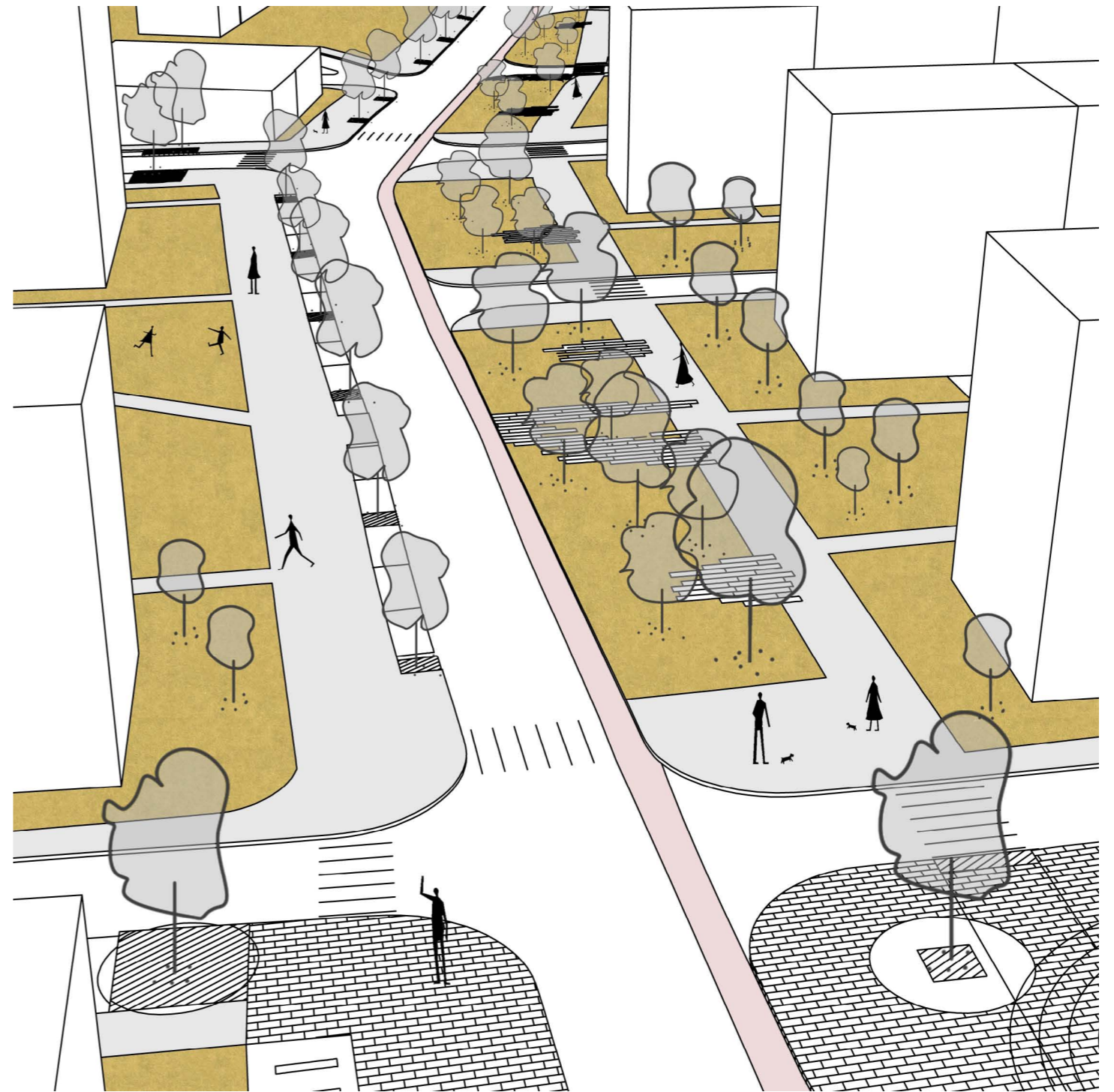


PĚŠÍ PROVOZ PROSTOR

KRISTÝNA SVOBODOVÁ
ZDENKA ŘÍHOVÁ
MICHAL SOMMER
JIŘÍ SPURNÝ
MICHAL KOUBEK
LENKA JANUŠKOVÁ

PLUKOVNÍKA
MRÁZE



*U6 Tendence
ZIMNÍ SEMESTR 2015/2016
FA ČVUT + FD ČVUT + SOCHAŘI*

*FA ČVUT: Kristýna Svobodová, Zdenka Říhová, Jiří Spurný, Michal Sommer
FD ČVUT: Michal Koubek
SOCHAŘKA: Lenka Janušková*

PĚŠÍ PROVOZ
PROSTOR

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Lidská stopa jako symbol civilizace. Pěší doprava je pro člověka
nejpřirozenější způsob dopravy po celou dobu jeho existence.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Dimenze a proporce původních sídel odpovídají požadavkům na pěší dopravu. Kompaktnost sídel také zaručovala jednodušší obranu. Před masovou výrobou automobilů vlastnila dopravní prostředky jen úzká elita jedinců a prostý lid byl odkázán na pěší dopravu.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

20. století přineslo mnoho změn v dopravě a ve vnímání prostoru. Cestu člověka na měsíc lze chápat jako klíčový mezník v jeho vývoji, tak ve vývoji dopravy. Symbol této cesty zobrazuje otisk chůze mimo naši planetu - měsíční stopa.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Měli bychom si uvědomit, že povrch Země není nekonečný a tím pádem se také jedná o zdroj, který lze vyčepřat. Neustálý nárůst ploch jak sídel tak komunikací na úkor krajiny je v současnosti velkým tématem.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Nárůst motorové dopravy během 20. století zcela přeměnil vnímání prostoru. Síť dálnic nám umožňuje cestovat rychle na velké vzdálenosti ale rozvoj motorismu přinesl i nové problémy do měst. Víra v automobil byla podpořena lineární vizí plánování tzn. všechny prostředky a komunikace přizpůsobit jedinému druhu dopravy.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

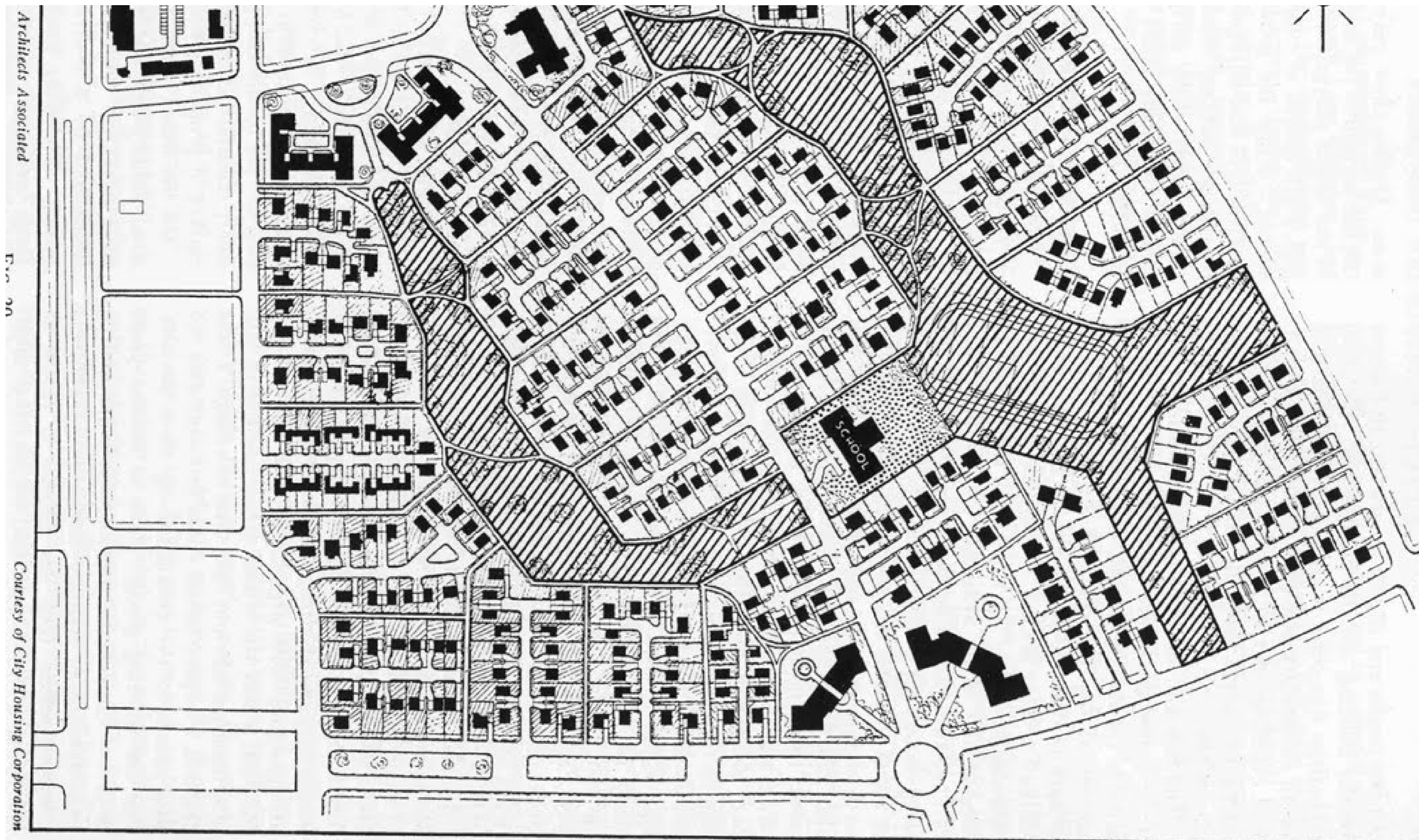
Automobilismus s sebou přinesl novou myšlenku pro ochranu chodců - segregaci dopravy. Velké komunikace vedené nad úrovní terénu, podchody a nadchody ve svém důsledku spíše území znehodnocují a vytváří nové bariéry. Samotný chodec pak ve svém důsledku není příliš ochráněn z důvodu absence dopravy na méně frekventovaných trasách.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Městečko Radburn v USA reagovalo na trend segregace dopravy a vytvořilo na několik let vzorový příklad řešení obytných celků. Automobilům byl dovolen provoz pouze po obvodě celku s příjezdovými zálivy k jednotlivým domům tzv. cul de sac. Uprostřed celého uskupení se nacházel prostor pouze pro pěší ale postupem času se stal spíše překážkou a ideálním místem pro růst kriminality.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Příklad obdobného řešení dopravy, jako v Radburnu, sídliště Ďáblice v Praze. Vize sídliště jako bydlení v parku bez automobilové dopravy byla dosažena podobným způsobem. Avšak neúměrně rozlehlé veřejné prostory v poměru k obyvatelům vedly ke stejným problémům jako u výše zmíněného příkladu.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Na konci 20. století nastala na světě renesance chůze. Již po polovině století začaly vznikat první organizace a teorie týkající se pěší dopravy. Začalo se ukazovat, že automobil neřeší všechny problémy a že je třeba hledat nové cesty jak navrhovat a podporovat dopravu ve městech.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Moderní způsob plánování dopravy přinesl nové názory na řešení problémů. Snaží se najít cestu pomocí více druhů dopravy a vzájemně je doplňovat do funkčních celků. Využít silné stránky každého z nich a potlačení jednotlivých negativních dopadů na město. Každý druh dopravy je svým způsobem přínosný a lze jej využít.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Města projevují zájem o moderní způsob plánování jelikož jejich veřejný prostor je hlavním reprezentativním znakem. Investice do dopravy a pěšího provozu se vracejí ve formě zvýšené návštěvnosti města. Města si nechávají zpracovávat komplexní řešení jejich dopravních problémů a v dlouhodobém horizontu se ukazuje jejich výhodnost a návratnost.

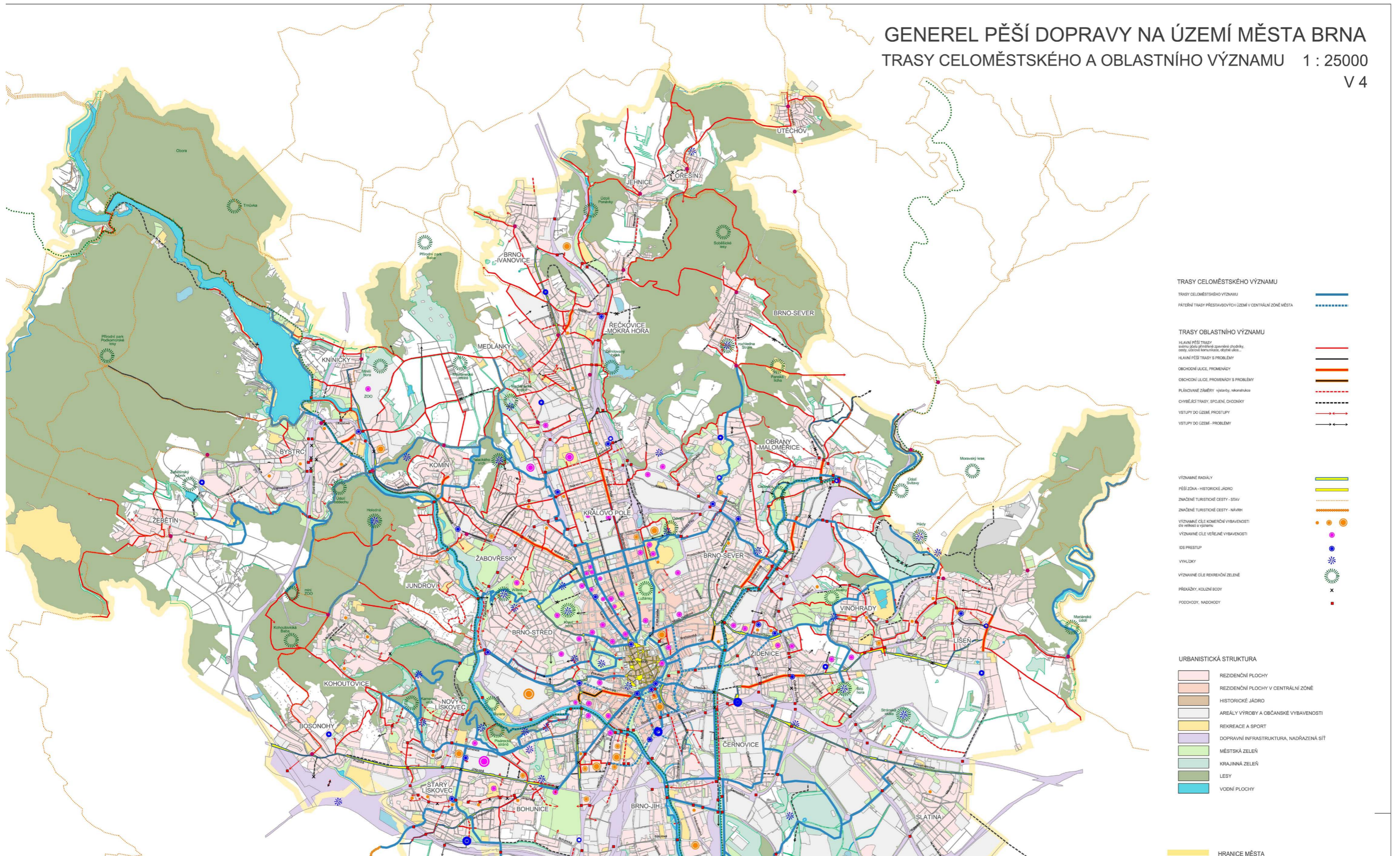


U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Jako první město v České republice si nechalo zpracovat generel pěší dopravy město Brno. Jedná se o systém pěších tras, ve kterém je zaznamenána jejich hierarchie a jednotlivá napojení. Rovněž slouží jako podklad pro budoucí rozvoj a rozhodování v oblasti pěší dopravy ve městě.

GENEREL PĚŠÍ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA BRNA
 TRASY CELOMĚSTSKÉHO A OBLASTNÍHO VÝZNAMU 1 : 25000
 V 4



“Chůze je to první, po čem touží malé dítě,
a to poslední, čeho se chce vzdát starý člověk.

Chůze je cvičení, ke kterému nepotřebujeme posilovnu.

Je to léčba bez léků, regulace tělesné hmotnosti bez diety a kosmetiky, pro kterou nemusíme do drogerie.

Je to uklidňující prostředek bez pilulek, terapie bez psychologa
a dovolená, která nestojí ani korunu.

Chůze navíc neznečišťuje životní prostředí, nevyčerpává
přírodní zdroje a je velmi účelná.

Chůze je pohodlná, nevyžaduje žádné speciální vybavení, je seberegulační a ze své podstaty bezpečná.

Chůze je stejně přirozená jako dýchání.”

John Butcher

WALK 21

Zakladatel JOHN BUTCHER (1999)
- autor mezinárodní charty chůze.

Od roku 1999 sbírá a sdílí zkušenosti s pěší
dopravou z měst na celém světě a podílí se
na formování pravidel, norem i doporučení
pro vytváření prostředí přátelského k pěším.

Chartu chůze a své výsledky propaguje
prostřednictvím seminářů WALKSHOPŮ
a mezinárodních konferencí. První konfer-
ence byla upořádána v Londýně (Perth,
San Sebastian, Portland, Kodaň, Curych,
Melbourne, Toronto, Barcelona, New York,
Haag, Vancouver, Mexico City, Mnichov,
Sydney, Vídeň 2015).

WALK 21



V rámci veřejného prostoru se jiné druhy komunikace než dopravní týkají především chodců: lidé spolu mluví, zastaví se, dochází k všestranným společenským kontaktům. Na příjemném místě lidé stráví víc času.

S atraktivitou veřejných prostranství úzce souvisí jejich bezpečnost. Na neudržovaných veřejných místech bereme obecně platné normy a hodnoty méně vážně.

Přednosti města ponejvíce vnímáme jako chodci. Při jízdě automobilem je nezbytné věnovat pozornost provozu. Automobilem i veřejnou dopravou se obvykle pohybujeme příliš rychle na to, abychom si předností města skutečně všimli a dokázali se z nich těšit.

Člověk má sklony zapomínat na ekonomický přínos kvalitní chůze. Do budov a na veřejná prostranství vstupujeme jako chodci, nikoli automobilem. Na rozdíl od přesvědčení mnohých obchodníků závisí atraktivita center měst mnohem více na dobrých podmínkách pro chůzi než na dostupnosti autem.

Ceny nemovitostí jsou výrazně vyšší v místech s dobrou pěší dostupností. Obchody ztrácejí obrát, nejsou-li dosažitelné pro chodce. Pokud si to mohou dovolit a pokud reálně mají kam, obyvatelé se odstěhují ze čtvrti, kde si jejich děti nemohou hrát na ulici a starší lidé si nemohou dojet do obchodu.

Města a čtvrti s dobrými podmínkami pro chůzi přitahují lidi; je mnohem levnější odpovídajícím způsobem zajistit potřeby chodců než automobilové dopravy.



Gent, Belgie,



u kostela sv. Mikuláše



Gent, Belgie,



náměstí Vrijdagmarkt

MEZINÁRODNÍ CHARTA CHŮZE

Za vytváření zdravých, dobře fungujících a udržitelných obcí, kde lidé dávají přednost chůzi

PRINCIPY A ČINNOSTI

Tato mezinárodní charta rozpoznává potřeby chodců a poskytuje základní rámec, který napomáhá úřadům přizpůsobit stávající politiku, činnosti a vztahy tak, aby vytvářely takové prostředí, ve kterém lidé dávají přednost chůzi.

Ke každému strategickému principu je přiřazen seznam činností, jež povedou ke zlepšení ve většině obcí.

1. Zvýšená mobilita pro všechny

Lidé mají nárok na snadnou dostupnost ulic, náměstí, budov a veřejné dopravy bez ohledu na svůj věk, schopnosti, pohlaví, výši příjmu, jazyk a na etnické, kulturní či náboženské kořeny.

Toto posiluje svobodu a samostatnost všech lidí a napomáhá sociálnímu zapojení, solidaritě a demokracii.

Konkrétní kroky

- Zajistit všem bezpečnou a pohodlnou možnost nezávislého pohybu umožněním co nejvíce lidem dosahovat pěšky co nejvíce míst, především veřejné dopravy a veřejných budov.
- Zohledňovat potřeby osob s omezenými schopnostmi vytvářením a udržováním služeb a vybavení na vysoké úrovni, jež jsou zároveň otevřenými různým sociálním skupinám.

2. Dobře navržená a udržovaná veřejná prostranství

Lidé mají právo žít ve zdravém, pohodlném a příjemném prostředí, které je uzpůsobeno jejich potřebám. Mají též právo volně využívat vybavení veřejných prostranství, a to v pohodlí a v bezpečí před rušivým hlukem a znečištěním.

Konkrétní kroky

- Navrhovat ulice pro lidi a ne jen pro auta. Počítat s principem, že ulice jsou společenským prostorem, nejen dopravním, a že je tedy třeba brát ohled též na jejich společenský význam, nejen na technické řešení. To znamená, že možná bude zapotřebí změnit rozsah prostoru věnovaného autům, vytvořit zóny, kde pěší mají přednost, a také oblasti zcela bez aut, které může využívat každý a které umožňují sociální interakci, hru a rekreaci jak dospělým, tak i dětem.
- Budovat čisté, dobře osvětlené ulice a chodníky bez překážek, které jsou dost široké i pro největší provoz a v dostatečné míře umožňují bezpečné a přímé přecházení bez nutnosti použití nadchodu nebo podchodu či obcházení.
- Zajistit posezení a veřejné toalety, které splňují potřeby všech uživatelů, a to na vhodných místech a v dostatečném počtu.
- Respektovat místní podněbí přizpůsobením designu a vybavení, např. vytvořením stínu pod stromy nebo přístřešků.
- Navrhovat čitelné ulice s jasným značením a informacemi na místě, jež podporují možnost plánování cesty a pěší objevování.
- Zhodnocovat, budovat a udržovat kvalitní a všem dosažitelnou městskou zeleň a vodní toky.

3. Zlepšená integrace sítě

Lidská společenství mají právo na síť vzájemně propojených, přímých a přehledných pěších tras, jež jsou bezpečné, pohodlné, příjemné a dobře udržované. Mají propojovat jejich domovy s obchody, školami, parky, veřejnou dopravou, zelení a dalšími důležitými cílovými místy.

Konkrétní kroky

- Budovat a udržovat kvalitní síť propojených funkčních a bezpečných pěších tras mezi obytnými budovami a místními cíli, které naplňují potřeby místních obyvatel.
- Provozovat integrovaný, rozsáhlý a dobře vybavený systém veřejné dopravy s vozidly, jež zaručují použitelnost všem možným uživatelům.
- Navrhovat zastávky veřejné dopravy a přestupys jednoduchým, bezpečným a pohodlným přístupem pro pěší a s podpůrnými informacemi.

4. Podpora v územním a prostorovém plánování

Lidská společenství mají právo očekávat takovou politiku územního a prostorového plánování, která jim umožní dojít pěšky k většině každodenních služeb a zařízení. Taková politika maximalizuje příležitosti pro pěší pohyb, snižuje závislost na automobilu a přispívá ke společenskému životu.

