





THE DECADE TO CHANGE

Steps to deliver the 2030 Agenda for Sustainable Development

Momentky z Dublinu, Irsko

konference WALK21

19.- 23. 9. 2022

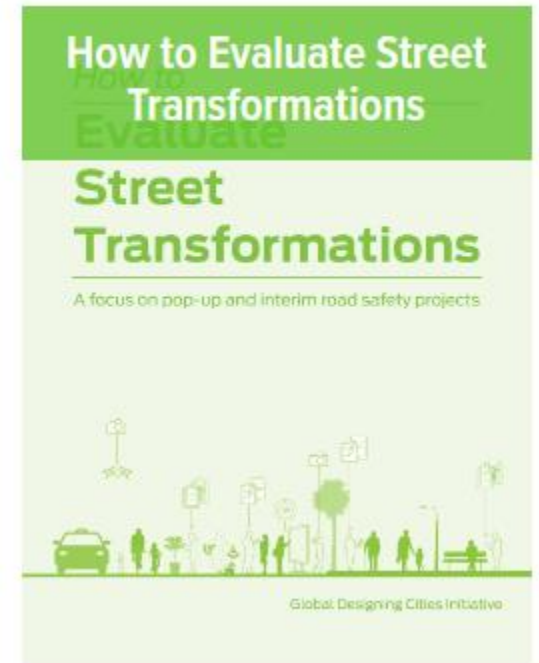
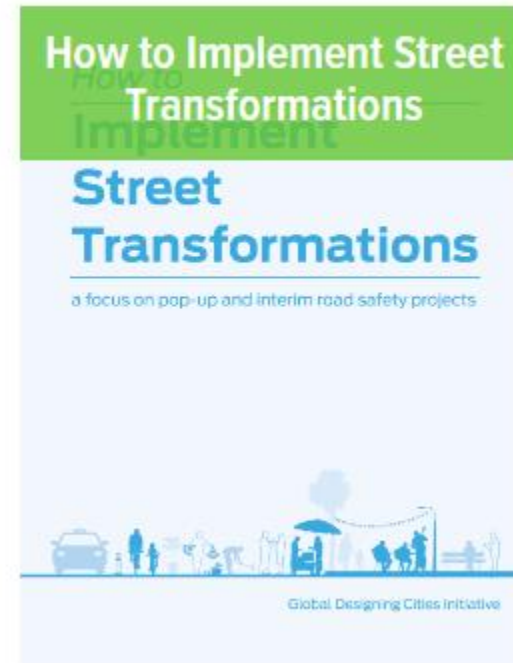
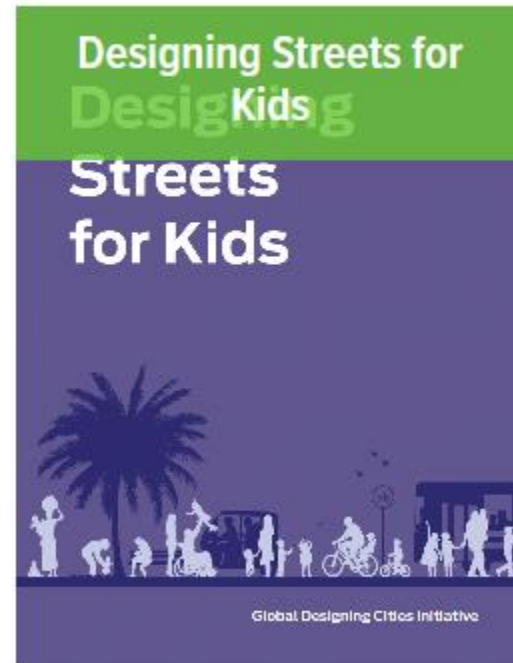
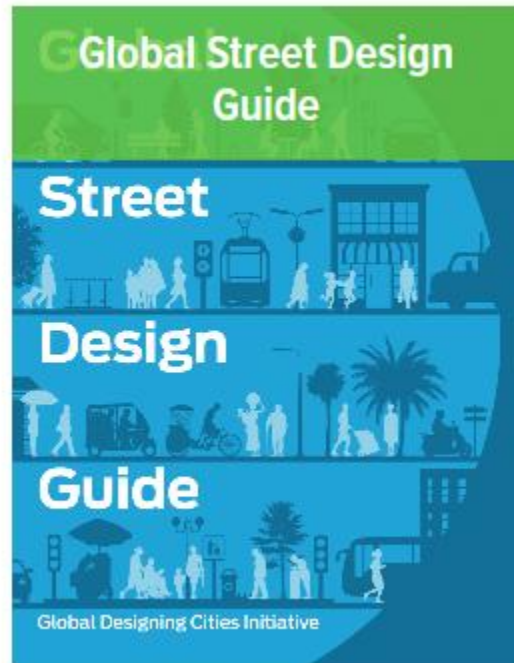
<https://walk21.com/work/conference/ireland-2022>

