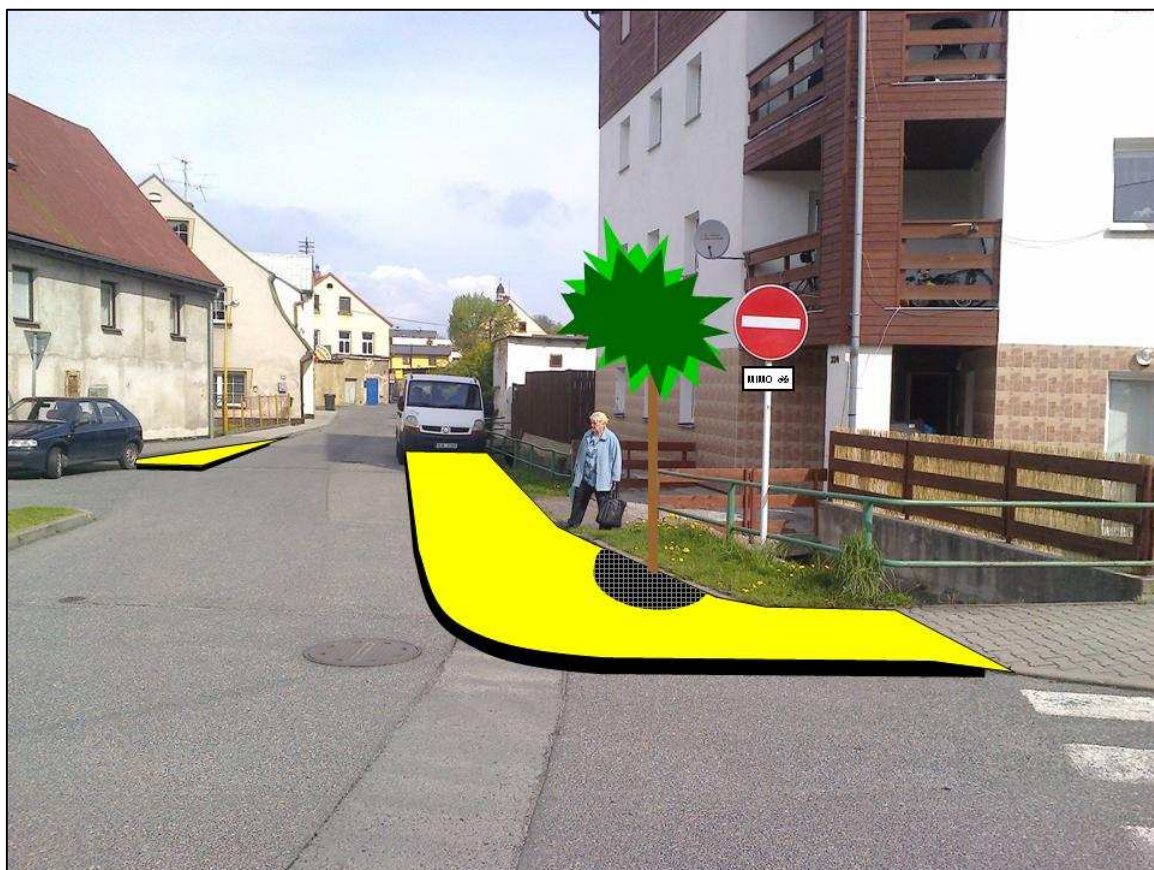


CHRASTAVA - PODÉL SILNIC BEZPEČNĚ A BEZ BARIÉR

PĚŠÍ DOPRAVA



ZÁKLADNÍ INFORMACE O ZÁMĚRU NÁVRH KONCEPCE ŘEŠENÍ

podklad pro jednání Rady města



KVĚTEN 2015

Průvodní zpráva

Účelem zpracování tohoto materiálu bylo zajistit pro samosprávu města základní koncepci dopravně bezpečných a bezbariérových tras pro pěší dopravu. Důvodem pro výběr tras, tedy vedení pěších tras v koridoru silnic, je předpokládaný shodný směr pěší dopravy s dopravou motorovou. Koridory silnic jsou logickou a často jedinou trasou pro pěší dopravu. Problémem je však nedostatečná dopravní segregace pěší a motorové dopravy na těchto trasách a absence bezpečných míst pro křížení silnic pěšími. To vede ke vzniku dopravních nehod chodců.

