

WYKONAWCA:

 **TransEko**

00-656 WARSZAWA,

UL. ŚNIADECKICH 20/13

WWW.TRANSEKO.PL

ZAMAWIAJĄCY:

GMINA MIASTO LUBLIN,

PLAC ŁOKIETKA 1, 20-950 LUBLIN

WWW.LUBLIN.EU



LUBELSKIE STANDARDY PIESZE KIERUNKI ROZWOJU RUCHU PIESZEGO W LUBLINIE

CZ. A – KIERUNKI ROZWOJU



Lublin, październik 2016 r.

WSTĘP

Dokument „Lubelskie standardy piesze. Kierunki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie” zawiera:

- ✓ politykę rozwoju ruchu pieszego w Lublinie (w tym cel generalny i cele szczegółowe),
- ✓ kierunki rozwoju systemu transportu pieszego,
- ✓ zasady kształtowania przestrzeni pieszych,
- ✓ podstawowe zamierzenia dotyczące rozwoju systemu transportu pieszego, które powinny być podjęte w krótkim horyzoncie czasu (do 5 lat),
- ✓ standardy projektowania infrastruktury pieszej opracowane w formie kart rekomendowanych rozwiązań.

Dokument składa się z 4 części:

A	WIZJA CELE ROLA RUCHU PIESZEGO FUNKCJE ULIC I PRZESTRZENI PIESZYCH PODSTAWNE ZASADY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PIESZYCH PROMOCJA KULTURY CHODZENIA PLAN DZIAŁAŃ WDROŻENIE I MONITOROWANIE
B	DIAGNOZA
C	KONCEPCJA SIECI PIESZEJ
D	STANDARDY PIESZE – KARTY PRZYKŁADY

W tekście wykorzystano wyniki projektu „Miasto dla ludzi. Lubelskie standardy infrastruktury pieszej”, realizowanego w latach 2014 – 2016 przez Fundację ‘tu obok’ w ramach Programu Obywatele dla Demokracji. W szczególności, niniejsze standardy opierają się na:

- ✓ **Projekcie Lubelskich Standardów Pieszych**, opracowanym przez zespół: Jan Kamiński, Aleksander Wiącek z konsultacjami Jana Jakiela i rysunkami Florentyny Nastaj i Jana Kamińskiego, oraz
- ✓ **Atlasie Sytuacji Pieszych**, autorstwa Marcina Skrzypka.



Zespół projektu:



GMINA MIASTO LUBLIN
WYDZIAŁ PLANOWANIA
ZESPOŁ MOBILNOŚCI
AKTYWNEJ

Małgorzata Kamińska-Fornal
Tadeusz Laskowski
Elżbieta Matuszak – Koordynator prac
Grzegorz Sieńko
Aleksander Wiącek

Andrzej Brzeziński
Maciej Dobrosielski
Tomasz Dybicz
Karolina Jesionkiewicz – Niedzińska
Magdalena Rezwow – Mosakowska
Agnieszka Rogala
Dominika Sroka
Piotr Szagała
Łukasz Szymański
Paweł Włodarek

Konsultacje: Zygmunt Uzdalewicz



Jan Kamiński
Marta Kurowska
Marcin Skrzypek

Podczas prac nad dokumentem zorganizowano 4 serie spotkań konsultacyjnych. Zapis przebiegu konsultacji i ich wyniki zawarto w raportach, które stanowią oddzielną część dokumentacji, wchodzącej w skład poszczególnych etapów pracy.

Autorzy zakładają, że dokument ten będzie miał charakter otwarty, tj. będzie mógł być uzupełniany i aktualizowany w miarę powstających potrzeb.



Spis treści:

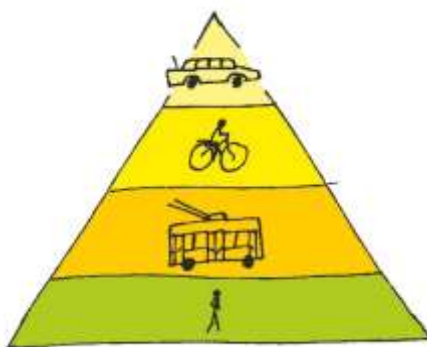
WSTĘP.....	2
WIZJA 5	
CELE 5	
ROLA RUCHU PIESZEGO.....	6
FUNKCJE ULIC I PRZESTRZENI PIESZYCH.....	7
KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI PIESZYCH	7
TRZY SKALE SZCZEGÓŁOWOŚCI	10
SKALA PLANISTYCZNA	10
SKALA ULICY.....	13
SKALA DETALU	18
PLAN DZIAŁAŃ.....	20
PROMOCJA KULTURY CHODZENIA	26
WDROŻENIE I MONITORING.....	27



WIZJA

Ruch pieszy jest traktowany jako wartość Lublina, będąc jego podstawową formą transportu. Stanowi część wszystkich innych rodzajów transportu, a jego jakość przekłada się na jakość życia w mieście i jakość przemieszczania się. Stąd rozwój systemu transportu pieszego należy planować w koordynacji ze wszystkimi pozostałymi. Szczególne ważne są powiązania łączące transport pieszy z transportem publicznym i ruchem rowerowym.

Piesi i transport pieszy w Lublinie powinni być traktowani priorytetowo. Stąd przy opracowywaniu dokumentów strategicznych, planistycznych, projektów i realizacji obiektów budowlanych, stosować się powinno ideę zrównoważonej piramidy transportowej, obrazującej hierarchię ważności: najpierw ruch pieszy, potem transport zbiorowy, ruch rowerowy i wreszcie indywidualny transport samochodowy. Rekomenduje ona taki system miejskiego transportu, w którym do jak największej ilości miejsc powinno dać się dojść pieszo, a samochód jest wybierany w ostateczności, jako najmniej ekonomiczny dla organizmu miejskiego.



Podejście to jest zgodne z rekomendacjami zawartymi w dokumencie strategicznym Biała Księga Transportu (Komisja Europejska, 2011 r.) oraz w Planie Zrównoważonej Mobilności Lublina (2015 r.).

CELE

Uznaje się, że realizując politykę pieszą w Lublinie **celem nadrzędnym będzie zwiększenie roli i jakości ruchu pieszego, z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób z ograniczoną mobilnością.**

Wśród celów szczegółowych są:

- **poprawa dostępności pieszo** funkcji zlokalizowanych w mieście,
- **bezpieczeństwo ruchu oraz bezpieczeństwo osobiste pieszych**, z założeniem początkowo ograniczenia, a docelowo wyeliminowania wypadków komunikacyjnych z ofiarami śmiertelnymi wśród pieszych,
- **poprawa ładu przestrzennego** – przywracanie ulicom i placom funkcji miejskich, atrakcyjnych dla poruszania się pieszo, zwiększające jakość chodzenia np. poprzez poprawę estetyki, wypełnianie przestrzeni sztuką i nowoczesnym designem,
- **ułatwienie poruszania się** wszystkim użytkownikom, w tym dzieciom, osobom starszym i niepełnosprawnym oraz zwiększenie ich poczucia bezpieczeństwa,



- **integracja transportu pieszego** z innymi rodzajami transportu, w tym zwłaszcza z transportem zbiorowym,
- **promowanie zdrowego stylu życia** poprzez ruch,
- **poprawa stanu środowiska naturalnego, także** środowiska człowieka.
- **integracja społeczna i budowanie tożsamości mieszkańców miasta.**

Zwiększenie roli ruchu pieszego ma doprowadzić do zwiększania liczby podróży odbywanych pieszo, a tym samym znaczenia ruchu pieszego w podziale zadań transportowych. Wzrost ruchliwości pieszej powinien dotyczyć wszystkich motywacji podróży i wszystkich grup użytkowników, podróży odbywanych od źródła do celu, dojeżdżać do węzłów przesiadkowych oraz w szczególności podróży odbywanych w centrum miasta podczas całego dnia.

Szczególnym zadaniem jest zapewnienie dobrych warunków ruchu pieszego, zwłaszcza osobom o ograniczonej mobilności oraz przywracanie ulicom i placom ich tradycyjnych funkcji społecznych (miejsca spotkań, odpoczynku, zabawy, korzystania z usług typu ogródki restauracyjne i kawiarnianie, itp.) Poprawa warunków ruchu będzie dotyczyć: ułatwień w korzystaniu z ciągów pieszych dzięki ich odpowiedniej organizacji, ułatwień w pokonywaniu barier komunikacyjnych (np. przekraczania ulic i skrzyżowań, poruszania się wzdłuż ulic) oraz lepszej dostępności do systemu transportu zbiorowego.

