



Niniejszy dokument został opracowany na podstawie efektów projektu „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej” i poddany społecznym konsultacjom w dniach: 19-31 stycznia 2016 r. oraz podczas spotkania w dniu 26 stycznia 2016 r.

PROJEKT
Lubelskich Standardów Pieszych
LUTY 2016
PO KONSULTACJACH SPOŁECZNYCH

Transport pieszy jest najbardziej naturalnym, najzdrowszym, najtańszym, najbardziej ekologicznym oraz podstawowym dla innych rodzajów transportu sposobem poruszania się w mieście.

Lubelskie Standardy Piesze, dalej zwane Standardami Pieszymi lub Standardami, są dokumentem realizującym założenia:

- konstytucyjnej zasady zrównoważonego rozwoju,
 - Strategii Rozwoju Lublina 2020,
 - Polityki Komunikacyjnej Miasta Lublin 1997,
 - Planu Zrównoważonej Mobilności Miasta Lublin (*w opracowaniu*),
 - Strategii Rozwoju Kultury miasta Lublin,
 - Strategii Rozwoju Sportu i Turystyki miasta Lublin,
 - Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego miasta Lublin,
 - ustaw, rozporządzeń, norm dotyczących projektowania uniwersalnego i dostępności
- Wpisują się one również w jubileusz 700-lecia nadania praw miejskich Lublinowi.

Cele dokumentu:

- rozwijanie transportu pieszego, zapewnienie najlepszych warunków dla bezpiecznego poruszania się pieszo wszystkim użytkownikom, w tym osobom o ograniczonych możliwościach poruszania się,
- tworzenie wysokiej jakości dróg komunikacji pieszej wraz z ich otoczeniem.

Cele szczegółowe:

- zwiększenie liczby podróży pieszych,
- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszego i bezpieczeństwa osobistego, w szczególności zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych z udziałem pieszych
- zapewnienie dobrych warunków (wygody) poruszania się pieszo dla wszystkich użytkowników,
- zapewnienie atrakcyjnych przestrzeni do poruszania się pieszo,
- integracja transportu pieszego z innymi rodzajami transportu.

SŁOWNIK POJĘĆ

W słowniku znajdują się pojęcia zastosowane w Standardach, jeśli nie są one zdefiniowane w ustawach i rozporządzeniach. Proponowane pojęcia takie jak: kultura chodzenia, współczynnik opóźnienia, współczynnik wydłużenia, pas ruchu pieszego, trasa piesza, skrajnia piesza, inne definicje wynikające z treści Standardów.

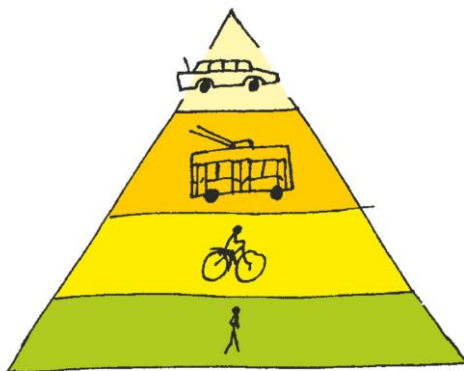
1/ WIZJA

1.1/

Transport pieszy jest wartością miasta i jest podstawowym sposobem poruszania się w mieście. Jego istnienie jest konieczne dla funkcjonowania innych rodzajów transportu, a jakość transportu pieszego przekłada się na jakość pozostałych sposobów poruszania się. W skali Lublina nie może być traktowany jako jedyny środek transportu, a rozwój systemu transportu pieszego należy planować w koordynacji z wszystkimi pozostałymi. Szczególne powiązania łączą transport pieszy z komunikacją publiczną i transportem rowerowym.

1.2/

Osoby piesze i transport pieszy w Lublinie traktowane są priorytetowo przy opracowywaniu dokumentów strategicznych, planistycznych, projektów i realizacji obiektów budowlanych, zgodnie z ideą zrównoważonej piramidy transportowej obrazującej hierarchię: najpierw ruch pieszy, potem komunikacja rowerowa, komunikacja publiczna oraz indywidualny transport samochodowy. Rekomenduje ona taki system miejskiego transportu, w którym dąży się, aby w jak najwięcej miejsc dało się dojść pieszo, a samochód wybierano w ostateczności jako najmniej ekonomiczny dla miejskiego organizmu.



1.3/

W szczególności rozwój transportu pieszego przynosi następujące korzyści dla funkcjonowania miasta:

- zapewnia możliwość efektywnego funkcjonowania innych typów transportu,
- przyczynia się do podniesienia jakości przebywania w mieście,
- zapewnia zrównoważony rozwój miasta,
- zmniejsza negatywne oddziaływanie miasta, takie jak: zanieczyszczenie powietrza z powodu spalin, hałas, wibracje, wypadki komunikacyjne i inne,
- przyczynia się do rozwoju ekonomicznego (handel, usługi, gastronomia) na i przy ulicach,
- podnosi atrakcyjność przestrzeni publicznej i zachęca do przebywania w niej,
- zwiększa bezpieczeństwo na ulicach, osobiste i transportowe,
- zmniejsza koszty związane z budową, utrzymaniem i remontami infrastruktury drogowej,
- zmniejsza presję na cały system transportowy, przyczyniając się do równoważenia różnych środków transportu,
- przyczynia się do podniesienia poziomu zdrowia i zwiększenia długości życia mieszkańców,
- przyczynia się do rozwoju kultury,
- podnosi wizerunek miasta w oczach mieszkańców, inwestorów i turystów.

Nadanie właściwej rangi transportowi pieszemu w projektowaniu ulic i placów przywraca miastu jego atrakcyjność, sposób funkcjonowania i wygląd, który przyciąga, zachęca do życia w nim oraz prowadzenia działalności gospodarczej.

