

Ulice pro život #Love30

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.



Zóny 30 v plánech udržitelné
městské mobility

Konference 18.5.2021 ve 14.00

Co je to PUMM?

- ▶ PUMM – Plán udržitelné městské mobility (SUMP)
- ▶ Je strategický dokument města
- ▶ Vychází ze stávající politiky města
- ▶ Vychází z dostupných objektivních informací
- ▶ Vychází z participačního rámce partnerů i veřejnosti

- ▶ Co je cílem?
- ▶ PUMM chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí - mobility.

Co se řeší PUMM?

- ▶ Automobilová doprava
- ▶ Veřejná hromadná doprava
- ▶ Pěší doprava
- ▶ Cyklistická doprava
- ▶ Parkování
- ▶ Management mobility

Všechny oblasti ovlivňují
Návrh zóny 30.



-
- ▶ Ing. Petr Macejka Ph.D.

Teoretická základna koncepce dopravy

- ▶ Zákon nezná PUMM
- ▶ ČSN Nezná PUMM
- ▶ TP 218 Nezná PUMM, nezná jakoukoli koncepci dopravy. Odkazuje se na územně plánovací dokumentace, které organizaci dopravy neřeší.

TP218 řeší implementací schvalovacího procesu :

Návrh

->Schválení PČR DI

->Schválení dopravněsprávním orgánem

-> Realizace

,navrhuje zapojení zájmových skupin ☺

Výsledkem je obtížná realizovatelnost !!!



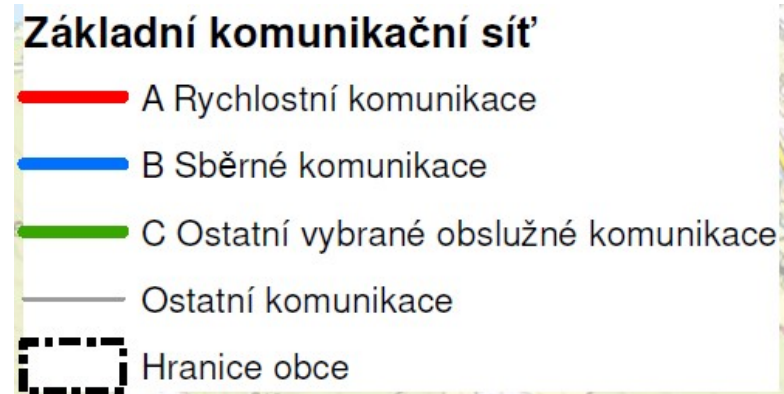
- ▶ R. Jordová a kol. Metodika pro přípravu plánů udržitelné městské mobility České republiky, CDV 2015
 - ▶ NEŘEŠÍ VAZBU DO ZÁKONA, ČSN, TP. NEŘEŠÍ PROVÁDĚNÍ NAVRŽENÝCH ŘEŠENÍ
 - ▶ METODIKA JE NEPROFESIÁLNĚ ZPRACOVANÁ A NEPOUŽITELNÁ
 - ▶ VÝSLEDKEM JE OBTÍŽNÉ PROSAZENÍ A NÁSLEDNÁ REALIZACE NÁVRHŮ

PUMM - plán udržitelné městské mobility (SUMP)

- ▶ Ing. Petr Macejka Ph.D., obr. Zdroj TP218

Zóny 30 v rámci plánů mobility

- ▶ Základem pro návrh zóny 30 je:
 - ▶ Rozdělení sítě pozemních komunikací I – III. třídy
 - ▶ Na Základní síť
 - ▶ tj. komunikace převážně s dopravní funkcí
 - ▶ tzv. sběrné a rychlostní komunikace
 - ▶ Ostatní síť
 - ▶ tj. komunikace převážně s obslužnou funkcí
 - ▶ tzv. obslužné komunikace
- = **potencionální místo zklidnění**



Tř. 1. máje (hlavní ulice) Intenzita 11 tis. vozidel./ 24 hodin



► Ing. Petr Macejka Ph.D.

Průtah I/47

Intenzita 11 tis. vozidel./ 24 hodin



► Ing. Petr Macejka Ph.D.

Sběrný skelet (Zborovská)

Intenzita 7 tis. vozidel. / 24 hodin



► Ing. Petr Macejka Ph.D.

Obslužný skelet (zklidněné ulice) Intenzita 0,5 tis. vozidel. / 24 hodin



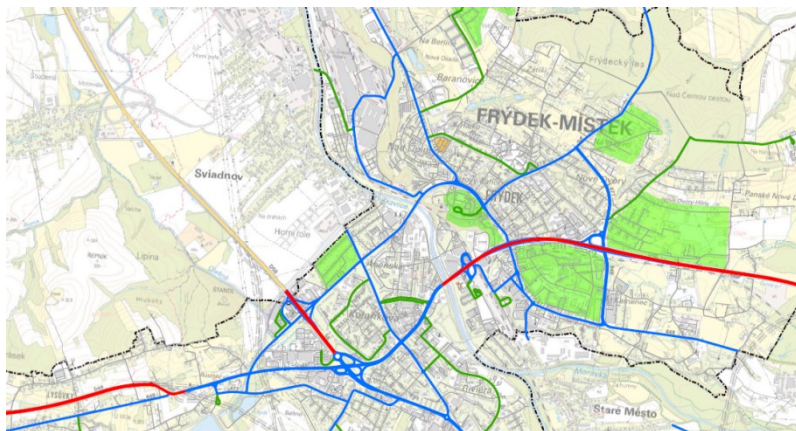
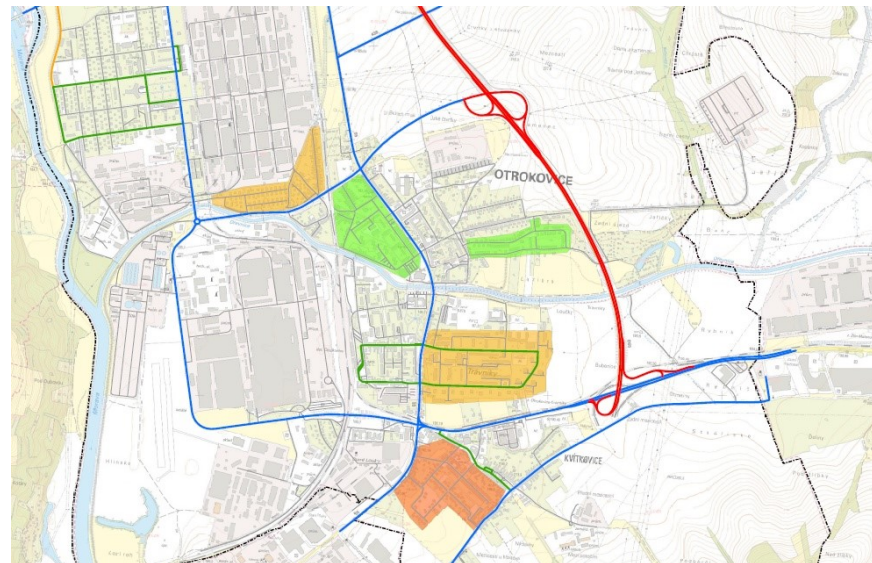
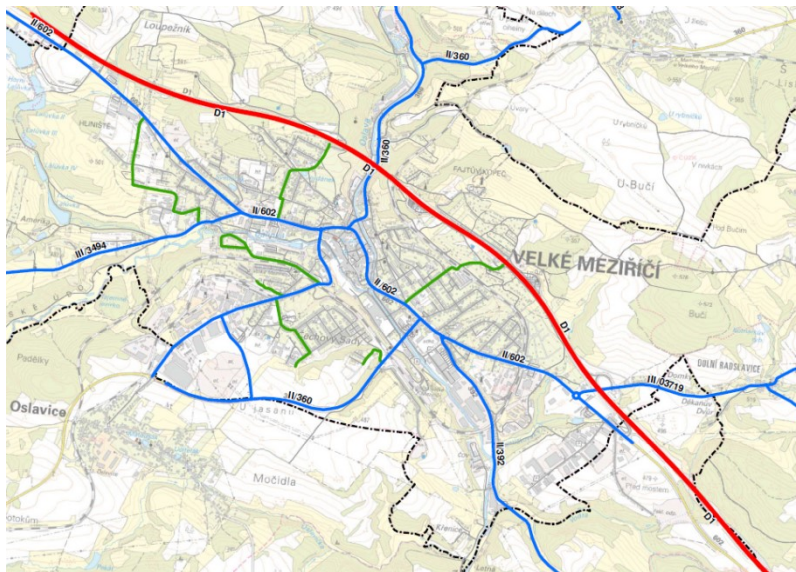
► Ing. Petr Macejka Ph.D.