Karolína Klímová, odd. rozvoje dopravy Odboru dopravy MHMP, karolina.klimova@praha.eu



Hlavní body

- Pěší doprava může významně přispět k plnění klimatických cílů do roku 2030.
- Pokračuje práce na tvorbě souhrnného indikátoru pro pěší dopravu.
- Pozornost se více soustředí na africké země, [viz Walking and Cycling in Africa](#).
- V rámci projektu [celoevropské strategie pro aktivní mobilitu](#) (klímaaktiv, Rakousko) započaly práce na strategii pro pěší dopravu (kontaktní osoby: Andreas Friedwagner, Robert Thaler). Kontakt národní úroveň: Kathrin Shuen Chiu, MSc, kathrin.chiu@energyagency.at – nabídli možnost prezentace/setkání u příležitosti návštěvy ve Vídni.



<https://globaldesigningcities.org/2022/05/17/new-gdci-handbooks-available-for-download/>

Poučení pro Prahu I.

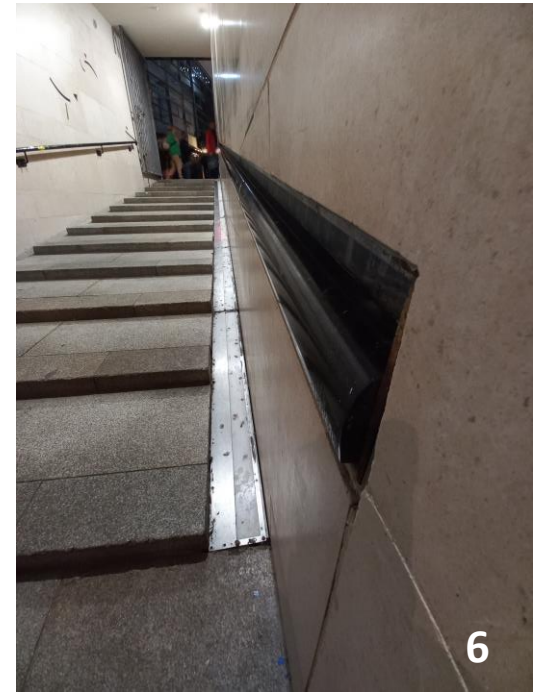
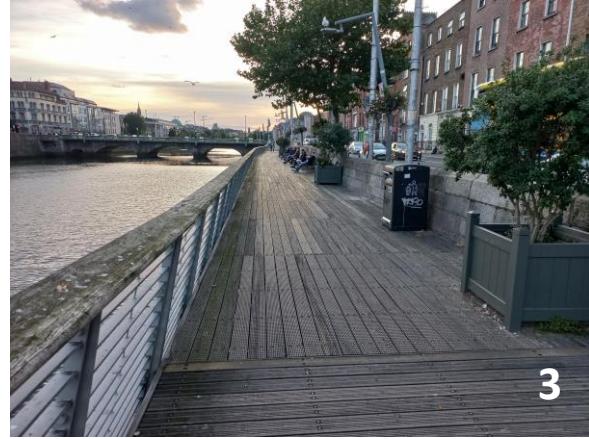
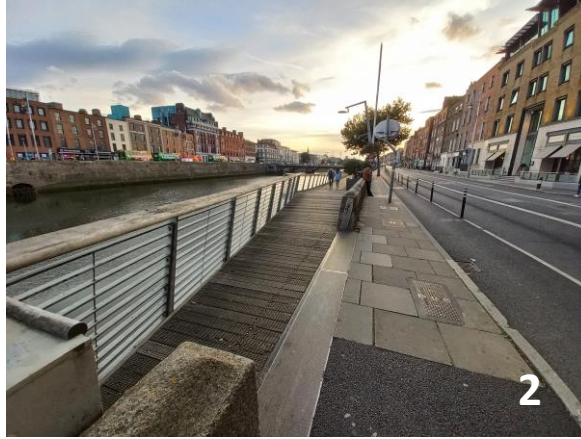
- Pokud je zamýšlené opatření oponováno politiky ze strachu z nesouhlasu občanů (voličů) – např. v případě, že jeho důsledkem je úbytek parkovacích míst - prvním krokem je získání souhlasu občanů dotčené lokality nebo doložení poptávky/zájmu nebo alespoň tolerance lidí k plánovanému opatření → pak teprve vyjednávat opatření s politiky!
