OIKOS
Lublin nr 1 (58) 2016

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

MONITORING (S)PRAW ROWEROWYCH

Społeczny audyt realizacji polityki rowerowej dla Lublina 2
5 lat Standardów rowerowych, czyli 4 cnoty i 7 grzechów 3
Ścieżki rowerowo-parkingowe 4
Krzysztof Kowalik
Monitoring zimowego utrzymania dróg rowerowych 5
Krzysztof Kowalik
Czy lubelskie ścieżki rowerowe są równe? 7
Preferencje transportowe lubelskich studentów – wyniki badań socjologicznych 8
Rowerowy Budżet Obywatelski 9

TRANSPORTOWE PROPOZYCJE DLA LUBLINA

TRANSPORTOWE PROPOZYCJE DLA LUBLINA
Plac litewski bez komunikacji miejskiej? Pomyłka! 10
Krzysztof Jaraszkiewicz
Kontraruch Rowerem pod prąd w Europie, Polsce i w Lublinie 12
Aleksandra Gorczyńska
Propozycje niskokosztowych rozwiązań infrastrukturalnych 17

ODPADY WYDOBYWCZE

Monitoring zagospodarowania odpadów wydobywczych 14
Krzysztof Gorczyca
01 04 12 Publikacja nt. rekultywacji skałą płonną 27
Krzysztof Gorczyca
Rekultywacje z użyciem odpadów wydobywczych – rekomendacje: 27
Krzysztof Gorczyca

DRZEWA W LUBLINIE

Rozmowy o wycinaniu drzew 28
Krzysztof Gorczyca
Tu rosły drzewa 29
Krzysztof Gorczyca
Żeby kompensacja kompensowała 30
Krzysztof Gorczyca
Górki czechowskie –ostateczne starcie? 31

KONTEKSTY / PUBLIKACJE ROWEROWE I NIE TYLKO

Zanim wydasz miliard. Drogowe paradoksy w teorii 32
Szybciej, bezpieczniej, sympatyczniej 32
Obserwacje miejskiej rowerzystki 32
Magdalena Łuczyn
Rowerem cargo po Lublinie 33
Krzysztof Lipka
Rowery a wojewódzki plan transportowy 36
Rafał Jasiński
Więcej połączeń roweru z koleją 37
Rafał Jasiński
Lubelska kooperatywa spożywcza 38
Bądź aktywnym rowerzystą 38
Rowerowa mapa Lublina 2016 – na papierze, w komputerze i w telefonie 38
Edukacyjna aplikacja rowerowa 40
Muzyka z Roztocza i z Wojsławic 40
Nie bój żaby na Janowskiej 40
Festiwal PIEŚNI BAGIEN 2016. Muzyka tradycyjna Polesia 40
Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w Lublinie 40

Wydano w ramach projektu realizowany w ramach Programu Obywatele dla Demokracji finansowanego z Funduszy EOG oraz współfinansowanego ze środków Miasta Lublin

Społeczny audyt realizacji polityki rowerowej dla Lublina

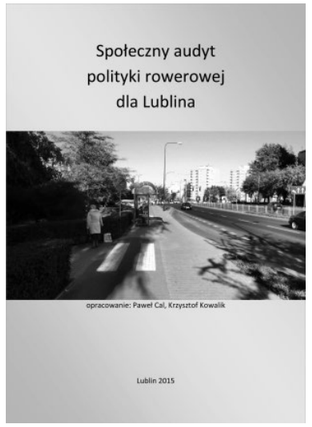
Pod koniec 2015 roku zaprezentowany został, opracowany przez Pawła Cala i Krzysztofa Kowalika z Porozumienia Rowerowego, raport analizujący praktyczną realizację przez Lublin polityki rowerowej, a w szczególności wdrożenie uchwalonych w poprzednich latach dokumentów strategicznych.

W skali ocen szkolnych realizację polityki rowerowej w Lublinie autorzy ocenili na dwóję (mierny). Tak surowa ocena, mimo dostrzegalnego gołym okiem rozwoju infrastruktury rowerowej w mieście, wynika z uznania całkowitego braku realizacji przyjętych przez miasto dokumentów strategicznych: „Polityki rowerowej" z 2011 i „Strategii Rozwoju Systemu Dróg Rowerowych" z 2014 roku.

Fragment podsumowania raportu:

„W porównaniu do liderów Lublin wdraża nowe rozwiązania, jednak ma bardzo słabo rozwiniętą sieć podstawowych tras rowerowych. Lublin ma szczegółowe dokumenty planistyczne i strategiczne, a nawet operacyjne. Pozostają one jednak wyłącznie na papierze. Ten czynnik miał decydujący wpływ przy ocenie polityki rowerowej na stopień mierny zamiast na dostateczny. Miasto teoretycznie wie, co ma robić, jednak tego nie realizuje. W Lublinie brakuje przede wszystkim mocnej deklaracji politycznej dotyczącej rozwoju ruchu rowerowego. Podejmowane działania służą głównie poprawie wizerunku. Miasto nie kreuje wzrostu ruchu rowerowego, a co najwyżej stara się nadążyć za jego wzrostem.

Największym problemem w Lublinie jest brak realizacji podstawowej sieci tras rowerowych. Obecnie tylko trasa rowerowa wzdłuż Bystrzycy zachęca do dojeżdżania rowerem do centrum. W efekcie jest to najbardziej oblegana trasa w Lublinie – nie tylko w dni wolne od pracy. Pozostałe trasy w większości nie stwarzają warunków dla rozwoju ruchu rowerowego. Strategia Realizacji Systemu Dróg Rowerowych w Mieście Lublin (uchwalona przez Radę Miasta w 2014 roku) zakłada w I etapie realizacji budowę 41 km tras rowerowych za 20 mln zł. Etap I obejmuje lata 2015-2016 – w 2015 roku na ten cel nie przeznaczono żadnych środków. Nie zaczęto także przygotowania do jakichkolwiek inwestycji. W 2016 roku strategia ta też nie będzie realizowana. Odpowiednie zapisy nie znalazły się nawet w Wieloletniej Prognozie Finansowej. Problem braku środków na infrastrukturę rowerową jest widoczny od zawsze. Już w 2011 roku podjęto uchwałę, by 2% środków przeznaczonych na infrastrukturę drogową przeznaczać na budowę infrastruktury rowerowej. Środki takie nigdy nie były wydzielone.



Obecnie infrastruktura rowerowa powstaje wyłącznie przy inwestycjach drogowych, a te powstają głównie poza centrum. Jest to jednak jedno z trzech koniecznych do podjęcia działań. Pozostałe dwa to wprowadzenie ułatwień dla ruchu rowerowego poprzez zmianę organizacji ruchu w centrum oraz strefowanie prędkości na terenie całego miasta. Obecnie trwają prace nad wdrożeniem ruchu pod prąd na większości ulic w Lublinie. Działanie to jest realizowane w ramach Budżetu Obywatelskiego. Brak jednak wizji całościowych zmian organizacji ruchu w centrum miasta, dla których Urząd również posiada już szczegółową koncepcję opracowaną na zlecenie władz miasta w 2012 roku.

W urzędzie brak zespołu osób odpowiedzialnych za realizację polityki rowerowej. Za jej realizację w chwili obecnej ma odpowiadać jedna osoba – asystent prezydenta do spraw polityki rowerowej, zajmujący się również sprawami pieszych. Widoczny jest brak podejścia systemowego, w którym za realizację przekrojowej polityki odpowiada każdy urzędnik. Od zastosowania w praktyce Standardów Rowerowych, określających warunki budowania dróg dla rowerów w Lublinie, zmieniła się głównie nawierzchnia dróg rowerowych. Pozostałe zapisy nie są realizowane. Wiele rozwiązań jest nieprzyjaznych rowerzystom. Widoczny jest brak umiejętności projektantów – nie jest wykorzystywana wiedza i doświadczenie rowerzystów. Pomimo odpowiednich zapisów ciała społeczne – zespół opiniujący (odpowiedzialny za wdrażanie i badanie zgodności inwestycji ze standardami rowerowymi) i Rada ds. Ruchu Rowerowego praktycznie nigdy nie powstały i nie działają. Na pochwałę zasługuje sposób wprowadzenia ruchu rowerowego pod prąd na bocznych ulicach Narutowicza czy stworzenie dużej liczby pasów rowerowych. Niestety, pasy rowerowe nie zostały stworzone w najbardziej potrzebnych miejscach, ze względu na konieczność utrzymania przepustowości dla ruchu samochodowego.

Symptomatyczne jest, że miasto nie posiada informacji dotyczących ruchu rowerowego. Nie pozwala to na ocenę efektywności realizowanych inwestycji. Nie pozwala też mierzyć poziomu wdrożenia Polityki Rowerowej. Najbardziej zaskakujące jest, że miasto po 4 latach od uchwalenia Polityki Rowerowej nigdy nie zmierzyło wskaźnika liczby codziennych podróży odbywanych rowerem. Polityka Rowerowa zakłada, że w 2020 roku wskaźnik ten wyniesie 10%, jednak nie została zmierzona wartość wyjściowa."

70-stronicowy dokument zawiera m.in. opis infrastruktury rowerowej w mieście, wyniki pomiarów ruchu, informacje o uchwalonych przez miasto dokumentach warunkujących politykę rowerową, informacje o obecności polityki rowerowej w strukturze samorządu i budżecie miasta. Dużo miejsca poświęcono analizie wdrażania polityki rowerowej (ocena wybranych inwestycji, prowadzone działania edukacyjne, dobre i złe praktyki) oraz ocenie istniejącego systemu komunikacji rowerowej pod kątem realizacji głównych tras. Całość dopełniają rekomendacje i analiza SWOT. ■

Raport dostępny jest na stronie www.LublinRowerem.pl w dziale publikacje.

5 lat Standardów rowerowych, czyli 4 cnoty i 7 grzechów

Minimalne wymagania stawiane infrastrukturze drogowej przez obecne przepisy budowlane nie zapewniają projektowania adekwatnego do potrzeb ruchu rowerowego. Stąd w 2010 roku z inicjatywy rowerzystów wprowadzono w Lublinie „Standardy techniczne dla infrastruktury rowerowej". Dokument ten, wdrożony na mocy Zarządzenia Prezydenta Lublina nr 415/2010, opisuje, w jaki sposób należy projektować infrastrukturę rowerową, by była ona funkcjonalna i przyjazna użytkownikom. W roku 2015 minęła 5 rocznica wprowadzenia Standardów. Przyjrzeliśmy się lubelskiej infrastrukturze, by podsumować, co z zapisów tego dokumentu udało się skutecznie wdrożyć, a co wciąż nie funkcjonuje.

PLUSY czyli rzeczy, które udało się wdrożyć

1. Asfalt... i nic więcej nie trzeba mówić:-)

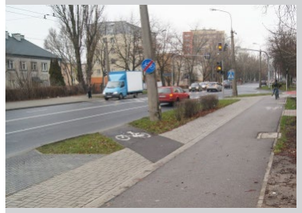
Zastąpienie dominującej przez wiele lat terkoczącej kostki brukowej ciągłą nawierzchnią asfaltową to prawdziwy skok jakościowy. Niektórzy urzędnicy bronili kostki zawzięcie, twierdząc, że lubelscy wykonawcy nie mają odpowiednich maszyn. Wykonawcy sobie poradzili, a nowe ścieżki są znacznie bardziej zachęcające do jazdy i trwałe.

2. Oddzielenie chodnika od ścieżki krawężnikiem.

Miało być to rozwiązanie wyjątkowe – jako odstępstwo od oddzielania chodnika od ścieżki pasem zieleni. W Lublinie przyjęło się jednak jako standard. W Polsce jest uznawane za wzorcowe rozwiązanie.

3. Łuki.

Przed wprowadzeniem Standardów zdarzało się, że droga rowerowa skręcała pod kątem prostym.



4. Wjazdy i zjazdy.

Przed wprowadzeniem Standardów nie istniał wymóg połączenia zakończenia drogi dla rowerów z jezdnią. Przykład takich rozwiązań można do dziś podziwiać na ul. Głębokiej lub ul.Nadbystrzyckiej, gdzie trzeba przeskoczyć trawnik, żeby dostać się na DDR .

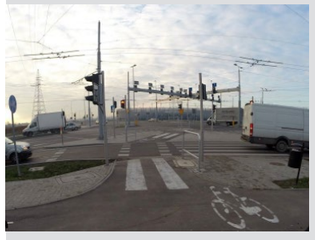
MINUSY czyli „Standardy", które nie stały się standardem

1. Zespół opiniujący.

To wprowadzone przez Zarządzenie ciało konsultacyjne, w którym mieli współpracować urzędnicy i rowerzyści tak, aby nowo projektowana infrastruktura odpowiadała potrzebom użytkowników. Zespół praktycznie nigdy nie zadziałał, w wyniku czego do realizacji trafiło wiele złych rozwiązań rowerowych.

Przewidziane w „Standardach" rozwiązania, które nie zostały wdrożone:

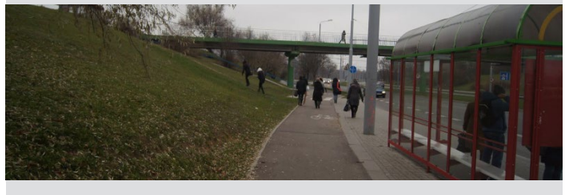
2. Zabezpieczenie przed wjazdem aut na drogi dla rowerów.



3. Przyjazne rowerzystom skrzyżowania

(bez odginania toru ruchu przed przejazdem, bez wysp bocznych, bez przycisków i zielonych strzałek).

4. Unikanie kolizji ruchu pieszego i rowerowego.



5. Wyniesione przejazdy rowerowe przez drogi poprzeczne.

Chodzi o rozwiązanie, które jednoznacznie pokazuje, że rowerzysta ma tutaj pierwszeństwo. Przydałoby się np. na skrzyżowaniu ul. Bursaki i al. Smorawińskiego.

6. Odwodnienie.

Wciąż zdarza się projektowanie drogi dla rowerów w taki sposób, że po deszczu powstają na nich bajorka.

7. Poszerzenia.

Szersza droga dla rowerów przed przejazdami (miejsca, gdzie na zielone oczekuje wielu rowerzystów) oraz na stromych podjazdach (pozwala to bezpiecznie wyprzedzić osobę wolno jadącą pod górę). ■

KRZYSZTOF KOWALIK

Ścieżki rowerowo-parkingowe

Jednym z większych problemów rowerzysty jest infrastruktura rowerowa… z której nie można korzystać. Powody braku możliwości wykorzystania istniejącej infrastruktury bywają różne. My postanowiliśmy przyjrzeć się sytuacji, w której kierowcy samochodów traktują infrastrukturę rowerową jako parkingi.

Parkowanie na pasach rowerowych

W Lublinie z sytuacją tą mamy do czynienia najczęściej na wytyczonych w jezdni pasach rowerowych, szczególnie w miejscach, gdzie występuje deficyt miejsc parkingowych. Zjawisko takie występowało notorycznie na ul. Wileńskiej w pierwszym okresie po wyznaczeniu pasów. Z czasem jednak sytuacja unormowała się i mieszkańcy przyzwyczaili się do istnienia pasa rowerowego. Zastawianie pasów rowerowych notorycznie występuje jednak w Śródmieściu, szczególnie na miasteczku akademickim.

Parkowanie na pasach rowerowych jest bardzo uciążliwe dla rowerzystów. Po pierwsze, wymaga ominięcia parkującego pojazdu, co zazwyczaj wiąże się ze złamaniem przepisów i najechaniem na linię ciągłą. Po drugie, ze względu na znaczny ruch samochodów ominięcie pojazdu może wiązać się z koniecznością zatrzymania się, a sam manewr bywa niebezpieczny, gdyż wiele ulic po wyznaczeniu pasów rowerowych ma zawężone pasy ruchu dla samochodów. Wszystko to znacznie obniża komfort i bezpieczeństwo jazdy rowerem.

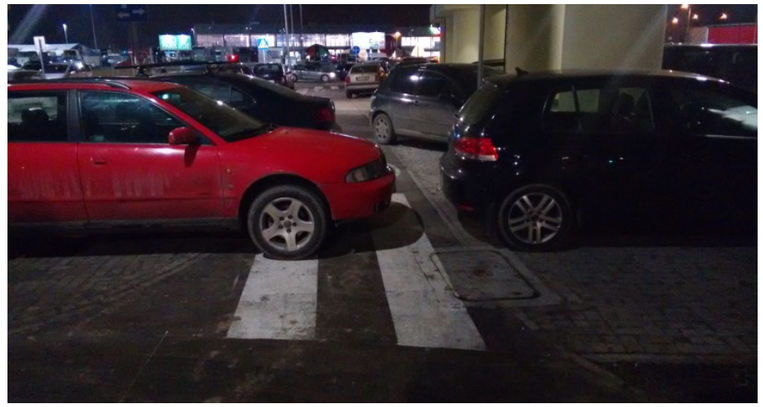
Zgodnie z *Prawem o ruchu drogowym* pojazd pozostawiony w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub w inny sposób zagraża bezpieczeństwu, usuwany jest z drogi na koszt właściciela. Zatrzymywanie samochodów na pasie dla rowerów jest zabronione, ponieważ jest on przeznaczony wyłącznie do ruchu rowerów. W sytuacji zastawionych pasów rowerowych powinna więc interweniować Straż Miejska. A jak wygląda to w praktyce? W trakcie monitoringu zaobserwowaliśmy, że zatrzymanie pojazdów na pasach rowerowych jest przeważnie krótkotrwałe – zajmuje od kilku minut do pół godziny, a oczekiwanie na interwencję Straży Miejskiej zajmuje dłużej niż godzinę. W tej sytuacji niemożliwa jest skuteczna interwencja.

Cavaliada – parkujmy gdzie się da

W lutym otrzymaliśmy informację o dantejskich scenach, jakie mają miejsce pod Targami Lublin w związku z odbywającą się tam popularną imprezą. Rzeczywiście auta parkowały wszędzie i w sposób zupełnie dowolny – na chodnikach, ścieżkach rowerowych, trawnikach. Natychmiast zgłosiliśmy problem Straży Miejskiej, która przyjechała po ok. godzinie. Interwencja strażników ograniczyła się do wypisania kilku wezwań. Uznaliśmy, że nie jest to wystarczające działanie, dlatego sfotografowaliśmy wszystkie auta parkujące niezgodnie z przepisami. Działania powtarzaliśmy przez cały czas trwania targów. Na podstawie wykonanych zdjęć dokonaliśmy zgłoszenia ok. 50 wykroczeń. Równocześnie o całej sprawie poinformowaliśmy asystenta prezydenta ds. pieszych i rowerowych oraz firmę Targi Lublin SA. W efekcie podczas nastepnej imprezy chodniki i ścieżki rowerowe zostały zabezpieczone zaporami, a organizatorzy zamieścili na swojej stronie internetowej informację o pobliskich parkingach (m.in. darmowy parking przy stadionie o pojemności 1000 aut oddalony o ok. 500 m). Niestety, zniszczenia trawników i zanieczyszczenia drogi dla rowerów do dnia dzisiejszego nie zostały naprawione.

Na marginesie warto zauważyć, że sytuacja taka nie mogłaby mieć miejsca, gdyby w trakcie projektowania przestrzegano obowiązujących w Lublinie Standardów Rowerowych, które wymagają wygrodzenia dróg dla rowerów w taki sposób, by nie mogły się po nich poruszać samochody. ■

KRZYSZTOF KOWALIK



Auta parkowały wszędzie

Po interwencji

2 miesiące później

Monitoring zimowego utrzymania dróg rowerowych

Dla rosnącej liczby całorocznych rowerzystów sezon rowerowy nie ogranicza się do kilku ciepłych miesięcy, a trwa cały rok. W odpowiedzi na ich potrzeby na przełomie 2015 i 2016 roku drogi rowerowe w Lublinie zaczęto regularnie odśnieżać.

Warto przypomnieć, że już w Standardach Rowerowych z 2010 roku zapisano konieczność odśnieżania dróg rowerowych. Regularnego odśnieżania trasy rowerowe doczekały się dopiero poprzedniej zimy, kiedy to objęto nim 7 dróg dla rowerów i 7 pasów rowerowych. Dla

Nieodśnieżone pasy rowerowe

części rowerzystów nie była to jednak wystarczającą ilość. Szczególnie dokuczliwy był nieodśnieżony odcinek trasy wzdłuż Bystrzycy, będącej najpopularniejszą relacją rowerową w Lublinie.

Tej zimy odśnieżanie infrastruktury rowerowej weszło na wyższy poziom – regularnym odśnieżaniem objęto 19 dróg dla rowerów, wszystkie pasy rowerowe oraz trasę wzdłuż Bystrzycy. Postanowiliśmy przyjrzeć się temu, w jaki sposób będzie to realizowane.

Najważniejszą obserwacją było to, że śnieg nie zalegał długo na trasach rowerowych. Uciążliwe dla rowerzystów okazało się odśnieżanie w okolicy skrzyżowań, gdzie często zalegały pryzmy śniegu zepchnięte z jezdni. Niestety, pomimo licznych monitów telefonicznych pryzmy te nie były uprzątane. Przykładowo na ul. Piłsudskiego pryzma zalegała od 18 stycznia (opad śniegu) do 30 stycznia (całkowite samoistne roztopienie). Kolejnym problematycznym miejscem były pasy rowerowe, które często nie były odśnieżane. Uciążliwe było także poruszanie się po infrastrukturze pełnej piasku w sytuacji, gdy stopniał cały zalegający śnieg. Pośród rowerzystów pojawiły się także zastrzeżenia dotyczące posypywania solą dróg dla rowerów – z jednej strony zapobiega ona gołoledzi, jednak z drugiej powoduje szybsze niszczenie części rowerowych. Mimo pewnych niedociągnięć dobrze oceniamy zimowe odśnieżanie, ponieważ pozwoliło w miarę sprawnie poruszać się po Lublinie.

Lubelskiego Lipca 80 – 18 stycznia…

… i 27 stycznia

Pryzma przed przejazdem 18 stycznia…

… i 27 stycznia

Z ciekawości postanowiliśmy sprawdzić, jakie wymagania w przetargu na odśnieżanie wpisało miasto i porównać je z realizacją. Okazuje się, że odśnieżanie w Lublinie znacznie odbiega od narzuconych przez Urząd Miasta standardów. Firmy odśnieżające mają obowiązek odśnieżania całej szerokości ścieżek rowerowych. W trakcie monitoringu praktycznie nie spotkaliśmy się z takimi sytuacjami. Po przejeździe pługu po połączonej drodze dla rowerów i chodniku na obu pozostawał pas ok. 20cm śniegu. Nie powodowało to jednak znaczących utrudnień w poruszaniu się rowerem. Znacznie przekraczane były też czasy odśnieżania zapisane jako 6-8 godzin od ustania opadów. Jak już wspomniano wcześniej, często zdarzały się nieodśnieżone pasy rowerowe, co zgodnie z umową nie powinno mieć miejsca. Zastrzeżenia budzi dopuszczenie przez urząd dużych pługopiaskarek do odśnieżania tras rowerowych, co prowadzi do ich szybszej degradacji.

