



BURMISTRZ GMINY I MIASTA LWÓWEK ŚLĄSKI

Al. Wojska Polskiego 25 A 59-600 Lwówek Śląski
tel. 75 6477888 fax. 75 6477889

email: urząd@lwowekslaski.pl, www.lwowekslaski.pl



DOLNOŚLĄSKI
KLUCZ GMIN

K R Y S Z T A Ł
PRZETARGÓW
PUBLICZNYCH
2011



GINA
FAIR PLAY

Lwówek Śląski, dnia 07.11.2022 r.

OR.152.2.2022.BB

Stowarzyszenie Po Stronie Mieszkańców



Burmistrz Gminy i Miasta Lwówek Śląski w odpowiedzi na „PETYCIĘ WS. OTWARCIA LWÓWECKIEGO RYNKU” uprzejmie informuje, co następuje.

Zmiana organizacji ruchu drogowego przy Placu Wolności w Lwówku Śląskim, została wprowadzona decyzją (Zatwierdzeniem) Starosty Lwóweckiego nr 65/2021 z dnia 21.12.2021 r. Zmiana ta zakończyła realizację zadania pn. „Rewitalizacja północnej części rynku w Lwówku Śląskim, przebudowa ulic: Słowackiego, Kościelnej i Szpitalnej w Lwówku Śląskim – II etap, przebudowa ul. Słowackiego wraz z częścią ul. Kościelnej” zgodnie z uzyskaną decyzją Starosty Lwóweckiego nr 22/2018 z dnia 19.01.2018 r. zatwierdzającą projekt budowlany i udzielającą pozwolenia na budowę obejmującą przebudowę nawierzchni skwerów, placów, jezdni, chodników i miejsc postojowych oraz budowę sieci oświetlenia – zamierzenie budowlane pn. „Zagospodarowanie dwóch skwerów w obszarze Placu Wolności w Lwówku Śląskim”, a także decyzjami Dolnośląskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków we Wrocławiu zezwalającymi na prowadzenie robót budowlanych na układzie urbanistycznym.

Koncepcję przebudowy Rynku przedstawiono pierwszy raz na spotkaniu z mieszkańcami w Ratuszu dnia 21 czerwca 2018r. O pracach nad projektem technicznym i realizacją przebudowy informowano w składanych przez Burmistrza na sesjach Rady Miejskiej informacjach (wraz z prezentacjami) o pracy Burmistrza. Realizując to zadanie Burmistrz Gminy i Miasta Lwówek Śląski wykonywał budżet Gminy i Miasta Lwówek Śląski, przyjmowany przez organ uchwałodawczy tj. Radę Miejską w Lwówku Śląskim.

Lwówek Śląski jest miastem, którego centrum posiada bardzo specyficzny układ komunikacyjny z tzw. „drogą średnicową” Alei Wojska Polskiego, wyznaczoną ul. Sienkiewicza, Placem Wolności i ul. Orzeszkowej. Obszar centrum znajduje się w strefie ścisłej ochrony konserwatorskiej „A”. Zrealizowany projekt zakładał likwidację ruchu drogowego publicznego w obszarze od ul. Chrobrego-łącznika do ul. Mickiewicza po stronie wschodniej i po stronie północnej placu Wolności, ale z pozostawieniem drogi manewrowej pozwalającej na dojazd do Urzędu Stanu Cywilnego, do obsługi lokali użytkowych na pierzei wschodniej zabudowy oraz w Ratuszu.

W sytuacji, kiedy w Polsce w jednej rodzinie jest już normą posiadanie dwóch, a nawet trzech pojazdów samochodowych, żadne miasto nie jest w stanie zapewnić swoim mieszkańcom dostatecznej ilości miejsc postojowych, a przecież są jeszcze osoby przyjezdne, turyści itd. Na spotkaniach z mieszkańcami i sesjach Rady Miejskiej składana była informacja, iż do wprowadzenia przedmiotowej zmiany organizacji ruchu dojdzie dopiero po zakończeniu budowy nowego parkingu na 39 pojazdów przy ul. Kościelnej, co też miało miejsce. Dodatkowo powstały także 4 miejsca postojowe na ul. Chrobrego. Należy także zauważyć, iż przed przebudową w tzw. górnej części rynku usytuowanych było jedynie około 20 miejsc postojowych. Przywoływanie, iż cyt. „(...) historycznie również znajdowały się tam parkingi dla wozów oraz później pojazdów

zmechanizowanych.”, zupełnie nie przystaje do czasów współczesnych, gdzie centra miast w miarę możliwości są zupełnie wyłączone z ruchu stając się przyjazne mieszkańcom.

