

MOTTO:

Chceme změnit postoj řidičů k rychlé jízdě tak, aby se rodiče nebáli pouštět děti do školy pěšky nebo na kole samotné. Chceme upravit ulice našeho města tak, aby lidé šli rádi pěšky do práce, na nákup nebo jen tak se pro radost projít.

**Ken Livingstone,
starosta Londýn**

STRATEGIE ROZVOJE
PĚŠÍ DOPRAVY



Město pro pěší

Strategie rozvoje pěší dopravy

Editace:

Petra Lukešová, Michaela Valentová, Michal Křivohlávek

Překlad:

Petr Kurfürst

Fotografie:

Michal Křivohlávek, Petr Raška, Rober Sedlák, Petr Šmíd

Michaela Valentová, Marie Zachovalová

Grafická úprava:

František Dlabač – Utrum

Tisk:

Realtisk, s.r.o.

Vydání:

první, únor 2008

Náklad:

1000 ks

Vydavatel a distribuce:

Oživení, o.s.

Pelléova 7

160 00 Praha 6

tel: +420 257 531 983

oziveni@oziveni.cz

www.oziveni.cz

Na obálce je obrazová část Generelu pěší dopravy města Plzně.

© Oživení, o. s., 2008

ISBN 978-80-254-1391-3



Vážení čtenáři,

Chůze je důležitou složkou lidského bytí. Aniž si to uvědomujeme, je chůze základní nebo jedinou součástí každé cesty. Každá cesta vykonávaná vozidly, dopravními prostředky, začíná a končí chůzí. V Praze se přibližně 23% všech vnitroměstských cest koná pouze pěšky. Chůze má nesporný význam pro lidské zdraví, lékaři zdůrazňují její potřebu pro udržování dobrého zdravotního stavu zejména u starších osob.

Od poloviny minulého století věnovali pracovníci městských správ a dopravní odborníci pozornost řešení především městské hromadné dopravy a také rychle rostoucí a ve svých požadavcích stále náročnější složce dopravy – dopravě automobilové. V poslední době se však postoj k chodcům a jejich pohybu po městě mění. Pozornost se věnuje zejména bezpečnosti chodců v místech střetů s vozidly, a to zejména tam, kde se pohybuje větší počet dětí, mládeže a starších osob. Postupně se zlepšují též podmínky pro pohyb osob se sníženou schopností pohybu a orientace po místních komunikacích.

Různému charakteru cest chodců odpovídá jejich časové rozložení a četnost. V určitých oblastech města dochází v téže době k soustředění pěších cest různého charakteru a v důsledku toho k vysokým intenzitám pěšího provozu na místních komunikacích.

V Praze se největší počet pěších cest realizuje v centrální oblasti města, zejména pak na území městské části Praha 1. Lze konstatovat, že i když dochází od roku 1963 do současnosti (až na výjimky týkající se např. některých turistických tras) k trvalému poklesu počtu chodců pohybujících se na ulicích centra Prahy, stále se na tomto území uskutečňuje téměř třetina všech pěších cest vykonaných ve městě.

Řešení pohybu chodců v Praze věnuje hlavní město Praha stále větší pozornost. V závislosti na naléhavosti řešení vytipovaných problémů jsou postupně odstraňovány zjištěné nedostatky a zlepšovány a vytvářeny podmínky pro bezpečný, volný, pohodlný a celkově příjemný pohyb a pobyt chodců na místních komunikacích města Prahy.

Věřím, že i naše dnešní konference přispěje ke zlepšení podmínek pro pěší dopravu v Praze, zejména s využitím zahraničních zkušeností partnerských měst jako je Vídeň nebo Amsterdam.

Přeji konferenci „Město pro pěší“ mnoho zdaru.

Radovan Šteiner,
radní hlavního města Prahy pro oblast dopravy

OBSAH

Město pro pěší , Ing. arch. Eva Staňková	5
Každodenní chůze ve městě , MSc. Rob Methorst	14
Pěší doprava ve Vídni – dopravní plánování , Dipl. Ing. Gabriele Steinbach	19
Rozvoj podmínek pro pěší dopravu v městě Plzni , Ing. Petr Raška	23
Brno – tvorba základní sítě pěších tras , Ing. arch. Robert Sedlák	25
Pěší doprava v Brně , Ing. Dana Wendscheová, PhD.	29
Přílohy:	
Mezinárodní charta chůze	33
Zásady rozvoje pěší dopravy v městě Plzni	39



Město pro pěší

Ing. arch. Eva Staňková

Problematikou rozvoje města se zabývala v týmu Útvaru hlavního architekta města Brna. Od 90. let vedoucí osobnost občanského sdružení Vaňkovka, zaměřeného na oživení historicky cenného rozvojového území (tzv. brownfieldu) v centru Brna. Neúnavně přináší nové podněty a propojuje lidi s cílem pozvednout kvalitu městského prostředí.

Na cestě člověka od pravěku k cestě na Měsíc je stopa bosé lidské nohy v Africe symbolem úsvitu lidské civilizace. Lidí bylo tehdy ještě málo a místa pro lidská sídla bylo na Zemi spousta. Oproti tomu otisk boty Neila Armstronga na Měsíci signalizuje počátek epochy, ve které lidstvu začíná být Země těsná. Je nejvyšší čas pochopit, že rozsah využitelného území naší planety je omezený, také zemský povrch je jedním z limitovaných zdrojů udržitelného rozvoje.

V České republice dosud nebyla pěší doprava považována za legitimní součást celého dopravního systému. Opomíjení systému pěších cest vedlo k takovému rozvoji ostatních druhů dopravy, který vytvářel pro chodce stále nové bariéry. Prostupnost města pro chodce a pěší dostupnost příměstské rekreace je přitom významným ukazatelem kvality života i hospodárného využívání urbanizovaného prostoru. Specifickou skupinou, jejíž potřeby individuálního pohybu nejsou u nás stále dostatečně zajištěny, jsou maminky a tatínkové s kočárky, staří lidé, vozíčkáři i jinak handicapovaní občané.

Ve světě se již koncem dvacátého století začal prosazovat nový trend – renesance chůze a poptávka po odpovídající struktuře pěších tras ve městě i jeho okolí. Zatímco systém turistických tras ve volné krajině funguje v naší zemi již více než 100 let (první značení je z r. 1889), systémový přístup k pěší dopravě při plánování měst u nás dosud na celostátní úrovni neexistuje. Dosavadní snahy o koncepční řešení jsou zatím spíše výjimkou.



Pěší doprava je součástí dopravního systému

Důsledkem postupující globalizace jsou stále větší nároky na přepravu zboží i osob – dopravní stavby zabírají ve městech i krajinně stále více plochy a stojí stále více peněz, přesto se výsledná dostupnost některých míst pro lidi spíše zhoršuje. „Proudí“ motorové dopravy degradují životní prostředí, ohrožují bezpečí chodců uvnitř měst a „vyplavují“ obyvatele za jeho hranice. Tím ovšem vznikají další dopravní nároky a problém dále narůstá.

Nové dopravní koridory, budované většinou bez ohledu na historické pěší vztahy, postupně fragmentují také příměstskou a venkovskou krajinu. Někdy se stane, že místní obyvatelé až po vybudování „vymodleného“ obchvatu zjistí, že se už pěšky nedostanou do blízkého lesa.

Dopravní obsluha je složitá úloha, kterou je třeba řešit systémově – s ohledem na dlouhodobé a prostorově vzdálené důsledky každého rozhodnutí. To, že některou část složitého systému (např. pěší vztahy, pěší trasy a potřeby chodců) „nevidíme“, ještě neznamena, že tato část neexistuje a neovlivňuje fungování celého systému. Jednoduchá „lineární“ řešení, která ignorují zpětné vazby mezi všemi částmi složitých systémů, způsobují zpravidla naopak ještě větší problémy – jen s určitým zpožděním, případně na jiných místech.

Kanadský Victoria Policy Transport Institute rozlišuje dva způsoby dopravního plánování – konvenční a „moderní“. Konvenční dopravní plánování vychází z předpokladu, že vývoj dopravy má lineární podobu, kdy modernější a rychlejší modely nahrazují starší a pomalejší způsoby dopravy podle vzorce: Chůze – Jízdní kolo – Vlák – Autobus – Automobil – Super automobil. Tento lineární model vývoje předpokládá, že starší druhy dopravy nemají velkou důležitost. To, že nárůst automobilové dopravy působí významné zpoždění hromadné dopravy a vytváří bariéry pro pěší dopravu, není v rámci této koncepce chápáno jako negativum. Podle této perspektivy znamená podpora veřejné hromadné dopravy, chůze a cyklistiky na úkor automobilové individuální dopravy krok zpět.

Opak představuje moderní plánování vycházející z „paralelního modelu“, v němž je každý druh dopravy považován za přínosný. Dopravní pokrok chápe tento model jako proces zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V jeho rámci nemají prioritu rychlejší, motorizované způsoby dopravy. Klíčem k fungující dopravě ve městech je různorodost v nabídce mobility. Preference automobilové dopravy v mnoha případech nepřispívá ke zlepšení mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech, zhoršuje. V dopravním a územním plánování by tedy měl být kladen důraz na lepší dosažitelnost cílů, a to za pomoci všech druhů dopravy. Nejvyšší dosažitelností se vyznačují města, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu.

Ing. Petr Pokorný, Centrum dopravního výzkumu



Město přátelské k chodcům je společensky i ekonomicky úspěšné

"Cesta, pruh země, po kterém se chodí pěšky. Silnice se liší od cesty nejenom tím, že se po ní jezdí autem, ale že je jen čarou, která spojuje jeden bod s druhým. Silnice nemá smysl v sobě samé; smysl mají jen dva body, které spojuje. Cesta je chvála prostoru. Každý úsek cesty má smysl sám v sobě a zve nás k zastavení."

Milan Kundera, Nesmrtelnost

Lidé jsou sice schopni řídit rychlá auta, letadla a kosmické rakety, ale podněty ze svého okolí dokážou plně vnímat jen při určité rychlosti pohybu. Ve městě přátelském k chodcům na vás ulice působí více jako pěší cesty a méně jako silnice obestavěné budovami. Takové město uplatňuje pohled chodce již při návrhu nových čtvrtí a přestavbě rozsáhlejších průmyslových ploch, tzv. brownfields. Parter živoucí městské čtvrti odpovídá měřítku člověka a rychlosti pěšího pohybu – vede chodce přirozeně od jednoho cíle ke druhému, nabízí mu zajímavé průhledy, mobiliář, zeleň a výtvarná díla, která dotvářejí jedinečný charakter prostoru. Město přátelské k chodcům také upravuje nábřeží svých řek, vodních náhonů a nádrží, aby se lidé podél nich mohli bezpečně procházet a nebyli ohroženi rychle jedoucími cyklisty.

V takovém městě člověk rád ujede i delší vzdálenost. A pokud je kvalitní prostředí pro chůzi doplněno fungujícím a pohodlným systémem veřejné dopravy, je o další důvod navíc při rozhodování, jaký způsob dopravy zvolit i když třeba cesta pěšky trvá déle, může být chůze příjemným časem relaxace v naplněném pracovním dni.

Investoři v rozvojovém území města přátelského k chodcům znají předem návaznost plánovaných pěších tras na okolní čtvrti nebo parky a také funkci a kompoziční zásady jednotlivých částí budoucího veřejného prostoru. Jejich stavby pak mohou dohromady vytvořit zajímavý parter ulic a jedinečná náměstí, která nabízejí příležitost pro pobyt chodců a jejich setkávání.

Je dobré si uvědomit, že pěší doprava má také daleko menší prostorové nároky. V centrech evropských měst můžeme pěšky chodit zejména proto, že tyto části měst, založených převážně ve středověku, mají ulice a bloky dimenzované v měřítku člověka. Současná závislost na autech a z toho odvozené standardy a normy vzdálenosti v nové zástavbě prodlužují, veřejná prostranství pokrývají parkoviště a město se zřедуje. v Německu a dalších evropských zemích však v posledních letech byly realizovány úspěšné bytové projekty jdoucí proti prostorovým nárokům parkování.