Największym zaskoczeniem był dla nas brak jakiegokolwiek odśnieżania na nowym odcinku ulicy Lubelskiego Lipca 80. Odcinek ten jest ujęty w „Informatorze zimowego utrzymania dróg na terenie miasta Lublin w sezonie 2015/2016" jako ulica regularnie odśnieżana. Po zauważeniu zalegającego na nim śniegu natychmiast zgłosiliśmy brak jego odśnieżenia. Po kolejnym zgłoszeniu dowiedzieliśmy się, że ulica nie jest objęta odśnieżaniem stałym, lecz „na zgłoszenie" – o co poprosiliśmy. Natura okazała się szybsza niż drogowcy i po 10 dniach śnieg stopniał. Na przylegającej jezdni śnieg był w tym czasie usuwany na bieżąco.

Liczymy, że miasto, ogłaszając w tym roku kolejny przetarg na odśnieżanie, uwzględni uwagi użytkowników.

■

Krzysztof Kowalik

Widoczna granica odśnieżania dwóch firm

Piasek zalegający po odśnieżaniu

Czy lubelskie ścieżki rowerowe są równe?

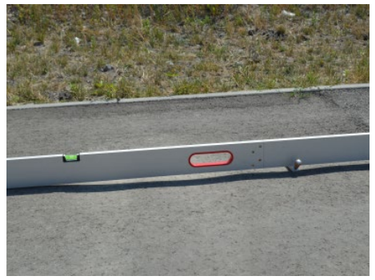
Codziennie miejscy rowerzyści cenią sobie komfort. Jedną z rzeczy, które go zapewniają, jest równa i gładka nawierzchnia drogi dla rowerów. Z tego powodu użytkownicy preferują, gdy są one wykonywane z asfaltu, a nie z kostki brukowej. W porównaniu do kostki nawierzchnia asfaltowa charakteryzuje się brakiem szczelin, które zwiększają opór (ciężej się po niej jedzie) oraz brakiem klawiszowania (tj. różnicy wysokości pomiędzy kostkami). W Lublinie wielu rowerzystów narzeka na jakość asfaltowych dróg dla rowerów, nazywając niektóre lubelskie ścieżki „falami dunaju". Zjawiska tego nie odczujemy jadąc rowerem z pełną amortyzacją, jednak dla rowerów bez amortyzacji i z mocno napompowanymi oponami jest to zjawisko uciążliwe.

Postanowiliśmy poddać analizie równość lubelskich dróg rowerowych budowanych w ostatnich latach. W tym celu poprosiliśmy specjalistyczną firmę Cebel o przeprowadzenie badań równości podłużnej (metodą łaty i klina) w wybranych miejscach. Czym jest to badanie równości podłużnej? Mówiąc prostymi słowami określa ono pofalowanie nawierzchni w kierunku ruchu rowerzysty. W trakcie badania przy użyciu klina mierzy się prześwit pomiędzy czterometrową łatą (narzędzie przypominające długą poziomicę) a nawierzchnią. Wielkość prześwitu nie może przekroczyć założonych

ulica	odcinek od	odcinek do	odcinek strona	dopuszczalna wartość	Liczba pomiarów Ogółem	Liczba pomiarów Negatywnych	Procent pomiarów Negatywnych	średnia wartość Pomiaru	maksymalna wartość Pomiaru	wykonawca
Lubelskiego Lipca 80	Cukrownicza	Stadionowa	północna	8	30	5	17	6	11	PRD Lubartów
Lubelskiego Lipca 80	Stadionowa	Cukrownicza	południowa	8	32	8	25	6	17	
Filaretów	Jana Pawła II	wiadukt wąwóz rury	zachodnia	7	39	16	41	7	11	KPRD PRD Lubartów LPRD
Filaretów	wiadukt wąwóz rury	Tomasza Żana	zachodnia	7	42	14	33	6	10	
Filaretów	wiadukt wąwóz rury	Tomasza Żana	wschodnia	7	42	10	24	5	14	
Filaretów	Jana Pawła II	wiadukt wąwóz rury	wschodnia	7	39	8	21	5	16	
Zemborzycka	Dawny tor wyścigowy	Diamentowa	-	8	36	0	0	5	8	LPRInż.
Armii Krajowej	rondo Kowcza	Jutrzenki	wschodnia	6	13	4	31	6	12	SKANSKA S.A.
Dr. Męcz. Majdanka	pomnik	Krańcowa	-	8	39	14	36	7	20	KPRD
Kraśnickie	Roztocze	Gęsia	południowa	8	37	1	3	5	12	LPRInż.
Solidarności	most nad Czechówką w ciągu al. Solidarności	Warszawska	północna	8	37	3	8	5	14	Budimex
Zelwerowicza	Choiny	Gorczańska	-	8	30	6	20	6	14	SKANSKA S.A.
Zelwerowicza	nowa Poligonowa	stara Poligonowa	-	8	17	2	12	5	10	

wartości. W Lublinie dopuszczalne wartości prześwitu, określane w umowie z wykonawcą wahają się od 6 do 8 mm. Badanie wykonywane było na wybranych odcinkach, w odstępach dziesięciometrowych. W tabeli poniżej zestawiliśmy dopuszczalną i średnią wartość prześwitu, liczbę pomiarów ogółem, liczbę punktów z prawidłowym i nieprawidłowym wynikiem oraz maksymalną wartość w trakcie pomiaru.

Na 13 badanych odcinków tylko 1 w całości spełniał wymagania. ■



Preferencje transportowe lubelskich studentów – wyniki badań socjologicznych

Latem 2015 we współpracy z Wydziałem Filozofii i Socjologii UMCS oraz ze studentami ze Studenckiego Koła Naukowego Planistów UMCS i Studenckiego Koła Naukowego Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu Przyrodniczego przeprowadziliśmy badanie preferencji transportowych studentów ze szczególnym uwzględnieniem ruchu rowerowego.

Badanie ankietowe objęło niemal 1000 osób związanych z lubelskimi uczelniami, w tym 99% studentów oraz pojedynczych pracowników uczelni i doktorantów.

Ponad 2/3 ankietowanych to studenci i studentki UMCS, niemal 1/3 studiowała na Uniwersytecie Przyrodniczym. Włączone zostały także pojedyncze osoby związane z Politechniką.

Preferencje transportowe i ich uzasadnienie

Jako **najczęściej wybierany środek transportu** do przemieszczania się po Lublinie niemal połowa odpowiadających (48%) wskazała komunikację miejską, a 33 % zadeklarowało najczęstszy wybór podróży pieszej. Samochód wskazało 12%, a rower 6% respondentów.

Osoby deklarujące najczęstsze korzystanie z komunikacji miejskiej jako przyczyny takiego wyboru wskazywały na pierwszym miejscu niski koszt i oszczędność czasu, a w dalszej kolejności również brak możliwości wykorzystania innego środka transportu, wygodę i przyzwyczajenie.

Ok. 75% studentów co najmniej raz w tygodniu korzysta z komunikacji publicznej (z czego większość codziennie lub kilka razy w tygodniu). Tylko co 10 badany student codziennie jeździ samochodem, ale co najmniej raz w tygodniu do auta wsiada prawie połowa z nich. Codzienne lub kilkukrotne w ciągu tygodnia korzystanie z roweru deklaruje zaledwie ok. 12% pytanych. Drugie tyle wsiada na rower kilka razy w miesiącu.

Studenci wskazujący najczęstsze poruszanie się po Lublinie pieszo motywowali taki wybór w pierwszej kolejności najliczniej brakiem kosztów (połowa wskazań), w mniejszej ilości oszczędnością czasu (sic!) – 1/4 grupy, przyzwyczajeniem, wygodą, troską o kondycję i stylem życia.

Wśród osób najczęściej używających samochodu dominującą motywacją jest przekonanie o oszczędności czasu oraz wygoda.

Relatywnie niewielka grupa, która przeważnie przemierza miasto rowerem, kieruje się w pierwszej kolejności przyzwyczajeniem i brakiem możliwości wyboru innego środka. Jako drugo- i trzeciorzędną motywację rowerzyści wskazywali głównie kwestie zdrowotne i kondycyjne, styl życia, wygodę oraz niski koszt tej formy transportu.

Postulat wprowadzenia na terenie uczelni płatnych parkingów dla aut poparło 17% badanych, sprzeciwia mu się 57%. Proporcjonalnie najmniej zwolenników takiego rozwiązania jest wśród tych, którzy najczęściej poruszają się samochodem, najwięcej wśród rowerzystów.

Czynniki ewentualnej zmiany preferencji transportowych

Odpowiadając na pytanie *co skłoniłoby Cię do korzystania z roweru jako głównego środka transportu*, najwięcej osób wskazało, że w pierwszej kolejności byłoby to posiadanie własnego roweru. W sumie odpowiedzi wskazujące na łatwe dysponowanie sprzętem (własny rower, możliwość wypożyczenia na cały rok akademicki lub łatwiejszy dostęp do roweru miejskiego) jako pierwszorzędny czynnik wskazała niemal połowa odpowiadających, a łącznie z odpowiedziami przyznającymi tej kwestii mniejszą wagę była to zdecydowana większość indagowanych.

Około połowa osób wskazywała też, że czynnikiem takim mógłby być rozwój infrastruktury rowerowej, w tym parkingów i poprawa stanu infrastruktury. Mniejsze znaczenie ma kwestia bezpieczeństwa na drogach i kultury jazdy wśród kierowców. Jednak w dalszym ciągu badania, przy pytaniu o czynniki, jakie zachęciłyby do korzystania z roweru w ogóle (niekoniecznie jako głównego środka transportu) wskazania dotyczyły już w mniejszym stopniu dostępu do sprzętu, a w większym dostępności dróg rowerowych, parkingów i bezpieczeństwa. Co ciekawe, posiadanie roweru w największym stopniu motywowałoby do korzystania z niego tych, którzy na co dzień jeżdżą głównie samochodem. Z kolei w odpowiedzi na pytanie *Czy istnienie ścieżki rowerowej łączącej Pana/Pani miejsce zamieszkania z Uczelnią spowodowałoby, że pokonywałby/łaby Pan/Pani tą trasę rowerem?* łącznie aż 45% pytanych odpowiedziało „zdecydowanie tak" lub „raczej tak". Odpowiedzi „zdecydowanie nie" lub „raczej nie" udzieliło łącznie o połowę mniej osób – 29%.

Do przestawienia się głównie na komunikację zbiorową zachęcałyby przede wszystkim podniesienie jej prędkości (mniejsze korki, bus-pasy) i niższe ceny biletów. Atrakcyjność ruchu pieszego podniosłaby poprawa stanu chodników oraz skrócenie odległości przez udostępnienie skrótów, nowych przejść i kładek. Czynniki, które skłaniałyby większą liczbę studentów do

korzystania głównie z samochodu to posiadanie własnego auta, tańsze paliwo i mniej korków.

Student na rowerze

Jak już wspomniano wyżej, jedynie 6% badanych studentów zadeklarowało rower jako najczęściej wybierany środek lokomocji.

58% jeżdżących na rowerach używa własnych jednośladów, a 42% korzysta raczej z zasobów Lubelskiego Roweru Miejskiego. Większość wykorzystuje rower w celach rekreacyjnych (56%) i sportowych (12%). Wśród celów użytkowych najczęstszym jest dojazd na uczelnię (16%). Przejazdy do pracy i na zakupy wskazało łącznie 10%. Spora jest grupa osób wykorzystujących rower całorocznie (np. 14% ogółu korzysta z roweru również w miesiącach zimowych, a spośród deklarujących rower jako podstawowy środek komunikacji jeździ wtedy ok. 30%).

47 % chociaż raz korzystała z roweru miejskiego, a 18% ma taki zamiar.

Odpowiadając na pytanie o przeszkody utrudniające/uniemożliwiające dojazd na uczelnię rowerem oprócz najliczniej wskazywanej pogody (deszcz, zimno) i odległości (powyżej 5 km) łącznie 25% wskazało brak infrastruktury po drodze i brak poczucia bezpieczeństwa na ulicy. Spora była też grupa osób, którym brakuje wiedzy na temat najlepszej trasy dojazdu (planują drogę tak, jakby jechały samochodem) oraz nie mają gdzie trzymać roweru w miejscu zamieszkania. Ta ostatnia odpowiedź najczęściej podawana była przez mieszkańców akademików.

Studenci zapytani o preferowany rodzaj infrastruktury zdecydowanie najczęściej wskazywali wydzielone drogi dla rowerów, zdecydowanie mniej osób preferuje pasy rowerowe w jezdni, jezdnie z uspokojonym ruchem czy jazdę na zasadach ogólnych. Jednocześnie dla 14% rodzaj infrastruktury nie ma znaczenia. Jeśli chodzi o preferowany rodzaj miejsc parkingowych to największa grupa (43%) nie ma szczegółowych oczekiwań, byleby istniała możliwość zaparkowania („jakikolwiek stojak"). Spośród bardziej wymagających najliczniej wskazywano na objęte monitoringiem (22%), zadaszone i u-kształtne (po 11%). Oczekujący parkowania w zamkniętym pomieszczeniu czy szafce rowerowej nie byli zbyt liczni. Na marginesie, na podstawie naocznych obserwacji poza badaniem, stwierdzić można, że ci, którym wystarczy „jakikolwiek stojak", jeśli już mają możliwość skorzystania z bezpiecznych stojaków w kształcie U (umożliwiających oparcie i przypięcie ramy) gremialnie wybierają właśnie ten typ, rezygnując z najpopularniejszych „wyrwikółek".

Wśród problemów związanych z komunikacją rowerową wymieniano kwestie infrastrukturalne (niewystarczająca ilość, zły stan, złe oznakowanie i niewłaściwą lokalizację ścieżek rowerowych, brak spójności i ciągłości tras rowerowych, brak miejsc parkingowych) oraz brak kultury i nieprzestrzeganie przepisów przez rowerzystów, obecność pieszych i parkujące samochody na ścieżkach rowerowych, tłok na trasach.

Pytano o atrakcyjność modelu wypożyczenia roweru na cały semestr. Zainteresowanie taką opcją wyraziło 19% pytanych, 37% brak zainteresowania. Prawie połowa nie miała wyrobionej opinii. Zainteresowani deklarowali gotowość przeznaczenia na ten cel między 20 a 50 zł miesięcznie.

22% pytanych zadeklarowało potrzebę/chęć wzięcia udziału w zajęciach dotyczących bezpiecznej jazdy rowerem w mieście. Niemal połowa wyraziła brak zainteresowania taką ofertą, 32% nie miało zdania.

Pełniejszy raport z badań dostępny na www.LublinRowerem.pl.

■

NA PODSTAWIE ANALIZ WYNIKÓW ANKIET OPR. K.G.

Komentarz

Studenci i studentki to jedna z najliczniejszych grup mieszkańców Lublina i jedna z najbardziej mobilnych – duża część kilkukrotnie w ciągu dnia przemieszcza się w różne części miasta. Codzienne transportowe wybory żaków mają więc niemałe znaczenie dla ogólnej sytuacji na lubelskich ulicach. Tymczasem z roku na rok jest to grupa w coraz większym stopniu zmotoryzowana, a więc bardziej przyczyniająca się do zatłoczenia parkingów i wydłużających się korków. O ile jeszcze kilkanaście lat temu Miasteczko Akademickie było niemal wolne od aut, to obecnie okolice akademików i sąsiednie uliczki oblepione są samochodami nie mniej niż Śródmieście. Do liczby pojazdów zarejestrowanych w Lublinie dodać należy zapewne co najmniej kilka tysięcy, nienajnowszych przeważnie, pojazdów zamiejscowych studentów, stale obecnych w mieście.

Badania pokazują, że istnieje duży potencjał większego „urowerowienia" studenckiej populacji. Mogłyby temu służyć: poprawa infrastruktury na „studenckich" relacjach rowerowych, udrożnienie kilku-kilkunastu barier, umożliwienie bezpiecznego przechowywania rowerów (boxy w akademikach, zadaszone wiaty, bezpieczne stojaki) oraz ułatwienie codziennego dostępu do rowerów. W przypadku tej ostatniej kwestii dużym krokiem był znaczny rozwój systemu roweru miejskiego w 2016 roku (badania robione były przed rozbudową). Pojawiająca się w badaniach deklaracja zainteresowania studentów długookresowym (na cały semestr/rok) wypożyczeniem roweru również jest warta uwagi.

Wynikające z badań obserwacje dedykujemy władzom lubelskich uczelni, organizacjom i samorządom studenckim oraz władzom miasta. Każdy student, a w przyszłości magister na rowerze to mniej zakorkowany i zadymiony Lublin.

Rowerowy Budżet Obywatelski

Budżet Obywatelski, czyli pula środków z miejskiej kasy oddana do dyspozycji mieszkańców, którzy w głosowaniu wybierają spośród zgłoszonych inicjatyw, jest w Lublinie realizowany od 2014 roku. Od początku wśród zgłaszanych oraz wybieranych do realizacji były przedsięwzięcia dotyczące infrastruktury rowerowej.

Doświadczenia z pierwszych edycji

W roku 2014, w pierwszej edycji Budżetu Obywatelskiego (BO 2015) zgłoszonych zostało co najmniej 6 projektów obejmujących rowerową infrastrukturę służącą miejskiemu transportowi, a dodatkowo kilka, w których znalazły się drobniejsze rowerowe elementy, w tym typowo rekreacyjne.

Wyniki głosowania w tej edycji mogą być uznane za niemały sukces miejskich rowerzystów. Wśród zwycięskich propozycji, które uzyskały największe poparcie mieszkańców, znalazły się trzy działania rowerowe, w tym dwa postulowane przez środowiska rowerowe projekty o ogólnomiejskim znaczeniu: rozbudowa systemu roweru miejskiego oraz szerokie wprowadzenie kontraruchu na ok. 30. ulicach jednokierunkowych. Poza podium znalazł się m.in. projekt przewidujący budowę bezpiecznych parkingów rowerowych przy lubelskich szkołach oraz dwa lokalne połączenia pieszo-rowerowe (ul. Rowerowa-Wiercińskiego i kładka na Czechówce).

Rok później rowerowych projektów zgłoszono dużo więcej (co

najmniej 14), jednak wynik okazał się dużo słabszy. W głosowaniu przeszły tylko dwa lokalne ciągi pieszo-rowerowe na Czubach. Przepadły, konkurując ze sobą, m.in. duży ogólnomiejski projekt nazwany „pakietem rowerowym" (3 km tras, 300 stojaków, głównie pod budynkami użyteczności publicznej, mobilny parking na użytek dużych imprez, 20 udogodnień punktowych, tablice z mapami, samoobsługowe stacje, bezpłatna wypożyczalnia roweru towarowego), projekt „Budowa systemu ścieżek..." (krótkoodcinkowe uzupełnienia na Czechowie, Kalinowszczyźnie i Czubach), projekt szerokiej edukacji rowerowej dla uczniów i dorosłych oraz budowy parkingów przy szkołach, a także kilkanaście lokalnych pomysłów dotyczących ciągów pieszo-rowerowych oraz stacji roweru miejskiego.

Realizacja zwycięskich projektów

Projekty wybrane w 2014 roku miały być w założeniu zrealizowane w ciągu roku 2015. W praktyce niezbyt się to udało. Nowe stacje Lubelskiego Roweru Miejskiego po wielu perturbacjach oddane zostały do użytku w marcu 2016 wraz z dużą rozbudową systemu finansowaną z „normalnego" budżetu miasta. Realizacja projektu dotyczącego wprowadzenia kontraruchu ugrzęzła w procedurach. W uchwalonym budżecie miasta na 2016 rok nie zaplanowano na ten cel środków (były w budżecie na 2015). Bardziej zaawansowane są zaplanowane w projekcie działania edukacyjne, choć rezultaty wzbudzają mieszane uczucia. Głosowany projekt obejmował m.in. wykonanie 2 filmów instruktażowych: jednego poświęconego wyjaśnieniu działania kontaruchu i bezpiecznego z niego korzystania, drugiego prezentującego rodzaje infrastruktury oraz instruującego jak bezpiecznie z niej korzystać, jak poruszać się po jezdni i jak bezpiecznie parkować rower. W praktyce zaś, kosztem 60 tys zł, powstał tylko jeden dwuminutowy spot promocyjny, którego główną treścią jest prezentacja „przyjazności" miasta dla rowerzystów i promocja jazdy rowerem jako takiej. Treści zaplanowane w wybranym przez mieszkańców projekcie zostały tylko pobieżnie zasygnalizowane.

Budżet Obywatelski 2017 – D7

W kwietniu 2016 złożony został wniosek środowisk rowerowych do trzeciej edycji budżetu obywatelskiego. Jest to projekt wypracowany wspólnie na podstawie szerokich konsultacji i selekcji propozycji rowerzystów.

Projekt zawiera szereg niskokosztowych usprawnień rowerowych. Jego realizacja przyniosłaby ogromną w stosunku do planowanych nakładów (1,2 mln zł) jakościową zmianę w komunikacji rowerowej w Lublinie.

Niektóre elementy przedsięwzięcia:

- wykonanie 8 brakujących wjazdów na istniejącą infrastrukturę
- uzupełnienie trasy z kierunku wschodniego i ze Świdnika do centrum – szereg interwencji udrażniających ruch w okolicach Bronowic
- otwarcie dla ruchu rowerowego ślepych wlotów 3 ulic wraz z niezbędnymi połączeniami
- barierki siedziskowe przy 11 przystankach zabezpieczające przed nagłym wtargnięciem na drogę rowerową
- pakiet rozwiązań udrażniających dla rowerów skrzyżowanie Zana – Nadbystrzycka.
- wykonanie ok. 30 skrótów rowerowych na ważnych relacjach i przejazdów rowerowych
- 390 bezpiecznych stojaków

Wizualizacje części proponowanych rozwiązań publikujemy w tym numerze „Oikosa"

Szczegółowy opis projektu znaleźć można na stronie www.LublinRowerem.pl.

Już dziś zachęcamy gorąco do poparcia projektu D7 w jesiennym głosowaniu. ■

Plac litewski bez komunikacji miejskiej? Pomyłka!

„Na boisku i w mieście ważna jest dobra komunikacja" – taką reklamę ZTM Lublin można znaleźć na przystanku na Placu Litewskim. Przystanku przeznaczonym do likwidacji w związku z przebudową placu.

Nicea (Francja), Place Massena: dwa tory tramwajowe na placu miejskim. Fot. Magali M., flickr.com

Czy przysłowiowe lepsze będzie wrogiem dobrego? Odpowiedzi nie trzeba szukać zbyt długo. Po kilku latach od momentu, w którym zdecydowano zlikwidować możliwość przejazdu autobusów przez Plac Litewski, okazuje się, że nikt wówczas nie przemyślał możliwości przeniesienia przystanków w terenie. Z gazet wiemy, że na okolicznych ulicach nie ma miejsca na ich wytyczenie. Właśnie tak ważna jest dobra komunikacja w Lublinie...

Wychodzi na to, że decyzja o przeniesieniu komunikacji miejskiej z placu została podjęta w oparciu o... przekonanie że jakoś to będzie.

Dlaczego wyrzucenie tych skromnych kilku linii jest tak krytyczne?

Logika

Komunikacja miejska jest atrakcyjna, kiedy się nie spóźnia, czas przejazdu jest konkurencyjny względem samochodu, a przystanki są bliskie celowi naszej podróży.

