Generel cyklistické dopravy na území města Český Brod

únor 2013

Bc. Marek Binko

Obsah

Úvod - motivace 3
Legislativní podpora navrhování infrastruktury pro cyklistickou dopravu 4
Podmínky pro cyklistickou dopravu 5
Systém cyklistické dopravy - doporučená opatření 7
Zvýšení bezpečnosti cyklistů 7
Odstranění bariér pro cyklisty 9
Nové trasy pro cyklisty a pěší 13
Parkovací infrastruktura 17
Použité zdroje 21

Úvod - motivace

Základní pravidlo pro zpracování generelu cyklistické dopravy aneb z bodu A do B rychle, pohodlně a bezpečně.

V českých městech, až na světlé výjimky, většinou cyklostezky nevytváří ucelenou síť. Český Brod zde není bohužel výjimkou. Cyklista se nemůže dostat rychle, pohodlně a bezpečně ze svého bodu A do bodu B. Stačí si jen změřit, kolik metrů se dá ujet na kole, aniž by člověk nenarazil na jedinou bariéru. Není to jen o cyklostezkách, jak se řada lidí domnívá, ale i o integraci do současného prostoru. Člověk na kole se přeci může pohybovat všude kromě dálnic, silnic pro motorová vozidla (a pokud mu je více než 10 let, tak by neměl ani na chodníky). Záleží pak na tom, jak je vnímán ostatními, jak se chová sám, tedy zda prostor, kterým se pohybuje, je pro něj bezpečný a zda není nebezpečný on pro někoho dalšího.

Striktní dodržování oddělování všech ode všech se v praxi neosvědčuje. Jednak na to nejsou finanční prostředky ani prostor, a jednak (pohledem dopravním) to mnohdy nefunguje ani v rámci bezpečnosti a plynulosti provozu. Pocit minima omezení při pohybu ve „svém koridoru“ pak ovlivňuje chování v místech křížení. V těchto místech pak dochází k mnohem závažnějším kolizím než v případě sdíleného prostoru, kde je každý uživatel „obezřetnější neustále“, což v případě, že se zažije, má efekt celkové větší ohleduplnosti, a to nejen v dopravě, ale také s přesahem společenským. Průměrná rychlost chodce ve městě je cca 4 - 5 km/h, cyklisty cca 15 - 20 km/h, automobilu cca 30 - 50 km/h. I proto je vhodné cyklisty začleňovat do hlavního dopravního prostoru, tedy mezi automobily a nikoliv mezi chodce. Z toho pak ale vyplývají i opatření k omezení rychlosti automobilů za účelem zvýšení bezpečnosti všech uživatelů pozemní komunikace.

Tuto problematiku může pojmout již územní plánování, a to ve velkém i malém měřítku. Územní plánování musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížděk a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla konkurenceschopná a bezpečná. Výchozím bodem je zapojit do věci urbanisty společně s dopravními inženýry vyzbrojené politickou vůlí, kteří budou klást důraz na zpřístupnění veřejných prostor i pro lidi na kolech.

Česká republika má zákony, vyhlášky, technické podmínky a normy, které vytváří zatím relativní prostor pro to, aby mohla být výrazně podpořena cyklistika v našich městech. Legislativa a technická literatura však nemůže pojmout jednotlivosti a specifika každého území a především pak nemůže pojmout koncepci území. K tomu mají sloužit koncepční dokumenty, které se po odsouhlasení stanou územně plánovacími podklady, resp. dokumenty, které je nutno dle stavebního zákona respektovat.

Tento podpůrný pilíř by se dal tedy spíše nazvat „myslete, jak projektovat a koncipovat moderní město tak, aby dalo lidem možnost jezdit na kole celý život a prospívat tak jejich vlastnímu zdraví i životnímu prostředí“.