Koncept rámcově řeší problematiku dopravní bezpečnosti pěší dopravy v koridoru silnic I, II a III třídy, které nejsou ve vlastnictví ani ve správě města Chrastava a které výrazně ovlivňují kvalitu života obyvatel města. Koncept neřeší plošně nemotorovou dopravu v Chrastavě a její problémy ale zabývá se výhradně dopravní bezpečností pěší dopravy při chůzi podél silnic a při jejich křížení v extravilánu i intravilánu a bariérovým účinkem silnic v území.

Po projednání v Radě města bude využita základní informace o záměru zejména jako příloha k žádosti o příspěvek ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) na výstavbu chodníků a jiných úprav ke zvýšení bezpečnosti dopravy a odstranění bariér v pěší dopravě u projektů chodníků podél silnice II/592 – ulice Andělohorská a chodník podél silnice 27250 - ulice Liberecká – 2. etapa. Doporučuji přiložit tuto koncepci též jako přílohu objednávky projektové dokumentace chodníků pro vysvětlení širších vztahů. Koncept zároveň může být dále využit jako podklad pro zpracování podrobnější studie nebo jiného koncepčního materiálu na téma rozvoje nemotorové dopravy ve městě Chrastava a jeho okolí.

Informace o záměru byla zpracována ve zjednodušené formě v rámci spolupráce při přípravě uvedených žádostí o příspěvek ze SFDI.

Informace o záměru byla v průběhu zpracování konzultována s pracovníky Městského úřadu v Chrastavě.

Údaje o zpracovateli:

Ing. Jiří Rutkovský, Liberec, konzultant v oborech bezpečnost dopravy, pěší a cyklistická doprava, IČ 49109286, kontakty: email: jiri.rutkovsky@seznam.cz , mobil: 734765842.

V Liberci 18. května 2015

.....
Ing. Jiří Rutkovský

Informace o záměru

Záměrem samosprávy města Chrastava je na území města zvýšit bezpečnost pěší dopravy a zpřístupnit dopravu osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (odstranit jim bariéry v pohybu po městě).

Na navržených trasách budou realizovány takové úpravy, které zajistí chodcům bezpečný a pohodlný (bezbariérový) pohyb podél silnic a při jejich křížení. Kromě osob s omezenou schopností pohybu a orientace zajistí realizace úprav zvýšení bezpečnosti dopravy a pohodlí pro všechny chodce při jejich pohybu v koridoru všech silnic v Chrastavě.

Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace – vysvětlení pojmu

Pojem „Osoby s omezenou schopností pohybu a orientace“ (dále jen Osoby s omezením) je v dopravním inženýrství standardně používaným pojmem a zahrnuje nejen osoby se zhoršeným zdravotním stavem, tedy například osoby slabozraké nebo slepé, tělesně postižené nebo využívající k pohybu invalidní vozík, ale také všechny děti, těhotné ženy, doprovod dětských kočárků a starší osoby. Pokud nejsou komunikace budovány s ohledem na jejich omezené schopnosti pohybu a orientace, je pro ně samostatný a bezpečný pohyb na komunikacích obtížný nebo nemožný. Některé osoby s omezením potřebují proto ke svému pohybu po městě doprovod nebo musí využívat k pohybu po městě automobil a to buď jako řidiči nebo jsou závislí na odvozu jiným řidičem. Velkou překážkou samostatného pohybu osob s omezením je též špatná dostupnost zastávek hromadné dopravy a absence zvýšených nástupišť v zastávkách autobusů.

Návrh koncepce řešení

V koridorech silnic na území města Chrastava byly navrženy dopravně bezpečné a bezbariérové trasy pro pěší dopravu. V těchto koridorech budou odstraněna dopravně nebezpečná místa a bariéry pro pěší dopravu. Podél silnic budou v celé trase postupně vybudovány chodníky a bezpečná místa pro přecházení silnic. V některých úsecích, tam kde není dostatečná šířka dopravního prostoru pro umístění jízdních pruhů silnice a chodníku, jsou trasy vedeny buď trvale nebo dočasně vedeny ve vhodných souběžných komunikacích, ve kterých budou realizovány nezbytné úpravy pro možnost vedení těchto tras.

Důvodem vedení pěších tras v koridoru silnic je předpokládaný shodný směr pěší dopravy s dopravou motorovou. Koridory silnic jsou logickou a často jedinou trasou pro pěší dopravu ale nedostatečná dopravní segregace pěší a motorové dopravy a absence bezpečných míst pro křížení silnic pěšími vede ke vzniku dopravních nehod chodců.