Obslužný skelet (zklidněné ulice) Intenzita 1,5 tis. vozidel. / 24 hodin








► Ing. Petr Macejka Ph.D.

Zóny 30 v rámci plánů mobility stav




Základní komunikační síť

-  A Rychlostní komunikace
-  B Sběrné komunikace
-  C Ostatní vybrané obslužné komunikace
-  Ostatní komunikace
-  Hranice obce

Strategické cíle

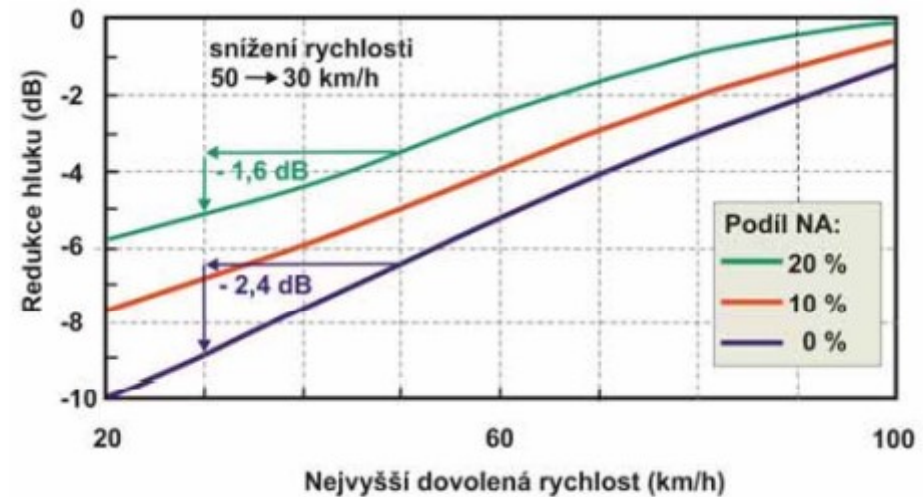


Opatření cíle místo pro život



OPATŘENÍ C2
TVORBA ZÓN 30
(SNÍŽENÍ HLUKU O 2 dB)

Budeme pokračovat ve zřizování zón 30 s omezením rychlosti na 30 km/hod všude v rezidenčních oblastech mimo základní komunikační skelet. V místech bez chodníků budou realizovány obytné ulice.



Graf 2: Vliv rychlosti na hluk ze silniční dopravy v závislosti na podílu nákladních vozidel [19]

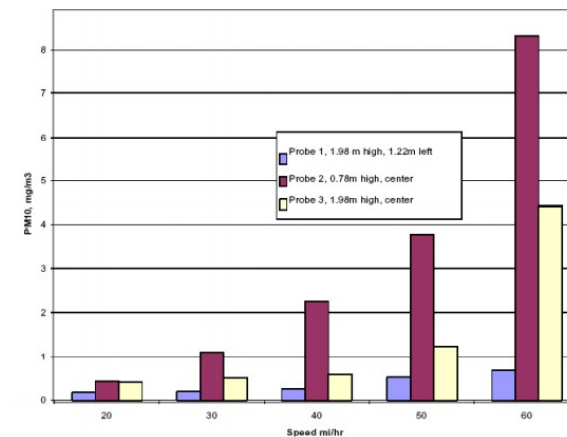
Emise PM a zóny 30

- ▶ Dle stávající schválené metodiky MŽP výpočtu emisí z dopravy:

Mgr. Jan Karel a kol. Metodika pro Výpočet emisí částic pocházejících z resuspenze ze silniční dopravy: CENEST, 2015