Tymczasem po zmianie pojedziemy okrężną drogą i wysiądziemy na ulicy obok, stojąc wcześniej w korku na wąskich ulicach Śródmieścia, bez możliwości uprzywilejowania autobusów. „Dobra komunikacja" stanie się po prostu zła.

Dodatkową zagadką logiczną jest sam Plac Litewski jako miejsce docelowe, które doczekało się remontu ze względu na powszechne opinie, iż jest placem nieodwiedzanym, wyłącznie przechodnim. Zapłaciliśmy więc za projekt, który ma zamienić go w plac przyciągający ludzi... z tą drobną uwagą, że utrudnimy możliwość dotarcia do niego.

Kto głównie korzystał z placu? Młodzież, studenci i emeryci. Kto głównie korzysta z komunikacji miejskiej? Młodzież, studenci i emeryci. W związku z tym należałoby połączyć te dwa fakty i jeszcze je wzmocnić z korzyścią dla placu i miasta. Ale my postanowiliśmy te zjawiska osłabić.

Ekonomia

Likwidowane trasy przejazdu to popularny skrót z Placu Wolności na Plac Litewski. Na tym odcinku kursuje 5 linii dziennych, a na samym placu Litewskim bardzo dobrze funkcjonował nocny przystanek przesiadkowy. Dystans, jaki pokonują dziś autobusy między tymi placami, to 500 m przez jedno skrzyżowanie bez świateł. Planowana nowa trasa to 800 m przez 3 skrzyżowania, w tym dwa z sygnalizacją świetlną.

Po analizie tablicy rozkładów wiadomo, że jest mowa o 450 kursach autobusów linii dziennych na dobę, co daje wynik nadkładania 135 km w każdy powszedni dzień tygodnia. W skali roku jest to około 40 tysięcy „wozokilometrów", za które zapłacą wszyscy mieszkańcy. Oznacza to także, że przez ulice Narutowicza, Okopową i Kołłątaja w każdy dzień roboczy przejedzie 450 autobusów więcej niż obecnie. Odczują to także kierowcy samochodów.

Uciążliwość

Nowe przebiegi tras autobusowych będą nie tylko niewygodne dla pasażerów, ale także uciążliwe dla kilku tysięcy mieszkańców Śródmieścia.

Duża część pasażerów straci idealną możliwość dotarcia do ścisłego centrum miasta, czyli bezpośrednio na Plac Litewski. Będą musieli po prostu wysiadać w innym miejscu. Będzie to dotkliwe zwłaszcza dla osób o utrudnionej mobilności, na przykład części pasażerów niepełnosprawnych ruchowo.

Ul. Kapucyńska i Plac Litewski, leżące na dotychczasowej trasie, w dużym stopniu nie są zamieszkałe, zaś przy śródmiejskich ulicach Narutowicza, Okopowej, Hempla i Kołłątaja są dziesiątki zamieszkałych budynków. Do autobusów kursujących już dziś przez te ulice mieszkańcy dodać będą musieli dalszych 450 kursów każdego powszedniego dnia.

Kolejną bardzo ważną uciążliwością będzie zmiana lokalizacji nocnego przystanku przesiadkowego. Przy Placu Litewskim nie mieszka nikt i jest tam bardzo dużo wolnej przestrzeni wygodnej dla oczekujących nocnych pasażerów oraz autobusów. Plac Wolności jest zamieszkały i nie jest przestrzenią dostosowaną do obsługi 6 autobusów jednocześnie w celu dokonania przesiadki. Całe nocne zamieszanie wokół przystanku przesiadkowego przeniesie się pod czyjeś okna – to dokładnie 36 kursów każdej nocy i dodatkowe uciążliwości w weekendowe noce oraz w dni dużych wydarzeń kulturalnych.

Rozwiązanie

Plac Litewski jest ważnym punktem dla komunikacji nocnej i wygodnym miejscem do czekania na autobus w ciągu dnia. Pozostawienie autobusów w tym miejscu pozwoli zaoszczędzić niemałe pieniądze, nie nadkładać trasy, a przez to nie marnować czasu pasażerów oraz nie koncentrować większości linii na jednej ulicy. Przyczyni się także do wzrostu konkurencyjności komunikacji miejskiej nad transportem indywidualnym, zamiast stania w tych samych korkach na ulicach równoległych. Częstsze odwiedziny placu przyczynią się także do częstszego wybierania autobusu, ale pod warunkiem pozostawienia bezproblemowego dojścia na przystanek.

Idealnym rozwiązaniem byłoby pozostawienie układu komunikacji w obecnym kształ-

Lwów (Ukraina), Rynek Starego Miasta oraz boczne ulice: przestrzeń współdzielona – dwa tory tramwajowe wśród pieszych. Fot. Krzysztof Jaraszkiewicz

Stuttgart (Niemcy), Konigstrasse: przestrzeń współdzielona – autobusy przecinające deptak w przestrzeni współdzielonej z pieszymi. Fot. Krzysztof Jaraszkiewicz

cie, wyznaczając w części pasa drogowego Krakowskiego Przedmieścia strefę współdzieloną dla ludzi i autobusy. Przestrzenne rozgraniczenia mogą być bezpieczne i atrakcyjne, co pokazuje wiele przykładów z innych miast polskich oraz europejskich.

Rozwiązanie takie z powodzeniem zastosowano w Warszawie na ul. Miodowej, Krakowskim Przedmieściu i Nowym Świecie – przestrzeni bardzo zbliżonej do sytuacji na Placu Litewskim, gdzie dopuszczono przejazd tylko dla komunikacji miejskiej i pojazdów uprzywilejowanych. Przestrzeń chorzowskiego deptaka przy ul. Wolności jest współdzielona przez pieszych i tramwaje. Na fotografiach kilka przykładów z Europy. ■

Krzysztof Jaraszkiewicz

Londyn, Exhibition road: przestrzeń współdzielona – ruch pieszych, autobusów i samochodów. Fot. za cyclestreets.net

Kontraruch

Rowerem pod prąd w Europie, Polsce i w Lublinie

Jednym z postulatów, których realizacja miałaby znacząco usprawnić ruch rowerowy w Lublinie, jest szerokie stosowanie kontraruchu rowerowego, czyli dopuszczenie jazdy rowerem pod prąd na ulicach jednokierunkowych. Rozwiązanie to, wzorem kilku krajów europejskich, coraz szerzej wprowadzane jest również w polskich miastach, w tym – z dużymi oporami – w Lublinie. Wzbudza jednak wiele kontrowersji i obaw o bezpieczeństwo. Czy słusznie?

Termin „kontraruch" rozwinąć można jako „dopuszczenie dwukierunkowego ruchu rowerów na ulicy jednokierunkowej dla samochodów". Technicznie może mieć postać wydzielonego pasa dla rowerów („kontrapas") lub po prostu dopuszczenia jazdy „pod prąd" poprzez tabliczkę „nie dotyczy rowerów", podczepioną pod znak zakazu wjazdu i znak wyznaczający drogę jednokierunkową.

Pewna śmierć?

Propozycja wprowadzania kontraruchu spotyka się przeważnie z entuzjazmem rowerzystów, którym w wielu przypadkach pozwalałaby na znaczne skrócenie drogi. Nie brakuje jednak także głosów sceptycznych, często formułowanych bardzo dosadnie. Dystans do tematu zachowują również policjanci z drogówki. Powodem są obawy o bezpieczeństwo ruchu, zwłaszcza w przypadku kontraruchu bez wydzielonego pasa.

Przykładowe opinie z forów internetowych:

W jaki sposób będą się wymijać samochód z rowerzystą? Kto komu będzie ustępował pierwszeństwa?

Jazda pod prąd każdym pojazdem, w szczególności jednośladem, tym samym pasem, tylko na podstawie tabliczki: „nie dotyczy", to prawie pewna śmierć.

Krew się będzie lała na ulicach.

Czy faktycznie kontraruch to nowatorski, ryzykowny eksperyment? Przyjrzyjmy się jego dotychczasowemu zastosowaniu.

Kontraruch w Europie

Ruch rowerowy pod prąd w zachodniej Europie jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym, sprawdzonym pod kątem bezpieczeństwa, a także stymulującym rozwój ruchu rowerowego. Stosowany jest jako narzędzie ograniczania i uspokojenia ruchu samochodowego.

Belgia

W Belgii od 2004 roku wszystkie ulice jednokierunkowe o szerokości większej niż 3 metry muszą być obowiązkowo dostępne dwukierunkowo dla rowerzystów. Brak dopuszczenia stanowi odstępstwo od reguły i musi być uzasadniony przez zarządcę drogi. Na węższych ulicach jednokierunkowych (pomiędzy 2,6 m a 3 m szerokości) dopuszczenie rowerzystów pod prąd jest możliwe, ale nieobowiązkowe. W Brukseli ruch rowerów pod prąd dopuszczono już na 91 kilometrach ulic jednokierunkowych (80% długości tego typu ulic).

Według wstępnych ewaluacji wpływ tej dość rewolucyjnej zmiany na bezpieczeństwo ruchu był pozytywny. Jazda pod prąd lokalnymi ulicami jednokierunkowymi w wielu przypadkach pozwala rowerzystom skrócić trasę, uniknąć ruchliwych ulic głównych czy niebezpiecznych skrzyżowań.

W materiałach Belgijskiego Instytutu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego (Institut Belge pour la Sécurité Routière) czytamy: *Głównym powodem dopuszczenia ruchu rowerów pod prąd jest chęć promocji roweru jako codziennego środka transportu. Dodatkowo za ruchem pod prąd przemawiają względy bezpieczeństwa: pozwala ominąć ruchliwe arterie, zapewnia rowerzyście i kierowcy wzajemny kontakt wzrokowy, przez co jest to bardziej bezpiecznie niż np. wyprzedzanie rowerzysty, gdzie tylko kierowca obserwuje rowerzystę.* Instytut wyliczył, że ulice z ruchem rowerów pod prąd są dla rowerzystów niemal dwukrotnie bezpieczniejsze od pozostałych, a co więcej, na ulicach jednokierunkowych rowerzysta jadący „pod prąd" jest bezpieczniejszy niż jadący „z prądem".

Niemcy

W Republice Federalnej obowiązują bardzo liberalne przepisy dotyczące kontraruchu, bez szczegółowych wymagań co do zasad parkowania i szerokości jezdni, która musi być jedynie „wystarczająca". Gerd Horbat z Wydziału Ruchu Drogowego Policji w Bremie mówi: *Na dzień dzisiejszy prawie wszystkie ulice jednokierunkowe są dwukierunkowe dla rowerzystów.*

Francja

Dopuszczenie ruchu „pod prąd" co do zasady jest obligatoryjne w strefach Tempo 30, które we francuskich miastach zajmują duże powierzchnie. Odstępstwo od tej zasady stosowane jest jedynie w wyjątkowych przypadkach. Na ulicach jednokierunkowych, gdzie dopuszczalna prędkość wynosi 30-50 km/h stosowanie kontraruchu jest zalecane. Sposób oznakowania poziomego zależy od szerokości jezdni i natężenia ruchu.

Również w Holandii i Wielkiej Brytanii stosowanie kontraruchu jest powszechną praktyką.

Kontraruch w Polsce

Spośród polskich miast rozwiązanie to wdrażone zostało m.in. w takich ośrodkach jak Warszawa, Zielona Góra, Elbląg, Słupsk, Dąbrowa Górnicza, Gdynia, Bydgoszcz, Szczecin, Radom. W Gdańsku jest co najmniej 100 ulic z dopuszczonym kontraruchem na terenie całego miasta. W Krakowie jest to kilkadziesiąt ulic w Śródmieściu, a we Wrocławiu większość uliczek na Starym Mieście. W dużo mniejszym od Lublina Radomiu dopuszczono w 2014 roku jazdę rowerem pod prąd na 33 ulicach jednokierunkowych. Warto zauważyć, że była to realizacja projektu z Budżetu Obywatelskiego, który zyskał popularność w głosowaniu mieszkańców.

Istnieją więc już, zarówno z kraju, jak i poza granicami, bardzo szerokie doświadczenia, na których można się opierać W miastach, gdzie na większą skalę wprowadzono kontraruch, nie odnotowano wzrostu ilości wypadków z udziałem rowerzystów.

Za wąsko?

Najczęstszym argumentem przeciwko powszechnemu dopuszczeniu jazdy pod prąd jest zbyt mała szerokość jezdni. Tymczasem większość obecnych ulic jednokierunkowych w przeszłości funkcjonowała jako dwukierunkowe. Co więcej – w Lublinie istnieje wiele lokalnych ulic dwukierunkowych, węższych niż niejedna jezdnia jednokierunkowa. Na niektórych uliczkach dwukierunkowych wyminięcie się dwóch samochodów jadących z przeciwnych kierunków jest w praktyce niemożliwe przy istniejącej tam organizacji parkowania. Przykładem może być dwukierunkowa ulica Głowackiego, gdzie realna szerokość dostępnego przejazdu nie przekracza miejscami 2,5 m, czy sąsiednie ul. Junoszy i Księżycowa gdzie jedno auto musi zawsze zjechać na bok, aby dwa samochody mogły się wyminąć. Nie inaczej jest na ul. Tumidajskiego czy Krzemienieckiej, a w Śródmieściu na ul. Kościuszki. Mimo to nie uznano ich za zbyt wąskie dla dwukierunkowego ruchu aut. Może dlatego, że nie dochodzi tam jednak do masowych zderzeń czołowych? Dlaczego więc uznaje się, że szersze od nich ulice jednokierunkowe są zbyt wąskie dla wyminięcia się samochodu i – ponaddwukrotnie węższego – roweru?

Symptomatycznym przykładem działania takiego myślenia jest przykład ul. Solnej. W odpowiedzi na propozycję dopuszczenia kontraruchu na ul. Solnej słyszymy opinie, że jest zbyt wąsko i niebezpiecznie. Tymczasem w sierpniu 2013 roku na czas remontu wprowadzono tam ruch dwukierunkowy dla samochodów, pozostawiając bez zmian sposób parkowania. Skoro więc rowery i samochody mogły tu jeździć dwukierunkowo, to dlaczego bardziej niebezpieczna miałaby być sytuacja jedynie z dopuszczeniem samych rowerów?

Pod prąd bezpieczniej

W rzeczywistości dopuszczenie kontraruchu w wielu przypadkach pozwoli na zwiększenie bezpieczeństwa rowerzystów poprzez stworzenie możliwości omijania szczególnie niebezpiecznych ulic o dużych prędkościach i dużym natężeniu ruchu, także ciężarowego. W Lublinie wpuszczenie rowerzystów na uliczki jednokierunkowe mogłoby dla wielu relacji uchronić rowerzystów przed koniecznością jazdy al. Tysiąclecia czy ul. Kunickiego. Trudno byłoby przekonać jakiegokolwiek rowerzystę, że jazda pod prąd np. na ul. Kowalskiej czy Furmańskiej, przy panującym tam natężeniu ruchu i prędkościach, jest mniej bezpieczna niż jazda po al. Tysiąclecia...

Wyminięcie roweru i samochodu następuje, kiedy obaj kierujący mają z dużej odległości kontakt wzrokowy i mogą z wyprzedzeniem dostosować zachowanie do sytuacji – zwolnić, czy – w przypadku rowerzysty – zjechać bardziej na bok, „przytulić się" do krawężnika. Na większości ulic jednokierunkowych w Lublinie nie istniałaby nawet konieczność ustępowania pierwszeństwa, gdyż jest tam wystarczająco szeroko dla bezpiecznego wyminięcia się auta i roweru.

Nierzadko dużo bardziej niebezpieczna i stresująca dla rowerzystów bywa sytuacja wyprzedzania roweru przez samochód przy „normalnej" równoległej jeździe. Rowerzysta nie widzi zbliżającego się samochodu, a kierowcy przy wyprzedzaniu nierzadko gwałtownie przyspieszają, nie zachowują bezpiecznej odległości lub rozpoczynają manewr w ostatniej chwili.

Bywa wygodniej dla kierowców.

Współużytkowanie ulic jednokierunkowych przez kierujących samochodami i rowerzystów nadjeżdżających z naprzeciwka nie jest wbrew pozorom szczególnie uciążliwe dla tych pierwszych. W wielu wypadkach pozwoliłoby natomiast uniknąć konieczności kłopotliwego wyprzedzania rowerów. Zgodnie z prawem kierowca musi wyprzedzać rowerzystę w odległości 1 metra (nie dotyczy to wymijania się przez pojazdy jadące z naprzeciwka), na co często brakuje miejsca. W efekcie kierowca jedzie za rowerzystą przez dłuższy odcinek drogi. Miejscem częstego „blokowania" kierowców przez rowerzystów są ul. Obrońców Pokoju, Raabego czy Akademicka. Dzięki kontraruchowi sytuacja uległaby znacznej poprawie na korzyść kierowców, gdyż wielu rowerzystów wybrałoby krótsza drogę na „kontrze".

Rowerem jeszcze sprawniej

Im więcej osób wybierze rower zamiast samochodu, tym mniejsze będą korki i problemy z parkowaniem. Aby komunikacyjne wykorzystanie roweru stanowiło atrakcyjną alternatywę dla samochodu, ważne są działania skracające czas przejazdu i dystans. Temu właśnie służyć ma dopuszczenie kontarruchu – rozwiązanie o dużej efektywności osiąganej kosztem znikomych nakładów finansowych. Krótkie odcinki z dopuszczonym kontraruchem mogą istotnie uatrakcyjnić wykorzystanie roweru. Przykładem niech będzie postulowane wprowadzenie tego rozwiązania na ul. Kowalskiej i Peowiaków. Jedyny legalny przejazd z Pl. Zamkowego na Pl. Wolności (dystans między dwiema stacjami roweru miejskiego) wymaga dwukrotnego przejazdu po trzypasmowej al. Tysiąclecia – objechania ronda Dmowskiego. Bez możliwości przejechania rowerem ul. Kowalską do Lubartowskiej i Świętoduskiej, rowerzyści będą dalej korzystać z chodników i niepokoić pieszych. Legalną drogą nikt o zdrowych zmysłach nie pojedzie. Z kolei dopuszczenie kontraruchu na ul. Peowiaków oszczędziłoby rowerzyście jadącemu np. od strony al. Racławickich konieczności jazdy Krakowskim Przedmieściem, Kapucyńską i Narutowiacza, ew. Hermpla i Narutowicza. ■

Aleksandra Gorczyńska

Źródła:

www.zm.org.pl/?a=bruksela-09c-kontrapasy

ibikekrakow.com/2012/11/14/pod-prad-bez-kontrapasa-w-europie/

bractworowerowe.blox.pl/2013/10/Wygralismy.html

Monitoring zagospodarowania odpadów wydobywczych

W okresie wiosna-jesień 2015 roku. Towarzystwo dla Natury i Człowieka prowadziło szeroki monitoring dotyczący rekultywacji terenów z wykorzystaniem odpadów wydobywczych z kopalni węgla „Bogdanka".

Działania te dotyczyły przede wszystkim części odpadów o kodzie 01 04 12 (odpady powstające przy płukaniu i oczyszczaniu kopalin), powszechnie zwanych skałą płonną, która poddawana jest odzyskowi poza kopalnią, głównie poprzez wypełnianie wyrobisk powstałych wskutek wydobycia piasku.

Aby poznać praktykę wykorzystania odpadów wydobywczych w terenie w okresie marzec-wrzesień 2015 przeprowadzono wizje terenowe w miejscach 49 lokalizacji prac rekultywacyjnych z użyciem skały płonnej z LW Bogdanka na terenie 6 powiatów województwa lubelskiego oraz poddano analizie ok. 900 dokumentów postępowań dotyczących rekultywacji wyrobisk.

Skąd zainteresowanie tą właśnie grupą odpadów?

Przede wszystkim ze względu na skalę. Powstaje ich kilka milionów ton rocznie, a w przypadku planowanej budowy nowej kopalni liczba ta może znacznie wzrosnąć. Odpady z „Bogdanki" stanowią ponad 60% powstających w województwie lubelskim odpadów przemysłowych.

Z ogólnej masy powstających odpadów 2-3 mln ton rocznie udostępnianych jest do wypełniania wyrobisk po wydobyciu piasku i innych minerałów, czyli deponowane w otwartym środowisku. Reszta trafia na hałdy.

Składowanie odpadów na hałdach obwarowane jest licznymi zobowiązaniami prawnymi: koniecznością uzyskania decyzji środowiskowej, akceptacji programu gospodarki odpadami, gwarancji finansowych, regularnego badania wód odciekowych, podziemnych i powierzchniowych, monitoringu w okresie eksploatacji i 30 lat po zamknięciu. Z drugiej strony wysypywanie porównywalnych ilości tych samych odpadów w otwartym środowisku w ramach „rekultywacji" nie jest związane z żadnym z powyższych obowiązków, a jedynie z uzyskaniem decyzji rekultywacyjnej, przy wydawaniu której oddziaływanie środowiskowe nie jest nawet w części tak szczegółowo analizowane, jak w przypadku składowiska.

Wykorzystanie skały płonnej do rekultywacji od lat powoduje sprzeciwy wśród lokalnych społeczności, leśników, przyrodników, czasem również samorządów.

Zagospodarowywanie odpadów wydobywczych jest działaniem komercyjnym, gdzie ilość bezpośrednio przekłada się na dochód – firmy otrzymują od wytwórcy odpadów zapłatę za każdą tonę odebranego materiału. Wiąże się więc z nim ryzyko maksymalizacji ilości wykorzystanych odpadów wbrew regułom ochrony środowiska. W minionych latach otrzymywaliśmy na przykład informacje o zamiarach „rekultywacji" przez zasypanie naturalnych obniżeń terenu i cennych siedlisk przyrodniczych jako obszarów rzekomo zdegradowanych. Pojawiały się także sygnały na temat nielegalnego ukrywania pod masami skalnymi odpadów komunalnych i przemysłowych.

Niebezpieczny odpad czy naturalna skała?

Badania bezpieczeństwa odpadów z wydobycia węgla kamiennego prowadzone są od wielu lat, a ich wyniki przynoszą zróżnicowane konkluzje (w opisywanym obok wydawnictwie pt. „01 04 12" zawarte jest szerokie omówienie tych badań). Większość badaczy, jak również polskie prawo, dopuszcza pod pewnymi warunkami zastosowanie skały płonnej do rekultywacji wyrobisk i innych zastosowań. Wśród tych warunków jest spełnianie norm właściwości fizykochemicznych przewidzianych w rozporządzeniu o standardach dla gleb, a także zabezpieczenie przed niekontrolowanym wietrzeniem materiału oraz penetracją przez wody opadowe i gruntowe. Przedstawiane przez LW Bogdanka wyniki badań dowodzą, że odpady z tej kopalni przeważnie mieszczą się w normach przewidzianych dla deponowania w gruntach rolnych i leśnych. Zdarzają się jednak okresy, kiedy normy dla niektórych pierwiastków (bor i kobalt) są przekroczone. W przypadku wystąpienia takich przekroczeń bywa, że inwestorzy próbują dowodzić, że nie mamy do czynienia z zanieczyszczeniem, gdyż Rozporządzenie dopuszcza zignorowanie przekroczeń wynikających z naturalnego występowania pierwiastków. Nie jest to jednak stwierdzenie uprawnione, gdyż odpady przeróbcze – nawet, jeśli uznać je za materiał naturalny – nie są substancją naturalnie występującą w miejscu składowania, a pochodzą z zupełnie innego miejsca, z innego środowiska, z innego okresu geologicznego. Stosując to rozumowanie można by uznać za naturalnie występujące wszelkie substancje wydobywane spod ziemi, łącznie z zanieczyszczeniami ropopochodnymi czy rudami pierwiastków promieniotwórczych (więcej na ten temat we wspomnianym wydawnictwie).

