50%. Z zestawienia kolejnych danych wynika, że pomiędzy rokiem 2013 a 2014 ruch rowerowy wzrósł średnio o ponad 80% (pominięto skrzyżowania z infrastrukturą rowerową – zaznaczone pogrubioną czcionką). Warto pamiętać, że oba pomiary były wykonywane w podobnym okresie, po „sezonie" rowerowym. Niestety, na podstawie takich danych ciężko określić udział rowerów w ilości podróży odbywanych na terenie Lublina, choć możemy zauważyć pewne trendy zachodzące w liczbie rowerzystów.

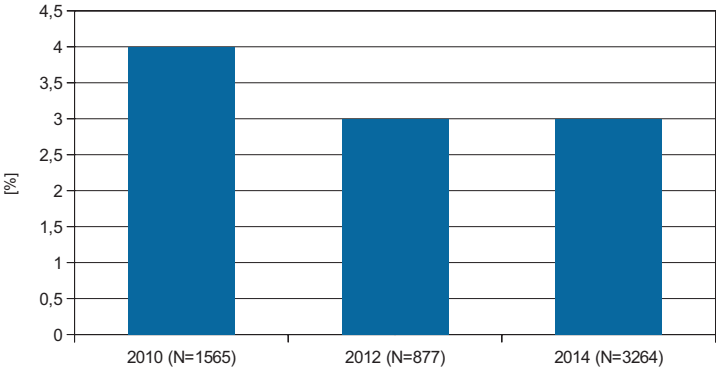
Ostatnim źródłem informacji jest raport z badania ankietowego „Preferencje komuni-

Tab. 1. Porównanie wyników pomiaru ruchu drogowego pod kątem liczby rowerzystów w godzinach 15–17 w latach 2013–2015

Skrzyżowanie	Pomiary ZDIM (X, XI 2014)	Pomiary PR (V, VI 2015)		Pomiary ZDIM (X, XI 2013)
	Łącznie	Łącznie	z tego po jezdni	Łącznie
Turystyczna – Kasprowicza	5	13	9	3
Smorawińskiego – Kompozytorów Polskich	3	300	14	–
Związkowa – Szeligowskiego – Elsnera – Choiny	3	301	3	–
Andersa – Lwowska – Koryznowej	4	285	6	–
Krochmalna – Diamentowa	5	280	2	–
Jana Pawła II – Filaretów	4	289	15	–
Kunickiego – Dywizjonu 303 – Wyścigowa	0	225	44	3
Unii Lubelskiej – Zygmuntowskie – 1 Maja – Fabryczna	26	240	19	12
Narutowicza – Głęboka – Muzyczna	72	165	51	33
Racławickie – Sowińskiego – Poniatowskiego	5	31	27	11
Filaretów – Głęboka	30	263	17	14
Popiełuszki – Poniatowskiego – Smorawińskiego	0	162	15	5
Solidarności – Prusa – Dolna 3 Maja	23	107	24	10
Lubomelska – Czechowska	30	83	39	13
SUMA	191	2744	285	104



Korzystanie z różnych środków transportu w obrębie miasta Lublin



Główny środek transportu – korzystający ze środków zbiorowej komunikacji miejskiej

kacyjne mieszkańców Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego". Badanie było realizowane w terminie 30.10.2014–28.11.2014 techniką wywiadów telefonicznych CATI na reprezentatywnej próbie mieszkańców Lubelskiego Obszaru Funkcjonalnego. Wielkość próby wyniosła 8000 wywiadów. W badaniu tym padło pytanie o korzystanie z różnych środków transportu w obrębie miasta Lublin (pytaniem objęto wszystkich respondentów, pytanie wielokrotnego wyboru). Aż 24% respondentów odpowiedziało, że korzysta z roweru jako środka transportu. Dodatkowo osobom korzystającym z komunikacji zbiorowej zadano pytanie o najczęściej wybierany środek transportu – 3% respondentów wskazało rower. W raporcie znalazły się także informacje na temat zmiany w postawach na przestrzeni lat na podstawie badań z lat 2010, 2012. Dane te zaprezentowano na wykresach poniżej.

Niestety, na podstawie takich danych nie można określić udziału podróży rowerem w ogólnej liczbie podróży. Gdyby pytanie o główny środek transportu zadano wszystkim respondentom, byłby on znany. Na podstawie tych badań można jedynie szacować, że wskaźnik ten wynosi ok. 3%.

W maju i czerwcu 2015 roku strona społeczna przeprowadziła badania ruchu rowerowego. Zbiegło się to z pierwszymi pomiarami ruchu rowerowego prowadzonymi przez Miasto Lublin. Badania przeprowadzone przez Miasto możemy zawdzięczać naszemu koledze Aleksandrowi Wiąckowi, który awansując na stanowisko asystenta Prezydenta Miasta Lublin doprowadził do ich wykonania, wspólnie z badaniami ruchu drogowego. Warto wspomnieć, że w październiku 2014 roku Porozumienie Rowerowe otrzymało od Zarządu Dróg i Mostów odpowiedź na wniosek o przeprowadzenie pomiarów ruchu rowerowego. W odpowiedzi tej czytamy, iż nie można przeprowadzić pomiarów ruchu drogowego w innym okresie niż październik i listopad, a: „w przypadku przyznania niezbędnych funduszy, zostaną ewentualnie uwzględnione badania ruchu rowerowego". Badania Miasto prowadziło w 22 punktach, w tym jeden punkt obejmował całodzienne pomiary ruchu rekreacyjnego na trasie nad Zalew Zemborzycki. Niestety, badania przeprowadzone przez Miasto obejmowało wyłącznie pomiary ruchu pomiędzy skrzyżowaniami, co nie daje nam informacji o tym, w jakich relacjach poruszają się rowerzyści. Do dnia dzisiejszego badania te nie zostały opublikowane.

Badania strony społecznej były prowadzone przez Porozumienie Rowerowe działające w ramach Towarzystwa dla Natury i Człowieka we współpracy ze studentami ze Studenckiego Koła Naukowego Planistów UMCS i Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Przyrodniczego. W ramach pomiarów przeprowadzono pomiary ruchu w 25 punktach pomiarowych (z czego 24 na skrzyżowaniach) w godzinach 7–9 i 15–17 w dni robocze (od wtorku do czwartku) przy sprzyjających warunkach atmosferycznych. W trakcie pomiarów odnotowano udział rowerów publicznych. Średnio we wszystkich punktach odsetek ten wyniósł 7,7%. W poszczególnych punktach wahał się od 0 do 26%. W trakcie pomiarów zliczono 7534 rowerzystów. Zakładając, że odsetek liczby rowerzystów korzystających z rowerów publicznych w pomiarach ruchu jest taki sam w całym mieście można szacować, że liczba podróży niepieszych odbywanych rowerem wynosi ok. 5,4%, tj. 29,9 tysiąca podróży. Oznacza to, że w trakcie społecznych pomiarów ruchu udało się zliczyć co czwartą podróż rowerem. Choć jest to przybliżenie można je uznać za całkiem wiarygodne.

Czy oznacza to, że Lublin jest bliski realizacji średnioterminowego celu strategicznego, który wynosi 10% w 2020 roku? Raczej nie. Należy pamiętać, że pomiary przeprowadzono w szczycie ruchu rowerowego, natomiast wskaźnik odnosi się do całego roku. Wcześniej wskazano, że ruch rowerowy w październiku wynosi około połowy ruchu rowerowego w maju, można by więc założyć, że realnie obecny wskaźnik jest na poziomie 2,75%. Zakładając, że nie ma zimy. Z doświadczenia wynika, że w październiku wciąż jeszcze jeździ dużo osób, które nie jeżdżą rowerami w zimie.

Dokładniejszej analizie takich zjawisk pomogłyby dane pochodzące ze stacji automatycznego pomiaru ruchu. Niestety, w Lublinie takie stacje są tylko dwie, z czego obie nad Zalewem Zemborzyckim, a wyniki ich pomiarów nigdy nie były publikowane. Nadzieją na zmianę tej sytuacji jest zgłoszony przez Porozumienie Rowerowe projekt do budżetu obywatelskiego na 2016 rok. Projekt M-137 „Lublin przyjazny rowerzystom – pakiet usprawnień rowerowych" zakłada m.in. montaż 2 automatycznych liczników rowerzystów, które publikowałyby dane on-line.

■

Krzysztof Kowalik

Więcej danych możecie znaleźć na stronie Mapy Infrastruktury Rowerowej Lublina (mirl.info.pl/s/pomiary_ruchu), a z pełną treścią raportu można się zapoznać na mirl.info.pl/raport/pomiary_ruchu_2015.pdf.

Jak to jest z rowerami w lubelskich szkołach?

Uczniowie lubelskich szkół podstawowych, średnich i gimnazjalnych uczestniczący w teoretycznych zajęciach rowerowych otrzymali do wypełnienia ankietę rowerową, obejmującą kilkanaście pytań dotyczących ich zachowań związanych z ruchem rowerowych.

Z 1504 uczniów obecnych na zajęciach, ankiety wypełniło 1190. Na podstawie ich odpowiedzi dokonano poniższej analizy.

Czy posiadasz rower?

	Odpowiedzi:	%
TAK	1118	94%
NIE	72	6%

Na podstawie odpowiedzi można jednoznacznie stwierdzić, że zdecydowana większość ankietowanych (94%) posiada w domu rower, co jest w dalszym ciągu zdecydowanie lepszym wynikiem niż wskaźnik liczby samochodów (w mieście Lublin ponad 600 pojazdów na 1000 mieszkańców z tendencją wzrostową). Brak roweru nie jest więc kluczowym powodem hamującym rozwój ruchu rowerowego w miastach.

Równo połowa ankietowanych zadeklarowała, że posiada w domu rower górski, który do niedawna był najczęściej sprzedawanym rodzajem roweru w Polsce. „Górale" pomimo swoich zalet mają jednak wiele wad, utrudniających wygodne i szybkie dojeżdżanie nim codziennie np. do szkoły. Ostatnio jednak, w miarę rozwoju komunikacyjnego ruchu rowerowego w Polsce, liderem sprzedaży na rynku zostały rowery typu miejskiego.

Jak często dojeżdżasz rowerem do szkoły?

	Odpowiedzi:	%
Codziennie	31	3%
Kilka razy w tygodniu	50	4%
Kilka razy w miesiącu	65	5%
Kilka razy w roku	118	10%
Nie jeżdżę rowerem do szkoły	922	77%
Brak odpowiedzi	4	0%

Jeżeli NIE, to dlaczego?

	Odpowiedzi:	%
Za blisko	380	32%
Za daleko	297	25%
Boję się zostawić rower	197	17%
Droga do szkoły jest niebezpieczna	121	10%
Nie lubię jeździć na rowerze	91	8%

Blisko 80% ankietowanych zadeklarowało, że w ogóle nie wykorzystuje roweru jako środka transportu do szkoły, a jedynie dla 3% jest to podstawowy sposób dotarcia na lekcje. Odpowiedź na to pytanie jest w głównym stopniu uzależniona od lokalizacji szkoły, co potwierdzają także naoczne obserwacje. Z racji bliskiej odległości bardzo mało uczniów dociera na rowerze do szkół – zwłaszcza podstawówek i gimnazjów – położonych wewnątrz wielkich osiedli mieszkaniowych. Z kolei do szkół średnich, zwłaszcza w śródmieściu, dojeżdża bardzo wielu uczniów spoza Lublina – o wyborze komunikacji zbiorowej a nie rowerowej decyduje odległość oraz brak jakichkolwiek tras rowerowych, wychodzących z Lublina poza granice miasta. Podobna sytuacja dotyczy także niektórych szkół podstawowych, do których dzieci są dowożone przez rodziców z obszarów poza granicami Lublina.

Największy potencjał rozwoju ruchu rowerowego mają szkoły położone na terenach dzielnic jednorodzinnych, gdzie odległości są większe, ale bezpieczne ulice osiedlowe sprzyjają korzystaniu z roweru. Do takich szkół, do których w ciepłej porze roku przyjeżdża na rowerze często ponad kilkudziesięciu uczniów, można zaliczyć m.in. Szkołę Podstawową nr 4 (Ponikwoda), SP 14 (Sławin) czy SP 2 (Dziesiąta).

W przypadku uczniów szkół średnich mających daleko do szkoły, warto promować ideę transportu intermodalnego. W tym przypadku rower mógłby służyć jako środek transportu po Lublinie dla osób, które docierają tu pociągiem (dworzec PKP) lub busem/autobusem (rejon PKS), a później wybierają komunikację miejską. Nie da się jednak tego zrealizować bez budowy bezpiecznych parkingów rowerowych (zadaszone, ogrodzone, monitorowane) przy głównych punktach dla wysiadania osób przyjezdnych.

Poza kwestią odległości istotnym problemem jest również brak bezpiecznego dojazdu do szkoły i możliwości przechowania tam roweru.

W jakim celu najczęściej jeździsz na rowerze?

	Ilość	%
Komunikacja	153	13%
Rekreacja	345	29%
Sport	398	33%
Turystyka	87	7%
Spędzanie wolnego czasu	544	46%

Zdecydowana większość ankietowanych nie wykorzystuje roweru jako środka komunikacji w mieście, co w żadnym stopniu nie jest zaskoczeniem.

Czy jeździsz na rowerze w zimie?

	Odpowiedzi	%
TAK	118	10%
NIE	963	81%
Kilka razy w miesiącu	108	9%
Brak odpowiedzi	1	0%

Jeśli NIE, do dlaczego? (w odniesieniu do pyt. nr 5)?

