B R N O

Bude bezpečnostní audit zachraňovat životy dříve nebo později?

Aktuální trendy v problematice bezpečných dopravních staveb a řešení cyklistické dopravy ve městech

Bude bezpečnostní audit zachraňovat životy dříve nebo později?

Obr. 1 – Postavení nástrojů utváření bezpečné infrastruktury

Zdroj:: Metodika bezpečnostního auditu pozemních komunikací (r.2012)

Definice (metodika 2013)

Audit bezpečnosti pozemních komunikací je systematická procedura, která vnáší do procesu dopravního plánování a projektování nejnovější znalosti o bezpečném utváření pozemních komunikací za účelem prevence vzniku dopravních nehod. Je to formální prověrka dopravních projektů, v jejímž rámci nezávislý a kvalifikovaný auditor vypracovává zprávu o bezpečnostních rizicích hodnoceného projektu a předkládá návrhy na jejich odstranění, popřípadě zmírnění.

Bezpečnostní audit – nedílná součást
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

B | R | N | O

NÁRODNÍ STRAT

bezpečnosti silničního

VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY

USNESENÍ

VLÁDY ČESKÉ REPUBLIKY
ze dne 16. prosince 2008 č. 1584

o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního pro
na období let 2008 až 2010 (2012)

Vláda

I. **zrušuje**

1. usnesení vlády ze dne 28. dubna 2004 č. 394, o rámcové Nárc
bezpečnosti silničního provozu, ve znění usnesení vlády ze dne 12. října 20

2. usnesení vlády ze dne 12. října 2005 č. 1309, k Akčnímu plá
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2006;

II. **schvaluje** Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnos
provozu na období let 2008 až 2010 (2012) (dále jen „Strategie"), uveden
materiálu č.j. 1838/08;

III. **ukládá**

1. ministrům dopravy, financí, školství, mládeže a tělovýchovy,
votnictví a ministryni obrany zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve St

2. ministru dopravy

a) koordinovat plnění opatření Strategie,

b) informovat vládu vždy do 30. dubna každého kalend
o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii.

III.

Revize a aktualizace
Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012)

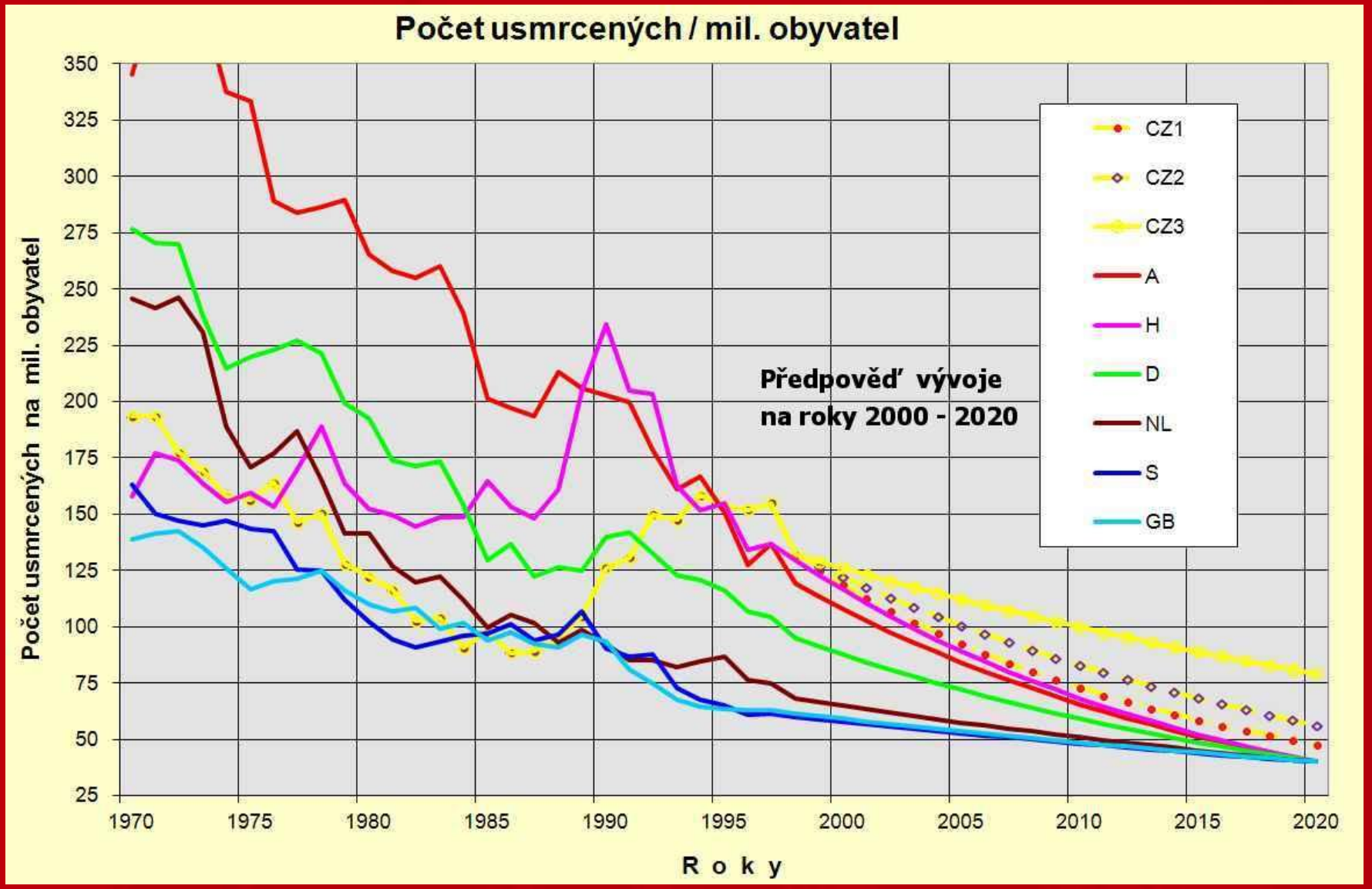
Září 2008

Ministerstvo dopravy

BESIP
...protože jde o život!

Národní strategie
bezpečnosti silničního provozu
2011 - 2020

Cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu



Legislativní návrhy, školení auditorů, úředníků

Proškoleno 92 bezpečnostních auditorů 2006-2007

Proškoleno 870 účastníků – úředníků, policistů, projektantů 2006-2007

Naplňování NS v letech 2006- 2010

B | R | N | O

Současný stav revize a aktualizace Strategie

1. Vnitroresortní připomínkové řízení – proběhlo
2. Meziresortní připomínkové řízení – proběhlo vypořádání připomínek (zejména upřesňování kompetencí a zodpovědnosti jednotlivých subjektů; návrhy na novelizaci zákonů č.361/2000 Sb.,č.56/2001 Sb. a č.13/1997 Sb.- např. požadavek na zákaz povolování billboardů u všech druhů poz.komunikací).
3. Materiál je předkládán bez rozporů do vlády a mohl by být projednán nejpozději začátkem prosince 2008.
4. Zveřejnění na www.mdcr.cz, www.ibesip.cz, informace všem zodpovědným i zainteresovaným subjektům.
5. Rok 2009-2010 – příprava nové Strategie na léta 2011 – 2020, bude se vycházet z 4. Akčního plánu EU (v přípravě).

Závěry

Pro naplnění cíle Strategie je nezbytné:

- ✓ Hlavní pilíř pro všechny subjekty zabývající se bezpečností silničního provozu.
- ✓ Aktivní a úzká spolupráce všech zainteresovaných subjektů.
- ✓ Vymahatelnost práva (vliv na efektivitu bodového systému).
- ✓ Rozpracování do akčních realizačních plánů ve všech krajích (dnes jen Liberecký a Vysočina).
- ✓ Řešit nedostatečnou finanční zajištěnost opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu na krajské úrovni (např. opatření **F2 – Bezpečnostní audit**).

Seznam auditorů bezpečnosti pozemních komunikací
4.1.2013

	JMÉNO				ZAMĚSTNÁNÍ					
číslo	titul (před jménem)	jméno	příjmení	titul (za jménem)	IČ	název	ulice	číslo	PSČ	město
1	Ing.	Jindřich	Frič	Ph.D.	44994575	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.	Líšeňská	33a	636 00	Brno
2	Ing.	Luděk	Bartoš		25462482	EDIP s.r.o.	Tyršova	648/19	353 01	Mariánské Lázně
3	doc. Ing.	Josef	Kocourek	Ph.D.	68407700	ČVUT v Praze, Fakulta dopravní	Konviktská	20	110 00	Praha
4	Ing. Bc.	Dagmar	Kočárková	Ph.D.	68407700	ČVUT v Praze, Fakulta dopravní	Konviktská	20	110 00	Praha
5	doc. Ing.	Marián	Krajčovič	CSc.	61989100	VŠB - TU Ostrava, Fakulta stavební	Ludvíka Poděště	1875/17	708 33	Ostrava - Poruba
6	Ing.	Petr	Kúrka		65993390	Ředitelství silnic a dálnic ČR	Čerčanská	2023/12	140 00	Praha
7	Ing.	Jiří	Landa		47307218	AF-CITYPLAN s.r.o.	Jindřišská	17	110 00	Praha
8	doc. Ing.	Ivana	Mahdalová	Ph.D.	40273903		Radniční	752/63	715 00	Ostrava
9	Ing.	Tomáš	Malina		47150203	V - projekt s.r.o.	Na Kamenci	1486/5	710 00	Ostrava
10	Ing.	Petr	Novotný	Ph.D.	15014886	Atelier malých okružních křižovatek	Hlaváčova	179	530 02	Pardubice
11	Ing.	Michal	Radimský	Ph.D.	00216305	VUT v Brně, Fakulta stavební	Veveří	331/95	602 00	Brno
12	Ing.	Martin	Smělý		00216305	VUT v Brně, Fakulta stavební	Veveří	331/95	602 00	Brno
13	Ing.	Pavel	Tučka		44994575	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.	Líšeňská	33a	636 00	Brno
14	Ing.	Jiří	Bouchner		76276783	Ing. Jiří Bouchner, audit na pozemních komunikacích	Prokopa Holého	1055	580 01	Havlíčkův Brod
15	Ing.	Lenka	Březinová				Mánesova	711	739 11	Frýdlant nad Ostravicí
16	Ing.	Luděk	Cekr		27821251	CEKR CZ s.r.o.	Mazalova	57/2	787 01	Šumperk
17	Ing.	Oldřich	Čajka				Žabeň	136	739 25	Žabeň

Priority – vládní prohlášení 2010

Programové prohlášení Vlády České republiky

4. srpna 2010

Preambule

Na základě mandátu od občanů České republiky, vyjádřeného ve volbách do Po
sněmovny Parlamentu ČR ve dnech 28. a 29. května 2010, předstupuje pře
zákonodárný sbor koaliční vláda s programovým prohlášením. Toto programové pr
obsahuje vizi a úkoly vlády, která si je vědoma své odpovědnosti provést hluboké str
reformy veřejných systémů, převést úspěšně zemi přes turbulence globální ekonom
jsme nedílnou součástí, zachovat a posilovat demokratické hodnoty českého státu
svobody a individuální práva našich občanů.