Obserwacje terenowe

Wizje obejmowały zarówno wyrobiska dopiero planowane do rekultywacji, będące w trakcie wypełniania oraz miejsca, których rekultywację zakończono w latach 2006-2015. Ilość odwiedzonych wyrobisk oraz szeroki zakres geograficzny, czasowy i rzeczowy pozwalają w naszej opinii uznać badania za reprezentatywne i uprawniające do wniosków dotyczących całej praktyki rekultywacji wyrobisk z użyciem skały płonnej. Omówienie wyników obserwacji terenowych koncentruje się na kilku zauważonych zjawiskach, mogących potencjalnie powodować zagrożenia środowiskowe.

Nielegalne składowanie odpadów

Jednym z największych wyzwań środowiskowych związanych z zasypywaniem wyrobisk odpadami wydobywczymi jest fakt, że praktyka ta stwarza łatwy sposób pozbycia się niechcianych, kłopotliwych substancji, nawet w ilościach przemysłowych. Po prostu zostają na amen przysypane warstwą kilkudziesięciu tysięcy ton skały.

Spośród 22 obiektów będących w trakcie rekultywacji i poddanych wizji lokalnej w okresie II-IX 2015 widoczne na powierzchni odpady inne niż wykazane w dokumentacji występowały na mniej niż połowie lokalizacji. W większości dotyczyło to „zwykłych" odpadów komunalnych w różnych ilościach. Widywane były również opakowania po środkach chemicznych, nawozach, części z rozbiórki samochodów oraz urządzeń AGD. Na wypełnianym skałą płonną wyrobisku po kopalni „Grabówka" w m. Niecielin (gm. Podedwórze) zaobserwowaliśmy m.in. znaczne ilości płyt azbestowych, zaliczanych do odpadów niebezpiecznych. Mowa tylko o tym, co w chwili wizytacji było widoczne na powierzchni...

Mamy tu zapewne do czynienia zarówno z detalicznymi „dostawami" śmieci przez osoby prywatne, jak i hurtowymi przez firmy. Trudno ocenić, na ile ich obecność wynika ze zgody i wiedzy firm prowadzących rekultywację, a w jakim stopniu mamy do czynienia z podrzucaniem odpadów bez zgody gospodarza. Kolejne pytanie, które się pojawia, to reakcja owych gospodarzy na podrzucone odpady. Czy o fakcie tym informuje się policję, WIOŚ lub urząd gminy, czy też – dla świętego spokoju – po prostu przysypuje znalezisko kolejną warstwą łupka? Wydaje się, że dominuje jednak to drugie podejście.

Potwierdzeniem naszych obserwacji są również kontrole prowadzone przez Wojewódzki Inspektorat Ochrony Środowiska w Lublinie. W 2014 r. na jednym z wyrobisk w kompleksie Niemce-Rokitno w masie skały płonnej natrafiono na odpady z demontażu pojazdów oraz pozostałości z sortowania odpadów komunalnych. Inspekcja nałożyła na firmę karę, a gminę Lubartów wezwała do wyegzekwowania obowiązku usunięcia niedozwolonych odpadów i właściwej ich utylizacji.

„Warstwa glebotwórcza" kompleksu wyrobisk w okolicach Łuszczowa to tak naprawdę mieszanina z dużą zawartością odpadów budowlanych: gruzu, kamieni, płyt chodnikowych oraz – przynajmniej na sporej części areału – gumy, szmat, opakowań tkwiących w gruncie. Hurtowymi ilościami śmieci, po części przysypanych warstwą ziemi, okraszony jest profil skarpy starego (decyzja sprzed 2009) wypełnienia wyrobiska w Sernikach. Niemałe ilości śmieci zalegają też teren wypełnionego wyrobiska Baranówka.

Proces wypełniania wyrobisk stanowi również dobrą okazję dla nieuczciwych osób i firm chcących pozbyć się odpadów płynnych. W odróżnieniu od odpadów stałych, ścieki już w krótkim czasie od wylania przestają być widoczne i łatwe do udokumentowania czy zidentyfikowania. Aby stwierdzić ich obecność, trzeba by przyłapać sprawcę na gorącym uczynku. Na jednym z rekultywowanych wyrobisk w kompleksie Niemce-Rokitno napotkaliśmy wóz asenizacyjny wylewający nieznany ładunek w obecności pracowników. Na innym, w Mełgwi, smród szamba roznosił się na całym obszarze i doprowadził nas na skraj pryzmy, gdzie znajdował się częściowo zasypany skałą płonną rów melioracyjny wypełniony brunatną mazią.

Orzechów

Niecielin (Grabówka)

Mełgiew

Baranówka

Trochę więcej, trochę szerzej...

Kolejny zaobserwowany problem (pojawia się również w wynikach kontroli WIOŚ) to dążenie do maksymalnego zwiększenia „chłonności" wyrobiska tak, aby dało się zmieścić w nim jak największe ilości odpadów. Najprościej mówiąc bywa, że zagłębienie wypełniane jest z solidną górką, bez oglądania się na oryginalne ukształtowanie terenu, które miało być przywrócone. Wnioski te wynikają z obserwacji terenowej – odczytywanie z terenu prawdopodobnego zasięgu zagłębienia po wydobyciu kruszywa (z uwzględnieniem poziomu i budowy terenów sąsiednich, charakteru roślinności itp.) i dokumentacji fotograficznej porównywanej z obrazem ze zdjęć satelitarnych i geoportalu (granice działek). Wątpliwości co do nakazywanego przez decyzje rekultywacyjne „korespondowania z rzędnymi przylegających terenów nieprzekształconych" pojawiły się w co najmniej kilkunastu przypadkach. Wyniesienia górujące od 0,5 m do nawet 2 metrów powyżej otaczającego terenu powstały po wypełnieniu wyrobisk w Czułczycach, Busównie Święcicy (zrekultywowana działka wyraźnie odróżnia się od otaczających działek opadających w dolinę Świnki). Inne przykłady wypukłych wypełnień to Łuszczów (dotyczy zarówno kilku „świeżych" wyrobisk, jak i realizacji z lat 2006-2007), Świerszczów Kolonia/Ostrówek Podyski, Dorohucza.

Poniżej fotografie ilustrujące kilka innych przykładów.

Dorohucza-Nowina XIV lub XIII – południowy „brzeg" zbiornika wydaje się być wyraźnie wyższy niż północny, jeszcze przed rozłożeniem warstwy glebotwórczej. Różnica ta powiększa się w kierunku wschodnim, gdzie oryginalnie teren zaczyna opadać, łagodnie przechodząc w podmokłe obniżenie, podczas gdy po stronie rekultywowanej powierzchnia kształtowana jest wciąż na poziomie drogi i tworzy wysoką skarpę na krawędzi doliny, która oryginalnie nie występowała.

Widok z usypanej skarpy – na sąsiedniej działce poziom gruntu jest wyraźnie niższy.

Mełgiew – ukształtowany przez prace rekultywacyjne nowy brzeg cieku/rowu jest wyraźnie wyższy niż brzeg przeciwległy, ukształtowany naturalnie i zajęty przez wilgotne siedlisko leśno-zaroślowe. Prawdopodobnie pierwotnie zbocze schodziło znacznie łagodniej, wyrobisko kończyło się dalej od cieku niż obecny nasyp.

Piaski – wypełnianie zagłębienia czy kreatywne kształtowanie krajobrazu?

Gardzienice – zwałowisko łupka najwyraźniej wykracza poza wypełniane wyrobisko na teren łąk w dnie doliny strumienia. Na podstawie danych geoportalu można nabrać podejrzeń, że składowanie łupka obejmuje tereny działek niewymienionych w decyzji rekultywacyjnej i wkracza na tereny zalewowe. Decyzja przewidywała ukształtowanie terenu na wzór pierwotnej morfologii o znacznym spadku (ok. 4 m różnicy wysokości), tymczasem nasyp ukształtowany był na płasko.

Kamień w wodę

Kwestia bezpośredniego kontaktu skały płonnej z wodami powierzchniowymi to kolejny problem, który nie powinien umykać uwadze organów wydających decyzje oraz instytucji ochrony środowiska. Większa część wyrobisk ma dno stale lub okresowo zalane wodą. Wydawane decyzje rekultywacyjne oraz pozwolenia na odzysk/przetwarzanie odpadów rzadko kiedy odnoszą się do tego faktu. Obserwacje terenowe (m.in. Koczergi, Mełgiew, Toruń, Dorohucza) wykazują, że deponowanie skały płonnej prowadzone jest często wprost do zbiorników wodnych, co należałoby rozpatrywać w odniesieniu do zawartego w art. 40 ustawy Prawo wodne zakazu wprowadzania odpadów do wód (przepisy o wodach stojących stosuje się odpowiednio do wód znajdujących się w zagłębieniach terenu powstałych w wyniku działalności człowieka, niebędących stawami). Obserwowaliśmy zasypywanie wypełnionych wodą torfianek na podmokłych łąkach (np. Majdan Zahorodyński), gdzie zwierciadło wód gruntowych znajduje się zazwyczaj bardzo płytko.

Ryzyko migracji zanieczyszczeń jest wysokie zwłaszcza w przypadku wyrobisk „wyciętych" w zboczach wzniesień lub dolin rzecznych, gdzie mamy często do czynienia z wypływaniem z wypełnianego wyrobiska wód mających kontakt z odpadami wydobywczymi. Obserwowano także sytuacje (np. w m. Mełgiew, Toruń), kiedy zbiornik wodny na dnie wyrobiska jest już częściowo zasypany łupkiem, a jednocześnie połączony specjalnie wykopanym rowem odwadniającym prowadzącym na zewnątrz, np. na sąsiadujące z kopalnią łąki lub do rowu melioracyjnego.

Dodatkowym czynnikiem ryzyka są sytuacje, gdy deponowanie odpadów wychodzi na tereny podmokłe lub zasypywane są istniejące tam rowy odwadniające. Takie obserwacje mamy udokumentowane m.in. z miejscowości Mełgiew i Gardzienice.

Mełgiew

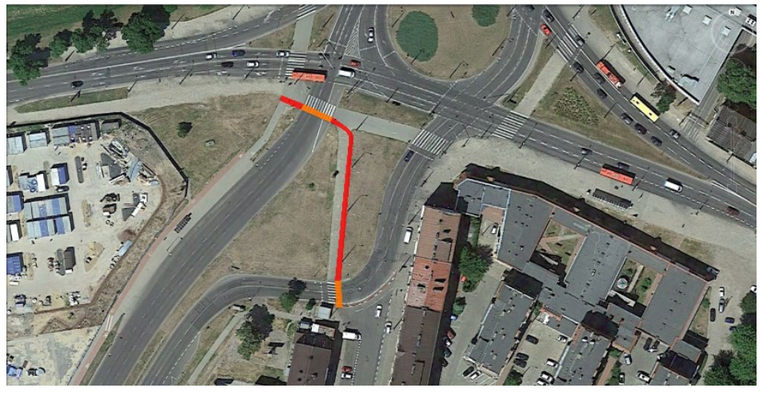
Koczergi

Majdan Zahorodyński

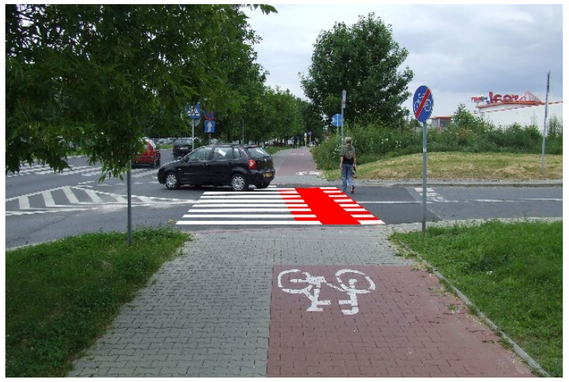
Propozycje niskokosztowych rozwiązań infrastrukturalnych

W ostatnim okresie Porozumienie Rowerowe złożyło władzom miasta kilkanaście propozycji niewielkich inwestycji infrastrukturalnych, których realizacja usprawniłaby wydatnie poruszanie się rowerem po Lublinie. Znaczna część z nich zawarta została w projekcie ubiegającym się o wsparcie w tegorocznej edycji Budżetu Obywatelskiego (nr D7), a więc ich realizacja zależna jest m.in. od wyników jesiennego głosowania mieszkańców.

Skrzyżowanie Droga Męczenników Majdanka i ul. Krańcowej. Brakujący odcinek drogi rowerowej poprawiłby ciągłość ważnego szlaku z Bronowic i Kośminka w kierunku centrum.

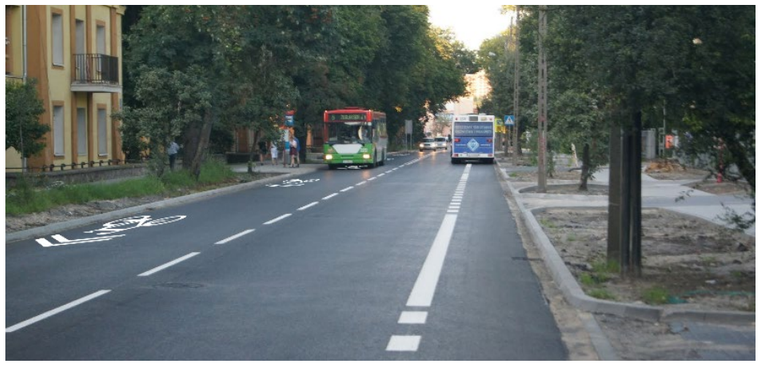


Brakujący kawałek drogi rowerowej łączący Most Kultury z ul. 1 Maja – jego wytyczenie poprawiłoby m.in. dostępność okolic dworca kolejowego i pozwoliłoby na wykorzystanie uspokojonego charakteru obydwu części ul. 1 Maja, znacznie skracając drogę na tej ważnej relacji.



Brakujący od lat przejazd przy budynku Orange przy ul. Szeligowskiego.

Brakujący przejazd przez ul. Wspólną przy ul. Dywizjonu 303.



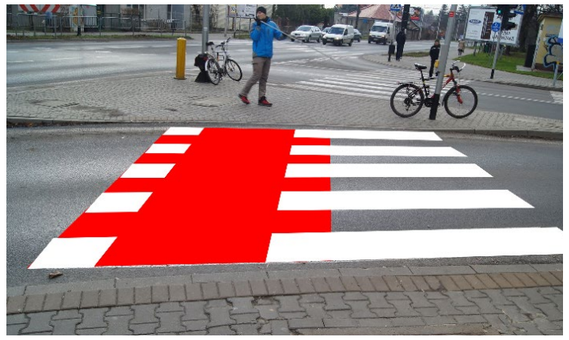
Ul. Nowy Świat. Sierżanty rowerowe.
Przy ul. Nowy Świat istnieje jednostronny pas rowerowy w kierunku ul. Kunickiego. Zdarza się, że rowerzyści korzystają z niego „pod prąd", a kierowcy trąbią na rowerzystów prawidłowo poruszających się w drugą stronę. Wyznaczenie właściwego toru jazdy z wykorzystaniem nowego rozwiązania w polskich przepisach, tzw. sierżantów rowerowych, pozwoliłoby na uniknięcie nieporozumień, zwiększyłoby bezpieczeństwo, uspokoiło ruch samochodowy.

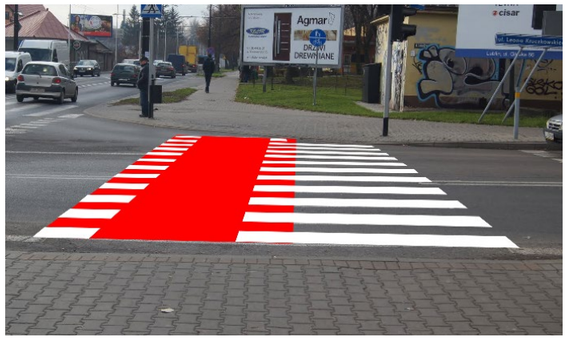
Ul. Spółdzielczości Pracy. Poprawa oznakowania przejścia i przejazdu przy Decathlonie.

Ul. Grygowej. „Sierżanty rowerowe" naprowadzające na oznakowany kontrapas. Bez nich nie ma możliwości legalnego wjechania na wytyczony pas.

Poprawa oznakowania przejazdu przez ul. Słowackiego wzdłuż ul. Zembrzyckiej. Obecnie przejście prowadzi na trawnik.

Poprawa oznakowania przejazdu przez ul. Pułaskiego wzdłuż ul. Zembrzyckiej. Poprawa widoczności pieszych.





Brakujący przejazd przez ul. Kruczkowskiego wzdłuż ul. Zembrzyckiej, który nie powstał z powodu braku miejsca. Aktualnie, dzięki zmianom w przepisach, możliwe jest tworzenie przejazdów rowerowych łączonych z przejściem dla pieszych, co pozwala wykonać przejazd przy mniejszej dostępnej szerokości. Dotyczy to również części z następnych propozycji.

Brakujący przejazd przez ul. Budowlaną wzdłuż ul. Zembrzyckiej, który nie powstał z powodu złego zaprojektowania. Por. 11

Propozycja łącząca dwa osiedla (drogi osiedlowe) oraz ułatwiająca wjazd na drogę rowerową wzdłuż ul. Nadbystrzyckiej.

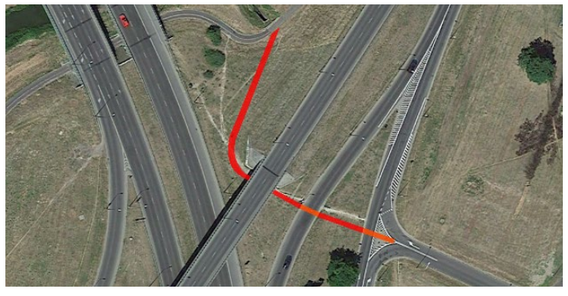
Propozycja uzupełniająca ciągłość infrastruktury rowerowej wzdłuż ul. Droga Męczenników Majdanka na odcinku od ul. Wrońskiej do ul. Łęczyńskiej.

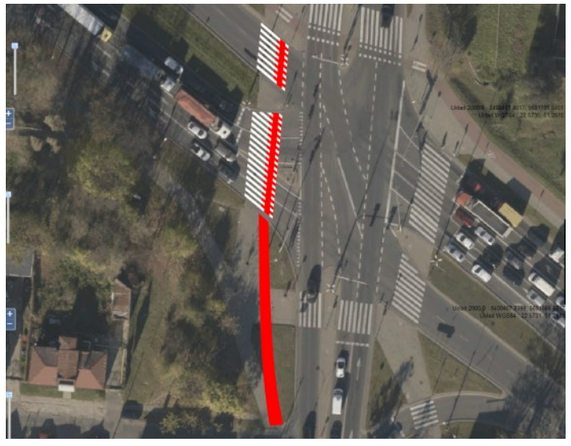
Propozycja tworząca cywilizowane połączenie od ulic Bronowickiej i Firlejowskiej do trasy wzdłuż Bystrzycy. Obecnie to nieistniejące formalnie połączenie jest w praktyce szeroko wykorzystywane przez rowerzystów.

Otwarcie dla rowerów ślepej ul. Godebskiego (tuż przy stacji Lubelskiego Roweru Miejskiego), umożliwiające legalne włączenie się do ruchu na al. Racławickich.

ul. Kunickiego. „Sierżanty rowerowe" naprowadzające na poprawne pokonanie przejazdu pod wiaduktem kolejowym. Jazda zbyt blisko ściany jest niebezpieczna dla rowerzysty z powodu ściany i braku możliwości ucieczki.

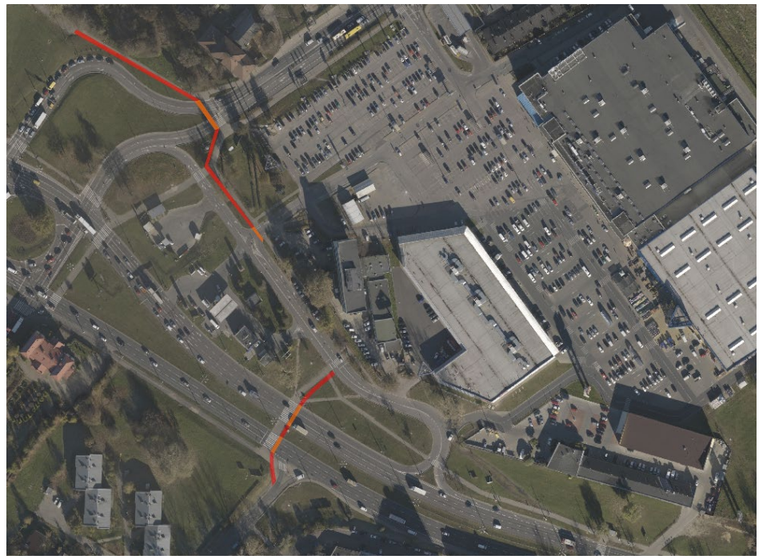
Ul Obrońców Pokoju – „sierżanty rowerowe" naprowadzające na poprawne pokonanie tego odcinka. Wyprzedzanie „na gazetę" w tym miejscu jest bardzo niebezpieczne.





Skrzyżowanie alei Smorawińskiego/Andersa i Spółdzielczości Pracy. Propozycja ułatwiająca pokonanie go w bezpieczny sposób oraz umożliwiająca wjazd w uliczkę osiedlową.

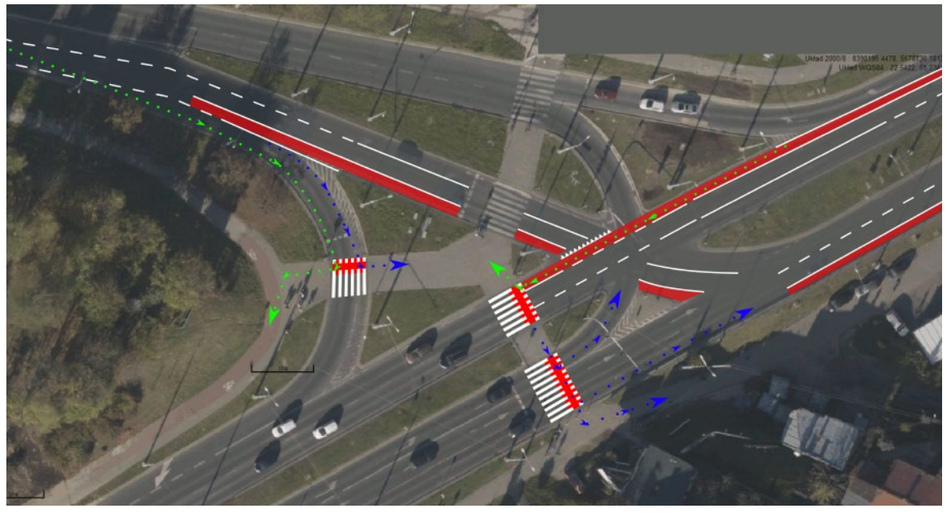
Tatary. Rejon ul. Graffa, Trasy WZ i ul. Łęczyńskiej. Rozwiązanie ułatwiające pokonanie w bezpieczny i czytelny sposób i tak wykorzystywanego skrótu od dzielnicy Tatary do trasy wzdłuż Bystrzycy. Pozwala skrócić dojazd od osiedla Tatary o ok. 1,2 km i przełamać izolację przestrzenną tej dzielnicy, spowodowaną barierą w postaci węzła drogowego.