	Ilość	%
Za zimno	380	32%
Za ślisko	318	27%
Niebezpiecznie	370	31%
Drogi rowerowe są nieodśnieżone	231	19%
Rower się szybciej niszczy	87	7%

Jedynie 19% ankietowanych zadeklarowało, że w okresie zimy jeździ regularnie lub okresowo na rowerze. Jest to wynik dalece odbiegający od norm spotykanych w Europie Zachodniej, np. w Kopenhadze aż 75% osób jeżdżących na rowerze korzysta z niego przez cały rok. Jest to w głównej mierze następstwo powszechnego przekonania, że rower jest pojazdem sezonowym i z pewnością nie nadaje się do wykorzystania w zimie. W miarę kolejnych zajęć teoretycznych w szkołach, coraz bardziej

widoczny był brak w ankiecie odpowiedzi „rodzice mi nie pozwalają", do pytania o przyczyny nie jeżdżenia zimą. Okazuje się bowiem, że część ankietowanych byłaby skłonna jeździć zimą (do szkoły bądź nie), ale nie jest w stanie przekonać do tego swoich rodziców.

Kolejnym problemem wynikającym ze stereotypowego myślenia o zimie na rowerze jest brak zimowych doświadczeń uczniów. Większość z nich uważa, że w zimie na rowerze jest zimno, ślisko i niebezpiecznie, pomimo że ani razu nie jechali nim po śniegu lub w czasie nawet lekkiego mrozu. Rzeczą oczywistą jest, że bezpieczna jazda w porze zimowej wymaga treningu, ale podobnie jest z jazdą na nartach. Różnica polega na tym, że narciarstwo w zimie jest traktowane jak norma, a rower wręcz przeciwnie. Przekonanie uczniów do zimowej jazdy rowerem jest wręcz zalecane, gdyż doświadczenia całorocznych rowerzystów pokazują, że rower hartuje ciało oraz znacznie ogranicza ryzyko chorób czy przeziębień.

Innym zauważalnym przez ankietowanych problemem jest zimowe utrzymanie tras rowerowych. Jeszcze niedawno w Lublinie praktycznie większość tras rowerowych nie była odśnieżana, a do jazdy nadawała się tylko ulica. Obecnie większym i bardziej niebezpiecznym problemem niż śnieg jest oblodzenie dróg rowerowych. Jedynym rozwiązaniem jest albo używanie soli na drogach rowerowych, bądź dokładne czyszczenie nawierzchni nie tylko pługiem, ale i szczotką wirnikową.

Jakie zabezpieczenie do roweru posiadasz?

	Liczba odp.:	%
U-lock	145	12%
Łańcuch	155	13%
Linka	482	41%
O-lock	52	4%
Nie posiadam	360	30%

Jedną z najważniejszych przyczyn kradzieży rowerów w Polsce jest stosowanie złych zapięć rowerowych, przede wszystkim linki, których przecięcie trwa kilka sekund i nie stanowi prawie żadnej bariery dla złodzieja. Używanie z linki zadeklarowało w ankiecie ponad 40% uczniów, ale obserwacje rowerowych parkingów przy szkołach wyraźnie wskazują, że ta liczba wśród osób regularnie jeżdżących do szkoły jest znacznie wyższa. Razem z osobami nie posiadającymi w ogóle zapięcia rowerowego, mamy tu ponad 70% grupę rowerzystów, którzy zbyt często będą rezygnowali z roweru albo z braku zapięcia, albo ze strachu przed kradzieżą.

Promowanie przez szkoły wiedzy z zakresu bezpiecznego parkowania roweru (przede wszystkim dobrych zapięć), znacznie ograniczy problem braku dobrych parkingów rowerowych, które będą dopiero powstawały w najbliższych latach.

Czy uważasz, że w Twojej szkole można bezpiecznie i wygodnie zaparkować rower?

	Ilość	%
TAK	291	24%
NIE	572	48%
Nie mam zdania	319	27%
Brak odpowiedzi	8	1%

Jeśli NIE, do dlaczego? (w odniesieniu do pyt. nr 7)?

	Ilość	%
Brak bezpiecznych stojaków U	442	37%
Brak monitoringu lub ochrony	141	12%
Brak zadaszenia	156	13%
Mało osób dojeżdża rowerem	185	16%
Inne	78	7%

Bardzo krytyczny stosunek ankietowanych do możliwości bezpiecznego parkowania rowerów przy szkole nie dziwi, gdyż do grudnia 2013 roku ani jedna szkoła w Lublinie nie posiadała wysokiej jakości bezpiecznego parkingu rowerowego.

Podstawowe zastrzeżenie dotyczy braku bezpiecznych stojaków rowerowych typu U (prawie 40% ankietowanych), umożliwiających wygodne przypięcie za ramę bez narażenia roweru na uszkodzenie. Stojaki typu „wyrwikółka", spotykane prawie we wszystkich szkołach, nie tylko nie ułatwiają parkowania, ale wręcz sprzyjają niebezpiecznym zachowaniom, tj. przypinanie jedynie za przednie koło.

Nieco mniej istotne, ale zauważalne były również kwestie związane z brakiem zadaszenia i monitoringu lub ochrony. Mając jednak na uwadze doświadczenia z przypadkami kradzieży rowerów z terenu miasta lub bloków mieszkalnych (gdzie był monitoring, a sprawcy nie odnaleziono), można założyć, że nic lepiej nie uchroni roweru od kradzieży jak dobre, trudne do szybkiego i cichego sforsowania zapięcie.

Jak oceniasz stan infrastruktury rowerowej w rejonie Twojej szkoły?

	Ilość	%
Bardzo dobrze	56	5%
Dobrze	231	19%
Średnio	440	37%
Źle	175	15%
Bardzo źle	79	7%
Nie mam zdania	172	14%
Brak odpowiedzi	37	3%

Stan infrastruktury rowerowej w rejonie szkoły, jako dobry lub bardzo dobry ocenia niespełna 25% ankietowanych. Szczegółowe zestawienie poszczególnych odpowiedzi z lokalizacją szkoły i istniejącą infrastrukturą rowerową pozwala stwierdzić, że duża część uczniów słabo orientuje się w możliwościach poruszania się rowerem po okolicach szkoły. Liczne były krytyczne oceny w przypadku szkół wręcz otoczonych infrastrukturą rowerową, umożliwiającą wygodne i bezpieczne poruszanie się na rowerze, jak i oceny bardzo dobre szkół, nie mających w okolicy żadnych rowerowych rozwiązań.

Jak oceniasz stan swojej wiedzy w zakresie bezpiecznego poruszania się rowerem po mieście?

	Ilość	%
Bardzo dobrze	173	15%
Dobrze	517	43%
Średnio	357	30%
Źle	46	4%
Bardzo źle	21	2%
Nie mam zdania	58	5%
Brak odpowiedzi	18	2%

Temat niebezpiecznego i nieodpowiedzialnego zachowania się rowerzystów na ulicach jest bardzo często obecny w środkach masowego przekazu. Pośród ankietowanych blisko 60% uznało, że ma wystarczającą wiedzę w zakresie bezpiecznego poruszania się rowerem po ulicach. Jednak obserwacja lubelskich ulic, a także doświadczenia z zajęć praktycznych dla uczniów pokazują, że wartość ta jest zdecydowanie zawyżona i wynika z wysokiej samooceny uczniów. Podobnie rzecz ma się w przypadku polskich kierowców, którzy również uważają się za dobrych, czego nie potwierdzają statystyki wypadków.

Podstawą bezpiecznego poruszania się rowerem po mieście jest zdobycie odpowiedniego doświadczenia, nauka manewrów i analizy sytuacji drogowych w poszczególnych miejscach. Niestety, z jednej strony infrastruktura w Polsce często sprzyja niebezpiecznym zachowaniom i stawia użytkownika przed wyborem: bezpiecznie-nielegalnie, czy legalnie-niebezpiecznie, a z drugiej system szkolenia rowerzystów jest bardzo niedoskonały i wymaga pilnej zmiany. Trudno bowiem oczekiwać, by teoria w klasie i jazda po placu manewrowym pomiędzy pachołkami były wystarczającą porcją wiedzy dla osoby zdobywającej kartę rowerową. Uczniowie nie tylko nie potrafią poprawnie i bezpiecznie poruszać się między samochodami, ale nie znają też nowych elementów infrastruktury rowerowej, która

już istnieje w polskich miastach, a jest lub będzie również w Lublinie (tj. pasy rowerowe, kontrapasy, śluzy rowerowe). W efekcie wielu z nich ucieka na chodniki, co powoduje liczne konflikty z pieszymi oraz kierowcami na przejściach dla pieszych.

Jakie wg Ciebie są największe zalety roweru jako środka transportu w mieście?

	Ilość	%
Jest szybki, nie stoi w korkach	652	55%
Jest ekologiczny	731	61%
Zajmuje mało przestrzeni	464	39%
Poprawia zdrowie i kondycję	802	67%
Jest tani	234	20%
Nie mam zdania	52	4%

Większość ankietowanych bardzo dobrze zdaje sobie sprawę z zalet roweru jako środka transportu, nie tylko dla samego użytkownika (szybkość, zdrowie), ale też i miasta (ekologia, małe zajęcie przestrzeni). Jednak jedynie co piąty z nich zauważa, że rower jest również pojazdem tanim, przy którym nie ponosimy licznych wysokich kosztów posiadania samochodu (zakup, ubezpieczenie, przeglądy, parkingi, paliwo itd.). Przekonanie ankietowanych do korzystania z roweru musi mieścić w sobie takie kwestie jak przewóz zakupów czy dziecka, poruszanie się w zimie czy w deszczu. Bez tego

zalety roweru pozostaną, a na ulicach dalej będziemy obserwowali ulice zakorkowane przez samochody wiozące jedynie kierowcę.

Dlaczego nie jeżdżę rowerem?

Pomijając uczniów, którzy jednoznacznie zadeklarowali jeżdżenie na rowerze, głównymi powodami, dla których nie wsiadają oni tak często na rower, są: ryzyko kradzieży, brak dobrych parkingów rowerowych a także odpowiedniej infrastruktury. Wśród innych częstszych odpowiedzi znalazły się: zbyt duża odległość i często powiązane z tym ryzyko wypadku (przy braku dobrej infrastruktury) a także problem z przechowywaniem roweru w miejscu zamieszkania.

■

Aleksander Wiącek

Rowerem po przebudowanej drodze wojewódzkiej

Dnia 20 lipca 2015 roku Porozumienie Rowerowe wybrało się na rowerach, aby przyjrzeć się z bliska przebudowanej drodze wojewódzkiej 747. Byliśmy ciekawi, czy wraz z przebudową powstały jakieś udogodnienia dla rowerzystów.

Długość przebudowywanej drogi to prawie 47 km, z czego prawie 25 km to przebieg w nowym śladzie. Nowy odcinek zaczyna się kilka kilometrów od Lublina w Radawcu Dużym i ciągnie aż do granicy województwa, gdzie w miejscowości Kamień stoi nowo wybudowany most. Szosa ma jezdnię o szerokości 7,0 m i obustronnie 1,5 m pobocza umocnionego kruszywem. Wzdłuż drogi powstało 43,5 km dróg serwisowych, ok. 21 km ścieżek rowerowych i 24 km chodników. Całość zadania podzielono na 7 odcinków:

Zadanie 1.1 – Budowa drogi wojewódzkiej na odcinku od km 41+990 do obwodnicy m. Opole Lubelskie (odcinek Kamień – Elżbieta)

Zadanie 1.2 – Budowa obwodnicy Opola Lubelskiego

Zadanie 2.1 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej od km 58+451,50 do km 64+528,70 (odcinek Baba – Chodel)

Zadanie 3 – Budowa obwodnicy m. Chodel

Zadanie 2.2 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej na odcinku od km 69+720 do km 76+720 (odcinek Chodel – Bełżyce)

Zadanie 4 – Budowa obwodnicy m. Bełżyce

Zadanie 2.3 – Rozbudowa drogi wojewódzkiej na odcinku od km 81+900 do km 91+200 (odcinek Bełżyce – Radawiec Duży)

Wartość inwestycji to prawie 322 mln zł, z czego aż 248 mln zł (77%) to dofinansowanie z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej 2007–2013.

Zadanie 2.3

Początek inwestycji w Radawcu Dużym przywitał nas obustronnymi jednokierunkowymi drogami dla rowerów. Pomimo, iż zastosowano wjazdy na ścieżki są one niefunkcjonalne – skręt ma 90 stopni, nie zastosowano żadnych wyłukowań. Uniemożliwia to wjazd czy zjazd nie tylko z dużą, ale także ze średnią prędkością. Dodatkowo pomiędzy zjazdem a jezdnią pozostawiono pobocze umocnione kruszywem – nie wiemy, czemu nie zdecydowano się dociągnąć dojazdu do asfaltu, co stosuje się w przypadku zjazdów na posesje. Nawierzchnia tego odcinka jest z nielubianej przez rowerzystów kostki. Rok po oddaniu kostka miejscami się zapada, w wielu miejscach zarasta trawą, co może świadczyć o niepełnym wypełnieniu spoin piaskiem. Gdyby spoiny wypełnić w całości mieszanką cementowo-piaskową, żadna roślinność by się tam raczej nie rozwinęła. Dodatkowo wzdłuż drogi dla rowerów w obrębie zjazdów na posesje zastosowano krawężniki w poprzek drogi dla rowerów, które są dodatkową i zbędną nierównością. Droga rowerowa kończy się przed Bełżycami. Niestety, nie zastosowano zjazdów na jezdnię, przez co mylnie skorzystaliśmy z przejazdu dla rowerów, który prowadzi nas z powrotem w kierunku Lublina. Cały odcinek jezdni wzdłuż drogi dla rowerów oznaczony jest zakazem ruchu rowerów. W praktyce oznacza to, że na końcu drogi dla rowerów powinniśmy pchać rower chodnikiem kilkaset metrów do najbliższego skrzyżowania.

