



Niniejszy dokument jest PROJEKTEM Standardów Piesznych dla Lublina, opracowanym na podstawie efektów projektu „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej”

PROJEKT Lubelskich Standardów Piesznych STYCZEŃ 2016

WSTĘP

Transport pieszy jest najbardziej naturalnym, najzdrowszym, najbardziej opłacalnym ekonomicznie 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 również w jubileusz 700-lecia nadania praw miejskich Lublinowi.

Cele dokumentu:

- rozwijanie transportu pieszego, zapewnienie najlepszych warunków dla bezpiecznego poruszania się pieszo wszystkim użytkownikom również osobom o ograniczonej możliwości poruszania się, w tym niepełnosprawnym ruchowo i sensorycznie oraz starszym
- tworzenie wysokiej jakości dróg komunikacji pieszej wraz z ich otoczeniem.

Cele szczegółowe:

- zwiększenie liczby podróży pieszych,
- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu pieszego / bezpieczeństwa osobistego,
- zapewnienie dobrych warunków (wygody) poruszania się pieszo dla wszystkich użytkowników,
- zwiększenie liczby przejść dla pieszych w poziomie jezdni,
- zmniejszenie liczby wypadków komunikacyjnych z udziałem pieszych, szczególnie śmiertelnych,
- zapewnienie atrakcyjnych przestrzeni do poruszania się pieszo wraz z otoczeniem,
- 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 pieszka, inne definicje wynikające z treści Standardów.

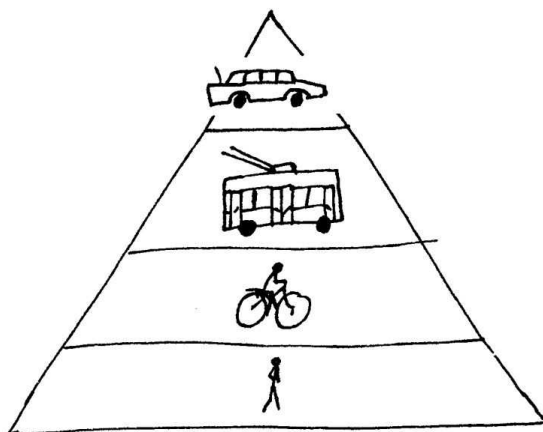
1/ WIZJA

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: ruch pieszy, komunikacja rowerowa, komunikacja publiczna, indywidualny transport samochodowy.



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, 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 mieszkank i 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 i 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:

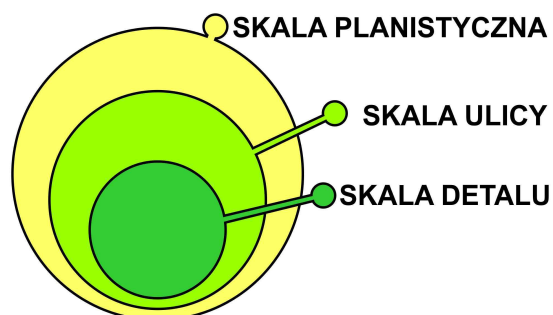
- Zapewnienie płynności ruchu
- Zaspokojenie różnorodnych potrzeb użytkowników
- Zapewnienie możliwości różnorodnego spędzania czasu w przestrzeni
- Zapewnienie atrakcyjności i gościnności przestrzeni

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, 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 skrajnie ciągu, wydłużających trasę i czas przejścia.
- Zaspokojenie różnorodnych potrzeb użytkowników – 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, ułatwień.
- Zapewnienie możliwości różnorodnego spędzania czasu w przestrzeni – kształtowanie wyjątkowych miejsc umożliwiających różnorodne aktywności, elastycznych, wielofunkcyjnych, możliwych do różnego aranżowania, wypoczynek bierny i czynny, spędzanie czasu samodzielnie lub w grupie, zapewnienie podstawowego wyposażenie zgodne z potrzebami, miejsca do odpoczynku, siedziska, toalety.
- 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, stosowanie wysokiej jakości materiałów i elementów wyposażenia z dostosowaniem do kontekstu miejsca, ochrona przed warunkami atmosferycznymi, prowadzenie ciągów przez tereny atrakcyjne, kształtowanie wysokiej jakości otoczenia, widoków, porządkowanie reklam i szyldów, wysokiej jakości materiały, innowacyjne rozwiązania przyciągające 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 projekcie i realizacji w każdej skali. Zachowanie jakości w skali planistycznej jest warunkiem jakości skali ulicy i skali detalu.