- Je k dispozici nová volně sdílená aplikace WALKABILITY.APPS pro vytváření mentálních map města z hlediska chodce <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.walk21.walkability&hl=en&gl=US> → → vyzkoušet, dalo by se použít např. v rámci mapování bezpečných cest do škol, s vývojáři lze dohodnout CZ mutaci.
- Zkracování intervalů čekací doby pro chodce na SSZ – až na výjimky - vede v městském prostředí k nevyhnutelnému a katastrofálnímu zpomalování MHD → aplikace by vyžadovala zcela jiný model MHD, než Praha v současnosti má (viz Dublin – velké množství vozidel MHD, které se městem pohybují bez reálné vazby na jízdní řád – elektronická návěstidla sice dynamicky informují o čase dojezdu spoje do zastávky, avšak velmi přibližně).
- SHARED SPACE by měl obsahovat prostor bezpečný pro chodce (prostor, kde chodec nemusí udržovat konstantní pozornost vůči dopravnímu ruchu), a to přednostně podél fasády (vchody do domů, obchodní parter s výlohami).
- Řešení pěší dopravy jako linií je pozůstatek „automobilového“ nazírání na ni → pěší doprava by měla být řešena v intencích „sousedství“ (pěší radius). Z tohoto pohledu je snaha o zpracování „plánu pěších tras“ (období plánu cyklistických tras s ambicí prioritizovat jednotlivá pěší propojení) irrelevantní¹ (Mario Alvez, IFP).
- Z hlediska bezbariérovosti, zejména pro osoby se sníženou schopností orientace, je na tom Praha tradičně dobře.

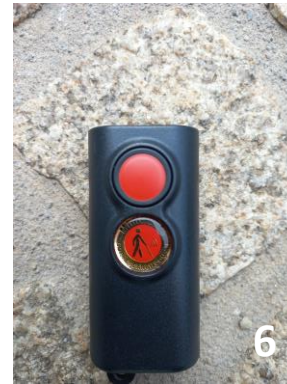
Poučení pro Prahu II.