Sprzyjać temu będzie:

- stosowanie standardów planowania i projektowania infrastruktury pieszej, w dostosowaniu do realnych, rozpoznanych potrzeb pieszych,
- odzyskiwanie przestrzeni dzięki ograniczaniu ruchu samochodowego i parkowania w połączeniu z odpowiednią ofertą transportu zbiorowego i rowerowego,
- uprzywilejowanie ruchu pieszego, w tym stosowanie wyższych niż dotychczas standardów rozwiązania punktów kolizji z ruchem samochodowym i rowerowym.

ROLA RUCHU PIESZEGO

Jakość ruchu pieszego w polskich miastach, także Lublinie jest na niezadawalającym poziomie. Wynika to z wieloletnich zaniedbań i ciągle niskiego uprzywilejowania pieszych. Problemem jest zarówno niska jakość infrastruktury jak też np. brak spójnego planowania przestrzennego i pogłębiające się zjawisko suburbanizacji, co obniża atrakcyjność chodzenia. Skutkuje to degradacją ciągów pieszych, nadmiernie wydłużonymi trasami, niedostosowaniem do potrzeb grup użytkowników, a w konsekwencji utratą walorów konkurencyjności ruchu pieszego. Tymczasem w miastach chodzenie jest podstawowym sposobem przemieszczania się także wtedy, gdy w podróżach wykorzystywane są inne środki transportu (dojścia do przystanków i w obszarze węzłów przesiadkowych, dojścia do parkingów, itp.) oraz umożliwia przebywanie w przestrzeni publicznej, obserwowanie zachodzących w niej wydarzeń, oraz udział w nich.

Zmiana tej sytuacji, w kierunku rozwój ruchu pieszego będzie przynosić korzyści:

- **komunikacyjne** – podróżowanie bez udziału środków transportu;
- **zdrowotne** – poprawa kondycji fizycznej i zdrowia pieszych;
- **gospodarcze** – atrakcyjność przestrzeni publicznych, zainteresowanie usługami i handlem;
- **wizerunkowe** – zmiana charakteru obszaru śródmiejskiego i zwiększenie jego atrakcyjność (dla mieszkańców, odwiedzających, turystów);
- **społeczne** – dostępność przestrzeni publicznych zachęca do obecności w tej przestrzeni i budowania relacji między ludźmi i przynależności do miejsca;



- **środowiskowe** – ograniczenie emisji hałasu i zanieczyszczeń wywoływanych ruchem samochodowym;
- **finansowe** – mniejsze nakłady na rozwój infrastruktury drogowej i transportu zbiorowego.

Ruch pieszy stwarza szansę zwiększenia atrakcyjności gospodarczej i rewitalizacji miejsc. Przy czym przyjazna przestrzeń publiczna nie jest warunkiem wystarczającym do rozwoju małych sklepów, lokali gastronomicznych czy innych usług. Co najmniej równie istotne jest zapewnienie dobrych warunków rozwoju działalności gospodarczej, np. w postaci lokali o wystarczającej powierzchni, możliwości ekspozycji witryn, możliwości realizacji dostaw oraz rozsądnych kosztów wynajmu pomieszczeń. Aby stymulować rozwój przedsiębiorczości, możliwe jest wprowadzenie polityki czynszowej, preferującej określone typy działalności.

FUNKCJE ULIC I PRZESTRZENI PIESZYCH

Ulice i place stanowią podstawowy element funkcjonalno-przestrzenny miast, a w części śródmiejskiej tworzą znaczną część przestrzeni publicznych. Ich jakość wpływa na jakość miasta i życia mieszkańców. Urządzanie ulic i placów powinno następować w sposób świadomy, w nawiązaniu do przyjętych kierunków rozwoju miasta oraz zasad polityki transportowej.

Kształtowanie przestrzeni ulic i placów jest procesem. Wymaga uwzględnienia (w sposób zróżnicowany w zależności od strefy miasta) zróżnicowanych funkcji:

- **transportowej** (ruch pieszych, rowerzystów, transportu zbiorowego i samochodowego),
- **integracyjnej** (miejsce przebywania, spotkań, organizacji wydarzeń, budowania relacji między ludźmi i tożsamości lokalnej),
- **estetycznej** (jakość i estetyka przestrzeni, wizerunek miasta),
- **środowiskowej** (jako elementu środowiska miejskiego i naturalnego),
- **kulturowej i historycznej** (korzystanie z dóbr kultury i spuścizny historycznej),
- **gospodarczej** (miejsce prowadzenia działalności gospodarczej),
- **technicznej** (lokowanie urządzeń ciągów uzbrojenia technicznego).

Urządzanie ulic i placów powinno następować w nawiązaniu do rodzaju i intensywności zabudowy. Należy zwracać uwagę na charakter ulicy, jej znaczenie (także komunikacyjne) oraz wymagania i potrzeby związane z obsługą zabudowy. Sposób zagospodarowania wpływa na rodzaj i gęstość źródeł i celów ruchu rozmieszczonych wzdłuż ulicy/na placu, a to z kolei determinuje zapotrzebowanie na obsługę ruchu (pieszego, rowerowego, samochodowego), zapotrzebowanie na parkowanie oraz lokalizację urządzeń dla transportu zbiorowego.

KSZTAŁTOWANIE PRZESTRZENI PIESZYCH

W planowaniu i projektowaniu ulic i placów powinny być stosowane kryteria (np. przy ocenie dokumentów, projektów, przedsięwzięć, realizacji), zapewniające prawidłowy rozwój transportu pieszego:

- zapewnienie dostępności
- zapewnienie bezpośredniości
- zapewnienie bezpieczeństwa



- zapewnienie płynności ruchu
- zaspokojenie różnorodnych potrzeb użytkowników
- zapewnienie urozmaiconych możliwości spędzania czasu w przestrzeni
- zapewnienie atrakcyjności, komfortu i gościnności przestrzeni.

Kryteria te rozumie się w sposób następujący:

Zapewnienie dostępności

1. Czytelny układ i sposób prowadzenia ciągów pieszych zapewniający powiązania wszystkich źródeł i celów podróży.
2. Ciągi piesze prowadzone zasadniczo wzdłuż ulic z uzupełnieniami skracającymi długość i czas przejść przez obszary z niewykształconą siatką ulic, np. przez: tereny zielone, obszary handlowo- usługowe i inne.
3. Powiązanie poszczególnych obiektów z istniejącymi chodnikami, dotyczy to również wyznaczania przejść dla pieszych i wyznaczania wygodnych dojazdów do przystanków transportu zbiorowego.
4. Zapewnienie dobrego oznakowania ciągów i urządzeń dla ruchu pieszego.
5. Uwzględnianie potrzeb osób o ograniczonej mobilności.
6. Zapewnienie jak najkrótszych odległości dojazdów, jednoznaczności przeznaczenia przestrzeni, ciągłości trasy, dobrego oznakowania.
7. Stosowanie odpowiednich materiałów różnicujących funkcje ulicy (rodzaje nawierzchni, ich szorstkość, kolorystyka).

Zapewnienie bezpośredniości

1. Zapewnienie ruchu pieszego po obu stronach jezdni (gdy prędkość dopuszczalna wynosi powyżej 20 km/h), lub jezdnią (gdy prędkość dopuszczalna jest mniejsza lub równa 20 km/h); na placach, skwerach, parkach zapewnienie możliwości ruchu pieszego bez ograniczeń lub co najmniej z zapewnieniem skrótów bez konieczności nadrabiania drogi i z dostosowaniem do podstawowych kierunków ruchu pieszego.
2. Wyznaczanie ciągów w taki sposób, by zapewniać możliwie najkrótszą drogę pomiędzy celami podróży w skali miasta, dzielnicy, osiedla i najbliższego otoczenia.
3. Ograniczanie powierzchni dużych obszarów publicznie niedostępnych, pogarszających jakość powiązań pieszych. Dotyczy m.in. tworzenia zamkniętych osiedli, terenów ogródków działkowych, placów parkingowych, dużych obiektów kubaturowych bez pasaży pieszych, ciągów podwórek oraz innych obiektów, wymagających „obchodzenia” i nakładania drogi).
4. Właściwe organizowanie przekroju ulicy z zapewnianiem dużej łatwości przekraczania jezdni (w poprzek) w osiągnięciu czy nawet poszukiwaniu celów podróży - obiektów o różnych funkcjach.
5. Umożliwienie kontynuacji ruchu pieszego na skrzyżowaniach. Przejścia przez wszystkie wloty, z zasady w poziomie terenu zwłaszcza w centrum Lublina i centrach dzielnic.
6. Staranne projektowanie urządzeń ulicy, pasów i miejsc postojowych dla samochodów, ciągów rowerowych itp., tak by nie tworzyły one barier dla ruchu pieszego.

Zapewnienie bezpieczeństwa

1. Stosowanie rozwiązań nietworzących konfliktów pomiędzy użytkownikami ulicy.
2. Zapewnienie bezpieczeństwa osobistego poprzez atrakcyjną przestrzeń (obecność innych użytkowników), odpowiednie oświetlenie i wyposażenie, w szczególnych przypadkach monitoring.



3. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu także poprzez uspokojenie i/lub ograniczenie ruchu samochodowego, rozwiązania ułatwiające przekroczenie jezdni, w przypadku dużych różnic prędkości - separację ruchu samochodowego i rowerowego od ruchu pieszego; w przypadku prowadzenia ruchu rowerowego poza jezdnią organizacja przestrzeni dla pieszych z zapewnieniem ich bezpieczeństwa - łączenie ruchu pieszego i rowerowego w jednej przestrzeni (wspólne, bez rozdzielenia ciągu komunikacyjnego) wyjątkowo i głównie tam, gdzie zakłada się, że rowerzyści będą poruszać się wolno: na placach miejskich, ulicach pieszo-rowerowych itp.

Zapewnienie płynności ruchu

1. Wysoki priorytet dla poruszania się pieszo w procesie planowania, inwestycyjnym i organizacji ruchu.
2. Kompletny i spójny system pieszy, czytelne połączenia i łatwość korzystania, trasy piesze zachowujące ciągłość, bez zakończeń na ślepo (wyjątkowo).
3. Stosowanie rozwiązań technicznych (trasowanie, szerokość ciągów, rodzaje nawierzchni, kolorystyka) ułatwiających poruszanie się pieszo i orientację w terenie.
4. Rozwiązania bez barier i przeszkód w szerokości użytkowej chodnika pozbawionej elementów mogących utrudniać lub zakłócać ruch pieszych; z jednoznacznymi zasadami przekraczania jezdni (na przejściach, na całej długości ulicy).

Zaspokojenie różnorodnych potrzeb użytkowników

Przyjęcie, 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. Oznacza to odpowiednie, uniwersalne projektowanie elementów infrastruktury pieszej zaspokajającej możliwie wszystkie potrzeby użytkowników.

Zapewnienie urozmaiconych możliwości spędzania czasu w przestrzeni

1. Zapewnienie wyposażenia umożliwiającego dłuższy pobyt w przestrzeni miasta, w tym szczególnie ogólnodostępnych miejsc odpoczynku, siedzisk, wodopojów i toalet. Miejsca odpoczynku powinny dawać schronienie od nadmiernego słońca i zapewniać bezpieczeństwo osobiste.
2. Kształtowanie miejsc w przestrzeni miasta umożliwiających różnorodne aktywności, czynny i bierny wypoczynek, samodzielnie lub w grupie.
3. Kształtowanie wielofunkcyjnych miejsc, elastycznych, z możliwością różnego aranżowania.

Zapewnienie atrakcyjności, komfortu i gościnności przestrzeni

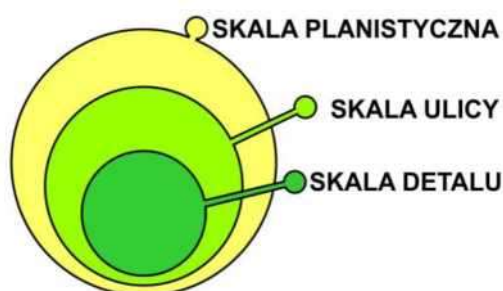
1. Stosowanie wysokiej jakości materiałów i elementów wyposażenia z dostosowaniem do kontekstu miejsca,
2. Na etapie planowania szukanie możliwości prowadzenia ciągów pieszych przez tereny atrakcyjne widokowo i krajobrazowo oraz w miarę możliwości z zapewnieniem osłonięcia przed wiatrem i deszczem oraz hałasem drogowym i emisjami zanieczyszczeń oraz prowadzące przez tereny usługowe, tereny zielone o charakterze rekreacyjnym, tj. parki, bulwary itd.;
3. Stosowanie rozwiązań geometrycznych uwzględniających charakterystykę ruchu pieszego, w tym obecność osób z ograniczeniami ruchowymi oraz natężenia ruchu; unikanie uskoków (np. wysokich krawężników w obrębie przejść dla pieszych); w przypadku ulic niższych klas



- funkcjonalnych (D,L,Z z uspokojeniem) dostosowywanie jezdni do ciągu pieszego (podporządkowane niwelecie ciągu pieszego);
4. Właściwe wykonanie elementów umieszczanych w nawierzchni (np. włazów studzienek, obudów słupów i znaków) tak, by nie powodowały nierówności nawierzchni;
 5. Stosowanie zabezpieczeń przeciwdziałających parkowaniu na chodniku, dostosowanych do skali i funkcji ulicy
 6. kształtowanie wysokiej jakości i estetyki otoczenia, piękna krajobrazu, atrakcyjnych widoków, porządkowanie reklam i szyldów, stosowanie innowacyjnych rozwiązań przyciągających użytkowników.

TRZY SKALE SZCZEGÓŁOWOŚCI

Kształtowania przestrzeni wykorzystywanej przez pieszych powinno odbywać się w trzech skalach: planistycznej, ulicy i detalu. Są one od siebie wzajemnie zależne, są powiązane i powinny być traktowane całościowo przy wykonywaniu wszelkich planów, projektów i realizacji, w każdej skali. Zachowanie jakości w skali planistycznej jest warunkiem jakości skali ulicy i skali detalu.



SKALA PLANISTYCZNA

Wymogi ruchu pieszego muszą być uwzględniane m.in. w: Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego, miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego, planach rewitalizacji i rozwoju obszarów, projektach 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. Oznacza to planowanie z perspektywy pieszego z uwzględnieniem jego potrzeb i specyfiki. W szczególności jest to:

Planowanie miasta zwarte, przeciwdziałanie rozlewaniu się miasta

W dokumentach planistycznych i strategicznych wyznaczenie terenów pod zabudowę przede wszystkim jako uzupełnienie istniejącej tkanki śródmiejskiej i jego otoczenia oraz w korytarzach dobrze obsługiwanych transportem zbiorowym. Ochrona terenów otwartych, suchych dolin i wąwozów. Celem powinno być kształtowanie zwartej przestrzeni miasta oraz przeciwdziałanie jego rozlewaniu się, tworząc sprzyjające warunki do przemieszczania się pieszo.

Priorytet dla ruchu pieszego w planowaniu przestrzeni

Przy sporządzaniu wszelkich dokumentów planistycznych i strategicznych stosowanie zasady 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 i/lub uspokojenia ruchu, przestrzegania zakazu wygrodzeń.

Szczególna dbałość o rozwiązania w centrum miasta i centrach dzielnic

W strefie centralnej¹ (strefa 1a oraz 1b w koncepcji podstawowej sieci pieszej) oraz w centrach dzielnicowych stosowanie uprzywilejowania ruchu pieszych, jako najważniejszego sposobu poruszania się po centrum, zgodnie z ideą zrównoważonej piramidy transportowej. Oznacza to odpowiednie dostosowanie funkcji ulic i placów, wysokie wymagania dot. projektowania (parametry geometryczne, stosowane materiały, wyposażenie) i organizacji ruchu.

Równe traktowanie dzielnic

Traktowanie wszystkich dzielnic miasta w sposób jednakowy pod względem poprawy infrastruktury pieszej. Szczególnie dotyczy to terenów zaniedbanych lub peryferyjnych. Dbałość o infrastrukturę pieszą we wszystkich skalach przyczynia się do wzrostu jakości życia w danej dzielnicy i jest wyrazem troski o potrzeby mieszkańców.

Połączenia piesze wzdłuż wszystkich ulic

Każda istniejąca lub projektowana ulica powinna posiadać połączenia piesze. Wymaga to uzupełnienia braków w istniejącej infrastrukturze.

Ciągłość i spójność systemu tras pieszych

W dokumentach planistycznych i strategicznych kształtowanie sieci pieszej jako ciągłego, spójnego i hierarchicznego układu zapewniającego płynność ruchu oraz bezpośredniość i czytelność powiązań. W tym celu należy wyznaczać ciągi piesze wraz z ulicami, ale także jako samodzielne trasy piesze (oznaczane w lubelskich MPZP jako KX lub drogi publiczne dla ruchu pieszego). Trasy takie należy wyznaczać także poprzez tereny obecnie ogrodzone. Ponadto wskazać należy lokalizacje przejść dla pieszych przez jezdnie w miejscach przecinania się ruchu pieszego i ruchu kołowego.

Spójność systemu terenów zieleni

Doliny rzek, suche doliny, wąwozy, tereny zieleni urządzonej i nieurządzonej oraz tereny otwarte kształtowane jako jeden system z odbudowywanymi, poprawianymi lub kształtowanymi nowymi powiązaniemiami pieszymi i rowerowymi w celu uzyskania spójnej i ciągłej sieci terenów przyrodniczo-rekreacyjnych. Ponadto zapewnianie bliskości terenów zieleni do miejsc zamieszkania, w szczególności w bezpośrednim otoczeniu nowej zabudowy mieszkaniowej.

