Koncepce, projektování, průzkumy a další odborné služby
v oblasti silničního a městského dopravního inženýrství
Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
tel.: +420 596 138 861, +420 596 118 987, fax: +420 596 138 803
e-mail: firma@udimo.cz

GENEREL DOPRAVY PRO MĚSTO ZLÍN

Návrhová část – Generel pěší dopravy

Objednatel: **Statutární město Zlín**
Náměstí Míru 12, 761 40 Zlín
IČ: 00283924

Zhotovitel: **UDIMO, spol. s r.o.**
Sokolská tř. 8, 702 00 Ostrava
IČ: 44740069

Ostrava, červen 2016

1. Generel pěší dopravy

Pěší doprava má významný podíl na dělbě přepravní práce, který činí kolem 25% a výhledovou motivací je tento podíl udržet. Je však potřebné zmínit, že za „znevýhodněnou“ skupinu osob se sníženou schopností pohybu nebo orientace je možné označit kolem 29% populace. Tento podíl se bude se stárnutím obyvatel dále zvyšovat.

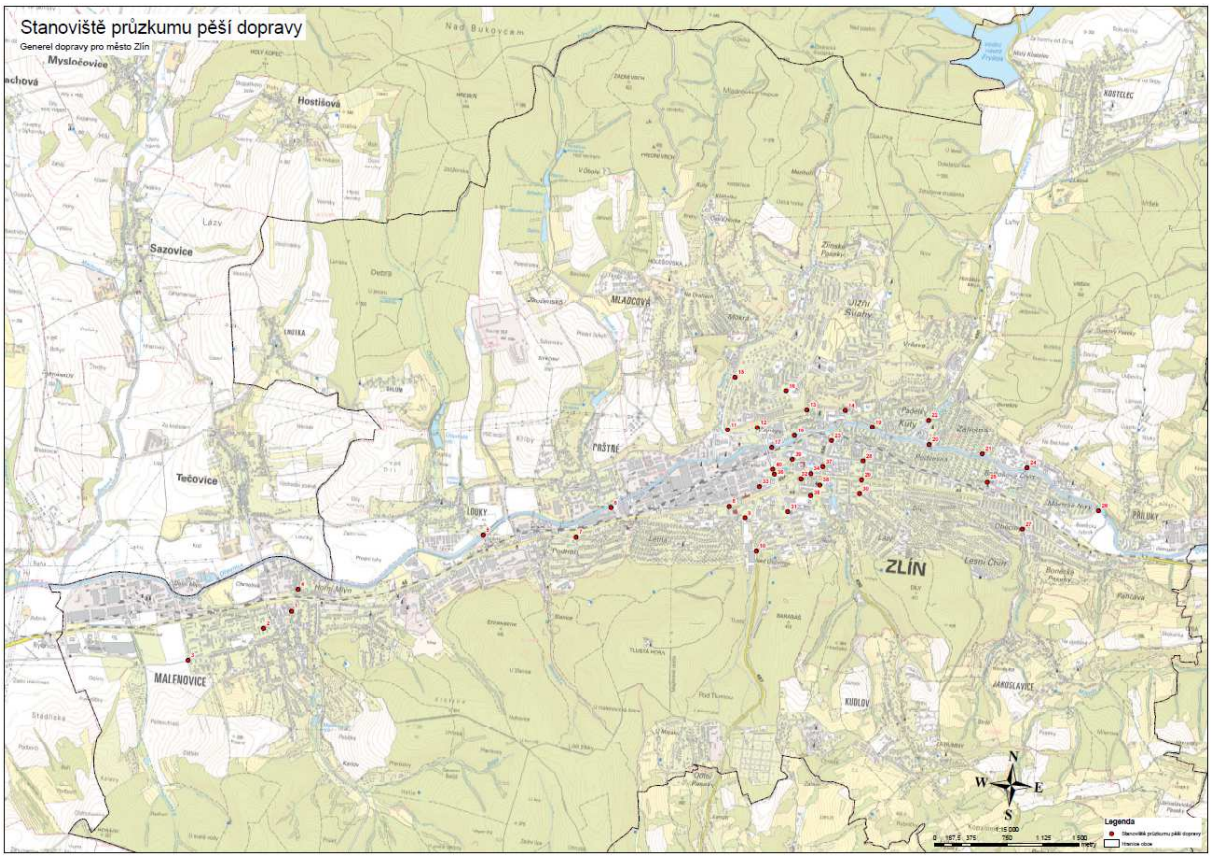
Bezpečnost a bezbariérovost pěší infrastruktury je důležitým faktorem kvality života, přístupná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomického a společenského uplatnění.

Za osoby se sníženou schopností pohybu či orientace se nepovažují jen zdravotně handicapovaní lidé, ale spadá sem také početná skupina seniorů, rodičů s malými dětmi, osoby, jejichž pohyblivost je omezena na přechodnou dobu stavem po úrazech apod. Ti všichni mohou mít problémy s bezpečným pohybem a orientací v území. Jedná se o nejvíce zranitelnou část uživatelů dopravního systému vyžadující ochranu před motorovými vozidly, ale i cyklisty.

1.1. Průzkum intenzit pěší dopravy na hlavních pěších tazích

Průzkum intenzit pěší dopravy byl proveden ve dnech 24.5.2016 až 26.5.2016, jedná se o dny úterý až čtvrtek. Doba průzkumu byla dohodnuta na 7-11 hodin dopoledne a 13-17 hodin odpoledne. Na vybraných 39 stanovištích bylo sledováno celkem 60 profilů, přičemž intenzity pěší dopravy byly zaznamenávány odděleně pro jednotlivé směry nebo jednotlivé pěší komunikace.

Profily průzkumu pěší dopravy byly projednány a schváleny objednatelem v rozsahu dle následující přílohy.



