

14 PĚŠÍ DOPRAVA

Pěší doprava je počáteční a koncovou fází všech vykonaných cest a je nejpřirozenějším prostředkem k přemísťování. Z tohoto důvodu je třeba ve městě chránit a vylepšovat podmínky pro pěší chůzi.

Tento druh dopravy významně přispívá k udržitelnosti dopravního systému, úsporám energie, zlepšení zdravotního stavu obyvatel a k ekonomickému rozvoji. Právě chodci však musí často využívat nedostatečně kvalitní infrastrukturu, která není bezpečná, atraktivní, ani pohodlná.

Největší intenzita pěší dopravy je především v centrálních částech města a v místech, kde se vyskytuje občanská vybavenost nebo jiné lokální cíle cest. V okolí těchto míst je proto důležité dbát na bezpečnost a pohodlí pěší dopravy.

I přes snahu města rekonstruovat trasy pro pěší, je stále velké množství chodníků, které jsou v současné době v nevyhovujícím stavu. Součástí rekonstrukcí by měla být modernizace do bezbariérové podoby a cílené budování ucelených bezbariérových tras tak, jak je v současné době realizována modernizace chodníků v části města Podmokly.

Zcela zásadní je také problematika míst střetů pěší a motorové dopravy. Na nebezpečná místa poukazuje zejména statistika dopravních nehod za účasti chodců či cyklistů uvedená v kapitole 18 a v PŘÍLOHA Č. 13.

14.1 PĚŠÍ DOPRAVA – BĚŽNÉ DENNÍ CESTY

Problematika běžné denní pěší dopravy je řešena z pohledu zásadních zdrojů a cílů cest. Mezi hlavní zdroje lokálních pěších cest proto patří všechny obytné oblasti, ať se jedná o oblasti rodinných domů, či oblasti s hromadným bydlením. Mimo to jsou rozhodujícími zdroji nebo cíli pěších cest také objekty a zařízení zdravotnictví a sociálních služeb, školství, kultury, veřejné správy a další instituce. Množství zdrojových pěších cest je poté vázáno na zastávky hromadné dopravy, kterou na svých cestách do škol, zaměstnání, na úřady či za lékařem využívají nejen občané města, ale i obyvatelé okolních obcí nebo jeho návštěvníci.

V městském prostředí je standardem vytvářet samostatné plochy pro pěší dopravu v podobě chodníků, příp. smíšené stezky pro pěší a cyklisty. Z minulosti je však stav komunikační infrastruktury často zanedbaný a neumožňuje dostatečný bezbariérový pohyb. Tyto problémy poté velmi negativně ovlivňují běžný život občanů, ale i návštěvníků města a do jisté míry snižují i turistický potenciál území.

Svoji roli na vliv na stávající pěší komunikační síť města Děčín má také velké množství cestujících osob směřující do důležitých vlakových a autobusových uzlů ve městě. Mezi takové trasy lze zařadit cesty mezi železniční stanicí Děčín hl. n., autobusovým nádražím a cíli v městské části Podmokly.

Významné množství pěších cest je samozřejmě vázáno také na mód individuální automobilové dopravy, zdrojem navazující pěší cesty jsou poté parkoviště, respektive veškeré odstavné a parkovací plochy.

V neposlední řadě nelze opomenout pěší trasu mezi dvěma centry města, které leží na opačných březích řeky Labe. Z průzkumů pěších vyplývá, že mnoho občanů využívá trasu ve směru od Masarykova náměstí přes Tyršův most směrem k Hlavnímu nádraží a naopak.