- Elektrokoloběžky nejsou v irské legislativě, podobně jako v případě ČR, definovány. Jsou tedy de jure ilegální – zřejmě z tohoto důvodu se jezdci na koloběžkách přísně přidržují hlavního dopravního prostoru.
- V porovnání s Prahou je ve světě téma zklidňování provozu kolem škol více upřednostňováno. Vznikly komplexní návodné materiály <https://globaldesigningcities.org/2022/05/17/new-gdci-handbooks-available-for-download>, vhodné je využít.
- V komunikaci o pěší dopravě je důležitý výběr výrazů, např. místo road safety používat Road Danger Reduction, místo Vulnerable road user používat Desirable road user, místo Non-motorised mode používat Active mode etc. Pozitivní ladění názvosloví v komunikaci s veřejností je důležité!
- Cyklointegrační prvky ve vozovce jsou ve městě naprosto přirozeným cyklistickým prostorem. Cyklisté po chodnících nejezdí, ale využívají této infrastruktury.
- Klimaaktiv Austria, kontakt národní úroveň: Kathrin Shuen Chiu, MSc, kathrin.chiu@energyagency.at – nabídli možnost prezentace/setkání u příležitosti návštěvy ve Vídni.
- Jsou věci, které nás, na rozdíl od některých asijských, afrických a jihoamerických měst, naštěstí tolik nesužují (gender nerovnost, kriminalita).
- Je k dispozici promoční materiál shrnující argumenty ve prospěch aktivní mobility, ke stažení v ENG https://pathforwalkingcycling.com/wp-content/uploads/PATH_Make-way-for-walking-and-cycling.pdf.

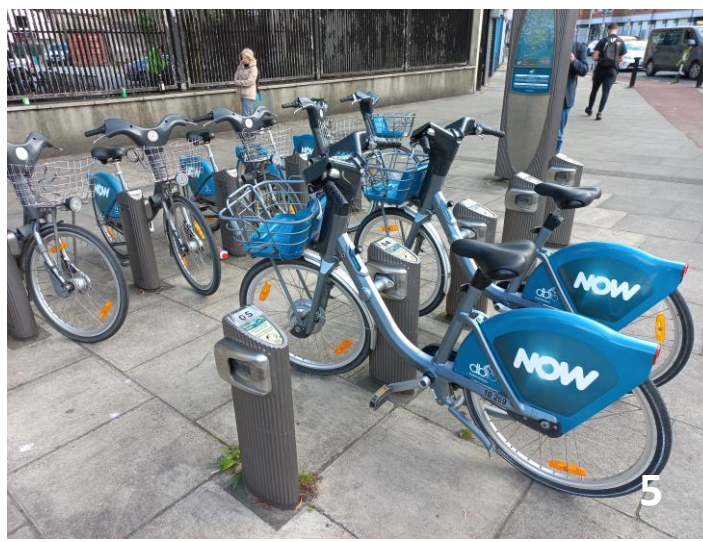
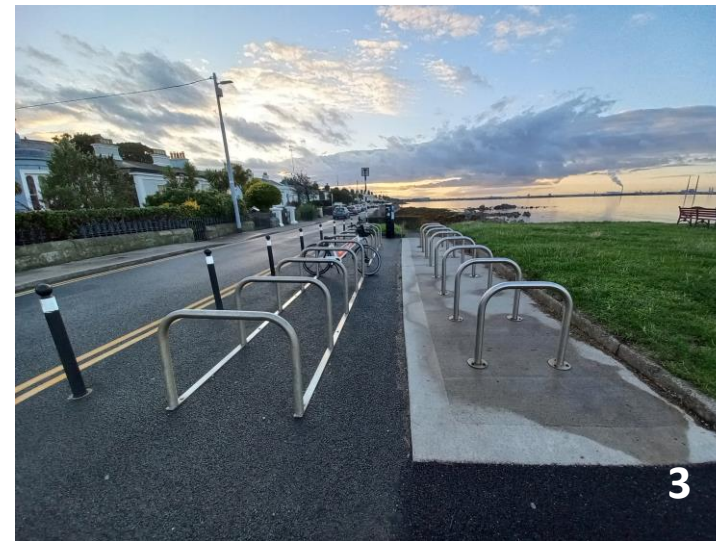
V Dublinu ano, v Praze (ještě) moc ne...