Obrázek 1: Situace stanovišť průzkumu pěší dopravy

Stanoviště	Název, lokalizace	Intenzita za 8 hod.	Intenzita za 24 hod.
P1	Masarykova	1029	1688
P2	Třída Svobody	925	1517
P3	Tyršova	196	321
	Husova	247	405
P4	Tečovská	378	620
P5	U Dřevnice	283	464
P6	Přímá/Jateční	725	1189
	Nábřeží/Malotova	147	241
P7	K. Světlé	554	909
	L. Váchy	310	508
P8	Třída T. Bati	836	1371
	Čiperova	626	1027
P9	Mostní; strana ZS	252	413
	Mostní; strana UTB	470	771
P10	Březnická; strana Nad Ovčírnou	82	134
	Březnická; strana ZS	80	131
P11	Gahurova/Výletní; k Družstevní	169	277
	Gahurova/Výletní; k K Pasekám	73	120
P12	Čepkov	534	876
P13	Pod Stráněmi	371	608
P14	Vývoz/Na Výsluní	458	751
	Na Výsluní	191	313
P15	K Pasekám	105	172
	Okružní	75	123
P16	Okružní	1015	1665
P17	most přes Dřevnici (Kaufland)	4364	7157
P18	Tyršovo nábřeží	638	1046
	Lávka k Čepkovská	565	927
P19	Fugnerovo nábřeží	360	590
P20	Havlíčkovo nábřeží (Dukelská)	337	553
P21	Havlíčkovo nábřeží	829	1360
	Lávka k Podvesná VI	601	986
P22	2. května/most přes Fryšták; sever	769	1261
	2. května/most přes Fryšták; jih	708	1161
	Společná stezka podél Fryštáku	608	997
P23	Dlouhá (podjezd) u Santražin	331	543
	Dlouhá (podjezd) u Vodní	447	733
P21	Havlíčkovo nábřeží (Zálešná IX)	343	563
P25	Podvesná XVII	554	909
P26	Dřevnická	250	410
P27	Štefánikova	652	1069
	K Jaroslavicím	212	348
P28	Kvítková/Bratří Jaroňků	1536	2519
P29	Třída T. Bati/Bratří Jaroňků	981	1609
P30	Štefánikova/Slovenská	1059	1737
P31	Náměstí T.G. Masaryka (Hradská)	572	938
P32	Školní (Třída T. Bati)	4875	7995
P33	Desátá/J.A. Bati; západ	1032	1692
	Desátá/J.A. Bati; východ	324	531
P34	Třída T. Bati (náměstí Míru); u náměstí	1268	2080
	Třída T. Bati (náměstí Míru); u Školní	2553	4187
P35	Štefánikova (MHD Školní); strana UTB	1786	2929
	Štefánikova (MHD Školní); strana Školní	633	1038
P36	Gahurova (u Zámku)	1287	2111
	Gahurova (u AN)	887	1455
P37	Dlouhá (Rašínova); u ČSOB	3241	5315
	Dlouhá (Rašínova); strana centra	1903	3121
P38	Osvoboditelů (divadlo); strana divadla	534	876
	Osvoboditelů (divadlo); strana kostela	1005	1648
P39	Bartošova	3644	5976

Tabulka 1: Průzkumem zjištěné intenzity pěší dopravy za 8 hodin; za 24 hodin přepočtem dle TP

Intenzity pěší dopravy v běžném pracovním dni za 24 hodin byly stanoveny přepočtem výsledků průzkumu za 8 hodin. Přepočítací koeficient s hodnotou 1,63 byl odvozen podle TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Podbarvené stanoviště, resp. profily představují intenzitu pěší dopravy vyšší než 4 tisíce chodců za 24 hodin. K zamyšlení stojí např. zjištěné zatížení na společné stezce pro chodce a cyklisty podél Fryštáckého potoka – 997 chodců a 1334 cyklistů za 24 hodin. Odhad špičkové hodiny pak vychází na 103 chodců a 108 cyklistů, celkem pak 211 uživatelů stezky. Návrh nových TP 179 (podle ERA) definuje při tomto zatížení stezky výhradně dělené, přičemž základní šířka cyklistické stezky dle tohoto předpisu je stanovena na 2,5-3m.

1.2. Koncepce řešení pěší dopravy

Podstatou koncepce pěší dopravy je návrh základní sítě pěších tras, které budou v maximální možné míře zajišťovat podmínky pro osoby se sníženou schopností pohybu nebo orientace. Jedná se o základní síť pěších tras, které propojují rozhodující zdroje a cíle cest v území, přičemž vlastní problematika pěší dopravy se přednostně zaměřuje na zmapování bezpečnostních rizik chodců ve vybraných trasách s cílem zajištění užívání infrastruktury všemi osobami.

Do rozhodujících cílů cest byly zařazeny objekty a zařízení zdravotnických a sociálních služeb, školství, kultury, dopravy, veřejné správy a vybraných služeb. Z pohledu zdrojů se jedná především o nejdůležitější obytná území s vícepodlažní zástavbou.

Základní pěší trasy byly hodnoceny a následně řešeny ve dvou základních rovinách. Předně První rovinou je návrh tras, které v maximální možné míře zabezpečí nezbytné podmínky pro pohyb všem osobám, zejména pak skupinám osob, které jsou při pohybu znevýhodněné:

- osoby pokročilého věku, těhotné ženy (A1)
- osoby doprovázející dítě v kočárku nebo dítě do 3 let (A2)
- osoby s pohybovým, zrakovým, sluchovým či mentálním postižením (A3).

Obsahově se jedná o řešení dopravní infrastruktury jako např. chodníky, nástupiště veřejné dopravy, úrovňové i mimoúrovňové přechody, chodníky v sadech i parcích a ostatní pochozí plochy, za podmínek vyhlášky 398/2009 Sb. O obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. *V této souvislosti upozorňujeme, že metodika k uvedené vyhlášce, kterou v srpnu 2011 vydalo MMR ČR, v komentáři k bodu 1.2.5 uvádí „Hmatově a vizuálně neoddělený způsob vedení cyklistů a pěších na jedné úrovni je v zastavěném území a v reakčních zónách z bezpečnostních důvodů nepřijatelný“.* Z uvedeného textu je možné dovodit, že běžně provozované stezky pro chodce a cyklisty podle DZ C9a, resp. C10a, pokud nemají požadované oddělení, jsou pro vedení těchto pěších tras nepřijatelné. V praxi to znamená, že koncepce cyklistické dopravy musí být harmonizována s podmínkami pro základní síť pěších tras.

Druhou rovinou řešení je odstranění nebezpečných a rizikových míst základní sítě pěší dopravy v kontaktu s komunikacemi základního komunikačního systému, jako např. délka přechodu pro chodce, rozhledové podmínky, podmínky bezbariérového pohybu a další.