Zadanie 4

Za Bełżycami jazdę kontynuujemy asfaltowymi drogami serwisowymi. Niestety, znaczna część dróg serwisowych wykonana została z kruszywa, które nie nadają się do jazdy rowerem. Pomiędzy asfaltowymi drogami brak jest połączeń w formie skrótów rowerowych, przez co miejscami musimy jechać jezdnią drogi wojewódzkiej. Przed skrzyżowaniem z drogą w kierunku Krężnicy Okrągłej droga serwisowa bez ostrzeżenia kończy się ślepym zaułkiem. Do skrzyżowania brakuje kilkaset metrów, jednak musimy zawrócić i przejechać na drogę serwisową po drugiej stronie drogi. Nadrabiamy około kilometra, wszystko przez brakujący znak. Równocześnie myślimy, że bardzo pomocne byłoby oznakowanie z sugerowaną trasą dla rowerów, tak by nie trzeba było się zastanawiać gdzie jechać, a wystarczyło spojrzeć na odpowiednie znaki. Droga serwisowa kończy się na skrzyżowaniu z drogą w kierunku Krężnicy Okrągłej.

Zadanie 2.2

Następnie aż do połowy obwodnicy Chodla jedziemy jezdnią, ponieważ brak jest dróg serwisowych. Ruch aut na drodze nie jest zbyt duży, więc jedzie się całkiem przyjemnie. Niestety, bardzo przeszkadza zastosowane na tym odcinku poziome oznakowanie strukturalne. W tym rodzaju oznakowania farba nakładana jest w formie blisko położonych kropli. W efekcie nadjeżdżające auto niemiłosiernie hałasowało, gdy najeżdżało na to oznakowanie. Pomimo doświadczenia na drodze kilka razy nas to przestraszyło, ponieważ ruch był niewielki, a nadjeżdżających aut nie było słychać do momentu najechania na oznakowanie. Mniej wprawieni rowerzyści mogą w takiej

sytuacji utracić równowagę. Uważamy, że w przyszłości takie oznakowanie nie powinno być stosowane na drogach, po których mogą poruszać się rowerzyści, ewentualnie ich stosowanie powinno być ograniczone wyłącznie do miejsc szczególnie niebezpiecznych, ale nie całych odcinków drogi.

Zadanie 3

Do połowy obwodnicy Chodla jedziemy po jezdni, ponieważ brakuje asfaltowych dróg serwisowych i wydzielonej infrastruktury rowerowej. W połowie zaczyna się asfaltowa droga dla rowerów i chodnik – granica została oznaczona wyłącznie za pomocą oznakowania poziomego. Bardzo spodobało nam się to rozwiązanie, ponieważ w takich warunkach rowerzystom łatwiej się wyprzedzać z wykorzystaniem chodnika. zadowoleni powinni być także rolkarze czy osoby z wózkami dziecięcymi. Zaznaczamy, że w tym miejscu zarówno ruch pieszych, jak i rowerzystów jest niewielki. Przy wjeździe na drogę rowerową zdziwił nas zakaz poruszania się rowerem po jezdni, który widzieliśmy na odcinku 4… Niedługo dowiedzieliśmy się czemu – droga dla rowerów odbijała od drogi wojewódzkiej 747, nie było możliwości zjechania na nią. Po drodze minęliśmy jednak bardzo ciekawe rozwiązanie, które warto opisać. Droga wojewódzka biegnąc nowym śladem przecina ulicę Leśną. Ulicę tą przed wybudowaniem obwodnicy dało się przejechać samochodem. Po jej wybudowaniu pozostawiono możliwość przejazdu, jednak wyłącznie rowerem!

Wracając do naszej podróży, droga dla rowerów doprowadziła nas na wiadukt nad drogą wojewódzką 747 w ciągu drogi wojewódzkiej 833. Na wiadukcie tym zostawiono miejsce na drogę dla rowerów, która jeszcze nie istnieje. Postanowiliśmy kontynuować podróż asfaltową drogą serwisową, chociaż była oznaczona jako ślepa droga. W tamtym momencie nie widzieliśmy innej alternatywy, by kontynuować jazdę wzdłuż drogi wojewódzkiej 747. Droga serwisowa skończyła się po kilkuset metrach i rowery wciągnęliśmy po skarpie na jezdnię. Dużym zaskoczeniem było dla nas to, że po DWUSTU metrach urwana droga serwisowa znów się pojawia. Sądzimy, że warto by było połączyć te drogi serwisowe. Biorąc pod uwagę podmokły teren nie musiałaby to być droga serwisowa, wystarczyłaby drewniana kładka dla rowerów – kładki takie często można spotkać w parkach narodowych. Po powrocie do domu okazało się, że rozwiązanie jest jeszcze prostsze – zamiast jechać drogą serwisową, trzeba było pojechać drogą wojewódzką 833, ponieważ drogi te niewiele dalej się łączą. Znowu pomyśleliśmy, że oznakowanie dla rowerzystów byłoby niezastąpione. Przejazd kontynuujemy asfaltowymi drogami serwisowymi...

Zadanie 2.1

Wraz z końcem zadania 3 drogi serwisowe zmieniają się z asfaltowych w gruntowe. Całość odcinka pokonujemy jezdnią.

Zadania 1.2

Tuż przed zjazdem do Opola Lubelskiego zjeżdżamy na asfaltową drogę dla rowerów, która kończy się po kilkuset metrach i przechodzi w drogę serwisową. Trzeba pochwalić, że połączenie to zrealizowano bez uskoku, nie zastosowano nawet żadnego krawężnika. Dalej poruszamy się drogą serwisową, która jest licznie wykorzystywana przez okolicznych mieszkańców w celach rekreacyjnych, stąd po drodze mijamy rolkarzy, rowerzystów i seniorki uprawiające nordic-walikng. Przed miejscowością Elżbieta droga serwisowa kończy się i ponownie przechodzi w drogę dla rowerów, która kończy się na rondzie.

Zadanie 1

Od ronda w miejscowości Elżbieta do miejscowości Kamień jedziemy jezdnią. Ruch na drodze jest znikomy, może to jednak ulec zmianie po otwarciu mostu. Drogi serwisowe w tym miejscu są wykonane wyłącznie z kruszywa. Rondo w Kamieniu jest obwiedzione przez drogi dla rowerów. Na uwagę zasługuje sposób rozwiązania wjazdów i zjazdów na te drogi. Wzorowo rozwiązano także odwodnienie jezdni przed połączeniem z drogą dla rowerów – woda wpada do kratek ściekowych w takich miejscach, by w punkcie połączenia drogi dla rowerów i jezdni nie powstawały kałuże. Niestety, chodniki wokół ronda zdążyły już pozarastać, w niektórych miejsca dość egzotycznymi roślinami.

Most w Kamieniu, choć nie oddany jeszcze do użytkowania, jest licznie oblegany przez odwiedzających. Pod kątem rowerowym cieszy, iż wyodrębniono na nim drogę dla rowerów. Niestety, po stronie mazowieckiej wciąż trwa budowa dróg dojazdowych.

Zawiedliśmy się na nowej drodze wojewódzkiej. Biorąc pod uwagę przebieg dróg serwisowych, mogła powstać ciągła trasa rowerowa biegnąca od Radawca do granicy województwa. W tym celu wystarczyło w kilku miejscach zmienić nawierzchnię drogi serwisowej, zastosować skróty dla rowerów, a całość oznaczyć jako trasę rowerową – powstałaby realna alternatywa dla Green Velo. Realna, ponieważ w wielu miejscach trasa przebiega w malowniczym otoczeniu. To co razi, to mnogość rozwiązań – widać brak standardów dla infrastruktury rowerowej. Duży minus to nawierzchnia z kostki na odcinku przed Bełżycami oraz nieprzemyślany wjazd i zjazd na tym odcinku. Na drugim końcu trasy mamy za to rozwiązanie prawie wzorcowe – wygodne wjazdy i zjazdy wokół ronda w Kamieniu. Problemem okazuje się też łączenie drogi dla rowerów z jezdnią, szczególnie w obszarze przejazdów rowerowych – krawężniki w wielu miejscach miały kilka centymetrów. Na całej długości trasy zabrakło też oznakowania, które wskazywałoby rowerzyście, którędy powinien jechać. Gołym okiem widać także jakość wykonania – w wielu miejscach kostka zaczęła już zarastać. Głównym powodem zarastania jest nieprawidłowe naszym zdaniem wypełnienia spoin pomiędzy kostkami – wypełnienie nie jest pełne i często do wypełnienia stosowano piasek zamiast mieszanki cementowo-piaskowej, która nie pozwala na rozwój roślinności. Liczymy, że Zarząd Dróg Wojewódzkich uwzględni nasze uwagi w następnych latach.

■

TEKST I ZDJĘCIA KRZYSZTOF KOWALIK

Lublin na piechotę

Miasto, po którym się dobrze chodzi, to miejsce dobre do życia. Zrozumieli to lubelscy aktywiści, którzy standardy kształtowania przestrzeni i transportu podejrzeli w miastach zachodniej Europy. Teraz, zrzeszeni jako Pieszy Lublin, promują te wzorce w swoim mieście.

Według badań ponad połowa naszych podróży w miastach odbywa się na dystansie krótszym niż 3 km. Czy jest to odpowiednia odległość dla spaceru? Coraz więcej osób odpowiada na to pytanie twierdząco. Zwłaszcza, gdy okazuje się, że czas przebycia drogi jest podobny jak samochodem, który stoi w korku, a potem bezskutecznie szuka miejsca do parkowania.

Chodzenie pieszo to nie tylko kolejna moda, która przychodzi do nas z Zachodu. To także recepta na poprawę stanu powietrza w duszących się smogiem miastach, ulga dla zakorkowanych ulic i korzyści zdrowotne dla osób, które decydują się przemieszczać po mieście aktywnie.

Aby chodzenie po mieście było komfortowe, potrzebujemy jeszcze wielu zmian – zarówno w przestrzeni, jak i w mentalności. By je przyspieszyć, Pieszy Lublin organizuje kolejne happeningi, takie jak: „1,5 metra", „Zwróć uwagę na pieszego" czy „14 lutego – pokochaj pieszego". Ważnym elementem jest medialna obecność „Pieszych Działaczy" – artykuły w gazetach czy występ na lubelskiej gali TEDx. Pozwalają one na szerszą dyskusję na temat wspólnej przestrzeni, pomagają w edukacji mieszkańców. Efekty już widać – potrzebę zmian zauważyły już władze Lublina i sukcesywnie starają się wprowadzać kolejne zmiany.

FOT. KRZYSZTOF KOWALIK

Do najbardziej spektakularnych pro-pieszych projektów należą tzw. woonerfy. To holenderskie słowo oznacza „ulicę do mieszkania". Jest to wysokiej jakości przestrzeń współdzielona przez wszystkich użytkowników – pieszych, kierowców, rowerzystów, podporządkowana temu, żeby dobrze się przy niej żyło. W Niemczech, Holandii czy Danii tak zorganizowane ulice są na porządku dziennym. W Polsce doczekaliśmy się dopiero jednej realizacji – na ul. 6 Sierpnia w Łodzi, gdzie przebudowa okazała się spektakularnym sukcesem.

Również w Lublinie jest wiele ulic, które mogą zostać przeobrażone w ten sposób. Tu jednak kluczowa jest wola mieszkańców. Dlatego niedawno działacze Pieszego Lublina pomagali mieszkańcom ul. Żmigród, którzy wyrazili potrzebę ograniczenia ruchu aut na swojej ulicy i uczynienia jej bardziej przyjazną do życia. Efekty przerosły oczekiwania pomysłodawców – ulica stała się miejscem organizacji licznych wydarzeń kulturalnych, z dnia na dzień zyskując miano miejsca kultowego.

Mieszkańcy Lublina zasługują na atrakcyjną przestrzeń i dobre warunki życia. Zmiany na lepsze są możliwe w wielu miejscach i tylko od nas – mieszkańców – zależy, czy będą one miały szanse na wprowadzenie. Jeśli widzisz potrzebę zmian przestrzennych w swojej okolicy a nie wiesz jak zabrać się za ich wprowadzanie, napisz do nas na: pieszylublin@gmail.com. ■

Krzysztof Wiśniewski

Okruchy z „Miasta dla ludzi"

Myślenie o chodzeniu na piechotę jako kategorii transportu zrównoważonego jest dla wielu osób czymś nowym. Ale staje się bardziej zrozumiałe, gdy uświadomimy sobie, jak dużą rolę odgrywają właśnie piesi w rozwoju miast.

Kiedy przyglądamy się miastom, które nam się podobają, w których turyści i mieszkańcy czują się dobrze, to po krótkiej analizie widzimy, że są to miasta, w których sprawy pieszych traktowane są priorytetowo. I nie są to miasta, które mają świetne trasy tranzytowe dla samochodów, ale te, które zbudowane są na ludzką miarę, po których najlepiej się chodzi pieszo.

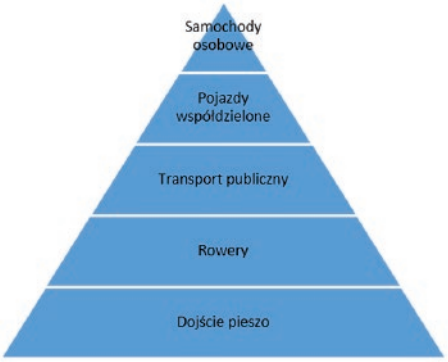
Przez ostatnie lata synonimem rozwoju miast – obok wielkich i ważnych budowli – były arterie komunikacyjne i przywileje dla ruchu samochodowego. Dziś, gdy mieszkańcy przenoszą się do dzielnic podmiejskich a suburbanizacja spędza sen z powiek władz wielu miast – musimy większą uwagę poświęcić tworzeniu dobrych warunków dla ludzi poruszających się na piechotę. I mieszkańców, i turystów. To właśnie piesi, doświadczając miasta w tempie około 5 km/h, z niewielkiej odległości, z poziomu wzroku, najwyraźniej odczuwają wszelkie jego uroki i niedogodności.

