

STRATEGIE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA NERATOVICE



Březen 2016

Zpracoval: Ing. Jaroslav Martinek

OBSAH

Úvod	4
1. Základní vize, strategické cíle města Neratovice	5
Strategický plán rozvoje města Neratovice	5
Vize města Neratovice z pohledu cyklistů - „Neratovice, město cyklistů“	7
Strategické cíle města z pohledu cyklistické dopravy	8
2. Klíčové teze	9
Teze ve vztahu ke značce Město s dobrou adresou	9
Teze ve vztahu k cyklistické dopravě	10
3. Teoretická východiska plánování rozvoje cyklistické infrastruktury	12
Obecné informace.....	12
Plány udržitelné městské mobility.....	13
Úloha plánování a přípravy staveb.....	15
4. Analýza, podklady	17
Neratovice a obyvatelstvo.....	17
Výtah z analýzy o dopravě a cestovním ruchu v Neratovicích	20
Analýza cyklistické dopravy v Neratovicích	21
Strategická část – cíle, oblasti, opatření	25
Specifický cíl 1 – Relizace cyklistické infrastruktury	28
Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAT PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS a ROZVÍJET KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S OHLEDEM NA CYKLISTY	29
Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM	33
Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	35
Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL.....	36
Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY	37
Oblast 6. SLUŽBY.....	37
Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring (Měkké nástroje)	38
Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY	38
Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA	40
Oblast 3. VÝZKUM & MANAGEMENT DAT	43
Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity	46
Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE	46
Oblast 2. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA PRO CYKLOTURISTIKU	47
Oblast 3. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY	48
Seznam příloh	49
Příloha 1. Výchozí podklady z evropské a národní úrovně	49
Příloha 2. Doprava v širším kontextu.....	51
Příloha 3. Integrované dopravní plánování – „nové“ obecné principy.....	55
Příloha 4. Rozvoj komunikační sítě, modely koncepce uliční sítě.....	55
Příloha 5. Návaznost na parkovací politiku.....	60

Úvod

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Její výhody jsou překvapivě rozmanité. Například: Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života. Cyklistická doprava nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky. Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací prostor, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky. Jízdní kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak jejich rodiče museli vozit, nejčastěji autem. Každá tři eura investovaná do cyklistické dopravy přinese návrat pěti eur¹. Cyklisté, především ti ve městech, vytvářejí svébytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost atd. I proto vznikl tento strategický plán rozvoje cyklistické dopravy, tzv. Cyklostrategie.

Cyklistická doprava:

1. činí člověka pohyblivým: lidé (téměř) každého věku mohou absolvovat na kole časově i finančně výhodné krátké nebo středně dlouhé cesty; v kombinaci s veřejnou dopravou (dále VD) může jízdní kolo konkurovat autu i na dlouhé vzdálenosti.
2. zlepšuje životní podmínky ve městě: cyklistická doprava je tichá, neznečišťuje ovzduší a není náročná na prostor;
3. může částečně nahradit motorovou dopravu: skoro polovina všech cest vykonaných ve městech je kratší než 5 kilometrů, třetina těchto krátkých cest však připadá na osobní auta, a přitom mnohé z nich lze vyřídit na jízdním kole;
4. je zábavná a pomáhá udržet dobrý zdravotní stav: pouhá půlhodinka jízdy na kole denně prokazatelně podporuje zdraví;
5. přispívá k bezpečnosti dopravy: čím více cyklistů je vidět v ulicích, tím lépe se jejich přítomnosti ostatní účastníci dopravy přizpůsobují;
6. šetří veřejné rozpočty: infrastruktura pro jízdní kola je nákladově výhodná, investice se při intenzivním využívání rychle vracejí;
7. podporuje hospodářský rozvoj měst: město s dobrými životními podmínkami a atraktivním veřejným prostorem v ulicích je přitažlivé jak pro starousedlíky, tak pro nové obyvatele, turisty i podnikatele;

¹ <http://www.cyklomesta.cz/download/1.pdf>

1. Základní vize, strategické cíle města Neratovice

Strategický plán rozvoje města Neratovice

Rozvoj cyklistické dopravy v Neratovicích navazuje na Strategický plán rozvoje města Neratovice do roku 2020, který je rozdělen do 4 úrovní:

VIZE

představuje ideální stav, kterého chceme dosáhnout

„Neratovice – Moderní město nabízející kvalitní zázemí pro život“.

STRATEGICKÉ CÍLE

definují vývojové tendence v klíčových oblastech, které společně tvoří VIZI, jako dílky skládačku?

1. Podpora rozvoje města prostřednictvím efektivního využití území a majetku města a zkvalitnění technické a dopravní infrastruktury
2. Ochrana životního prostředí a péče o vzhled města
3. Rozvoj sociálních, vzdělávacích a zdravotních služeb
4. Podpora kulturních, sportovních a volnočasových aktivit
5. Propagace města a vytvoření podmínek pro cestovní ruch

PRIORITNÍ OBLAST

jsou klíčové oblasti rozvoje, řešení dílčích problémů a témat jako celku směřují k naplnění strategických cílů a vize

ZÁMĚR

je kvalitativní změna, které chceme v dané oblasti rozvoje dosáhnout naplněním stanovených měřitelných CÍLŮ realizací OPATŘENÍ a PROJEKTŮ

Vazba na cyklistickou dopravu

III. DOPRAVA

V oblasti dopravy je potřeba řešit dopravní obslužnost tzv. okrajových částí měst zejména z hlediska spojů veřejné dopravy pro seniory a děti, dále absence městských cyklostezek, naopak je kladně hodnocena aktivní podpora MHD ze strany města. K řešení nerentability některých spojů lze využít současný trend alternativní veřejné dopravy s nízkou kapacitou, např. minibusy, senior taxi apod. Významným problémem je také přímé dopravní spojení s Mlékojedy

Záměr: Posílit dopravní napojení města v rámci regionu

Cíl:

- III. 1. Zkvalitnění dopravní obslužnosti města

- III. 1. 2. Vybudování cyklostezek na území města

Záměr: Zlepšení kvality a bezpečnosti dopravy ve městě

Cíl. III.4 Symbióza pěší, cyklo a silniční dopravy

Opatření:

- III. 4.1. Regulace vnitroměstské dopravy. Opatření na snížení dopravní zátěže a zvýšení bezpečnosti
- III 4.2. Vybudování vnitroměstských cyklostezek a tras
- III 4.3. Řešení parkování ve městě. Vazba na indikátor I. 2. 6 Počet parkovacích míst na 1 bytovou jednotku

Cíl: III. 5 Snížování počtu nebezpečných míst a prvků v silniční dopravě

Opatření: III. 5.1. Rekonstrukce místních komunikací a chodníků

Podle plánu obnovy dopravní infrastruktury (viz I.4.1.), dobudování bezbariérových úprav a zvýšení bezpečnosti na křižení pěší a silniční, resp. železniční dopravy

IX. CESTOVNÍ RUCH

Neratovice mají z hlediska cestovního ruchu velkou nevýhodu v méně významné historii a absenci většího počtu významných památek a dalších lákadel pro návštěvníky. Vzhledem k tomu, že Neratovice nejsou typickým turistickým cílem, není zpracována ani koncepce rozvoje cestovního ruchu. Přesto tu potenciál pro rozvoj v této oblasti je Labe, polabská cyklostezka, moderní architektura, poptávka po cykloturistice, blízkost Prahy (potenciální zdroj návštěvníků). Vzhledem k výše uvedené charakteristice mají Neratovice potenciál rozvoje jednodenní turistiky.

Cíl: IX. 1. Vytvoření základních podmínek a infrastruktury pro rozvoj cestovního ruchu

- Opatření: IX. 1. 1. Koncepce rozvoje cestovního ruchu v Neratovicích

Cíl: IX. 2 Propagace Neratovic jako cíle pěších a cyklo výletů

- Opatření: IX. 2.1. Zmapování a tematizace turistických tras. Vyznačení a napojení místních tras na regionální síť turistických tras, zanesení do celostátních Systémů Využití místních památek a významných míst k propagaci města a tematizaci turistických tras

Vize města Neratovice z pohledu cyklistů - „Neratovice, město cyklistů“

Základní VIZE chce nabídnout všem obyvatelům Neratovic možnost bezpečné, pohodlné a efektivní přepravy. S rostoucí populací a přibývajících pracovními místy velmi sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Způsob, jakým se lidé přepravují po městě, značně ovlivňuje kvalitu života ve městě. Proto nabízíme novou vizi budoucího uspořádání mobility. Dopravu chceme řešit v souvislosti s kvalitou života jako takovou. „**Neratovice město cyklistů**“ má symbolizovat dobrou adresu, na které bydlí lidé. Na dopravní řešení se nelze dívat jen z inženýrského pohledu, ale i z pohledu člověka, nakolik dopravní infrastruktura ovlivňuje životní styl a životy lidí.

V takovém kontextu se nejen cyklistická doprava, ale celá doprava a městská mobilita týká řady oblastí lidského života:

- **Každodenní život.** Dobré město nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách.
- **Setkávání.** Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života a dobré město má být ideálním místem právě pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se prostor, kde můžeme pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme.
- **Bezpečnost.** Lidé z města, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí. Vyjdeme-li z domu ven, všude kolem uvidíme lidské tváře.
- **Městský prostor.** Dobré město je místem pro relaxaci a estetické zážitky, a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo městem pouze procházejí nebo projíždějí.
- **Čisté město.** Dobré město je městem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
- **Vysoká dostupnost.** V dobrém městě vždy existuje dopravní prostředek, jímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Koncepce dobrého města vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
- **Trvale udržitelná infrastruktura.** V dobrém městě je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalitou městského prostoru, obecná dostupnost či kvalita života.

Hlavní snahou města Neratovice je koncepční přístup k cyklistické dopravě (resp. k dopravě ve městě jako takové). Cílem „Cyklostrategie“ je začlenění a integrace cyklistické dopravy do dopravního systému města tak, aby se jízdní kolo stalo plnohodnotným, bezpečným a konkurenceschopným dopravním prostředkem pro každodenní využití.

Cyklostrategie definuje jednotlivé cíle, konkrétní opatření a aktuální úkoly a záměry podporující cyklodopravu a bezpečný bezbariérový pohyb v našem městě. Cílem je zvýšení podílu cyklistů v dopravě, vytvoření vhodných a bezpečnostních podmínek pro jízdu na kole, zlepšení kvality parkování kol, plošné zklidňování i omezování dopravy, preferenci MHD, zprůjezdnění jednosměrek pro cyklisty, apod. Účelem není výstavba kilometrů stezek pro dálkové cyklotrasy ani podpora cykloturismu v našem městě.

Strategické cíle města z pohledu cyklistické dopravy

K naplnění výše uvedených vizí je stanoveno **několik strategických cílů**:

- Zvýšit počet cyklistů, resp. usilovat o to, aby ve městě jezdilo na kolech více lidí
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizovat síť cyklostezek a cyklotras, resp. najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, resp. odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit zázemí v cíli, resp. zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, zajistit dostatečné hygienické zázemí pro zaměstnance při dojíždění do práce na kole.
- Realizovat lepší kampaně, resp. zefektivnit propagaci cyklistické dopravy pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuoživení potenciálu cyklistické dopravy a jejích důsledků pro naše zdraví, dále pomocí dopravní výchovy a komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, resp. podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a na dovolenou, a podpořit tak rozvoj cestovního ruchu v rámci Neratovicka.

2. Klíčové teze

Teze ve vztahu ke značce Město s dobrou adresou

Podrobnosti www.dobramesta.cz

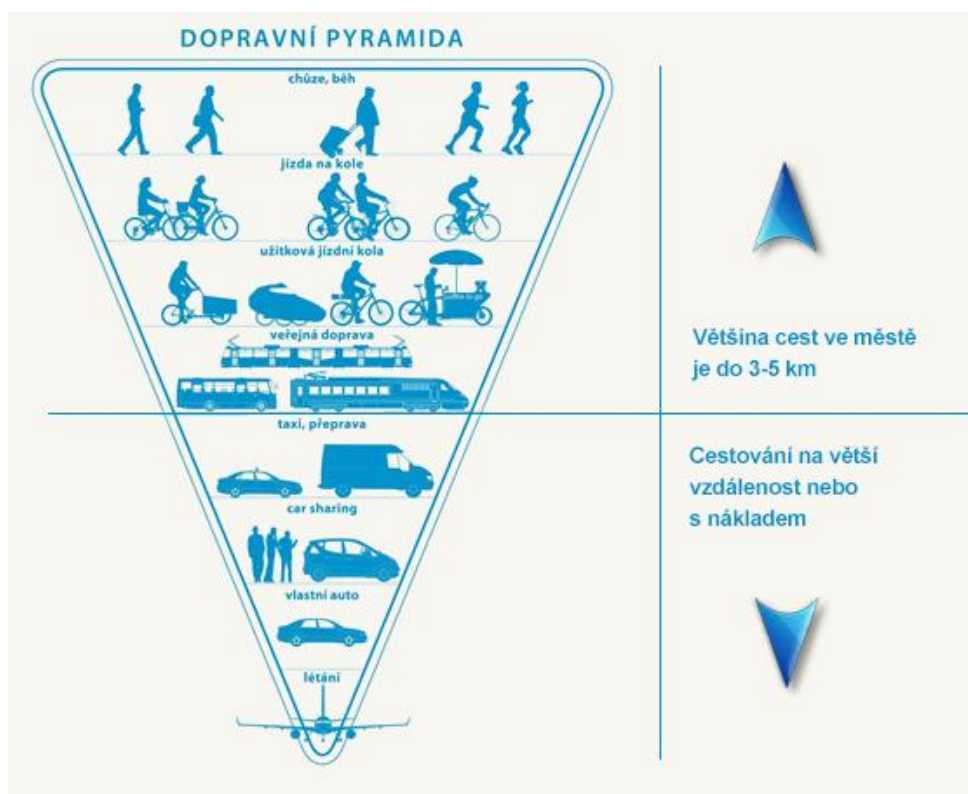
TEZE 1 Město Neratovice bere na vědomí, že dopravní prostředek je součástí našeho životního stylu. Každý jsme jiný, každý cestujeme jiným způsobem.

Lidé se ve městech prostě potřebují přepravovat různými způsoby. Často je výhodné (časově i ekonomicky) kombinovat různé druhy dopravy. K dopravě a mobilitě patří také pohyb. V pohybu je život. Pohyb je k životu potřeba.

TEZE 2 – Město Neratovice zná problémy spojené s dopravou

Osobní automobily do měst patří, stejně jako tramvaje, trolejbusy, rychlodráhy a jízdní kola. Dnes si život bez aut nedokážeme představit, ale má to i svůj rub. Co dýcháme? Jaká je naše fyzická kondice? Kolik stojí bezpečnost? Kolik prostoru bere automobilová doprava?

TEZE 3 – Město Neratovice má dostupné cíle pro všechny.



Město Neratovice se naučilo znát potřeby svých obyvatel;

- Jinak se pohybují po městě děti a teenageři;
- Jinak cestují ženy;
- Jiné dopravní prostředky využívají senioři;
- A jinak se chovají muži.

Teze ve vztahu k cyklistické dopravě

1. Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Cyklostrategie chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.
2. Cyklostrategie má přispět k uskutečňování stanovených cílů, formulovaných v plánu rozvoje dopravy města, a má posílit fungování dopravy jako celku ve spolupůsobení se strategií pěší dopravy a podporou veřejné dopravy.
3. Cyklostrategie konkretizuje a doplňuje na místní úrovni celostátní cíle, stanovené v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020.
4. Blízké obce mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.
5. Město přátelské k cyklistům je městem krátkých cest – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorům a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura města zvýhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.
6. Cyklostrategie chápe a podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.
7. Pohled na podporu cyklistické dopravy v nejrůznějších městech ukazuje, že rozhodujícím faktorem úspěchu je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
8. Poptávka po přímých, pohodlných a bezpečných spojeních pro cyklistickou dopravu je zřejmá po celém území města. Je proto nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních dopravních silnicích, ve vnitřním městě, v centrech, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet do centra města, do nákupní ulice, stejně jako k dalším důležitým destinacím ve městě a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.
9. Aby se podmínky pro cyklistickou dopravu mohly zlepšovat trvale a plošně, musí být

na zájmy cyklistické dopravy brán ohled při realizaci všech opatření ve veřejném silničním prostoru tak, aby odpovídajícím způsobem zahrnovala její zamýšlený budoucí význam. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížděk, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.

