

Zápis z 20. 4. 2021 z jednání ve věci spolupráce s krajskými cyklokoordinátory Olomouckého kraje a krajským zástupcem Olomouckého kraje BESIP na téma „Bezpečnost a cyklistická doprava“

Přítomní:

- Petr Smítal, krajský cyklokoordinátor Olomouckého kraje
- Jaroslav Martinek, krajský cyklokoordinátor Olomouckého kraje
- Stanislav Losert, krajský cyklokoordinátor Olomouckého kraje
- Karel Charouz, MD, krajský koordinátor Olomouckého kraje

Okruhy spolupráce:

- 1) Mapová aplikace dopravní sítě pro cyklisty - <http://stavbycyklo.cz/>
 - Možnost spolupráce: Dávat podněty pro mapovou aplikaci
- 2) Výzva 10000 kroků - <https://www.desettisickroku.cz/>
 - Možnost spolupráce: Chůze a bezpečnost jdou ruku v ruce. Na jedné straně je sice „učíme“ znovu chodit, na druhé straně je třeba jim připomínat zásady bezpečnosti. BESIP věnuje ceny k této výzvě
- 3) Podpora propojení myšlenek principů udržitelné městské mobility, bezpečnosti a aktivní mobility. Bezpečnost jako komplexní a průřezové téma.
 - Možnost spolupráce: Budeme do budoucna vzájemně komunikovat nad konkrétními řešeními dopravního prostoru, u kterých mohou být rozdílné názory. Cyklokoordinátoři se společně s Besipem pokusí sjednotit postoje Policie ČR DI k cyklistické dopravě (např. neuzívání značek na polních přejezdech, problematika povolení vjezdu cyklistů u jednosměrných komunikací)

1) Mapová aplikace dopravní sítě pro cyklisty – <http://stavbycyklo.cz/>

Cílem Olomouckého kraje je podpořit výstavbu bezpečné dopravní sítě pro cyklisty. Za tím účelem byla vytvořena mapové aplikace, která monitoruje problémové úseky na této síti a prezentuje výhled realizace jednotlivých úseků. Tato mapová aplikace každou cyklotrasu rozloží na malé „dílký“. Bude to navázané na polyline cyklistické komunikace. Cílem je postupně posoudit stávající vedení cyklotras a navrhnout výhledové řešení.

Návrh na monitorované atributy – ručně zadávané

Rok realizace
Stupeň připravenosti
Projektant
Vydáno stavební / společné povolení : ANO - NE
Orientační náklady
Typ povrchu – zpevněný, nezpevněný
Stav povrchu -vyhovující, nevyhovující
Šířka - jen u staveb stezek
Cyklotrasa – stávající, rozlišit dálkovou síť (jedno, dvojciferná), regionální (trojčiferná) a místní (čtyřciferná)
Cyklotrasa – EV

Cyklotrasa - výhledové přeložení
Značení cyklotrasy (silniční, pásové)
Správce cyklotrasy
Fotografie
Situace stavby, případně odkaz na www.citychangers.eu , kde bude projekt popsán.

Návrh na monitorované atributy – automaticky zadávané

ID - polyline cyklistické komunikace

Typ cyklistické komunikace s rozlišením stávající stav, výhled.

Cyklistická infrastruktura. Soubor stavebních a dopravně-organizačních prvků a opatření, které napomáhají bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol v zastavěném i nezastavěném území.

Segregační opatření



STEZKY PRO CYKLISTRY (C 8)



STEZKY PRO CHODCE A CYKLISTRY SE SPOLEČNÝM PROVOZEM (C 9)



STEZKY PRO CHODCE A CYKLISTRY S ODDĚLENÝM PROVOZEM (C 10)



STEZKY PRO CHODCE S POVOLENÝM VJEZDEM CYKLISTŮ (C 7 + E 13)

Pozn.: Specifický způsob vedení cyklistů při nízkém počtu chodců a u zatížených silnic



KOMUNIKACE S VYLOUČENÍM MOTOROVÉ DOPRAVY (B 11)

Pozn.: Jedná se o polní a lesní cesty, prakticky bývají označeny dodatkovou tabulkou s uvedením vozidel, které mají výjimku ze zákazu

Integrační opatření



ZKLIDNĚNÁ KOMUNIKACE - OBYTNÁ ZÓNA, ZÓNA 30

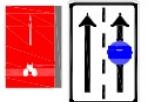
Pozn.: Jedná se o místní komunikace v zastavěném území, které nevyžadují opatření pro bezpečný provoz cyklistů, povrch v různé kvalitě



OBOUSMĚRNÝ PROVOZ CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRNÝCH KOMUNIKACÍCH (E12)



PIKTOGRAMOVÉ KORIDORY PRO CYKLISTRY (V20)



JÍZDNÍ PRUHY (VYHRAZENÝ / OCHRANNÝ) PRO CYKLISTRY (V14 / IP 20)

Poznámka:

Dne 25. 6. 2021 se uskuteční pracovní setkání krajských cyklokoordinátorů, politiků a členů Rady Olomouckého kraje, a to na kole po stopách výhledového trasování Moravské stezky. V předvečer akce dne 24. 6. 2021 se uskuteční společná pracovní porada.

