

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. B – DIAGNOZA



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:

<b>A</b>	WIZJA CELE ROLA RUCHU PIESZEGO FUNKCJE ULIC I PRZESTRZENI PIESZYCH PODSTAWOWE ZASADY KSZTAŁTOWANIA PRZESTRZENI PIESZYCH PROMOCJA KULTURY CHODZENIA PLAN DZIAŁAŃ WDROŻENIE I MONITOROWANIE
<b>B</b>	DIAGNOZA
<b>C</b>	KONCEPCJA SIECI PIESZEJ
<b>D</b>	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 Skrzyпка.



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 mieć charakter otwarty, tj. będzie mógł być uzupełniany i aktualizowany w miarę powstających potrzeb.



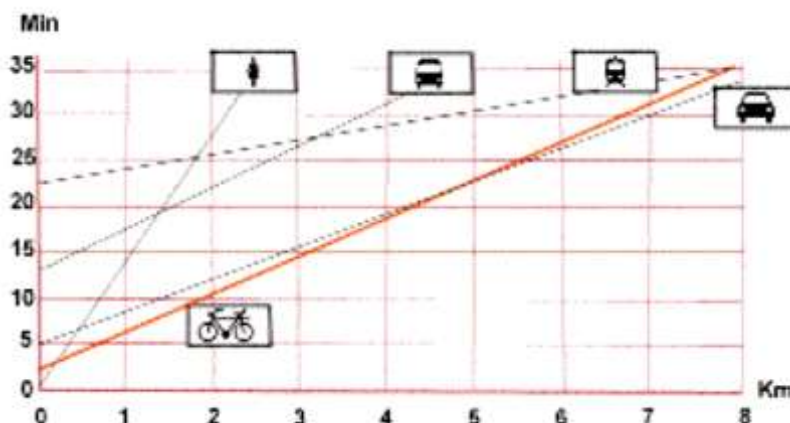
**Spis treści:**

<b>WSTĘP</b> .....	<b>2</b>
PIESI I RUCH PIESZYCH .....	5
UWARUNKOWANIA .....	7
ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE .....	7
DEMOGRAFIA .....	9
ANALIZA I OCENA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU .....	11
DOKUMENTY PLANISTYCZNE LUBLINA .....	17
DZIAŁANIA, INICJATYWY ORGANIZACJI SPOŁECZNYCH .....	24
UWARUNKOWANIA INSTYTUCJONALNE .....	27
PODSTAWOWE PROBLEMY RUCHU PIESZEGO .....	29
SKALA PLANISTYCZNA .....	30
SKALA ULICY .....	31
SKALA DETALU .....	36
SILNE I SŁABE STRONY RUCHU PIESZEGO .....	40



## PIESI I RUCH PIESZYCH

Badania europejskie wykonywane w środowisku miejskim wskazują, że podróż piesza jest atrakcyjna (np. w porównaniu do podróży transportem zbiorowym czy indywidualnym) gdy jest nie dłuższa niż 1,3 km. Odpowiada to ok. 18 minutom marszu.



Rys. 1. Porównanie środków transportu pod względem szybkości przemieszczania się w środowisku miejskim.

Źródło: „Miasta rowerowe miastami przyszłości”, dokument wydany przez Komisję Europejską.

Ze względu na zwartość przestrzenną miasta, wiele źródeł i celów podróży położonych jest blisko siebie, co sprzyja chodzeniu pieszo i jeżdżeniu rowerem. Ten potencjał może być wykorzystany dzięki stworzeniu atrakcyjnych połączeń pieszych i rowerowych.

**Jest oczywiste, że pieszymi są wszyscy mieszkańcy miasta, nawet osoby korzystające na co dzień z transportu samochodowego. Dojścia piesze stanowią bowiem dopełnienie poszczególnych łańcuchów podróży.** Jednak część grup użytkowników systemu transportowego podróżuje pieszo częściej i na dłuższe odległości. Są to zwłaszcza uczniowie, studenci, osoby starsze oraz pasażerowie transportu zbiorowego.

Częstość chodzenia pieszo w grupie dzieci i młodzieży wynika m.in. z dostępności (rozlokowania) placówek szkolnych, zwykle położonych w bliskiej odległości od miejsca zamieszkania. Te grupy użytkowników wymagają szczególnej opieki w trakcie podróży z uwagi na wiek (szczególnie uczniowie szkół podstawowych), brak doświadczenia, a czasem dyscypliny w poruszaniu się po mieście pieszo.

Osoby starsze stanowią jedną z liczniejszych grup wśród pieszych. Są to osoby często z niepełnosprawnościami ruchowymi (osoby poruszające się o lasce, lub posiadający inne rodzaje niepełnosprawności związanej z podeszłym wiekiem). Oczekują one odpowiednio dostosowanej infrastruktury, zapewniającej możliwie wygodne i bezpieczne przemieszczanie się.

Liczną grupą wśród pieszych są studenci. Obszar akademicki (uczelnie, akademiki itp.) jest zwarty, sprzyjający chodzeniu pieszo (i korzystaniu z roweru). Zachęca to do chodzenia pieszo, nawet na dalsze odległości (np. do ścisłego centrum miasta lub w na tereny rekreacyjne).

Pasażerowie transportu zbiorowego są także pieszymi. Wymaga to odpowiedniego urządzenia przystanków komunikacji publicznej i ich otoczenia i dojść do nich. Szczególnymi miejscami wykorzystywanymi przez pieszych są węzły przesiadkowe, gdzie należy zapewnić sprawne i bezpieczne warunki przemieszczania się, w tym: minimalizować odległości dojścia pomiędzy przystankami a źródłami/celami podróży, przesiadkowe, likwidować utrudnienia wywołujące straty czasu np. na przejściach z sygnalizacją świetlną, stosować rozwiązania przyspieszające

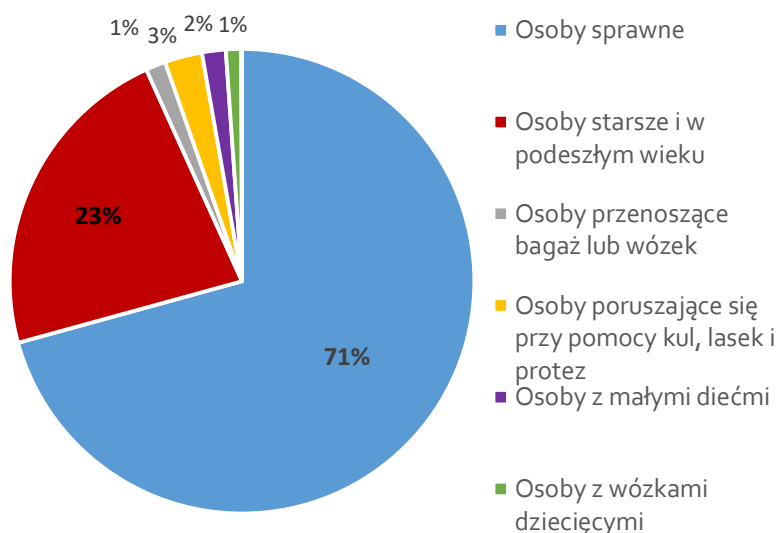


przemieszczanie się pieszych (np. pochylnie) oraz poprawiać warunki oczekiwania na pojazd transportu zbiorowego.

W ramach opracowania wykonano wrywkowe badania ruchu pieszego na wybranych ulicach Lublina, dzięki którym określono strukturę rodzajową pieszych w centralnym obszarze miasta. Pomiary wykonano na Krakowskim Przedmieściu (na odcinku pomiędzy ul. Lipową a Wieniawską), na ul. Lipowej (na odcinku pomiędzy ul. Ofiar Katynia a ul. Rowerową), na ul. Narutowicza (na odcinku pomiędzy ul. Peowiaków a Mościckiego) oraz na ul. 1 Maja (na odcinku pomiędzy pl. Bychawskim a dworcem PKP).

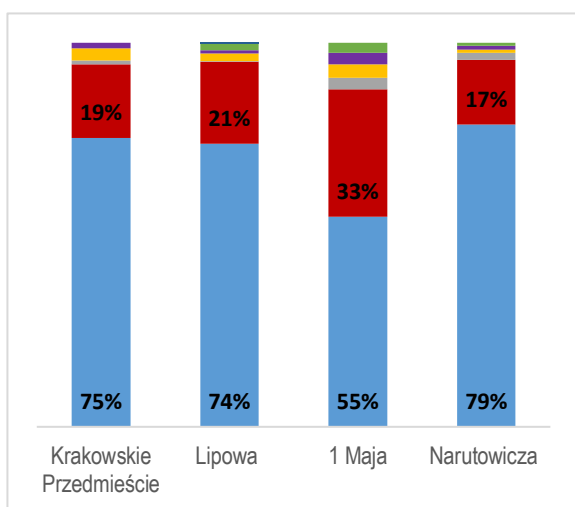
Rozpatrując wszystkie przekroje pomiarowe 71% osób przypisano do kategorii „osoby sprawne” a 29% do grupy osób o ograniczonej mobilności. W tej grupie przeważały osoby starsze i w podeszłym wieku (23% ogółu ruchu).

Zidentyfikowano 3% osób poruszających się przy pomocy lasek/kul i 3% osób z małymi dziećmi lub wózkami dziecięcymi.



Rys. 2. Struktura rodzajowa pieszych – ulice w obszarze centralnym Lublina.

Praktycznie nie odnotowano osób na wózkach inwalidzkich lub niewidomych poruszających się z laską lub psem przewodnikiem. Może to świadczyć o słabym zainteresowaniu tych grup osób przebywaniem na badanych ulicach z powodu niewystarczającego dostosowania systemu transportowego do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.



W badaniu stwierdzono, że struktura pieszych, na ul. 1 Maja dość istotnie różniła się od struktury pieszych na pozostałych ulicach. Jest to ulica obsługująca głównie typowe lokalne podróże piesze. Wyniki badań ujawniły, że w obszarach poza centrum zwiększa się liczba pieszych mających specjalne wymagania w stosunku do systemu transportowego (osoby starsze, osoby z wózkami dziecięcymi lub dziećmi oraz niepełnosprawni lub z ograniczeniami ruchowymi). Na ulicy 1 Maja już tylko 55% pieszych zakwalifikowano jako osoby w pełni sprawne.

Rys. 3. Struktura rodzajowa pieszych – ulice w obszarze centralnym Lublina.



Tabl. 1. Struktura rodzajowa pieszych – ulice w obszarze centralnym Lublina.

Przekrój	Osoby sprawne	Osoby starsze i w podeszłym wieku	Osoby przenoszące bagaż lub wózek	Osoby poruszające się przy pomocy kul, lasek i protez	Osoby z małymi dziećmi	Osoby z wózkami dziecięcymi	Osoby na wózkach inwalidzkich	Osoby niewidome, poruszające się z laską lub psem przewodnikiem
Krakowskie Przedmieście (odcinek Wieniawska - Lipowa)	75%	19%	1%	3%	1%	0%	0%	0%
Lipowa (Ofiar Katynia - Rowerowa)	74%	21%	0%	2%	1%	2%	0%	0%
<b>1 Maja (plac Bychawski - Dworzec)</b>	<b>55%</b>	<b>33%</b>	<b>3%</b>	<b>4%</b>	<b>3%</b>	<b>3%</b>	<b>0%</b>	<b>0%</b>
Narutowicza (Peowiaków - Mościckiego)	79%	17%	2%	1%	1%	1%	0%	0%

## UWARUNKOWANIA

### ZAGOSPODAROWANIE PRZESTRZENNE

Lublin posiada charakterystyczne ukształtowanie terenu, które wynika z podziału miasta rzeką Bystrzycą na dwie odmiennie krajobrazowo części. Lewobrzeżną, o urozmaiconej rzeźbie terenu, z głębokimi dolinami i starymi wąwozami lessowymi, oraz bardziej płaską, prawobrzeżną. Warunkuje to sposób organizacji sieci transportowej, w tym zwłaszcza wpływa na organizację ruchu pieszego i rowerowego. Z drugiej strony dość **zwarta struktura przestrzenna miasta jest korzystna pod kątem efektywności organizacji i eksploatacji systemu transportowego, także jeśli chodzi o stosunkowo krótkie dojścia piesze i akceptowalne długości dojazdu rowerem.**

W strukturze miasta można wyodrębnić:

- wielofunkcyjne dzielnice śródmiejskie, w tym Stare Miasto, Śródmieście i Wieniawa, które mają charakter turystyczny, mieszkaniowy, administracyjny, usługowy i akademicki – są to dzielnice, gdzie jest duża koncentracja źródeł i celów podróży;
- dzielnice typowo mieszkaniowe, w tym: obszary gęsto zaludnione, głównie z zabudową mieszkaniową wielorodzinną zlokalizowane wokół dzielnic śródmiejskich: Bronowice, Tatary, Kalinowszczyzna, Czechów Południowy, Czechów Północny, Sławinek, Konstantynów, Rury, Czuby Południowe i Północne, Dziesiąta, Kośminek oraz o mniejszej gęstości zaludnienia, położone dalej od śródmieścia, gdzie zabudowa mieszkaniowa ma charakter mieszany (wielorodzinną i jednorodzinna): Abramowice, Ponikwoda, Sławin, Szerokie, Węglin Południowy i Północny,
- tereny przemysłowo-składowe, które mieszają się z innymi funkcjami, w tym: Wrotków (dzielnica głównie przemysłowa, ale także częściowo mieszkaniowa), Hajdów-Zadębie, Felin (dzielnica przemysłowo-mieszkaniowo-akademicka, ze zlokalizowaną rozwijającą się strefą ekonomiczną) i Za Cukrownią (dzielnica mieszkaniowo-przemysłowa),
- tereny rekreacyjne i zielone, ze strategicznymi obszarami miasta związanymi z doliną rzeki Bystrzycy z terenami wokół Zalewu Zemborzyckiego oraz lasem Dąbrowa i lasem Stary Gaj, zlokalizowane w południowo-zachodniej części miasta wokół Zalewu (dzielnica Zemborzyce, z dominującymi funkcjami rekreacyjnymi i mieszkaniową zabudową jednorodzinna) oraz Górki



Czechowskie, zlokalizowane w północno-zachodniej części miasta, w intensywnie rozwijającym się obszarze, na granicy dzielnic Sławin i Czechów. Ponadto poza obszarami strategicznymi na terenie całego miasta zlokalizowanych jest wiele atrakcyjnych terenów zielonych, łączących się ze sobą. Są to liczne wąwozy lessowe, doliny rzek, oprócz Bystrzycy są również niezagospodarowane doliny rzeki Czechówki i Czerniejówki, parki (Park Ludowy, Rusałka, Ogród Saski, Park Bronowicki, Park Akademicki, Park Rury, Park im. Jana Pawła II, Ogród Botaniczny). Tworzy to bardzo wartościowy i atrakcyjny element miasta, umożliwiający zielone powiązania łączące obszar całego miasta, bardzo ważne z punktu widzenia ruchu pieszego i rowerowego.

**Celem w najbliższych latach powinno być wykorzystanie potencjału obszarów zielonych, tak aby zwiększyć zainteresowanie podróżowaniem pieszo i na rowerze.** Dotyczy to przede wszystkim zagospodarowania dolin rzek Czechówki i Czerniejówki (możliwe atrakcyjne powiązania pieszo-rowerowe na osi wschód-zachód i północ-południe) oraz poprawa zagospodarowania wąwozów, a zwłaszcza uwzględnienie potrzeb pieszych jeśli chodzi o: siatkę powiązań, komfort ruchu (stosowanie pochylni zamiast schodów), atrakcyjność przestrzeni (spędzanie czasu wolnego), a przede wszystkim przeciwdziałanie segregacją czy degradacji przez inne duże inwestycje (w tym także mieszkaniowe).

Zagospodarowanie poszczególnych dzielnic miasta w Lublinie jest bardzo zróżnicowane. Jeśli chodzi o ruch pieszych szczególnym obszarem jest reprezentacyjne centrum miasta i jego najbliższe otoczenie, w tym także miasteczko akademickie. Obszar ten jest stopniowo przekształcany z wprowadzaniem lepszych rozwiązań dla ruchu pieszego. Dotyczy to np. ul. Bernardyńskiej, Krakowskiego Przedmieścia czy ul. Lubartowskiej (w pobliżu Krakowskiego Przedmieścia) oraz ciągu pieszego w ul. Krakowskie Przedmieście od ul. Kapucyńskiej do ul. Królewskiej. Przekształcenia te powiązane z poprawą warunków ruchu pieszego stają się coraz pilniejsze, w tym w szczególności oczekiwania społeczne związane są z redukowaniem funkcji komunikacyjnych ulic na rzecz tworzenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych z funkcjami kulturowymi i społecznymi. Eliminowane powinny być te mankamenty infrastruktury, które ograniczają, a w niektórych przypadkach nawet wykluczają dostępność miasta dla osób o ograniczonej mobilności (niewidomych, słabo widzących, poruszających się na wózkach inwalidzkich, z wózkiem dziecięcym itp.) oraz utrudniających poruszanie się pieszo. Szczególnym problemem jest blokowanie chodników przez zaparkowane samochody.