10. K překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.
11. Řada cest, které lidé ve městech vykonají autem a které spadají do kategorie cest na krátké vzdálenosti, tzn. bylo by možné je podniknout na jízdním kole, má co do činění s nějakou volnočasovou aktivitou. Na druhém místě co do počtu jsou cesty za nákupy a vyřizování různých záležitostí. Při plánování infrastruktury a při práci s veřejností by měl být na tyto účely cest brán cíleně ohled.
- 12.A na této jednoduché filosofii je pak možné postavit **pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.**

3. Teoretická východiska plánování rozvoje cyklistické infrastruktury

Obecné informace

Individuální automobilová doprava se stala neodmyslitelnou součástí našeho života. Má to ovšem i své negativní důsledky - spotřebovává obrovskou část prostoru, obyvatelé města mají stále větší potíže s nepříjemným hlukem a znečištěným ovzduším. Nicméně největším problémem zůstává čas a prostor, tj. popojíždění automobily v dopravních zácpách a následné hledání parkování. Problém je možno řešit preferováním takové dopravní politiky, která podpoří všechny druhy dopravy takovým způsobem, že si nebudou vzájemně konkurovat, ale budou se naopak doplňovat. Konkrétní čísla z výzkumů dokazují, jak navýšení počtu cyklistů ve městech zlepší plynulost provozu, ulice se stanou průchodnější a průměrná cestovní rychlost automobilů se dokonce zvýší. Kola a auta spolu nemají ve městě soupeřit, ale vzájemně se doplňovat a pomáhat si. Spolu s IAD, pěší a veřejnou dopravou by cyklistická doprava ve fungující městě Neratovice měla být v rovnováze.

Nejde jen o cyklistickou dopravu, ale o sledování celkového integrovaného dopravního konceptu, který vychází z vyššího cíle **zlepšení životních podmínek ve městě**. Na jízdní kolo se díváme přitom jako na jednu z možností, která zajišťuje mobilitu občanů města, včetně dětí a seniorů. Tento přístup je v českých podmínkách natolik nový, že považujeme za nutné vysvětlit jej v této kapitole z různých úhlů pohledu. Zde tedy najde čtenář komplexní zařazení cyklistické dopravy z hlediska plánu udržitelné městské mobility, vysvětlení role plánování v tomto procesu, úlohu intermodality i metodiku aktualizace a doplnění sítě cyklotras a cyklostezek.

Plánování cyklistické dopravy je především plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města Neratovice. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňující pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale (citace): *„především příjemným místem, kde se lidé setkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu ve veřejných prostranstvích“* (Jan Gehl – *Města pro lidi*).

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa, ve kterém nejde jen o plánování a postupné realizování co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury. Jde o to, vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů a zároveň s tím nabídnout jistou míru kvality. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Cyklistika může být velkým pomocníkem pro efektivní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdními koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistiky je třeba naplnit pět základních požadavků (více informací viz kapitola 2.2.1):

- celistvost (spojitost)
- přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velkou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby infrastruktury a jejich interakce s ostatními druhy dopravy.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech, zhoršuje.

Plány udržitelné městské mobility

V současné době se stále častěji hovoří o tzv. plánech udržitelné městské mobility. Byť se zatím o nich hovoří jen v souvislosti s velkými městy, jejich principy se dají de facto použít v jakémkoliv městě. Proto je dobré zmínit základní principy takového plánu a současně na nich položit základy této cyklostrategie.

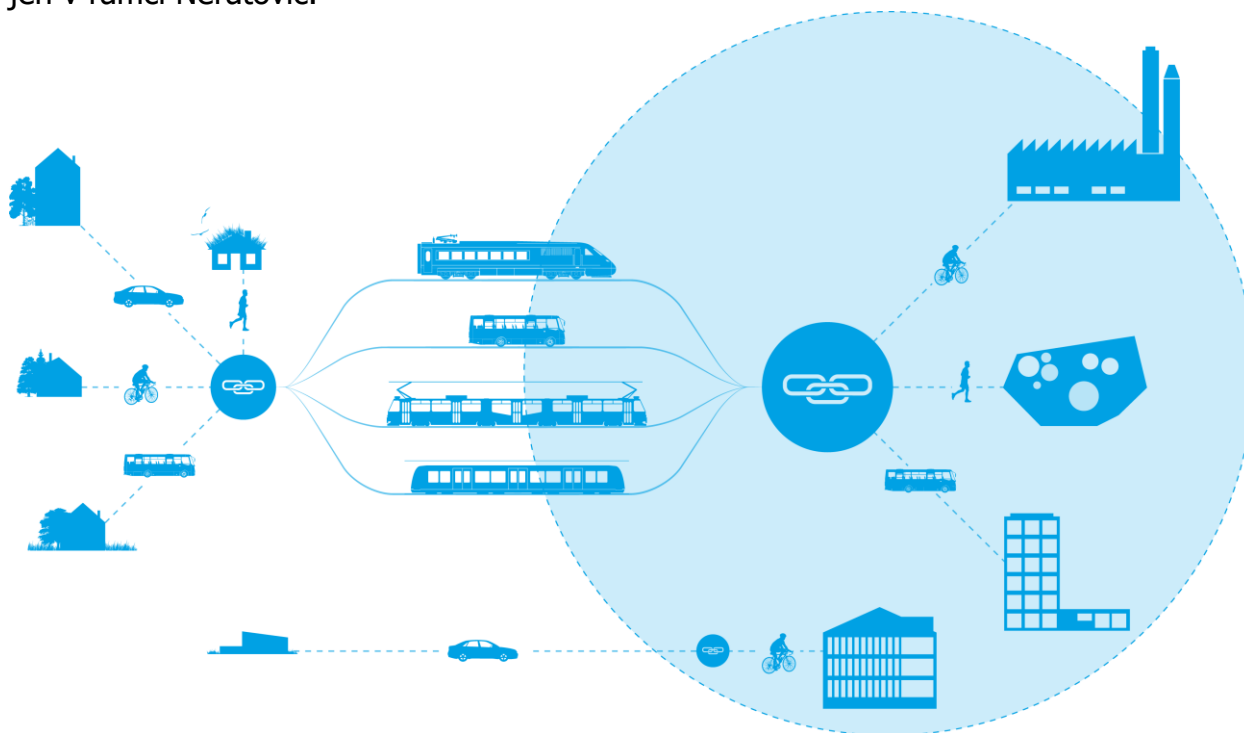
Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale také k již nevratným procesům.

Moderní plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy.

V současné době tedy již nejde jen o výstavbu cyklistických stezek, ale především o řešení bezpečného pohybu cyklistů po městě, v našem případě po Neratovicích, a o změnu dopravního chování, která má vést ke zvýšení kvality života. Tento obecný přístup je

spojován právě s tímto novým termínem – realizace plánů udržitelné městské mobility (PUMM), kde se samozřejmě řeší daleko více opatření než cyklistická doprava. Ale tyto plány přináší nový pohled na dopravu, včetně cyklistické. Proto i tato cyklostrategie také podporuje realizaci cyklistických pruhů i na hlavních komunikacích, pokud šířkové uspořádání komunikace umožňuje jejich realizaci. V některých případech se totiž jedná o efektivnější řešení než výstavba cyklistických stezek.

Tato cyklostrategie tak poukazuje i na fakt, že pokud špatně funguje veřejná doprava a není-li propojena s cyklistickou dopravou, tak lidé budou dojíždět za prací do měst auty (v případě Neratovic se jedná o Prahu). Proto je třeba uvažovat v kontextu širšího území, než jen v rámci Neratovic.



Princip intermodality – komplexní řešení dopravy, zdroj: Výstava The Good City, Bicycle Innovation Lab, Dánsko, 2012

Samotný PUMM je postaven na těchto pilířích:

- Závazek udržitelnosti
- Integrovaný přístup
- Důraz na dosažení měřitelných cílů
- Zvažování dopravních nákladů a přínosů
- Participační přístup
 - Zapojení veřejnosti a zájmových subjektů do procesu SUMP
 - Zapojení všech, i soukromých, dopravců do celkové nabídky (informačně i reálně)
- Digitální evidence pohybu lidí a plateb

- Ekologický přístup (zóny, cyklisti a pěší)
- Zvýhodnění udržitelného chování a znevýhodnění automobilové dopravy

Předpokládaná doba tvorby je 18-24 měsíců. Nejedná se o tradiční dopravní generely, proto SUMP vyžaduje jiný technický pohled i politický postoj.

Seznam navazujících textových informací k městské mobilitě jsou uvedeny v navazujících přílohách.

Úloha plánování a přípravy staveb

Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná „cyklistická“ síť nemůže poskytnout.

Rozdíly v přístupech

Nový princip zpracování Cyklostrategie cyklistické dopravy se nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem). Nejde o změnu parametrů a návrhových prvků, ale o nový přístup, jak s nimi pracovat.

Rozdíl mezi starým a novým přístupem nejlépe popisují schematické obrázky, které na teoretických příkladech ukazují na silné a slabé stránky jednotlivých typů opatření.

- Jednostranné vedení obousměrných cyklistických stezek v přidruženém prostoru sebou přináší celou řadu komplikací spojených s plynulostí, s přímostí trasy i možným napojením území. Často se tedy stává, že cyklisté využívají hlavní dopravní prostor i přesto, že by měli použít takovouto stezku.
- Systém jednosměrných komunikací byl vytvořen s cílem nabídnout nová parkovací místa a zamezit průjezdu zbytné dopravy obytným územím. Logickým výsledkem je soustředění veškeré, tedy i cyklistické dopravy na systém sběrných komunikací v území a komplikovaný průjezd obytného území.
- Užití přidruženého prostoru v kombinaci s komplikovaným průjezdem obytného území vytváří orientačně složité propojení zdrojů a cílů cest.

Následující možná řešení.

- Vymezení zón 30 spojené s umožněním průjezdu cyklistů tímto územím obousměrně každou ulicí.

- Zásadní změna ve způsobu vedení cyklistických pásů. Jednosměrně, oboustranně po pravé straně, s využitím vozovky.
- Použití obousměrných, jednostranně vedených cyklistických pásů cílit do řídkce zastavěných, resp. nezastavěných území.
- V místě existujících bariér postupně doplňovat chybějící propojení, zvláště v návaznosti na zklidněná území.

Výsledkem budou atraktivnější a orientačně jednodušší propojení v území, která mohou významnou měrou ovlivnit proces výběru dopravního prostředku pro vykonání cesty a přispět ke změně dopravního chování obyvatel města (i jeho návštěvníků).

4. Analýza, podklady

Neratovice a obyvatelstvo

Úvod do problematiky:

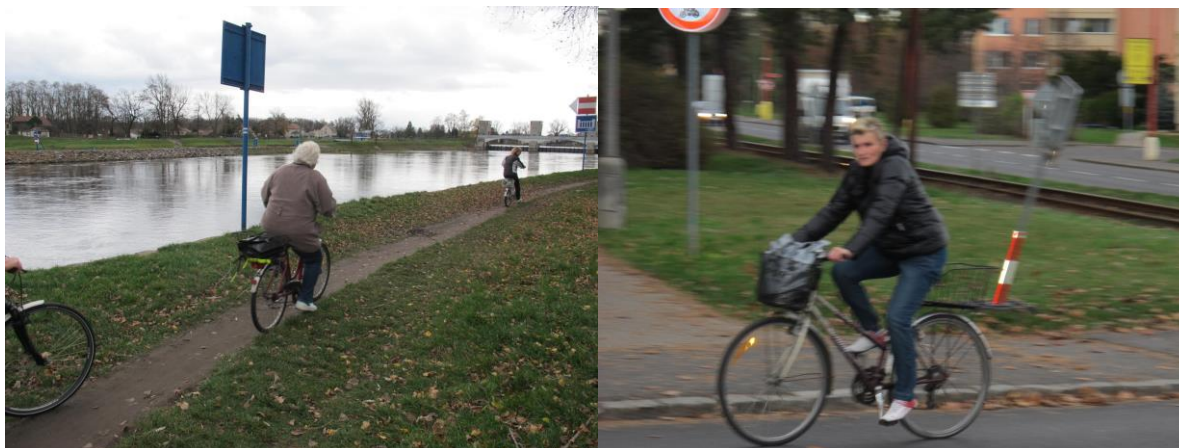
Na jízdním kole jezdí mnoho lidí, často však velmi odlišně a z různých důvodů. Uživatelské požadavky jednotlivých lidí se mohou velmi odlišovat, často jsou protichůdné. Cyklisté nejsou „zvláštní živočišný druh“, ale jsou to lidé, kteří v dané situaci využívají jízdní kolo. Oproti jiným druhům pohybu (automobilová, veřejná či pěší doprava), které jsou snadno zobecnitelné na jednoho modelového uživatele, je však v případě jízdního kola klíčová velká pestrost cyklistů a rozmanitost jejich požadavků. Na kole se přepravuje řada lidí, avšak konkrétní důvody jízdy se velmi liší, ba jsou často protichůdné.

„Škatulkování“ uživatelů do jednotlivých skupin je tak vždy pouze orientační a zjednodušující. Lidé nezkušení, starší, se zdravotním omezením a děti se obvykle vyznačují pomalou jízdou (zpravidla do 15 km/h) na krátké vzdálenosti. Lidé dojíždějící do / v rámci práce a do školy jsou často zvyklí na motorovou dopravu a jezdí rychleji (15 – 30 km/h) a na středně dlouhé vzdálenosti. Sportovní jezdci - závodní i rekreační – jezdí velmi rychle (nad 30 km/h) a na delší vzdálenosti bez zátěže. Cykloturisté se oproti tomu pohybují různou rychlostí (15 – 30 km/h) na střední a dlouhé vzdálenosti a se zavazadly. Rekreační cyklisté, vyrážející na projížďku dle hesla „cesta je cílem“, jezdí zpravidla rychlostí do 25 km/h, na různé vzdálenosti, s minimální zátěží. Jízda na kole může být pomalá i rychlá, může sloužit dopravě či rekreaci (každý kvadrant schématu znázorňuje jistý extrém). Poloha v tomto schématu udává, proč a jak cyklista daným územím projíždí.

Charakteristika pohybu může být pro konkrétního člověka platná pouze v daný okamžik či pro danou cestu, anebo také dlouhodobě. Například fyzicky zdatní lidé v produktivním věku mohou jízdní kolo využívat zcela jinak při dojíždění do práce ve všední dny než při rekreaci o víkend (doprava i rekreace, jízda rychlá i pomalá), zatímco senioři mohou být trvale limitováni např. svým zdravotním stavem (jízda pomalá).

V konkrétním koridoru zpravidla převažuje určitá charakteristika pohybu na jízdním kole. To je dáno jednak polohou koridoru (jaká místa spojuje), často to ale může být také důsledkem podoby stávající infrastruktury, která je z hlediska některých uživatelských požadavků méně vhodná.

Odlišnost požadavků na podobu cyklistické infrastruktury je dána právě různými důvody pro jízdu na kole a různými způsoby užívání kola. Pro některé lidi je převažujícím požadavkem segregace od provozu motorových vozidel. Pro jiné je rozhodující nejlepší časová dostupnost, přičemž pohyb ve shodném prostoru s motoristy nepředstavuje překážku. Od toho se pak odvíjí nabídka infrastruktury integrační (např. cyklopruhy), segregáční (např. cyklostezky) či jejich kombinace. Cyklistická infrastruktura tedy často nemůže být univerzální. Odlišná řešení se však vzájemně nevylučují, ale naopak se mohou vhodně doplňovat. Změna infrastruktury tak může vést i ke změně převažující funkce, kterou daný koridor plní.



Některá vybraná fakta z analýzy

Věková struktura

Z hlediska věkového se ve statistice a demografii rozlišují tři základní věkové skupiny: předproduktivní věk (0 –14 let), produktivní věk (15 –64 let) a poproduktivní věk (nad 65 let). Všeobecným trendem v ČR, tak jako ve většině evropských zemí, je postupné demografické stárnutí. Průměrný věk, tak jako střední délka života, se neustále zvyšuje, což je dáno velmi nízkou natalitou.