W Strategii Rozwoju Gminy i Miasta Lwówek Śląski przyjętej uchwałą Nr XXVII/197/20 Rady Miejskiej w Lwówku Śląskim z dnia 29 października 2020 r. w celach strategicznych strona 15., zapisano cyt. „ 4.Rozwój infrastruktury na rzecz poprawy dostępności komunikacyjnej i zachowania wysokiej, jakości środowiska oraz dostosowanie do zmian klimatu, zapisano w celach operacyjnych konieczność ochrony i poprawy, jakości środowiska (poprzez zmniejszenie emisji spalin), a także tworzenie nowych otwartych przestrzeni publicznych.” Ponadto w cyt. wyżej Strategii na stronie 21. wskazano, iż cyt. „4.1. Poprawa zewnętrznej i wewnętrznej dostępności gminy” może być realizowana poprzez cyt. „4.1.8. Ograniczenie ruchu samochodowego w centrum miasta”, i dalej cyt. „4.4. Wspieranie rozwoju mieszkalnictwa oraz rewitalizacji i tworzenia nowych otwartych przestrzeni publicznych” zapisano cyt. „4.4.4. Podnoszenie, jakości przestrzeni publicznych pod względem atrakcyjności wyposażenia w różnorodne udogodnienia i przyjaznych wszystkim grupom mieszkańców, w tym usuwanie barier architektonicznych dla osób starszych i z niepełnosprawnościami”. Biorąc więc powyższe po uwagę Burmistrz Gminy i Miasta Lwówek Śląski realizował i nadal sukcesywnie realizuje, dokument strategiczny posiadając stosowną uchwałę Rady Miejskiej w Lwówku Śląskim.

Zupełnie chybiony jest także argument, iż cyt. „Przywrócenie przejazdu w stronę ul. Kościelnej pozwoli również na ułatwienie dojazdu karetok pogotowia ratunkowego do szpitala.” Przebudowana ul. Słowackiego z wprowadzonym zakazem zatrzymywania się i postoju stanowi obecnie bardzo dogodny i szybki dojazd karetok pogotowia ratunkowego do szpitala. Po wprowadzeniu wszystkich opisanych wyżej zmian nie wpłynęły do tut. urzędu żadne uwagi ze strony służb ratunkowych. Jedyne uwagi jakie się pojawiły, były ze strony Państwowej Straży Pożarnej w Lwówku Śląskim i dotyczyły umożliwienia swobodnego przejazdu ulicą Słowackiego (przed przebudową była wąska i bez zakazu zatrzymywania się i postoju) samochodom pożarniczym. Uwagi te zostały w pełni uwzględnione.

Odnosząc się do kwestii cyt. „(...) zwiększenie bezpieczeństwa poprzez zmniejszenie ruchu przy ul. Mickiewicza (...)”, należy wskazać, iż ten temat był analizowany przy sporządzaniu projektu zmiany organizacji ruchu po przebudowie ulic Morcinka, Chrobrego, Przyjaciół Żołnierza, PCK. Wskazano wtedy organowi prowadzącemu nadzór nad organizacją ruchu na drogach gminnych, że będzie prowadzona obserwacja natężenia ruchu na ulicy Mickiewicza. Nie zauważono jednak, w tym względzie istotnych różnic.