Konkrétní kroky

- Při plánování měst věnovat maximální pozornost potřebám chodců. Zvýhodňovat pomalejší druhy dopravy, tedy pěší a cyklistickou, před rychlými, a dávat přednost místní dopravě před dálkovou.
- Zkvalitňovat územní a prostorové plánování tak, aby nové obytné domy, obchody, průmyslové zóny a veřejná doprava byly umístěny a navrženy tak, aby byly pěšky snadno dostupné.

5. Bezpečnější silnice

Lidé mají nárok na takové ulice, jež svou podobou předcházejí nehodám a jsou příjemné, bezpečné a pohodlné pro pěší, především děti, starší generaci a osoby s omezenými schopnostmi.

Konkrétní kroky

- Snižovat ohrožení chodců vozidly řízením provozu (např. snížením povolené rychlosti) spíše než oddělováním chodců a omezováním jejich pohybu.
- Podporovat motorismus přátelský vůči chodcům pomocí cílených kampaní a vymáháním dodržování silničních předpisů.
- Snižovat povolenou rychlost v obytných zónách, v nákupních zónách a kolem škol.
- Snižovat nebezpečnost frekventovaných ulic zřizováním bezpečných přechodů s minimální čekací dobou a dostatkem času na přejití i pro ty nejpomalejší chodce.
- Zajistit, aby zařízení pro cyklisty a jiné ne-motorizované druhy dopravy neohrožovaly bezpečnost chodců či jejich pohodlí.

6. Méně kriminality a strachu z kriminality

Lidé mají právo očekávat, že městské prostředí bude navrženo, udržováno a hlídáno policií tak, aby se snižovala kriminalita a strach z kriminálních činů.

Konkrétní kroky

- Zajistit, aby budovy umožňovaly výhled do ulice a na děti na ulici, což zlepšuje obecný dohled a odrazuje kriminalitu.

- Provádět pěší audity ve dne a po setmění za účelem pochopení obav občanů o osobní bezpečnost a vymezení problémových oblastí, které je třeba zlepšovat (lepší osvětlení, vyšší přehlednost).
- Školit a informovat odborníky v dopravě za účelem zvýšení jejich povědomí o obavách chodců o jejich osobní bezpečnost a dopadu těchto obav na jejich volbu pěší cesty.

7. Větší podpora veřejné správy

Lidé mají právo očekávat od úřadů zajištění, podporu a ochranu jejich schopnosti a rozhodnutí chodit pěšky.

Konkrétní kroky

- Přijmout jasný, stručný a komplexní akční plán pro podporu pěší dopravy, stanovit cíle, získávat podporu zainteresovaných stran a usměrňovat investice.
- Zainteresujte všechny odpovídající úřady (především v oblasti dopravy, plánování, hygieny, školství a policie) na všech úrovních, aby pochopily důležitost podpory chůze a přijímaly doplňková opatření a plány.
- Pořádat pravidelné konzultace s místními organizacemi, které zastupují chodce a další skupiny včetně mládeže, starší generace a osob s omezenými schopnostmi.
- Shromažďovat kvalitativní a kvantitativní údaje o chůzi (včetně motivace a důvodů pro chůzi, počet pěších cest, úseků cest, času a vzdálenosti chůze, času stráveného na veřejných prostranstvích a spokojenosti).
- Začlenit chůzi do školení v rámci dalšího profesního rozvoje pracovníků dopravní a silniční bezpečnosti, zdravotníků, urbanistů a architektů.
- Poskytovat průběžné zdroje potřebné k realizaci přijatého akčního plánu.
- Realizovat pilotní projekty pro šíření příkladů dobré praxe a podporovat výzkum vlastní účastí v případové studii a širokou propagací svých místních zkušeností.

- Měřit úspěch programů sběrem a porovnáním údajů získaných před, během a po realizaci.

8. Chůze jako součást životního stylu

Lidská společenství mají nárok na aktuální, kvalitní a snadno dostupné informace o tom, kam mohou chodit pěšky a za jakých podmínek. Lidé by měli mít možnost užívat si chůze jako součásti svého každodenního společenského, kulturního a politického života.

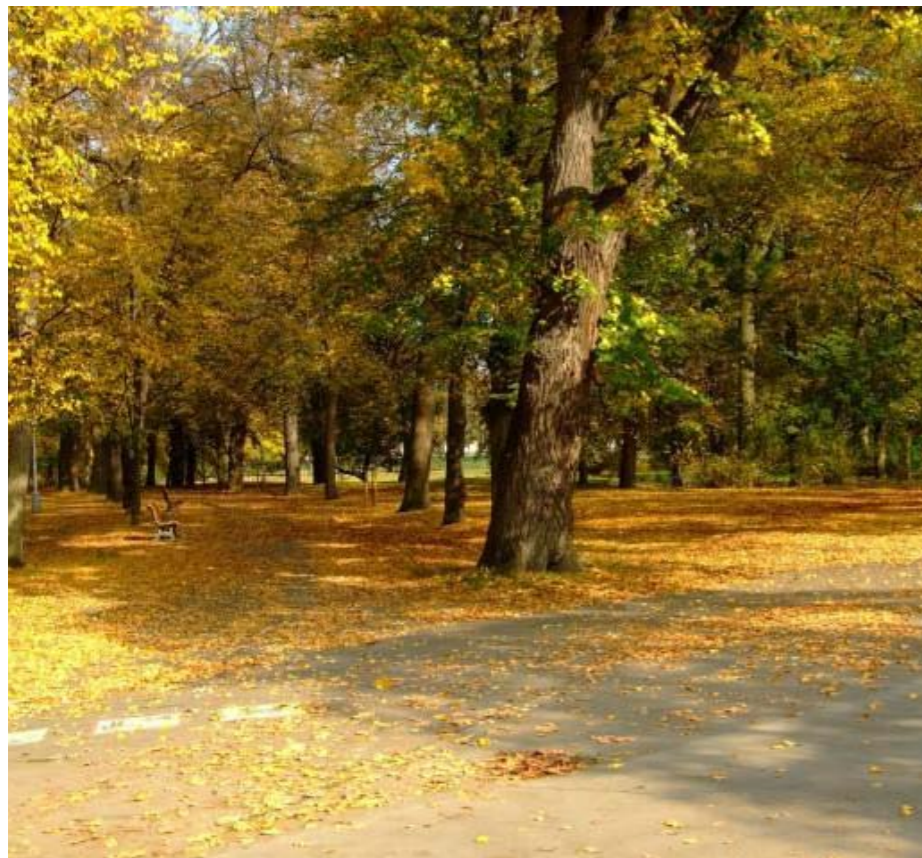
Konkrétní kroky

- Aktivně podporovat všechny členy společenství v pěší chůzi kdekoli a kdykoliv je to možné, jako součást každodenních aktivit. Za tím účelem tvořivě a pravidelně prezentovat informace způsobem, který odpovídá jejich osobním potřebám, a aktivně je zapojuje.
- Vytvářet pozitivní image chůze jejím vyzdvihováním jako součástí kulturního dědictví a kulturní aktivity, např. v architektuře, výstavami, divadlem, literárními večery, fotografií a ožíváním ulic.
- Zavádět ucelené a sladěné systémy informací a značení, které podporují pěší prozkoumávání a objevování míst včetně přístupů k veřejné dopravě.
- Poskytovat finanční odměny těm, kdo více chodí pěšky prostřednictvím místních firem, zaměstnavatelů a úřadů.

V roce 2008 se v Brně a Praze uskutečnila mezinárodní konference Město pro pěší. Cílem konference bylo určit strategii rozvoje pěší dopravy ve městech. Zde je šest hlavních témat, která utvářejí kvalitu města pro pohyb chodců.



Pěší provoz/prostor
strategie rozvoje pěší dopravy



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Pěší provoz/prostor

strategie rozvoje pěší dopravy

Prostupnost města pro chodce a pěší dostupnost příměstské rekreace je přitom významným ukazatelem kvality života i hospodárného využívání urbanizovaného prostoru.

Specifickou skupinou, jejíž potřeby individuálního pohybu nejsou u nás stále dostatečně zajištěny, jsou maminky a tatínkové s kočárky, staří lidé, vozíčkáři i jinak handicapovaní občané.

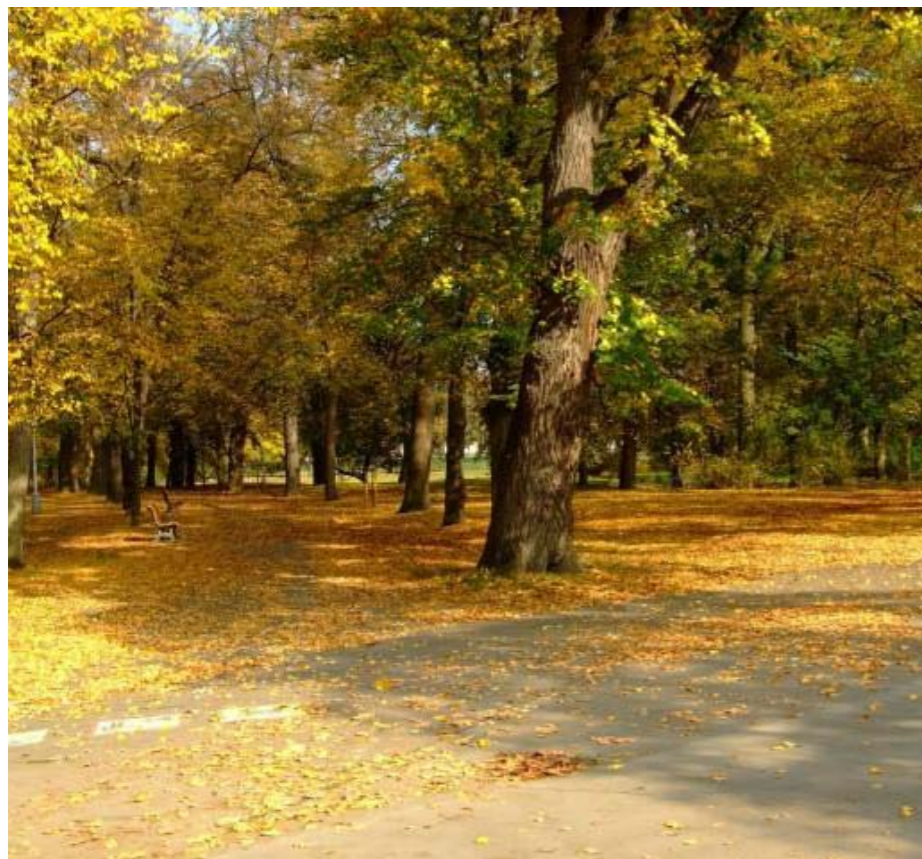


U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Pěší provoz/prostor

strategie rozvoje pěší dopravy



Zatímco systém turistických tras ve volné krajině funguje v naší zemi již více než 100 let (první značení je z r. 1889), systémový přístup k pěší dopravě při plánování měst u nás dosud na celostátní úrovni neexistuje.



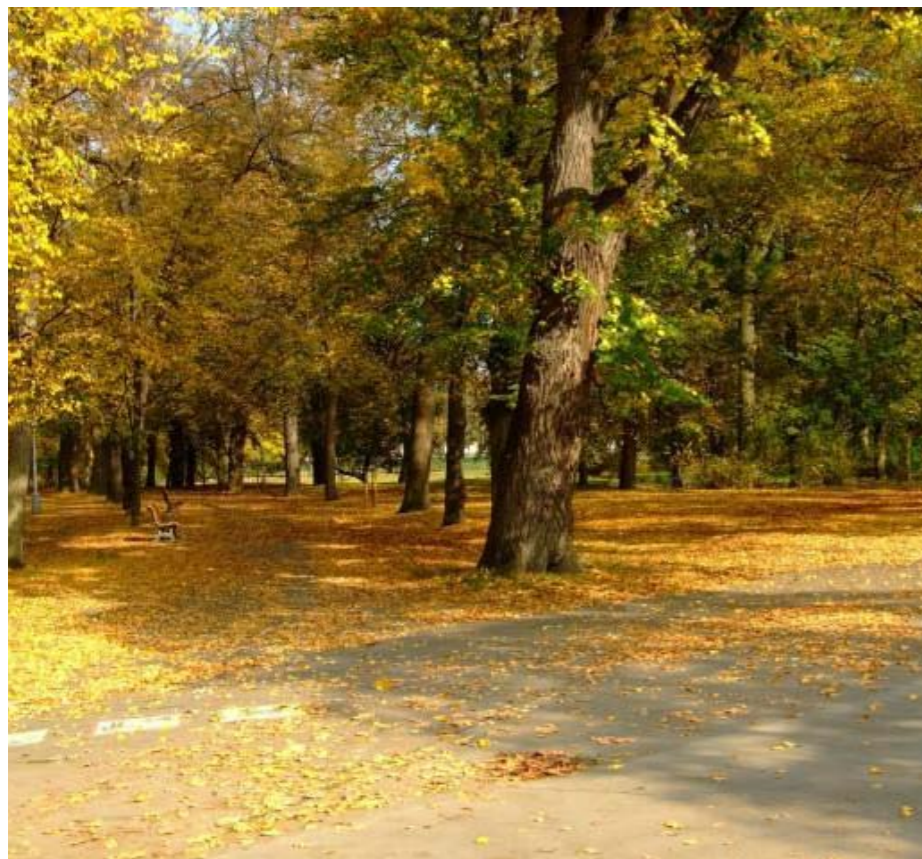
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Pěší provoz/prostor

strategie rozvoje pěší dopravy

Parter živoucí městské čtvrti odpovídá měřítku člověka a rychlosti pěšího pohybu – vede chodce přirozeně od jednoho cíle ke druhému, nabízí mu zajímavé průhledy, mobiliář, zeleň a výtvarná díla, která dotvářejí jedinečný charakter prostoru.

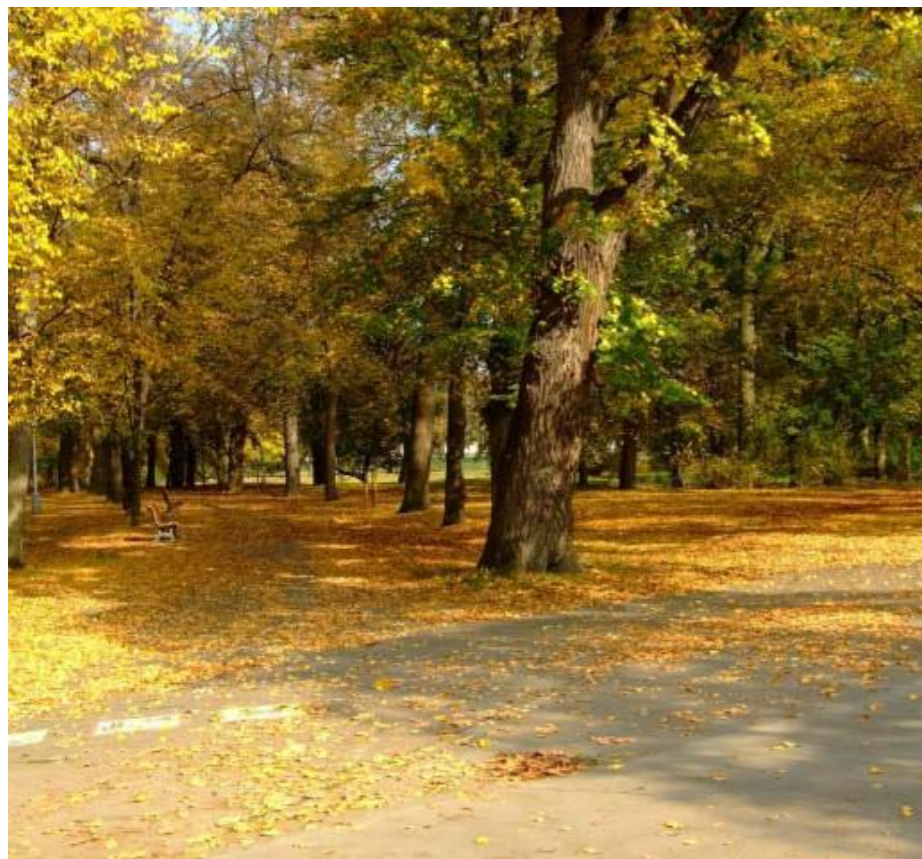


U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Pěší provoz/prostor

strategie rozvoje pěší dopravy



S kvalitním prostředím pro pěší se do veřejného prostoru vrací i pobytová sociální funkce.

Náklady na zajištění jejich bezpečného pohybu, vybudování, vybavení i propagaci odpovídající „pěší“ infrastruktury se totiž vrátí ve větší atraktivitě města, příjmech z turistického ruchu i investicích soukromého sektoru.

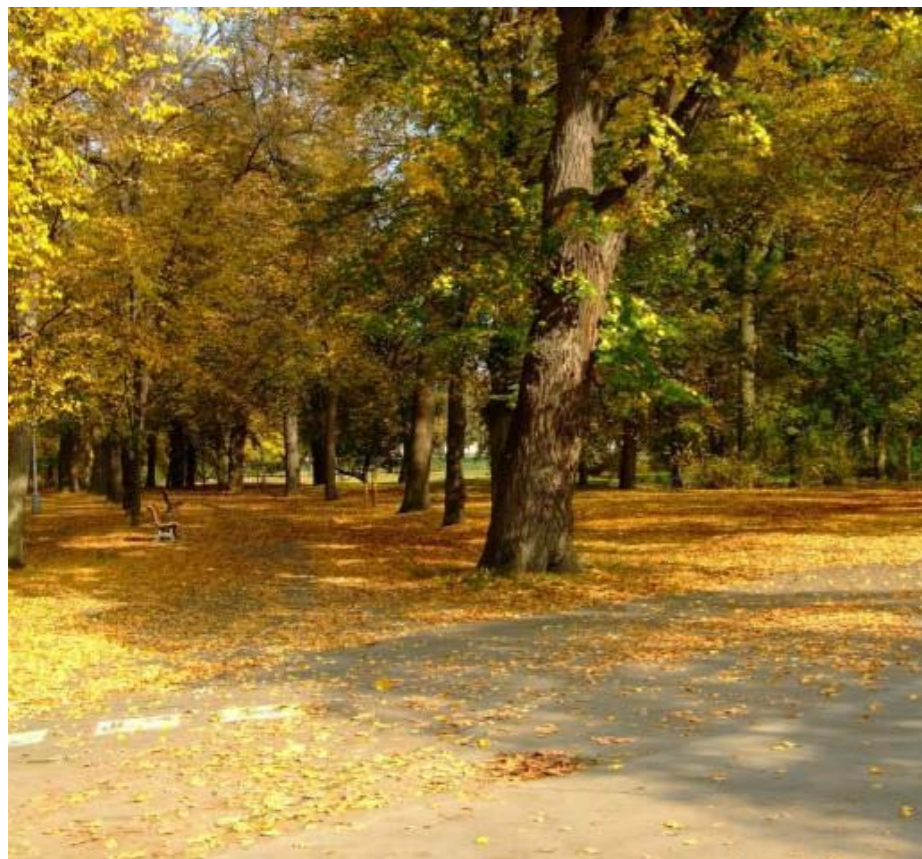


U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Pěší provoz/prostor

strategie rozvoje pěší dopravy



Pěší trasy jsou nejefektivnějším sportovištěm ve městě. Investice do promyšleného a bezpečného systému pěších tras umožní aktivní pohyb největšímu počtu lidí ze všech skupin společnosti.

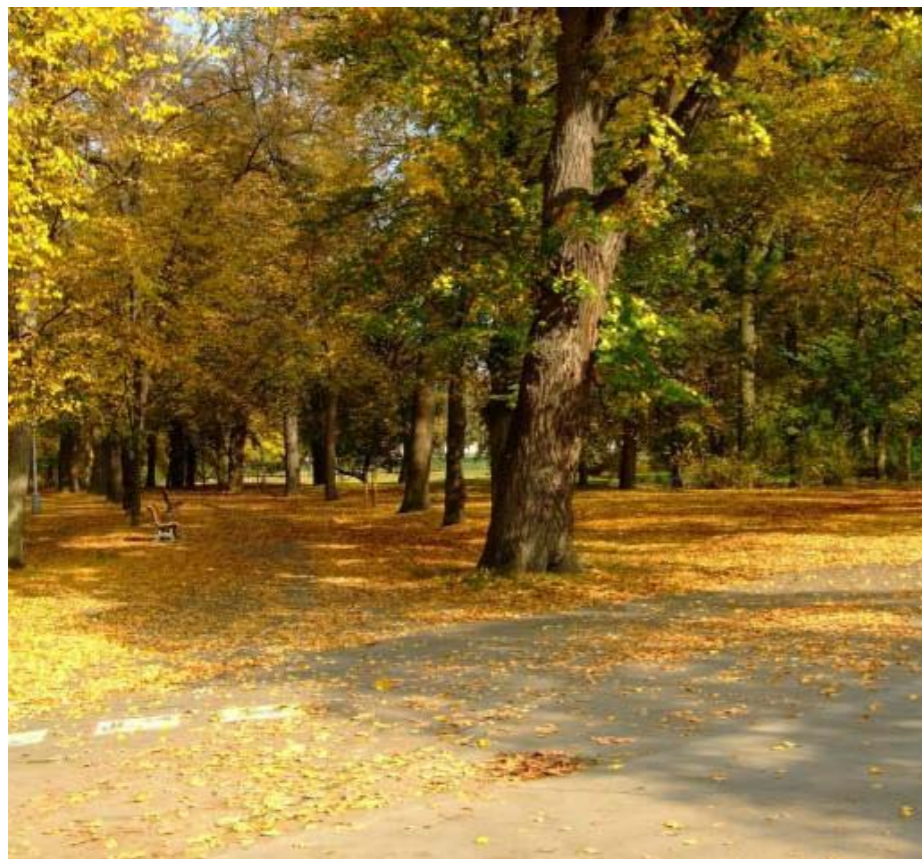


U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ

Pěší provoz/prostor

strategie rozvoje pěší dopravy



Téměř každý člověk je v určitých chvílích chodcem, i kdyby se jednalo jen o cestu k autu nebo na autobusovou zastávku.

Čím atraktivnější je prostředí pro chůzi, tím větší vzdálenosti lidé pěšky překonávají.

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ



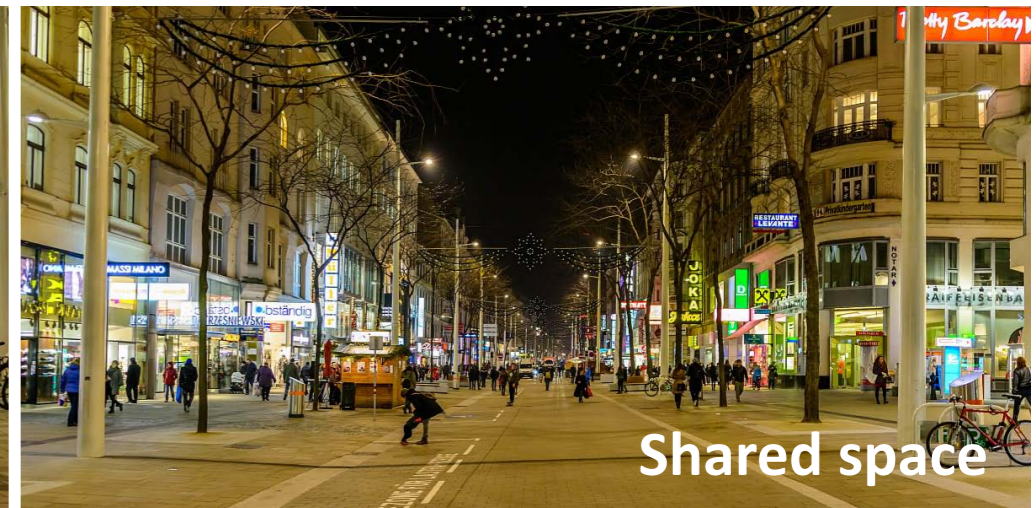
VÍDEŇ

Základní principy a cíle vídeňské dopravní politiky jsou vytyčeny v „Dopravní strategii města Vídně“ z roku 2003.