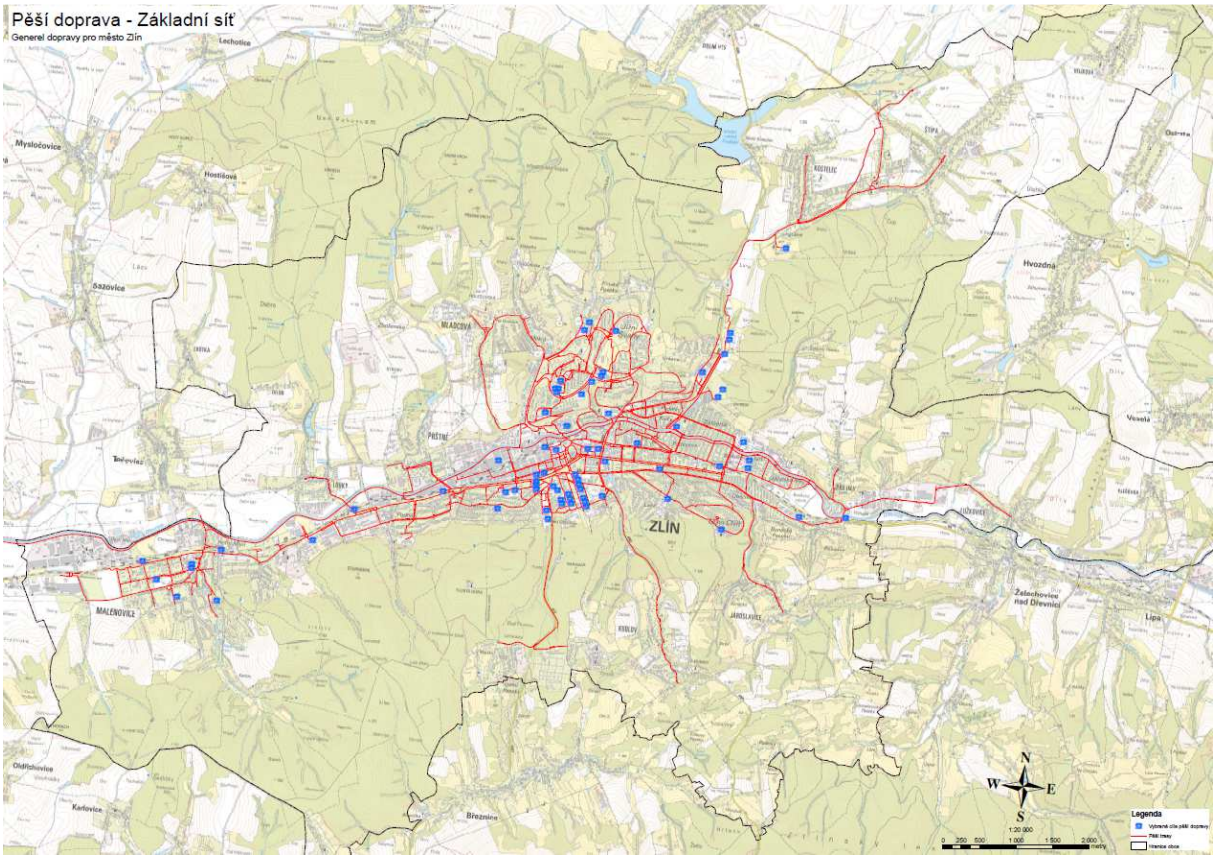
Východiskem pro výběr hlavního skeletu pěších tras byl, vedle spojení rozhodujících zdrojů a cílů v území, výsledek modelování dopravy VHD, resp. doplňující výstup z modelování ve formě zatížení pěší dopravy. Následující obrázek alespoň v šířkách pentlí dokládá hlavní pěší trasy na území města Zlína.

Obrázek 2: Model zatížení pěší dopravy na území města Zlína, údaj v osobách za 24 hodin, horizont roku 2035; 1. část

Obrázek 3: Model zatížení pěší dopravy na území města Zlína, údaj v osobách za 24 hodin, horizont roku 2035; 2. část

Výše doložený model zatížení pěší dopravy je vedlejším produktem modelových výpočtů veřejné hromadné dopravy, proto se přednostně jedná o krátké pěší vazby a přístupy na zastávky VHD. I tak lze z podkladu odvodit lokality, ve kterých se doporučuje přednostní kompletace pěších tras. Hlavními tématy přednostních kroků mohou být prostory centra města a navazující trasy, dále lokalita Baťovy nemocnice, přístupy k rozhodujícím železničním stanicím a zastávkám MHD, místa výrazných obchodních aktivit a další.

Následující obrázek dokládá základní výhledovou síť pěší dopravy, která byla podrobně zkoumána v terénu.



Obrázek 4: Základní síť pěší dopravy, výhled 2035

1.3. Návrh základní sítě pěší dopravy

Návrh základních sítě pěší dopravy má za cíl vytvořit ucelenou síť tras na celém řešeném území se zajištěním obsluhy jednotlivých významných cílů občanské vybavenosti a zastávek veřejné hromadné dopravy. Podstatou řešení, resp. trasování sítě je dáno urbanistickou strukturou města a polohou jeho centra.

Jednotlivé pěší trasy jsou zapracovány do grafické přílohy, která znázorňuje podrobné vedení trasy v uličních profilech, návaznosti na cíle na trase a návaznosti na zastávky MHD. Grafickým schématem jsou barevně „popsány“ hlavní závady na trasách. Tyto podrobné grafické přílohy (mapové listy) jsou doloženy pouze na CD.

Kategorie nevyhovující trasy (červená barva) obsahuje tyto nejčastější závady:

- stezka pro chodce a cyklisty bez označení jejich situování (společná)
- nevyhovující šířka nebo velmi rizikový povrch
- u přechodu pro chodce a míst pro přecházení chybí snížené obruby

- nesprávně jsou provedeny signální a varovné pásy
- u zastávky MHD pak navíc není dodržena minimální výška nástupní hrany nebo zcela chybí nástupiště.

Kategorie vyhovující trasy s úpravami (oranžová barva) obsahuje tyto nejčastější závady:

- snížena obruba bez varovných pásů, podélný sklon
- stezka pro chodce a cyklisty s označením jejich situování, bez stavebních úprav nebo nedostatečné šířky
- u přechodu pro chodce a na místech pro přecházení chybí nebo jsou neúplné varovné a signální pásy
- povrch velmi rozdílný, ojediněle rizikový, zcela chybí vodící linie
- u zastávek MHD chybí vybavení pro slabozraké a nevidomé.

Kategorie vyhovující trasy (zelená barva) obsahuje tyto nejčastější drobné závady:

- nejsou zcela v souladu vodící linie, ztížena orientace v prostoru
- u zastávek MHD chybí kontrastní pás nebo obruba je nižší než 160mm.

