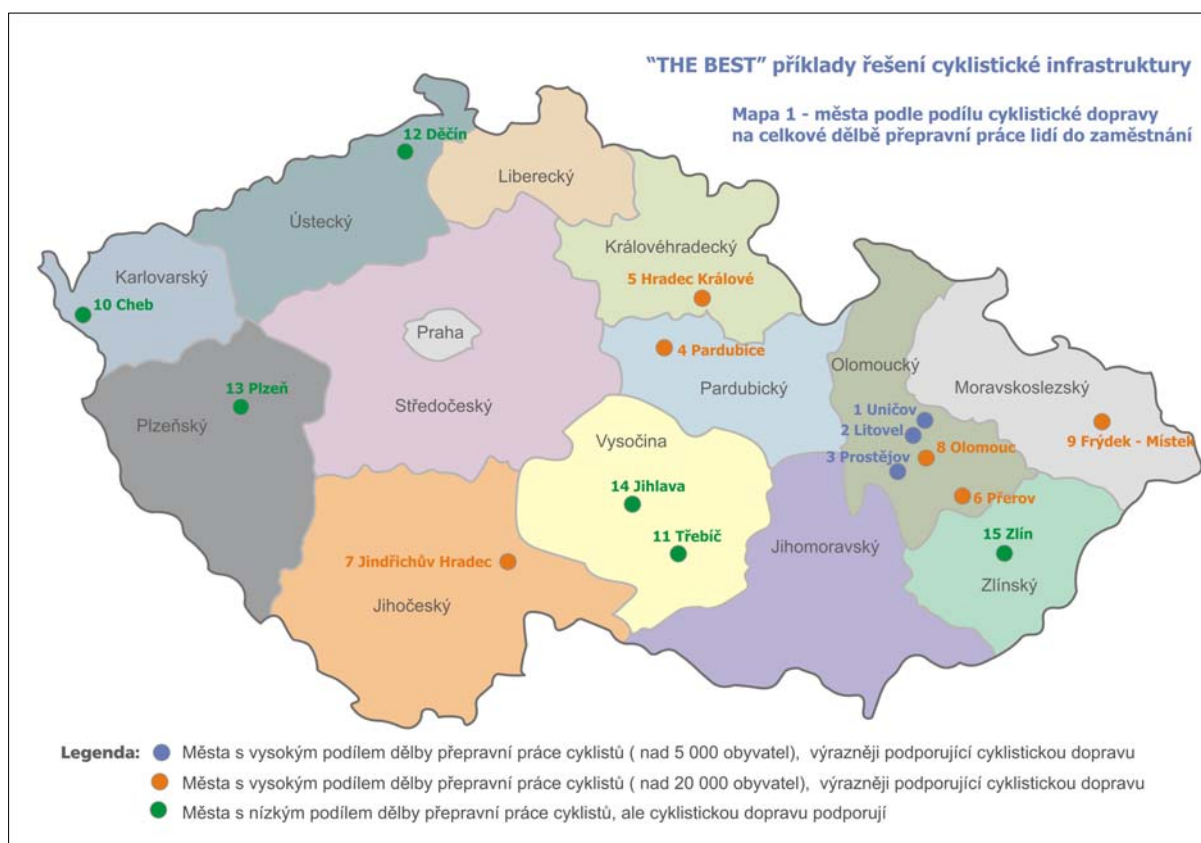


5. „THE BEST“ ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY, OBECNĚ O TŘÍDĚNÍ VZOROVÝCH ŘEŠENÍ

Ing. Jaroslav Martinek, Centrum dopravního výzkumu v.v.i., www.cdv.cz
Duben 2007

V rámci projektu VaV „CYCLE21: Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR“, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 Ministerstva dopravy České republiky (č. 1F43E/045/210) byla vytvořena databáze „the best příkladů“ řešení cyklistické infrastruktury. Celkem jich bylo zpracováno 68. Ke každému je pak vytvořen detailní soubor ve formátu pdf., ve kterém je možno nalézt všechny podrobnosti, včetně finanční náročnosti. U každého příkladu je pak uveden zdroj pramene. Příklady byly následně seříděny tak, aby se mohly stát inspirací z několika úhlů pohledů.

