

GENEREL BEZBARIÉROVÝCH TRAS MĚSTSKÉ ČÁSTI PRAHA 12



Ministerstvo životního prostředí
České republiky

REVOLVINGOVÝ FOND MINISTERSTVA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ

OBSAH:

1.	ÚVOD	3
1.1	Charakteristika současné situace.....	3
1.2	Cíl.....	3
1.3	Výchozí materiály.....	3
1.4	Podmínky stanovené z hlediska vyhlášky č. 369/2001 Sb.	3
2.	SOUČASNÝ STAV	4
2.1	Základní informace.....	4
2.2	Charakteristika území.....	5
2.3	Demografické údaje	5
3.	NÁVRH	5
3.1	Zadání.....	5
3.2	Účel.....	5
3.3	Návrh tras.....	6
3.4	Popis pěších tras.....	6
3.5	Popis tras MHD	7

1. úvod

1.1 Charakteristika současné situace

Dostupnost infrastruktury a dopravních řetězců je důležitým faktorem kvality života a hraje klíčovou úlohu pro volbu místa bydliště a pracoviště obyvatelstva. Přístupná dopravní infrastruktura je hlavní podmínkou pro zapojení osob se sníženou schopností pohybu a orientace do aktivního života a zvýšení jejich ekonomických aktivit.

Dostupnost dopravy v obcích i mimo ně je pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace nedostatečná. Připočteme-li k tomu i současný trend vedoucí k omezování dopravních spojů a místy až k útlumu veřejné autobusové a železniční dopravy, dostává se tato skupina obyvatelstva do vážných problémů. Většinová populace řeší problémy s dostupností dopravy přesunem k osobní automobilové dopravě. Osoby se sníženou schopností pohybu a orientace tuto možnost většinou nemají a dochází k jejich vyčleňování ze společnosti.

Dalšími kritickými místy jsou bezbariérové přístupy do budov státních a veřejných institucí a služeb. Jedná se převážně o přístup k úřadům, školám, sociálním, zdravotním a rekreačním zařízením, obchodům, kulturním zařízením. Při zpřístupňování budov je zanedbávána potřeba jejich propojení bezbariérovou pěší trasou či bezbariérovou dopravou v rámci města. Bezbariérový pohyb po městě je třeba řešit v širším pohledu a není možné zaměřit se na realizaci jednotlivých projektů bez jejich vzájemného propojení.

Stav stavebních fondů měst, přírodních prvků a veřejných prostranství je dosud často zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb.

Počet obyvatel, kteří mají sníženou schopnost pohybu či orientace, a to jak krátkodobě či dlouhodobě, je odhadnut na 1/3 populace ČR

1.2 Cíl

Cílem je vytvoření ucelených bezbariérových řetězců tras, které umožní všem skupinám obyvatelstva svobodný a bezpečný pohyb pěšky i všemi dopravními prostředky – MHD i individuální motorovou dopravou – bezbariérovou dostupnost služeb, veřejné a státní správy, zdravotnických a sociálních služeb, pracovních a vzdělávacích příležitostí v rámci městské části.

1.3 Výchozí materiály

Komunitní plán
Strategický plán
Mapování přístupnosti veřejných budov

1.4 Podmínky stanovené z hlediska vyhlášky č. 369/2001 Sb.

- Do staveb veřejně přístupných musí být alespoň jeden vstup v úrovni komunikace pro pěší bezvyrovňovacích stupňů, nebo musí být jinak zajištěn v souladu s vyhláškou bezbariérový vstup.

- Přístup do staveb veřejně přístupných, do staveb určených pro zaměstnávání osob s těžkým zdravotním postižením a do škol se musí pro zdravotně postižené osoby vytýčit přirozenými nebo umělými vodíci liniemi nebo akusticky. Akustické vytýčení přístupů a přístupových komunikací se zajišťuje umístěním akustického majáčku na

předmětné budovy, který se uvádí do činnosti dálkovým ovládačem zrakově postiženou osobou. Tímto je omezeno hlukové zatížení okolního prostředí.

