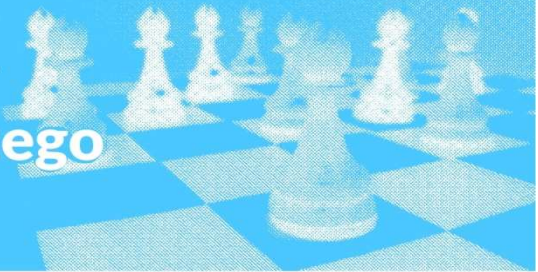




Załącznik Nr 1
do zarządzenia Nr
z dnia

Drogi dla pieszych w m.st. Warszawie

**Polityka tworzenia
korzystnych warunków
dla rozwoju ruchu pieszego**



w. 07.2015

Spis treści

1	Cele rozwoju systemu transportu pieszego	3
2	Podstawy polityki rozwoju transportu pieszego	6
3	Zestawienie narzędzi niezbędnych do realizacji polityki rozwoju transportu pieszego	6
4	Lista zadań do wykonania dla realizacji polityki.....	8
5	Materiały źródłowe	12
6	Autorzy	12

POLITYKA TWORZENIA KORZYSTNYCH WARUNKÓW DLA ROZWOJU RUCHU PIESZEGO

1 Cele rozwoju systemu transportu pieszego

Polityka rozwoju systemu transportu pieszego w Warszawie odwołuje się do podstawowych celów zapisanych w dokumentach nadrzędnych, jakimi są: „Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do roku 2015 i na lata kolejne” oraz „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m.st. Warszawy”.

Polityka transportowa uznaje znaczenie ruchu pieszego dla sprawnego funkcjonowania systemu transportowego. Przy deficycie przestrzeni komunikacyjnej, zwłaszcza w centralnej części miasta, złym stanie środowiska i ograniczonych środkach finansowych, kontrola dostępności wybranych obszarów miasta dla ruchu samochodowego może być rekompensowana stworzeniem dogodnych warunków obsługi środkami transportu zbiorowego (z dojazdami pieszymi do przystanków i integracją węzłów przesiadkowych) oraz stworzeniem dogodnych warunków dla ruchu pieszego i rowerowego.

Uwzględniając cel generalny polityki transportowej Warszawy, jakim jest usprawnienie i rozwój systemu transportowego, w celu stworzenia warunków dla sprawnego i bezpiecznego przemieszczania osób i towarów, przy ograniczeniu szkodliwego wpływu na środowisko naturalne i warunki życia, określa się cel główny w odniesieniu do transportu pieszego:

**Zwiększenie roli i jakości systemu transportu pieszego,
z uwzględnieniem potrzeb wszystkich grup użytkowników
w tym osób starszych i niepełnosprawnych.**

Osiągnięciu celu głównego będzie towarzyszyć realizacja czterech celów szczegółowych:

1. **Zwiększenie liczby podróży odbywanych pieszo, we wszystkich grupach użytkowników (wzrost ruchliwości pieszej)**

Poprawa jakości systemu transportu pieszego oraz oddziaływanie na zachowania komunikacyjne mieszkańców Warszawy mają doprowadzić do zwiększenia liczby przemieszczeń pieszych i tym samym do zwiększenia roli i udziału tego podsystemu transportowego w podziale zadań transportowych. Zostanie to osiągnięte poprzez zachęcanie do rezygnowania z odbywania długich podróży i rezygnowanie z wykorzystywania samochodów (na rzecz podróżowania pieszo i w połączeniu

Załącznik Nr 1: Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego w Warszawie
ROZDZIAŁ „Cele rozwoju systemu transportu pieszego”

z transportem zbiorowym). Wzrastająca rola transportu pieszego będzie zmniejszać presję na system transportowy związaną z koniecznością obsługi ruchu samochodowego, tym samym ograniczając zatłoczenie ulic i negatywne oddziaływanie transportu na środowisko naturalne, a poprawiać stan bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wzrost ruchliwości powinien dotyczyć wszystkich motywacji podróży i wszystkich grup użytkowników, podróży odbywanych od źródła do celu podróży, do węzłów przesiadkowych oraz w szczególności podróży odbywanych w centrum miasta (także podróży odbywanych w trakcie godzin pracy).

