

Lubelskie Standardy Pieszce. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie - opis

Część A – Kierunki rozwoju

Wizja, cele i promocja

Dokument Standardów Pieszych oparty jest na idei zrównoważonej piramidy transportowej, w której ruch pieszego jest traktowany jako priorytetowo przed transportem zbiorowym, rowerowym i samochodowym. Zwiększenie roli ruchu pieszego w Lublinie dotyczy wszystkich grup uczestników, a szczególnie osób o ograniczonej mobilności. Obejmuje to poprawę dostępności i jakości przestrzeni, bezpieczeństwo w ruchu drogowym i bezpieczeństwo osobiste, ułatwienie poruszania się, integrację z innymi środkami transportu, promowanie zdrowego trybu życia, poprawę jakości środowiska naturalnego oraz integrację społeczną.

Zmiana podejścia do ruchu pieszego pozwoli na osiągnięcie korzyści w zakresie transportowym, zdrowotnym, ekonomicznym i finansowym, wizerunkowym, społecznym i środowiskowym. Przyjmuje się, że wysokiej jakości przestrzeń piesza jest elementem zwiększania atrakcyjności gospodarczej i szansą na rewitalizację danego miejsca.

Równolegle do realizacji działań inwestycyjnych konieczne jest prowadzenie działań promujących chodzenie i kulturę chodzenia. Obejmują one m. in. dialog z mieszkańcami i ich realną partycypację przy planach i inwestycjach, wsparcie inicjatyw animujących przestrzeń publiczną, kreowanie mody na chodzenie, działania na rzecz bezpieczeństwa pieszych skierowane do kierowców, akcje typu „pieszy piątek” skierowane do instytucji miejskich, urzędów lub uczelni.

Plan działań, wdrożenie i monitoring

Dokument zakłada podjęcie 12 krótko- (2 lata) oraz średnioterminowych (5 lat) działań obejmujących m. in. poprawę bezpieczeństwa ruchu, realizację nowych powiązań i uporządkowanie istniejących ciągów z likwidacją barier architektonicznych, uporządkowanie parkowania w centrum, program aktywizacji przestrzeni publicznych lub programy dzielnicowe.

Odpowiedzialnym za wdrożenie standardów pieszych będzie Prezydent Miasta Lublin w imieniu którego będzie działać pełnomocnik ds. zrównoważonej mobilności w Lublinie. Pełnomocnik będzie współpracować ze wszystkimi komórkami organizacyjnymi UM oraz jednostkami miejskimi, a także zespołem ds. mobilności aktywnej.

Ocena realizacji polityki pieszej będzie przeprowadzana przy użyciu przyjętych wskaźników, ilościowych i jakościowych np. % udział podróży pieszych, powierzchnia zmodernizowanych chodników, nowych przejść dla pieszych, ulic o ruchu uspokojonym $V=30\text{km/h}$, liczba i długość zrealizowanych nowych powiązań. Podstawą monitorowania będą roczne i okresowe raporty. Mieszkańcy Lublina będą informowani o postępach działań na stronie www.lublin.eu

Trzy skale szczegółowości

Kształtowanie przestrzeni odbywać się będzie w trzech skalach, powiązanych ze sobą i różniących się wielkością w przestrzeni, tj. skalą planistyczną, ulicy i detalu.

Skala planistyczna obejmuje wymogi ruchu pieszego w ramach SUIKZP, m. in. warunkach zabudowy, planach rewitalizacji, projektach liniowych (drogi, koleje), dużych inwestycji obszarowych (obiekty sportowe, handlowe, szkoły etc.).

Skala ulicy obejmuje działania związane z przygotowaniem przetargów na prace projektowe i roboty budowlane, dla ulic, placów, węzłów przesiadkowych, miejsc spotkań. Jest związana z założeniami „Koncepcji podstawowej sieci pieszej”.

Skala detalu dotyczy m. in. nawierzchni, elementów małej architektury (ławki, śmietniki), zieleni, sztuki ulicznej, oznakowania lub należytego utrzymania stanu ciągów pieszych.

Część B - Diagnoza

Uwarunkowania ruchu pieszego

Atrakcyjność ruchu pieszego jest największa, gdy nie przekracza 1,3 km (ok. 18 min. marszu). Zwartość przestrzenna miasta sprawia, że duża ilość źródeł i celów podróży jest dostępna pieszo. Dojścia piesze często stanowią dopełnienie podróży odbywanych komunikacją miejską, rowerem lub samochodem. Badania przeprowadzone na ulicach Lublina dowiodły, że odsetek osób o ograniczonej mobilności (osoby starsze, poruszające się z laską bądź kulami, z wózkami, dziećmi lub przenoszących bagaż) wynosi ok. 20-30% wśród wszystkich zliczonych pieszych.

Przeprowadzona została również analiza istniejących uwarunkowań ruchu pieszego w Lublinie pod kątem: zagospodarowania przestrzennego; demografii; oceny bezpieczeństwa ruchu drogowego; dokumentów planistycznych; działań i inicjatyw organizacji społecznych; uwarunkowań instytucjonalnych (*szczegółowa charakterystyka w dokumencie*).

Podstawowe problemy ruchu pieszego

Analiza problemów związanych z ruchem pieszym powstała na bazie efektów projektu Miasto dla Ludzi, w tym Atlasu Sytuacji Pieszych oraz spotkań warsztatowych z mieszkańcami.

Skala planistyczna: szerokie pasy drogowe z wielopasowymi jezdniami, tory kolejowe, wąwozy i rzeki tworzące trudne do przekroczenia bariery między dzielnicami; rozlewanie się zabudowy poza centrum bez pełnego dostępu do usług, sprzyjające nadmiernemu ruchowi samochodowemu.

