

## **Uchwała Rady Miasta Praga nr 1449 z dnia 31.08.2010 r.**

### **Zasady rozwoju ruchu pieszego na terenie miasta Praga**

Chodzenie:

- jest podstawowym i naturalnym sposobem poruszania się; mieszkańcy i turyści odwiedzający Pragę pokonują w ten sposób ¼ wszystkich tras,
- ma niezastąpioną rolę w obszarze życia społecznego miasta oraz wspiera jego kształtowanie,
- istotnie wspomaga utrzymanie dobrej kondycji psychicznej i fizycznej u mieszkańców, zwłaszcza u dzieci oraz osób starszych,
- wspiera rozwój lokalnych ośrodków usługowych, dzięki czemu sprzyja nadaniu przestrzeni publicznej miejskiego charakteru,
- jest ekologicznym i przestrzennie najmniej wymagającym sposobem komunikacji, który przyczynia się do podnoszenia jakości życia w mieście,
- *jest jednocześnie podatne na jakość otoczenia, zwłaszcza na charakter przestrzeni, występujące udogodnienia i czynniki gwarantujące poczucie bezpieczeństwa wynikające zarówno z jej charakteru, jak i z braku potencjalnych kolizji z innymi rodzajami komunikacji,*
- jego znaczenie przy stale rosnących potrzebach transportu samochodowego, komunikacji miejskiej oraz transportu rowerowego jest stale minimalizowane.

W związku z powyższym przy planowaniu rozwoju miasta, przebudowie oraz planowaniu nowych dróg komunikacyjnych należy zwrócić uwagę na utrzymanie istniejących połączeń pieszych oraz ich rozwój. W tym celu zostały wypracowane:

*Zasady rozwoju pieszej komunikacji na obszarze miasta Praga.*

1. Skuteczne eliminowanie wad i niedostatków na istniejących trasach komunikacyjnych dla pieszych  
Mowa o defektach i brakach w infrastrukturze, które na codzień przeszkadzają pieszemu w poruszaniu się i utrudniają mu życie. Są to przeszkody ograniczające swobodę ruchu, które obniżają bezpieczeństwo, płynność i przyjemność chodzenia.
2. Zwiększanie bezpieczeństwa i ochrona pieszych w ruchu komunikacyjnym, a także wzmacnianie indywidualnego poczucia bezpieczeństwa pieszych.
  - Podnoszenie bezpieczeństwa przez stosowanie środków mających doprowadzić do zmniejszenia prędkości pojazdów w konkretnych lokalizacjach: w miejscach koncentracji ruchu pieszego, przy przejściach dla pieszych, przystankach komunikacji zbiorowej, w strefach zamieszkania ze wspólnym ruchem pieszych i pojazdów.
  - Preferowanie oddzielnych chodników i dróg rowerowych na tej samej trasie zamiast wspólnych ciągów pieszo-rowerowych.
  - Zmniejszanie czasu oczekiwania pieszych na zielone światło na przejściach dla pieszych - zwłaszcza w centrum miasta oraz w miejscach dużego natężenia ruchu pieszych.