Věková struktura obyvatelstva v Neratovicích a ve vyšších administrativních jednotkách v roce 2011 (v %)

území	0 – 14	15 – 64	65 a více	průměrný věk
Česká republika	14,5	69,7	15,8	40,6
Středočeský kraj	15,6	69,5	14,9	40,0
okres Mělník	15,1	70,3	14,6	40,1
SO ORP Neratovice	15,4	71,2	13,4	39,8
Neratovice	15,0	72,0	13,0	39,8

zdroj: SDA 2012 (podle údajů <http://www.czso.cz>, SLDB 2011)

kategorie		1991	2001	2011**
obyvatelstvo celkem		15 685	16 318	16 622
ekonomicky aktivní *		8 803	9 139	8 603
v tom z toho	zaměstnaní	8 649	8 429	7 677
	zaměstnanci	---	6 937	6 063
	zaměstnavatelé	---	---	156
	osoby pracující na vlastní účet	---	---	1 018
nezaměstnaní		154	710	926
ekonomicky neaktivní		6 882	7 179	8 019

* včetně pomáhajících rodinných příslušníků

** předběžné výsledky SLDB 2011

Vyjíždka do zaměstnání a škol v jednotlivých obcích SO ORP Neratovice v roce 2001

území	žáci vyjíždějící denně mimo obec	vyjíždějící do zaměstnání denně mimo obec	vyjíždějící do zaměstnání			
			v rámci obce	v rámci okresu	v rámci kraje	do jiného kraje
SO ORP Neratovice	1 691	5 826	4 823	2 546	912	3 208
Neratovice	700	2 897	3 856	858	441	2 048

zdroj: SDA 2012 (podle údajů <http://www.czso.cz>, SLDB 2011)

pozn.: údaje za vyjíždku nejsou v předběžných výsledcích SLDB 2011 obsaženy

V roce 2011 žilo v Neratovicích celkem 2232 seniorů (13,6 % obyvatel) a 503 osob starších 80 let (3 %). Počet seniorů se v Neratovicích neustále zvyšuje, během let 2009 – 2011 se jejich počet zvýšil o 252 osob

Věková struktura obyvatel v poproduktivním věku v Neratovicích v letech 2009 – 2011

věková skupina	2009			2010			2011		
	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem	muži	ženy	celkem
65 – 69	349	348	697	388	419	807	420	468	888
70 – 74	161	260	421	179	259	438	204	264	468
75 – 79	162	259	421	148	258	406	131	242	373
80 – 84	104	183	287	101	181	282	104	198	302
85 a více	41	113	154	49	124	173	58	143	201
celkem	817	1 163	1 980	865	1 241	2 106	917	1 315	2 232

zdroj: SDA 2012 (podle údajů <http://www.czso.cz>, SLDB 2011)

Výtah z analýzy o dopravě a cestovním ruchu v Neratovicích

DOPRAVA

V oblasti dopravy je vyčleněna problematika veřejné dopravy a hodnocení dopravní situace ve městě. Přes město vede jedna silnice II. třídy č. II/101 (ul. Mládežnická) a dvě silnice III. třídy č. III/0096 (ul. Kojetická) a č. III/0099 (ul. Vojtěšská), které jako komunikace regionálního významu spadají do vlastnictví kraje, a silnice I. třídy č. I/9 ve správě ŘSD

III. 1. Veřejná doprava

Veřejná doprava zajišťuje zejména dopravu obyvatel města do zaměstnání a za vzděláním. V Neratovicích funguje veřejná doprava v několika podobách. Ve vazbě na cyklistickou dopravu se pak jedná především o železniční. Přes město vedou tři železniční tratě. Hlavní trať vede z Prahy na Mladou Boleslav (resp. Mělník), která je obsluhována osobními a rychlíkovými vlaky. Jedna vedlejší místní trať vede z Neratovic přes Brandýs nad Labem do Čelákovic, druhá z Neratovic do Kralup nad Vltavou a obě obsluhují motorové osobní vlaky, tzv. lokálky. Všechny tři tratě jsou jednokolejné a nejsou elektrifikované. Obě vedlejší tratě a pražská trať až po Všetaty jsou zařazeny do systému Pražské integrované dopravy (PID)

III. 2. Dopravní situace ve městě

Dopravní situace v Neratovicích je dobrá, vykazuje jen bodové problémy. Nejvýznamnějším omezením dopravy je železniční síť, zejména pak trať ve směru na Brandýs nad Labem, která je vedena přímo přes náměstí. K významnému zpomalení provozu dochází pak na železničním přejezdu na ul. Mládežnická směrem do Libiše, kde projíždí vlaky do/z Prahy a Kralup nad Vltavou, zároveň je zde napojena vlečka do Spolany. Signalizace na přejezdech pak má poměrně dlouhé intervaly, což se projevuje také na průjezdnosti přejezdů v ul. Vojtěšská a U Závor. K dalším problematickým místům patří křižovatka ul. Mládežnická, Kojetická a kpt. Jaroše, kde došlo ke změně přednosti ve prospěch ul. Kojetická s ohledem na zvýšený provoz autobusové dopravy a blízkost železničního přejezdu ke křížení komunikací. Velkým problémem, který obyvatelé města vnímají, je neukázněnost řidičů, kteří nedodrží povolenou rychlost ve městě, a nevyznačení stezek pro cyklisty, kteří se tak velmi často pohybují po cestách určených pro pěší. Zvýšeným provozem je zatížena zejména ul. Mládežnická jako silnice II. třídy, která je regionální spojnici na trase Brandýs nad Labem, Kostelec nad Labem, Neratovice, Mělník. Zvýšenou zátěž nákladní dopravou pak vykazuje ul. Kojetická, důvodem je přítomnost obchodních center, návazně pak ul. Kpt. Jaroše a ul. Práce z důvodu napojení průmyslových areálů u Spolany.

Z místních komunikací je nejzatíženější ul. Dr. E. Beneše a 28. října kvůli průjezdnosti pravidelných autobusových linek.

CESTOVNÍ RUCH

Město Neratovice nemá charakter přirozeného turistického centra, přesto mají v této oblasti co nabídnout. V minulých letech nebyly v oblasti rozvoje cestovního ruchu podniknuty žádné

koncepční kroky. Prvním krokem tak bude určení vhodného směru rozvoje, zda bude preferována vícedenní či jednodenní turistika, zda se město zaměří na poskytování služeb či zda bude lákat na zajímavá místa na území města, zda bude podpora směřována na specifické formy dopravy potenciálních návštěvníků –cyklistická či lodní doprava, aj. V rámci podpory cestovního ruchu je tak doporučeno vytvoření zvláštní koncepce, která se zaměří na rozvoj této oblasti a určí také hodnotící indikátory.

Analýza cyklistické dopravy v Neratovicích

Popis stávající cyklistické infrastruktury:

1. Kombinovaný provoz chodci – cyklisté pod rampou na náměstí Republiky, pokračuje po přerušení u vlakové zastávky (zde je třeba snížit obrubník) podél železniční tratě na ul. Kojetická
2. ul. Vojtěšská – samostatný cyklopruh ve směru od náměstí (zatím je vybudovaná 1. část, je naprojektováno k železničnímu přejezdu), v opačném směru bude pouze vyznačení trasy piktogramy, je podaná žádost na SFDI na dotaci (bezbariérovost)



- odtud pokračování bez značení – směr Libiš (ul. Hraniční), Byškovice (Byškovická), Mělník (Vojtěšská)
 - přes náměstí napojení přímo pod rampou na Kojetickou, pomocí piktogramů do ul. Masarykova
3. ul. Masarykova – v plné délce po obou stranách samostatné cyklopruhy - propojení od náměstí k podchodu žel. tratě do starých Neratovic a k mostu do Mlékojed



4. ul. Mládežnická od žel. přejezdu Libiš k Lidlu (křižovatka s ul. Palackého) značeno piktogramy



5. nové stojany a zpevněná plocha u nádraží, přemístěn stojan ke 2. ZŠ



6. opravené dětské dopravní hřiště za 2. ZŠ – probíhá výuka malých cyklistů- nemá dopravní účel

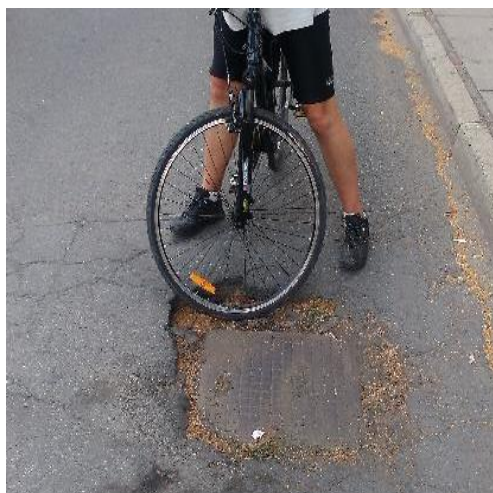
7. krátké trasy pro malé děti – ve vnitrobloku sídliště Benešova ul. a okolo záchranky – nemá dopravní účel

Popis současného stavu na komunikační síti:

na mnoha ulicích jsou pro cyklisty nebezpečné kanály, které jsou v několika případech otočené směrem po směru jízdy, což může způsobit zapadnutí kola. Kvalita povrchu komunikací je v mnoha případech velmi špatná.

Příklady:

- Ulice Mládežnická ulice – kanalizační vpustě jsou nesprávným směrem. „Výpadovka“ na Kostelec nad Labem je zřejmě nejnebezpečnější místo celých Neratovic. Auta, zde povětšinou jezdí nepřiměřenou rychlostí, silnice je úzká
- ulice Kpt. Jaroše – končí u zavřené spolanské vrátnice a ulice je od kolejí málo používaná
- ulice Tovární až ke křižovatce s ulicí Bertý Pirunčkové – jedná se o silnici k Lachneru a k Rybce, která má rovněž špatný povrh, často používaná nákladní dopravou.
- špatný povrh nechráněného přejezdu v Nádražní ulici, obecně špatný povrh Nádražní ulice s pastmi na cyklisty



- velmi frekventovaná křižovatka Hraniční a Mělnické (ke Spolaně) má rovněž špatný povrh, blízké železniční přejezdy jsou pro cyklisty velmi špatné



Příklad rekonstrukce ul. Kojetické – před a po rekonstrukci?



Na ulici Kojetická jsou nebezpečné kanály – v několika případech otočené směrem po směru jízdy, možnost zapadnutí kola. Kvalita povrchu byla velmi špatná.



Po rekonstrukci je kvalita vozovky sice dobrá, ale zapomnělo se na opatření pro cyklisty.

Zůstal stále stejný problém - přes podélně stojící auta je špatný výhled a tím nesnadný výjezd ze všech parkovišť. Na křižovatce „u Kavana“ chybí podélné značení křižovatky pro lepší přehlednost

Strategická část – cíle, oblasti, opatření

Specifický cíl 1 Realizace cyklistické infrastruktury

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAT PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS

1: Realizovat studii: cyklotrasa propojení ul. Nerudova – od plánovaného přechodu přes žel. trať na ul. Kojetická ...

2: Postupně, dle roční etapovosti, realizovat integrační opatření na vozovce (ul. Kojetická, ul. Jarošova, propojení Byškovice – Kojetická ul. podél UP po ul. na Výsluní, průjezd přes Byškovice, přes Lobkovice směr Kostelec n. L.)

3: Postupně dle roční etapovosti realizovat „cyklostezky“

- Realizace Labské cyklostezky – *podpora projektu Středočeského kraje*
- využití části širokého chodníku pro cyklokoridor,
- vytipovat místa, kde je možné realizovat různé varianty „cyklostezek“, kterými jsou v tomto opatření považovány tyto druhy komunikací:

4: Postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů:

- zlegalizovat „černé“ přechody přes železniční trať – u Miluji, u hřbitova
- vylepšit železniční přejezdy (v ulici U závor, u Kavana)
- zajistit budování bezpečných povrchů komunikací v realizovaných cyklistických trasách (vyjeté koleje, výmoly).

5: Zajistit propojení města Neratovice s okolními obcemi:

- studie – cyklotrasa do Kojetic vpravo podél silnice,
- prověřit obnovení bývalé stezky pro pěší do Kojetic podle trati (obnovit pro pěší i cyklisty),
- řešit bezpečný průjezd od křižovatky u Kavana přes Lobkovice směr Kostelec n. L. – využít stávající chodník pro smíšený provoz

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

1: ZÓNA 30, OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY, uvolnění komunikací od parkujících automobilů

2: JEDNOSMĚRKY – prověřit možnost obousměrné jízdy ve všech jednosměrných ulicích ve městě

3: CYKLISTICKÉ ULICE

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

1: KVALITA

- dávat podněty k údržbě, správné umístění zařízení na komunikacích – dešťové vpusti, mobilní dopravní značení apod.
- počítat s potřebnými prostředky na opravu a údržbu cyklostezek,
- sbírat informace k jednotlivým úsekům.

2: BEZBARIÉROVOST

- zajistit průjezdnost bez překážek při zimní údržbě a čištění ulic/silnic,
- zajistit označení neodstranitelných překážek, osvětlení na trasách.

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY KOL

1: KONCEPCE

- zpracovat celkovou koncepci parkování jízdních kol, řešení stávajících koláren,
- místní cyklokoordinátor ve spolupráci s příslušným odborem připraví strategii parkování jízdních kol, včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru (obchodní centra, školy, SD, dům s pečovatelskou službou a další veřejné budovy).

2: PARTNERI

- nabídnout místním firmám a spolkům spolupráci při vytváření koncepce.

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

1: ZASTÁVKA

Zajistit:

- více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách,
- místní cyklokoordinátor vypracuje program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy.

Zajistit zkvalitnění okolí stojanu na kola u nádraží:

- z jedné strany prašný povrch, po dešti asi blátivé, z druhé strany moc úzký prostor, možná kolize s procházejícími, nájezd z této strany ke stojanu je velmi vysoký.

Oblast 6. SLUŽBY

1: SLUŽBY

- podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb.

Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring (Měkké nástroje)

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

1: AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS - vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy, spolupráce se zaměstnavateli, školami a dalšími subjekty

2: DO PRÁCE NA KOLE – realizovat kampaň „Do práce na kole“

3: DO ŠKOLY NA KOLE – realizovat kampaň „Do školy na kole“

4: NAKUPUJ NA KOLE – realizovat kampaň „Nakupuj na kole“

5: SENIŘI – realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

1: MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

2: OHLEDUPLNOST - posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodci

3: PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

Oblast 3. VÝZKUM & MANAGEMENT DAT

- 1: DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility
 - průzkum dopravy, jaké dopravní prostředky lidé využívají,
 - realizovat sčítání cyklistů.
- 2: DATA – zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou
 - nehodovost,
 - délka a kvalita cyklistických tras.
- 3: POTŘEBY CYKLISTŮ – průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba
 - dotazníkové šetření (otevřené nebo uzavřené otázky),
 - veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy,
 - návštěvy dotčených lokalit,
 - kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů.

Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

- 1: CYKLOPRODUKT - vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty
- 2: PREZENTACE – zajistit souhrnnou prezentaci města. Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky, a to prostřednictvím:
 - cykloportálu, aktualizace mapy cyklotras města, jednoduchého letáku, moderních informačních technologií (DVD),
 - realizace kampaní na místní úrovni
 - spolupráce na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven jízdních kol do vzdálenějších lokalit, které jsou vzhledem k fyzické či časové náročnosti cyklistou hůře dosažitelné,
 - zapojení do sítě měst podporujících cyklo dopravu – Asociace měst pro cyklisty .
2. a: WEB ČESKOJEDE – zajistit vklad cykloproduktů města (viz. opatření 1) na web www.ceskojede.cz,

Oblast 2. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA PRO CYKLOTURISTIKU

- 1: DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA - Připravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury.
- 2: ZNAČENÍ - Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras
- 3: TERÉNNÍ CYKLISTIKA - Podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku

Oblast 3. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

- 1: CYKLOPŘÍVODCOVSTVÍ – vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky & zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství
- 2: INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA – podpořit projekty integrace jízdních kol do jednotlivých druhů dopravy
- 3: CERTIFIKACE - podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“

Specifický cíl 1 – Relizace cyklistické infrastruktury

Návrh opatření je rozdělen:

- Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAL PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS
- Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM
- Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY
- Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY KOL
- Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY
- Oblast 6. SLUŽBY

Bezpochyby jedním z nejdůležitějších bodů je návrh opatření pro cyklisty. Při něm je nutné integrovat více různých zájmů a omezení do koncepce uličního prostoru. Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. Ulice by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měla zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria.

Ulice by měla nabídnout možnost pohodlného užívání všem uživatelům, ať už jdou po ulici pěšky, jedou na kole nebo v autě, sedí a pozorují, jedí, mluví atd. Současně by se ulice měla přizpůsobit místním daným podmínkám a integrovat všechny způsoby dopravy, které si uživatelé přejí používat.

Nicméně bez ohledu na to, jak je prostor ulice kvalitně zkoncipován, nemůže determinovat volbu dopravního prostředku lidí. Může zvýšit atraktivitu určitého způsobu dopravy, může uživatelům pomoci objevit, jaké jsou přínosy prostoru městských ulic, ať už v nich provádíme aktivity nutné (např. přemístíme se z bodu A do bodu B), nebo společenské či volnočasové (např. stravujeme se ve venkovních zahrádkách restaurací, bavíme se ve skupině, sedíme a povídáme si na lavičce atd.).