2/ ZAŁOŻENIA PODSTAWOWE

2.1/

Przyjmuje się następujące kryteria oceny dokumentów, projektów, przedsięwzięć, realizacji, które powinny być zapewnione w celu rozwoju transportu pieszego:

- Zapewnienie płynności ruchu
- Zaspokojenie różnorodnych potrzeb użytkowników
- Zapewnienie urozmaiconych możliwości spędzania czasu w przestrzeni
- Zapewnienie atrakcyjności i gościnności przestrzeni

2.2/ W szczególności kryteria te dotyczą:

Zapewnienie płynności ruchu – wysoki priorytet dla poruszania się pieszo, kompletny i spójny system pieszy, ciągi położone w taki sposób, by zapewniać możliwie najkrótszą drogę pomiędzy celami podróży w skali miasta, dzielnicy, osiedla i najbliższego otoczenia, brak dużych obszarów niedostępnych pieszo, czytelne połączenia i łatwość korzystania, łączność wszystkich elementów systemu pieszego, możliwość dotarcia do ciągów pieszych od progu domu, brak barier i/lub przeszkód zawężających skrajnię ciągów pieszych, wydłużających trasę i czas przejścia.

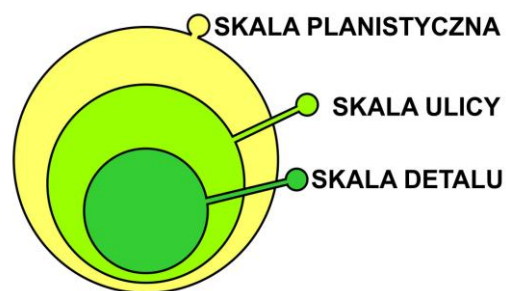
Zaspokojenie różnorodnych potrzeb użytkowników – związanych ze sposobem korzystania przez nich z przestrzeni publicznych; przyjęcie założenia, że wśród pieszych jest wiele grup o specyficznych potrzebach, takich jak osoby z bagażami, prowadzące rowery, wózki, dzieci, mające fizyczne trudności w swobodnym poruszaniu się, a także używające rolek czy hulajnóg. Pieszy o różnych potrzebach jako podstawowy użytkownik ulic, placów, skwerów, parków; umożliwienie wszystkim użytkownikom korzystanie z przestrzeni, o ile to możliwe ze względu na warunki naturalne; stosowanie projektowania uniwersalnego, ramp, podjazdów, sygnalizatorów i innych ułatwień.

Zapewnienie urozmaiconych możliwości spędzania czasu w przestrzeni – kształtowanie wyjątkowych miejsc umożliwiających różnorodne aktywności, elastycznych, intrygujących, inspirujących, wielofunkcyjnych, możliwych do różnego aranżowania, wypoczynku biernego i czynnego, spędzania czasu samodzielnie lub w grupie. Konieczne jest także zapewnienie podstawowego wyposażenia zgodnego z potrzebami, miejsc do odpoczynku, siedzisk, toalet.

Zapewnienie atrakcyjności i gościnności przestrzeni – zapewnienie bezpieczeństwa osobistego poprzez atrakcyjną przestrzeń (obecność innych użytkowników), odpowiednie oświetlenie i wyposażenie, w szczególnych przypadkach monitoring, zapewnienie bezpieczeństwa ruchu poprzez uspokojenie ruchu samochodowego, rozwiązania ułatwiające pokonanie ulicy, w przypadku dużych różnic prędkości – separację ruchu samochodowego i rowerowego od ruchu pieszego, stosowanie wysokiej jakości materiałów i elementów wyposażenia z dostosowaniem do kontekstu miejsca, ochrona przed nieprzyjawnymi warunkami atmosferycznymi, prowadzenie ciągów przez tereny atrakcyjne, kształtowanie wysokiej jakości i estetyki otoczenia, piękna krajobrazu, atrakcyjnych widoków, porządkowanie reklam i szyldów, stosowanie innowacyjnych rozwiązań przyciągających użytkowników.

3/ TRZY SKALE SZCZEGÓŁOWOŚCI

Przyjmuje się trzy skale szczegółowości stosowania Standardów: skalę planistyczną, skalę ulicy i skalę detalu, przy czym podkreślić należy, że są one od siebie wzajemnie zależne, powiązane i powinny być traktowane całościowo przy wszelkich planach, projektach i realizacjach w każdej skali. Zachowanie jakości w skali planistycznej jest warunkiem jakości skali ulicy i skali detalu.



Ponadto należy przyjąć zasadę weryfikacji w terenie wszelkich planów, projektów i realizacji, w celu osiągnięcia wysokiej jakości infrastruktury pieszej.

3.1/ Skala planistyczna

Wymogi ruchu pieszego do uwzględniania w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, inwestycjach liniowych (ulice, drogi, koleje), dużych inwestycjach obszarowych (stadiony, boiska, szpitale, szkoły, galerie handlowe, dworce), w decyzjach o warunkach zabudowy oraz przy planowaniu Systemu Informacji Miejskiej:

uprzywilejowanie pieszych – priorytet dla ruchu pieszego w planowaniu przestrzeni

Przy sporządzaniu wszelkich dokumentów planistycznych i strategicznych przyjmuje się zasadę uprzywilejowania i wspierania ruchu pieszego. W szczególności obejmuje to kwestie: dogodnych powiązań, bliskości celów podróży, płynności ruchu, tworzenia atrakcyjnej przestrzeni, zapisania odpowiednich w parametrów ulic, wyznaczania ulic przeznaczonych do wyłączenia z ruchu samochodowego, wprowadzania zakazu wygrodzeń. Planowanie z perspektywy pieszego, uwzględnienie jego potrzeb oraz specyfiki.

szczególna dbałość o planowanie ruchu pieszego w strefie centrum i strefie śródmiejskiej

W strefie centrum wyznaczonej w koncepcji podstawowej sieci pieszej należy stosować uprzywilejowanie ruchu pieszych, jako najważniejszego sposobu poruszania się po centrum, zgodnie z ideą zrównoważonej piramidy transportowej.

równe traktowanie dzielnic

Wszystkie dzielnice miasta powinny być traktowane w sposób jednakowy pod względem poprawy infrastruktury pieszej. Szczególnie dotyczy to dzielnic zaniedbanych lub peryferyjnych. Realna dbałość o infrastrukturę pieszą we wszystkich skalach przyczynia się do wzrostu jakości życia w danej dzielnicy i jest wyrazem troski o potrzeby mieszkańców.