V **první kapitole** jsme se zaměřili na celkový přístup města k podpoře cyklistiky v kontextu jejich podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce lidí do zaměstnání: Mnohdy se totiž stává, že města mají podobný podíl, ale podpora cyklistické dopravy je naprosto odlišná. Celkem bylo vybráno 15 měst, jejichž příklady jsou **Příloha 1. MestoCelek.zip**, (Uničov, Litovel, Prostějov, Pardubice, Hradec Králové, Přešov, Jindřichův Hradec, Olomouc, Frýdek Místek, Cheb, Třebíč, Děčín, Plzeň, Jihlava a Zlín).



A. Města s vysokým podílem dělby přepravní práce cyklistů (nad 5 000 obyvatel), podporující výrazněji cyklistickou dopravu:

- Příklady č. 1 – 3: Uničov, Litovel a Prostějov.
- Neznamená to, že v ostatních městech se nic „neděje“, ale autoři této výzkumné zprávy dostali nejlepší podklady právě z těchto tří měst. V dalších případech, jako např. Třebechovice p.O., Choceň, Nymburk, Břeclav, Týniště n.O., Poděbrady, Kunovice, Vysoké Mýto, Pardubice a Uherské Hradiště budou ukázány jiné typy příkladů.

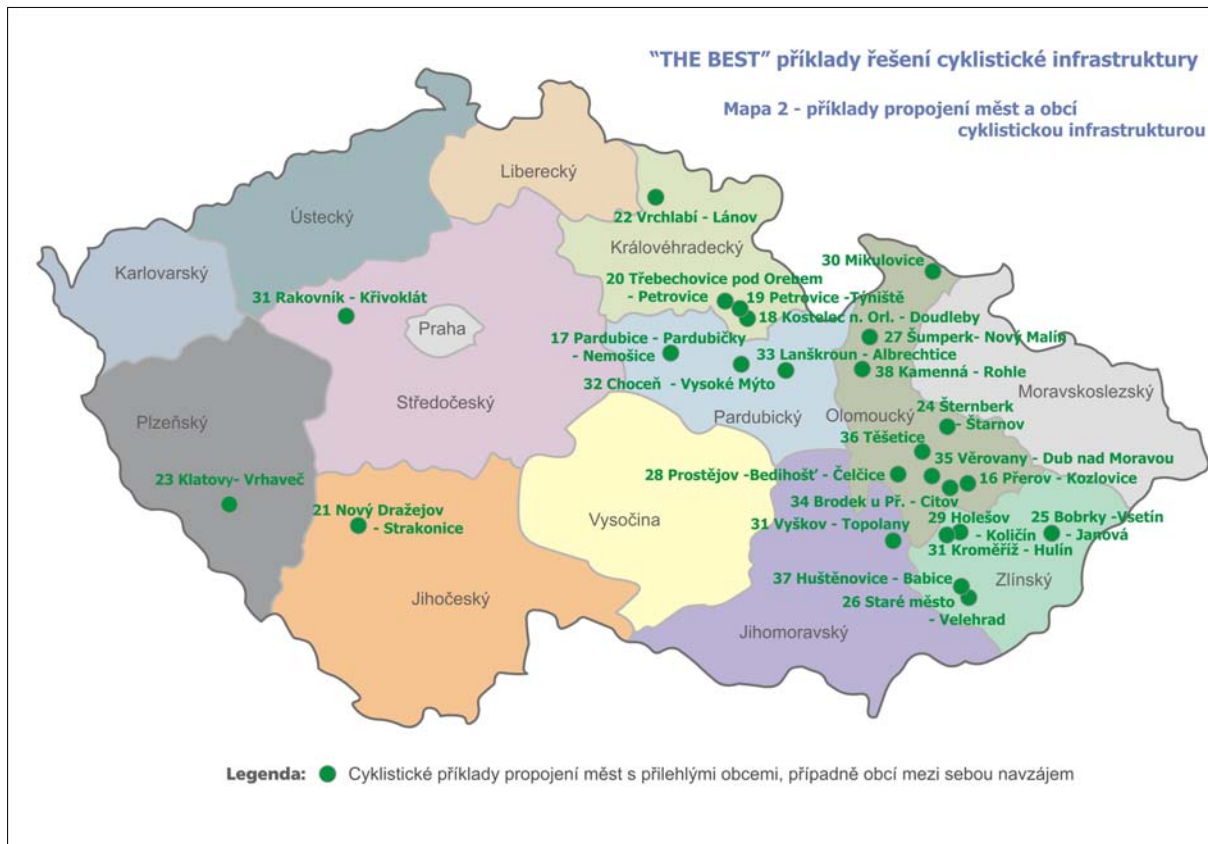
B. Města s vysokým podílem dělby přepravní práce cyklistů (nad 20 000 obyvatel), podporující výrazněji cyklistickou dopravu (podrobnosti viz. kapitola 3.2.3.):