Car-sharing, sdílení vozidel, Ústav pro ekopolitiku

WWW.WOHNEN-PLUS-MOBILITAET.NRW.DE



Komfort pro chodce je současný světový trend.

Roste podpora plánování, budování a propagace systému různých druhů pěších tras ve městech i příměstských regionech. Bezbariérové řešení je přitom známkou vyšší kvality, neboť ho ocení nejenom vozíčkáři, ale i další občané s omezením pohybu (i když někdy jen dočasným), kterých je ve stárnoucí populaci vyspělých států téměř 30 %. Stárnutí populace čeká v následujících desetiletích i Českou republiku. S kvalitním prostředím pro pěší se do veřejného prostoru vrací i pobytová sociální funkce.

Mnohá evropská města se již přesvědčila, že chodci jsou početnou a významnou skupinou a že pozornost k těmto stálým „klientům“ se vyplácí. Náklady na zajištění jejich bezpečného pohybu, vybudování, vybavení propagací odpovídající „pěší“ infrastruktury se totiž vrátí ve větší atraktivitě města, příjmech z turistického ruchu i investicích soukromého sektoru.

Některá města již zaměstnávají odborníky, kteří se starají o bezpečnost a pohodlí chodců.

Kontakt na takovou kancelář Magistrátu ve Vídni najdete na adrese:

WWW.WIEN.GV.AT/VERKEHR/SICHERHEIT/OMBUDSF.HTM

Odborná organizace The Access Company nabízí ve Velké Británii své služby veřejnosti „aby lidé mohli využívat své parky, veřejná prostranství a volnou krajinu v dostupnosti svých domovů“.

WWW.THEACCESSCOMPANY.CO.UK



Chůze je nezbytná pro lidské zdraví.

Naši předkové prošli krok za krokem celé světadily. Lékaři dnes říkají, že optimální pro naše zdraví je ujit asi deset tisíc kroků denně – to je cca sedm kilometrů. Při rychlosti 4–5 km/hod to znamená chodit celkem necelé dvě hodiny denně.

Chůze je přitom přirozený pohyb, nezatěžuje klouby tak jako běh a hodí se pro všechny generace. Pravidelná svižná chůze zlepšuje fyzickou kondici a je také výbornou prevencí celé řady nemocí. Pozitivně působí na oběhový systém, snižuje riziko kardiovaskulárních onemocnění, upravuje hodnoty krevních tuků a optimalizuje krevní tlak.

Při chůzi se aktivuje a zpevňuje celá řada svalů, zvyšuje se odolnost kloubů a zlepšuje koordinace pohybů. Pravidelná chůze zvyšuje hustotu kostní tkáně, funguje tedy i jako prevence osteoporózy a snižuje riziko zlomenin. Zlepšuje zásobení těla kyslíkem, urychluje odvod odpadních látek, působí proti zažívacím obtížím a žaludečním vředům.

Chůze okysličuje a prokrvuje také mozek, čímž zlepšuje paměť a pozitivně stimuluje nervovou soustavu. Pěší pohyb umožňuje přirozené vnímání okolního prostředí, produkuje hormony dobré nálady, podporuje mezilidské kontakty, odstraňuje negativní emoce a je dokonce zaručeným receptem na dlouhověkost.

V urbanizovaných zemích jsou však lidé stále více závislí na dopravních prostředcích a chodí stále méně. Češi podle statistik ujdou v průměru cca 1500 m denně. Nedostatek pohybu tak zhoršuje tělesnou i duševní kondici současné populace a je skrytou příčinou mnoha zdravotních problémů.

Pěší trasy jsou nejefektivnějším sportovištěm ve městě. Investice do promyšleného a bezpečného systému pěších tras umožní aktivní pohyb největšímu počtu lidí ze všech skupin společnosti. Přijme-li samospráva tato fakta a vytvoří podmínky pro pěší, přínos pro zdraví a odpočinek obyvatel bude významný. Podmínky pro tuto olympijskou disciplínu by mohli mít v roce 2016 obyvatelé každého města i obce!

Chůze jako sport:

Nordic Walking (doslovně přeloženo „severská chůze“) je běžná chůze se speciálními hůlkami. Kolébkou tohoto nového sportovního odvětví je Finsko. Zde se Nordic Walking z lyžařského běhu vyvinul velmi rychle v lidový sport a rozšířil se po celé Skandinávii a pak i do střední a jižní Evropy.

Nordic Walking je velice příjemný druh pohybu, který může vykonávat každý, výkonnostní sportovec i začátečník, mladý člověk i lidé v pokročilém věku.



Kdo se dnes ve světě zabývá problémy a potřebami chodců?

Největším světovým hnutím, které od přelomu století usiluje o praktické zlepšení podmínek pro chodce, je program Walk 21. Tato organizační síť byla v roce 1999 založena Johnem Butcherem a každoročně pořádá mezinárodní konferenci na téma chodectví. John Butcher se také podílel na vzniku nejlivnějšího dokumentu sítě Walk 21 – Mezinárodní charty chůze (International Charter of Walking).

V únoru 2000 se v Londýně konala první konference Walk 21. V dalších letech se tato světová setkání konala v Perthu, San Sebastianu, Kodani, Curychu, Melbourne a Torontu. Letos se konference v Barceloně (8.-10. říjen 2008) zúčastní stovky zájemců z celého světa – vedoucí městských úřadů, odborníci z akademického i podnikatelského sektoru, politici, představitelé nevládních organizací, provozovatelé různých druhů dopravy, plánovači, architekti a lékaři. Cílem těchto setkání je pomoci vytvořit zdravá a živoucí města, kde lidé budou moci a také budou chtít chodit pěšky.

V červenci 2006 schválila komise COST (European Cooperation in the Field of Scientific and Technical Research) v Helsinkách podporu projektu výzkumu v oblasti dopravy a urbanistického rozvoje – COST 358 Pedestrian Quality Needs. COST je podporována z rámcového evropského programu. Cílem tohoto výzkumu je přispět k systémovým poznatkům o kvalitativních potřebách chodců a požadavcích vyplývajících z těchto potřeb a tím podnitit strukturální a funkční zásahy, tvorbu politiky a předpisů na pomoc podmínkám pro pěší chůzi v celé EU a dalších zainteresovaných zemích.

Komise EU se na problematiku chodců zpočátku zaměřila hlavně proto, aby se snížil počet jejich obětí při dopravních nehodách na evropských silnicích. Odborníci mezinárodní asociace ICTCT (International Cooperation on Theories and Concepts in Traffic Safety) se od roku 1988 zabývají bezpečím provozu na silnicích a scházejí se každý rok na pracovním jednání – vždy v jiném státě. Ralf Risser z University ve Vídni, člen a tajemník této asociace, vydal v roce 2003 knihu s názvem Chodit pěšky je správné. Chodci jsou účastníci dopravy druhé kategorie (Gut zu Fuß. Fußgänger sind Verkehrsteilnehmer zweiter Klasse). V dalším roce 2004 se vedení ICTCT rozhodlo zaměřit speciální pozornost také na potřeby a podmínky chodců. V roce 2005 v Helsinkách prezentovala skupina odborníků – Zuzana Simonova (Itálie), Dago Antov (Estonsko), Hector Monterde i Bort (Španělsko) a Rob Methorst (Nizozemí) – svůj první výstup a současně návrh komplexního výzkumu potřeb chodců – s názvem Pedestrians' Quality Needs.

Reakcí na neutěšenou situaci chodců, nejdříve hlavně v amerických městech, byl již v devadesátých letech minulého století vznik mnoha občanských sdružení. Mezinárodní federace chodců (International Federation of Pedestrians, IFP) je nevládní neziskovou organizací akreditovanou u OSN. Odborníci na univerzitách v zahraničí učí o této problematice budoucí urbanisty a městské plánovače a píšou publikace, které bohužel zatím nejsou v češtině k dispozici.



Například Rodney Tolley učil na Staffordshirské univerzitě ve Velké Británii více než 30 let a v roce 2003 vydal knihu s názvem Udržitelná doprava: Plánování pěší a cyklistické infrastruktury ve městech (Sustainable Transport: Planning for Walking and Cycling in Urban Environments).

Profesor urbanismu z Kalifornské University v Berkeley Michael Southworth publikoval klíčový článek s názvem Jak navrhout město pro pěší (Designing the Walkable City) a napsal knihu Ulice a řízení podoby měst (Streets and the shaping of Towns and Cities).



Kdo se zabývá problematikou chodců a pěší dopravy v České republice?

O chůzi jako druhu dopravy se u nás neučí urbanisté, architekti ani dopravní inženýři. Na Ministerstvu dopravy ČR se „pěšáky“ zabývá jen BESIP – oddělení bezpečnosti silničního provozu. Humanitní ani přírodní vědy nepublikovaly v posledních letech výsledky žádných aktuálních výzkumů na toto téma. V letošním akademickém roce se poprvé objevila pěší doprava jako téma diplomových a doktorandských prací na FSS MUNI a FA VUT.

Chodci – na rozdíl od cyklistů – dosud nemají žádného „advokáta“ při projednávání právních nebo plánovacích dokumentů. Jízda na kole i chůze je totiž zahrnuta do kolony „nemotorová doprava“ a obecně se předpokládá, že budování cyklostezek řeší současně i potřeby chodců. Bez znalostí místní situace se proto může stát, že se tradiční nebezpečná procházková trasa přebuduje na novou asfaltovou cyklostezku, která je svým tvrdým povrchem pro chodce daleko méně vhodná a kvůli rychle jedoucím cyklistům dokonce nebezpečná.

Pravděpodobně jedinou odbornou organizací, která se pěší dopravou zabývá, je veřejná výzkumná instituce Centrum dopravního výzkumu (CDV). Zástupci Centra se účastní činnosti pracovní skupiny Potřeby pro kvalitní pěší infrastrukturu (Pedestrians' Quality Needs, PQN), jejímž členem je akademický pracovník Karel Schmeidler.

Kromě dlouhodobé a systematické činnosti Klubu českých turistů jsou aktivity nevládních organizací zaměřené na chodce dosud většinou motivovány jen protesty proti vzniku nových bariér, koncepčně pojaté projekty jsou zatím také zcela ojedinělé. (Viz občanské sdružení Oživení – projekt Dejme chodcům zelenou, zaměřený na Prahu, Nadace Partnerství zapojená do zpracování konceptu územního plánu v Brně a projekt Brněnský chodec, kterým sdružení Brno věc veřejná již třetí rok mapuje situaci chodců v Brně. Pěším cestám dětí do školy se věnuje Nadace Partnerství – Projekt Na Zelenou a o.s. Pražské matky – Projekt Bezpečné cesty do školy.)

V této souvislosti není divu, že je zde zatím jen několik měst nebo městských částí, jejichž úřady nebo samosprávy začaly analyzovat situaci a podnikat konkrétní kroky v zájmu zlepšení kvality podmínek pro chodce.

Dosavadní zkušenosti ukazují, že jsme u nás v ČR zatím na začátku a že přenos zkušeností ze zahraničí a výměna zkušeností mezi českými městy by mohly výrazně přispět k systematictějšímu postupu a rozvoji tohoto tématu.

Věříme, že konference Město pro pěší napomůže k tomu, aby měst a obcí přátelských pro chodce v naší zemi rychle přibývalo.