Bezbariérové trasy jsou navrženy jako ucelené trasy, rozdělené na samostatně funkční úseky a lze je proto realizovat na etapy. Základní trasa pěší dopravy propojuje náměstí u radnice s autobusovým nádražím, Terminálem Chrastava (nádraží) a s průmyslovým areálem za nádražím. Na tuto trasu navazují směrem k severu napojení oblasti kolem kostela (školy, výchovný ústav a dětský domov), Dolní a Horní Vítkov, směr k Nové Vsi, k Nové Vísce, na Bedřichovku (Liberec), k Machnínu (Liberec), k Andělské Hoře (Chrastava), do Kryštofova Údolí, k Bílému Kostelu jednak v koridoru řeky Nisa a také podél silnice I/35 kolem zámečku (lázně) a kolem domu seniorů do lokality ulice Bílokostelecká a dále podél I/35 (zde trasa slouží ke zprůchodnění území, dnes neprůchodná oblast). Samostatná trasa je vedena přes sídliště podél I/35 ke vznikající průmyslové zóně.

Na bezbariérových trasách mezi terminálem (vlakové nádraží) a Andělskou horou a mezi náměstím 1. máje (u radnice) a průmyslovou zónou (směr k Machnínu) byly podrobněji řešeny 2 úseky, pro které byly vytvořeny samostatné materiály, které budou využity jako přílohy pro žádosti o finanční příspěvek na realizaci chodníků ze SFDI.

Dopravně nebezpečná místa a bariéry stávajících komunikací a některých novostaveb

- Nedostatečný rozhled na přechodu a místě pro přecházení
- absence vyčkávací plochy (s dostatečným rozhledem) pro přecházení komunikace
- absence snížených obrubníků a prvků pro nevidomé v místě křížení silnice
- absence chodníku na komunikacích dopravně zatížených
- absence zvýšeného nástupiště na autobusových zastávkách
- nerespektování přirozeného pohybu chodců při návrhu dopravních opatření
- nedostatečná segregace pěší dopravy od dopravy motorové v intravilánu i extravilánu

V další části následuje fotodokumentace některých nebezpečných míst a bariér pro pěší dopravu s popisem a ukázkou řešení ze sousedního Saska. V příloze jsou ukázky - vizualizace - námětů na řešení vybraných problémů.

Závěrečné doporučení

Doporučuji v roce 2016 uplatnit připravované žádosti o příspěvek na SFDI a LK. Doporučuji prověřit možnost uplatnit žádosti o finanční příspěvek též do IPRU Liberec – Jablonec nad Nisou nebo jiných dotačních programů.

Pro zlepšení podmínek pěší dopravy doporučuji vytvořit podrobnější studii, koncepční materiál, který plošně, na celém území města identifikuje závady z hlediska bezpečnosti dopravy (var. pěší a cyklistické) a navrhne způsob řešení problémů. Pro město je vhodné zabývat se kromě pěší dopravy též cyklistickou dopravou, pěší i cyklistickou dopravu je možné řešit společně, obdobně jako v Hrádku nad Nisou, v dokumentu Plán rozvoje nemotorové dopravy. Na základě návrhu bude možné na trasách postupně a systematicky realizovat úpravy, zaměřené ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace na dopravní infrastrukturu a odstraňovat tím nebezpečná a problematická místa.

Vysvětlení použitých zkratk a pojmů:

SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
KSSLK	Krajská správa silnic Libereckého kraje
DI Policie	Dopravní inspektorát Policie České Republiky
PD	projektová dokumentace
MK	místní komunikace

intravilán zastavěná část obce

extravilán nezastavěná část obce

Použité podklady a literatura

Pravidla pro poskytování příspěvků – bezpečnost dopravy – SFDI
ČSN 736110 Projektování místních komunikací
JVDM MD ČR – dopravní nehody 2007 - 2015
RSD – celostátní sčítání dopravy

