

Předložení návrhu k zařazení na pořad jednání Zastupitelstva města Zlín dne 24. 6. 2021

Zařazení rozvoje pěší dopravy mezi priority města Zlína

Jednání:

24. 6. 2021

Typ materiálu:

Samostatný materiál

Předmět jednání:

Zařazení rozvoje pěší dopravy mezi priority města Zlín

Garant:

Čestmír Vančura

Datum:

1.6. 2021

Předkládá:

Čestmír Vančura

Usnesení:

Zastupitelstvo města Zlín

Schvaluje

- a) záměr zařadit pěší dopravu bez bariér mezi priority města Zlína
- b) revizi aktuálního stavu a opravy zásadních problémů / bariér v následujícím roce
- c) záměr spolupracovat na rozvoji pěší dopravy s experty, s místní komunitou a s komisí dopravy
- d) založení pracovní skupiny pro pěší dopravu, která bude řešit bariéry v pěší dopravě a koordinovat komunikaci mezi místními a radnicí
- e) záměr vyjasnit finanční obnos na rozvoj pěší dopravy v rozpočtu města Zlín
- f) záměr řešit pěší dopravu komplexně v rámci tzv. městského urbanistického masterplanu
- g) Zanesení níže uvedených návrhů mezi priority dopravních investic v nejbližším období, resp. informaci o průběhu těch, které jsou v přípravě
 1. Světelně řízený přechod pro chodce přes Tř. T. Bati v místě mezi Poliklinikou a Svitem (na nároží s ulicí Čiperova.
 2. Světelně řízený přechod pro chodce v místě mezi Zámkem a ulicí Vavrečkova
 3. Pokračování podchodu pod budoucím nástupištěm na nově navržené železniční stanici a dále navazující přemostění přes Dřevnici v místě směrem k benzínové pumpě OMV a dále směrem k chodníku na Jižní Svahy.
 4. Přechod pro chodce v křižovatce ulic Dlouhá x Zarámí.

Má vazbu na rozpočet města:

Ano

Rok:

Odbor: Odbor dopravy

Číslo akce: ---

Název akce: Zařazení rozvoje pěší dopravy mezi priority města Zlína

Částka: -----

Důvodová zpráva

Důvodová zpráva sestává ze tří částí. V první je vysvětlován impuls k předložení návrhu, ve druhé jsou předloženy podkladové informace k danému návrhu a třetí část představuje doporučení dalšího interního postupu.

ČÁST 1: ZDŮVODNĚNÍ PRO NÁVRH

V současné době město Zlín připravuje dokument, tzv. Strategický plán udržitelné městské mobility (SUMP), který se zabývá také pěší dopravou. Z našeho pohledu se jedná nejen o dokument, na jehož základě bude moci město žádat o finanční prostředky z jiných veřejných rozpočtů, ale o příležitost, jak město Zlín v mnoha směrech rozvinout. Chceme, aby se tato příležitost využila na maximum.

Dle reálné zkušenosti nás a našeho okolí, resp. z uplynulých let v zastupitelstvu a komis RMZ pro dopravu, nemáme pocit, že pěší doprava hraje v investičních prioritách města výraznou roli. Z diskusí s lidmi jak v okrajových, tak centrálních částech města, máme dojem, že při opravách či budování komunikací není zapojen jasný a konstruktivní model komunikace s místní komunitou, který by vedl k maximálnímu využití potenciálu, který projekt nabízí. Mrzí nás to a chceme, aby se tato situace změnila. Víme, že v tomto sektoru je neustále co dělat a nelze mít vše ihned. Také proto ale navrhuje toto téma zařadit mezi priority před témata jiná, vyhradit na ně finanční prostředky a zahájit realizaci. K tomuto postupu nabízíme zapojení zastupitelů Zlín 21 a provázání s odborníky na danou problematiku jak z České republiky, tak ze zahraničí.

ČÁST 2: VYSVĚTLENÍ

Pěší doprava je jedním ze základních pilířů udržitelné formy dopravy ve městě. Dobré podmínky pro pohyb pěších v centru města Zlína a současně i v okrajových částech města významně přispívají k atraktivnosti města pro obyvatele i návštěvníky.

Dle naměřených hodnot uvedených v generelu dopravy města Zlína se cca 25% všech vykonaných cest ve městě zrealizuje prostřednictvím pěší dopravy. Toto procentuální vyjádření reprezentuje průměrnou hodnotu v rámci českých (resp. střeoevropských) měst. Považujeme pěší dopravu společně s MHD a cyklo dopravou za nejdůležitější dopravní systémy, které je třeba adekvátně podporovat a věnovat jim stejnou pozornost (zejména finanční a projekční).