- Příklady č. 4 – 9: Pardubice, Hradec Králové, Přerov, Jindřichův Hradec, Olomouc a Frýdek Místek.
- I v tomto případě to neznamená, že v ostatních městech se nic „neděje“, ale autoři této výzkumné zprávy dostali nejlepší podklady právě z těchto šesti měst. V dalších případech, jako např. Břeclav, Uherské Hradiště, Šumperk, Kroměříž, České Budějovice, Chrudim, Vyškov, Vsetín, Klatovy, Strakonice budou ukázány jiné typy příkladů,

C. Města s nízkým podílem dělby přepravní práce cyklistů, ale cyklistiku podporují:

- Příklady č.10 – 15: Cheb (provedeno sčítání), Třebíč, Děčín, Plzeň, Jihlava a Zlín.
- V České republice jsou ale i města, kde podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce lidí do zaměstnání není největší. Nicméně i mezi nimi se najdou ta, která se rozhodla podporovat cyklistickou dopravu. Svědčí to o to, že na kole se nejzdí jen za prací, ale i v rámci volného času, za přáteli, za nákupy, za sportováním.
- Bude zajímavé sledovat zvláště v těchto městech, nakolik díky nové cyklistické infrastruktuře vzrostl podíl cyklistů na celkové dělbě přepravní práce. I v tomto případě najdeme jistě více příkladů, než daných šest měst. Za zmínku stojí například město Ústí nad Labem, kterému se věnuje zvláštní příloha.

V druhé kapitole jsme se zaměřili na prezentaci dobrých cyklistických příkladů, které poukazují na nutnost propojení měst s přilehlými obcemi, případně obce mezi sebou navzájem. Velmi často se totiž řeší cyklistická doprava jen v intravilánu, ale poněkud se zapomíná na tu skutečnost, že lidé se potřebují přesunovat i mimo sídla. Z venkova do měst se jezdí za prací a opačným směrem lidé jezdí si odpočinout. Proto je nutné, aby města vždy pamatovala na širší vazby a starala se o propojení mezi sídly. V tomto kontextu lze z předchozích příkladů vyzvednout například Uničov, Litovel, Prostějov, Pardubice, Přerov, Jindřichův Hradec, Zlín. Nově pak bylo vybráno dalších 23 příkladů, které naleznete v příloze **Příloha2_ Extravilan.zip**.