- Tworzenie przejść dla pieszych w miejscach dużego natężenia ruchu pieszego, stosownie do potrzeb.
  - Poprawa jakości oświetlenia chodników, głównie przy przejściach dla pieszych oraz na samych pasach, a także przy przystankach komunikacji zbiorowej i w strefach zamieszkania.
  - Poprawa jakości przestrzeni przeznaczonych dla ruchu pieszego przez eliminowanie ciemnych i źle utrzymanych miejsc, zaniedbanej zieleni itp.
  - Zapewnienie dobrego oznakowania głównych tras pieszych, by umożliwić użytkownikom prawidłową orientację.
  - Dbanie o czytelną organizację komunikacji pieszej.
  - Eliminowanie niedogodności w miejscach większej koncentracji ruchu pieszego, związanych ze złą pogodą.
  - Wzmocnienie subiektywnego poczucia bezpieczeństwa pieszych poprzez tworzenie miłego i ciekawego otoczenia oraz poprzez kontrolę społeczną.
  - Działania na rzecz zwiększenia kultury na drodze wszystkich uczestników ruchu, akcentowanie wzajemnych korzyści takich zachowań, a także skuteczne egzekwowanie przestrzegania przepisów ruchu drogowego.
3. Respektowanie potrzeb osób z ograniczoną sprawnością ruchową i percepcją, osób starszych, rodziców z małymi dziećmi i młodzieży.
- Przystosowanie infrastruktury dla pieszych w jak największym zakresie dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową i orientacją przestrzenną. Stworzenie im warunków, by miały możliwość poruszania się po mieście swobodnie, płynnie i bezpiecznie tak jak osoby w pełni sprawne.
  - W przypadku, gdy nie jest możliwe zapewnienie takich warunków na całości trasy, należy wydzielić w jak najbardziej naturalny sposób część dostępną dla osób niepełnoprawnych.
  - Zachowanie wystarczającej szerokości chodnika, również w miejscach gdzie dopuszczone jest parkowanie, ustawianie ogródków restauracyjnych i innych przeszkód (kioski, słupy itd.).
  - Dostosowanie przejść dla pieszych do potrzeb osób niepełnosprawnych.
  - Uzupełnienie brakujących oznaczeń dla osób niewidomych, zwłaszcza przy węzłach komunikacyjnych, na peronach stacji metra i innych przystankach komunikacji zbiorowej.
  - Niwelowanie na pieszych trasach komunikacyjnych większych różnic wysokości, w tym przy przejściach dla pieszych i na stacjach metra, gdzie wskazana jest poprawa dostępności dzięki ruchomym schodom czy windom przeznaczonym dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową.
4. Stosowanie systemowych rozwiązań dla pieszej komunikacji w mieście.
- Traktowanie komunikacji pieszej jako równorzędnej, a w niektórych częściach miasta jako podstawowej części miejskiego transportu.
  - Wprowadzanie rozwiązań dla ruchu pieszego w powiązaniu z innymi rodzajami komunikacji, tak aby zapewnić spójność między poszczególnymi elementami transportu. Planowanie z uwzględnieniem specyfiki różnych części miasta - regulacja w sposób zróżnicowany komunikacji samochodowej, zwłaszcza indywidualnej poprzez ścisłe połączenie komunikacji pieszej i publicznego transportu zbiorowego.
  - Zapewnienie współistnienia różnych rodzajów transportu w ograniczonej zabudową przestrzeni miasta. Wykorzystanie w najbardziej efektywny sposób

organizacyjnych i infrastrukturalnych oraz odpowiednich dla danej lokalizacji środków służących uspokojeniu ruchu i podniesieniu bezpieczeństwa pieszych.

5. Uwzględnienie potrzeb pieszych w planowaniu przestrzennym i przy tworzeniu planów systemu komunikacyjnego
  - Tworzenie korzystnych warunków dla pieszych już na etapie planowania miasta i terenów podmiejskich. Unikanie promowania stylu życia opartego na komunikacji samochodowej.
  - Planowanie nowych terenów w taki sposób, aby użytkownicy je ludzie mogli pieszo dostać się do większości obiektów w celu zaspokojenia codziennych potrzeb.
  - Oparcie nowych dróg dla pieszych o istniejące trasy i zachowanie dotychczasowych dróg. Uwzględnienie infrastruktury pieszej w przebudowywanych i nowo budowanych częściach miasta.
  - Połączenie trasami pieszymi terenów miejskich i podmiejskich.
  - Integracja podmiejskich części Pragi z centrum miasta poprzez rozbudowę sieci naziemnej komunikacji w taki sposób, by zapewniała ona przyjemną, bezpieczną, komfortową i szybką podróż osobom niezmotoryzowanym, zwłaszcza pieszym i rowerzystom.
6. Projektowanie głównych tras pieszych bez obejść i barier:
  - Zapewnienie podstawowej funkcji komunikacyjnej, dla osób z ograniczoną sprawnością ruchową oraz z zaburzoną percepcją, poprzez stworzenie sieci dróg dla pieszych umożliwiającej wygodne poruszanie się w poziomie terenu oraz zapewniającej dostępność celów podróży bez niepotrzebnego nakładania drogi.
  - Połączenie różnych części miasta za pomocą bezpośrednich, komfortowych, bezpiecznych i atrakcyjnych tras pieszych obejmujących cały jego obszar.
  - Przy tworzeniu nowych tras unikanie barier fizycznych, które wiązałyby się z nakładaniem drogi dłuższej niż 60 m. W konkretnych przypadkach stosowanie rozwiązań najbardziej atrakcyjnych dla pieszych.
  - Przy tworzeniu nowych tras pieszych zastępowanie odcinków, na których występują bariery fizyczne oraz psychologiczne takie jak: przejścia podziemne, kładki, zwarta zabudowa, szerokie ulice, ciekły wodne itp. nowymi odcinkami bez tych barier.
7. Zwiększanie atrakcyjności dróg dla pieszych:
  - Tworzenie udogodnień na głównych trasach pieszych poprzez taką aranżację przestrzeni, by zachęcała do chodzenia.
  - Podnoszenie atrakcyjności oraz tworzenie warunków nie tylko dla ruchu, ale i przebywania pieszych, w miejscach pełniących ważną funkcję społeczną (zwłaszcza na głównych miejskich ulicach, placach publicznych, rynkach) za pomocą ich odpowiedniego urządzenia oraz zieleni. Stworzenie sieci połączeń komunikacji pieszej z siecią transportu zbiorowego.
  - Uspokojenie ruchu na lokalnych trasach posiadających funkcje handlowe poprzez docelowe utworzenie dostatecznie szerokich chodników, stworzenie czytelnej i bezpiecznej przestrzeni dla pieszych oraz miejsc przyjaznych pieszym ze sklepami, zakładami usługowymi w parterach, zielenią, ewentualnie z alejami drzew i odpowiednimi elementami małej architektury.
  - Dążenie do zapewnienia różnorodności i atrakcyjności przestrzeni miasta zachęcającej do chodzenia. "Żyjąca" przestrzeń miejskich dzielnic współgra z potrzebami jednostki oraz prędkością ruchu pieszego, w sposób naturalny

