

WYKONAWCA:

 **TransEko**

00-656 WARSZAWA,

UL. ŚNIADECKICH 20/13

WWW.TRANSEKO.PL

ZAMAWIAJĄCY:

GMINA MIASTO LUBLIN,

PLAC ŁOKIETKA 1, 20-950 LUBLIN

WWW.LUBLIN.EU



LUBELSKIE STANDARDY PIESZE KIERUNKI ROZWOJU RUCHU PIESZEGO W LUBLINIE

CZ. C – KONCEPCJA SIECI PIESZEJ



Lublin, październik 2016 r.

WSTĘP

Dokument „Lubelskie standardy piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie” zawiera:

- ✓ politykę rozwoju ruchu pieszego w Lublinie (w tym cel generalny i cele szczegółowe),
- ✓ kierunki rozwoju systemu transportu pieszego,
- ✓ zasady kształtowania przestrzeni pieszych,
- ✓ podstawowe zamierzenia dotyczące rozwoju systemu transportu pieszego, które powinny być podjęte w krótkim horyzoncie czasu (do 5 lat),
- ✓ standardy projektowania infrastruktury pieszej opracowane w formie kart rekomendowanych rozwiązań.

Dokument składa się z 4 części:

A	WIZJA CELE ROLA RUCHU PIESZEGO FUNKCJE ULIC I PRZESTRZENI PIESZYCH PODSTAWNE ZASADY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PIESZYCH PROMOCJA KULTURY CHODZENIA PLAN DZIAŁAŃ WDROŻENIE I MONITOROWANIE
B	DIAGNOZA
C	KONCEPCJA SIECI PIESZEJ
D	STANDARDY PIESZE – KARTY PRZYKŁADY

W tekście wykorzystano wyniki projektu „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej”, realizowanego w latach 2014 – 2016 przez Fundację ‘tu obok’ w ramach Programu Obywatele dla Demokracji. W szczególności, niniejsze standardy opierają się na:

- ✓ **Projekcie Lubelskich Standardów Pieszych**, opracowanym przez zespół: Jan Kamiński, Aleksander Wiącek z konsultacjami Jana Jakiela i rysunkami Florentyny Nastaj i Jana Kamińskiego, oraz
- ✓ **Atlasie Sytuacji Pieszych**, autorstwa Marcina Skrzypka.



Zespół projektu:



GMINA MIASTO LUBLIN
WYDZIAŁ PLANOWANIA
ZESPOŁ MOBILNOŚCI
AKTYWNEJ

Małgorzata Kamińska-Fornal
Tadeusz Laskowski
Elżbieta Matuszak – Koordynator prac
Grzegorz Sieńko
Aleksander Wiącek

Andrzej Brzeziński
Maciej Dobrosielski
Tomasz Dybicz
Karolina Jesionkiewicz – Niedzińska
Magdalena Rezwow – Mosakowska
Agnieszka Rogala
Dominika Sroka
Piotr Szagała
Łukasz Szymański
Paweł Włodarek

Konsultacje: Zygmunt Uzdalewicz



Jan Kamiński
Marta Kurowska
Marcin Skrzypek

Podczas prac nad dokumentem zorganizowano 4 serie spotkań konsultacyjnych. Zapis przebiegu konsultacji i ich wyniki zawarto w raportach, które stanowią oddzielną część dokumentacji, wchodzącej w skład poszczególnych etapów pracy.

Autorzy zakładają, że dokument ten będzie mieć charakter otwarty, tj. będzie mógł być uzupełniany i aktualizowany w miarę powstających potrzeb.



Spis treści:

WSTĘP.....	2
SIEĆ PIESZA.....	5
GŁÓWNE OSIE PIESZE – DEFINICJA	5
OPIS KONCEPCJI	5
SIEĆ PIESZA W OBSZARZE CENTRALNYM.....	7
MAPA SIECI PIESZEJ.....	9



SIEĆ PIESZA

WSTĘP

Dokument przedstawia planowany, podstawowy układ tras pieszych w skali Lublina, i bardziej szczegółowo (w postaci zagęszczonej sieci) w jego części śródmiejskiej. Układ ten powinien być podstawą działań planistycznych Lublina (do uwzględnienia w opracowywanych dokumentach strategicznych) oraz programu rozwoju ruchu pieszego. Do rozwinięcia w ramach kolejno opracowywanych koncepcji przekształceń ulic i placów.