Kopenhaga, Amsterdam i Barcelona, Wiedeń, Melbourne – miasta, które ogłosiły, że chcą być najlepsze do życia, są dla nas wzorem. Doświadczenia tych miast pokazują, że między określeniami miasto przyjazne dla ludzi i miasto przyjazne dla pieszych można postawić znak równości. Jednym z działań na rzecz pieszych, które zaczęły się w Lublinie, jest społeczna inicjatywa zmierzająca do przygotowania standardów infrastruktury pieszej, czyli zbioru zasad obowiązujących przy projektowaniu i wykorzystaniu przestrzeni wspólnej.

Dlaczego zajmujemy się pieszymi

Nie wszyscy jesteśmy kierowcami, ale wszyscy bywamy pieszymi. Chociaż piesi są najliczniejszą grupą wśród poruszających się po mieście, nietrudno zauważyć, że – paradoksalnie – są jednocześnie najbardziej zaniedbywani. Planując rozwój miejskiej infrastruktury komunikacyjnej, przyjęło się troszczyć w pierwszej kolejności o dobre warunki dla samochodów i kierowców, ostatnio większej wagi nabrały też sprawy rowerzystów. A gdzie jest miejsce dla pieszych? Z tym pytaniem postanowili zmierzyć się Marta Kurowska, Jan Kamiński i Marcin Skrzypek, aktywiści-społecznicy, którzy przygotowali projekt „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej".

– Dlaczego zajęliśmy się przygotowaniem standardów pieszych? Po kilku latach interwencji, jakie podejmowaliśmy w ramach Forum i Rady Kultury Przestrzeni, w różnych istotnych



Piramida transportowa w opracowaniu Jacka Wardy

dla mieszkańców kwestiach, postanowiliśmy zająć się sprawami pieszych systemowo – przygotować zbiór zasad, które będą przestrzegane przy planowaniu, projektowaniu, budowie i utrzymaniu przestrzeni wspólnej w Lublinie. Chcemy, żeby „piramida transportowa", która w Lublinie wygląda tak, jakby „stała na głowie", „stanęła na nogach". Jej podstawę powinien stanowić ruch pieszy. Najprostszy, najzdrowszy, najbardziej efektywny ekonomicznie i zrównoważony sposób transportu – mówi dr Jan Kamiński, przewodniczący Rady Kultury Przestrzeni, który jest koordynatorem merytorycznym projektu.

Zobaczmy Sowińskiego

Impulsem, który przyspieszył rozpoczęcie systematycznych działań na rzecz pieszych w Lublinie stał się projekt przebudowy Al. Racławickich i sąsiednich ulic Poniatowskiego i Sowińskiego, który władze miasta opublikowały na początku 2014 roku. Propozycja, która przewidywała poszerzenie jezdni i wyznaczenie ścieżek rowerowych kosztem wycięcia licznych drzew, zwężenia pasów zieleni i chodników, była nie do przyjęcia dla wielu mieszkańców. Konsultacje tych propozycji z mieszkańcami prowadziła Rada Dzielnicy Wieniawa. Happening „Zobaczmy Sowińskiego", zorganizowany przez ówczesną szefową rady Martę Kurowską przed spotkaniem z mieszkańcami, wymownie pokazał, jak szeroka miałaby być jezdnia na Sowińskiego. Biało-czerwona taśma ostrzegawcza ułożona wzdłuż krawężnika zaplanowanej jezdni leżała i na trawniku oddzielającym obecny chodnik od jezdni, i miejscami na chodniku. Oznaczało to, że wiele drzew, które tworzą piękne szpalery i klimat dzielnicy, musi być wyciętych, a sznur samochodów będzie jechał pod oknami mieszkańców.

Taśma ostrzegawcza wyznacza proponowany w ramach nowego projektu przebieg ul. Sowińskiego

Reakcja lokalnego środowiska na te propozycje była jednoznaczna: należy zmienić ten plan. „Stop dwupasmówce" napisali mieszkańcy na banerze, który jak memento wisi do dzisiaj.

Pierwszy krok do „Miasta dla ludzi"

Rok 2014 został z inicjatywy Rady Kultury Przestrzeni ogłoszony Rokiem Jana Gehla w Lublinie. Pomysł, aczkolwiek szalony, spodobał się wybitnemu architektowi z Danii, który od ponad pół wieku doradza różnym miastom na świecie, jak uczynić je bardziej przyjaznymi dla ludzi.

Profesor przyjął zaproszenie władz Lublina i podczas wykładu, na który przyszło ponad 800 osób, przedstawił swój sposób myślenia o tworzeniu miasta dla ludzi – myślenia, które zaczyna się od mieszkańców i relacji między nimi.

Warsztaty z urzędnikami i spotkanie ze środowiskiem społecznych aktywistów miejskich były kolejnymi ważnymi wydarzeniami podczas pobytu profesora w Lublinie. Jan Gehl, którego idea stanowi podstawę filozofii projektu „Miasto dla ludzi", zrobił też wspólnie z prezydentem miasta i mieszkańcami symboliczny „Pierwszy krok" inaugurujący projekt.

Ten projekt musi „przeorać" nasz sposób myślenia o mieście. Będzie zaczynem zupełnie innego postrzegania przestrzeni publicznej. Jego upowszechnienie odbędzie się z korzyścią dla wszystkich – mówił o projekcie „Miasto dla ludzi" Prezydent Lublina Krzysztof Żuk.

Co się dzieje w mieście dla ludzi? Co słychać w „Mieście dla ludzi"?

Projekt „Miasto dla ludzi" oparty jest na doświadczeniu wielu lat pracy społeczników w Forum i Radzie Kultury Przestrzeni, Porozumieniu Rowerowym, fundacji tu obok oraz przy wielu różnorodnych inicjatywach na rzecz miasta.

Kluczową sprawą jest tworzenie koalicji społecznej wokół spraw ważnych dla pieszych. Realizacja projektu podzielona jest na cztery etapy poświęcone kluczowym zagadnieniom poruszania się pieszo: płynności ruchu, potrzebom pieszych, spędzaniu czasu oraz atrakcyjnej i gościnnej przestrzeni. Wokół każdego z tych tematów organizowane są badania, wydarzenia, spotkania, happeningi, mające na celu zebranie wiedzy oraz poznanie potrzeb i oczekiwań mieszkańców. Pierwsze badania obejmowały liczenie osób chodzących pieszo na tzw. linii życia miasta od Dzielnicy Uniwersyteckiej do Podzamcza. Dzięki pomocy studentów i wolontariuszy wiadomo, które miejsca są najbardziej uczęszczane. Uzyskane dane można porównać z ilością pojawiających się tam samochodów. Ponadto opracowane są mapy, które pokazują bariery w poruszaniu się pieszo, obszary odizolowane oraz najważniejsze połączenia. Wnioski i uwagi mieszkańców odnośnie dobrych i problemowych tras pieszych również znalazły się na interaktywnej mapie. Rozmowę na każdy z tematów ułatwiają specjalnie przygotowane filmy oraz wystawa.

Niezwykle istotna dla projektu jest grupa ekspertów złożona z urzędników oraz radnych, którzy współpracują nad opracowaniem kształtu standardów pieszych. Standardy, stanowiące pewną umową społeczną dotyczącą spraw pieszych, wraz z „Atlasem sytuacji pieszych" będą finalnymi efektami projektu.

– Przede wszystkim cieszy nas jednak zainteresowanie mieszkańców i wola współpracy wśród urzędników. Dzięki projektowi zobaczyliśmy, że jest w Lublinie grupa osób, której sprawy pieszych nie są obojętne – mówią koordynatorzy projektu.

Pie(rw)sze zmiany w Lublinie

Symptomy zmian wyraźnie odczuwalnych dla pieszych można w Lublinie zauważyć już od jakiegoś czasu. Festiwale sztuki w przestrzeni miasta, karnawał sztukmistrzów, noce kultury to tylko kilka przykładów imprez, które co roku zachęcają ludzi do wspólnego spędzania czasu w przestrzeni miasta. Obok tych odświętnych wydarzeń zachodzą też zmiany i w życiu codziennym. Konsultacje, wspólne warsztaty z mieszkańcami, na których planowane są przebudowy ulic i placów zabaw powoli wpisują się w rutyny funkcjonowania miasta. Na fali zainteresowania sprawami pieszych pojawiła się społeczna inicjatywa Pieszy Lublin, której działania przyczyniają się do zwiększania znaczenia spraw pieszych. Europejski Projekt USER – zmiany i konflikty w wykorzystaniu przestrzeni publicznych, „Efemeryczne Place Miasta" realizowane co roku przez studentów Architektury Krajobrazu KUL pokazują konkretne przykłady możliwych zmian.

Zapowiedzią dalszych zmian i pierwszym efektem realizacji projektu „Miasto dla ludzi" jest powołanie Aleksandra Wiącka na stanowisko „oficera pieszego" w Urzędzie Miasta Lublin i komórki do spraw aktywności mobilnej. Konsultowany obecnie Plan Zrównoważonej Mobilności wyraźnie lokuje sprawy pieszych w podstawowych dokumentach miasta:

(...)zapewnienie sprawnie funkcjonującego miasta, atrakcyjnego dla jego mieszkańców i rozwoju inwestycji nie musi związać się wyłącznie z rozwojem infrastruktury transportowej, ale zależy także od lepszego zarządzania systemem transportowym i odbywaniem podróży, w warunkach uprzywilejowania ruchu pieszego, rowerowego i transportu zbiorowego i z określeniem nowej roli samochodu.

Kolejne działania w mieście obejmują ułatwienia dla pieszych przez zmianę wysokości krawężników na przejściach na 0 cm. Przy okazji przebudowy pierwszego krawężnika, z inicjatywy Marty Kurowskiej zostało poszerzone jedno z najczęściej uczęszczanych przejść dla pieszych – pod Bramą Krakowską.

Zaangażowanie mieszkańców i pieszych środowisk w Lublinie zaowocowało jeszcze jedną ważną zmianą – zamknięciem przejazdu dla samochodów przez ul. Żmigród. W ten sposób ulica Żmigród stała się kolejną przyjazną przestrzenią w naszym mieście.

Powyższe przykłady są tylko tytułowymi „okruchami" zmian w przestrzeni naszego miasta. Największe jednak znaczenie ma zmiana w sposobie myślenia o mieście i mieszkańcach. – Od miasta rozumianego jako maszyna do mieszkania powoli dochodzimy do miasta przyjaznego dla ludzi – mówi Marta Kurowska, prezeska fundacji tu obok.

Końcowa scena z filmu „Jesteśmy Pieszymi", który pokazuje codzienne problemy pieszych

Marzenia

Autorzy projektu „Miasto dla ludzi" nie kryją swoich marzeń.

– Wierzymy, że Lublin będzie przyjazny dla pieszych. Marzymy o tym, żeby nowe projekty w mieście były zorientowane na człowieka oraz żeby były uzgadniane wspólnie przez mieszkańców, architektów i urzędników. Rozmawiajmy i umówmy się, jakiego miasta naprawdę chcemy. Życzmy sobie oraz wszystkim mieszkańcom, aby oczekiwania i potrzeby nas wszystkich były brane pod uwagę i zaspokajane. Żeby te wszystkie określenia, których używamy w odniesieniu do innych miast: przyjazne, zrównoważone, piękne, inteligentne, opisywały Lublin. Czyli po prostu, żeby Lublin był najlepszym miastem do życia – mówią. ■

Jan Kamiński, Marta Kurowska, Joanna Skałba
Fot. Marcin Skrzypek

Wszystkie działania projektu, baza wiedzy oraz opracowane dokumenty są dostępne na stronie internetowej: www.miastodlaludzi.ulublin.eu.

Rowerowe zmiany w Świdniku

Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów

Świdnik to młode, płaskie miasto o zwartej, kompaktowej zabudowie, w którym mieszka 40 tys. osób. Według badań natężenia ruchu rowerowego w latach 2013–2014, codziennie po Świdniku porusza się ponad 2000 rowerzystów i rowerzystek.

W poszukiwaniu alternatywy

Pomimo dobrych warunków do poruszania się po Świdniku pieszo lub rowerem wciąż przeżywamy bum samochodowy. Autem pokonujemy drogę do sklepu, nawet jeśli ta ma tylko 100 m. Rozwojowi ruchu samochodowego sprzyjają inwestycje drogowe i budowa nowych parkingów. W dużych miastach zaobserwowano ten negatywny trend i zaczęto szukać alternatyw wzmacniających transport zbiorowy oraz ruch rowerowy. W Świdniku jest inaczej. Na 40 tys. mieszkańców i mieszkanek zarejestrowanych jest ponad 28 tys. samochodów. Gdyby wszystkie wyjechały na ulice, utworzyłyby korek o długości ponad 137 km. Jest to odległość jak ze Świdnika do Białej Podlaskiej.

Aby tego uniknąć, wskazane jest przesiadanie się do transportu zbiorowego oraz na rower. W perspektywie długofalowej przynosi to zysk zarówno dla miasta, jak i dla społeczeństwa. Zmiana nawyków transportowych powoduje systematyczną poprawę jakości życia w mieście (mniejszy hałas, zanieczyszczenie powietrza), wpływa także na stan zdrowia i ograniczenie kosztów opieki zdrowotnej. Nie bez znaczenia jest fakt zmniejszenia liczby i kosztów społecznych wypadków drogowych. Mniejsza liczba samochodów to mniej pieniędzy wydanych na budowę dróg, parkingów, ekranów akustycznych, a także mniej kosztów związanych z ich presją na otoczenie (zniszczone chodniki, zieleńce).

Czy 1+1 może równać się 3?