- Chodníky, lávky pro pěší, podchody a nástupní ostrůvky hromadné dopravy a ostatní pochozí plochy musí být řešeny způsobem stanoveným vyhláškou dle bodu 1 přílohy č.1.

- Nástupní hrana zastávek MHD musí být ve výšce nejméně 200 mm nad přilehlou hranou

vozovky, uspořádání přístřešku MHD a označnicku musí být dle vyhlášky.

- Na všech vyznačených odstavných a parkovacích plochách pro osobní motorová vozidla musí být vyhrazena stání pro vozidla zdravotně postižených osob.

- Kolmé parkovací stání musí být široké nejméně 3500 mm a doplněno příslušným vodorovným a svislým dopravním značením, podélné parkovací stání musí být nejméně 2500 mm široké a dlouhé 7000 mm s navazujícím chodníkem podél výstupu z vozidla a doplněno příslušným vodorovným a svislým dopravním značením.

- Úprava prostor pro umístění telefonních budek, automatů, bankomatů a obdobných zařízení

včetně přístupu k nim a přístupu k poštovním schránkám musí být bezbariérová a provedena tak, jak je stanoveno vyhláškou.

- Úprava veřejně přístupných ploch, sadů a parků je stanovena v bodě 1 přílohy 1 k této vyhl.

- Chodníky musí být široké nejméně 1500 mm. Podélný sklon chodníků a ramp nejvýše 1:12

(8,33%), příčný sklon chodníků nejvýše 1:50 (2%).

- Chodníky v místech přechodů přes komunikaci musí mít snížený obrubník na výškový rozdíl 20 mm oproti vozovce. Po celé délce sníženého obrubníku musí být zřízen varovný pás široký 400 mm při současném zachování min.přesahu na obě strany signálního pásu, který je široký 800-1000 mm. Signální pás se zřizuje pouze u značených přechodů.

- V případě přechodu přes komunikaci v oblouku, šikmém přechodu či delším více jak 8000 mm je nutno provést vodící pás přechodu i na vozovce.

2. Současný stav

2.1 Základní informace

Městskou část Praha 12 tvoří několik bývalých samostatných obcí. Největší z nich jsou Modřany, dále Komořany, Cholupice, Točná a Kamýk. Rozkládá se na ploše 2 330 hektarů. Na jejím území žije přibližně 60 tisíc obyvatel. V roce 1968, kdy byly Modřany přičleněny k Praze, skončil samostatný rozvoj území a na zdejších polích a lukách začalo období výstavby panelových sídlišť. Dodnes je však území Prahy 12 obklopeno lesy a pěknou přírodou. Obyvatelé městské části mohou tak využívat několik zajímavých lokalit - chráněných území, z nichž nejvýznamnější jsou Modřanská rokle, Cholupická Bažantnice či některé lokality na Točné, na Šancích a V Hrobech.

2.2 Charakteristika území

Z hlediska charakteristiky území se jedná okrajovou část Prahy. Jedná se o velkou městskou část se středně vysokým počtem obyvatel. Zastavěné území je velmi různorodé - tvoří ho původní zástavba především rodinných domů, panelová sídliště, samostatné vesnice a původně průmyslová oblast podél nábřeží Vltavy. Na území městské části se rovněž nachází rozlehlé plochy zemědělské půdy a významných lesních pozemků. Území Prahy 12 je z hlediska morfologie členité. V severojižním směru je určující pravý břeh údolí řeky Vltavy a hrana náhorní plochy v linii Točná – Cholupice – Libuš - Kamýk a v západovýchodních směrech to je řada potoků (od jihu: Břežanský, Komořanský, Cholupický, Libušský v Modřanské roklí, dále Lhotecký a nejseverněji Zátíšský.

