



VÁŠ DOPIS

ZE DNE: 2.5.2023
SP. ZN.: MMZL 093997/2023/02
Č. J.: MMZL 093997/2023
VYŘIZUJE:
TEL.:
E-MAIL:
DATUM: 11.5.2023

Vážený pane

i když nepovažujeme vaše dotazy vhodné pokládat formou žádosti dle zákona č. 106/1999 Sb. o svobodném přístupu k informacím, jelikož se dle našeho názoru nejedná o dotazy věcné, pokusíme se vám odpovědět. Ve spolupráci s Technickými službami Zlín, s. r. o., které provádějí údržbu světelného signalizačního zařízení (dále jen „SSZ“) a společností PATRIOT, spol. s r.o., která zajišťuje pro město Zlín servis SSZ, jsme připravili následující odpovědi na vaše dotazy.

Proč jsou ve Zlíně diskriminováni chodci a cyklisté na světelných křižovatkách vůči řidičům motorových vozidel v povinnosti ručního doteku tlačítka či snímače na semaforu pro povolení vstupu na přechod u křižovatky? Cožpak má někde ve Zlíně povinnost řidič motorového vozidla pro vjezd do křižovatky se dotýkat nějakého tlačítka či snímače jako chodec?

Obecně platí, že nevyužitá realizace signálu „Volno“ na chodecké či cyklistické signální skupině má z důvodu velikosti svých neproduktivních časů (mezičasů) za následek snížení kapacity křižovatky. Pouze stisk tlačítka je nezaměnitelným pokynem pro SSZ, že se jedná o skutečný požadavek na vyvolání tohoto signálu.

Dále je důležitým faktorem zajištění bezpečnosti chodců a cyklistů, kteří by jinak mohli být vystaveni riziku nehody na křižovatce. Proto, když je na křižovatce regulován pohyb chodců a cyklistů, je často nutné využít tlačítko nebo snímač na semaforu, aby bylo umožněno přecházení.

Nejedná se o žádnou diskriminaci, ale jde o standardní technická řešení, které fungují po celém světě a jsou zavedena za účelem minimalizace rizika dopravních nehod a zlepšení plynulosti silničního provozu.

Proč nevyužívá město Zlín automatické přepínání zelené indikace pro přechod chodců na křižovatkách, jako to bylo v minulosti?

Vždyť i při automatickém odladění "chytrých křižovatek" pro optimální průjezd automobilů je vždy při smyčce změny průjezdnosti dost časového prostoru na byť krátký časový úsek na automatickou zelenou indikaci pro přechod chodců - proč toho nevyužíváme?

Částečně je odpověď podána v předchozím bodě.

V případě automatického přepínání zelené indikace pro přechod chodců a cyklistů by to byl návrat do minulosti, kdy SSZ nedokázala pracovat v dopravně závislém řízení. Kdyby se tento režim použil v dnešní době, doprava ve Zlíně se zastaví.

Moderní dopravní systémy se snaží minimalizovat čekací doby pro motoristy a maximalizovat průjezdnost. Automatické přepínání zelené indikace pro přechod chodců by tedy mohlo být příliš krátké a tedy na úkor bezpečnosti.

Ve Zlíně, stejně jako v jiných městech často existují různé faktory, které ovlivňují provoz na křižovatkách, jako jsou různé typy dopravy, množství pěších a cyklistů, dopravní zátěž, počasí a podobně. Proto může být obtížné nalézt optimální nastavení automatického přepínání zelené indikace pro přechod chodců, které by vyhovovalo všem situacím

Proč při navrhované krátké zelené indikaci pro přechod chodců na křižovatkách nenecháme "dotykový systém" jen pro osoby s tělesným handicapem s požadavkem pro delší interval zelené indikace pro jejich bezpečný přechod křižovatkou?

V souladu s principy rovného přístupu a diskriminace, bylo nevhodné, aby pouze osoby s tělesným postižením měly delší interval zelené indikace na křižovatkách.