Komunikace základní sítě pěší dopravy, výhled 2035		
	Km	Podíl v %
Vyhovující úseky komunikací	70.6	45.1
Vyhovující úseky komunikací s úpravou	38.1	24.3
Nevyhovující úseky komunikací	25.7	16.4
Úseky komunikací k doplnění	21.1	13.5
Úseky komunikací k doplnění, alternativní	1.0	
Úseky komunikací v rekonstrukci	1.2	0.8
Celkový rozsah výhledové základní sítě	156.7	
Zastávky MHD, základní síť pěší dopravy, stav 2015/2016		
	Počet	Podíl v %
Vyhovující zastávky	98	43.4
Vyhovující zastávky s úpravou	108	47.8
Nevyhovující zastávky	20	8.8
Celkový počet zastávek na základní síti	226	

Tabulka 2: Rozsah základní sítě pěší dopravy, hodnocení kvality komunikací

Ukázky a příklady vyhovujících řešení s úpravou a zásadních závad

A. Vyhovující stavy s úpravou

Obrázek 5: Neúplnost prvků v místě pro přecházení na ulici Lorencova

Obrázek 6: Chybějící prvky na přechodu v ulici Kvítková

Obrázek 7: Přechody/místa pro přecházení v křižovatce Bratří Jaroňků-Ševcovská

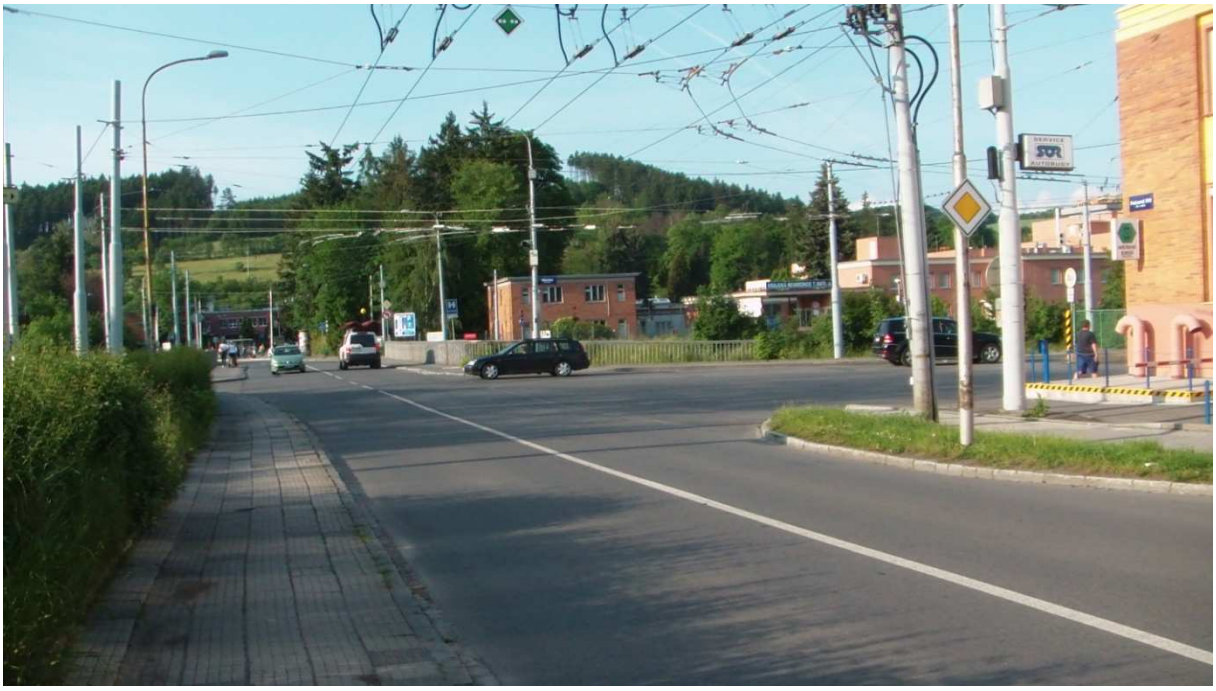
Obrázek 8: Neúplnost prvků v místě pro přecházení na ulici Kvítková (komunikace ve stavbě)

Obrázek 9: Neúplnost prvků v místě pro přecházení na ulici Mostní (komunikace ve stavbě)

Obrázek 10: Neúplnost prvků v zastávce MHD Malenovice křižovatka

Obrázek 11: Neúplnost prvků v místech pro přecházení na ulici Mostní (komunikace po rekonstrukci)

B. Nevyhovující stavy



Obrázek 12: Nevyhovující délka přecházení na ulici Podvesná XVII, neúplnost prvků

Obrázek 13: Chybí pokračování pěší trasy v ulici Potěhnikova (kolem kostela) v Malenovicích

Obrázek 14: Nevyhovující délka přechodu řízeného SSZ (cca 21 m) přes ulici Gahurova

Obrázek 15: Nevyhovující společný provoz chodců a cyklistů podél řeky Dřevnice, vysoké intenzity, neoddělený provoz

Obrázek 16: Nevyhovující kvalita povrchu chodníku v ulici Lesní čtvrť 1

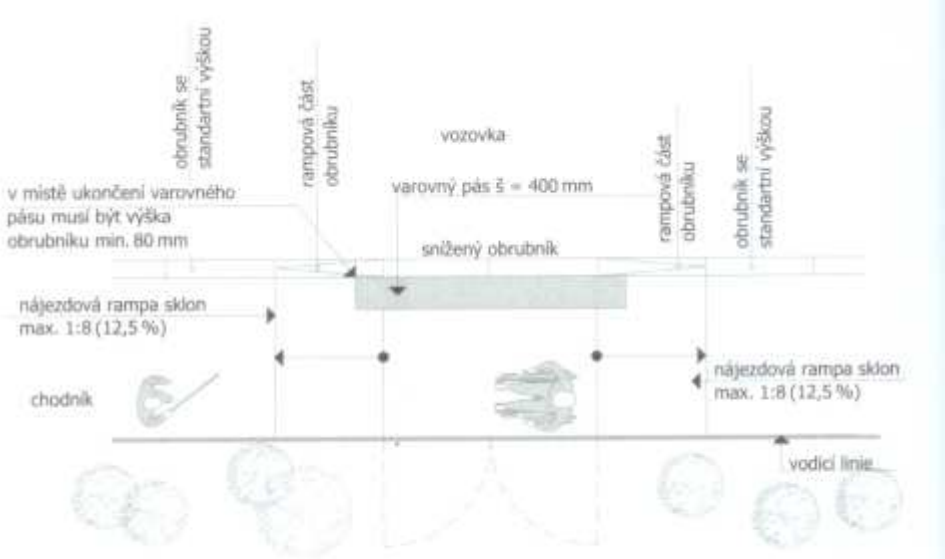
Obrázek 17: Nevyhovující délka přechodu neřízeného SSZ (cca 13 m) přes ulici třída T. Bati, nesnížená obruba, chybějí prvky