2.3 Demografické údaje

Z demografického hlediska je věková struktura obyvatel Prahy 12 nevyvážená a v budoucnu bude generovat výrazně horší věkovou skladbu populace. Pro populační vývoj v úzce vymezené oblasti je rozhodující migrační pohyb obyvatelstva, zejména pokud by se větší část přistěhovalých rekrutovala z řad mladších ročníků, či by šlo o mladé rodiny s dětmi. Míra nezaměstnanosti ve správním obvodu Praha 12 je poměrně nízká. Podíl i počet dlouhodobě evidovaných uchazečů a uchazečů ve věku nad 50 let se udržuje na vysoké úrovni, do budoucna se tento stav bude zhoršovat. Pouze 16 % obyvatel v ekonomicky aktivním věku pracuje v rámci území Prahy 12.

3. Návrh

3.1 Zadání

Generel zabývající se danou problematikou má za úkol na základě místního šetření a analýzy stávajícího stavu v městské části navrhnout základní bezbariérové trasy. Na základě místních zkušeností a průzkumu byly vytipovány 3 hlavních pěší trasy a na ně navazující dvě trasy MHD. Na generel by měly navázat konkrétní projekty popisující dílčí akce, zpřístupňující bezbariérově vybrané budovy institucí a odstraňující bariéry v pěší dopravě.

3.2 Účel

Generel bezbariérových tras městské části Praha 12 byl vypracován po zmapování stávajících možností a navrhuje postup pro rozšiřování bezbariérových tras. Stane se základním dokumentem pro systematické, plánovité a cílené odstraňování bariér v dopravní infrastruktuře i veřejných budovách.

Tento generel je živý materiál, podle kterého budou odstraňovány bariéry v městské části Praha 12 v závislosti na získávání finančních dotací a vlastních finančních prostředků městské části.

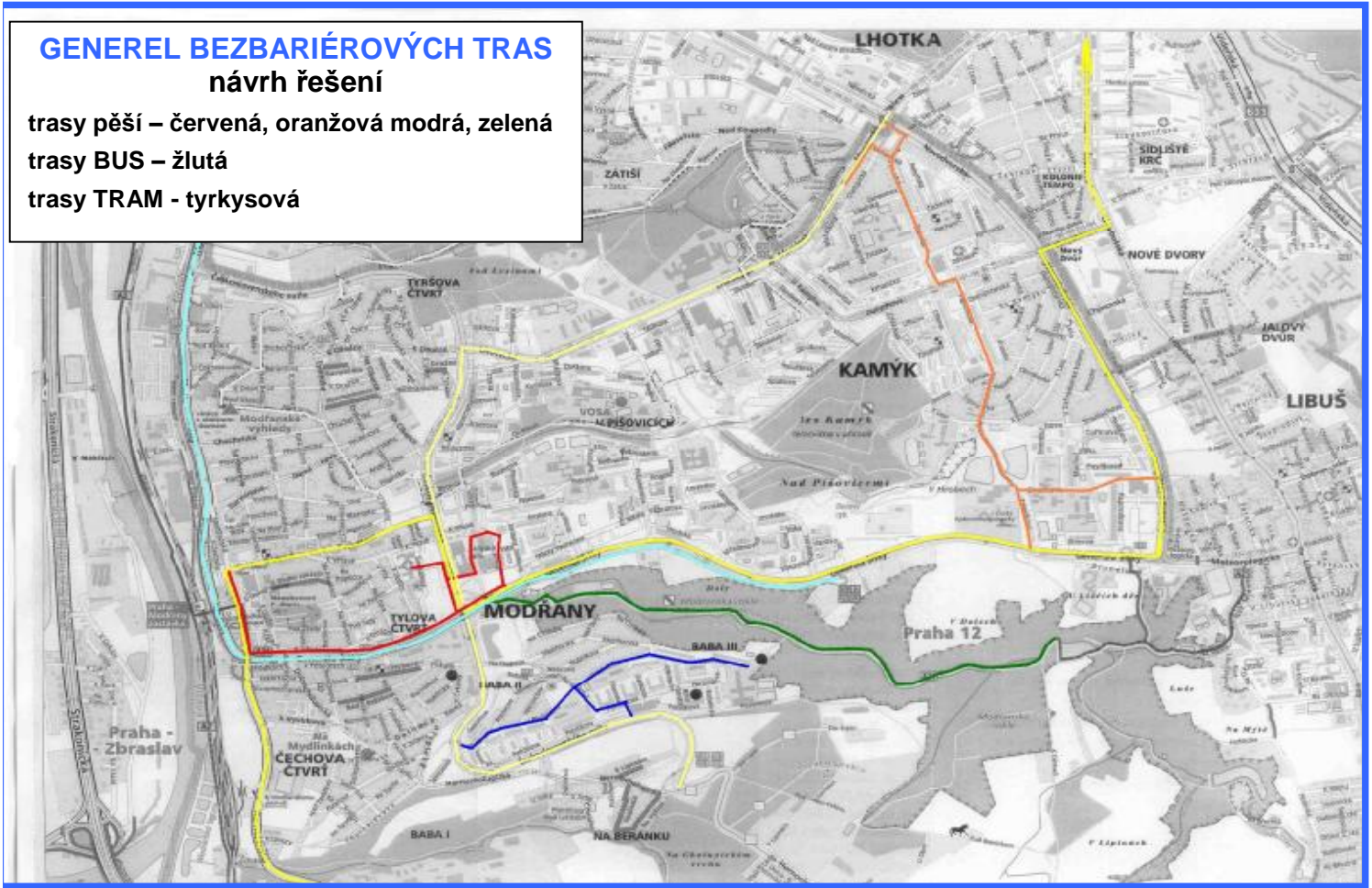
Jeho aktualizace bude nutná alespoň 1 x za 3 roky.