połączenie piesze wzdłuż każdej drogi

Każda istniejąca lub projektowana ulica powinna posiadać także połączenia piesze, aby nie było dróg tylko dla samochodów. Dotyczy to zarówno dróg projektowanych, jak również istniejących, przy których należy uzupełniać braki w infrastrukturze pieszej.

planowanie miasta zwartego, przeciwdziałanie rozlewaniu się miasta

W celu rozwoju ruchu pieszego w dokumentach planistycznych i strategicznych wyznacza się tereny pod zabudowę oraz tereny wolne od zabudowy w celu ochrony terenów otwartych, suchych dolin i wąwozów, kształtowania zwartego obszaru miasta oraz przeciwdziałania jego rozlewaniu.

spójny system terenów zieleni

Doliny rzek, suche doliny, wąwozy, tereny zieleni urządzonej i nieurządzonej oraz tereny otwarte należy kształtować jako spójny system, odbudowywać, poprawiać lub kształtować nowe powiązania piesze i rowerowe w celu uzyskania spójnej i ciągłej sieci terenów przyrodniczo-rekreacyjnych. Ponadto należy planować bliskość terenów zieleni do miejsc zamieszkania, w szczególności w bezpośrednim otoczeniu nowej zabudowy mieszkaniowej.

skupiska funkcji i mieszanie funkcji w celu zapewnienia bliskości, tzw. miasto krótkich dróg, czyli wszędzie ma być blisko

Przy sporządzaniu wszelkich dokumentów planistycznych i strategicznych przyjmuje się zasadę planowania miasta krótkich dróg, według której miesza się funkcje (usługi, handel, gastronomia, zamieszkanie, biura, miejsca pracy) w celu zminimalizowania konieczności dalekich podróży. Mieszanie funkcji i bliskość usług zwiększa ruch pieszy, poprawia bezpieczeństwo, wprowadza "życie na ulice". W szczególności dotyczy to usług podstawowych oraz przystanków komunikacji publicznej, do których czas dojścia nie powinien przekraczać 10 minut.

brak dużych przestrzeni niedostępnych

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy kształtować możliwie najgęstszą sieć powiązań pieszych umożliwiającą swobodne przemieszczanie się wewnątrz miasta. W szczególności należy planować powiązania przez bariery liniowe takie jak: rzeki, linie kolejowe, drogi dwupasmowe wraz z węzłami. Za przestrzenie barierowe uznaje się m.in.: tereny ogrodzone, takie jak osiedla, tereny wystawowe, przemysłowe, parkingi, ogródki działkowe. W odniesieniu do tych obszarów należy stosować zapisy zakazujące ogradzania lub wytyczanie publicznie dostępnych przejść poprzez przebudowę ogrodzeń i dzielenie większych obszarów ogrodzonych na mniejsze.

niedostępność wybranych obszarów

Należy kształtować nowe powiązania piesze w celu umożliwiania lub poprawy dostępu do obiektów i obszarów niedostępnych pieszo, takich jak galerie handlowe.

ciągłość i spójność systemu tras pieszych

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy kształtować sieć pieszą w taki sam sposób, w jaki kształtuje się sieć dróg kołowych - jako ciągły, spójny i hierarchiczny układ zapewniający płynność ruchu i czytelność powiązań. W tym celu należy wyznaczać ciągi piesze wraz z ulicami, ale także samodzielne trasy piesze (oznaczane w lubelskich MPZP jako KX lub drogi publiczne dla komunikacji pieszej). Trasy takie należy wyznaczać także poprzez tereny obecnie ogrodzone. Ponadto wskazać należy lokalizacje przejść dla pieszych przez jezdnie w miejscach przecinania się systemu pieszego i ruchu kołowego.

czytelna dla pieszych struktura przestrzenna

W planach należy uwzględniać zapewnienie pieszym dobrej orientacji w terenie przez unikanie zawiłych lub monotonicznych struktur przestrzennych (np. siatki ulic w dzielnicach domów jednorodzinnych), jako właściwe wskazuje się struktury oparte na czytelnej siatce różnorodnych ulic i placów, w których można łatwo odróżnić kierunki i jednoznacznie określić drogi, którymi osiągniemy cele.

odpowiednio szerokie trasy piesze

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy wyznaczyć odpowiednio szerokie przestrzenie na trasy piesze w zależności od ich hierarchii. Należy również przewidzieć poszerzenia ciągów do realizacji miejsc zatrzymań i różnorodnego spędzania czasu.

wyznaczanie placów pieszych

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy wyznaczać place piesze jako miejsca, wokół których lokalizowane będą usługi i handel, a w pobliżu znajdują się przystanki komunikacji publicznej.

atrakcyjność przestrzeni

Na jakość ruchu pieszego wpływa otoczenie tras pieszych, na które składają się: zabudowa, zieleń, infrastruktura, mała architektura, reklamy, szyldy a także otaczający krajobraz, dalekie widoki, otwarcia widokowe, panoramy. Stąd należy kształtować trasy piesze jako całościowe przestrzenie wraz wnętrzami, w których się znajdują.

symulacje widokowe z poziomu pieszego

Przy sporządzaniu dokumentów planistycznych i strategicznych, a także w decyzjach lokalizacyjnych dotyczących nowej zabudowy lub zagospodarowania terenu należy wykonać symulacje widokowe z poziomu wzroku pieszego, w celu oceny planów pod kątem jakości otoczenia ciągów pieszych i wpływu na krajobraz odbierany przez użytkowników.

trasy alternatywne dla niepełnosprawnych

Przy dużych różnicach wysokości (np. Stare Miasto, Rusałka) należy wyznaczać trasy umożliwiające pokonanie różnicy wysokości osobom niepełnosprawnym, m.in. trasy alternatywne lub stosować innowacyjne rozwiązania takie jak: windy, windy terenowe, platformy, schody ruchome, kolejka linowa. Należy zadbać o opiekę i konserwację tej infrastruktury. Alternatywę stanowić może także sprawna komunikacja miejska umożliwiająca na danym odcinku szybkie i bezpłatne pokonanie różnicy wysokości.

