

Zásady zajištění provozu chodců a cyklistů v místech dopravních omezení



Správné náhradní řešení

- myslí na všechny účastníky provozu
- je bezpečné pro všechny
- odpovídá nárokům provozu
- při použití je intuitivní
- nabízí včasné srozumitelné informace
- je bez zbytečných zacházek a objížděk
- cyklisty nenutí sesednout z kola
- je funkční po celou dobu omezení





Komplexní náhradní řešení: přístupné trasy pro každého

- ☐ Náhradní řešení musí vzniknout **vždy** bez ohledu na délku trvání omezení (jde i o havarijní situace, krátkodobé zásahy do inženýrských sítí apod.)
- ☐ Náhradní řešení musí vzniknout **všude**, tedy bez ohledu i na relativní (ne)důležitost místa
- ☐ Náhradní řešení musí být **bezpečné** pro všechny účastníky provozu, bezpečnost chodců a cyklistů má přednost před parkováním
- ☐ Náhradní řešení musí být **zajištěno alespoň v kvalitě, jakou komunikace nabízí v běžném stavu** včetně míry bezbariérové přístupnosti. V případě potřeby může být kromě přímé náhradní pěší trasy vyznačena i bezbariérová alternativa, která je delší.
- ☐ Zábor pro provádění prací musí být zajištěn proti vstupu veřejnosti nepřevratným **oplocením s vodící funkcí pro bílou hůl**.
- ☐ Náhradní trasy musí být adekvátně **osvětlené**.
- ☐ Náhradní řešení musí být po celou dobu trvání omezení **funkční** – jeho podoba, umístění a stav pravidelně kontrolovány a dle potřeby aktualizovány
- ☐ O omezení i náhradních trasách je nutné **informovat včas, vhodnou formou a na vhodných místech** s respektem ke specifickým potřebám všech cílových skupin uživatelů. Je nutné používat obecně **srozumitelné** výrazové prostředky s mezinárodní symbolikou s minimem textů (mapy a jiná grafická znázornění, jednoduchá textová forma). I když náhradní řešení často jeví oproti běžnému stavu komunikace mnohé nedostatky, uživatelé své cesty přizpůsobí, pokud se o problému a jeho povaze dozvědí včas.





- 89 Obchozí trasa musí být délkově přiměřená, bez zbytečných zacházek
- 89 Šířka průchozího koridoru musí být volena v kontextu intenzit pěšího provozu v místě (na přístupu do obytného domu v nouzi postačí pro kočárek či vozík 1,2 m, u budov občanské vybavenosti a pro běžné chodníky je minimum 1,5 m, pro intenzivně používané chodníky už je zapotřebí alespoň 2,25 m, náhrada za promenády a městské třídy by neměla být užší než 3 m). Pokud bude koridor určen pro smíšený provoz pěších a cyklistů, je třeba zajistit jeho adekvátní šířku. Chodec vedoucí kolo potřebuje více místa než jedoucí cyklista.
- 89 Náhradní trasa musí jevit přinejmenším stejnou míru bezbariérové přístupnosti jako trasa původní. V případě potřeby mohou být obchozí trasy pro osoby se sníženou schopností pohybu a pro osoby se sníženou schopností orientace vedeny v různých stopách, ale vždy tak, aby vyhovely jejich specifickým potřebám. Následující parametry mohou být pro některé uživatele zcela limitující:
 - průchozí šířka (i v místě lokálního zúžení)
 - kvalita povrchu (zpevněný/nezpevněný, s výraznými mezerami a nerovnostmi, velikost ok na roštových lávkách atp.)
 - výškové stupně a sklony (výška náslapu na obrubníky nebo při nástupu na lávky, vložené schodiště, příkrý podélný či příčný sklon na náhradní trase).

– řešení pro nevidomé při přecházení vozovky nebo tramvajové trati (tj. hmatové prvky, akustická signalizace na světelně řízeném přechodu, navazující vodící linie).

– řešení pro náhradní zastávku veřejné hromadné dopravy (výška nástupní hrany, signální pás k označníku, přístup na nástupiště pro osoby na vozíku).



- ⊗ Náhradní řešení musí být navrženo v místech všech vyznačených cyklistických tras a opatření včetně cykloobousměrek.
- ⊗ Vedle bezpečnosti je základním požadavkem zachování plynulosti jízdy na kole, tedy bez nutnosti vést kolo.
- ⊗ Na trasách celoměstského významu, tj. nadřazených, páteřních i hlavních a v místech intenzivního provozu cyklistů musí náhradní řešení kvalitou odpovídat jejich významu.
- ⊗ Stopa náhradní trasy pro cyklisty se může lišit od automobilové.
- ⊗ Při návrhu objížděné trasy je třeba minimalizovat ztracené spády a délku.
- ⊗ Je třeba užít správné směrové značení. Značení by mělo být jasně pochopitelné a umístěné dostatečně v předstihu před místem uzavírky.

Na co si dát pozor při realizaci prací na komunikaci v místech dopravního omezení?

🔊 Sebelépe naplánované opatření dopravního omezení může ve fázi realizace prací na komunikaci vytvářet bariéry – auta pracovníků dodavatelské firmy zaparkovaná na chodníku či v průjezdném prostoru pro cyklisty, materiál a nářadí složené na nevhodných místech apod.

👍 Informace o místě a trvání omezení, stejně jako o náhradních trasách pro pěší, cyklistickou a automobilovou dopravu, by měly být zveřejněny. Jednou z možností je pražský web opravujeme.to, kam vkládají informace silniční správní úřady.

❓ Vždy je vhodné zvážit, zda je vzhledem ke specifickému umístění, významu či typu dopravního omezení namísto směřovat informace přímo k určité skupině uživatelů, kteří by jím mohli být významně limitováni - např. k rodičům dětí z blízké školy, k cyklistům využívajícím procházející cyklotrasu, ke klientům chráněné dílny nalézající se poblíž místa záboru apod.

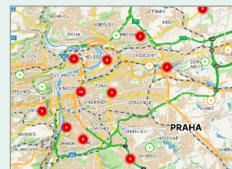
📌 Informační tabule umístěná v místě záboru musí obsahovat aktuální údaje – zejména název stavby a termín záboru, název a kontakt na stavebníka a stavbyvedoucího (případně jinou zodpovědnou osobu).

Užitečné odkazy

ROZCESTNÍK STRATEGICKÝCH DOKUMENTŮ MĚSTA



OPRAVUJEME.TO



STANDARDY AKTIVNÍ MOBILITY



CELOPRAŽSKÝ SYSTÉM CYKLOTRAS