„Połączenie sił to początek, pozostanie razem to postęp, wspólna praca to sukces" – powiedział Henry Ford. Celem działania stowarzyszenia Świdnik Miasto Dla Rowerów jest rozwój ruchu rowerowego. Uważamy, że ten środek lokomocji może być w przyszłości realną alternatywą dla samochodów, szczególnie na terenie miasta Świdnik. W naszych działaniach najważniejsi są nasi partnerzy oraz wizja otoczenia przyjaznego dla osób poruszających się rowerami.

Od początku naszej działalności współpracujemy z urzędami, radnymi miasta Świdnik oraz tutejszego Starostwa Powiatowego, Policją i szkołami. Synergia oraz apolityczność dają możliwość spotkania się przy jednym stole i rozmawiania na temat rozwoju ruchu rowerowego w mieście. Następnie efektywnie przenosimy to w realia życia codziennego.

Społeczne stojaki rowerowe

Od kwietnia 2013 r. mieszkańcy i mieszkanki Świdnika za pomocą internetowej mapy dostępnej na: http://mirl.info.pl/ mają możliwość zgłaszania swoich propozycji montażu stojaków rowerowych. Dotychczas społeczne propozycje zostały uwzględnione przez Urząd Miasta oraz Starostwo Powiatowe. Dzięki takiemu systemowi mieszkańcy oraz mieszkanki

są aktywizowani do działania, a urzędy dostają konkretne propozycje do realizacji. System taki skraca procedury oraz uczy partycypacji społecznej w naszym mieście.

Nawierzchnia bitumiczna

Od wielu lat rowerzyści i rowerzystki lobbowali o stosowanie na drogach dla rowerów równej nawierzchni bitumicznej w miejsce powszechnie stosowanej kostki betonowej. Od niedawna Świdnik dołączył do miast z nawierzchnią bitumiczną. Jesteśmy w trakcie budowy pierwszej drogi dla rowerów o nawierzchni asfaltowej. Starostwo Powiatowe zapowiedziało, że wszystkie drogi rowerowe w powiecie świdnickim będą realizowane w takim standardzie.

Połączenie Świdnik – Lublin

Po wybudowaniu obwodnicy Lublina i al. Jana Pawła II w Świdniku rowerzyści mają znacznie utrudniony dojazd do Lublina.

Propozycji na połączenie naszych miast jest 5. Jako priorytetowe połączenie wskazano trasę rowerową wzdłuż ul. Dworcowej i dalej ul. Brzegową w kierunku ul .Rataja w Lublinie. Trasa na etapie koncepcyjnym powinna być konsultowana z grupami rowerzystów, m.in. ze stowarzyszenia Świdnik Miasto Dla Rowerów, by przy uwzględnieniu warunków lokalnych wypracować najlepsze rozwiązanie techniczne (uspokojenie ruchu, droga dla rowerów lub pasy rowerowe). Obecnie trwają rozmowy gminy Świdnik na temat możliwości przejęcia ul. Dworcowej od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe.

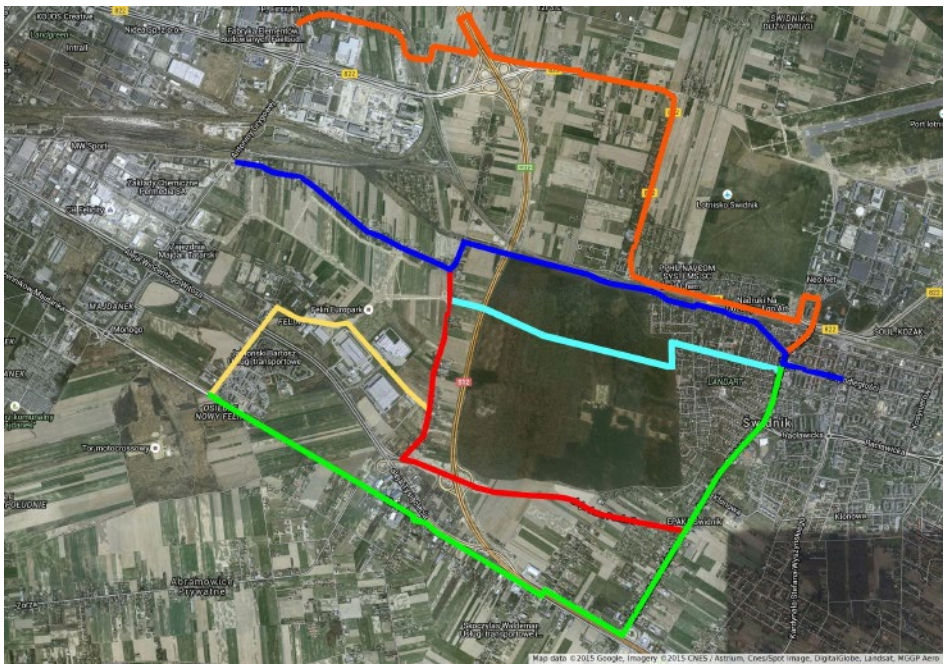
Podkreślono także kwestię rozwijania innych dodatkowych połączeń, a są nimi:

1. Ul. Aleja Lotników, na której należy jak najszybciej (w ciągu roku) wymalować pasy rowerowe w miejscach, gdzie pozwalają na to warunki miejscowe (pobocze – np. odcinek od ronda Jana Pawła II do „serwisówki", pas ruchu powyżej 3,5 m – np. pod wiaduktem kolejowym).

2. Połączenie trasy rowerowej wzdłuż drogi wojewódzkiej nr 822 i ul. Mełgiewskiej przez budowę brakującego odcinka drogi dla rowerów i kładki rowerowej nad torami. UM Świdnik i RM Świdnik powinny podjąć działania w celu wywarcia presji na GDDKiA, by naprawić ten rażący błąd projektowy, jakim jest brak infrastruktury rowerowej łączącej Świdnik i Lublin w tym miejscu.

Dodatkowo zaproponowano trasy możliwe do realizacji w ramach Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych:

• biegnąca przez Las Rejkowizna (łącznie z kładką nad drogą ekspresową), łącząca się ze strefą ekonomiczną na Felinie



Mapa satelitarna przedstawiająca przebieg optymalny dla drogi rowerowej łączącej Świdnik z Lublinem

• budowa drogi dla rowerów wzdłuż al. Jana Pawła II wraz z kładką nad drogą ekspresową lub wydzieleniem przestrzeni na drogę dla rowerów przez istniejący wiadukt (zamiana pasa ruchu na drogę dla rowerów i wydzielenie jej betonowymi separatorami na odcinku węzła łączącego z Felinem) i włączenie w ul. Krępiecką.

Ze Świdnika rowerem w góry albo nad morze

Przez teren województwa lubelskiego przebiega fragment tras rowerowych w Polsce Wschodnie – szlak rowerowy Green Velo, o łącznej długości ponad 2000 km. Przebieg szlaku oddalony jest od Powiatu Świdnickiego o około 20 km.

Władze powiatu podjęły działania, by wykorzystać bliskość Green Velo. Trwają pracę nad stworzeniem strategii turystyki weekendowej, zawierającej turystykę rowerową na terenie Powiatu Świdnickiego. Celem jest połączenie działań gmin, organizacji pozarządowych oraz biznesu w obszarze turystyki. Jednym z podstawowych założeń jest stworzenie „kręgosłupa" – drogi rowerowej łączącej Powiat Świdnicki ze szlakiem Green Velo.

W ramach działań przewidziane jest:

a) określenie standardów dróg rowerowych (wprowadzenie jednolitej infrastruktury – rezygnacja z budowy dróg rowerowych z kostki na rzecz nawierzchni bitumicznej),

b) inwentaryzacja ciekawych miejsc (kulturowych i przyrodniczych) na terenie Powiatu Świdnickiego,

c) stworzenie mapy tzw. wąskich gardeł infrastruktury rowerowej, a następnie ich likwidacja (budowa asfaltowych dróg rowerowych w miejscu odcinków szutrowych lub piaszczystych, łączących istniejące drogi lokalne o dobrej nawierzchni),

d) zintegrowanie działań promocyjnych na terenie Powiatu Świdnickiego,

e) połączenie ze Szlakiem Green Velo (współpraca z sąsiednimi starostwami),

f) wprowadzenie akcji promującej Miejsca Przyjazne Rowerzystom wśród lokalnych przedsiębiorców.

Pierwsze pasy rowerowe

Podczas badań natężenia ruchu, które prowadzimy od 2013 r., ustalono, że ponad 300 osób porusza się codziennie w stronę WSK na rowerach. Na Alei Lotników Polskich nie było w tamtym czasie infrastruktury rowerowej. Rowerzyści jeździli szeroką jezdnią albo chodnikami.

W wyniku presji społecznej 25 maja 2015 roku na Al. Lotników Polskich otwarto pasy rowerowe. Pasy te łącza część centralną, ul. Niepodległości z WSK, Powiatowym Centrum Edukacji Zawodowej, Powiatowym Urzędem Pracy i Policją. Dzięki nim rowerzystki i rowerzyści mogą bezpiecznie jeździć. Inwestycja zrealizowana została przez Powiat Świdnicki.

W Świdniku możemy jeździć pod prąd

Kontraruch pozwala bezpiecznie i legalnie poruszać się pod prąd na ulicach jednokierunkowych. Jest to rozwiązanie bardzo ułatwiające życie rowerzystom i rowerzystkom. Dzięki temu rozwiązaniu część ulic znajdujących się w pobliżu szkoły została udostępniona do jazdy pod prąd, a nauczyciele, rodzice oraz uczniowie mają ułatwiony dojazd do szkoły.

Wprowadzanie kontraruchu jest:

a) tanie (koszt jednej tabliczki T22 – 120 zł, wymalowanie kontrapasa 100 m około 1 tys. zł),

b) bezpieczne (kierowca i rowerzysta utrzymują ze sobą kontakt wzrokowy),

c) skraca drogę (dzięki temu wzrasta atrakcyjność ruchu rowerowego, dodatkowo omijane są niebezpieczne ulice i skrzyżowania),

d) edukacyjne (to nowoczesne rozwiązanie angażujące osoby do poruszania się rowerem),

e) ograniczeniem ruchu na chodniku (otwarcie relacji wcześniej niedostępnych dla rowerzystów).

Od kilku lat kontraruch jest wprowadzany na wszystkich ulicach jednokierunkowych, w takich miastach jak Radom czy Reda. W Gdańsku – liderze ruchu rowerowego pod prąd – występuje aż 138 ulic z kontraruchem o łącznej długości 24,5 km. Doświadczenie Gdańska pokazało, że w latach 2009–2013 odnotowano tylko jedno zdarzenie wynikające bezpośrednio z legalnej jazdy pod prąd. Co ważne, szerokość ulic nie stoi na przeszkodzie, by zastosować takie udogodnienia, ponieważ rozwiązanie takie stosuje się głównie w strefach uspokojonego ruchu.

Od 6 lipca 2015 r. Świdnik posiada 3 ulice z kontraruchem – Tuwima, Konopnickiej i Okulickiego. Na ul. Okulickiego kontraruch został dopuszczony poprzez wykonanie kontrapasa – pasa ruchu pod prąd dla rowerów wyznaczonego oznakowaniem poziomym. Inwestycja została zrealizowana przez Urząd Miasta Świdnik.

Świdnicki Rower Miejski

Urząd Miasta oraz Starostwo Powiatowe włączyły się w tworzenie systemu samoobsługowych wypożyczalni rowerów. System będzie nosił nazwę Świdnickiego Roweru Miejskiego. W pierwszej fazie ma powstać 5 stacji rowerowych (3 UM, 2 Starostwo).

Najprawdopodobniej w październiku system roweru miejskiego zostanie uruchomiony. Co ważne, system ma być połączony z analogicznym rozwiązaniem w Lublinie, co pozwoli przemieszczać się wypożyczonymi rowerami pomiędzy Świdnikiem a Lublinem. Stacje zostaną zlokalizowane w najważniejszych lokalizacjach: przy ul. Niepodległości (obok ul. Króla Pole), ul. Racławickiej (obok Galerii Venus), ul. Kusocińskiego (obok ul. Akacjowej), koło PZL (przy ul. Szkolnej), a także w pobliżu Kina Lot.

Najważniejsze działania stowarzyszenia:

1) co miesiąc (od maja 2012) – Świdnickie Masy Krytyczne,
2) kwiecień 2013: akcja – społeczne stojaki rowerowe,
3) od września 2013 co roku realizujemy badanie natężenia ruchu rowerowego,
4) maj 2014 – monitoring stanu nawierzchni dróg dla rowerów,
5) lipiec 2014 – zorganizowaliśmy pierwszą w Polsce Masę Krytyczną łączącą dwa miasta: Świdnik i Lublin,
6) marzec 2015 – edukacja rowerowa we wszystkich świdnickich szkołach,
7) maj 2015 – pierwsze pasy rowerowe,
8) lipiec 2015 – kontraruch na 3 ulicach (w tym na jednej kontrapas),
9) wrzesień/ październik 2015 – Świdnicki Rower Miejski,
10) 2016 – wiaty rowerowe pod wszystkimi szkołami.