W ramach **Dzielnicowych programów poprawy warunków ruchu pieszego** (Cz. A, zadanie 12), powinny być opracowywane dzielnicowe układy tras pieszych, jako uzupełnienie układu głównych osi i w nawiązaniu do rozwiązań planowanych dla obszaru centralnego.

GŁÓWNE OSIE PIESZE – DEFINICJA

Główne osie piesze to powiązania piesze, które obsługują ponadlokalny ruch pieszy na kierunkach:

- Centrum – centrum
- Dzielnicowa – centrum
- Dzielnicowa – dzielnicowa.

Funkcją głównych osi pieszych powinna być obsługa spodziewanego dużego codziennego ruchu pieszego, np. z domu do pracy czy szkoły, obsługa dużego ruchu rekreacyjnego lub turystycznego oraz dojść do najważniejszych węzłów transportu zbiorowego.

W koncepcji uwzględniono najważniejsze i atrakcyjne cele podróży i obszary, np. Stare Miasto, Miasteczko Akademickie oraz Zamek, Majdanek, Ogród Botaniczny, itp. Uwzględniono także rozmieszczenie punktów handlowych, usługowych czy obiektów kultury oraz węzłów transportu zbiorowego.

Istotne było również spięcie ciągami pieszymi sąsiadujących obszarów – potencjalnie powiązanych funkcjonalnie oraz połączenie dwóch ważnych osi pieszych.

OPIS KONCEPCJI

GŁÓWNE OSIE PIESZE

Stanowią podstawę sieci pieszej. W ich ciągu zakłada się priorytetowe traktowanie ruchu pieszego, co dotyczy min. szerokości ciągów pieszych, uprzywilejowania ruchu pieszego na skrzyżowaniach i wytwarzania atrakcyjnej przestrzeni zachęcającej do przemieszczania się pieszo. Są to przede wszystkim powiązania w centrum Lublina oraz podstawowe powiązania dzielnic z centrum.

ŁĄCZNIKI:

ISTNIEJĄCA POWIĄZANIA


Podstawową funkcją istniejących powiązań jest integracja przestrzenna obszarów, np. osiedli mieszkaniowych położonych w niewielkiej odległości od siebie, które ze




względu na istniejące bariery są od siebie odizolowane. Są to istotne powiązania o lokalnym znaczeniu, położone poza centrum miasta.

W ramach tych powiązań należy dążyć do eliminacji istniejących barier lub minimalizacji ich negatywnego oddziaływania. Ze względu na położenie łączników często poza podstawowym układem drogowym istotna jest ich czytelność do pieszych.

ORIENTACYJNE PRZEBIEGI PRZEZ TERENY ROZWOJOWE


 Część obszarów w Lublinie będzie podlegać w przyszłości gruntownym przeobrażeniom. Dotyczy to szczególnie obszarów kolejowych, przemysłowych czy wojskowych. Z tego względu, w przypadku przekształceń tych terenów należy zapewnić powiązania piesze w szczególności w zakresie określonym na mapie.

GŁÓWNE ZIELONE OSIE PIESZE

 Są to przede wszystkim liniowe powiązania piesze pomiędzy obszarami zielonymi, wyznaczone na podstawie koncepcji Green Connection

STREFA 1A


Jest to szczególna strefa w Lublinie, obejmująca część obszaru Starego Miasta oraz teren wokół fragmentu ul. Krakowskie Przedmieście. Szczegółowy zasięg strefy jest przedstawiony na rysunku koncepcji.

 W tej strefie zakłada się eliminowanie ruchu samochodowego i wykształcanie innych funkcji niż tylko transportowe. Celem powinno być wytworzenie atrakcyjnej i dostępnej przestrzeni publicznej o wysokiej jakości.