Vedle zvyšování bezpečnosti provozu je hlavní prioritou strategie města Vídně zvyšovat pohodlnost chůze po městě.



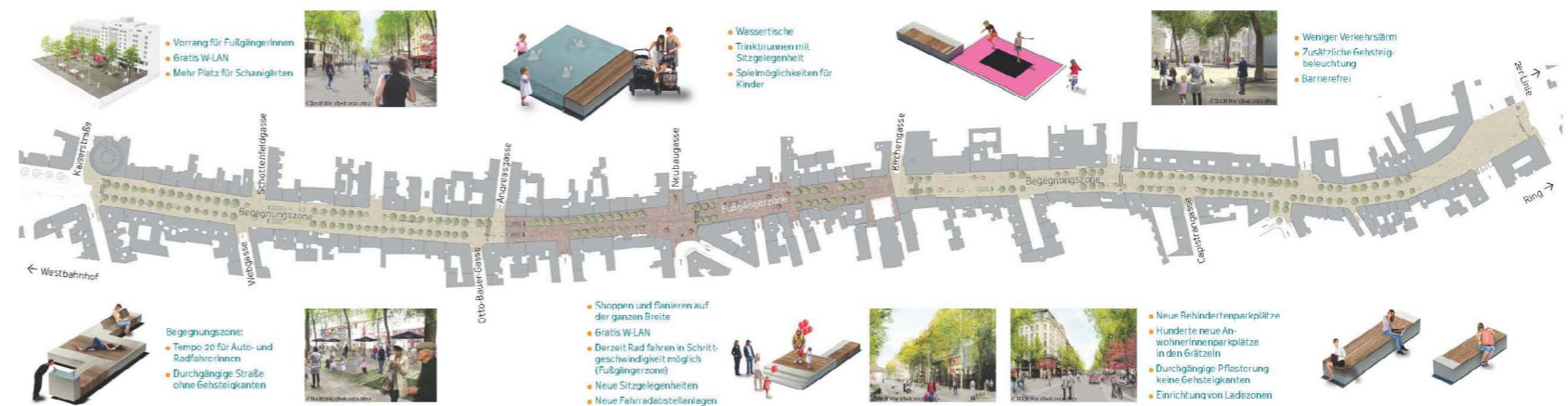
Pěší zóna



Shared space

Ke zatraktivnění pěší dopravy ve Vídni přispívá souvislá síť pěších cest v hustě zastavěných oblastech spolu s dostatečně širokými chodníky (jež umožňují chodcům snadné míjení) a odstraňování bariér.

Čím atraktivnější je prostředí pro chůzi, tím větší vzdálenosti lidé pěšky překonávají.



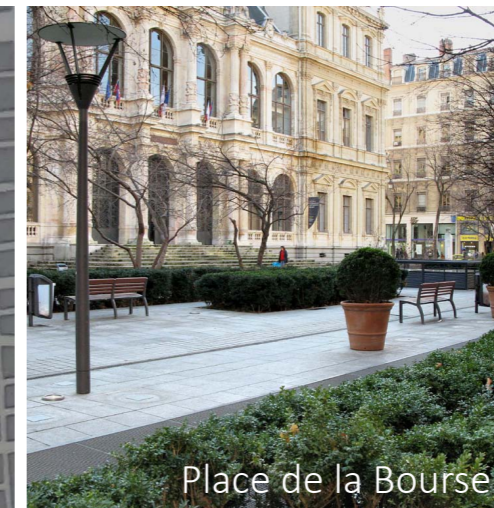
VŠE obr. Vídeň, Mariahilfer Strasse



Rue de la République



Řešená prostranství



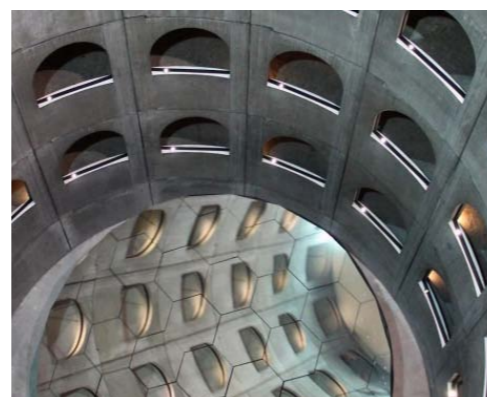
Place de la Bourse



Náměstí Terreaux



Place de la République



LYON

Poetická, koordinovaná a sociální strategie

Na základě koordinovaného programu zformulovaného v roce 1989 obnovilo město Lyon řadu svých veřejných prostorů.

Existovala zde politická vůle k rozsáhlým změnám, které se týkaly celého města jak sociálně, tak architektonicky.

Cílem strategie bylo lepší město pro všechny "město pro lidi". Za necelých deset let bylo realizováno více než 100 urbanistických projektů. Bylo vybudováno mnoho parkovišť umístěných pod renovovanými prostory a v celém městě byla použita stejná škála inventáře a materiálů.

radní Henry Chabert + Jean Pierre Charbonneau

_Strategie vzniká jako reakce na růst dopravy, zanedbaná veřejná prostranství a sociální problémy betonových sídlišť na předměstí.

_Občany si rada získala tím, že se nezabývala jen hlavními městskými prostranstvími, ale aké obytnými čtvrtěmi na předměstí. Stejný architekt, který se ujal projektu v centru, řešil často i jinou akci na předměstí.

_Jednotný mobiliář

Jednotný účinek/ jednodušší údržba/ zdůraznění, že žádná městská čtvrt' nemá přednost před ostatními.

_Auta X chodci > snaha odstranit auta z centra města. Auta v podzemí, ale i tyto prostory tvoří image města a na to nezapomněli.



FREIBURG

Rozsáhlá průkopnická strategie

Od šedesátých let město realizovalo politiku, podle které mají prioritu tramvaje, jízdní kola a chodci. Současně městské jádro je primárně pěší zónou.

Tato skutečnost byla podpořena trasováním starých ulic, které nebyly válkou zničeny. Střed města je architektonicky sjednocen, ale implikuje do sebe nové interpretace tradičních prvků.

Například systém malých potůčků ve všech ulicích, tmaé pruhy v dlaždě se symboly obchodů



“Radikální strategie” nepřizpůsobovat v historickém centru vedení dopravních tras nebo jejich prostorové dimenze pro vzrůstající automobilový provoz. Celý vývoj započal v roce 1968 kolem katedrály, v roce 1973 tento vývoj pokračoval již v celém městském jádru. Město Freiburg bylo průkopnickým městem. Dnes je podíl aut méně než 50% pravidelné dopravy.

Freiburgské potůčky, tzv. BÄCKLE a jednotné kamenné dláždění se staly symboly města. První zmínka o bäckle je z roku 1248, sloužily jako systém odvodnění. Byly znovu odkryty, aby se staly živoucím symbolem města.

Miniaturní vodoteče uložené v ulici zpravidla asymericky, vyjadřují linearitu prostoru, odkazují na status města založeného na vodě. Zprostředkovávají ve městě zvuk a pohyb a často fungují jako dělící pás mezi chodci a tramvajemi.



KODAŇ

Krok za krokem PRO lepší město

Strøget- hlavní ulice Kodaně- byla v roce 1962 přetvořena z hlavní dopravní ulice v ulici pro chodce = počátek rozsáhlé přeměny města.

Většina veřejných prostorů centra města jsou nyní bez aut nebo téměř bez aut.

Inspirace německými pěšími obchodními ulicemi. Pěší ulice byly v Dánsku novinkou, lidé tvrdili, že pěší doprava nemůže ve Skandinávii nikdy fungovat.

“Žádná auta znamenají méně zákazníků a méně zákazníků znamená pokles obrátů”.

“V Dánsku není žádná tradice pro pobyt ve venkovních prostorech”. Ale Dánové jen neměli místo a možnost, aby mohli rozvíjet život ve veřejném prostoru.

Systematický průzkum ale prokázal, že i přes počáteční skepsi obyvatel se život ve městě společně s lepšími podmínkami výrazně obohatil a rozšířil.

Gehl: “Kodaňská veřejná prostranství jsou jako perly na šňůrce”. Jednotlivá prostranství mají svá ztvárnění, na propojujících úsecích ulic tato místa propojuje jednoduchá dlažba.



Ulice žije, chodci se mísí s dopravou a prodejci. **1880**



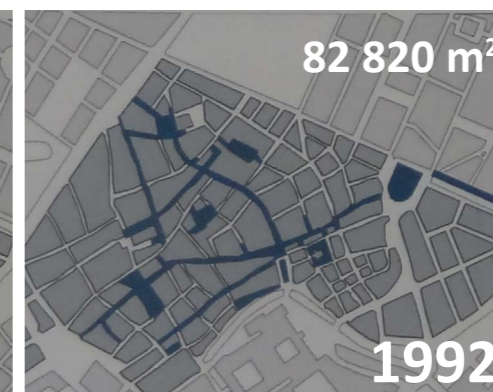
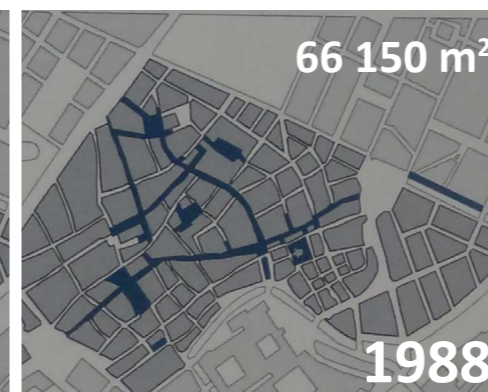
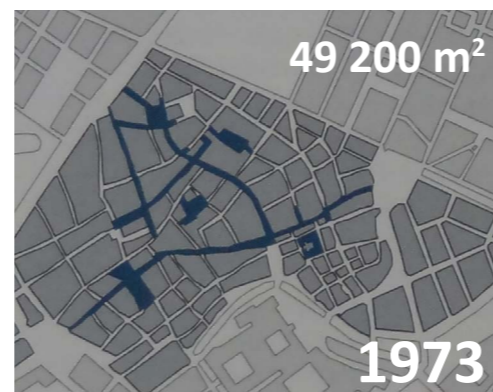
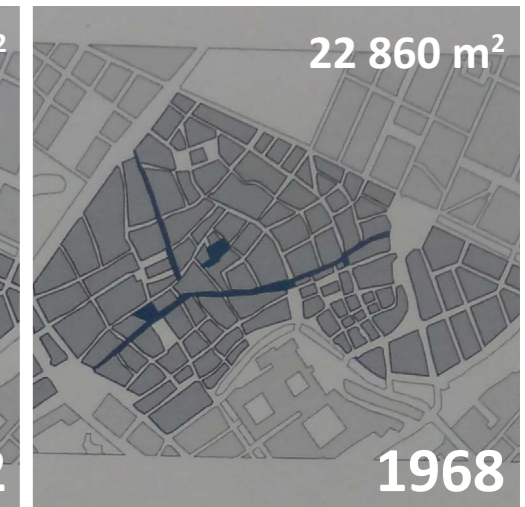
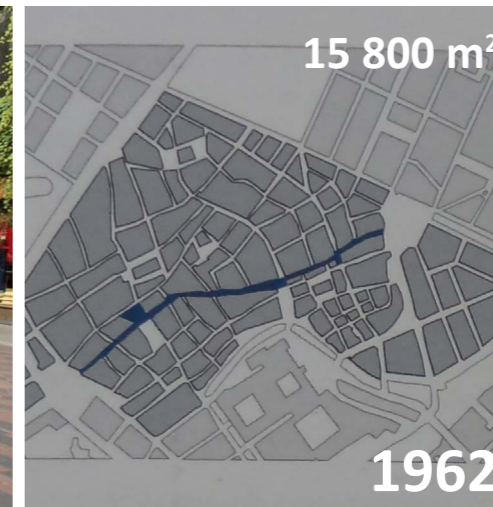
Chodci vykážani na úzké chodníky-dominují auta. **1960**



Ulice pět let po přeměně v pěší zónu. **1968**



Nová funkce měst. prostoru=MÍSTO REKREACE. **2000**



STADTLOUNGE St. Gallen



Stadtlounge, neboli městský obývací pokoj. Jedná se o projekt jedné ze švýcarských bank v okolí jejího sídla ve městě St. Gallen. Prostor je navržen jak pro automobilovou dopravu, tak pro pěší i cyklisty. Prostranství bylo vytvořeno se záměrem, aby se lidé i v ulicích města cítili jako doma ve svém obývacím pokoji.



překážky na chodnících

vs.

volné pěší prostory





úzké chodníky

vs.

rovnoprávnost rozdělení prostoru





zkouška trpělivosti

vs.

jasná zdvořilá informace





zdlouhavé čekání

VS.

rovnováha mezi chůzí a čekáním





zábradlí podél chodníků

vs.

respektovaná volnost pohybu chodců





mosty pro chodce

VS.

přechod na úrovni ulice





podchody pro chodce

vs.

přechod na úrovni ulice





ostrůvky v přechodech



vs.

přechody bez přerušení





přerušování chodníku vedlejší ulic

vs.

chodníky bez přerušení





odvádění pěšího provozu z nároží

vs.

respektované přání chodců



Chodci sobě



Statistiky podnětů:

1321

celkem
zaslaných

68

nově
zaslaných

894

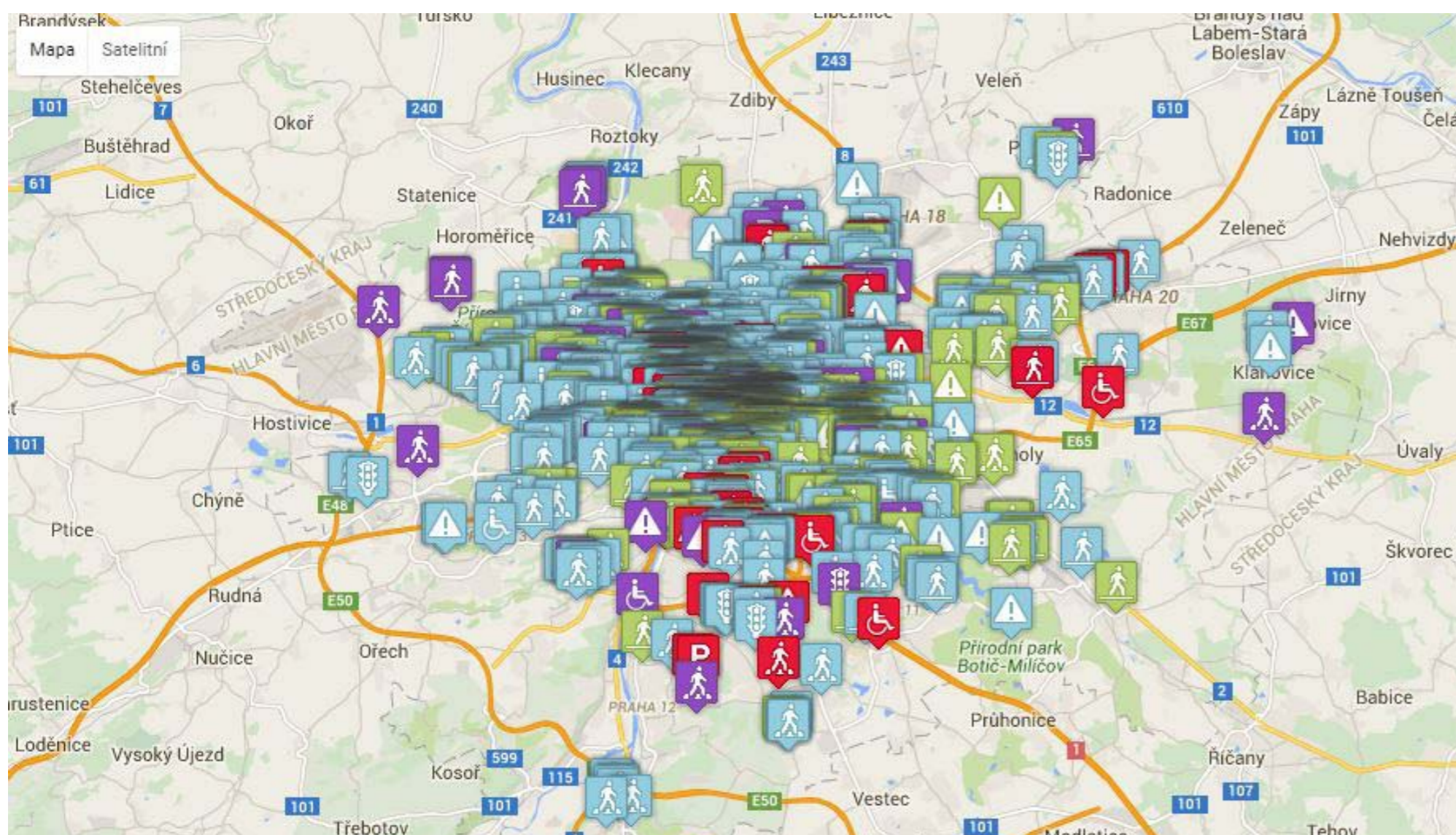
zaslaných s
odpovědí

302

vyřešených

57

bez odpovědi



Nechodí se vám dobře po Praze?

1. Vyfotejte problematické místo (např. nebezpečný přechod, bariéru, chybnou signalizaci, poničený chodník apod.).
2. Nahrajte fotografii, popište problém a lokalizujte jej na mapě.
3. Váš podnět zašleme kontaktní osobě v příslušné městské části.
4. Sledujte on-line stav řešení podnětu.

“Cesta, pruh země, po kterém se chodí pěšky. Silnice se liší od cesty nejenom tím, že se po ní jezdí autem, ale že je jen čarou, která spojuje jeden bod s druhým. Silnice nemá smysl v sobě samé; smysl mají jen dva body, které spojuje. Cesta je chvála prostoru. Každý úsek cesty má smysl sám v sobě a zve nás k zastavení.”

Milan Kundera, Nesmrtelnost

PLUKOVNÍKA
MRÁZE

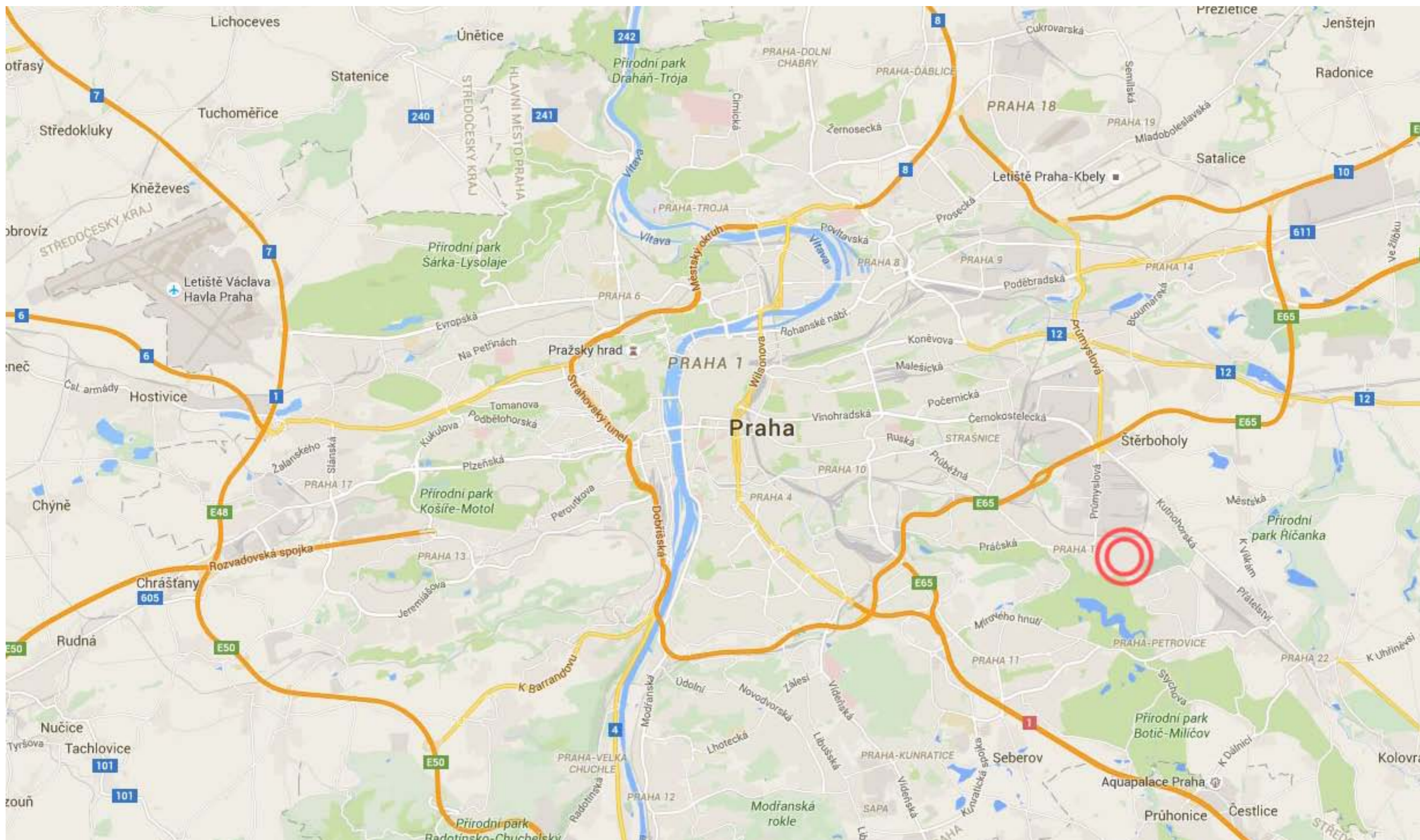
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

lokalita

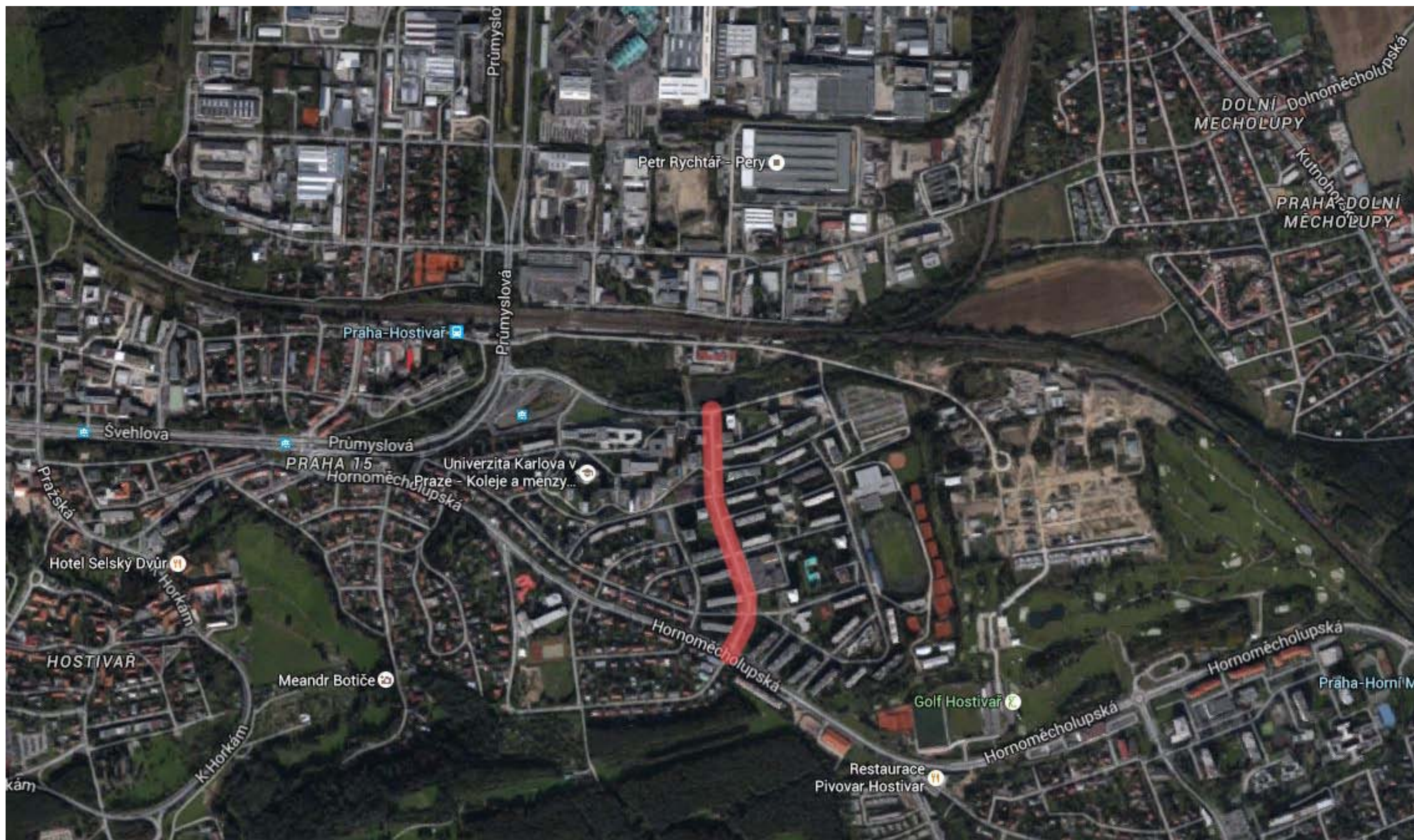
Plukovníka Mráze

Praha



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ



analýza

S

hodně veřejných ploch
zastávka autobusu
estetické fragmenty (vstupy)
občanská vybavenost
vysoký pohyb obyvatel
dopravní dostupnost
členitost terénu