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAŤ PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS a ROZVÍJET KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S OHLEDEM NA CYKLISTY



Pro všechny druhy dopravy, ať už se jedná o automobilovou (IAD), veřejnou, či cyklistickou, platí stejné zásady – zajistit přímost, bezpečnost, atraktivitu, kontinuitu, kde dopravní prostor má být řešen jako celek, kde se zohledňují všechny složky dopravy. Přitom je ale důležité „navrhovat páteřní komunikace ze stran, ne od prostředku“. Pokud se rekonstruuje anebo buduje nová komunikace, tak by se měla projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak automobilová doprava. Strategie počítá s tím, že město Neratovice neklade důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost destinací všemi druhy dopravy.

Přehled zásad ve vztahu k realizaci oblasti 1.

Zásada 1. Preventivně zajišťovat růst

Současná opatření odpovídají většinou jen dnešním minimálním standardům, ne však budoucím požadavkům. Město Neratovice proto u všech opatření při výstavbě komunikací dbá na to, aby kapacita infrastruktury cyklistické dopravy držela krok s požadovaným nárůstem.

Zásada 2. Učinit jízdu na kole atraktivní

Veškeré projektování, které má vliv na cyklistickou dopravu, bude zvažovat i opatření ke zrychlení cyklistické dopravy, jako jsou povrchy s dobrými jízdními vlastnostmi, šířka cykloinfrastruktury umožňující předjíždění, co možná nejkratší doby čekání na uzlových bodech, vyloučení objížděk zhušťováním sítě a orientační pomůcky. I s ohledem na očekávaný nárůst elektrokol bude infrastruktura pro cyklistickou dopravu v budoucnu dimenzována zpravidla až na rychlost 25 km/h. Dalším opatřením, které přichází v úvahu, je mimo jiné i cykloulice (ta ale souvisí se změnou zákona).

Zásada 3. Postupný výběr úseků k realizaci

Generel bezmotorové dopravy navrhuje, aby opatření byla realizována podle naléhavosti a priorit (více viz předchozí kapitoly).

Zásada 4. Počítat při plánování s novým fenoménem - pedeleky

Strategie počítá s tím, že dojde k velkému nárůstu počtu elektrokol s vyšší průměrnou rychlostí, což vyžaduje změny v „cykloinfrastruktuře“. Pedeleky potřebují širší cyklistické pruhy nebo dokonce samostatné cyklistické ulice s hladkým bezbariérovým povrchem. Klasické standardní cyklostezky nebudou vždy vyhovovat. Co se týká integrované cyklistické dopravy, klíčovou otázkou bude dopravní zklidňování a regulace rychlosti motorových vozidel tak, aby se pedeleky mohly zapojit do běžného dopravního toku. Rychlost 30 km/h jim umožní perfektně prolnout s motorovou dopravou. Díky tomu, že se pedeleky pohybují většinou rychleji, soužití těchto jízdních kol a autobusů ve vyhrazených pruzích bude docela dobře možné.

Definice: Pedelec (do 25 km/h)

Pedelec se nazývají jízdní kola, která jsou vybavena pomocným motorem, ale nemohou být poháněna výlučně tímto motorem. Na pedeleku motor pracuje pouze tehdy, když cyklista šlape do pedálů (tzv. asistované šlapání). Cyklista musí předtím, než motor nastartuje, několikrát šlápnout do pedálů. Podle normy EN 15194 poskytuje motor plný výkon pouze při rozjezdu při rychlostech od 0 do 5 km/h. Po dosažení rychlosti 5 km/h se dále musí šlapat a výkon motoru postupně automaticky oslabuje až do momentu dosažení rychlosti 25 km/h (rychlostní limit pedeleků), kdy se zcela vypne.

Realizace opatření:

Opatření 1: Realizovat studii: cyklotrasa propojení ul. Nerudova – od plánovaného přechodu přes žel. trať na ul. Kojetická – navrženo okolo MILUJI, dále mezi blokem domů ul. Benešova a 3. ZŠ, vnitroblokem sídliště mezi ul. Benešova a Na Výsluní na ul. Kojetická – prověřit možnost vedení na druhé straně vnitrobloku, *nebo nahrazení trasy vnitroblokem formou zřízení cyklistické zóny v ulici Benešova.*

Opatření 2: Postupně, dle roční etapovosti, realizovat integrační opatření na vozovce
Návrh realizace:

- ul. Kojetická od žel. přejezdu na konec města směr Kojetice – trasy značené piktogramy – propojení z ul. Mládežnická na Kojetice - řešení v souvislosti s opravou povrchu vozovky a vybudování bezbariérových chodníků v ulici Kojetická, obnova značení trasy piktogramy
- ul. Jarošova – od ul. Mládežnická k mostu do Mlékojed,
- propojení Byškovice – Kojetická ul. podél ÚP po ul. na Výsluní,
- průjezd přes Byškovice - Pražská směrem na Horňátky (lze navázat z Pražské na Horňáteckou), hlavní tah je třeba řešit z důvodu bezpečnosti – je krajská, pozemky podél nejsou všechny města,
- přes Lobkovice směr Kostelec n. L

Upřesňující informace: V Neratovicích žije dostatečná početná skupina lidí, která vždy bude preferovat jízdu v hlavním dopravním prostoru a to s ohledem na přímou a rychlost takového spojení. Je tedy třeba brát vážně i tato opatření, jinak by se cyklistická doprava nikdy nestala rovnocennou součástí dopravního systému města Neratovice.

Integrační opatření (integrace) je soubor dopravních opatření, která mají zajistit bezpečný společný pohyb s ostatními uživateli pomocí vhodného zvýraznění průjezdu jízdních kol. Mezi integrační opatření se počítají v kontextu této kapitoly jen:

- **piktogramový koridor pro cyklisty** - (nebo také „cyklopiktokoridor“) vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů. Je vyznačen příslušným vodorovným dopravním značením č. V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, složeným z piktogramu cyklisty a směrového znaku,
- **cyklopruh = vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v HDP** je část vozovky určená především pro provoz cyklistů a označená dopravní značkou č. IP20 „Vyhrazený jízdní pruh“,
- **novinkou je víceúčelový pruh / ochranný pruh**, což je jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudem za sebou a podle okolností i s jinými vozidly (ten bude možné realizovat až po změně legislativy – viz kapitola 1.1.5)



Díky nové legislativě bude možné realizovat i tzv. víceúčelové pruhy, což rozšiřuje možnosti aplikace integračních opatření na vozovce.

Opatření 3: Postupně dle roční etapovosti realizovat „cyklostezky“

Návrh realizace:

- Realizace Labské cyklostezky – *podpora projektu Středočeského kraje*,
- využití části širokého chodníku pro cyklokoridor,
- vytipovat místa, kde je možné realizovat různé varianty „cyklostezek“, kterými jsou v tomto opatření považovány tyto druhy komunikací:
 - a) stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7 + E 13) – novinka, díky nové legislativě. Návrh vhodný zejména tam, kde je malá intenzita chodců,
 - b) stezka pro cyklisty (C 8),

- c) stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C 9),
- d) stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10),
- e) komunikace s vyloučením motorové dopravy (B 11).

Opatření 4: Postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů

Návrh realizace:

- zlegalizovat „černé“ přechody přes železniční trať – u Miluji, u hřbitova,
- vylepšit železniční přejezdy (v ulici U závor, u Kavana),
- zajistit budování bezpečných povrchů komunikací v realizovaných cyklistických trasách (vyjeté koleje, výmoly).

Další komentáře:

Mimořádný význam pro bezpečnost, atraktivitu a plynulost cyklistické dopravy má provedení uzlových bodů. To platí zvláště pro velké uzlové body na síti hlavních dopravních tepen, jakož i křížení s hlavními dopravními tahy na směrech hlavních i vedlejších tras cyklistické dopravy. Na světelných křižovatkách je třeba odpovídajícím způsobem zvážit důležitost cyklistické dopravy podle jejího významu. Podmínky pro cyklistickou dopravu mohou vždy podle jednotlivých případů vylepšit rozšířené prostory pro zastavení, cyklistické propusti, široké přechody, nabídky pro přímé odbočení doleva (případně jako dvojí vedení alternativně k nepřímému odbočení vlevo) a, pokud se to dá obhájit z hlediska bezpečnosti, jiná speciální řešení vztahující se na konkrétní případ; to platí i pro kruhové objezdy.

Požaduje se, aby místní cyklokoordinátor a příslušný odbor ve všech projektech a opatřeních integroval návrhy na základě nových TP 179, jak má být cyklistická doprava plynule a bezpečně vedena přes uzlové body. Cyklistická doprava má být zpravidla vedena přímo a signalizována společně s automobilovou dopravou. Plochy pro zastavení a přechody musí být pro očekávaný nárůst cyklistické dopravy dostatečně dimenzovány. Všichni cyklisté by měli odjíždět při jedné fázi světelné signalizace.

Opatření 5: Zajistit propojení města Neratovice s okolními obcemi

Návrh realizace:

- Studie – cyklotrasa do Kojetic vpravo podél silnice – není součástí dopravy uvnitř města – je potřeba z důvodu bezpečnosti chodců a cyklistů,



- zlegalizovat „černé“ přechody přes železniční trať – u Miluji, u hřbitova,
- prověřit obnovení bývalé stezky pro pěší do Kojetic podle trati (obnovit pro pěší i cyklisty),
- řešit bezpečný průjezd od křižovatky u Kavana přes Lobkovice směr Kostelec n. L. – využít stávající chodník pro smíšený provoz.

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

I mimo páteřní síť tras je třeba vytvářet atraktivní a bezpečné podmínky pro cyklistickou dopravu. Většina cest na jízdním kole probíhá v blízkém okolí bydliště. Poptávka po krátkých, pohodlných a bezpečných spojeních tudíž existuje plošně na celém území města. Podpory cyklistické dopravy lze dosáhnout množstvím drobných opatření, například otevřením slepých či jednosměrných ulic.

Pobytová a dopravní funkce veřejného prostoru by měly být v souladu, s ohledem na charakter místa pak může být pobytová funkce přímo nadřazena funkci dopravní (například obytné a pěší zóny). Převažovat má prostorová integrace jednotlivých druhů dopravy a funkcí namísto jejich segregace. Základními principy jsou zklidňování provozu a sdílení prostoru, včetně ochrany slabších a zranitelnějších uživatelů, především cyklistů a chodců před automobily, ale také chodců před cyklisty.

Hlavním tématem této oblasti je otázka plošného zklidňování.

Jedním z důležitých doporučených nástrojů regulace individuální automobilové dopravy při zachování udržitelného rozvoje dopravy a dostupnosti cílů v území je zavedení celoplošného konceptu zklidnění dopravy. Tento koncept je vyjádřen přísnou diferenciací komunikací a rychlostního režimu na nich. V zásadě se rozlišují dvě skupiny místních komunikací:

- hlavní místní (sběrné) komunikace (základní síť) s dovolenou rychlostí 50 km/h,
- obslužné komunikace (obslužná síť) s dovolenou rychlostí 30 km/h.

Rozhodujícím argumentem pro plošné omezování rychlosti na obslužných komunikacích je zvýšení bezpečnosti provozu (nesrovnatelně lepší možnost odvrácení kritické situace – z rychlosti 30 km/h řidič zastaví např. před náhle vběhnuvším dítětem do vozovky na vzdálenost, na kterou z rychlosti 50 km/h ani nezačne brzdit!). Jde ale i o další výhody, zejména možnost skromnějšího dimenzování komunikací ve prospěch společenské funkce ulic a zeleně a zmírnění atraktivity pro tranzit (který často hledá improvizované zkratky). Obyvatelé zklidňování většinou vítají; v obytných čtvrtích jsou to „naše“ ulice, v rámci sousedských vztahů jde o bezpečnost „našich“ dětí. Není zde významná tranzitní doprava a provoz není tak anonymní. Silným argumentem je i plošné zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu, aniž by bylo nutné budovat samostatné prvky pro cyklisty. Tj. jde i o plošné zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu za nízkou cenu na celém území města.

Návrh opatření:

1: ZÓNA 30, OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY - prověřit možnost realizace daných opatření a zaměřit se na uvolnění komunikací od parkujících automobilů,

2: JEDNOSMĚRKY – prověřit možnost obousměrné jízdy ve všech jednosměrných ulicích ve městě.

3: CYKLISTICKÉ ULICE - podporovat realizaci tzv. cyklistických ulic.

Podrobnosti:

Opatření 1: ZÓNA 30, OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY – Zejména v rezidenčních oblastech automaticky zajistit podmínky pro bezpečný a komfortní pohyb pěšky i na jízdním kole celkovým zklidněním provozu a omezením rychlosti.

Vzhledem k celkovému zklidnění provozu není zpravidla nutné vytvářet zvláštní opatření po směru jízdy všech vozidel. S ohledem na intenzitu provozu, sklonové poměry a délky mezikřížovatkových úseků je vhodné vyhodnotit a zajistit možnost či nemožnost vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel (buď v celé délce, nebo na vybraných úsecích), resp. eliminaci problematických šířek umožňujících pouze nebezpečné předjíždění.



Opatření 2: JEDNOSMĚRKY – Podporovat možnost obousměrného provozu jízdních kol v jednosměrkách

Pro zajištění vyvážené dopravní obsluhy území by měl být každý druh dopravy omezován co nejméně, pouze když je to s ohledem na provozní podmínky nezbytné: pokud je pomocí jednosměrného provozu navyšováno množství parkovacích míst anebo zamezováno nežádoucímu průjezdu automobilů, měl by být automaticky zachován obousměrný provoz jízdních kol.



Návrh realizace:

- Vedení cyklotrasy v protisměru v ul. Smetanova směrem od nádraží, napojení na Vojtěšskou – návrh značení piktogramy
- Provéřit průjezd v protisměru v dalších jednosměrných komunikacích města



Opatření 3: CYKLISTICKÉ ULICE – podporovat realizaci tzv. cyklistických ulic
Toto opatření je možné nyní realizovat díky nové legislativě

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Návrh opatření:

1: KVALITA

- dávat podněty k údržbě, správné umístění zařízení na komunikacích – dešťové vpusti, mobilní dopravní značení apod.
- počítat s potřebnými prostředky na opravu a údržbu cyklostezek,
- sbírat informace k jednotlivým úsekům.

2: BEZBARIÉROVOST

- zajistit průjezdnost bez překážek při zimní údržbě a čištění ulic/silnic,
- zajistit označení neodstranitelných překážek, osvětlení na trasách.

Podrobnosti:

Opatření 1: KVALITA - Zkvalitňovat a udržovat stávající cyklistickou infrastrukturu

Vyžaduje se, aby místní cyklokoordinátor u stávajících stavebních cykloopatření:

- a) dával podněty k údržbě stávajících cyklostezek v dobrém stavu a aby správce majetku počítal s potřebnými prostředky na jejich opravu,
- b) zjišťoval, zda při opravách a údržbě může být dosaženo zlepšení standardu cykloopatření podle nových TP 179. To se může dít i nahrazením cyklostezky cyklopruhem nebo víceúčelovým pruhem na vozovce,
- c) sbíral informace k problémovým úsekům stávající sítě cyklostezek a poskytoval je majetkovému správci jako podklad pro programy k odstraňování závad.

Opatření 2: BEZBARIÉROVOST - Infrastrukturu pro cyklistickou dopravu udržovat bez překážek

Místní cyklokoordinátor by měl zajistit, aby dal správci stávajících stavebních cykloopatření informaci pokyn, aby:

- a) infrastruktura pro cyklistickou dopravu byla prostá překážek všeho druhu. Jejich průjezdnost bez překážek musí být zajištěna při zimní údržbě, při čištění ulic a sekání zelených ploch.
- b) V trase by se neměly vyskytovat příčné ani podélné překážky (žlaby, spáry, prahy, stupně, apod.). V případě jejich výskytu musí být výrazně označeny a musí být zajištěny odpovídající odstupy tak, aby cyklista mohl včas zareagovat a bezpečně se jim vyhnout.
- c) na významných trasách bylo zajištěno osvětlení, které bude zaručovat i sociální bezpečnost.
- d) tam, kde je využitelnost cykloinfrastruktury pravidelně omezována parkujícími vozidly, bylo prozkoumáno, zda lze pomocí vhodného managementu parkování nebo pomocí stavebních opatření nesprávné parkování zkomplikovat a zda lze zajistit legální možnosti ke krátkému zastavení a manipulaci s nákladem zvláště pro obchodně podnikatelskou dopravu. V případě nutnosti a omezeně podle denního času lze zrušit parkovací místa pro rezidenty.