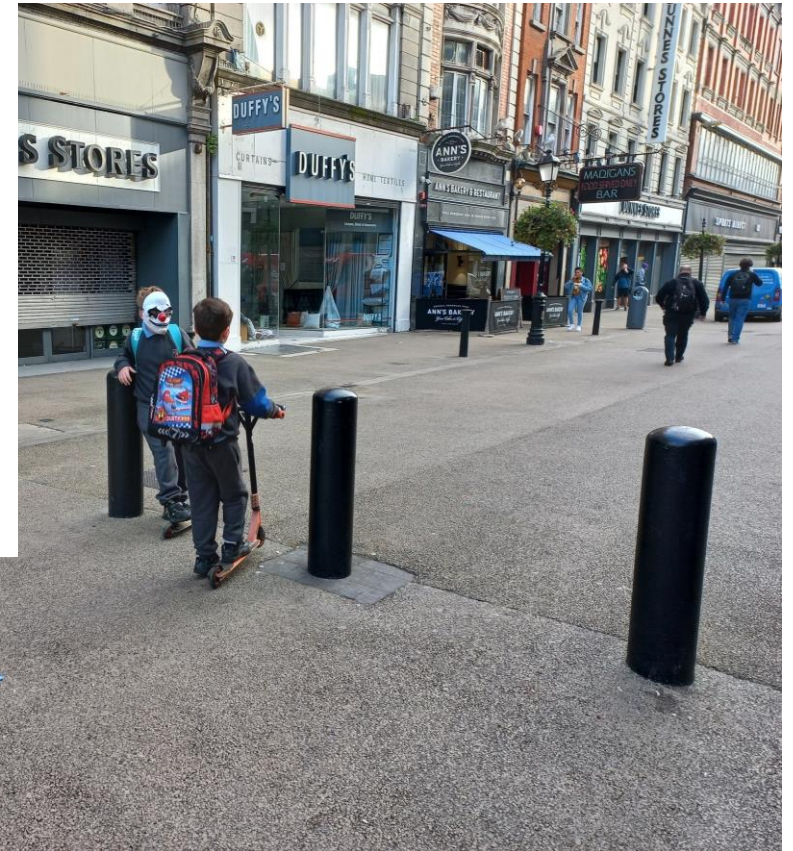




A jsou věci, které v Dublinu vychytali – například parkování pro kola



Henry Street



V Dublinu ano a u nás už také!



Case study: Capel Street, Dublin

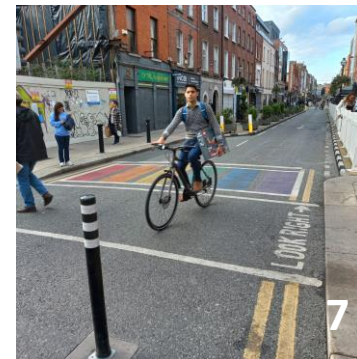
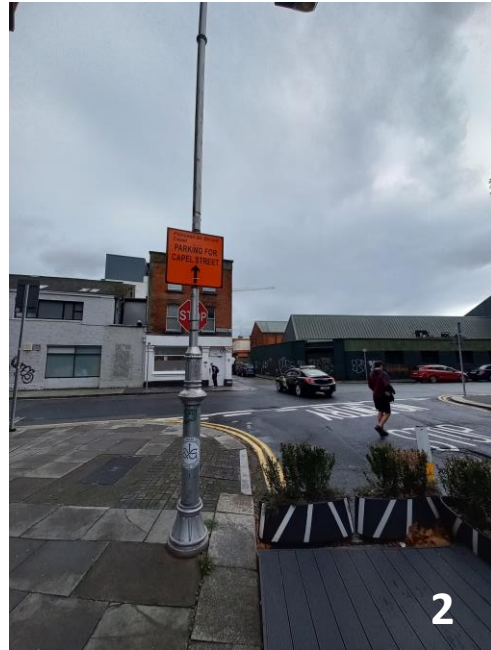
Capel Street směrem
na sever k
Technologické
universitě (nyní pěší
zóna)