Ważnymi z punktu widzenia ruchu pieszego są również obszary mieszkaniowe. W Lublinie można wyróżnić „starsze” dzielnice, czy osiedla mieszkaniowe, które mają historycznie ukształtowane siatki ulic, z usługami w parterach, lokalnymi centrami osiedlowymi, gdzie mieszczą się różnego rodzaju usługi, szkoły, przedszkola, otwarte przestrzenie zielone, rekreacyjne itp. (np. Dziesiąta, Czechów Południowy). Zagospodarowanie tych miejsc służy podróżom pieszym i jest bardzo przyjazne z punktu widzenia funkcjonowania miasta. W Lublinie są również dzielnice, czy osiedla mieszkaniowe „młodsze”, gdzie zwykle na skutek działania deweloperów powstaje wielorodzinną zabudowa mieszkaniowa. W tych miejscach obserwuje się niekorzystne zjawisko, polegające na punktowej realizacji poszczególnych inwestycji bez uwzględnienia ich wpływu, a nawet powiązania i połączenia z otaczającym zagospodarowaniem (Węglin Południowy, Sławin, osiedle Botanik.) Szczególnie **niekorzystnym zjawiskiem obserwowanym przy okazji realizacji nowej zabudowy jest grodzenie obszarów mieszkalnych, bardzo szkodliwe z punktu widzenia ruchu pieszego i rowerowego, ze względu na wydłużanie dojazdów i dojazdów i utrudnianie możliwości tworzenia skrótów.** Powoduje to segregację i degradację przestrzeni publicznych. Ponadto nowo powstająca zabudowa jest zwykle monofunkcyjna, pozbawiona lokalnych centrów osiedlowych, z rozproszonymi lokalnymi usługami, z niedostateczną ilością terenów otwartych, wspólnych przestrzeni publicznych dostępnych dla wszystkich użytkowników. Wymusza to dłuższe podróże i sprzyja wykorzystaniu samochodu do zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkańców.

Wiele zastrzeżeń budzi także zagospodarowania otoczenia powstałych w ostatnich latach wielkopowierzchniowych obiektów handlowych (WOH). Układ komunikacyjny przeznaczony do ich





obsługi bazuje przede wszystkim na obsłudze samochodowej. Infrastruktura piesza oraz połączenia piesze z przystankami transportu zbiorowego pozostawiają wiele do życzenia.

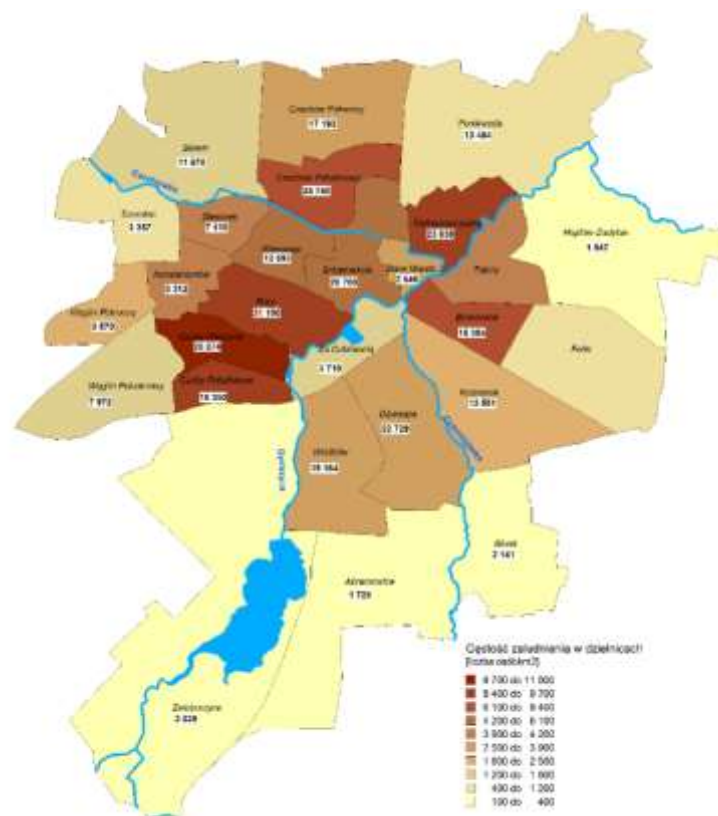
Należy także zwrócić uwagę, że rozwijający się w ostatnich latach system drogowy zwiększa dostępność miasta i poprawia skomunikowanie dzielnic. Jest to jednak działanie skierowane do wybranej grupy użytkowników samochodów. Z punktu widzenia pieszego może to tworzyć to ryzyko powstawania kolejnych barier rozdzielających źródła i cele podróży, zniechęcających do przemieszczania się pieszo. Planowanie rozwoju układu drogowego powinno uwzględniać konieczność zachowania zwartości i spójności miasta przy zapewnieniu pełnej i wygodnej obsługi pieszej i rowerowej.

## DEMOGRAFIA

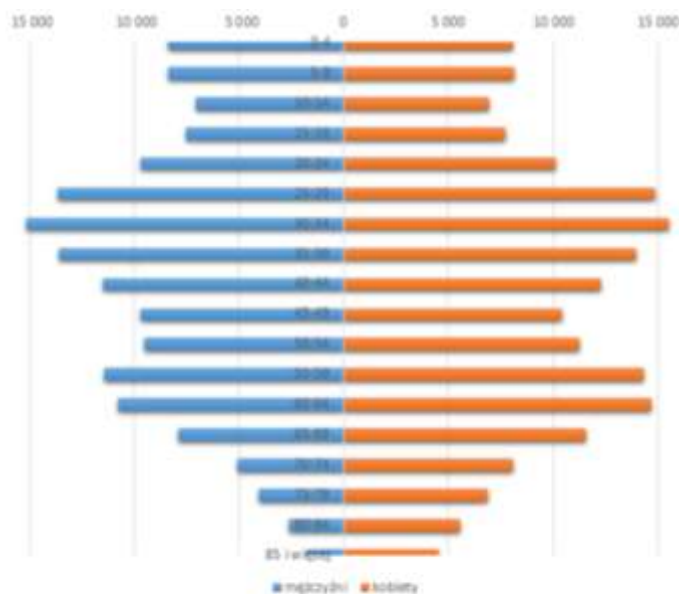
Brak jest oficjalnych danych dot. rzeczywistej liczby mieszkańców w Lublinie. Na podstawie spisu osób zameldowanych na pobyt stały i czasowy (dane z lutego 2016) Lublin liczy ok. 335 tys. osób. W ciągu ostatnich 10 lat liczba ludności zameldowanej zmniejszyła się o ok. 3%. Dużą grupę niezaliczaną oficjalnie do populacji miasta stanowią niezameldowani studenci. W Lublinie działa 9 uczelni, w tym 5 publicznych i 4 niepubliczne. Według szacunków GUS liczba studentów sięga 80 tysięcy, w tym ok. 4,5 tys. zagranicznych z niemal 100 krajów. Studenci stanowią zatem ok. 25% mieszkańców miasta!, a uczelnie każdego roku kończy ponad 20 tys. absolwentów, olbrzymi potencjał rozwojowy miasta. **Studenci stanowią grupę szczególną, z punktu widzenia zainteresowania chodzeniem pieszo, jeżdżeniem na rowerze i korzystaniem z transportu zbiorowego.**

Gęstość zaludnienia w Lublinie jest dość zróżnicowana przestrzennie i wynika z intensywności zagospodarowania terenu. Poniżej przedstawiono rysunki obrazujące rozmieszczenie ludności zameldowanej w dzielnicach Lublina oraz gęstość zaludnienia w poszczególnych dzielnicach. **W lutym 2016 r. średnia gęstość zaludnienia wynosiła ok. 2270 osób na 1 km<sup>2</sup>.** Zróżnicowanie gęstości jest znaczne i zawiera się pomiędzy 11 780 tys. osób/1km<sup>2</sup> (Czuby Północne) a ok. 116 osób/1km<sup>2</sup> (Zemborzyce). Poza Czubami Północnymi, do dzielnic o najwyższych wskaźnikach zaludnienia należą: Czuby Południowe (9 660 os./1km<sup>2</sup>), Rury (8 420 os./1km<sup>2</sup>), Kalinowszczyzna (8 830 os./1km<sup>2</sup>), Czechów Południowy (7 280 os./1km<sup>2</sup>), Bronowice (6 120 os./1km<sup>2</sup>), Wieniawa (5 520 os./1km<sup>2</sup>) i Śródmieście (5450 os./1km<sup>2</sup>). **Dzięki bliskiemu położeniu dzielnic intensywnie zamieszkałych i zagospodarowanych miasto jest zwarte i w zasięgu podróży pieszych i rowerowych.** Dzielnicami z małą intensywnością zaludnienia oprócz Zemborzyc są: Abramowice (160 os./1km<sup>2</sup>), Hajdów-Zadębie (195 os./1km<sup>2</sup>) i Głusk (382 os./1km<sup>2</sup>). W pozostałych dzielnicach szacunkowa gęstość zaludnienia wynosi: Konstantynów – 4 160 os./1km<sup>2</sup>, Sławinek – 4 120 os./1km<sup>2</sup>, Tatars – 4 000 os./1km<sup>2</sup>, Dziesiąta – 3 850 os./1km<sup>2</sup>, Czechów Północny – 2 915 os./1km<sup>2</sup>, Stare Miasto – 2 550 os./1km<sup>2</sup>, Kośminek – 2 050 os./1km<sup>2</sup>, Węglin Północny – 1 615 os./1km<sup>2</sup>, Węglin Południowy – 1 560 os./1km<sup>2</sup>, Za Cukrownią - 1490 os./1km<sup>2</sup>, Sławin – 1 390 os./1km<sup>2</sup>, Ponikwoda – 1 170 os./1km<sup>2</sup>, Wrotków – 2860 os./1km<sup>2</sup>, Felin – 1 070 os./1km<sup>2</sup>, Szerokie – 935 os./1km<sup>2</sup>.





Rys. 4. Gęstość zaludnienia (szacunkowo) w dzielnicach Lublina oraz liczba mieszkańców (zameldowanych). Luty 2016 r.



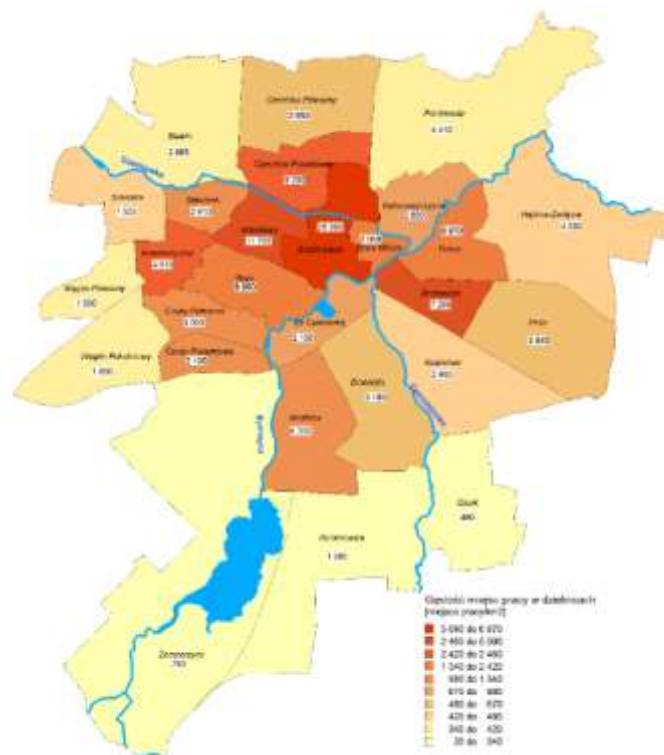
Rys. 5. Udział ludności w poszczególnych grupach wiekowych (źródło GUS, wg stanu na 31.12.2014)

W Lublinie notuje się dwa wyże demograficzne. Dotyczą one dwóch przedziałów wiekowych: 25-34 lata i 55-64 lata. Obie te grupy społeczne stanowią odpowiednio 17% i 15% społeczeństwa Lublina.

Według danych GUS (Narodowy Spis Ludności 2011) w Lublinie jest ok. 55,6 tys. osób o ograniczonej mobilności. Stanowią oni ok. 17% mieszkańców miasta. Wśród nich 4% (ok. 2,1 tys.) stanowią osoby młode, w wieku przedprodukcyjnym, 44% (ok. 24,5 tys.) stanowią osoby w wieku produkcyjnym oraz 52% (ok. 29 tys.) osoby w wieku poprodukcyjnym.

Rozmieszczenie miejsc pracy w Lublinie i duża ich koncentracja w centrum w sposób oczywisty determinuje zwiększone natężenie ruchu w tej części miasta, w tym ruchu pieszego. Szacunki dot. gęstości miejsc pracy przedstawione są na rysunku poniżej.





Rys. 6. Szacunki rozmieszczenia miejsc pracy w dzielnicach Lublina i ich gęstość (stan na 2012) [miejsca pracy/km²].

## ANALIZA I OCENA BEZPIECZEŃSTWA RUCHU<sup>1</sup>

W latach 2010–2015 na ulicach Lublina odnotowano 1424 wypadki drogowe, w których zginęło 98 osób, a 1695 zostało rannych. Wśród wszystkich ofiar (ofiary śmiertelne i ranni) **piesi stanowili 38% - 679 ofiar pieszych**. W całym analizowanym okresie, tj. pomiędzy rokiem 2010 a 2015 odnotowano spadek liczby wypadków w mieście o 26% i spadek liczby ofiar o 32%. Niestety liczba ofiar śmiertelnych utrzymywała się praktycznie na tym samym poziomie, przy czym w roku 2015 ofiar śmiertelnych było nawet więcej niż w roku 2010. Poprawiły się statystyki dot. liczby rannych, ale przy mniejszej liczbie wypadków, zwiększyła się ich ciężkość. W analizowanym okresie odnotowano również spadek liczby ofiar wśród pieszych – o 26%. **Niepokoici natomiast wzrost udziału pieszych wśród wszystkich ofiar – w roku 2015 wyniósł aż 42%.**

Tabl. 2. Podstawowe dane o wypadkach drogowych w Lublinie, w latach 2010 – 2015.

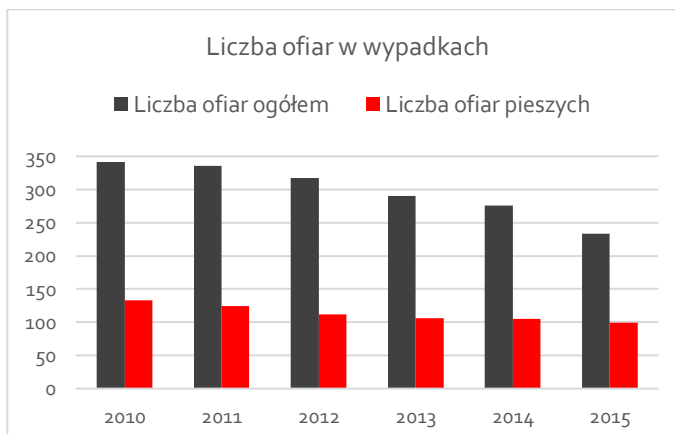
Rok	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Ofiary piesze (zabici i ranni)	
				Liczba	Udział w ogólnej liczbie ofiar
2010	272	12	329	133	39%
2011	245	18	318	124	37%
2012	254	25	292	112	35%
2013	229	12	278	106	37%
2014	224	16	260	105	38%
2015	200	15	218	99	42%
<b>Razem</b>	<b>1424</b>	<b>98</b>	<b>1695</b>	<b>679</b>	<b>38%</b>

<sup>1</sup> Na podstawie "Sprawozdań z działalności Komendanta Miejskiego w Lublinie, w zakresie bezpieczeństwa i porządku publicznego na terenie Lubelskiego Powiatu Grodzkiego" z lat: 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 i 2015





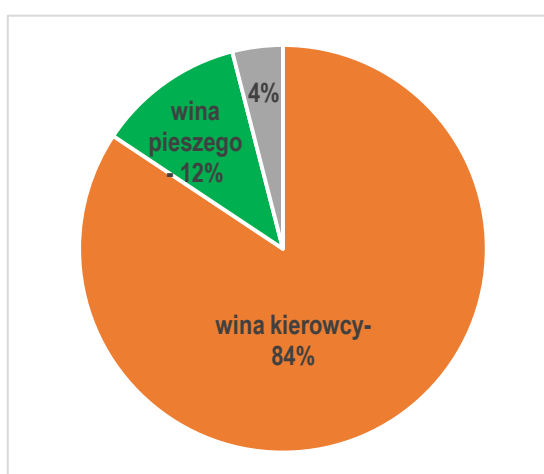
Rys. 7. Liczba wypadków w Lublinie (2010-2015).



Rys. 8. Liczba ofiar w wypadkach, w Lublinie, w okresie 2010-2015.

W okresie 2010-2015 sprawcami wypadków byli:

- kierujący pojazdami - 84% ogółu wypadków (1201 wypadków),
- piesi - 12% ogółu wypadków (166 wypadków),
- inne przyczyny - 4% ogółu wypadków (57 wypadków).



W latach 2010-2015 w wypadkach drogowych spowodowanych przez kierujących pojazdami śmierć poniosło 69 osób (70% wszystkich ofiar śmiertelnych z tego okresu), a 1488 zostało rannych (88% rannych z tego okresu). Wśród nich było 501 pieszych (74% wszystkich ofiar wśród pieszych z tego okresu). Główne przyczyny wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami były związane z nieudzieleniem pierwszeństwa pieszemu i nieprawidłowym przejeżdżaniem przejść dla pieszych. W bazie wypadków zdarzenia te są określane jako:

- nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych,
- nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu,
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (od 11.2015),
- nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach (od 11.2015),
- omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych (od 11.2015).

Wypadki drogowe łącznie w tej grupie stanowiły 32% wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami oraz 27% wszystkich wypadków drogowych. Wśród pieszych liczba ofiar wyniosła 402, stanowiąc 80% wypadków spowodowanych przez kierujących pojazdami oraz 59% wszystkich wypadków.