obniżanie klasy technicznej i kategorii dróg

W celu umożliwienia wprowadzania rozwiązań uspokajania ruchu oraz nowych przejść dla pieszych należy dążyć do obniżania klas technicznych dróg w zapisach studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz ewentualnego obniżania ich kategorii.

brak ślepych zakończeń ciągów pieszych

W wypadku ślepych zakończeń ulic lub ciągów pieszych, tam gdzie jest to możliwe, należy wyznaczać zapisami planistycznymi kontynuację ciągów pieszych w celu umożliwienia swobodnego przemieszczania się pieszym.

wyznaczanie węzłów komunikacji publicznej

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy wyznaczać węzły komunikacji publicznej, tj. miejsca, w których położone blisko siebie przystanki umożliwiają szybkie i sprawne przesiadanie się. Główne węzły zostały wskazane w „Koncepcji podstawowej sieci pieszej”. Wskazane lokalizacje przystanków powinny być traktowane priorytetowo, a projekty remontu, przebudowy lub budowy ulic i skrzyżowań powinny być im podporządkowane. Ponadto wskazane jest uproszczenie układu linii komunikacyjnych na kilka linii średnicowych, linie obwodnicowe i dogodne węzły przesiadkowe.

kanały infrastruktury technicznej

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy wyznaczać przebieg kanałów technicznych z możliwością wejścia dla lokalizacji możliwie wszystkich typów infrastruktury, w celu pozostawienia miejsca na ciągi piesze, zieleń. Przyczyni się to także do poprawy funkcjonowania obszarów zabytkowych i ochrony obiektów zabytkowych, poprawy

stabilności skarp i fundamentów budynków; konieczna jest również strategia w celu zobligowania zarządców do korzystania z tych kanałów.

System Informacji Miejskiej zaplanowany efektywnie i z dbałością o jakość przestrzeni

Istotnym działaniem związanym z poruszaniem się pieszo jest System Informacji Miejskiej. Należy dążyć do wykonania systemu w koordynacji ze Standardami Pieszymi. System należy wykonać na podstawie szczegółowych badań i analiz, z dbałością o jakość przestrzeni. Objąć on powinien zarówno przestrzenie będące własnością miasta, jak również tereny spółdzielni mieszkaniowych, w których kwestia orientacji jest niezwykle ważna. Ponadto konieczna jest dobra, czytelna nawigacja, kierująca w ważne i ciekawe miejsca, informacja o czasie dojścia, mapy otoczenia na przystankach. W systemie powinny być włączone także szlaki turystyczne.

3.2/ Skala ulicy

Wymogi ruchu pieszego do uwzględnienia w przetargach, umowach na prace projektowe i roboty budowlane, inwestycjach, remontach, przebudowach i budowach ulic, placów, węzłów przesiadkowych, przejść dla pieszych, miejsc spotkań, oczekiwania. W wymogach dotyczących skali ulicy uwzględniać należy założenia „Koncepcji podstawowej sieci pieszej”.

ulica jako wnętrze urbanistyczne, zaprojektowane jako całość

W przypadku przebudowy, remontu lub budowy ulicy jako pierwszy etap dokumentacji należy sporządzić koncepcję urbanistyczną obejmującą ulicę jako wnętrze urbanistyczne składające się z budynków, zieleni, nawierzchni jezdni i chodników, małej architektury, wyposażenia, oświetlenia. Koncepcja powinna być podstawą dla szczegółowych projektów przebudowy, remontu lub budowy ulicy, w tym projektów drogowych.

dogodne warunki nie tylko do poruszania się pieszo, ale także do stania i siedzenia

W przypadku przebudowy, remontu lub budowy ulicy przewidywać należy odpowiednią szerokość ciągów pieszych oraz miejsca do lokalizacji siedzisk, oparc, umożliwiające zatrzymanie i odpoczynek pieszych bez kolizji z osobami idącymi, w szczególności takie miejsca służą osobom starszym, dźwigającym zakupy, osobom z dziećmi. Dokument standardów określi, jak często powinny znajdować się w ciągu pieszym ławki, które mają służyć do odpoczynku dla osób starszych, z zakupami, z małymi dziećmi w poszczególnych strefach.

miejsca do prowadzenia działalności gospodarczej i kulturalnej

Planować należy miejsca do lokalizowania czasowych stoisk handlowych, zatrzymywania stoisk gastronomicznych na rowerach cargo, tak aby nie powodowały kolizji z ruchem pieszym.

brak barier architektonicznych na ciągach pieszych

Przy projektowaniu ciągów pieszych należy stosować rozwiązania niepowodujące powstawania barier architektonicznych. Rozwiązaniami takimi są m.in. krawężniki „0”, schody z pochylniami lub objazdami.

niezawężanie pasów ruchu pieszego

Przy projektowaniu ciągów pieszych należy dostosować szerokość ciągu do istniejącego lub planowanego natężenia ruchu oraz należy projektować wszystkie elementy wyposażenia i infrastruktury (latarnie, kosze na śmieci, stojaki rowerowe, ławki, znaki drogowe itp.) w taki sposób, by w najmniejszym stopniu zawężyły pasy ruchu pieszego.