Aby město bylo příjemné pro život, musí umožňovat mobilitu pro všechny. Musí být dobře dostupným městem, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Existují však početné skupiny obyvatel, jako jsou děti, mládež a senioři, které se potýkají s vážným omezením své

mobility. Stále existuje mnoho částí měst, která jsou koncipována pouze pro pohyb automobilem, čili pro dopravní prostředek, který tito lidé nemohou dle libosti používat. Takový prostor brání chůzi i jízdě na kole a limituje život velké části obyvatel.

Jako příklad je možno vzít dopravu dětí do školy na kole. Média často uvádí, jak je špatné, že se dnešní děti vůbec nehýbou, jak stále více českých školáků je obézních. Ti z rodičů, kterým se ještě podaří dítě přemluvit, že nemusí kilometr, který mají do školy, jezdit autem, ale na kole, musí však denně trnout. Všeobecné ignorování cyklistické dopravy zkrátka vede k tomu, že dítě, které chce jet bezpečně do školy na kole, musí jet buď po chodníku anebo vůbec. Prakticky lze konstatovat, že závislost dětí a seniorů na jiných lidech zbytečně zatěžuje prostor a samozřejmě i čas ostatních, zpravidla ekonomicky aktivních lidí, což má negativní vliv i na sociální a ekonomický vývoj a fungování nejen jedince, ale i společnosti.

Zajištění infrastruktury pro cyklisty vyžaduje dostatek místa ve veřejném prostoru. Obce jsou nuceny poskytnout velkou část svého prostoru automobilové dopravě. Pokud by obce přeorganizovaly svou dopravu efektivnějším způsobem, např. podpořily jinou než automobilovou dopravu nebo zrušily nadbytečné výjezdy, získaly by prostor i pro cyklistickou infrastrukturu.

V případě menších měst může být reorganizace veřejného prostoru kvůli dopravě problém. Zlepšit celkovou dopravní situaci v těchto menších obcích by mohlo vybudování místního obchvatu a zároveň snížení kapacity v ulicích vnitřního města. Kapacitu lze snížit tím, že prostor poskytneme právě cyklistické infrastruktuře. Tato opatření nesmíme realizovat jako izolované akce, musí být rozvíjena koordinovaně a integrovaně.

Všeobecná shoda panuje nad rovnicí: Bariéra, kolizní místo nebo úsek = zajištění opatření pro nápravu.

Zřizované opatření pak může být buď organizačního charakteru, nebo představuje vyznačení cyklopruhů, resp. vybudování cyklostezky atp. Jednotlivá opatření jsou sice velmi důležitá, ale hlavní výzvou pro česká města je přehodnocení celého pohledu nejen na dopravní systém města, ale především na veřejný prostor. Vnímání potřeb cyklistů musí být zkrátka nedílnou součástí celkového dopravního řešení, jako se tomu postupně děje v celé Evropě.

Zástupci samospráv v některých městech se dnes soustřeďují hlavně na dostavbu silniční sítě s tím, že tak bude problém dopravy vyřešen a teprve pak se lze v klidu věnovat dopravě ostatní. To je ale běh na dlouhou trať, mnohdy trvající až 20 let. Potřeby obyvatel jsou však i jiné, než se pohybovat pouze automobilem. Výsledkem je jen hašení požárů, aneb odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod. Chybí tu preventivní opatření. Stále u nás na všech úrovních přetrvává pasivní dopravní politika, kdy se dopravní návrhy silničních staveb přizpůsobují situaci vzniklé boomem automobilismu. Je třeba se přeorientovat na aktivní politiku a dopravu regulovat a řídit, ne se jí jen přizpůsobovat. Dopravní koncepce v evropském měřítku znamená podporovat všechny druhy dopravy, nejen zrovna tu, která přetlačuje jinou.

