

BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – VČERA, DNES A ZÍTRA

Pozemní komunikace

Jaroslav Martinek

2.10.2014



evropský
sociální
fond v ČR



EVROPSKÁ UNIE



MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ,
MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY



OP Vzdělávání
pro konkurenceschopnost

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

POZEMNÍ KOMUNIKACE 2014– 2.10.2014, PRAHA

Trvale udržitelný rozvoj - realita nebo klišé?

1. VČERA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY



1. VČERA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY



2. DNES, ČI ZÍTRA: CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA, ALE I SAMOTNÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE BY MĚLA BÝT AŽ NA „DRUHÉM“ MÍSTĚ

2.1. na začátku musí být VIZE



Dnes



Photos: City of Gent

POZEMNÍ KOMUNIKACE 2014– 2.10.2014, PRAHA
Trvale udržitelný rozvoj - realita nebo klišé?

2. DNES, ČI ZÍTRA: CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA, ALE I SAMOTNÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE BY MĚLA BÝT AŽ NA „DRUHÉM“ MÍSTĚ

2.2. Je třeba vvcházet z územního a dopravního plánování

HYBNOST IAD



HYBNOST CHODCŮ A CYKLISTŮ

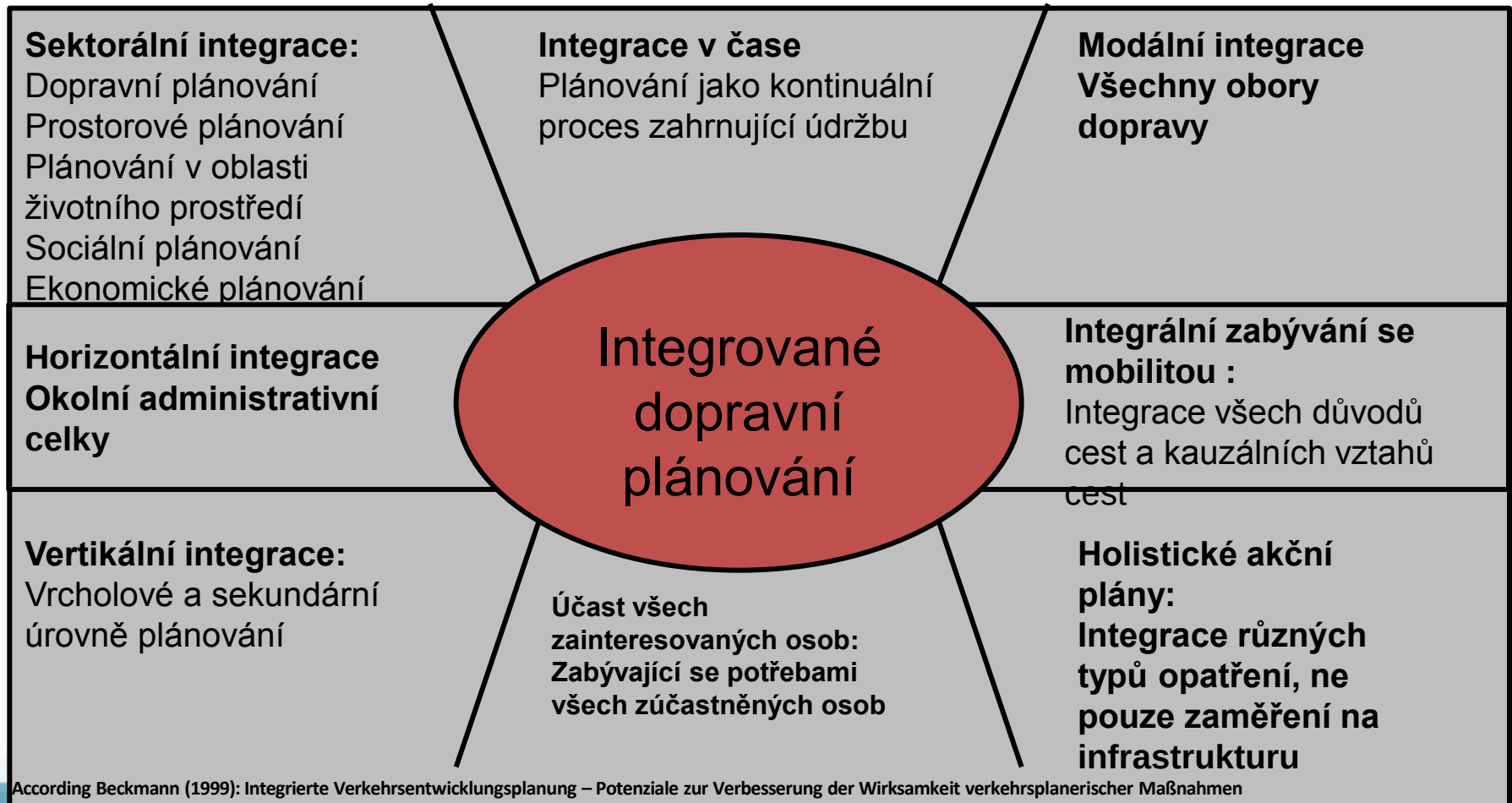


POZEMNÍ KOMUNIKACE 2014– 2.10.2014, PRAHA

Trvale udržitelný rozvoj - realita nebo klišé?