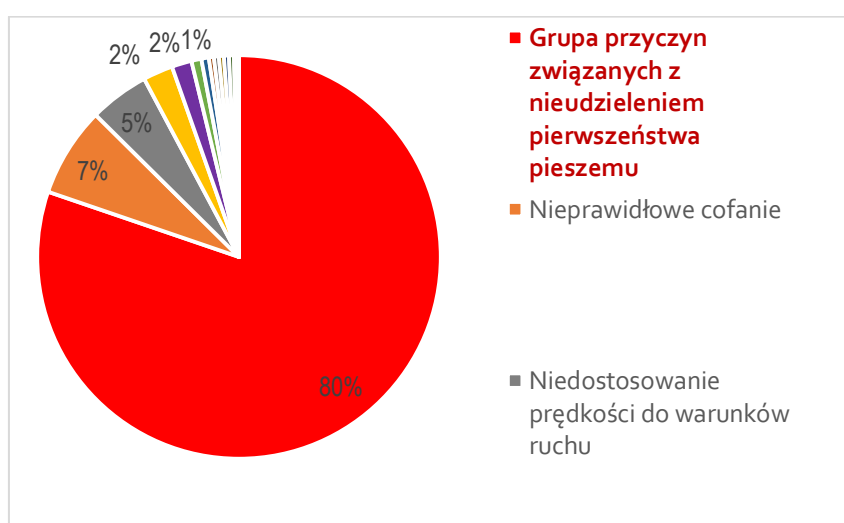
Pozostałe główne przyczyny wypadków z winy kierujących, gdzie były ofiary piesze to:

- nieprawidłowe cofanie – 36 wypadków, 36 ofiar pieszych,
- niedostosowanie prędkości do warunków ruchu – 161 wypadków, 24 ofiary piesze,
- nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu – 351 wypadków, 12 ofiar pieszych,
- nieprawidłowe omijanie – 14 wypadków, 8 ofiar pieszych.



Tabl. 3. Przyczyny wypadków drogowych w Lublinie, spowodowanych przez kierujących pojazdami, okres 2010-2015.

Przyczyna	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba ofiar pieszych
<b>Nieprawidłowe przejeżdżanie przejść dla pieszych</b>	<b>298</b>	<b>21</b>	<b>308</b>	<b>315</b>
<b>Nieudzielenie pierwszeństwa pieszemu</b>	<b>64</b>	<b>5</b>	<b>62</b>	<b>66</b>
<b>Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu na przejściu dla pieszych (od 11.2015)</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>19</b>	<b>19</b>
<b>Nieustąpienie pierwszeństwa pieszemu w innych okolicznościach (od 11.2015)</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
<b>Omijanie pojazdu przed przejściem dla pieszych (od 11.2015)</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
				<b>Łącznie w tej grupie przyczyn: 402</b>
<b>Nieprawidłowe cofanie</b>	<b>36</b>	<b>2</b>	<b>35</b>	<b>36</b>
<b>Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu</b>	<b>161</b>	<b>17</b>	<b>227</b>	<b>24</b>
<b>Nieudzielenie pierwszeństwa przejazdu</b>	<b>351</b>	<b>13</b>	<b>494</b>	<b>12</b>
<b>Nieprawidłowe omijanie</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>8</b>
Wjazd przy czerwonym świetle	33	0	47	4
Nieprawidłowe zmienianie pasa ruchu	52	5	67	3
Nieprawidłowe wyprzedzanie	20	2	26	2
Nieprawidłowe wymijanie	12	0	13	2
Jazda po niewłaściwej stronie drogi	11	0	14	2
Nieprawidłowe przejeżdżanie przejazdu dla rowerów	8	0	8	2
Nieprzestrzeganie innych sygnałów	8	0	14	2
Nieprawidłowe skręcanie	25	0	31	1
Inne przyczyny (od 11.2015)	2	0	2	1
Gwałtowne hamowanie	9	0	10	0
Niezachowanie bezpiecznej odległości pomiędzy pojazdami	63	2	76	0
Nieprawidłowe zawracanie	8	1	10	0
Zmęczenie zaśnięcie	5	0	6	0
Nieprawidłowe zatrzymanie, postój	1	0	1	0
Jazda bez wymaganego oświetlenia	0	0	0	0
Niestosowanie się do sygnalizacji świetlnej (od 11.2015)	0	0	0	0
<b>Razem</b>	<b>1201</b>	<b>69</b>	<b>1488</b>	<b>501</b>
<b>Udział w ogólnej liczbie wypadków i poszkodowanych, tej grupy wypadków</b>	<b>84%</b>	<b>70%</b>	<b>88%</b>	<b>74%</b>



Rys. 9. Przyczyny wypadków drogowych w Lublinie z ofiarami pieszymi, spowodowanych przez kierujących pojazdami, w okresie 2010-2015.



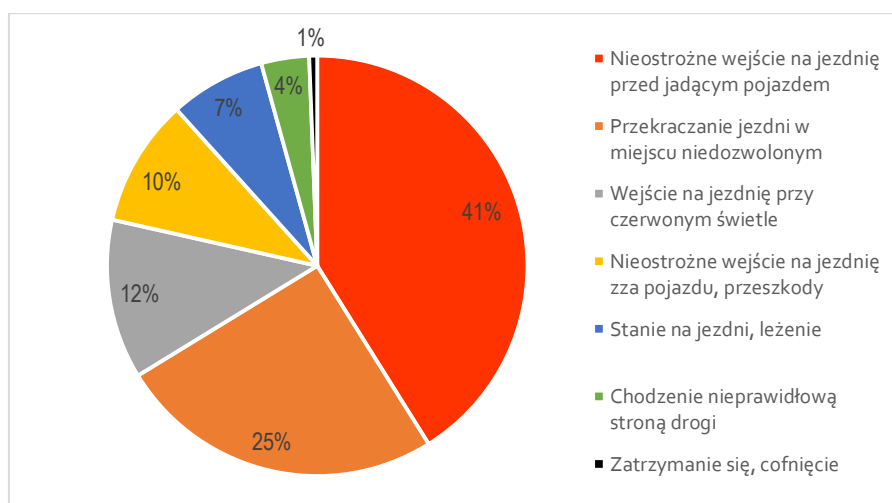
W latach 2010-2015 w wypadkach drogowych spowodowanych przez pieszych było 171 ofiar (w tym 163 to piesi). 24 osoby poniosły śmierć (24% wszystkich ofiar śmiertelnych z tego okresu), a 147 zostało rannych (9% rannych z tego okresu). Głównymi przyczynami zdarzeń powodowanych przez pieszych są:

- nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem – 71 wypadków, 67 ofiar pieszych,
- przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym – 41 wypadków, 41 ofiar pieszych,
- wejście na jezdnię przy czerwonym świetle – 20 wypadków, 20 ofiar pieszych,
- nieostrożne wejście na jezdnię zza przeszkody, pojazdu – 16 wypadków, 16 ofiar pieszych.

Tak więc w wypadkach powodowanych przez pieszych, ofiarami są głównie sami piesi. Dwie główne przyczyny powstawania tych wypadków: nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem i przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym mogą świadczyć o wadach systemu transportowego i niewystarczającym uprzywilejowaniu pieszego, trudnościach w przekraczaniu jezdni, np. na odcinkach dwujezdniowych bez azylów dla pieszych, gdzie piesi podejmują ryzykowne decyzje o przechodzeniu oraz braku wystarczającej ilości przejść dla pieszych i wygodnych połączeń pieszych, co jest powodem przekraczania w miejscach niedozwolonych. Zastanowienia wymaga również przyczyna wypadków określona jako nieostrożne wejście na jezdnię zza przeszkody czy pojazdu. Może to wynikać ze złej organizacji przestrzeni w której porusza się pieszy, lub występowania przeszkód ograniczających widoczność pieszego (np. parkujące samochody, znaki, reklamy).

Tabl. 4. Przyczyny wypadków drogowych w Lublinie, spowodowanych przez pieszych, w okresie 2010-2015.

Przyczyna	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba ofiar pieszych
Nieostrożne wejście na jezdnię przed jadącym pojazdem	71	9	64	67
Przekraczanie jezdni w miejscu niedozwolonym	41	8	33	41
Wejście na jezdnię przy czerwonym świetle	20	0	21	20
Nieostrożne wejście na jezdnię zza pojazdu, przeszkody	16	2	15	16
Stanie na jezdni, leżenie	11	4	8	12
Chodzenie nieprawidłową stroną drogi	6	1	5	6
Zatrzymanie się, cofnięcie	1	0	1	1
<b>Razem</b>	<b>166</b>	<b>24</b>	<b>147</b>	<b>163</b>
<b>Udział w ogólnej liczbie wypadków i poszkodowanych, w tych wypadkach</b>	<b>12%</b>	<b>24%</b>	<b>9%</b>	<b>24%</b>



Rys. 10. Przyczyny wypadków drogowych w Lublinie, spowodowanych przez pieszych w których były ofiary piesze. Dane za okres 2010-2015





W przypadku pozostałych 4% wypadków przyczyny określone są jako „inne”. Głównie są to przyczyny niezidentyfikowane. W wypadkach tych zginęło 5 osób i 60 zostało rannych. Wśród ofiar było 15 pieszych.

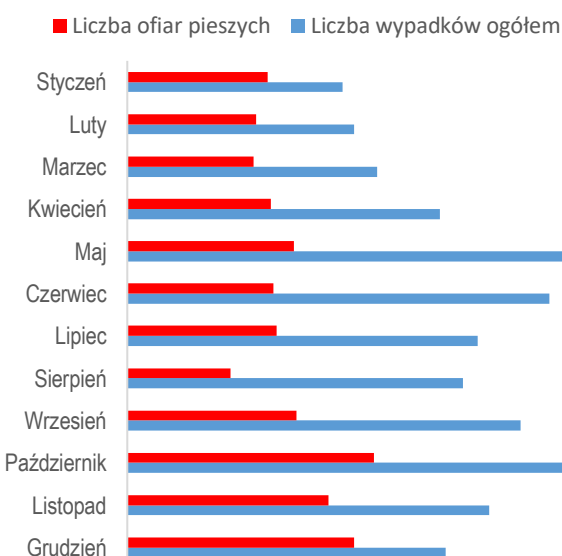
Tabl. 5. Pozostałe przyczyny wypadków drogowych w Lublinie, spowodowanych przez pieszych (2010-2015).

Przyczyna	Liczba wypadków	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba ofiar pieszych
Inne	20	1	24	9
Nieustalone	21	4	20	6
Niewłaściwy stan jezdni	1	0	1	0
Niezawiniona niesprawność techniczna pojazdu	1	0	1	1
Obiekty, zwierzęta na drodze	7	0	7	0
Oślepienie przez inny pojazd lub słońce	1	0	1	0
Z winy pasażera	6	0	6	0
Suma końcowa	57	5	60	15
<b>Udział w ogólnej liczbie wypadków i poszkodowanych, w tych wypadkach</b>	<b>4%</b>	<b>5%</b>	<b>4%</b>	<b>2%</b>

Największe zagrożenie wypadkami w Lublinie występuje w miesiącach maj, czerwiec oraz październik, czyli w okresach wzmożonego ruchu pieszego. Natomiast największą liczbę ofiar wśród pieszych odnotowano w miesiącach jesienno-zimowych, tj. październik-grudzień.

Tabl. 6. Zagrożenie w poszczególnych miesiąca (dane z okresu 2010-2015).

Miesiąc	Liczba wypadków ogółem	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba ofiar pieszych
Styczeń	75	6	87	49
Luty	79	6	99	45
Marzec	87	5	100	44
Kwiecień	109	12	138	50
Maj	158	9	181	58
Czerwiec	147	4	165	51
Lipiec	122	7	161	52
Sierpień	117	7	144	36
Wrzesień	137	11	163	59
Październik	156	12	181	86
Listopad	126	12	145	70
Grudzień	111	7	131	79



W Lublinie częściej dochodzi do wypadków w dni powszednie, w tym najwięcej wypadków ma miejsce we wtorki i środy. Podobnie jest w przypadku zdarzeń z pieszymi. Zdecydowanie więcej jest ich w dni powszednie niż w weekendowe, przy czym najwięcej odnotowano w poniedziałki i wtorki.



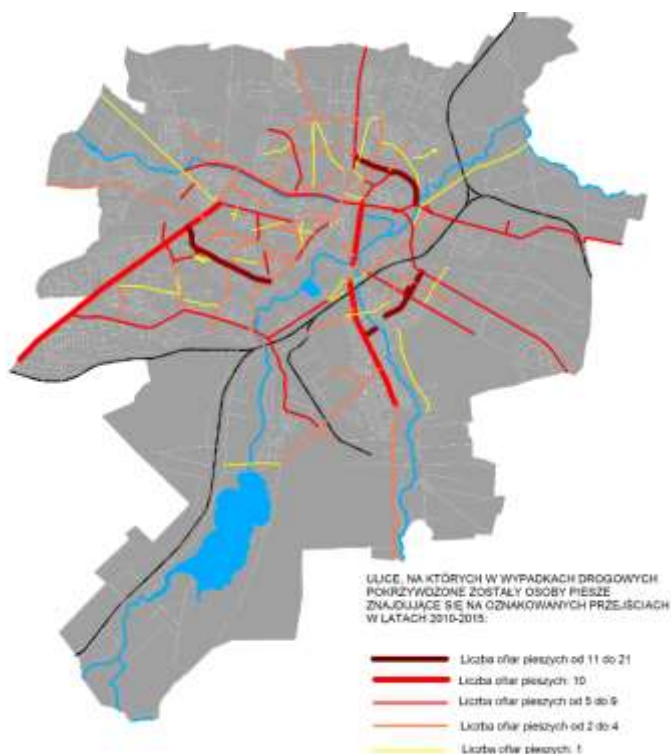
Tabl. 7. Zagrożenie w poszczególnych dniach tygodnia (dane z okresu 2010-2015).

Dzień tygodnia	Liczba wypadków ogółem	Liczba zabitych	Liczba rannych	Liczba ofiar pieszych
Poniedziałek	208	16	244	122
Wtorek	240	16	281	118
Środa	233	13	272	108
Czwartek	214	13	236	108
Piątek	224	22	259	107
Sobota	178	10	216	77
Niedziela	127	8	187	39



W odniesieniu do okresu w ciągu doby, największe zagrożenie dla pieszych jest pomiędzy godziną 16 a 18, a więc również w okresie wzmożonego ruchu pieszego. Na rysunku poniżej przedstawiono mapę z zaznaczonymi ulicami, na których doszło do wypadków drogowych, w których pokrzywdzone zostały osoby piesze, znajdujące się na oznakowanych przejściach dla pieszych. Wynika z tego, że do największej liczby wypadków tego typu dochodzi na głównych ulicach miasta z szerokimi pasami drogowymi. Zdecydowana większość zdarzeń drogowych z udziałem pieszych powstaje w wyniku konfliktów pomiędzy pieszymi i ruchem samochodowym. W latach 2010-2015 aż 79% zdarzeń miało miejsce z udziałem samochodów osobowych. Pozostałe zdarzenia drogowe z udziałem pieszego to konflikty pomiędzy ruchem pieszym a:

- pojazdami transportu zbiorowego – ok.12%,
- samochodami ciężarowymi – ok. 4%,
- rowerzystami – ok. 2%,
- motocyklami i motorowerami – ok. 2%,
- innymi pojazdami – ok. 1%.



Rys. 11. Mapa z ulicami, na których doszło do wypadków drogowych, w których pokrzywdzeni zostali piesi





## DOKUMENTY PLANISTYCZNE LUBLINA

### Zasady Polityki Komunikacyjnej Lublina - Uchwała Nr 495/XLIX/1997 z dnia 22 maja 1997

W Polityce komunikacyjnej Lublina uchwalonej w 1997 roku jako cel główny określono sprawny, ekonomiczny i bezpieczny przewóz w obszarze miasta osób i towarów przy możliwie jak najmniejszej uciążliwości dla środowiska naturalnego. W dokumencie tym założono ograniczoną rozbudowę infrastruktury drogowej ze stosowaniem priorytetu dla komunikacji zbiorowej. Wskazano negatywny wpływ nieograniczonej swobody dostępu do samochodu i nadmiernej rozbudowy układu komunikacyjnego, zwłaszcza w obszarach silnie zurbanizowanych.

W dokumencie przedstawiono podział Lublina na 3 strefy obsługi komunikacyjnej. W strefie I, w zakresie rozwoju ruchu pieszego, założono przywrócenie dla ruchu pieszego ciągów pieszych, tzn. wprowadzenie zakazu parkowania na chodnikach, a także wyłączenie z ruchu kołowego Starego Miasta i innych obszarów w rejonie centrum. W II strefie na obszarach zabudowy mieszkaniowej założono wprowadzanie stref zamieszkania i priorytetu ruchu pieszego i ruchu uspokojonego.

### Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego

Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Lublina zostało przyjęte do realizacji uchwałą Rady Miejskiej w Lublinie nr 359/XXII/2000 z dnia 13 kwietnia 2000 r. Zmiana Studium, dotycząca niewielkiego obszaru (rejon ulicy Nasutowskiej i Alei Spółdzielczości Pracy) nastąpiła w roku 2011 (uchwała nr 165/XI/2011 Rady Miasta Lublin z dnia 30 czerwca 2011 r.). Zasadnicze zapisy dotyczące systemu transportowego pozostały bez zmian. Obecnie przystąpiono do prac nad zmianą Studium w celu wyznaczenia m.in.: w rejonie Podzamcza lokalizacji obiektów handlowych o powierzchni powyżej 2000 m<sup>2</sup>, obszarów przestrzeni publicznej, stadionu miejskiego oraz zagospodarowania w rejonie dworca PKP.

Studium określa generalne zasady rozwoju Lublina, które zakładają min. zachowanie równowagi między dynamiką rozwoju gospodarczego miasta a możliwościami poprawy ładu przestrzennego na jego obszarze. Zakłada się dążenie do poprawy ładu estetycznego, społecznego, ekonomicznego i funkcjonalnego oraz podnoszenie standardów miasta w różnych sferach życia, w tym jako najważniejsze są standardy komunikacji zewnętrznej i wewnętrznej oraz tereny funkcji publicznych.

W działaniach przewidywanych w Studium nie ma bezpośrednich odniesień do programów bezpośrednio związanych z rozwojem ruchu pieszego. Pośrednio, na konieczność poprawy warunków ruchu pieszego wskazują:

#### Program 1.9. ROZWÓJ I UDOSTĘPNIANIE TURYSTYCZNEGO SYSTEMU KOMUNIKACYJNEGO

W zakresie poprawy estetyki miasta zakłada się min. organizację przestrzeni publicznych.

#### Program 2.7. ROZWÓJ FUNKCJI SRÓDMIEJSKIEJ

Jednym z celów programu jest wytworzenie aktywnej reprezentacyjnej przestrzeni centralnej miasta. Jednym z elementów programu jest organizacja przestrzeni publicznych w wielofunkcyjnych, skoncentrowanych zespołach zabudowy, organizacji przestrzeni zielonych, a także organizacja przestrzeni mieszkalnych.