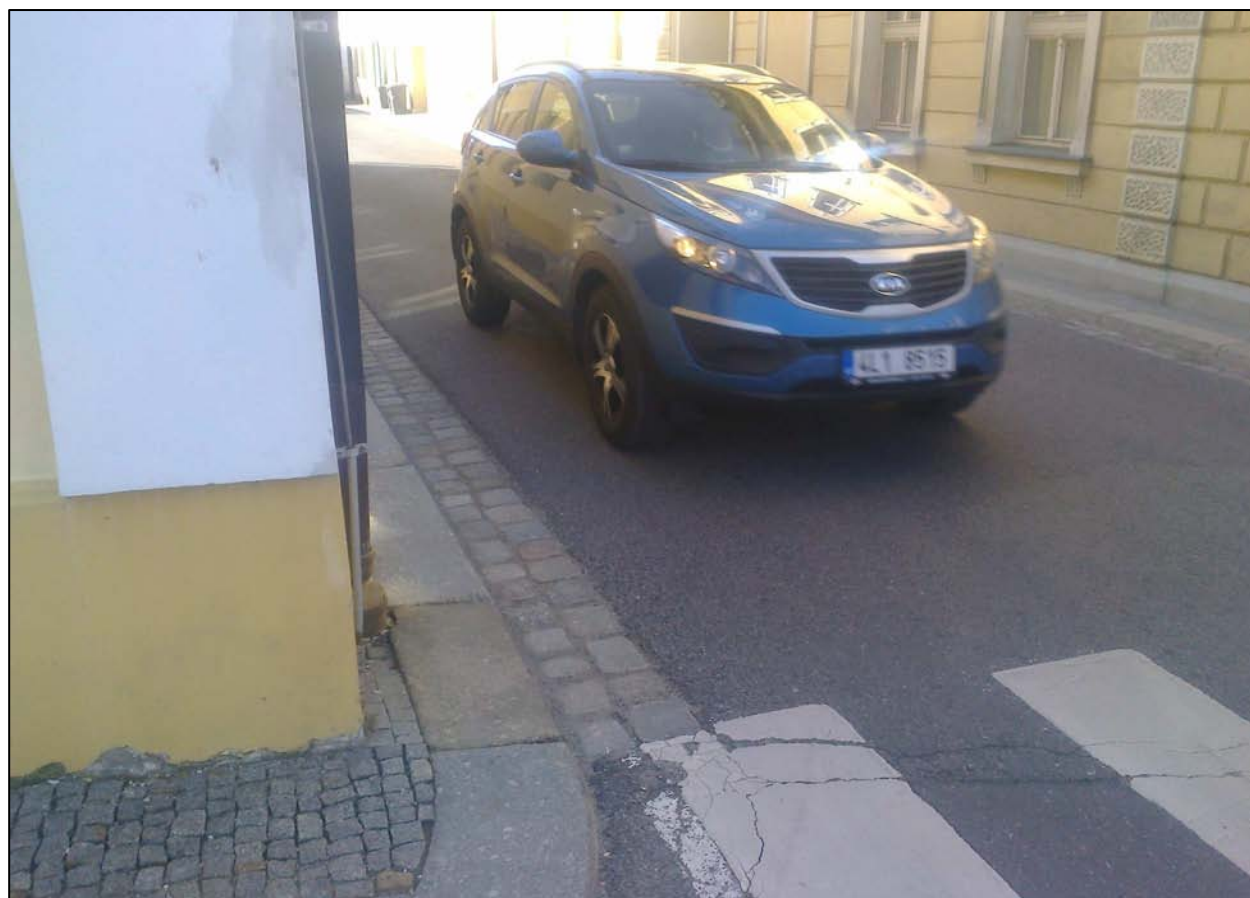
Přílohy:

- 1) Koncepce návrhu řešení – mapová příloha
- 2) Územní plán města Chrastava – 2014
- 3) Náměty řešení - vizualizace



Silnice 27250 – zaústění ul. Liberecká do náměstí 1. máje - přechod u radnice

Nedostatečné rozhledové poměry na přechodu, chodci nevidí přijíždějící vozidlo ani řidiči nevidí chodce. Chybí vyčkávací plocha - přechod je ukončen ve vozovce. Chodci přechod nevyužívají, chodí dále od budovy radnice z důvodu zajištění rozhledu při přecházení.



Silnice 27250 – zaústění ul. Liberecká do náměstí 1. máje - přechod u radnice – detail.

Pohled z místa začátku přechodu směrem do Liberecké ulice – chodec nevidí včas vozidlo, řidič nevidí včas chodce.



MK Loudátova – pohled směrem z centra – souběžná ulice se silnicí 27250.

*Chodník je nevhodně ukončen ve vozovce, není zajištěno bezpečné přecházení křižovatkou.
Námět řešení je v příloze č.3.*



MK Loudátova – pohled směrem z centra

Chodník netvoří ucelenou bezbariérovou trasu, proto chodci často využívají namísto chodníku jízdní pruhy komunikace.