Město Zlín pěšky bez bariér

Předpokládáme, že v nově pořizovaném dokumentu města tzv. SUMPu (který město nyní pořizuje) bude definován nový pozitivně ambiciózní plán zvýšení poměru využívání pěší, cyklistické a MHD dopravy. V oblasti pěší dopravy tohoto zvýšení nebude možné dosáhnout bez snížení tzv. bariérového efektu stávajících komunikací.

Tohoto snížení bariérového efektu nelze dle našeho názoru dosáhnout jiným způsobem než realizací opatření, která povedou k větší propustnosti územím. Laicky řečeno je nutné zrealizovat trasy, na kterých budou chodci chráněni, a to zejména osazením a zřízením nových přechodů pro chodce (samozřejmě v souladu s platnými bezpečnostními předpisy, a to zejména s normou pro místní komunikace ČSN 73 61 10).

Město Zlín rozvíjeno lidmi, kteří v něm žijí

Z diskuze s lidmi v místních částech je patrné, že jejich účast na rozvoji oblastí je kvalitní a mají zájem s městem efektivně komunikovat rovněž v oblasti dopravy. Vzájemná komunikace probíhá, ovšem

realizace, její financování a především termínové plánování, je velmi podceněná. Co se týká centra města, tak dle našich informací je s obyvateli, resp. zasídlenými institucemi, realizace dopravní investice komunikována velmi sporadicky. To vnímáme jako nešťastné a věříme, že na základě dobré praxe z mnohých jiných měst, si vedení radnice zvolí model, kterým s lidmi začne efektivně komunikovat o rozvoji místa, kterým žijí. Akce Zlín v pohybu má k tomuto cíli dobře nakročeno.

Rozvoj města s lidmi však není pouze o komunikaci s komunitou, které se to dotýká, protože, byť jsou základem, jejich pohled na věc musí být reflektován také všeobecnou realitou. A tou jsou data. Rozvoj města jeho lidmi je tedy také o sběru dat, jejich kvalitní analýze a efektivním uplatnění výstupů v praxi.

Město Zlín, má jasno co chce dělat, proč a jakou tomu dává prioritu

Bez kvalitního rozvojového plánu města se nelze hnout. Proto vznikají dokumenty jako Strategie Zlín 2030 či SUMP, které pokládají základní strukturu pro práci radnice na nadcházející dekádu. Bez jasného urbanistického plánu, který řeší komplexní infrastrukturní rozvoj města, se však nelze hnout z místa. Není udržitelné nadále řešit místa, je nezbytné začít řešit město.

Jakmile má město jasno v tom, kde jsou jaké potřeby, kde jsou jaké možnosti, jak město žije a jak by radnice chtěla, aby žilo, musí si svou vizi seřadit dle priorit a jasně k tomuto seznamu alokovat finanční prostředky a přiřadit termíny realizace. Jedině tak bude jasné, co je prioritou města.

Příklady z České republiky i zahraničí jsou inspirací

Rožnov pod Radhoštěm Pocitová mapa

Zjištění co a kde je ve městě nebezpečné z pohledu uživatelů – obyvatel

Uničov Besedy s občany

Besedy o tom, jak rozvíjet dopravu pro všechny, koho se v místě týká

Brno Město bez bariér

Pracovní skupina při magistrátu, která se zabývá odstraňováním bariér pro mobilitu znevýhodněných

Otrokovice Lásky k chůzi

Pěší doprava v plánu rozvoje dopravy města zaujímá významnou pozici

Brémy (Německo) Otevřená strategie

Odborné varianty oprav komunikací vytvořeny jako základ pro hledání řešení spolu s občany

Lipsko (Německo) Integrovaná strategie

Zasazení do vize města a spolupráce s komunitou základní kameny změny bytí jen jedné ulice

Vídeň - Seestadt (Rakousko) Smart = pro lidi

Smart řešení není o aplikacích, ty jsou pouze nástrojem realizace. Je to o lidech a jejich životě.

Kanton Ženeva Empatie

Snadnější pohyb pro seniory a osoby se sníženou schopností pohybu dle místního datového šetření

Bratislava (Slovensko) Jasný důvod proč

„Pešia zóna je miestom stretnutí obyvateľov mesta, návštev turistov, kultúrneho života a množstva obchodov a gastroprevádzok, ktoré vďaka za svoj úspech práve ľuďom - chodcom. Pešia zóna je jedna z najcennejších lokalít mesta. Sú to práve ľudia, ktorí generujú dopyt po tovaroch, službách, jedlách. Čím lepšie sa budú v pešej zóne cítiť, tým častejšie ju budú navštevovať a podporovať tak lokálnych podnikateľov.

