



město pro chodce



systémový přístup



bezpečnost



technická úroveň



příjemnost



koordinace

Zásady

řešení pěší dopravy v městě Plzni





MĚSTO PRO CHODCE

Obecné zásady

Zajistit pro chodce přístupnost a prostupnost všech částí města

Realizace křižovatky „U Jána“, která dostatečně nezohlednila potřeby pěší dopravy, oddělila světoznámý pivovar Prazdroj od centra města.

Výsledkem tohoto stavu je nebezpečné přecházení vozovky mezi auty v řadících pruzích křižovatky.



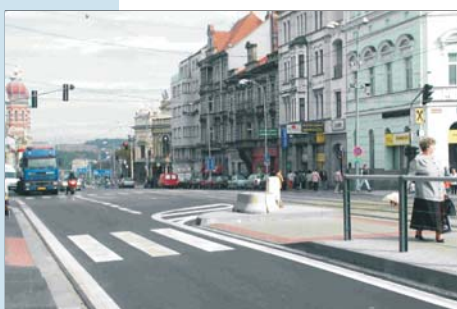
Prosazovat komfortní trasy jak po stránce technických parametrů, tak z hlediska uživatelské příjemnosti navržených řešení

Tuto zásadu zatím určitě nenaplnuje lávka přes Úslavu v Lobzích, která je součástí důležité rekreační trasy, zpřístupňující pro obyvatele Slovan protilehlou část údolní nivy Úslavy.



V intravilánu města upřednostňovat při křížení s komunikacemi úrovněová řešení s uplatněním moderních bezpečnostních a zklidňovacích prvků

Úrovněové přechody sice snižují plynulost automobilového provozu, zajišťují však pro chodce potřebnou uživatelskou pohodu a při správném návrhu i potřebnou míru bezpečnosti.



Při mimoúrovňových kříženích hledat řešení s minimalizací ztracených spádů se zajištěním podmínek pro využívání osobami se sníženou schopností pohybu a orientace

V některých případech je užití mimoúrovňových řešení nezbytné. Lávka propojující Zátíší s Borskými poli je příkladem zanedbání požadavků na uživatelský komfort.

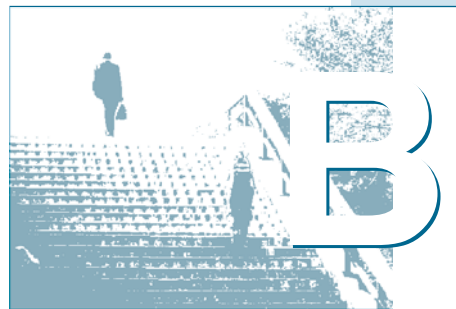


SYSTÉMOVÝ PŘÍSTUP

Systémové řešení sítě pěších tras

Zajistit komfortní pěší propojení ze všech městských částí do centrální oblasti

Takto začíná významná pěší trasa směřující z centrální oblasti na jih podél řeky Radbuzy do oblasti Slovan a Bor.



Zajistit pěší propojení mezi jednotlivými zastavěnými částmi města, zejména mezi obytnými útvary

Tento nepříjemný tunýlek propojuje Zátíší a Skvrňany. Tudy chodí děti do školy, tudy chodí lidé do práce.



Zajistit pěší propojení obytných útvarů do krajinného zázemí města, zejména do území vhodných pro rekreaci obyvatel

Realizovaná lávka přes Úhlavu v prodloužení Sporné ulice slouží obyvatelům Slovan a Čechurova k oblíbeným vycházkám do přírodních partií za řekou.



Dle poptávky zajistit pěší propojení do sousedních obcí

Chodník mezi Křimicemi a Vochovem končí u křimického hřbitova. Pro případné propojení obou obcí již stačí dokončit pouze kratší část z celého úseku.





BEZPEČNOST

Podmínky pro bezpečný pohyb chodců



Prosazovat užití moderních prvků dopravního zklidňování komunikací, například zvýšené přechody pro pěší, dělicí ostrůvky, prvky na snížení průjezdních rychlostí atd.

Odborné složky technických úřadů města dlouhodobě usilují o zavádění moderních zklidňovacích a dopravně bezpečnostních prvků do praxe. Jedním z mnoha příkladů jsou chráněné pěší přechody realizované při rekonstrukci Koterovské ulice.