MK Loudátova – pohled směrem k centru – vpravo přechod přes Revoluční ul.

Chybí propojení pro pěší mezi přechodem a chodníkem v Loudátově ulici. Námět v příloze č.3.



Silnice 27250 – ul. Liberecká směrem z centra

Řešení pěší dopravy si vyžádá investici. Dočasně může být trasa vedena ulicí Loudátova ale pěší dopravu je potřebné řešit po celé délce silnice 27250.



Přeložka silnice II/592, ul. Pobřežní, přechod s dopravním ostrůvkem – vlevo most přes řeku Jeřice.

Realizovanou úpravou je rámcově zajištěno bezpečné křížení silnice pro pěší ale v levé části přechodu chybí vyčkávací plocha pro přecházení, obrubníky bez snížení tvoří bariéru.

Není vymezeno, kde končí plocha pro pěší a začíná vozovka, chybí varovný pás.

Chodník v levé části fotografie není průběžný, po několika metrech končí a zavádí tak chodce tam, kde není přecházení bezpečné.



Přeložka silnice II/592, ul. Pobřežní, přechod s dopravním ostrůvkem – detail.



Přeložka silnice II/592, ul. Pobřežní, přechod u mostu pro pěší přes řeku Jeřice.

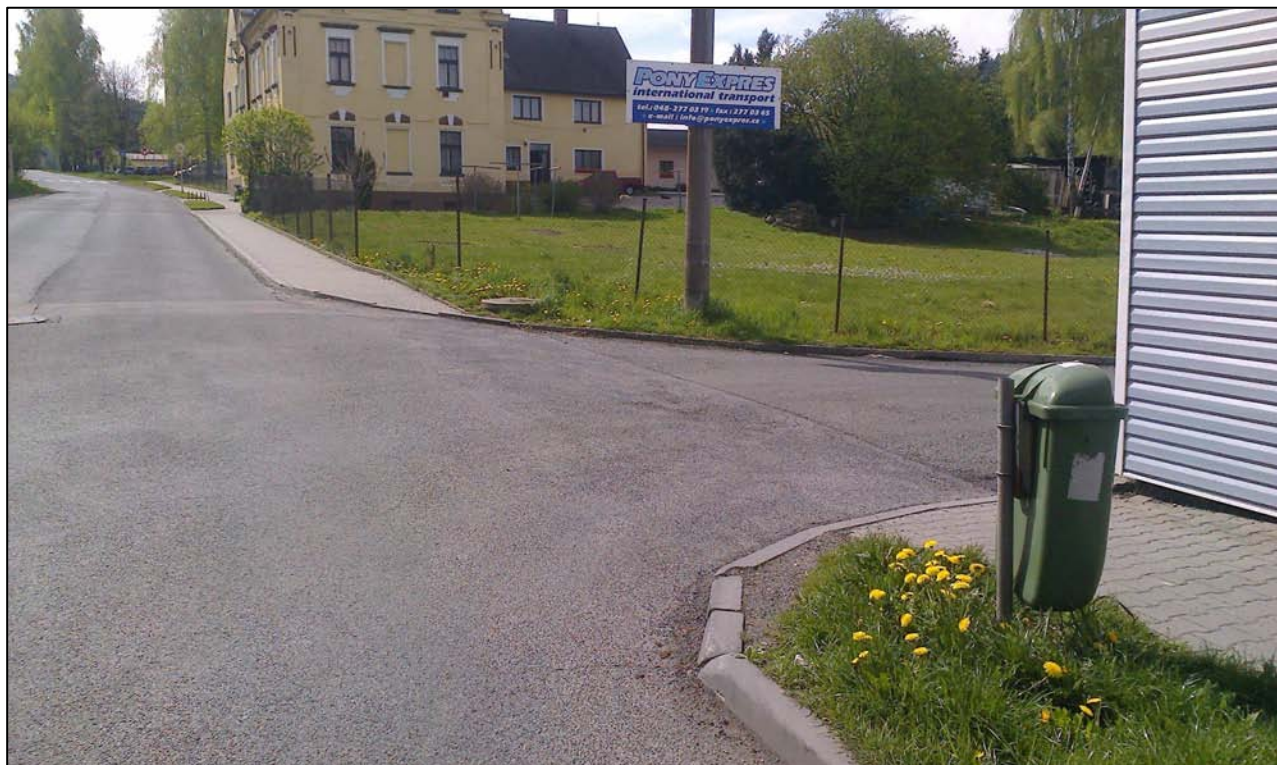
Realizovanou úpravou je zdánlivě zajištěno bezpečné křížení silnice pro pěší ale v levé části přechodu zcela chybí vyčkávací plocha pro přecházení. Pro děti je toto místo velmi nebezpečné. Při cestě přes most na přechod přes dvoje zábradlí (na mostě a podél silnice) nevidí na příjezdějící vozidlo, ani řidič nevidí dítě.