Dokument standardów wskaże wymagane szerokości dla poszczególnych stref i funkcji przestrzeni.

korzystne lokalizacje przejść dla pieszych

Przejścia dla pieszych powinny być zlokalizowane w możliwie najkorzystniejszych miejscach dla sprawnego poruszania się pieszo, możliwie blisko skrzyżowań oraz na przebiegu istniejących ciągów pieszych. Na skrzyżowaniach nie powinny być odsunięte od osi chodnika, powinny także być zlokalizowane na wszystkich relacjach i wlotach skrzyżowania, umożliwiając pokonanie trasy pieszej bez nadkładania drogi.

zwiększenie ilości przejść w poziomie jezdni na ulicach podstawowego układu drogowego

Na ulicach podstawowego układu drogowego należy zwiększyć ilość przejść dla pieszych w poziomie jezdni, tak by wzmacniać istniejące i tworzyć nowe trasy piesze. Ilość nowych przejść na tych ulicach może być jednym z parametrów realizacji niniejszych Standardów.

rezygnacja z wyznaczania przejść dla pieszych w strefach uspokojonego ruchu

Na ulicach o małym natężeniu ruchu, w strefach uspokojonego ruchu, tzw. tempo 30, gdzie wyznaczono skrzyżowania równorzędne i zlokalizowano fizyczne elementy uspokojenia ruchu, należy rezygnować z wyznaczania przejść dla pieszych na rzecz swobodnego poruszania się pieszych w całej przestrzeni ulic. Tam, gdzie jest to możliwe, należy dążyć do zmiany strefy tempo 30 na strefę zamieszkania.

wyłączenie ulic z ruchu

W wypadku wybranych ulic należy przeanalizować możliwość zamknięcia ulicy dla ruchu pojazdów, z dopuszczeniem komunikacji publicznej, dostaw towarów, dojazdu mieszkańców, lub przeanalizować zamknięcie dla ruchu w określonych dniach lub godzinach, w zależności od lokalnych uwarunkowań.

wykorzystanie istniejącego ukształtowania terenu, do lokalizacji kładek i przejść dla pieszych pod ulicami

Z uwagi na ukształtowanie terenu Lublina należy wykorzystać lokalne warunki takie jak skarpy, suche doliny, nasypy w celu lokalizacji kładek i przejść pod ulicami tam gdzie naturalne ukształtowanie terenu na to pozwala. Rozwiązania te powinny niwelować różnice wysokości trasy pieszej i skracać ich długość oraz umożliwiać ich swobodne pokonanie bez barier architektonicznych.

rozwijanie stref uspokojonego ruchu i przestrzenie współdzielone

Na ulicach o małym natężeniu ruchu: w osiedlach domów jednorodzinnych, niewielkich ulicach w centrum, należy dążyć do zwiększenia ilości stref tempo 30, z realnym fizycznym uspokojeniem ruchu, oraz przestrzeni współdzielonych bez wyróżniania chodnika i jezdni, co rozwiązuje problem parkowania na chodnikach.

projektowanie zgodnie z projektowaniem uniwersalnym

W projektach dotyczących budowy, przebudowy lub remontu ulic i dróg należy stosować rozwiązania z zakresu projektowania uniwersalnego, które wspomagają osoby niepełnosprawne w poruszaniu się. Są to m.in. pochylnie, podjazdy, windy, sygnalizatory dla osób niewidomych - dźwiękowe i wibracyjne, ścieżki prowadzące, pola uwagi, pasy ostrzegawcze, schematy i mapy, oświetlenie. Wszystkie elementy powinny spełniać obowiązujące normy spadków. Podjazdy dla wózków nie powinny być nigdy wykonywane z kostki brukowej.

rezygnacja z miejsc parkingowych na chodnikach – wprowadzanie parkowania równoległego na jezdni

Należy sukcesywnie przenosić miejsca parkingowe z chodników na jezdnie, w postaci parkowania równoległego, co przyczyni się do zwiększenia powierzchni dostępnej dla pieszych i umożliwi swobodne poruszanie się użytkowników o różnych potrzebach. W pierwszej kolejności parkowanie na chodnikach należy przenosić z miejsc, w których znajdują się schodki przed wejściami do budynków i inne elementy zawężające chodnik. Ponadto regularne parkowanie powinno być zabronione w miejscach dostaw do obiektów usługowo-handlowych by umożliwić wygodne i sprawne dostawy. W miejscach, gdzie chodnik przechodzi w nawierzchnię można stosować malowanie, zmianę typu nawierzchni, progi oporowe a w ostateczności słupki w celu ograniczenia wjazdu samochodów na chodniki.

węzły komunikacji publicznej – łatwość przesiadki

Węzły komunikacji publicznej należy projektować na kluczowych skrzyżowaniach jako dogodne miejsca przesiadkowe oraz przestrzenie publiczne. Dla jakości i funkcjonalności węzła szczególnie istotne są: przystanki zlokalizowane na wszystkich wylotach skrzyżowania, minimalne odległości pomiędzy przystankami, wygodne przejście bez barier architektonicznych, w poziomie jezdni, czas przejścia bez długiego oczekiwania na światłach, estetyczne i funkcjonalne wiaty przystankowe zapewniające ochronę przez niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, elektroniczna informacja pasażerska, mapy linii, informacje dla niewidomych, miejsca do siedzenia, atrakcyjne miejsca spotkań i odpoczynku, integrowanie komunikacji pieszej, publicznej i rowerowej.

ograniczenie stosowania zatok autobusowych

Na drogach niższych klas, szczególnie w przypadku niskiego natężenia komunikacji lub ruchu samochodów należy dążyć do ograniczenia stosowania zatok przystankowych, a także wprowadzać rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo na drodze, m.in. antyzatoki. Rozwiązania takie ułatwiają ruch pieszych, nie zawężają światła ciągu pieszego a zatrzymanie się autobusu stanowi element uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa. Wprowadzenie tych rozwiązań należy każdorazowo poddać indywidualnej analizie.

miejsca spędzania czasu, odpoczynku

W pobliżu ciągów pieszych należy planować różnorodne i wielofunkcyjne miejsca spędzania czasu takie jak: place wypoczynkowe i rekreacyjne, boiska, urządzenia do uprawiania różnych rodzajów sportu, gier i zabaw, pracy na świeżym powietrzu, elementy upamiętniające i budujące tożsamość miejsca, urządzenia edukacyjne, place tematyczne, elementy wodne, wybiegi i toalety dla zwierząt. Miejsca te należy indywidualnie projektować, jak również uwzględniać w projektach budowy, przebudowy lub remontu ulic.

rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo ruchu pieszego

Przy sporządzaniu projektów stałej organizacji ruchu należy stosować rozwiązania zwiększające bezpieczeństwo pieszych, wynikające z przepisów dla drogi danej klasy. W szczególności są to: skrzyżowania równorzędne, minironda, wyniesione przejścia dla pieszych, progi zwalniające, zachowanie ciągłości chodnika przy zjazdach w ulice boczne, wyspowe progi zwalniające na ulicach z regularną komunikacją autobusową, azyle dla pieszych, esowanie toru jazdy (szykany, naprzemienne parkowanie na jezdni, zieleńce), zawężanie pasów ruchu. W obrębie skrzyżowań lub bezpośrednio przed przejściami dla pieszych należy stosować elementy uniemożliwiające parkowanie samochodów, np. zespoły stojaków rowerowych.

ograniczenie stosowania sygnalizacji świetlnej

Stosowanie sygnalizacji świetlnej powinno być rozwiązaniem ostatecznym w przypadku wyczerpania możliwości zastosowania fizycznych rozwiązań poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego (pkt. powyżej). Sygnalizacje świetlne są rozwiązaniem kosztownym w montażu i utrzymaniu, a także zmniejszającym płynność wszystkich użytkowników ruchu. Ponadto należy ograniczyć do minimum stosowanie przycisków do ręcznego wzbudzenia światła zielonego lub detekcji automatycznej, jedynie w przypadku przejść dla pieszych poza skrzyżowaniami i o małym natężeniu ruchu. Przyciski powinny być zamontowane na wysokości umożliwiającej użycie przez osobę poruszającą się na wózku inwalidzkim oraz możliwie blisko toru ruchu pieszego (np. po obu stronach przejścia dla pieszych). Ponadto należy stosować sygnały dźwiękowe/wibracyjne (tykające) dla osób niewidomych.

niestosowanie wysp prawoskrętnych i wieloetapowych przejść z sygnalizacją świetlną

Na skrzyżowaniach nie należy stosować wysp prawoskrętnych, przez które prowadzi przejście dla pieszych oraz wieloetapowych przejść z sygnalizacją świetlną. Rozwiązania te wydłużają drogę oraz czas oczekiwania i przejścia pieszego.

stosowanie możliwie najwęższych parametrów skrzyżowań, tzw. skrzyżowania kompaktowe

W wypadku budowy, przebudowy lub remontu ulicy należy ograniczać ilość pasów ruchu na wlocie skrzyżowań. Skrzyżowania z dużą ilością pasów ruchu wydłużają czas przejścia pieszego przez jednię i zmniejszają jego bezpieczeństwo, przyczyniają się do zajęcia cennego terenu, pochłaniają koszty budowy, wymagają instalacji sygnalizacji świetlnej, generują większe koszty utrzymania, a w końcowym efekcie utrudniają ruch zarówno pieszych jak i pojazdów.

ograniczenie stosowania barierek/likwidacja barierek

Należy ograniczyć do minimum stosowanie barierki przy ciągach pieszych. Miejscami, w których barierki są konieczne, są przystanki komunikacji miejskiej z przebiegającą za przystankiem drogą rowerową lub realnie niebezpieczne duże różnice wysokości. Należy wówczas zadbać o ich estetykę, wysoką jakość i możliwie łagodną kolorystykę. Ponadto należy systematycznie usuwać barierki w miejscach, gdzie nie są one potrzebne.

porządkowanie otoczenia wizualnego tras pieszych

W ramach przepisów wynikających z tzw. ustawy krajobrazowej należy wprowadzać regulacje porządkujące otoczenie wizualne ciągów pieszych, m.in. kwestie reklam wielkoformatowych, zakaz lokalizacji lub ograniczenie wielkości reklam, szyldów, strefy wolne od ekranów LED.

ruch pieszy w czasowej organizacji ruchu

W czasie przebudowy, budowy, remontu drogi lub ciągu pieszego należy zapewnić odpowiednie warunki dla poruszania się lub wyznaczyć trasy alternatywne. Tymczasowy ciąg pieszy musi mieć odpowiednią jakość nawierzchni (np. wykonany z materiału staroużytecznego) oraz brak barier architektonicznych. W przypadku prowadzenia tymczasowego chodnika w innym miejscu niż standardowe należy usunąć bariery architektoniczne (obniżenie krawężników, zastosowanie wylewek, rampy). Alternatywne trasy piesze, biegnące w sposób nieintuicyjny, powinny być oznakowane oznakowaniem pionowym, informującym pieszego odpowiednio wcześniej o przebiegu trasy i zakazie ruchu pieszych.

zapewnienie płynności ruchu podczas wydarzeń w przestrzeni publicznej

Podczas organizacji wydarzeń (czasowe ekspozycje, festiwale, jarmarki, wydarzenia sportowe) należy zapewnić możliwość płynnego przejścia lub alternatywnego połączenia pieszego, np: zapewnienie przejścia, odsunięcia ogrodzenia. Trasa alternatywna powinna być możliwie najkrótsza oraz powinna być dostępna dla wszystkich użytkowników.

3.3/ Skala detalu

Wymogi do uwzględniania w przetargach, umowach na prace projektowe i roboty budowlane, inwestycjach, remontach, przebudowach i budowach ulic, placów, węzłów przesiadkowych, przejść dla pieszych, miejsc spotkań, oczekiwania, a także bieżących działaniach remontowych, projektach małej architektury, nawierzchni i wyposażenia terenu oraz w bieżącym utrzymaniu przestrzeni. W wymogach dotyczących skali detalu uwzględniać należy założenia „Koncepcji podstawowej sieci pieszej”:

jakość nawierzchni chodników

Należy stosować wysokiej jakości nawierzchnie umożliwiające wygodne poruszanie się, dostosowane do różnych przestrzeni miejskich o różnej randze. Należy stosować odmienne nawierzchnie w strefie centrum, inne w strefie śródmiejskiej, a inne w pozostałej części miasta. Staną się one wówczas sygnałem o randze danej przestrzeni. Przykładami takich nawierzchni są: duże płyty bezzazobowe kamienne lub betonowe, nawierzchnie asfaltowe, nawierzchnie jednolite betonowe. Należy ograniczyć stosowanie betonowej kostki brukowej, w szczególności fazowanej. Ponadto w miejscach reprezentacyjnych należy zadbać o projektowanie indywidualnych, urozmaiconych wzorów nawierzchni. Należy również zadbać o wysoką jakość podbudowy, by uniknąć klawiszowania nawierzchni.