U6 Tendence 2015



nevyužívané a nedořešené veřejné plochy

prostory bez přidané hodnoty
chybí lavičky, odpadkové koše

nekoncepčně vyřešené komunikace

nenavazující pěší vazby

obchodní centrum - parter, fasáda nekomunikuje s okolím
nekoncepční zeleň

osvětlení veřejných prostranství

zbytkové plochy, přechody nenavazují přímo na chodník

esteticky neatraktivní prostředí

chybí kvalitní umělecké dílo, chybí prostorová dominanta

W



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ



sdílení veřejných prostor
trávení volného času v prostoru
příjemná ulice

zelené plochy mezi budovami, zahrádky

nové využití původních prvků

obchodní centrum - potenciál místa

strukturalizace uličního profilu - zajištění konti-

nunity po celé délce

rozmanitost povrchů

“zlegalitovat” vyšlapané cesty

zlepšit tvarosloví chodníků

zvýšená citlivost k terénním úpravám

O

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ



nekvalitní prostor - úbytek lidí zdržujících se v něm
chátrání prostorů okolo komunikace (ul. Plukovníka Mráze)- může způsobit upřednostnění automobilové dopravy

komunikace vytvoří bariéru

rostoucí kriminalita v důsledku nedořešených arch. detailů

Plukovníka Mráze
nesrozumitelnost prostředí



Situace je nečitelná zásluhou řešení křižovek a šířek jednotlivých profilů dopravních komunikací. Hlavní ulice (ul. Plukovníka Mráze) a vedlejší ulice mají naddimenzované šířky jízdních pruhů. Směrové oblouky křižovek jsou příliš veliké, není příliš čitelné, že ostatní komunikace obsluhují již jednotlivé domy.

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ



Kvůli naddimenzovaným rozměrům směrových oblouků jednotlivých křižovatek jsou přechody posunuty dále od samotného křížení ulic - tím se pro chodce zvětšuje vzdálenost, kterou musí překonat (v přímém směru). Přirozeností chůze jako pohybu člověka je najít si nejkratší cestu a proto může dojít ke zvýšeným kolizím mezi oběma aktéry provozu.

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ



Nejen umístění přechodů zvětšuje docházkové vzdálenosti. Také měnící se umístění chodníků v uličním profilu, či jejich absence zneprůjemňují pohyb chodců územím.

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze

parkování



Umístění kolmých parkovacích stání v nejvíce zatížené komunikaci tohoto území zatěžuje provoz v dopravních špičkách a snižuje přehlednost provozu v území.

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze

dopravní hledisko



Naddimenzovaná šířka jízdních pruhů



Rozlehlé kolizní plochy křižovatek



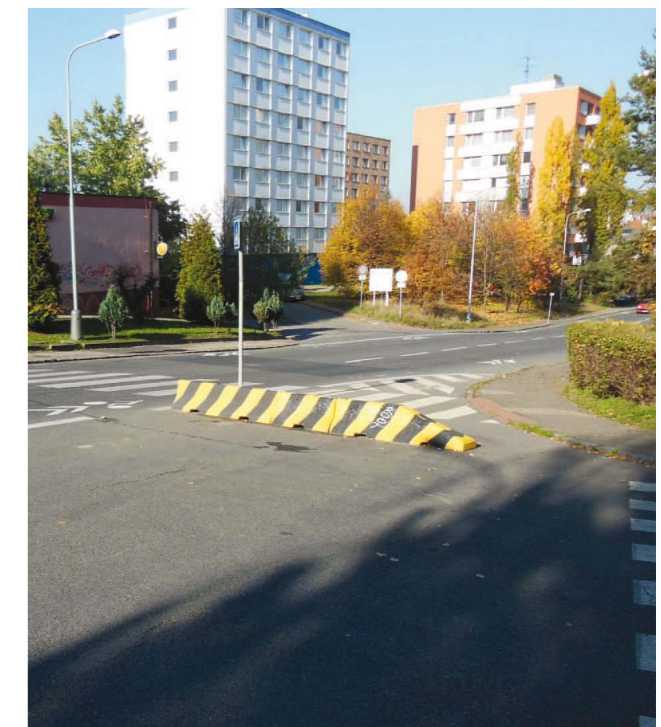
Absence X příliš dlouhé přechody

Kolmé parkování

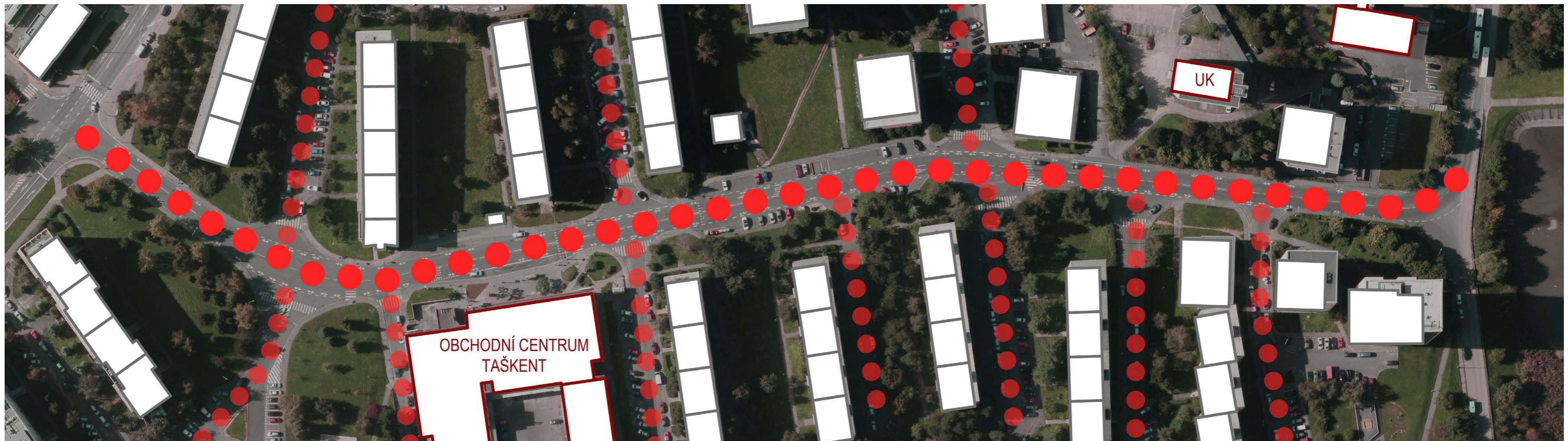


U6 Tendence 2015

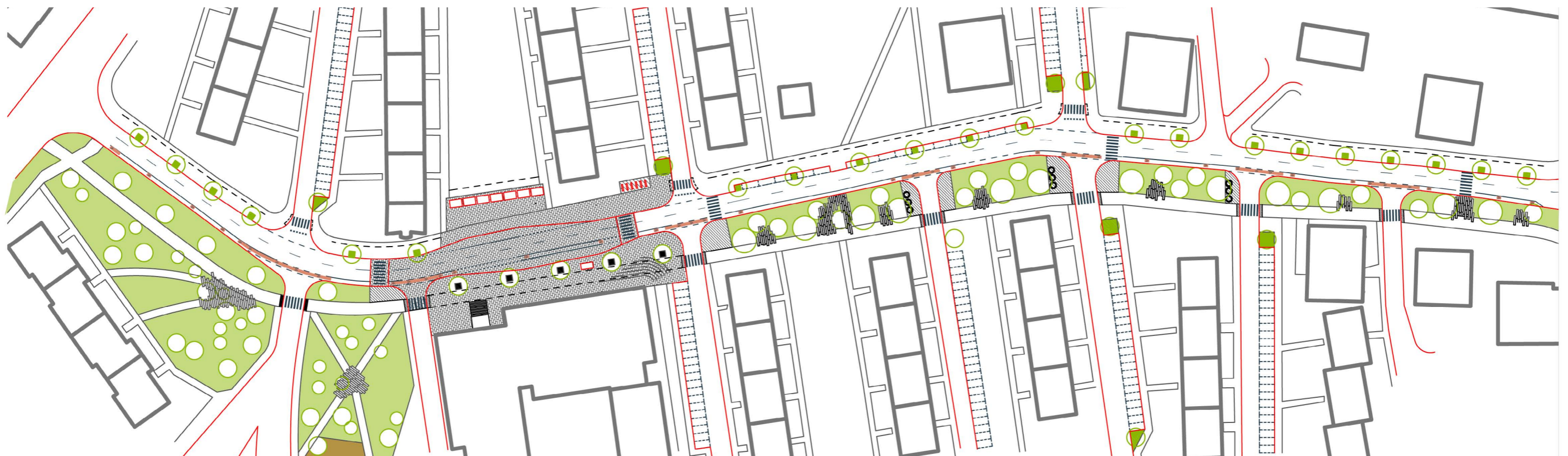
Nevhodné zklidňující prvky



idea



Zmenšením šířek jízdních profilů a zmenšením poloměrů směrových oblouků křižovatek chceme zpřehlednit situaci - vnést systém, který rozlišuje důležitost hlavní ulice a obslužnost ulic vedlejších.

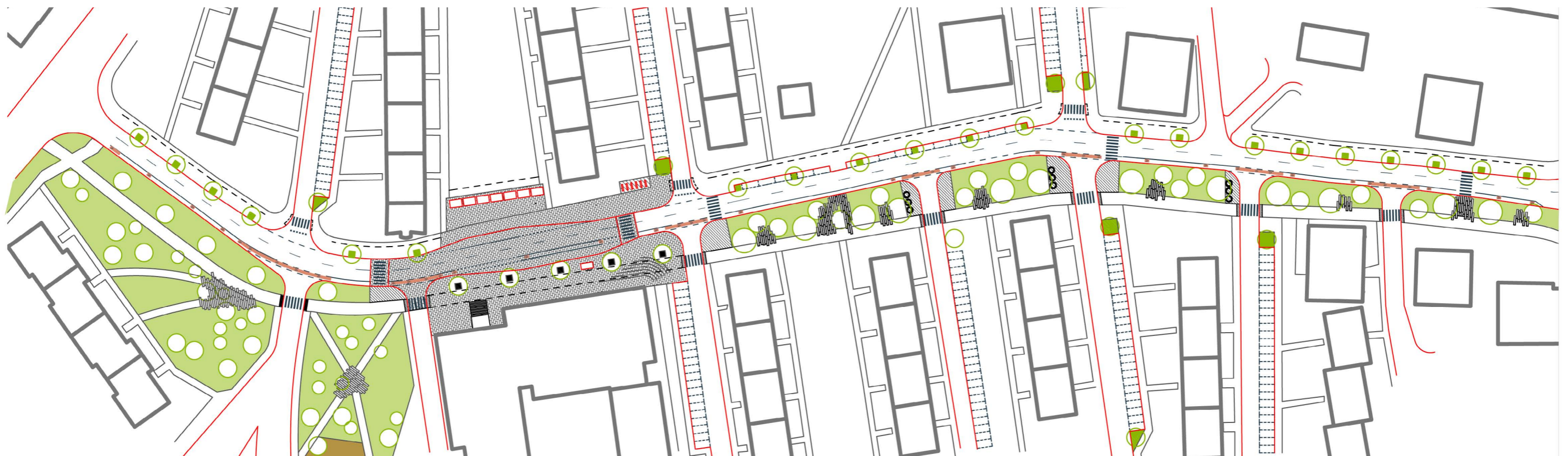


Plukovníka Mráze

od parku k rybníku



Do návrhu vnášíme ideu zelené cesty - od nového parku Na Kozinci k rybníku (možná budoucí lesopark?). Cesta samotná je navržena jako lineární park procházející celým územím ul. Plukovníka Mráze.

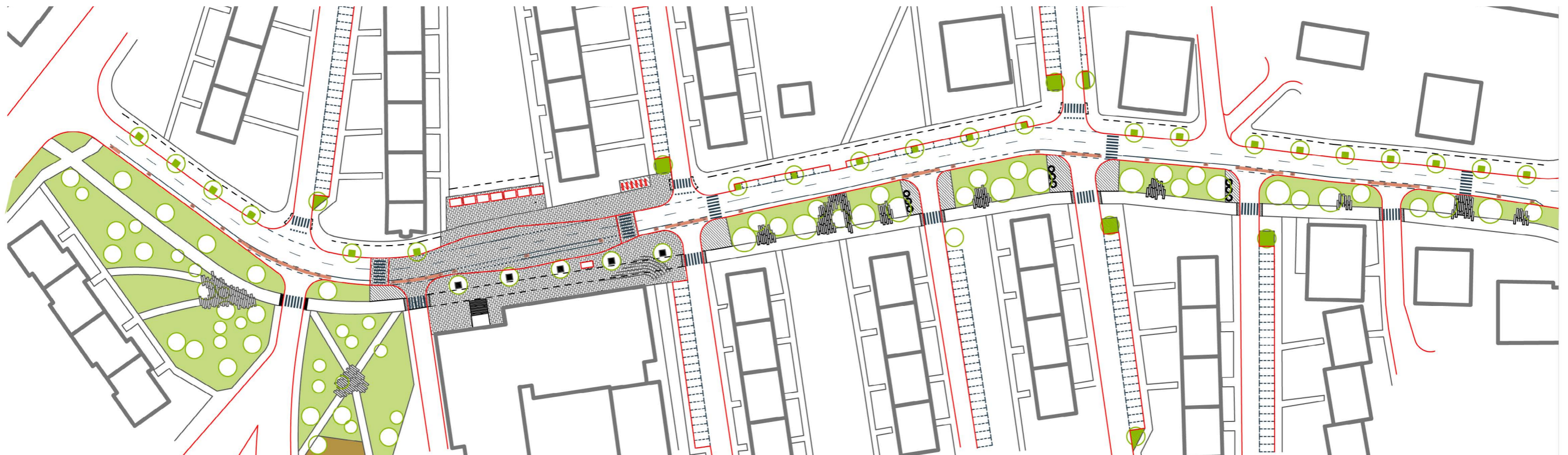


U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ



Obchodní centrum Taškent vnímáme jako centrum této oblasti, v našem návrhu z něj vytváříme náměstíčko - jeho význam zdůrazňujeme předlážďením navazujících prostor.



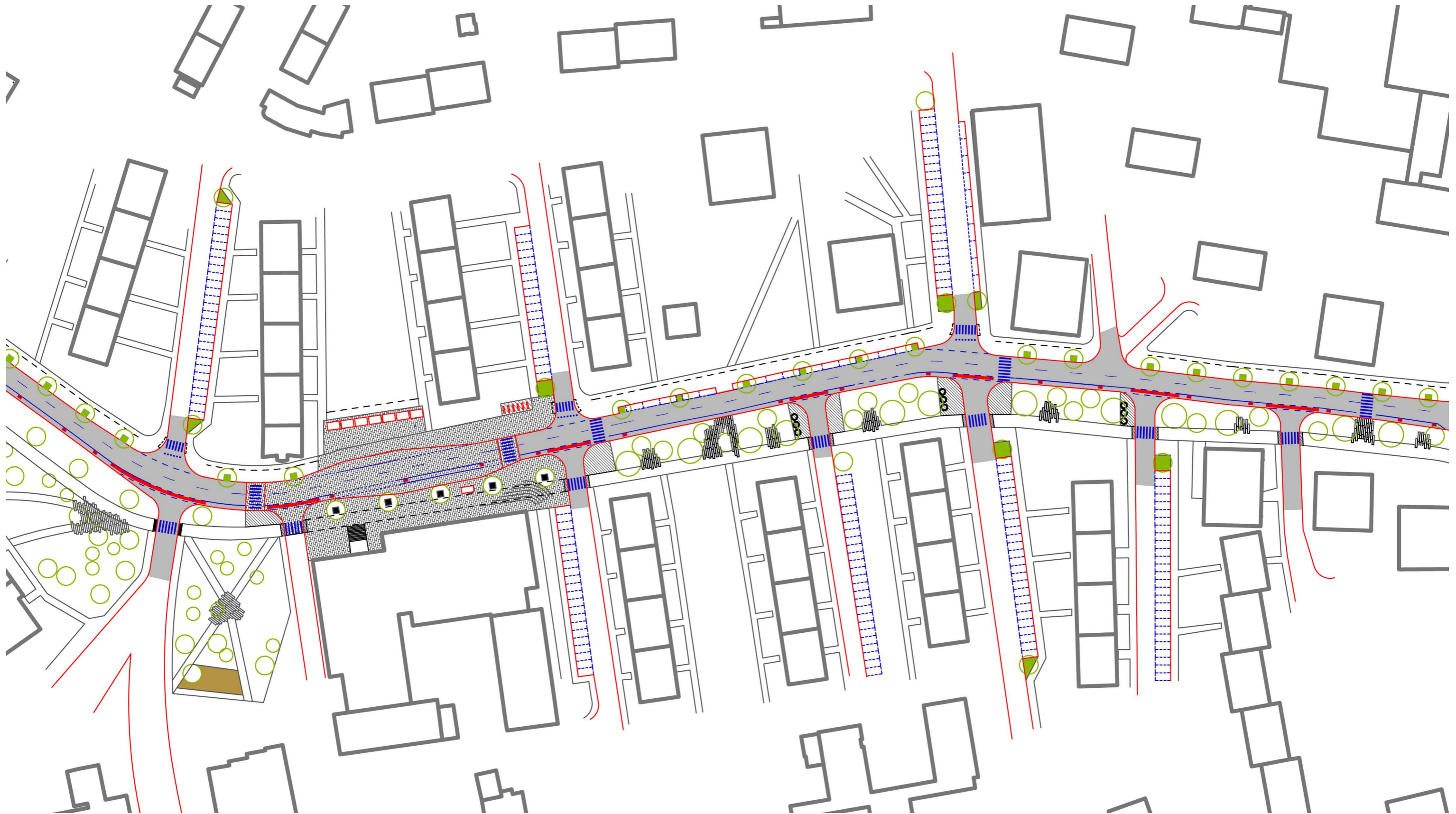
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