Přeložka silnice II/592, ul. Pobřežní, přechod u mostu pro pěší přes řeku Jeřice – detail.

Zde bylo vytvořeno pro pěší velmi nebezpečné místo. Stísněné prostorové podmínky neumožňují zajistit zároveň bezpečné místo pro křížení silnice a zároveň dostatečně širokou obousměrnou silnici. Přednost by měla být dána dopravní bezpečnosti pěších i na úkor plynulosti motorové dopravy na silnici II/592.

Toto místo je řešeno jako námět – vizualizace je v příloze č.3.



Silnice IV/592 – ul. Andělohorská, křižovatka s MK (bezejmenná)

Není zajištěn rozhled pro bezpečné přecházení ulice, rozhledu brání roh budovy.



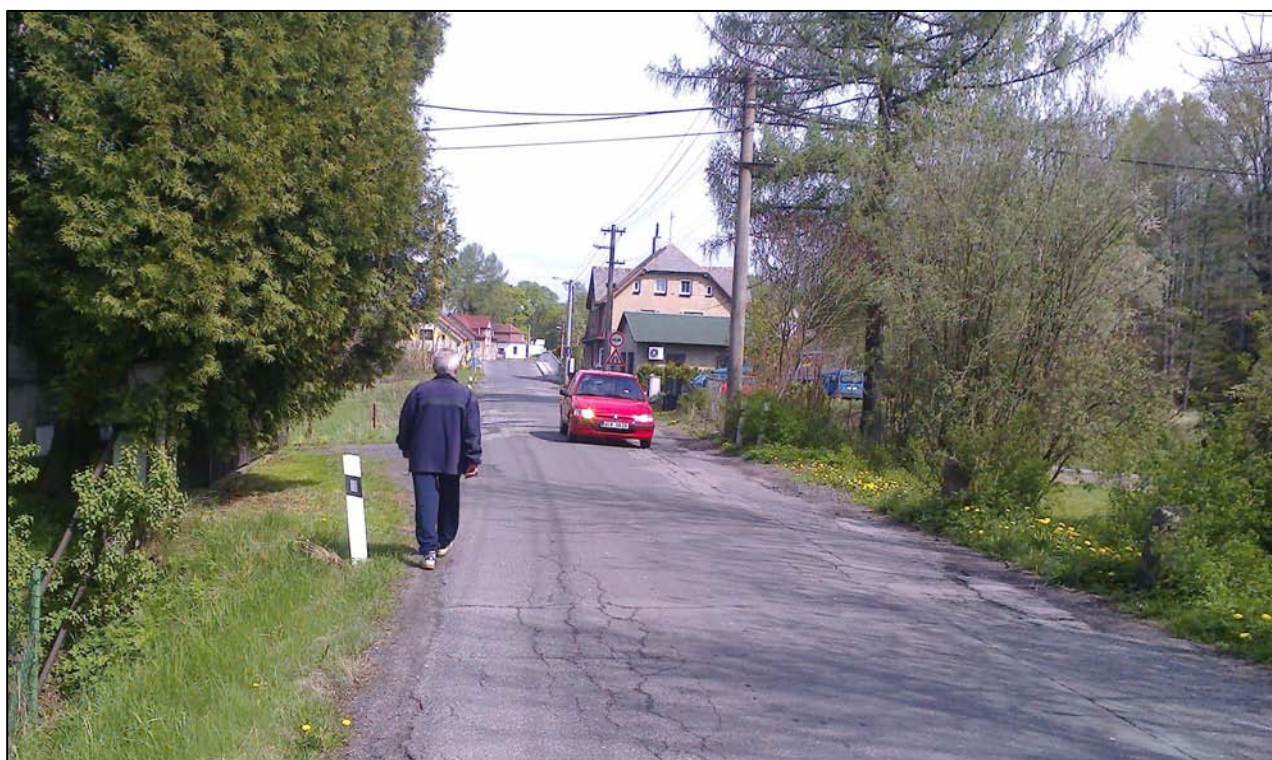
Silnice IV/592 – ul. Andělohorská, křižovatka s MK (bezejmenná) – detail.