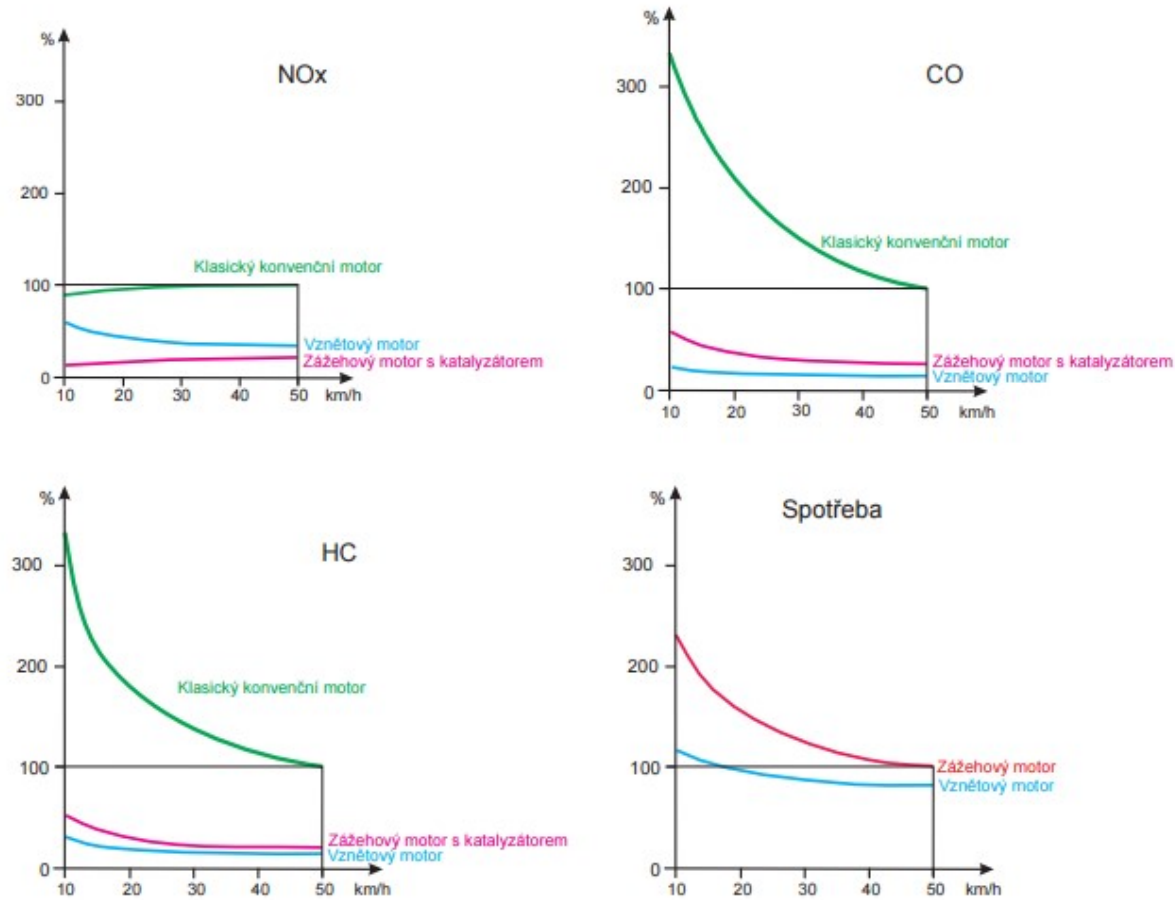
Je více než 90% PM emisí dopravy z resuspenze. Dle metodiky je vztah rychlosti a emisí PM exponenciální.

Dle této metodiky je největším zdrojem prachu trolejbus 😊.
Proto je mnohými odborníky zpochybňována.



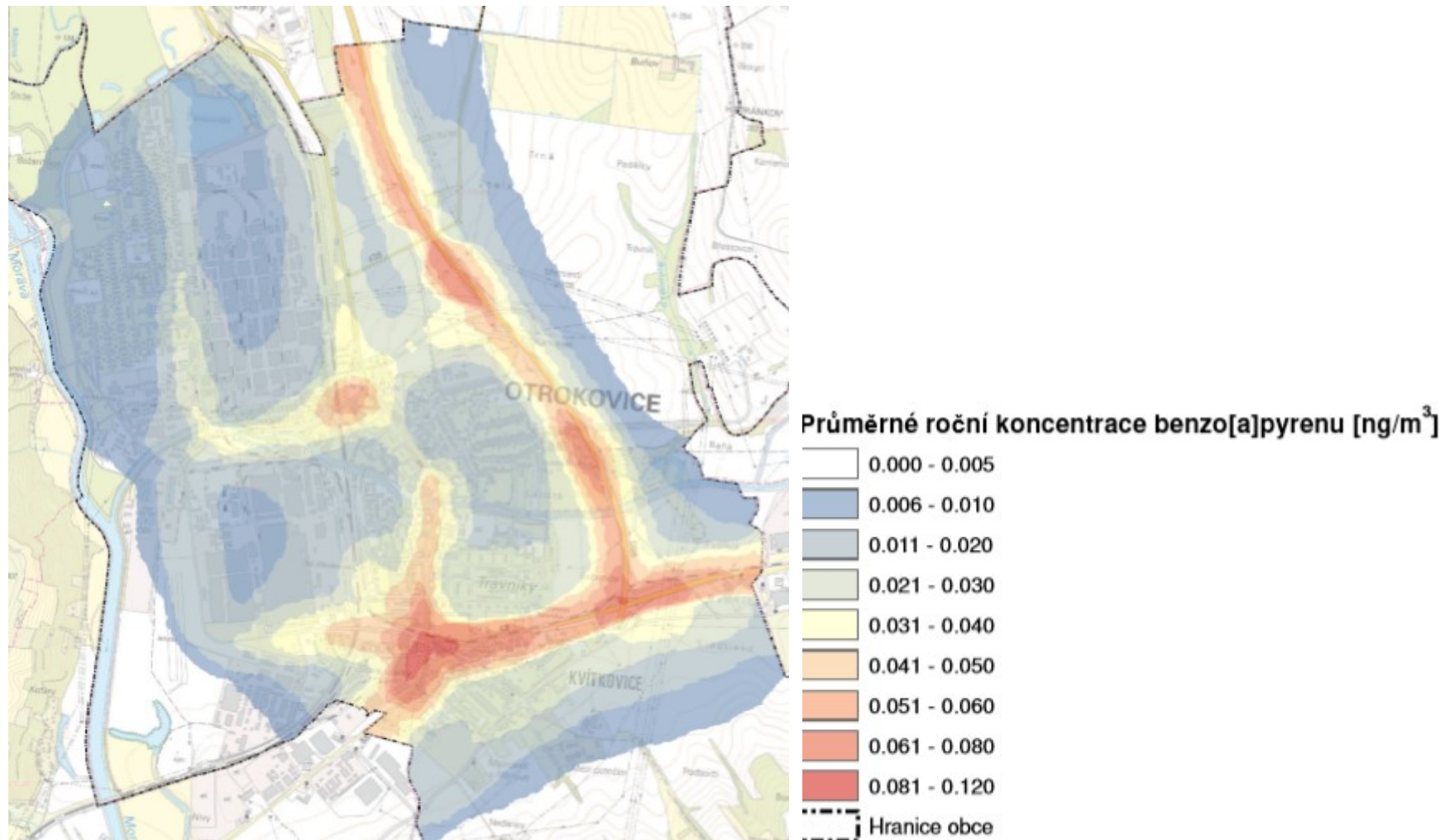
- ▶ Ing. Petr Macejka Ph.D.