Dotyczy to, oprócz ul. Krakowskie Przedmieście i fragmentu Starego Miasta wraz z ul. Grodzką w szczególności:


- placu Zamkowego,
- placu Rybnego,
- ulicy Zielonej,
- otoczenia pl. Litewskiego wraz z ul. Radziwiłłowską,
- placu Kochanowskiego,
- placu Wolności.

STREFA 1B

 Strefa 1B obejmuje obszary o wysokiej intensywności miejsc pracy, punktów usługowych i handlowych. Oprócz rejonu Śródmieścia, obejmuje również okolice dworca PKP Lublin Główny wraz z ul. 1 Maja do placu Bychawskiego.

W tej strefie zakłada się priorytetowe traktowanie ruchu pieszego, z ograniczaniem i uspokajaniem ruchu samochodów indywidualnych (np. poprzez wprowadzanie stref 30 lub stref zamieszkania). Zapewniona powinna być swoboda rozwoju działalności gospodarczej zwiększającej atrakcyjność obszaru.

STREFA 1C

 Strefa 1C obejmuje tereny w obszarze centralnym lub przyległe do obszaru centralnego o dużym potencjale związanym z rozwojem przestrzeni publicznych,



handlu i usług. Są to zróżnicowane obszary, np. tereny przyległe do Błoni, fragment Bystrzycy czy obszar położony pomiędzy ulicami: al. Solidarności, ul. Jaczewskiego, ul. Unicka i ul. Podzamcze. Dla każdego rozpoznanego obszaru funkcjonalnego należy przygotować program przekształceń uwzględniający min. wzrost atrakcyjności ruchu pieszego i likwidację barier przestrzennych.

STREFA ZIELONA



Strefa obejmuje powiązane ze sobą oraz z głównymi osiami pieszymi tereny zielone. Obszary powinny być zagospodarowane w taki sposób, aby umożliwiać/ułatwiać chodzenie pieszo oraz zachęcać do spędzania czasu w przestrzeni zielonej. Strefa jest uzupełnieniem podstawowej sieci pieszej i obsługuje przede wszystkim ruch rekreacyjny.

DODATKOWE INFORMACJE

OBSZARY USŁUGOWE (U)



Są to zidentyfikowane obszary o wysokiej intensywności i koncentracji usług i handlu. Jako zasadę powinno się przyjąć ich wysoką dostępność pieszą zarówno na dojeździe do obszaru jak i samego zorganizowania ruchu pieszego wewnątrz obszaru.

OBSZARY AKADEMICKIE (UN)



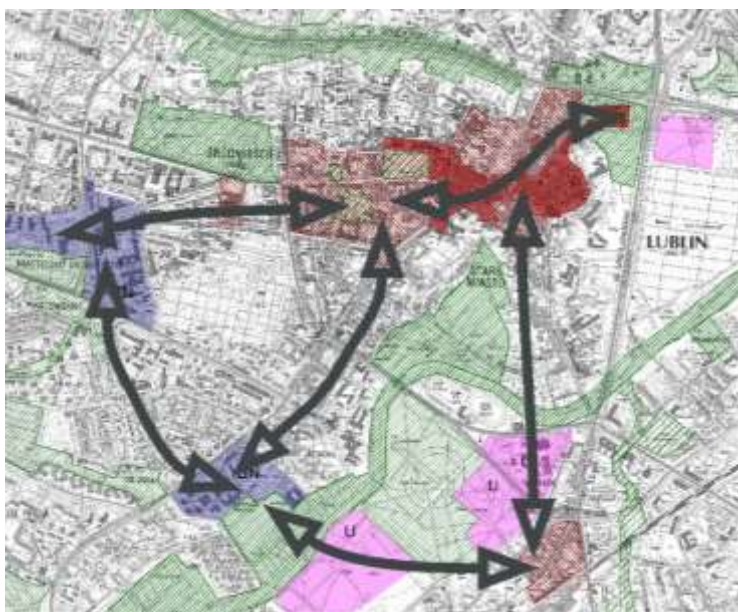
Obszary akademickie są specjalnymi strefami o wysokiej koncentracji osób. Należy kreować w nich atrakcyjne miejsca spędzania czasu, miejsca spotkań i pracy w przestrzeniach publicznych.