prowadzi pieszych od jednego celu do drugiego, oferuje im ciekawy krajobraz, elementy małej architektury oraz zieleń, które wspólnie tworzą unikalne miejskie rejony.

- Ograniczenie parkowania na ulicach, a tym samym wsparcie rozwoju dróg pieszych w zabudowanych, atrakcyjnych częściach miasta.
  - Stworzenie dobrej sieci pieszych dróg pomiędzy osiedlami mieszkalnymi a terenami wypoczynkowymi oraz połączenie istniejących miejskich i podziemskich tras rekreacyjnych.
  - W przypadku konfliktu interesów pieszych i kierowców, w pierwszej kolejności dbanie o potrzeby tych pierwszych.
8. Rewitalizacja centrum miasta i dzielnic (tłumaczenie z roboczej wersji dokumentu)
- Wspieranie pieszej komunikacji jako jednego z ważniejszych warunków rewitalizacji centrum miasta i jego dzielnic.
  - Uzależnienie podniesienia atrakcyjności centrum (miasta i dzielnic) od poprawy warunków ruchu pieszego.
  - Konieczność zwrócenia uwagi na kwestie dostępności i atrakcyjności historycznego centrum miasta, centrów poszczególnych dzielnic, węzłów przesiadkowych, głównych ulic miasta stanowiących miejsca docelowe w komunikacji pieszej. Z tego względu konieczne są także rozwiązania poprawiające jakość komunikacji pieszej, np. strefy zamieszkania.
  - W częściach Pragi o dominującym typie zabudowy mieszkaniowej uprzywilejowanie komunikacji miejskiej, pieszej, rowerowej, potem zaopatrzenia i komunikacji związanej ze świadczeniem usług, a na końcu uwzględnienie potrzeb komunikacji samochodowej indywidualnej.
  - W częściach Pragi z przeważającą ilością osiedli projektowanie z uwzględnieniem polepszenia jakości środowiska życia, przez wspieranie rozwoju komunikacji pieszej i rowerowej, ograniczenie i uspokojenie ruchu przez odpowiednią jego organizację. Tereny te można traktować jako strefy z ograniczoną prędkością jazdy do 30 km/h.
  - Łączenie ruchu samochodowego i pieszego w strefach zamieszkania o małym natężeniu ruchu.
  - W gęsto zaludnionych częściach miasta uzupełnienie brakujących odcinków chodników, odnowienie lub stworzenie nowych pasaży i przejść skracających drogę pieszych (np. do węzłów przesiadkowych) dających więcej przestrzeni pieszym i chroniących ich przy złej pogodzie.
  - Przy ograniczonej przestrzeni publicznej zapewnienie współdziałania w sposób zrównoważony różnych środków transportu. W tym celu należy wykorzystać dostępne metody uspakajania ruchu i poprawy bezpieczeństwa pieszych.