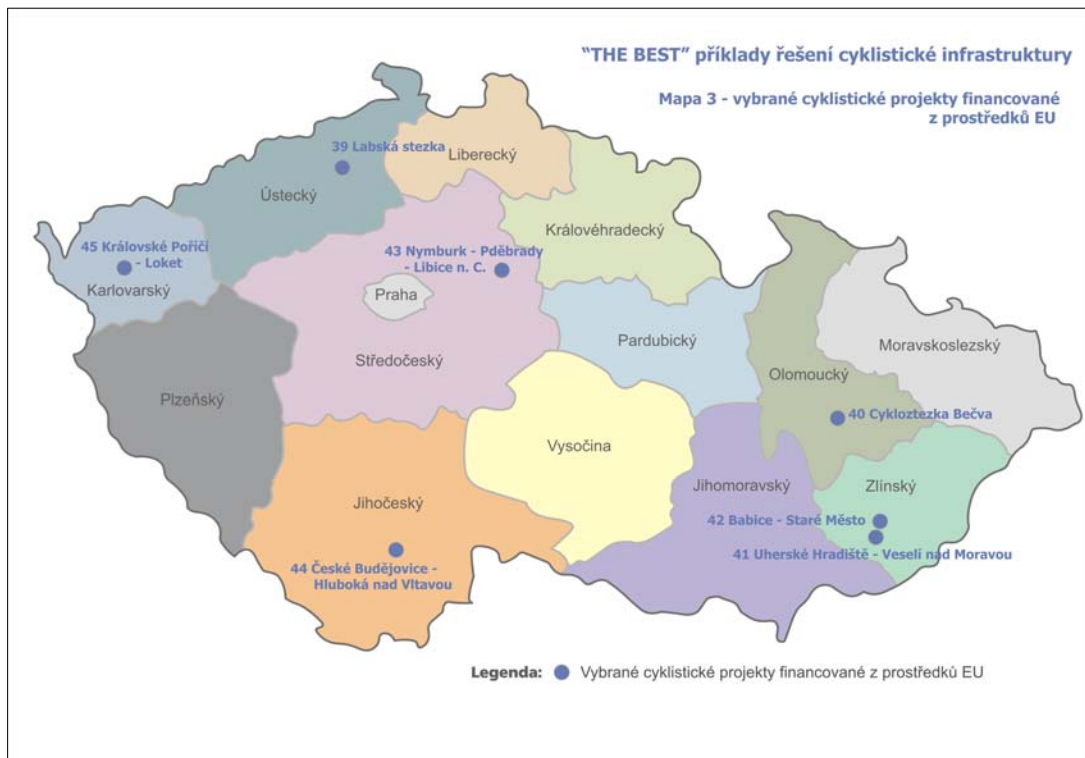
Č.	Lokalita	Kde doposud jezdili cyklisté?
16.	Přerov - Kozlovice	Silnice II/434
17.	Pardubice (Pardubičky, Nemočice) (provedeno sčítání)	Silnice III. třídy
18.	Kostelec nad Orlicí – Doudleby nad Orlicí	Silnice I/11
19.	Petrovice nad Orlicí – Týniště nad Orlicí (provedeno sčítání)	Silnice I/11
20.	Třebechovice pod Orebem – Petrovice nad Orlicí	Silnice I/11
21.	Nový Dražejov - Strakonice	Silnice I/22
22.	Vrchlabí – Lánov	Silnice I/14
23.	Klatovy – Vrhavěč (provedeno sčítání)	Silnice I/27
24.	Šternberk – Štarnov	Silnice I/46
25.	Bobrky II – Vsetín - Janová	Silnice I/56
26.	Staré Město – Velehrad	Silnice II/428
27.	Šumperk – Nový Malín	Silnice II/446
28.	Prostějov – Bedihošť – Čehovice/Hrubčice - Čelčice	Silnice II/367 a II/434
29.	Holešov - Količín	Silnice II/432
30.	Propojení místních částí; Mikulovice	Silnice I/44
31.	Zajímavé příklady: A. Rakovník – Křivoklát B. Kroměříž - Hulín C. Vyškov - Topolany	Silnice II/227 Silnice I/47 Silnice I/47
32.	Choceň – Vysoké Mýto (provedeno sčítání)	Silnice II/357
33.	Lanškroun – Albrechtice (provedeno sčítání)	Silnice I/43
34.	Brodek u Přerova – Citov	Silnice III. třídy
35.	Věrovany – Dub nad Moravou	Silnice III. třídy
36.	Těšetice a okolí	Silnice II/448
37.	Huštěnovice – Babice (provedeno sčítání)	Silnice I/55
38.	Kamenná a Rohle	Silnice III. třídy

Ve třetí kapitole jsme se zaměřili na prezentaci velkých cyklistických projektů. V souvislosti s cykloturistikou a přípravou na Strukturální fondy EU se velmi často skloňuje nutnost přípravy velkých cyklistických projektů, které by byly financovány z prostředků EU. Mezi takové lze zařadit Labskou a Moravskou cyklostezku nebo cyklostezku Bečva apod. Velmi často se ale dané projekty spojují jen s cykloturistikou. Jak ale naznačují níže uvedené příklady, je nutné jim rozumět i v dopravním kontextu, neboť jejich cílem je především zajistit bezpečnost cyklistů. Taková cyklostezka pak vytváří podmínky nejen pro rozvoj cykloturistiky, ale i pro denní dojíždění za prací mezi obcemi.