K převaze automobilismu před jinými dopravními módy na území města dnes přispívá také nedořešená pěší infrastruktura obsahující množství úzkých, rizikových a nebezpečných míst a celých úseků. Obecně jsou rizikovými a nebezpečnými místy zejména:

- místa či úseky s chybějícími chodníky
- místa či úseky chodníků s nevyhovujícím šířkovým uspořádáním
- stávající nevyhovující přechody pro chodce
- místa pro přecházení
- místa s nedostatečnými rozhledovými poměry
- úseky s nedostatečným počtem míst umožňujících bezpečné překonání komunikace
- nedostatečné nasvětlení přechodů pro chodce, míst pro přecházení a dalších dopravních lokalit
- nevhodně situované zastávky hromadné dopravy
- řada fyzických bariér či absence bezbariérových prvků
- sdružené stezky pro chodce a cyklisty s neoddělenými proudy

Množství výše popsaných problémů se nachází nejen na silně zatížených městských komunikacích, ale i v centrech města, uvnitř obytných oblastí, v okrajových místních částech i v průmyslových areálech. **Problémy lze identifikovat celoplošně na velkém procentu území města.**

Jako příklad lze uvést několik lokalit či úseků, které se zdají být v současné době nejrizikovější a nejproblémovější:

- zcela chybí chodníky či pěší trasy z odlehlých místních částí Děčína do jeho centra – příkladem může být cesta z Boletic a Křešic, Folknářů, Březin a dalších
- chybí propojení pro pěší a cyklisty mezi obcí Jílové u Děčína a místní částí Bynov, sama o sobě je nebezpečná a nekomfortní i cesta z Bynova do centra
- trasa podél řeky Labe pod Labským nábřežím je nekomfortní (až za Tyršův most k Hladovému kameni = turistická kuriozita)

- ulice Práce mezi Hlavním nádražím a Labským nábřežím
- úzký chodník v ulici Ruská od okružní křižovatky k obchodnímu centru Pivovar
- úzký chodník v ulici Oblouková mezi železničním podjezdem a ulicí Fügnerova, v této lokalitě se pohybuje velké množství chodců, kteří využívají tuto trasu jako zkratku k zastávkám MAD
- úzký nebo chybějící chodník v ulici Na Skřivance
- a mnoho dalších lokalit

14.2 PĚŠÍ DOPRAVA – REKREAČNÍ CESTY

Územím města Děčín vedou dálkové (červené), místní (zelené) a krátké nebo spojovací turistické trasy (žluté), které jsou vyznačeny pomocí turistického značení a také úseky tras, které mají místní značení.

Evropská dálková trasa E3 spojuje pobřeží Černého moře s pobřežím Atlantiku ve Španělsku. Celkově měří přibližně 6 950 km. Územím České republiky procházejí dva úseky základní trasy nejprve Českým Švýcarskem, Lužickými horami a Jizerskými horami a pak ještě Beskydy a alternativní větev Slavkovským Lesem a Krušnými horami. Z Děčína dále trasa pokračuje Českým Švýcarskem, Lužickými a Jizerskými horami. Trasa E3 vstupuje do Děčína směrem od Sněžníku a pokračuje přes městskou část Děčín XX - Nová Ves, Děčín VIII - Dolní Oldřichov a Děčín IV - Podmokly, kde se u Tyršova mostu setkává se žlutou a zelenou trasou. V děčínském centru nejsou turistické trasy vyznačeny. Na pravé straně břehu řeky Labe trasa proto znovu začíná až u nemocnice v městské části Děčín II - Nové Město a pokračuje přes Ludvíkovice a Hřensko dále mimo ČR.

Další červená trasa začíná v části Děčín III - Staré Město u zdejší železniční zastávky a směřuje na jih přes místní části Děčín XXXIV - Chlum, Děčín XXXV - Lesná, Děčín XXIX - Hoštice nad Labem a pokračuje dále na jih k Bukové hoře.

Zelená trasa vstupuje na území Děčína souběžně s trasou E3 od Děčínského Sněžníku, na rozcestí Pod Koňskou hlavou se odpojují a zelená trasa směřuje kousek na sever ke Kristinu Hrádku a potom na východ přes místní část Děčín XVIII - Maxičky a Čertovu Vodu na jih přes Děčín XV - Prostřední Žleb, Děčín XI - Horní Žleb na Labské nábřeží a k Tyršovu mostu. Na pravé straně břehu Labe zelená trasa vstupuje na území města od severu (od Bynovce a Ludvíkovic) a pokračuje přes části Děčín XIII - Loubí a Děčín II - Nové Město k nemocnici, a odtud poté východním směrem přes část XXVIII - Folknáře směrem na Horní Habartice.

