

Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl. m. Prahy

Chůze:

- je základním a přirozeným způsobem pohybu, na počtu cest obyvatel a návštěvníků Prahy se podílí téměř jednou čtvrtinou,
- má nenahraditelné funkce v oblasti společenského života města a napomáhá jeho formování,
- významně napomáhá dobrému psychickému i fyzickému stavu obyvatel, zejména dětí a starších spoluobčanů,
- podporuje rozvoj místních center se službami pro veřejnost, čímž podporuje městský charakter veřejných prostranství,
- je ekologickým a prostorově nejméně náročným způsobem dopravy, který přispívá ke zvýšení kvality života ve městě,
- ale je současně velmi náchylná na kvalitu prostředí, zejména charakter prostoru a jeho vybavenost a pocit bezpečí, který vychází jak z charakteru prostředí, tak i z potencionálních střetů s jinými druhy dopravy,
- její význam je stále se zvyšujícími nároky automobilové dopravy, MHD a nově i dopravy cyklistické minimalizován.

Proto je třeba při plánování rozvoje města, rekonstrukcích a navrhování nových komunikací dbát i na zachování a rozvoj pěších vazeb a za tím účelem byly vypracovány tyto Zásady rozvoje pěší dopravy na území hl.m.Prahy:

1. Operativně odstraňovat závady a nedostatky na stávajících komunikacích pro chodce

Průběžně odstraňovat stavební a jiné závady a nedostatky na komunikacích pro chodce, které omezují volnost a bezpečnost pohybu chodců a brání plynulé a příjemné chůzi. Jsou to například nerovnosti povrchu, špatný sklon, nedostatečné osvětlení apod. Stále častější závadou je neoprávněné stání vozidel na nedostatečně širokých chodnicích, které omezuje zejména chůzi/pohyb osob s omezenou schopností pohybu.

2. Zvyšovat bezpečnost a ochranu chodců v provozu na pozemních komunikacích a posilovat subjektivní pocit bezpečí chodců

- Uplatňovat účinná a pro danou lokalitu vhodná opatření ke snížení rychlosti jízdy vozidel tam, kde to je nezbytné, zejména v místech soustředěného pohybu většího množství chodců, v oblasti přechodů pro chodce a míst pro přecházení, zastávek veřejné hromadné dopravy, v městských prostorech se smíšeným provozem vozidel a chodců.
- Dávat přednost oddělení provozu chodců a cyklistů při řešení souběžně vedených pěších a cyklistických tras.
- Zkracovat dlouhé čekací doby chodců na signál „volno“ na světelně řízených přechodech, zejména v centru města a v dalších místech soustředěného pohybu chodců.
- Zřizovat stavebně upravená místa pro přecházení přes jízdni pruhy/pásky v místech soustředěné poptávky chodců na jejich přejití.

- Zlepšovat veřejné osvětlení komunikací pro chodce hlavně v prostoru přechodů nebo míst pro přecházení, zastávek veřejné hromadné dopravy a ve společném dopravním prostoru se smíšeným provozem vozidel a chodců.
- Odstraňovat na pěších trasách temná a neudržovaná místa, nepřehledná zákoutí, přerostlou zeleň apod.
- Zajistit na pěších trasách dobrou orientaci chodců.
- Zlepšovat vybavenost a čistotu komunikací pro chodce.
- Chránit chodce před nepohodou zejména v místech většího soustředění chodců a v prostorech zastávek a stanic veřejné hromadné dopravy.
- Posilovat subjektivní pocit bezpečí chodců na pěších cestách vytvářením příjemného a zajímavého prostředí, případně i zajištěním bezpečnostního dohledu.
- Zkvalitňovat informovanost a výchovu všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, zdůrazňovat základní zásadu vzájemné ohleduplnosti a účinně vymáhat dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích.