návrh

Plukovníka Mráze

situace - doprava



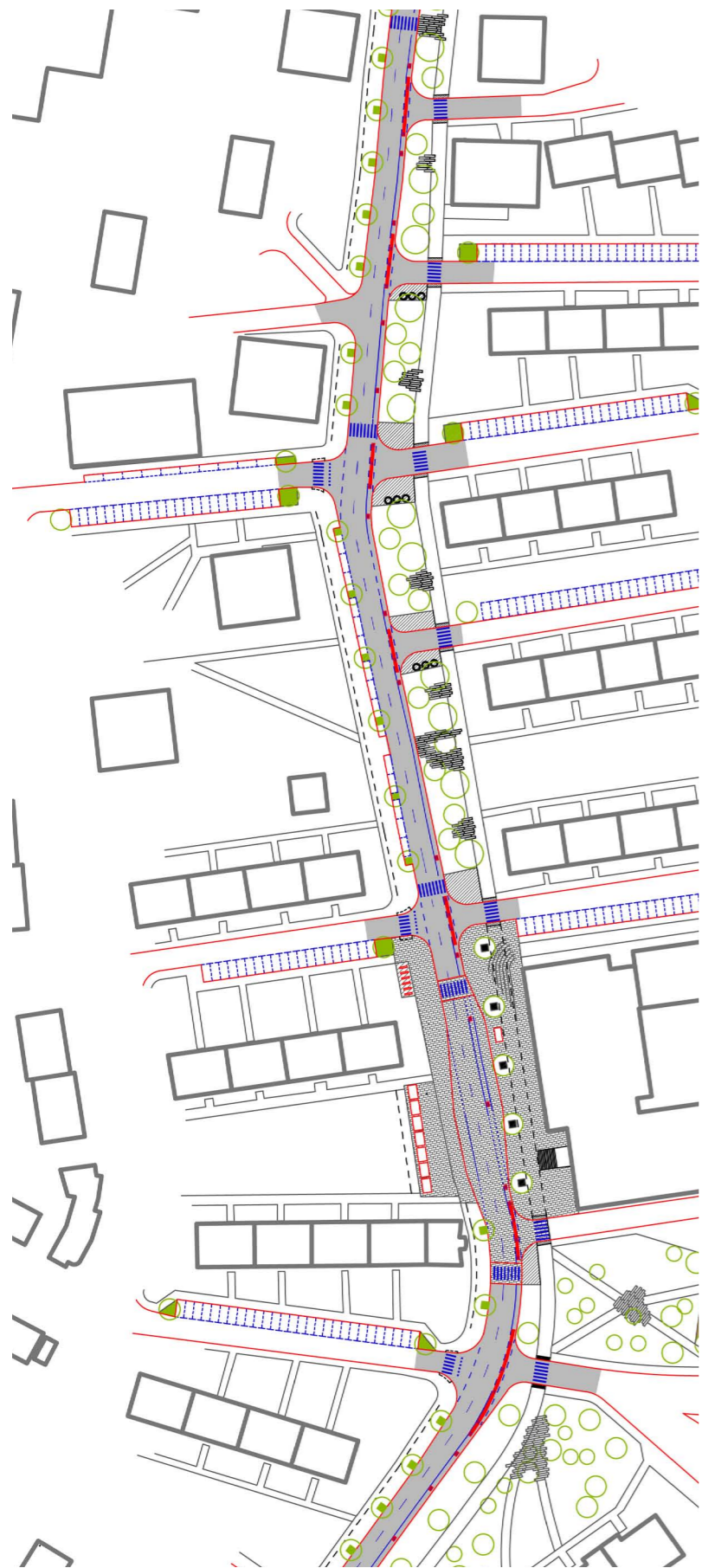
MICHAL KOUBEK, FD ČVUT

U6 Tendence 2015

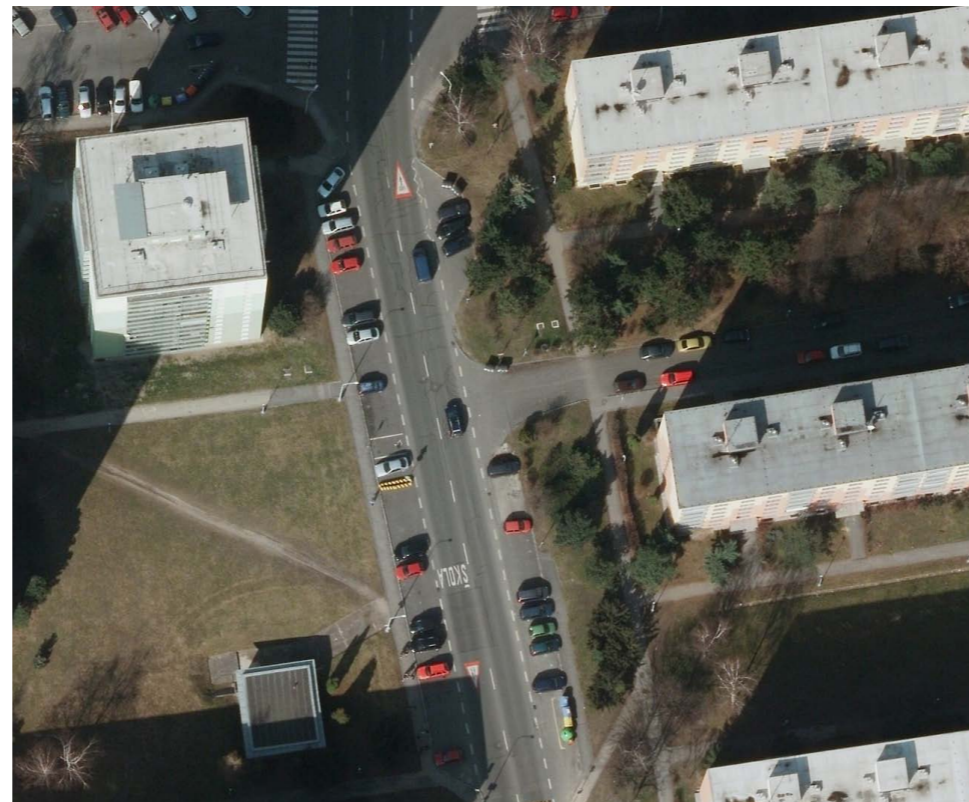
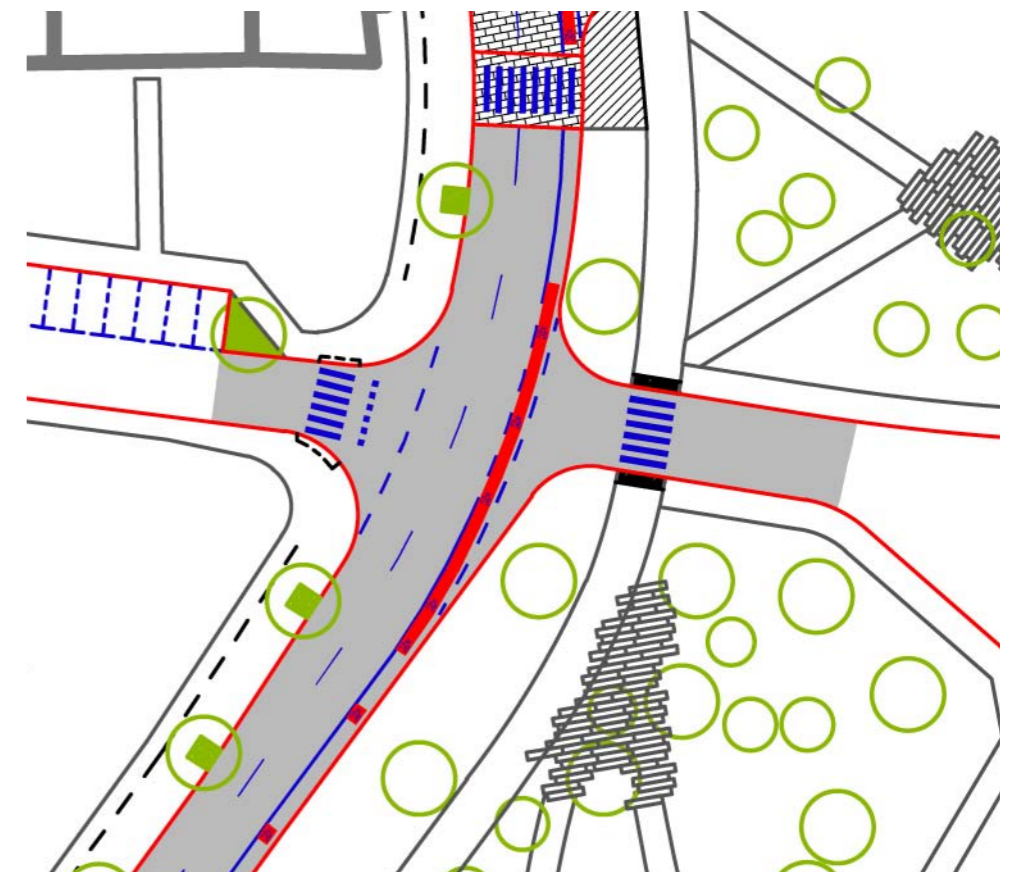
KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze

dopravní řešení



MICHAL KOUBEK, FD ČVUT

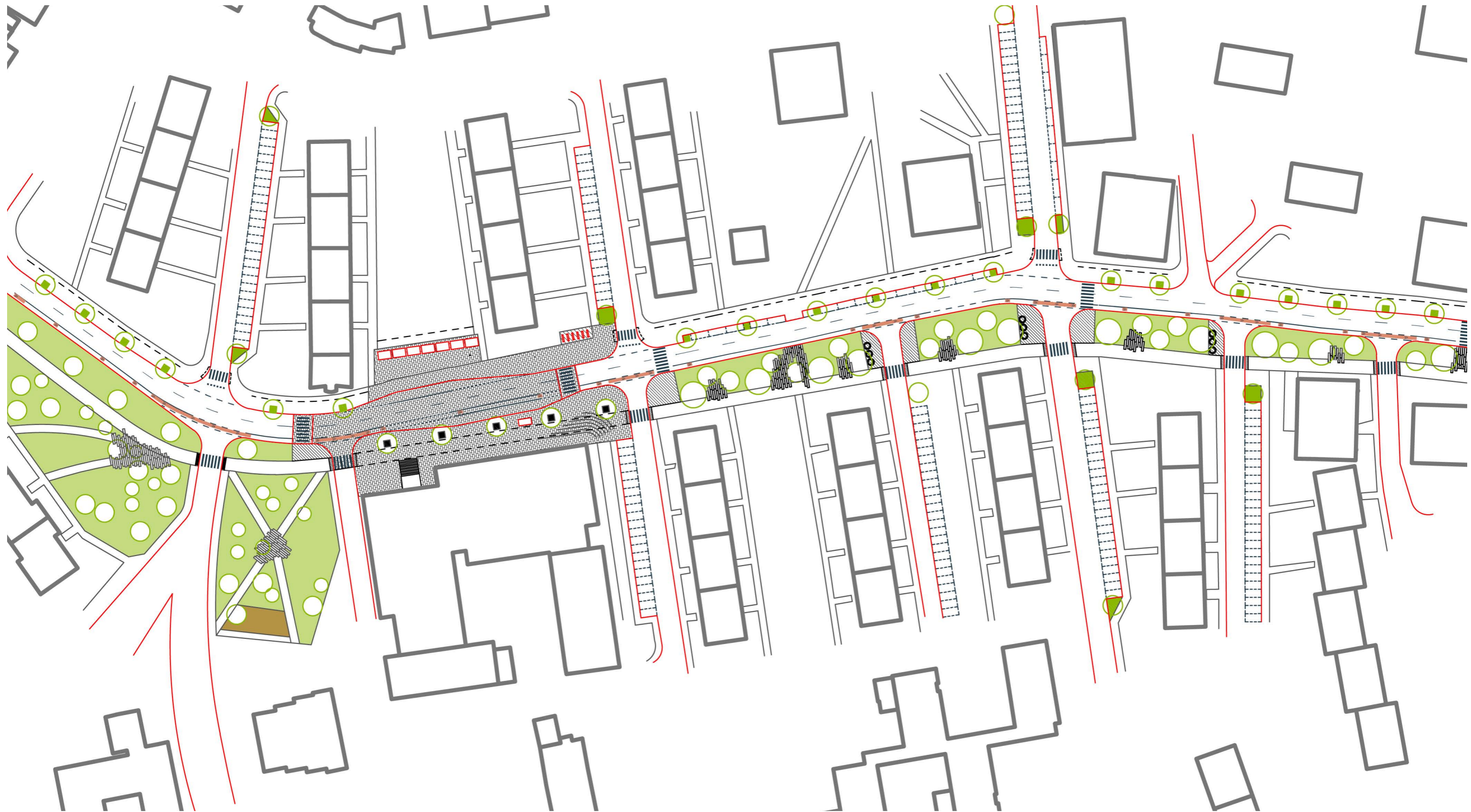


U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze

situace



V ulici Plukovníka Mráze jsme zrušili kolmá parkovací stání, která jsme nahradili podelným stáním. Chybějící počet stání je doplněn nově vzniklými stáními ve vedlejších ulicích, které vznikly úpravou jízdních pruhů a přeřešením křižovatek.

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze

park Na Kozinci



Malé návrší, které není v současnosti využíváno, přetváříme v park. Cesty navazují na vyšlapané cestičky v trávě. Přechody mezi mlatem, dlažbou a zatravněnými plochami jsou řešeny měkkými přechody. V parku jsou dvě malá pobytová místa a dětské hřiště, do koncepce parku jsou začleněny stávající stromy.

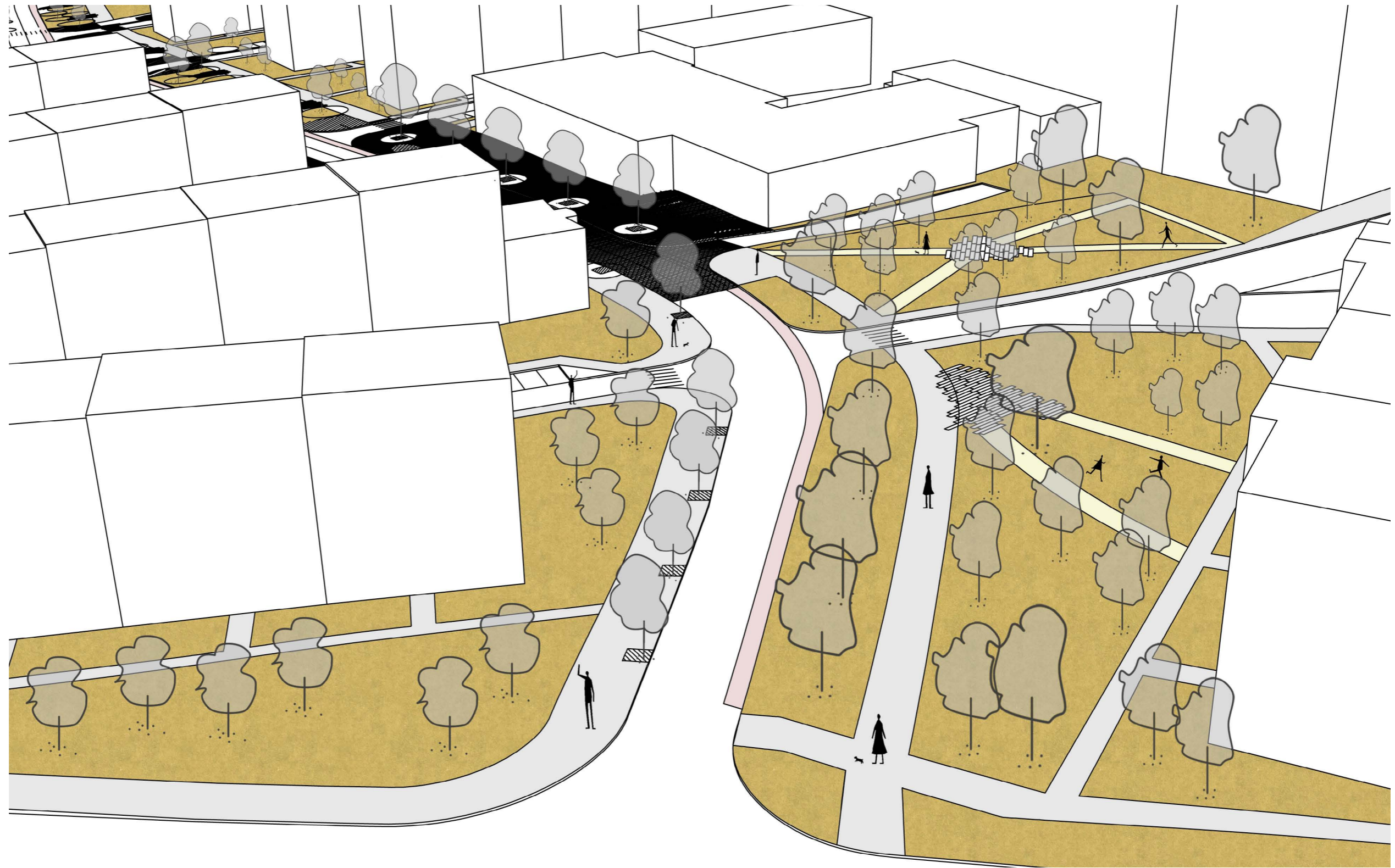


↑ ↑ dataAE + + Claudi Aguiló Riu_ Central Park in Sant Pere de Ribes, Barcelona
← ↑ ATELIER DREISEITL_ Park Wetzgau, Schwäbisch Gmünd, Germany

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze
park

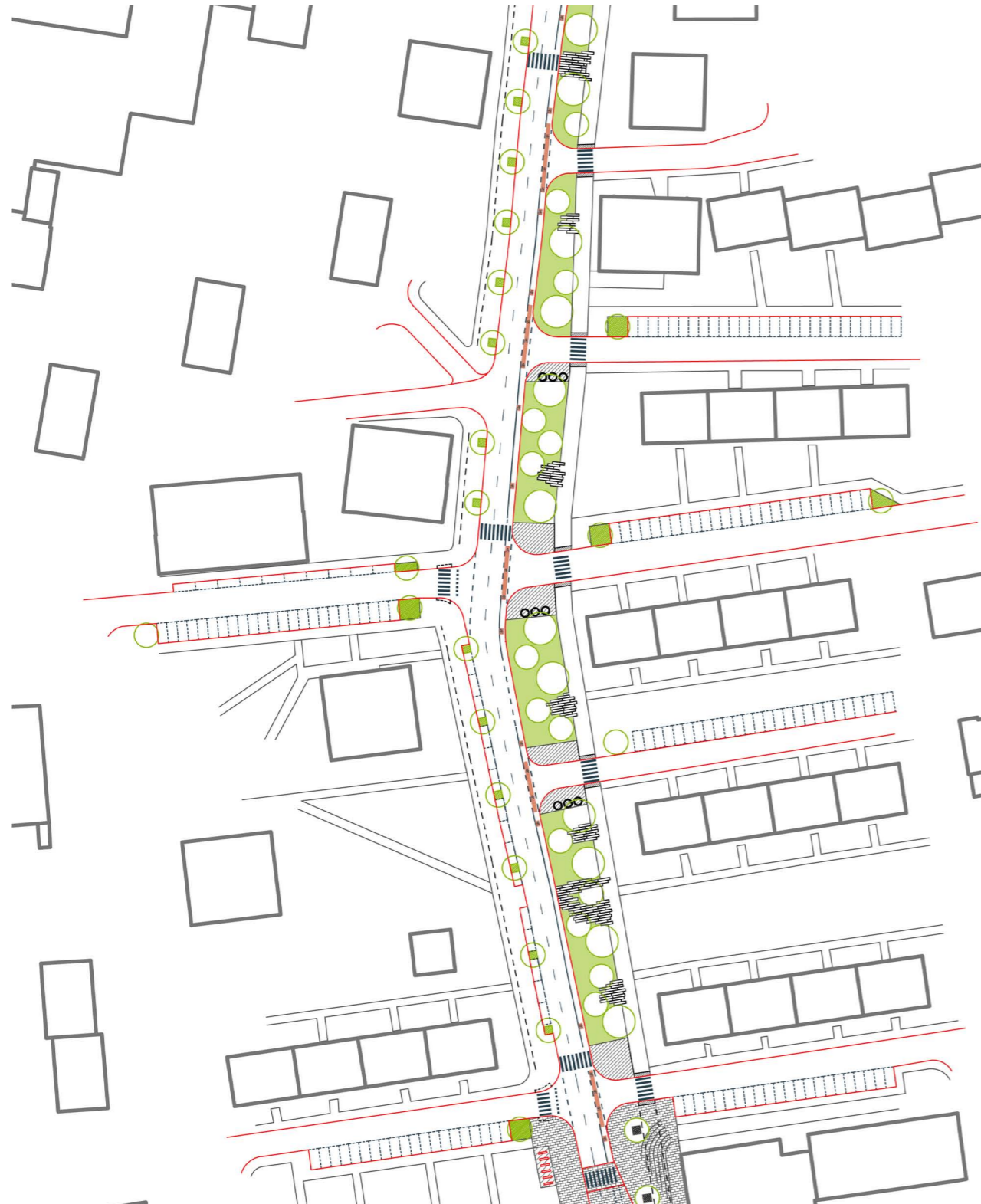


U6 Tendence 2015

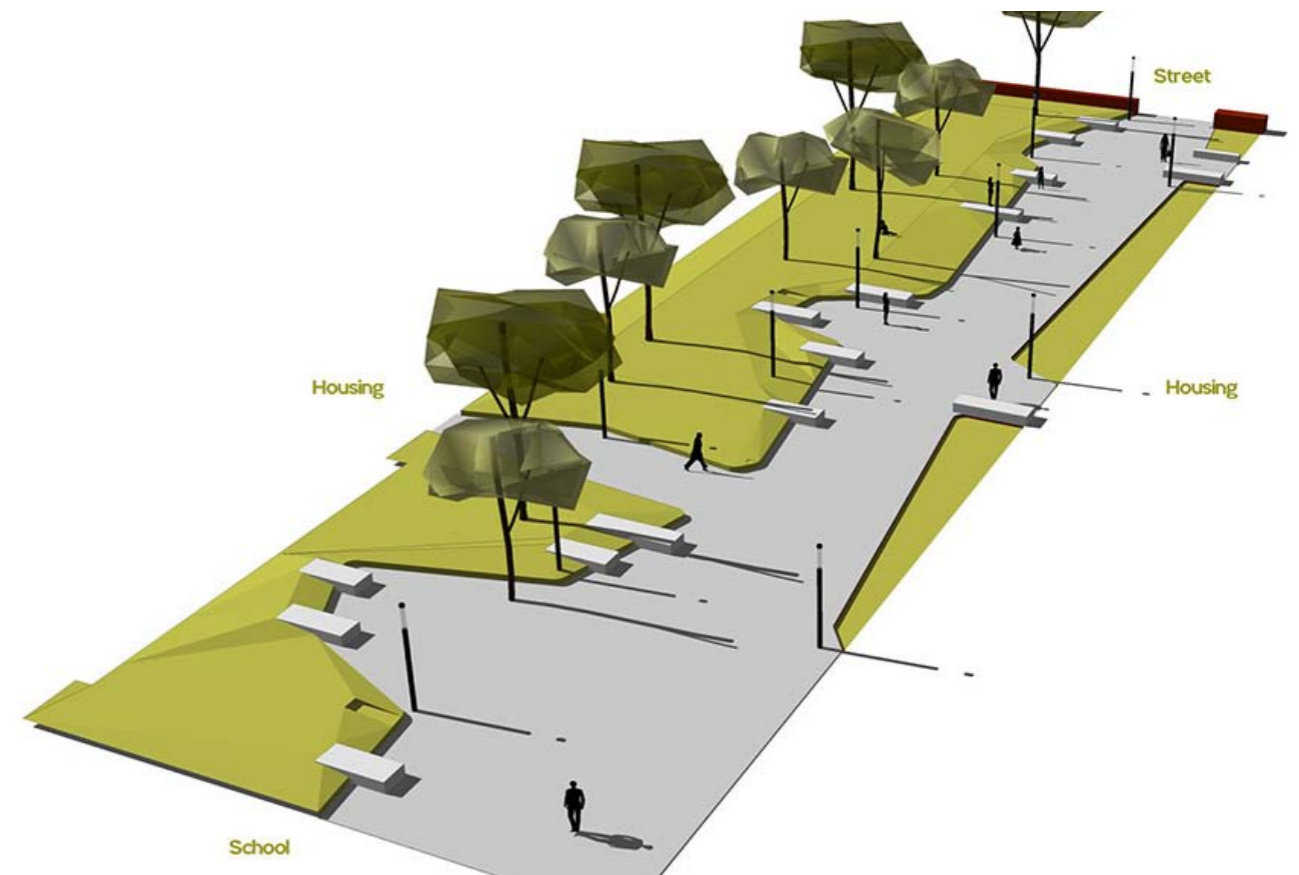
KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze cesta “od parku k rybníku”

Cesta od parku k rybníku - lineární park - je členěna mnoha zálivky s lavičkami. Aby byl pohyb pěších co nejméně přerušován, je v místě křížení s vozovkou chodník snížený. V místech “zálivů” jsou rozhraní mezi dlažbou a zatravněnou plochou řešeny měkkými přechody. V návrhu využíváme stávající zeleň, která je ošetřena, odstraňujeme keře a náletové dřeviny, které snižovaly kvalitu veřejného prostoru.