Okolice ulic Mełgiewskiej i Turystycznej. Propozycja ułatwiająca pokonanie w bezpieczny i czytelny sposób popularnego skrótu miedzy Tatarami a trasą wzdłuż Bystrzycy. Rozwiązanie udrożniłoby bardzo ciężkie obecnie połączenie dzielnic Tatary i Kalinowszczyzna i dalej pasami w ul. Kalinowszczyzna i w stronę centrum. Byłoby wykorzystywane również przez osoby jadące ul. Mełgiewską.

Ul. Wolska. Dopuszczenie ruchu na fragmencie chodnika – rozwiązanie ułatwiające wjazd na odcinek drogi rowerowej biegnący pod wiaduktem kolejowym wzdłuż Czerniejówki.

Ul. Kunickiego (ok. skrzyżowania z ul. Dywizjonu 303). Dopuszczenie ruchu rowerowego na fragmencie skrótu pieszego umożliwi legalny dojazd do osiedlowych ulic o uspokojonym ruchu, biegnących równolegle do ul. Kunickiego, co pozwali uniknąć uciążliwej jazdy tą ruchliwą arterią.



Rejon ul. Nadbystrzyckiej i Zana. Połączenie spinające istniejącą drogę rowerową, drogę serwisową wzdłuż ul. Nadbystrzyckiej oraz ul. Nadbystrzycką, dające możliwość wjazdu / zjazdu oraz bezpiecznego i czytelnego pokonania skrzyżowania we wszystkich kierunkach. Jest to też przyszłościowe otwarcie na możliwość pociągnięcia pasów rowerowych w stronę ul. Glinianej.

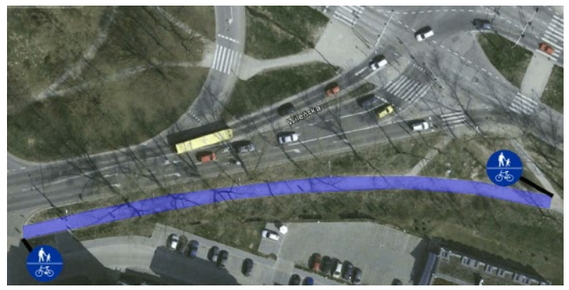
Przejazd rowerowy łączący dwa osiedla (drogi osiedlowe) oraz ułatwiający wjazd na drogę rowerową wzdłuż ul. Nadbystrzyckiej.

Al. Andersa / ul. Bazylianówka. Przejazd rowerowy i otwarcie dla rowerów ul. Bazylianówka po obu stronach al. Andersa. Rozwiązanie umożliwiające przejechanie drogą alternatywną dla drogi rowerowej wzdłuż ul. Spółdzielczości Pracy.

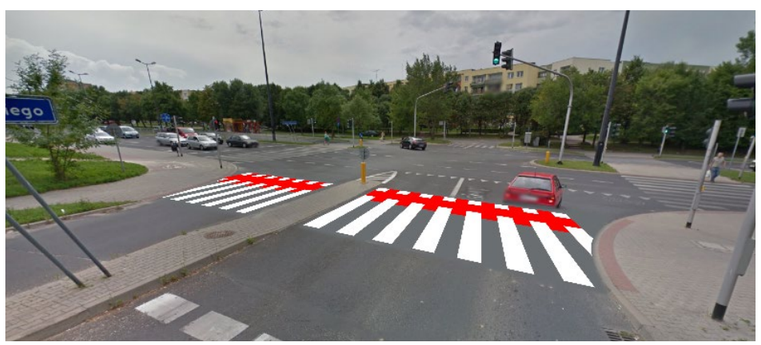
Ul. Nadbystrzycka, okolice skrzyżowania z ul. Zana. Brakujący wjazd na drogę rowerową wzdłuż Nadbystrzyckiej.

Przejazd rowerowy zapewniający możliwość wjazdu oraz zjazdu z drogi rowerowej wzdłuż ul. Roztocze.

Ul Głęboka. Brakujący wjazd na drogę rowerową.

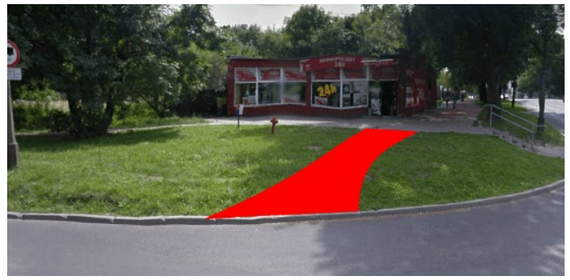


Ul. Wileńska (okolice skrzyżowania z ul. Głęboką). Remont odcinka chodnika z przekształceniem na ciąg pieszo-rowerowy ułatwiający dojazd do pasów rowerowych wzdłuż Wileńskiej.

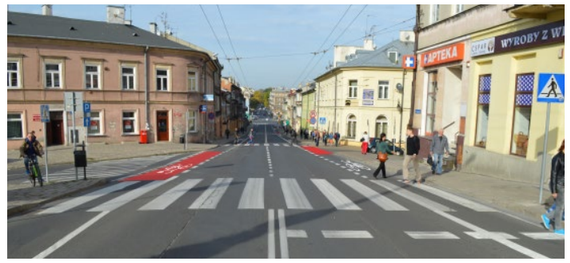


Brakujący od lat przejazd przez ul. Czapskiego wzdłuż ul. Szeligowskiego

Skrzyżowanie ul. Niepodległości i Koryznowej. Brakujący wjazd na drogę rowerową wzdłuż ul. Koryznowej (dwa możliwe rozwiązania).

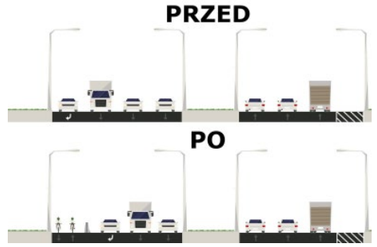


Brakujący od lat przejazd przez ul. Chodźki wzdłuż al. Smorawińskiego.

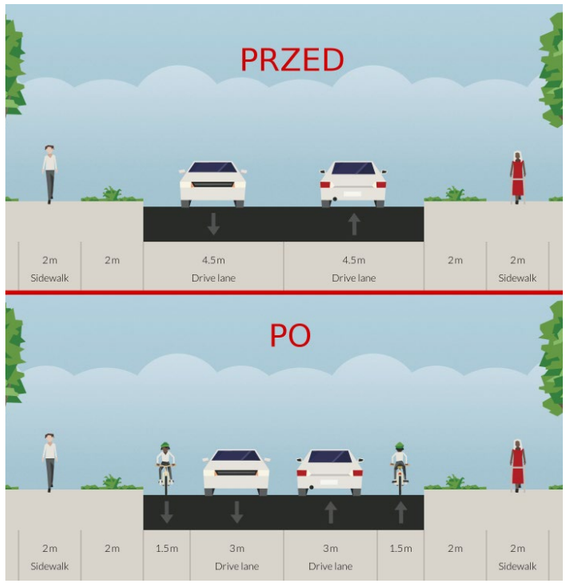


Obustronne pasy rowerowe na ul. Lubartowskiej od Bramy Krakowskiej lub od ul. Olejnej do ul. Unickiej.

Dwukierunkowy pas rowerowy w ciągu al. Solidarności w miejsce jednego z czterech pasów w jezdni biegnącej w kierunku Zamościa, na odcinku od al. Sikorskiego do ul. Lubomelskiej. Proponowany do wydzielenia pas na większości trasy obecnie służy kierowcom tylko do skrętu w prawo. Pas powinien być oddzielony od pozostałych fizyczną barierą, a na wlotach skrzyżowań powinno pojawić się dodatkowe oznakowanie ostrzegawcze.

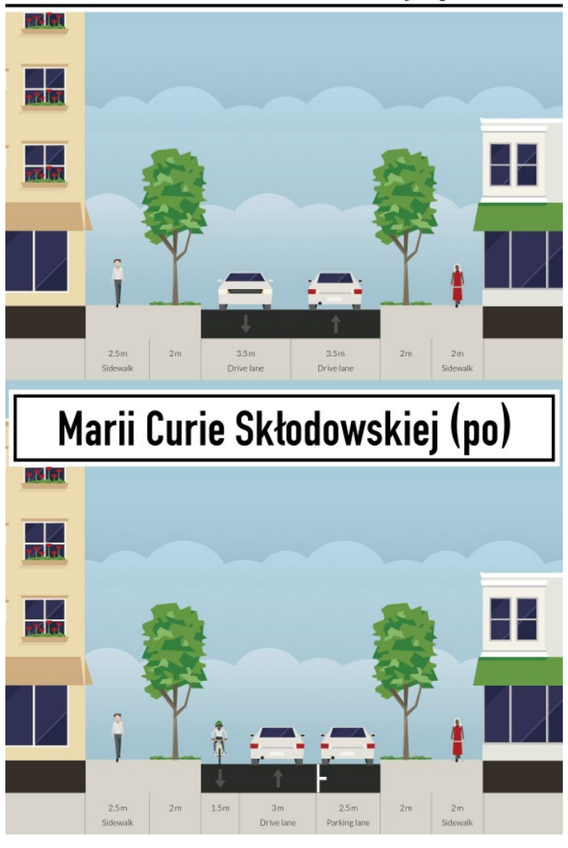


Ul. Głęboka. Wyznaczenie pasów po obu stronach od ul. Sowińskiego do ul. Nadbystrzyckiej. Ulica ma dziś 9 m i tylko 2 pasy. Po zmianie pozostałyby 2 pasy dla samochodów.



Ul. Chopina od Narutowicza do Okopowej – kontrapas w stronę ul. Narutowicza na odcinku jednokierunkowym.

Ul. Skłodowskiej/Obrońców Pokoju/Ofiar Katynia. Wprowadzenie ruchu jednokierunkowego i kontrapasów od ul. Skłodowskiej w kierunku ul. Akademickiej, ul. Obrońców Pokoju i Ofiar Katynia, w stronę ul. Lipowej. Ul. Ofiar Katynia dwukierunkowa, od zjazdu do parkingu podziemnego pod Plazą do ul. Lipowej. Na siedmiometrowych jezdniach zamiast dwóch pasów znalazłyby się miejsca parkingowe, jeden pas ruchu i kontrapas rowerowy. Dzięki takiej organizacji powstaną nowe miejsca parkingowe, a chodniki zostaną uwolnione od samochodów.



Wizualizacje i koncepcja:
Krzysztof Kowalik, Paweł Cal opr. K.G.

Toruń, gm. Rejowiec Fabryczny

Nowy Orzechów – ślady erozji wodnej na skarpie zwałowiska skały płonnej. Wody spływają z niego w kierunku odległego o kilkadziesiąt metrów jeziora Tomaszne i rowu połączonego z przebiegającym nieopodal kanałem Wieprz-Krzna.

Niech sobie wietrzeje

W literaturze przedmiotu, a także w wydawanych decyzjach wielokrotnie wskazywano, że w trakcie prac związanych z wypełnianiem wyrobisk odpady wydobywcze powinny być na bieżąco przykrywane warstwą rekultywacyjną w celu minimalizacji oddziaływania czynników atmosferycznych, a co za tym idzie, zmniejszania skutków pylenia, uwalniania siarczanów z utleniania pirytu oraz zasalania gruntu w związku z infiltracją wód opadowych. Również WIOŚ podczas kontroli z lat 2004-2014 obecność nierozplantowanych pryzm uznawała za naruszenie warunków decyzji. W trakcie wizji lokalnych obecność większych ilości nierozplantowanego i niezagęszczonego odpadu zaobserwowano w kilku lokalizacjach, m.in. w Albertowie, Dorohuczy, Gardzienicach, Baranówce (w tym ostatnim przypadku pryzmy zalegające od wielu miesięcy). Inny problem to pozostawione na długi okres ściany nasypów łupkowych w wyrobiskach, których tylko część została poddana wypełnieniu lub całych stropów wyrobiska bez nasypu rekultywacyjnego. Wietrzejące i wypłukiwane przez deszcze skarpy łupkowych usypisk obserwować można m.in. w Rokitnie, Czułczycach i Czułczycach Kolonii, Sernikach, Nowodworze. W niektórych przypadkach trwa to już od pięciu lub więcej lat. Nieprzykryte usypisko o dużej powierzchni znajduje się w Baranówce.

Wszystkie wymienione przypadki stanowią łącznie istotne, choć trudne do oszacowania źródło emisji do środowiska.

Baranówka

Święcica

Czułczyce Kolonia

Czułczyce

„Poleski czarnoziem" czyli zrekultywowane i co dalej?

Kolejnym zagadnieniem, na które zwracaliśmy uwagę w trakcie badań, była efektywność rekultywacji, tj. na ile przedsięwzięcia te przyczyniły się faktycznie do odzyskania przez zdegradowane grunty funkcji użytkowej.

Dominującym kierunkiem rekultywacji jest przywrócenie użytkowania rolnego. Spośród odwiedzanych realizacji przykłady, kiedy w wyniku rekultywacji faktyczne powstały warunki do efektywnych upraw rolnych, policzyć można na palcach jednej ręki. W **zdecydowanej większości przypadków rekultywacja zdegradowanych przez wydobycie piasku gruntów prowadzi do powstania... jałowych nieużytków.** Normą jest obfite występowanie skały płonnej na powierzchni gruntu (stąd użyte w podtytule określenie „poleski czarnoziem"). Patrząc na te „użytki rolne" trudno nie nabrać podejrzeń, że przykrywająca odpady węglowe warstwa glebotwórcza ma mniej niż przewidziane w rozporządzeniu 100-150 cm. Obserwować możemy to na działkach m.in. w m. Dorohucza, Pniówno, Busówno, Święcica (gm. Wierzbica), Czułczyce, Czułczyce Kolonia (gm. Chełm), Janowica i Siedliszcze (gm. Siedliszcze), Albertów. Nawet po kilku latach roślinność na tych – łatwych do rozpoznania – zrekultywowanych działkach ogranicza się do najmniej wymagających gatunków ruderalnych.

Kwestią do oddzielnego zbadania jest, czy warstwa rekultywacyjna, przez którą na dużą skalę „prześwituje" skała płonna, niezależnie od jej nikłej lub żadnej funkcji glebotwórczej, spełnia funkcję zabezpieczenia odpadów przed wpływem czynników atmosferycznych, a więc wietrzeniem pirytu i infiltracją wód opadowych. Obserwacje (np. Nowodwór) wskazują, że nawet ok. 30 cm warstwa gleby zdolnej do rzeczywistego udarnienia się sprawia, że odpadów nie widać na powierzchni. Nasuwa to podejrzenie, że duża część obserwowanych warstw glebotwórczych była jeszcze mniejszej niż 30 cm miąższości...

Bardzo często mamy do czynienia z „warstwą glebotwórczą" wykonaną z kamieni, pyłu, odpadowego piachu itp. Jednym z bardziej jaskrawych przykładów nowych „użytków rolnych" są wielohektarowe „kamienne pola" w Łuszczowie. Działki te, noszące faktycznie ślady zabiegów agrotechnicznych, gęsto usiane są kamieniami, cegłami, gruzem i resztkami odlewów betonowych wielkości od kilku centymetrów do pół metra oraz zwykłymi śmieciami. Te „użytki rolne", aby nadawały się jakiegokolwiek użytkowania rolnego, wymagałyby oczyszczenia lub przykrycia min. 0,5 m warstwą ziemi.

Rekultywacje w dokumentach

Analizie poddano ok. 900 dokumentów dotyczących postępowań prowadzonych przez starostwa powiatowe, Urząd Marszałkowski i Inspekcję Ochrony Środowiska, w tym wszystkie wydane w latach 2009-2015 oraz jednostkowe z okresu wcześniejszego. Lektura ta pozwala na zobrazowanie i porównanie praktyki decyzyjnej w poszczególnych powiatach.

Studium przypadku – świdnicka czarna dziura i superzagęszczanie

Przykładowo największą skrupulatnością cechowały się decyzje wydawane przez łęczyńskie starostwo. Z kolei decyzje dla powiatu świdnickiego będącego zdecydowanym liderem w ilości skały płonnej wykorzystywanej do rekultywacji pod kilkoma względami odbiegały od ogólnie przyjętej praktyki. O ile w innych powiatach zezwolenia na przetwarzanie odpadów wydobywczych wydawano na okres 1-3 lat ze wskazaniem konkretnej lokalizacji i na podstawie prawomocnej decyzji rekultywacyjnej, to w powiecie świdnickim w latach 2009-2012 (bezpośrednio przed przejęciem zasadniczych kompetencji przez Urząd Marszałkowski) wydano kilkanaście decyzji ważnych przez 10 lat i nie wskazujących konkretnego miejsca prowadzenia odzysku. Większość z nich nie odnosiła się też do żadnych decyzji stwierdzających zgodność wykorzystania odpadów z przesłankami dopuszczającymi taki proces, określonymi w adekwatnym rozporządzeniu ministra.

Decyzje te stanowiły coś w rodzaju 10-letniego abonamentu dla przedsiębiorcy na wykorzystanie od 1 do 5 milionów ton skały płonnej w bliżej nieokreślonych miejscach i w bliżej nieokreślonych celach. Łącznie takie nieokreślone decyzje dotyczyły 26,5 miliona ton odpadów!

Co ciekawe, w przypadku decyzji dotyczących odzysku innych rodzajów odpadów podawano dokładne lokalizacje wraz z numerami działek.

Inną cechą wyróżniającą świdnickie decyzje rekultywacyjne były często wprowadzane zmiany zwiększające ilości odpadów przeznaczonych do rekultywacji, co praktycznie nie występowało w innych powiatach. Dopuszczenie w trakcie realizacji większej niż początkowo ilości łupka dotyczyło niemal co trzeciej decyzji i uzasadniane były „lepszym zagęszczaniem skały płonnej niż zakładano pierwotnie" – widocznie w innych powiatach materiał słabiej się ugniatał... Zwiększenia te dotyczyły najczęściej rzędu 60-80%, ale zdarzały się też dopuszczenia dwukrotnie większej ilości odpadów.

Wnioski

Szczegółowy ogląd praktyki rekultywacji wyrobisk skałą płonną pozwala, naszym zdaniem, na stwierdzenie, że jest to przede wszystkim komercyjna działalność ukierunkowana głównie na pozbycie się maksymalnej ilości kłopotliwego odpadu. Dla efektywnego odzyskania zniszczonych przez wydobycie piasku gruntów nie jest to zabieg konieczny, co pokazują dziesiątki przykładów udanych rekultywacji dokonanych bez wypełniania niecek. Przeciwnie - znaczna część obserwowanych rekultywacji z użyciem odpadów kopalnianych nie prowadziła do faktycznego odzyskania przez grunt użytecznej funkcji, wiele z nich należałoby uznać za zdegradowane również po przeprowadzonej rekultywacji. Wielokrotnie obserwowane lokowanie odpadów w sposób powodujący ich kontakt z wodami powierzchniowymi i gruntowymi, w tym również umożliwiający swobodny odpływ wód odciekowych, częste deponowanie w masach skalnych innych nieuprawnionych rodzajów odpadów oraz częsty długotrwały brak zabezpieczenia deponowanych mas skalnych przed wietrzeniem stanowią czynniki środowiskowego ryzyka, których nie powinno się ignorować. Jeśli dołożyć do tego ogromny ruch ciężkich pojazdów generowany przez tę branżę (kilkadziesiąt tysięcy kursów rocznie) to wniosek nasuwa się sam: ze względów środowiskowych lepiej by było, aby jak największa część odpadów deponowana była na hałdach, gdzie poddawana jest ścisłej kontroli. Albo aby skały wracały tam, skąd je wydobyto – pod ziemię.

A w przypadku wyrażania zgody na deponowanie odpadów w otwartym środowisku instytucje ochrony środowiska oraz wszystkie organy uczestniczące w procesach decyzyjnych powinny na każdym etapie obejmować tę działalność dużo ściślejszą niż obecnie kontrolą.

Opór leśników i gmin

Z lektury dokumentacji wynika, iż Regionalna Dyrekcja Lasów Państwowych w Lublinie, która, z mocy ustawy, opiniuje decyzje dotyczące rekultywacji w kierunku leśnym, od lat konsekwentnie próbuje przeciwstawiać się wykorzystaniu odpadów wydobywczych do rekultywacji wyrobisk z przeznaczeniem na tereny leśne, argumentując, że skała płonna nie stanowi odpowiedniego podłoża do hodowli lasu. Leśnicy kilkunastokrotnie opiniowali negatywnie tego typu wnioski, wielokrotnie wnosili również odwołania od podjętych decyzji. W nielicznych przypadkach, kiedy rekultywacja polegać miała na wypełnieniu za pomocą mas ziemnych, opinie Dyrekcji były pozytywne. O wiele mniej liczne były negatywne opinie ze strony gmin

Rekultywacje wyrobisk bez wypełnienia niecki

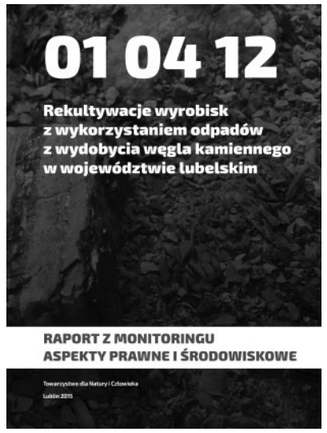
Ustawa o ochronie gruntów wcale nie nakazuje rekultywacji poprzez wypełnienie wyrobiska i powrót do oryginalnego ukształtowania terenu. Kluczowe jest odtworzenie użytecznej społecznie i środowiskowo funkcji zdegradowanego gruntu. Na terenach, na których nie działa bodziec ekonomiczny w postaci płatności za zagospodarowanie odpadów (pochodzących od ich wytwórcy), rekultywacje wyrobisk poprzez ich wypełnienie odpadami prowadzone są bardzo rzadko.

Na terenach oddalonych od kopalni w Bogdance o więcej niż 40 kilometrów rekultywacje poprzez wypełnienie wyrobisk stają się już rzadkością. Dominują rekultywacje obejmujące złagodzenie kąta skarp wyrobiska, wyrównanie dna i zabiegi agrotechniczne, skutkujące powstaniem użytków rolnych lub nasadzeń leśnych. Opinie leśników, gmin i Urzędu Górniczego są pozytywne.