Capel Street směrem
do centra města (nyní
pěší zóna)



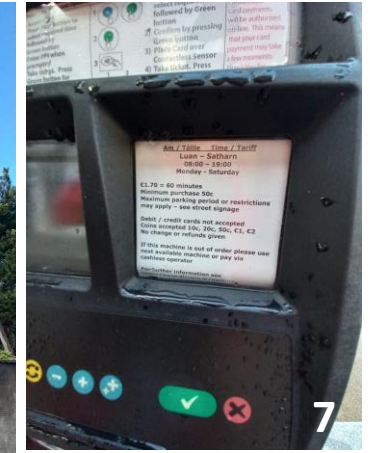
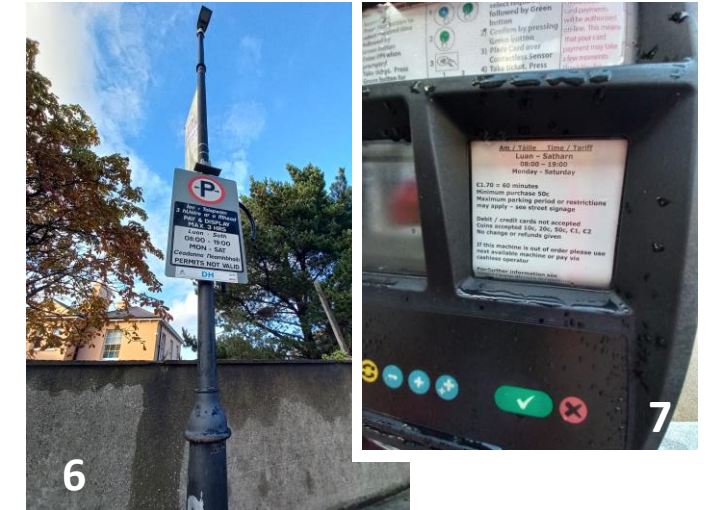
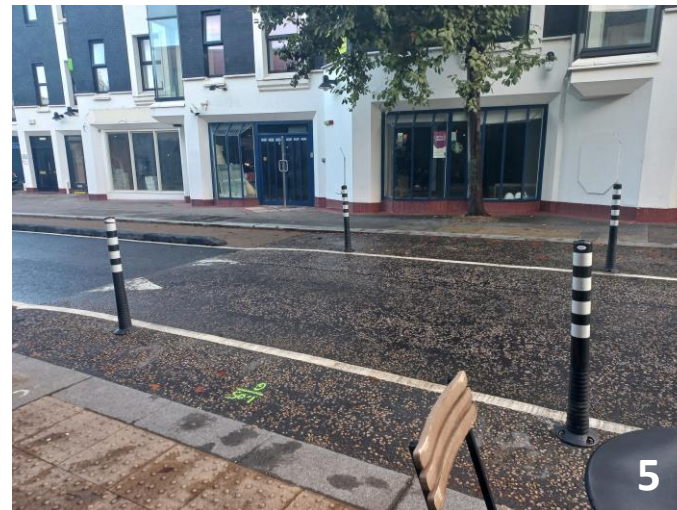
Capel Street - současný stav



Case study: Yarnhall Street, Dublin



Case study: BLACKROCK, Dublin



Case study: BLACKROCK, Dublin



Poznámky k prezentaci

Slide 4 Metodické materiály pro zklidňování dopravního provozu v okolí školských zařízení.