wygodne pasy ruchu w obszarach historycznych

W miejscach występowania historyzującego bruku należy kształtować pasy gładkiej, równej nawierzchni, w celu umożliwiania wygodnego poruszania się osobom na wózkach, z wózkami, z torbami na kółkach, kobietom na szpilkach i innym osobom o indywidualnych potrzebach.

różnorodna, wielofunkcyjna i innowacyjna mała architektura

Należy stosować wielofunkcyjną, różnorodną i innowacyjną małą architekturę, o wysokiej jakości i estetyce, która poprawi jakość przebywania w przestrzeni i poruszania się pieszo: siedziska, miejsca do siedzenia z oparciami i bez, podpórki, stoliki, kwietniki, źródła uliczne, śmietniki, toalety (również bezpłatne, niewielkie), oświetlenie jasne, zbliżone do dziennego, innowacyjne meble miejskie i detal. Należy dążyć do łączenia różnych funkcji małej architektury: stojaki rowerowe jako ograniczenie parkowania i podpórki do odpoczynku, mała architektura jako osłona przed wiatrem, deszczem, nadmiernym nasłonecznieniem, pyłem, hałasem. Należy również zadbać, by w poszczególnych wnętrzach mała architektura i meble miejskie były spójne stylistycznie.

detal odpowiadający potrzebom

Podczas planowania przestrzeni należy zadbać o indywidualne potrzeby: obok ławek powinny znajdować się miejsca na wózek i na psa. Kosze powinny być tak umieszczone, by osoby niepełnosprawne mogły z nich korzystać. Ławki powinny spełniać różne funkcje, mieć poręcze przystosowane do korzystania przez osoby niepełnosprawne.

sztuka w przestrzeni

W przestrzeniach pieszych należy przewidzieć miejsca realizacji obiektów rzeźbiarskich, wielofunkcyjnych form, pomników, instalacji. Obiekty te powinny być dostosowane do percepcji pieszego i wielofunkcyjne, umożliwiające kontakt ze sztuką, odpoczynek, zabawę.

niezawężanie pasa ruchu przez małą architekturę, detal i elementy infrastruktury

Mała architektura, detal i elementy infrastruktury takie jak: latarnie, znaki drogowe, skrzynki instalacyjne, parkometry, itp. nie mogą być barierą na chodniku i nie powinny zawężać pasów ruchu pieszego. Powinny być lokalizowane poza pasem ruchu lub w miejscach możliwie najmniej kolizyjnych. Włazy studzienek powinny być położone na poziomie nawierzchni, by nie stanowiły bariery dla osób niepełnosprawnych.

infrastruktura i instalacje techniczne, ich lokalizacja i estetyka

Instalacje techniczne i infrastruktura nie powinny stanowić elementu dominującego w przestrzeni. Należy je umieszczać w miejscach niekolizyjnych z ruchem pieszych, w miejscach mało widocznych, w wypadkach szczególnych można je ukryć lub zadbać o ich estetykę. W szczególności nie należy ich lokalizować na osiach widoku z chodników, przejść dla pieszych i w miejscach reprezentacyjnych. Infrastruktura bezpieczeństwa, taka jak barierki, znaki, słupki nie powinna także obniżać jakości przestrzeni przez wielkość, formę i krzykliwą kolorystykę (np. biało-czerwoną). Znaki dla rowerzystów nie muszą być tej samej wielkości, co dla tirów. Obiekty takie jak duże pojemniki na śmieci lub kontenery powinny posiadać osłony zmniejszające ich wizualny wpływ na otoczenie. Należy również sukcesywnie usuwać lub zmieniać lokalizację kolizyjnej infrastruktury, np. słupów, skrzynek energetycznych.

odwodnienia jako utrudnienie

Należy rezygnować z odwodnień rur spustowych i chodników w postaci zagłębionych odpływów, ponieważ stanowią one utrudnienie dla osób niepełnosprawnych oraz osób z wózkami dziecięcymi. Jako korzystne uznaje się odwodnienie chodników za pomocą rynienek zasklepionych kratkami na jednym poziomie z nawierzchnią.

ograniczenie liczby znaków drogowych i słupków

Należy systematycznie usuwać nadmierną liczbę oznakowań drogowych i powielających się komunikatów, co przyczyni się do poprawy czytelności percepcji znaków przez uczestników ruchu, zmniejszenia liczby przeszkód na ciągach pieszych oraz poprawy estetyki przestrzeni i zmniejszenia chaosu optycznego.

wzrost ilości zieleni, w tym drzew

Należy sukcesywnie zwiększać ilość starannie zaprojektowanej zieleni wzdłuż ciągów pieszych i w miejscach odpoczynku, węzłach komunikacji oraz w strefie centrum. W szczególności, o ile to możliwe, należy zwiększać ilość dużych drzew, posadzonych z odpowiednim przygotowaniem podłoża, krzewów, żywopłotów, roślin w donicach tam gdzie nie ma możliwości posadzenia roślin w gruncie. Przyczyni się to do poprawy warunków korzystania w przestrzeni (jakość powietrza, cień, ochrona przed wiatrem, estetyka, kontakt z przyrodą). W wypadku pielęgnacji trawników kosić należy jedynie pasy bezpośrednio przy ciągach pieszych, natomiast większe połacie można pozostawiać jako rzadko koszone łąki kwietne, co sprzyja bioróżnorodności, obniża koszty utrzymania i może być atrakcyjnym elementem krajobrazu miasta. Nasadzanie nowych roślin wzdłuż ulic, ciągów pieszych i na parkingach należy również promować wśród zarządców osiedli, deweloperów i wspólnot mieszkaniowych.

rośliny karłowate i krzewy jako ograniczenie wjazdu na tereny zieleni

W celu ograniczenia parkowania na terenach zieleni (szczególnie zimą) wprowadzać należy nasadzenia krzewiaste oraz żywopłoty. Dodatkowo rozwiązanie to nie powoduje uszkodzenia pojazdów oraz jest odporne na niewielkie uszkodzenia.

standardy utrzymania np. odśnieżanie, przycinanie roślinności, sprzątanie, remonty

Utrzymanie bieżące ciągów pieszych jest kluczowe dla wspierania i rozwoju ruchu pieszego. Stąd należy wprowadzić standardy utrzymania ciągów obejmujące odśnieżanie, przycinanie roślinności, sprzątanie oraz remonty bieżące. W szczególności powinno to dotyczyć głównych tras pieszych. Ponadto należy zrezygnować z używania soli w czasie zimy, ponieważ szkodzi ona glebie, roślinom, łapom psów i niszczy obuwie.

