

Rada hlavního města Prahy  
k projednání dne:

## Materiál k projednání

**TISK:9830**

k Zásadám rozvoje pěší dopravy v hl.m. Praze

### **Obsah materiálu:**

1. Návrh usnesení
2. Příloha č.1 k usnesení Rady HMP
3. Důvodová zpráva
4. Připomínkový list

### **Předklad na základě:**

usnesení Výboru dopravy ZHMP č. 6/2/2009 ze dne 11.6.2009

### **Projednáno s:**

ředitelkou LEG MHMP  
předsedou výboru ZHMP pro dopravu  
zástupcem ředitele MHMP pro oblast vnějších vztahů  
ředitelem Útvaru rozvoje hl.m. Prahy  
ředitelem OUP MHMP  
ředitelem Technické správy komunikací hl.m. Prahy  
radním Marečkem

### **Přizvat:**

### **Zpracoval:**

ředitel DOP MHMP  
Ing. Jan Marek, MHMP - DOP MHMP

**Předáno k připomínkování dne:**

### **Předkládá:**

radní Šteiner

**Zpracováno dne:**

11.8.2010

**Hlavní město Praha**  
**RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**U S N E S E N Í**

Rady hlavního města Prahy

číslo  
ze dne

*k Zásadám rozvoje pěší dopravy v hl.m. Praze*

**Rada hlavního města Prahy**

**I. s o u h l a s í**

se Zásadami rozvoje pěší dopravy v hl.m. Praze, které jsou přílohou č.1 tohoto usnesení

**II. u k l á d á**

1. radnímu Šteinerovi

**předložit Zásady rozvoje pěší dopravy v hl.m. Praze dle bodu č.I tohoto usnesení jako informaci Zastupitelstvu HMP**

Kontrolní termín: 30.9. 2010

**III. d o p o r u č u j e**

ředitelům městských organizací a starostům všech městských částí Praha 1 - 57 se seznámit se zněním Zásad rozvoje pěší dopravy v hl.m. Praze dle bodu č.I tohoto usnesení a v maximální míře je naplňovat

**IV. ž á d á**

1. ředitele Útvaru rozvoje hl.m. Prahy

o vypracování generelu hlavních pěších tras na území hl.m. Prahy

Kontrolní termín: 30.6. 2011

MUDr. Pavel Bém  
primátor hl.m. Prahy

JUDr. Rudolf Blažek  
náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: radní Šteiner  
Tisk: 9830  
Provede: radní Šteiner  
Na vědomí: odborům MHMP

## **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.

## Důvodová zpráva

Materiál je předkládán Radě HMP na základě usnesení Výboru dopravy ZHMP č. 6/1/2009 ze dne 11.6. 2009, který doporučil tyto zásady projednat v Radě HMP a Zastupitelstvu HMP a následně zadat vypracování Generelu pěší dopravy.

Taktéž Zásady rozvoje pěší dopravy (dále jen „Zásady“) vznikly na základě usnesení Výboru dopravy Zastupitelstva hl. m. Prahy ze dne 13.9. 2007. Následně vznikla pracovní skupina sestavená ze zástupců odboru dopravy MHMP, Útvaru rozvoje hl.m. Prahy, Technické správy komunikací hl.m. Prahy, zástupců městských částí a neziskových organizací, která Zásady vypracovala.

Základním cílem Zásad je zlepšit podmínky pro pěší dopravu na území hl.m. Prahy při přípravě nových staveb a projektů či rekonstrukcí stávajících komunikací a zrovnoprávnit postavení chodců s dalšími druhy dopravy. Zásady stanovují priority města při prosazování cest pro pěší a doporučují vhodná opatření. Jsou určeny zejména orgánům veřejné správy na území Prahy a také investorům a projektantům.

Pěší doprava je základním a nejekologičtějším způsobem dopravy. Současně má funkci společenskou, městotvornou, ekonomickou a nelze opominout ani význam chůze pro zdraví obyvatel. Ze všech druhů doprav je však také nejvíce náchylná vnějším podmínkám. Vedle neovlivnitelného faktoru počasí jsou významnými faktory ovlivňující rozhodnutí o chůzi kvalita komunikace, atraktivita prostoru a pocit bezpečí. Proto je zajištění kvalitních podmínek důležité. Na tuto skutečnost již reagují strategické dokumenty města, které podporu pěší dopravy doporučují. Zásady tyto dokumenty v oblasti podpory pěší dopravy rozpracovávají do konkrétní podoby. Jedná se o následující dokumenty.

Zásady dopravní politiky hl.m. Prahy: bod I.7: „Zvláštní pozornost věnovat zajištění bezpečného a pohodlného pohybu pěších a dbát, aby dopravní systém byl spolehlivě a snadno použitelný i pro děti a osoby s omezenou pohyblivostí a se sníženými orientačními možnostmi.“

Strategický plán hl.m.Prahy (aktualizovaná verze z prosince 2008): bod I. 4.1 Bezpečný a pohodlný pohyb chodců ve městě.

Dlouhodobá koncepce ochrany ovzduší na území hl.m.Prahy: opatření ORG 11: „Rehabilitace pěší a cyklistické dopravy, pěší zóny, zklidněné ulice“

Generel pěší dopravy by měl být podrobnějším podkladem pro návrh nového Územního plánu hl. m. Prahy z hlediska návrhu nezbytné pěší infrastruktury a podpůrným dokumentem při naplňování cílů dopravní politiky pro pěší. Cílem Generelu pěší dopravy je převést vypracované obecné zásady do konkrétních situací v místech, kde jsou identifikované problémy, navrhnout nové vhodné trasy a tím usnadnit návrh řešení v daných lokalitách. Vzhledem k rozloze hl. města Prahy by se Generel pěší dopravy měl týkat pouze tras celoměstského významu, za které jsou považovány trasy významné z hlediska více městských částí nebo velkého počtu uživatelů, přístupové trasy k významným terminálům veřejné dopravy a k dalším celoměstsky důležitým cílům jako například významné rekreační a sportovní oblasti. Generel se stane podkladem pro zpracování návrhu nového územního plánu hl. m. Prahy, který nově bude i obsahovat problematiku pěších propojení včetně vymezení veřejně prospěšných staveb.

Důvodová zpráva pro návrh materiálu do Zastupitelstva hl.m. Prahy je shodná s touto důvodovou zprávou.