LITERATURA

Města pro lidi – koncepce snižování automobilové dopravy. Příklady evropských měst, informace pro zástupce měst a obcí, Ministerstvo životního prostředí ve spolupráci s Úřadem vlády ČR a Ministerstvem zahraničních věcí, Praha 2005

Nové městské prostory, Gehl Jan, Gemzoe Lars, ERA, Brno 2002

Obraz města, Lynch Kevin, Polygon, Praha 2004

On foot: A history of Walking, Amato Joseph Anthony, New York University Press, Praha 2004

Sídelní kaše, Hnilička Pavel, ERA, Brno 2005

Typologie ulice, Kopáček Gabriel, VUTIUM, Brno 2005

Urbanismus a zdraví, kol. autorů, Světová zdravotnická organizace, Regionální úřad pro Evropu, Fortuna, Praha 1999

Utváření místa – příručka k vytváření kvalitních veřejných prostranství, Madden Kathleen, Nadace Partnerství, Brno 2003

Život mezi budovami – užívání veřejných prostranství, Gehl Jan, Nadace Partnerství, ERA, Brno 2002

INSPIRACE NA INTERNETU

[HTTP://WWW.WALK21.COM](http://www.walk21.com)

[HTTP://WWW.WALK21.COM/CHARTER.](http://www.walk21.com/charter)

[HTTP://WWW.WALKABLE.ORG](http://www.walkable.org)

[HTTP://WWW.PEDESTRIANS-INT.ORG/MAIN.PHP?ID=2](http://www.peDESTRIANS-INT.ORG/MAIN.PHP?ID=2)

[HTTP://WWW.LIVINGSTREETS.ORG.UK](http://www.livingstreets.org.uk)

[HTTP://WWW.LIVINGSTREETS.ORG.UK/DOWNLOAD/260-MONEY-4-WALKING-FLYER-LOW-RES.PDF](http://www.livingstreets.org.uk/download/260-money-4-walking-flyer-low-res.pdf)

[HTTP://WWW.TFL.GOV.UK/CORPORATE/MEDIA/NEWSCENTRE/3925.ASPX](http://www.tfl.gov.uk/corporate/media/newscentre/3925.aspx)

[HTTP://WWW.WALKEUROPE.ORG/LINKS.ASP](http://www.walkeurope.org/links.asp)

[HTTP://WWW.VTPI.ORG/](http://www.vtPI.org/)

[HTTP://WWW.VTPI.ORG/WALKABILITY.PDF](http://www.vtPI.org/walkability.pdf)

[HTTP://WWW.BIKEWALK.ORG/PDFS/NCBWPUBWALKABLECOMM.PDF](http://www.bikeWALK.ORG/PDFS/NCBWPUBWALKABLECOMM.PDF)

[HTTP://CODE.ARC.CMU.EDU/DMGFTP/PUBLICATIONS/PDFS/MOUSE_CLASS/CHAPTER2.PDF](http://code.arc.cmu.edu/dmgftp/publications/pdfs/mouse_class/chapter2.pdf)

[HTTP://WWW.CED.BERKELEY.EDU/CED/PEOPLE/QUERY_CONTENT2.PHP?ID=89](http://www.ced.berkeley.edu/ced/people/query_content2.php?id=89)

[HTTP://WWW.WALKABLESTREETS.COM/](http://www.walkablestreets.com/)

[HTTP://WWW.FUSS-EV.DE/INDEX_F.HTML](http://www.fuss-ev.de/index_f.html)

[HTTP://WWW.WIEN.GV.AT/VERKEHR/SICHERHEIT/OMBUDSF.HTM](http://www.wien.gv.at/verkehr/sicherheit/ombudsf.htm)

[HTTP://WWW.CZECH-NORDICWALKING.COM/VICE.PHP](http://www.czech-nordicwalking.com/vice.php)



Každodenní chůze ve městě

MSc. Rob Methorst

Vystudoval obor geografie lidských sídel se specializací na územní plánování a rozvoj. Pracovník Ministerstva dopravy Nizozemí, předseda mezinárodního výboru Kvalitativní potřeby pro pěší (Pedestrian Quality Needs, COST), konzultant Mezinárodní asociace veřejné dopravy (UITP) pro otázky pěší dopravy.

Význam chůze

Chůzi lze chápat jako mazivo dopravního systému. Bez ní systém nemůže fungovat. Na rozdíl od automobilového průmyslu, který vytváří miliardové obchody a dokáže uvolňovat velké finanční prostředky na výzkum a vývoj, však chůze a chodci nejsou spojováni s komerčními zisky. Ačkoli panuje shoda ohledně významu chůze pro fungování dopravních systémů, výzkum v oblasti chůze a kvalitativních potřeb chodců se ukazuje jako komerčně neatraktivní. Zajišťování potřeb chodců se obecně chápe jako veřejný úkol a jako takový si žádá pozornost a finanční podporu úřadů.

Otázkami lidského zdraví se dnes zabývá celý svět. Pro moderního člověka již není přirozený pohyb součástí každodenního života. Vymoženosti dopravní techniky, například automobil, výtah či jízdní kolo, nám usnadňují život, ale zároveň přinášejí nové problémy. Přitom řešením mnoha zdravotních problémů je právě chůze.

V rámci veřejného prostoru se jiné druhy komunikace než dopravní týkají především chodců: lidé spolu mluví, zastaví se, dochází k všestranným společenským kontaktům. Na příjemném místě lidé stráví víc času. S atraktivitou veřejných prostranství úzce souvisí jejich bezpečnost. Na neudržovaných veřejných místech bereme obecně platné normy a hodnoty méně vážně.

Přednosti města ponejvíce vnímáme jako chodci. Při jízdě automobilem je nezbytné věnovat pozornost provozu. Automobilem i veřejnou dopravou se obvykle pohybujeme příliš rychle na to, abychom si přednosti města skutečně všimli a dokázali se z nich těšit.

Člověk má sklony zapomínat na ekonomický přínos kvalitní chůze. Do budov a na veřejná prostranství vstupujeme jako chodci, nikoli automobilem. Na rozdíl od přesvědčení mnohých obchodníků závisí atraktivita center měst mnohem více na dobrých podmínkách pro chůzi než na dostupnosti autem. Ceny nemovitostí jsou výrazně vyšší v místech s dobrou pěší dostupností. Obchody ztrácejí obrát, nejsou-li dosažitelné pro chodce. Pokud si to mohou dovolit a pokud reálně mají kam, obyvatelé se odstěhují ze čtvrti, kde si jejich děti nemohou hrát na ulici a starší lidé si nemohou dojet do obchodu. Města a čtvrti s dobrými podmínkami pro chůzi přitahují lidi; je mnohem levnější odpovídajícím způsobem zajistit potřeby chodců než automobilové dopravy.



Proměny společnosti

Chůze jako nejvýznamnější druh dopravy, jímž byla před druhou světovou válkou, se stala okrajovou záležitostí. Podíl cest vykonaných výhradně pěšky se postupně snižuje, ale zůstává hlavním druhem dopravy u dětí, starších lidí a tělesně postižených.

S tím, jak v našich životech ubývá chůze, neudržíme se již automaticky v dobrém zdravotním stavu pravidelným cvičením. Tímto vývojem trpí tělesné i duševní schopnosti a fyzická zdatnost. V mnoha zemích se významným problémem stává obezita.

V příštích desetiletích lze očekávat další mírný pokles podílu cest vykonaných výhradně pěšky. Rostoucí podíl automobilové a komerční dopravy, trend zvětšování veřejných zařízení, jako jsou obchody a zdravotní střediska, bude chůzi ubírat na atraktivitě kvůli rostoucím vzdálenostem. Výrazně se zvýší podíl multimodální chůze, tedy chůze k jiným druhům dopravy a od nich, především kvůli větší průměrné vzdálenosti parkovacích míst od cílů cest. V souvislosti se stárnutím populace vzroste závislost na automobilech a zvýší se počet dopravních nehod, jejichž oběťmi budou chodci přecházející (hlavní) ulice.

Nabízejí se však i možnosti zlepšení: větší duševní rozhled, politické a vědecké souvislosti, informační a komunikační technologie, zdravotní a ekologická uvědomělost.

Ochrana chodců a strategické plánování

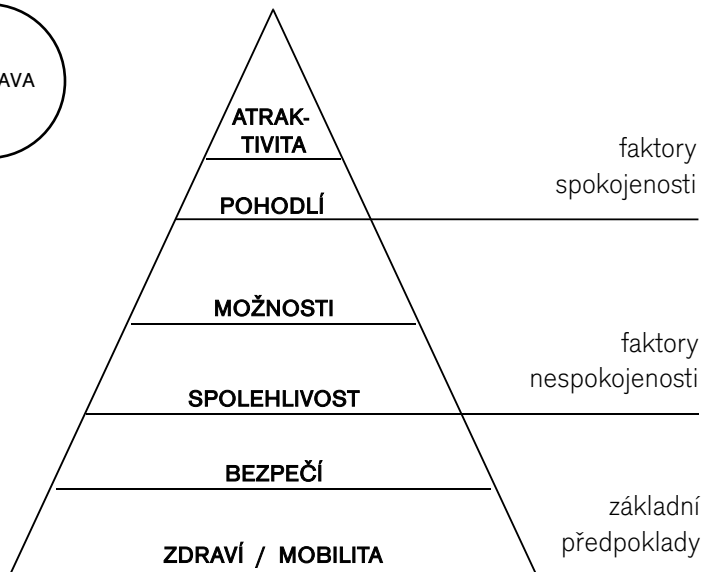
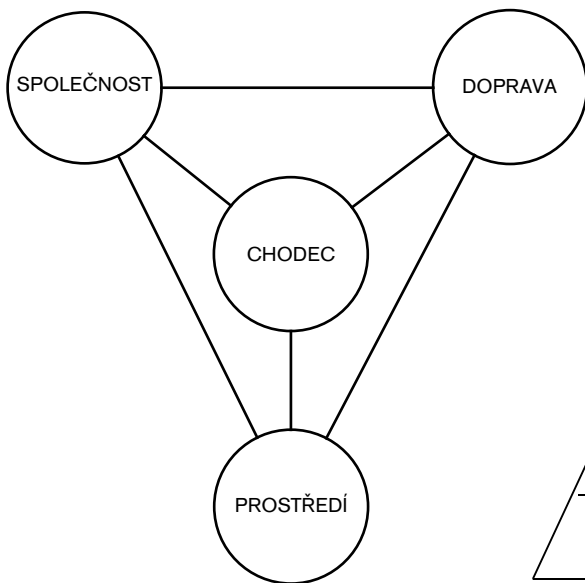
Zapomnění je údělem obyčejných věcí. Chůze je natolik základním způsobem cestování, že máme sklony zapomínat na její význam. Můžeme na její význam zapomenout, máme-li k dispozici příslušné vybavení a služby vhodné pro „normálního“ člověka. Teprve když utrpíme nějaké (dočasné) postižení, objevíme znovu nesmírnou důležitost schopnosti chůze a také to, že podmínky pro chůzi nejsou tak dobré, jak bychom očekávali.

V 60. letech 20. století v mnoha zemích vznikla sdružení chodců. V té době si určitá skupina lidí uvědomila nevýhody motorizace pro děti a starší generace. Sdružení se ujala řady činností, jako je monitoring, shromažďování informací, poradenství, podpora při tvorbě strategií. Pracovala jak na celostátní (legislativa v oblasti bezpečnosti silničního provozu), tak na místní úrovni (zvyšování kvality bydlení a bezpečnosti v ulicích). V nedávné době se jejich přístup změnil: namísto „chůze je problém“ nyní tvrdí, že „chůze je řešení“.

Strategické plánování

Správa komunikací se odjakživa účastní tvorby strategií s ohledem na vybavení pro chodce. Téma též souvisí s územním plánováním. V poslední době se zapojují i zdravotnické orgány. Současnou tendencí je posun od odvětvového k integrovanému strategickému plánování. Tvůrci strategií si v rostoucí míře uvědomují potřebu zapojovat řadu dalších zainteresovaných stran. Dobrým příkladem pro zahrnutí všech zúčastněných stran je takzvaný „koláčový model“ (viz obr. níže).