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL



Návrh opatření:

1: KONCEPCE

- zpracovat celkovou koncepci parkování jízdních kol, řešení stávajících koláren,
- místní cyklokoordinátor ve spolupráci s příslušným odborem připraví strategii parkování jízdních kol, včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru (obchodní centra, školy, SD, dům s pečovatelskou službou a další veřejné budovy).

2: PARTNEŘI

- nabídnout místním firmám a spolkům ke spolupráci při vytváření koncepce.

Podrobnosti:

Opatření 1. KONCEPCE - Celková koncepce parkování jízdních kol

Místní cyklokoordinátor ve spolupráci s příslušným odborem připraví strategii parkování jízdních kol, včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru.

Opatření 2. PARTNEŘI - Získat maloobchod a správu budov jako partnery

V rámci opatření 1. „Celková koncepce parkování jízdních kol“ by měly být vytvořeny a otestovány – např. ve formě modelových projektů – nové podněty.

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

Opatření 1. ZASTÁVKA

Zajistit:

- více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách,
- místní cyklokoordinátor vypracuje program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy.

Zajistit zkvalitnění okolí stojanu na kola u nádraží:

- z jedné strany prašný povrch, po dešti asi blátivé, z druhé strany moc úzký prostor, možná kolize s procházejícími.



Oblast 6. SLUŽBY

Opatření 1: SLUŽBY – podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb.

Poznámka: Existuje mnoho opatření, které město Neratovice může realizovat nebo podporovat, aby se situace cyklistů zlepšila. V tomto kontextu příslušný odbor prověří, nakolik a kde mohou být instalovány vzduchové kompresory ve veřejném prostranství, podobně jak se opatření realizovalo v Třinci, či Hradci Králové.

Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring (Měkké nástroje)

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Zásada 1. Potřeba marketingu cyklistické dopravy

I když si to možná neuvědomujeme, i cyklistická doprava je určitý produkt, který se snažíme dostat k lidem. Chceme, aby si ho kupovali, tedy aby jezdili na kole. Abychom dosáhli žádaného cíle, musíme potenciálního dopravního cyklistu motivovat. Právě proto potřebuje i cyklistická doprava marketing. Klíčovou složkou marketingu jsou kampaně. O tom, že marketing funguje i v cyklistické dopravě, se můžeme přesvědčit na některých příkladech měst, z nichž asi nejpropracovanější systém má Mnichov. Kampaň zde svěřili profesionálům podobně jako to dělají například výrobci aut. Mnoho lidí si také myslí, že Holandsko bylo cyklistickou zemí odjakživa, ve skutečnosti změnu přinesl až rok 1973. Po ropné a ekonomické krizi změnila země svoji politiku dopravy, výsledkem byl obrovský nárůst počtu cyklistů, v některých městech se uvádí až o 60%.

Seznam opatření:

1: AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS - Vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy, spolupráce se zaměstnavateli, školami a dalšími subjekty

- informační a veřejné kampaně, které se budou orientovat na racionální i citové pohnutky jedince při volbě dopravního prostředku,
- televizní a rozhlasové vysílání, články, reklamy v novinách, tiskové konference, Internet, Informační brožury, letáky, roll-bannery, plakáty, cyklomapy, různé akce a události (panelové diskuze, soutěže).

2: DO PRÁCE NA KOLE – Realizovat kampaň „Do práce na kole“

3: DO ŠKOLY NA KOLE – Realizovat kampaň „Do školy na kole“

4: NAKUPUJ NA KOLE – Realizovat kampaň „Nakupuj na kole“

5: SENIŘI – Realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory

Podrobnosti:

Opatření 1: AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS - Vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy

Aby se vytvořilo klima přátelské k cyklistické dopravě a odbouraly se předsudky vůči jízdnímu kolu, je třeba připravit informační a veřejné kampaně, které se budou orientovat na racionální i citové pohnutky jedince při volbě dopravního prostředku. Kampaně musí na jedné straně informovat o nových opatřeních směřujících k podpoře cyklistické dopravy a nabízet informace ke konkrétním problémům (například dopravní bezpečnost, přeprava dětí,...), na druhé straně musí práce s veřejností zprostředkovat pozitivní signály a propagovat zajímavou

a moderní alternativu k jízdě autem. Kampaně v českém kontextu však potřebují notnou dávku humoru, tak typického pro českého občana.

Prvním krokem je vytvoření loga „Město_Jízdního_kola“, jako základního komunikačního nástroje města. Na odkazu <http://www.cyklodoprava.cz/marketing/nove-mesto/> jsou k dispozici další informace o tom, jak si vytvořit vlastní akční plán. Jsou zde doporučovány jednotlivé kroky, jejichž výsledkem bude celoživotní vztah obyvatel města k cyklistické dopravě. Je zde zformulován komplexní a podrobný návod, který ukáže, jak jednotlivé aktivity integrují a podporují právě celoživotní vztah k cyklistické dopravě u každého člověka.

Způsob předávání informací závisí na cílové skupině a typu požadované informace. Následující seznam představuje výběr informačních prostředků:

- a) Televizní a rozhlasové vysílání
- b) Články, reklamy v novinách, tiskové konference
- c) Internet (především sociální sítě) – inspirace např.: stránka hlavního města cyklistů (RadlHauptstadt) Mnichova na Facebooku
- d) Informační brožury, letáky, roll-bannery, plakáty, cyklomapy
- e) Různé akce a události (panelové diskuze, soutěže)
- f) Informační stánky, školení a kurzy
- g) Tiskové zprávy
- h) Realizace konkrétních kampaní, které jsou popsány níže

Opatření 2: DO PRÁCE NA KOLE – Realizovat kampaň „Do práce na kole“

Kampaň probíhá v řadě evropských států jako Dánsko, Švýcarsko, Německo, Maďarsko atd. V některých zemích se zařadila mezi vůbec nejvýraznější kampaně. Například v Dánsku se jí každý rok účastní zhruba 100 000 lidí. V západní Evropě kampaň úspěšně přispívá ke zvýšení povědomí o problematice mobility a inspiruje ke každodennímu pohybu tisíce lidí.

Opatření 4: DO ŠKOLY NA KOLE – Realizovat kampaň „Do školy na kole“

Cesty do škol byly doposud spojovány jen se zajištěním bezpečné cesty do školy. To řeší Specifický cíl 1 – Infrastruktura. Zde se hovoří o změně způsobu dopravy do školy, která by měla být podpořena právě bezpečnou cyklistickou infrastrukturou, ale také parkovací infrastrukturou. Chtít změnit způsob dopravy spočívá v pochopení několika základních principů. Jedním z nich je respekt k okolí a tolerance vůči přítomnosti ostatních účastníků dopravy. Pochopení, že každý má právo na svou část prostoru a neměl by při jakékoliv činnosti být kýmkoliv ohrožován, je vlastně to nejpodstatnější. Partnerem při prosazování změn se mohou stát BESIP a vybrané základní a střední školy.

- STŘEDNÍ ŠKOLY - Ke změně dopravního chování může dojít s nástupem na střední školu. Cesta do školy bývá často delší než dříve a jízda na kole může být zdravější

alternativou než jízda VD nebo autem a rychlejší alternativou než chůze. Jízdní kolo mohou studenti využít i pro variantu „Bike+Ride“. Zde je ale nutné vyřešit častý problém se zákazem parkování ve školních prostorách.

Opatření 5: SENIOŘI – Realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory

Nezávislá mobilita v pokročilém věku má vysokou hodnotu pro udržení soukromých kontaktů a sítí, fyzické zdatnosti a každodenní pohyblivosti. Bezbariérové prostředí bude přínosem i pro starší cyklisty. Mnoho projektů se snaží ukázat, jakým způsobem podpořit vztah k cyklistické dopravě v této věkové skupině.

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Zásada 1. Realizovat bezpečnou infrastrukturu pro cyklisty

Jízda na kole na jedné straně působí pozitivně na zdravotní stav a délku života obyvatelstva, na straně druhé jsou cyklisté (stejně jako chodci) při dopravních nehodách vystaveni vyššímu riziku zranění než ostatní účastníci silničního provozu. I přes zvyšující se podíl cyklistické dopravy počet a závažnost dopravních nehod cyklistů v posledních letech spíše klesali, nicméně v roce 2012 jejich počet opět vzrostl.

V tomto kontextu je splnění cílů programu bezpečnosti v dopravě stále v nedohlednu. Riziko těžkých následků dopravních nehod je zvláště vysoké u mladých lidí, dětí a seniorů. Velká část dopravních nehod je způsobena špatným vizuálním kontaktem mezi účastníky dopravy, přitom mnohým z nich lze předejít jednoduchými opatřeními, která podmínky viditelnosti zlepšují. Další opatření, která snižují rizika závažných dopravních nehod, jsou jasně určené využití dopravního prostoru, zřetelně vyznačená cyklistická infrastruktura, bezpečné křížení. Opatření však nesmí být samoučelná; pokud představují obtíže pro uživatele, kteří nejsou schopni pochopit nutnost takového opatření, nebývají akceptována a bezpečnostní riziko spíše zvyšují.

Zajištění bezpečné infrastruktury (částečně řešeno ve specifickém cíli Infrastruktura)

Zde jsou uvedena rizika pro cyklisty, která vyžadují zvláštní pozornost:

- Nevhodné řešení dopravní infrastruktury (např. chybějící vizuální propojení mezi účastníky provozu).
- Kolize mezi auty a cyklisty na křižovatkách: daleko vhodnější je vybudovat cyklopruh na úrovni silnice místo cyklostezky na úrovni chodníku, právě kvůli lepší bezpečnosti na křižovatkách.

- Kolize mezi cyklisty a uživateli veřejné dopravy na tramvajových a autobusových zastávkách: zde je třeba vedle vhodných infrastrukturních řešení realizovat i informační kampaně, které mohou zlepšit vzájemnou ohleduplnost.
- Chyby řidičů motorových vozidel: vysoká rychlost, nedostatečná opatrnost při odbočování, nedostatečná všímavost k cyklistům.
- Chyby cyklistů: jízda na neosvětleném kole, jízda na červenou, nesprávné použití infrastruktury, nedostatek opatrnosti vůči chodcům.

Vyžaduje se:

- a) Stavebníci a investoři zajistí, aby infrastruktura pro cyklistickou dopravu byla utvářena podle současného stavu techniky a výzkumu nehodovosti ve smyslu dopravní bezpečnosti a větší stavební opatření ve veřejném uličním prostoru byla podrobena bezpečnostnímu auditu.
- b) Na všech místech s častým výskytem nehod s podílem cyklistů se musí příčiny nehod vyhodnotit a musí se vyšetřit a provést vhodná opatření k jejich vyloučení; kompetence k tomu je závislá na dotčeném úseku silnice. Přitom je třeba brát v úvahu také bezpečný provoz narůstajícího počtu cyklistů. Jelikož se opatření budou muset stále častěji realizovat ve smíšené dopravě, je třeba v těchto případech zajistit takovou úroveň rychlosti, která bude slučitelná s bezpečnostními požadavky cyklistické dopravy.

Zásada 2. Informování účastníků silničního provozu

Informování účastníků silničního provozu o otázkách bezpečnosti je nezbytným doplňkem pro zajištění bezpečné infrastruktury; informace by měly obsahovat následující body:

- Informace o bezpečném dopravním chování pomůže snížit počet dopravních nehod a zlepšit subjektivní bezpečnost (pocit bezpečí),
- Informace o následcích v případě nedodržování bezpečného chování.
- Zlepšit vzájemný ohled: veřejné kampaně mohou významně přispět ke klidnému soužití všech účastníků silničního provozu.

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Seznam opatření:

1: MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - Podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

- dopravní výchova dětí a mládeže, využití dopravního hřiště

- spolupráce s MP, využití kampaně Oblékáme hada EDU.

2: OHLEDUPLNOST - posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodci

3: PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

Podrobnosti

Opatření 1: MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - Podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

Jízdní kolo hraje u dětí a mládeže důležitější roli než u dospělých, protože jim podstatně rozšiřuje akční rádius pro jejich pohyb. **Dopravní výchova dětí a mládeže** by proto měla daleko přesahovat povinnou jednorázovou výuku na dopravním hřišti mimo reálný dopravní prostor. Je nezbytně nutné do dopravní výchovy vtáhnout i rodiče a dětem udělat z jízdního kola pravidelnou a běžnou součást každodenního života již od mateřské školy. Spousta škol a školek v ČR v současnosti zakazuje dětem jízdu na kole do školy či ji nedoporučuje a nevytváří podmínky např. pro úschovu kol se zástupným zdůvodněním ručení za jízdní kolo. Dopravní výchova se musí stát celoživotní součástí života od narození po seniorský věk.

Cílem je motivovat děti a mladistvé, jakož i jejich rodiče a vychovatele

Děti a mladiství jsou nadprůměrně mobilní. Jsou pro samostatně vykonávané cesty odkázáni buď na chůzi, nebo na cyklistickou či veřejnou dopravu. Samostatná mobilita má velký význam pro dětský vývoj, z hlediska zdraví a schopnosti koncentrace, smyslu pro vnímání prostoru a vzdáleností, času a rychlosti, na učení se vlastní odpovědnosti a na vývoj sociálního chování. Zkušenosti s mobilitou, nabyté v tomto věku, jsou formující pro budoucí návyky v dopravě. Děti a mladiství, jakož i jejich rodiče a vychovatelé jsou tudíž důležitými cílovými skupinami snah o trvale udržitelnou mobilitu. V oblasti výchovy k mobilitě je již celá řada dobrých počátečních aktivit. Celkově však zatím nedochází k dostačujícímu pokroku. Náš cíl přivést mladé lidi k samostatné mobilitě, odpovídající jejich věku, vykonávané pěšky nebo na jízdním kole, a nahradit tím „rodičovské taxi“ („mama-taxi“), si tedy vyžaduje ještě značné úsilí.

Specifické úkoly: oddělení BESIP ve městě bude:

- a) mimo jiné také aktivně podporovat koordinovaný restart v oblasti vzdělávání k mobilitě. Úloha dopravních hřišť jako možných center výchovy k mobilitě bude přitom posilována.
- b) pravidelně provádět akci „Pěšky a na kole do školy a do školky“.
- c) uskutečňovat záměry ve výchově k mobilitě v učebních plánech, v rámcových plánech, v nabídkách projektů, v učebních materiálech pro žáky a učitele, jakož i v nabídkách dalšího vzdělávání učitelů.
- d) přezkoumá v rámci své kompetence možnosti parkování jízdních kol u škol a školek ve městě z hlediska kvality i množství a u zjištěných deficitů provede opatření k nápravě.

Opatření 2: OHLEDUPLNOST - Posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodci.

Součástí snahy o snížení dopravní nehodovosti je i působení na chování účastníků dopravy. Větší ohleduplnost mezi řidiči motorové dopravy, cyklisty a chodci by v mnohých případech nehodě zabránila. Nutnost dodržovat pravidla silničního provozu a normy chování je tudíž třeba znovu a znovu opakovat ve všech skupinách. Navíc je bezohledné chování podstatnou překážkou pro širší přijetí cyklistické dopravy ve městech.

- všichni členové zastupitelstva města jsou vyzváni, aby v rámci své působnosti přispívali k takovému klimatu v dopravě, které se bude vyznačovat vzájemnou ohleduplností a dodržováním pravidel silničního provozu,
- příslušný odbor uskuteční ve spolupráci s dalšími aktéry z oblasti dopravní bezpečnosti kampaň, která vyzve k chování konformnímu k silničním pravidlům a ke vzájemné ohleduplnosti mezi automobilisty a cyklisty, ale také mezi cyklisty a chodci,
- Příslušný odbor využije nových pravidel silničního provozu pro informační iniciativu zaměřenou na pokyny k právům a povinnostem řidičů aut a cyklistů. Zaangažuje i další aktéry z bezpečnosti dopravy, jakož i mediální partnery.

Opatření 3: PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - Podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

- pořizování zamykatelných cyklostanů, propagovat využití centrálního registru jízdních kol,
- navrhnout a prodiskutovat soubor opatření, která přispívají ke snížení krádeží jízdních kol, informovanosti občanů či objasněnosti apod. (bezpečné ukládání kol – umístění stojanů v dosahu kamer MKS)

Oblast 3. VÝZKUM & MANAGEMENT DAT

Zásada 1: Tato oblast představuje dopravní ukazatele (indikátory), které lze snadno sledovat a vyhodnocovat. Tyto indikátory pomohou získat přehled o aktuálním vývoji v různých oblastech cyklistické dopravy stejně jako vyhodnocovat změny po zavedení daných opatření. Hlavní otázky jsou: Které indikátory zvolit? Jak sbírat data? Jak často data sbírat?