A co další látky dle TP 218



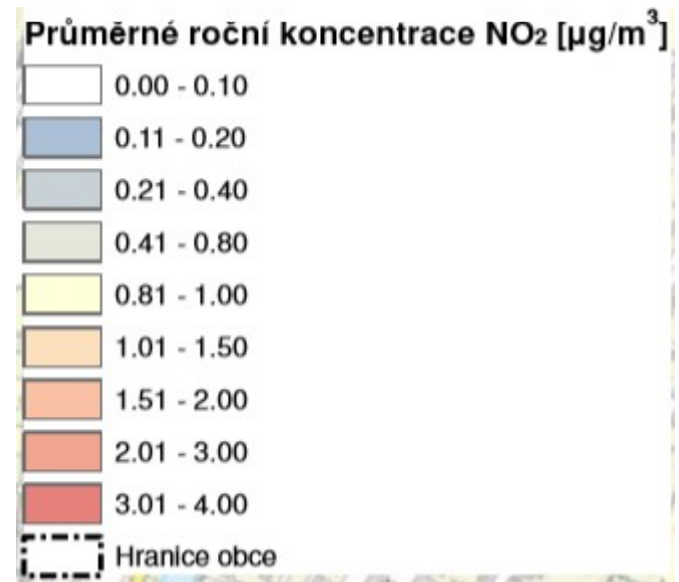
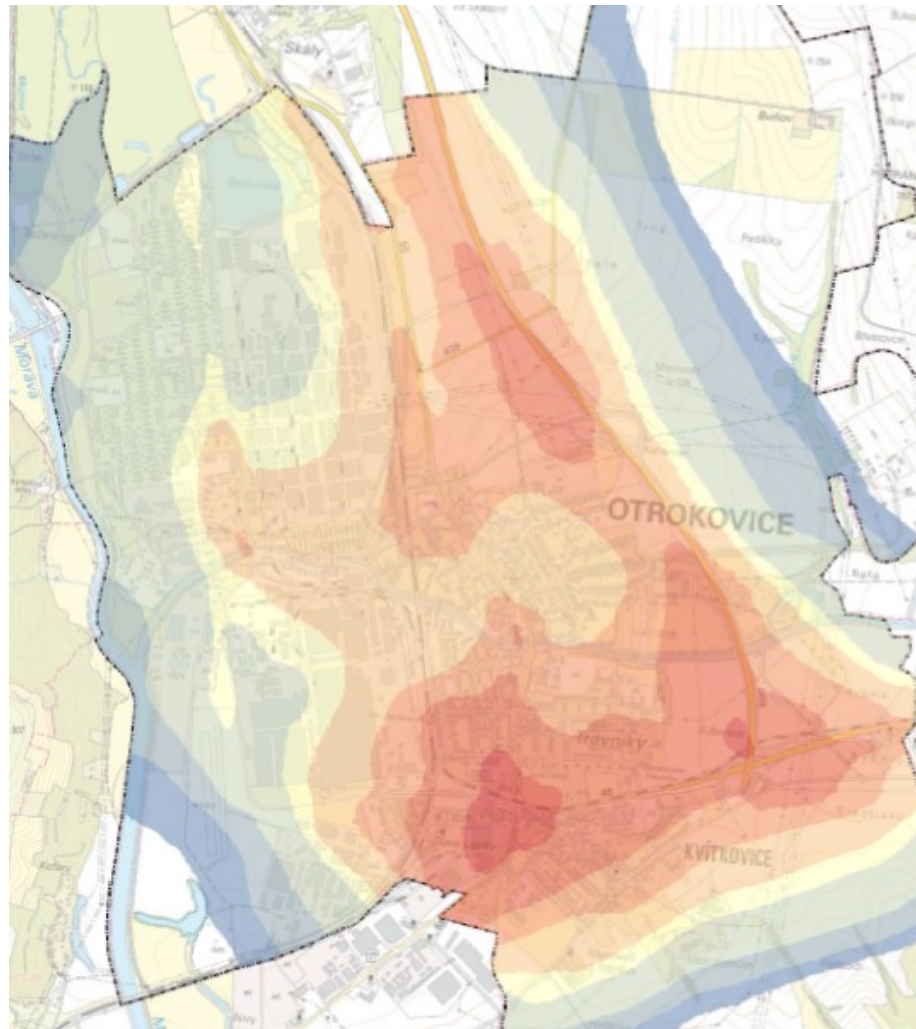
Graf 4: Průběh škodlivin podle rychlosti a typu motoru [28]

Imise z dopravy BaP (limit 1)

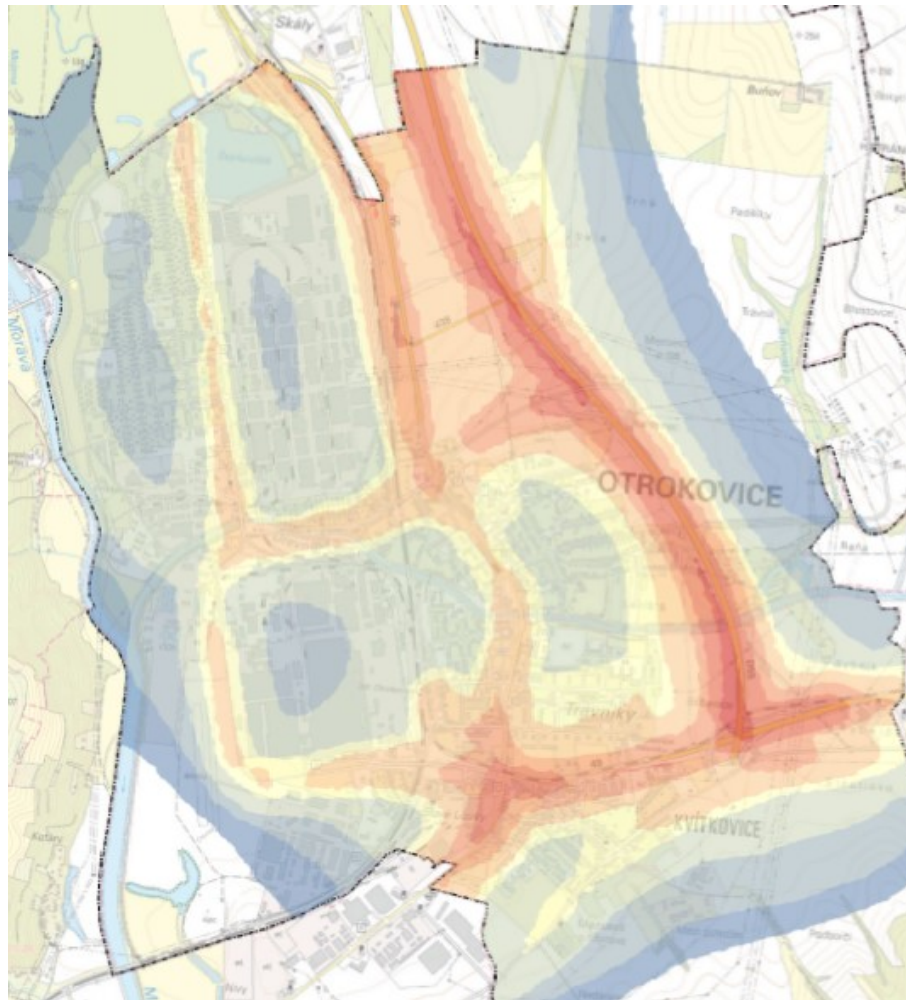


► Ing. Petr Macejka Ph.D.