3. Respektovat potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace, seniorů, rodičů s malými dětmi a mládeže

- Zpřístupnit v co největším rozsahu komunikace pro chodce všem osobám s omezenou schopností pohybu a orientace. Vytvářet podmínky pro to, aby se tyto osoby mohly pohybovat po městě stejně volně, plynule a bezpečně jako osoby bez těchto omezení.
- Usilovat o přímé vedení páteřních pěších tras, spojujících významné zdroje a cíle chodců. Pokud nelze při bezbariérovém řešení komunikace pro chodce dodržet požadavek na její přímé vedení, provést co nejvíce přirozenější rozdělení konkrétního úseku komunikace na část přímou a bezbariérovou (vedenou s oklikou).
- Zachovat dostatečnou volnou průchozí šířku chodníků i v místech, kde je na chodníku povoleno stání automobilů za účelem parkování nebo zásobování nebo kde jsou zřízeny „předzahrádky“ restauračních či podobných zařízení nebo umístěny jiné překážky (kiosky, sloupy apod.).
- Upravit nevhodně řešené přechody pro chodce, které nemají bezbariérovou úpravu a potřebné hmatové prvky. Zohlednit potřeby osob s poškozením sluchu.
- Doplnit na pěších trasách chybějící vodicí prvky pro osoby se zrakovým postižením, zejména v přestupních uzlech a na nástupištích stanic metra a dalších systémů integrované veřejné hromadné dopravy.
- Usnadnit překonávání větších výškových rozdílů na pěších trasách, zejména přístupů do podchodů a na stanice metra, pohyblivými schody nebo výtahy, pro osoby s omezenou schopností pohybu případně i mechanickými plošinami.

4. Systémově řešit pěší provoz ve městě

- Považovat chůzi, kterou začíná a končí též každá cesta vykonávaná i různými dopravními prostředky, za rovnocennou, a v některých částech města prvořadou součástí městské dopravy.
- Řešit pěší provoz v souvislostech s ostatními druhy dopravy tak, aby byly zajištěny dobré vazby mezi spolupracujícími složkami dopravy a odstraňovány závady bránící rozvoji pěšího provozu a pohybu chodců. Za tím účelem cíleně a s ohledem na konkrétní část města diferencovaně regulovat automobilovou dopravu, zejména individuální, a dosáhnout těsné vazby pěšího provozu a veřejné, zejména městské hromadné dopravy.
- Zajistit provoz různých druhů dopravy v obvykle omezeném veřejném prostoru v zastavěném území města. Využít v maximální míře organizačních a stavebních

opatření ke zklidnění dopravy a zvýšení bezpečnosti chodců, vhodných pro danou lokalitu.

5. Zohledňovat potřeby chodců v koordinovaném územním a dopravním plánování

- Vytvářet příznivé podmínky pro chůzi již při urbanistickém plánování města a jeho příměstských oblastí, nepodporovat životní styl závislý na automobilu.
- Navrhovat nové územní celky tak, aby lidé užívající tyto celky měli v pěší dostupnosti většinu objektů a zařízení denně potřebných.
- Respektovat existující pěší trasy při tvorbě sítě komunikací pro chodce v přestavovaných nebo nově budovaných územních celcích města a vycházet při návrhu nových pěších cest z jejich historických tras.
- Propojit páteřními pěšími trasami území města s jeho příměstskou oblastí, s okolními obcemi a krajinou.
- Zcela dopravně integrovat stávající sídelní útvary v příměstské oblasti Prahy, které mají těsné funkční vazby k městu, s vnitroměstskou dopravou a odpovídajícím způsobem řešit v městské aglomeraci síť pozemních komunikací tak, aby umožnila uspokojit pokud možno přímými, bezpečnými, dostatečně kapacitními a pohodlnými trasami každodenní vztahy a potřeby chodců a cyklistů.

6. Páteřní pěší trasy řešit bez oklik a bariér

- Vytvořit pro základní přepravní funkci ve městě souvislou a propojenou síť komunikací pro chodce, přístupnou pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, umožňující dobrou prostupnost územím města a dosažení významných cílů ve městě při zohlednění požadavku, aby pohyb chodců byl účelný a hospodárný.
- Usilovat, aby komunikace pro chodce, propojující jednotlivé územní celky města, byly pokud možno přímé, pohodlné, bezpečné a přitažlivé.
- Vést pěší trasy s převažující přepravní funkcí bez obcházení terénních nebo fyzických překážek a objektů. Nepřipustit zacházky delší než 60 m. V konkrétních případech volit řešení s nejvyšší atraktivitou pro chodce; k tomu využívat i netradiční a inovativní formy.
- Doplnovat/nahrazovat podle možnosti a v přiměřeném rozsahu na stávajících pěších trasách úseky s fyzickými a/nebo psychologickými bariérami, jako jsou zejména podchody, nadchody, neprostupné uliční bloky, široké pozemní komunikace, vodoteče, drážní tělesa apod. novými úseky/zařízeními umožňujícími bezbariérové vedení pěšího provozu; nepoužívané a nevyhovující fyzické a psychologické bariéry vedení pěšího provozu postupně odstraňovat.