Má-li město vypracovaný jednotný strategický plán, je opakované vyhodnocování ukazatelů nezbytné. Aby ukazatele poskytly smysluplná data, musí splňovat určité podmínky, zejména: pravidelnost sběru dat (dopravních průzkumů), měřitelnost, vypovídající hodnota, dohledatelnost, návaznost.

Abychom dokázali správně stanovit důležité ukazatele, je nutné opakovaně prověřovat systém jejich sběru a kalibrovat. Stanovení ukazatelů musí probíhat v úzké spolupráci s městskými úřady, jelikož úřady mají nejlepší povědomí o různých výzkumech a možných zdrojích dat. Indikátory musí umožnit změřit cíle, které jsme si definovali. Sběr vlastních dat pro soubor ukazatelů je většinou velmi nákladný a vyžaduje obrovské úsilí. Proto je dobré využít data, která již existují.

Monitorování dat je smysluplné pouze za předpokladu, jestliže si před zavedením opatření stanovíme hodnoty cílového stavu. Pro vyhodnocení je důležité, abychom udělali nejméně dva průzkumy. Prvním průzkumem zjistíme nulový stav před zahájením akcí, druhý by měl proběhnout po roce nebo dvou od začátku realizace. Tímto způsobem se nám odhalí úspěch či selhání naší snahy. Bez stanovení cílové hodnoty nedokážeme vyhodnotit, do jaké míry jsme naše závazky naplnili. Pak bychom měli k dispozici pouze kvalitativní hodnocení. Evaluace nám také pomůže odhalit, jak efektivní jsou vybraná opatření. Pracovníci rozvoje města se stejně jako politici mohou rozhodnout, zda má dojít ke změně opatření či k úpravě cílových hodnot.

Seznam opatření:

1: DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – Průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility

- průzkum dopravy, jaké dopravní prostředky lidé využívají,
- realizovat sčítání cyklistů.

2: DATA – Zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou

- nehodovost,
- délka a kvalita cyklistických tras.

3: POTŘEBY CYKLISTŮ – Průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba

- dotazníkové šetření (otevřené nebo uzavřené otázky),
- veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy,
- návštěvy dotčených lokalit,
- kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů

Podrobnosti:

Opatření 1: DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – Průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility

a) Realizovat průzkum dopravního chování

Průzkum dopravního chování poskytuje velmi podrobnou a přesnou analýzu, jaké dopravní prostředky lidé volí a proč. Obvykle mají tyto průzkumy podobu dotazníkového šetření, které se provádí na vybraném vzorku obyvatel. Aby výsledky jednotlivých měření byly srovnatelné v rámci ČR i se zahraničními městy, je třeba postupovat podle přesné metodiky. První takové šetření podle mezinárodních standardů se v ČR uskutečnilo v roce 2012 a provedla ho města Pardubice a Uherské Hradiště. Hlavním výsledkem takového výzkumu je podíl cest připadajících na jednotlivé druhy dopravy (modal split, modal share). Na tomto principu je třeba monitorovat vývoj chování v oblasti mobility.

b) Realizovat sčítání cyklistů

Nejjednodušším způsobem monitoringu je sčítání cyklistů, které se u nás provádí už řadu let. Manuální metoda, kdy pracovník zaznamenává jeden den v roce počty přímo v terénu, však neposkytuje nejpřesnější výsledky. Největší vliv má počasí, které se nedá na předem pevně stanovený den objednat. Automatické sčítače naproti tomu dávají velmi přesnou představu o tom, jaký je provoz cyklistů, ale například také pěších a in-line bruslařů v daném místě.

Opatření 2: DATA – Zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou

a) Nehodovost

Nehodovost (počet nehod) je indikátor, který ukazuje na míru nebezpečí v ulicích. Jelikož se nám jedná zejména o podmínky pro cyklisty, zajímají nás pouze nehody za účasti cyklistů. Obvykle existují policejní statistiky o zaznamenaných nehodách. Nehody se rozdělují podle zranění na nehody s následkem smrti, se středně těžkými zraněními, s lehkými zraněními nebo bez zranění. Obvykle jsou udávána čísla za každý kalendářní rok. Dostupnost údajů o nehodách závisí na míře spolupráce mezi obcí a dopravní policií, v ČR jsou údaje dostupné na internetu pro všechny obce i libovolně zvolená území. Nehodovost může být udávána v absolutních nebo relativních číslech. Pro celkovou představu se používají relativní čísla, jako je např. počet nehod přepočtený na 100 tisíc obyvatel. V místním měřítku jsou pro změnu důležitá čísla absolutní, například k odhalení nebezpečné křižovatky. Statistiky nehodovosti dokáží také odhalit oblasti, které vyžadují bezprostřední zásah nebo úpravu. Těmi mohou být specifická místa (např. nebezpečné křižování), určité skupiny obyvatel (např. děti) nebo obecné prvky způsobující ohrožení (jako například silnice bez cyklopruhů). (Údaje o nehodách v ČR lze ke konkrétní lokalitě dohledat na stránkách: <http://www.idvm.cz/>)

b) Délka a kvalita cyklistických tras

Abychom mohli sledovat vývoj cyklistické infrastruktury (kvantitu a kvalitu), měl by být sledován indikátor „délka cyklistických tras“, a to jak v celkové délce cyklistické sítě v dané oblasti, tak i přírůstek za uplynulé období (např. jeden rok). Zároveň je nutné sledovat kvalitu cyklistických tras, zejména kvalitu povrchů. Zlepšení povrchů stávající infrastruktury může mít velký efekt, ale nepřispívá k nárůstu počtu kilometrů, a obráceně. Abychom dokázali vyhodnotit skutečné podmínky pro cyklisty, musíme sledovat jak kvantitu, tak i kvalitu.

Opatření 3: POTŘEBY CYKLISTŮ – Průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba

K prosazení mnoha dobrých opatření nedošlo jen proto, že byla prezentována v nevhodnou dobu, na nevhodném místě, nevhodným způsobem a neinformovaným lidem. Z tohoto důvodu další oblast nutná pro podporu cyklistické dopravy je získání veřejnosti a její zapojení do přípravy konkrétních projektů a strategií. Můžeme tím předejít mnoha problémům.

Nástroje zapojení veřejnosti

- dotazníkové šetření (otevřené nebo uzavřené otázky)
- veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy
- návštěvy dotčených lokalit
- kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů

Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity

Zásada 1: Propojení aktivit města s projektem Česko jede (www.ceskojede.cz)

Česko jede je národním projektem, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších forem bezmotorové dopravy a aktivní turistiky v ČR. Jeho cílem je zejména zpracování srozumitelné a atraktivní nabídky pro cykloturisty a poskytnutí přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cykloturistům (ať už dálkovým, terénním či rekreačním) o možnostech cykloturistiky ve všech regionech ČR na webu i v tištěných materiálech.

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

Opatření 1: CYKLOPRODUKT - Vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty

Opatření je zaměřeno na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech s tímto členěním:

- nabídka balíčku 1. Cyklisté preferující kratší a bezpečné trasy, převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště (do této kategorie spadá i nabídka pro in-line bruslaře, osoby s tělesným postižením pohybující se na vozíčku, rodiny s dětmi).
- Nabídka balíčku 2. Jedná se o nabídku klasických cykloproduktů (tipů na výlet), které jsou určeny minimálně pro dvě cílové skupiny:
 - méně zdatní rekreační cyklisté (případně senioři): nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch,
 - zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročná přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy,
- nabídka balíčku 3. je určena pro terénní cyklisty, preferující především přírodní cesty a úzké stezky v terénu,
- nabídka balíčku 4. je určena pro sportovně rekreační cyklisty, kteří vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

Opatření 2: PREZENTACE – Zajistit souhrnnou prezentaci města

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky, a to prostřednictvím:

- cykloportálu,
- aktualizace mapy cyklotras města, jednoduchého letáku, moderních informačních technologií (DVD),

- realizace kampaní na místní úrovni (inspirací může být <http://www.vysocinounakole.cz/> a www.SlowUp.ch),
- spolupráce na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven jízdních kol do vzdálenějších lokalit, které jsou vzhledem k fyzické či časové náročnosti cyklistou hůře dosažitelné,
- zapojení do sítě měst podporujících cyklodopravu – Asociace měst pro cyklisty.

Opatření 2.a: WEB ČESKOJEDE – Přípravovat průběžně podklady pro webovou stránku www.ceskojede.cz

Město zajistí vklad cykloproduktů (viz. Opatření 1) na web www.ceskojede.cz, a to ve dvou variantách:

- město bude mít na webu jen krátkou anotaci „cyklobalíčku“, neboť zdrojová data má na svém cyklowebu,
- město bude mít na webu kompletní informace o svých cykloproduktech (pokud město nemá svou nabídku na svém zdrojovém webu).

Oblast 2. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA PRO CYKLOTURISTIKU

Opatření 1: DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA - Přípravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury

Opatření zahrnuje výrobu a instalaci:

- odpočívadel, včetně stojanů, laviček, přístřešků, ve významných turistických oblastech a na významných cyklotrasách města a nejbližšího okolí,
- informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území; důležité je zajistit jejich vzájemný soulad, zejména z hlediska použité grafiky a názvosloví,
- ližin na vlakových nádražích; tam, kde je pouze schodiště (nebo schodiště a výtah) a není možné zajistit jízdu na kole nebo bezbariérové vedení jízdního kola po rampě, je vhodné alespoň usnadnit možnost vedení kola po schodech pomocí ližiny – vodící lišty,
- automatických úschoven a boxů; pro možnost krátkodobého a střednědobého bezpečného odložení věcí (např. cyklistických brašen či přilby) je možné nabídnout samoobslužné automatizované boxy, nejčastěji v rámci terminálů veřejné dopravy, v centrech měst a u cykloturistických cílů,
- opěrek a madel na světelných křižovatkách.

Opatření 2: ZNAČENÍ - Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras

- stanovení systému údržby značených cyklotras na území města a v nejbližším okolí,
- provedení revize a pasportu značení spojených s údržbou cyklotras,
- návrh na případné přeznačení cyklotras.

Opatření 3: TERÉNNÍ CYKLISTIKA - Podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku

Terénní cyklistika a infrastruktura pro ni v podobě účelně a udržitelně navržených, přírodě blízkých stezek představuje velký potenciál pro kvalitu veřejného zdraví, občanské vybavenosti sídel a přínosů z měkkého cestovního ruchu.

Oblast 3. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

Cílem je podporovat programy, které pomohou zkvalitnit základní služby pro cyklisty. Jedná se zejména o nabídku cykloprůvodcovství, zkvalitnění vazeb mezi cyklistickou a ostatními způsoby dopravy, dále zkvalitnění v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačních služeb v rámci programu certifikace [Cyklisté vítání](#).

Opatření 1: CYKLOPRŮVODCOVSTVÍ – Vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky & Zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství

Zajistit možnost služby cykloprůvodce ve městě (nabídnout certifikovaný kurz).

Poznámka: certifikovaný kurz cykloprůvodců, který zahrnuje znalosti nutné pro průvodce cykloturistů, zdravotní minimum, minimum v oblasti servisu jízdních kol, schopnost sestavit výlety a programy na míru, orientační vědomosti apod..

Opatření 2: INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA – Podpořit projekty integrace jízdních kol do jednotlivých druhů dopravy

- převoz cyklistů na vybraných autobusových linkách městské, ale i veřejné dopravy, (cyklobusy),
- podporu systémů půjčování jízdních kol ve městě (ve spolupráci s Českými drahami, a.s.), propagace stávajících služeb pro cyklisty – půjčovna kol ČD.

Opatření 3: CERTIFIKACE - Podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“

Opatření směřuje k podpoře zapojení ubytovacích a stravovacích služeb do certifikace Cyklisté vítání či jiných systémů kvality služeb a ke zlepšení jejich kvality ve vztahu k cyklistům. Dané opatření zastřešuje tyto aktivity:

- městské materiály zaměřené na cyklisty a aktivní turisty obsahují zvýrazněné informace o daných službách,
- město má na svých webových stránkách vyhledávání služeb, kde je možné filtrovat objekty vhodné pro cyklisty, pro rodiny s dětmi apod.,
- mapové i tištěné aplikace nesou informace (aktivní ikona, piktogram, značka v mapě) o polohách objektů se službami pro cyklisty, na rubu tištěných map nebo v textové příloze jsou kontakty na tyto služby.

Seznam příloh

- Příloha 1. Výchozí podklady z evropské a národní úrovně
- Příloha 2. Doprava v širším kontextu
- Příloha 3. Integrované dopravní plánování – „nové“ obecné principy
- Příloha 4. Rozvoj komunikační sítě, modely koncepce uliční sítě
- Příloha 5. Návaznost na parkovací politiku

Příloha 1. Výchozí podklady z evropské a národní úrovně

Cyklistická doprava by se neměla řešit izolovaně uvnitř městské části Prahy 8, ale jako **součást plánu udržitelné městské mobility**. Městská část Praha 8 je stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětových opatření.

Krátká obecná charakteristika:

Evropská unie ve svých strategických dokumentech a navazujících evropských fondech řeší celkové problémy, které s sebou přináší doprava. Základní problém ovšem je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklodopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.

Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.

Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklodopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.

Tento generel bezmotorové dopravy bude tak nejen zaměřen na podporu cyklistické dopravy, ale bude vést městskou část Praha 8 k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu městské části Prahy 8. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Jak často se stane, že mladí lidé se vezmou a odstěhují se na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale i oni řeší, jak se dostat do práce, na nákupy i za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není problém, ale v momentě, kdy si

založí rodinu, začíná problém. Musíme začít řešit mobilitu dětí, potřebujeme řešit jejich kroužky, ale pokud nefunguje veřejná doprava, neexistují cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádraží, pak nemají jinou možnost než použít automobil, a to několikrát denně tam i zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město, obec ovlivňuje to druhé.

Cílem je zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras), kde bude možné využít jízdní kolo při cestách do 5 km. S využitím metra a tramvají se pak tento rádius ještě prodlužuje.

Na městskou část Praha 8 je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů či seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu dětí na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve se jezdilo na tréninky na kole, dnes se rodiče již bojí děti pustit kvůli dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře.

Evropské strategické dokumenty

- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu, Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020.

Národní strategické dokumenty

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců
- V roce 2015 by měla vláda ČR schválit „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“.

Příloha 2. Doprava v širším kontextu

Úvodem je nutno zdůraznit, že generálním cílem je působit na dělbu přepravní práce ve prospěch šetrnějších druhů dopravy (veřejná doprava, cyklistická a pěší doprava).

Městská doprava je katalyzátorem rozvoje města. Efektivní, udržitelný a bezpečný dopravní systém města má blahodárný vliv na jeho hospodářský růst a životní úroveň obyvatel. Nelze totiž pokračovat ve stávajícím způsobu rozvoje dopravního systému, který by vedl ke kolapsu dopravy, neúměrnému záboru parkovacích ploch v cenných (historických, centrálních...) městských částech, horší dopravní dostupnosti (kongesce snižující cestovní rychlost a tím i cestovní kvalitu, velkým problémem je i nízká spolehlivost – obtížná odhadnutelnost cestovních časů, resp. jízdních dob...) Tím dochází také ke snižování spolehlivosti systému veřejné dopravy, neboť ta z velké části sdílí dopravní prostor s dopravou silniční.

Tj. nelze uplatňovat „politiku živelného rozvoje“, resp. politiku „nedělat nic“. Pro budoucí udržitelnost je nutné aktivní ovlivňování rozvoje dopravy (aktivní usměřování vývoje žádoucím směrem).

Způsobů (resp. nástrojů), jak cíle dosáhnout, je mnoho.

Princip 1:

Odstraňování zbytné dopravy (vytvářením atraktivních alternativních nabídek, řízení nabídky parkovacích kapacit, promyšlenější územní struktura s menší přepravní náročností, dopravní telematika).