Stwierdzenie „(...) Prosbę motywujemy również spadkiem dochodów przedsiębiorców prowadzących działalność w tej części miasta, która zagraża zamknięciem kolejnych działalności ze względu na wcześniejsze decyzje UGiM” uznać należy również za nieuzasadnione. Na spotkaniu w tut. Urzędzie (na początku br.) z kilkoma osobami prowadzącymi działalność gospodarczą w obrębie górnego rynku, wyjaśniono, że jeśli doszło do spadku dochodów, to powinni złożyć w tut. Urzędzie stosowną informację wraz z dowodami w postaci dokumentów księgowych. Wskazać należy, iż do tut. Urzędu po zakończeniu przebudowy ulic i górnego rynku nie wpłynęły żadne pisma to potwierdzające. Wydaje się więc wysoce uzasadnione stwierdzenie, że to nie przebudowa pl. Wolności, ale przede wszystkim epidemia koronawirusa, a obecnie wojna na wschodzie i wywołany nią kryzys energetyczny doprowadziły mieszkańców do zubożenia, a przez to bardziej oszczędnych zakupów. Ponadto wiele osób przeniosło się z zakupami do nowo powstałych „marketów”, które stały się dla nich z różnych względów bardziej atrakcyjne.

Podstawą zmian było wyznaczenie przestrzeni miejskiej, w zależności od odcinka o zróżnicowanym charakterze. Najważniejszym punktem założenia jest przestrzeń przy Ratuszu miejskim - Plac Wolności, który stał się strefą całkowicie wolną od samochodów. Zamknięcie ulicy Placu Wolności dla ruchu samochodowego pozwoliło na odzyskanie przestrzeni i wykształcenie funkcjonalnego placu, miejsca, które obecnie wykorzystywane jest do lokalizacji ogródków restauracji, stref wypoczynku itp. Dodatkowo jest to też miejsce, gdzie odbywają się imprezy kulturalne, np. Lwóweckie Lato Agatowe. Dojazd i zaparkowanie samochodów możliwe jest od zachodu ul. Kościelną, gdzie wybudowano parking. Również od strony północnej Placu Wolności

zostały wyznaczone miejsca przeznaczone do parkowania. Na potrzeby parkowania przeznaczono południową część Placu Wolności. Wprowadzone zmiany w organizacji ruchu wydają się, jak najbardziej uzasadnione, a najbliższy czas pokaże zapewne jakim przeobrażeniom ta część miasta ulegnie. Z ruchu nie wyłączono przecież całego obszaru Placu Wolności, lecz jedynie jego część. Lwówek Śląski ze swoim centrum nie należy do dużych miast i praktyczne wszędzie jest blisko, a odległości do pokonania, nawet pieszo są niewielkie.

Na koniec przytoczę fragment tekstu z PORADNIKA wydanego przez Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju w 2013 roku pn. „Organizacja przestrzeni ulic w obszarach śródmiejskich”, w którym czytamy:

„Ulice i place stanowią podstawowy element struktury funkcjonalno-przestrzennej miast. W obszarach miejskich zajmują znaczną część przestrzeni publicznych, gdzie miesza się ruch bardzo różnych użytkowników: małych dzieci, osób starszych, osób mających różną zdolność poruszania się (sprawni i nie w pełni sprawni) oraz korzystających z różnych form podróżowania (pieszo, rowerem, samochodem).

Jakość przestrzeni publicznych ma wpływ, na jakość życia mieszkańców miasta. Ich urządzenie powinno następować w sposób świadomy, na podstawie planów zagospodarowania, z zamiarem dostosowywania ulic i placów do zakładanych funkcji. Powinno to wynikać z przyjętych kierunków rozwoju miasta obowiązujących w jego poszczególnych strefach.

Urządzanie ulic nie powinno wiązać się z dążeniem do równowagi w spełnieniu oczekiwań i zaspokajaniu potrzeb wszystkich grup użytkowników. W obszarze miejskim wręcz przeciwnie, powinno być równoznaczne z jasnym wskazaniem grupy uprzywilejowanych i odejściem od priorytetowego traktowania obsługi ruchu samochodowego, np. maksymalizowania przepustowości ulic i skrzyżowań. Wbrew oczekiwaniom, w zatłoczonym obszarze dodawanie pasów ruchu nie zwiększa prędkości jazdy samochodów, a generuje dodatkowy ruch.

Kształtowanie przestrzeni ulic i placów jest procesem, który wymaga zintegrowanego podejścia, w którym uwzględniane są następujące aspekty:

- Bezpieczeństwo (komunikacyjne i osobiste użytkowników),
- Zagospodarowanie przestrzenne (rodzaj i intensywność funkcji, ich rozlokowanie),
- Estetyka przestrzeni,
- Środowisko miejskie i naturalne,
- Wartość kulturowa i historyczna,
- Integracja społeczna (i tożsamość lokalna),
- Zdrowie publiczne,
- Rozwój gospodarczy (miasta i użytkowników ulicy),
- Ekonomiczność rozwiązania.