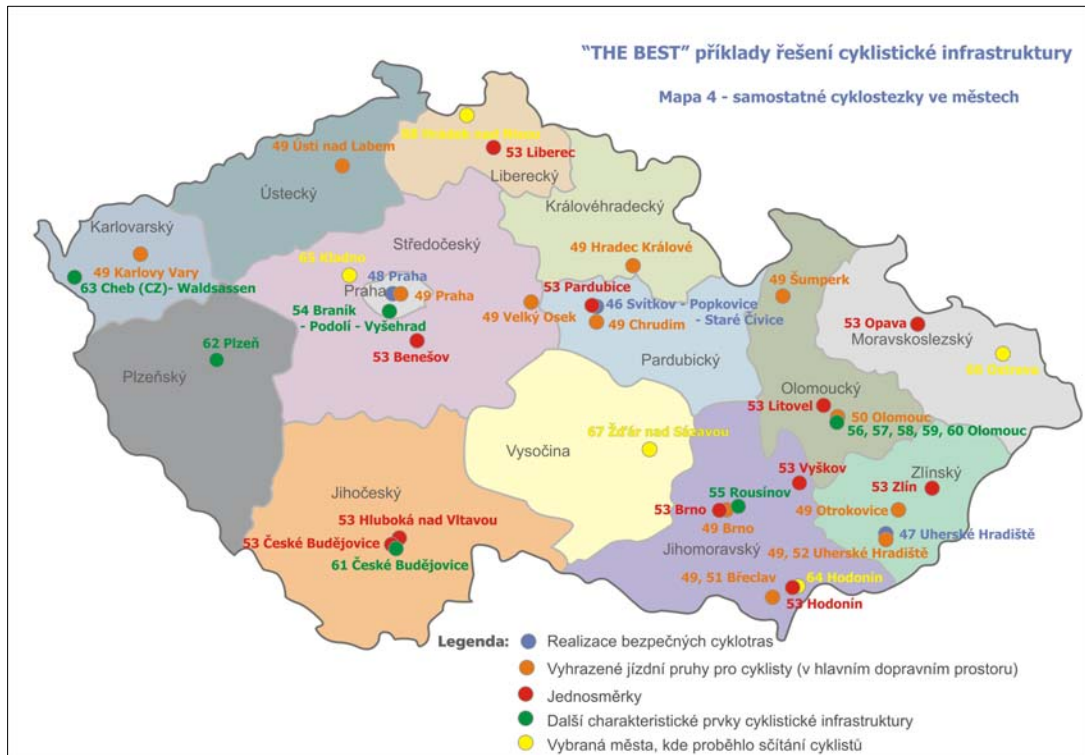
Projekty také naznačují, že názvu „cyklostezka“ je nutno rozumět jako určitému názvu celé trasy v koridoru určité řeky. Při hloubkové analýze je totiž patrné, že se jedná vždy o „cyklotrasy“, které využívají jak cyklostezek, tak i místních komunikací nebo komunikací pro nemotorová vozidla (např. dobře je to vidět u cyklostezky Bečva). Jednu věc mají ale dané projekty společné. Vyznačují se vždy vysokou bezpečností ve vztahu k cyklistům. Úmyslně je vždy ke každému projektu připojen úsek silnice, ze kterého je cyklista díky tomuto projektu odkloněn.

Poslední bodem, které je nutné zdůraznit, je jejich finanční i časová náročnost. Za příklad bylo vybráno 7 lokalit, které naleznete v příloze **Priloha3_ Cyklotrasa.zip..**

39.	Labská stezka, Ústí nad Labem (provedeno sčítání)	Silnice II/261
40.	Cyklostezka Bečva, Olomoucký kraj	Silnice I/47
41.	Moravská cyklostezka; Uherské Hradiště – Veselí nad Moravou (provedeno sčítání)	Silnice I/55
42.	Moravská cyklostezka; Babice – Staré Město u Uherského Hradiště	Silnice I/55
43.	Labská cyklostezka; Nymburk – Poděbrady – Libice nad Cidlinou (provedeno sčítání)	Silnice I/38 a silnice II/331
44.	Vltavská cyklostezka; České Budějovice – Hluboká nad Vltavou (provedeno sčítání)	Silnice I/20 a silnice II/105
45.	Cyklostezka Ohře; Královské Poříčí – Loket (provedeno sčítání)	Silnice II/181