OBRÁZEK Č. 1



OBRÁZEK Č. 2

Od reaktivního k systémovému přístupu

Pokud jde o kulturu strategického plánování, můžeme rozlišit řadu vývojových fází. Zpočátku je strategické plánování reaktivní, tedy „máme problém a pokusíme se jej vyřešit“. Nejzákladnější úroveň tohoto plánování lze popsat jako patologickou: „Pokud nás nechytí, co je nám po tom?“ Po této fázi nastupuje přístup reaktivnější: „Děláme to, co žádá zákon.“ Ještě aktivnější je fáze kalkulační, kdy plánovači tvrdí: „Máme fungující systémy, které si poradí se všemi hlášenými problémy.“

Zásadní proměnou ve strategickém plánování je přechod od reaktivního k proaktivnímu přístupu, kde je ústřední otázkou kvalita. Pro základní proaktivní přístup je typické heslo „Pracujeme na všech problémech, které ještě vidíme, nebo které si představujeme.“ Vrcholem je přístup typu „Zajímají nás podmínky pro kvalitní život chodců.“

Systémová perspektiva

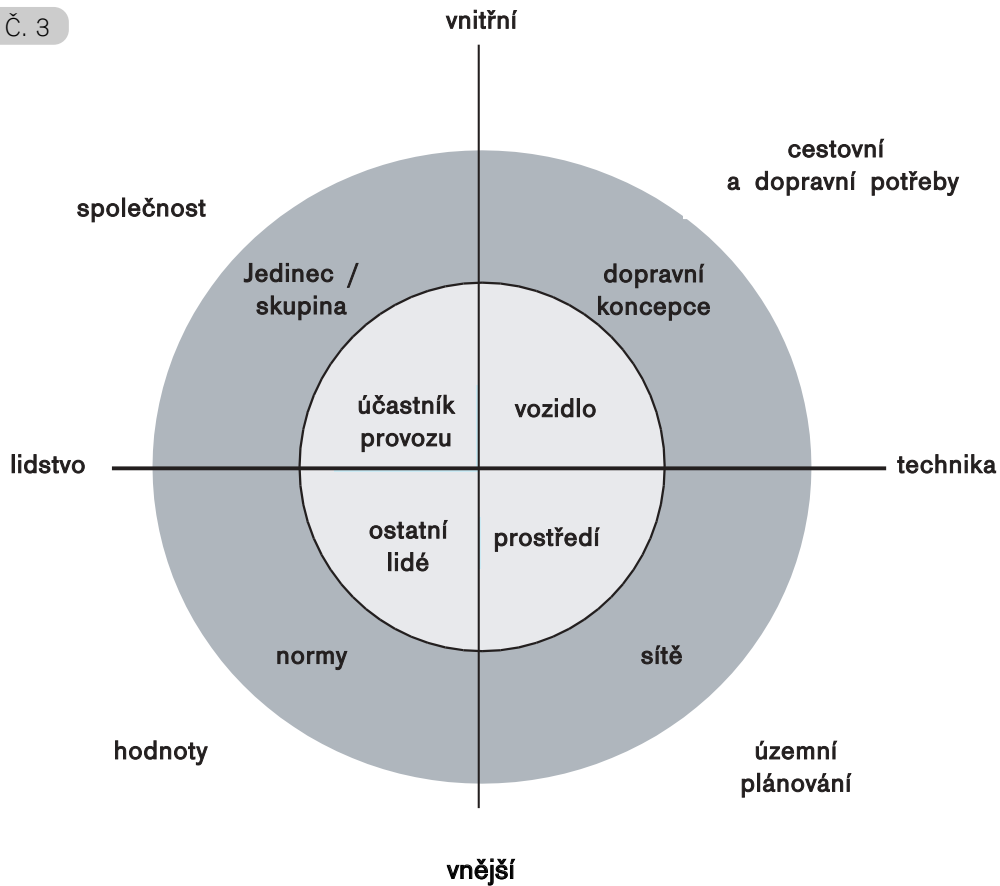
Proaktivní přístup staví na teorii systémů. Systém se skládá z prvků, jež jsou spolu ve vzájemném vztahu. Systém má vstupy a výstupy. Co se týče pěší dopravy, základní systém se skládá ze čtyř „prvků“: chodec, společnost, prostředí a doprava. OBRÁZEK Č. 1

V pěším systému hrají klíčovou roli potřeby chodců. Potřeby jsou relativní a subjektivní. S časem obvykle rostou. Obecné druhy potřeb znázorňuje pyramida. Pro fungování systému jsou nezbytné základní předpoklady, jako je zdraví, mobilita a dosažitelnost. Spolehlivost a možnosti jsou tzv. faktory nespokojenosti, tedy ty druhy potřeb, jež jsou velmi významné pro obyvatele a nejvíce se o nich hovoří v médiích, nejsou-li řádně zajišťovány. Třešnička na dortu tvoří faktory spokojenosti: pohodlí a atraktivita. Tyto aspekty mohou mít velký význam při rozhodování obyvatel o volbě místa bydliště a směřování rekreačních i ostatních cest. OBRÁZEK Č. 2

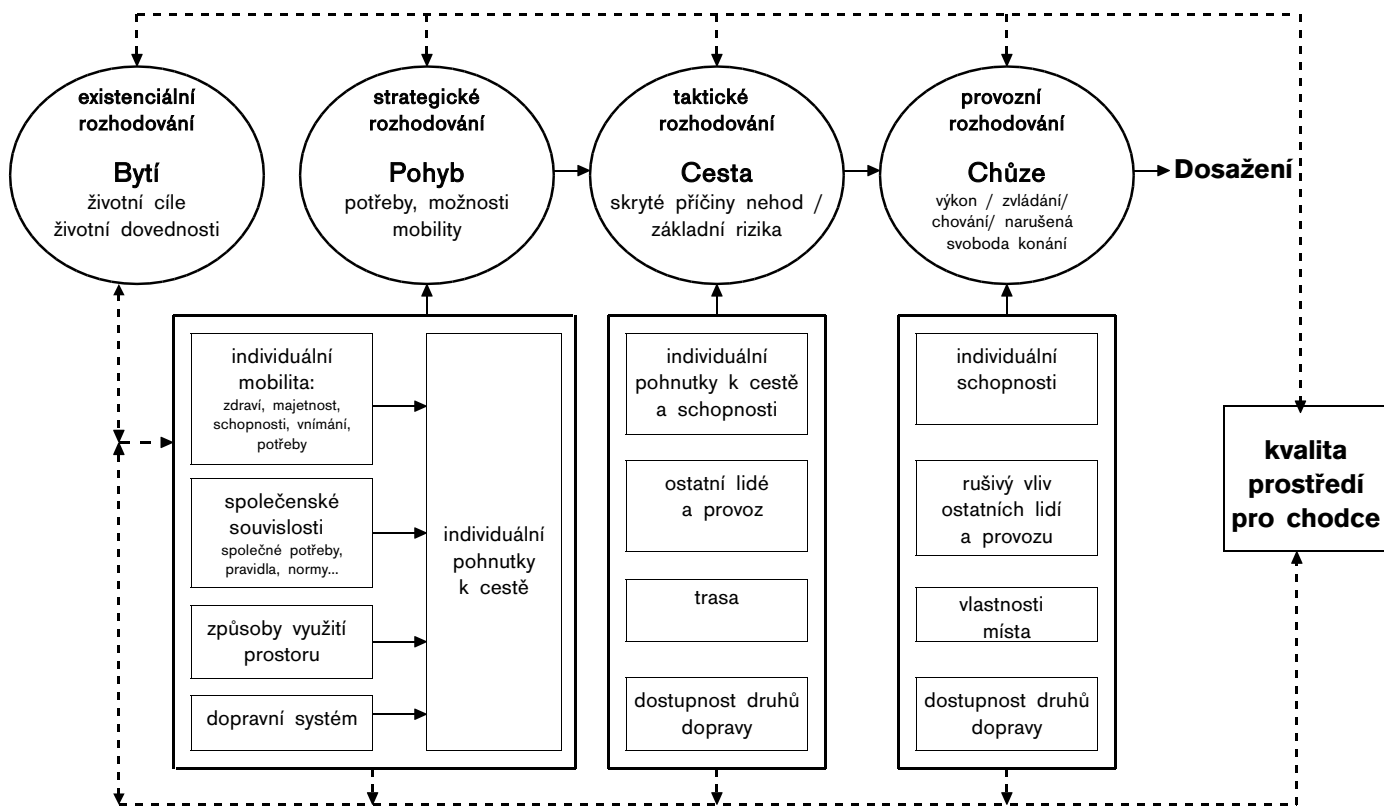
Lidé, tedy i tvůrci strategií, se obecně zaměřují na zásahy týkající se konkrétních situací, vozidel a chování jedinců. Existuje však mnohem více možností. Přehled těchto možností obsahuje „koláčový model“. OBRÁZEK Č. 3

Všechny uvedené modely se spojují v jediném komplexním koncepčním modelu, používaném při analýze potřeb chodců a tvorbě možných strategií zásahů: jaká opatření lze přijmout ke zlepšení situace pro chodce. Vše začíná analýzou potřeb a zjišťováním, co je pro chodce nejdůležitější. V další fázi se stanoví požadavky a hodnotí stávající situace. Tvůrce strategie poté musí zjistit, do jaké míry stávající situace vyhovuje potřebám a jsou-li chodci se stávající situací spokojeni. Teprve tehdy lze připravovat a plánovat zásahy (opatření). OBRÁZEK Č. 4

OBRÁZEK Č. 3



OBRÁZEK Č. 4





Pěší systém je třeba analyzovat z řady hledisek:

- funkční hledisko
užitná hodnota, co nabízíme = dáváme skutečnou kvalitu, pohled na systém „hlavou“
- hledisko vnímání
co je žádáno = subjektivní poptávka po kvalitě, pohled na systém „srdcem“, včetně postojů k chodcům a postojů chodců
- trvanlivost a výhled do budoucna
dynamické hledisko = trvanlivost závisí na současné kvalitě, budoucích společenských hodnotách a budoucím využití prostředí a dopravního systému

Několik příkladů dobré praxe

Strategická úroveň:

chůze v Nizozemsku:

- kompaktní města díky omezujícím pravidlům plánování
- chůzi nahrazuje jízda na kole (cesty > 500 m)
- 1 chůze představuje multimodální chůze
- 25% času trávíme dopravou (100 z každých 400 hodin)
- dělení komunikací na přístupové (pobytové zóny = 30 km/h), sběrné a dálkové
- 6 smrtelných úrazů chodců na milion obyvatel

Taktická úroveň:

schůdnost (Benátky, Fríské ostrovy):

- propojenost
- přímá spojení
- pohodlí
- dosažitelnost
- bezpečí
- snadná orientace (orientační body, směrovky)
- žádná vozidla v prostoru pro chodce

Provozní úroveň:

zařízení pro přecházení:

- značná množství uživatelů
- rychlost přibližujících se vozidel < 30 km/h
- viditelnost a nápadnost: vyvýšené
- pobytové a souběžný pěší provoz:
- oddělený od pohybujících se vozidel
- dostatečná šířka a výška (> 1,80 × 2,50 metru)
- rovný a hladký povrch
- bez překážek
- bez spádů nad 5%
- dostatek vybavení k odpočinku



Pěší doprava ve Vídni – dopravní plánování

Dipl. Ing. Gabriele Steinbach

Pracuje jako koordinátorka pro otázky pěší dopravy a mládeže na Odboru územního plánování a rozvoje. Dříve pracovala jako zástupce pro rovné příležitosti. Její kancelář je kontaktním místem pro pěší, která řeší konkrétní problémy a náměty v dopravě bez zbytečné byrokratické zátěže na straně občanů.

Téměř každý člověk je v určitých chvílích chodcem, i kdyby se jednalo jen o cestu k autu nebo na autobusovou zastávku. Veřejná prostranství, jako jsou ulice, chodníky a náměstí, jsou vždy místem komunikace a kontaktu. Vhodným projektováním těchto veřejných prostranství můžeme posílit jejich jedinečnost a funkčnost.