INNE WAŻNE MIEJSCA



Są to miejsca uwzględnione w koncepcji, ale położone na peryferiach Lublina. Są to: Majdanek, Ogród Botaniczny i Muzeum Wsi Lubelskiej. Pomimo położenia, należy zapewnić wysoką dostępność pieszą do tych miejsc.

SIEĆ PIESZA W OBSZARZE CENTRALNYM



W obszarze centralnym Lublina można wyróżnić kilka obszarów istotnych ze względu na kształtowanie sieci pieszej:

- 1) Rejon Zamku i Stare Miasto
- 2) Otoczenie Krakowskiego Przedmieścia wraz z placem Litewskim
- 3) Miasteczko Akademickie
- 4) Kampus Politechniki Lubelskiej przy ul. Nadbystrzyckiej
- 5) Rejon dworca PKP Lublin Główny z terenem Targów, Areny Lublin i obiektami Aqua Lublin.



W trakcie pracy nad koncepcją sieci pieszej w Śródmieściu uwzględniono dwa cele:

- I. Powiązanie wymienionych obszarów ze sobą (połączenia centrum – centrum)
- II. Powiązanie obszaru centralnego z dzielnicami (połączenia centrum – dzielnice)

Zaproponowane powiązania wewnątrz centrum powinny charakteryzować się najwyższą jakością i priorytetem dla ruchu pieszego oraz czytelnością. Należy tak kształtować powiązania piesze, aby zachęcać do kontynuowania podróży pieszo poprzez wytwarzanie atrakcyjnych przestrzeni publicznych.