Kształtowanie ulic i placów jest narzędziem realizacji polityki zrównoważonego rozwoju miasta. Powinno być wykorzystywane w celu:

- zachęcania do chodzenia pieszo, jazdy rowerem,
- ograniczania wykorzystywania samochodów w codziennych podróżach, zwłaszcza do pracy,
- zwiększania efektywności systemu transportowego i ochrony środowiska, m.in. poprzez redukcję liczby kilometrów przejeżdżanych samochodami,
- pobudzania rozwoju lokalnej przedsiębiorczości,
- budowy tożsamości lokalnej i integracji społecznej.

Każdy bywa pieszym. Dla niektórych chodzenie jest podstawowym sposobem przemieszczania się, inni korzystają z różnych środków transportu, ale zawsze muszą pokonać pewien dystans pieszo –

pasażerowie transportu zbiorowego do przystanku, rowerzyści i kierowcy samochodów odcinek między parkingiem a celem podróży.

Chodzenie to nie tylko sposób przemieszczania się w określonym celu. Chodzimy, gdy robimy zakupy, zwiedzając miasto czy po prostu spacerując dla przyjemności. Takie przebywanie w przestrzeni publicznej umożliwia obserwowanie zachodzących w niej wydarzeń, oraz udział w nich. Buduje przynależność do miejsca i ułatwia identyfikację z miastem.

Ruch pieszzy zwiększa atrakcyjność gospodarczą miejsca. Należy jednak pamiętać, że przyjazna przestrzeń publiczna nie jest warunkiem wystarczającym do rozwoju małych sklepów, lokali gastronomicznych czy innych usług. Co najmniej równie istotne jest zapewnienie dobrych warunków rozwoju działalności gospodarczej, np. lokali o wystarczającej powierzchni, możliwości ekspozycji witryn, odpowiednio wyposażonych, możliwości realizacji dostaw.

Działalność podmiotów może (i powinna) wykraczać poza zajmowany lokal wypełniając aktywnością społeczną, kulturową czy artystyczną przestrzeń przygotowaną przez miasto. Władze miasta aktywnie powinny wspierać preferowane funkcje, ograniczając rozwój tych niepożądanych.

Zapewnienie atrakcyjnych warunków przemieszczania się pieszo przynosi korzyści:

- komunikacyjne – znaczna część podróży może odbywać się bez udziału środków transportu;
- zdrowotne – chodzenie, tak samo jak ruch rowerowy, wpływa na poprawę kondycji fizycznej i zdrowie pieszych (w porównaniu do jazdy samochodem);
- gospodarcze – zwiększa się atrakcyjność przestrzeni publicznych, zainteresowanie usługami i handlem, co ma korzystny wpływ na lokalną przedsiębiorczość;
- wizerunkowe – ułatwienie ruchu pieszego zmienia charakter obszaru śródmiejskiego i zwiększa jego atrakcyjność (dla mieszkańców, odwiedzających, turystów);
- społeczne – zwiększa się dostępność przestrzeni publicznych dla grup użytkowników, zachęca do obecności w tej przestrzeni i budowania poczucia przynależności do miejsca;
- środowiskowe – wzrost udziału ruchu pieszego oznacza poprawę warunków środowiskowych (ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń wywołanych ruchem samochodowym);
- finansowe – możliwe są mniejsze nakłady na infrastrukturę.

Podstawową cechą dobrze urządzonej ulicy (placu) jest wysoki poziom dostępności dla ruchu pieszego, a także stworzenie możliwości bezpiecznego i komfortowego korzystania z tej przestrzeni. Z tego punktu widzenia ważne jest uwzględnianie potrzeb dwóch grup użytkowników: osób o ograniczonej mobilności i osób z ograniczoną percepcją przestrzeni. Zlikwidowanie barier oraz przystosowanie rozwiązań do wymagań wynikających z obecności tych grup pieszych jest korzystne także dla pozostałych użytkowników.