Do aktualizace se vždy musí promítnout i případné doplňky a změny ve vyhl. č. 369/01 Sb

3.3 Návrh tras

GENEREL BEZBARIÉROVÝCH TRAS návrh řešení

trasy pěší – červená, oranžová modrá, zelená
trasy BUS – žlutá
trasy TRAM - tyrkysová



3.4 Popis pěších tras.

3.4.1. Trasa P1 (červená)

Trasa P1 - je vedena středem městské části.

Propojuje prostor Sofijského náměstí, polikliniku Modřany, Dům s chráněnými byty V KC 12 a komunikační uzel na křižovatce Generála Šišky a Československého exilu s Obchodním náměstím Modřanech.

Napojení na trasu B2 – Na obchodním náměstí a trasu B1 a trasu T1 na křižovatce Generála Šišky a Československého exilu

3.4.2. Trasa P2 (zelená)

Trasa P2 - vede Modřanskou roklí

Začíná na komunikačním uzlu na křižovatce Generála Šišky a Československého exilu, pokračuje Modřanskou roklí. Trasa P2 je svým charakterem určena především k rekreaci.

3.4.3. Trasa P3 (modrá)

Trasa P3 – vede sídlištěm Baba

Začíná na zastávce autobusu Platónova a pokračuje ulicí Platónova a ulicí Urbánkova až k základní škole.

Napojuje se na trasu B2 (139)

3.4.4. Trasa P4 (oranžová)

Trasa P3 – vede sídlištěm Kamýk

Propojuje komunikační uzel na Libuši s komunikačním uzlem na křižovatce Novodvorská. Na trase se nachází Základní škola Smolkova, škola Modrý Klíč, Pracoviště Úřadu Městské části Praha 12, Základní škola a gymnázium Písnická a nákupní centrum a ordinace lékařů.

Napojuje se na trasu B2 (117)

3.5 Popis tras MHD

Trasa B1 (bus 139, 253 - žlutá)

Trasa B2 (bus 165 a 170 - světle žlutá)

Trasa T1 (tramvaj 3, 17 - tyrkysová)

Trasy autobusů spojují nejen cíle nacházející se přímo na území městské části ale i městskou část s cílovými místy dále v centru města (tram) nebo stanicemi metra (bus 253 – Smíchovské nádraží, bus 139 a 117 – Kačerov), bohužel tyto stanice nejsou bezbariérové a je nutno přestupovat. Nasazení nízkopodlažních spojů není zcela optimální, velký problém občanům působí často nevyhovující úpravy zastávek a na ně navazující přechody.

V Praze, 06.2011

Ing. Antonín Procházka
B.B.D. s.r.o.