2. Zapewnienie dobrych warunków ruchu pieszego, w tym dla osób niepełnosprawnych

Celem jest zapewnienie pełnego dostępu do systemu transportowego oraz ułatwienie podróżowania pieszo wszystkim potencjalnym użytkownikom, m.in. osobom niepełnosprawnym. Do tej grupy należy zaliczyć także osoby starsze, rodziców z małymi dziećmi, ludzi z bagażem, itp. Poprawa warunków ruchu będzie dotyczyć: ułatwień w korzystaniu z ciągów pieszych dzięki ich odpowiedniej organizacji, ułatwień w pokonywaniu barier komunikacyjnych (np. przekraczania ulic i skrzyżowań, poruszania się wzdłuż ulic) oraz usprawnienia dojazdów do stacji, przystanków i węzłów przesiadkowych na transport zbiorowy. Poprawa warunków ruchu pieszego będzie także wynikiem podwyższenia standardów dotyczących projektowania, budowy i eksploatacji infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszego, w tym także jakości stosowanych materiałów i jakości wykonania.

3. Przywrócenie ulicom i placom funkcji miejskich

Ograniczanie ruchu samochodowego (i parkowania) w połączeniu z odpowiednią ofertą ze strony transportu zbiorowego i rowerowego zapewni możliwość tworzenia lepszych warunków dla ruchu pieszego. Zmiany w organizacji przestrzeni ulic i placów będą zachęcać do podróżowania pieszo i poprawiać estetykę przestrzeni miejskich. Odzyskiwanie przestrzeni dla pieszych będzie sprzyjać przywróceniu ulicom i placom ich tradycyjnych funkcji społecznych, kulturowych i estetycznych. Proces ten będzie dotyczyć przede wszystkim centrum miasta i w centrów dzielnic.

4. Zapewnienie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego pieszych

Podjęte działania polegające na wprowadzeniu uprzywilejowania ruchu pieszego, wyodrębnieniu przestrzeni dla pieszych, zapewnieniu wyższych standardów organizacji punktów kolizji z ruchem samochodowym i rowerowym oraz zabezpieczeniu ruchu osób niepełnosprawnych, będą redukować zagrożenia pieszych związane z ruchem drogowym. Początkowo celem będzie ograniczenie, a docelowo wyeliminowanie wypadków komunikacyjnych z ofiarami śmiertelnymi wśród pieszych i stworzenie warunków do bezpiecznego podróżowania pieszo, także jeśli chodzi o bezpieczeństwo osobiste.

Realizacja celu głównego ma służyć:

- a) zapewnieniu pieszym dobrej dostępności funkcji zlokalizowanych w mieście,
- b) zmianie dotychczasowego podziału zadań przewozowych i zwiększeniu udziału podróży odbywanych pieszo i transportem zbiorowym,
- c) poprawie bezpieczeństwa ruchu i bezpieczeństwa osobistego pieszych,
- d) stymulowaniu wprowadzania ładu przestrzennego na ulicach i placach,
- e) ułatwieniu korzystania z systemu transportowego przez dzieci, osoby starsze i osoby o innych rodzajach niepełnosprawności,
- f) poprawie stanu środowiska naturalnego,
- g) poprawie prestiżu i wizerunku miasta,
- h) zwiększeniu integracji społecznej i budowie tożsamości mieszkańców Warszawy,
- i) rozwojowi kultury.

Działania dotyczące ruchu pieszego będą wspomagane przez wprowadzenie standardów i wytycznych projektowania ciągów i przestrzeni pieszych.

Standardy mają służyć planowaniu, projektowaniu, wykonywaniu i utrzymaniu infrastruktury przeznaczonej dla pieszych, jako narzędzie realizacji Strategii Transportowej m.st. Warszawy.

Zakłada się, że stosowanie Standardów :

- poprawi jakość i ułatwi rozwój infrastruktury przeznaczonej dla pieszych,
- ujednostyni zasady projektowania, wykonywania i eksploatacji infrastruktury dla pieszych.