Naplnění tohoto principu předpokládá existenci alternativní nabídky pro uživatele individuální automobilové dopravy (zejména možnost ponechat osobní automobil na záchytném parkovišti na obvodu města a přestoupit na rychlou, pohodlnou a i tarifně atraktivní veřejnou dopravu, zpravidla kapacitní dopravu kolejovou). Tj. po obvodu města se zřídí systém záchytných parkovišť P+R, která budou navazovat na vyspělý systém MHD poskytující **konkurenceschopnou alternativní nabídku pro cestu do centra města**. Ona „konkurenceschopnost“ přitom bude vyjádřena následujícími kvalitativními parametry a stimulačními rysy (aby řidiči resp. posádky vozidel této možnosti využívaly):

- Cestovní rychlost (měla by být vyšší, než u IAD, včetně času potřebného k zaparkování na P+R a čekání na přípoj)
- Příznivý tarif - řidič je ekonomicky motivován cenově dostupným tarifem, který bude vyjadřovat nižší náklady než cesta IAD – pocit (či přímo slogan) „když přestoupíš, ušetříš“ (tj. tarifní politika zajímavá i pro řidiče aut, resp. nabízející posádkám osobních aut výhodné cestování veřejnou dopravou).
- Cestovní komfort (moderní atraktivní vozidla s pohodlnými sedačkami, kvalitní dynamikou jízdy (pocit, že „jízda odsejpá“ – to lze rozvést do další metodiky, jak to dělat – mj. preference veřejné dopravy vázané na pozemní komunikace – křižovatky, případně vyhrazené pruhy) a přiměřenou obsazeností – dostupnost pohodlného místa k sezení – stání je odrazující faktor).
- Další motivační nástroje – pro pravidelné uživatele P+R sleva na předplatní jízdenku, slosovateľné kupóny apod.

- Zvažovat rozvoj nadřazené komunikační sítě – s každou dokončenou stavbou se zvyšuje atraktivita IAD, roste tendence k vyšším intenzitám provozu, potažmo úbytku kapacitní rezervy, což má neblahý vliv na veřejnou dopravu závislou na veřejných pozemních komunikacích (hlavně autobusová). Stavby pro IAD mají být motivovány zejména snahou zlepšovat životní prostředí (odvádět dopravu z citlivých částí města), nikoli zvyšovat kapacitu a tím i stimulovat poptávku.

Ruku v ruce s alternativními nabídkami pak přiměřeně redukovat parkovací kapacity v centru a zpoplatňovat je dle atraktivity oblasti, případně reálné poptávky.

Úhrnem tedy jde především o nasazení trendu rozvoje masivní nabídky parkovacích kapacit na obvodu města v návaznosti na atraktivní (pokud možno kapacitní kolejovou) veřejnou dopravu a současně postupné redukce parkovacích kapacit v citlivějších oblastech (blíže centru města). Stručná formulace principu: **omezovat parkovací kapacitu v centru ruku v ruce s posilováním parkovacích kapacit po obvodu města** (na terminálech P+R). Právě toto je podstata politiky onoho dílčího „vymístování“ IAD z citlivých oblastí a zbavování se „zbytné dopravy“.

Z dalších nástrojů pro eliminaci zbytné dopravy je žádoucí zavést mj. vhodný systém navádění k parkovacím místům (parkovací telematika). Tyto systémy mohou významně přispět k omezení zbytné dopravy hledající místo k zaparkování a redukovat v některých situacích dopravní intenzity až o desítky procent.

Princip 2:

Realizace zbývající dopravy (která je „nezbytná“) šetrnějším způsobem.

Zde jde hlavně o management rychlosti (rychlost je významným kritériem šetrnosti IAD – má vliv na hluk, emise, kapacitu, možnost přecházení a hlavně bezpečnost).

Do tohoto rámce spadá požadavek plošného zklidňování dopravy, resp. celoplošné zavedení konceptu 50/30 (tj. přísná diferenciací sítě na hlavní místní komunikace s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h a obslužné komunikace s dovolenou rychlostí 30 km/h – tzv. zóny 30). Na obou kategoriích komunikací uplatňovat principy zklidňování dopravy adekvátním způsobem tak, aby byla dosažena „humanizace prostoru pozemní komunikace“. Konkrétně to může znamenat rozvoj následujících prvků, resp. návrhových principů:

Hlavní místní komunikace:

- Optimalizace šířek jízdních pruhů, vyhýbání se nadměrným šířkám (v praxi zpravidla 3,00 – 3,25 metrů, ne více)
- Maximalizace užití dělicích ostrůvků, zejména pro usnadnění přecházení (ale i ochranu levého odbočení)
- Bezpečné utváření přechodů pro chodce a míst pro přecházení dle jednotných kritérií (maximální povolená délka přechodu, počty přecházených pruhů, stavební prvky)
- Podpora rozvoje malých okružních křižovatek (významný městotvorný prvek, nejbezpečnější forma uspořádání křižovatky)
- Parkování v dopravním prostoru zásadně (resp. přednostně) podélné, formou parkovacích zálivů, periodicky přerušovaných vysazenými zelenými plochami

(zlepšení vzhledu ulice, ochrana zaparkovaných vozidel proti poškození jedoucími vozidly, „zamaskování“ zaparkovaných vozidel (aby ulice nepůsobila jako „skladiště aut“), posílení optického vjemu zeleně.

- Podpora pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (případně i stezek v přidruženém prostoru), zejména na osách se silným provozem MHD.

Obslužné komunikace

- Vymezení sítě obslužných komunikací (s převládající obytnou funkcí)
- Na těchto komunikacích celoplošně zavést dopravní režim Zóna 30 (označení příslušnou dopravní značkou na všech vjezdech, doprovodná stavební a organizační opatření, podpora dobrého přijetí zón 30 ze strany obyvatel i řidičů pomocí promyšlené práce s veřejností).

Princip 3:

Restrikce IAD v centrální části města (tato zásada zahrnuje (viz též Bílá kniha) regulaci parkování, podporu čistých způsobů dopravy – pěší a cyklistická doprava, zvýhodňování vozidel s nízkými až nulovými emisemi při vjezdu do centra, motivace k využívání veřejné dopravy pro dojezd do centra – mj. cestou výše zmíněných terminálů P+R).

Princip předpokládá postupné výrazné omezení rozsahu parkovacích kapacit v centru města, omezení vjezdu do centra (finanční zvýhodnění elektromobilů resp. vozidel s velmi nízkými až nulovými emisemi), podporu cyklistické dopravy (systematické uplatnění zásady nabídky dopravní infrastruktury pro cyklistickou dopravu). Důležitá je i podpora pěší mobility a nabídka komfortních chodníků a stezek, rozvoj pěších zón.

Optimální cena vychází ze snahy o dosažení míry obsazenosti parkovacích míst 85 % (tak, aby parkovací kapacity byly dobře využity, ale zároveň aby přijíždějící zájemce o parkování měl v rozumném dosahu k dispozici volné parkovací místo). Zpoplatnění vede zaměstnance k dojíždění tramvají a vlakem (využívání terminálů P+R) a zákazníkům či turistům umožňuje vždy najít místo k parkování. Nutná podpora pro vybudování integrovaného dopravního systému města.

Princip 4:

Pilíř – podpora veřejné dopravy

1. Čistá městská veřejná doprava - základem systému MHD je co nejvyšší využití elektrické trakce.
2. Dostupnost MHD. Pěší dostupnost zastávky MHD by neměla v rezidenčních oblastech přesáhnout 340 metrů (5 min při rychlosti chůze 4 km/h), tj. maximální vzdálenost dvou sousedních zastávek je 600 až 700 metrů. Všechny prvky v systému MHD (vozidla, informační systém, zastávky, přístupové cesty na zastávky) musejí být bezbariérové, přístupné osobám se sníženou schopností pohybu a orientace. Veškeré rozvojové záměry musí být realizovány s ohledem na dostupnost zastávek systému MHD, prioritně ve vazbě na linky nosného systému. Stavební záměry generující významné množství cest nebudou povolovány, aniž by byla adekvátně vyřešena jejich obsluha veřejnou dopravou nejpozději v okamžiku jejich uvedení do provozu.
3. Snížení závislosti MHD na dopravním prostoru pro silniční dopravu

- Bus + cyklo + taxi pruhy
- Preference vozidel MHD na křižovatkách

4. Vzájemná vazba jednotlivých podsystémů veřejné dopravy. Přestupní terminály by měly být uspořádány tak, aby se co nejvíce omezila nutnost pěších přesunů, zejména ve vertikálním směru (nadchody/podchody pouze ve výjimečných případech), preferovány jsou přestupy hrana/hrana. Koordinace jízdních řádů nosného systému a obslužných linek, zejména v mimošpičkovém období s prodlouženými intervaly mezi spoji (brzo ráno/večer, víkendy) – zaručené přestupní vazby s čekáním do 5 min. IAD bude směřována k multimodálnímu řešení, viz „Princip 1“ výše.

Závěr

Dopravní politika v zemích střední a východní Evropy po pádu železné opony převážně podporovala rozvoj individuality a „svobody“ podobně, jako Západ v 60. letech. To se projevovalo mimo jiné podporováním nových nabídek v individuální automobilové dopravě formou stavebního boomu kapacitních komunikací, mnoho cenných ploch bylo obětováno ve prospěch míst k parkování, omezujících nástrojů bylo minimum, motorové vozidlo se stalo mnohem dostupnější. Vývoj posledních let přesvědčuje, že v současné politice není možné pokračovat a zejména, že efektivní dopravní systém města není možné stavět primárně na IAD, nýbrž základem musí být vysoce kapacitní kolejová doprava spolupracující s ostatními dopravními obory. Pro zajištění udržitelného rozvoje města, vysokého standardu jeho obyvatel a zvládnutí budoucích vysokých nároků mobility je proto nutné politické priority a nástroje zásadně přehodnotit.

V oblasti IAD je i nezbytná změna náhledu na základní „preambule“ přístupu k tvorbě sítí pozemních komunikací. Řešením ani cílem není omezovat další rozvoj (včetně výstavby nových kapacitních komunikací), nicméně nové a modernizované komunikace již nemají sloužit ke zvyšování nabídky (a stimulaci poptávky) po individuální dopravě, nýbrž především k odvádění individuální dopravy mimo choulostivé území. Typickým příkladem je např. stavba obchvatů sídel. Zde není cílem nová nabídka, ale spíše ochrana obyvatel před vysokou emisní a hlukovou zátěží z dopravy (snížení podílu tranzitní dopravy v sídle). Ruku v ruce s tímto procesem musí jít humanizace pozemních komunikací, hlavně intenzivní proces zklidňování dopravy na stávajících průtazích tak, aby nadbytečné dopravní (zpevněné) plochy byly eliminovány ve prospěch zeleně, městského mobiliáře, společenské funkce města a podpoře pěší a cyklistické mobility. V podmínkách velkého města zmíněný proces znamená především snahu o soustředění dopravních zátěží na hlavní místní komunikace ve prospěch razantního zklidnění celé sítě obslužných komunikací (citlivé oblasti s převládajícím bydlením), zpravidla formou zón 30, v některých případech i obytných zón. Uskutečňování cílů nového generelu dopravy se neobejde bez promyšlené aplikace výše uvedených nástrojů. Současná doba je ve znamení velkého přehodnocování priorit dopravní politiky všeobecně i na evropské úrovni (viz též Bílá kniha).

Příloha 3. Integrované dopravní plánování – „nové“ obecné principy

Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale také k již nevratným procesům.

Integrované dopravní plánování musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížďek a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla konkurenceschopná a bezpečná.

Důležitou úlohou plánování je hledání kompromisu mezi mnohdy protichůdnými zájmy. Hledání shody je důležité zejména proto, že plánování cyklistiky nikdy neprobíhá samo o sobě, ale v těsné souvislosti s dalšími druhy dopravy a rozvojem města, a to vše v rámci celkové politické atmosféry a daných finančních možností.

Aby bylo zavádění cyklistiky účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie zahrnující všechny druhy dopravy a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo také socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává svoji funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je, že cestovní doba všech uživatelů se zkrátí. Městská část Praha 8 a celá Praha bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvedne bez ohledu na to, zdali jsou cyklisté či necyklisté.

I když je daný dokument zaměřen na podporu cyklistické dopravy a na mapování cyklistické infrastruktury, tak je třeba uvažovat o kombinované dopravě, která umožňuje lidem dostat se z jednoho místa na druhé nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Jinými slovy nelze na prvním místě hovořit o podpoře cyklistické dopravy, ale o plánu udržitelné městské mobility. Málo se hovoří o propojení cyklistické a veřejné dopravy jako celku, kde kolo by mělo patřit do celkového systému veřejné dopravy, resp. kombinované dopravy. Je třeba konstatovat, že kvůli rostoucí urbanizaci se zvýšila závislost na automobilech a mnoho dnešních rezidenčních oblastí a nákupních center je vyprojektováno pro potřebu aut. Cyklisté se často necítí v takovém prostředí bezpečně a jsou odrazováni od jízdy na kole.

Příloha 4. Rozvoj komunikační sítě, modely koncepce uliční sítě

Krise ulice, způsobená radikálním rozdělením a hierarchickou organizací sítě ulic, nalézá řešení ve snaze umístit všechny druhy dopravy na "stejnou úroveň terénu" tím, že co nejvíc promícháme všechny uživatele prostoru ulice.

- Znovu spojit prostor pro chodce s hlavními dopravními tepnami a znovuobjevit klasickou ulici se dvěma jízdními pruhy, s chodníky, s přechody pro chodce a venkovním tržištěm nebo jinými obchodními aktivitami. Není v plánu dopravní provoz vyčlenit, ale začlenit. Otevření těchto obytných enkláv je založeno na míchání a zklidňování dopravy, které umožňuje soužití lidí s automobily.

- Revitalizace – to je klíčové slovo všech intervencí, jejichž cílem je nahradit dopravní tepny určené pouze pro rychlý pohyb. Nahradit je ulicemi, které jsou uzpůsobeny pro koexistenci zaparkovaných vozidel, chodců, cyklistů a další dopravy o různých rychlostech.
- Odstranění hlavní příčiny hierarchie ulic, tj. na rychlost motorových vozidel. Součástí těchto aktivit jsou různá opatření, která fyzicky a/nebo psychologicky nutí řidiče zpomalit. Poprvé byly zavedeny rychlostní limity 20-30 km/h, nejdříve v obytných částech měst, později i na řádově vyšších komunikacích mimo obytné zóny. Výsledkem tzv. zklidňování dopravy je mnohem větší sdílení prostoru v ulicích mezi všemi uživateli (chodci, cyklisty, veřejnou dopravou, automobily atd.). Sdílený prostor má za úkol zlepšit bezpečnost v ulicích a jejich obyvatelnost pomocí nekonvenční koncepce, která omezuje přísnou geometrii rohů a značení a zlepšuje viditelnost. Dopravně zklidněné zóny se zavádějí proto, aby motorová doprava jezdila nižší rychlostí, s opatrností a pozorností vůči dané lokalitě.

Design ulice

Termín design obvykle vztahujeme na oblast módy, vzhledu a estetické stránky, nebo na změnu vlastností toho, co je na povrchu. Design, který se týká města, jeho veřejného prostoru, jeho ulic a pohybu v nich, bychom však měli chápat jako finální výsledek řetězce aktivit a událostí. Řetězce, který začíná přijetím veřejné politiky mobility, a pokračuje přes detailně zpracovaný plán udržitelné městské mobility až k jeho realizaci. V tomto ohledu je **design ulice výsledkem řetězce politických, plánovacích a realizačních aktivit**. Celková koncepce prostoru ulice tedy zahrnuje vývoj celého designu a jde o "produkt nakumulovaný v čase", který odráží životní styl obyvatel daného místa, způsob, jakým prostor ulice využívají, a jejich chování a zvyky v oblasti mobility.

Kromě toho, že je **design ulice** jedním z konečných výstupů strategie mobility, je i **procesem sám o sobě**. Toto chápání se opírá o nutnost integrovat více různých zájmů a omezení do koncepce uličního prostoru. Před pěti či šesti dekádami byla koncepce městských ulic založena na principu jakéhosi smíru, který zajišťovala infrastruktura oddělující rychlost vozidel od bezpečnosti všech ostatních uživatelů prostoru. Ulice byla po dlouhou dobu vnímána jako prostor spojující různé destinace, který využívá pouze motorová doprava. Tento přístup se však změnil, v současnosti už ulici nevnímáme jen jako dopravní koridor, ale jako jedno z nejživějších interaktivních míst ve městě. Design ulice by tedy v zájmu všech uživatelů a způsobů využití měl zohlednit nejen normy, které vyžaduje motorová doprava, ale i funkční, ekonomická, sociální a estetická kritéria, jako jsou:

- ekonomická životaschopnost obchodů umístěných podél ulice;
- fyzický komfort obyvatel v okolí (zejména hladina hluku a znečištění);
- bezpečnost dětí, které jdou do školy pěšky nebo si hrají na chodníku;
- pohodlí starších osob nebo osob s omezenou mobilitou při pohybu ulicí a při jejím přecházení;
- celková atmosféra ulice.