Vláda je přesvědčena, že nástroje, které ke splnění těchto cílů hodlá použít a se
budete nyní seznámeni, jsou přiměřené a správné a že povedou k dalšímu rozvo
Věřím, že se s těmito návrhy ztotožníte a podpoříte vládu rozpočtové odpovědnos
práva a boje proti korupci a dáte jí mandát k zahájení prací na těchto úkolech.

Naše země není v jednoduché situaci. Globální krize ukázala zranitelnost každé eko
odhalila chyby, které političtí vůdci udělali v dobách zdánlivě trvale udržitelné
a jistot. Jasně dala najevo, že žití na dluh není trvale možné nejen v rodině, ale ani v
států. Cena, kterou za tuto lehkomyslnost jsou občané dnes již mnoha zemí nuceni
vysoká.

Doprava

Vláda zachová výši investic do dopravní infrastruktury. Vedle prostředků státního rozpočtu zapojí do financování rozvoje dopravní infrastruktury také PPP projekty a zejména zefektivní činnost SFDI a investorských organizací Ministerstva dopravy.

Vláda bude pracovat na omezení legislativních limitů pro urychlení výstavby dopravní infrastruktury. Vláda zejména zpružní pravidla v procesu schvalování staveb (za účelem omezení vynucování staveb nesouvisejících s budovanou infrastrukturní stavbou). Pokud to bude legislativně možné a nebude to znamenat nárůst administrativní zátěže, vláda podpoří při zadávání zakázek využívat principu pronájmu staveniště, a to za účelem zrychlení stavby.

Vláda zajistí zlevnění staveb dopravní infrastruktury, a to zejména průhlednými veřejnými výběrovými řízeními, úpravou norem a případnými změnami v zadávacím řízení a důslednou kontrolou procesu výstavby. Vláda nastaví transparentní postupy zadávání veřejných zakázek úpravou svých vnitřních norem a případnými dalšími změnami v zadávací praxi.

Na základě hloubkové analýzy bude vláda prosazovat majetkové vyrovnání mezi ČD a SŽDC s cílem vytvoření celistvé konkurenci otevřené „živé dopravní cesty". Veškeré služby železniční hromadné osobní přepravy budou podléhat transparentním výběrovým řízením. Za tímto účelem vláda připraví podmínky pro otevření trhu v železniční dopravě.

Vláda zajistí provedení personálního auditu a auditu hospodaření u ČD a.s., jejich dceřiných společností a SŽDC s.o. s cílem zefektivnění provozu a odstranění nevyváženého odměňování pracovníků.

Vláda odloží zavedení elektronických vinět místo dálničních známek pro osobní automobily do doby přijetí celoevropského řešení nebo výkonového zpoplatnění.

Vláda bude pokračovat ve spolupráci s kraji a obcemi v analýze možností rozšíření mýtného na silnice nižších tříd pro nákladní dopravu. Stanoví jasná kritéria, aby byly dálnice skutečně využívány jako obchvaty obcí.

Vláda bude rozvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže.

Vláda pečlivě vyhodnotí účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu.

V oblasti vodní dopravy vláda v kontextu mezinárodních souvislostí a přeshraniční spolupráce zváží možnost financování klíčových staveb pro zlepšení splavnosti Labe, zejména plavebních stupňů Děčín a Přelouč (prodloužení splavnosti do Pardubic), a to především s využitím mimorozpočtových zdrojů.

V oblasti letecké dopravy bude vláda podporovat rozvoj letiště Praha jako středoevropské letecké křižovatky.

Vláda bude usilovat o rozvoj ekologických druhů dopravy s cílem snížení emisí CO_2. Vláda zváží možnost podpory multimodálních logistických center umožňujících přenesení dálkové nákladní přepravy na železnici.

Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů

Vláda bude pokračovat v úsilí získat sídlo agentury GSA do České republiky.

Vláda si je vědoma významu kosmických aktivit a spolupráce s Evropskou kosmickou agenturou pro zvýšení technologické úrovně českého průmyslu a jeho konkurenceschopnosti.

Vláda bude podporovat a rozvíjet inovační technologie, zejména návazné systémy družicové navigace pro řízení dopravního provozu a pro organizaci a zajištění mobility vedoucí ke zvýšení efektivity a bezpečnosti dopravy a lepší informovanosti jednotlivých skupin uživatelů dopravy.

Priority – vládní prohlášení 2010

B R N O

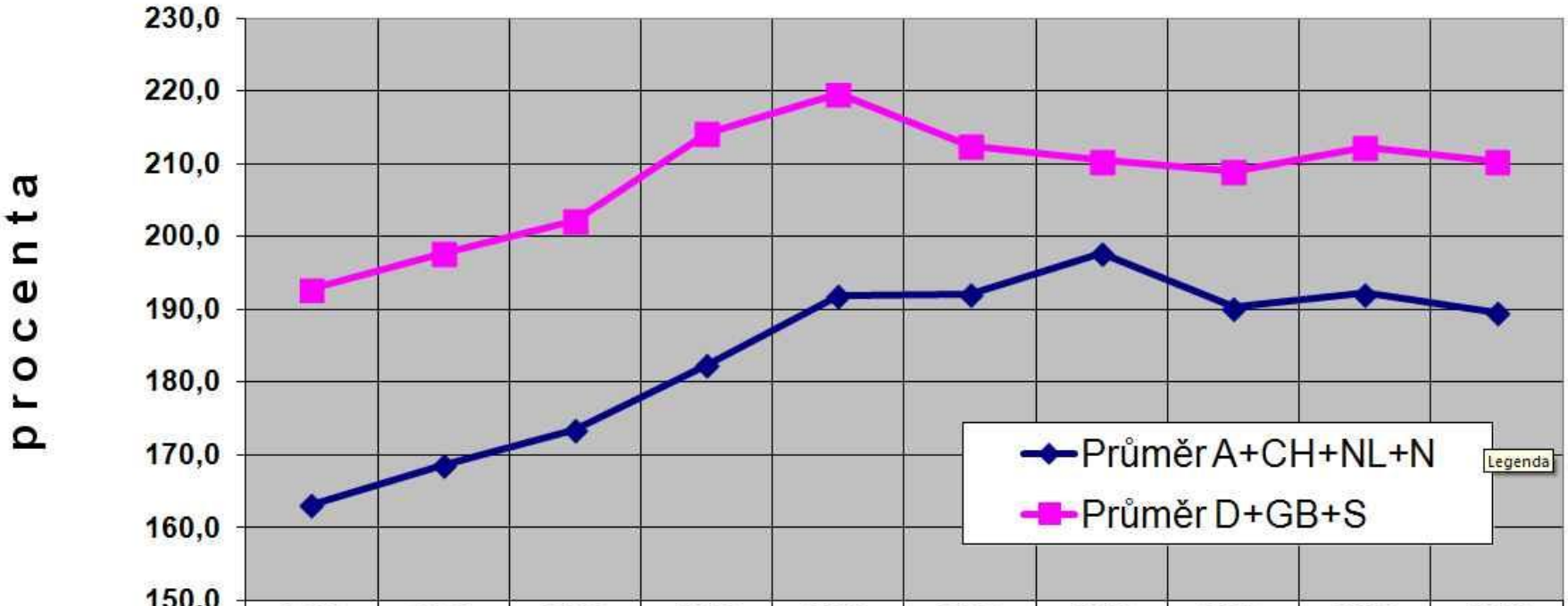
Vláda bude rozvíjet aktivity ke **zvýšení bezpečnosti silničního provozu**, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže.
Vláda pečlivě **vyhodnotí účinnost bodového systému** ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, **odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postih** za delikty spojené s **agresivitou řidičů** a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu. Vláda podpoří **rozvoj cyklistické dopravy** včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů.

Porovnání ČR s EU: 2010

B R N O

Poměr usmrcených na milion obyvatel

CZ / skupina vybraných evropských zemí (%)



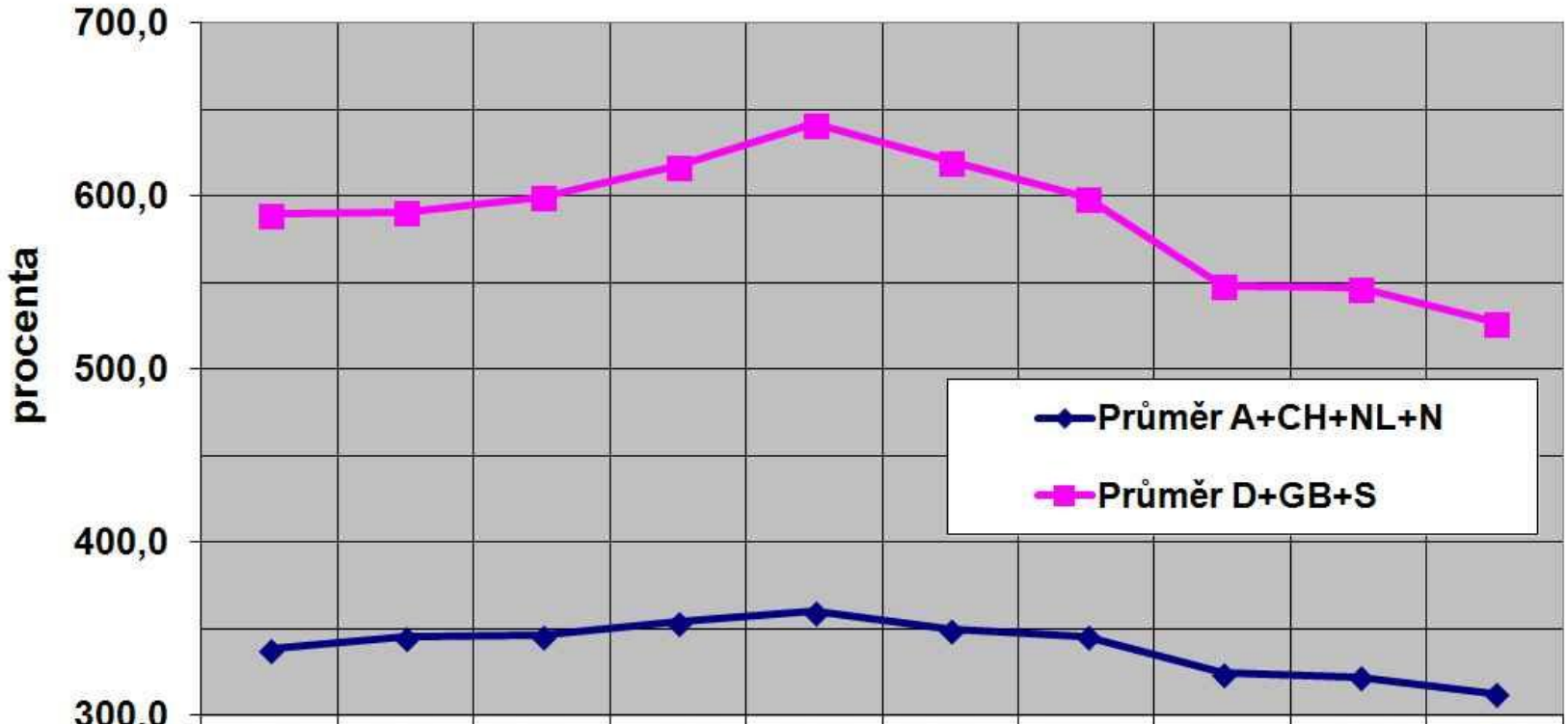
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Průměr A+CH+NL+N	163,1	168,5	173,4	182,3	192,0	192,1	197,6	190,3	192,2	189,5
Průměr D+GB+S	192,8	197,7	202,2	214,3	219,6	212,5	210,5	209,0	212,3	210,4