4/ PROMOCJA KULTURY CHODZENIA

4.1/

Poprzez kulturę chodzenia rozumiemy wszelkie działania wpływające na podniesienie rangi transportu pieszego, zachęcenie do poruszania się pieszo, łączenia ruchu pieszego z komunikacją publiczną i rowerową. Jako miasto o bogatej i wszechstronnej ofercie kulturalnej wpisujemy chodzenie pieszo w krąg kultury miejskiej i stylu życia zapewniającego jego wysoką jakość. Tym samym wpisujemy Standardy w krąg obchodów 700-lecia miasta Lublin. Wprowadzamy "myślenie nogami" zamiast "myślenia samochodem" przy planowaniu wygodnych dojazdów, przejść przez ulice, sposobów przemierzenia miasta. Podnosimy rangę chodzenia jako formy transportu, która ma swoje potrzeby, analogicznie jak ruch samochodowy.


4.2/

Kulturę chodzenia tworzą i promują różnorodne działania:

- dialog społeczny, spotkania z mieszkańcami
- realna partycypacja społeczna przy planach, projektach, inwestycjach
- polityka transportowa zachęcająca do poruszania się pieszo
- polityka biletowa m.in.: ZTM, Strefa Płatnego Parkowania, wspólny bilet
- polityka parkingowa umożliwiająca posiadanie samochodu w centrum przez mieszkańców, ale zachęcająca do korzystania z innych środków komunikacji
- kultura jakości, doskonałości przy realizacji planów i projektów, poszukiwanie najlepszych rozwiązań
- wsparcie finansowe i organizacyjne projektów kulturalnych i edukacyjnych opartych na chodzeniu/spacerowaniu po mieście, wsparcie działań animacyjnych w miejscach, które chcemy ożywić, by można było tam dojść i by ludzie chcieli tam pójść.
- stworzenie marki Lublina jako miasta spacerowego, chodzącego
- "nauka chodzenia", m.in. w szkołach, jeżdżenia rowerem, nauka jeżdżenia samochodem z szacunkiem do pieszych, współpraca z WORD-em i naukami jazdy, wprowadzenie zwyczaju hamowania kilka metrów przed przejściem dla pieszych
- powszechna "nauka chodzenia" - ludzie potrzebują nauczyć się korzystania z przestrzeni, poruszania się po mieście
- Stworzenie mody na chodzenie za pomocą różnych akcji: "Chodźmy!", "Chodźmy po coś", "Dojdźmy do czegoś", np. do lepszej sytuacji ekonomicznej, pracy, nauki itp. "Chodzę - stać mnie na to" - odwrócenie dotychczasowego myślenia o komunikacji, "snobizm na chodzenie" - pokazanie, że fajniej jest chodzić niż jeździć drogim samochodem
- Edukacja i promocja dobrych pomysłów z zagranicy, innych miast Polski, ale też z Lublina

- Kultura chodzenia w instytucjach miejskich, na uczelniach i w urzędach jako przykład dla innych, wprowadzenie rozwiązań typu "pieszy piątek", ruchomy czas pracy - wychodzę wcześniej z pracy, bo jadę autobusem
- ograniczenie miejsc parkingowych w UM jako przykład dla innych instytucji w centrum
- promocja "carpoolingu" - wspólnego podwożenia się do pracy i na studia i innych rozwiązań tego typu,
- działania aktywizujące mieszkańców i realizowane wspólnie z mieszkańcami, happeningi, konkursy
- animacja miejsc w przestrzeni publicznej, wydarzenia kulturalne, szeroka informacja o nich w sieci, mapy wydarzeń online i tradycyjne
- kampanie promocyjne i inne działania medialne dotyczące chodzenia, ale też parkowania, zatrzymywania się przed przejściem, poprawnego jeżdżenia rowerem, sprzątania po psach
- informacje, mapy, aplikacje mobilne
- pieszobusy w szkołach
- inne innowacje w zakresie transportu

Załącznikiem do Standardów będzie: „**Koncepcja podstawowej sieci pieszej**”, dokument przeznaczony do realizacji w dokumentach planistycznych, projektach ulic, placów, etc.

	<p>„Koncepcja podstawowej sieci pieszej” zawiera:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>główne trasy i place piesze</u> tworzące sieć w mieście do zachowania, szczególnego kształtowania ciągów i ich otoczenia, - <u>strefę centrum</u> oraz strefę śródmiejską jako obszary priorytetowe dla ruchu pieszego, - <u>główne węzły przesiadkowe.</u>
--	--

Dodatek: Tu umieszczone zostaną rozporządzenia i normy, które realizują Lubelskie Standardy Pieszce.

Projekt Lubelskich Standardów Piesznych, luty 2016

opracowanie tekstu: Jan Kamiński, Aleksander Wiącek

konsultacje: Jan Jakiel

rysunki: Florentyna Nastaj, Jan Kamiński



Projekt: „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej” realizuje **fundacja tu obok** w ramach Programu Obywatele dla Demokracji dofinansowanego z Funduszy EOG i Gminy Miasto Lublin

koordynator projektu: Marta Kurowska

koordynator merytoryczny: Jan Kamiński

koordynator z ramienia Ośrodka Brama Grodzka Teatr NN: Marcin Skrzypek