Obrázek 18: Nejasné pěší trasy v prostoru Krajské nemocnice T. Bati, nesnížená obruba, chybějí prvky

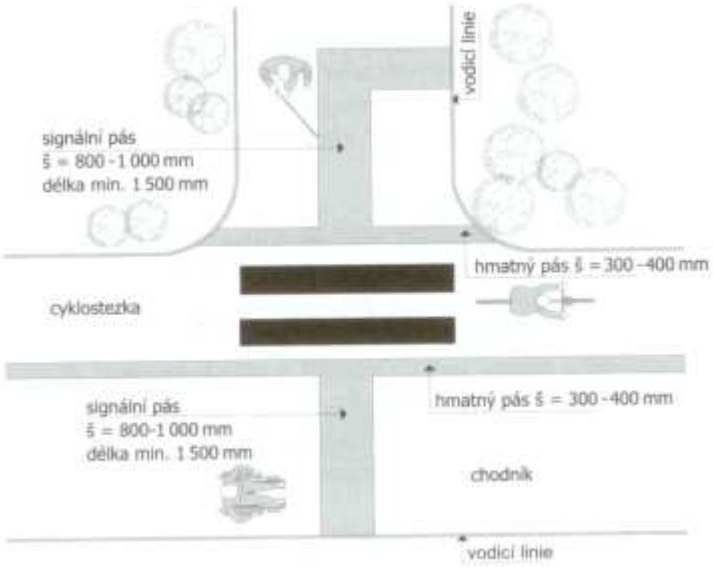
Obrázek 19: Nevyhovující stavební stav zastávky VHD Věžové domy

Možná vzorová řešení nevyhovujících úseků komunikací pěší dopravy

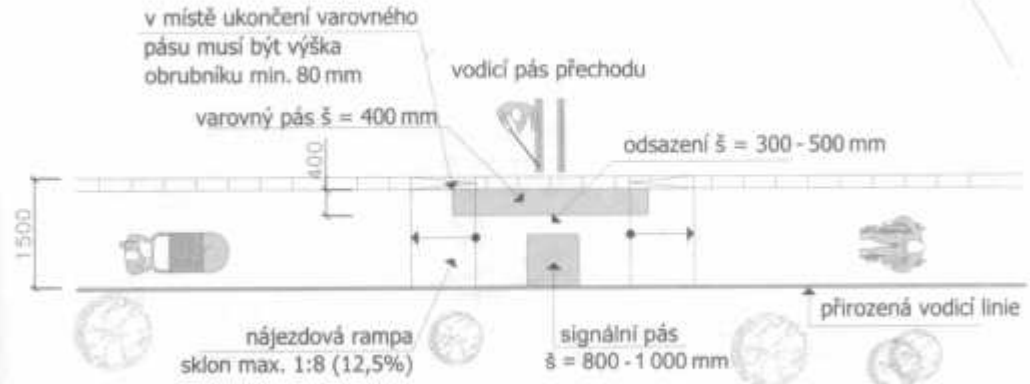
Příklady uspořádání dle přílohy č. 2 k vyhlášce 398/2009 Sb.



Obr. 89 Místo se sníženým obrubníkem (sjezd), které není využíváno jako místo pro přecházení (např. vjezd na pozemek)



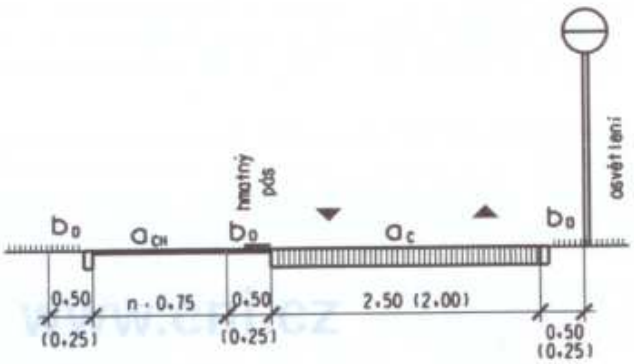
Obr. 93 Přechod pro chodce přes cyklostezku



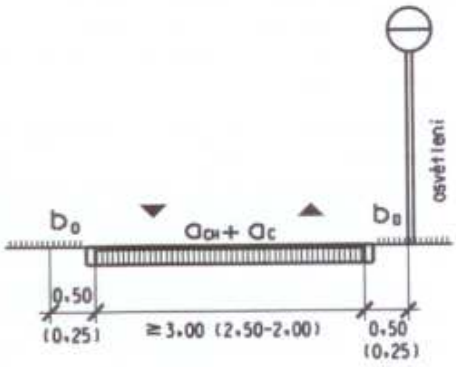
Obr. 108 Místo pro přecházení – hmatové úpravy ve stísněných poměrech (u změn dokončených staveb) pro chodník šířky 1 500 mm

Vzorové příklady uspořádání podle ČSN 736110; obrázek 67 – přijatelný pro bezbariérovou trasu, na rozdíl od obrázku 68, který lze hodnotit jako nepřijatelný pro bezbariérovou trasu

ČSN 73 6110

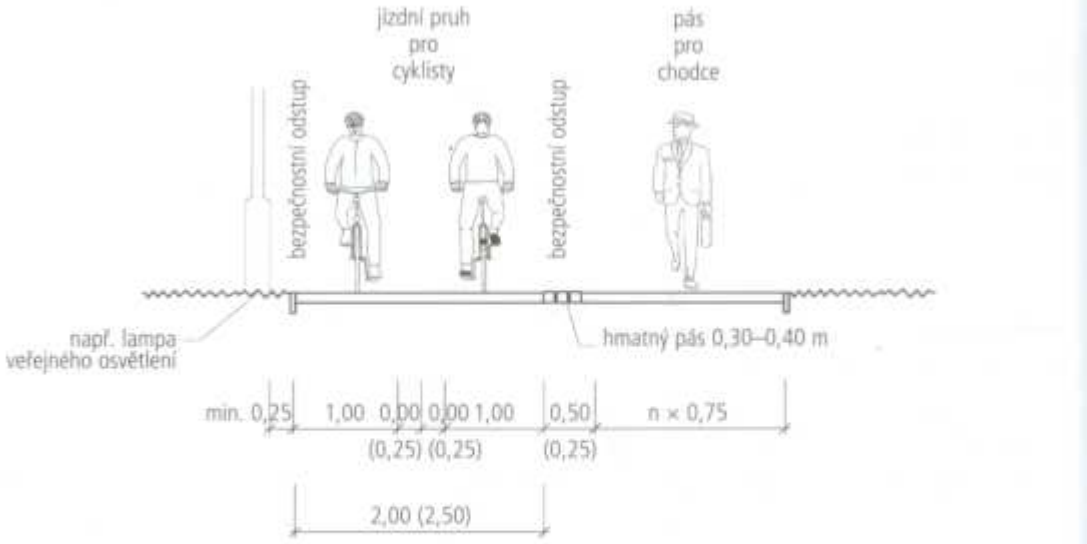


Obrázek 67 –
Samostatné stezky pro cyklisty a chodce
(obousměrný pás pro cyklisty)