Místo toho musí být zajištěno, aby intervaly pro přechod chodců a cyklistů na křižovatkách pracovaly tak, aby zajišťovaly bezpečnost pro všechny uživatele silnic a současně minimalizovaly dopravní zácpy. To zahrnuje posouzení různých faktorů, jako jsou místo, kde se křižovatka nachází, množství chodců a cyklistů, dopravní zátěž, rychlost motorových vozidel a další.

Cílem dopravního plánování a navrhování křižovatek je minimalizovat potřebu speciálních systémů pro specifické skupiny uživatelů a zároveň zajistit bezpečnost a přístupnost pro všechny.

Proč eventuálně město Zlín nevyužívá jiné alternativní bezdotykové snímače pro požadavek chodce či cyklisty pro vstup na přechod u světelných křižovatek (např. snímače pohybu, světelné brány společnosti Balluff a jiných, kamerový systém s indikací osob, atd.)?

Při výběru vhodné technologie musí být zvážena řada faktorů, jako jsou náklady, spolehlivost, údržba a přesnost detekce. Například, některé snímače pohybu mohou být citlivé na vibrace a mohou být ovlivněny provozem v blízkosti křižovatky. Navíc kamera není schopna rozpoznat, zda-li jde o chodce, kteří plánují přecházet přechod nebo pouze stojí v blízkosti přechodu a např. si povídají, což není v České republice ojedinělé. Dále mohou být kamerové systémy náchylné na zhoršenou viditelnost při špatném počasí nebo v noci. Kvůli těmto rizikům se ve Zlíně o podobných technologiích zatím neuvažuje.

Proč v době byť pocovidové máme v městě Zlín zbytečný dotykový systém na křižovatkách, kdy se dotýkající vystavuje zvýšenému přenosu bakterií a infekce po předchozích dotýkajících se? Proč tedy nejsou u dotykových tlačítek na semaforech umístěny dezinfekční roztoky? Prosím o předložení tohoto návrhu i Okresní hygienické stanici ve Zlíně.

Je pravda, že v době pandemie COVID-19 se stává vystavení se bakteriím a infekcím z dotykových tlačítek na semaforech ještě citlivějším tématem. Nicméně, zdravotní riziko z dotykových tlačítek je relativně nízké a infekce se mohou šířit i jinými způsoby, jako například kapénkovou infekcí.

S ohledem na Vaši druhou otázku, umístění dezinfekčních roztoků u tlačítek semaforů by zahrnovalo pravidelnou údržbu a doplňování dezinfekčních roztoků, což by bylo nákladné a časově náročné. Navíc, použití dezinfekčních prostředků může mít své vlastní rizika a nebezpečí, například pro alergiky nebo pro lidi s citlivou kůží.

Namísto toho se doporučuje, aby se lidé snažili minimalizovat kontakt s povrchem tlačítka, pokud je to možné, například použitím hřbetu ruky nebo ramene.

Proč se tolik bojíme genderové diskriminace a podporujeme naopak diskriminaci chodců a cyklistů na křižovatkách vůči řidičům motorových vozidel v našem městě?

Je důležité si uvědomit, že diskriminace jedné skupiny není řešením diskriminace jiné skupiny. Diskriminace jakéhokoli druhu je neakceptovatelná. Není správné diskriminovat chodce a cyklisty vůči řidičům motorových vozidel, stejně jako není správné diskriminovat řidiče motorových vozidel vůči chodcům a cyklistům.

Statutární město Zlín přemýšlí o bezpečnosti a pohodlí všech účastníků silničního provozu a vytváří infrastrukturu, která podporuje pohyb chodců a cyklistů stejně jako motoristů. To zahrnuje vytvoření bezpečných a pohodlných přechodů pro chodce a cyklisty, vytváření cyklostezek a stezek pro pěší a implementaci řešení pro snížení rychlosti provozu na silnicích v oblastech, kde je to potřeba.

S přáním hezkého dne

Odbor dopravy MMZ
(podepsáno elektronicky)