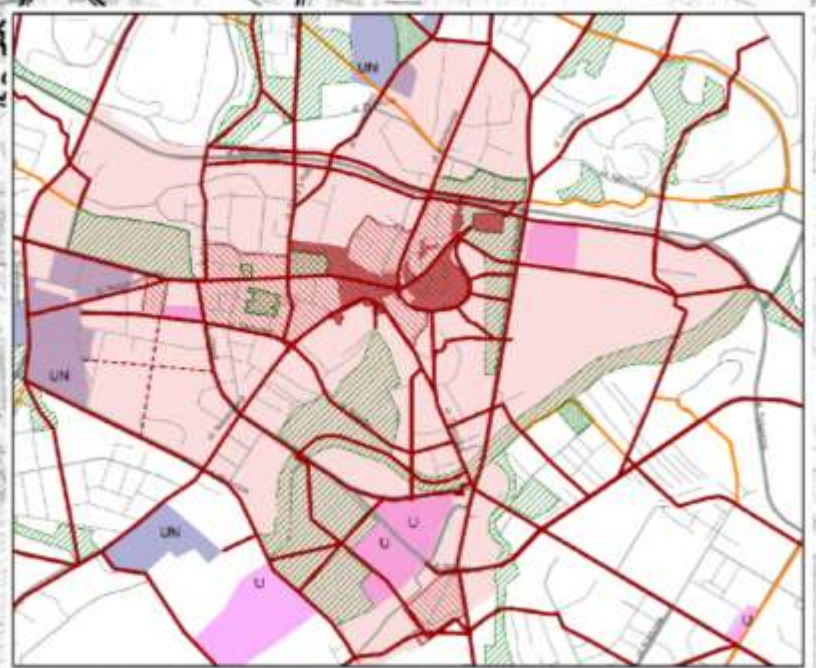
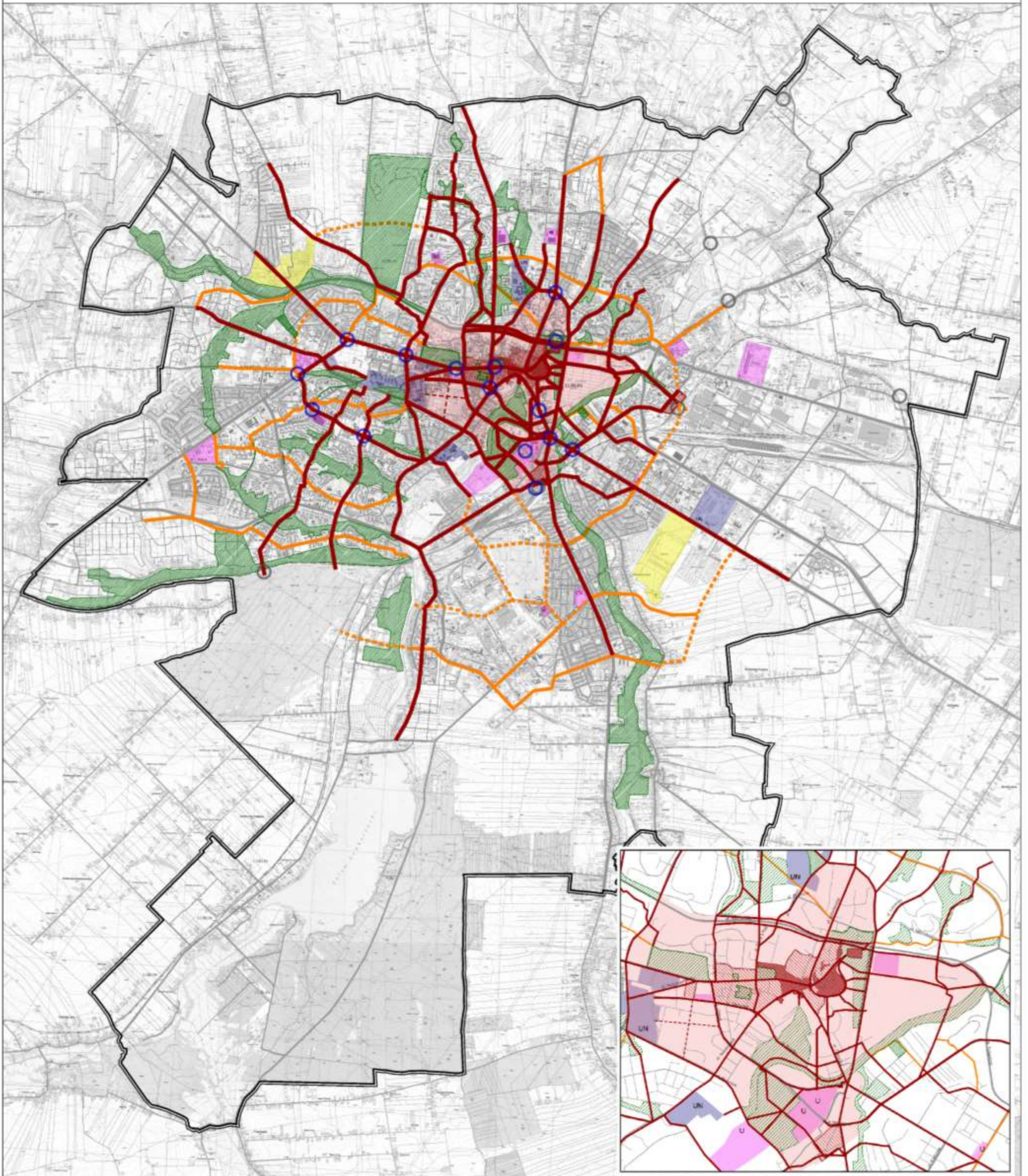


MAPA SIECI PIESZEJ

















LUBELSKIE STANDARDY PIESZE

KIERUNKI ROZWOJU RUCHU PIESZEGO W LUBLINIE



LEGENDA

- | | | |
|---|--|--|
|  GŁÓWNE OSIE PIESZE |  STREFA 1A |  OBSZARY USŁUGOWE (U) |
|  GŁÓWNE ZIELONE OSIE PIESZE |  STREFA 1B |  OBSZARY AKADEMICKIE (UN) |
|  ŁĄCZNIKI |  STREFA 1C |  INNE WAŻNE MIEJSCA |
|  ISTNIEJĄCE POWIĄZANIA |  STREFA ZIELONA |  PRZYSTANKI KOLEJOWE |
|  ORIENTACYJNE PRZEBIEGI PRZEZ TERENY ROZWOJOWE | |  WAŻNIEJSZE WĘZŁY TRANSPORTU ZBIOROWEGO |

KONCEPCJA ROZWOJU SIECI PIESZEJ