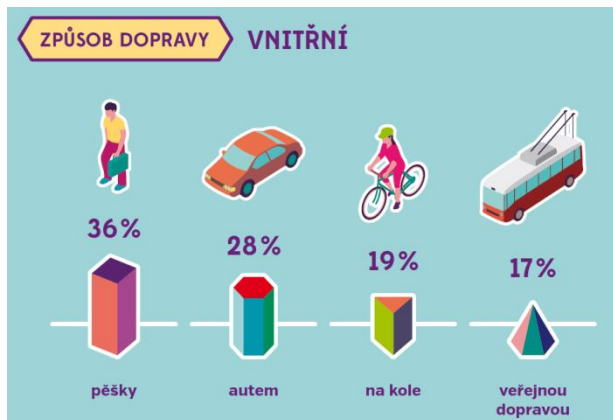
2. DNES, ČI ZÍTRA: CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA, ALE I SAMOTNÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE BY MĚLA BÝT AŽ NA „DRUHÉM“ MÍSTĚ

2.2. Je třeba vycházet z územního a dopravního plánování



2. DNES, ČI ZÍTRA: CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA, ALE I SAMOTNÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE BY MĚLA BÝT AŽ NA „DRUHÉM“ MÍSTĚ

2.3. Je třeba mít přehled o dopravním chování obyvatel města



3. DNES: TEORETICKÉ ZNALOSTI O BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY JIŽ MÁME



3. DNES: TEORETICKÉ ZNALOSTI O BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY JIŽ MÁME



3. DNES: TEORETICKÉ ZNALOSTI O BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY JIŽ MÁME



3. DNES: TEORETICKÉ ZNALOSTI O BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY JIŽ MÁME



4. DNES: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – PROČ TO ALE NEJDE?

4.1. Bezpečnost, finance versus udržitelnost městské mobility



Správa silnic Moravskoslezského kraje, středisko Frýdek-Místek (dále SSMSK) a Město Třinec (dále Město) se dohodly, že po zřízení cyklistických pruhů bude uzavřena dohoda za účelem úpravy vzájemných práv a povinností při údržbě silnice. Dohoda bude vycházet z podmínek uvedených ve vyjádření, vydané SSMSK v rámci řízení stanovení dopravního značení

PROČ TONEJDE VŠUDE?

4. DNES: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – PROČ TO ALE NEJDE?

4.2. Bezpečnost, finance versus udržitelnost městské mobility

Výklad Ústavního soudu obecně k zákonům:

„Jazykový výklad představuje pouze prvotní přiblížení se k aplikované právní normě. Je pouze východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího smyslu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.). Mechanická aplikace abstrahující, resp. neuvědomující si, a to buď úmyslně, nebo v důsledku nevzdělanosti, smysl a účel právní normy, činí z práva nástroj odcizení a absurdity.“

4. DNES: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – PROČ TO ALE NEJDE?

4.2. Bezpečnost, finance versus udržitelnost městské mobility

Příkladem problému s doslovným výkladem může být výklad vyhl. MMR ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Často se stává, že potřebné společné stezky pro chodce a cyklisty nejsou podpořeny jen z toho důvodu, že nesplňují například i tato ustanovení:

- přílohu č.1, kapitola 1.2.1. Vodící linie sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých;
- přílohu č. 2, kapitola 1. Komunikace pro chodce a vyhrazená stání a tam v bodě 1.1.2. je uvedeno, že komunikace pro pěší může být max. podél sklon 1:12 (8,33%).

Jak se to mohlo stát?