Centrum Bratislavy nie je veľké a silnou konkurenciou sa preňho stávajú nákupné centrá. Je úlohou mesta zastrešiť a podporiť nákupný, kultúrny i spoločenský život centra mesta vytvorením lepších podmienok pre ľudí a podnikateľov. Nástrojom, ako to dosiahnuť, môže byť rozšírenie peších zón alebo úprava režimu dopravy v pešej zóne v prospech chodcov.“ (Zdroj: kniha Plán Bratislava, Matúš Vallo, 2018)

Pro vyjasnění plánů rozvoje pěší dopravy města Zlín navrhujeme, aby je jeho vedení začalo kontinuálně konzultovat s odborníky, lidmi z praxe, představiteli měst, kde se pěšky bez bariér chodí. Navrhujeme, aby se Zlín například zapojil do [konference Pěšky městem](#), kterou na podzim roku 2021 pořádá spolek Pěšky městem, z.s (zapojením je myšlena fyzická ale i finanční účast, hands-on konzultace dokumentace Zlína s odborníky).

ČÁST 3: DOPORUČENÍ

Vedení města Zlín doporučujeme následující kroky:

- a) záměr zařadit pěší dopravu bez bariér mezi priority města Zlína
- b) revizi aktuálního stavu a opravy zásadních problémů / bariér v následujícím roce
- c) záměr spolupracovat na rozvoji pěší dopravy s experty, s místní komunitou a s komisí dopravy
- d) založení pracovní skupiny pro pěší dopravu, která bude řešit bariéry v pěší dopravě a koordinovat komunikaci mezi místními a radnicí
- e) záměr vyjasnit finanční obnos na rozvoj pěší dopravy v rozpočtu města Zlín
- f) záměr řešit pěší dopravu komplexně v rámci tzv. městského urbanistického masterplanu

Některá opatření, která je pro zajištění výše uvedeného, byla již dříve definována v rámci generelu dopravy a dle našich informací, jsou v různé fázi rozpracovanosti, případně jsou součástí jiných rozsáhlejších dokumentací. Prosíme tedy o informaci, v jaké fázi přípravy jsou tyto záměry a kdy lze očekávat ukončení projektové přípravy (příprava studie, dokumentace pro územní řízení, stavební řízení, prováděcí dokumentace, majetkoprávní vypořádání, a kdy lze očekávat fyzickou realizaci těchto záměrů), resp. pokud v rozpracované verzi nejsou, žádáme o jejich zařazení do investičního plánu sekce dopravy.

Jedná se zejména o tyto lokality:

- 1) Světelně řízený přechod pro chodce přes Tř. T. Bati v místě mezi Poliklinikou a Svitem (na nároží s ulicí Čiperova.

Tento přechod zde evidentně chybí a vzdálenost mezi přechodem a podchodem je velmi velká. Místo vytváří neadekvátní bariéru v území.

- 2) Světelně řízený přechod pro chodce v místě mezi Zámkem a ulicí Vavrečkova

Tento přechod je dle našich informací součástí projektu Terminálu Zlín, což vítáme a doufáme, že v projektové přípravě se dále pokročí, tak aby celá lokalita byla vizitkou a nikoli ostudou města Zlína.

Přechod v budoucím uspořádání nepochybně více propojí tzv. Starý Zlín s Novým Zlínem (myšleno stále se rozvíjející se areál Svitu).

- 3) Pokračování podchodu pod budoucím nástupištěm na nově navržené železniční stanici a dále navazující přemostění přes Dřevnici v místě směrem k benzínové pumpě OMV a dále směrem k chodníku na Jižní Svahy.

Dostupnost areálu by se tímto propojením dramaticky zvýšila. Vhodné by bylo trasu koncipovat jako společný prostor pro pěší a cyklisty

- 4) Přejechod pro chodce v křižovatce ulic Dlouhá x Zarámí.

Zde přechod evidentně chybí. Pozitivní bylo zrušení nevyhovujícího přechodu, nicméně ten měl být dle našeho názoru nahrazen, bezpečným (tedy světelně řízeným) přechodem pro chodce. Jsme si vědomi řešení, které probíhalo v době výstavby OC Zlaté Jablko.

Za návrh se staví zastupitelé Zlín 21

Čestmír Vančura

Petr Sába

Tomáš Dudák

Jaroslav Juráš

Barbora Raková

Martin Pášma

Dušan Sviečka