Stosowanie standardów będzie obowiązkowe przez: zarządców dróg i zarządców ruchu, jednostki zajmujące się planowaniem, biura projektowe, firmy wykonawcze we wszystkich przedsięwzięciach na terenie m.st. Warszawy, obejmujących budowę, przebudowę lub remont dróg i placów, w zakresie związanym z ruchem pieszych na etapie zamawiania, zlecenia, wykonania, zatwierdzenia i odbioru

Wytyczne projektowania i wykonywania dróg dla pieszych w m.st. Warszawie, stanowiące załącznik do zarządzenia Prezydenta m.st. Warszawy mają charakter fakultatywny. Zawierają instrukcje, wskazówki i zbiór dobrych praktyk, od których stosowania można odstępować jedynie w przypadku napotkania na trudności wykonawcze, wynikające ze specyfiki konkretnego odcinka drogi.

Wytyczne zawierają między innymi:

- wymagania wynikające z organizacji ruchu dla osób o ograniczonej sprawności,

Załącznik Nr 1: Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego w Warszawie
ROZDZIAŁ „Podstawy polityki rozwoju transportu pieszego”

- zasady organizacji stref pieszych, zasady sytuowania ciągów pieszych w liniach rozgraniczających ulicy,
- wytyczne geometryczne dla pasów ruchu pieszego w poszczególnych strefach

2 Podstawy polityki rozwoju transportu pieszego

Podstawą polityki rozwoju systemu transportu pieszego jest 5 zasad:

1. Bezpośredniość;
2. Dostępność;
3. Bezpieczeństwo;
4. Komfort użytkowania;
5. Atrakcyjność społeczno-kulturowa.

Każda z wyżej wymienionych zasad powinna być stosowana na trzech poziomach szczegółowości:

- obszaru (rozwiązania w skali obszaru miasta/dzielnicy),
- ulicy (rozwiązania w skali poszczególnych ulic i placów),
- detalu (poszczególnych elementów przestrzeni ulicy).

3 Zestawienie narzędzi realizacji polityki rozwoju transportu pieszego

Zasada	Poziom obszar	Poziom ulicy	Poziom detalu
1	Bezpośredniość		
	<p>Ograniczenie występowania powierzchni (szczególnie dużych) publicznie niedostępnych.</p> <p>Skracanie odległości podróży pieszych (m.in. poprzez wprowadzanie zasad i standardów urbanistycznych mających na celu mieszanie i bilansowanie funkcji w obszarach i obiektach).</p> <p>Trasowanie (planowanie) ciągów pieszych z uwzględnieniem kryterium najkrótszej drogi (jeśli chodzi o przebieg ciągów pieszych i położenie przejść przez jezdnię).</p>	<p>Dostosowywanie przebiegu ciągów pieszych do siatki ulic z uwzględnieniem zidentyfikowanych tras łączących źródła i cele ruchu.</p> <p>Stosowanie w projektowaniu ciągów pieszych kryterium najkrótszej drogi oraz w miarę możliwości z dopuszczeniem poruszania się pieszych w całym obszarze np. placów, parków itp., lub w poprzek nich. Projektowanie ciągów pieszych w miarę możliwości po obu stronach ulicy (gdy $V > 20$ km/h).</p> <p>Zachowywanie ciągłości ciągów pieszych, także w obszarze punktów kolizji z ruchem samochodowym i rowerowym, m.in. poprzez wyznaczenie przejść przez jezdnię w poziomie terenu na wszystkich wlotach skrzyżowań (zwłaszcza w centrum miasta).</p>	<p>Lokalizowanie elementów małej architektury, zieleni miejskiej i urządzeń związanych z infrastrukturą transportu poza powierzchnią użytkową przeznaczoną dla pieszych i w taki sposób, aby nie blokować dostępu do miejsc przekroczenia jezdni</p>

Załącznik Nr 1: Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego w Warszawie
 ROZDZIAŁ „Zestawienie narzędzi realizacji polityki rozwoju transportu pieszego”

