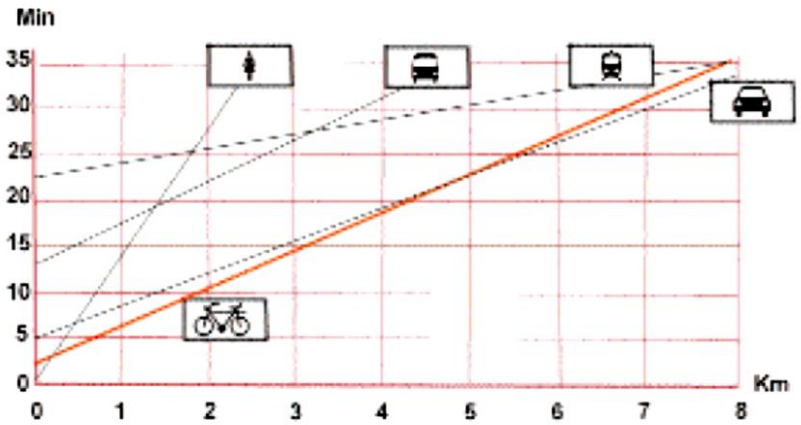
1 DIAGNOZA MOBILNOŚCI LUBELSKIEGO OBSZARU FUNKCJONALNEGO

1.1 Ruch pieszy.

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

Źródło: „Miasta rowerowe miastami przyszłości", dokument wydany przez Komisje Europejską.

Największy ruch pieszy jest w miejscach koncentracji źródeł i celów podróży, tj. w obszarach mieszkaniowych, strefach usługowych, przy szkołach, urzędach, przystankach transportu zbiorowego, w węzłach przesiadkowych. W obszarze LOF poszczególne miasta jak i ośrodki wiejskie są zwarte przestrzenie, co sprawia, że wiele źródeł i celów podróży położonych jest blisko siebie i sprzyja to chodzeniu pieszo i jeżdżeniu rowerem. Ten potencjał może być wykorzystany, dzięki stworzeniu atrakcyjnych i bezpiecznych połączeń pieszych i rowerowych. Należy pamiętać, że pieszymi są wszyscy mieszkańcy LOF, także te które na co dzień, lub często korzystają z transportu samochodowego. Dojścia piesze stanowią bowiem dopełnienie każdej podróży (np. dojście do/z parkingu).

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 wśród 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). Powinny mieć zapewnioną odpowiednio dostosowaną infrastrukturę, zapewniającą możliwie wygodne i bezpieczne przemieszczanie się.

Liczną grupą wśród pieszych są studenci. Dotyczy to zwłaszcza Lublina gdzie 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).

Pieszymi są także pasażerowie transportu zbiorowego. 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 przyśpieszające przemieszczanie się pieszych (np. pochylnie) oraz poprawiać warunki oczekiwania na pojazd transportu zbiorowego.

W LOF wypada podkreślić działania podejmowane na rzecz ruchu pieszego w Lublinie. Dotyczy to m.in. przyjęcia do stosowania standardów planowania i projektowania i utrzymania infrastruktury pieszej. W mieście dostrzega się stopniową poprawę funkcjonalności ciągów pieszych, stanu nawierzchni chodników, likwidowanie barier komunikacyjnych (obniżanie krawężników, stosowanie pochylni i wind zamiast schodów) i barier architektonicznych. Przystanki dostosowywane są do potrzeb osób o ograniczonej mobilności. W stopniu większym niż dotychczas identyfikowane są potrzeby mieszkańców, których uwagi i oczekiwania dotyczące infrastruktury, także pieszej przyjmowane są pod specjalnym adresem poczty elektronicznej. Ważna jest deklaracja władz Miasta odnośnie konieczności weryfikacji programów sygnalizacji świetlnych, pod kątem lepszego ich dostosowania do ruchu pieszego (zwiększenia długości czasu światła zielonego dla pieszych) oraz poprawy bezpieczeństwa ruchu.

Wśród pozytywnych przykładów przekształceń przestrzeni miejskiej warto wymienić te, które łączą modernizację stanu technicznego ulic z wprowadzaniem lepszych rozwiązań dla ruchu pieszego. Dotyczy to np. ul. Bernardyńskiej, Krakowskiego Przedmieścia, ul. Lubartowskiej (w pobliżu Krakowskiego Przedmieścia) oraz ciągu pieszego w ul. Krakowskie Przedmieście od ul. Kapucyńskiej do ul. Królewskiej. Wdrażany jest uchwalony przez Radę Miasta program działań na rzecz osób niepełnosprawnych, którego jednym z celów jest stworzenie przestrzeni publicznych w Lublinie dostępnych dla wszystkich użytkowników, podnoszenie świadomości osób decyzyjnych, w tym architektów, planistów, oraz wszystkich innych uczestników życia społecznego poprzez propagowanie idei projektowania uniwersalnego.

Lublin ma świadomość, że tempo przekształceń przestrzeni miejskiej powinno być szybsze, zwłaszcza w obszarze śródmiejskim. W kolejnych latach przekształcanie ulic i placów powinno być łączone z redukowaniem ich funkcji komunikacyjnych na rzecz tworzenia atrakcyjnych przestrzeni publicznych z funkcjami kulturowymi i społecznymi. Likwidowane powinny być mankamenty infrastruktury ograniczające, a w niektórych przypadkach nawet wykluczające 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 zadaniem będzie uwolnienie chodników blokowanych przez zaparkowane samochody.

Pozytywnym zmianom zachodzącym w Lublinie sprzyja powołanie Zespołu ds. mobilności aktywnej, który zajmuje się ruchem rowerowym oraz pieszym, będąc stale do dyspozycji mieszkańców w kwestii rozwiązywania bieżących problemów związanych z poruszaniem się po mieście.

W pozostałych gminach, można wskazać na następujące problemy związane z ruchem pieszym:

- brak strategii/planów dotyczących poprawy jakości ruchu pieszego,
- blokowanie chodników przez parkujące pojazdy, szczególnie w miejscach wzmożonego ruchu pieszego, gdzie jest koncentracja źródeł i celów podróży,
- brak infrastruktury pieszej, występujące nieciągłości, zmuszające pieszych do poruszania się poboczem lub krawędzią jezdni, zwłaszcza w miejscach dojść do przystanków transportu zbiorowego, szkół, punktów usługowych, itp.,
- występowanie zagrożenia bezpieczeństwa pieszych, w szczególności na przejściach dla pieszych przez drogi krajowe i wojewódzkie przebiegające przez obszary zabudowane,
- brak lub stosowane w sposób niewystarczający rozwiązania spowolniające ruch kołowy na odcinkach dróg, gdzie występuje zabudowa, także w rejonie szkól,
- brak lub w zbyt małym zakresie organizowane strefy ruchu pieszego w lokalnych centrach miast czy gmin; na zbyt mała skalę tworzone są strefy ograniczonego dostępu, strefy dostępne wyłącznie dla pieszych i rowerzystów, strefy typu tempo 30.

- brak lub degradacja centrów lokalnych w gminach, posiadających funkcje centrotwórcze integrujące lokalne społeczeństwo.