Žlutá trasa na levém břehu Labe přichází do Děčína od jihu (od Ústí nad Labem), vede přes horu Chmelník do místní části Děčín VII - Chrochvice. V intravilánu města nejsou turistické trasy značeny, proto trasa znovu začíná až u Tyršova mostu a tvoří polookruh přes Červený vrch, místní části Děčín XVI - Přípeř, Děčín XVII - Jalůvčí, Děčín XVIII - Maxičky,

Děčín XIV - Dolní Žleb a končí u železniční zastávky Čertova voda. Na pravém břehu Labe začíná žlutá trasa v části Děčín XXXII - Boletice nad Labem a směřuje k rozhledně Velký Chlum, kde se napojuje na červenou trasu. Situaci turistických tras na mapě Děčína zobrazuje **Obrázek 46**.



Obrázek 46 Turistické trasy v Děčíně (zdroj: mapy.cz)

Pro odpočinek a rekreaci je využívána i Labská stezka, kterou však prioritně využívají cyklisté. Jak již bylo popsáno v předešlé kapitole, na Labské stezce je umístěn sčítač, který monitoruje její návštěvnost (cyklistů i pěších).

Nejvyšší intenzity pěších na Labské stezce byly zaznamenány mezi dubnem a červencem 2018. Nejvyšší intenzita byla v dubnu. Přes sčítací zařízení prošlo během tohoto měsíce 4 339 pěších.

Tabulkové a grafické výstupy z měření návštěvnosti Labské stezky jsou v **PŘÍLOHA Č. 3** (Návštěvnost podle typu a podle směru společně pro cyklisty a pěší) a v **PŘÍLOHA Č. 4**.

Základní zjištění z měření návštěvnosti jsou:

- pěší tvoří 22 % návštěvnosti Labské stezky
- návštěvnost pěších za období 1. 10. 2017 - 30. 9. 2018 byla nejvyšší v dubnu (4 339) a v květnu (3 864)
- nejfrekventovanější den byl neděle
- nejfrekventovanější čas od 14 do 19 hodiny v rozmezí od 2 900 do 3 700 pěších.