Vedle zvyšování bezpečnosti provozu je hlavní prioritou strategie města Vídně zvyšovat pohodlnost chůze po městě. Ke zatraktivnění pěší dopravy ve Vídni přispívá souvislá síť pěších cest v hustě zastavěných oblastech spolu s dostatečně širokými chodníky (jež umožňují chodcům snadné míjení) a odstraňování bariér. Čím atraktivnější je prostředí pro chůzi, tím větší vzdálenosti lidé pěšky překonávají.

Chodci ve Vídni

Základní principy a cíle vídeňské dopravní politiky jsou vytyčeny v „Dopravní strategii města Vídně“ z roku 2003. Město Vídeň usiluje o snížení počtu smrtelných dopravních nehod alespoň o 50% do roku 2010. Prvořadým výchozím předpokladem Strategie je vytvářet více prostoru pro chodce v uličním provozu a zajišťovat jim v něm co největší bezpečí. Tedy nejenže se veřejný prostor musí stát pro chodce bezpečnějším, ale cílem je také znovu získat více místa pro pěší a zlepšovat tak kvalitu jejich života. Toho lze dosáhnout hustou sítí pěších cest, odstraňováním překážek a též zlepšováním viditelnosti v tmavých uličkách a koutech. Při opravách komunikací a rekonstrukcích náměstí a ulic je věnována zvláštní pozornost vymezení a vytváření veřejného prostoru jako kvalitního místa pro příjemný pobyt.



Pěší doprava v Dopravní strategii města Vídně z roku 2003

Každá cesta – ať autem, na kole nebo veřejnou dopravou – začíná a končí chůzí. Proto postavení a kvalita pěší dopravy ovlivňuje všechny skupiny obyvatel. Ti, kdo se ve svém každodenním životě pohybují v malém okruhu (například děti a starší občané), uskutečňují většinu svých cest pěšky. Ženy ujdou 60% celkové vzdálenosti pěšky, muži pouze 40%.

Nedostatečná pozornost věnovaná otázkám orientace, srozumitelnosti a viditelnosti může vést ke vzniku nebezpečných situací, jež zase postupně snižují všeobecnou úroveň mobility. Město Vídeň usiluje o zvyšování kvality života a bezpečnosti chodců a zároveň o posílení a zvýšení mobility osob se zvláštními potřebami. Těchto cílů má být dosaženo prostřednictvím balíčku opatření:

- Vytvoření souvislé a propojené sítě pěších cest s ohledem na potřebu chodců pohybovat se hospodárně. V hustě zastavěných a obydlených oblastech je kladen důraz na cílené doplňování chybějících úseků (např. otevíráním vyhrazených cest) a možnost překonávat výškové rozdíly. V řídké osídlených oblastech je pozornost zaměřena především na tvorbu atraktivních pěších cest (tras bezpečných ve dne i v noci).
- Zajištění souvislé a volné pochozí minimální šířky chodníků 2 m při projektování nových prostor včetně dočasných staveb, jako jsou např. parkoviště. Stávající chodníky musí být široké nejméně 1,5 metru, nedovolují-li potřeby okolí šíři 2 m. Zajištěna musí být též volná výška 2,20 m za účelem zamezení úrazů hlavy a hrudníku.

- Rozhraní mezi hlavními a vedlejšími komunikacemi budou snadno rozpoznatelná díky zvláštním stavebním opatřením, např. souvislým chodníkům s vyvýšenými přechody. Tam, kde pěší dopravu na přechodech řídí semafore, bude průměrná čekací doba pro chodce zkrácena na 40 vteřin, přičemž délka zeleného signálu bude odpovídat délce přechodu (vteřiny : metry).
- Překonávání výškových rozdílů bude usnadněno modernizací stávajících schodišť doplněním ramp pro osoby na invalidních vozících a občany s dětskými kočárky. Zastávky a stanice veřejné dopravy i frekventované podchody a nadchody by vždy měly být vybaveny výtahy.
- Mimo síť hlavních silnic budou zavedeny souvislé zóny s omezením rychlosti na 30 km/h. Omezení rychlosti na 30 km/h je prospěšné z bezpečnostního hlediska a je základním předpokladem pro úspěšnou existenci smíšeného provozu.
- Subjektivní pocit bezpečí bude posilován vytvářením příjemného prostředí a navíc společenským dohledem. Je nezbytné zajistit orientaci, přehled, viditelnost a dostatečné osvětlení pěších tras a zastávek veřejné dopravy. Orientace osob s omezenou mobilitou bude podporována akustickými a dotykovými signály a též akustickým a dotykovým naváděcím a informačním systémem.



Semafore pro pěší

Semafore pro pěší ve Vídni mají dva základní barevné signály doplněné zvláštním blikajícím zeleným světlem, jež chodcům oznamuje, že signál „volno“ se blíží ke konci. Zvláštní doplňkový typ semaforu odpočítává vteřiny do signálu „stůj“. Některé semafore pro pěší jsou též napojeny na výstražné žluté světlo pro motoristy. Existují též zvláštní druhy kombinovaných semaforů pro pěší a cyklisty.

Řada přechodů pro pěší je též vybavena zvláštními skříňkami pro osoby nevidomé nebo se zrakovým postižením, jež vydávají dva druhy zvukových signálů a těm, kteří je potřebují, poskytují hmatovou mapku komunikace, kterou hodlají přecházet. Toto zařízení je na několika místech doplněno dotykovými naváděcími systémy.



Pracovní studie: Rovné příležitosti k chůzi

Studie „Rovné příležitosti k chůzi“ zdůrazňuje kvalitativní kritéria „Dopravní strategie města Vídně“ z roku 2003 pro oblast pěší dopravy a ilustruje je na příkladu 6. vídeňského obvodu. Veřejný prostor ve Vídni 6 byl podroben systematické a rozsáhlé analýze s ohledem na potřeby chodců. Hlavní otázkou bylo, zda chodníky, přechody pro chodce a semaforey vyhovují požadavkům Strategie.

Opatření navržená ve studii jsou seřazena dle priority, přičemž studie bere v úvahu zájmy místních obyvatel. Síť pěších cest v městském obvodu byla rozdělena na místní a hlavní trasy. Tato kategorizace pěší dopravy je v Evropě ojedinělá.

Pěší doprava se týká nás všech

Nehledě na to, zda jezdíme na kole, veřejnou dopravou nebo autem, téměř každý z nás se denně stává chodcem. Každý krok směřující ke zlepšení podmínek pro chodce je proto prospěšný pro všechny obyvatele Vídně. A navíc je pěší doprava (společně s jízdním kolem a veřejnou dopravou) nejvýznamnějším nástrojem snižování emisí CO₂.

Město Vídeň v brzké budoucnosti vyhodnotí svou Dopravní strategii, aby ji mohlo dále rozvíjet.



Rozvoj podmínek pro pěší dopravu v městě Plzni

Ing. Petr Raška

Vedoucí Ateliéru dopravy Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně. Vedoucí pracovník projektu Zásady řešení pěší dopravy v městě Plzni a Generel pěších tras města Plzně.

Ulice bez proudů aut? Ano. Chodníky bez hradby parkujících vozidel? Ano. Reprezentativní společenské třídy? Ano. Večerní promenády a nedělní vycházky za město? Ano. Ano. To vše lze vidět na starých fotografiích. Ale dnes? Je to možné?

Ano, je. Řešením však není volání po návratu starých časů, ale promyšlený koncepční přístup, zaštiťený širší společenskou podporou.

Tímto směrem se vydává i město Plzeň. Prvním impulsem se stala setkání s veřejností při zpracovávání „Programu rozvoje města Plzně“. Ukázalo se, že na některé otázky ohledně rozvoje podmínek pro pěší dopravu je těžké najít přesvědčivou odpověď. Proto bylo zpracování koncepčních dokumentů týkajících se rozvoje pěší dopravy přímo zahrnuto do tohoto programu.

Prvním krokem bylo vypracování „Zásad řešení pěší dopravy v městě Plzni“, které rozvíjí již dříve schválené Zásady dopravní politiky města Plzně. Poté byl zpracován „Generel pěších tras města Plzně“. Tento dokument se zabývá všemi funkcemi pěší dopravy, jejichž spektrum je širší než u jiných dopravních subsystemů. Kromě základní přepravní funkce má pěší doprava též významnou stránku společenskou a rekreační. Funkcím pěší dopravy odpovídá i struktura zpracovaného generelu.

Pro přepravní funkci je navržena základní síť pěších tras, v níž byly vyčleněny sledované trasy pro obyvatele s omezenou schopností pohybu a orientace – ty se staly podkladem pro zapojení města do Národního rozvojového programu mobility pro všechny, a významná pěší propojení – úseky, které v území nemají alternativu a jsou ve své funkci nezastupitelné.

Pro společenskou funkci byly navrženy významné městské třídy – ulice předurčené svým charakterem pro rozvoj společenských aktivit ve městě, a významné městské prostory, pro potřeby generelu v urbanistické struktuře vytipované a podrobněji rozpracované v předstihu samostatnou dokumentací.

Pro rekreační funkci byla navržena základní síť rekreačních tras, ze které byly odvozeny významné sportovně rekreační trasy – greenways. Tyto víceúčelové trasy umožňují propojení centra města s rekreačními oblastmi jeho krajinného zázemí. Tvoří je radiální paprsky podél toků řek, které propojují okruh vedoucí po obvodu města. Určeny jsou širšímu spektru uživatelů (chodci, bruslaři, cyklisté), což se promítá do nároků na jejich stavebně technické řešení.



Generel pěších tras města Plzně byl po podrobném projednání různými orgány města schválen Zastupitelstvem města Plzně, které uložilo Radě města Plzně zajistit prioritní realizaci rekreačních tras v údolích řek.

Na základě výsledků projednání Generelu pěších tras zastupitelstvem byla zpracována studie „Plzeň, sportovně rekreační trasy v údolích řek – greenways“. Pro rozvoj tohoto systému má město velice dobré předpoklady. Založení Plzně na soutoku čtyř řek vedlo k vytvoření ojedinělé urbanistické struktury. Plochá údolí výrazně zaříznutá do původního terénu tvoří přirozené zelené koridory procházející mezi jednotlivými čtvrtěmi. Tyto koridory umožňují snadnou dostupnost centra i dobrou návaznost na jednotlivé obytné soubory či volnočasové areály.

Plzeň tak má šanci nabídnout svým obyvatelům podmínky pro aktivní rekreaci přímo uvnitř města, v příjemném přírodním prostředí s vodními toky a bohatou zelení. Studie byla opět schválena Zastupitelstvem města Plzně, a to jako podklad pro majetkovou přípravu tras a jejich postupnou realizaci a zároveň i jako podklad pro návrh veřejně prospěšných staveb.

V současné době jsou připravena zadání pro zpracování podrobných studií do zaměření, které již budou podkladem pro zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí.



Brno – tvorba základní sítě pěších tras

Ing. arch. Robert Sedlák

Vystudoval architekturu. Po několika letech praxe v architektonických ateliérech pracuje od roku 2001 v Nadaci Partnerství, kde je koordinátorem programu Prostory zaměřeného na podporu kvality veřejných prostranství. V rámci postgraduálního studia se zabývá tématem udržitelnosti sídel.

Rostoucí intenzita motorové dopravy vytváří stále větší počet bariér pro přirozený pohyb člověka po městě. Řady parkujících automobilů, kolony vozidel, kapacitní vícepruhé komunikace, menší počet přechodů či míst pro přecházení znamenají pro chodce překážky, jež mu ztěžují či znemožňují průchod. Tato změna prostředí města vyvolává odezvu mezi odbornou veřejností i v občanské společnosti. Akce a strategie zaměřené na rozvoj cyklistické dopravy jsou déle prosazované a dnes již viditelné a respektované. Požadování kvalitních podmínek pro chodce je v Brně novým tématem. Asi před dvěma lety začala skupina lidí z tématicky zaměřených neziskových organizací komunikovat s vedením města o přístupu k této problematice a nabídla konkrétní kroky a postupy inspirované zahraničními zkušenostmi.