Skupianie i mieszanie funkcji zagospodarowania w celu zapewnienia bliskości

Przy sporządzaniu wszelkich dokumentów planistycznych i strategicznych stosowanie zasady planowania miasta krótkich dróg, według której na obszarach różnicuje się funkcje (usługi, handel, gastronomia, zamieszkanie, biura, miejsca pracy) w celu zminimalizowania konieczności dalekich

¹ Opis podziału Lublina na strefy przedstawiono w części C - Koncepcja sieci pieszej



podróży. Mieszanie funkcji i bliskość usług zachęca do ruchu pieszego, poprawia bezpieczeństwo, oraz zmniejsza koszty funkcjonowania systemu transportowego. W szczególności dotyczy to dostępu do usług podstawowych oraz przystanków komunikacji publicznej, do których czas dojścia nie powinien przekraczać 10 minut.

Eliminacja dużych przestrzeni niedostępnych

W dokumentach planistycznych i strategicznych kształtowanie możliwie gęstej sieci powiązań pieszych, umożliwiającej swobodne przemieszczanie się wewnątrz miasta. W szczególności należy planować powiązania przez bariery liniowe takie jak: rzeki, linie kolejowe, drogi dwujezdniowe wraz z węzłami. Przestrzeniami barierowymi są także tereny ogrodzone, takie jak osiedla, tereny wystawowe, przemysłowe, parkingi, ogródki działkowe. W odniesieniu do tych obszarów należy stosować zapisy przeciwdziałające grodzeniu i/lub wytyczanie publicznie dostępnych przejść (np. poprzez przebudowę ogrodzeń i dzielenie większych obszarów ogrodzonych na mniejsze). Należy także kształtować nowe powiązania piesze w celu umożliwiania lub poprawy dostępu do obiektów i obszarów niedostępnych pieszo, takich jak np. galerie handlowe.

Czytelność struktury przestrzennej

W planach zapewnianie 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.

Wyznaczanie placów pieszych

W dokumentach planistycznych i strategicznych wyznaczanie placów pieszych jako miejsc, wokół których lokalizowane będą usługi i handel oraz przystanki komunikacji publicznej.

Symulacje widokowe z poziomu pieszego

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

Trasy alternatywne dla osób o ograniczonej mobilności

Przy dużych różnicach wysokości (np. Stare Miasto, Rusałka) wyznaczanie tras umożliwiających pokonanie różnicy wysokości osobom niepełnosprawnym, m.in. trasy alternatywne lub stosowanie rozwiązań technicznych takich jak: windy, windy terenowe, platformy, schody ruchome, kolejka linowa z zapewnieniem ich właściwego funkcjonowania (utrzymanie i konserwacje tej infrastruktury). Alternatywę stanowić może także sprawny transport publiczny umożliwiający na danym odcinku szybkie pokonanie różnicy wysokości.

Obniżenie klas dróg

W celu umożliwiania wprowadzania rozwiązań uspokajania ruchu, zwiększania dostępności celów podróży, lokalizowania nowych przejść dla pieszych, poszerzania chodników, separacji ruchu



pieszego od rowerowego, obniżenie klas technicznych ulic w zapisach Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego i w planach miejscowych.

Eliminowanie „ślepych” zakończeń ciągów pieszych

W wypadku „ślepych” zakończeń ulic lub ciągów pieszych, tam gdzie jest to możliwe, wyznaczanie zapisami planistycznymi kontynuacji ciągów pieszych w celu zapewnienia możliwości ruchu pieszego.

Wyznaczanie węzłów transportu zbiorowego

W dokumentach planistycznych i strategicznych wyznaczanie węzły transportu zbiorowego, tj. miejsc, w których położone blisko siebie przystanki umożliwiają szybkie i sprawne przesiadanie się. Miejsca te powinny być traktowane priorytetowo, a projekty remontu, przebudowy lub budowy ulic i skrzyżowań powinny być podporządkowane ich funkcjom. Ponadto wskazane jest uproszczenie układu linii transportu zbiorowego, dzieląc je na podstawowe (średnicowe) i uzupełniające (także obwodnicowe) powiązane w zintegrowanych węzłach przesiadkowych.

Wyznaczanie przebiegu kanałów infrastruktury technicznej

W dokumentach planistycznych i strategicznych oraz w praktyce, wyznaczanie przebiegu kanałów technicznych do umieszczenia w nich możliwie wszystkich typów infrastruktury, w celu ich uporządkowania i pozostawienia miejsca na ciągi piesze, zieleń. Sprzyja to także, poprawie funkcjonowania obszarów i ochrony obiektów zabytkowych, poprawie stabilności skarp i fundamentów budynków.

Efektywność Systemu Informacji Miejskiej z dbałością o jakość przestrzeni

Istotne znaczenie dla ruchu pieszego ma System Informacji Miejskiej. Należy dążyć do wykonania systemu w koordynacji ze Standardami Pieszymi. System powinien uwzględniać szczegółowe badania i analizy, z dbałością o jakość przestrzeni. Objąć on powinien zarówno przestrzenie będące własnością miasta, jak również tereny spółdzielni mieszkaniowych i innych właścicieli. Konieczna jest dobra, czytelna nawigacja, kierująca w ważne i ciekawe miejsca, informacja o czasie dojścia, mapy otoczenia na przystankach. W system powinny być włączone także szlaki turystyczne.

SKALA ULICY

Wymogi ruchu pieszego powinny być uwzględniane 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”. Dotyczy to takich aspektów jak:

Ulica jako wnętrze urbanistyczne, zaprojektowane jako całość

W przypadku przebudowy, remontu lub budowy ulicy jako pierwszy etap dokumentacji wykonanie koncepcji urbanistycznej obejmującej ulicę jako wnętrze urbanistyczne składające się z budynków, zieleni, jezdni, chodników, rozwiązań dla ruchu rowerowego, urządzeń transportu zbiorowego, małej architektury, wyposażenia, oświetlenia. Koncepcja, także wariantowa, powinna być



podstawą dla konsultacji społecznych, oszacowania kosztów i korzyści, oraz szczegółowych projektów przebudowy, remontu lub budowy ulicy, w tym projektów drogowych.

Brak barier architektonicznych na ciągach pieszych

Przy projektowaniu ciągów pieszych stosowanie rozwiązań nietworzących barier architektonicznych. Dotyczy to m.in. odpowiedniego projektowania krawężników, schodów z pochylniami lub objazdami, w tym szczególnie stosowanie wyniesionych przejść oraz obniżanie krawężników do poziomu jezdni.

Rezygnacja z parkowania na chodnikach

Dążenie do przeniesienia miejsc parkingowych z chodników na jezdnie, w postaci parkowania równoległego i w zatokach, co przyczyni się do zwiększenia powierzchni dostępnej dla pieszych i umożliwi swobodne poruszanie się użytkowników o różnych potrzebach, wyeliminuje niszczenie nawierzchni chodników przez samochody i podniesie jakość przestrzeni miejskiej. W pierwszej kolejności parkowanie na chodnikach powinno być przenoszone z miejsc, gdzie utrudnia ono a nawet uniemożliwia ruch pieszych (np. w sąsiedztwie wejść do budynków, w rejonie przystanków, wiat). Uporządkowania wymaga także postój samochodów dostawczych (na wyznaczonych miejscach dostaw do obiektów usługowo-handlowych).

Szerokość tras pieszych

W dokumentach planistycznych i strategicznych wyznaczanie odpowiednio szerokich tras pieszych w zależności od ich hierarchii, w dostosowaniu do wymagań grup użytkowników i prognozowanych natężeń ruchu. Należy również przewidzieć poszerzenia ciągów do realizacji miejsc zatrzymań i różnorodnego spędzania czasu.

Przy projektowaniu ciągów pieszych dostosowywanie szerokości ciągu do potrzeb osób o ograniczonej mobilności oraz 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, aby nie ograniczały pasa ruchu pieszego (użytkowej szerokości chodnika).

Sytuowanie przejść dla pieszych

Przejścia dla pieszych powinny być zlokalizowane z uwzględnieniem potrzeb wynikających z ciągłości i bezpośredniości powiązań pieszych, możliwie blisko wlotów skrzyżowań oraz na przebiegu istniejących ciągów pieszych. Na skrzyżowaniach nie powinny być odsunięte od osi chodnika, powinny także być zlokalizowane na wszystkich wlotach skrzyżowania, umożliwiając chodzenie bez nadkładania drogi.

Na ulicach układu podstawowego zwiększanie ilość przejść dla pieszych w poziomie jezdni tak, by eliminować efekt bariery jaką stanowi jezdnia oraz wzmocnić istniejące i tworzyć nowe trasy piesze.

Rozwijanie stref uspokojonego ruchu i przestrzeni współdzielonych

Na ulicach o małym natężeniu ruchu: w osiedlach domów jednorodzinnych, niewielkich ulicach w centrum, dążenie 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 i prowadzenia ruchu rowerowego.