Zajistit umístování přechodů pro chodce v přirozených trasách pěší dopravy

Zejména nevhodná pro bezpečnost chodců je stávající praxe umístování přechodů v křižovatkách mimo linii navazujících chodníků. Chodci využívající svých přirozených pěších tras, přecházejí ulice mimo přechody situované za rohy bloků, a tak nevhodně situované přechody bezpečnost dopravního provozu spíše zhoršují.



Zajistit chráněné přechody pro chodce na přístupových trasách ke školám a zdravotnickým zařízením

Realizace chráněného přechodu v koordinaci se zastávkami městské hromadné dopravy v ulici Na dlouhých je nejen vzorovým příkladem pro obdobné lokality na území města, ale i propagací moderních bezpečnostních prvků v oboru dopravního inženýrství.



Upřednostňovat oddělení chodců a cyklistů před vytvářením smíšených stezek pro pěší a cyklisty

Nebezpečný smíšený provoz pěších a cyklistů na trase podél Radbuzy byl řešen vyznačením cyklistické stezky, formálně vylučující pěší dopravu z tohoto prostoru. Chodcům však nebyla poskytnuta náhradní trasa, a tak smíšený provoz probíhá dále, pro převažující pěší dopravu však ve zhoršených podmínkách.

TECHNICKÁ ÚROVEŇ

Podmínky technické úrovně pěších tras

Zajišťovat podmínky pro užívání veřejných pochozích ploch dle Vyhlášky 369/2001 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Podmínka bezbariérového pohybu je jedním ze základních požadavků na veřejné prostory. Na její naplnění však stále čekají též některé významné plochy v centrální oblasti.



Zajišťovat podmínky pro užívání veřejně přístupných objektů dle Vyhlášky 139/2001 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

Téměř ideální podmínky pro zřízení bezbariérového přístupu do této prodejní jednotky, a přesto investor, projektant a hlavně stavební úřad nezajistili naplnění příslušné vyhlášky.



Zajišťovat podmínky pro užívání zastávek veřejné dopravy dle Vyhlášky 139/2001 Sb. Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace; řešit zkrácení a zkvalitnění přestupních tras v přestupních uzlech

Realizované tramvajové zastávky v sadech Pětatřicátníků dále rozšířily již značně převažující počet zastávek s bezbariérovou úpravou a zlepšily přestupní vazby v tomto uzlu.



Preventivní činností i následnými opatřeními vytvářet podmínky pro to, aby kvalita pěší dopravy na chodnicích a jiných veřejných plochách nebyla negativně ovlivňována předměty a objekty tvořícími překážky v pohybu chodců

Kromě mobilních překážek, avšak mnohdy trvale umístěných na chodníku, jsou to často i pevně situované objekty v podobě sloupů, rozvodných a pojistkových skříněk a dalších technických zařízení.





PŘÍJEMNOST

Užitné a estetické kvality pěších ploch

Podporovat rozvoj pěší dopravy důrazem na estetické kvality pochozích ploch

Mezi úseky s největší intenzitou pěší dopravy patří ulice Bedřicha Smetany. Před lety získala tato trasa i s přilehlými sady kvalitní úpravu odpovídající jejímu významu.



Podporovat rozvoj pěší dopravy vybavováním pěších tras, pochozích ploch, náměstí a parků vhodným uličním mobiliářem

Vhodně umístěné, esteticky a funkčně dobře navržené lavičky patří mezi nejvíce využívaný městský mobiliář. Jedním z vhodných příkladů je kruhová lavička kolem stromu na okraji Šafaříkových sadů.



Podporovat rozvoj pěší dopravy doplňováním pěších tras a pochozích ploch doprovodnou, zejména stínící zelení

Stromy podél pěších tras svým stínem vytvářejí příjemné prostředí, které láká chodce do ulic, a to nejen na pěší zóně v Kopeckého sadech.



Rozvíjet pobytovou funkci stávajících městských prostorů a parků intenzivnější údržbou nebo rekonstrukcí ploch; zvýšit jejich užitnou hodnotu pro krátkodobou rekreaci

Rozvoj pobytové funkce veřejných ploch nejen přispívá k příjemnému oživení městského prostředí, ale příznivě ovlivňuje i nárůst intenzit pěší dopravy.