Imise z dopravy NO₂ (limit 40)



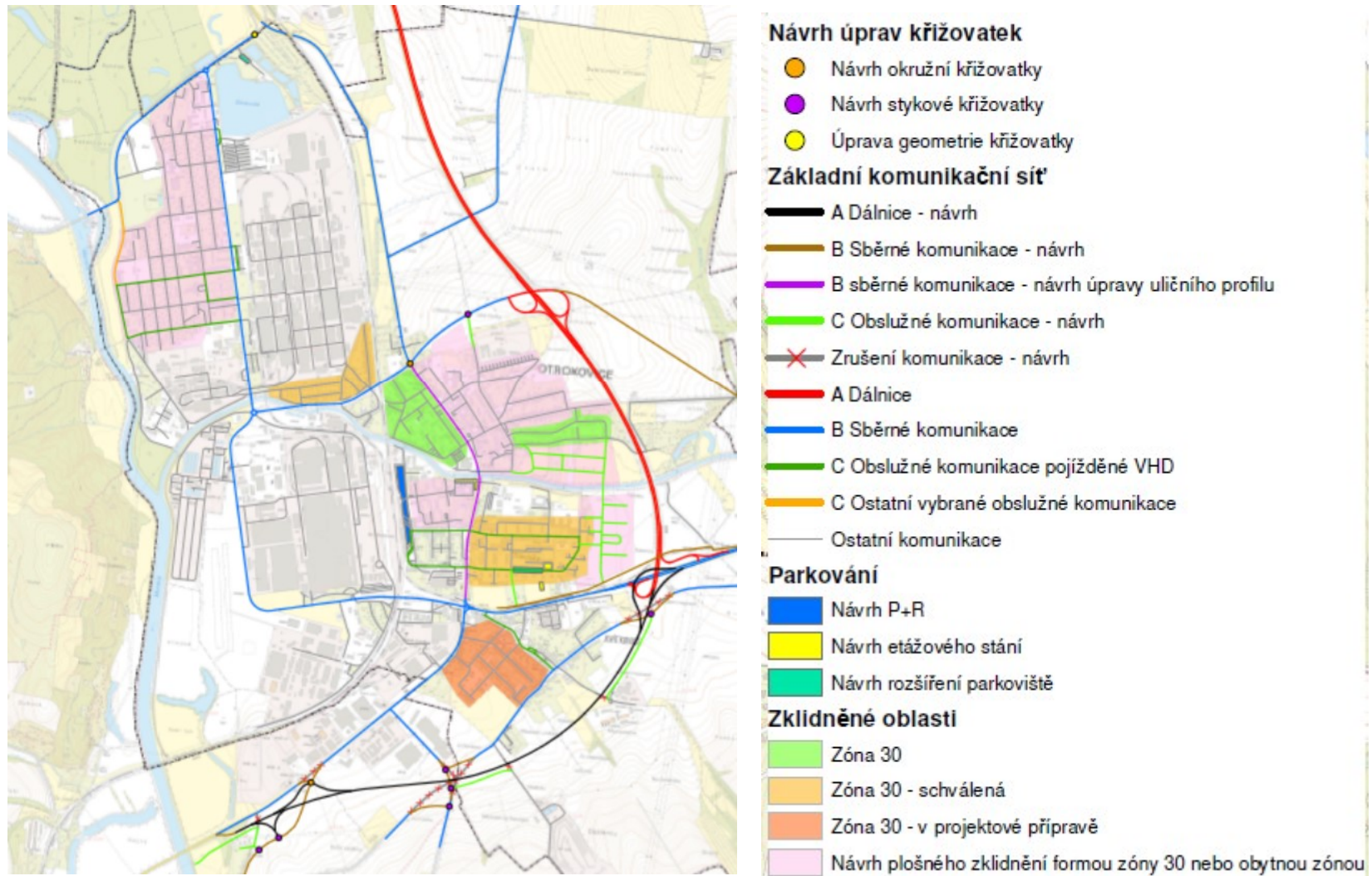
Imise z dopravy PM10 (limit 40)