Ogółem w badanym materiale – decyzjach z lat 2009-2014 znalazły się decyzje dotyczące rekultywacji 61 wyrobisk po wydobyciu kruszywa i piasku, nieprzewidujące wypełnienia wyrobiska. W wielu przypadkach dotyczyło to kopalni o dużej, kilkuhektarowej powierzchni i znacznej głębokości. Rzadko stosowaną, ale występującą praktyką jest uznanie, iż naturalna sukcesja roślinna doprowadziła do samoistnego odzyskania przez grunty utraconych walorów. M.in. w przypadku wyrobiska w Podedwórzu uznano, że zostało ono zrekultywowane dzięki zajęciu terenu przez drzewostan. Uznano rolę krajobrazową i estetyczną zadrzewienia śródpolnego oraz rolę ostoi dla zwierzyny i ptactwa.■

Krzysztof Gorczyca

Projekt *Monitoring zagospodarowania odpadów wydobywczych Lubelskiego Zagłębia Węglowego* realizowany był w latach 2014-2015 przez Towarzystwo dla Natury i Człowieka dzięki środkom pozyskanym *w ramach Programu Obywatele dla Demokracji finansowanego z Funduszy EOG.*



W październiku 2015 r. ukazało się nakładem Towarzystwa wydawnictwo pt. „01 04 12 Rekultywacje wyrobisk z wykorzystaniem odpadów z wydobycia węgla kamiennego w województwie lubelskim". Oprócz szczegółowych wyników badań terenowych i monitoringu postępowań administracyjnych dotyczących rekultywacji skałą płonną (których skrótowe omówienie w artykule obok) w wydawnictwie znalazły się także m.in. analizy kwestii formalno-prawnych i przegląd dotychczasowych badań i publikacji poświęconych środowiskowemu oddziaływaniu skał karbońskich oraz omówienie wartości przyrodniczej niektórych wyrobisk.

Wydawnictwo w wersji papierowej dostępne jest nieodpłatnie w biurze Towarzystwa. Zainteresowanym możemy je także przekazać wysyłkowo. W wersji elektronicznej książka dostępna jest pod adresem

www.skalaplonna.ekolublin.pl

Na tej stronie dostępne są również szersze wersje niektórych tekstów oraz filmowy zapis seminarium pt. *01 04 12 Rekultywacje wyrobisk z wykorzystaniem odpadów z wydobycia węgla kamiennego w województwie lubelskim – aspekty środowiskowe*, które odbyło się w Lublinie 23 października 2015 r. z udziałem ok. 60 przedstawicieli starostw powiatowych i gmin, instytucji ochrony środowiska, firm zajmujących się zagospodarowaniem odpadów wydobywczych oraz geologów, chemików, biologów i specjalistów z dziedziny górnictwa węglowego. ■

Rekultywacje z użyciem odpadów wydobywczych – rekomendacje:

• Starostwa, wydając decyzje rekultywacyjne, powinny każdorazowo rozpatrywać we wszystkich aspektach, czy wypełnienie wyrobiska jest w ogóle celowe.

• Szczególnie istotne jest uprzednie zbadanie wartości przyrodniczej wyrobiska.

• Nie powinno się zezwalać na deponowanie odpadów w wyrobiskach zalanych wodą. W przypadku powstania trwałych zabagnień i zbiorników wodnych należy rozważyć ich pozostawienie i odpowiednie ukształtowanie otoczenia akwenu.

• Decyzje powinny w dokładniejszy sposób określać docelową rzeźbę terenu uwzględniającą jego pierwotne ukształtowanie. Celowe jest podawanie wysokości n.p.m. dla co najmniej kilku skrajnych punktów wyrobiska.

• Naturalne obniżenia terenu, zabagnienia itp. nie stanowią gruntów zdegradowanych czy też „niekorzystnie przekształconych" i nie wymagają rekultywacji.

• Należy pilnować, czy nie doszło do zajmowania terenów przyległych do wyrobiska, a zwłaszcza zasypywania naturalnych obniżeń, dolin rzecznych, rowów melioracyjnych itp.

• Przy podejmowaniu decyzji o dopuszczeniu odpadów wydobywczych do przetwarzania poprzez wypełnianie wyrobisk należy opierać się o aktualne wyniki badań właściwości fizykochemicznych odpadów w odniesieniu do wartości z rozporządzenia o standardach gleby. Dotyczy to zawartości substancji w odpadach oraz w wyciągach wodnych. W razie potrzeby warto domagać się pełnych danych (zwłaszcza nt. wyciągów wodnych w sytuacji występowania przekroczeń w suchej masie). Ze względu na zmienność właściwości odpadów w przypadku decyzji o kilkuletnim okresie realizacji należałoby wydawać decyzje warunkowe i analizować cyklicznie wyniki badań odpadów, np. w cyklu sześcio- lub dwunastomiesięcznym z zastrzeżeniem możliwości wstrzymania decyzji w przypadku wystąpienia przekroczeń.

• Przy wystąpieniu w odpadach przekroczeń względem norm z Rozporządzenia o standardach gleb nie powinno się uznawać ich za „naturalne" w nawiązaniu do par. 1 ust. 4.

• Rekultywacje muszą służyć odzyskaniu użytecznego rolniczo lub przyrodniczo gruntu, a nie produkcji kolejnych zdegradowanych nieużytków. Konieczna jest wnikliwa weryfikacja warstwy glebowej, kontrola miąższości, jakości użytego materiału, efektywności zabiegów agrotechnicznych.

• Niedopuszczalne jest pozostawianie powierzchni zwałowisk bez odpowiedniego przykrycia zabezpieczającego przed czynnikami atmosferycznymi. W przypadku wypełnienia tylko fragmentu wyrobiska utworzone z odpadów skarpy powinny być przykryte warstwą ochronną.

• Potrzebna jest dużo większa częstotliwość kontroli i wizji lokalnych, w tym niezapowiedzianych – zwłaszcza dotyczących ew. obecności innych odpadów, pozostawiania nierozplantowanych pryzm i nieosłoniętych powierzchni.

• „Odbiór" rekultywacji powinien być podzielony na etapy:

I – po wykonaniu półki ochronnej dla wód, jeśli jest wymagana,

II – po zakończeniu wypełniania odpadem,

III – po zakończeniu rekultywacji biologicznej.

Inaczej brak jest możliwości weryfikacji prawidłowości realizacji.

Rozmowy o wycinaniu drzew

7 kwietnia odbyła się w lubelskim Urzędzie Miejskim dyskusja poświęcona tematyce wycinek i ochrony drzew w Lublinie. Wstępem do rozmowy była prezentacja raportu przygotowanego przez Fundację Ekorozwoju z Wrocławia, która przeprowadziła ogólnopolski monitoring standardów zarządzania zielenią w miastach wojewódzkich. Obejmował on m.in. analizę jakości decyzji zezwalających na usunięcie drzew i ocenę efektywności nasadzeń zastępczych

W ramach badania przeanalizowano 470 wybranych postępowań (wnioski, decyzje, protokoły z wizji, etc.) przeprowadzonych w miastach wojewódzkich w latach 2011-2014. Jedną z konstatacji raportu jest stwierdzenie, że drzewa w miastach są wciąż masowo wycinane i nie są w wystarczającym stopniu zastępowane nowymi nasadzeniami.

W latach 2011-14 w stolicach województw wycięto łącznie ok. 800 tys. drzew (dane szacunkowe w oparciu o średnią z badanych decyzji, liczba może być wyższa). Porównując tę ilość drzew do parku lub dojrzałego lasu otrzymamy powierzchnię ok. 2600 ha. Stanowi to obszar równy połowie rezerwatu ścisłego Białowieskiego Parku Narodowego, który ma powierzchnię ok. 5700 ha.

Decyzje o usunięciu drzew należą do grupy tzw. decyzji uznaniowych. „Uznaniu podlega przede wszystkim zasadność uwzględnienia wniosku o zezwolenie na usunięcie drzewa. Ponadto uznaniu podlega zastąpienie opłaty obowiązkiem przesadzenia lub zasadzenia nowych drzew lub krzewów. Organ administracji ma obowiązek szczególnie wnikliwie dokonać ustalenia zarówno sytuacji w terenie, jak również przeanalizować przyczyny, które przywołał zainteresowany w celu uzyskania pozytywnego rozstrzygnięcia. Zezwolenie na wycięcie drzew nastąpić może jedynie w sytuacji, gdy przyczyna taka zostanie przez organ uznana za przyczynę ważną, uzasadniającą rezygnację z przewidzianej ustawą o ochronie przyrody ochrony drzew. **Udzielenie zgody na wycięcie drzewa podlegać musi surowszym regułom niż jej odmowa**" (dr J. Jerzmański, Opinia prawna dot. zasad wydawania decyzji w sprawie usuwania drzew, Kancelaria JJB i Wspólnicy). W praktyce tak nie jest.

Najczęstsze błędy decyzji:

• lakoniczność uzasadnień decyzji – okoliczności i powody wycinki nie są należycie badane i udokumentowane (*np. zezwolono na usunięcie 222 szt. drzew, jednakże ani w orzeczeniu, ani w uzasadnieniu decyzji nie określono, jakie obwody pni miały drzewa przeznaczone do usunięcia*),

• brakuje informacji o występowaniu gatunków chronionych (istnieje obowiązek oględzin drzewa pod tym kątem) oraz brak pouczenia na temat obostrzeń wynikających z ochrony gatunkowej,

• 16,9% z decyzji nie zawiera terminu realizacji,

• w znaczącej większości badanych przypadków (87,9%) decyzje nie zawierają informacji o opłatach za usunięcie drzew i krzewów (temat naliczenia czy też odstąpienia od naliczenia opłaty jest „przemilczany"),

• 11,8% badanych decyzji nie zawierało protokołu z oględzin w terenie.

• jedynie w przypadku 17,3% spośród zbadanych zezwoleń nakazano nasadzenia zastępcze (!), w wielu przypadkach nie wyznaczono terminu realizacji nasadzeń kompensacyjnych,

• nasadzenia zastępcze nie są monitorowane, nie są kontrolowane w terenie, powszechną formą kontroli jest pisemne oświadczenie inwestora o dokonaniu nasadzenia (!). Jest to bardzo duży problem, gdyż w obecnej sytuacji w miastach (zanieczyszczenie powietrza, „presja infrastruktury", zasolenie gleby, etc.) drzewa mają coraz mniejszą szansę na osiągnięcie wieku dojrzałego.

Drzewa to też infrastruktura!

Drzewa stanowią element miejskiej infrastruktury na równi z drogami, latarniami ulicznymi czy koszami na śmieci. Oprócz przyrodniczej i estetycznej mają ważną funkcję użytkową i wpływ na życie mieszkańców. Usuwanie zadrzewień stanowi dewastację ważnego miejskiego wyposażenia.

Podczas upałów drzewa uwalniają wodę w procesie parowania, co przyczynia się do obniżenia temperatury otoczenia nawet o 11 stopni. Eliminują do 75% zapylenia, redukują do 98% azotanów i dezaktywują do 70% metali ciężkich. Zadrzewienia tworzą także naturalne ekrany akustyczne, wzbogacają estetykę otoczenia, przyczyniają się do wzrostu cen nieruchomości oraz zwiększają potencjał gospodarczy miast. Obecność drzew w sąsiedztwie łagodzi skutki chorób u osób cierpiących na astmę i inne schorzenia dróg oddechowych oraz choroby układu nerwowego. Są także – również w miastach – siedliskiem gatunków chronionych (nietoperzy, ptaków, chrząszczy etc).

Wycinki w Lublinie

W Lublinie w latach 2011-2014 wydano łącznie 4231 decyzji na wycinkę. Liczba decyzji nie pokrywa się jednak z ilością wyciętych drzew. Według informacji podawanych przez Dziennik Wschodni w poprzednich 5 latach Urząd Miasta wydał decyzje zezwalające na usunięcie 23,7 tys. drzew, jednocześnie nakazał nasadzenie 35,5 tys. Decyzje odmowne zostały wydane w przypadku wniosków o wycinkę ok .1,6 tys. drzew.

Autorzy raportu podają, że w przypadku Lublina tylko co dziesiąta badana decyzja nakazywała nasadzenia zastępcze. Plusem jest jednak, że decyzje te precyzyjnie określają gatunek drzewa i minimalny obwód pnia, a wszystkie nasadzenia określone w decyzjach są odbierane na podstawie oględzin w terenie, podczas których weryfikowane jest spełnienie przez sadzonki parametrów określonych w decyzji. Z ogólnopolskiej analizy wynika, że taka praktyka nie jest wcale regułą, a dominuje odbiór nasadzeń na podstawie oświadczenia i ew. dokumentacji fotograficznej. Raport wskazuje również, że uzasadnienia decyzji w Lublinie były bardzo lakoniczne. Sabina Lubaczewska z FER, współautorka raportu, zwróciła uwagę, że trudno na ich podstawie dociec, jakie były faktyczne przesłanki przemawiające za wycinką.

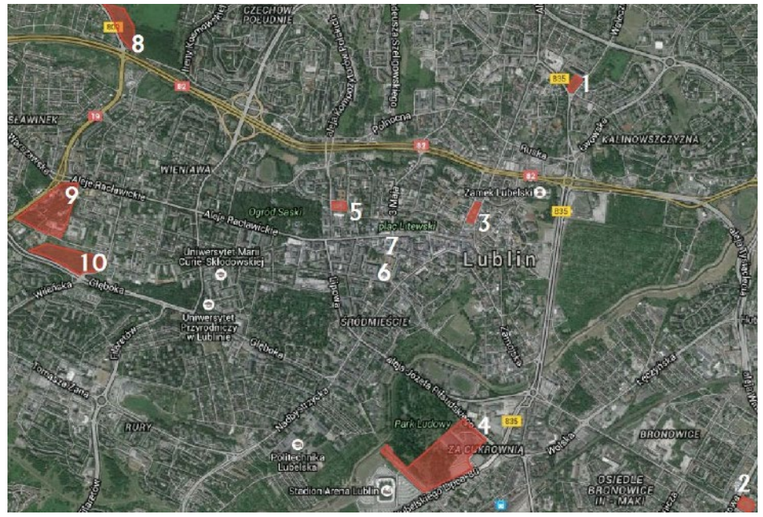
Obecni na kwietniowej debacie przedstawiciele miejskich agend wydających zezwolenia (Miejski Architekt Zieleni, Miejski Konserwator Zabytków) zwracali uwagę, że raport w odniesieniu do Lublina opiera się na analizie niewielkiej ilości przykładowych decyzji, dlatego nie można jego wniosków uogólniać na całą praktykę decyzyjną. Przykładowo odsetek decyzji nakładających obowiązek nasadzeń zastępczych uznano za znacznie zaniżony – według deklaracji Urzędu stosuje się je w ponad połowie decyzji. Nie negowano jednak obserwacji dotyczących braku odniesienia do walorów przyrodniczych wycinanych drzew oraz bardzo lakonicznych uzasadnień decyzji.

Wnioski z dyskusji dotyczyły potrzeby edukacji odnośnie znaczenia drzew w miejskim środowisku, skierowanej zarówno do szerokiego grona mieszkańców, jak i do samych decydentów, miejskich i dzielnicowych radnych oraz administratorów nieruchomości. Padł również postulat uwzględnienia dobrej praktyki z Gdańska, gdzie stworzono system internetowy umożliwiający wskazanie lokalizacji pod drzewo na własnym lub miejskim gruncie. W efekcie Gdańsk nie ma ponoć problemów z miejscem na nasadzenia kompensacyjne, a ubocznym efektem jest powstawanie nowych skwerów i parków. Więcej informacji o tym przedsięwzięciu na stronie bandgdansk.com.

■ OPR. K. G.

Tu rosły drzewa

Poniższa mapa pokazuje obszary zwartych zadrzewień w szeroko rozumianej centralnej części Lublina, zlikwidowane pod zabudowę w ostatnich kilkunastu latach oraz obszary kolejnych przewidywanych inwestycji, które wiązać się będą z likwidacją terenów zadrzewionych.



1. Skwer u zbiegu ul. Walecznych i Unickiej, wycinka 71 starych drzew.

2. Ul. Krańcowa – likwidacja 40-letniego skweru, jedynego w okolicy. Na jego miejscu powstają bloki.

3. Ul. Świętoduska – usunięcie w 2009 roku 80 drzew i kilkuset krzewów pod niezrealizowaną, jak dotąd, budowę centrum handlowego.

4. Park Ludowy – drastycznie okrojony pod budowę Targów Lubelskich oraz ul. Muzycznej (360 drzew). 270 drzew w tej okolicy wycięto dodatkowo pod budowę ul. Lubelskiego Lipca i wiaduktu. Planowane jest dalsze zmniejszenie parku pod rozbudowę Targów.

5. Ul. Spokojna/ Wieniawska – likwidacja wyspy starodrzewu (60 okazów) pod budowę biurowca.

6. Likwidacja skweru przy ul. Okopowej/ Hempla pod budowę parkingu i centrum handlowego Bigmar (ok. 2000 roku).

7. Wycięcie szpaleru przy ul. Kołłątaja.

8. Skrzyżowanie ul. Ducha i Solidarności – wycinka ok. 1700 drzew pod przebudowę skrzyżowania.

Perspektywiczne likwidacje zadrzewień:

9. Al. Kraśnickie – planowana budowa osiedla mieszkaniowego.

10. Planowana budowa akademików na zdziczałym terenie powojskowym, tzw. „kambodży".

11. Rozbudowa PSK 1, wycinka ok. 80 drzew w dolinie Czechówki pod parking.

Do mniej widocznych ubytków, jakie najpewniej czekają nas w najbliższych latach, doliczyć można planowane „uporządkowanie" drzewostanów w ramach modernizacji Placu Litewskiego, błoni pod Zamkiem, al. Racławickich. Nie wiadomo jaki kształt przybierze przebudowa ul. Sowińskiego, gdzie również planowano usunięcie szpaleru drzew.

W sumie oznacza to zniknięcie z centralnego obszaru miasta i jego przyległości nawet kilkunastu hektarów zwartych zadrzewień i 3–4 tys. kilkudziesięcioletnich drzew.

W decyzjach zezwalających na wycinkę nakazano nasadzenia zastępcze podobnego rzędu wielkości. Jednak nawet gdyby nasadzenia te trafiały do Śródmieścia i przy bardzo optymistycznym założeniu, że wszystkie one przetrwają, musielibyśmy czekać co najmniej 40 lat na efekt w przybliżeniu choćby równoważący ubytki. W rzeczywistości jednak nasadzenia realizowane są głównie poza tym obszarem i w dużym rozproszeniu, a ich długookresowa udatność daleka jest od 100%. W Śródmieściu przybywa przede wszystkim drzewek w donicach...

Bilans ten zapewne już dziś odbił się na jakości życia mieszkańców (stan zanieczyszczenia powietrza, uciążliwość hałasu, wysokość temperatur) i oddziaływanie to będzie się pogłębiać, nawet jeśli lublinianie nie do końca sobie ten związek uświadamiają. Trend ten idzie w parze z narastaniem zagrożeń, które ochrona i rozwój zadrzewień mogłyby niwelować, na przykład związanych z wzrostem ruchu samochodowego. Każdego roku w Lublinie przybywa 4-6 tys. pojazdów.

■

OPR. K. GORCZYCA

Żeby kompensacja kompensowała

Jednym z wątków dyskusji podczas kwietniowego seminarium był postulat wypracowania lubelskich standardów postępowania w sprawach wniosków o zgodę na wycinkę oraz określania zasad nasadzeń zastępczych. Poniżej kilka propozycji do optymalnej metodyki takiego postępowania.

Ustawa o ochronie przyrody umożliwia organom wydającym pozwolenie na wycinkę „uzależnienie zgody od określonych przez organ nasadzeń zastępczych lub przesadzenia drzewa lub krzewu". Dalej ustawa mówi, że organ – wydając takie zezwolenie – *bierze pod uwagę w szczególności dostępność miejsc do nasadzeń zastępczych oraz następujące cechy usuwanego drzewa lub krzewu:*

1) wartość przyrodniczą, w tym rozmiar drzewa lub powierzchnię krzewów oraz funkcje, jakie pełnią w ekosystemie;
2) wartość kulturową;
3) walory krajobrazowe;
4) lokalizację.

Rolą nasadzeń zastępczych jest kompensacja strat środowiskowych spowodowanych usunięciem drzew i krzewów. Stąd postulat, aby postępowanie dotyczące wycinki obejmowało analizę wartości ekologicznej, kulturowej i krajobrazowej drzewa w kontekście miejsca, z którego planuje się jego usunięcie oraz żeby omówienie tej analizy znalazło się w tekście uzasadnienia decyzji.

Proces taki pozwoli określić spowodowany wycinką,ubytek wszystkich ważnych z punktu widzenia interesu społecznego funkcji, a więc także określić możliwość i adekwatną skalę kompensacji tych ubytków w postaci nasadzeń zastępczych. Analiza ekologiczna powinna dotyczyć nie tylko wartości przyrodniczych samych drzew, ale także ewentualnych związanych z nim rzadkich lub chronionych gatunków zwierząt i roślin (głównie ptaki, bezkręgowce, grzyby i porosty). W przypadku zwartych zadrzewień/zakrzaczeń uwzględnić należy nie tylko „mieszkańców" konkretnych drzew, ale także tworzone przez nie i ich otoczenie siedlisko przyrodnicze (kępy zakrzaczeń mogą być zamieszkiwane przez ssaki, ptaki nie związane bezpośrednio z konkretnym drzewem).

Należałoby stwierdzić, czy drzewo/obszar zadrzewiony stanowi barierę chroniącą przed zanieczyszczeniami i hałasem, np. związanym z sąsiedztwem szlaków komunikacyjnych, źródeł niskiej emisji (np. kotłownie węglowe), czy rejon miasta należy do obszarów narażonych na tego typu zanieczyszczenia, jaki jest udział planowanego do wycinki drzewostanu w istniejącym potencjale zieleni na określonej jednostce powierzchni (np. sąsiedni 1 km2 lub hektar). Należałoby także określić znaczenie planowanych do usunięcia drzew w odniesieniu do takich parametrów jak pyły zawieszone, metale ciężkie, retencja wody, oddziaływanie na lokalną wilgotność powietrza/temperaturę i znaczenie tych parametrów w skali lokalnej. O ile w przypadku najczęściej kojarzonej z drzewami produkcji tlenu trudno byłoby wykazać wpływ usunięcia danego egzemplarza na warunki życia (dostępność tlenu), to w przypadku oddziaływania termicznego, drgań, hałasu czy pochłaniania pyłów taki związek w skali lokalnej w wielu przypadkach jest zauważalny. W szczególności dotyczy to likwidacji zwartych zbiorowisk kilkunastu-kilkudziesięciu drzew. W analizie lokalizacji uwzględnić należałoby, czy teren wycinki nie należy do wrażliwych w aspekcie zdrowotno-środowiskowym, np. gęsto zaludnionych, w sąsiedztwie obiektów takich jak przedszkola, szpitale, place zabaw.