Szczególną formą organizacji ruchu, stosowaną także w obszarach miejskich jest uspokojenie ruchu. Stosuje się je głównie w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu. Dodatkowe korzyści wiążą się ze zmniejszeniem uciążliwości dla otoczenia powodowanych ruchem samochodowym, z ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko (emisje zanieczyszczeń, hałasu i wibracji), a także ze zmniejszeniem efektu bariery, jaki w danym obszarze tworzy ulica o dużym natężeniu.

Zapotrzebowanie na parkowanie jest wywoływane przede wszystkim: dojazdami do pracy, zabudową mieszkaniową, dojazdami do obiektów handlowo-usługowych (w tym urzędów), dojazdami do obiektów kultury, ruchem turystycznym i dostawami towarów.

Organizowanie parkowania powinno uwzględniać specyfikę:

- stref z deficytem miejsc do parkowania (o różnej skali),
- stref chronionych przed ruchem samochodowym (strefy piesze, rejony historyczne, obszary zieleni miejskiej),
- stref z przeważającymi funkcjami handlowo-usługowymi, wymagających dużej rotacji parkowania.

Dążenie do ograniczenia roli samochodów w centrum miasta, wyklucza dostosowanie podaży miejsc parkingowych do zidentyfikowanego popytu. Działania powinny być skierowane na ograniczanie zainteresowania wykorzystaniem samochodów w dojazdach do obszaru centralnego m.in. poprzez limitowanie liczby miejsc parkingowych. Stopień limitowania powinien zależeć od: cech poszczególnych obszarów, przepustowości ulic doprowadzających ruch do obszaru, układu ulic wewnętrznych, sprawności transportu publicznego oraz charakteru i intensywności zabudowy. Korzyścią jest odzyskiwanie przestrzeni ulic zajętych przez samochody i jej przeznaczenie na inne cele, np. ruch pieszzy i rowerowy czy też rewitalizowanie przestrzeni.

Podsumowując przedstawione rozwiązania powinny służyć w podejmowaniu działań w zakresie systemu transportowego, ale też urbanistyczno-planistycznych, których celem jest uporządkowanie przestrzeni miejskich i uczynienie ich bardziej bezpiecznymi, funkcjonalnymi i dostosowanymi do wymagań wynikających z przyjętych strategii. Należy oczekiwać, że największe efekty będą przynosić działania zintegrowane takie, które w przestrzeni miejskiej zbudują efekt synergii i doprowadzą do powstania pewnych wartości dodanych. W uzupełnieniu do korzyści ważnych dla poszczególnych grup użytkowników, mogą to być np. korzyści, środowiskowe, gospodarcze, czy nawet wizerunkowe.

W związku z powyższym, rekomendowanym podejściem jest tworzenie całościowych programów przekształceń ciągów ulic, a nawet poszczególnych obszarów miasta. Wspierane powinny być działania kompleksowe, zrównoważone i innowacyjne. Powinny być one tworzone z udziałem ekspertów z wielu branż.

Rezultatem powinno być wsparcie takich celów podstawowych miast jak:

- równość i integracja społeczna,
- rewitalizacja obszarów,
- ochrona i poprawa środowiska miejskiego,
- zmniejszenie energochłonności”.

Biorąc pod uwagę powyższe Burmistrz Gminy i Miasta nie zmienia stanowiska i podjętych decyzji o zamknięciu ruchu dla pojazdów mechanicznych w części północnej Plac Wolności. Przestrzeń, o której mowa tworzy integralną część z pozostałą częścią Placu Wolności. Jest to jedno z miejsc „wythnienienia” od ruchu pojazdów mechanicznych. Podjęta decyzja władz lokalnych jest odezwą dla licznych grup społecznych i mieszkańców, którzy domagali się ograniczenia ruchu pojazdów mechanicznych dbając, zatem o zdrowie, ochronę środowiska i bezpieczeństwo zarówno mieszkańców, jaki i turystów, o których tak mocno zabiegamy wszyscy.

Z szacunku dla mieszkańców, którzy nie zgadzają się z tą decyzją władz lokalnych Burmistrz Gminy i Miasta Lwówek Śląski informuje, że pozostała część Placu Wolności jest dostępna dla ruchu samochodowego oraz podejmowane są przygotowania do budowy nowych miejsc postojowych w obrębie murów obronnych.

BURMISTRZ
Gminy i Miasta Lwówek Śląski

Mariola Szczęśna