		<p>Zwiększanie gęstości przejść przez jezdnię na odcinkach między skrzyżowaniami (zwłaszcza w centrum), tak aby w miarę możliwości zapewniać swobodne przemieszczanie się pieszych w poprzek ulicy.</p> <p>Organizowanie przekroju ulicy w sposób ułatwiający jej przekraczanie w poszukiwaniu celów podróży (unikanie barier dla ruchu pieszego, utrudniających dostęp do funkcji).</p> <p>W węzłach przesiadkowych lokalizowanie przejść dla pieszych, wyjść z przejść podziemnych i nadziemnych bezpośrednio przy platformach przystankowych.</p>	
2	Dostępność		
	<p>Tworzenie kompletnego układu korytarzy transportu pieszego, ukształtowanych czytelnie, przede wszystkim w dostosowaniu do sieci ulic.</p> <p>Wyznaczanie ciągów pieszych tam, gdzie siatka ulic nie jest wykształcona (place, parki, obszary usługowo-handlowe), szczególnie na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Utrzymywanie zasady ciągłości ciągów pieszych z unikaniem stosowania rozwiązań typu „sięgacze” – z zakończeniem „na ślepo”, szczególnie na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p>	<p>Kompletny układ tras i stosowane rozwiązania techniczne zapewniające czytelność i intuicyjne zrozumienie, także w przypadku osób nie znających miasta.</p> <p>Jednoznaczne określenie przeznaczenia ulicy/placu.</p> <p>Jednoznaczne określenie grup użytkowników ulicy/placu.</p> <p>Jednoznaczne określenie układu ciągów pieszych i zasad przekraczania jezdni.</p> <p>Zapewnienie podstawowej przestrzeni przeznaczonej wyłącznie dla ruchu pieszego.</p> <p>Powiązanie chodników z celami podróży (dojściami do poszczególnych obiektów, do przejść dla pieszych, przystanków transportu zbiorowego).</p> <p>Uwzględnienie występowania różnych kategorii ruchu pieszego z zapewnieniem rozwiązań eliminujących potencjalne konflikty (np. kolizje pieszych przechodzących wzdłuż ulicy z oczekującymi na przystanku transportu zbiorowego).</p> <p>Unikanie łączenia ruchu pieszego, za wyjątkiem specjalnie organizowanych stref pieszo-rowerowych i placów miejskich</p> <p>Dobre oznakowanie ciągów i urządzeń dla ruchu pieszego (drogowskazami, elementami dotykowymi itp.).</p>	<p>Stosowanie odpowiednich materiałów różnicujących funkcje ulicy (np. poprzez rodzaj nawierzchni).</p> <p>Stosowanie elementów tzw. małej architektury rozdzielających grupy użytkowników ulicy.</p> <p>Stosowanie rozwiązań ułatwiających poruszanie się osobom niepełnosprawnym (specjalne płyty chodnikowe z elementami prowadzącymi, płyty ostrzegawcze przed przejściami dla pieszych)</p> <p>Stosowanie elementów systemu informacji (drogowskazy, mapy).</p>