Porovnání ČR s EU: 2010

B R N O

Poměr usmrcených na dopravní výkon

CZ / skupina vybraných evropských zemí (usmrcení / mld. vozokm)



	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Průměr A+CH+NL+N	338,0	345,5	346,4	353,7	360,0	349,9	345,8	324,5	322,3	312,8
Průměr D+GB+S	589,6	590,9	599,5	617,5	641,6	619,9	599,2	548,2	546,8	527,2

Legislativa (r. 2011, 2012)

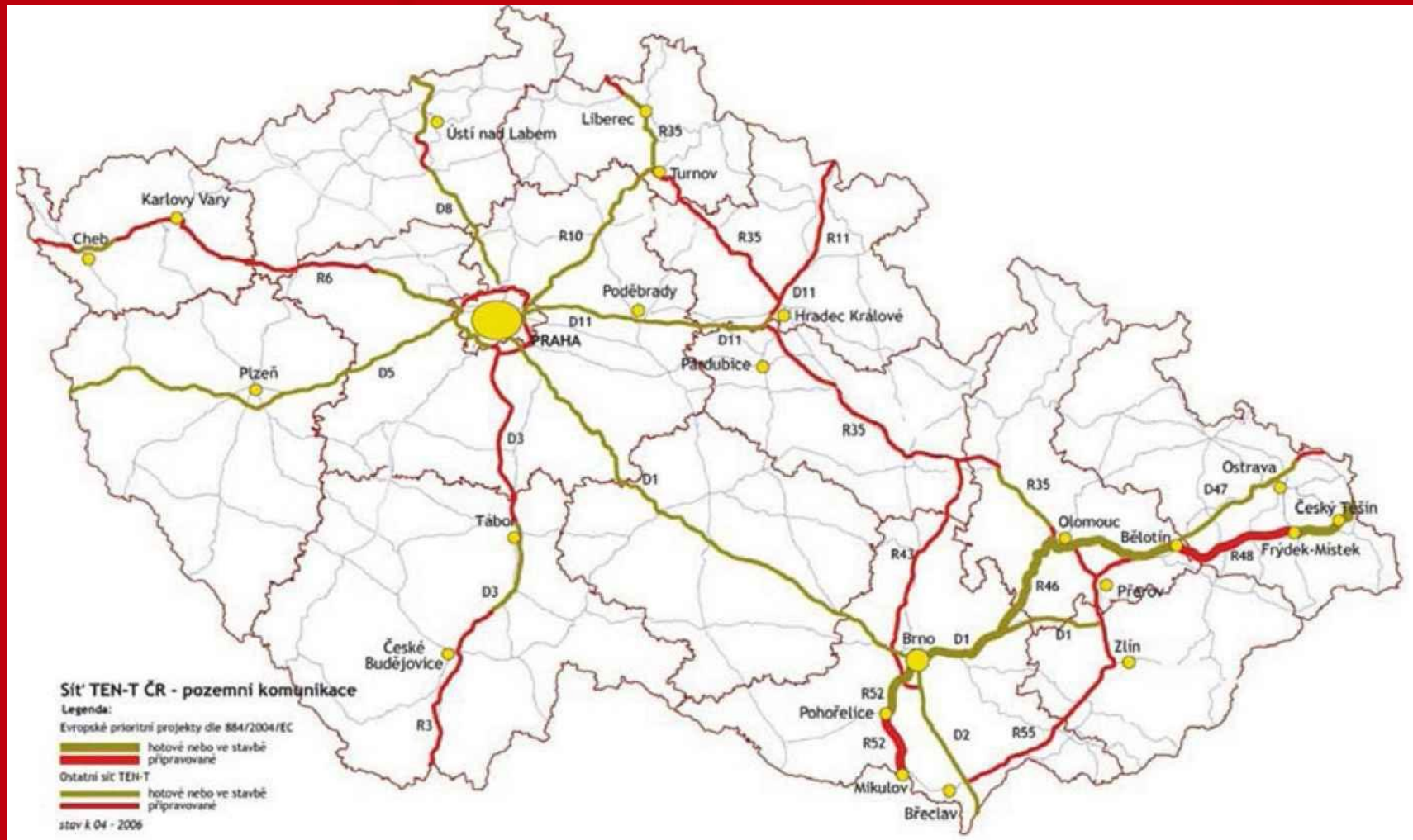
B | R | N | O

- Zákon č.13/1997 Sb. (novelizován zákonem č. 152/2011 Sb.) uvádí v části 5 „Bezpečnost pozemních komunikací TEN-T“ v

- „Posouzení stavby a její dokumentace“, že osoba, která žádá o vydání stavebního povolení nebo o vydání kolaudačního souhlasu pro stavbu pozemní komunikace v rámci silniční sítě TEN-T

- Povinnost zajistit posouzení dokumentace a stavby samotné z hlediska zajištění bezpečnosti silničního provozu při užívání stavby. Toto posouzení se nazývá audit bezpečnosti pozemních komunikací (dále jen „audit“).

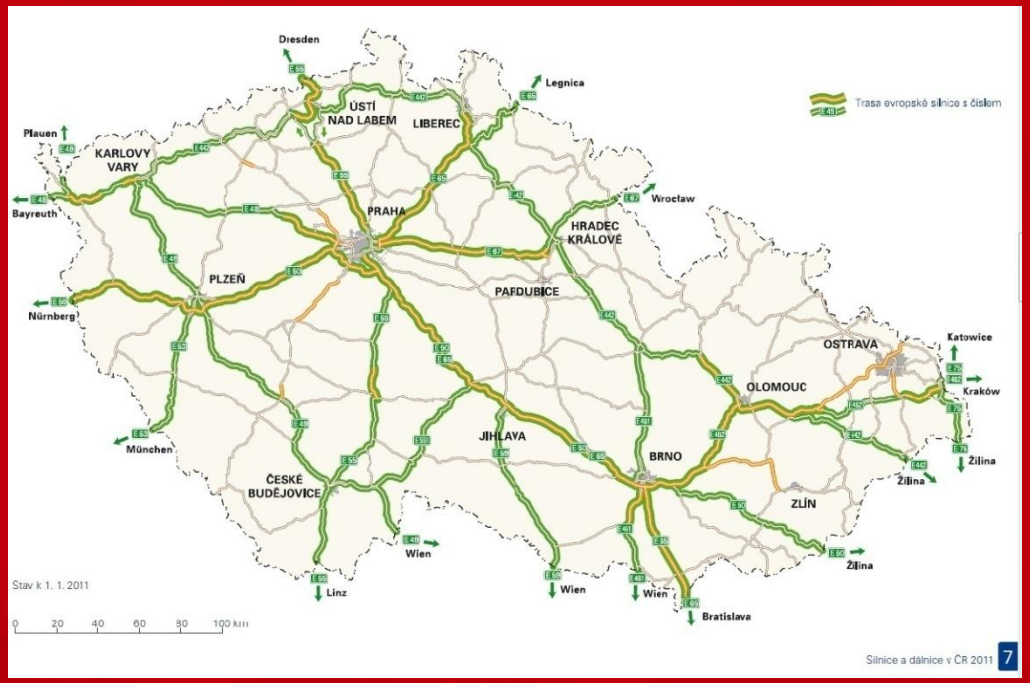
Zákon zavádí povinné zpracování BA na síti TEN-T



Obr. 2 – Mapa sítě TEN-T v ČR, stav k roku 2006

Současný stav sítě TEN-T

Délka celé sítě k 1.1. 2011 = 55752 km , z toho :	
Dálnice	1,3%
Rychlostní komunikace	0,6%
sil. I. Tř	10,5%
sil. II. Tř	26,3%
sil. III. Tř	61,2%



Stav TEN-T k roku 2011	Celkem - cílový stav			V provozu		Ve stavbě nebo přípravě	
	součet km	D	R	D	R	D	R
Síť TEN-T na území ČR	1931	1008	923	750	375	258	548
podíl z cílového stavu %	100	52	48	74	41	26	59

Současný stav - ČR

B | R | N | O

Optimista (viz. metodika)

Zákon nijak neomezuje a neodebírá krajům a obcím možnost provádět nástroje směrnice také u staveb pozemních komunikací, které jsou v jejich vlastnictví. Vzhledem k tomu,že právě na silnicích nižších kategorií je úroveň bezpečnosti několikanásobně nižší než u silnic v síti TEN-T, je na nich provádění nástrojů žádoucí a Evropskou komisí doporučené. Provádění těchto nástrojů na všech typech komunikací má podporu také v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020.

Realista (úředník)

ČR je vyspělý stát EU a jsme právním státem. Úředník je vázán zákonem a nesmí vyžadovat cokoliv nad dikci zákona. Protiprávní je také vynakládání veřejných prostředků za nějaké nezávazné audity, nebo inspekce, které nejsou zakotveny v zákoně 13/97 Sb.