#### Program 5.2. REWALORYZACJA DOLIN RZECZNYCH.

Jednym z elementów programu jest rozwój bazy rekreacyjnej i turystycznej w zakresie szlaków turystycznych oraz ścieżek rowerowych. Program powinien być zlokalizowany w dnach dolin rzecznych: Bystrzycy, Czechówki oraz Czerniejówki.

#### Program 6.1. ROZWÓJ CENTRÓW REKREACYJNYCH



Celem programu jest wykształcenie w Lublinie atrakcyjnej, dostępnej bazy wypoczynkowej dla mieszkańców i turystów. Program zakłada wyznaczenie takich terenów w granicach miasta i powiązanie z obszarami rekreacyjnymi poza miastem.

#### Program 10.1.2. TECHNICZNE ZAPLECZE MOTORYZACJI

Jednym z elementów programu jest budowa parkingów strategicznych dla obsługi obszaru Centrum. Celem jest stworzenie warunków do stopniowego wprowadzenia ruchu uspokojonego i ograniczenia penetracji obszaru śródmiejskiego komunikacją indywidualną. Korzyścią uzupełniającą jest odzyskanie przestrzeni ulic zajmowanych przez samochody na potrzeby ruchu pieszego i rowerowego.

Powyższe programy w większości traktują ruch pieszego jako formę rekreacji, a nie jako formę przemieszczania się. W Studium brak jest wyraźnych i bezpośrednich zapisów o poprawie warunków przemieszczania się pieszo.

### **Strategia Rozwoju Lublina na lata 2013-2020**

(uchwała Rady Miejskiej nr 693/XXVII/2013 z dnia 28 lutego 2013 r.)

Strategia Rozwoju Lublina określa 4 główne obszary rozwojowe: otwartość, przyjazność, przedsiębiorczość oraz akademickość. Ruch pieszego został uwzględniony przede wszystkim w obszarze „przyjazność”, w działaniach:

#### B.1: poprawa infrastruktury technicznej.

Obok projektów infrastrukturalnych, związanych z poprawą stanu technicznego układu drogowego i jego uzupełnianiem, strategia zakłada „Rozwój alternatywnych form komunikacji wewnątrz miasta”, tj. rozwój sieci dróg komunikacji pieszej przyjaznej dla wszystkich użytkowników. Ponadto, zapisy wskazują na konieczność zmiany priorytetów komunikacyjnych i większa dbałość o niechronionych użytkowników ruchu. Ponadto, przestrzenie ulic i placów powinny być zaprojektowane z dbałością o estetykę, zielen przyuliczną, małą architekturę itd.

#### B.2: Zwiększenie komfortu życia.

Działanie obejmuje takie zadania, jak sukcesywne korygowanie układu funkcjonalno-przestrzennego pod kątem wygody mieszkańców, co oznacza min. zapobieganie rozproszonemu zabudowy oraz kształtowanie spójnego systemu powiązanych ze sobą terenów zieleni. Oddzielnym zadaniem jest rozwój sieci centrów dzielnicowych zapewniających pieszą dostępność usług oraz lokalnych miejsc pracy.

#### B.3: Dbałość o kulturę przestrzeni.

Realizacja będzie polegać min. na rozwoju przestrzeni publicznych we wszystkich częściach miastach, co będzie związane z powiększaniem stref ruchu pieszego dogodnych dla kontaktów społecznych, stworzeniem i wdrażaniem Systemu Informacji Miejskiej. Ponadto, zakłada się rewitalizację (przebudowę) min. Pl. Litewskiego wraz z przedłużeniem deptaka na ul. Krakowskie Przedmieście, rewitalizację (przebudowę) obszaru Podzamcza i okolic, a także zagospodarowanie dolin rzecznych oraz wąwozów w formie terenów zielonych w celu stworzenia przestrzeni do rekreacji.

### **Plan Zrównoważonej Mobilności w Lublinie (2015 r)**

Plan Zrównoważonej Mobilności stanowi uzupełnienie i rozwinięcie dotychczasowych dokumentów planistycznych i strategicznych o zagadnienia związane z zarządzaniem popytem na transport. Podtrzymuje cele polityki transportowej Lublina, oraz porządkuje i wzmacnia te działania, które odnoszą się do: planowania przestrzennego i planowania transportu, zarządzania systemem



transportowym oraz procesu podejmowania decyzji (indywidualnych i grupowych) o odbywaniu podróży. Celem głównym Planu Zrównoważonej Mobilności w Lublinie jest wzrost jakości życia mieszkańców, poprawa środowiska naturalnego oraz konkurencyjności i atrakcyjności miasta poprzez zrównoważony rozwój systemu transportowego i zarządzanie mobilnością z uwzględnieniem wszystkich grup użytkowników.

Zgodnie z założeniami Plan Zrównoważonej Mobilności ma wspierać budowanie przyjaznej i atrakcyjnej przestrzeni miejskiej, sprzyjającej aktywnościom społecznym, kulturalnym, a także gospodarczym. Oznacza to m.in. stwarzanie wszystkim zainteresowanym dobrych warunków do poruszania się po mieście pieszo, rowerem i transportem zbiorowym, przekształcanie ulic i placów z uwzględnieniem ich ważnej roli społeczno-kulturowej oraz stosowanie skutecznych mechanizmów zarządzania liczbą samochodów w poszczególnych obszarach miasta. Służyć temu ma m.in. Program przekształceń ulic i placów, realizowany zwłaszcza w obszarze śródmiejskim obejmujący zmiany w sposobie urządzenia ulic i placów (zmiany w organizacji ruchu, zwiększenie przestrzeni przeznaczonej dla pieszych, ograniczenie komunikacyjnych funkcji ulic na rzecz społeczno-kulturowych) połączone ze wzbogacaniem oferty programowej (w parterach budynków np. poprzez politykę lokalową, w przestrzeni placów), tak aby przekształcenia niosły ze sobą rozwój przyjaznej i atrakcyjnej przestrzeni publicznej.

Podniesienie atrakcyjności ulic i placów, zmiana ich charakteru, zwiększenie dostępności transportem zbiorowym, pieszo i rowerem oraz poprawa bezpieczeństwa, będzie oznaczać ograniczanie dostępności tych miejsc samochodami. Zakłada się, że ograniczenia te będą wprowadzane w formie stałych lub tymczasowych zmian w organizacji ruchu, np. w dni weekendowe, lub na okres wakacji.

Plan zakłada przekształcanie Lublina w miasto zintegrowane, zachęcające do podróżowania pieszo. Wsparciem dla ruchu pieszego mają być programy poprawiające warunki ruchu pieszego w strefie śródmiejskiej, w centrach dzielnic i w otoczeniu węzłów komunikacyjnych oraz na głównych osiach pieszych Lublina, takie jak:

- Program porządkowania ciągów pieszych.
- Program likwidacji barier komunikacyjnych w ruchu pieszym.
- Program poprawy warunków ruchu pieszego w dzielnicach.

Integracja miasta wymaga także przeciwdziałania groźnemu powstawaniu obszarów, zwłaszcza wielorodzinnych osiedli mieszkaniowych i kompleksów biurowych, uznając to za szkodliwe z punktu widzenia ruchu pieszego i rowerowego, ze względu na wydłużanie dojazdów i utrudnianie możliwości tworzenia skrótów.

Zgodnie z Planem zapewnienie sprawnego funkcjonowania systemu transportowego nie musi wiązać się wyłącznie z rozwojem infrastruktury Lublina. Wymaga natomiast dobrej dostępności dla użytkowników z uwzględnieniem potrzeb osób starszych i o ograniczonej mobilności (osoby na wózkach inwalidzkich, słabo widzące i niewidome, z wózkami dziecięcymi, przenoszące duży bagaż, itd.). Poprawa dostępności systemu transportowego ma następować w sposób:

- zaplanowany, na podstawie inwentaryzacji, diagnozy sytuacji i opracowanych kompleksowych programów naprawczych
- operacyjny, przy okazji remontów infrastruktury (np. obniżanie krawężników wymiana nawierzchni, wprowadzanie elementów oznakowania dla osób niedowidzących i niewidomych, porządkowanie małej architektury w przekroju ulicy, wyznaczanie przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych) oraz
- interwencyjny, w formie „szybkich napraw” w miejscach zgłoszonych przez mieszkańców, gdzie zidentyfikowano bariery wpływające na komfort i możliwości przemieszczania się po mieście (np. obniżanie krawężników, naprawy nawierzchni, likwidacja schodów lub ich doposażenie w pochylnie, zmiany w programach sygnalizacji świetlnej).

Z punktu widzenia wszystkich użytkowników ważne jest także uruchomienie programu działań likwidujących bariery na każdym etapie podróży, obejmującego:



- nawiązanie współpracy z zarządcami budynków w celu usuwania barier w budynkach mieszkalnych i użyteczności publicznej (utrudnione wejście, dojście do budynku, dojazd, możliwość zaparkowania pojazdu),
- dostosowywanie przystanków transportu zbiorowego i dojść do przystanków do potrzeb wszystkich grup użytkowników, w tym osób niewidomych (i niedowidzących), niesłyszących i z ograniczeniami ruchowymi;
- porządkowanie chodników z uwzględnieniem zasad bezpiecznego i wygodnego prowadzenia ruchu pieszego w przestrzeni wolnej od przeszkód;
- dostosowanie skrzyżowań do potrzeb ruchu pieszego zwłaszcza w śródmieściu (wyposażenie wlotów skrzyżowań w brakujące przejścia dla pieszych i przejazdy rowerowe, dostosowanie sygnalizacji świetlnej);
- wprowadzanie ułatwień w pokonywaniu różnic wysokości (stosowanie pochylni, wind, w uzasadnionych przypadkach kładek niwelujących różnice wzniesień);
- wprowadzanie ułatwień w dostępie do informacji o funkcjonowaniu systemu transportowego miasta na etapie planowania i wykonywania podróży (także na przystankach i w pojazdach komunikacji miejskiej).

Stopniowo, począwszy od obszaru śródmiejskiego i skrzyżowań z dużym ruchem pieszym, Plan zakłada zmiany w programach sygnalizacji świetlnej i ich dostosowywanie do natężeń ruchu pieszego i rowerowego i z uwzględnieniem zróżnicowania wielkości ruchu w poszczególnych okresach doby i dnia tygodnia (dni powszednie, weekendy). Wiązać się to będzie np. z wytyczaniem przejść dla pieszych i przejazdów rowerowych przez wszystkie wloty skrzyżowań, zapewnianiem możliwości przejścia przez wlot skrzyżowania w trakcie jednej fazy światła zielonego, bez konieczności oczekiwania w azylu. Na szerszą skalę niż dotychczas wprowadzane będą rozwiązania w postaci Stref 30 (w obszarze śródmiejskim, w centrach dzielnic, w wybranych obszarach, takich jak np. Miasteczko Akademickie), połączone z reorganizacją przestrzeni ulic i placów oraz rezygnacją z sygnalizacji świetlnej na rzecz np. rond, skrzyżowań równorzędnych, także z wyniesieniem ich powierzchni.

Plan Zrównoważonej Mobilności mówi wprost, że zapewnienie wysokiej jakości systemu transportowego będzie wymagać opracowania zestawu standardów i wytycznych organizacji przestrzeni w Lublinie (w uzupełnieniu do obowiązujących standardów projektowania tras rowerowych), tj.:

- standardów projektowania infrastruktury pieszej, ujmujących wymogi, rekomendacje i dobre praktyki dotyczące planowania, projektowania, wykonania i eksploatacji infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego;
- standardów projektowania i organizacji przystanków autobusowych i trolejbusowych, z uwzględnieniem ich dostosowania do obsługi wszystkich użytkowników oraz minimalizowania konfliktów przestrzennych (ruchu pieszego na ulicy i pasażerów oczekujących na przystanku, ruchu pieszego i rowerowego, itd.);
- standardów wykonywania remontów i realizacji nowych inwestycji transportowych, określających zasady zabezpieczenia ruchu pieszego i rowerowego (np. zasady prowadzenia ruchu pieszego i rowerowego, minimalne szerokości ciągów, wymagania dot. zapewnienia wszystkich relacji i połączeń na skrzyżowaniu);
- standardów planowania i projektowania miejsc parkingowych ujmujących zasady organizacji miejsc postojowych w pasie drogowym (ogólnodostępne, służące do realizacji dostaw, dla pojazdów osób niepełnosprawnych), przy założeniu, wyraźnego rozdziału przestrzeni ulicy na część dostępną dla pojazdów (jezdnia, pasy i zatoki postojowe) oraz pieszych (chodniki).

### **Plan Gospodarki Niskoemisyjnej Miasta Lublin (projekt).**

Plan gospodarki niskoemisyjnej dla miasta Lublin jest dokumentem, w którym zaplanowana działania i środki na podniesienie efektywności energetycznej, zwiększenie ilości energii wytwarzanej przez odnawialne źródła energii oraz redukcję emisji gazów cieplarnianych w mieście. Plan przewiduje



działania do 2023 roku i aktywnie włącza Lublin w realizację polityki klimatyczno-energetycznej UE do roku 2020. W szczególności Plan odnosi się do takich aspektów związanych ze zrównoważoną mobilnością jak: planowanie przestrzenne, uprzywilejowanie transportu zbiorowego, rozwój komunikacji podmiejskiej, zarządzanie mobilnością, bezpieczeństwo ruchu drogowego, rozwój rowerów publicznych. Ruch pieszy został uwzględniony w priorytecie 2 – rozwój zrównoważonej multimodalnej mobilności miejskiej i niskoemisyjnego transportu. W dokumencie zakłada się rozwój mobilności niezmotoryzowanej, tj. komunikacji pieszej i rowerowej.

### **Strategia Rozwoju Kultury Lublina na lata 2013-2020**

Strategia Rozwoju Kultury Lublina na lata 2013-2020 została wprowadzona uchwałą nr 895/XXXV/2013 Rady Miasta Lublin z dnia 18 listopada 2013 r. Zakład on m.in.:

- rozwijanie oferty „mimowolnych” kontaktów z kulturą i sztuką mającej na celu powszechny i codzienny kontakt z kulturą i sztuką przy okazji innych form aktywności, polegające na wprowadzaniu kultury i sztuki w przestrzeń publiczną i prywatną. Dotyczy to m.in. wprowadzania sztuki w przestrzeń dzielnic poprzez organizowanie wydarzeń im dedykowanych, współtworzenie z mieszkańcami lokalnych przestrzeni sztuki (poprzez wspólne tworzenie instalacji, murali, działania ogrodnicze, itp.), organizację specjalnych wydarzeń i ekspozycji w przestrzeniach prywatnych i publicznych niezwiązanych z kulturą.
- wspieranie rozwoju oferty turystycznej, rekreacyjnej i sportowej traktowanej jako istotne dopełnienie działań kulturalnych, poprzez poszerzenie możliwości spędzania czasu wolnego i popularyzację aktywności fizycznej, jako czynników wysokiej jakości życia.
- zwiększanie dostępności kultury jest ściśle związane z likwidowaniem różnego rodzaju barier, w szczególności: przestrzennych, czasowych, infrastrukturalnych, ekonomicznych i komunikacyjnych. M.in. zakłada się optymalizacja sieci placówek kulturalnych „pierwszego kontaktu” obejmująca utrzymanie istniejących osiedlowych domów kultury i filii bibliotecznych oraz uzupełnianie ich sieci nowymi obiektami lub lokalami tak, aby docelowo fizyczny dystans nie stanowił dla mieszkańców bariery w dostępie do dzielnicowego punktu kultury.
- tworzenie dla kultury miejsc rozumianych jako przestrzenie dla aktywności kulturalnej i odbioru sztuki, a także jako walory kulturowe związane ze znaczeniami trwale zapisanymi w różnych punktach przestrzeni
- tworzenie warunków do rekreacji i aktywności plenerowej np. poprzez wykorzystywanie terenów dolin rzecznych i wąwozów dla działań społecznych i artystycznych; tworzenie przestrzeni „rekreacji podwórkowej” – bezpiecznych oraz integrujących mieszkańców w różnym wieku, blisko ich miejsca zamieszkania.
- poprawę integralności wizualnej miasta i jego krajobrazu kulturowego dotyczącą poprawy estetyki przestrzeni publicznych, w tym działania na rzecz uporządkowania nośników reklamowych w przestrzeni (banery, słupy, plakaty); ochrony panoram miasta i ich ekspozycji; podkreślenia naturalnego charakteru miasta poprzez odpowiednie kształtowanie zabudowy i terenów zielonych, np. dolin rzek i wąwozów, którym Lublin zawdzięcza dobre warunki ekologiczne i walory krajobrazowe.
- animowanie kultury dialogu wokół kształtowania przestrzeni poprzez uspołecznienie procesu planowania przestrzennego i otwarcie na aktywność obywatelską przy decydowaniu o zmianach w przestrzeni publicznej (co obejmuje konsultacje społeczne sposobów zarządzania przestrzeni wspólnych) oraz włączanie mieszkańców w działania na rzecz kształtowanie ich otoczenia.
- poprawę jakości przestrzennej infrastruktury w szczególności związanej z obsługą ruchu turystycznego, w tym: rejonów dworcowych, tras przejazdowych, przystanków komunikacji publicznej, dbanie o ich wysoki standard estetyczny.