Rezygnacja z 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, rezygnowanie z wyznaczania przejść dla pieszych na rzecz swobodnego poruszania się pieszych w poprzek ulicy. Tam, gdzie jest to uzasadnione, należy dążyć do zmiany strefy tempo 30 na strefę zamieszkania.

Wyłączanie ulic z ruchu

W wybranych przypadkach, szczególnie w strefie 1a określonej w koncepcji sieci pieszej, badanie możliwości zamknięcia ulicy dla ruchu samochodowego, z dopuszczeniem komunikacji publicznej, dostaw towarów, dojazdu mieszkańców, lub przeanalizować zamknięcie dla ruchu w określonych dniach lub godzinach, w zależności od lokalnych uwarunkowań.

Tworzenie warunków do stania i siedzenia

Zapewnianie odpowiedniej szerokości ciągów pieszych oraz miejsc do lokalizacji ławek, siedzisk, oparć, umożliwiających zatrzymanie i odpoczynek pieszych bez kolizji z osobami idącymi. Takie miejsca służą zwłaszcza osobom starszym, przenoszącym zakupy lub bagaże, osobom z dziećmi.

Atrakcyjność przestrzeni

Na jakość ruchu pieszego wpływa otoczenie tras pieszych, na które składają się: zabudowa, zielen, infrastruktura, mała architektura, reklamy, szyldy, a także otaczający krajobraz: dalekie widoki, otwarcia widokowe, panoramy. Stąd obowiązek kształtowania tras pieszych jako całościowych przestrzeni wraz wnętrzami, w których się znajdują.

Planowanie miejsc działalności

Planowanie miejsca do lokalizowania stałych i czasowych: ogródków kawiarnianych i restauracyjnych, stoisk handlowych, zatrzymywana mobilnych stoisk gastronomicznych (np. na rowerach cargo), tak aby nie powodowały kolizji z ruchem pieszym.

Wykorzystanie naturalnego ukształtowania terenu

Z uwagi na ukształtowanie terenu Lublina wykorzystywanie lokalnych warunków takich jak: skarpy, suche doliny, nasypy, w celu lokalizacji kładek i przejść pod lub nad 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.



Stosowanie zasad projektowania uniwersalnego

W projektach dotyczących budowy, przebudowy lub remontu ulic i dróg stosowanie rozwiązań 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 i wymogi dotyczące nawierzchni.

Integracja węzłów transportu zbiorowego

Powiązanie węzłów transportu zbiorowego z kluczowymi skrzyżowaniami, jako dogodne miejsca przesiadkowe oraz przestrzenie publiczne. Dla jakości i funkcjonalności węzła szczególnie istotne są: 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 przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, elektroniczna informacja pasażerska, mapy linii, informacje dla niewidomych, miejsca do siedzenia, atrakcyjne miejsca spotkań i odpoczynku, integrowanie ruchu pieszego, transportu zbiorowego i ruchu rowerowego.

Ograniczenie stosowania zatok autobusowych

Na drogach niższych klas, szczególnie w przypadku niskiej częstotliwości linii transportu zbiorowego lub niskiego natężenia ruchu samochodów oraz w przypadku uspokojenia ruchu dążenie do ograniczenia stosowania zatok przystankowych, a także wprowadzanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo na drodze, m.in. przystanków z przyładkiem. Rozwiązania takie ułatwiają ruch autobusów i pieszych, poszerzają przestrzeń chodnika, a zatrzymanie się autobusu stanowi element uspokojenia ruchu i poprawy bezpieczeństwa. Wprowadzenie tych rozwiązań każdorazowo wymaga indywidualnej analizy.

Organizacja miejsc spędzania czasu, odpoczynku

W pobliżu ciągów pieszych planowanie różnorodnych i wielofunkcyjnych miejsc spędzania czasu takich 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 projektować indywidualnie, jak również uwzględniać w projektach budowy, przebudowy lub remontu ulic.

Poprawianie bezpieczeństwa ruchu pieszego

Przy sporządzaniu projektów stałej i tymczasowej organizacji ruchu stosowanie rozwiązań zwiększających bezpieczeństwo pieszych, zgodnych z przepisami dla drogi danej klasy. W szczególności są to: skrzyżowania równorzędne, minironda, wyniesione przejścia dla pieszych, zachowanie ciągłości niwelety chodnika przy zjazdach w ulice boczne, progi zwalniające, w tym wyspowa 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.



Stosowanie sygnalizacji świetlnej

Stosowanie sygnalizacji świetlnej na ulicach niższych klas jako rozwiązania ostatecznego w przypadku wyczerpania możliwości zastosowania innych technicznych 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 dla osób niewidomych.

Niestosowanie wysp prawoskrętnych i wieloetapowych przejść z sygnalizacją świetlną

Nie stosowanie wysp prawoskrętnych, przez które prowadzi przejście dla pieszych oraz wieloetapowych przejść z sygnalizacją świetlną. Rozwiązania te wydłużają drogę oraz czas oczekiwania i przejścia pieszego.

Ograniczanie parametrów skrzyżowań

Skrzyżowania powinny być możliwe kompaktowe. W przypadku budowy, przebudowy lub remontu ulicy ograniczanie ilość pasów ruchu na wlotach i stosowanie możliwie niskich parametrów geometrycznych (dotyczy to szczególnie promienia skrzyżowania i szerokości pasów ruchu).

Ograniczanie stosowania barierek/likwidacja barierek

Ograniczanie do minimum stosowania barierek przy ciągach pieszych, a w miejscach gdzie nie są potrzebne usuwanie. Miejskami, w których barierki są konieczne, są przystanki komunikacji miejskiej z przebiegająca za przystankiem drogą rowerową lub duże różnice wysokości. Należy wówczas zadbać o ich estetykę, wysoką jakość i możliwie łagodną kolorystykę.

Porządkowanie otoczenia tras pieszych

W ramach przepisów wynikających z tzw. ustawy krajobrazowej wprowadzanie regulacji porządkujących otoczenie wizualne ciągów pieszych, m.in. ilość i usytuowanie reklam wielkoformatowych oraz stosowanie zakazu lokalizacji lub ograniczenie wielkości reklam, szyldów, strefy wolne od ekranów LED.

Uwzględnianie ruchu pieszego w czasowej organizacji ruchu

W czasie przebudowy, budowy, remontu drogi lub ciągu pieszego zapewnianie odpowiednich warunków do poruszania się lub wyznaczanie tras alternatywnych. Tymczasowy ciąg pieszego musi spełniać wymogi określone niniejszymi standardami oraz być czytelnie oznaczony. 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) zapewnianie płynnego przejścia lub alternatywnego połączenia pieszego, przez: zapewnienie przejścia, odsunięcia ogrodzenia. Trasa alternatywna powinna być możliwie najkrótsza oraz powinna być dostępna dla wszystkich użytkowników. Trasy powinny być oznakowane oznakowaniem pionowym, informującym pieszego odpowiednio wcześniej o przebiegu trasy.

SKALA DETALU

Wymogi dot. ruchu pieszego powinny być uwzględniane 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”. Dotyczy to takich aspektów jak:

Jakość nawierzchni chodników

Stosowanie wysokiej jakości nawierzchni umożliwiających wygodne poruszanie się, dostosowane do różnych przestrzeni miejskich o różnej randze. Należy stosować odmienne nawierzchnie w historycznej strefie miasta, a inne w pozostałej części miasta. Staną się one wówczas sygnałem o randze danej przestrzeni. Przykładami takich nawierzchni są: duże płyty bezfazowe 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.

Pasy ruchu w obszarach historycznych

W miejscach występowania historyzującego bruku kształtowanie pasów gładkiej, równiej 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.

Mała architektura i detale

Stosowanie wielofunkcyjnej, różnorodnej małej architektury, 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), oświetlenie jasne, zbliżone do dziennego, innowacyjnie zaprojektowane meble miejskie i detal. Należy dążyć do łączenia różnych funkcji małej architektury, np. 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.

Podczas projektowania przestrzeni dbanie o indywidualne potrzeby, w tym np. planowanie obok ławek miejsca na wózek i psa, umieszczanie koszy w sposób nieblokujący przejścia, dostępny dla



osób niepełnosprawnych, wyposażanie ławek w poręczce przystosowane do korzystania przez osoby niepełnosprawne.

Mała architektura, detal i elementy infrastruktury takie jak: latarnie, znaki drogowe, skrzynki instalacyjne, parkometry, donice z kwiatami itp. nie mogą tworzyć barier 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, tak by nie stanowiły niepożądanych progów.