Stručně řečeno je design ulice procesem, protože projektant by neměl svou koncepci založit výhradně na technických argumentech, ale i na jejich vzájemné korelaci, a zároveň by měl zohlednit další kritéria ze souvisejících oborů.

Design prostoru ulice by měl být jedním z výstupů ucelené politiky mobility. Ulice by měla nabídnout možnost pohodlného užívání všem uživatelům, ať už jdou po ulici pěšky, jedou na kole nebo v autě, sedí a pozorují, jedí, mluví atd. Současně by se design ulice měl přizpůsobit místním daným podmínkám a integrovat všechny způsoby dopravy, které si uživatelé přejí používat.

Nicméně bez ohledu na to, jak je prostor ulice kvalitně zkoncipován, nemůže determinovat volbu dopravního prostředku lidí. Může zvýšit atraktivitu určitého způsobu dopravy, může uživatelům pomoci objevit, jaké jsou přínosy prostoru městských ulic, ať už v nich provádíme aktivity nutné (např. přemístíme se z bodu A do bodu B), nebo společenské či volnočasové (např. stravujeme se ve venkovních zahrádkách restaurací, bavíme se ve skupině, sedíme a povídáme si na lavičce atd.), ale design samotný nesmí určovat naši dopravní volbu. Dále také musí být v souladu s jinými obory, jako jsou územní plánování, mobilita, kampaně na podporu udržitelné dopravy, omezený přístup vozidel, management parkování apod.

Dopravní zklidňování, sdílený prostor, zóny 30

Hlavním cílem zklidňování dopravy je zvýšit bezpečnost silničního provozu a zlepšit lokální podmínky pro bydlení, práci i turismus. Úspěšná opatření v této oblasti obecně vedou ke snížení rychlosti motorových vozidel a přeměrování tranzitní dopravy, což přímo snižuje hluk a množství nečistot v ovzduší, a také pravděpodobnost a závažnost dopravních nehod. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít bezpečně komunikace s provozem motorových vozidel.

Existují tři „E“, na která se při diskuzích o zklidnění dopravy odvolávají dopravní inženýři:

- Samotné technické řešení (Engineering)
- Vzdělávání (Education)
- Prosazování (Enforcing)

Studie dopravy v obytných částech města ukázaly, že sami obyvatelé těchto čtvrtí zde přispívají k problémům s rychlostí. Proto je zklidňování dopravy nejúčinnější, když jsou zohledněny všechny tři složky. Pouhá technická/inženýrská opatření nevedou k uspokojivým výsledkům, ale je nutné je kombinovat i s osvětovými akcemi. Cílem je, aby si řidiči motorových vozidel uvědomili, že jsou zde i ostatní účastníci silničního provozu se stejnými právy.

1. ZÓNA 30

Omezení rychlosti na 30 km/h je levným a populárním způsobem, jak zvýšit bezpečnost dopravy. Tento rychlostní limit vede k plynulejší dopravě a menším dopravním zácpám. Brzdné dráhy aut jsou kratší a tak se pěší a cyklisté mohou pohybovat beze strachu. Pouhé snížení rychlosti však nestačí a řešení je zpravidla nutné doplnit o další vhodné prvky (vjezdová opatření, plošná přednost zprava, zvýšené křižovatky apod.).

2. OBYTNÉ ZÓNY

V obytných oblastech, kde je intenzita dopravy velmi nízká, je dobrou možností pro zvýšení kvality života zavádění tzv. obytných zón. Hlavní myšlenkou obytné zóny je odstranění tradičního dělení uličního prostoru na vozovku a chodník, resp. vytvoření plochy v jedné

úrovni, kterou mohou v celé šířce používat lidé k pobytu, chůzi, děti k hrám atd. Možnost průjezdu automobilu malou rychlostí přitom zůstává zachována. Zkušenost ukazuje, že dobře zpracované obytné zóny mohou velmi pomoci vylepšit životní podmínky obyvatel, zatraktivnit veřejné prostranství a dokonce zhodnotit přílehlající nemovitosti.

3. PĚŠÍ ZÓNY

Pro legalizaci jízdy cyklistů v pěších zónách je nutné doplnit symbol jízdního kola ve spodní části svislého dopravního značení. Provoz jízdních kol by měl být takto automaticky umožněn ve všech pěších zónách s výjimkou situací, ve kterých by to s ohledem na bezpečnost pěšího provozu nebylo žádoucí. V takto odůvodněných případech lze provoz jízdních kol omezit v prostoru (jen v části pěší zóny) a čase (pro vybrané období s největším pěším provozem). Protože je zóna určena primárně chodcům, jakékoli vodorovné značení či jiný typ povrchu vhodnější pro průjezd jízdních kol musí mít opodstatnění.

4. ZKLIDŇOVÁNÍ

Opatření pro lokální zklidnění provozu jsou zpravidla používána v rámci zklidněných zón, ale také mohou být aplikována samostatně anebo jako součást liniového zklidňování vybrané komunikace. Nejčastější možnosti: (1) Zpomalovací prahy a polštáře; (2) Vychýlení ze směru jízdy; (3) Zúžení komunikace; (4) Hrdla. Mezi opatření lze zařadit i komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel. Co zatím neumožňuje naše legislativa:

5. CYKLISTICKÁ ULICE (jako výhled, se změnou legislativy)

Cyklistická ulice (holandsky Fietsstraat, německy Fahrradstrasse) je prvek, který česká legislativa nezná. V případě, že intenzity motorové dopravy jsou malé, je neekonomické budovat a provozovat samostatnou cyklostezku a paralelně komunikaci pro motorová vozidla. Princip cyklistické ulice spočívá v tom, že ač je provoz na komunikaci společný jako kdekoliv jinde bez opatření pro cyklisty, cyklisté zde užívají práv jako chodci v pěší zóně, tj. nesmí být nikým omezeni. Automobil je zde hostem.

Dopravní zklidňování však nespočívá pouze v tvrdých opatřeních, která zpomalí provoz tím, že změní chování řidičů. Mělo by být chápáno jako komplexnější koncepce, zahrnující veškeré typy aktivit, jejichž cílem je řídit prostor ulice tak, aby byl vstřícný vůči bezmotorové dopravě. Když tedy uvažujeme o zklidnění dopravy, nejsou to jen zařízení jako zpomalovací prahy, odchylovače, okružní křižovatky, dopravní šikany a zúžení ulice, ale jakékoliv opatření a aktivita, která dopravu zpomaluje. Příkladem je transformace celé (rezidenční) ulice v tzv. "yield street" nebo "woonerf"; opatření, která umístí chodce a cyklisty na vozovku a přimějí řidiče k větší pozornosti; umělecké nebo barevné objekty umístěné vprostřed vozovky; drsnější povrch vozovky; změna barvy nebo designu oplocení a fasád budov atd. Účelem těchto opatření je usnadnit společné sdílení a užívání uličního prostoru, a protože je jejich cílem snížit rychlost a objem dopravy v ulicích, musejí být nedílnou součástí koncepce zklidňování dopravy.

Jednosměrné ulice a nemotorová doprava

Hlavním principem pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být průjezdnost komunikací pro jízdní kola. Nejčastějším opatřením je zajištění obousměrného provozu jízdních kol pomocí tzv. „cykloobousměrek“ s omezením automobilové dopravy v jednom směru, resp. s povolenou jízdou cyklistů v protisměru. Je jen málo takových opatření, která vyvolávají tak rozporuplné reakce, jako právě cykloobousměrky. Pokud často dopravní specialisté argumentují tím, že toto opatření nelze zřídit, ať už kvůli zákonu, vyhlášce nebo normě, tak bychom si měli nejprve uvědomit, co od tohoto řešení očekáváme. Pokud

chceme opravdu podpořit cyklistickou dopravu ve městech, pak cyklisty do jednosměrek pustit musíme.

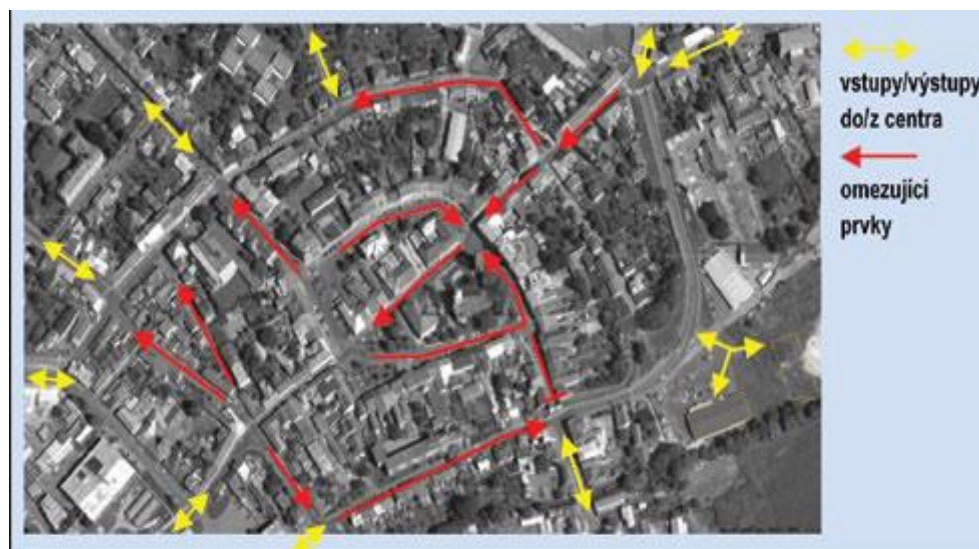
KDE JE PROBLÉM A JAK VZNIKL?

Jednosměrné ulice zpravidla vznikají z důvodů nedostatečných šířkových poměrů, nebo požadavku snížit atraktivitu průjezdu nežádoucí tranzitní automobilové dopravy, zvýšení kapacity parkování v území, nebo kombinací výše uvedených aspektů. Tato opatření však s sebou přináší zásadní zhoršení možnosti průjezdu územím pro cyklisty a cyklistika se pak stává mnohem méně efektivním a konkurenceschopným způsobem dopravy. Cyklodoprava je tak nadbytečně zatížena negativními vlivy automobilové dopravy i na té nejnížší úrovni obslužných komunikací, pro kterou bývá nejefektivnější, aniž by jí tato ztráta byla jakkoliv kompenzována v nadřazené komunikační síti. V této souvislosti je nutné připomenout, že v souladu se zajišťováním rovnocenných podmínek jednotlivých druhů dopravy dle přijatých strategií je snaha o co nejjednodušší, nejpřímější a nejméně komplikovaný průjezd územím pro cyklisty žádoucí v rámci zvyšování prostupnosti území pro nemotorovou dopravu oproti stávajícímu stavu. To je rozdíl oproti dopravě automobilové. Pro tu je vzhledem k její prostorové náročnosti, charakteristice pohybu a minimální vzdáleností pro reálnou efektivitu vykonané jízdy v kompaktním polyfunkčním městském prostředí zpravidla vyžadován pravý opak.

Zavedení obousměrného provozu cyklistů v ulicích s jednosměrným provozem tak v případě městské zástavby pouze částečně navrací původní komfort prostředí pro bezmotorovou dopravu, pro kterou bylo toto území primárně vystavěno a s jejímž významným podílem na dopravních výkonech zvláště v koncové obslužné funkci území je schopno fungovat efektivněji. Vysoké procento jednosměrných komunikací nabízí dostatečně široký profil pro bezpečné míjení dvoustopého a jednostopého vozidla.

JEDNOSMĚRNÉ ULICE – PRO CYKLISTY OBOUSMĚRNĚ

V menších městech není významná část vnitroměstské dopravy uskutečňována individuální automobilovou, nýbrž cyklistickou dopravou s pozitivními dopady na životní prostředí, dopravu v klidu, bezpečnost chodců atp. Častým problémem je ovšem přístupnost centra města cyklistům, neboť je zde vybudován systém jednosměrných ulic, který usměrňuje



pohyb automobilů a do jisté míry tak žádoucím způsobem zklidňuje centrální zóny měst. Protože jsou však cyklisté účastníky silničního provozu stejně jako motoristé, jsou i oni při pohybu v centru města stejně omezováni, i když k tomu není racionální důvod. Výsledkem tohoto stavu je pak

permanentní porušování zákazu vjezdu do jednosměrných ulic ze strany cyklistů, neboť jiné řešení v praxi není možné. Akceptovat jednosměrné ulice totiž znamená třeba objet celé centrum města, což je pro cyklisty naprosto nepřijatelné a nesmyslné. Cyklista se totiž chová velmi podobně jako chodec. Vyvíjí fyzickou námahu vlastním tělem, a proto hledá co nejkratší trasu. Cyklista zároveň svou charakteristikou pohybu často vůbec nemusí bránit plynulosti provozu oproti motorovým vozidlům.

Na schématu vlevo jsou vyznačeny vjezdy/výjezdy do/z centra „modelového města“ a omezující prvky v podobě jednosměrných ulic. Je vhodné si uvědomit, kudy je nucen cyklista projet, pokud jede např. ze severu na jih, nebo z východu na západ.

Řešením, které má za cíl umožnit volnější, resp. legální pohyb cyklistů po městě, je zobousměrnění jednosměrných ulic pro jízdní kola, neboť pohyb cyklistů po městě na rozdíl od pohybu motoristů není třeba usměrňovat. Problémem, který je v tomto případě nutné vyřešit, je koexistence automobilové dopravy v jednom směru a cyklistické dopravy v obou směrech. Vyžaduje to tedy více respektu ze strany motoristů a naopak od cyklistů, alespoň pro začátek, více předvídatosti v nezvyklé situaci či z případného nepochopení ze strany motoristů při pohybu v této nově zřízené „cyklo-obousměrné komunikaci“. Samozřejmě problém nelze paušalizovat a tedy předjímat nejlepší řešení. Záleží na konkrétní situaci. Častým problémem při zřizování obousměrných komunikací pro cyklisty je nedostatek prostoru pro vzájemné míjení s protijedoucími dvoustopými vozidly. Jedním z řešení mohou být výhybny v místech výjezdů, nebo zkrátka jen vynechaná parkovací místa v dostatečných rozestupech. Obdobně je řešen provoz na obousměrných jednopruhovách komunikacích.

Příloha 5. Návaznost na parkovací politiku

„Říká se, že jsme zdědili historický dluh v podobě nedostatku parkovacích míst. Není to pravda. Jediný dluh, který jsme zdědili je v nás samotných. A tak zatímco Evropa pracuje na smysluplných projektech a mění tvář veřejného prostoru, my jsme zpravidla ani nestačili zahájit proces dialogu, který je základem pro nové pojetí podoby našich měst.“

Petr Horský – Předseda Rady České parkovací asociace z.s.p.o.

Politika a management parkování jsou klíčové oblasti pro městskou mobilitu a zvládnutí jejich negativních dopadů. Vzhledem k tomu, že počet majitelů aut neustále roste, bude růst i poptávka po parkovacích místech a většina měst a obcí bude muset mnohé z níže uvedených otázek řešit. Je třeba ale vytvořit takovou parkovací politiku, která si dokáže poradit s negativním vlivem automobilové dopravy ve městě, a přitom podpořit podnikání a ekonomiku města. Jde tedy především hledání rovnováhy.

K politice veřejného parkování neodmyslitelně patří jisté napětí mezi třemi hlavními cíli, které má většina měst: rozvoj místní ekonomiky (zachování ekonomické životaschopnosti), zvyšování příjmů z poplatků za parkování a řízení poptávky po dopravě. Druhé dva cíle znamenají nutnost snižovat počet parkovacích míst a/nebo zavádět poplatky za jejich použití, zatímco v rámci prvního cíle se obvykle tvrdí, že je třeba vybudovat co největší možný počet parkovacích míst, aby se nestalo, že některá komerční aktivita nebo vnitřní investice související s automobilovou dopravou z oblasti zmizí. Ačkoliv optimální rovnováhy mezi

těmito třemi cíli nelze vždy dosáhnout, je zřejmé, že pokud jeden z nich převáží na úkor ostatních, ocitnou se město pod značným tlakem veřejnosti.

Další informace k parkování můžete získat ze dvou evropských projektů a z případné nabídky managementu parkování ve vašem městě.

- [Transport learning - Management parkování](#)
- [PUSH&PULL - Management parkování](#)
- [Návrh architektury regulace parkování](#)
- [Zajímavosti, rozhovory, články](#)