Rower miejski może zainicjować wystąpienie zjawisk takich jak:

1) zmiana nawyków transportowych, poprzez łatwiejszy dostęp do roweru, w efekcie czego zmniejszy się liczba podróży autem,

2) wzrost liczby rowerów prywatnych – osoby, które nie mają roweru, mogą go wypróbować w codziennych podróżach, a zachęcone jego funkcjonalnością zdecydować się np. na zakup własnego roweru (jest to częste zjawisko w miastach posiadających taki system),

3) wsparcie dla praktycznej edukacji rowerowej, poprzez łatwiejszy dostęp do rowerów (przykład Lublina),

4) przyspieszenie inwestycji w zakresie infrastruktury rowerowej, wynikających z szybszego wzrostu ruchu rowerowego,

5) zmniejszenie liczby osób z otyłością, szczególnie wśród młodzieży – rower miejski zachęca do aktywności fizycznej – jest to trendy,

6) dodatkowo rower miejski może stać się realną alternatywą dla pokonania trasy pomiędzy Lublinem a Świdnikiem, czemu sprzyja mała liczba połączeń komunikacji miejskiej i kolejowej pomiędzy tymi miastami oraz niepunktualność i zawodność komunikacji prywatnej. ■

Maciej Lubaś - Prezes Stowarzyszenia
fot. Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów

Edukacyjna rewolucja rowerowa w Świdniku

Wiosną bieżącego roku postanowiliśmy rozszerzyć działalność naszego stowarzyszenia. Zależało (i zależy) nam na tym, żeby rowerzyści i rowerzystki mieli/ały większą świadomość, poruszając się rowerem po ulicy. Najlepszym narzędziem do pozytywnych zmian jest edukacja.Ponieważ nie mieliśmy doświadczenia oraz odpowiedniej wiedzy, aby przekazywać ją dalej, a eksperci byli na wyciągnięcie ręki – poszliśmy za ciosem!

A teraz wszystko po kolei!

W ubiegłym roku wpadliśmy na pomysł, aby wejść z edukacją rowerową do szkół. Jako że do świdnickich szkół dojeżdża codziennie od ok. 75 do ok. 115 uczniów i uczennic, a do budynków nie są doprowadzone drogi dla rowerów, to uznaliśmy, że taka edukacja jest jak najbardziej potrzebna.

W październiku 2014 roku podczas konsultacji miejskiego programu współpracy z organizacjami pozarządowymi, zgłosiliśmy chęć prowadzenia zajęć w szkołach. W grudniu ub.r. odbyła się debata na temat bezpieczeństwa w ruchu drogowym, na której v-ce burmistrz Tomasz Szydło oficjalnie potwierdził, że na terenie Świdnika będzie prowadzona edukacja rowerowa. Tak też się stało. 16 stycznia br. ogłoszony został konkurs na prowadzenie zajęć. W tym samym czasie trwały prace z jednym z polskich liderów edukacji rowerowej – Towarzystwem dla Natury i Człowieka, które wygrało konkurs na prowadzenie zajęć edukacyjnych. Dodatkowo dzięki tej współpracy udało się pozyskać fundusze z Wrocławskiej Inicjatywy Rowerowej i objąć wszystkie szkoły programem „Rowerowa Szkoła". W sumie udało się pozyskać fundusze na 20 warsztatów teoretycznych – po połowie sfinansowane zostały przez „Rowerową Szkołę" i Urząd Miasta Świdnik.

W marcu 2015 r. edukacja rozpoczęła się spotkaniem dla nauczycieli i nauczycielek, natomiast spotkania z uczniami i uczennicami rozpoczęły się w połowie kwietnia. Wszystkie warsztaty prowadzone były przez Michała Wolnego z Porozumienia Rowerowego. Dodatkowo zależało nam, aby w przyszłym roku aktywiści i aktywistki z naszej organizacji mogli/ły sami/e prowadzić takie zajęcia, więc na każdym spotkaniu w szkole uczestniczyły dwie lub trzy osoby ze Stowarzyszenia Świdnik Miasto Dla Rowerów. W ramach zajęć poruszone zostały zagadnienia dotyczące zrównoważonego transportu i korzyści płynących z promocji ruchu rowerowego, bezpiecznego poruszania się rowerem po mieście, przepisów prawa, wyposażenia roweru, rodzajów infrastruktury rowerowej. Dla uczniów i uczennic były to w większości zajęcia doszkalające i poprawiające poziom wiedzy ogólnej oraz na temat rozwiązań występujących w różnych miastach, takich jak m.in.: droga dla rowerów, pas dla rowerów, kontrapas, kontraruch, przejazd

rowerowy, śluza rowerowa, ekologia. Dodatkowo w maju odbyło się 5 godzin zajęć praktycznych. We wszystkich zajęciach wzięło udział 510 osób, w tym v-ce burmistrz Tomasz Szydło i radni miejscy, a wśród nich Konrad Sawicki, przewodniczący Komisji Oświaty, Rodziny i Spraw Społecznych Rady Miasta.

– Przede wszystkim chciałbym podziękować organizatorom za zaproszenie do udziału w spotkaniach. Uczestniczyłem w warsztatach dla nauczycieli oraz w zajęciach teoretycznych i praktycznych dla uczniów. Stały one na wysokim poziomie i wskazały na nowe obszary edukacji i rozwoju naszego miasta – powiedział Konrad Sawicki.

Co było dalej?

Podczas szkoleń dodatkowo wyszedł problem połączenia szkół z infrastrukturą rowerową. Grono pedagogiczne oraz uczniowie i uczennice opowiadali, w jakich warunkach codziennie dojeżdżają do szkoły, jakimi niebezpieczeństwamom codziennie stawiają czoło. Obecnie tylko Zespół Szkół Ogólnokształcących nr 1 i Powiatowe Centrum Edukacji Zawodowej mają infrastrukturę rowerową. Przy Gimnazjum nr 1 budowana jest droga dla rowerów. Kolejną rzeczą, która niestety ma miejsce przy większości szkół, to brak stojaków rowerowych lub zainstalowanie tzw. „wyrwikółek", które nie zabezpieczają rowerów przed kradzieżą. Dlatego jest potrzeba wybudowania parkingów rowerowych pod wszystkimi świdnickimi szkołami. Wiaty rowerowe oraz stojaki „u-kształtne" zabezpieczą rowery przed kradzieżą oraz warunkami zewnętrznymi. Pomysł spodobał się wszystkim aktywistom i aktywistkom z naszej organizacji, więc złożyliśmy projekt do Budżetu Obywatelskiego w Świdniku.

Dodatkowo podczas zbierania opinii na temat warsztatów, które były prowadzone w świdnickich szkołach, prosiliśmy Dyrektorów i Dyrektorki o uwzględnienie zajęć w przyszłym roku. Zapotrzebowanie wśród szkół wynosi 31 zajęć teoretycznych oraz 29 zajęć praktycznych.

– Kwestię przyszłości edukacji rowerowej w Świdniku przedyskutowaliśmy już wstępnie z przedstawicielami Stowarzyszenia Świdnik Miasto Dla Rowerów. Poznałem ich oczekiwania oraz opinie dyrektorów szkół. Opinie te pomimo niewielkich zastrzeżeń były pozytywne. Temat edukacji rowerowej w naszym mieście na pewno wróci – podkreśla Konrad Sawicki.

Planujemy poszerzać edukację w szkołach oraz dodatkowo chcemy, aby inne grupy również zostały objęte naszymi zajęciami z edukacji rowerowej. Myślimy tutaj głównie o osobach 50 +. ■

Klaudia Waryszak-Lubaś
Stowarzyszenie Świdnik Miasto Dla Rowerów

Green Velo – hit czy kit?

Trasa Rowerowa w Polsce Wschodniej nazwana GreenVelo kreowana jest na flagowy produkt turystyki rowerowej roku 2015. Ideą jest stworzenie trasy rowerowej o długości 1981 km przebiegającej przez 5 województw Polski Wschodniej, z czego aż 351 km przez województwo lubelskie.

Łączna wartość projektu to ok. 274 mln zł, z czego aż 85% to środki unijne, 10% – wkład budżetu Państwa, a tylko 5% to wkład własny Beneficjentów. Dodatkowo przewidziano prawie 25 mln zł na działania promocyjne, które w 85% pochodzą ze środków unijnych, a w 15% – budżetu Państwa. Prace nad trasą rozpoczęto już w 2008 roku, choć właściwe prace projektowe podjęto dopiero po 2012 roku. Prace budowlane rozpoczęto w 2014 roku, jednak największe ich natężenie, przynajmniej w województwie lubelskim, przypadło na 2015 rok. Wystarczy wspomnieć, że pod koniec lipca Zarząd Dróg Wojewódzkich w Lublinie ogłosił kolejny przetarg na roboty budowlane w ramach Green Velo, na podstawie dokumentacji wykonanych niecałe 2–3 miesiące wcześniej.. Prace nabierają pośpiechu, bo do końca roku trzeba wszystko wybudować i rozliczyć, aby nie utracić unijnej dotacji. Pomimo, że trasa nie jest jeszcze gotowa, to jest reklamowana jako „najciekawszy i najbardziej atrakcyjny produkt turystyki rowerowej w Polsce". Niestety trudno się z tym zgodzić. Może Green Velo w 2016 będzie hitem? Zapraszam was na krótką subiektywną wycieczkę po Green Velo pomiędzy Tarnogrodem a Zwierzyńcem i Bukownicą pod Biłgorajem. Wycieczka miała miejsce 26 czerwca 2015 roku. Cały szlak w województwie lubelskim był wtedy oznaczony jako w budowie, a udostępniona mapa szlaku nie pozwalała na planowanie podróży. W trakcie pisania artykułu pod koniec lipca, pomimo udostępnienia nowej wersji interaktywnej mapy i oficjalnego otwarcia kilku odcinków dalej, Green Velo na Lubelszczyźnie jest oznaczone jako w budowie.

Dojazd

Pomysł na wycieczkę wziął się z ciekawości, jak też wygląda Green Velo. W mediach cisza, a przecież to rowerowa atrakcja roku 2015! To, od czego zacząłem, to zaplanowanie trasy. Wchodzę na stronę i pierwsze rozczarowanie – interaktywna mapa pozwala tylko obejrzeć

mapę. Zgrywam ślad GPS i wyruszam. Jako start wybrałem Tarnogród niedaleko Izbicy, gdzie planowałem dojechać pociągiem Przewozów Regionalnych. W pociągu jest miejsce na kilka rowerów i wszystkie są zajęte, mimo że to piątkowy poranek, jeszcze przed wakacjami. Co będzie, jak ludzie zaczną jeździć Green Velo? Póki co nikt tam się nie wybiera – współpodróżni zabrali rower w drodze do domów albo na wycieczkę. Wysiadam na przystanku w Izbicy. Pierwsze zdziwienie, to brak jakiejkolwiek informacji o szlaku Green Velo. Może nie zdążyli jeszcze postawić znaków? Odpalam GPS i jadę.

Na szlaku

Do szlaku docieram po kilku minutach, wszystko ładnie oznaczone. Jadąc szlakiem nie dowiemy się niestety, jak dojechać na stację PKP (widać każdy turysta musi mieć mapę). Pierwsze 20 km pokonuję drogami gminnymi. Nie ma tu żadnej infrastruktury rowerowej, ale to nie przeszkadza, bo ruch samochodów jest niewielki. Miejscami uciążliwa jest jakość nawierzchni asfaltowej. Rzuca mi się w oczy, że przez 20 km nie było żadnej tablicy informacyjnej. Przydałaby się chociaż jedna w przepięknej Dolinie Wieprza – informująca o rzece czy powstawaniu doliny. Po drodze nie było też ani jednego sklepu. Dzicz.

Dojeżdżam do Zalewu Nielisz, gdzie przy południowym krańcu ulokowane będzie Miejsce Obsługi Rowerzystów. Stojaki Green Velo dopiero co zabetonowane, obok wieża widoko-

wa. Trochę dalej mapa rowerowa, spora wiata z miejscem na ognisko – te rzeczy powstały w ramach innych projektów unijnych związanych z turystyką rowerową. Znów czuję, że brakuje mi informacji, co to za Zalew i po co ta wieża – pewnie do obserwacji ptaków.

Ruszam w dalszą podróż. W Kulikowie skręcam zgodnie ze znakami, jednak asfalt kończy się po kilkuset metrach. Żadnych znaków, że to Green Velo. Sprawdzam GPS – jadę dobrze. W miejscu, gdzie kończy się asfalt, a zaczyna polna droga, wolałbym widzieć znak, które upewni mnie, że jadę dobrze. Droga polna nie jest zbyt przyjemna – miejscami są spore ilości piasku, dwukrotnie prawie się przewracam. Zastanawiam się, jak ta droga wygląda po opadach lub gdy wieje i dawno nie padało. Na skrzyżowaniu z drogą asfaltową znak każe skręcić w lewo, co robię, jednak pamiętam trasę i wiem, że od razu muszę skręcić w prawo. Znaku informującego o konieczności skrętu w prawo niestety brakowało. Polna droga kończy się po 2 km na moście przez Wieprz.

Zaczyna się krótki odcinek nowej jezdni… na której zalegają spore ilości wysuszonego błota. Po chwili dojeżdżam do Klemensowa – wraz z wjazdem do osady droga robi się sporo szersza. Spokojnie zmieściłyby się pasy rowerowe. Przed skrzyżowaniem z drogą krajową pojawia się wąski ciąg pieszo-rowerowy, na który mam wjechać. Niestety, nie ma na niego wjazdu. Nie widzę też w tym rozwiązaniu sensu… Nie widzę go jeszcze bardziej, gdy ciąg urywa się przed samym skrzyżowaniem. Po drugiej stronie widzę pierwszy raz asfaltową drogę dla rowerów! Niestety jest w budowie, jadę więc kilkaset metrów drogą serwisową, następnie zjeżdżam na drogę krajową. Im dalej jadę, tym wcześniejsze etapy budowy widzę – podbudowa, rozbieranie chodnika, istniejący chodnik. Niestety, przegapiam skręt, bo znów brakuje oznakowania. Teraz zaczynam najdziwniejszy moim zdaniem odcinek – omijam Szczebrzeszyn 10-kilometrowym łukiem, zamiast dojechać do niego, zrobić sobie zdjęcia z chrząszczem i oszczędzić połowę trasy. Oczywiście rozumiem, że dłuższe 10 km to drogi lokalne, a nie 5 km drogi krajowej i wojewódzkiej, ale kto nie zna przysłowia „W Szczebrzeszynie chrząszcz brzmi w trzcinie" i nie chciałby zdjęcia z chrząszczem? Przez ostatnie 30 km nie było żadnych atrakcji poza Zalewem Nielisz, stąd sądzę, że owad mógłby być hitem dnia. Oczywiście atrakcji mijanych po drodze mogłem nie zauważyć, bo brak o nich informacji.

