

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 wzmocnić 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, wyspowa 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 jedną 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 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 niż standardowe miejscu 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 (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.