Poslední čtvrtá kapitola se zaměřuje na cyklostezky a cyklotrasy ve městě, které jsou rovněž tématicky rozdělené do několika podkapitol (realizace bezpečných cyklotras, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru, obousměrný cyklistický provoz v jednosměrných ulicích, další charakteristické prvky cyklistické infrastruktury). Celkem se jedná o 23 lokalit, které naleznete v příloze **Priloha4_ Intravilán.zip**.



A. Realizace bezpečných cyklotras:

- Pro cyklistickou dopravu musí být v sídelním útvaru vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů včetně širších regionálních vazeb. Proto nejde jen hovořit o nových cyklostezkách, ale i o bezpečných cyklotrasách.

46.	Pardubice: „Svítkov – Popkovice – Staré Čívce“	Silnice I/2
47.	Uherské Hradiště; přeložka silnice, včetně podjezdu pod tratí ČD (řešení průtahů cyklistů)	Přeložka silnice III/05013
48.	Praha; Mimoúrovňové křížení cyklistických tras na Libeňském mostě (zprovoznění podjezdu a vytvoření vyhrazení jízdního pruhu pro cyklisty)	Pražským prostorem

B. Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru):

- Vyhrazené cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru jsou často považovány, zejména pro svou přehlednost, za výhodnější v oblasti křižovatek a vjezdů na pozemky či výjezdů z nich, zatímco v úsecích mezi křižovatkami mají tyto pruhy více nedostatků pro konflikty s parkujícími vozidly. Žel jsou stále ještě v Česku výjimkou a málo oblíbené. Proto je třeba jim věnovat pozornost

49.	Příklady z českých měst – cyklistický pruh v hlavním dopravním prostoru + filosofie řešení: Šumperk, Uherské Hradiště, Břeclav, Bno, Karlovy Vary, Praha, Ústí nad Labem, Otrokovice, Chrudim, Velký Osek, Hradec Králové	-----
50.	Olomouc	Místní komunikace
51.	Břeclav (provedeno sčítání)	Silnice I/55
52.	Uherské Hradiště (ulice Vsehrdova) (provedeno sčítání)	

C. Obousměrný cyklistický provoz v jednosměrných ulicích :

- V jednosměrných místních komunikacích může být cyklistům v odůvodněných případech umožněn průjezd v obou směrech. Žel dané řešení jsou stále ještě v Česku výjimkou a málo oblíbené. Proto je třeba jim věnovat pozornost
- Příklady z českých měst - č. 53: – cyklistická doprava v jednosměrných ulicích + filosofie řešení: Pardubice, Hodonín, Litovel, Bno, Hluboká nad Vltavou, Liberec, České Budějovice, Benešov

D. Další charakteristické prvky cyklistické infrastruktury:

- Za poslední vzorové příklady byly vybrány úseky cyklistických stezek, které se také mohou stát inspirací pro ostatní města.

54.	Praha, Braník - Podolí - Vyšehrad	Nadřazenost cyklistické komunikace
55.	Rousínov	Řešení průtahu městem
56.	Olomouc	Spojení s obchodním centrem
57.	Olomouc	Cyklostezka podél dráhy
58.	Olomouc	Cyklostezka – spojka ulic
59.	Olomouc	Cyklopřejezd
60.	Olomouc	Cyklostezka podél silnice I. třídy
61.	České Budějovice	cyklolávky
62.	Plzeň	Cyklolávka
63.	Cheb (CZ) – Waldsassen (D)	Cyklostezka po zrušeném drážním tělese

- Poslední úseky jsou zaměřeny na prezentaci výsledků sčítání cyklistů:

64.	Hodonín (provedeno sčítání)
65.	Kladno (provedeno sčítání)
66.	Ostrava (provedeno sčítání)
67.	Ždár nad Sázavou (provedeno sčítání)
68.	Hrádek nad Nisou (provedeno sčítání)