- Slide 7**
1. Plochy křižovatek jsou zvýrazněny barevnou šrafou, tzv. Yellow Box Junction – označují prostor, kde řidič nesmí zůstat stát, např. z důvodu zaplnění křižovatky dalšími vozidly.
 2. Permanentní cyklopruhy jsou od běžného jízdního pruhu oddělené pružnými sloupky jako optické zvýraznění. Sloupky jsou plastové, tedy neplní bezpečnostní funkci – pouze zdůrazňují prostor určený pro cyklisty.
 3. Pokud cyklopruhy nejsou oddělené sloupky od ostatních jízdních pruhů, obvykle fungují v časově specifickém režimu.
 4. Prakticky všechny ulice jsou opatřeny cyklointegračními prvky, takže cyklista má stejnou a lepší (cykloobousměrky, využití pěších lávek, zkratky přes areály) prostupnost v porovnání s IAD.
 5. Cykloobousměrka.
 6. Pružný sloupek – odděluje permanentní cyklopruhy od jízdních pruhů pro motorová vozidla, opticky zvýrazňuje přechody pro chodce, označuje hranice pěších zón. Nečiní skutečnou překážku pro vjezd motorových vozidel (např. IZS ho přejíždějí běžně) – jen si to málokdo troufne.

- Slide 8**
- 1-3. Když nebylo dost místa na nábřeží, nastavilo se visutou lávkou – a vzhledu navigace to nijak neublížilo. Na nábřeží je teď dost místa pro chodce i cyklisty (53.3463144N, 6.2644661W)
- 4-5. Zklidnění ulice Talbot Street (53.3510100N, 6.2526067W) – navazuje na pěší zónu v Henry Street a Earl Street.
6. Schodišťové rampy/lišty pro kola v podchodu, zajímavé řešení madla.

- Slide 9**
1. Během pětidenního pobytu a toulání se po ulicích Dublinu jsem viděla 2 (slovy dva) cyklisty jedoucí po chodníku. Všichni ostatní – a není jich málo – používají cyklointegrační prvky ve vozovce. V cyklopruzích jezdí i elektrokoloběžky, na chodníku jsem neviděla jedinou – důvodem je údajně fakt, že elektrokoloběžky nejsou zákonem definovány jako vozidla (podobně, jako v českém právním řádu, zákon nezná vozidlo poháněné motorem bez nutnosti využít lidskou sílu, ale taktéž bez povinnosti splňovat technické náležitosti a mít přidělenou identifikační značku a bez povinnosti pro řidiče disponovat řidičským oprávněním) – elektrokoloběžky jsou tedy na komunikacích považovány za nelegální. Jezdci na koloběžkách si tedy dávají setsakra velký pozor, aby na sebe neupozornili policii, např. jezdou po chodníku.
 2. ...a to i přesto, že BUS obvykle zajíždí na zastávce k chodníku a staničí v cyklopruhu.
 3. Příklad orientačního a navigačního značení pro pěší v Dublinu.
 4. Předzahrádky odsazené od fasády – nepřekázejí na vodicí linii pro nevidomé a současně umožňují komfortní pohyb pěším.
 5. Inzerce grantů na podporu lokálních aktivit je k vidění na „každém rohu“.
 6. Elektronický nástroj, který umí detekovat překážku ve vzdálenosti cca 1 m, reaguje vibrací. Využití pro nevidomé osoby.