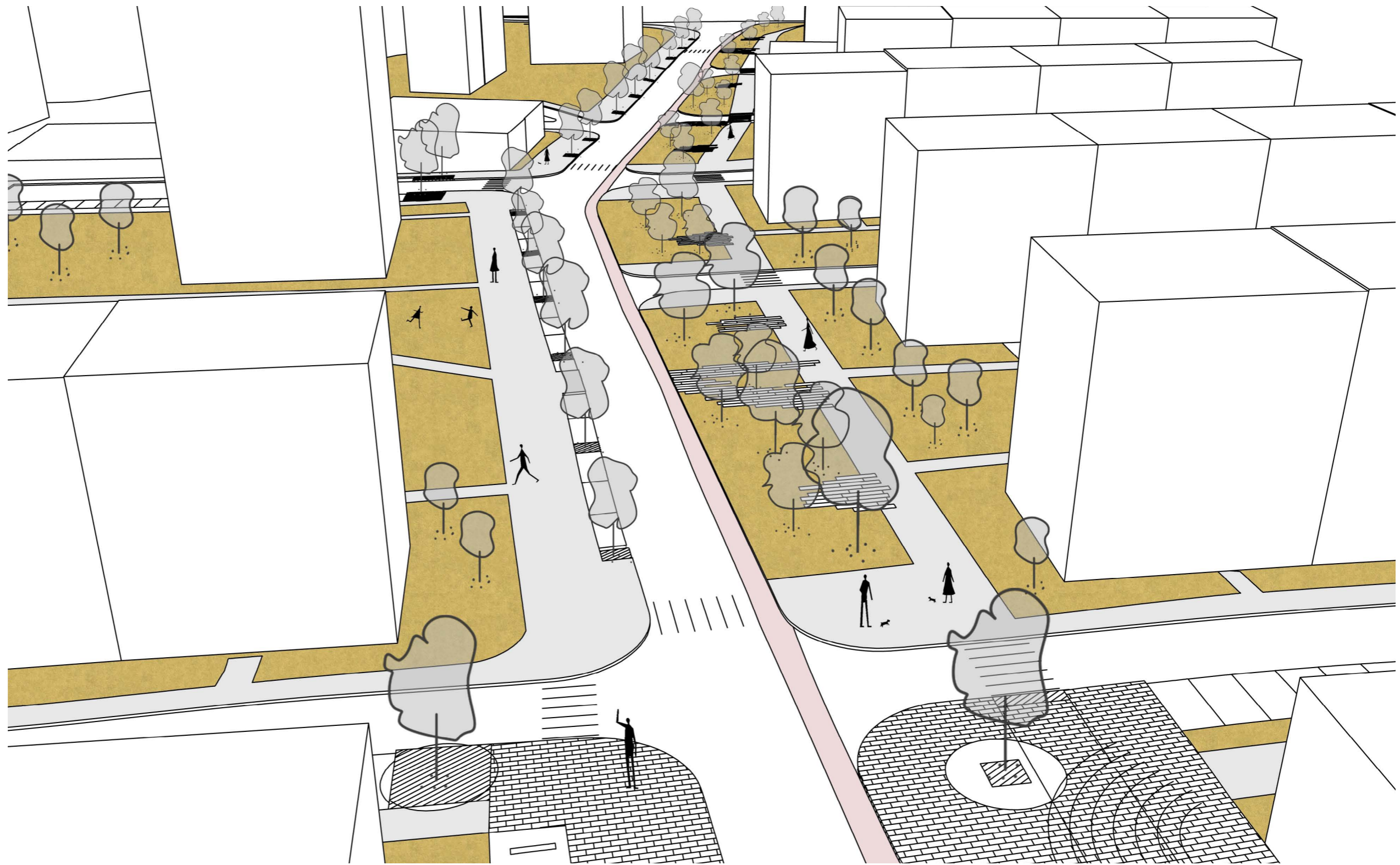
ESPACE LIBRE_ Allée de Berlin Spandau, Paris, France



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

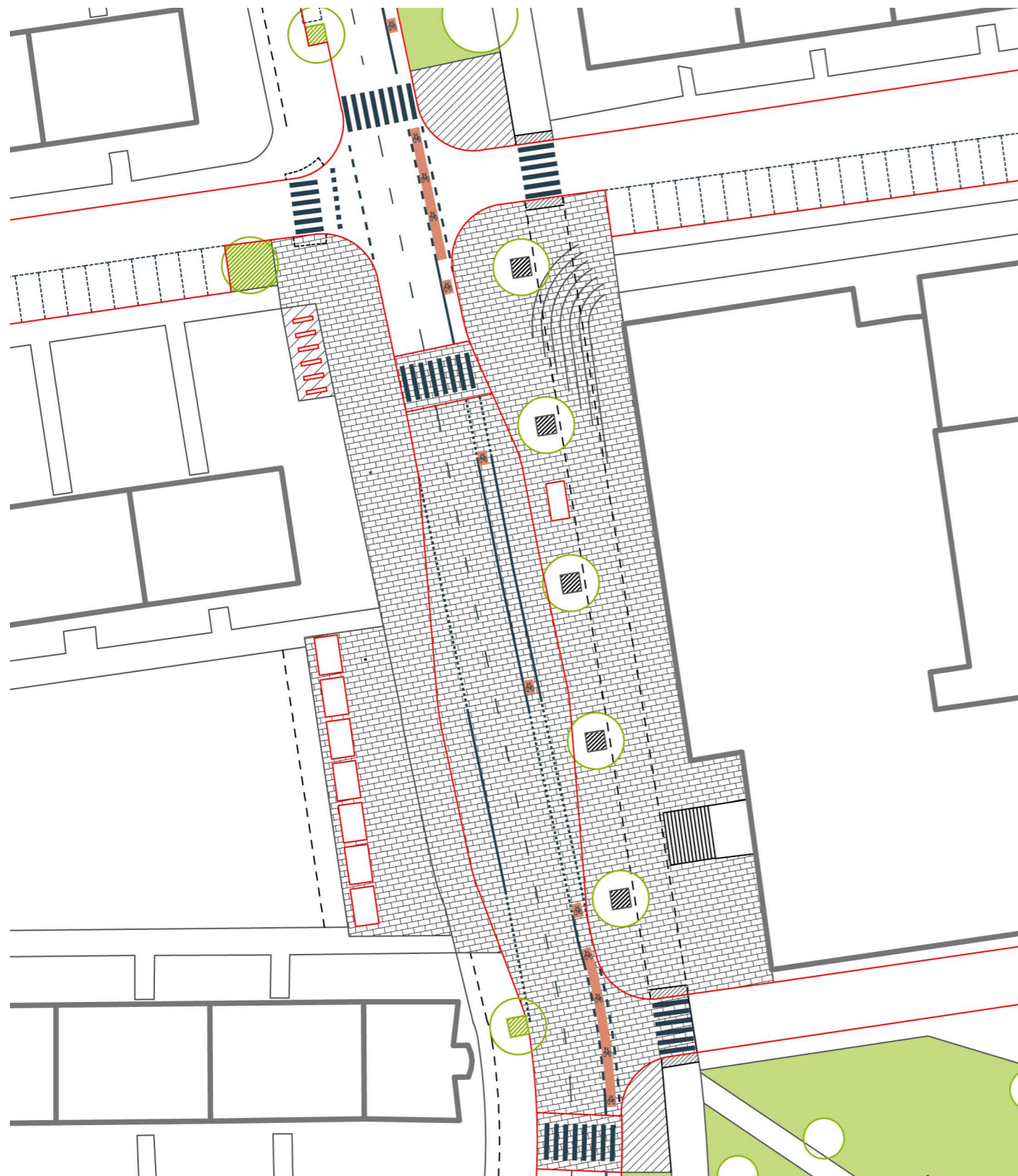
Plukovníka Mráze
cesta "od parku k rybníku"



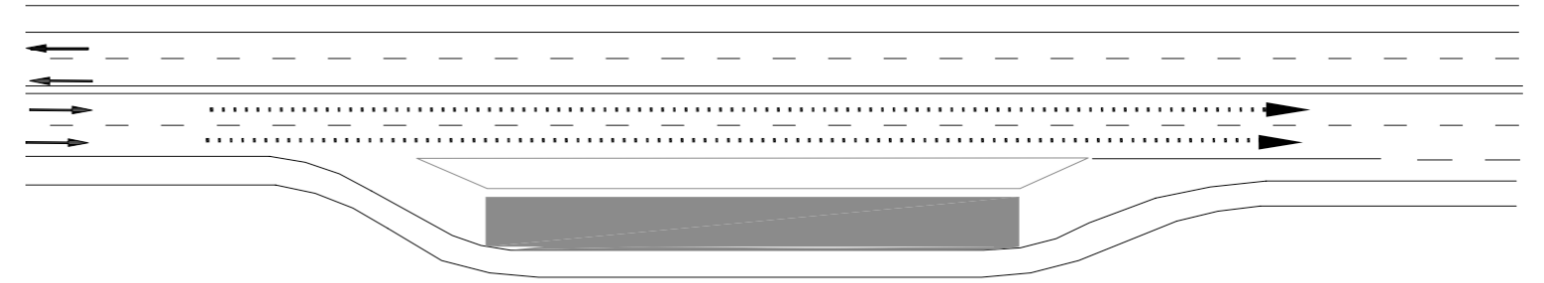
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

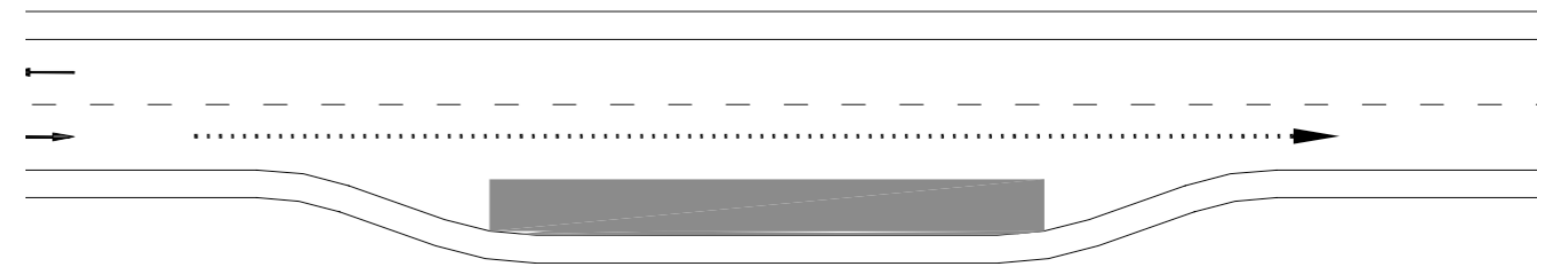
Plukovníka Mráze náměstíčko



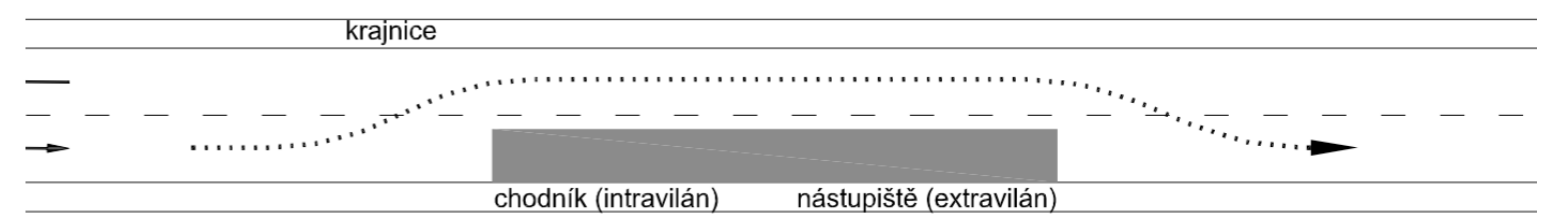
MICHAL KOUBEK, FD ČVUT



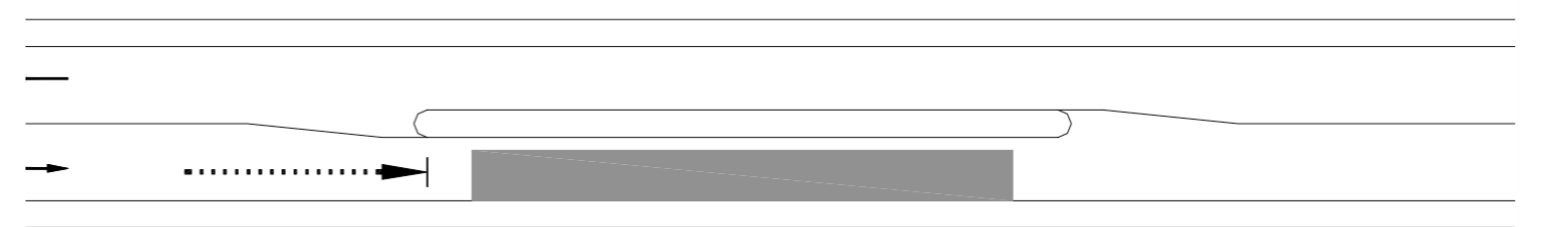
Typ 1 - Autobusová zastávka mimo jízdní pruh (fyzicky oddělená)



Typ 2 - Autobusová zastávka mimo jízdní pruh (bez fyzického oddělení - zálivová zastávka)



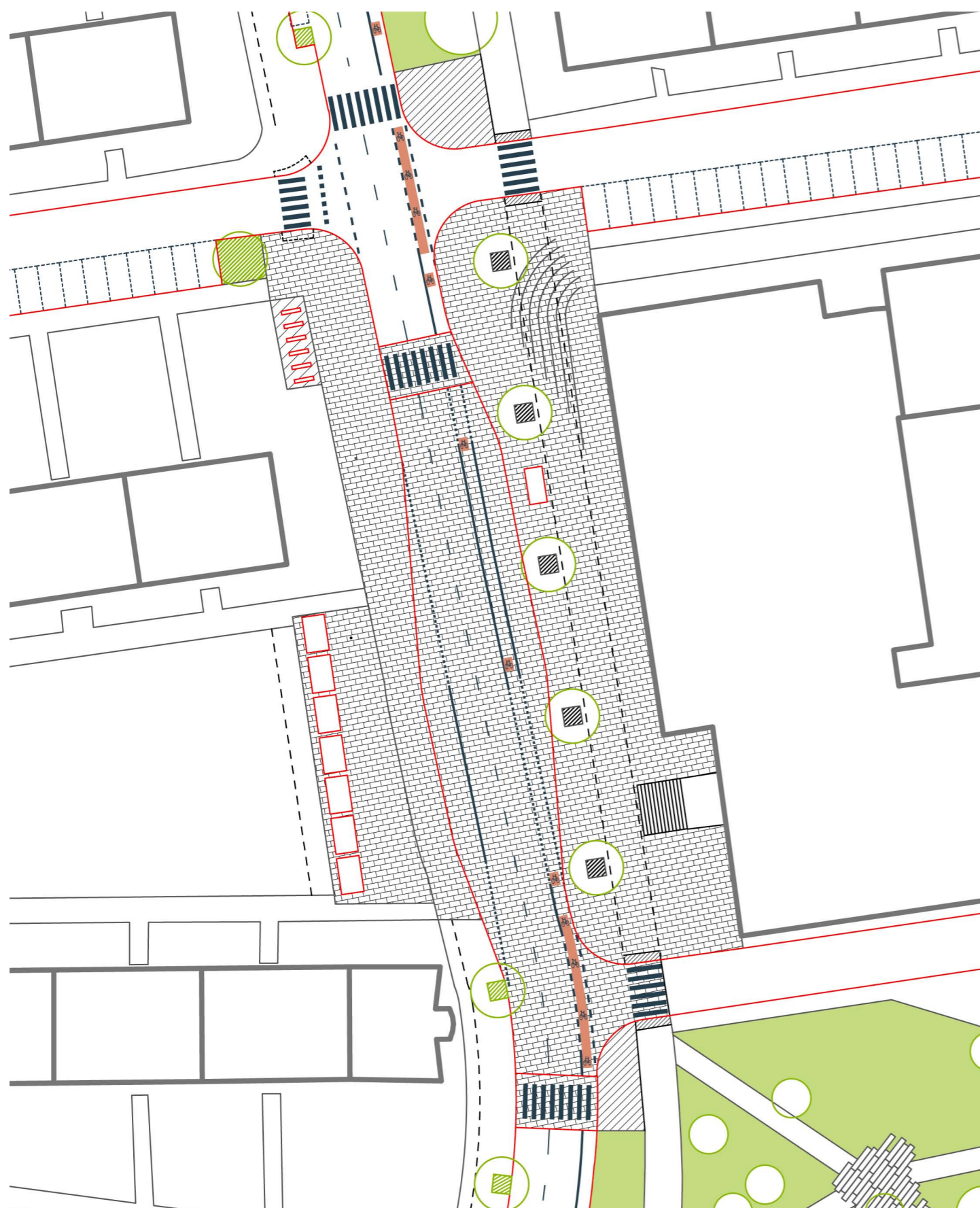
Typ 3 - Autobusová zastávka na jízdním pruhu s objížděním v jízdním pruhu pro protisměr



Typ 4 - Autobusová zastávka na jízdním pruhu s fyzickým oddělením (zátka)

U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ



Funkční skupina místní komunikace	Způsob uspořádání					
	Fyzicky oddělený zastávkový pruh	Zastávkový pruh bez fyzického oddělení	Na jízdním pruhu		Na tramvajovém pruhu	
	TYP I	Typ II	Typ III	Typ IV	Typ V	
A	ANO	NE	NE		–	
B ¹⁾	$v > 50$	ANO	MOŽNÉ	NE	NE	NE
	$v \leq 50$	MOŽNÉ	ANO	ANO	ANO	ANO
C ¹⁾	$v \leq 50$	NE	MOŽNÉ	ANO ²⁾	ANO	ANO
D	D1	NE	NE	ANO	NE	ANO
	D2	–	–	–	–	–

¹⁾ Doplňující hlediska viz tabulka 3.

²⁾ Při užší komunikaci než 5 m mezi obrubníky se doporučuje tuto komunikaci místně rozšířit na 6 m.

		Typ I	Typ II	Typ III	Typ IV	Typ V
Zatížení jízdního pruhu, na němž autobus nebo trolejbus zastavuje	< 500 vozidel ve špičkové hodině 500 vozidel až 800 vozidel ve špičkové hodině 800 vozidel až 1000 vozidel ve špičkové hodině > 1000 vozidel ve špičkové hodině	ne spíše ne	ano spíše ano	ano spíše ano	ano ne	– –
Počet zastavení autobusů nebo trolejbusů za hodinu	< 12 za hodinu 12 až 24 za hodinu > 24 za hodinu ¹⁾	ne spíše ne ano	ano spíše ano ne	ano spíše ano ne	ano ne ne	ano ne ne
Střední doba pobytu autobusu nebo trolejbusu	≤ 20 sekund > 20 sekund	ne ano	ano ne	ano ne	ano ne	ano ne
Zastávka se speciální funkcí	Zastávka s vyrovnáváním odchyvek jízdního řádu Nakládka a vykládka zavazadel ²⁾ Konečná zastávka	spíše ano ano ano	spíše ne ne ne	ne ne ne	ne ne ne	ne ne ne

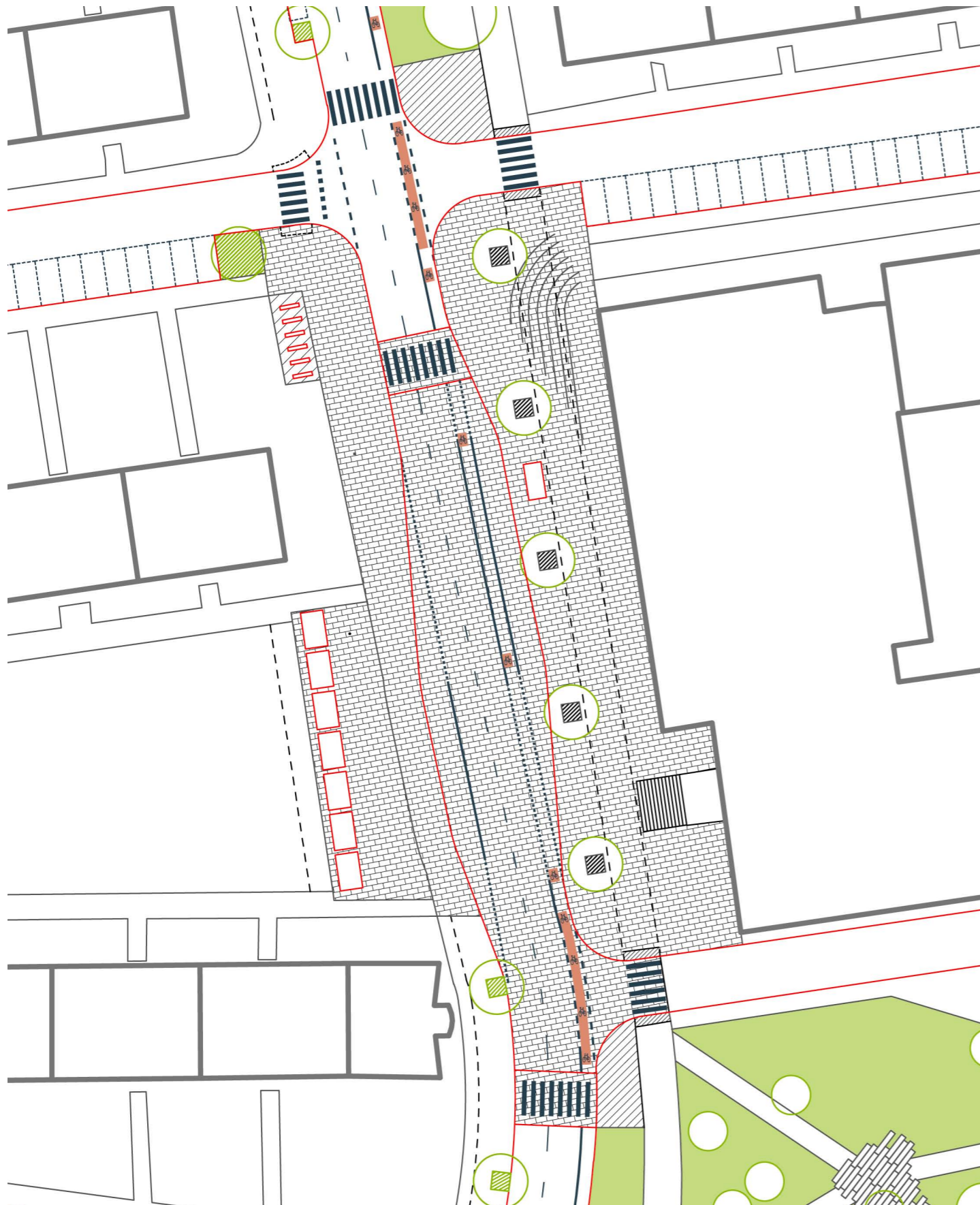
PRŮZKUM INTENZIT DOPRAVY
proveden dne: 1.11.2015

MICHAL KOUBEK, FD ČVUT

vysoká intenzita vozidel a autobusů MHD
ranní špička v zatíženém směru:

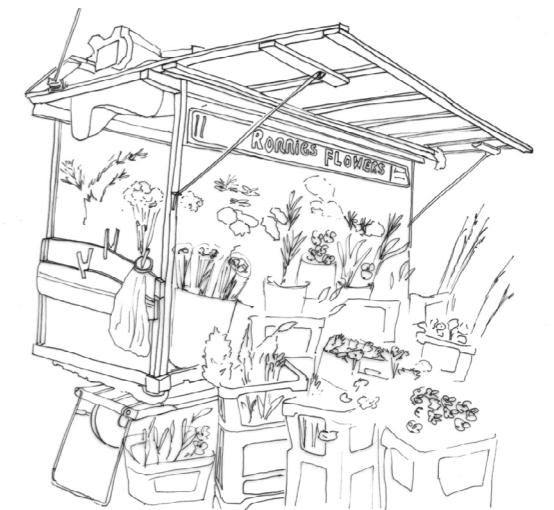
- osobní automobily **638** voz/h
- autobusy MHD **22** voz/h
- nákladní automobily **13** voz/h

příliš vysoké intenzity dopravy → **musí se zachovat zastávkový záliv** (dle ČSN 73 6425-1)

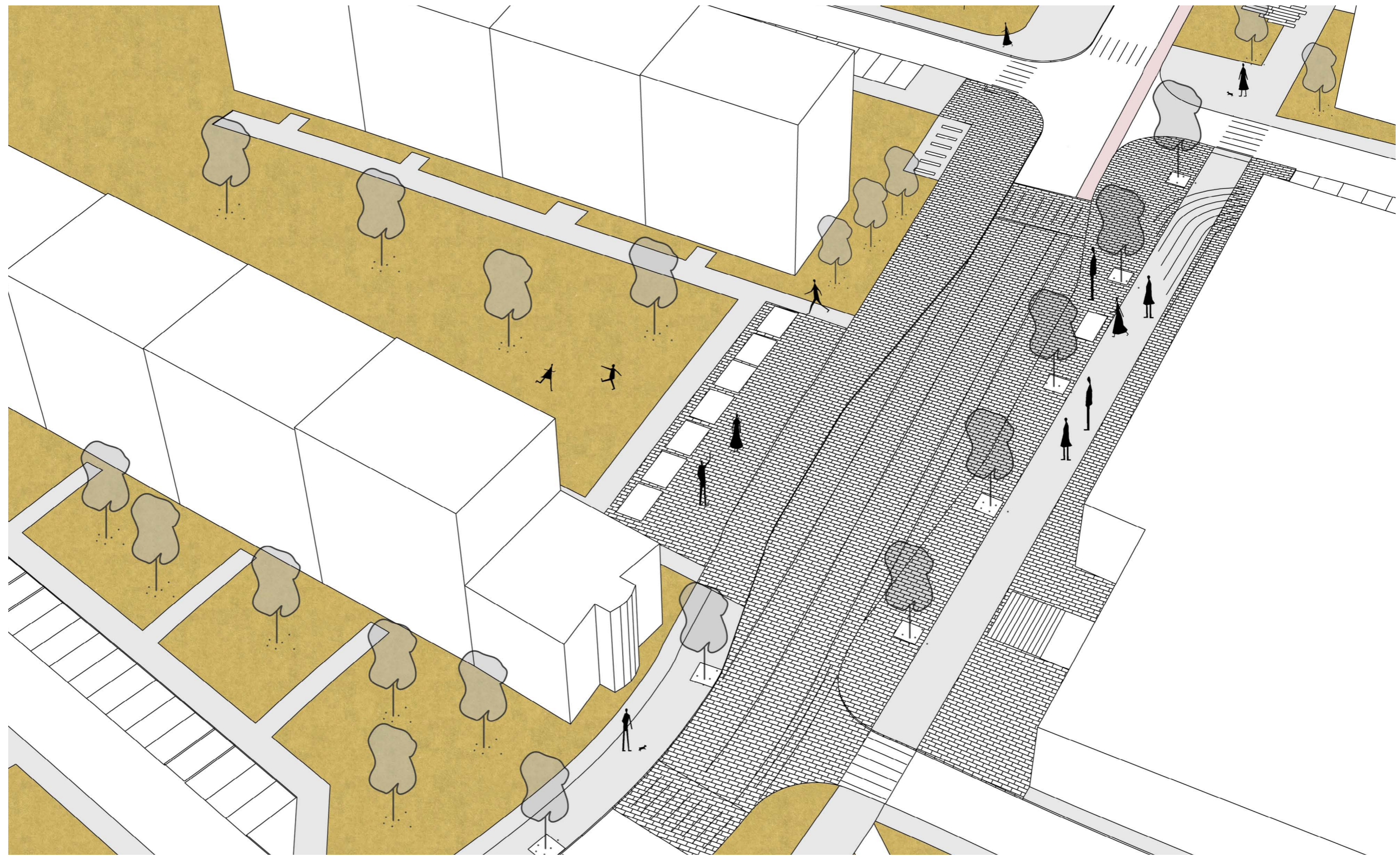


Náměstíčko je vymezené na jedné straně samostatnou budovou Taškentu na druhé straně prostorem pro trhovce. Dlažba probíhá i vozovkou, kde pro snížení rychlosti navrhujeme dva zvýšené prahy, které vymezují prostor náměstí ve vozovce. Tímto řešením chceme také zvýšit pocit bezpečí pro chodce a povýšit prostor na skutečné náměstíčko.

Prostor před OC je svažité, proto zde navrhujeme schody (viz řešení na obr. výše), kterými budou různé úrovně chodníku sjednoceny. Linie stromů a větší rozměr dlažby v předprostoru OC odkazují na lineární, zelenou cestu našeho návrhu.



Plukovníka Mráze náměstíčko



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze

vnitrobloky

Myslíme, že aby se zlepšila celková kvalita prostředí tohoto sídliště, měly by být součástí i prostory navazující na ulici Plukovníka Mráze, např. veřejné prostory mezi domy, které jsou dnes nevyužívány. Aby došlo ke správné změně, která povede ke spokojenosti obyvatel sídliště, měla by být automatickou součástí změny i participace obyvatel.



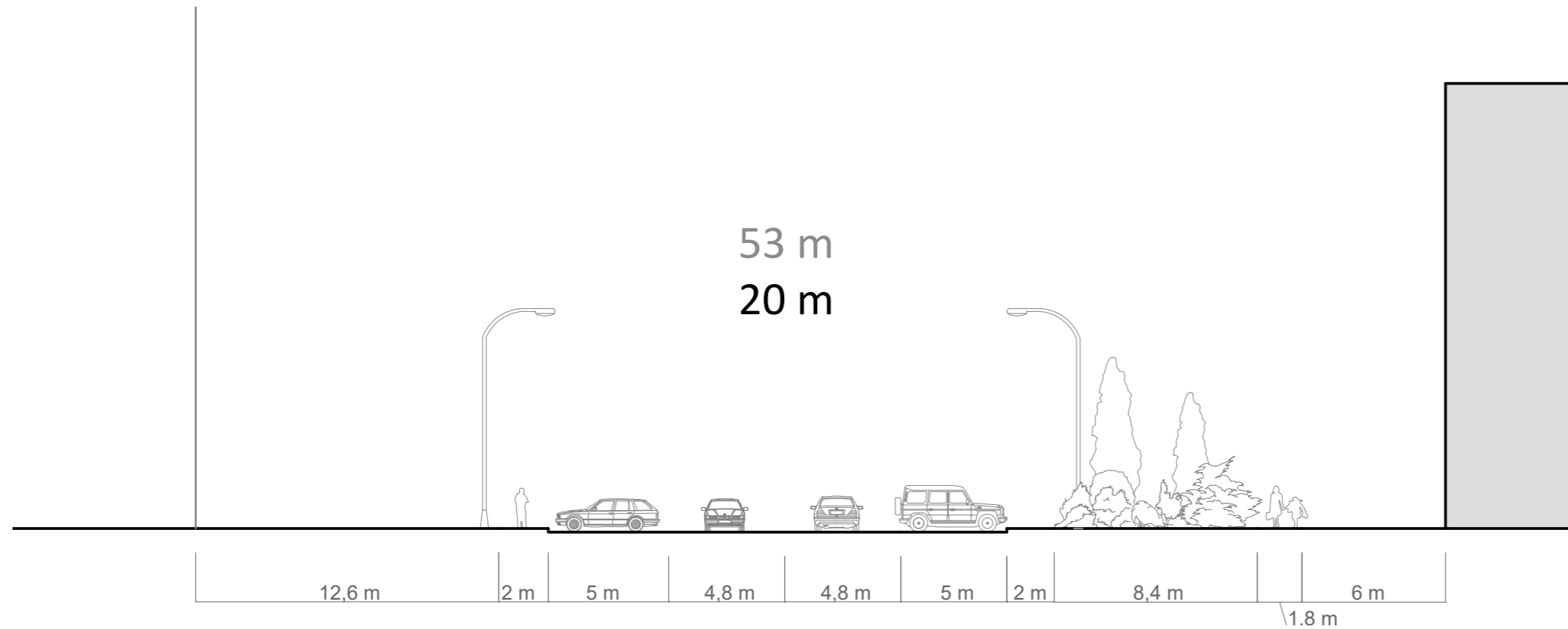
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

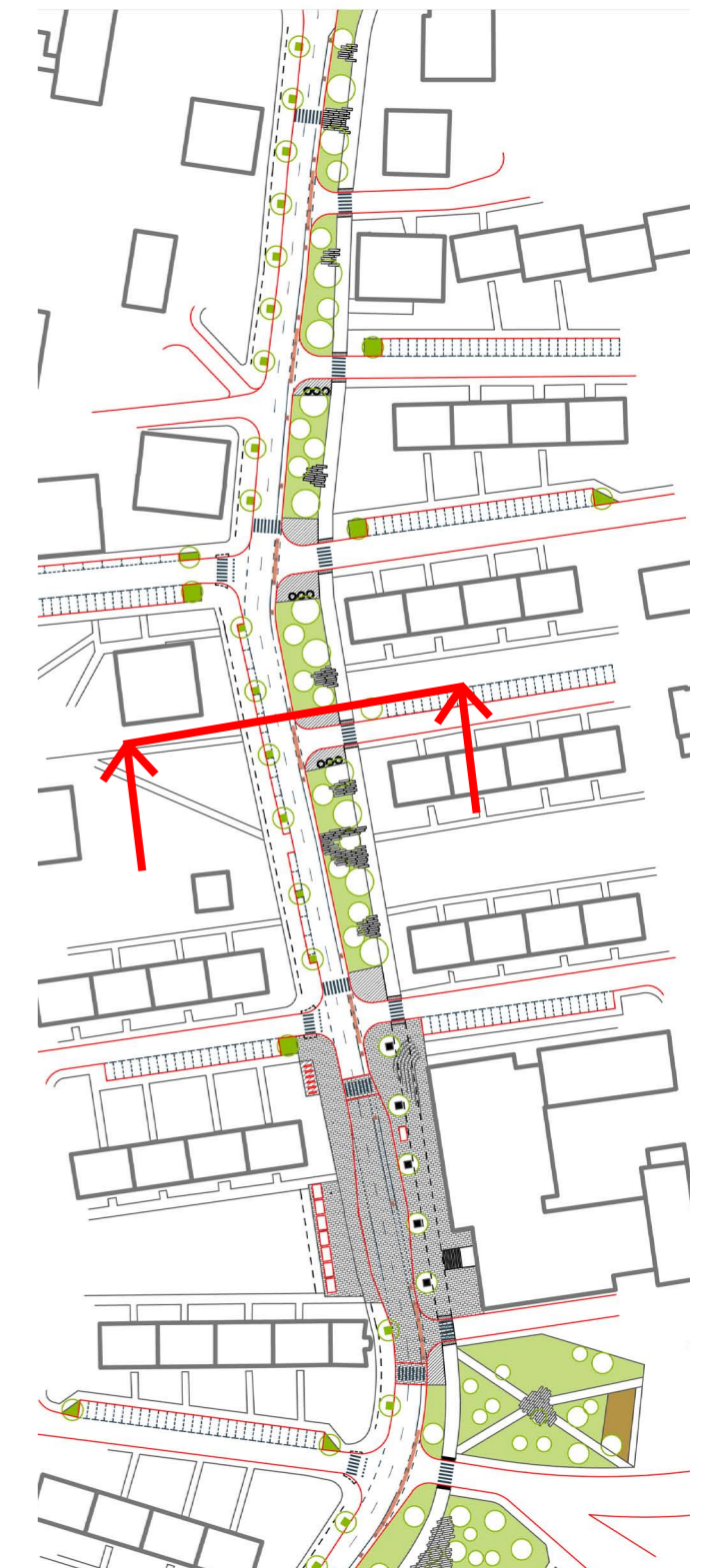
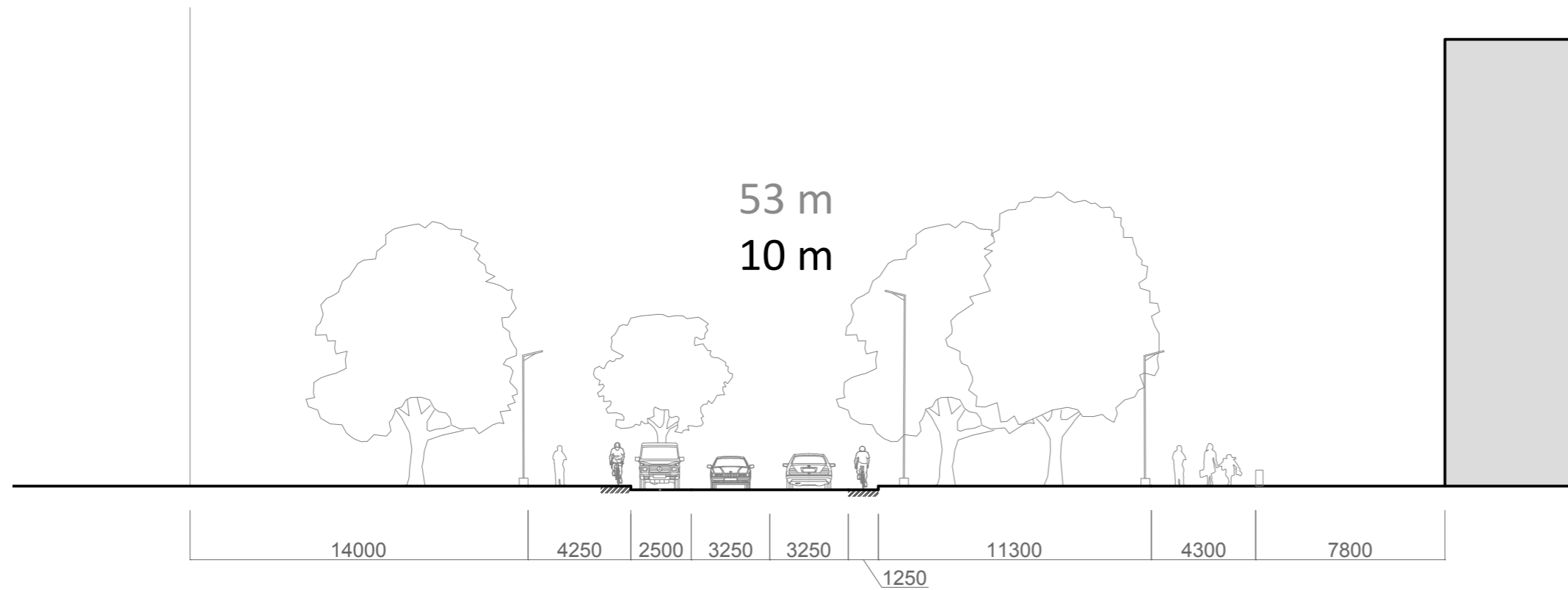
Plukovníka Mráze

uliční profily

současný stav



navržený stav

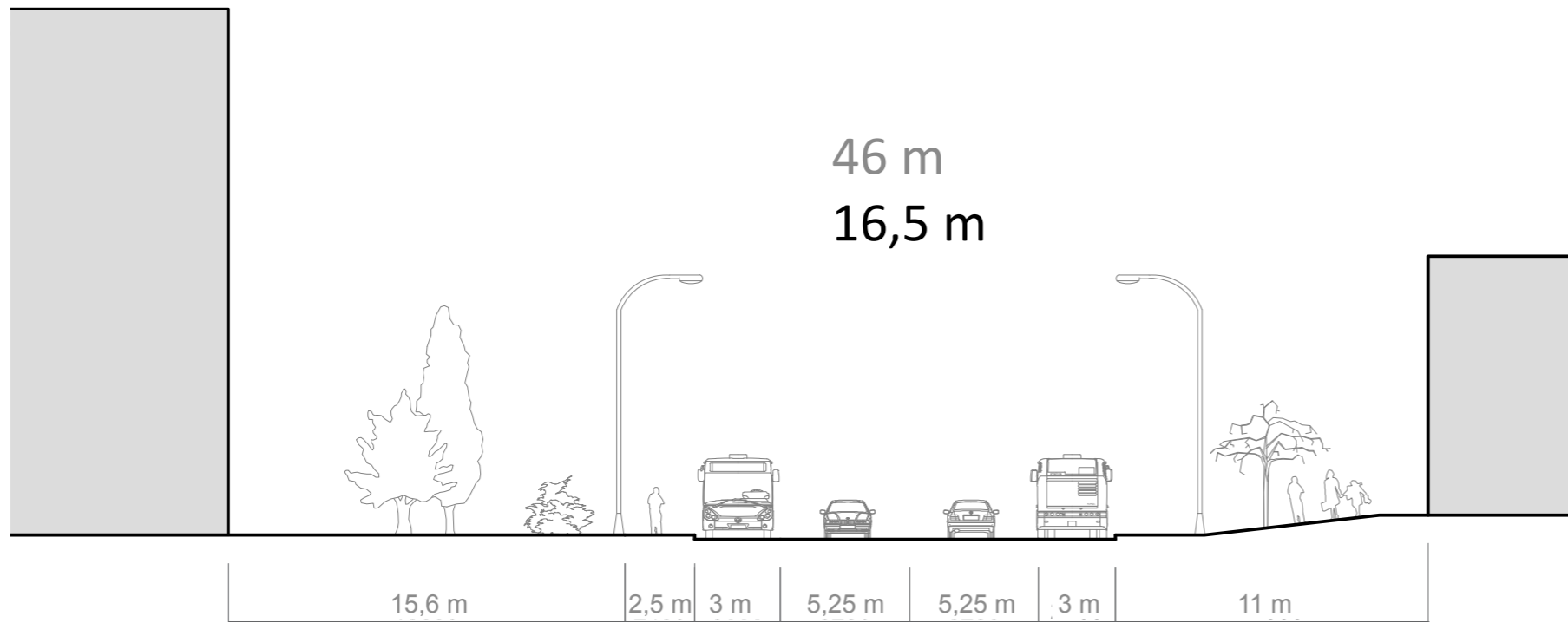


Zúžení motorové komunikace, rozšíření chodníků, přidání cyklopruhů v obou směrech, úprava zelených ploch, změna na podélné parkování.

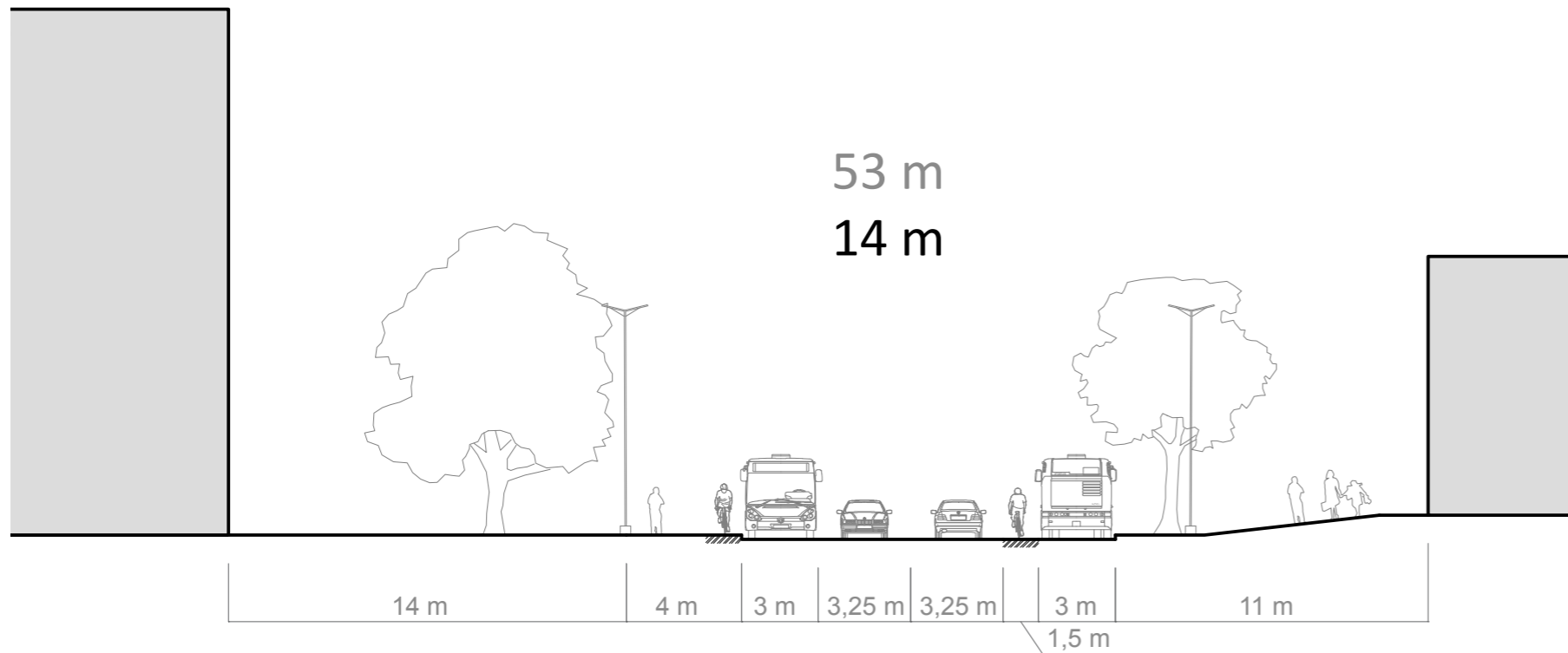
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

současný stav

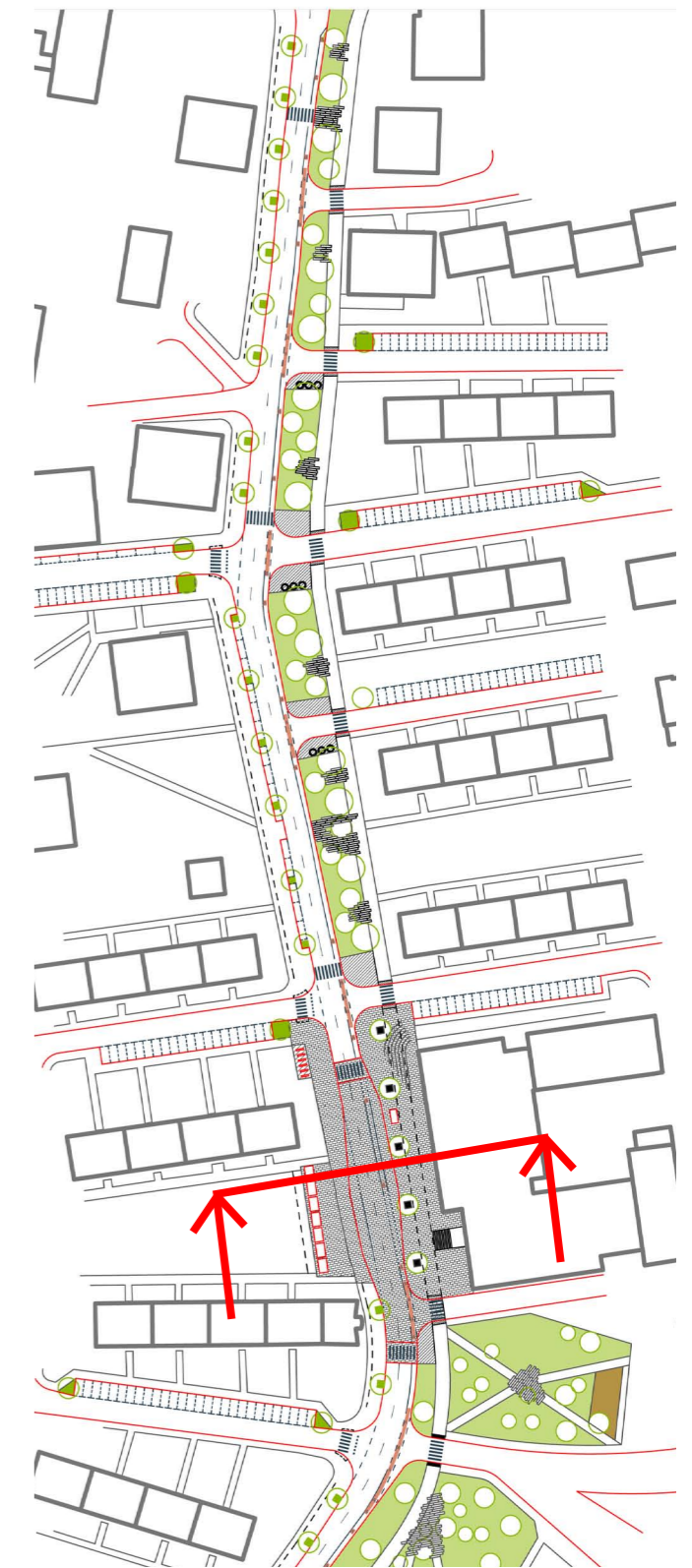


navržený stav



Plukovníka Mráze

uliční profily



Zúžení motorové komunikace, rozšíření chodníků, přidání cyklopruhů v obou směrech, úprava zelených ploch.