Obrázek 68 –
Společné obousměrné stezky pro cyklisty a chodce
(při intenzitě ≤ 150 cyklistů/h a 180 chodců/h v obou směrech. Při menších intenzitách možno šířku zmenšit na 2,50 m až 2,00 m)

Vzorový příklad uspořádání podle TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty



Obr. 33: Příklad šířkového uspořádání stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem s obousměrným provozem cyklistů. Hodnota bezpečnostního odstupu mezi pruhem pro cyklisty a pásem pro chodce v závorce platí pro stísněné podmínky, hodnota bezpečnostního odstupu mezi pruhy pro cyklisty v závorce platí při obousměrné intenzitě vyšší než 120 cyklistů /h.

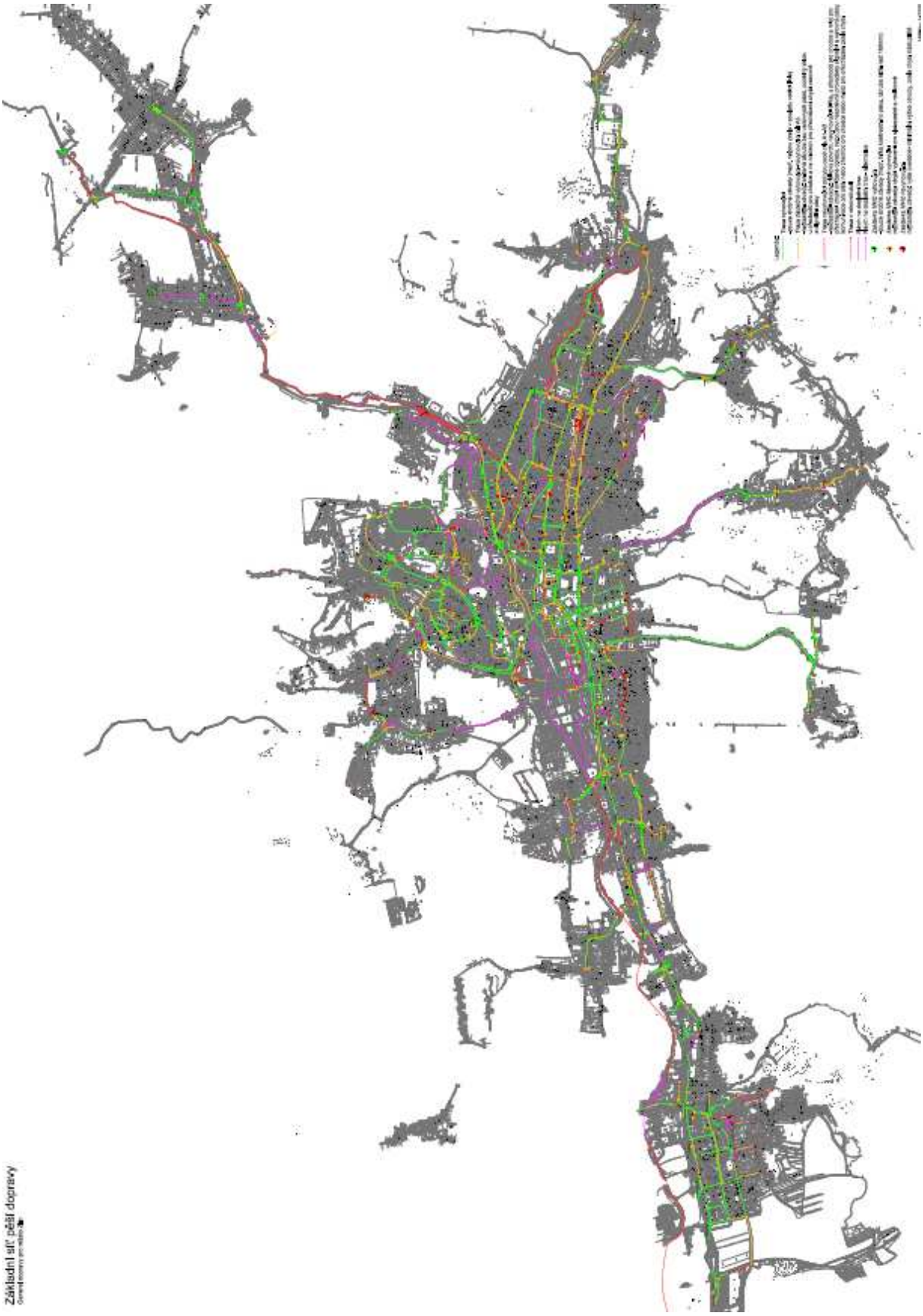
Obrázek 20: Praktický příklad správného uspořádání stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, Zlín-stezka podél ulice třída T. Bati

Orientační odhad nákladů na úpravy pěších tras byl proveden za předpokladů, že průměrná šířka chodníku k opravě je 2,0 m a průměrná cena rekonstrukce chodníku nebo nové výstavby je 1500,- Kč za m^2, resp. 700,- Kč za m^2 bez DPH v případě dílčí revitalizace chodníku. V průměrných cenách jsou zahrnuty náklady na úpravu přechodů pro chodce bez nasvětlení. V případě zastávek MHD byl stanoven odhad na doplnění prvků pro slabozraké a nevidomé na 10 tis. Kč, pro řešení nevyhovujícího stavu pak 170 tis. Kč. Ceny jsou pouze orientační, nezahrnují přípravné ani projekční práce.

Výsledný odhad nákladů:

- Komunikace základní sítě pěší dopravy, výhled 2035 193,7 mil. Kč
- Zastávky MHD, stav 2015/2016 4,5 mil. Kč.