4. DNES: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – PROČ TO ALE NEJDE?

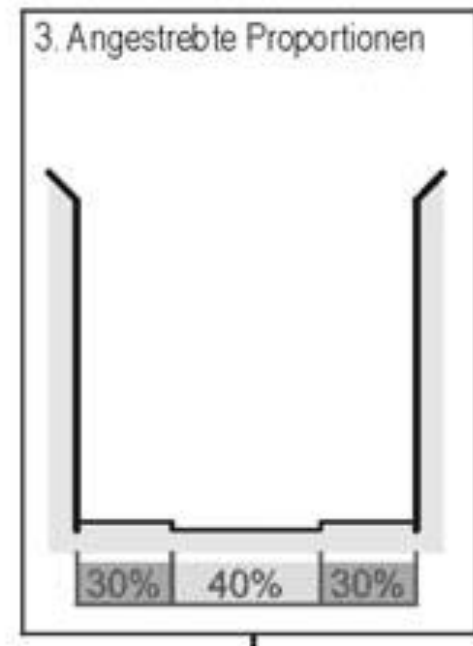
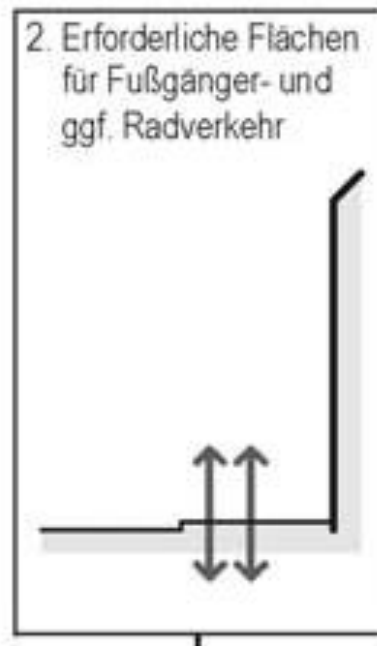
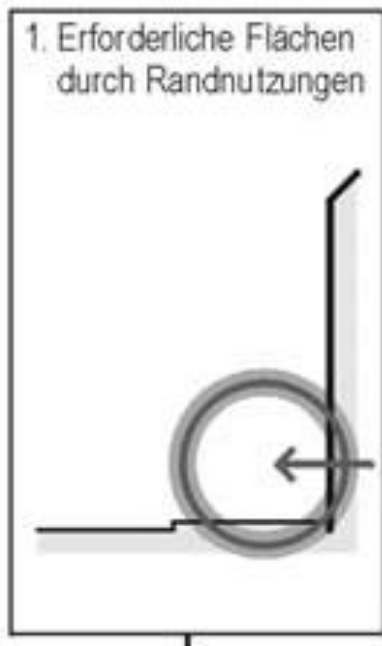
4.3. „Cykloobousměrky“ – je jen málo takových opatření, které vyvolávají tak rozporuplné reakce,



Proč to v Uherské Hradišti jde a jinde moc ne?

5. ZÍTRA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – ANO, ČI NE?

5.1. Plánování v novém „myšlenkovém“ kabátě.



Naučme se od Němců jednoduché pravidlo“ Pokud rekonstruujete a nebo budete novou komunikace, tak začněte projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak auta.

5. ZÍTRA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – ANO, ČI NE?

5.1. Plánování v novém „myšlenkovém“ kabátě.



Samotná dopravní řešení se stávají součástí **strategie řízení poptávky po dopravě**, která má přispět ke snížení objemu dopravy a ke snížení znečištění z dopravy. Do těchto řešení paří např. omezení vjezdu, zpoplatnění komunikací, či parkovací politika, založená na omezování parkovacích míst pro auta, .

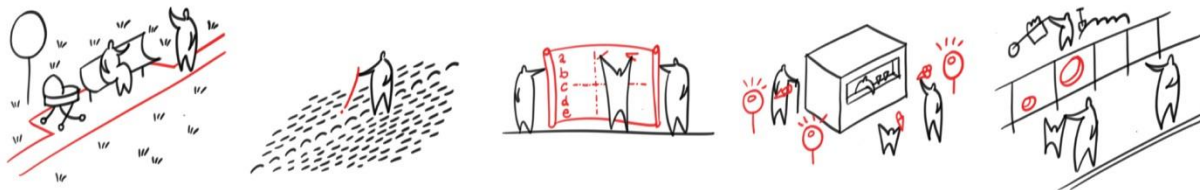
5. ZÍTRA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – ANO, ČI NE?

5.2. Veřejné prostranství a cyklistická infrastruktura

„Cyklisté nepotřebují samostatné komunikace, ale potřebují, aby veřejný prostor města jim byl přátelský“.

MANUÁL

tvorby veřejných prostranství
hlavního města Prahy



5. ZÍTRA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – ANO, ČI NE?

5.3. Zapojování veřejnosti.

Zapojování veřejnosti je opravdu důležité, neboť při řešení kvalitních projektů se často musí řešit choulostivé věci, jako např. majetkoprávní vztahy, námitky

- „zastávka je pod mým barákem“,
- „nemám kde parkovat kvůli cyklopruhům“.

Ale třeba se to již někde děje ...