Taka analiza, uzupełniona o – pominięte tu – aspekty krajobrazowe i kulturowe dałaby informację o tym, jaka skala i rodzaj nasadzeń mogłyby być wskazane, aby straty środowiskowe możliwie minimalizować. Stanowiłaby również gruntowne uzasadnienie ułatwiające obronę decyzji w przypadku ewentualnego sporu prawnego z wnioskodawcą, związanego z zaskarżeniem decyzji. Dodatkowo uzasadnione byłoby odniesienie się w decyzji do faktycznej ilości nasadzeń, które realnie zniwelowałyby skutki wycinki oraz do okresu wzrostu drzew potrzebnego do osiągnięcia takiego rezultatu. W odniesieniu do produkcji tlenu w przypadku dużych drzew ilość sadzonek w początkowym okresie wzrostu liczona jest w setkach.

Odrębną kwestią jest wybór lokalizacji nasadzeń, odnoszący się z jednej strony do rozpoznanych strat ekologicznych związanych z wycinką, z drugiej do zdiagnozowanych potrzeb dotyczących wymienionych wyżej funkcji ekologicznych, w tym zdrowotnych oraz społecznych i kulturowych. Preferowane powinny być w pierwszym rzędzie obszary deficytowe, czyli takie, gdzie drzewostan jest najuboższy, a zapotrzebowanie największe.

Niezależnie od kwestii nasadzeń zastępczych treść decyzji powinna odnosić się w formie narracyjnej – a nie tylko poprzez wskazanie podstawy prawnej – do zasadności samego usunięcia roślinności, zwłaszcza w przypadku wniosków uzasadnionych np. zachwianiem statyki drzewa itp. Rozstrzygnięcie powinno odnosić się do istniejących alternatywnych rozwiązań, bazując na dostępnej wiedzy.

Uwzględnienie wszystkich poniższych elementów wiązałoby się zapewne z większą pracochłonnością procesu, ale niedogodność ta w dużym stopniu dałaby się zniwelować powtarzalnością części treści, wypracowaniem mechanizmów oceny i opisu. Ponadto odnoszenie się do całego wachlarza parametrów dotyczyłoby zapewne tylko niektórych decyzji związanych z postulowanym usunięciem ważnych społecznie i ekologicznie drzewostanów. Z drugiej strony taka kompleksowa analiza miałaby ogromne znaczenie edukacyjne, pozwoliłaby zapewne na znaczne podniesienie efektywności mechanizmu nasadzeń zastępczych oraz uchronienie części drzew przed wycięciem. A to chyba warte jest odrobiny dodatkowego urzędniczego wysiłku...

■

Krzysztof Gorczyca

Górki czechowskie –ostateczne starcie?

Kompromis czy szczodry prezent dla inwestora?

Debata o różnych pomysłach zagospodarowania terenu dawnego poligonu, zwanego Górkami Czechowskimi, trwa od kilkunastu lat. Dla przypomnienia: znaczną część terenu nabyła, jako grunty przeznaczone na użytki zielone i tereny rekreacyjne, firma Echo. Wiele lat próbowała przekonać władze Lublina do zmiany przeznaczenia gruntu na tereny inwestycyjne. Dziś te same próby kontynuuje nowy właściciel – lubelska firma deweloperska. Zamiast planowanego wcześniej centrum handlowego mamy więc w planach zabudowę jednorodzinną oraz bloki. Prezydent Żuk zapowiedział gotowość do kompromisu z właścicielem, polegającego na zezwoleniu na zabudowę 40% obszaru. Nie pokazano oficjalnie żadnych rysunków, ale te 40% (czyli ok. 40 ha) przeznaczone na zabudowę to zapewne maksimum tego, co na tym terenie można zabudować. W połączeniu z terenami w północnej części już przeznaczonymi pod domki, oznaczałoby to zabudowanie zdecydowanej większości obszaru Górek... Z rozległego, unikalnego terenu zielonego pozostałyby skrawki dolin ciasno otoczone osiedlami. „Cywilizowanie" Górek trwa od dawna. Nawet w chwili zamykania tego numeru trwają pracę przy zasypywaniu jednej z dolin (patrz foto).

Miasto nie jest, naszym zdaniem, zobligowane do żadnych ustępstw wobec inwestora, odbywających się kosztem dobra wspólnego mieszkańców. Właściciel kupował teren nieprzeznaczony pod budownictwo mieszkaniowe na własne ryzyko. Przypomnijmy, że w przypadku skweru-cmentarza przy ul. Walecznych władze Lublina potrafiły konsekwentnie i skutecznie zanegować plany inwestycyjne właściciela odnośnie gruntu przeznaczonego pod zieleń. Tym razem mamy do czynienia z obiektem zdecydowanie ważniejszym dla miasta.

Górki dla miasta!

Północnalny, wolny od zabudowy rozległy obszar poligonu stanowi jeden z trzech strategicznych terenów rekreacyjnych Lublina, obok okolic Zalewu Zemborzyckiego i Starego Gaju. Północna część miasta pozbawiona jest innych

tego typu dużych obszarów zielonych. Respektowały to wszystkie dotychczasowe dokumenty planistyczne Lublina.

Takie rozległe enklawy biologicznie czynnej powierzchni mają istotny wpływ na klimat miasta – wpływają na temperaturę i wilgotność oraz stan powietrza sąsiednich dzielnic. Dużo mówi się o roli korytarza napowietrzającego pozwalającego na wentylację centralnej części miasta. Być może nie wszyscy zdajemy sobie z tego sprawę, ale znaczna część lublinian znajduje się pod dobroczynnym wpływem zielonych Górek.

To, że do naszych czasów dotrwała tak duża niezabudowana przestrzeń, powinno być uznane za wartość, którą należy za wszelką cenę obronić.

Krajobraz i przyroda

Górki Czechowskie to jeden z ostatnich skrawków niemal nieprzekształconego krajobrazu typowego niegdyś dla Wyżyny Lubelskiej, budowanego przez sieć wąwozów rozdzielających wyspowe wysoczyzny. Od wielu lat przyrodnicy postulowali i projektowali na części Górek krajobrazowo-florystyczny rezerwat przyrody, chroniący unikatową roślinność stepową. Prowadzone tam badania wykazywały wysokie nagromadzenie cennych roślin chronionych oraz ziół leczniczych (168 gatunków). Bogaty jest również świat zwierzęcy, zwłaszcza ptaki i bezkręgowce. Obserwuje się tam chronionego chomika europejskiego oraz wiele gatunków występujących pospolicie, których jednak obecność na terenach zurbanizowanych jest dużą wartoscią.

Wiele wskazuje na to, że trwający proces zmiany planu zagospodarowania przestrzennego w najbliższych miesiącach trwale rozstrzygnie, czy lublinianie utrzymają dostęp do unikalnej enklawy żywej przyrody, czy też zostaną go pozbawieni w imię prywatnych komercyjnych interesów. Liczymy na rozsądek radnych, a mieszkańców zachęcamy do aktywności – podpisywania petycji, wspierania lokalnych inicjatyw, takich jak Stowarzyszenie Obrony Górek Czechowskich czy działania miejscowych Rad Dzielnic.

■

Krzysztof Gorczyca

Wiosna 2016. Jedna z dolin zasypywana materiałem z budowy skrzyżowania al. Solidarności/ul. Ducha
fot. D.S. / arch SOGCZ

Zanim wydasz kolejny miliard na drogi

czyli kilka klasycznych teorii nt. infrastruktury drogowej, którymi w Lublinie się nie przejmujemy...

Prawo Lewisa-Mogridge'a

Poszerzanie dróg nie prowadzi do zwiększenia ich przepustowości, ponieważ ruch na takiej ulicy powiększa się tak, aby maksymalnie wypełnić zwiększoną przepustowość. Zgodnie z tą teorią zakładana poprawa przepustowości trwa od kilku tygodni do kilku miesięcy, po czym korki wracają pomimo większej liczby pasów ruchu. Zaobserwowane zostało także zjawisko zwiększenia przepustowości przy zwężeniu ulicy, dzięki zmniejszonej prędkości samochodów i tym samym większej gęstości pojazdów na drodze (mniejszych odstępów).

Paradoks Downsa-Thomsona

Wzrastająca przepustowość dróg może prowadzić do dużego spadku płynności ruchu. Zjawisko występuje, gdy podróżujący rezygnują z transportu publicznego na rzecz prywatnego. Rozwój sieci drogowej w celu rozładowania zatorów drogowych jest nie tylko nieefektywny, ale często przynosi rezultaty przeciwne do zamierzonych. Jest to rozwinięcie teorii Downsa (1992), zgodnie z którą zwiększenie przepustowości autostrady sprawia, że kierowcy używający dotychczas dróg alternatywnych zaczynają korzystać z autostrady, kierowcy do tej pory jeżdżący poza godzinami szczytu zaczynają jeździć w godzinach szczytu, a użytkownicy transportu publicznego rezygnują z niego na rzecz własnego samochodu.

Paradoks Braessa

Czasy podróży pojazdów mogą ulec wydłużeniu po dodaniu do sieci drogowej nowego połączenia. Znane są liczne przykłady wystąpienia w ruchu drogowym takiego efektu. W 1969 roku w Stuttgarcie inwestycje drogowe w centrum doprowadziły do znacznego pogorszenia się warunków ruchu drogowego w okolicy Schlossplatz, czemu zaradzono dopiero zamykając dla ruchu kołowego fragment Königsstraße. W Nowym Jorku w 1990 roku czasowe zamknięcie 42. Ulicy zwiększyło płynność ruchu w jej okolicy.

na podstawie wikipedia.org

Szybciej, bezpieczniej, sympatyczniej

Obserwacje miejskiej rowerzystki

Jeżdżenie na rowerze wydaje się modą nową, jednak ten sposób przemieszczania się był popularny w Polsce od dekad. Wystarczy pojechać na wieś lub do mniejszego miasteczka, żeby przekonać się, że rowerami jeżdżą wszyscy: młodzi, dorośli i całkiem sędziwi . Bo rower jest nie tylko relatywnie tanim środkiem transportu, ale też wygodną i szybką alternatywą w miejscach, gdzie komunikacja publiczna jest mniej dostępna.

Rower wybierają osoby potrzebujące realnej mobilności, której nie zapewni ani komunikacja miejska, ani samochód. Jako środek lokomocji dostępny cały rok rower przebija auto. Przekonałam się o tym wiele razy zimą, mijając sąsiadów skrobiących z benedyktyńską cierpliwością szyby swoich samochodów, podczas gdy ja byłam gotowa do drogi od razu po wyjściu z bloku.

Przykładem braku realnej mobilności może być niedawno rozpoczęta przebudowa skrzyżowania na Alei Solidarności czy remont na Narutowicza w Lublinie. Zwężenie tych ulic natychmiast spowodowało gigantyczne korki. Kierowcy aut i pasażerowie komunikacji miejskiej są zmuszeni tkwić w pojazdach, podczas gdy wybranie roweru skraca czas przemieszczania się do kilkunastu minut.

Użytkowanie roweru ma wiele odcieni. Można robić to wyczynowo, w miejskim stylu lub tylko po to, żeby szybko i minimalnym wysiłkiem przewieźć zakupy z bazarku.

W mieście niezmiernie rozczulają mnie starsze osoby jeżdżące na rowerach obładowanych kwiatami, koprem i różną zieleniną z działek. Dzięki dość długiej trasie wzdłuż Bystrzycy wiele osób chętnie korzysta z roweru, przemieszczając się między miejscem zamieszkania a zlokalizowanymi w pobliżu tej drogi ogródkami działkowymi. I chociaż ta trasa bywa zatłoczona, a w nocy pozbawiona jakiegokolwiek oświetlenia, wciąż cieszy się nieustającą popularnością. Na pytanie, czy to za sprawą tego, że jest wygodna, czy raczej dlatego, że w ogóle istnieje, osoby jeżdżące nią mają swoje własne odpowiedzi.

Rower to nie tylko źródło mobilności, to także namiastka bezpieczeństwa dla osób samotnie wracających nocą do domu. Jeśli przeraża cię wizja przemierzania pustych ulic pieszo, rower będzie optymalnym rozwiązaniem. W tym przebija dość drogą i raczej mało przyjemną komunikację miejską. Kiedy za jednorazowy przejazd autobusem nocnym trzeba zapłacić kilka złotych, to korzystając z rowerów z systemu roweru miejskiego (LRM), mieszcząc się w dwudziestu minutach nie zapłacimy nic, a za pierwszą godzinę tylko złotówkę.

Osobiście zdecydowanie wybieram powrót rowerem także dlatego, że jest to zwyczajnie bezpieczniejsze. Mobilność, jaką dają dwa kółka, chroni przed wieloma zaczepkami i niemiłymi sytuacjami, o czym przekonuję się codziennie wracając wieczorem z pracy. Idąc po osiedlu można napotkać różne osoby, jednak rowerem myk i już jestem u siebie.

Najmilszym aspektem korzystania z roweru są dla mnie rozmowy z innymi rowerzystami i niebywała życzliwość, którą darzy się wzajemnie większość z nich. Wiele razy miałam okazję wysłuchać, gdzie w mieście są najlepsze serwisy, kiedy i gdzie są spotkania rowerowe. W przeciwieństwie do jazdy autem czy komunikacją miejską rower daje szansę na miłą rozmowę z osobami korzystającymi ze ścieżek. Nierzadko rozmowy te połączone są z zachwytem nad otaczającą florą i fauną lub krótką wymianą spostrzeżeń na temat stanu ścieżek w mieście. Wiele osób wciąż czeka, kiedy będzie mogło przejechać wokół Zalewu bez obaw o zwichrowanie roweru i własnego stanu ducha.

W Lublinie brakuje jeszcze wiele do tego żeby uznać, że stan infrastruktury rowerowej jest zadowalający, jednak osoby korzystające z rowerów nie są w ciemię bite i potrafią się zorganizować, by powiedzieć, co i gdzie trzeba zmienić. Przeprowadzone przez Porozumienie Rowerowe w kwietniu dzielnicowe konsultacje rowerowe pokazały, że sami wiemy, gdzie potrzeba zlikwidować krawężniki, dodać fragment drogi rowerowej lub usunąć przyciski do świateł, żeby jeździło się bezpieczniej i dynamiczniej. Zwiększone zainteresowanie rowerami siłą rzeczy wymusza na osobach decyzyjnych refleksję nad mobilnością nie skoncentrowaną wyłącznie na ruchu samochodowym. Powoli do świadomości mieszkańców dochodzi, że szukanie miejsca parkingowego dla samochodu i bulenie za postój w strefie płatnego parkowania to archaizm, który powinien być zarezerwowany raczej dla osób przymuszonych do takich rozwiązań.

Wiadomo nie od dziś, że tam gdzie auto nie da rady, tam rower się wciśnie. ■

Magdalena Łuczyn

Rowerem cargo po Lublinie

Podobnie jak w innych polskich miastach również w Lublinie w ostatnich latach liczba rowerzystów znacznie wzrosła. Rower nie służy już tylko do rekreacji. Wielu lublinian zaczęło nim dojeżdżać do pracy, do szkoły i na studia, do knajpy czy na zakupy. Bo rower w mieście jest zwykle bezkonkurencyjny, jeśli chodzi o czas dojazdu. Nie stoi w korkach, jest tani w utrzymaniu, a przy okazji dostarcza nam codziennej dawki ruchu oraz endorfin.

Co zrobić jednak, gdy mamy małe dzieci lub gdy chcemy zrobić większe zakupy dla całej rodziny? Albo gdy od czasu do czasu trzeba przewieźć coś większego i cięższego? Możemy oczywiście doczepić z tyłu sakwy oraz fotelik dla dziecka, a z przodu bagażnik ze skrzynią. I takie rozwiązanie będzie oczywiście w porządku, jednak dużo wygodniejszy w takich sytuacjach jest rower cargo (ang. *cargo bike*) czyli inaczej rower towarowy.

Typów takich rowerów jest całe mnóstwo, ale dwa najpopularniejsze rodzaje to tradycyjny trójkołowiec ze skrzynią ładunkową między dwoma przednimi kołami oraz dwukołowy *long john* ze skrzynią pomiędzy przednim kołem a kierownicą. Różnice w ich konstrukcji doskonale widać na zdjęciach. Każdy z nich ma swoje zalety i wady – trycykl jest bardziej pakowny, ale za to jest wolniejszy i szerszy. *Long john* jest szybszy i łatwiej poruszać się nim w ruchu miejskim, jednak przewieziemy nim mniej. Dodatkowo trzykołowy rower jest oczywiście bardziej stabilny.

Europa

Ojczyzną tych pojazdów są takie rowerowe potęgi jak Holandia czy Dania. Mimo to również na zdjęciach polskich miast sprzed kilkudziesięciu lat można dostrzec sporo rowerów transportowych. Pierwotnie służyły głównie do przewozu towarów – korzystali z nich np. piekarze, drobni sprzedawcy, kurierzy i wielu innych przedsiębiorców, ale przewożono nimi także ludzi. I chociaż Polakom mogą kojarzyć się przez to raczej z dawnymi warszawskimi rikszami, to w innych krajach takie wykorzystanie cargo bike'ów nie jest niczym niezwykłym. Dotyczy to zwłaszcza rodziców i ich pociech w codziennej drodze do szkoły czy przedszkola.

Kopenhaga. Rowerem cargo można przewieźć nawet kilkoro dzieci. Fot. Krzysztof Lipka

Rowerową rewolucję transportową przeżywają w ostatnich latach takie kraje jak Niemcy, Francja czy Wielka Brytania. Z rowerów cargo na masową skalę zaczęły korzystać tam firmy kurierskie, restauracje czy przedsiębiorcy wykonujący usługi z dojazdem. I nie jest to ich jakaś fanaberia, tylko czysta kalkulacja – nie płacą za paliwo, ubezpieczenie, naprawy, parkowanie itd. Poza tym w niektórych branżach każda minuta niestania korku jest niezwykle cenna.

Rowery cargo w Polsce

Rowery cargo są już obecne właściwe w większości dużych polskich miast. Po każdej z wojewódzkich stolic jeździ ich co najmniej kilka. W Warszawie od czterech lat działa miejska wypożyczalnia rowerów transportowych. Można z niej skorzystać za darmo – wystarczy tylko okazać dowód osobisty. Rowery wypożyczają głównie mieszkańcy śródmieścia, ale dostępne są one także w innych częściach stolicy. Wykorzystywane są m.in. do przewozu zakupów czy do przeprowadzek. Dzięki temu warszawiacy mają do dyspozycji doskonałą alternatywę dla drogiego w utrzymaniu auta.

Kraków chce w tym roku rozpocząć projekt, dzięki któremu część samochodów dostawczych w centrum miasta zostanie zastąpiona rowerami cargo. Przedsiębiorcy prowadzący swoje biznesy przy Rynku będą mogli za darmo korzystać z rowerów towarowych, które udostępni im krakowski magistrat. W specjalnych punktach będzie można przeładować towary z aut na rowery, dzięki czemu tłok na krakowskim Rynku trochę się zmniejszy. Poza tym w stolicy Małopolski jeździ także Smokowóz, czyli rower z kierowcą do wynajęcia. Można zamówić dostawę zakupów ze sklepu albo targu, jedzenie z ulubionej

knajpy czy też odebranie butów od szewca. Wszystko oczywiście w ekspresowym tempie i w atrakcyjnych cenach.

A jak jeździ się po Lublinie?

W Lublinie cargo bike'ów jest mało i niestety w tej dziedzinie inne polskie miasta trochę nas wyprzedziły. Najbardziej widocznym rowerem transportowym jest mobilna kawiarnia BikeCafe, którą można spotkać głównie w centrum miasta. Nie mniej rozpoznawalna jest żółta riksza Porozumienia Rowerowego, a także trzykołowa reklama restauracji Zielony Talerzyk. Ten ostatni rower niestety ostatnio częściej stoi niż jeździ.

Kierowanie rowerem cargo nie różni się zbytnio od jazdy zwykłym jednośladem. Na przykładzie własnego *long johna* mogę zapewnić, że to naprawdę nic trudnego. Już po kilku minutach przyzwyczajamy się do dłuższego promienia skrętu i do większych gabarytów naszego pojazdu. Jeśli jeździmy zwykłym rowerem, to również pedałowanie nie powinno nam sprawiać większych problemów. Co prawda lubelskie górki mogą utrudniać jazdę, jednak wtedy rower możemy po prostu wprowadzić na wzniesienie. A gdy wiozę małego pasażera, to każda większa górka jest doskonałym miejscem do krótkiego spaceru. Wówczas przy pchaniu cargo bike'a przydaje się nawet pomoc kilkulatka :) Jednak takie sytuacje to rzadkość i pod większość wzniesień można spokojnie podjechać na najlżejszym przełożeniu. A w niepogodę z pomocą przychodzi nam osłona przeciwdeszczowa dla pasażera, którą rozkłada się w mgnieniu oka. Doskonale sprawdza się też przy niskich temperaturach i większym wietrze.

Jazda rowerem transportowym po lubelskich ulicach i drogach rowerowych dostarcza wielu pozytywnych doznań. Ludzie uśmiechają się na widok tego nietypowego pojazdu, dzieci do nas machają, a kierowcy wydają się być bardziej uważni i ostrożniej nas wyprzedzają. Świat z siodełka cargo bike'a jest piękniejszy!

Więcej praktycznych informacji o rowerach towarowych w Polsce można znaleźć w ciekawym poradniku narower.com/rower-towarowy-warto-kupic-jaki-za-ile

■

Krzysztof Lipka

Już od czerwca Towarzystwo dla Natury i Człowieka/Porozumienie Rowerowe uruchamia we współpracy z Miejską Biblioteką Publiczną możliwość nieodpłatnego wypożyczenia roweru towarowego. Szczegóły na www.cargo.lublinrowerem.pl

Kopenhaga. Oprócz dziecka można przewieźć również jego rower, Fot. Krzysztof Lipka

Fot. Paweł Waga

Rowery a wojewódzki plan transportowy

Uchwalony w ubiegłym roku „Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie lubelskim" od 2017 r. będzie miał istotny wpływ na kształt transportu publicznego w regionie. Jednym z istotniejszych postanowień tego dokumentu jest integracja różnych środków transportu zbiorowego. Nie zapomniano przy tym o konieczności zapewnienia odpowiedniej infrastruktury dla rowerów.

Plan transportowy

Obowiązek opracowania planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego nakłada na wybrane organy administracji(głównie jednostki samorządu terytorialnego) ustawa o publicznym transporcie zbiorowym. Zgodnie z postanowieniami aktu prawnego dokument określa m.in. sieć komunikacyjną, na której jest planowane wykonywanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej, ocenę i prognozy potrzeb przewozowych, przewidywane finansowanie usług przewozowych, preferencje dotyczące wyboru rodzaju środków transportu, zasady organizacji rynku przewozów, pożądany standard usług przewozowych w przewozach o charakterze użyteczności publicznej oraz przewidywany sposób organizowania systemu informacji dla pasażera.

Taki dokument został opracowany dla województwa lubelskiego i po szerokich konsultacjach społecznych przyjęty uchwałą Sejmiku Województwa. Uwzględnia on postanowienia zawarte w ustanowionym przez ministra właściwego do spraw transportu „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego – międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie w transporcie kolejowym". Zapisy znajdujące się w obu dokumentach powinny być uwzględnione podczas tworzenia planów transportowych dla powiatów i gmin.