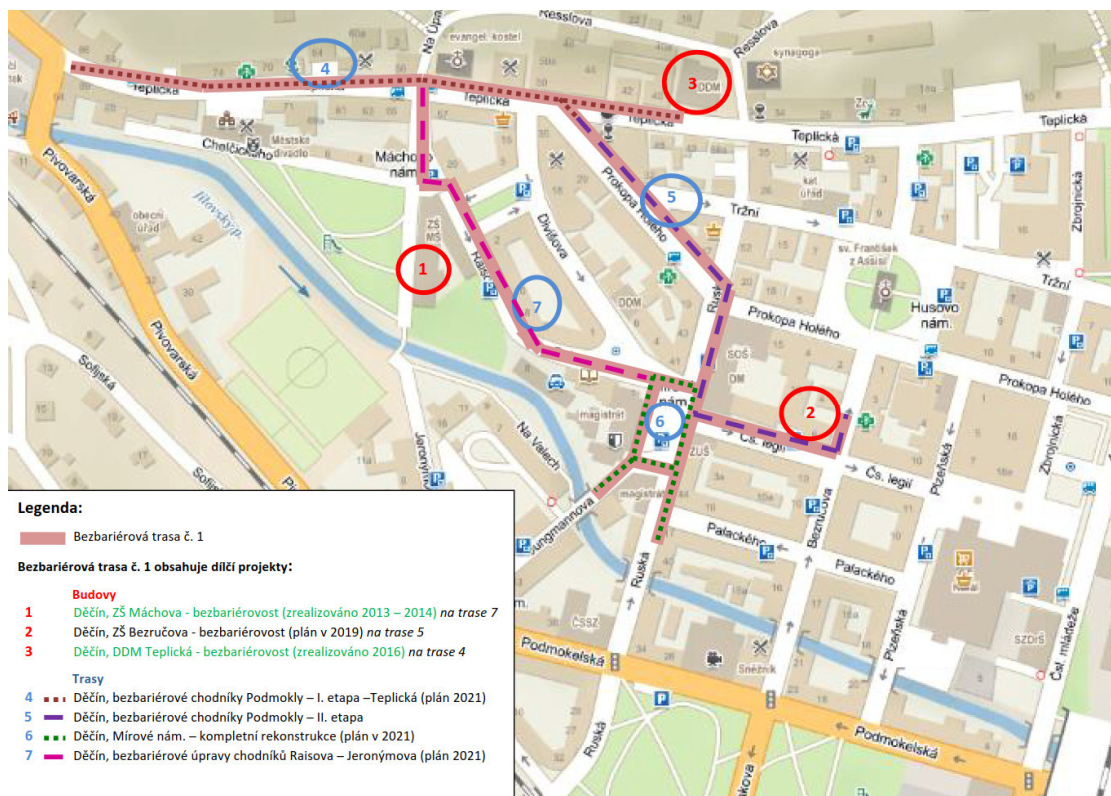
14.3 BEZBARIÉROVOST PĚŠÍ DOPRAVY

Jedním z důležitých faktorů pro kvalitní přemísťování po městě je bezbariérovost a bezpečnost pěší infrastruktury. Bezbariérovost a přístupnost dopravní infrastruktury je zcela zásadní nejen pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, kterými jsou hendikepované osoby, ale i pro seniory, matky s kočárky, matky s dětmi nebo dočasně imobilní občany. Zdravý člověk zvýšený obrubník nebo překážku v cestě snadno překoná, neřešitelný problém to však může být pro výše uvedené cílové skupiny obyvatelstva. Proto je důležité nabídnout kvalitní a funkční infrastrukturu pro co nejsnazší a nejjednodušší možnosti pěšího přemísťování.

V roce 2012 si město nechalo zpracovat generel bezbariérových tras pro místní část Podmokly. V rámci generelu byla posouzena přístupnost veřejně přístupných objektů a prvků dopravní infrastruktury pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Z generelu vyplynulo, že v šetřeném území se nacházelo 22 objektů patřící do skupiny občanské vybavenosti veřejně prospěšných s bezbariérovým přístupem. Dalších 32 objektů mělo na vstupu překážku, která ztěžovala občanům snadný přístup. Do komerčních objektů byl zaznamenán bezbariérový přístup ve 33 případech. U 19 komerčních objektů byl přístup s bariérou. V dopravní infrastruktuře byl hodnocen přístup na zastávky MAD, přechody přes komunikace a pěší trasy. V osmi případech byl stávající stav vyhodnocen jako bezbariérový a v 15 případech s bariérou.

V současné době probíhá v místní části Podmokly první etapa rekonstrukce, při které jsou zhotoveny nové povrchy chodníků a realizovány bezbariérové přechody v ulici Prokopa Holého v úseku mezi ulicemi Čsl. mládeže a Ruská. Na navržené bezbariérové trase č.1 byly v současné době zhotoveny bezbariérové přístupy do budov zobrazených na [Obrázek 48](#). Dále je navržena na území města bezbariérová trasa č. 2 od železniční stanice Děčín hl.n. po lékárnu v ulici Boženy Němcové. V současné době je zpracována projektována dokumentace na část úseku trasy mezi hlavním nádražím a parkovištěm u okružní křižovatky Labské nábřeží x Čsl. mládeže.



Obrázek 47 Bezbariérová trasa č.1

V rámci zlepšení mobility občanů s omezenou schopností pohybu nebo orientace po celém území města by měly být vytvořeny základní trasy mobility, mezi které lze zahrnout například:

- trasa Hlavního nádraží ČD ve směru k budově magistrátu na Mírovém náměstí
- trasa od Tyršova mostu na Masarykovo náměstí
- trasa od Tyršova mostu na náměstí Svobody
- napojení stávajících pěších tras na pěší trasy podél řeky Labe

Jak vyplynulo ze zpracovaného generelu bezbariérových tras pro místní část Podmokly, na území se nachází velmi velké množství bezbariérových závad. Lze předpokládat, že stejný rozsah závad se vyskytuje i na ostatním území města Děčín. Nevyhnutelné tak bude v návrhovém období vytýčit cíle cest pro zpracování generelu bezbariérových tras pro celé území města Děčín s následnou realizací či modernizací bezbariérových tras.