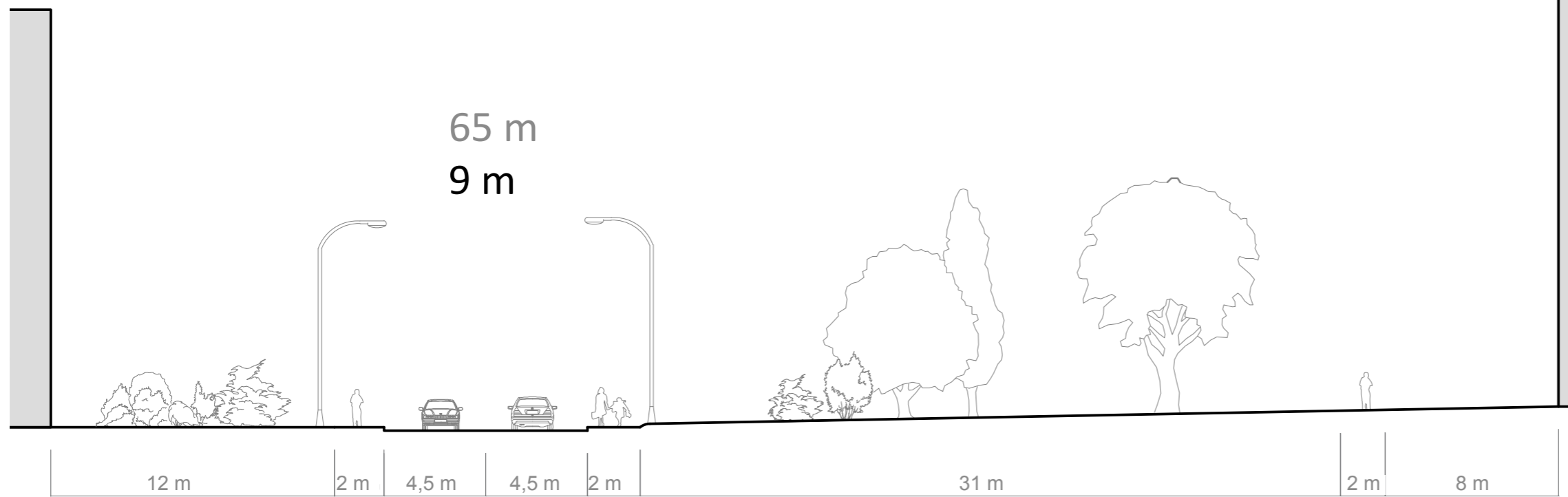
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

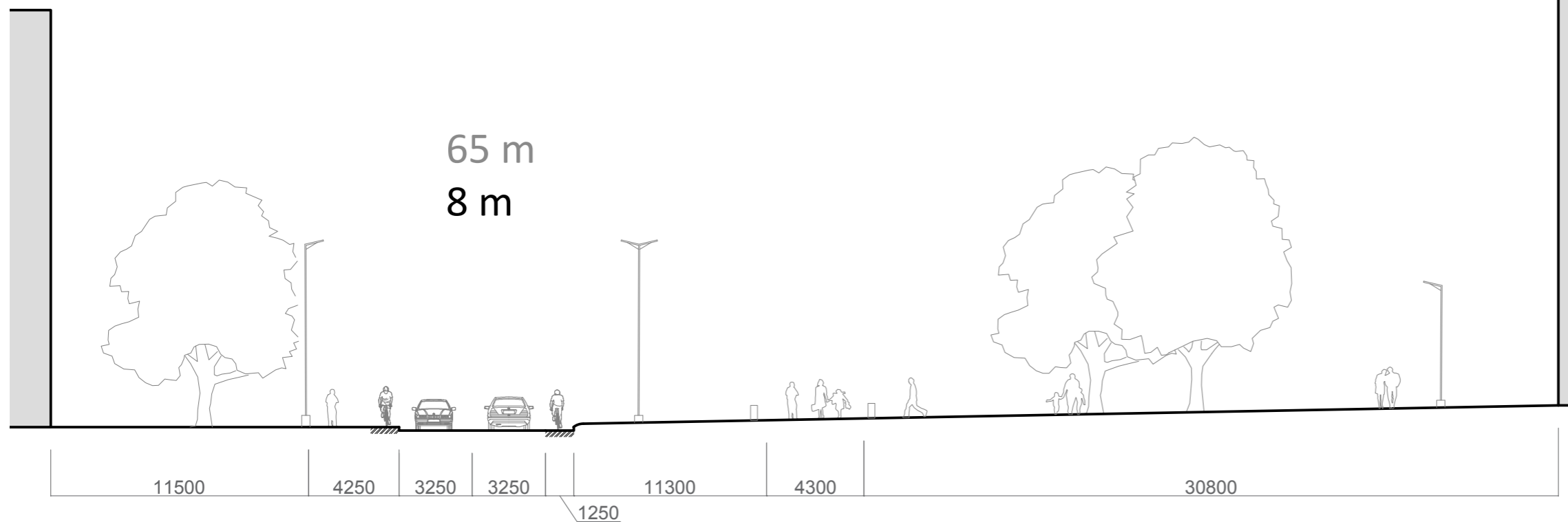
Plukovníka Mráze

uliční profily

současný stav



navržený stav

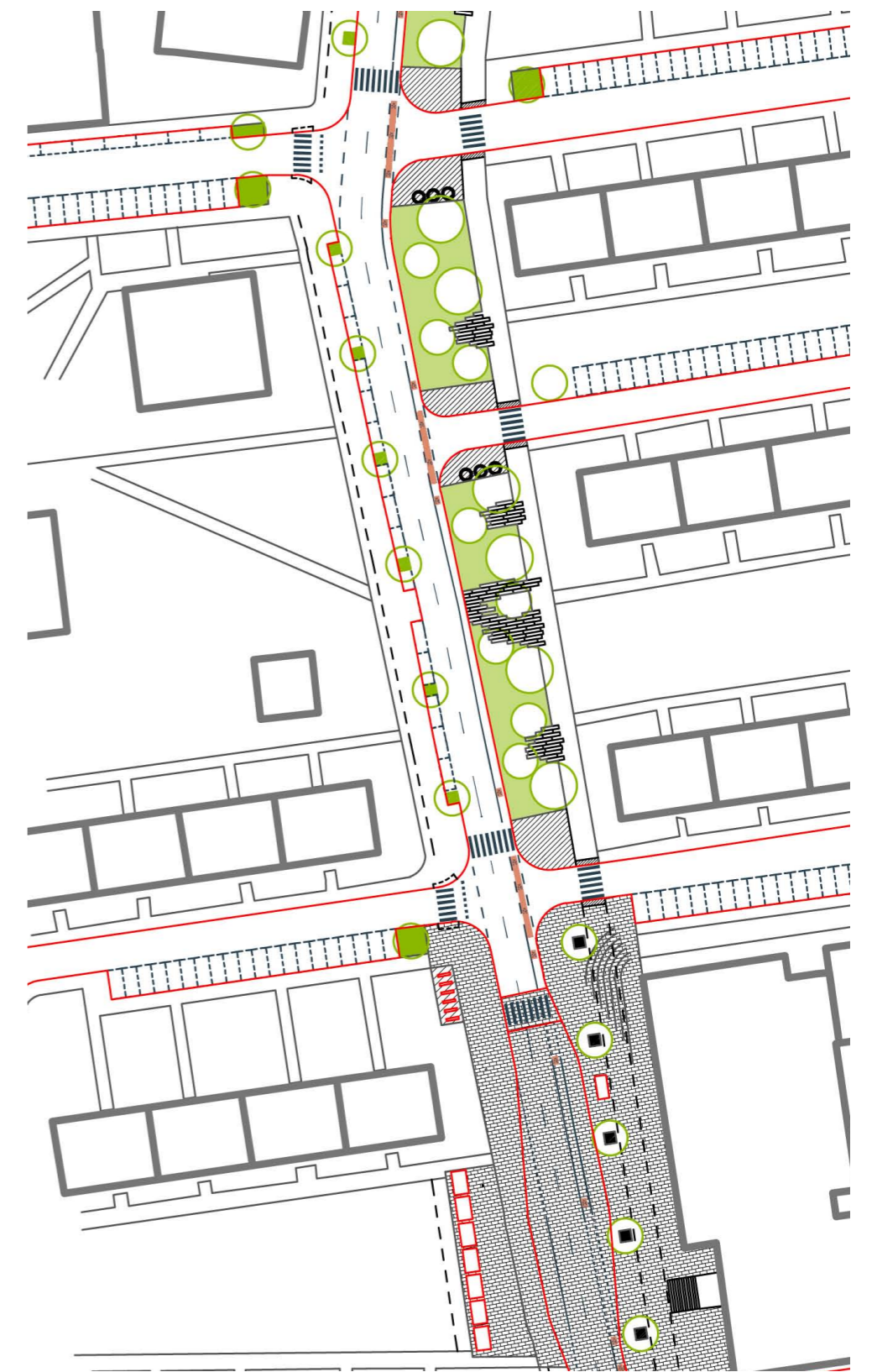


Zúžení motorové komunikace, rozšíření chodníků, přidání cyklopruhů v obou směrech, úprava zelených ploch, změna na podélné parkování.



Plukovníka Mráze

osvětlení - ulice



stožárové osvětlení, jednostranné nebo oboustranné podle potřeby, umístění podél motorových i pěších komunikací

U6 Tendance 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze
osvětlení - park, ulice v parku



nízké atmosférické osvětlení pěších cest

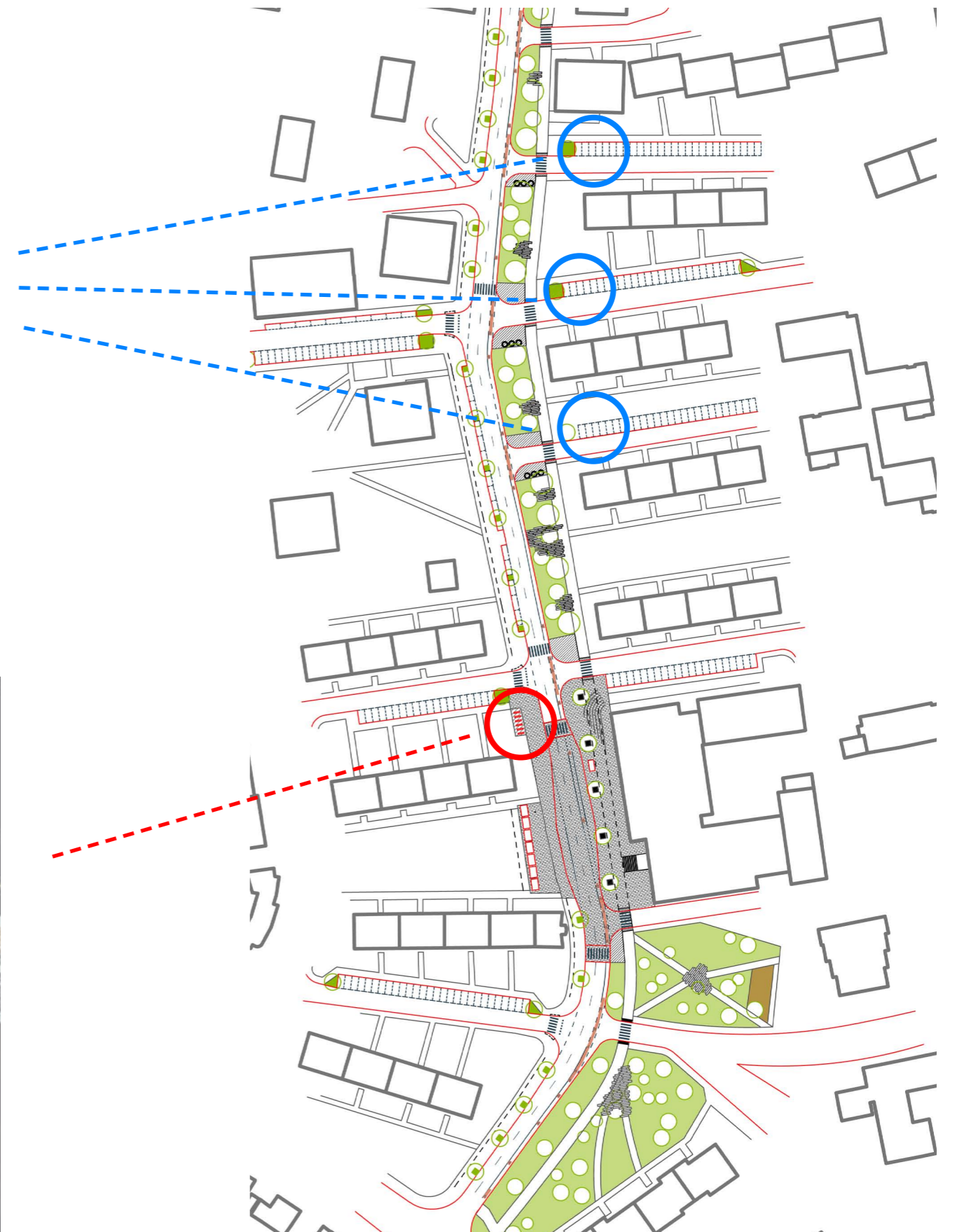
U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

Plukovníka Mráze
bikesharing, car sharing



bike sharing a několik míst určených pro car sharing ve vedlejších ulicích.



U6 Tendence 2015

KRISTÝNA SVOBODOVÁ, ZDENKA ŘÍHOVÁ, MICHAL SOMMER, JIŘÍ SPURNÝ, MICHAL KOUBEK, LENKA JANUŠKOVÁ

ANKETA ulice Plukovníka Mráze

napište, prosím, vaši odpověď

AKTIVITY

Seřadte (1-9) od nejdůležitějšího:



Co Vám na současném stavu ulice a veřejných prostranství vadí nebo chybí:

.....

OTOČTE, PROSÍM, NA DRUHOU STRANU

ANKETA ulice Plukovníka Mráze

napište, prosím, vaši odpověď

NÁPLŇ VNITROBLOKU A VEŘEJNÝCH PLOCH

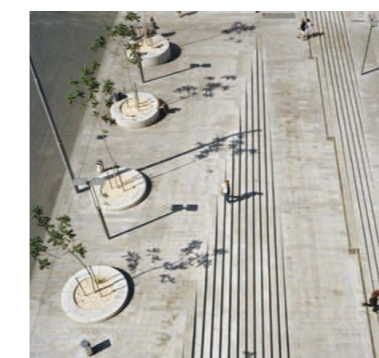
Seřadte (1-6) od nejdůležitějšího:



NÁMĚSTÍ

Uvítali byste vytvoření malého náměstí před obchodním domem Taškent?

ANO / NE



Co se Vám na současném stavu ulice a veřejných prostranství nejvíce líbí, co oceňujete:

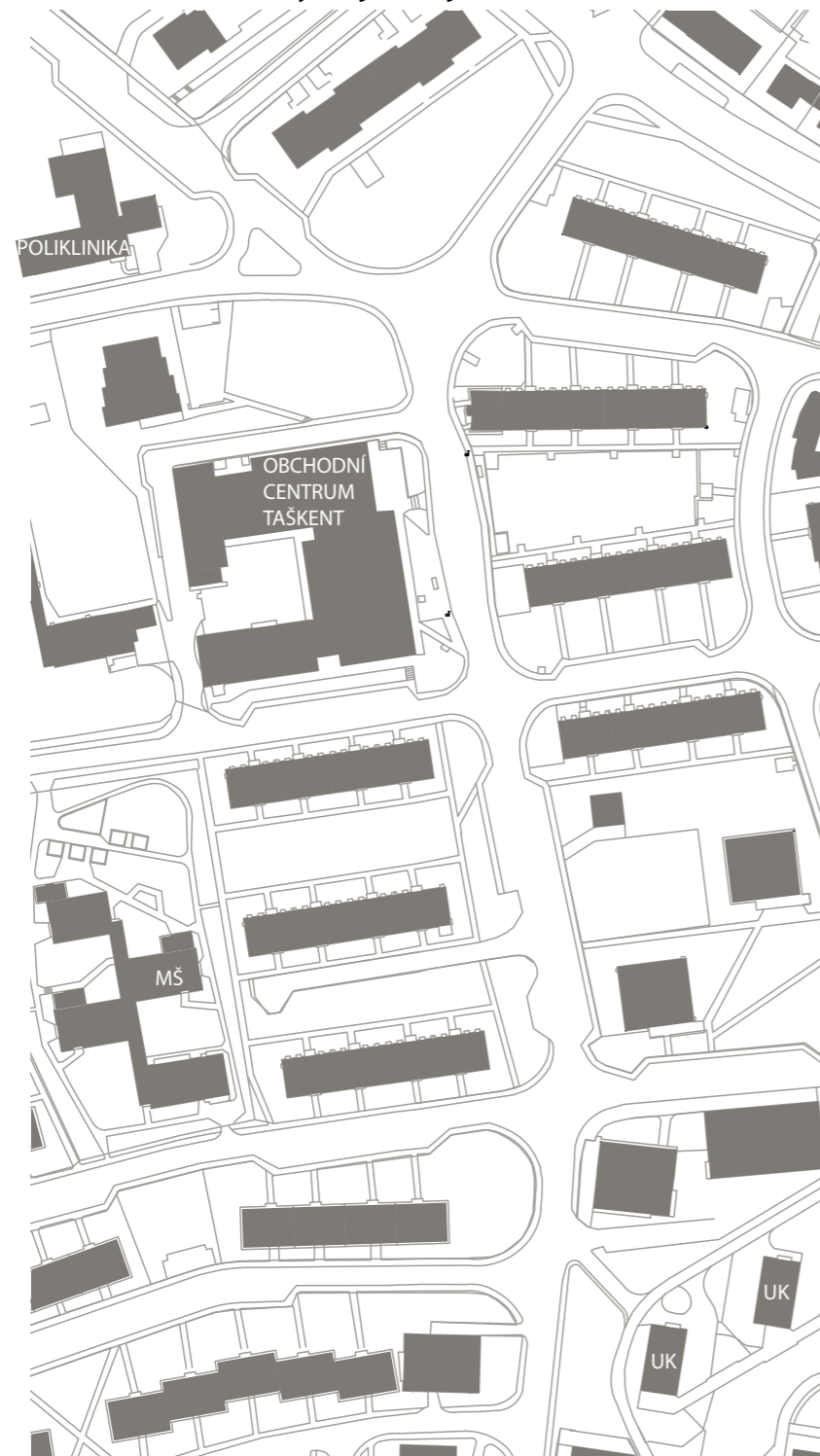
.....

DĚKUJEME VÁM ZA VYPLNĚNÍ ANKETY

ANKETA ulice Plukovníka Mráze

zakreslete čarami

Kudy nejčastěji chodíte?



OTOČTE, PROSÍM, NA DALŠÍ STRANU

ANKETA

Pro navázání první komunikace s Pražany na ulici Plukovníka Mráze poslouží anketa zaměřená na aktivity, náplň vnitrobloku a veřejných ploch a na pěší provoz. Výsledky ankety se stanou podkladem pro podrobnější zpracování veřejných prostranství mezi budovami.

ASFALTOVÉ PLOCHY

původní plocha asfaltu: 9410 m²
navržená plocha asfaltu: 6028 m²
→ snížení asfaltových ploch o

36%

Město pro pěší: strategie rozvoje pěší dopravy. Vyd. 1. Praha: Oživení, 2008, 39, [8] s. ISBN 978-80-254-1391-3.
Chodci sobě [online]. Pražské matky o.s., 2013 [cit. 2015-11-03]. Dostupné z: www.chodcisobe.cz
POKORNÝ, Petr. Konference o pěší dopravě 2006, Nový Zéland. 2006, : 1-6.
Raiffeisen: stadtlounge [online]. [cit. 2015-11-03]. Dostupné z: <http://www.raiffeisen.ch/web/stadtlounge>

<http://www.kalendarakci.atlasceska.cz/detsky-den-ve-stromovce-praha-3409/>
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Robl%C3%ADn,_turistick%C3%A1_trasa.jpg
<http://traveljapanblog.com/wordpress/tag/stroget/>
<http://www.knstrct.com/art-blog/2014/8/5/mmmms-b-u-s-baltimores-type-driven-bus-stop>
<http://architizer.com/blog/an-open-letter-to-mayor-de-blasio/>
<http://www.clutteredgenius.com/2013/06/05/walkingmama/>

<http://targettruthministries.com>
<https://wesfiles.wesleyan.edu>
<http://www.academyofurbanism.org.uk>
<http://s876.photobucket.com>
<https://proyectos4etsa.files.wordpress.com>
<http://www.praha.eu>
<http://dopravni.net>
<https://peopleexcitedaboutcoexistence.files.wordpress.com>
<http://everybodywalk.org>
<http://www.brno.cz>