W Brodach Małych ponownie dojeżdżam do drogi krajowej. Widzę dziwny znak, po chwili rozumiem jego przesłanie. Na skrzyżowaniu auta mogą pojechać na wprost, na-

tomiast rowerzyści muszą skręcić w prawo, by po kilkudziesięciu metrach przejechać przez przejazd rowerowy, zawrócić do skrzyżowania i kontynuować podróż. Nie podoba mi się to rozwiązanie, ale szybko o nim zapominam, bo jazdę kontynuuję pasami rowerowymi, czyli asfaltowym poboczem z rowerowym znaczkiem. W pewnym momencie pas rowerowy przechodzi w pobocze (widać pas rowerowy w budowie). Po chwili w Żurawnicy zjeżdżam na asfaltową drogę dla rowerów. Zjazd jest tak wykonany, że nie muszę nawet zwalniać. Równym jak stół asfaltem dojeżdżam do samego Zwierzyńca.

Zwierzyniec stanowczo nie zostanie rowerową stolicą Polski. Wjeżdżamy do niego ul. Zamojską po ciągu pieszo-rowerowym z kostki brukowej. Niestety, już na pierwszym rondzie brakowało oznaczenia o skręcie w ul. Partyzantów. W sposób abstrakcyjny rozwiązano połączenie ciągu pieszo-rowerowego ul. Partyzantów z ul. Gramowskiego, zamiast zastosować intuicyjne połączenie w formie 4. wlotu skrzyżowania, zastosowano przejazd rowerowy, z którego trzeba się cofnąć po długim na 5 m ciągu pieszo-rowerowym. Nawierzchnia ul. Gramowskiego jest fatalna, zbudowana z poklawiszowanych bloczków betonowych. Wyjeżdżamy z niej przed samym parkiem, gdzie skrótem jedziemy kawałek po leśnej ścieżce z luźnego piasku. W parku na rowerzystów czeka nawierzchnia z kocich łbów. Na szczęście za parkiem w okolicy browaru Green Velo prowadzi już po jezdni w kierunku stawu Echo.

Przed samym stawem skręcamy na drogę w kierunku miejscowości Sochy. Teoretycznie tutaj zaczyna się ponad 60-kilometrowy łącznik pomiędzy Green Velo na Lubelszczyźnie a w województwie świętokrzyskim. Niestety, nie jest on w żaden sposób oznaczony. Całość trasy prowadzi po lokalnych drogach o małym natężeniu ruchu. Łącznik zaczyna się podjazdem 70 m pod górę na odcinku 3 km. Początkującym rowerzystom nie polecam tego typu doznań. Zjeżdżając w dół do miejscowości Szozdy należy pamiętać, by w Szozdach pojechać wzdłuż torów. Autor niestety przegapił ten skręt, nadrobił kilometrów i zaliczył kolejną górkę przez miejscowość Tereszpol-Zygmunty. Do samej Bukownicy droga prowadzi przez las. Tutaj autor zakończył podróż.

Jeszcze wiele pracy do zrobienia...

Po przejechaniu 60 km, tj. 3% szlaku Green Velo autor nie jest pod pozytywnym wrażeniem. Przede wszystkim w kluczowych miejscach zdarzał się brak oznakowania, brak też jakichkolwiek informacji o atrakcjach na całej trasie. W kilku miejscach nawierzchnia pozostawiała wiele do życzenia. Dodatkową bolączką jest opóźnienie w oddawaniu szlaku – nie tylko w zakresie infrastruktury, ale także w zakresie miejsc obsługi rowerzystów, miejsc przyjaznych rowerzyście i samego planera trasy. Promocja Green Velo w pełni, choć sam produkt nie jest jeszcze gotowy. Myślę, jednak, że trasa będzie się cieszyć powodzeniem – choćby z braku alternatywy. Autor sam w najbliższym czasie ma zamiar przyjrzeć się kolejnym odcinkom Green Velo.

Green Velo w Internecie

Śpieszę poinformować, że w trakcie pisania artykułu udało mi się trafić na nową wersję strony Green Velo z nową interaktywną mapą szlaku. Trafiłem tam z oficjalnej stronie greenvelo.pl, która po chwili została przeniesiona na http://greenvelotest.pl/, co oznacza, że chyba jest w trakcie testów. Na nowej mapie możemy już sporo więcej, niż tylko obejrzeć przebieg szlaku. Niestety, żeby zaplanować trasę, trzeba się zarejestrować, co wymaga podania wielu zbędnych danych (data urodzenia, adres zamieszkania) oraz zaakceptowania nieistniejącego regulaminu. Co więcej, domyślnie strona chce się dzielić naszymi wszystkimi danymi (przy każdej pozycji trzeba odznaczyć pole wyboru Dane publiczne). Nowa strona jest też mniej intuicyjna w obsłudze i w rozdzielczości 1280x800 ledwo się mieści na ekranie (w trakcie planowania podróży mapa zajmuje 1/3 ekranu). Planowanie podróży jest też nazbyt skomplikowane (wymaga przejścia 5 kroków), brak opcji wyznaczania trasy wyłącznie po Green Velo oraz profilu terenu. Brak też informacji o tym, że będąc niezalogowanym nie możemy planować podróży (ikona planowania jest po prostu nieaktywna). ■

TEKST I ZDJĘCIA KRZYSZTOF KOWALIK

Film z przejazdu szlakiem Green Velo można obejrzeć pod adresem: http://ekolublin.pl/gv

Nowości w Dołhobyczowie, czyli pieszo i rowerem na Ukrainę

W dniu 1 lipca 2015 roku w obecności wojewody lubelskiego uroczyście udostępniono dla ruchu pieszych rowerzystów przejście graniczne Dołhobyczów-Uhrynów, dostępne do tej pory tylko dla samochodów. Jest to wprawdzie pierwsze przejście pieszo-rowerowe w województwie lubelskim i zaledwie drugie na całej granicy z Ukrainą, ale stanowi ono przełom w podejściu do problemu przekraczania granicy i współpracy transgranicznej.

Problem szybkiego i wygodnego przekraczania wschodniej granicy w województwie lubelskim jest znany od dawna. Prywatne, służbowe lub turystyczne wyjazdy prawie zawsze wiążą się z koniecznością długiego postoju na granicy w mało komfortowych warunkach, do tego samych przejść jest mało i są one oddalone często o ponad kilkadziesiąt kilometrów od siebie. W przypadku wyjazdu w kierunku Lwowa pewną alternatywą było przejście pieszo-rowerowe w Medyce, ale wymagającą nadkładania drogi i jechania przez Przemyśl. Biorąc pod uwagę te problemy w 2013 roku w ramach portalu Port Europa (www.porteuropa.eu) ruszyła kampania „Piesze przejścia graniczne / Пішохідні переходи", której celem jest lobbing za budową nowych i udostępnianiem istniejących przejść granicznych z Ukrainą i Białorusią dla pieszych i rowerzystów (www.facebook.com/TurystycznaGranica).

Kwestia przekraczania wschodniej granicy UE stała się jeszcze ważniejsza po rewolucji „Euromajdanu" i zwróceniu się Ukrainy ku Unii Europejskiej. Budowanie współpracy gospodarczej i rozwijanie kontaktów pomiędzy oboma krajami nie będzie możliwe bez zdecydowanej poprawy warunków na granicy, co naturalnie wiąże się z niezbędnymi inwestycjami. W przypadku województwa lubelskiego dużym problemem jest rzeka Bug, gdzie budowa każdego nowego przejścia wymaga wielomilionowych nakładów na kładki przez rzekę, a istniejące przejścia w Dorohusku i Zosinie są zupełnie nieprzystosowane dla pieszych (przejazd rowerem jest możliwy po istniejącym przejściu samochodowym). Na dalszym odcinku granicy z Ukrainą rzeki już nie ma, ale tereny przygraniczne pozbawione są dobrej jakości dróg dojazdowych, natomiast przebudowywane kilka lat temu przejście w Hrebennem również nie ma wydzielonego pasa dla pieszych. W tym kontekście warto wrócić do Dołhobyczowa.

Przejście w Dołhobyczowie zostało wybudowane w 2014 roku jako samochodowe, w celu ułatwienia przekraczania granicy na odcinku pomiędzy Hrebennem a Zosinem, liczącym

Terminal przejścia w Dołhobyczowie

ponad 100 km. Z uwagi na wielkość oraz fakt, że odprawy celno-paszportowe obu krajów odbywają się w ramach jednego terminala, Pan Wojciech Wilk, wojewoda lubelski, podjął wiosną 2015 roku starania na rzecz udostępnienia tego przejścia dla pieszych i rowerzystów. Dzięki porozumieniu ze stroną ukraińską oraz Strażą Graniczną udało się małym nakładem kosztów (ok. 30 tys. zł), wydzielić jeden z nieużywanych pasów samochodowych na potrzeby niezmotoryzowanych i udostępnić go od dnia 1 lipca br.

Ranga tego wydarzenia była okazją do uroczystego otwarcia, w ramach którego odbył się rajd rowerowy, w którym udział wzięli wojewoda lubelski Wojciech Wilk, poseł Marek Poznański (również aktywnie zaangażowany w kampanię przejść pieszo-rowerowych), a także przedstawiciele lokalnych samorządów i rowerzyści z klubów rowerowych, m.in. z Hrubieszowa i Lublina. Na terenie przejścia doszło do spotkania z przedstawicielami strony ukraińskiej, a po otwarciu rajd rowerowy przejechał do pobliskiego Uhrynowa. W przeciwnym kierunku na możliwość przejścia i przejechania rowerem do Polski czekało również kilkanaście osób.

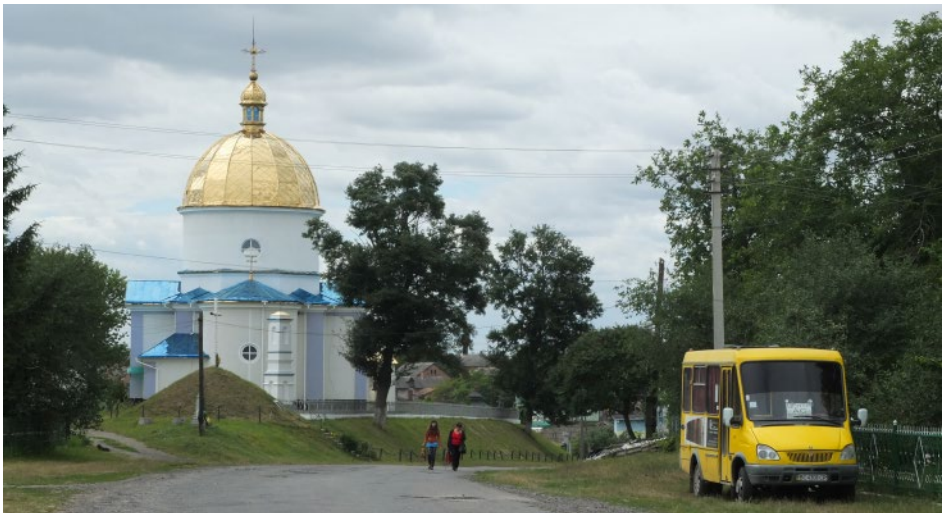
Zgodnie z oficjalnymi informacjami Lubelskiego Urzędu Wojewódzkiego, w ciągu pierwszych dwóch tygodni nowe przejście przekroczyło blisko 1300 pieszych i rowerzystów, co stanowi dobry prognostyk na przyszłość. LUW już teraz deklaruje, że kolejnym celem będzie udostępnienie dla pieszych i rowerzystów przejścia Hrebenne–Rawa Ruska, stanowiącego najkrótszą drogę z Lublina do Lwowa.

Aktualnie w przypadku 1–2 dniowych wycieczek rowerowych najlepszym rozwiązaniem jest dojechanie w rejon Dołhobyczowa własnym samochodem (z Lublina ok. 160 km, 2,5h jazdy; z Zamościa 70 km, 1–1,5h jazdy). Większym problemem jest dojazd z wykorzystaniem kolei, gdyż od najbliższych stacji w Zamościu lub Bełżcu do nowego przejścia jest ok. 60–70 km jazdy rowerem (realnie 4–5 h w jedną stronę). Dlatego też korzystne dla Dołhobyczowa byłoby wznowienie przewozów pasażerskich na linii Zamość-Hrubieszów, skracające ten dystans o min. 20 km. Z myślą o rowerowych turystach, którzy chcieliby poznać tereny Ukrainy Zachodniej, powstał specjalny profil „Rowerem na Ukrainę / Роверром до Польщі" (https://www.facebook.com/rowerUkrPol).

Możliwość szybkiego i wygodnego przejazdu pomiędzy Polską a Ukrainą nie powinna być jednak celem samym w sobie, gdyż jest jednym z elementów rozwoju gospodarczego terenów przygranicznych w skali mikro. Wzrost ruchu w rejonie przejścia granicznego to większe obroty np. w istniejących sklepach, co przekłada się nie tylko na większe dochody, ale także konieczność zatrudnienia nowych osób. Kolejnym krokiem jest powstawanie nowych kwater agroturystycznych i zwiększenie liczby miejsc noclegowych, a także rozwój sektora usług i innych atrakcji dla gości, tj. wypożyczalnie rowerów, „wczasy w siodle", parki linowe, tereny do paintballu i inne. Wzrost zatrudnienia w sektorze usług i turystyki to z jednej strony ograniczenie problemu bezrobocia, ale z drugiej także przemytu. Dla budżetu państwa (zarówno Polski jak i Ukrainy) oznacza to wzrost dochodu z prowadzonych legalnie działalności gospodarczych (czyli rosnącą zamożność społeczeństwa) i ograniczenie wydatków na pomoc socjalną – w tym kontekście inwestowanie w pieszo-rowerowe przejścia graniczne może nie tylko się zwrócić, ale także przynieść realne korzyści. ■

TEKST I ZDJĘCIE ALEKSANDER WIĄCEK

Ukraina na rowerze



Cerkiew w miejscowości Опільсько (Opilsko)

Już w kilka dni po otwarciu rowerowo-pieszego przejścia granicznego w Dołhobyczowie zdecydowaliśmy się na eksplorację przygranicznych terenów na Ukrainie na rowerach. Na dzień wyjazdu wybraliśmy lipcową sobotę. Pojechaliśmy we dwójkę.