7. Zvyšovat atraktivitu pěších tras

- Zvyšovat přitažlivost hlavních pěších tras pro chodce vhodnými úpravami a vybavením.
- Vytvářet příznivé podmínky nejen pro pohyb, ale též pro pobývání chodců na místních komunikacích s obchodně společenskou funkcí (zejména na hlavních městských třídách a veřejných městských prostranstvích, náměstích) vhodným uličním mobiliářem a zelení. U těchto komunikací je nezbytné zajistit pro chodce dobrou vazbu na veřejnou hromadnou dopravu.
- Dopravně zklidnit místní komunikace s obchodně společenskou funkcí s cílem zřídít v nich dostatečně široké chodníky, vytvořit přehledný a bezpečný prostor pro pěší a kvalitní parter s pobytovou funkcí, vybavený obchody, provozovny služeb, zelení, případně se stromořadím a vhodným uličním mobiliářem.

- Usilovat o pestrost a atraktivitu parteru města s cílem podporovat chůzi po městě. Parter živoucí městské čtvrti odpovídá měřítku člověka a rychlosti pěšího pohybu, vede chodce přirozeně od jednoho cíle ke druhému, nabízí mu zajímavé průhledy, mobiliář a zeleň, které společně vytvářejí jedinečné městské prostory.
- Omezit parkování v ulicích a tím přispět k rozvoji pěších cest v zastavěném a přitažlivém území města.
- Umožnit dobrou dostupnost rekreačních území ze sídelních útvarů po pěších trasách majících především rekreační funkci a napojit rekreační trasy vedené uvnitř města na trasy vedené v jeho příměstské oblasti. Vhodné je vedení rekreačních tras podél vodních toků a klidovými prostory zeleně (parky, rekreačním územím, přírodními rezervacemi apod.).
- Dávat přednost potřebám chodců při střetu zájmů a požadavků chodců a motoristů, a to zejména na příměstské a atraktivitu pěší trasy.

8. Revitalizovat souvisle zastavěné území města, zejména jeho centrum

- Doplnovat ve městě, především v jeho hustě zastavěných a obydlených oblastech, chybějící úseky pěších tras a věnovat pozornost obnově a zřizování nových pasáží a průchodů, zkracujících intenzivně používané pěší cesty (zejména v přestupních uzlech), případně loubí, rozšiřujících komunikace pro chodce a chránících chodce před nepohodou.
- Navrhovat v oblastech Prahy s převažující a hustou obytnou zástavbou omezení provozu motorové dopravy a jeho zklidnění organizačními a stavebními opatřeními na základě dopravně inženýrského řešení s ohledem na zlepšení životního prostředí a podporu nemotorové, zejména pěší a cyklistické dopravy. Tato území je možné řešit jako zóny s omezenou rychlostí jízdy vozidel do 30 km/h (v zahraničí „Zóny Tempo 30“).
- Stavebně řešit územní celky sloužící výlučně nebo převážně k bydlení, ve kterých je slabý provoz vozidel i chodců, jako „obytné zóny“ ve smyslu platných pravidel provozu na pozemních komunikacích. V příslušných územních celcích použít účinná opatření ke zklidnění automobilového provozu a podpoře pobytové funkce. V dopravním prostoru obytných zón umožnit smíšený provoz vozidel a chodců.
- Věnovat zvýšenou pozornost dostupnosti a přitažlivosti historického jádra města, center městských částí, přestupních uzlů a hlavních městských tříd, které jsou přirozenými cíli velkého počtu chodců. Řešit v těchto oblastech celý uliční prostor s důrazem na kvalitu pěší dopravy, na dostatečné dimenzování komunikací pro chodce. V těchto lokalitách je vhodné zřídit pěší zóny.
- Usilovat při řešení dopravy v centru Prahy, případně i v centrálních oblastech městských částí, o řazení potřeb jednotlivých složek dopravy v posloupnosti: městská hromadná doprava, chodci, cyklisté, zásobování a obslužná automobilová doprava, ostatní cílová automobilová doprava, případně průjezdná automobilová doprava.
- Účinně podporovat pěší dopravu v centru města a v centrech městských částí neboť významně přispívá k revitalizaci těchto oblastí. Atraktivita městských i lokálních center je závislá na dobrých podmínkách pro chůzi.