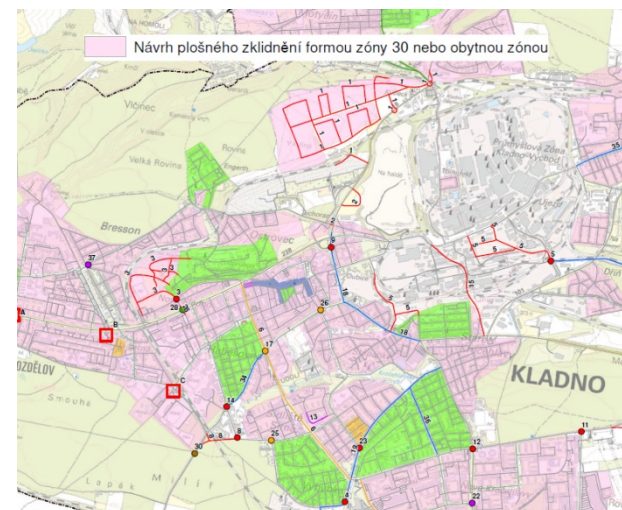
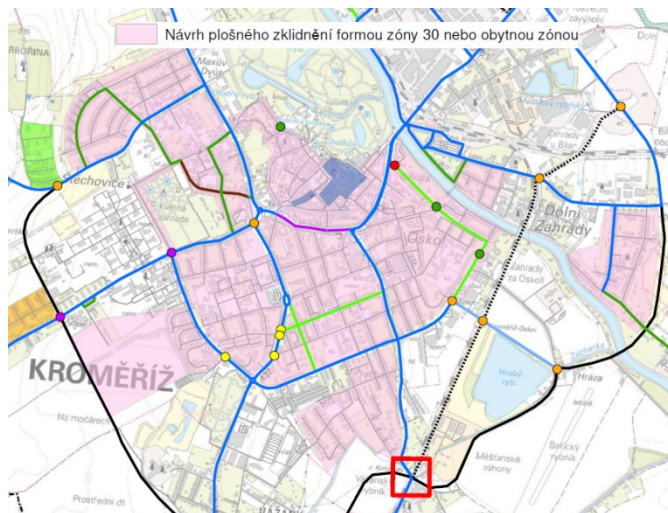
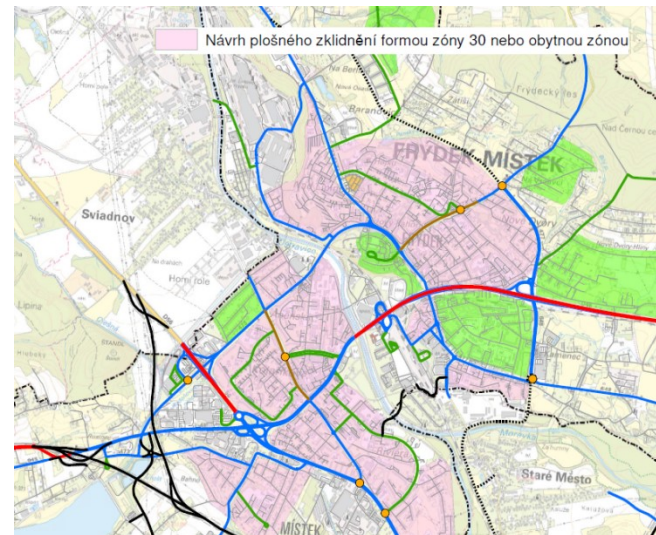
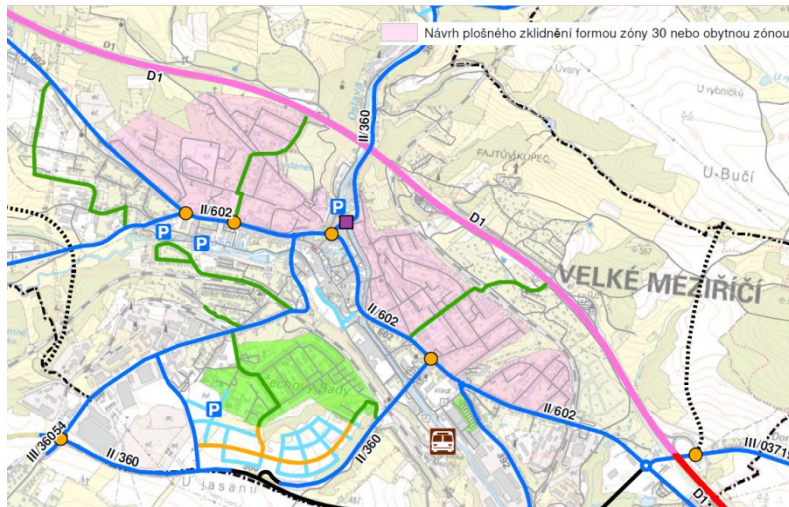
Průměrné roční koncentrace PM₁₀ [µg/m³]

0.00 - 0.10
0.11 - 0.20
0.21 - 0.40
0.41 - 0.80
0.81 - 1.00
1.01 - 1.50
1.51 - 2.00
2.01 - 3.00
3.01 - 4.00