3	Bezpieczeństwo		
	<p>Kształtowanie systemu transportu pieszego z uwzględnieniem bezpieczeństwa ruchu pieszego i osobistego z punktu widzenia funkcji ulicy - wiąże się to z rezerwą odpowiedniej szerokości pasa drogowego.</p> <p>Rozwiązanie kolizji systemu transportu pieszego z innymi systemami transportowymi miasta, zgodnie z funkcją ulicy.</p>	<p>Uwzględnienie stopnia segregacji ruchu z punktu widzenia różnic prędkości pomiędzy poszczególnymi użytkownikami transportu - im większe różnice prędkości, tym większa izolacja ruchu pieszego; im mniejsze różnice prędkości, tym większa integracja poszczególnych systemów. Sposób rozwiązania punktów kolizji ruchu pieszego z innymi systemami transportowymi miasta z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa ruchu drogowego i funkcji ulicy.</p> <p>Wyposażenie ciągów komunikacji pieszej w oświetlenie umożliwiające bezpieczne przemieszczanie się po zachodzie słońca.</p> <p>Wyposażenie przejść dla pieszych w dodatkowe oświetlenie zwiększające widoczność pieszego.</p>	<p>Stosowanie urządzeń BRD, których funkcją jest izolacja ruchu pieszego w miejscach, gdzie jest to konieczne (wynika to z funkcji ulicy), przy czym urządzenia te nie powinny ograniczać widoczności w punktach kolizji.</p> <p>Rozwiązania punktów kolizji z wykorzystaniem urządzeń bezpieczeństwa ruchu drogowego (odpowiednie z punktu widzenia funkcji ulicy, sposobu rozwiązania kolizji, kategorii użytkowników i ich ewentualnej niepełnosprawności).</p> <p>Eliminacja elementów dodatkowych w pasie drogowym, kolizyjnych ze względu na ograniczenia widoczności (elementy małej architektury, zieleń itd.).</p>
4	Komfort użytkowania		
	<p>Prowadzenie ciągów pieszych przez tereny atrakcyjne z punktu widzenia przyległego zagospodarowania, atrakcyjne widokowo i krajobrazowo, szczególnie na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.</p> <p>Prowadzenie ciągów pieszych w miarę możliwości z zapewnieniem osłonięcia przed wiatrem i deszczem oraz ograniczeniem negatywnego oddziaływania ruchu (hałas, zanieczyszczenia).</p> <p>Minimalizowanie konieczności pokonywania różnic wysokości - w miarę możliwości planowanie ciągów pieszych bez konieczności korzystania z przejść wielopoziomowych, szczególnie na poziomie miejscowych planów zagospodarowania</p>	<p>W rozwiązaniach geometrycznych, zwłaszcza przekroju ciągów pieszych, uwzględnianie informacji o natężeniach oraz charakterystyce ruchu pieszego (uwzględnienie potrzeb osób z ograniczeniami ruchowymi).</p> <p>W rozwiązaniach wysokościowych unikanie powstawania uskoków i progów. W przypadku krzyżowania się ciągów pieszych z ulicami lokalnymi i zjazdami dostosowywanie niwelety do niwelety ciągu pieszego.</p> <p>W węzłach, w przypadku organizowania ruchu pieszego na kilku poziomach, stosowanie oprócz schodów pochylni ze spadkiem nie większym niż 8%, ewentualnie wind.</p> <p>W przypadku realizowania ciągów pieszych na dużych pochyleniach podłużnych (>6%), stosowanie spoczników umożliwiających zatrzymanie się.</p> <p>Zapewnienie właściwego oświetlenia</p>	<p>Stosowanie materiałów do wykonywania nawierzchni, które nie tworzą powierzchni nierównych i śliskich.</p> <p>Prawidłowe wykonywanie elementów umieszczanych w nawierzchni (np. włazy studzienek, obudowy słupów i znaków), bez powodowania nierówności i w dostosowaniu do podstawowej nawierzchni ciągu pieszego (pod względem faktury, koloru, itp.).</p> <p>W przypadku występowania nawierzchni śliskich, stosowanie dodatkowych rozwiązań zwiększających szorstkość.</p>

Załącznik Nr 1: Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego w Warszawie

ROZDZIAŁ „Lista działań służących do realizacji polityki”

	przestrzennego.	i odwodnienia ciągów pieszych. Zapewnienie właściwego bieżącego utrzymania ciągów pieszych, także w okresie zimowym. Zapewnienie właściwego utrzymania zieleni w bezpośrednim sąsiedztwie ciągu pieszego, tak by skrajnia ruchu pieszego była zachowana.	Stosowanie rozwiązań przeciwdziałających utrudnianiu korzystania z ciągów pieszych i ich blokowaniu (np. jednoznaczne określenie miejsc przeznaczonych do: -parkowania i postoju pojazdów, -ustawiania urządzeń technicznych, -lokalizowania elementów reklamowych)
5	Atrakcyjność społeczno-kulturowa		
	<p>Przyjęcie strategii rozwoju obszaru w zakresie zagospodarowania przestrzennego i systemu transportowego.</p> <p>Zwiększanie zróżnicowania programu funkcjonalnego obszaru (miejsca pracy, mieszkania, funkcje usługowe, handlowe) i redukcja przestrzeni przeznaczonej na obsługę ruchu samochodowego</p> <p>Wyznaczenie stref miasta z ograniczeniami dla ruchu samochodowego i priorytetowym traktowaniem pieszych (ulice z ograniczeniami dostępności dla wybranych grup użytkowników, strefy pieszo-rowerowe i piesze).</p> <p>Zapewnienie rezerw terenu na organizowanie ponadstandardowych szerokości ciągów pieszych, szczególnie na poziomie miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego..</p> <p>Ochrona ciągów pieszych przed hałasem i emisjami zanieczyszczeń powietrza.</p>	<p>Lokalizowanie funkcji w obrębie ciągów pieszych o charakterze innym niż komunikacyjna (punktowo lub o charakterze ciągłym).</p> <p>Lokalizacja przestrzeni pieszych w taki sposób, aby w możliwie najmniejszym stopniu były narażone na hałas i zanieczyszczenie powietrza.</p> <p>Tworzenie miejsc (np. placów) umożliwiających organizację plenerowych imprez okolicznościowych.</p> <p>Poprawa walorów estetycznych ciągów pieszych poprzez wprowadzanie np. zieleni dekoracyjnej, elementów wodnych, materiałów nawierzchniowych.</p> <p>Tworzenie miejskich szlaków tematycznych wzdłuż najbardziej atrakcyjnych ciągów pieszych.</p> <p>Poprawa krajobrazu nocnego ulicy poprzez oświetlenie ciągów pieszych, wprowadzanie iluminacji budynków.</p>	<p>Wypożyczenie przestrzeni dla pieszych w elementy małej architektury, tj. ławki, stoliki, parasole itd., w dostosowaniu do charakteru ulicy.</p> <p>Zapewnienie w wybranych przestrzeniach pieszych bezprzewodowego dostępu do sieci Internet.</p> <p>Wprowadzanie w krajobraz ulicy elementów sztuki.</p> <p>Zwrócenie uwagi na detale techniczne, a przez to poprawę ich jakości i estetyki (np. pokrywy studzienek, włazów itd.).</p>