Z aktivních jednotlivců vznikl nepočtený tým lidí, který za účasti dopravního specialisty a urbanistů pracujících na novém územním plánu usiluje o vytvoření prvního oficiálního dokumentu o pěší dopravě a jeho začlenění do konceptu územního plánu. Projednáním a schválením tohoto dokumentu město získá účinný nástroj pro zachování prostupnosti stávajících pěších spojení, východiska pro kompozici nových rozvojových území z hlediska pěší dopravy a podklady pro zadání podrobnější dokumentace a investic do vybavení jednotlivých úseků.

Vzhledem k omezenému času a absenci podrobných průzkumů bylo třeba metodiku zpracování této specifické přílohy vytvářet „za pochodu“. Debata o principech, systému, souvislostech a vazbách na další složky, které postihuje územní plán, probíhala průběžně. Nová systémová úroveň vnášená do územního plánu musela být jednoduchá a srozumitelná.

Následující text byl sestaven jako průvodní zpráva ke zpracovanému konceptu pěších tras na území města Brna. Jsou v něm shrnuty výchozí principy a metodika zpracování.



Úvod

Systém pěší dopravy je nedílnou součástí systému udržitelné mobility. Fungující systém pěší dopravy zvýší kvalitu života ve městě díky zvýšené okamžité mobilitě, která je nezávislá na prostorově a ekonomicky náročnějších druzích dopravy. V souladu se Zadáním územního plánu návrh řeší územní ochranu a podporu bezpečných tras pěší dopravy, kontinuální síť, která zajistí propustnost území a dostupnost všech funkčních ploch.

Navrhované řešení pěší dopravy vytváří podmínky pro navrácení veřejných prostorů centra města, center městských částí a dalších atraktivních prostorů chodcům s předností před ostatními druhy dopravy (společněs prostředky veřejné dopravy).

Zároveň je systém pěších cest navržen jako síť spojující jednotlivá území zastavěné části území s okolní krajinou, zejména rekreačními oblastmi. Síť pěších cest vychází z historických tras, respektuje existující cesty a stává se podkladem nové organizační struktury rozvojových a přestavbových ploch.

Funkčnost systému pěší dopravy je podmíněna systematickým utvářením kvalitních veřejných prostranství s důrazem na pobytovou funkci, těsná vazba na systém hromadné dopravy a odpovídající parametry pěších komunikací v profilech sdílených několika druhy dopravy. Nad rámec územního plánování je nutno funkčnost systému pěší dopravy podpořit cílenou osvětou, propagací a marketingem.

System

Navržené pěší trasy dělíme na dva základní typy lišící se zejména charakterem a účelem:

Trasy „kamenné“

Trasy s obchodně-společenskou funkcí v zastavěném území, které koncentrují městské aktivity v historickém jádru, v centrech městských částí, na páteřních městských třídách, v přestupních uzlech hromadné dopravy a dalších významných veřejných prostorech.

Veřejná prostranství tohoto typu upřednostňují pohyb a pobyt pěších před ostatními druhy dopravy (kromě hromadné dopravy). Křížení těchto tras s jiným druhem dopravy musí být také řešeno s ohledem na bezbariérovost a pohodu pěších.

Trasy nejsou nutně spojené – fungují v těsné součinnosti s veřejnou dopravou. I tak ale musí mezi jednotlivými úseky existovat maximálně bezpečné a pohodlné pěší spojení.

Trasy „zelené“

Trasy s převážně rekreační funkcí jsou navrženy jako cesty vedoucí v maximální míře klidnými koridory v zeleni. V zastavěném území tvoří tyto trasy zelený skelet a zajišťují pohodlnou a bezpečnou propustnost územím, umožňují lehce dosažitelnou denní rekreaci a propojují zajímavé cíle jako parky, vyhlídky, sportovní a rekreační areály, ale i kulturní a historické zajímavosti. Na hranici zastavěného území přechází síť těchto tras do volné krajiny a navazuje na polní a lesní cesty i značené turistické trasy.

Zelené pěší trasy jsou pokud možno vedeny po samostatných (vyhrazených) cestách (a pěšinách), případně v souběhu (ve sdíleném prostoru) s cyklotrasou (cyklostezkou) nebo po klidných komunikacích.

V rozvojových plochách jsou stanoveny koridory, které logicky člení území do struktury zajišťující propustnost území a logické a maximálně přímé návaznosti zdrojů a cílů cest.



ZÁSADY

Prostupnost územím

Vedení pěších tras je navrženo s ohledem na prostupnost území. Jsou zachována důležitá stávající spojení v existujících a historických stopách cest a dále jsou navržena nová spojení nezbytná pro dobrou prostupnost územím. V návrhových a přestavbových plochách je nutno tyto nové, resp. obnovené koridory respektovat a zajistit jejich kvalitu a atraktivitu pro pěší.

Dostupnost rekreačního zázemí

Návrh řeší ve vazbě na lokality bydlení a vybavenosti kvalitní pěší dostupnost ploch a koridorů určených ke každodenní rekreaci. Udržitelné sídlo potřebuje snadno dostupné „zelené“ rekreační zázemí. Pokud toto zázemí leží za hranicí města, je nutno průběh důležitých pěších tras koordinovat se sousedním regionem.

Dostupnost místních center

Historické jádro, centra místních částí, hlavní městské třídy i přestupní uzly veřejné dopravy jsou přirozenými cíli pěší dopravy. Je třeba zvyšovat atraktivitu těchto veřejných prostranství a dostupnost v rámci daného spádového území. Tam, kde tato centra chybí, je žádoucí podpořit jejich rozvoj.

Přímmost tras

Pěší trasy musí být vedeny přirozeně bez zbytečného prodlužování a obcházení překážek ve formě areálů, soukromých objektů, dopravních staveb apod. Jedině tak lze zajistit atraktivitu pěších tras vzhledem k povaze chůze jako způsobu dopravy.

Atraktivita tras

Funkčnost systému pěší dopravy je podmíněna atraktivitou tras. Městské (kamenné) trasy je nutno dopravně zklidnit, zajistit dostatečně široké chodníky, kvalitní parter s pobytovou funkcí (obchody, služby, stromořadí, mobiliář a komfortní vazba na veřejnou dopravu).

Bezbariérovost

Pěší trasy musí být schůdné i pro osoby se sníženou pohyblivostí, s maximální možnou předností chodců v místě křížení s jinými druhy dopravy.

Technické řešení

Pěší koridory musí mít odpovídající technickou kvalitu. Ve městě, na „kamenných“ trasách, to znamená kamennou dlažbu bez zbytečných nerovností, v přírodním prostředí je nutné využít „měkkých“ povrchů jako je pískový mlát a podobně.

Koexistence

Vzhledem k mnohdy omezeným profilům v zastavěném území je zapotřebí zajistit funkční souběh různých druhů dopravy. Plochy a koridory vyznačené jako kamenné městské trasy doporučujeme řešit jako pěší zóny, zóny 30 nebo obytné zóny, případně s opatřeními zpomalujícími motorovou dopravu a zajišťujícími bezpečnost a pohodu chodců.

Koridory pro pěší mimo uliční síť jsou často vedeny souběžně s cyklostezkami. Profil těchto koridorů je nutné dimenzovat s tímto ohledem. V rámci stezky je žádoucí vymezit zvláštní chráněný prostor pro pěší, v některých případech vést cyklisty a chodce odděleně, resp. odlišit povrch komunikace, jinde věnovat zvláštní pozornost potřebám in-line bruslařů.



Jak si představujeme další postup?

Zpracováním základního konceptu práce teprve začíná. Konkrétní vedení tras, jejich hierarchii a další otázky je velmi vhodné projednat s veřejností – s obyvateli jednotlivých částí města. Tito lidé jsou opravdovými znalci problematiky. Mají své trasy „vychozeny“ a nebo naopak znají bariéry, které jim v chození brání. V tomto procesu veřejné otevřené diskuse bychom chtěli ověřit a upravit první zpracovaný návrh. Současně lze situaci využít pro vyjasnění priorit a implementační strategie. Důležitou součástí komunikace s veřejností je vysvětlovací a propagační kampaň. V případě, že zatím nedojde na nezávislé projednávání návrhu s veřejností, odehraje se diskuse a připomínkování jen omezeně v rámci projednávání konceptu územního plánu.

Navržený jednoduchý systém je třeba rozpracovat v podrobnějším měřítku. Ve městě jde o kvalitu prostředí ulic, což vyžaduje kompromisy, protože prostor je omezený. Na okrajích města a v rozvojových či přestavbových územích je třeba zajistit zejména průchodnost územím a návaznost dílčích úseků stávajících pěších cest. V rámci celého města je pak velkým úkolem odstraňování existujících bariér a zabránění vzniku nových.

K tomu, aby se pěší doprava stala respektovaným tématem a navržená opatření byla postupně realizována (v rámci nového „plánu udržitelné mobility“) může přispět i vytváření pěších tras jako atraktivních turistických produktů nabídnutých v průvodcích a mapách obyvatelům i návštěvníkům města. V tomto směru má Brno opravdu co nabídnout. Přijďte se podívat!

Pozn.: Spoluautory průvodní zprávy ke konceptu pěších tras jsou Ing. arch. Eva Staňková a Ing. Adolf Jebavý.



Pěší doprava v Brně

Ing. Dana Wendscheová, PhD.

Vystudovala dopravní inženýrství a pracovala jako vedoucí Odboru dopravy magistrátu města Brna. Později si rozšířila vzdělání o obor urbanismus a v současné době působí jako vedoucí Odboru územního plánování a rozvoje magistrátu města Brna.

Brno je městem s dlouhým historickým vývojem. Od vzniku prvního osídlení na křižovatce evropských obchodních cest až po uliční síť danou dobou svého vzniku vždy muselo řešit otázky dostupnosti a dopravy.

Brno se snaží důsledně dobudovávat dopravní systémy všeho druhu, protože jen tak má šanci dosáhnout svých strategických cílů, mezi které patří prosperita města i ekonomické zviditelnění v evropském kontextu, které jsou na dopravní dostupnosti závislé.

Obrovský nárůst motorové dopravy v posledních letech ale vede k jednostrannému využívání veřejného prostoru a zatěžuje město mnoha negativními dopady. V současné nadměrně motorizované době se musíme tedy zamyslet a důsledně zabývat i těmi druhy dopravy, které jsou člověku vlastní, město nezatěžují, ale zlidšťují a umožňují všem jeho obyvatelům dosáhnout svých cílů a pohybovat se bezpečně. Nabízejí zároveň i možnost kvalitně trávit svůj čas a rekreovat se na území města. Těmto požadavkům nejlépe odpovídá nejméně energeticky náročná a zdraví podporující pěší a cyklistická doprava.

Chůze se týká prakticky nás všech. I když pěší dopravu kombinujeme i s dalšími druhy dopravy, vždy musíme alespoň část své cesty k cíli vykonat pěšky. A závisí pouze na nás, jak velká část cesty to bude a jak bude příjemná.

V současné době nastává renesance pěší dopravy, protože si stále více uvědomujeme výhody chůze:

- je to přirozený a zdravý pohyb, je účinnou prevencí mnoha nemocí
- umožňuje vnímání okolního prostředí a identifikaci s městem i krajinou
- podporuje mezilidské kontakty
- jde o levný a ekologický druh dopravy

Z hlediska principů územního plánování je nutné zachovat a chránit prostupnost města s propojením souvisle zastavěného území s městskou krajinou.

Rostoucí intenzita automobilové dopravy, ale i změna životního stylu obyvatel související s potřebou ušetřit čas – a tedy zaparkovat své auto co nejbližší cíli – stále více znesnadňují pohyb pěších po městě. Chůze jako alternativní druh dopravy vyžaduje dobrou propustnost celého území města. Velké části území, jako jsou uzavřené zahrádkářské kolonie, nová výstavba rodinných domů, velké průmyslové areály, neúměrné sevřené bloky se slepými ulicemi a další, však vytvářejí neprostupné bariéry.