14.4 PRŮZKUM PĚŠÍ DOPRAVY

V rámci dopravních průzkumů na křižovatkách byly vyhodnoceny intenzity pěších na přechodech pro chodce vyznačených na [Obrázek 488](#). Sledované období průzkumu bylo od 7 do 19 hodin. V případě místa č. 1 se jednalo o přechod pro chodce v ulici Podmokelská (před poštou), v místě č. 2 byly sledovány přechody na křižovatce Podmokelská × Bezručova, v místě č. 3 byly sledovány přechod pro chodce u Labského mostu na jižní straně křižovatky

a zároveň přejezd pro cyklisty na severní straně křižovatky, sledovány byly také intenzity chodců jdoucích po Labském mostě. V místě č. 4 byly sledovány přechody pro chodce na okružní křižovatce Pohraniční × 28. října.



Obrázek 48 Mapa stanovišť průzkumu pěší dopravy

Výsledky sčítání chodců na vybraných přechodech pro chodce zobrazuje [Tabulka 51](#). Z výsledků sčítání vyplývá, že nejzatíženějším přechodem pro chodce byl ten v ulici Duchcovská (křižovatka Pohraniční × 28.října) s obousměrnou intenzitou 2 186 chodců v období od 7 do 19 hodin. Druhým nejzatíženějším sledovaným přechodem byl přechod v ulici Pohraniční. Zde během průzkumu prošlo 1 589 chodců. Velmi vysoký počet pěších byl též zaznamenán na Tyršově mostě, kde bylo během průzkumu zaznamenáno 1 421 chodců.

Tabulka 51 Výsledky sčítání chodců na vybraných přechodech pro chodce za 12 hodin

Křižovatka	Ulice	Počet chodců
Podmokelská × Poštovní	Podmokelská (západ)	1185
Podmokelská × Bezručova	Podmokelská (východ)	794
	Bezručova	378
Labské nábř. × Tyršův most	Tyršův most	1421
	Labské nábřeží	828
Pohraniční × 28. října	Pohraniční	1589
	28. října	1280
	Duchcovská	2186

Mezi jeden z nejzatíženějších přechodů pro chodce ve městě pak patří přechod v ulici Čsl. mládeže před výstupem z Hlavního nádraží. Ve špičce přes tento přechod přejde během jedné hodiny okolo 400 chodců (resp. až 4 800 chodců za 12 hodin).

Podrobné výsledky průzkumů pěší dopravy obsahuje [PŘÍLOHA Č. 4](#).

14.5 VYJÁDŘENÍ OBYVATEL K PĚŠÍ DOPRAVĚ VE MĚSTĚ

V rámci sociodopravního průzkumu mohli respondenti v otevřené otázce vyjádřit své názory, náměty či připomínky na jednotlivé druhy dopravy a s nimi spojenou infrastrukturu ve městě. Mimo jiné se také mohli vyjádřit k pěší dopravě. Následující kapitola se věnuje analýze nejčastěji zmiňovaných názorů, námětů, připomínek či požadavků. Konkrétní znění otázek vč. konkrétních odpovědí v jejich plném znění jsou uvedeny v [PŘÍLOHA Č. 9](#).

K pěší dopravě se vyjádřilo celkem **221 respondentů**. Problémy a požadavky občanů související s pěší dopravou (zejména infrastruktura a doplňková infrastruktura) jsou rozebrány v následujícím textu.

Problémy:

⊗ **Chybějící chodníky nebo jejich úseky** (45 odpovědí):

Respondenty nejvíce trápí chybějící chodníky nebo jejich chybějící úseky. Mezi nejčastější odpovědi patřila nedostatečná propojenost obou břehů a s tím současně požadavek na realizaci uvažované lávky, chybějící chodníky podél silnic a propojenost lokalit/místních částí. Respondenti se také stěžovali, že s revitalizací některých sídlišť se s chodníkem nepočítá (např. Březiny). V mnoha odpovědích respondenti uvedli i konkrétní lokality nebo úseky kde chodníky chybí. Níže jsou vypsány vícečetně se objevující odpovědi.

✕ Konkrétní lokality, které respondenti určili:

- Horní Oldřichov,
- Boletice nad Labem,
- Březiny.

