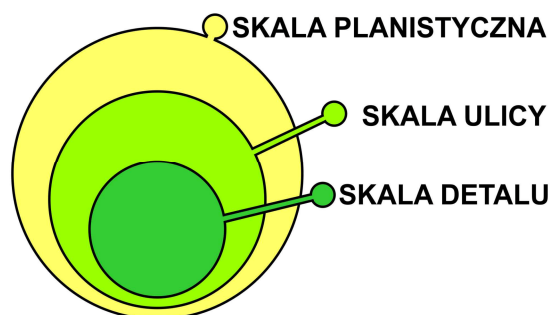


### 3/ TRZY SKALE SZCZEGÓŁOWOŚCI

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 wygrodzień.
- **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 (oznaczone 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.