### **Strategia rozwoju turystyki miasta Lublin do roku 2025**

Strategia rozwoju turystyki miasta Lublin do roku 2025 została przyjęta uchwałą nr 897/XXXV/2013 Rady Miasta Lublin z dnia 18 listopada 2013 r. Strategia określa pożądany stan rozwoju funkcji turystycznej Lublina w 2025 roku oraz wskazuje na niezbędne do podjęcia kroki do jego osiągnięcia. W sposób syntetyczny przedstawia założenia, dzięki którym oferta turystyczna Lublina będzie unikatowa i konkurencyjna. Realizacji wizji turystycznej miasta ma służyć misja. Misja turystyczna Lublina opisuje, w jaki sposób różnorodne podmioty, kreujące ofertę turystyczną miasta, powinny ze sobą współpracować. Koniecznym krokiem do osiągnięcia założeń opisanych w wizji jest postrzeganie turystyki jako gałęzi gospodarki, generującej istotne wpływy do budżetu miasta oraz przedsiębiorstw działających w Lublinie. Cele strategiczne w dokumencie ogniskują się w kilku najważniejszych obszarach tematycznych. W każdym z nich wskazano bardziej szczegółowe zagadnienia w ramach celów operacyjnych. Ich realizacja zapewni niezbędne warunki współdziałania podmiotom tworzącym ofertę turystyczną miasta, przyczyni się do przystosowania przestrzeni publicznej Lublina dla potrzeb turystów, jak również umożliwi odwiedzającym skorzystanie z oferty miasta, o której informacja była trudno dostępna lub nawet nieosiągalna. Strategia stawia sobie za cel **Lublin przyjazny turystom – zagospodarowanie pod kątem potrzeb turysty kluczowych obszarów atrakcyjności turystycznej i punktów węzłowych ruchu turystycznego. Zapewnienie turystom oczekiwanego standardu obsługi i infrastruktury. W ramach tego celu zakłada się:**

- analizę urbanistyczną miasta pod kątem występowania obecnych i przyszłych
- kluczowych obszarów recepcji turystycznej,
- przystosowanie do potrzeb ruchu turystycznego kluczowych obszarów recepcji turystycznej,
- przygotowanie projektów wykonawczych małej architektury i rozwiązań urbanistycznych,
- przystosowanie atrakcji i obszarów turystycznych do potrzeb ruchu osób z dysfunkcjami,
- stworzenie warunków do rozwoju jakościowej bazy turystycznej przez podmioty prywatne.

### **Program Zdrowie dla Lublina na lata 2016-2020.**

Program Zdrowie dla Lublina na lata 2016 – 2020 został wprowadzony uchwałą nr 324/IX/2015 Rady Miasta Lublin z dnia 19 listopada 2015 r. w sprawie przyjęcia Programu Zdrowie dla Lublina na lata 2016 -2020. Stanowi bazowy dokument służący do opracowania i wdrażania na terenie Miasta Lublin lokalnych programów polityki zdrowotnej i projektów służących poprawie zdrowia mieszkańców Naszego Miasta. Dokument zawiera informacje wyznaczające główne kierunki działania Miasta w sferze promocji i ochrony zdrowia mieszkańców Lublina. Zaproponowany obszar działań obejmuje określone ustawowo zadania samorządu Miasta zmierzające do poprawy stanu zdrowia i związanej z nim jakości życia mieszkańców. Założeniem, które przyjęto przy konstrukcji Programu jest kontynuacja dotychczasowych działań w zakresie promocji zdrowia, profilaktyki i edukacji prozdrowotnej ze wskazaniem na następujące priorytety:

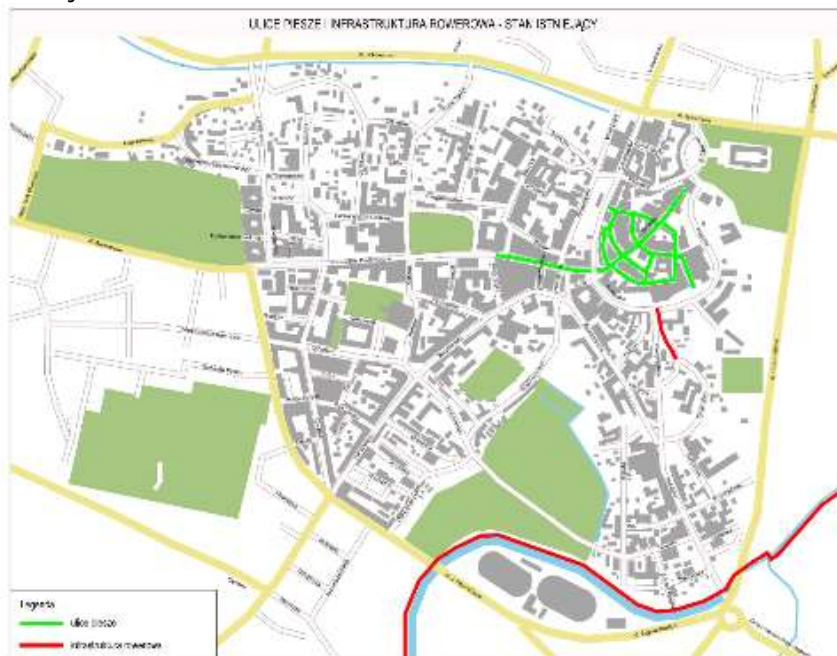
- działania przeciwdziałające zachorowaniom na choroby układu krążenia, nowotwory, cukrzycę, wady wzroku u dzieci oraz próchnicę zębów,
- tworzenie przestrzeni miejskiej sprzyjającej zdrowiu,
- działania profilaktyczne obniżające występowanie czynników ryzyka chorób cywilizacyjnych tj. małej aktywności fizycznej, nadwagi i otyłości oraz palenia tytoniu,
- działania w zakresie opieki geriatrycznej i długoterminowej,
- wzbogacenia działań z zakresu ochrony zdrowia psychicznego, w tym opieki psychiatrycznej.

### **Studium Komunikacyjne Lublina**

W październiku 2012 roku, na zamówienie Gminy Lublin, biuro projektowo-konsultingowe TransEko opracowało dokument pt.: „Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze

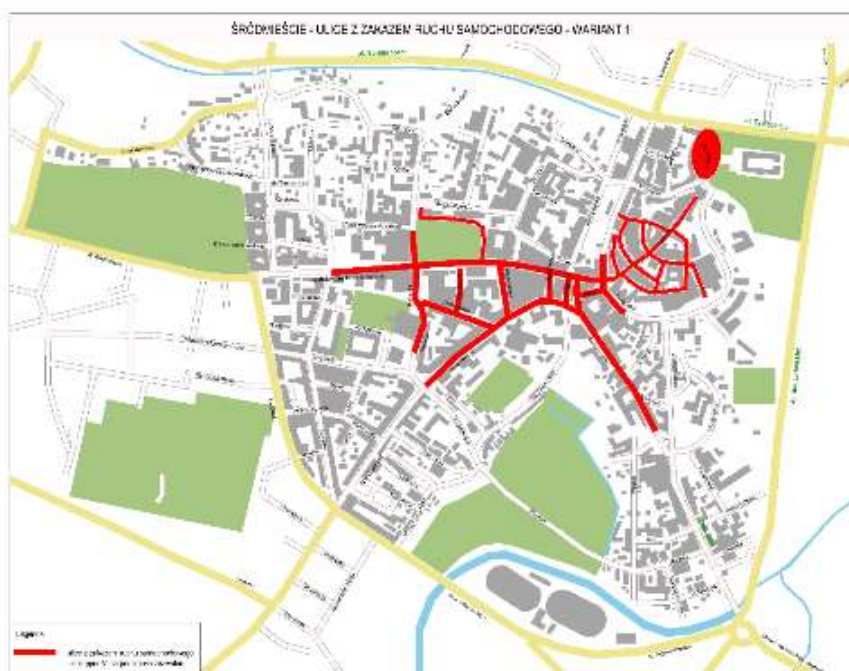


centralnym miasta Lublin”. W opracowaniu przedstawiono dwa warianty organizacji ruchu w obszarze centralnym Lublina bazujące na założeniu, że system transportowy będzie się przekształcać zgodnie ze strategią zrównoważonego rozwoju. Jednym z elementów opracowanych wariantów był system tras pieszych. W ramach Studium przeanalizowano stan istniejący, również pod kątem infrastruktury pieszej.



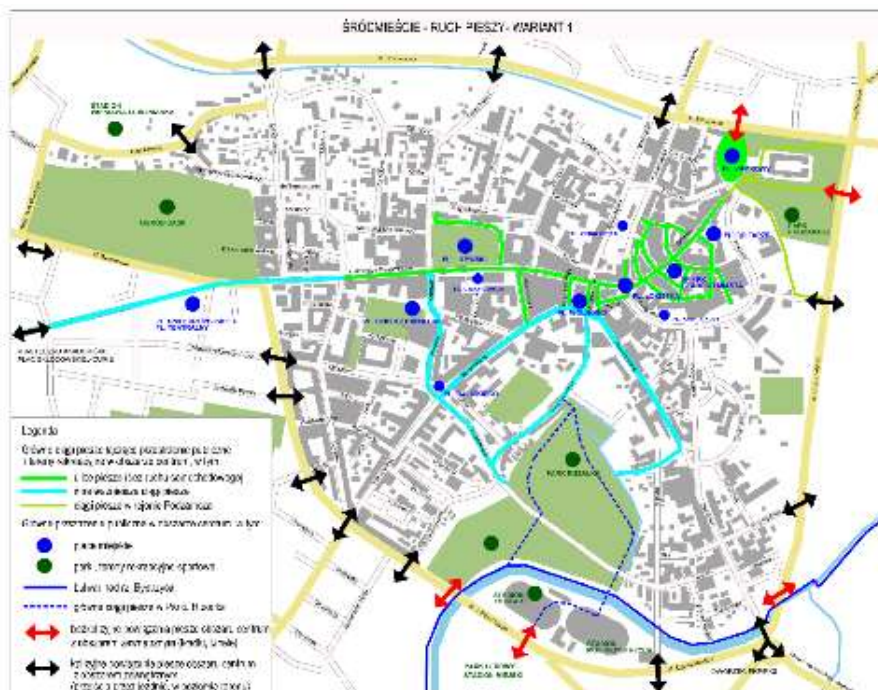
Rys. 12 Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym. Ulice piesze i infrastruktura rowerowa – stan istniejący.

W Studium w odniesieniu do centralnego obszaru miasta zaproponowano m.in. silne uprzywilejowanie transportu zbiorowego, ograniczenia w ruchu samochodów indywidualnych oraz rozwiązania dla ruchu pieszego i rowerowego.



Rys. 13 Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym. Propozycje układu ulic z zakazem ruchu samochodowego





Rys. 14. Studium komunikacyjne oraz koncepcja organizacji ruchu w obszarze centralnym. Koncepcja ruchu pieszego.

## DZIAŁANIA, INICJATYWY ORGANIZACJI SPOŁECZNYCH

Podstawową, niezwykle cenną inicjatywą społeczną jest **projekt Miasto dla Ludzi** realizowany od września 2014 roku przez fundację Tu Obok w ramach programu „Obywatele dla demokracji” w ramach Programu „Obywatele dla Demokracji” dzięki dofinansowaniu ze środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego (Funduszy EOG). Partnerami projektu jest Urząd Miasta Lublin, Miejska Biblioteka Publiczna oraz Ośrodek Brama Grodzka.

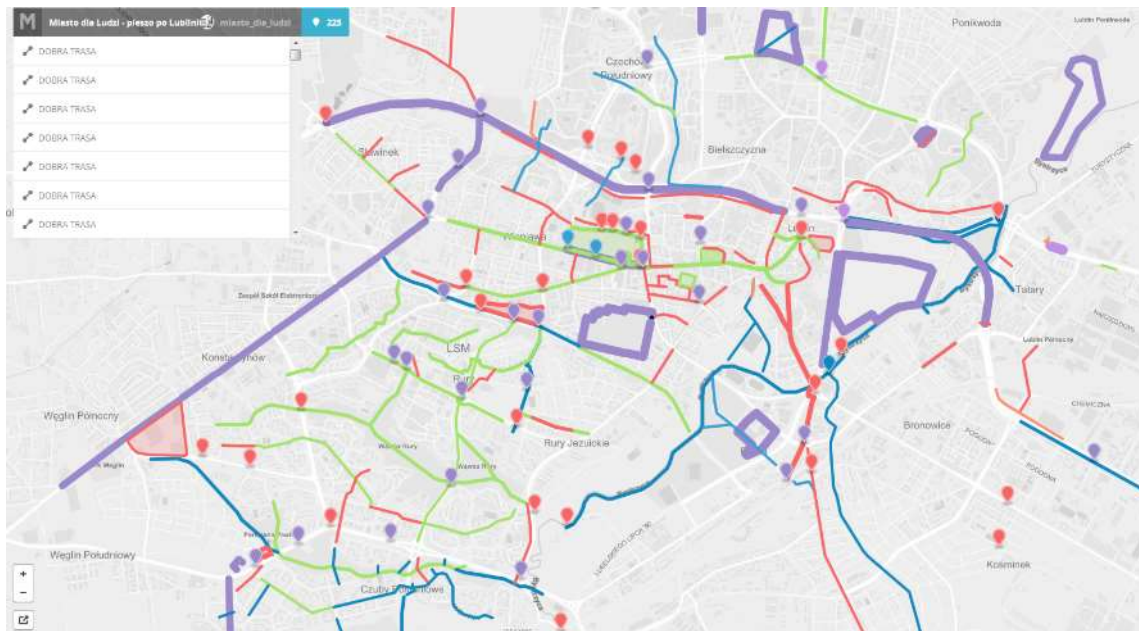
Celem projektu było partycypacyjne wypracowanie zasad pomocnych przy projektowaniu Lublina przyjaznego pieszym. Niniejsze opracowanie jest kontynuacją i rozwinięciem pracy zespołu Miasta dla Ludzi.

W ramach projektu odbyło się szereg spotkań związanych z 4 obszarami tematycznymi: płynność ruchu, specjalne potrzeby, spędzanie czasu, atrakcyjne i gościnne otoczenie. Podczas prac przeprowadzono badania ruchu pieszego obejmujące ilościowe badanie natężeń ruchu oraz obserwacje aktywności w przestrzeni miasta. Powstało także szereg opracowań (na podstawie badań i warsztatów z mieszkańcami), min:

- Płynność ruchu pieszych – analiza przeszkód i udogodnień (opr. Marcin Skrzypek).
- Co wpływa na płynność ruchu pieszych? Przepisy, zalecenia, rekomendacje (opr. Krzysztof Kowalik, red. Marcin Skrzypek)
- Pieszka mapa Lublina (opr. Mateusz Kapusta)

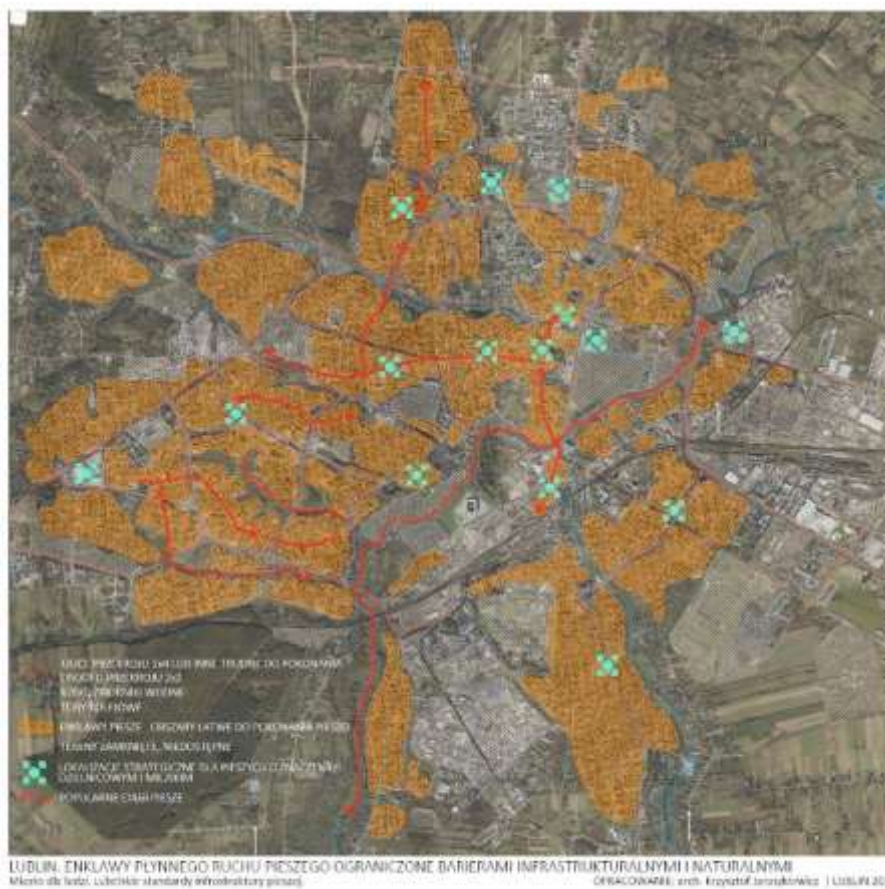






Rys. 15. Piesza mapa Lublina (źródło: [https://api.tiles.mapbox.com/v4/kapustag2.lok1l5al/page.html?access\\_token=pk.eyJ1Ijoia2FwdXNoYTkykiwiYSI6IjMza1lckUifQ.krjfrLoSC6vrfAEf\\_dsG4w#14/51.2430/22.5476](https://api.tiles.mapbox.com/v4/kapustag2.lok1l5al/page.html?access_token=pk.eyJ1Ijoia2FwdXNoYTkykiwiYSI6IjMza1lckUifQ.krjfrLoSC6vrfAEf_dsG4w#14/51.2430/22.5476))

- Archipelag pieszości (opr. Krzysztof Jaraszkiwicz, współpraca Jan Kamiński)



Rys. 16. Archipelag pieszości, opr. Krzysztof Jaraszkiwicz.



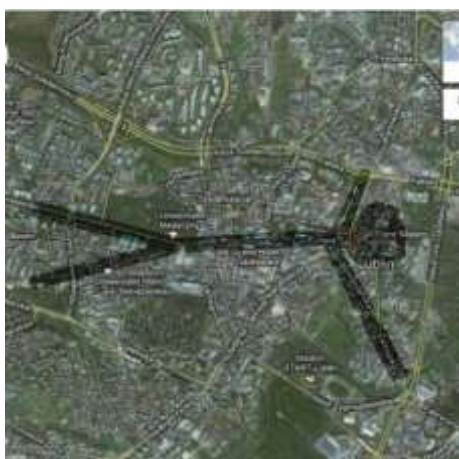
- Izochrony z 5 ważnych miejsc w Lublinie: Rynek, okolice E. Leclerc, Dworzec PKP, Dworzec PKS, Szkoła Podstawowa nr 27, galeria Olimp.
- Linia życia: badania ruchu pieszego i podziału zadań przewozowych. Inwentaryzacja dostępnej małej architektury.