Příklady nástrojů pro zmírňování nehodovosti

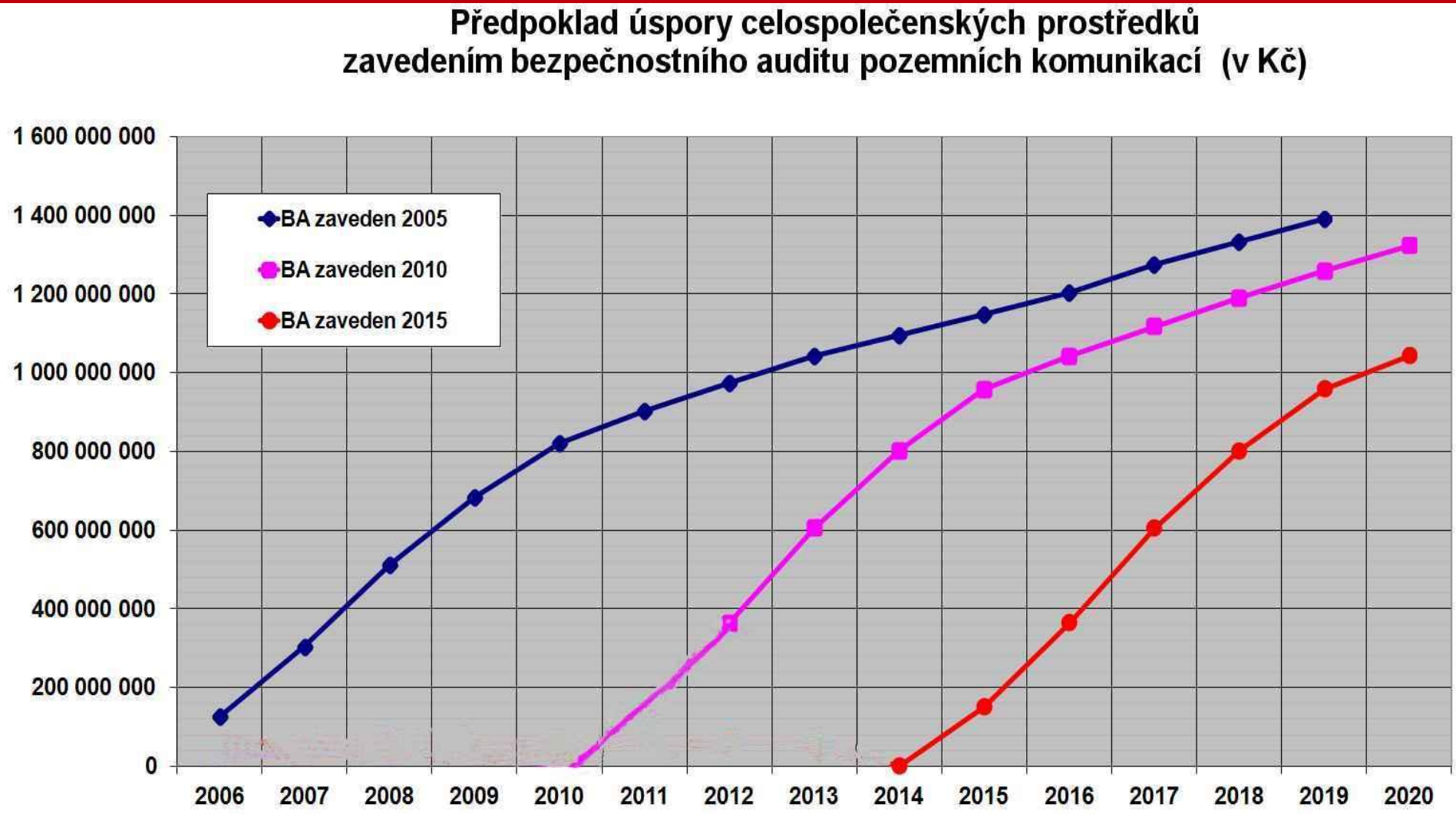
B | R | N | O

- Eliminace zbytné dopravy (3 – 4 %)
- Systematické řešení nehodových lokalit (15 – 20 %)
- Úpravy komunikací, zklidňování dopravy (20 – 50 %)
- Dozor nad silničním provozem, sankce (10 – 20 %)
- Bezpečnostní kampaně (2 – 3 %)
- Řidičský průkaz na zkoušku (8 – 12 %)
- Bodový systém hodnocení řidičů (5 – 7 %)

Zdroj: OECD How to achieve ambitious road safety targets

Včasné zavedení BA = záchrana lidských životů

B R N O



Zodpovědnost za bezpečnou infrastrukturu

B | R | N | O

Jsou tyto aktivity dostatečné? Daří se nám dohánět v zajištění bezpečnosti ostatní státy EU ?

Využili jsme alespoň těch základních možností pro zvýšení bezpečnosti na našich silnicích?

ROZHODNĚ NE

Nezodpovězené otázky

B | R | N | O

Na mýtný systém se našlo v rozpočtu ČR 19 mld. Kč

Výnosnost mýtného systému 2,0 mld. ročně.

Najde se v rozpočtu ČR 400 mil . Kč na bezpečnostní audity?

Zahraniční zkušenosti potvrzují, že každé investované € se vrátí v 3-5 ti násobku během následujících asi 7 let.

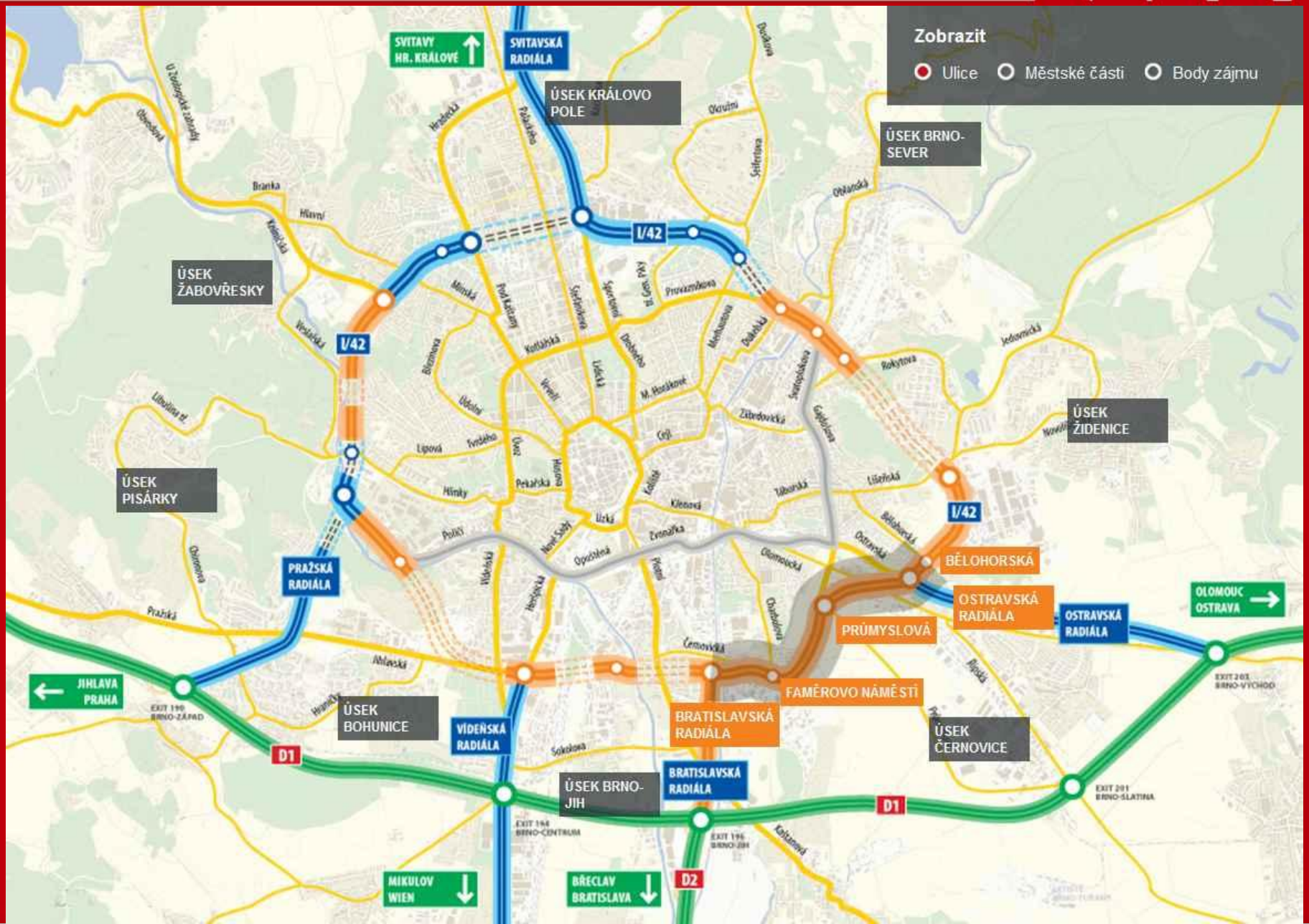
Kolik prostředků je naplánováno vydat na systémy družicové navigace a realizaci kosmických aktivit a spolupráce s Evropskou kosmickou agenturou pro zvýšení technologické úrovně českého průmyslu a jeho konkurenceschopnosti?
Bude dostatek prostředků na bezpečnostní audity a bezpečnostní inspekce?

Aktuální trendy v problematice bezpečných dopravních staveb a řešení cyklistické dopravy ve městech