2) Výzva 10000 kroků – <https://www.desettisickroku.cz/>

Cílem projektu je **motivovat lidi k pravidelné aktivitě** vykonané po svých vlastních nohou, a to alespoň po dobu jednoho měsíce. Celá výzva probíhá v **úzké spolupráci s jednotlivými městy**, která své občany v chůzi aktivně podporují. Obyvatele o výzvě informují a připraví pro ně nejen zajímavé cesty ale i příznivé podmínky. Poskytnou jim tipy na zajímavá místa k navštívení a následně s nimi spolupracují na procesech zlepšování města. Podpora chůze je v tomto kontextu vnímána jako součást podpory udržitelné mobility.

Výzva 10 000 kroků, pracuje s magickou hranicí deseti tisíc, což je zhruba 7,5 km. Ve skutečnosti však stačí mnohem méně kroků, **aby byl organismus odolnější**. Důležitější než objem, je spíše pravidelnost, svižné tempo a příjemné prostředí.

Zatím proběhla testovací dubnová výzva a chystá se podzimní.

3) Podpora propojení myšlenek principů udržitelné městské mobility, bezpečnosti a aktivní mobility. Zajistit prezentaci dané problematiky

Diskuse kolem technického řešení cyklistické infrastruktury u mostu přes Moravu u Bristolu. Cílem diskuse bylo poučit se z problémů a hledat řešení pro budoucnost, u jiných staveb.

Bezpečnost silničního provozu by měla být podstatnou součástí plánování a provádění místních a regionálních plánů udržitelné městské mobility, protože **udržitelnost není možná bez bezpečnosti**. Skutečná a vnímaná bezpečnost má zásadní vliv na výběr způsobu dopravy, zejména pokud jde o nejudržitelnější způsoby cestování – chůzi a jízdu na kole a schopnost přístupu k veřejné dopravě. Je důležité si uvědomit, že bezpečnější pozemní komunikace znamenají také udržitelnější dopravu ve městech. Ve snaze zajistit změnu ve vzorcích městské mobility na udržitelnější způsoby dopravy by měla být tudíž bezpečnost silničního provozu považována za zásadní výzvu.



Bezpečnost pohybu cyklistů i řidičů v hlavním i přidruženém prostoru je třeba podmínit zejména následujícími aspekty, které se vzájemně ovlivňují:

- uspořádáním prostoru, tzn. druh a typ pozemních komunikací, organizace prostoru (a to nejen dopravním značením),
- používáním prostoru, tj. chováním jeho uživatelů, které je ovlivněno pravidly silničního provozu, jejichž dodržování je ovlivněno nejen jejich znalostmi, ale návyky a zvyklostmi (ty se mohou lišit v rámci jednotlivých měst, území...).

Důležité je, aby se oba aspekty navzájem podporovaly a aby uspořádání prostoru ovlivňovalo jeho užívání tak, aby se jeho uživatelé chovali intuitivně v souladu s požadavky a nemuseli nad správným (v souladu s pravidly) užíváním zvláště přemýšlet. Jedním z výstupů vzájemného ovlivňování těchto aspektů je tzv. zklidňování dopravy. Tomu ovšem vždy musí předcházet rozsáhlá analýza souvislostí a vlivů – **dopravu nezklidňujeme proto, že jí chceme „pomalejší“, ale protože toto zklidnění má všeobecný přínos** (bezpečnost, snížení externalit, estetika atd.).

Další významným vlivem, který ovlivňuje bezpečnost chodců a cyklistů ve městech, je jejich celkový počet. Neboli, čím více je ve městech chodců a cyklistů, tím jsou pro ně města bezpečnější, což již v minulosti potvrdila řada studií (Jacobsen, 2003; Motýl 2018). Je to způsobeno tím, že řidiči podvědomě s těmito účastníky provozu více počítají a chovají se ohleduplněji, chovají se více v souladu s tím, že v dopravním prostoru nejsou sami.

Opatřeními v rámci plánů udržitelné městské mobility je třeba podporovat vzájemnou symbiózu a toleranci všech uživatelů prostoru. Je potřeba si uvědomit, že design ulic je proces, který se může v průběhu let měnit, podle toho, jak se mění využívání území – nikoliv výsledek. Současně je třeba si uvědomit, že opatření by neměla mířit pouze na usměrňování řidičů vozidel, ale samozřejmě také

V této vizi je zásadní jasná hierarchie účastníků silničního provozu: Ti, kteří mají největší potenciál dopad na bezpečnost ostatních uživatelů by měli být zodpovědí za bezpečnost ostatních.

Budeme do budoucna vzájemně komunikovat nad konkrétními řešeními dopravního prostoru, u kterých mohou být rozdílné názory. Cyklokoordinátoři se společně s Besipem pokusí sjednotit postoje Policie ČR DI k cyklistické dopravě (např. neužívání značek na polních přejezdech, problematika povolení vjezdu cyklistů u jednosměrných komunikací) .