Poznámka: ceny bez DPH, cenová hladina rok 2015



Obrázek 21: Návrh základních tras pěší dopravy, podrobné mapové listy pouze na CD

1.4. Přednostní kroky rozvoje základní sítě pěší dopravy

Na základě výsledků modelování veřejné hromadné dopravy, dílčího výstupu intenzit pěší dopravy a výše doloženého zatížení sledovaných míst byly odvozeny rozhodující oblasti pěší dopravy. Patří mezi ně např. území centra města s navazujícími trasami k aktivitám v Baťově areálu, prostory náměstí Práce a náměstí T.G.Masaryka, vazby na universitní park s komplexem UTB, vazby na lokalitu Čepkov nebo do ulice Dlouhá. Dále jsou zřetelné pěší aktivity v lokalitě Krajské nemocnice T. Bati a kolem rozhodujících železničních stanic a zastávek MHD. Např. v oblasti Jižních svahů se jedná zejména o prostor zastávek MHD Družstevní a Slunečná s vazbou na lokální aktivity a sídlo UTB, o prostor zastávek MHD Křiby s návaznostmi na místní aktivity. Výraznější pěší trasa spojující oblast Jižních svahů s centrem města je patrná v ulicích Nad Vývozem, Na Výsluní, Sokolská, Dlouhá. Významná je harmonizace pěší a cyklistické dopravy podél řeky Dřevnice.

V těchto vymezených oblastech doporučujeme sledovat komplexní homogenizaci základních pěších tras, včetně přechodů pro chodce navazující na tyto trasy a potřebné harmonizace s trasami cyklistické dopravy, což představuje oddělování provozu chodců a cyklistů ve společných trasách.

Doporučené přednostní lokality k řešení

Centrum města a hlavní přístupové trasy

- prostor náměstí Míru, včetně ulic Gahurova, Štefánikova, Osvoboditelů, třída T. Bati
- navazující ulice a prostory – sad Svobody, včetně přechodu Vavrečkova, nám. T. G. Masaryka, Dlouhá, Zarámí, Bartošova, Kvítková, Lorencova

Prostor Baťův areálu, vazby na centrum a okolí

- ulice Jana Antonína Bati, Desátá, Šedesátá s pokračování v Nábřeží
- vazba na centrum a okolí – ulice Vavrečkova, Trávník, Čiperova
- návaznosti na budoucí terminál Zlín střed a obchodní centrum

Lokalita krajské nemocnice T. Bati, přístupové trasy

- ulice Zálešná XII, Podvesná XVII
- vazba na centrum – ulice Havlíčkovo nábřeží, třída Tomáše Bati

Trasy v oblasti Jižních svahů, návaznosti na centrum

- ulice Okružní, Středová
- vazba na centrum – ulice Slunečná, Výletní, Gahurova a Na Výsluní, Dlouhá

Malenovice

- ulice třída 3. května, Masarykova, třída Svobody

Významné železniční stanice a zastávky MHD, přístupové trasy

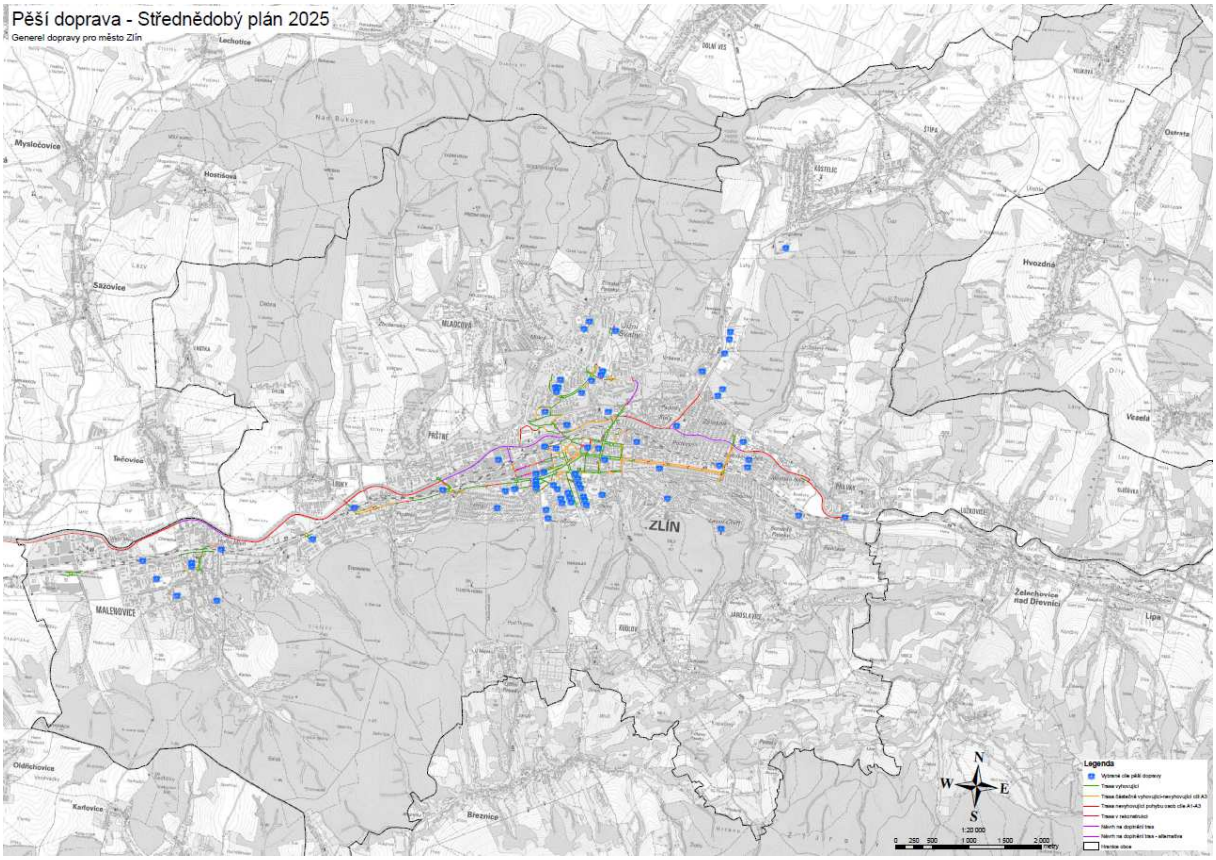
- stanice a zastávka Prštné, ulice Přímá
- zastávka Louky, ulice U Dřevnice, třída Tomáše Bati
- stanice a zastávka Malenovice, ulice třída 3. května
- autobusová zastávka Šrámkova, včetně navazujících ulic
- stanice a zastávka Malenovice, ulice Bezručova
- stanice Zlín střed, včetně navazujících ulic Trávník, Desátá; výstavba terminálu

Trasa podél řeky Dřevnice

- od Pančavy podél řeky Dřevnice, dále ulice Peroutkovo nábřeží, Havlíčkovo nábřeží, Fügnerovo nábřeží, Tyršovo nábřeží, Jateční, s pokračováním ve směru na Otrokovice

Upozornění – společné trasy s cyklistickou dopravou řešit ve formě odděleného provozu.