Naplňování projektu VMO - Brno

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

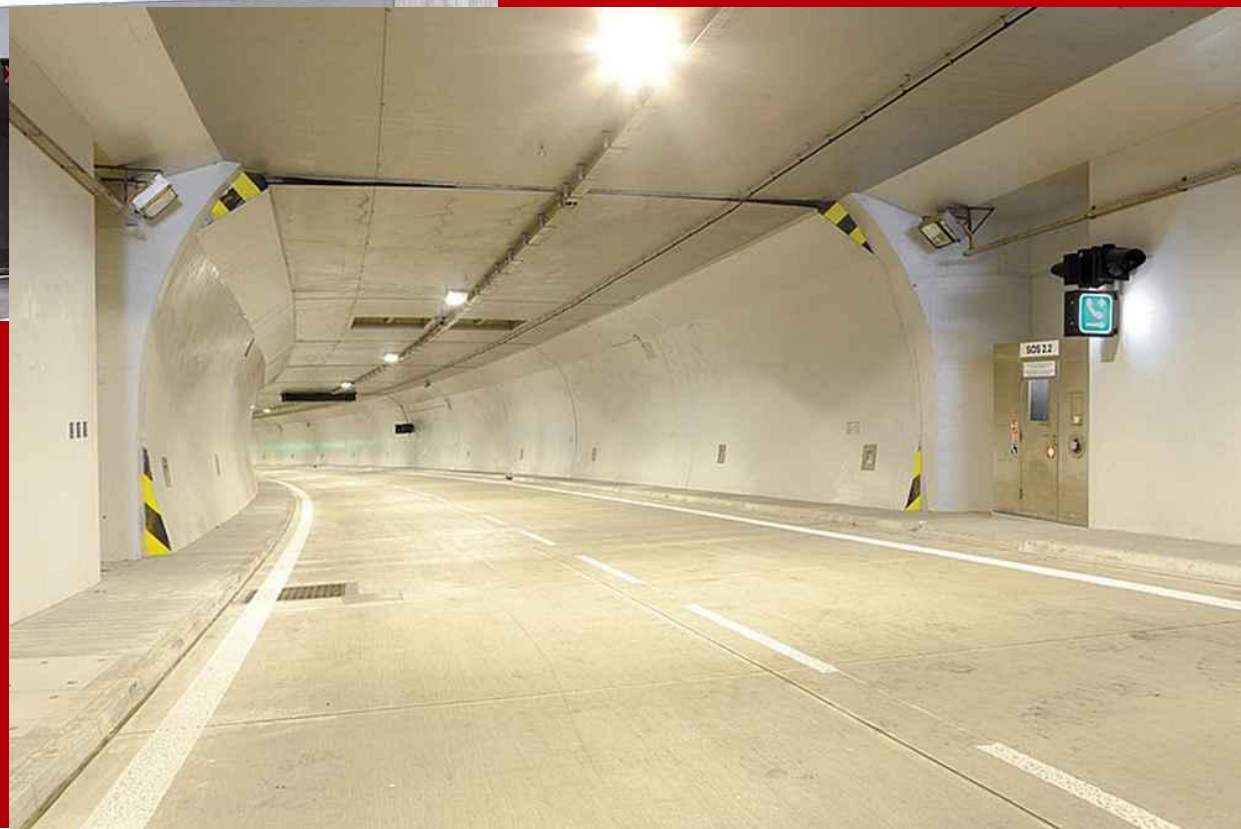
B R N O



Naplňování projektu VMO - Brno

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

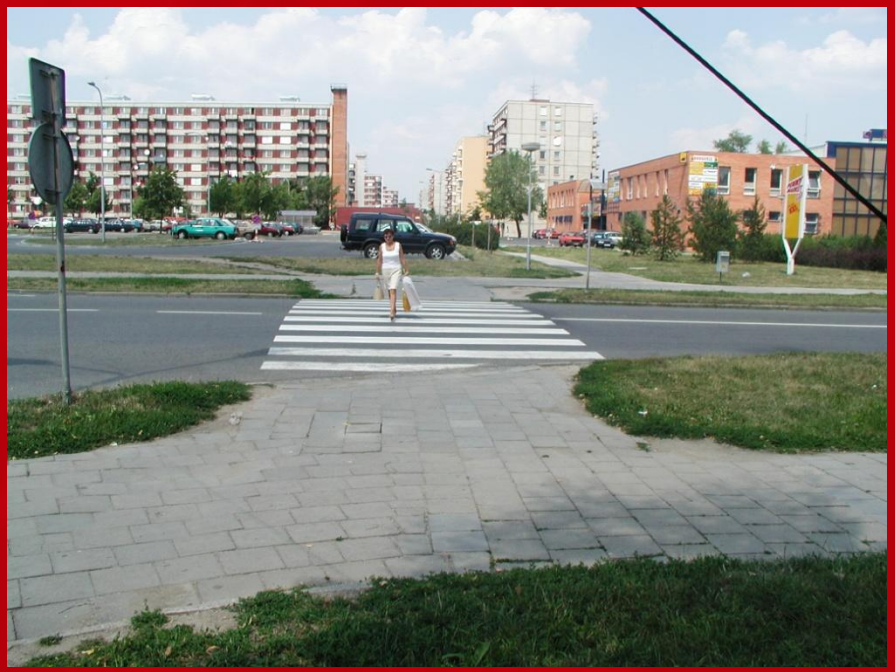


B | R | N | O

Přechod pro chodce na průtahu silnice II/150 v Prostějově, ulice Plumlovská

Kritický směr jízdy vozidla

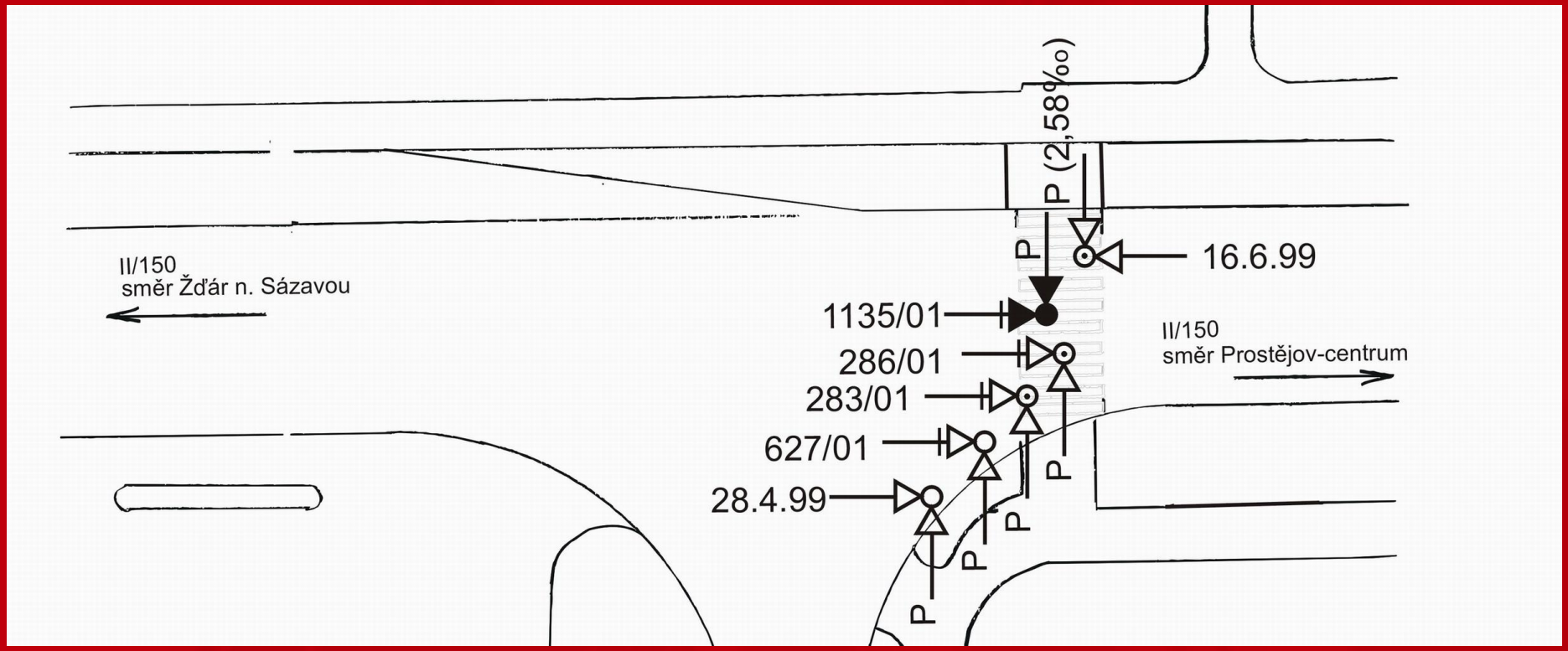
Kritický směr pro chodce



Stav před úpravou

Kolizní diagram před úpravou

(1999 – 2001)



Stav po úpravě

B | R | N | O

Původně kritický směr jízdy

Původně kritický směr pro chodce

Šířka mezi obrubníky 3,50 m

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B | R | N | O

Plánovaná opatření pro cyklisty v roce 2013

Ing. Zdeněk Hrubý
OD MMB
Ing. Dušan Vokoun
BKOM-ÚDI

Naplňování cyklogenerelu města Brna

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

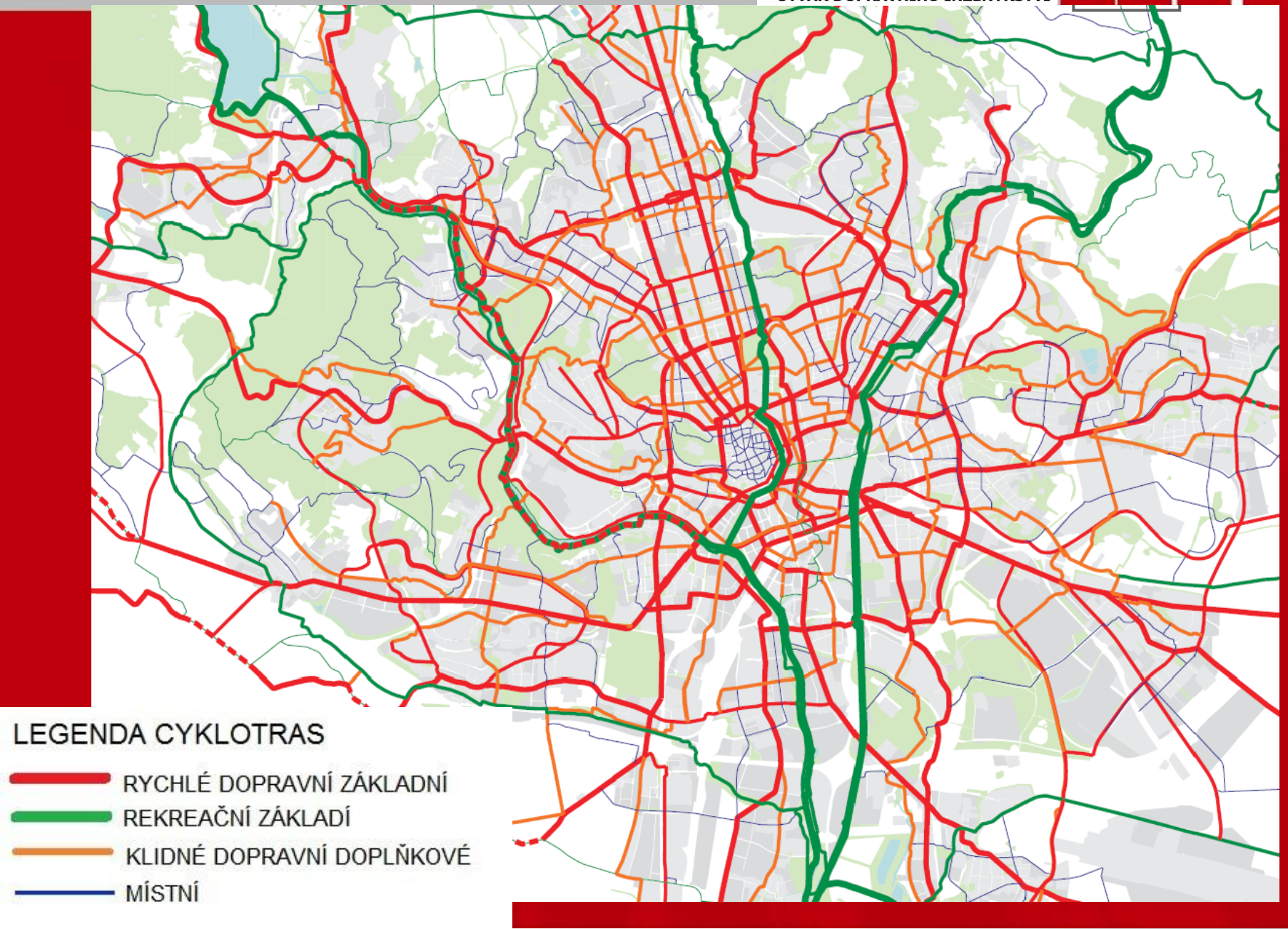
B R N O

- Celoměstský systém cyklotras
- Rekreační cyklotrasy
- Hlavní dopravní cyklotrasy
- Doplňkové dopravní cyklotrasy
- Opatření na podporu cyklistické dopravy (připravované investice a opravy / plošná prostupnost území)
- Prostupnost centrální části města