Ponadto, dzięki warsztatom z mieszkańcami, wypracowano potrzeby związane z infrastrukturą ruchu pieszego oraz potrzeby związane ze spędzaniem wolnego czasu w atrakcyjnej przestrzeni miasta.

Efektom prac jest projekt Lubelskich Standardów Pieszego oraz publikacja „Atlas Sytuacji pieszych” – omawiający podstawowe problemy związane z infrastrukturą pieszą oraz przybliżający ideę „miasta dla ludzi” i kulturę chodzenia.

Kolejnym projektem był *USER – zmiany i konflikty w przestrzeni publicznej*, zrealizowany przez Urząd Miasta Lublin we współpracy z innymi miastami Unii Europejskiej w ramach programu Urbact. Efektem jest min. publikacja „Jak polepszyć przestrzeń publiczną w centrum Lublina”. W publikacji zawarto analizę i rekomendację dot. tzw. „linii życia” oraz tzw. „człowieka- miasto w Lublinie”, tj. osi Al. Racławickie – Krakowskie Przedmieście wraz z ul. Radziszewskiego do Miasteczka Akademickiego oraz ul. Zamojską i obszarem Starego Miasta. Oprócz wyznaczenia głównych osi ruchu pieszego, wyznaczono także obszary przestrzeni publicznych, które wymagają przemiany jakościowej. Są to:

- Pl. Teatralny
- Galeria handlowa Tarasy Zamkowe
- Plac Litewski
- Rondo Lubelskiego Lipca '80
- Rejon Podzamcza
- Centrum Kultury
- Plac Litewski
- Dolina Bystrzycy,
- Powiązanie Śródmieścia z osiedlami za Bystrzycą
- Powiązanie Śródmieścia w kierunku północnym
- Kwartał za Galerią Centrum
- Plac między Świętoduską a Lubartowską



Rys. 17. "Człowiek-miasto". Źródło: *Jak polepszyć przestrzeń publiczną w centrum Lublina*



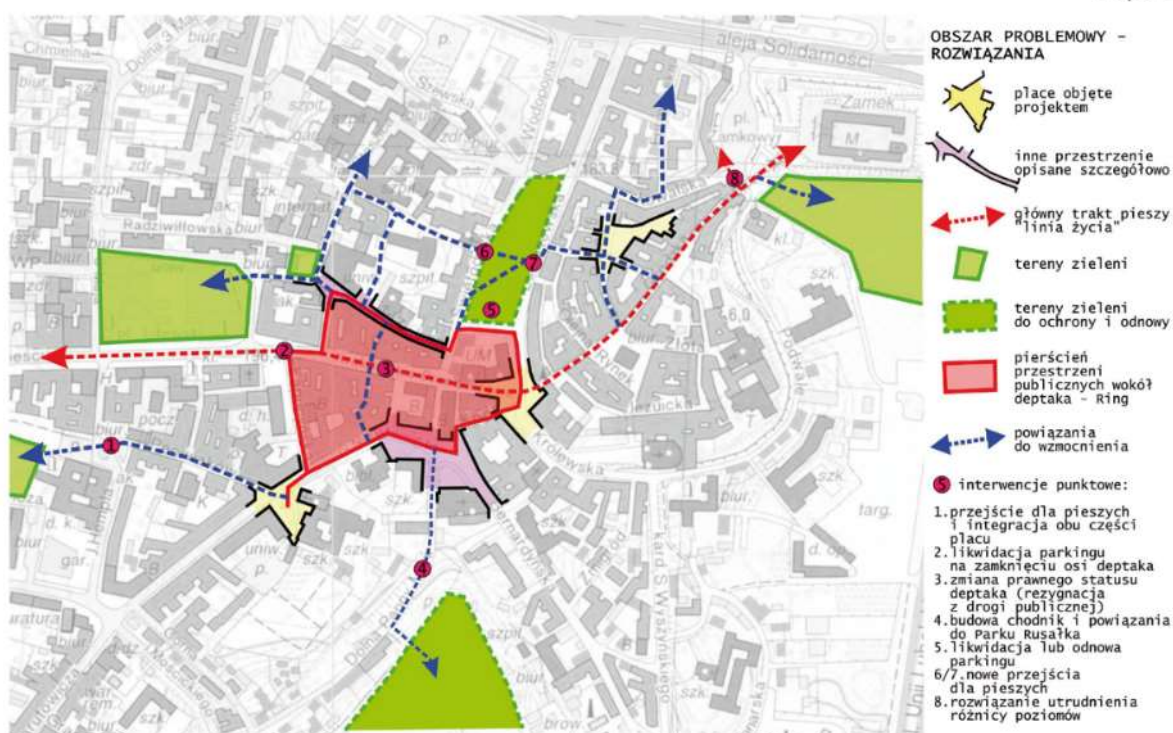
Rys. 18. Przestrzeń publiczną wymagającą przekształceń. Źródło: *Jak polepszyć przestrzeń publiczną w centrum Lublina*

W kolejnym etapie zawężono zakres poszukiwań i wyznaczono podstawowe przestrzenie publiczne w rejonie ścisłego centrum miasta. W ramach projektu przeprowadzono badania i analizy w wyznaczonych punktach oraz opracowano rekomendacje dot. kierunków zmian.





Mapa 5

Rys. 19. Local Action plan - rekomendacje. Źródło: *Jak polepszyć przestrzeń publiczną w centrum Lublina.*

## UWARUNKOWANIA INSTYTUCJONALNE

Zadania związane z transportem pieszym są ujęte w zakresie działania kilku jednostek miejskich zajmujących się systemem transportowym miasta, w tym: analizami komunikacyjnymi, planami zagospodarowania przestrzennego, wydawaniem decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, opracowywaniu wstępnych koncepcji i projektowania, opracowywaniu szczegółowych projektów budowlanych oraz odbioru gotowych inwestycji.

1 marca 2015 w urzędzie miasta powołano Zespół Mobilności Aktywnej, którego zadaniem jest m.in. koordynacja działań związanych z planowaniem i projektowaniem przyjaznej dla pieszych infrastruktury transportowej, także analiza i likwidacja barier architektonicznych. Mieszkańcy mogą zgłaszać do Zespołu wszelkie problemy, uwagi i propozycje związane z organizacją ruchu pieszego, jego bezpieczeństwem i komfortem.

Pozostałe instytucje miejskie które w ramach swoich zadań zajmują się ruchem pieszym (na różnych poziomach szczegółowości), bądź działaniami mającymi wpływ na ruch pieszych to wydziały urzędu miasta i jednostki budżetowe:

- **Wydział Planowania**, który realizuje zadania z zakresu:
  - kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej poprzez planowanie i prognozowanie rozwoju przestrzennego Lublina, sporządzania projektów miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego oraz sporządzania projektu studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Lublin;
  - dokonywania analizy zmian w zagospodarowaniu przestrzennym Lublina oraz oceny postępów w opracowywaniu planów miejscowych w nawiązaniu do ustaleń studium i wniosków w sprawie sporządzenia lub zmiany planu miejscowego;
  - budowy i zarządzania miejskim systemem informacji przestrzennej.



- **Wydział Architektury i Budownictwa**, który realizuje zadania z zakresu:
  - kształtowania ładu przestrzennego dla terenów nieposiadających miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego w zakresie: wydawania decyzji o lokalizacji inwestycji celu publicznego, wydawanie decyzji o warunkach zabudowy;
  - kompetencji organu administracji architektoniczno-budowlanej wynikających z Prawa budowlanego i innych ustaw, w szczególności: uprawnienia inwestorów do wykonywania robót budowlanych na podstawie pozwolenia na budowę lub zgłoszenia, wydawania decyzji o rozbiórce obiektów, wydawania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID), wydawania zaświadczeń, prowadzenia postępowań egzekucyjnych w zakresie egzekucji środków pieniężnych.
- **Biuro Miejskiego Architekta Zieleni**, które realizuje zadania z zakresu:
  - zarządzania terenami zieleni;
  - planowania i tworzenia terenów zieleni;
  - ochrony i nadzoru nad zasobami cennymi przyrodniczo.
- **Wydział Gospodarki Komunalnej**, który realizuje zadania z zakresu:
  - oczyszczania, bieżącego utrzymania i estetyki miasta, z wyłączeniem pasów drogowych oraz nadzoru nad realizacją tych zadań,
  - planowania i realizacji remontów oraz utrzymania nawierzchni utwardzonych i innych obiektów, w tym ścieżek rowerowych, poza pasem drogowym;
  - utrzymania i konserwacji obiektów małej architektury oraz ciągów komunikacyjnych na placach zabaw, w parkach, na skwerach i zieleńcach miejskich oraz zieleni w parkach, skwerach i zieleńcach;
  - nadzoru nad utrzymaniem miejskich szaletów publicznych;
  - rekultywacji terenów zdegradowanych;
  - współpracy z komórkami organizacyjnymi i jednostkami organizacyjnymi w zakresie opracowywania projektów planów rozwoju i remontów infrastruktury komunalnej (poza drogą);
  - realizacji nasadzeń rekompensacyjnych i zamiennych, poza nasadzeniami realizowanymi w ramach prowadzonych inwestycji;
  - zakładania terenów zielonych.
- **Wydział Zdrowia i Spraw Społecznych**, który realizuje zadania z zakresu:
  - inicjowania i koordynacji spraw związanych z ochroną i promocją zdrowia;
  - prowadzenia spraw związanych z realizacją programów i świadczeń zdrowotnych w ramach umów zawieranych przez Miasto Lublin;
  - realizacji zadań związanych z profilaktyką i rozwiązywaniem problemów uzależnień w oparciu o Gminny Program Profilaktyki i Rozwiązywania Problemów Alkoholowych i Gminny Program Przeciwdziałania Narkomanii;
  - realizacji zadań związanych z przeciwdziałaniem przemocy w rodzinie wynikających z gminnych programów profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych;
  - obsługi Komisji Rozwiązywania Problemów Alkoholowych;
  - wnioskowania w sprawach tworzenia, przekształcania i likwidacji podległych Miastu Lublin jednostek organizacyjnych ochrony zdrowia oraz jednostek pomocy społecznej;
  - wyznaczania podmiotów, w których wykonywana jest kara ograniczenia wolności oraz praca społecznie użyteczna;
  - wydawania decyzji w sprawach przekazywania zwłok do celów naukowych;
  - koordynowania działań w zakresie polityki prorodzinnej i społecznej.

Jednostki budżetowe miasta, w tym:

- **Zarząd Dróg i Mostów w Lublinie**, który zajmuje się zadaniami związanymi z ruchem pieszym takimi jak:



- opracowywanie projektów planów rozwoju sieci drogowej oraz bieżące informowanie o tych planach organów właściwych do sporządzania miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego;
- pełnienie funkcji inwestora w zakresie budowy, przebudowy i remontów ulic;
- utrzymanie nawierzchni drogi, chodników, ścieżek rowerowych, drogowych obiektów inżynierskich, urządzeń zabezpieczających ruch i innych urządzeń związanych z drogą;
- realizacja zadań w zakresie inżynierii ruchu;
- koordynacja robót w pasie drogowym;
- utrzymanie, remonty, przebudowa i budowa oświetlenia ulic oraz terenów publicznych.

Do zadań szczególnych zarządu należą te związane z zarządzaniem ruchem, w tym:

- rozpatrywanie projektów organizacji ruchu oraz wniosków dotyczących zmian organizacji ruchu;
  - opracowywanie lub zlecanie opracowania projektów organizacji ruchu, uwzględniając wnioski wynikające z przeprowadzonych analiz organizacji i bezpieczeństwa;
  - zatwierdzanie organizacji ruchu na podstawie złożonych projektów i przekazuje je do realizacji;
  - prowadzenie kontroli prawidłowości zastosowania i funkcjonowania znaków drogowych, sygnalizacji świetlnej oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz ich zgodności z zatwierdzoną organizacją ruchu;
  - współpraca w zakresie organizacji ruchu i jego bezpieczeństwa z innymi organami zarządzającymi ruchem, zarządem kolei, Policją oraz innymi jednostkami
- **Zarząd Transportu Miejskiego** w Lublinie, który w swym zakresie działania oprócz działań związanych z planowaniem i organizacją przewozów pasażerskich zajmuje się także organizacją utrzymania przystanków.

Ponadto na terenach osiedli mieszkaniowych, infrastrukturą ulic i chodników zarządzają właściciele, spółdzielnie i wspólnoty mieszkaniowe.

Tak duża liczba jednostek miejskich uczestnicząca w procesie planowania, projektowania, realizacji i eksploatacji infrastruktury miejskiej, związanej z ruchem pieszych stwarza ryzyko rozmycia odpowiedzialności i oznacza trudność w koordynacji działań. Doświadczenia z ostatnich lat wskazują, że zarówno wydziały urzędu miasta, jak też jednostki budżetowe są w stanie współdziałać, choćby na rzecz rozwoju ruchu rowerowego. Podobna współpraca powinna dotyczyć rozwoju ruchu pieszego. Niewątpliwie wiele zależy od aktywności i determinacji w działaniach Zespołu Mobilności Aktywnej. Koordynująca rola tego Zespołu powinna być uznana przez wszystkie pozostałe jednostki miasta, z jednoczesnym silnym wsparciem władz miasta.

## PODSTAWOWE PROBLEMY RUCHU PIESZEGO

Opis i charakterystyka podstawowych problemów związanych z ruchem pieszym w Lublinie powstał m.in. na podstawie prac wykonanych w ramach projektu Miasto dla Ludzi, w tym zwłaszcza na podstawie „Atlasu sytuacji pieszych” oraz wniosków z warsztatów dot. potrzeb pieszych.

Problemy związane z ruchem pieszym s Lublinie można określić w trzech skalach: miejskiej (planistycznej), lokalnej (rozwiązania ulicy i placu) i rozwiązania detalu.



## SKALA PLANISTYCZNA

Lublin posiada rozbudowany układ drogowy, z ulicami o stosunkowo wysokiej klasie funkcjonalnej, także w części centralnej. **Rozwiązania tworzone w celu podwyższenia przepustowości ulic, utrudniają kształtowanie czytelnego i sprawnego układu powiązań pieszych w skali całego miasta, a nawet pomiędzy śródmieściem i częścią przyległych intensywnie zamieszkałych dzielnic.** Mają też wpływ na wydłużenie tras pieszych. Przykładem zaniedbania potrzeb ruchu pieszego w projektach drogowych jest brak organizacji powiązania pieszego między osiedlem Tatary a Starym Miastem (najkrótsze możliwe połączenie wzdłuż rzeki Czechówki miałyby długość do 2 km (przy prędkości 5 km/h czas przejścia ok. 25 min).



Fot. 1. Brak infrastruktury nie zniechęca użytkowników – przykład wydeptanej ścieżki po wschodniej stronie al. Tysiąclecia w rejonie skrzyżowania z Emanuela Grafa - pomimo nieprzystosowanej, nieprzyjaznej infrastruktury, piesi wytyczają własne trasy. (zdj. TransEko).

**Szerokie pasy drogowe, z wielopasowymi jezdniami tworzą trudne do przekroczenia bariery dla ruchu pieszego.** Wysoka klasa funkcjonalna części ulic wymusza ograniczanie ich dostępności, a tym samym ilości przejść dla pieszych w poziomie terenu. Liniowe bariery tworzą także szerokie pasy terenów kolejowych, z niewielką ilością przejść przystosowanych do ruchu pieszego.

Przykładem bariery drogowej jest al. Solidarności, trasa drogowa dwujezdniowa, zasadniczo z trzema pasami ruchu w każdym kierunku, wielopoziomowymi węzłami drogowymi zlokalizowanymi wewnątrz miasta (np. węzeł z ul. Poniatowskiego) oraz z rozległymi skrzyżowaniami z wyspą centralną, które wymuszają długi czas przejścia (np. Rondo Dmowskiego – długość przejścia dla pieszych nawet ok. 70 m). Bariery trudne do pokonania przez pieszych tworzą także nowe trasy drogowe. Przykładem jest przedłużenie al. Solidarności w ciągu drogi krajowej 19 w stronę węzła Lublin - Sławinek i planowany węzeł drogowy z ul. Duchy. Rozwiązanie to ogranicza możliwość dobrego kształtowania tras pieszych obsługujących mieszkańców Sławina oraz funkcjonalnie separuje od reszty miasta rejon atrakcyjnego Ogrodu Botanicznego.

**Tereny kolejowe (linia kolejowa) tworzą granicę przede wszystkim pomiędzy: Wrotkowem, Dziesiątą, Kośminkiem oraz Bronowicami i Felinem a Śródmieściem i innymi dzielnicami mieszkaniowymi.** Pomędzy ul. Diamentową a Kunickiego, tj. na odcinku 2,5 km wewnątrz miasta nie występują przejścia przez tory kolejowe. Problemem są także szerokości terenów kolejowych (nawet 250 m), co praktycznie trwale izoluje obszary po obu ich stronach (ulice Nowy Świat i Krochmalna nie są ze sobą w żaden sposób powiązane). Linia kolejowa utrudnia także powiązania dzielnicy Czuby z dużym terenem rekreacyjnym – Lasem „Stary Gaj”.

**Naturalne ukształtowanie miasta ma także wpływ na jakość poruszania się pieszo.** Wąwozy przecinające Lublin oraz rzeki Bystrzyca, Czechówka oraz Czerniejówka mogą być (i częściowo są) wykorzystywane jako naturalne miejsca rekreacji mieszkańców Lublina. Trasa piesza i rowerowa





wzdłuż Bystrzycy, Park Rury czy Park Jana Pawła II są bardzo popularnymi miejscami spędzania wolnego czasu. Jednak bez odpowiedniego dostosowania do potrzeb ruchu pieszego (i rowerowego) często utrudniają ruch. Wymagają zatem szczególnych rozwiązań dla pieszych niwelujących różnice wysokości (np. kładki, mostki pieszo-rowerowe) i poprawiających dostęp do obszaru jak i sprawne jego przekraczanie. Wiąże się to zwykle z dużymi nakładami finansowymi.