Není zajištěn rozhled pro bezpečné přecházení ulice, rozhledu brání roh budovy.



Silnice IV 592 – ul. Andělohorská,

Pěší dopravu je potřebné řešit koncepčně spolu s cyklistickou dopravou, v některých místech mohou být pěší a cyklistická doprava segregovány od motorové dopravy na stezce se společným povozem chodů a cyklistů.



Silnice IV 592 – ul. Andělohorská.

Podél silnice chybí chodník. Tento úsek je předmětem zadání PD a žádosti o příspěvek ze SFDI.



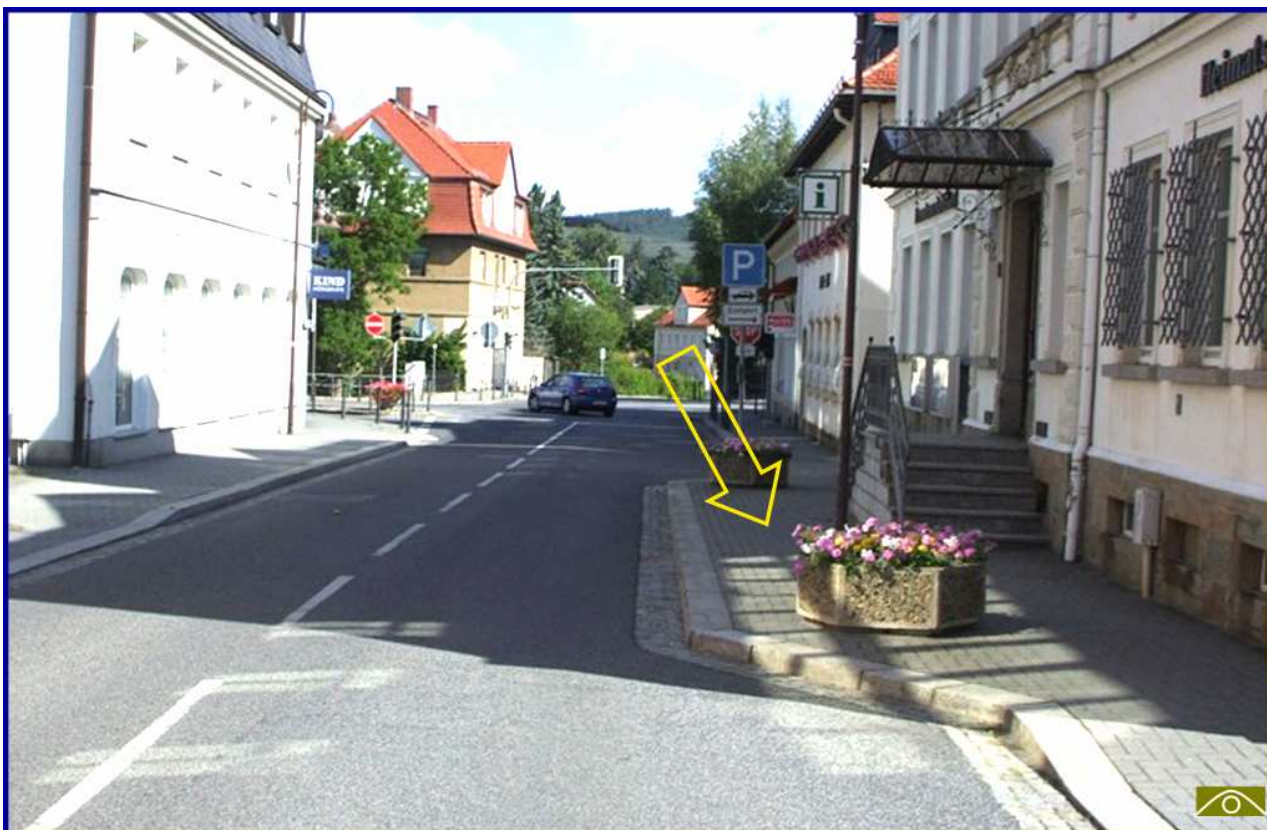
Silnice IV/592 – ul. Žitavská, směr k nádraží.

Nedostatečné šířkové poměry neumožňují segregaci pěší a motorové dopravy. Po dokončení přeložky silnice vznikne možnost na změnu příčného uspořádání dopravního prostoru ve prospěch nemotorové dopravy.