Skala ulicy: brak czytelnych i dostępnych powiązań pieszych, w tym organizacja ruchu preferująca ruch samochodowy; zaburzony lub przerwany drogami układ naturalnych ciągów pieszych z brakami przejść dla pieszych; funkcjonowanie obszarów o braku lub ograniczonym dostępie z zewnątrz (grodzone osiedla, tereny przemysłowe, wojskowe, parki i ogródki działkowe, cmentarze); niski standard funkcjonujących kładek i przejść podziemnych; rozproszenie przystanków komunikacji miejskiej w obrębie węzłów.

Skala detalu: niedostateczna jakość i szerokość chodników, nierówna lub zniszczona nawierzchnia, wysokie krawężniki, brak pochylni i podjazdów przy schodach; parkowanie na chodnikach niszczące nawierzchnię i stwarzające zagrożenie w rejonie skrzyżowań i przejść dla pieszych; konflikty z rowerzystami; niedostateczna jakość systemu informacji wizualnej (nazwy ulic, kierunki i czasy dojść do obiektów); brak miejsc do wypoczynku (ławek) i toalet publicznych.

Część C – Koncepcja sieci pieszej

Dokument przedstawia planowany, podstawowy układ tras pieszych w Lublinie, bardziej szczegółowy w obszarze śródmiejskim oraz odcinki uzupełniające na terenie dzielnic. Główne osie piesze to relacje obsługujące ponadlokalny ruch pieszy w układzie: centrum-centrum, dzielnica-centrum oraz dzielnica-dzielnica. Koncepcja sieci pieszej, przedstawiona na mapie, uwzględnia najważniejsze i najbardziej atrakcyjne źródła i cele podróży, tj. Stare Miasto, Miasteczko Akademickie, Ogród Botaniczny oraz główne obiekty handlowe, usługowe, kulturalne, węzły transportu zbiorowego i inne.

Część D – Karty i przykłady

Zasady organizacji ruchu pieszego

Standardy są dokumentem otwartym, zakładającym możliwość uzupełniania i aktualizacji. Nie zastępują istniejących przepisów branżowych. Służą planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymywaniu infrastruktury przeznaczonej dla pieszych i w założeniu mają poprawić jakość powstającej infrastruktury oraz zasad jej projektowania. Powinny być stosowane przy okazji wszystkich przedsięwzięć na terenie Lublina, związanych z budową, przebudową, remontami ulic i placów, oraz być wyszczególnione w zapisach SIWZ.

Podjęcie systemowe i projektowanie koncepcyjne ulicy/placu

Działania związane z procesem przekształceń ulic i placów, powiązane z polityką transportową i przestrzenną miasta, powinny być podejmowane w sposób jawny i otwarty, z określeniem korzyści i kosztów społecznych, audytem i oceną uzyskanych efektów oraz możliwością korekty początkowych założeń.

Proponowany schemat postępowania przy projektowaniu koncepcyjnym ulicy/placu:

1. zbieranie danych (funkcje obszaru, interesariusze, dokumenty, stan infrastruktury i in.),
2. koncepcja (warianty rozwiązań technicznych, koncepcje zagospodarowania przestrzennego i aktywizacji społecznej oraz warsztaty projektowe),
3. analiza wpływu (na użytkowników, estetykę, bezpieczeństwo, środowisko, gospodarkę, koszty utrzymania),
4. konsultacje (mieszkańcy, użytkownicy ulicy/placu, przedsiębiorcy, organizacje społeczne i in.),
5. rekomendacje (wynikowa koncepcja, skierowanie do etapu projektowania technicznego),

Podstawowe założenia projektowe

Standardy bazują na następujących założeniach: poza strefami zamieszkania przestrzeń piesza jest wyraźnie oddzielona od samochodów; uwzględnia się potrzeby różnych grup użytkowników; stosowne rozwiązania są bezpieczne i typowe tj. jednoznacznie rozpoznawalne dla użytkowników; przestrzenie piesze są wielofunkcyjne tj. służą komunikacji, wypełnianiu funkcji społecznych, restauracyjnych, miejsc odpoczynku i in.

Poruszanie się po chodniku wymaga zapewnienia odpowiedniej szerokości przestrzeni wolnej od przeszkód. W przypadku osób o ograniczonej mobilności wartości te są większe i wynikają np. z poruszania się na wózku, o kulach, prowadzenia dziecka lub innej osoby, zakupów i in.

Karty rozwiązań

Przedstawione karty rekomendowanych rozwiązań, powiązane z obowiązującymi przepisami technicznymi, obejmują:

1. sytuowanie ciągów pieszych w przestrzeni ulicy (strefy piesze typu woonerf, chodniki przy jezdni, chodniki odseparowane od jezdni)
2. organizację ciągów pieszych – pasy funkcjonalne (pas ruchu pieszego – o jednolitej nawierzchni bez przeszkód fizycznych, pas przy linii zabudowy, przestrzeń z funkcjami społecznymi i komercyjnymi, pas techniczny, strefa buforowa, pas zieleni)
3. dostępność (spadki poprzeczne, podłużne i pochylnie)
4. ruch pieszy i rowerowy (wydzielona droga dla rowerów obok chodnika, ciąg pieszy z dopuszczonym ruchem rowerowym)
5. przejścia dla pieszych (lokalizacja przejść, azyle dla pieszych, wyniesione przejścia, zawężenie szerokości ulicy, przejścia w rejonie zjazdów, przejścia z sygnalizacją świetlną)
6. nawierzchnie (nawierzchnie typowe – zalecane płyty chodnikowe, system prowadzenia dla osób niewidomych i niedowidzących)
7. transport zbiorowy (przystanki bez zatoki, z zatoką, antyzatoki, piesi w rejonie przystanku)