Fot. 2. Park Jana Pawła II - przedepty z budynków mieszkaniowych do parku. (zdj. TransEko).



Fot. 3. Przykład standardu rozwiązania ruchu pieszego na ul. Głębokiej. (zdj. TransEko).

Przykładem niewykorzystanej szansy jest oś piesza wzdłuż ul. Głębokiej, przylegająca do dwóch terenów zielonych (tzw. Kambodży i Parku Akademickiego) oraz graniczna dla Miasteczka Akademickiego. Jednak obecny chodnik, zagospodarowanie otoczenia oraz brak elementów małej architektury nie zachęcają do spacerowania i dłuższego pobytu w tej części miasta.

W Lublinie obserwowane jest zjawisko rozlewania się zabudowy na obszarach peryferyjnych miasta. Dotyczy to zarówno lokowania niskiej, ekstensywnej zabudowy jak i nowych osiedli wielorodzinnych tworzonych przez deweloperów. W rezultacie takiego rozwoju miasta, wydłużeniu ulegają trasy pomiędzy miejscami zamieszkania a miejscami pracy czy punktami usługowymi i handlowymi. Za rozwojem mieszkalnictwa nie nadąża lokowanie usług i handlu (na obszarach o nowej zabudowie zauważalny niedostatek sklepów czy usług położonych w zasięgu spaceru). Wszystko to nie ułatwia sprawnego transportem zbiorowym, a przez wydłużanie tras, nie sprzyja także ruchowi rowerowemu a zwłaszcza pieszemu. W takiej sytuacji w ocenie użytkowników samochód staje się niezbędnym środkiem służącym do przemieszczania się po mieście.

## SKALA ULICY

**Jednym z podstawowych mankamentów jest brak czytelnych i dostępnych powiązań pieszych. Szereg celów podróży pozbawionych jest wygodnego dostępu pieszego.** Przykładem mogą być min. rozwiązania stosowane w otoczeniu centrów handlowych (np. okolice Galerii Orkana) i inne miejsca, gdzie organizacja ruchu preferuje ruch samochodów. W mniejszej skali problemy dotyczą także organizacji parkowania. Miejsca parkingowe często wyznaczone są bez powiązania z infrastrukturą pieszą.





Fot. 4. Rejon supermarketu Real – brak wygodnych powiązań pieszych. (zdj. Atlas Sytuacji Pieszonych)



Fot. 5. Barierki oddzielają miejsca parkingowe od infrastruktury pieszej. Wychodząc z samochodu nie ma możliwości wygodnego dojścia do chodnika. (zdj. TransEko).

**Czytelność rozwiązań jest ograniczona wszędzie tam gdzie przebieg chodników nie wpisuje się w układ naturalnych tras pieszych i wymusza nakładanie drogi (duży współczynnik wydłużenia trasy). Piesi, o ile to możliwe, wybierają najkrótszą drogę, stąd w Lublinie funkcjonuje wiele „przedeptów” – ścieżek, które obrazują faktyczne potrzeby pieszych.**



Fot. 6. Przykład braku powiązań pomiędzy celami podróży (np. pomiędzy budynkiem mieszkalnym a parkingiem czy przystankiem transportu zbiorowego) - rejon węzła Solidarności/Poniatowskiego przy ul. M. Ćwiklińskiej 2. (zdj. TransEko).



Fot. 7. Przykład „przedeptu” - pomimo obecności infrastruktury piesi wybierają krótszą, bardziej bezpośrednią trasę do przejścia dla pieszych. Skrzyżowanie Spółdzielczości Pracy/ Andersa. (zdj. TransEko).

**Rozbudowana infrastruktura drogowa często powoduje przerywanie ciągów pieszych, bez ich kontynuacji. Skutkuje to niekorzystnym wydłużeniem tras pieszych, a często powoduje dezorientację w terenie.**



Fot. 8. Przykład braku kontynuacji ciągu pieszego - "Przejścia nie ma" przy budynku położonym na ul. Przyjaźni 32. (zdj. TransEko).





Część z ulic nie posiada chodników, zwłaszcza obustronnych. Przykładem jest ul. Młyńska, gdzie piesi korzystają z wydeptanej ścieżki w wąskim pasie zieleni.



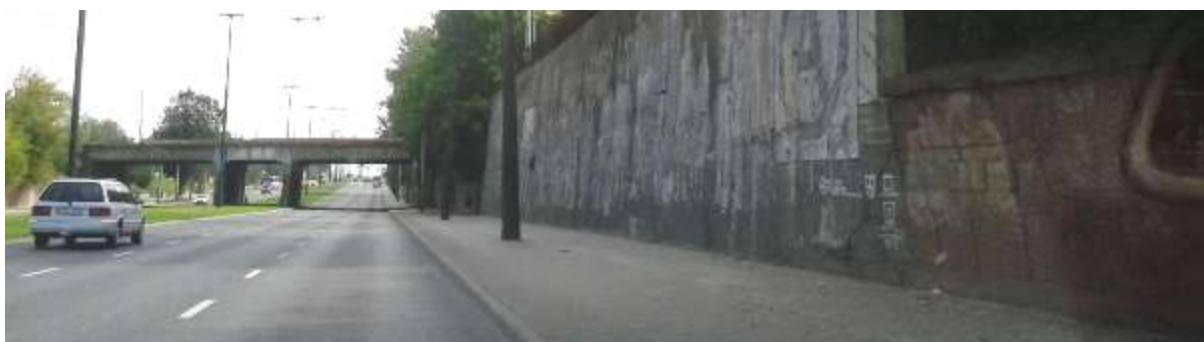
Fot. 9. Brak chodnika po południowej stronie ul. Młyńskiej (zdjęcie: TransEko).

**Czytelność układu tras pieszych i komfort poruszania się po mieście zakłócają obszary o ograniczonym dostępie.** Obszary tego typu mogą być całkowicie zamknięte dla osób z zewnątrz, lub dostęp do nich jest możliwy tylko w określonym czasie (np. w wyznaczonych godzinach) i w określonych miejscach. Niestety lista obszarów pogarszających jakość połączeń pieszych jest długa. Najczęściej są to:

- grodzone osiedla, (szczególnie os. Botanik lub os. Prestige przy ul. Koncertowej),
- tereny przemysłowe i nieużywane tereny przemysłowe, np. teren po FSC,
- tereny kolejowe, składowe,
- tereny wojskowe,
- parki i ogródki działkowe,
- cmentarze.

Rozbudowana, a niekiedy przewymiarowana infrastruktura drogowa powoduje szereg konsekwencji, z których część została omówiona wcześniej. Najważniejsze są związane z utrudnieniami ruchu pieszych w poprzek ulicy. Dotyczy to zarówno rejonu skrzyżowań, jak i przejść dla pieszych na odcinkach międzywęzłowych (np. Rondo Dmowskiego, skrzyżowania Jana Pawła II/ Filaretów, Zana/ Wileńska, Rondo Honorowych Krwiodawców i wiele innych). Rozległość przestrzenna powoduje wydłużenie dróg przejścia, a jednocześnie wymusza dostosowywanie sygnalizacji świetlnej do oczekiwań związanych z zachowaniem odpowiedniej przepustowości dla samochodów. W rezultacie przejście przez ulicę często odbywa się w dwóch cyklach sygnalizacyjnych.

W przypadku węzłów wielopoziomowych piesi muszą pokonywać różnice wysokości – często (np. na węzle al. Solidarności z ul. Poniatowskiego) w złych warunkach (np. przy schodach brakuje pochylni). Problem pogłębia brak lub niewłaściwie przekazywana informacja o możliwych kierunkach. Powoduje to dezorientację przestrzenną pieszych.



Fot. 10. Przykład szerokiego pasa drogowego ul. Mełgiewskiej, w rejonie wiaduktu kolejowego (zdjęcie: TransEko).



**Wysokie parametry funkcjonalne ulic, są także często powodem limitowania liczby przekroczeń pieszych, zwłaszcza przejść dla pieszych w poziomie terenu. Wynika to głównie z dążenia do maksymalizacji przepustowości ulicy dla ruchu samochodowego. Jednocześnie przejścia dwupoziomowe są kosztowne, a centralnej części miasta, tam gdzie powinien obowiązywać priorytet dla ruchu pieszo i rowerowego niepożądane. W rezultacie ich ilość jest ograniczona. Przykładem ulicy z trudnej do przekroczenia przez pieszych jest ulica Orkana, dzieląca osiedla Łęgi i Błonie.**



Fot. 11. Ul. Orkana. Brak przejścia dla pieszych prowokuje do przechodzenia przez jezdnię wielopasową w nieoznakowanym miejscu. (zdj. TransEko).



Fot. 12. Ul. Orkana. Szeroka jezdnia odcina funkcjonalnie dwa osiedla: Łęgi i Błonie. (zdj. TransEko).

Z drugiej strony w sieci drogowej Lublina występują miejsca szczególnie niebezpieczne związane z przecinaniem się tras pieszych z ulicami wyższych kategorii, prowadzących intensywny ruch samochodowy o dużych prędkościach. Przykładem miejsc problemowych są przejścia dla pieszych przez przekroje wielopasowe, bez azyli dla pieszych (ryzyko przesłaniania pieszych przez inne pojazdy). Bezpieczeństwo ruchu pieszo w Lublinie szerzej zostało omówione w odrębnym rozdziale.

**Częstym problemem jest brak przejść dla pieszych na ulicach niższych klasy, wzdłuż osi tras pieszych (w miejscach, gdzie jest to potrzebne). Dotyczy to zarówno przejść dla pieszych na wszystkich wlotach skrzyżowań jak i przejść na odcinkach ulic, np. przez ul. Narutowicza.**



Fot. 13. Ul. Narutowicza - niewystarczająca ilość przejść dla pieszych. (zdj. TransEko).



Fot. 14. Śródmieście - piesi przechodzą przez jezdnię w dowolnym miejscu. (zdj. TransEko).

**Wysoka klasa funkcjonalna ulicy, gdy przechodzi ona przez teren silnie zurbanizowany grozi jej oderwaniem od otoczenia. Przykładem takiej ulicy jest Al. Solidarności. Wnika ona w silnie zabudowany rejon Lublina (sąsiedztwo Zamku i Starego Miasta), a jej parametry nie zmieniają się**



zasadniczo wraz ze zbliżaniem się do centrum. Szerokie pasy drogowy i wielopasowy przekrój powodują ograniczając możliwość jej powiązania z otoczeniem. Podobne problemy występują w rejonie placu Bychawskiego, podporządkowanego wysokiej przepustowości ruchu samochodowego, w miejscu gdzie Plac Bychawski osadzony jest na wykształconej i funkcjonalnie spójnej oś ul. 1 Maja, będącą naturalną osią pieszą od Dworca PKP Lublin Główny w stronę Starego Miasta.



Fot. 15. Plac Bychawski - rejon przerwania ul. 1 Maja od strony dworca PKP. Brak bezpośredniego, wygodnego powiązania pieszego. (zdj. TransEko).

**Funkcjonujące w Lublinie kładki i tunele dla pieszych często posiadają niski standard techniczny, zwłaszcza jeśli chodzi o:**

- niedostosowanie rozwiązań do potrzeb osób o ograniczonej mobilności, w tym: brak pochylni, wind, zły stan nawierzchni, brak poręczy, brak oznakowania dla osób niewidomych i słabowidzących,
- niezadowalający poziom czystości, dotyczy to szczególnie tuneli,
- braki, lub niewystarczające oświetlenie,
- brak informacji o lokalizacji wyjść,
- zapewnienie wygodnych dojść do obiektu.



Fot. 16. Przykład niskiej jakości przejścia podziemnego na skrzyżowaniu al. Tysiąclecia i ul. Hutniczej. (zdj. TransEko).



Fot. 17. Przykład dojścia do przejścia podziemnego w rejonie skrzyżowania al. Tysiąclecia i ul. Hutniczej. (zdj. TransEko).





Rozproszenie przestrzenne węzłów transportu zbiorowego nie zachęca do korzystania z transportu zbiorowego (utrudnia przesiadanie się i wydłuża czas przesiadki, a w przypadku złego oznakowania może powodować dezorientację). Przykładem jest zespół rozproszonych przystanków KUL. Przystanki tego zespołu są położone w dużej odległości od siebie, a przystanek KUL 01 znajduje się na ul. Długosza). W skali ponadlokalnej, równie niekorzystne jest zlokalizowanie głównego dworca PKS ok. 2,5 km od dworca PKP Lublin Główny.

Wadą systemu są także przypadki braków powiązań przystanków transportu zbiorowego z infrastrukturą pieszą. Z rejonu przystanków korzystają różni użytkownicy przestrzeni – pasażerowie transportu zbiorowego, przechodzący piesi, często także rowerzyści. Podstawowe problemy w tych punktach związane są z:

- organizacją dojść do przystanków, często źle lub niedostosowanych do potrzeb pieszych (nawet brak chodnika) - fot. 16 i fot. 17,
- zawężaniem przestrzeni dla pieszych (i rowerzystów) powodowanym stosowaniem zatok autobusowych; zatoki autobusowe są stosowane nawet na ulicach lokalnych, w celu ułatwienia ruchu samochodowego., ale powoduje to szereg problemów i konfliktów w przestrzeni pieszej.



Fot. 18. Przystanek autobusowy bez dojścia pieszego od strony przejścia dla pieszych. (zdj. TransEko).

## SKALA DETALU

Szereg mankamentów w rozwiązaniach ulic i placów w Lublinie dotyczy także poziomu detalu, zwłaszcza niedostatecznej jakości infrastruktury, co często utrudnia ruch pieszych i ogranicza przyjemność chodzenia, lub niedostosowania infrastruktury do potrzeb wszystkich użytkowników.

**Problemem jest przede wszystkim stosunkowo niska jakość techniczna chodników** (poza przypadkami chodników po remoncie). Powoduje to, a w szczególności:

- wysokie krawężniki,
- brak pochylni przy schodach,
- zniszczona, nierówna nawierzchnia lub nawierzchnia niedostosowana do potrzeb pieszych (równość, szorstkość),
- niewystarczająca szerokość ciągów pieszych - występują odcinki chodników o szerokości nie zapewniającej możliwości np. przejazdu osobie na wózku inwalidzkim; są także miejsca, gdzie szerokość chodnika nie jest wystarczająca ze względu na natężenia ruchu pieszych,
- niewystarczające przystosowanie rozwiązań do potrzeb osób słabowidzących i niewidomych.





Fot. 19. Krawężnik niedostosowany do potrzeb pieszych. (zdj. TransEko).



Fot. 20. Ul. Lwowska – brak pochylni przy schodach (zdj. TransEko).



Fot. 21. Kładka nad ul. Filaretów. Nawierzchnia nieprzystosowana np. dla osób w butach na obcasie. (zdj. TransEko).



Fot. 22. Zbyt wąski chodnik dodatkowo ograniczony barierką - osiedle Niepodległości przy ul. Andersa. (zdj. TransEko).

W Lublinie, podobnie jak w wielu miastach w Polsce, parkowanie samochodów odbywa się często w sposób nieuporządkowany, na miejscach do tego nie przeznaczonych (np. w związku z próbą uniknięcia opłat za parkowanie) i niezgodnie z przepisami. **Podstawowy problem stwarza przyzwolenie na parkowanie na chodnikach.** Powoduje to dewastację nawierzchni (pękanie płyt chodnikowych, klawiszowanie, itp.) oraz zajęcie przez samochody przestrzeni chodnika (także poniżej wymaganej wartości 1,5 m wolnej przestrzeni chodnika). Ponadto, parkowanie w rejonie skrzyżowań i przystanków transportu zbiorowego ogranicza widoczność, utrudniając ruch autobusów/ trolejbusów czy nawet wymianę pasażerów.



Fot. 23. Śródmieście - zaparkowane samochody utrudniają ruch pieszych. (zdj. TransEko).



Fot. 24. Śródmieście – samochody zaparkowane niezgodnie z przepisami ograniczają szerokość chodnika. (zdj. TransEko).





Fot. 25. Ul. Bajkowskiego między ul. Świętoduską a ul. Lubartowską – widoczne nieuporządkowane parkowanie, niezgodne z przepisami, ograniczające przestrzeń dla pieszych i wpływające niekorzystnie na jakość przestrzeni publicznych. (zdj. TransEko).

#### Wśród innych problemów związanych z parkowaniem należy wymienić:

- bardzo niebezpieczne parkowanie w bezpośrednim sąsiedztwie przejść dla pieszych (lub na przejściach), które powoduje ograniczanie widoczności i może prowadzić do potrąceń pieszych;
- zbyt głębokie wjeżdżanie samochodami w przypadku parkowania na chodniku, pod kątem,
- ograniczanie szerokości przez handel na chodnikach (niedostateczna organizacji tego typu miejsc i działalności),
- powstawanie uszkodzeń chodników podczas odśnieżania (w przypadku używania ciężkiego sprzętu).

Osobnym problemem jest też niedostateczne reagowanie służb porządkowych (straży miejskiej) na sytuacje blokujące, utrudniające lub zakłócające ruch pieszych.

**Mankamenty w organizacji ruchu pieszego w połączeniu z nie w pełni dostosowanym systemem transportowym do potrzeb ruchu rowerowego powoduje występowanie konfliktów między rowerzystami a pieszymi.** Najczęściej są one spowodowane:

- Brakiem, lub zbyt małą segregacją ruchu rowerowego i pieszego, zwłaszcza w przypadku dużego natężenia ruchu jednej lub obu grup. Takim przykładem są ulice w centrum miasta oraz trasa nad Bystrycą - droga dla rowerów oddzielona jest od dość wąskiego chodnika jedynie poziomym oznakowaniem.
- Słabością rozwiązań dla ruchu rowerowego w rejonie skrzyżowań, z wieloma punktami kolizji z ruchem pieszym w obrębie przejść.
- Zawężeniem dostępnej przestrzeni w rejonie przystanków transportu zbiorowego. Stosowanie zatok autobusowych powoduje często konieczność przerywania drogi dla rowerów i wspólnego prowadzenia ruchu rowerowego wraz z ruchem pieszym na dość wąskiej przestrzeni, w rejonie miejsca potencjalnych konfliktów związanych z wymianą pasażerów.