✕ Konkrétní úseky:

- cesta z ulice Kosmonautů nahoru do DDM Březiny,
- Hlavní nádraží – Děčín I,
- Žižkova ulice až do ZOO,
- Děčín – Jílové,
- od železničního přejezdu na Starém městě – směr Křešice,
- mezi Děčínem a Ludvíkovicemi,
- podél ulice Drážďanská mezi Přípeří a Jalůvčím,
- Děčín – Březiny,
- křižovatka Přímé a Borovského,

- od křižovatky Rudolfova - Na Vyhlídce,
- z města do Březin podél hlavní silnice,
- Mánesova, V zahradách, Na stráni, Sládkova - Čsl. armády – Nerudova,
- Vilsnická ulice a z Vilsnice k ZŠ Malšovice,
- zastávka Křešice škola, směr Boletice,
- nevhodné vedení v oblasti autobusového nádraží (nutnost zdlouhavého obcházení).

⊗ **Chybí bezbariérovost** (11 odpovědí):

Respondenti také upozornili na chybějící bezbariérovost ve městě. Nejvíce je trápí vysoké obrubníky chodníků, chybějící nájezdy (např. v Boleticích, přechod 2. polské armády, Riegrova u gymnázia) i u nových přechodů pro chodce. Další připomínka padla na Kamenickou ulici – přechod u zastávky Kamenická je z jedné strany přístupný pouze po schodech. Spolu s absencí bezbariérovosti respondenti upozornili i na špatný stav chodníků, který má na bezbariérový pohyb po městě vysoký vliv.

⊗ **Chodníky ve špatném stavu a neudržované, neosvětlené** (90 odpovědí):

Nejčastěji odpovědi či připomínky padly na špatný stav pěší infrastruktury, kde si respondenti stěžovali na poškozené a neudržované chodníky. Mnoho respondentů uvedlo, že chodníky jsou v dezolátním nebo katastrofálním stavu. I při tomto bodě někteří respondenti konkretizovali lokality nebo úseky.

✕ Konkrétní úseky:

- centrální část města,
- cesta ze Želenic na Letnou za kaplí (je tam jen panelová cesta, kde věčně stojí voda a bláto, špatné osvětlení),
- chodník vedoucí po nábřeží,
- chodníky a ulice na Komenského náměstí,
- Křešice – Boletice,
- Nový most,
- Na Teplické od divadla do Bynova,
- Želenická ul. - neschůdný chodník za deště,
- ulice Prokopa Holého,
- Krásnostudenecká,
- na Kvádrberku,
- ulice Lesní cesta,
- od kina Sněžník k Albertu,
- přístup na Nový most (neosvětlený).

⊗ **Bezpečnost chodců - např. chybí přechody pro chodce nebo jsou nevhodně umístěny, případně nejsou osvětleny** (25 odpovědí):

Respondenti se cítí ohroženi na přechodech, které jsou umístěny hned za křižovatkami, hlavně na těch, na kterých je nedostatečný rozhled a také

za zatáčkami a okružními křižovatkami. Dále respondentům chybí osvětlené přechody pro chodce (hlavně na frekventovaných silnicích - Teplická ul., u Hlavního nádraží, na Masarykově nám.). Také padlo pár stížností na nedostatečné využívání reflexních prvků pěšími. Respondenti také pociťují nedostatečnou bezpečnost na pěších trasách vedoucích skrze městské parky – kriminální aktivita (zejména park u OD Albert, Podmokly).

✖ Konkrétní lokality, kde chybí přechody pro chodce:

- Křešice – Boletice,
- domov pro seniory na Kamenické ulici,
- Labské nábřeží,
- Litoměřická ulice,
- mezi Grandem a prvním kruhovým objezdem na Labském nábřeží nelze rozumně přejít ulici Čsl. mládeže,
- v Boleticích u školy a autobusové zastávky,
- na Labském nábřeží – u autobusové zastávky.

✖ Chybějící osvětlení nebo nedostatečně osvětlené přechody pro chodce:

- Podmokly,
- u kruhového objezdu nad Hypernovou výjezd směrem na kruhový objezd pod Pivovarem,
- Kamenická – konečná autobusu č.1,
- nepřehledný přechod v ul. Oblouková (ve směru jízdy od Kauflandu schovaný za zatáčkou).