V četných případech se bariéry prostupnosti, zejména výše uvedené lokality rodinných domů, nacházejí na rozhraní zastavěného území a příměstské krajiny. Zde porušují významný urbanistický vztah – pokračování městských komunikací jako polních cest do krajiny.



Tento komunikační vztah byl vždy páteří pro další rozvoj sídla. Souvislé bariéry nových rodinných domů, členěných pouze slepými ulicemi, vytvářejí problematické podmínky pro rozvoj města v dalších generacích.

Dosavadní právní podklady nedávaly dostatečnou oporu pro vytváření ploch veřejných prostranství, které jsou nezbytnou podmínkou pro zajištění bezpečné dostupnosti území, zejména pro pohyb pěších i pobyt obyvatel v kvalitním městském prostředí.

Nový stavební zákon se svými prováděcími předpisy již tyto problémy v území řeší a vytváří legislativní podporu pro vytváření kvalitních veřejných prostranství. Vyhláška č. 501/2006 Sb., o obecných požadavcích na využívání území, v Hlavě I. – Obecné požadavky na vymezení ploch, § 3 odst. 5) uvádí:

"Obecným požadavkem na vymezení ploch je vytvářet a chránit bezpečně přístupná veřejná prostranství v zastavěném území a v zastavitelných plochách, chránit stávající cesty umožňující bezpečný průchod krajinou a vytvářet nové cesty, je-li to nezbytné."

Město má teď lepší a účinnější nástroj pro ochranu stávajících a vytváření nových veřejných prostranství, ve kterých je však nutné více respektovat bezpečné prostory pro chodce.

V zadání nového územního plánu města Brna je po zpracovateli mimo jiné aspekty požadováno:

"Navrhněte zásady pro zachování a vytváření prostupnosti všech stavebních území v souvislosti s revitalizací veřejných prostorů, zejména v centru města, městských částí a v jiných atraktivních i nestavebních územích (rekreační oblasti, zahrádkářské lokality apod.) pro pohyb pěších."

Respektujte a chraňte a tam, kde je třeba, obnovte prostupnost krajiny. Pro tyto účely převezměte vymezení cestní sítě z návrhu společných zařízení schválených komplexních pozemkových úprav.

Vycházejte z historických pramenů a historického majetku (cestní sítě) původních obcí."

I když se zpracovatelé nového územního plánu města Brna budou snažit v maximální míře toto zadání splnit a vytvořit dobré podmínky pro nový rozvoj města, je velmi složité ochránit zájem na respektování pěších tahů a kvalitních veřejných prostor v měřítku územně plánovací dokumentace.



Přitom jsme si vědomi, že problémy chodců ve městě narůstají. Za nejzákladnější problémy, které je třeba řešit, je možné vyjmenovat:

- parkující auta vytlačují pěší z chodníků a náměstí
- ruší se přechody na tradičních pěších trasách
- nové bariéry nutí chodce k dlouhým oklilkám
- tradiční procházkové cesty využívá stále více cyklistů a bruslařů, kteří ohrožují pěší
- často chybí základní vybavení tras i veřejných prostranství – lavičky, přístřešky, informační mapky o trasách

Řada těchto problémů vznikala postupně a je nutné je i postupně řešit. Některé jsou řešitelné při dobré vůli obyvatel rychle – např. instalace mobiliáře ve veřejných prostranstvích není složitá, složitější je jejich ochrana před vandaly.

K řešení ostatních problémů je potřeba větších investičních prostředků.

Odstranění parkujících aut z veřejných prostranství a chodníků by řešila jedině velmi nákladná výstavba parkovacích objektů.

S rušením přechodů pro chodce souvisí velká preference automobilové dopravy ve městě, která má na jednu stranu zajistit plynulost dopravy pro obsluhu městských funkcí a zabránit dopravním kolapsům, na druhou stranu omezuje vlastní život v území.

Vytváření nových územních bariér, například povoláním výstavby bez respektování prostupnosti území, není problémem až posledních let. V minulosti se často uzavírala území z hlediska „bezpečnosti“, tedy aby někdo nepovolaný nemohl vyzradit, co se na

území děje. Dnes je viníkem spíše nedostatečná prozíravost investorů, kteří se soustřeďují jen na svou konkrétní výstavbu a nezajímá je, že se území bude v následujících letech dále rozvíjet. Dosavadní legislativa neposkytuje dostatečné nástroje, jež by zabránily vzniku některých bariér, zejména v oblastech výstavby bydlení v okrajových částech města.

Problém střetu cyklistů a pěších je možné vyřešit výstavbou samostatných cyklistických tras oddělených od pěších, ale to je znovu otázka investic a prostorových podmínek.

CHŮZE PO ULICI SE MÍSTY PODOBÁ
PŘEKÁŽKOVÉ DRÁZE





Město Brno se může pochlubit realizací jedné z prvních pěších zón v Evropě. Již v roce 1956 byl schválen 1. asanační územní plán historického jádra města Brna s programem jeho rekonstrukcí a dostaveb, který obsahoval zřízení pěší rezervace.

V počátcích byla vyloučena automobilová doprava ze tří obchodních ulic (tř. Vítězství – dnes Masarykova, Gagarinova – dnes Koblížná a ul. Česká) a byly na nich provedeny bezobrubníkové úpravy. Začleněním dalších ulic v letech 1973 – 1979 dostala pěší zóna zhruba tvar kruhu o průměru cca 1000 m. Od té doby, a až do současnosti, zůstává pěší zóna v centru města Brna rozsahem prakticky nezměněna.

Po roce 1990 se postupně přistupuje k regeneraci veřejných prostranství nejen v centru města, ale i v krystalizačních jádrech jednotlivých městských částí.

V historickém jádru města již byla řada veřejných prostranství rekonstruována, v souvislosti s rekonstrukcemi inženýrských sítí ve městě se další připravují k přestavbě. V roce 2007 bylo výstavbou zádržných mechanických i pevných patníků přistoupeno k důslednějšimu omezování obslužné dopravy v centru a tím zajištění maximální bezpečnosti pro pohyb pěších.

Víme, že o kvalitním veřejném prostoru často rozhodují drobnosti. Pro zajištění bezpečného a příjemného pěšího pohybu nejen v městském prostředí je nutné udělat ještě mnoho.

Nám nezbyvá než se snažit o vytváření maximálně kvalitních ulic, cest a náměstí, která budou příjemná a umožní bezpečný pohyb všem. Ze zkušeností víme, že v pěkném prostředí se člověk chová ke svému okolí ohleduplněji.

PŘÍLOHA Č.1

Mezinárodní charta chůze

Mezinárodní charta chůze

Za vytváření zdravých, dobře fungujících a udržitelných obcí,
kde lidé dávají přednost chůzi

My, níže podepsaní, jsme si vědomi přínosů chůze jakožto klíčového indikátoru zdravých, dobře fungujících a udržitelných obcí, otevřených všem sociálním skupinám. Zároveň uznáváme právo každého člověka na bezpečnou chůzi a na užívání kvalitních veřejných prostranství kdekoliv a kdykoliv. Je naší povinností odstraňovat fyzické, společenské a institucionální překážky, které omezují chůzi. Přistoupením k této chartě a jejím strategickým principům budeme s ostatními spolupracovat na utváření prostředí, ve kterém lidé dávají přednost chůzi.

STRATEGICKÉ PRINCIPY

1. **Větší mobilita všech skupin**
2. **Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství**
3. **Lepší integrace systémů**
4. **Podpora v územním a prostorovém plánování**
5. **Bezpečnější silnice**
6. **Méně kriminality a strachu z kriminality**
7. **Větší podpora veřejné správy**
8. **Chůze jako součást životního stylu**

Podepsán

Jméno

Pozice

Datum

MEZINÁRODNÍ CHARTA CHŮZE

Chůze je to první, po čem touží malé dítě, a to poslední, čeho se chce vzdát starý člověk. Chůze je cvičení, ke kterému nepotřebujeme posilovnu. Je to léčba bez léků, regulace tělesné hmotnosti bez diety a kosmetika, pro kterou nemusíme do drogerie. Je to uklidňující prostředek bez pilulek, terapie bez psychologa a dovolená, která nestojí ani korunu. Chůze navíc neznečišťuje životní prostředí, má malou spotřebu přírodních zdrojů a je velmi účelná. Chůze je pohodlná, nevyžaduje žádné speciální vybavení, je seberegulační a ze své podstaty bezpečná. Chůze je stejně přirozená jako dýchání.

John Butcher, zakladatel sdružení Walk21, 1999

ÚVOD

My, lidé celého světa, stojíme před celou řadou vzájemně propojených komplexních problémů. Naše zdraví se zhoršuje, používáme neúčinné dopravní systémy a naše životní prostředí je pod rostoucím tlakem při naplňování našich potřeb. Kvalita a četnost každodenní chůze je prověřeným indikátorem kvality života. Úřady, jež usilují o vytváření zdravějších a lépe fungujících obcí a míst, mohou dosáhnout velkého pokroku už jen tím, že začnou podporovat chůzi.

Tato charta vznikla na základě rozsáhlých diskusí s experty po celém světě a ukazuje, jak vytvářet prostředí, ve kterém lidé dávají přednost chůzi. Chartu mohou podepisovat jednotlivci, organizace, úřady i místní sdružení, které podporují její vizi a strategické principy, nehlédě na jejich formální postavení a možnost nezávisle je realizovat.

Prosím podpořte tuto chartu svým podpisem a přesvědčujte své přátele, kolegy, úřady a celostátní i místní organizace, aby společně s Vámi vytvářeli zdravé, fungující a udržitelné pěší komunity po celém světě.

SOUVISLOSTI

Dojíždějící pospíchají do práce, nakupující se propíleťají v ulicích, trampové se toulají, milenci se procházejí, turisté se promenují- ale všichni chodíme. Chůze je základním a všeobecným lidským právem, ať je naše schopnost či motivace jakákoliv, a zůstává důležitou součástí našeho života. V mnoha zemích však lidé chodí pěšky stále méně. Proč chodit pěšky, když se můžu svést? Chůze se v mnoha zemích proměnila z nutnosti na luxus. Chůze se zdá být příliš prostá, obyčejná, samozřejmá a příliš levná na to, abychom jí užívali k přemísťování a k upevňování zdraví. Raději nechodíme pěšky, protože jsme zapoměli, jak jednoduchá, příjemná a blahodárná chůze je. Žijeme v jednom z nejpříznivějších prostředí, jaké kdy člověk jako druh měl, a přesto si nevážíme naší schopnosti chodit.

V důsledku nedostatečného pohybu trpíme rekordní obezitou, depresemi, srdečními chorobami, agresivitou za volantem, neklidem a společenskou izolací.

Chůze nám nabízí zdraví, štěstí a únik. Dokáže znovu nastolit a uchovat fyzické, nervové a citové zdraví a zároveň posilovat pocit nezávislosti a sebevědomí. Čím více člověk chodí, tím lépe se cítí, stává se uvolněným, lépe vnímá a pročistí si mysl. Chůze prospívá každému.

VIZE

Utvářet svět, kde lidé dávají přednost chůzi a mohou ji používat jako způsob dopravy, ke zdraví a k odpočinku. V tomto světě úřady, organizace a jednotlivci

- pochopili prospěšnost chůze,
- zavázali se k vytváření zdravých, fungujících a udržitelných společenství a
- spolupracují na překonávání fyzických, společenských a institucionálních překážek, které často omezují možnost pěší chůze.

PRINCIPY A ČINNOSTI

Tato mezinárodní charta rozpoznává potřeby chodců a poskytuje základní rámec, který napomáhá úřadům přizpůsobit stávající politiku, činnosti a vztahy tak, aby vytvářely takové prostředí, ve kterém lidé dávají přednost chůzi.