Granicę na przejściu w Dołhobyczowie przekroczyliśmy sprawnie. Kontrola graniczna nie zajęła więcej niż 5 minut, a warto wspomnieć, że przed nami było trzech innych rowerzystów, którzy jechali na kilkudniową wycieczkę. Za nami ustawiła się natomiast grupka pieszych.

Tuż za granicą, w miejscowości Uhrynów, turystów czeka pierwszy ciekawy widok – popadający w ruinę, ale wciąż piękny kościół katolicki. Najbliższym, naturalnym celem wycieczek rowerowych wydaje się oddalone od granicy o ok. 20 km miasteczko Sokal. To pięknie położone, istniejące tu już prawdopodobnie w XIV w. (pierwsza wzmianka w 1377 roku) miasto, oprócz widoków na rzekę Bug, która na tym odcinku jest węższa niż znana nam z odcinka granicznego i polskiego, proponuje jeszcze kilka ciekawych atrakcji. Tam też skierowaliśmy koła naszych rowerów. Pojechaliśmy z Uhrynowa na wschód bardzo dobrej jakości drogą asfaltową, aby później skręcić w prawo w drogę R15 w stronę Lwowa i następnie skręcić z niej na dużym rondzie na Sokal. Tutaj nawierzchnia zmieniła się drastycznie. Krajobraz na drodze jest iście „księżycowy". Warto to zobaczyć. Na szczęście rowerem można dość łatwo omijać dziury.

W Sokalu znajduje się przede wszystkim imponujący kościół i klasztor OO. Bernardynów, obecnie niestety w słabym stanie, a oprócz nich kilka cerkwi oraz katedra greckokatolicka. W tym spokojnym miasteczku możemy zatrzymać się na obiad w jednej z restauracji. W mieście jest też stacja kolejowa, skąd możemy przemieścić się dość szybko i tanio w inne miejsca na Ukrainie.

Niedaleko Sokala jest kolejne miasto – nieco większy Czerwonograd. Tam znajdziemy – ubogą co prawda, ale istniejącą – bazę noclegową. Gdybyśmy chcieli zostać w tej części Ukrainy np. na weekend, to Czerwonograd jest dobrym miejscem na spędzenie nocy.

Rower na moście na Bugu w mieście Сокаль (Sokal)

My po wizycie w Sokalu skierowaliśmy się z powrotem do Polski. Tym razem, ze względów czasowo-logistycznych (samochód zostawiliśmy w Hrubieszowie, który jest ponad 30 km od Dołhobyczowa), zamiast jechać drogami polnymi, które stanowią dobrą alternatywę dla dziurawej drogi lokalnej przez Zabuże, a także ruchliwej R15, pojechaliśmy równymi szosami, żeby było szybciej.

Gdyby nie ograniczający nas czas, wybralibyśmy się jeszcze do kilku innych miejsc. Jednak, „co się odwlecze, to nie uciecze". Już pod koniec września (ostatni weekend) planujemy zorganizować dwudniowy rajd rowerowy na Ukrainę. Odwiedzimy wtedy Sokal, Czerwonograd (gdzie będzie nocleg), a także miejscowości Bełz oraz Waręż, które, podobnie jak lewobrzeżna część Sokala, do 1951 roku znajdowały się w granicach Polski, w województwie lubelskim. Tam będziemy oglądać ciekawe pod względem architektonicznym i historycznym zabytki.

Nasz pierwszy wypad na Ukrainę przez nowootwarte przejście, na odcinku Hrubieszów – Dołhobyczów (Uhrynów) – Sokal – Dołhobyczów – Hrubieszów udał się świetnie. W 12 godzin przejechaliśmy ponad 140 kilometrów, zwiedziliśmy Sokal i kilka ukraińskich wiosek, zjedliśmy pyszną pizzę w centrum Sokala i zrobiliśmy niewielkie zakupy (warto wspomnieć, że najbliższy polskiej granicy sklep na Ukrainie jest w Uhrynowie,można w nim kupić zarówno napoje, jak i znane ukraińskie słodycze.

Odprawa w drodze powrotnej nie trwała dłużej niż przy wjeździe na Ukrainę. Pani celniczka zapytała nas o wwożone towary i już po paru minutach byliśmy w Polsce.

Przejazd przez przejście w Dołhobyczowie można zdecydowanie polecić wszystkim, którzy chcieliby odwiedzić wspomniane wyżej miejscowości, czy tym, którzy Ukrainy jeszcze nie zwiedzali. Przejazd tędy jest rozwiązaniem dobrym także dla tych, którzy chcą zwiedzić rowerem dalsze zakątki Ukrainy. Do stacji kolejowej mamy zaledwie ok. 20 km. Proponuję wcześniej zapoznać się z rozkładem kursowania pociągów.

Przypominam także: 26–27 września 2015 roku odbędzie się rajd rowerowy po trasie Dołhobyczów – Sokal – Czerwonograd – Bełz – Waręż – Dołhobyczów. Szczegółowe informacje o imprezie na stronie http://rajd.nadbugiem.pl

■

TEKST I ZDJĘCIA KRZYSZTOF BIELAK
STOWARZYSZENIE ROWEROWY LUBLIN

Budżet Obywatelski

Twoje miasto.
Ty decydujesz.

Lublin obywatelski

Budżet Obywatelski 2016 r.

Głosuj na pro-rowerowe projekty w Budżecie Obywatelskim na 2016 rok!
Wejdź na www.obywatelski.lublin.eu.

- **M-133** Rowerowe Szkoły w Lublinie – profesjonalna edukacja rowerowa dla uczniów i dorosłych oraz budowa bezpiecznych parkingów rowerowych przy szkołach wraz z wydaniem Przewodnika Miejskiego Rowerzysty z Mapą Rowerową Lublina.
- **M-137** Lublin przyjazny rowerzystom – pakiet usprawnień rowerowych.

Głosowanie na projekty odbędzie się w dniach 1–10 października 2015 na stronie: www.glosuj.lublin.eu lub w wyznaczonych punktach do głosowania. Swój głos mogą oddać mieszkańcy Lublina, którzy ukończyli 16 lat, na podstawie numeru PESEL. Każdy może zagłosować na 1 projekt duży (do 1,5 mln) i 1 mały (do 0,5 mln). Łączna pula środków przewidziana na wygrane projekty to 15 mln złotych (8 mln zl na projekty małe i 7 mln zł na duże).
Przewidziane do realizacji zostaną projekty na które zostanie oddana największa liczba głosów.

Projekty pro-rowerowe:

M-133 Rowerowe Szkoły w Lublinie – profesjonalna edukacja rowerowa dla uczniów i dorosłych oraz budowa bezpiecznych parkingów rowerowych przy szkołach wraz z wydaniem Przewodnika Miejskiego Rowerzysty z Mapą Rowerową Lublina.
Wartość projektu: 500 000 zł
Projekt ma na celu edukowanie rowerzystów, zarówno uczniów jaki i dorosłych w celu poprawy bezpieczeństwa poruszania się rowerem oraz nauczenia poprawnych zachowań. Zajęcia dla uczniów będą przeprowadzone we wszystkich placówkach szkolnych na terenie Lublina. Dla każdego ich uczestnika przewidziane są materiały informacyjne, każdy będzie mógł wziąć udział w konkursie edukacyjnym. Warsztaty dla uczniów obejmują zajęcia teoretyczne – dotyczące znajomości przepisów, oraz warsztaty praktyczne – z zakresu bezpiecznego poruszania się rowerem. Wszystkie szkoły dostaną łącznie 550 sztuk bezpiecznych stojaków rowerowych, a także plansze edukacyjne dotyczące edukacji rowerowej, pomocne w trakcie szkolenia uczniów przez nauczycieli. Chcemy również przeprowadzić 30 zajęć szkoleniowych z tej samej tematyki dla mieszkańców, rozdać 10 000 szt. Przewodników Miejskiego Rowerzysty oraz 100 szt. stojaków rowerowych dla mieszkańców do zamontowania w zgłoszonych punktach miasta. Dodatkowo przeprowadzona zostanie konferencja edukacyjna dla wszystkich zainteresowanych mieszkańców oraz szkolenie dla nauczycieli z zakresu Edukacji rowerowej.

M-137 Lublin przyjazny rowerzystom – pakiet usprawnień rowerowych.
Wartość projektu: 317 000 zł
Projekt ma na celu stworzenie ułatwień dla rowerzystów na terenie Lublina:
1. Utworzenie 3 kilometrów tras rowerowych.
2. Ustawienie 200 bezpiecznych stojaków rowerowych przy każdym budynku użyteczności publicznej.
3. Ustawienie 100 bezpiecznych stojaków rowerowych w miejscach wskazanych przez mieszkańców, w ramach akcji „Wnioskuj o stojak".
4. Zamontowanie 10 samoobsługowych punktów naprawy roweru, zawierających pompkę oraz narzędzia do roweru.
5. Obniżenie krawężników na 20 najbardziej niebezpiecznych przejazdach rowerowych.
6. Montaż 10 tablic z mapą tras rowerowych w Lublinie.
7. Montaż nowych map na stacjach Lubelskiego Roweru Miejskiego (obejmujących kilka najbliższych stacji i infrastrukturę rowerową).
8. Ustawienie 2 liczników rowerzystów, które będą automatycznie mierzyć ruch rowerowy i prezentować wynik na wyświetlaczu.
9. Zakup roweru towarowego, który każdy będzie mógł za darmo wypożyczyć.
10. Zakup mobilnego stojaka rowerowego, który będzie rozstawiany w okolicy miejskich imprez.

Szczegóły i kontakt z wnioskodawcami: BO.LublinRowerem.pl
www.facebook.com/LublinRowerem

EUROPEJSKI **TYDZIEŃ** ZRÓWNOWAŻONEGO **TRANSPORTU** 16–22 WRZEŚNIA

16.09, ŚRODA

13.00–18.00 – przed Radą Dzielnicy Wieniawa, al. Racławickie 22
– Otwarcie obchodów Europejskiego Tygodnia Zrównoważonego Transportu
– przyjazna przestrzeń dla pieszych
– warsztat serwisowania rowerów
godz. 17.00 – występ zespołu „Pieśni Czar"

17.09, CZWARTEK

12.00–14.00 – Miasteczko Ruchu Drogowego, al. Zygmuntowskie/ MOSiR
– promocja Planu Zrównoważonej Mobilności
– praktyczne warsztaty bezpiecznej jazdy rowerem dla młodzieży

18.09, PIĄTEK

12.00 – Plac Dworcowy PKP
– przejazd na wózkach inwalidzkich po dworcu kolejowym

19.09, SOBOTA

12.00–17.00 – ul. Wróblewskiego (przy Deptaku)
– Akcja uliczna „Parking Day"

20.09, NIEDZIELA

10.00 – Plac Litewski
Rowerowa wyprawa turystyczna z klubem „Welocyped"

21.09, PONIEDZIAŁEK

11.00–17.00 – Świdnicki Dzień Mobilności
– przejazd infrastrukturą rowerową Świdnika, szczegóły na: www.swidnikmiastodlarowerow.pl

17.00 – Plac Litewski
– bezpłatne warsztaty bezpiecznej jazdy rowerem ulicami Lublina,
zgłoszenia:
porozumienierowerowe@ekolublin.pl

22.09, WTOREK

Europejski Dzień bez Samochodu
12.00–14.00 – Plac Litewski
Akcja dla szkół
– konkurs „Rowerem do Szkoły"
– fotopetycja
– prelekcje w trolejbusie

15.00–18.00 – Pl. Litewski
Piknik Transportowy
– konkursy z nagrodami
– przejazdy zabytkowym „Gutkiem" (15.30-17.30)
godz.18.00 – przejazd rowerowy z Lublina do Świdnika

W DNIU 22.09 (WTOREK)

BEZPŁATNE PRZEJAZDY KOMUNIKACJĄ MIEJSKĄ
za okazaniem dowodu rejestracyjnego samochodu. Ważny dowód rejestracyjny uprawnia do przejazdów jedną osobę.

Wybieraj. Zamieniaj. Łącz.
etzt.ekolublin.pl • LublinRowerem.pl • LublinRowerem

ORGANIZATORZY
Towarzystwo dla Natury i Człowieka, Porozumienie Rowerowe, Zarząd Transportu Miejskiego, Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne w Lublinie, Urząd Miasta Lublin

WSPÓŁPRACA
Sklep i serwis Bike Boys, Miasto dla Ludzi, Fundacja tu obok, Pieszy Lublin, Świdnik Miasto Dla Rowerów, Słoneczny Pokój, Rowerowy Lublin, Lubelskie Towarzystwo Ekologicznej Komunikacji, Lubelski Klub Turystyki Kolarskiej „Welocyped"

Zrealizowano ze środków Miasta Lublin

Towarzystwo dla Natury i Człowieka
ul. Głęboka 8a, 20-612 Lublin • tel. 81 743-71-04 • oikos@ekolublin.pl • www.ekolublin.pl • facebook.com/tdnicz • KRS 0000214186