Celoměstský systém cyklotras

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

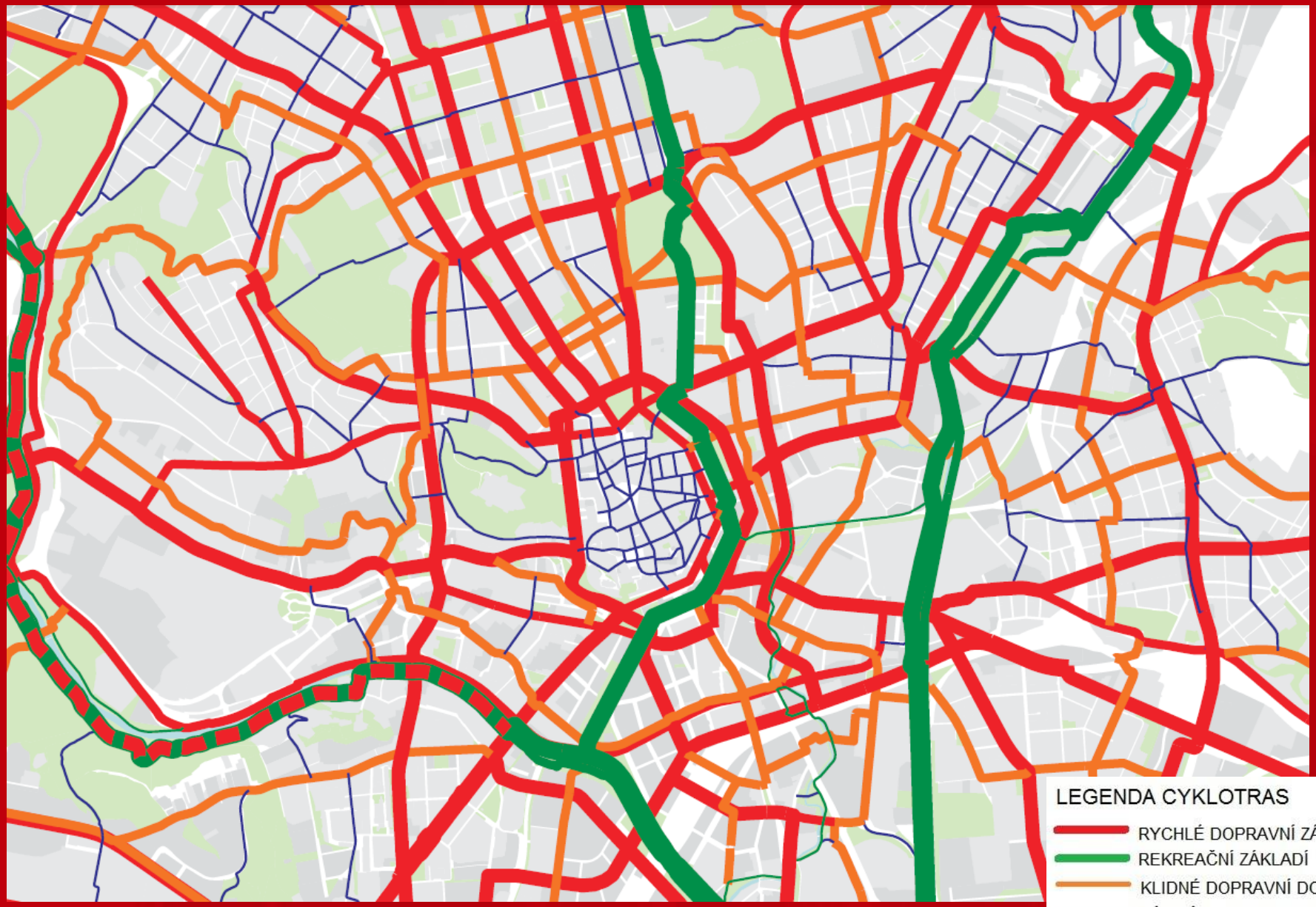
B R N O



Celoměstský systém cyklotras

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O



Harmonogram cykloopatření

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

Návrh časového harmonogramu přípravyh jednotlivých cykloopatření plánovaných pro realizaci v roce 2013

Čís.ko zadávacího listu (ZL)	Ulice = název akce	Délka opatření (m)	součet nákladů akce - pouze ty náklady na akci, které se před prosincem 2012 nedostaly k vyúčtovacím policím Čít	Návrh termínu, kdy bude vydáno stanovení DZ jednotlivých akcí	Poznámka	
2	Návrh opatření pro cyklisty -Seifertova (III/37915)	1300	200 000		rozpracováno 2012	
23	Kř. Husova/Údolní	250	350 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
39	Ul. Hrnčířská	270	401 000		rozpracováno 2012 - oba úseky **včetně ZL 40 STANOVENO**	
0	Ul. Antonínská	50	411 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
0	Ul. Gorkého	150	418 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
26	Ul. Jaselská	350	428 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
0	Ul. Lazaretní	400	433 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
38	Ul. Mlýnská	450	503 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
204	Ul. Haasova	240	508 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
0	Ul. Rumiště	150	511 000		rozpracováno 2012 **STANOVENO**	
43	Ul. Mahenova	50	541 000		rozpracováno 2012	
208	Ul. Mánesova	120	544 000		rozpracováno 2012	
202	Ul. Vodova	270	549 000		rozpracováno 2012	
206	Ul. Vohnoutova	160	553 000		rozpracováno 2012	
205	Ul. Fanderlíkova	100	561 000	leden 2013	rozpracováno 2012	
18	Ul. Jihlavská (II/602)	530	711 000		rozpracováno 2012	
42	Ul. Líšeňská (MK) - stoupací cyklopruh	610	811 000	únor 2013	rozpracováno 2012	
22	Ul. Vídeňská (MK) -obous. cyklopruh+pikták	1050	1 111 000		Bude se zcela jistě realizovat v rámci opravy krytu vozovky v r.	
19	Kounicova	1100	2 651 200			
31	Jezuitská	145	2 741 680		2013 - nerozpracováno bude realizováno současně ve dvou úsecích **včetně ZL30**	
213	Kopečná	410	2 837 680		2013 - nerozpracováno	
20	Lidická	3800	4 307 680			
219	Pivovarská	650	4 308 320		2013 - nerozpracováno	
224	přejezd Renneská	50	4 377 520		2013 - nerozpracováno	
225	přejezd Křenová	155	4 446 520			
36	Divadelní	110	4 449 040			
37	Malinovského nám.	130	4 451 560			
34	Bratislavská	950	5 096 560	duben 2013	budereslizováno současně ve dvou úsecích , tedy **včetně ZL 35**	
24	Joštova	140	5 097 400			
33	Ponávka	260	5 099 080			
27	Žerotínovo nám.	80	5 113 120			
25	Opletalova	100	5 138 320	květen 2013		
203	Starobrněnská	180	5 150 320			
214	Kliny	250	5 162 320	červen 2013		
215	Zengrova	130	5 174 320	srpen		
216	Karáskovo nám.	100	5 186 320			
217	Vymazalova	130	5 198 320	září 2013		
218	Desátková	175	5 210 320			
1	Pisárecká	950	5 854 720	říjen 2013		
9	Dlouhá	1000	6 517 720	prosinec 2013		
16	Olomoucká - Hvězdoslavova (II/430)	4000	11 868 520	2014	cca 6 mil. Kč	
11	Rybnická	7200	12 470 920			
17	Jihlavská (II/602)	900	17 306 920	2015	cca 5,4 mil. Kč	1
8	Okružní	660	17 960 920			1
220	Masarykova-Rašínova	1000	17 996 920			1
227	přejezd Hladíkova	2500	18 936 920			1
13	Křížkova	2700	20 666 920	2016	asi 3 mil. Kč ročně	1
15	tř. generála Píky	2200	22 484 920			1
12	Chironova	1600	23 960 920	2017	asi 3 mil. Kč ročně	1
10	Žebětínská	7080	25 028 920			1
3	Novolíšeňská	1400	29 821 720	2018	asi 3 mil. Kč ročně	2
4	Líbušino údolí	450	30 757 720			2
7	Zborovská	2300	31 126 720			2
14	Věstonická	1300	32 716 720	2019	asi 3 mil. Kč ročně	2
5	Líbušino údolí	2800	33 286 720			2