Ke každému strategickému principu je přiřazen seznam činností, jež povedou ke zlepšení ve většině obcí. Další rozšíření seznamu v závislosti na místních potřebách je vítáno.

1. Zvýšená mobilita pro všechny

Lidé mají nárok na snadnou dostupnost ulic, náměstí, budov a veřejné dopravy bez ohledu na svůj věk, schopnosti, pohlaví, výši příjmu, jazyk a na etnické, kulturní či náboženské kořeny. Toto posiluje svobodu a samostatnost všech lidí a napomáhá sociálnímu zapojení, solidaritě a demokracii.

Konkrétní kroky

- Zajistit všem bezpečnou a pohodlnou možnost nezávislého pohybu umožněním co nejvíce lidem dosahovat pěšky co nejvíce míst, především veřejné dopravy a veřejných budov.
- Zohledňovat potřeby osob s omezenými schopnostmi vytvářením a udržováním služeb a vybavení na vysoké úrovni, jež jsou zároveň otevřené různým sociálním skupinám.

2. Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství

Lidé mají právo žít ve zdravém, pohodlném a příjemném prostředí, které je uzpůsobeno jejich potřebám. Mají též právo volně využívat vybavení veřejných prostranství, a to v pohodlí a v bezpečí před rušivým hlukem a znečištěním.

Konkrétní kroky

- Navrhovat ulice pro lidi a ne jen pro auta. Počítat s principem, že ulice jsou společenským prostorem, nejen dopravním, a že je tedy třeba brát ohled též na jejich společenský význam, nejen na technické řešení. To znamená, že možná bude zapotřebí změnit rozsah prostoru věnovaného autům, vytvořit zóny, kde pěší mají přednost, a také oblasti zcela bez aut, které může využívat každý a které umožňují sociální interakci, hru a rekreaci jak dospělým, tak i dětem.
- Budovat čisté, dobře osvětlené ulice a chodníky bez překážek, které jsou dost široké i pro největší provoz a v dostatečné míře umožňují bezpečné a přímé přecházení bez nutnosti použití nadchodu nebo podchodu či obcházení.
- Zajistit posezení a veřejné toalety, které splňují potřeby všech uživatelů, a to na vhodných místech a v dostatečném počtu.
- Respektovat místní podnebí přizpůsobením designu a vybavení, např. vytvořením stínu pod stromy nebo přístřeším.
- Navrhovat čitelné ulice s jasným značením a informacemi na místě, jež podporují možnost plánování cesty a pěší objevování.
- Zhodnocovat, budovat a udržovat kvalitní a všem dosažitelnou městskou zeleň a vodní toky.

3. Zlepšená integrace sítí

Lidská společenství mají právo na síť vzájemně propojených, přímých a přehledných pěších tras, jež jsou bezpečné, pohodlné, příjemné a dobře udržované. Mají propojovat jejich domovy s obchody, školami, parky, veřejnou dopravou, zelení a dalšími důležitými cílovými místy.

Konkrétní kroky

- Budovat a udržovat kvalitní síť propojených, funkčních a bezpečných pěších tras mezi obytnými budovami a místními cíli, které naplňují potřeby místních obyvatel.
- Provozovat integrovaný, rozsáhlý a dobře vybavený systém veřejné dopravy s vozidly, jež zaručují použitelnost všem možným uživatelům.
- Navrhovat zastávky veřejné dopravy a přestupy s jednoduchým, bezpečným a pohodlným přístupem pro pěší a s podpůrnými informacemi.

4. Podpora v územním a prostorovém plánování

Lidská společenství mají právo očekávat takovou politiku územního a prostorového plánování, která jim umožní dojit pěšky květšinu každodenních služeb a zařízení. Taková politika maximalizuje příležitosti pro pěší pohyb, snižuje závislost na automobilu a přispívá ke společenskému životu.

Konkrétní kroky

- Při plánování měst věnovat maximální pozornost potřebám chodců. Zvýhodňovat pomalejší druhy dopravy, tedy pěší a cyklistickou, před rychlými, a dávat přednost místní dopravě před dálkovou.
- Zkvalitňovat územní a prostorové plánování tak, aby nové obytné domy, obchody, průmyslové zóny a veřejná doprava byly umístěny a navrženy tak, aby byly pěšky snadno dostupné.
- Nevytvářet podmínky pro životní styl závislý na automobilu, např. satelitní městečka, věnovat více uličního prostoru chodcům a propojováním neucelených úseků existujících pěších tras vytvářet přednostní propojení pěších cest.

5. Bezpečnější silnice

Lidé mají nárok na takové ulice, jež svou podobou předcházejí nehodám a jsou příjemné, bezpečné a pohodlné pro pěší, především děti, starší generaci a osoby s omezenými schopnostmi.

Konkrétní kroky:

- Snižovat ohrožení chodců vozidly řízením provozu (např. snížením povolené rychlosti) spíše než oddělováním chodců a omezováním jejich pohybu.
- Podporovat motorismus přátelský vůči chodcům pomocí cílených kampaní a vymáháním dodržování silničních předpisů.
- Snižovat povolenou rychlost v obytných zónách, v nákupních zónách a kolem škol.
- Snižovat nebezpečnost frekventovaných ulic zřizováním bezpečných přechodů s minimální čekací dobou a dostatkem času na přejetí pro ty nejpomalejší chodce.
- Zajistit, aby zařízení pro cyklisty a jiné nemotorizované druhy dopravy neohrožovaly bezpečnost chodců či jejich pohodlí.

6. Méně kriminality a strachu z kriminality

Lidé mají právo očekávat, že městské prostředí bude navrženo, udržováno a hlídáno policií tak, aby se snižovala kriminalita a strach z kriminálních činů.

Konkrétní kroky

- Zajistit, aby budovy umožňovaly výhled do ulice a na děti na ulici, což zlepšuje obecný dohled a odrazuje kriminalitu.
- Provádět pěší audity ve dne a po setmění za účelem pochopení obav občanů o osobní bezpečnost a vymezení problémových oblastí, které je třeba zlepšovat (lepší osvětlení, vyšší přehlednost).
- Školit a informovat odborníky v dopravě za účelem zvýšení jejich povědomí o obavách chodců o jejich osobní bezpečnost a dopadu těchto obav na jejich volbu pěší cesty.

7. Větší podpora veřejné správy

Lidé mají právo očekávat od úřadů zajištění, podporu a ochranu jejich schopnosti a rozhodnutí chodit pěšky.

Konkrétní kroky

- Přijmout jasný, stručný a komplexní akční plán pro podporu pěší dopravy, stanovit cíle, získávat podporu zainteresovaných stran a usměrňovat investice.
- Zainteresujte všechny odpovídající úřady (především v oblasti dopravy, plánování, hygieny, školství a policie) na všech úrovních, aby pochopily důležitost podpory chůze a přijímaly doplňková opatření a plány.
- Pořádat pravidelné konzultace s místními organizacemi, které zastupují chodce a další skupiny včetně mládeže, starší generace a osob s omezenými schopnostmi.
- Shromažďovat kvalitativní a kvantitativní údaje o chůzi (včetně motivace a důvodů pro chůzi, počet pěších cest, úseků cest, času a vzdálenosti chůze, času stráveného na veřejných prostranstvích a spokojenosti).
- Začlenit chůzi do školení v rámci dalšího profesního rozvoje pracovníků dopravní a silniční bezpečnosti, zdravotníků, urbanistů a architektů.
- Poskytovat průběžné zdroje potřebné k realizaci přijatého akčního plánu.
- Realizovat pilotní projekty pro šíření příkladů dobré praxe a podporovat výzkum vlastní účastí v případové studii a širokou propagací svých místních zkušeností.
- Měřit úspěch programů sběrem a porovnáním údajů získaných před, během a po realizaci.

DALŠÍ KROKY

Doplňte aktivity, které odpovídají vašim místním potřebám a okolnostem.

8. Chůze jako součást životního stylu

Lidská společenství mají nárok na aktuální, kvalitní a snadno dostupné informace o tom, kam mohou chodit pěšky a za jakých podmínek. Lidé by měli mít možnost užívat si chůze jako součásti svého každodenního společenského, kulturního a politického života.

Konkrétní kroky

- Aktivně podporovat všechny členy společenství v pěší chůzi kdekoli a kdykoli je to možné, jako součást každodenních aktivit. Za tím účelem tvořivě a pravidelně prezentovat informace způsobem, který odpovídá jejich osobním potřebám, a aktivně je zapojuje.
- Vytvářet pozitivní image chůze jejím vyzdvihováním jako součásti kulturního dědictví a kulturní aktivity, např. v architektuře, výstavami, divadlem, literárními večery, fotografií a ožívováním ulic.
- Zavádět ucelené a sladěné systémy informací a značení, které podporují pěší prozkoumávání a objevování míst včetně přístupů k veřejné dopravě.
- Poskytovat finanční odměny těm, kdo více chodí pěšky prostřednictvím místních firem, zaměstnavatelů a úřadů.

Připraveno v rámci série mezinárodních konferencí WALK21, říjen 2006

Walk21 jsou vděční celé řadě lidí za jejich pomoc při přípravě této Charty a Vám za Váš osobní závazek pomáhat při vytváření zdravých, fungujících a udržitelných obcí na celém světě.

Více informací o pěší dopravě získáte na stránkách www.walk21.com nebo nám napište e-mail: info@walk21.com.

PŘÍLOHA Č.2

**Zásady rozvoje pěší dopravy
v městě Plzni**



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 úrovnňová řešení s uplatněním moderních bezpečnostních a zklidňovacích prvků

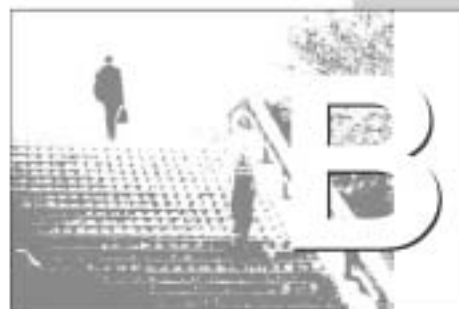
Úrovnňové přechody sice snižují plynulost automobilového provozu, zajišťují však pro chodce potřebnou uživatelskou pohodu a při správném návrhu i potřebnou míru bezpečnosti.



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 Zátíši s Borskými poli je příkladem zanedbání požadavků na uživatelský komfort.

SYSTÉMOVÝ PŘÍSTUP



Systemové 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 oblastí 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 Úhluvu 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 průjezdných 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 369/2001 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 369/2001 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 činnosti i následnými opatřeními vytvářet podmínky pro to, aby kvalita pěší dopravy na chodnících 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 péší dopravy v městě Plzni

jsou úvodní prací širšího souboru rozvojových dokumentů Útvaru koncepce a rozvoje města Plzně věnovaných oblasti péší 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 péší 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 péší 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. Péší 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 péší 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 vyzdvižením významu zejména péší dopravy. Samostatně se Zásady dopravní politiky věnují péší dopravě v kapitole 6. Péší doprava. Podrobnějším rozpracováním této kapitoly vznikly tyto Zásady řešení péší 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

Děkujeme za pomoc při přípravě této brožury a organizaci konference Město pro pěší dne 13.2. v Brně a 14.2. v Praze Nadaci Partnerství a Ústavu pro ekopolitiku, o.p.s.

Kontakty:



Oživení, o.s.
Pelléova 7
160 00 Praha 6
tel: + 420 257 531 983
oziveni@oziveni.cz
www.oziveni.cz



Nadace Partnerství
Údolní 33
602 00 Brno
tel: + 420 515 903 111
partnerstvi@nap.cz
www.nadacepartnerstvi.cz



Ústav pro ekopolitiku, o.p.s.
Kateřinská 26
120 00 Praha 2
tel: + 420 224 826 593
www.ekopolitika.cz
ekopolitika@ekopolitika.cz



Poděkování tiskárně Realtisk, s.r.o.
www.realtisk.cz