KOORDINACE

Doprava, urbanismus, podpora

Rozvoj pěší dopravy koordinovat s ostatními složkami dopravního systému, zejména s veřejnou a cyklistickou dopravou, ale i dopravou v klidu (reagovat na zastávky veřejné dopravy, na trasy cyklistické dopravy, na záchytná parkoviště systému zaparkuj a jdi atd.)

Pěší doprava je součástí dopravního systému. Čím lépe se daří jednotlivé složky dopravy vzájemně koordinovat, tím lépe funguje celý dopravní systém.

Rozvoj pěší dopravy koordinovat s funkčním využitím území a vytvářet podmínky pro lokalizaci komerčních i nekomerčních aktivit, které s veřejnými plochami žijí ve vzájemné symbióze a atraktivitu pěších tras i veřejných ploch dále podporují; vazbu pěších tras na okolní území posilovat dalším rozvojem městského informačního systému

Směrovníky informující o jednotlivých cílech při pěších trasách jsou již nedílnou součástí města.

Zajišťováním veřejného pořádku, údržby a úklidu vytvářet příznivé předpoklady pro příjemný pobyt a pohyb lidí po pěších trasách a dalších veřejných prostorech města; důrazem na dodržování dopravních předpisů zejména v oblasti odstavování a parkování automobilů zajistit volné přecházení chodců v místech k tomu určených

Pochozí plochy podél nábřeží v centru města by si jistě zasloužily být lepší vizitkou krajského města.

Aktivně využívat programy Evropské unie, Vlády ČR i neziskových organizací, podporující grantovým financováním, osvětou nebo jinou činností rozvoj pěší dopravy

Jmenovat je možné například Národní rozvojový program mobility pro všechny, Zdravé město, Místní agenda 21, Den bez aut atd.





Zásady řešení pěší dopravy v městě Plzni

jsou úvodní prací širšího souboru rozvojových dokumentů Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně věnovaných oblasti pěší dopravy. Navazující dokumentací je zpracovávána koncepce pěších tras, v současné době dokončená pro oblast Slovan. Na zpracovanou síť pěších tras dále navazuje program bezbariérových tras umožňující aktivní zapojení do Národního rozvojového programu mobility pro všechny. Podkladem pro zpracování Zásad řešení pěší dopravy v městě Plzni byly níže uvedené právní a normové podklady i výchozí rozvojové dokumenty schválené samosprávnými orgány města Plzně.



Program rozvoje města Plzně

se věnuje pěší dopravě v části 4 - Doprava, která obsahuje cíl 4.2 Zajistit bezpečnost, pohodlí a atraktivitu tras pro pěší a cyklisty. K jeho naplnění je stanoveno opatření 4.2.1 Realizace ucelených, bezpečných a bezbariérových tras pro pěší. Toto opatření je dále rozpracováno do několika projektů včetně zpracování generelu pěších tras. Pěší dopravou se v Programu rozvoje města Plzně, a to zejména s vazbou na městské funkce a na řešení městských prostorů, zabývá i část 3. Obyvatelstvo, suburbanizace, vnitřní prostředí města, a to v cíli 3.3 Revitalizovat funkčně a urbanisticky poškozená území, který obsahuje několik projektů týkajících se i pěší dopravy.



Zásady dopravní politiky města Plzně

schválené Radou města Plzně usnesením č. 367/96 ze dne 25. 6. 1996 stanovují základní mantinely pro uspořádání a rozvoj komunikačního systému. V části 2. Preference a vzájemné vztahy definují priority při zajištění potřeb jednotlivých složek dopravního systému s vyzdvížením významu zejména pěší dopravy. Samostatně se Zásady dopravní politiky věnují pěší dopravě v kapitole 6. Pěší doprava. Podrobnějším rozpracováním této kapitoly vznikly tyto Zásady řešení pěší dopravy v městě Plzni.



Zákon č. 50/1976 Sb.

o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), ve znění pozdějších předpisů

Vyhláška 369/2001 Sb.

Ministerstva pro místní rozvoj o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace

ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací

Národní rozvojový program mobility pro všechny



(c) Útvar koncepce a rozvoje města Plzně
Škroupova 5, 305 84 Plzeň
telefon: 378 035 001, Fax: 378 035 002
internetové stránky: <http://info.plzen-city.cz/ukr>
E-mail: ukrmp@mmp.plzen-city.cz