Sztuka w przestrzeni

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

Infrastruktura i instalacje techniczne

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 oraz zadbać o ich estetykę. W szczególności nie należy ich lokalizować na osiach widoku z chodników, przejść dla pieszych i w miejscach reprezentacyjnych. Infrastruktura związana z bezpieczeństwem ruchu drogowego, taka jak: barierki, znaki, słupki nie powinna obniżać jakości przestrzeni przez wielkość, formę i krzykliwą kolorystykę. Wielkość znaków drogowych powinna być dostosowana do funkcji i charakteru ulicy. 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 czy skrzynek energetycznych.

Odwodnienie

Rezygnowanie z odwodnień chodników w postaci zagłębionych odpływów, stanowiących 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.

Oznakowanie

Systematyczne usuwanie nadmiernej liczby znaków drogowych i powielających się komunikatów, co przyczyni się do poprawy percepcji znaków przez uczestników ruchu, zmniejszenia liczby przeszkód na ciągach pieszych oraz poprawy estetyki przestrzeni i zmniejszenia chaosu przestrzennego.

Zwiększenie ilości zieleni, w tym drzew

Sukcesywne zwiększanie ilości 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 z przestrzeni (jakość powietrza, cień,



ochrona przed wiatrem, estetyka, kontakt z przyrodą). W wypadku pielęgnacji trawników kosić należy jedynie pasy stanowiące element ulicy (pasy dzielące, boczne przy ciągach pieszych oraz wyznaczone trawniki, w części przypadków (np. większe połacie) pozostawiając 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.

Ograniczenie wjazdu na tereny zieleni

W celu ograniczenia parkowania na terenach zieleni (szczególnie zimą) wprowadzanie nasadzeń krzewiastych oraz żywopłotów. Dodatkowo rozwiązanie to nie powoduje uszkodzenia pojazdów oraz jest odporne na niewielkie uszkodzenia.

Standardy utrzymania

Utrzymanie bieżące ciągów pieszych jest kluczowe dla wspierania i rozwoju ruchu pieszego. Stąd wprowadzane powinny być 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, ze względu na negatywny wpływ na jakość gleby i późniejszego wzrostu roślin, a także na niekorzystne oddziaływanie na łapy zwierząt oraz niszczenie obuwia.

PLAN DZIAŁAŃ

Zakłada się, że w okresie krótko- (2 lata) i średnioterminowym (5 lat) zostanie podjętych 12 następujących działań w ramach realizacji polityki rozwoju ruchu pieszego w Lublinie:

Nr	Tytuł zadania	Zasięg działania	Okres realizacji
1	PROGRAM POPRAWY BEZPIECZEŃSTWA RUCHU PIESZEGO	Całe miasto	Podział na etapy: Etap I – 2 lata Docelowy – 5 lat
2	PROGRAM REALIZACJI NOWYCH POWIĄZAŃ PIESZYCH	Nowe powiązania zgodnie z mapą pieszą ² .	5 lat
3	PROGRAM REALIZACJI ŁĄCZNIKÓW MIĘDZYDZIELNICOWYCH	Nowe powiązania zgodnie z mapą pieszą (oznaczone jako łączniki).	5 lat
4	PROGRAM UPORZĄDKOWANIA CHODNIKÓW GŁÓWNYCH ULIC I PLACÓW MIASTA.	Strefy 1a, 1b oraz 1c oraz trasy piesze wyznaczone jako główne osie na mapie pieszej.	2 lata
5	PROGRAM LIKWIDACJI BARIER KOMUNIKACYJNYCH W RUCHU PIESZYM	Całe miasto. W pierwszej kolejności strefy 1a, 1b, 1c oraz główne osie wyznaczone na mapie pieszej.	Strefy 1a, 1b oraz 1c – 2 lata Całe miasto – 5 lat

² Mapę pieszą i opis podziału Lublina na strefy przedstawiono w części C - Koncepcja sieci pieszej



6	PROGRAM DOSTOSOWANIA PRZEJŚĆ DLA PIESZYCH DO POTRZEB OSÓB Z OGRANICZONĄ MOBILNOŚCIĄ	Całe miasto	Strefa 1a, 1b – 2 lata Całe miasto – 5 lat
7	PROGRAM PRZYSTOSOWANIA ULIC DO POTRZEB OSÓB Z DYSFUNKCJĄ WZROKU	Strefa 1c określona na mapie pieszej - pilotaż	Strefa 1c – 2 lata
8	PROGRAM UPORZĄDKOWANIA PARKOWANIA W CENTRUM LUBLINA	Strefy 1a, 1b, 1c oraz wybrane inne fragmenty	2 lata
9	PROGRAM REWALORYZACJI STREFY 1C	Strefa 1c określona na mapie pieszej	Koncepcja – 2 lata Wdrożenie – 5 lat
10	PROGRAM AKTYWIZACJI PRZESTRZENI PUBLICZNYCH	Strefy 1a, 1b oraz 1c	2 lata
11	PROGRAM INTEGRACJI WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH	Strefy 1 b lub 1c określone na mapie pieszej - pilotaż	2 lata
12	DZIELNICOWE PROGRAMY POPRAWY WARUNKÓW RUCHU PIESZEGO	Dzielnice	Sukcesywnie, do 5 lat

Część z tych działań powinna być podjęta niezwłocznie i ma szansę dać szybkie efekty, zauważalne przez pieszych. Dotyczy to m.in. porządkowania chodników, likwidacji barier (wysokich krawężników, braku pochylni) czy poprawy bezpieczeństwa w rejonie przejść dla pieszych. Syntetyczny opis z propozycją poszczególnych programów przedstawiono poniżej.

1. Program poprawy bezpieczeństwa ruchu pieszego

- Dotyczy** Całe miasto
- Cele**
- Eliminacja zagrożeń w ruchu ulicznym
 - Znaczące zmniejszenie a docelowo wyeliminowanie ofiar śmiertelnych wśród pieszych.
- Zakres**
- Szczegółowa identyfikacja zdarzeń z pieszymi – na podstawie bazy danych o wypadkach (min. ostatnie 3 lata)
 - Inwentaryzacja miejsc występowania zdarzeń (pod względem geometrii układu drogowego, organizacji ruchu kołowego i ruchu pieszych), ze wskazaniem przyczyn wypadków.
 - Analiza i ocena stanu.
 - Przedstawienie koncepcji (ew. wariantowo) wyeliminowania zagrożeń brd.
 - Wykonanie projektów nowej organizacji ruchu.
 - Wdrożenie rozwiązań poprawiających brd.
 - Ocena efektów wdrożonego projektu (analiza po).

2. Program realizacji nowych powiązań pieszych

- Dotyczy** Nowe powiązania wg. mapy pieszej.
- Cele**
- Wytworzenie spójnej, atrakcyjnej sieci pieszej
 - Powiązanie różnych obszarów miasta
- Zakres**
- Opracowanie projektów nowych powiązań pieszych
 - Wdrożenie projektów



3. Program realizacji łączników międzyczliniowych

- Dotyczy** Nowych powiązań wg mapy pieszej (oznaczone jako łączniki). Uwaga: część realizacji powinna być powiązana z rozwojem danego obszaru.
- Cele**
- Wytworzenie spójnej, atrakcyjnej sieci pieszej
 - Powiązanie osiedli, obszarów funkcjonalnych poza strefami 1a, 1b i 1c.
- Zakres**
- Opracowanie projektów nowych powiązań pieszych
 - Wdrożenie projektów

4. Program uporządkowania chodników głównych ulic i placów miasta.

- Dotyczy** Strefy 1a, 1b oraz 1c oraz trasy piesze wyznaczone jako główne osie na mapie pieszej
- Cele**
- Uporządkowanie chodników i zapewnienie wymaganej (co najmniej minimalnej) szerokości pasów ruchu pieszego wolnych od przeszkód.
 - Ułatwienie ruchu osobom niepełnosprawnym, w szczególności niewidomym i słabowidzącym.
 - Podniesienie estetyki ulic i placów
- Zakres**
- Inwentaryzacja wybranych ulic pod kątem usytuowania urządzeń i obiektów w przestrzeni ciągów pieszych (np. miejsc parkingowych, koszy na śmieci, kwietników, skrzyń, znaków drogowych, słupów, latarni, nośników reklamowych, ławek).
 - Analiza i ocena stanu istniejącego.
 - Opracowanie pakietu niezbędnych zmian (dla każdej z wybranych ulic/placu).
 - Wdrożenie programu – uporządkowanie ciągów pieszych.
 - Ocena efektów wdrożonego programu?

5. Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym

- Dotyczy** Całe miasto. W pierwszej kolejności strefy 1a, 1b, 1c oraz główne osie wyznaczone na mapie pieszej.
- Cele**
- Zachęcenie do podróżowania pieszo w centrum Lublina.
 - Zapewnienie ciągłości tras pieszych.
 - Ułatwienie poruszania się osobom o ograniczonej mobilności
- Zakres**
- Identyfikacja skrzyżowań pozbawionych naziemnych przejść dla pieszych na poszczególnych wlotach.
 - Identyfikacja potrzeb lokalizacji przejść dla pieszych na odcinkach między skrzyżowaniami
 - Identyfikacja barier (schody/brak ciągłości) wzdłuż ciągów pieszych
 - Analiza i ocena stanu – wytypowanie listy działań naprawczych
 - Ocena możliwości wykonania działań naprawczych – koncepcje rozwiązań, wskazanie wady i zalety rozwiązań (uzasadnienie), oszacowanie kosztów i korzyści.
 - Wnioski realizacyjne – lista działań.
 - Wykonanie projektów organizacji ruchu (przejścia dla pieszych/modernizacje chodników – likwidacja barier).
 - Wdrożenie projektów.
 - Ocena efektów wdrożonych projektów (analiza po).
 - Bieżąca likwidacja drobnych barier i utrudnień w ruchu pieszym



6. Program dostosowania przejść dla pieszych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością

- Dotyczy** Całe miasto. W pierwszej kolejności zostaną wytypowane przejścia pod względem potencjalnego zagrożenia brd na podstawie bazy danych o wypadkach. Następnie wzdłuż głównych osi pieszych oraz w strefach 1a, 1b, 1c określonych na mapie pieszej
- Cele**
- Eliminacja zagrożeń bezpieczeństwa ruchu
 - Sukcesywne zwiększanie dostępności (likwidacja barier) - dostosowanie przejść dla pieszych do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.
 - Poprawa jakości technicznej infrastruktury (przejść dla pieszych i ich otoczenia).
- Zakres**
- Inwentaryzacja przejść dla pieszych pod kątem ich lokalizacji i wyposażenia, w szczególności dostosowania do potrzeb osób starszych i niepełnosprawnych.
 - Program modernizacji przejść (wyposażenie w pochylnie, pasy ostrzegawcze z elementami dotykowymi, poprawienie dostrzegalności i widoczności, oświetlenie, skrócenie długości przejścia, dostosowanie szerokości do natężeń ruchu itp.).
 - Oszacowanie kosztów i harmonogram działań
 - Wykonanie projektów organizacji ruchu (z ew. zmianami projektowymi).
 - Wdrożenie projektów.
 - Ocena efektów wdrożonego projektu MK: wdrożonych projektów?(analiza po).

7. Program przystosowania ulic do potrzeb osób z dysfunkcją wzroku

- Dotyczy** Strefa 1c określona na mapie pieszej - pilotaż
- Cele**
- Przystosowanie przestrzeni miejskiej do potrzeb osób z dysfunkcją wzroku
- Zakres**
- Wybór kilku ulic w strefie 1c do pilotowego wdrożenia ułatwień w poruszaniu się osób niewidomych i słabowidzących.
 - Opracowanie koncepcji przystosowania ulic (chodników, dojść do przejść dla pieszych, dojść do przystanków transportu zbiorowego) do korzystania z nich przez osoby niewidome i słabowidzące.
 - Wykonanie projektów przystosowania ulic (i skrzyżowań).
 - Wdrożenie projektów przystosowania ulic (i skrzyżowań).
 - Ocena efektów wdrożonych projektów.

8. Program uporządkowania parkowania w centrum Lublina

- Dotyczy** Strefy 1a, 1b, 1c oraz wybrane inne fragmenty
- Cele**
- Odblokowanie chodników zastawionych samochodami i zwolnienie przestrzeni dla pieszych,
 - Ochrona nawierzchni chodników przed niszczeniem,
 - Stworzenie podstaw rewaloryzacji ulic i placów.
- Zakres**
- Inwentaryzacja ulic i placów w obszarze, pod kątem parkowania (zgodnego i niezgodnego z przepisami, w tym blokującego ruch pieszych i zagrażającego brd MK; pełny tekst).
 - Analiza i ocena stanu istniejącego.
 - Sformułowanie wniosków - przygotowanie koncepcji zmian w organizacji parkowania - pakiet rozwiązań do wdrożenia (ew. wariantowo).
 - Kampania edukacyjna i konsultacje społeczne.



- Wdrożenie programu porządkowania parkowania pod kątem zabezpieczenia ruchu pieszego.
- Ocena efektów wdrożonego programu

9. Program rewaloryzacji strefy 1c

Dotyczy	Strefa 1c określona na mapie pieszej
Cele	<ul style="list-style-type: none"> – Zachęcenie do obywatela podróży pieszych w centrum miasta. – Poprawa jakości przestrzeni miejskiej. – Rozwój społecznych i kulturowych funkcji ulic i placów – Zwiększenie atrakcyjności centrum miasta do zamieszkania – Zwiększenie potencjału rozwoju gospodarczego centrum miasta – Poprawa bezpieczeństwa ruchu.
Zakres	<ul style="list-style-type: none"> – Podział centrum miasta na obszary rewaloryzacji – wytypowanie obszaru pilotowego. – Inwentaryzacja obszaru (ruch pieszy, rowerowy, samochodowy, układ linii transportu zbiorowego, przystanki, infrastruktura drogowa, rowerowa, chodniki, przejścia dla pieszych, parkowanie, zieleń, zabudowa, punkty usługowe, handlowe, mieszkańcy, pracujący, obiekty użyteczności publicznej, obiekty kultury, itp.) – Analiza i ocena stanu oraz identyfikacja potencjału rozwojowego – Wstępne sformułowanie kierunków zmian – wariantowo – Konsultacje społeczne I – dyskusja założeń. – Opracowanie wstępnej koncepcji (ew. wariantowo) rewaloryzacji obszaru (możliwa forma konkursu) i założeń do zmian w organizacji ruchu (z uwzględnieniem potrzeb ruchu pieszego) – Konsultacje społeczne II – dyskusja koncepcji – Opracowanie wynikowej koncepcji rewaloryzacji obszaru (możliwa forma konkursu) i założeń do organizacji ruchu. – Opracowanie programu rewaloryzacji obszaru (plan działania, finansowanie, zadania interesariuszy, jednostka odpowiedzialna, harmonogram) – Wdrożenie projektu rewaloryzacji obszaru. – Ocena efektów wdrożonego projektu (analiza po). <p>Program rewaloryzacji powinien być częścią całościowego programu rewitalizacji uwzględniającego wszystkie działania skoncentrowane na poprawie jakości życia w obszarach objętych programami.</p>

10. Program aktywizacji przestrzeni publicznych

Dotyczy	Strefy 1a, 1b oraz 1c określone na mapie pieszej
Cele	<ul style="list-style-type: none"> – Zachęcenie do chodzenia pieszo i przebywania w przestrzeni publicznej miasta. – Podniesienie jakości przestrzeni miejskich. – Rozwój społecznych i kulturowych funkcji ulicy. – Wprowadzenie sztuki w przestrzeń ulicy. – Zwiększenie aktywności mieszkańców.
Zakres	<ul style="list-style-type: none"> – Wytypowanie miejsc, które zostaną objęte programami aktywizacji przestrzeni publicznych



- Przygotowanie wariantowych koncepcji aktywizacji wybranych miejsc (np. w formie konkursów na programy) z aktywną funkcją Miasta (np. zachęcanie do lokowania punktów usługowo-handlowych i gastronomicznych w parterach budynków, ułatwianie wychodzenia z ofertą usługowo-handlowo-gastronomiczną w przestrzeń ulicy (ogródki, inne formy); wsparcie organizacji spotkań, koncertów, wystaw, imprez organizowanych w przestrzeni ulicy.
- Konsultacje społeczne poszczególnych projektów
- Uruchomienie programów aktywizacji przestrzeni publicznych – program działań, harmonogram, zasady współpracy i finansowania, moderowanie działań.
- Promocja programów i ich wdrożenie.
- Ocena efektów (analiza po).

11. Program integracji węzłów przesiadkowych

Dotyczy	Strefy 1 b lub 1c określone na mapie pieszej - pilotaż
Cele	<ul style="list-style-type: none">– Zachęcenie do korzystania z transportu zbiorowego.– Ułatwienie korzystania z węzłów przesiadkowych.– Dostosowanie węzłów przesiadkowych do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.– Poprawa bezpieczeństwa ruchu.
Zakres	<ul style="list-style-type: none">– Wybór węzła przesiadkowego do pilotażu programu integracji.– Badanie stanu - (rozmieszczenie przystanków, przejść dla pieszych, układ linii transportu zbiorowego, układ i standard ciągów pieszych, ruch pieszy, rowerowy, parkowanie, punkty usługowo-handlowe, itp.)– Analiza i ocena stanu– Koncepcja usprawnienia i integracji węzła (ew. wariantowo).– Projekt zmian w organizacji węzła – oszacowanie kosztów.– Wdrożenie projektu.– Ocena efektów projektów.