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 obejmuj to kwestie: dogodnych powiązań, bliskości celów podróży, płynności ruchu, tworzenia atrakcyjnej przestrzeni, zapisania odpowiednich w parametrów ulic, wyznaczania ulic przeznaczonych do wyłączenia z ruchu, wprowadzania zakazu wygrodzeń.
- **szczególna dbałość o planowanie ruchu pieszego w strefie centrum**
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.
- **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.
- **skupiska funkcji i mieszanie funkcji w celu zapewnienia bliskości, tzw. miasto krótkich dróg**
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. 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 gęstą sieć powiązań pieszych umożliwiającą swobodne przemieszczanie się wewnątrz miasta. Za przestrzenie barierowe uznaje się m.in.: tereny ogrodzone takie jak osiedla, tereny wystawowe, parkingi, czasowe ekspozycje lub wydarzenia, ogródki działkowe. W odniesieniu do tych obszarów należy stosować zapisy zakazujące ogradzania lub wytyczanie publicznie dostępnych przejść.
- **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.

– **odpowiednio szerokie trasy piesze**

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy wyznaczyć odpowiednio szerokie trasy piesze w zależności od ich hierarchii.

– **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.

– **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 innowacyjne rozwiązania takie jak: windy, windy terenowe, platformy, schody ruchome itp.

– **obniżanie klasy technicznej i kategorii dróg**

W celu umożliwiania 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.

– **kanały infrastruktury technicznej**

W dokumentach planistycznych i strategicznych należy wyznaczać przebieg kanałów technicznych dla 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.

– **zaplanowany efektywnie i z dbałością o jakość przestrzeni System Informacji Miejskiej**

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.

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

„Koncepcja podstawowej sieci pieszej” zawiera:

- główne trasy i place piesze tworzące sieć w mieście do zachowania, szczególnego kształtowania ciągów i ich otoczenia,
- strefę centrum jako obszar priorytetowy dla ruchu pieszego,
- główne węzły przesiadkowe.

3.2/ Skala ulicy

Wymogi ruchu pieszego do uwzględnienia w przetargach, inwestycjach, remontach, przebudowach ulic, planach 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 należy sporządzić jako pierwszy etap dokumentacji 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 służyć osobom starszym, dźwigającym zakupy, osobom z dziećmi.

- **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.

- **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.
- **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.
- **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.
- **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, informacja pasażerska, 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.
- **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, 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 wzbudzania 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 jezdnię 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.

– **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 pieszcy 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 pieszcy musi mieć odpowiednią jakość nawierzchni (np. wykonany z materiału staroużytecznego) oraz brak barier architektonicznych. W przypadku prowadzenia tymczasowego chodnika w innym niż standardowe miejscu należy usunąć bariery architektoniczne (obniżenie krawężników, zastosowanie wylewek, rampy). Alternatywne trasy pieszcy, 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 (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 i umowach na prace projektowe, roboty budowlane, remonty, utrzymanie. 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. Przykładami takich nawierzchni są: duże płyty bezfazowe, nawierzchnie asfaltowe, nawierzchnie jednolite betonowe. Należy ograniczyć stosowanie betonowej kostki brukowej, w szczególności fazowanej. Ponadto w miejscach reprezentacyjnych należy zadbać o projektowanie indywidualnych wzorów nawierzchni.

– **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, rzeźby, toalety, 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.

– **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.

– **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.

– **ograniczenie stosowania barierek/likwidacja barierek**

Należy ograniczyć do minimum stosowanie barierek przy ciągach pieszych. Miejscami, w których barierki są konieczne, są przystanki komunikacji miejskiej z przebiegająca za przystankiem drogą rowerową. Ponadto należy systematycznie usuwać barierki w miejscach, gdzie nie są one potrzebne.

– **ograniczenie liczby znaków drogowych, słupków, itp. ograniczenie powielających się komunikatów, zmniejszenie chaosu optycznego**

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

– **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.

- **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.
- **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.

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.

4.2/

W szczególności kulturę chodzenia wspierają:

- 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
- działania aktywizujące mieszkańców i realizowane wspólnie z mieszkańcami
- animacja miejsc w przestrzeni publicznej
- wydarzenia kulturalne
- kampanie promocyjne
- informacje i mapy
- aplikacje mobilne
- działania medialne
- akcje promocyjne w Urzędzie Miasta jako przykład dla innych instytucji, m.in. zmniejszenie liczby miejsc parkingowych UM, piesze piątki, itp.
- innowacje w zakresie transportu, pieszobusy, konkursy.

Dodatek: *Rozporządzenia i normy, które realizuje strategia*

Załącznik: „**Koncepcja podstawowej sieci pieszej**” zawierająca:

- główne trasy i place piesze tworzące sieć w mieście do zachowania, szczególnego kształtowania ciągów i ich otoczenia,
- strefę centrum jako obszar priorytetowy dla ruchu pieszego,
- główne węzły przesiadkowe

Opracowali: Jan Kamiński, Aleksander Wiącek
Rysunki: Florentyna Nastaj, Jan Kamiński