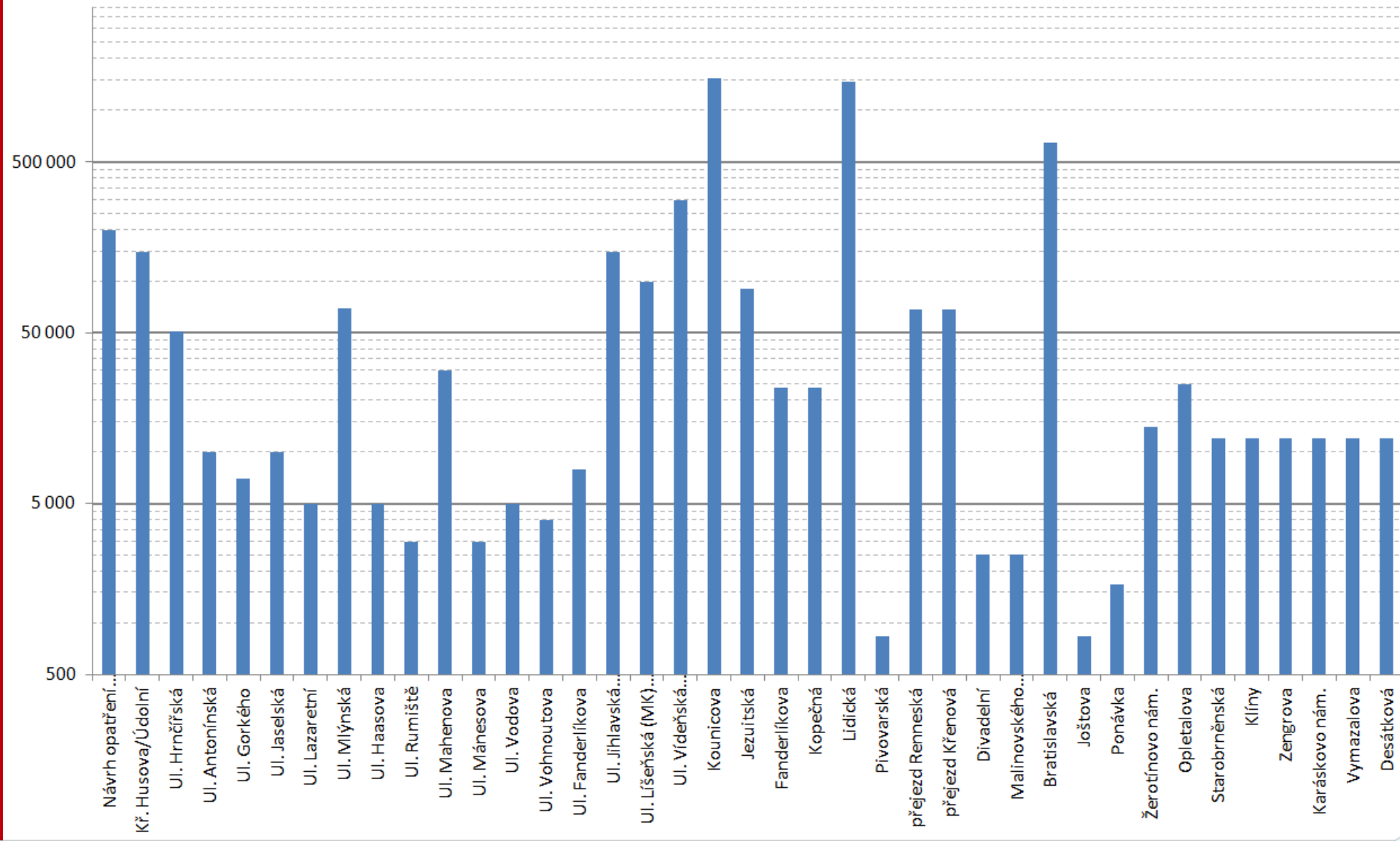
Harmonogram cykloopatření

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

Graf nákladů jednotlivých cykloopatření plánovaných pro realizaci v roce 2013

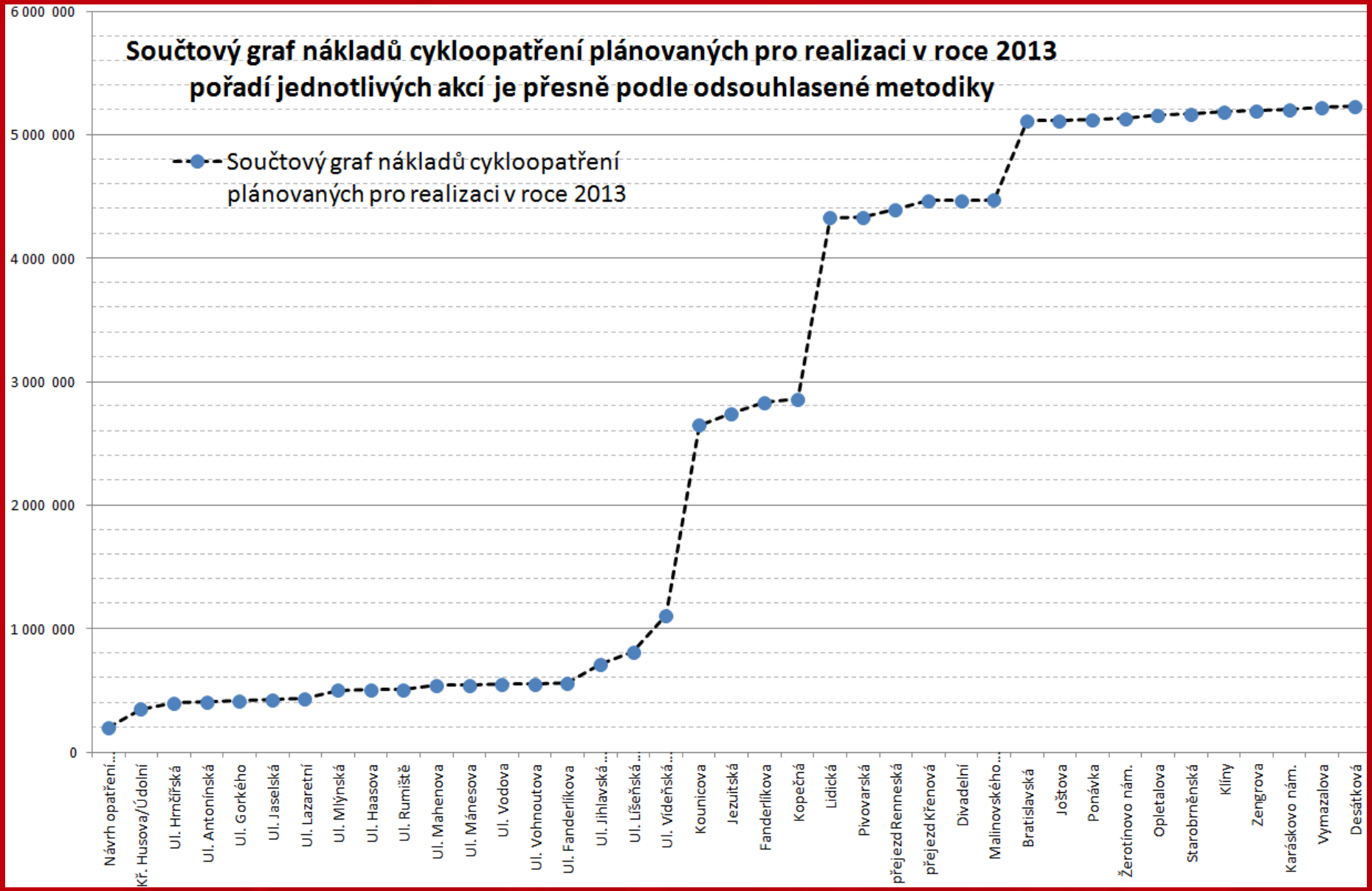
pořadí jednotlivých akcí je dle odsouhlasené metodiky (v součtu za rok asi 5,2 mil Kč)



Harmonogram cykloopatření

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

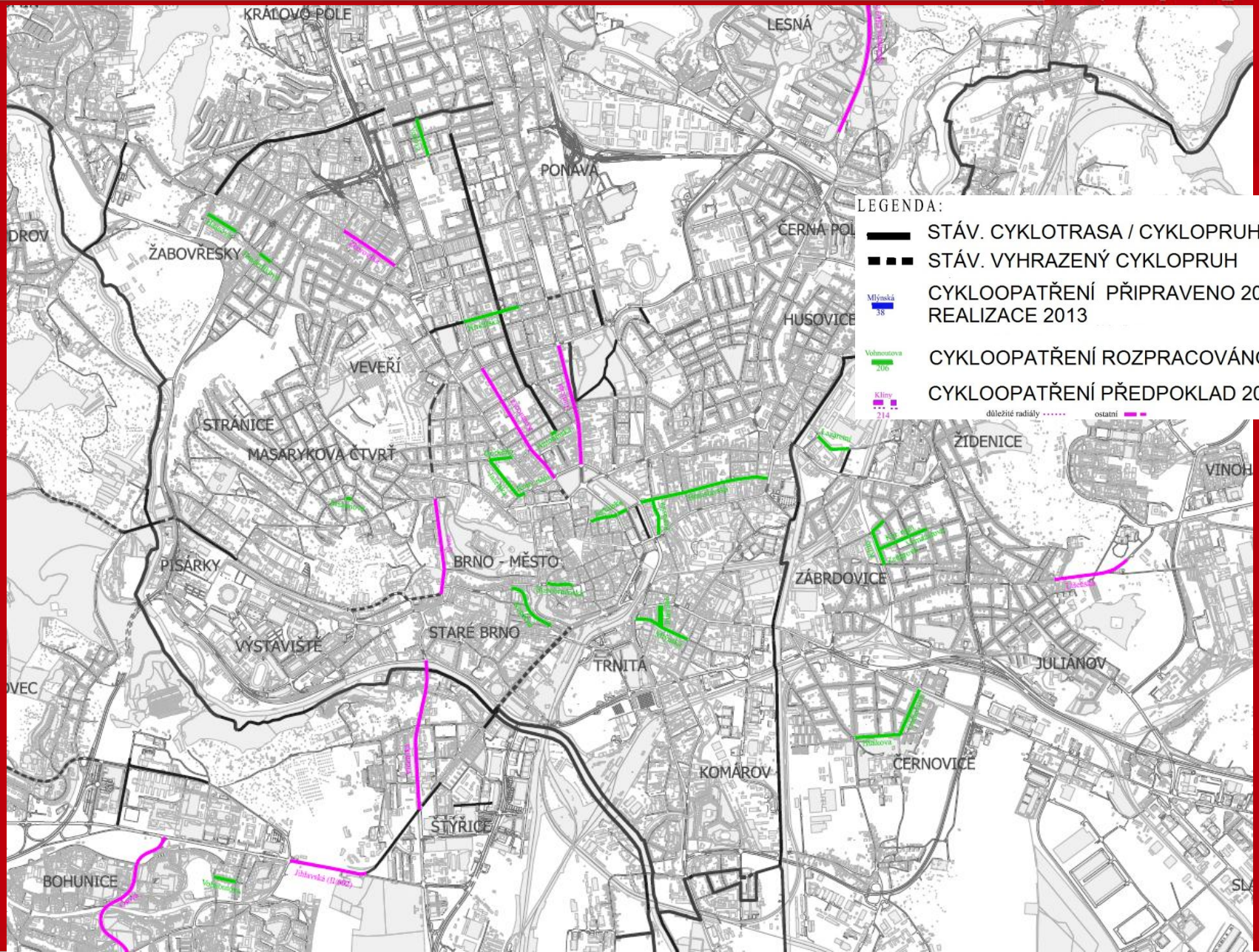
B R N O



Situace cykloopatření 2013

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O



Plošná opatření v praxi

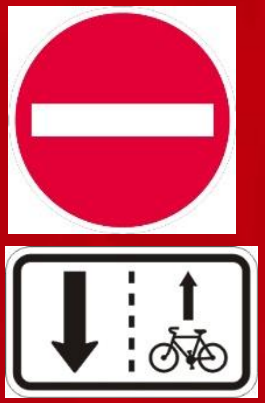
Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

- Protisměrný cyklopruh bez oddělení/ochranný

- doplnění dodatkových tabulek č. E 12 a,b ke stávajícím svislým dopravním značkám č. IP 4b a č. B 2 (+ případně piktogramy č. V 20)

- vyznačení protisměrného cyklopruhu vodorovným dopravním značením



Plošná opatření v praxi

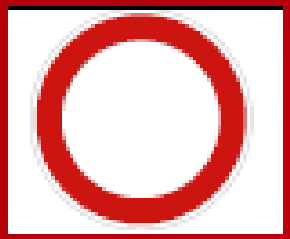
Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

- Výměna zákazové značky č. B 1 za č. B 11

- souvislá výměna značek č. B 1 (zákaz vjezdu všech motorových vozidel) za značky č. B 11 (Zákaz vjezdu všech motorových vozidel) zatím systematicky ze strany BKOM-ÚDI neprobíhá

- v rámci připravovaných opatření pro cyklisty jsou případy osazení stávajících značek č. B 1 řešeny individuálně v rámci běžné pracovní náplně



Liniová opatření v praxi

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

- Vyhrazený pruh pro cyklisty

- Legislativa:

- kombinace IP19 + IP20 není ve Vyhlášce č. 30/2001 Sb. (pouze v TP)

- Zkušenosti:

- rozpor TP 133 x TP 179 (přerušovaná čára, začátek a konec cyklopruhu, ukončení „na tupo“). DI PČR připravovanou novelizaci TP 179 neuznává, trvá na respektování TP 133 a (dosud stále platných) původních TP 179

- problém zásobování (ve VP nesmí řidič zastavit ani stát)

Cyklisté v pěší zóně

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B | R | N | O

- Požadavek cyklistické veřejnosti na přístupnost pěší zóny 24 hod denně
- Zadání / zpracování bezpečnostního auditu / bezpečnostního posouzení
- Zjištěná rizika
- Stávající stav / intenzity pěší dopravy
- Zajištění objízdných tras na obvodu Městské památkové rezervace

Bezpečnostní audit cyklisté v pěší zóně

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

Objednatel:
Brněnské komunikace a.s.
Renneská třída 787/1a
639 00 Brno, Štýřice

BEZPEČNOSTNÍ AUDIT PRŮJEZDU CYKLISTŮ V MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACI MĚSTA BRNA

Zhotovitel:

AF-CityPlan

AF-CITYPLAN s.r.o.,
Jindřišská 17, 110 00 Praha 1
www.cityplan.cz

Konzultační, inženýrské, expertizní a projektové služby
v energetice, životním prostředí, dopravě, dopravním inženýrství, mostním a inženýrském stavitelství
Držitel certifikátu ISO 9001 a 14001

V Praze, říjen 2012

2.2 ZAHRANIČNÍ ZKUŠENOSTI

Anglický dokument TAL 9/93, který se týká problematiky pohybu cyklistů v pěších zónách, uvádí: Neexistují žádné faktory, které ospravedlňují vylučování cyklistické dopravy z pěších zón a jiných oblastí určených pouze pro pěší dopravy. Nehody mezi cyklisty a chodci jsou v těchto oblastech velmi vzácné. Pokud je hustota pěší dopravy vysoká, cyklista tomu přizpůsobí svou rychlost (zpomalí), popřípadě sesedne z kola. V oblastech vysokých intenzit chodců nebo cyklistů je přínosné dopravním značením definovat vhodnou trasu. Pokud jsou intenzity chodců a cyklistů nízké, dojde snadno k jejich „promíchání". Pokud uvažujeme o bezpečnosti cyklistické dopravy v pěších zónách (nebo jiných podobných oblastech), je nutné brát v potaz potenciální nebezpečnost alternativní trasy cyklistů.