12. Dzielnicowe programy poprawy warunków ruchu pieszego

Dotyczy	Dzielnice
Cele	<ul style="list-style-type: none">– Poprawa warunków ruchu pieszego na terenie dzielnic (ulice o znaczeniu dzielnicowym, dojścia do przystanków transportu zbiorowego).– Likwidacja barier– Poprawa bezpieczeństwa ruchu.
Zakres	<ul style="list-style-type: none">– Inwentaryzacja i ocena warunków ruchu pieszego w dzielnicy – identyfikacja problemów– Opracowanie programu poprawy warunków ruchu pieszego.– Określenie zadań realizacyjnych – wdrożenie programu



PROMOCJA KULTURY CHODZENIA

Standardy ruchu pieszego Lublina zakładają promocję kultury chodzenia obejmującą wszelkie działania wpływające na podniesienie rangi transportu pieszego, zachęcenie do poruszania się pieszo, łączenie ruchu pieszego z komunikacją publiczną i rowerową oraz poprawę kondycji zdrowotnej i dobrego samopoczucia. Lublin jako miasto o bogatej i wszechstronnej ofercie kulturalnej ma szansę podnoszenia świadomości pozytywnej roli ruchu pieszego i wpisania chodzenia pieszo w krąg kultury miejskiej i stylu życia zapewniającego jego wysoką jakość. Tym samym wpisania polityki pieszej w krąg obchodów 700-lecia Lublina. Oznacza to najwyższy priorytet dla potrzeb i oczekiwań pieszych przy planowaniu wygodnych dojazdów, przejść przez ulice, sposobów przemierzenia miasta. Podnosi rangę chodzenia jako formy transportu, która ma swoje potrzeby, analogicznie jak ruch samochodowy, czy rowerowy.

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 po mieście; promująca chodzenie i korzystanie z przestrzeni publicznych;
- polityka biletowa w transporcie zbiorowym (np. 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 z animacją miejsc w przestrzeni publicznej, organizacją wydarzeń kulturalnych, szeroką informacją o nich w sieci, z udostępnianiem map wydarzeń online i tradycyjnie;
- "nauka chodzenia", m.in. w szkołach i przedszkolach, jeżdżenia rowerem, wprowadzanie idei pieszobusów;
- nauka jeżdżenia samochodem z szacunkiem do pieszych (współpraca z WORD-em i naukami jazdy) oraz wprowadzenie zwyczaju hamowania kilka metrów przed przejściem dla pieszych;
- stworzenie mody na chodzenie za pomocą różnych akcji: "Chodźmy!", "Chodźmy po coś", "Dojźmy 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 w celu aktywizacji mieszkańców i realizowanie działań wspólnie z mieszkańcami (happeningi, konkursy);
- edukacja i promowanie 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;
- kampanie promocyjne i inne działania medialne dotyczące chodzenia, ale też parkowania, zatrzymywania się przed przejściem, poprawnego jeżdżenia rowerem, sprzątania po psach, itp.;
- inne innowacje w zakresie transportu.

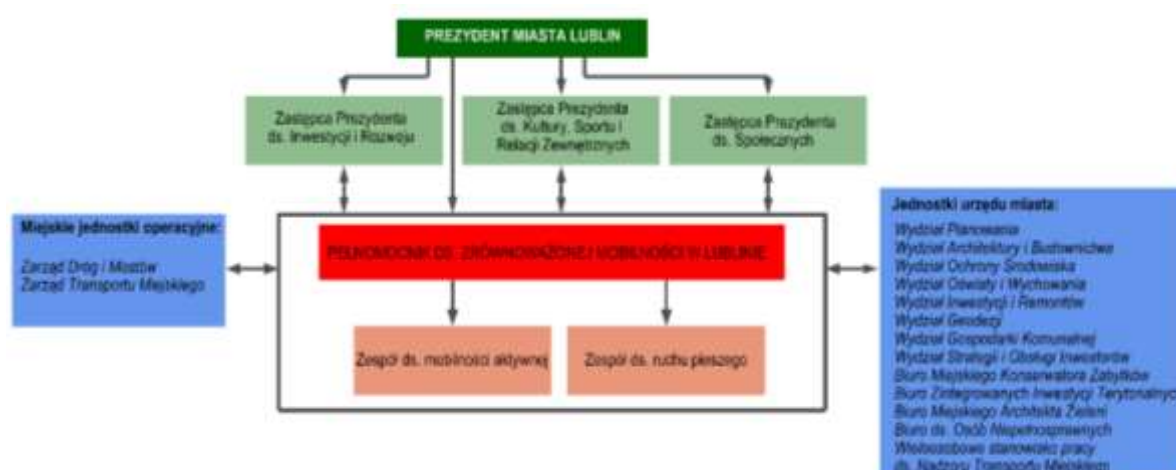


WDROŻENIE I MONITORING

Odpowiedzialnym za wdrożenie polityki pieszej i standardów pieszych jest Prezydent Lublina, w którego imieniu będzie działać Pełnomocnik ds. Zrównoważonej Mobilności w Lublinie.

Pełnomocnik będzie współpracować ze wszystkimi komórkami organizacyjnymi urzędu miasta i jednostkami miejskimi inicjując wspólne przedsięwzięcia na rzecz wdrożenia rozwiązań.

Pełnomocnikowi będzie podlegać Zespół ds. mobilności aktywnej, odpowiednio powiększony w dostosowaniu do zadań związanych z realizacją polityki pieszej.



Wdrażanie polityki pieszej i standardów odbywać się będzie przy ścisłej współpracy Pełnomocnika i jego zespołu z pozostałymi interesariuszami, tj. mieszkańcami miasta, organizacjami pozarządowymi, uczelniami, przedsiębiorcami, inwestorami, gminami sąsiadującymi oraz różnymi instytucjami publicznymi zlokalizowanymi w Lublinie.

Realizacja polityki pieszej Lublina wiąże się z monitorowaniem i oceną realizacji poszczególnych celów oraz zaplanowanych działań. Ocena będzie wykonywana:

- w sposób ilościowy, na podstawie założonych wskaźników oceny, takich jak np. podział zadań przewozowych, wskaźniki ruchliwości oraz
- w sposób jakościowy ze wskazaniem stopnia realizacji podjętych działań, zidentyfikowanych problemów związanych z realizacją, zaleceń dotyczących dalszej realizacji.

Podstawą monitorowania i oceny realizacji będą roczne i okresowe (np. raz na 5 lat) raporty, obejmujące:

- ogólną ocenę stopnia realizacji polityki pieszej,
- ogólną ocenę stopnia realizacji celów za pomocą założonych mierników,
- ocenę stopnia realizacji zadań wymienionych w części E
- identyfikację problemów związanych z realizacją poszczególnych programów



Proponowane wskaźniki ogólne oceny realizacji polityki pieszej:

Udział podróży ogółem odbywanych w Lublinie pieszo (%)

Wskaźnik ruchliwości pieszej (liczba wszystkich podróży odbywanych pieszo/mieszkańca/dobę).

Proponowane wskaźniki realizacji (w każdym kolejnym roku) :

1. Powierzchnia zmodernizowanych chodników (km²)
2. Liczba nowych przejść przez jezdnię w poziomie terenu (sztuk)
3. Liczba zmodernizowanych przejść przez jezdnię - dostosowanych do potrzeb osób z ograniczoną mobilnością (sztuk)
4. Długość odcinków ulic z zakazem ruchu samochodowego (km)
5. Długość odcinków ulic o ruchu uspokojonym, V < 30 km/h (km)
6. Liczba sygnalizacji dostosowanych do priorytetu dla ruchu pieszego
7. Liczba nowych powiązań zrealizowanych zgodnie z „Koncepcją rozwoju sieci pieszej”
8. Długość nowych powiązań zrealizowanych zgodnie z „Koncepcją rozwoju sieci pieszej”

Zakłada się stosowanie tzw. „miękkich elementów oceny”, tj. badań z udziałem interesariuszy oraz ocen podejmowanych w ramach **Zespołu Monitorującego realizację Polityki Pieszej**, złożonego z przedstawicieli jednostek urzędu miasta, organizacji społecznych, reprezentantów grup mieszkańców (także o ograniczonej mobilności) i ekspertów. Pozwoli to połączyć zebrane dane z wiedzą i doświadczeniem ekspertów i specjalistów oraz osób zainteresowanych wdrożeniem działań na rzecz rozwoju ruchu pieszego.

Mieszkańcy Lublina będą na bieżąco informowani o postępach we wdrażaniu standardów pieszych. Informacje na ten temat będą umieszczać na podstronie na portalu Lublina

<http://lublin.eu>

Zostanie stworzony także specjalny serwis internetowy (lub/i aplikacja na urządzenia przenośne), za pomocą którego mieszkańcy Lublina będą mogli w prosty i szybki sposób zgłaszać wszelkie problemy (lub pomysły) dotyczące ruchu pieszego (np. uszkodzony chodnik, zastawiony chodnik, nieodśnieżony chodnik, brak chodnika itp.) – np. pod nazwą:

<http://lublin.naprawmyto.pl/>