Za sytuacje niewłaściwe należy uznać korzystanie przez rowerzystów z chodników, gdy mają obok zorganizowaną infrastrukturę przeznaczoną dla ruchu rowerowego lub zgodnie z przepisami powinni poruszać się po jezdni. Naganne jest używanie sygnałów dźwiękowych w celu „przegonienia” prawidłowo idących pieszych.







Fot. 26. Park Jana Pawła II. Infrastruktura rowerowa jest bardziej atrakcyjna niż chodnik. (zdj. TransEko).



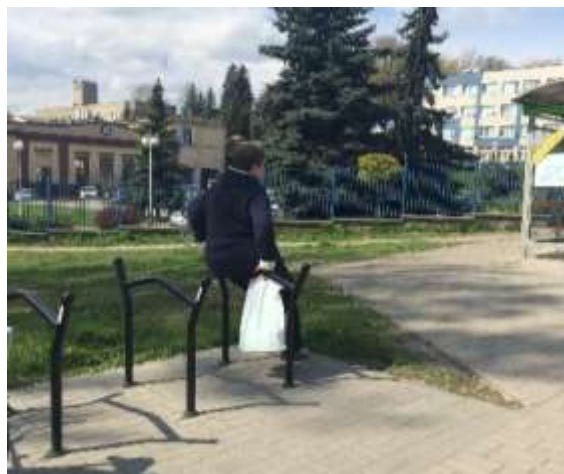
Fot. 27. Przystanek autobusowy z zatoką na ul. Narutowicza ogranicza szerokość chodnika wolnego od przeszkód. (zdj. TransEko).

Zauważalne są także braki w wyposażeniu systemu z punktu widzenia ruchu pieszego. Dotyczy to:

- Braków w informacji drogowskazowej - system informacji miejskiej powinien zapewniać czytelność i zrozumiałość dla wszystkich użytkowników; braki dotyczą np. informacji o kierunku i czasie przejścia (np. o Centrum Kultury czy do Zamku). Z kolei istniejące oznakowanie nie spełnia wymagań dotyczących estetyki i wpisania się w przestrzeń miejską.
- Braków informacji dla osób z dysfunkcjami wzroku i słuchu (np. poprzez organizację ścieżek prowadzących osoby słabo widzące i niewidome).
- Braku miejsc odpoczynku - wygodne chodzenie wymaga nie tylko równych chodników i likwidacji barier architektonicznych, ale także zapewnienia miejsc odpoczynku osłoniętych od nadmiaru słońca, możliwości skorzystania z toalety i napicia się wody.



Fot. 28. Przewymiarowana tabliczka z nazwą ulicy w rejonie ścisłego centrum. (zdj. TransEko).



Fot. 29. Brak wystarczającej ilości ławek w rejonie przystanku. (zdj. TransEko).

Zarówno w centrum miasta jak i na osiedlach mieszkaniowych ilość ławek jest niewystarczająca lub są one niewłaściwie rozmieszczone. Ławki w przestrzeni miasta pełnią dwie funkcje. Po pierwsze, są miejscem odpoczynku, zwłaszcza dla osób starszych i rodziców z dziećmi. Po drugie, pełnią istotną funkcję społeczną – są naturalnym miejscem obserwacji i integracji mieszkańców. Ostatnio przy Parku Saskim powstała publiczna toaleta – jednak w skali miasta takich punktów powinno być zdecydowanie więcej.





## SILNE I SŁABE STRONY RUCHU PIESZEGO

### SILNE STRONY:

1. Zwarte przestrzenie centrum miasta, co ułatwia odbywanie krótkich podróży pieszych.
2. Bliskie położenie osiedli mieszkaniowych, w stosunku do centralnego obszaru miasta, co sprzyja podróżom pieszym.
3. Znaczna ilość urządzonych terenów zielonych, atrakcyjnych z punktu widzenia ruchu pieszego.
4. Atrakcyjność części tras pieszych (np.: trasa nad Bystrzycą, Kalinowszczyzna, Krakowskie Przedmieście).
5. Dobra jakość infrastruktury dla pieszych w części osiedli mieszkaniowych (alejki piesze, ruch uspokojony).
6. Obowiązujące dokumenty strategiczne i planistyczne miasta uwzględniające potrzeby ruchu pieszego oraz dostrzeżenie potrzeb ruchu pieszego i rowerowego na etapie projektowania infrastruktury (np. uwzględnianie obowiązujących standardów rowerowych).
7. Pozytywny stosunek władz miasta do poprawy jakości ruchu pieszego wyrażający się w podpisanej deklaracji współpracy władz miasta z organizacjami społecznymi na rzecz stworzenia standardów pieszych oraz przykłady współpracy jednostek miejskich (Wydział Planowania, ZDM, Zespół ds. mobilności) z organizacjami społecznymi na rzecz poprawy warunków ruchu pieszego.
8. Potencjał organizacji społecznych zaangażowanych w działania na rzecz poprawy jakości infrastruktury dla pieszych i rozwoju ruchu pieszego.
9. Opracowany projekt Lubelskich Standardów Pieszych oraz Atlas sytuacji pieszych, wspomagające myślenie o tworzeniu miasta przyjaznego pieszym.

### SŁABE STRONY:

1. Brak kompleksowego podejścia do planowania i organizacji międzydzielnicowych tras zachęcających do podróżowania pieszo (przypadki dzielnic i osiedli położonych blisko siebie położonych, ale bez powiązań).
2. Brak miejskich standardów rozwiązań dot. infrastruktury pieszej, jeśli chodzi o planowanie, projektowanie geometryczne i stosowane materiały oraz zasady uwzględniania potrzeb osób o ograniczonej mobilności. Nowe i remontowane nawierzchnie nie spełniają potrzeb użytkowników (np. ulice: Podzamcze, 1 Maja, Narutowicza).
3. Słabość powiązań pieszych, lub ich niska jakość pomiędzy częścią dzielnic mieszkaniowych a centrum miasta (np. dzielnicy Tatary), także w związku z naturalnymi przeszkodami (na przykład pomiędzy Czechowem i Śródmieściem).
4. Niska jakość techniczna nawierzchni chodników (równość, występowanie progów, różnice poziomów bez pochylni, estetyka,) oraz niszczenie nawierzchni chodników przez parkujące samochody.
5. Przyzwolenie społeczne na zawłaszczanie przestrzeni ulic i placów przez samochody – ciągi piesze często pełnią funkcje parkingów i są blokowane przez samochody. Obserwowane są niebezpieczne sytuacje z parkowaniem samochodów zbyt blisko przejść przez jezdnię, a nawet na przejściach. Problem dotyczy centralnej części miasta i osiedli mieszkaniowych.
6. Brak skoordynowanego planu działań dot. rozwoju, remontów infrastruktury pieszej (modernizacja i budowa chodników, wyznaczanie przejść dla pieszych, instalacja sygnalizacji) – co skutkuje reagowaniem na bieżące, nie zawsze uzasadnione potrzeby (wnioski mieszkańców).



7. Występowanie przeszkód zawężających szerokość użytkową chodników (np. kosze na śmieci, skrzynie z piachem, reklamy, urządzenia obsługi ruchu, handel, inne obiekty).
8. Niedostosowanie ulic do potrzeb pieszych o ograniczonej mobilności, np. brak podjazdów dla wózków (Ogród Saski) czy systemów informacji.
9. Niewystarczająca ilość przestrzeni publicznych, miejsc przyjaznych do przebywania na ulicach i placach, zwłaszcza poza centrum (w dzielnicach).
10. Niedostateczny poziom bezpieczeństwa pieszych, zwłaszcza w punktach kolizji z ruchem samochodowym. Niedostateczne jest zabezpieczenie punktów kolizji ruchu pieszego i rowerowego oraz pieszego i samochodowego (oznakowania w nawierzchni, trasy dojścia do przejść przez jezdnię, zabezpieczenie wejść na jezdnię) oraz niedostateczna segregacja ruchu pieszego i samochodowego (przejścia w poziome terenu przez drogi wyższych klas, prowadzących intensywny ruch samochodowy). Bezpieczeństwo pieszych jest zagrożone także przez rowerzystów poruszających się niezgodnie z przepisami.
11. Brak chodników wzdłuż niektórych ulic (np. ul. Orkana).
12. Niedostosowanie organizacji ruchu do potrzeb pieszych wyrażające się: brakiem uprzywilejowania w sygnalizacji świetlnej (zwłaszcza w centralnej części miasta), zbyt częstym stosowaniem sygnalizacji świetlnej (zamiast wykorzystywania rozwiązań z zakresu uspokojenia ruchu i organizacji stref 30 km/h, np. ul. Krochmalna), niedostateczną ilością przejść przez jezdnię (na wszystkich wlotach skrzyżowań, między skrzyżowaniami wzdłuż osi pieszych), nadużywaniem oznakowań i kolorów ostrzegawczych (np. rondo na Klinie).
13. Niedostosowanie szerokości części chodników do natężeń ruchu i oraz potrzeb poszczególnych grup użytkowników.
14. Słabość integracji węzłów przesiadkowych oraz niedostateczna jakość infrastruktury pieszej w obrębie przystanków i na dojazdach do przystanków.
15. Niedostateczna kontrola Miasta nad działaniami deweloperów, jeśli chodzi o uporządkowanie i jakość przestrzeni (np. osiedle Botanik na Sławinie) oraz zapewnienie ciągłości ciągów pieszych.
16. Grodzenie osiedli mieszkaniowych, utrudniające podróżowanie pieszo, zwłaszcza do przystanków i węzłów przesiadkowych i budynków użyteczności publicznej.
17. Niska jakość infrastruktury dla pieszych w części nowych osiedli, zwłaszcza na obrzeżach miasta (przykład – osiedle domków jednorodzinnych Szerokie) oraz w sąsiedztwie centrów handlowych (TESCO/OBI przy Orkana).
18. Niedostateczne wykorzystanie potencjału związanego z ukształtowaniem miasta. Brak odpowiedniej infrastruktury umożliwiającej wykorzystanie do ruchu pieszego wąwozów i dolin rzek Czerniejówki i Czechówki.
19. Występowanie trudnych do przekroczenia barier naturalnych (rzeki) i komunikacyjnych (linie kolejowe oraz szerokie pasy drogowe, takie jak al. Jana Pawła II czy Trasa AK i rozległe skrzyżowania).
20. Niska jakość estetyczna chodników i stosowanych materiałów (m.in. brak dbałości o detale). Brak w urzędzie miasta komórki ds estetyki przestrzeni miejskiej.
21. Niedostateczna jakość utrzymania bieżącego, także zimowego (w tym zasad odśnieżania chodników i stosowania sprzętu).
22. Brak systematycznie prowadzonych badań ruchu pieszego.
23. Niewłaściwa organizacja remontów/budów, z niedostatecznym zabezpieczeniem i uwzględnieniem potrzeb ruchu pieszego.
24. Niedostateczne działania służb miejskich (straży miejskiej) jeśli chodzi o przeciwdziałanie blokowaniu chodników (np. przez samochody), utrudnianiu i zakłócaniu ruchu pieszego.



**GŁÓWNE SZANSE:**

1. Jednoosobowe (Prezydent Lublina) prawo do decydowania o kierunkach działania, w tym jeśli chodzi o rozwój ruchu pieszego oraz odpowiedzialność za planowanie przestrzenne i decyzje administracyjne dotyczące warunków zabudowy i pozwoleń na budowę. Daje to możliwość skoordynowanej realizacji polityki przestrzennej i transportowej z uwzględnieniem roli ruchu pieszego.
2. Możliwość współfinansowania projektów transportowych ze środków UE. Dotyczy to zwłaszcza tworzenia lepszych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego, zarządzania zapotrzebowaniem i zagospodarowania przestrzennego („Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu” – tzw. Biała Księga Transportu. Wizja – pkt 2.4 Ekologiczny transport miejski i dojazdy do pracy).
3. Lubin może wciąż korzystać z dobrych praktyk planowania przestrzennego miasta stosowanych w latach ubiegłych. Dotyczy to np. sposobu planowania przestrzeni, rozmieszczenia i skali budynków czy układu tras pieszych. Jest to wyraźnie widoczne np. w osiedlach mieszkaniowych na tle współczesnych, niskich standardów deweloperskich.
4. Lublin jako miasto średniej wielkości (w skali Europejskiej), uniknął przesadnej industrializacji i urbanizacji. Pozwoliło to zachować względnie zwartą zabudowę, zwłaszcza w części centralnej i znaczny udział powierzchni terenów zielonych. Sprzyja to spacerom i podróżowaniu pieszo.
5. Geograficzno-przyrodnicze ukształtowanie Lublina, położonego na wzgórzach i poprzecinanego dolinami ma swoje plusy (ładne widoki i wiele miejsc do spacerowania) i minusy (różnice wysokości). Ukształtowanie terenu, przy odpowiednim planowaniu pozwala wykorzystywać izolacje (linii stałej wysokości) jako potencjalne przebiegi tras pieszych, ale wymaga także niwelowania różnic wysokości w miejscach wymagających interwencji.
6. Lublin posiada pozytywne doświadczenia z przekształceń fragmentów miasta w tętniące życiem przestrzenie publiczne chętnie zajmowane przez pieszych (np. doświadczenia związane ze Starym Miastem i częścią Krakowskiego Przedmieścia). Powinno to ułatwiać podejmowanie kolejnych decyzji planistycznych, projektowych i wykonawczych dot. przekształceń ulic i placów w przyjazne przestrzenie publiczne
7. Lublin posiada silny potencjał organizacji społecznych i osób zaangażowanych w rozwój miasta, poprawę jakości przestrzeni oraz usprawnienie ruchu pieszego i rowerowego. Skutkuje to wieloma inicjatywami spacerowymi i animacyjno-kulturalnymi związanymi z przestrzeniami publicznymi i wydarzeniami (działania Forum Kultury Przestrzeni, organizacja Roku Jana Gehla, projekt Miasto dla ludzi), które budują zaplecze wiedzy dla działań podejmowanych w Lublinie, ma charakter opiniotwórczy i stanowi silne wsparcie dla działań władz miasta.
8. Zachodzą pozytywne zmiany organizacyjne i osobowe w urzędzie miasta i w jednostkach mu podległych. Panuje coraz powszechniejsze przekonanie że warto stawiać na rozwój transportu zbiorowego oraz ruchu pieszego i rowerowego.

**GŁÓWNE ZAGROŻENIA:**

1. Rozpraszanie zabudowy i dezintegracja przestrzenna miasta i aglomeracji – wzrost zapotrzebowania na transport.
2. Wzrost motoryzacji i tendencja do użytkowania samochodów do podróży wewnątrzmijskich.
3. Utrzymanie niekorzystnych z punktu widzenia ruchu pieszego tendencji rozwoju układu drogowego, z wykorzystaniem szerokich pasów drogowych, często dwujezdniowych i wielopasowych. Rozcina to powiązania piesze (wzdłuż i w poprzek) oraz zniechęca do odbywania podróży pieszych (np. Al. Solidarności, Al. 1000-lecia).



4. Brak konsekwencji we wdrażaniu Strategii Rozwoju Miasta, Polityki zrównoważonego rozwoju systemu transportowego i Polityki zrównoważonej mobilności.
5. Oczekiwania społeczne, że rozwiązywanie trudności komunikacyjnych można osiągnąć przede wszystkim poprzez rozbudowę układu drogowo-ulicznego i parkingów (w tym w strefie śródmiejskiej).
6. Brak działań w kierunku łagodzenia skutków występowania barier naturalnych i komunikacyjnych (rzeki, kolej, wąwozy, ogródki działkowe), utrudniających organizację ruchu pieszego. Wymaga to m.in. dialogu z interesariuszami (np. PKP. Targi).
7. Skoncentrowanie uwagi na wybranych inwestycjach infrastrukturalnych absorbujących środki finansowe, przy jednoczesnym ograniczeniu działań na rzecz poprawy jakości ulic i placów.
8. Pominięcie w planowaniu przestrzennym potrzeb ruchu pieszego, zarówno na poziomie planowania miejscowego, jak też planów w większej skali (obszarów rozwojowych, dzielnic, miasta).
9. Podejmowanie decyzji dotyczących priorytetów inwestycyjnych bez kompleksowej analizy porównawczej społeczno-ekonomicznej efektywności konkurujących przedsięwzięć inwestycyjnych i modernizacyjnych.
10. Brak zdecydowanych działań w zakresie polityki parkingowej, w tym uporządkowania parkowania w pasach drogowych.
11. Ograniczenie procesu przekształceń ulic i placów do remontów i modernizacji bazujących na projektach drogowych, bez zaangażowania urbanistów i architektów.
12. Ograniczenie zakresu przekształceń ulic i placów do remontów i modernizacji infrastruktury drogowej bez uwzględnienia potrzeb transportu zbiorowego, pieszego i rowerowego, uprzywilejowanej zwłaszcza w centralnej części miasta i na ulicach dojazdowych do centrum.
13. Brak programowych i systematycznych szkoleń osób odpowiedzialnych za modernizację i rozwój systemu transportowego, z uwzględnieniem rozwiązań dla ruchu pieszego (i rowerowego).
14. Brak koordynacji i współpracy w ramach urzędu miasta i z jednostkami podległymi, na rzecz rozwoju ruchu pieszego.
15. Niedostateczne zaangażowanie społeczeństwa (partycypacja społeczna) na etapie planowania i projektowania przekształceń ulic i placów oraz rozwiązań dla ruchu pieszego.
16. Brak działań na rzecz poprawy kultury poruszania się po mieście (eliminowania konfliktów pomiędzy różnymi grupami użytkowników przestrzeni).