Silnice IV/592 – ul. Frýdlantská, směr k náměstí.

Nedostatečné šířkové poměry si vynutily lokální zúžení jízdních pruhů. Tedy jízdní pruhy zúžit lze. Důvodem může být nejen stojící objekt ale i potřeba řešení pěší dopravy.



2

Wilthen - Bahnhof Strasse – zúžení komunikace ve prospěch chodníku.

NA KOLE PO CYKLOSTEZKÁCH V SASKU - trasa II. - EXKURSE



2

S117

Wilthen Zittauer Str. – cyklisté nejsou segregováni od motorové dopravy. Komunikace byla opravena ještě před změnou přístupu k cyklistické dopravě. Dle slov našeho průvodce by v současné době ulici opravili jinak.

NA KOLE PO CYKLOSTEZKÁCH V SASKU - trasa II. - EXKURSE



Stezka pro pěší a cyklisty se společným provozem



3 B 96

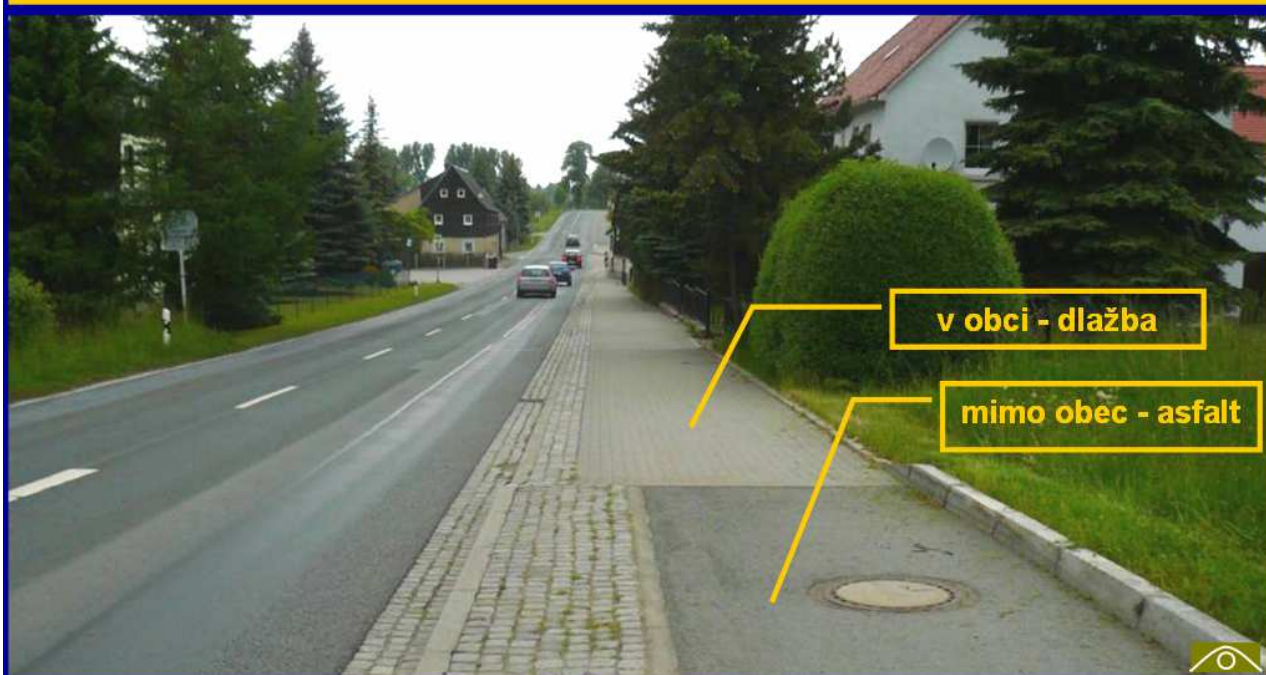
Nejčastějším typem stezek jsou stezky se společným provozem chodců a cyklistů. Jejich výstavba je výrazně (zejména finančně) podporována.

NA KOLE PO CYKLOSTEZKÁCH V SASKU - trasa II. - EXKURSE

KONEC



Povrch stezky se společným provozem



3 B 96

Barvy a materiál povrchu na stezkách jsou různé, v obcích převládá šedá zámková dlažba, mimo obec asfalt.

NA KOLE PO CYKLOSTEZKÁCH V SASKU - trasa II. - EXKURSE

KONEC