Rowery w planie transportowym

W omawianym dokumencie nie poświęcono zbyt wiele miejsca transportowi rowerowemu. Wynika to głównie z faktu, że samorząd województwa odpowiedzialny jest głównie za organizację połączeń między miastami powiatowymi, a w takich relacjach jednoślady nie odgrywają większego znaczenia . Autorzy dokumentu umieścili jednak transport rowerowy jako ogniwo w łańcuchu transportu publicznego. Wskazali jego ważną rolę w dojazdach do miejsc przesiadkowych. Największe znaczenie w tym zakresie mają mieć węzły przesiadkowe międzygałęziowe, umożliwiające szybkie przesiadki, np. w ramach jednego kompleksu budynków między środkami komunikacji publicznej, takimi jak pociągi i autobusy. Mają one być jednym z istotnych elementów wysokiej atrakcyjności transportu publicznego w regionie. Na terenie województwa lubelskiego takie obiekty powinny zostać urządzone w Białej Podlaskiej, Chełmie, Dęblinie, Krasnymstawie, Kraśniku, Lubartowie, Lublinie, Łukowie, Międzyrzecu Podlaskim, Parczewie, Puławach, Rejowcu Fabrycznym (w oparciu o stację kolejową Rejowiec), Rykach, Świdniku, Terespolu i Zamościu. W miastach oddalonych od kolejowego transportu pasażerskiego lub tam, gdzie nie zakłada się, że kolej będzie odgrywała większą rolę w przewozie osób, planuje się utworzenie węzłów przesiadkowych integrujących wewnątrzgałęziowo transport drogowy. Na liście znalazły się miasta powiatowe: Biłgoraj, Hrubieszów, Janów Lubelski, Łęczna, Opole Lubelskie, Radzyń Podlaski, Tomaszów Lubelski i Włodawa.

W ocenie autorów opracowania w takich obiektach należy zapewnić odpowiednią infrastrukturę dla rowerów. Dlatego znalazł się postulat, aby w ramach węzłów były urządzane bezpieczne i wystarczająco pojemne (minimum 10-20 miejsc) parkingi dla jednośladów. Parkingi B+R powinny charakteryzować się lokalizacją bezpośrednio przy miejscu przesiadkowym, przezroczystym zadaszeniem umożliwiającym dostęp promieni słonecznych, oświetleniem, monitorowaniem wizyjnym oraz widocznymi, rozpoznawalnymi znakami B+R. Należy je wyposażyć w stojaki w kształcie odwróconej litery U, umożliwiające przypięcie do ramy roweru. Do miejsc dogodnych do przesiadek powinny prowadzić wygodne i bezpieczne drogi rowerowe, należy również rozważyć budowę wypożyczalni jednośladów.

Co istotne, samorządy budujące węzły przesiadkowe będą mogły uzyskać dofinansowanie ze środków europejskich w ramach trwającej już unijnej perspektywy finansowej na lata 2014-2020. Lublin będzie mógł skorzystać z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Dla mniejszych ośrodków przewidziano dostęp do dofinansowania w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020. I w tym dokumencie założono wsparcie dla przedsięwzięć polegających na wybudowaniu zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Wskazano przy tym, że powinno ich powstać 8. Dlatego jest duża szansa na to, że w miarę szybko powstanie przynajmniej część postulowanych węzłów przesiadkowych.

Inne postanowienia

Plan transportowy dla Lubelskiego zawiera również inne postulaty związane z przemieszczaniem się rowerem. Jego autorzy wskazali, że jednym z powodów niedostatecznej atrakcyjności transportu zbiorowego w regionie jest niedostateczna infrastruktura rowerowa. Aby to zmienić postulują, obok lepszego połączenia transportu rowerowego z kolejowym, budowę parkingów w centrach miast obok budynków użyteczności publicznej oraz budowę dróg rowerowych. Co znamienne, w ocenie autorów dokumentu odpowiednie warunki do korzystania z jednośladów podniosą atrakcyjność całego transportu publicznego w regionie.

■

Rafał Jasiński

Więcej połączeń roweru z koleją

Spółki kolejowe coraz częściej dostrzegają i, co ważniejsze, podejmują konkretne działania w celu zbliżenia dwóch przyjaznych dla środowiska form przemieszczania się. Dotyczą one zarówno infrastruktury kolejowej, jak i taboru. Skutkiem tych działań jest więcej stojaków na rowery przy peronach oraz w pociągach.

Infrastruktura

Zarządcy infrastruktury kolejowej, czyli PKP Polskie Linie Kolejowe i Polskie Koleje Państwowe, w coraz większym stopniu wychodzą naprzeciw potrzebom rowerzystów. Pierwsza z wymienionych spółek, odpowiedzialna za utrzymanie linii kolejowych, w tym peronów, w ubiegłym roku rozpoczęła ogólnopolskie przedsięwzięcie, którego efektem było doposażenie przystanków kolejowych w bezpieczne miejsca dla pozostawienia rowerów. W 2014 r. „u-kształtne" stojaki rowerowe pojawiły się na 400 przystankach. W bieżącym roku przedsięwzięcie to jest kontynuowane i kolejne setki miejsc postoju dla jednośladów mają pojawić się w 300 lokalizacjach. W każdym z tych miejsc posadowiono po kilka lub kilkanaście stojaków. Co ciekawe, PKP PLK przed wytyczeniem lokalizacji zapytało użytkowników najpopularniejszego portalu społecznościowego o wskazanie miejscowości, w których powinny pojawić się stojaki rowerowe. Zamieszczoną ankietę zobaczyło ponad 44 tys. użytkowników Internetu – jak pochwalił się zarządca infrastruktury kolejowej.

W ramach realizowanego projektu dodatkowe wyposażenie dla rowerzystów pojawiło się również na przystankach województwa lubelskiego. Wcześniej było ich niewiele i znajdowały się zwykle w pobliżu wyremontowanych dworców kolejowych, np. w Dęblinie (bodajże największy parking rowerowy w regionie), Białej Podlaskiej czy na stacji Nałęczów. W ubiegłym roku lubelska jednostka organizacyjna zarządcy narodowej sieci linii kolejowych doposażyła 24 przystanki kolejowe w – łącznie – 76 stojaków. Dzięki temu pojawiło się wyposażenie umożliwiające przypięcie 152 jednośladów. Zostały one zlokalizowane w ciągu większości linii kolejowych, po których jest prowadzony ruch pasażerski: Dęblin – Lublin – Chełm – Dorohusk, Łuków – Dęblin, Biłgoraj – Zwierzyniec, Lublin – Kraśnik, Rejowiec – Zawada – Bełżec i Zawada – Zamość. Oprócz wymienionych, zdecydowanie więcej miejsc dla jednośladów pojawiło się wzdłuż linii kolejowej łączącej Warszawę z Terespolem, za którą odpowiada jednostka organizacyjna PKP PLK z Siedlec. Tutaj zamontowano na 17 przystankach lub stacjach od 10 do 20 stojaków. Co istotne, przy montażu zarządca infrastruktury zwrócił uwagę na to, aby pojawiły się one w miejscach bezpiecznych – ruchliwych, oświetlonych oraz w zasięgu monitoringu wizyjnego, jeśli taki został zamontowany na stacji lub przystanku kolejowym.

Przedsięwzięcie jest kontynuowane w bieżącym roku. W wyniku przeprowadzonych prac nowe stojaki mają pojawić się m.in. na stacjach/przystankach: Biskupice, Chełm Miasto, Dorohusk, Kanie, Okrzeja, Rejowiec i Trawniki. Zatem zamontowanie dodatkowych stojaków pozwoli na zwiększenie liczby miejsc, w których można będzie w bezpiecznym miejscu pozostawić rower po dojeździe do przystanku i dalej kontynuować podróż pociągiem.

Nie bez znaczenia są inne pozytywne zmiany w infrastrukturze. Zwiększa się liczba nowych oraz zmodernizowanych przystanków kolejowych. Dzięki tym pierwszym stale poprawia się dostęp do pociągów dla mieszkańców czy turystów. W 2015 r. otworzono aż pięć nowych przystanków kolejowych – dwa w Zamościu (Zamość Stare Miasto i Zamość Wschód) oraz trzy położone wzdłuż linii kolejowej Chełm – Włodawa: Ruda Huta, Majdan Stuleński i Okuninka Białe, gdzie odbywa się sezonowy ruch pasażerski. Wszystkie nowe lub odnowione obiekty, obok wielu innych zalet, są dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Dzięki temu np. łatwiej jest wprowadzić rower na peron.

Tabor

Należy również odnotować, że we wszystkich pociągach regionalnych można przewozić rowery. Ponadto coraz więcej składów kursujących na takich trasach ma specjalne miejsca do przewozu rowerów. Kupowane głównie przez samorząd wojewódzki nowe szynobusy, obok odpowiednio wyposażonych i oznakowanych miejsc do przewozu rowerów, mają również obniżoną podłogę, co ułatwia wprowadzenie jednośladu. Również 5 ostatnio zmodernizowanych składów elektrycznych ma specjalne miejsca do przewozu rowerów, choć ze względu na starą konstrukcję jednostek nadal trzeba „wspinać się" na wysoką podłogę po schodach. Warto przy tym podkreślić, że nawet w starych składach elektrycznych nie ma większego problemu z przewozem rowerów – wprawdzie nie są wyposażone w stojaki, jednak obszerne miejsca dla osób z większym bagażem pozwalają na przewiezienie nawet większej liczby jednośladów niż w nowych lub zmodernizowanych składach.

Będzie jeszcze lepiej?

Wymienione inicjatywy zapewne będą kontynuowane. Do rozwoju integracji kolei i rowerów mogą przyczynić się chociażby zapisy w „Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla Województwa Lubelskiego" (o czym piszemy szerzej w innym artykule) czy zapisane w Regionalnym Programie Operacyjnym Województwa Lubelskiego na lata 2014-2020, związane z gospodarką niskoemisyjną, rozwojem transportu publicznego i integracją różnych form komunikacji zbiorowej. Ważne jednak, że obok pomysłów i postulatów już zrealizowano konkretne przedsięwzięcia lub przedstawiono bardzo konkretne plany.

■

Rafał Jasiński

Lubelska kooperatywa spożywcza

Lubelska Kooperatywa Spożywcza jest inicjatywą konsumentów i konsumentek zainteresowanych stałym pozyskiwaniem ekologicznej, wegetariańskiej żywności i naturalnych kosmetyków, bezpośrednio od rolników i wytwórców. Jest to inicjatywa otwarta. Wszyscy chętni są zaproszeni do włączenia się w jej działania i do wspólnych zakupów.

Jak to działa?

Aby być członkiem/członkinią kooperatywy, należy zadeklarować 2 godz. w miesiącu, w trakcie których uczestniczymy w co najmniej jednej z 6 grup roboczych. Zamówienia składamy raz w tygodniu poprzez internetowy arkusz. Zamówione towary odbieramy w niedzielę.

Jak dołączyć do Kooperatywy?

Każdy może być członkiem/członkinią kooperatywy. Aby dołączyć do grupy i zacząć zamawiać, wystarczy napisać maila na adres kooperatywy i wpłacić 30 zł składki.

Jakie produkty można kupić w kooperatywie?

Przede wszystkim warzywa i owoce sezonowe, ale również nabiał, zioła, soki i inne przetwory, miód, kasze, oleje, pieczywo. Wiele towarów to produkty niedostępne w zwykłych sklepach. Nasi dostawcy to głównie certyfikowane gospodarstwa ekologiczne lub mali lokalni rolnicy i przetwórcy, których towar powstaje z dbałością o standardy ekologiczne. Staramy się unikać produktów pochodzących z przemysłowego rolnictwa i przetwórstwa.

Kooperatywa zaprasza także do współpracy producentów żywności ekologicznej. ■

Kontakt: kooperatywa.lbn@gmail.com
Szczegółowe informacje: lubelskakooperatywa.wordpress.com

Bądź aktywnym rowerzystą

Denerwują Cię drogi rowerowe urywające się w połowie? Chciałbyś, aby pojawiło się więcej infrastruktury rowerowej? Przeszkadzają Ci zbyt wysokie krawężniki?

Za budowę i stan infrastruktury rowerowej odpowiadają lokalne władze. Nie znaczy to jednak, że rowerzyści nie mają wpływu na warunki poruszania się rowerem po mieście. Wręcz przeciwnie: jak pokazuje doświadczenie, to właśnie rowerzyści poprzez swoje działania w istotny sposób wpływają na poprawę infrastruktury rowerowej. To, jak wygląda miasto i czy jest przyjazne dla rowerzystów, zależy od naszej aktywności i liczby osób, które włączają się w działania. Nawet małe kroki podejmowane przez wiele osób tworzą presję odczuwaną przez polityków, urzędników i projektantów.

W 2015 roku nakładem Towarzystwa ukazała się lubelska edycja „Poradnika aktywnego rowerzysty".

Czego dowiesz się z tej książeczki?

- jak powinna wyglądać dobra droga rowerowa/pas rowerowy/kontrapasy/kontraruch/ulica z uspokojonym ruchem/stojak rowerowy/ rozwiązania przyjazne rowerzystom,
- które urzędy są odpowiedzialne za tworzenie i utrzymanie infrastruktury rowerowej,
- jak napisać wniosek dotyczący spraw rowerowych i co zrobić, żeby był skuteczny,
- jakie są inne sposoby wpływania na decyzje podejmowane przez urzędników. ■

Rowerowa mapa Lublina 2016

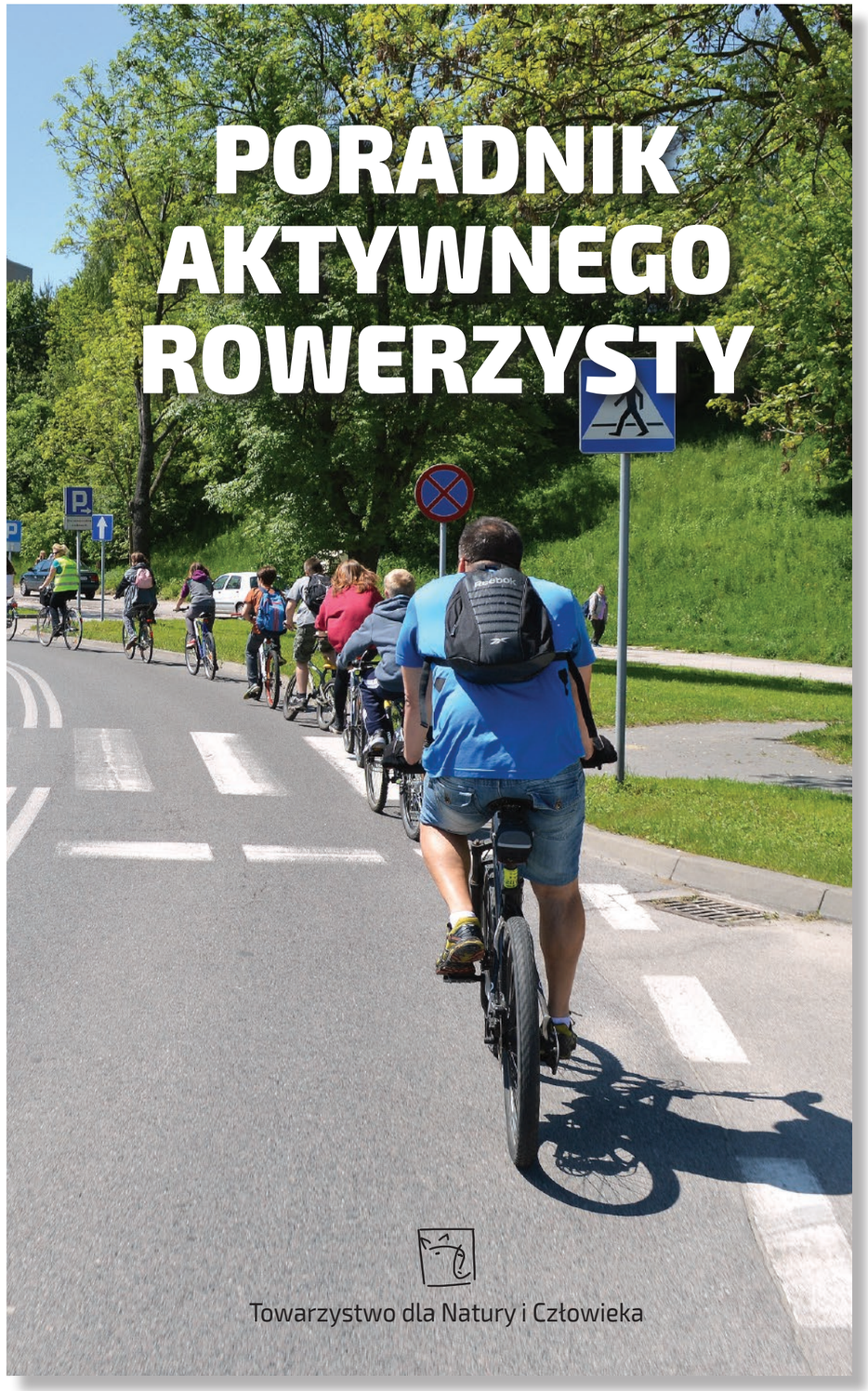
– na papierze, w komputerze i w telefonie

W kwietniu ukazało się kolejne, zaktualizowane wydanie naszej rowerowej mapy Lublina. W wersji papierowej będzie ją można otrzymać podczas licznych wydarzeń edukacyjnych zaplanowanych na najbliższe miesiące.

W wersji elektronicznej do przeglądania lub do ściągnięcia mapa dostępna jest na stronie LublinRowerem.pl.

Zawsze aktualna i najbardziej rozbudowana wersja mapy, obejmująca również Świdnik, dostępna jest na stronie mirl.info.pl.

Można również korzystać z mapy pod postacią aplikacji na urządzenia mobilne z systemem android, oferującej dostęp offline do mapy infrastruktury rowerowej Lublina oraz Świdnika, zawierającej także elementy takie jak wydarzenia, stojaki, usługi i stacje roweru miejskiego.



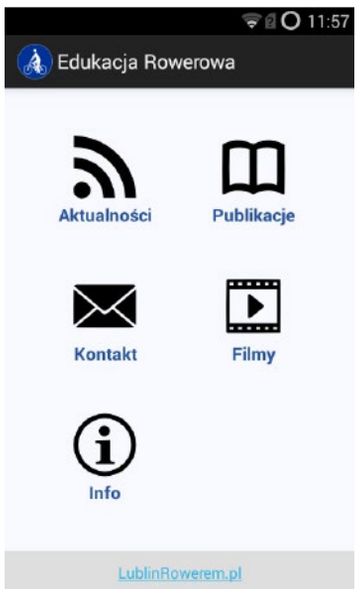
Poradnik dostępny jest bezpłatnie w naszym biurze (ul. Głęboka 8a) oraz – w postaci elektronicznej – na stronie www.LublinRowerem.pl (dział publikacje).

Edukacyjna aplikacja rowerowa

Pod koniec 2015 roku opublikowaliśmy bezpłatną aplikację na urządzenia mobilne z systemem Android pt. „Rowerowa Edukacja".

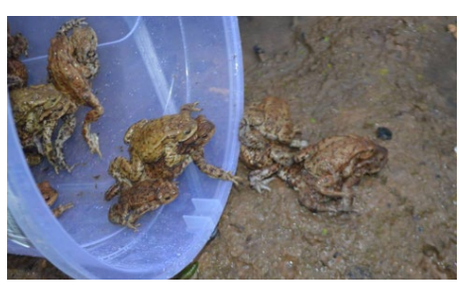
Zawiera ona materiały edukacyjne przeznaczone dla rowerzystów, w szczególności uczniów, nauczycieli oraz rodziców. Można w niej znaleźć m.in. omówienie kwestii prawnych dla rowerzystów, linki do różnych prezentacji, scenariuszy lekcyjnych, odpowiedzi na często zadawane pytania oraz filmy edukacyjne i zakładkę o kampanii edukacyjnej „Rowerowy maj". Zachęcamy do ściągnięcia i wypróbowania. Materiały będą systematycznie dodawane wraz z rozpoczęciem nowego sezonu edukacji rowerowej w lubelskich szkołach.

Dostępna jest na stronie lublinrowerem.pl/publikacje. ■



Nie bój żaby na Janowskiej

Na przełomie marca i kwietnia odbyła się kolejna edycja akcji ratowania płazów w okolicach ul. Janowskiej, gdzie w czasie wiosennych migracji notuje się bardzo wysoką śmiertelność ropuchy szarej przy pokonywaniu jezdni oraz torów kolejowych. W tym roku zadanie ułatwiło zainstalowanie przez Regionalną Dyrekcję Ochrony Środowiska i Zarząd Dróg i Mostów kilkusetmetrowej bariery ochronnej w najbardziej newralgicznym miejscu. Wolontariusze Towarzystwa monitorowali sytuację codziennie przez okres niemal trzech tygodni. Przy siatce, na torowisku oraz przy ul. Lipskiej zebraliśmy ok. 700 ropuch szarych i pojedyncze osobniki innych gatunków. Co najmniej drugie tyle zebranych zostało przez pracowników RDOŚ oraz okolicznych mieszkańców, którzy spontanicznie włączyli sie do akcji. Wszystkie zwierzęta zostały przeniesione do pobliskich oczek wodnych. Fot. TdNiCz



Muzyka z Roztocza i z Wojsławic

Nowe płyty z serii In Crudo

W ramach serii wydawniczej In Crudo nakładem Towarzystwa dla Natury i Człowieka ukazały się dwa płytowo-książkowe wydawnictwa prezentujące unikalne i niepublikowane dotąd materiały z zakresu tradycyjnej muzyki wschodnego pogranicza.

„Spod Niebieskiej Góry 2"

Druga część roztoczańskiej antologii – tym razem skupiona na regionie Roztocza południowego/wschodniego. Płyta zawiera nagrania z archiwów Instytutu Sztuki Polskiej Akademii Nauk, Polskiego Radia, Muzeum Wsi Lubelskiej, In Crudo oraz nagrania współczesne, wykonane przez ekipę serwisu Muzyka-Roztocza.pl. Na płycie usłyszymy polskich oraz ukraińskich śpiewaków i śpiewaczki, instrumentalistów, kapele, w tym wykonujące tradycyjny repertuar taneczny wiejskie orkiestry dęte. Komentarz etnomuzykologiczny – prof. Piotr Dahlig.

„Zofia Sulikowska z Wojsławic. Portret śpiewaczki"

Monograficzna prezentacja jednej z wybitniejszych i najbardziej utytułowanych śpiewaczek regionu, od lat współpracującej z Towarzystwem. Na płytę składają się pieśni weselne, kolędy, pieśni religijne oraz ballady.

Dodatkowe informacje i zamówienia: info@muzykaroztocza.pl 81/743-71-04 ■

Festiwal PIEŚNI BAGIEN 2016

muzyka tradycyjna Polesia

24–28 sierpnia

Wola Wereszczyńska k/Urszulina

- koncerty wybitnych wiejskich śpiewaków i kapel z ukraińskiego, polskiego i białoruskiego Polesia
- warsztaty śpiewacze, taneczne i instrumentalne
- spotkania, filmy, wystawy, wykłady

Informacje:
piesnibagien.bezcenne.net

Europejski Tydzień Zrównoważonego Transportu w Lublinie

16-22 Września 2016

www.Etzt.Lublinrowerem.Pl