⊗ **Chybějící semaforey (7 odpovědí):**

- ✖ S bezpečností souvisí také semaforey. Respondenti upozorňují na jejich deficit např. ve Starém městě, na přechodu před budovou hlavního nádraží, přechod cestou z DC 1 ke Kauflandu, přechody u Magistrátu v DC 1 nebo i na krátké časové intervaly na semaforech.

⊗ **Chybějící pěší zóny (6 odpovědí):**

- ✖ Obyvatelé města Děčín by ocenili pěší zóny ve větším množství, tak jak to je běžné v ostatních městech.

⊗ **Chybí vybavení jako např. odpadkové koše, lavičky, veřejné osvětlení + nefunkční stávající (43 odpovědí):**

- ✖ Mnoho odpovědí padlo i na chybějící vybavení pěší infrastruktury. Za největší problém respondenti uvedli chybějící veřejné osvětlení nebo nefunkčnost stávajícího (např. veřejné osvětlení chybí v okrajových částech města,

v lesoparku pod Kvádrbergem, ad.). Obyvatelům také chybí ve městě i lavičky (např. v centru a v Bynově) a odpadkové koše.

Výběr nejrelevantnějších požadavků/návrhů/názorů občanů:

- ❖ uvažovaná lávka přes Labe
- ❖ více zeleně, ve velkých vedrech častější kropení silnic
- ❖ zpomalovací retardéry při přechodech
- ❖ inteligentní prvky na semaforech
- ❖ posílení pěších policejních hlídek v noci i ve dne
- ❖ častější stříhání větví stromů a křoví, které zasahují do chodníku
- ❖ nadchod nebo podchod pro chodce na Vilsnické spojce vedle Lidlu
- ❖ více chodníků (i mimo hlavních tahů)
- ❖ více turistických tras, obnovit turistické trasy
- ❖ zviditelnit přechody pro chodce
- ❖ zprůchodnit množství zkratk, vybudování zpevněných cest přes zelená místa (cesty není potřeba hledat, jsou již několik let vyšlapány)
- ❖ úprava chodníků – povrch a dodržování základů hygieny pro majitele psů
- ❖ vybudovat pěší zóny
- ❖ čistota
- ❖ bezpečnost
- ❖ osvětlit neosvětlené úseky pro pěší
- ❖ větší důslednost při kontrolách parkujících řidičů u přechodů pro chodce (např. u obchodů, menší děti nevidí přes auta)
- ❖ zábradlí nebo madlo v zídce u chodníku umístěno podél chodníku - Vokolkova ul.
- ❖ chodníky půlené – cyklista, chodec

14.6 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- Velmi dobré podmínky pro pěší chůzi v centru města
- Probíhající rekonstrukce a úpravy jednotlivých ulic a náměstí
- Ekonomická výhodnost chůze a její prospěšnost na zdraví pro jedince

SLABÉ STRÁNKY

- Chybějící propojení center města na levém a pravém břehu řeky Labe
- V rámci celého města chybí ucelenější síť bezbariérových tras
- Chybějící chodníky na trasách z odlehlých místních částí do centra
- Chybějící chodníky nebo špatných technický stav na dalších místech
- Velké množství rizikových a nebezpečných míst

PŘÍLEŽITOSTI

- Realizace pěší lávky přidružené k železničnímu mostu
- Čerpání dotací na realizaci pro projekty bezbariérových tras
- Rekonstrukce a modernizace stávající infrastruktury pro pěší
- Výstavba chodníků propojujících odlehlejší městské části s centrem

HROZBY

- Ohrožená bezpečnost peších, zejména u tras vedených v přidruženém prostoru společně s cyklodopravou (např. na chodnících, cyklostezkách)
- Malý ohled na pěší dopravu při návrhu organizace dopravy, upřednostňování motorové dopravy na úkor chodců
- Snižování komfortu a bezpečnosti chodců na chodnících v důsledku parkování motorových vozidel
- Nedostatek financí na zatraktivnění pěších tras a doprovodného mobiliáře