Stejnou tématikou se zabývá i výzkum TRL (Transport Research Laboratory) s názvem Cycling in Vehicle Restricted Areas (TRL583). V roce 2003 byl proveden průzkum v několika anglických městech, který se zaměřil na cyklisty v pěších zónách. Zjišťovaly se intenzity, rychlost a dotazníkovým průzkumem také zkušenosti jak cyklistů, tak pěších. Základní průzkum probíhal na obchodních pěších ulicích o šířce 11 až 16 m. Průměrná rychlost cyklistů dosahovala až 16 km/h, ale ve špičkové hodině, kdy intenzity chodců dosahovaly maxima, klesala až na 10 km/h. Na některých místech byla zakázána jízda na kole v určitých hodinách, přesto pouze 40 % až 45 % cyklistů kolo vedlo, ostatní přes zákaz dále využívali kolo k jízdě. Z průzkumu chodců vyplývá, že nemají větší problém s cyklisty v pěších zónách, i když souhlasí s tím, že část dne mají mít cyklisté zákaz jízdy. Největší konflikty vznikají v případě, že cyklista jede příliš blízko dveří z obchodů na ulici, kde může dojít k nenadálému střetu s chodcem. Z průzkumu cyklistů naopak vyplynulo, že mají horší zkušenosti s chodci, kteří se pohybují neočekávaně a s malými dětmi. Z průzkumu také vyplynulo, že ve městech, kde je malá intenzita cyklistů, nemají chodci s mícháním pěších a cyklistů žádný problém. Čím je intenzita cyklistů vyšší, tím větší pozornost je věnována případným konfliktům. Ze závěrů

Bezpečnostní audit cyklisté v pěší zóně

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

Obrázek 10 Ukázky ze simulace cyklistů v pěší zóně

AF-CityPlan

AF-CITYPLAN s.r.o., Jandlova 17, 110 00 Praha 1, www.cityplan.cz
Držitel certifikátů ISO 9001 a ISO 14001 pro inženýrskou, projektovou, konzultační a expertní činnost

4 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

V připravované Cyklostrategii jsou dána doporučení k přehodnocení celého pohledu nejen na dopravní systém města, ale především na veřejný prostor. Vnímání potřeb cyklistů musí být nedílnou součástí celkového dopravního řešení. Cílem je vytvořit dobře dostupné a prostupné město. Právě prostupnost centra Brna je pro cyklisty v současné době možná pouze do 9:00 a od 17:00, nebo pěšky. V Cyklostrategii je v rámci cíle 1.1 Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury zmiňováno i opatření „podporovat využívání dopravně-organizačních opatření zohledňující provoz cyklistů (možnost vjezdu do pěších zón a do jednosměrných ulic, zřizování zón 30, cyklistických ulic atd.)".

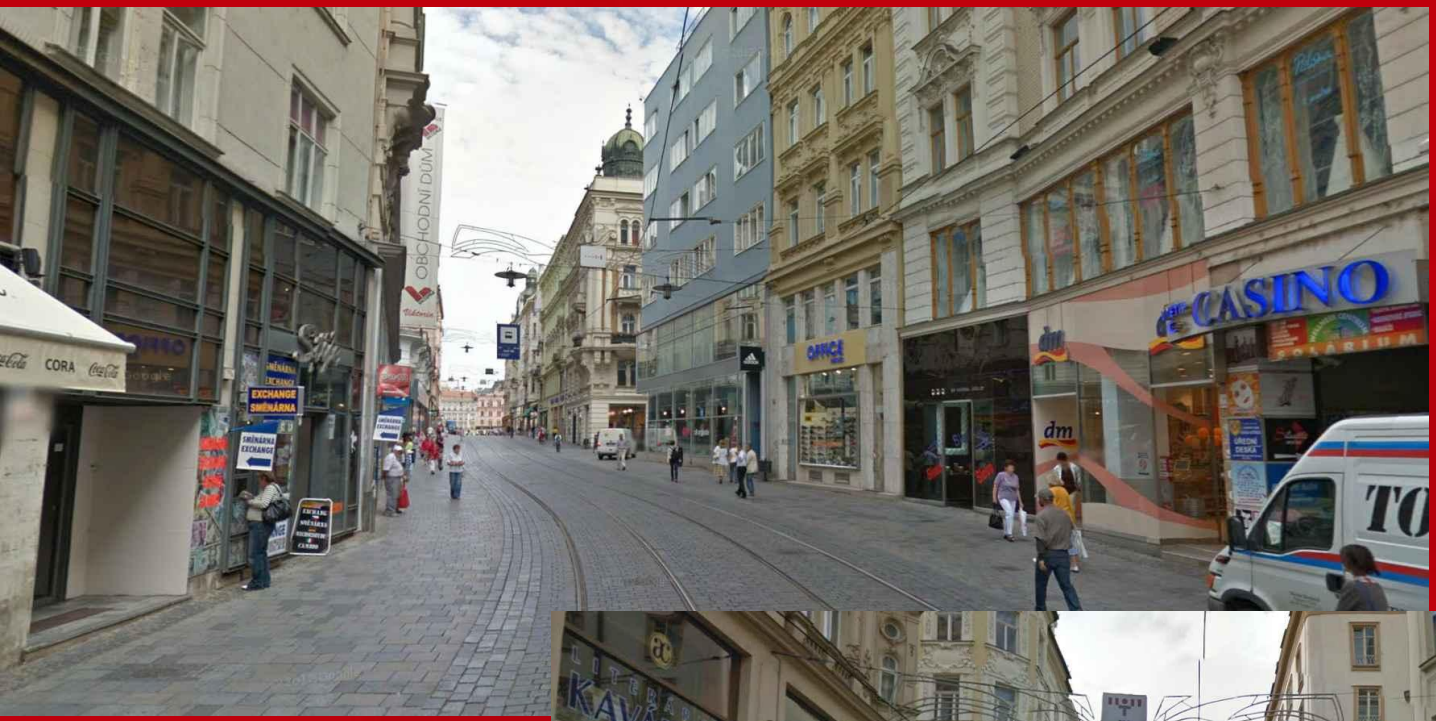
V současné době se v pěší zóně v centru Brna pohybuje na kole cca 100 cyklistů, kteří porušují zákaz vjezdu v daných hodinách dne. Při průzkumu na místě byla pozorována rovněž část cyklistů, kteří v souladu s vyhláškou přes pěší zónu kolo vedli. Simulačními jízdami na kole byla prokázána možnost využití tramvajového pásu k jízdě na kole při dodržování pravidel, ohleduplnosti a tolerance. Vzhledem k počtu vozidel dopravní obsluhy a tramvajové dopravě jsou i chodci v pěší zóně zvyklí na pohyb ostatních dopravních prostředků.

Vzhledem k výše uvedenému bychom doporučovali umožnit cyklistům vjezd na pěší zónu, a to po jasně vymezené trase Rašínova – náměstí Svobody – Masarykova, ve stopě tramvajového pásu, který je vizuálně odlišný, kudy projíždí i vozidla dopravní obsluhy a kde je provoz jiný než pěší očekáván. Pro tyto účely bychom doporučovali umístit na osu tramvajových kolejí v přiměřených rozestupech piktogram bicyklu (V 15 – nápis na vozovce, tzv. cyklopiktokoridor), který by cyklisty usměrňoval ve zvolené trase a zároveň by upozorňoval ostatní uživatele na provoz cyklistů.

Pěší zóna - ulice Masarykova

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

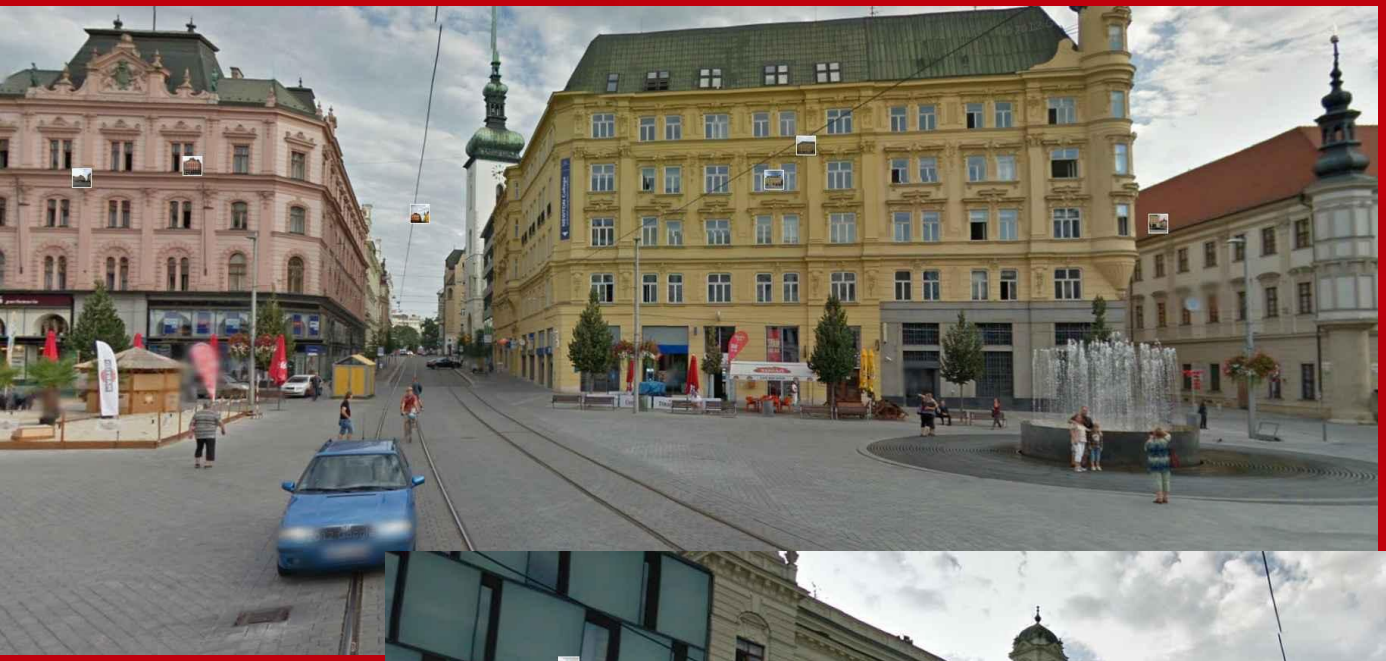
B | R | N | O



Pěší zóna - ulice Masarykova

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O



Děkujeme za pozornost

Brněnské komunikace a.s.
ÚTVAR DOPRAVNÍHO INŽENÝRSTVÍ

B R N O

hruby.zdenek@brno.cz
542 174 446
www.brno.cz

vokoun@bkom.cz
532 144 337
www.bkom.cz

Děkuji za pozornost

Ing. Zdeněk Hrubý

Tel. 542 174 446 **733 537 546**

hruby.zdenek@brno.cz
ing.z.hruby@seznam.cz