Následující obrázek a tabulka dokládají přednostní kroky úprav základních tras pěší dopravy.



Obrázek 22: Návrh prioritních úprav základních tras pěší dopravy, rok 2025

Střednědobý plán základní sítě pěší dopravy, rok 2025		
	Km	Podíl v %
Vyhovující úseky komunikací	22.4	44.3
Vyhovující úseky komunikací s úpravou	10.7	21.1
Nevyhovující úseky komunikací	11.9	23.5
Úseky komunikací k doplnění	5.3	10.5
Úseky komunikací k doplnění, alternativní	0.6	
Úseky komunikací v rekonstrukci	0.3	0.6
Celkový rozsah základní sítě k roku 2025	50.6	

Tabulka 3: Rozsah základní sítě pěší dopravy ve střednědobém horizontu 2025

Komunikace základní sítě pěší dopravy ve střednědobém horizontu 2025 představují orientační finanční náklady ve výši zhruba 66,6 mil. Kč.

Číslo	Název/lokalita	Poznámka
1	Centrum města a hlavní přístupové trasy	úrovňový přechod přes ulici Gahurova do ulice Vavrečkova
2	Prostor Baťova areálu, vazby na centrum města a okolí	terminál Zlín střed, obchodní centrum Dvacátá, přechod Čiperova
3	Lokalita Krajské nemocnice T. Bati, přístupové trasy	obchvat Zálešné, přestavba ulice Podvesná XVII
4	Trasy v oblasti Jižních svahů, navaznosti na centrum	
5	Malenovice	
6	Významné železniční stanice a zastávky MHD, přístupové trasy	
7	Trasa podél řeky Dřevnice	společné trasy s cyklistickou dopravou řešit ve formě odděleného provozu

Tabulka 4: Návrh prioritních lokalit základní sítě pěší dopravy ve střednědobém horizontu 2025

1.5. Další opatření k podpoře pěší dopravy

Obecně důležitými předpoklady k dosažení větší bezpečnosti a většího využívání pěší dopravy jsou další podpůrné prvky jako např.:

- samostatné přechody pro chodce řízené světelnou signalizací, kde by mohlo dojít k přehodnocení priorit upřednostnění ve prospěch pěší dopravy oproti automobilům
- zóny 30, kde se pěší doprava stává díky nejvyšší dovolené rychlosti bezpečnější
- obytné zóny, kde pěší doprava sdílí uliční prostor s ostatními účastníky provozu; zde je důležité dodržet kritéria intenzity automobilové dopravy pro bezpečný pohyb chodců
- pěší zóny, kde je pěší dopravě poskytnuta nejvyšší možná bezpečnost
- problematika sjezdů k nemovitostem.

Zóny 30

Realizace zóny 30, území s maximální dovolenou rychlostí 30 km/hod, případně i s nevyznačenou předností v křižovatkách, se přednostně zaměřuje na zklidnění silniční dopravy formou dopravně organizačních opatření a stavebně technickými prvky. Zklidnění, resp. zpomalení dopravy pak přispívá ke zvýšení bezpečnosti pohybu chodců při využívání komunikací nebo při přecházení komunikací, je vylepšeno i postavení cyklistů. Doporučené lokality, resp. doplnění, rozšíření, případně redukce zón 30, jsou obsaženy v části Generel automobilové dopravy.

Obytné zóny

Především oblasti Zálešná, Letná, Obeciny, Podvesná, Nad Ovčírnou, dílče Lesní čtvrť jsou lokalitami, kde doporučujeme realizovat příslušné prvky ke zklidňování dopravy s cílem zvýšení bezpečnosti chodců, ale i cyklistů. Vesměs se jedná o území, kde nejsou k dispozici komunikace pro pěší (chodníky), chodci využívají prostor komunikace společně s ostatními účastníky silničního provozu za rizikových podmínek, pohyb chodců není žádným opatřením podpořen a chráněn. Tomuto záměru napomáhá skutečnost, že intenzity dopravy na komunikacích v těchto lokalitách nepřekračují limitních 500 vozidel za 24 hodin. Dílčí návrhy jsou zmíněny v části Generel dopravy v klidu, technické řešení pak musí vycházet z konkrétních územních podmínek.

Pěší zóna

Pěší zóna zůstává svým rozsahem přibližně v současné podobě, je vymezena prostorem náměstí Míru a dále ulicemi Rašínova, Soudní a Školní. Předpokládá se ale, že dnes sjízdná ulice Soudní bude zčásti řešena jako pobytová, že ulice Bartošova bude výrazně zklidněná z titulu nové koncepce řešení parkování (uvedeno v části Generel dopravy v klidu). Návrh dále počítá, že území pěší zóny bude doplněno o prostor dopravně zklidněné komunikace třída T. Bati v úseku Gahurova-Dlouhá, kde bude povolen provoz pouze VHD, cyklistům a dopravní obsluze. Navrženo je doplnění prostoru náměstí Míru a přístupových tras o prvky umožňující pohyb osob s pohybovým, zrakovým, sluchovým či mentálním postižením (A3). Novým prvkem je dále rozvoj pěších tras propojující pěší zónu a navazující sad Svobody s dopravním terminálem Zlín střed a oblastí Baťova areálu. To je umožněno redukcí uličního profilu ulice Gahurova a doplnění úrovňového přechodu pro chodce v prostoru stávajících zastávek MHD U Zámku.

Problematika sjezdů k nemovitostem

Následující obrázky dokumentují běžný způsob řešení připojení objektů na komunikaci, které lze funkčně považovat za sjezdy k nemovitostem. Tato řešení považujeme za nevhodná právě z hlediska potřebné homogenizace základních pěších tras. Doložené řešení může způsobit až dezorientaci osoby se zrakovým postižením. V těchto případech doporučujeme zvolit vhodnější formu připojení objektů přes sníženou/zkosenou chodníkovou obrubu s použitím varovného pásu podél komunikace.

Obrázek 23: Ukázka nevhodného řešení připojení objektů na komunikaci, ulice Dvacátá

Obrázek 24: Ukázka nevhodného řešení připojení objektů na komunikaci, ulice Štefánikova, lokalita Obeciny