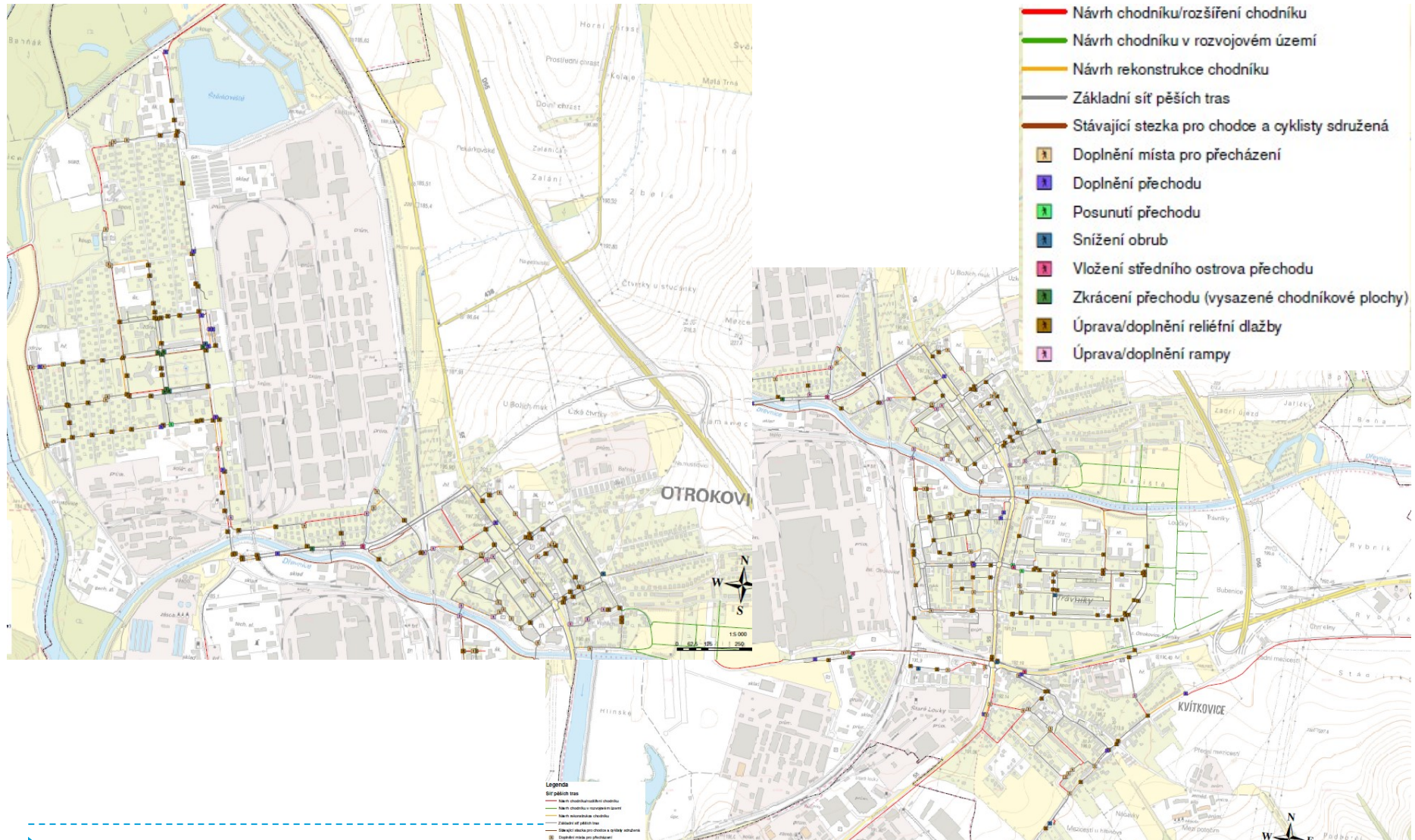
Návrh úprav automobilové dopravy



Příklady návrhů zón 30 v plánech mobility

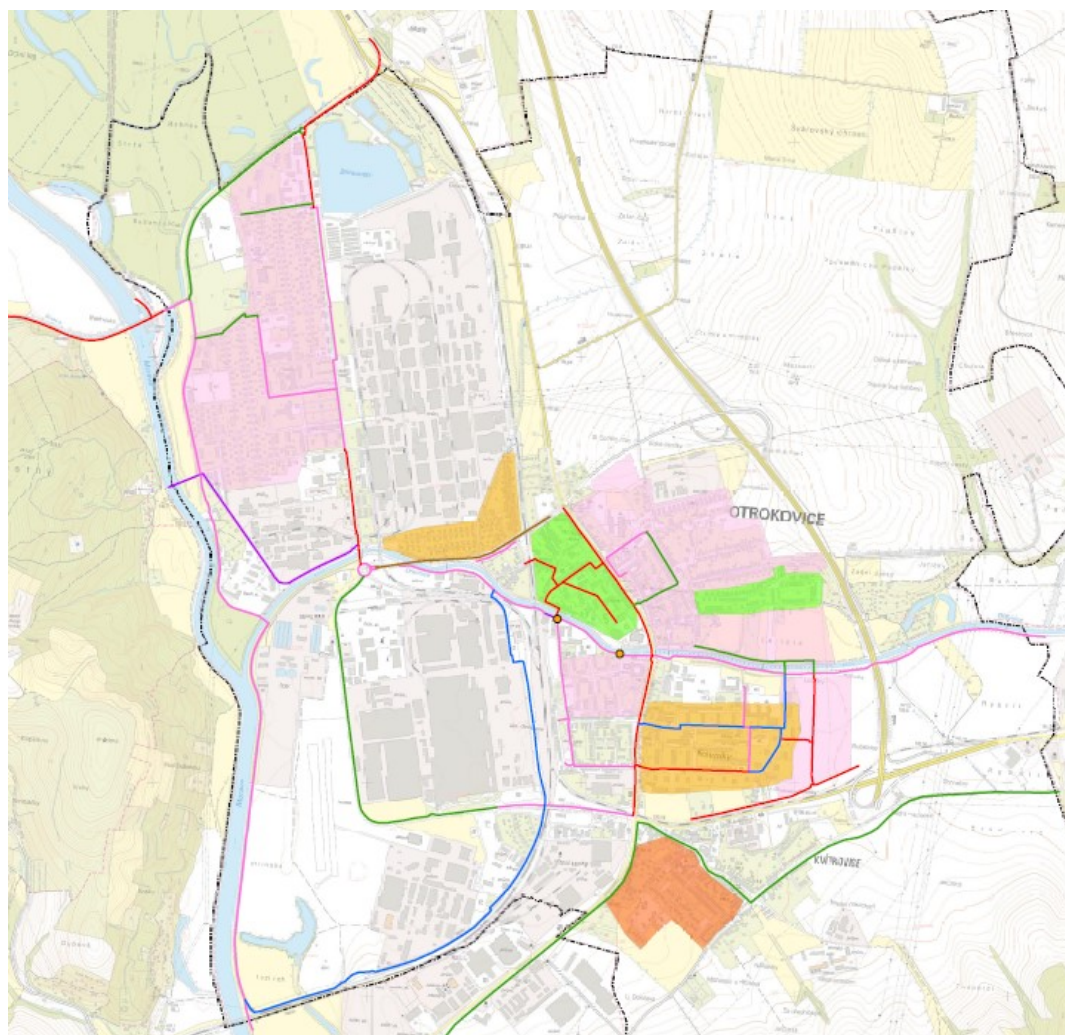


Vazba návrh úprav sítě pěších tras



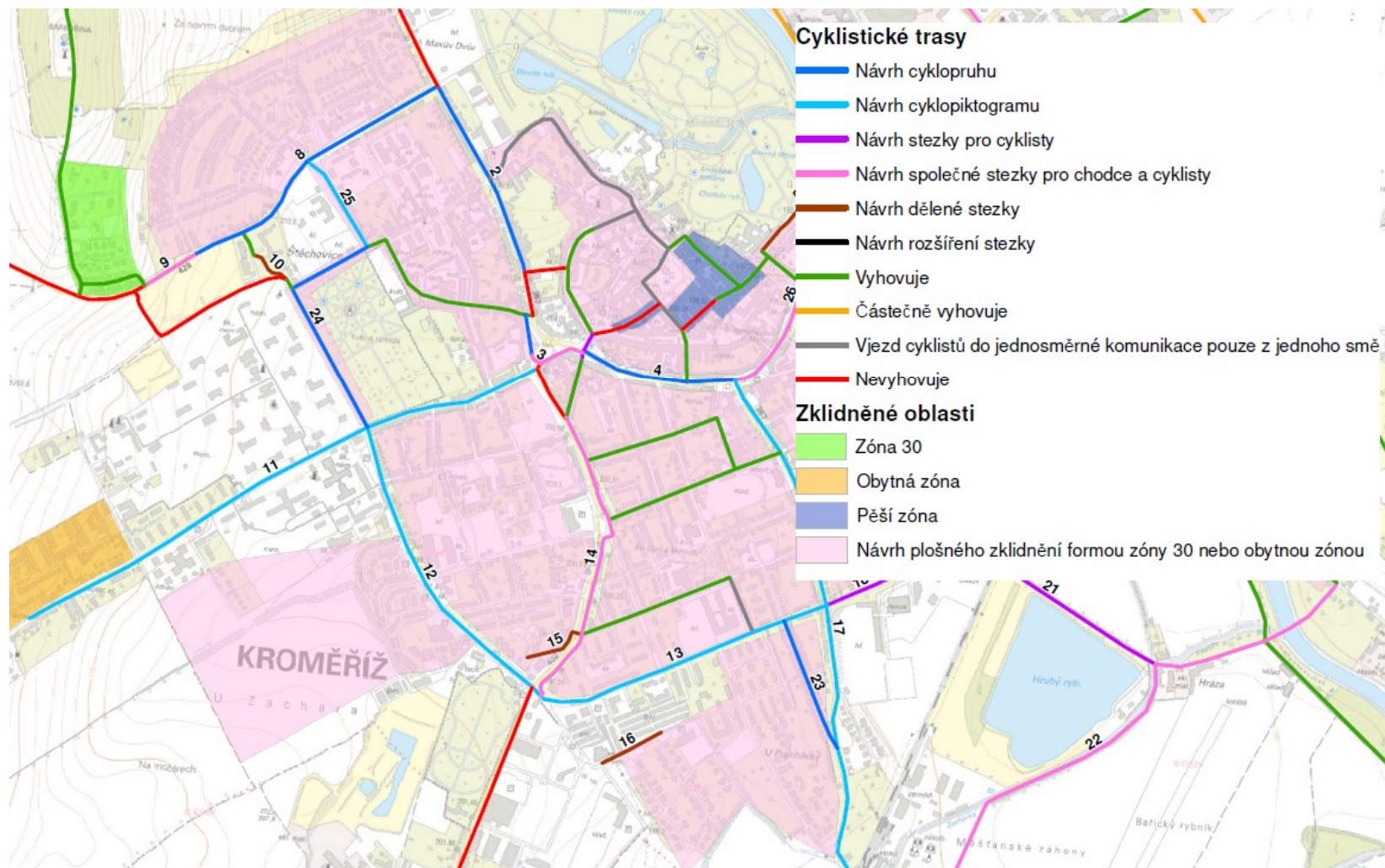
▶ Ing. Petr Macejka Ph.D.