Poznámky k prezentaci

Slide 10	1. Stojany pro kola jsou doslova „na každém rohu“ – odhadem každých cca 50 m. 2. Je jasné, že si chtějí zákazníci výčepů někde zaparkovat kolo... 3. Používají se jak samostatné stojany, tak i stojany spojené rámem – každopádně mělce kotvené, na šrouby. Zde ckloparkování u pláže v okrajové části Dublinu – pravda je, že Irové se zřejmě koupou pořád a bez ohledu na roční období - stejně, jako jezdí na kole. 4. Protože kola s vozíkem (tedy cargokola různých tvarů) potřebují pro parkování více místa, využívá se každý vhodný prostor k jejich akomodaci. 5. Pro sdílená kola se přísně uplatňuje stanicový systém vč. uzamykání.
Slide 11	Jedna z nejstarších pěších zón v Dublinu – Henry Street (53.3496572N, 6.2612328W). Pěší zóna zde vznikla v 80. letech 20. století.
Slide 12	Dánský pás na City Quay (53.3467867N, 6.2476783W) a jeho počátek. V Praze pak první toho druhu na Smetanově nábřeží.
Slide 13	Ulice Capel Street vede ze severu od Technologické university k dublinské radnici. Snahy o její zklidnění trvají již delší dobu, do dnešní podoby byla proměněna v květnu 2022. V ulici i v ulicích do ní ústících (např. část Parnell Street) se střídají režimy pěší zóny a zklidněné jednosměrné ulice s omezením vjezdu motorových vozidel.
Slide 14	1. SDZ pro „pěší zónu“ v Capel Street: možnost vjezdu zásobování po 7 dní v týdnu, vždy od 6-11 hodin dopoledne. 2. Již v širším okolí Capel Street je upozorňováno na neprůjezdnou pěší zónu, řidiči jsou směřováni do parkovacích domů. 3. Rozšíření chodníku v severní části Capel Street – pěší zóna. 4. Část Capel Street mezi ulicemi Mary Street Little a Mary's Abbey – 1 jednosměrný jízdní pruh pro motorová vozidla. 5 – 6. Křižovatka Capel Street a Mary's Abbey (s vedením TRAM). 7. Před křižovatkou Capel Street a Great Strand Street. 8. Část Capel Street mezi ulicemi Great Strand Street a nábřežím - 2 jednosměrné jízdní pruhy pro motorová vozidla
Slide 15	Krátká ulička od vstupu do jednoho z areálů Technologické university ke kolejím na hlavní ulici Bolton Street. (53.3514619N, 6.2701658W) Redukováno a zpoplatněno parkování, na parkovacím místě předzahrádka předpisově odsazená od fasády, zásobovací stání a cyklostojany.

Poznámky k prezentaci

Slide 16 Proměna Main Street v okrajové čtvrti Dublinu Blackrock byla započata v covid době jako dočasná, v 2022 byla učiněna trvalou, blíže viz <https://www.independent.ie/regionals/dublin/dublin-news/calls-for-extra-public-space-in-blackrock-village-to-be-made-permanent-41108274.html>. Ulice je jediným příjezdem k příměstské vlakové zastávce. Iniciátory přeměny ulice byli místní podnikatelé.

Opatření:

1. V celé ulici je max. rychlost snížena na 30 km/hod, ulice byla zjednosměrněna, jeden jízdní pruh zpravidla v šíři 3,5 m (příp. místně zúžený).
2. Cyklopruh zřízen po celé délce ulice.
3. Ulicí projíždí MHD (BUS), v místě zastávky rozšíření vozovky tak, aby mohla stanicující vozidlo objíždět menší vozidla a kola.
4. Křižovatky jsou provedeny jako zvýšené.
5. Místa určená pro překonávání vozovky jsou provedena jako zvýšené plochy a zvýrazněna pružnými sloupky.
- 6-7. Parkovací stání (podélná, šíře vč. VZD 2,3 m) byla redukována a zpoplatněna v časovém režimu po-so 8-19 hod, parkovné je poměrně nízké (1,70 EURO/hod, přičemž např. káva „s sebou“ stojí 4 EURO), platí se pouze mincemi (ale Irové evidentně milují cash☺, takže to možná spíš vyplývá z tradice)

- Slide 17**
1. Cyklopruh je od jízdního pruhu pro motorová vozidla oddělen pryžovým „bumlíkem“, mělce kotveným. Zeleň je uložena v mobilních velkoobjemových květináčích.
 2. Jsou vyznačena zásobovací stání, bez časového režimu.
 3. Pochozí plocha a plochy určené pro pojezd cyklistů jsou vyvedeny v barvě (stejně).
 - 4–5. Cyklostojany ve tvaru „U“ jsou umístěny v pravidelných, krátkých vzdálenostech, jsou zpravidla mělce kotvené.
 6. Byla vytvořena místa zvoucí k pobytu (mimo restaurační předzahrádky).