4 Lista działań służących do realizacji polityki

Politykę rozwoju ruchu pieszego należy realizować poprzez (łącznie):

- 1) segregowanie ruchu pieszego od intensywnego ruchu samochodowego na trasach o podstawowym znaczeniu dla ruchu samochodowego (ruch pieszych na wydzielonych ciągach pieszych, ograniczanie dostępu do jezdni, przekraczanie jezdni z zastosowaniem tuneli lub kładek);

Załącznik Nr 1: Polityka tworzenia korzystnych warunków dla rozwoju ruchu pieszego w Warszawie
ROZDZIAŁ „Lista działań służących do realizacji polityki”

- 2) segregowanie ruchu pieszego od intensywnego ruchu rowerowego (drogi dla rowerów, pasy ruchu dla rowerów); w przypadku mniejszej intensywności ruchu pieszego i rowerowego z dopuszczeniem organizacji dróg dla pieszych i rowerów, ale z wyraźną segregacją przestrzeni zarezerwowanej dla poszczególnych użytkowników (za pomocą nawierzchni o odmiennej fakturze, kolorze lub wysokości w profilu poprzecznym);
- 3) uprzywilejowanie ruchu pieszego w centrum Warszawy i centrach dzielnic ze stosowaniem zasady prowadzenia ruchu pieszego na powierzchni terenu, na ciągach pieszych wolnych od przeszkód i dostosowanych do intensywności ruchu pieszego, z przekraczaniem jezdni na przejściach naziemnych (także tam gdzie funkcjonują przejścia podziemne) i z dostosowaniem programów sygnalizacji świetlnej do potrzeb ruchu pieszego;
- 4) organizowanie ulic i stref ruchu uspokojonego z ograniczeniami prędkości dla samochodów i uprzywilejowaniem ruchu pieszego;
- 5) wyłączenie wybranych ulic z ruchu samochodowego z przeznaczeniem dla ruchu pieszego, ewentualnie rowerowego i transportu zbiorowego;
- 6) rewitalizowanie ulic z organizacją przestrzeni dla pieszych i dostosowywaniem parametrów przekroju poprzecznego do potrzeb ruchu pieszego, z wymianą nawierzchni, z porządkowaniem przekroju i wdrażaniem rozwiązań integracyjnych dla osób niepełnosprawnych; w obszarach zabytkowych także bez wyróżniania krawężnikiem stref przeznaczonych dla grup użytkowników;
- 7) eliminowanie barier komunikacyjnych dla ruchu pieszego, m.in. poprzez uzupełnianie przejść dla pieszych na skrzyżowaniach, modernizowanie dojazdów do przejść przez jezdnię i otoczenia przejść (z zastosowaniem ułatwień dla integracji osób niepełnosprawnych), modernizowanie schodów (doposażenie w pochylnie); dogęszczanie liczby przejść przez jezdnię na odcinkach pomiędzy skrzyżowaniami;
- 8) eliminowanie parkowania na chodnikach, utrudniającego ruch pieszych i zagrażającego bezpieczeństwu w otoczeniu przejść przez jezdnie;
- 9) zastępowanie malowanych powierzchni wyłączonych z ruchu pojazdów (w sąsiedztwie przejść dla pieszych) wydzieleniami trwałymi, np. w formie zabrukowania, poszerzenia chodnika, zorganizowania miejsc postojowych dla rowerów;
- 10) modernizowanie i uzupełnienie oświetlenia ciągów pieszych oraz przejść przez jezdnię;
- 11) modernizowanie węzłów przesiadkowych pod kątem minimalizowania dróg dojścia pomiędzy punktami odprawy innych środków i systemów transportu: metra, tramwaju, autobusu, parkingów