Vazba na návrh základní sítě cyklistických tras

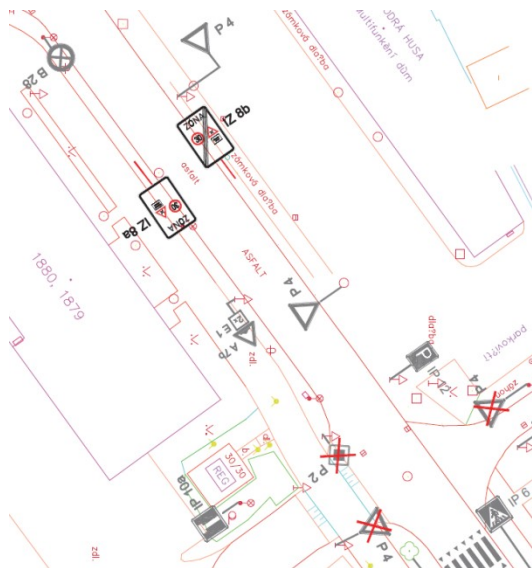


- Návrh stezky 1.etapa
- Návrh stezky 2.etapa
- Návrh stezky 3.etapa
- Cyklostezka - stávající
- Značená turistická cyklotrasa - stávající
- Vyhrazené pruhy pro cyklisty - stávající
- Návrh řešení nebezpečného místa
- Zklidněné oblasti**
- Zóna 30
- Zóna 30 - schválená
- Zóna 30 - v projektové přípravě
- Návrh plošného zklidnění formou zóny 30 nebo obytnou zónou

Vazba na návrh základní sítě cyklistických tras



Konkrétní úpravy



► Ing. Petr Macejka Ph.D.

Závěrem

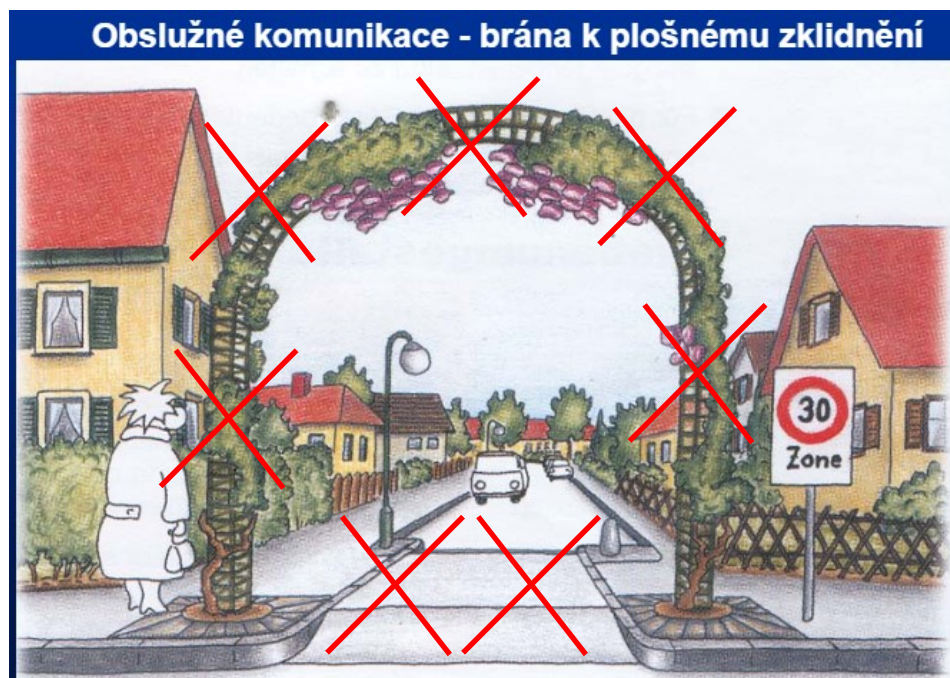
- ▶ Není zakotven v zákoně 183/2006 Sb. Stavební zákon od roku 2006, kdy byly zrušeny oborové studie jako podklad ÚP,
- ▶ TP218 nezná koncepční dopravní dokument, který by koordinoval návrh zón 30 a další dopravy
- ▶ Plán mobility navrhuje plošně zklidnění dopravy
- ▶ Koordinuje návrhy cyklistické dopravy se zónou 30
- ▶ Koordinuje návrhy pěší dopravy se zónou 30
- ▶ Koordinuje návrh úprav automobilové sítě se zónou 30
- ▶ Koordinuje vedení veřejné dopravy se zónou 30
- ▶ Zkoumá vliv nehodovosti a bezpečnosti na zřízení zón 30
- ▶ Posuzuje negativní vlivy dopravy po zřízení zóny 30

Návrh na změnu legislativy a dozoru

- ▶ Doplnit strategický dopravní oborový dokument do metodiky, norem a zákona.
- ▶ Zlepšit prosaditelnost navržených opatření.
- ▶ Sjednotit ČSN, TP, metodiky a vnitřní předpisy Policie ČR DI při schvalování dopravních opatření.
- ▶ Využít stávající rámec pro tvorbu koncepcí dopravy a implementovat jej do legislativy pořádně.
- ▶ Zajistit namátkové měření rychlosti i v zónách 30

REALITA

V realizační fázi je mnohdy volen vzhledem k nákladům kompromis. Návrh zóny 30 bez slavobrány není mnohdy v realizační fázi PUMM akceptován PČR DI.



Výsledkem je nezřízení zóny 30.

- ▶ Obr. vlevo Zdroj P. Skládaný: Zóny 30 a jejich přínos pro chodce, CDV 2009

REALITA

Dle PČR DI je mnohdy řešení vlevo, kde je dovolena rychlost 30 km/hod více nebezpečné než řešení vpravo, kde je dovolena rychlost 50 km/hod.



Běžné odůvodnění. Návrh zóny 30 vlevo (bez slavostrany) není proveden dle TP218 a proto PČD RI s řešením nesouhlasí.
(Každý okres má jiný přístup.)

Ulice pro život #Love30

Ing. Petr Macejka Ph.D a kol.
petr.macejka@udimo.cz



DĚKUJI ZA POZORNOST

Prosím o diskusi