- P+R i B+R, ograniczanie konieczności pokonywania różnic poziomów i w miarę możliwości doposażenie dojeżdżających pieszych w zadania i systemy nowoczesnej informacji (drogowskazy, odprawy środków transportu itp.);
- 12) zwiększenie aktywności jednostek miejskich na rzecz usprawnienia ruchu pieszego, a także wykonywania prac analitycznych, opiniotwórczych i kontrolnych oraz zapewnienia koordynacji pomiędzy dzielnicami i innymi jednostkami Miasta;
 - 13) weryfikowanie założeń koncepcyjnych i projektów infrastruktury transportowej pod kątem realizacji potrzeb ruchu pieszego (audyt ruchu pieszego i rozwiązań dla osób niepełnosprawnych).
 - 14) realizację robót budowlanych w zakresie przestrzeni dla ruchu pieszego według projektów wielobranżowych, zawierających w szczególności wytyczne architektoniczne.

5 Materiały źródłowe

- Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m.st. Warszawy (uchwała Rady m.st. Warszawy nr LXXXII/2746/2006 z dnia 10.10.2006 r. z późn.zm.)
- Strategia zrównoważonego rozwoju systemu transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne (uchwała Rady m.st. Warszawy Nr LVIII/1749/2009 z 9 lipca 2009r.)
- Standardy projektowe i wykonawcze dla systemu rowerowego w m.st. Warszawie, TransEko, Warszawa 2009
- Studium rozwiązań modernizacyjnych dla typowych nawierzchni pieszych warszawskich przestrzeni publicznych, Czeredys M., Filip A., Kalnoj – Ziarkowska E., Warszawa 2011
- Strategia rozwoju systemu transportu pieszego, TransEko, Warszawa 2011

6 Autorzy

RS ARCHITEKTURA KRAJOBRAZU

mgr inż. arch. kraj. Dorota Rudawa
mgr inż. arch. kraj. Patryk Zaręba
mgr inż. arch. kraj. Anna Wiechetek
mgr inż. arch. kraj. Agnieszka Gasparska

TRANSEKO BIURO PROJEKTOWO KONSULTINGOWE

dr inż. Andrzej Brzeziński
mgr inż. Maciej Dobrosielski
dr inż. Tomasz Dybicz
mgr inż. Karolina Jesionkiewicz- Niedzińska
mgr inż. Magdalena Rezwow- Mosakowska
mgr inż. Agnieszka Rogala
dr inż. Piotr Szagała
mgr inż. Łukasz Szymański
mgr inż. Zygmunt Uzdalewicz
mgr inż. Paweł Włodarek

MIEJSKA PRACOWNIA PLANOWANIA PRZESTRZENNEGO I STRATEGII ROZWOJU

mgr inż. arch. Tomasz Gamczyk
mgr inż. Stefan Kowalski

BIURO DROGOWNICTWA I KOMUNIKACJI, URZĄD M.ST. WARSZAWY

mgr inż. Maryla Przytułska
mgr inż. Joanna Błaszczak
mgr Agnieszka Dąbrowa
mgr Monika Rybczyńska-Ejchorszt



RS ARCHITEKTURA KRAJOBRAZU
ul. Przyrzecze 39
05-510 Konstancin-Jeziorna



TRANSEKO Brzeziński, Dybicz, Szagała sp.j.
Ul. Śniadeckich 20/13
00-656 Warszawa



Miejska Pracownia Planowania Przestrzennego i Strategii Rozwoju
Plac Defilad 3
00-901 Warszawa



URZĄD MIASTA STOLECZNEGO WARSZAWY
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
ul. Miodowa 19/19, 00-650 Warszawa, tel. 22 469 00 00, faks 22 469 00 41
www.um.warszawa.pl