Legislativní podpora navrhování infrastruktury pro cyklistickou dopravu

ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací, bod 10.4.1.2:

Návrh cyklistické infrastruktury je nedílnou součástí řešení dopravní soustavy obce a má být především plánováním nabídky pro rozvoj této dopravy. Pro cyklistickou dopravu má být v obci vytvořena ucelená síť, která umožní plošnou dopravní obsluhu a kvalitní spojení potenciálních zdrojů a cílů včetně širších regionálních vazeb. Trasy pro cyklisty mají být zřizovány všude, kde to prostorové podmínky místních komunikací umožní. V obytných částech obcí se doporučuje zřizovat cyklistické stezky pro děti.

Technické podmínky TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (EDIP Liberec, 2006):

Základní zásady navrhování sítě cyklistických tras:

1. ucelenost sítě
2. spojení zdrojů a cílů
3. atraktivita sítě (bezpečnost, délka trasy)
4. srozumitelnost sítě (logické vedení tras)

Podmínky pro cyklistickou dopravu

Smyslem je vytvářet podmínky zejména pro každodenní používání cyklodopravy. Pro to je třeba nejprve popsat dominantní zdroje a cíle cest, na základě kterých může být definována síť cyklistických tras.

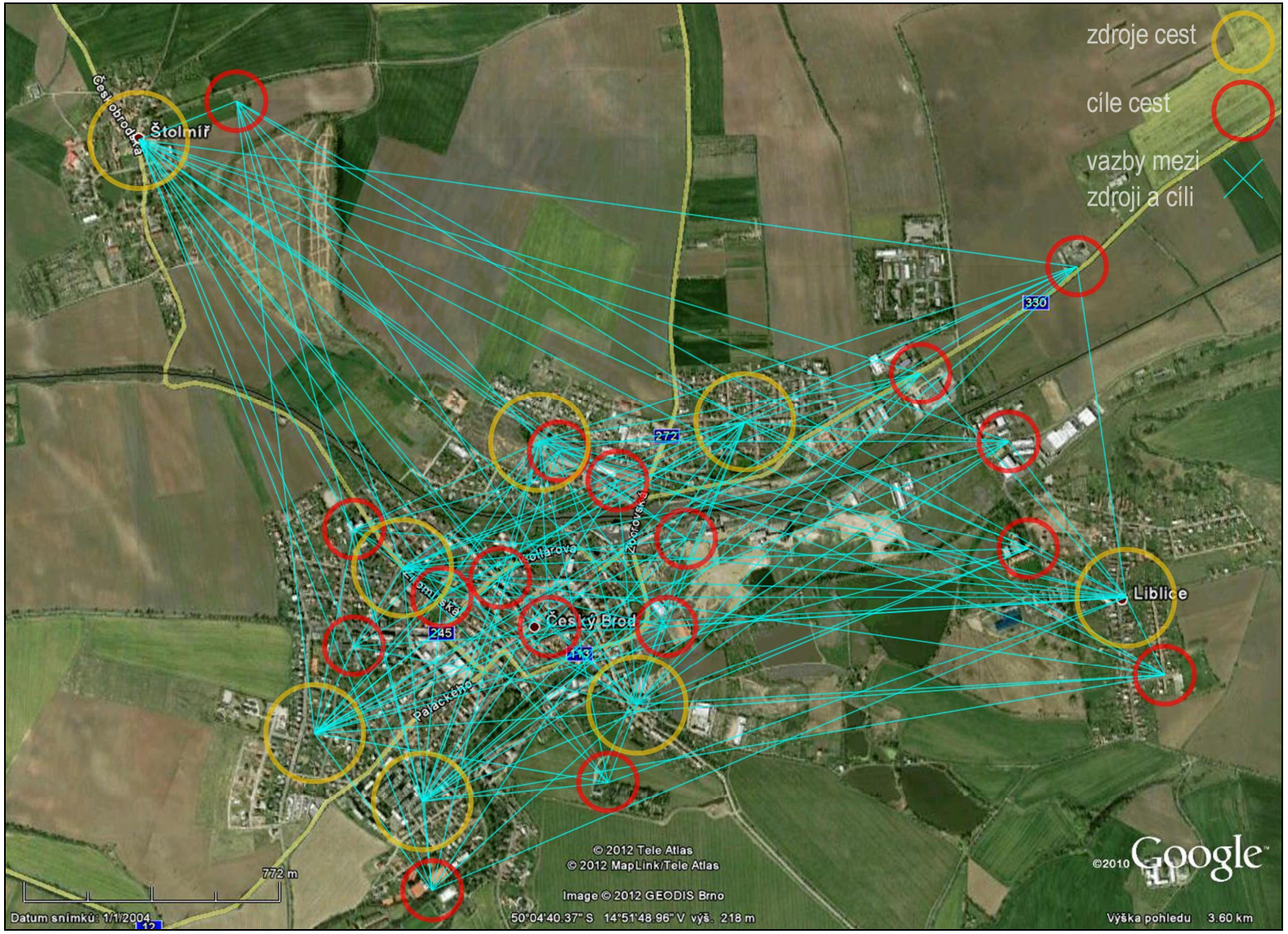
Zdroji cest na území města Český Brod jsou lokality bydlení, zejm.:

- sídliště Jahodiště
- část města za nemocnicí
- část města podél Žitomířské ulice
- část města Mexiko
- část města Škvárovna
- část města Malechov
- Štolmíř
- Liblice

Cíli cest na území města Český Brod jsou zejména lokality pracovišť, škol, obchodů aj., zejm.:

- nádraží
- základní a střední školy
- průmyslové zóny v Mexiku a v Liblicích
- centrum města
- supermarkety Penny a Lidl
- sportovní areál Kutilka a fotbalové hřiště v Liblicích
- nemocnice
- městský hřbitov a hřbitov ve Štolmíři

Rozložení zdrojů a cílů cest vč. vazeb mezi nimi je uvedeno na následujícím obrázku:



Velká část spojnic zdrojů a cílů cest je vedena po silnicích II. třídy, v centru města navíc s malou šířkou a relativně velkým automobilovým provozem. To často neposkytuje cyklistům dostatečný pocit bezpečí a tak raději volí jiný způsob dopravy.

Přestože se Český Brod nachází v těsné blízkosti Polabí, kde je velká tradice každodenního používání cyklodopravy, není zde používání jízdního kola pro každodenní cesty příliš rozšířeno. Důvodem k tomu nejsou geografické podmínky, neb výškové rozdíly ve městě jsou malé (cca 215 - 240 m n. m.), ale spíše bariéry na straně neatraktivity infrastruktury v podobě nebezpečných komunikací či absence cyklistické infrastruktury.

Rekreační potenciál cyklodopravy v okolí Českého Brodu není dosud příliš využit. Český Brod není mezi cykloturisty (ani turisty) příliš znám, čemuž odpovídá i úroveň cykloturistického (i turistického) značení. Z Českého Brodu je vyznačena pouze cyklotrasa č. 0088 Dobré Pole - Kostelec nad Černými lesy - Český Brod, v okolí jsou pak ještě cyklotrasy č. 0089 a 8206 v Tuchorazi, č. 8206 a 8211 v Tismicích, č. 8209 a 8211 v Rostoklatech a č. 8209 v Březanech II, Černíkách, Kounicích a Poříčanech. Dále je vyznačena tzv. Středočeská ovocná stezka, která je v zájmovém území vedena z Českého Brodu do Štolmíře a Březan II a mezi Tismicemi, Tuchorazí a Kšely.

Systém cyklistické dopravy - doporučená opatření

Zvýšení bezpečnosti cyklistů

Pro zvýšení bezpečnosti cyklistů na pozemních komunikacích lze v podmínkách Českého Brodu využít dva způsoby opatření:

1. vyznačení piktogramových koridorů pro cyklisty vodorovnou dopravní značkou č. V 20, která vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů.

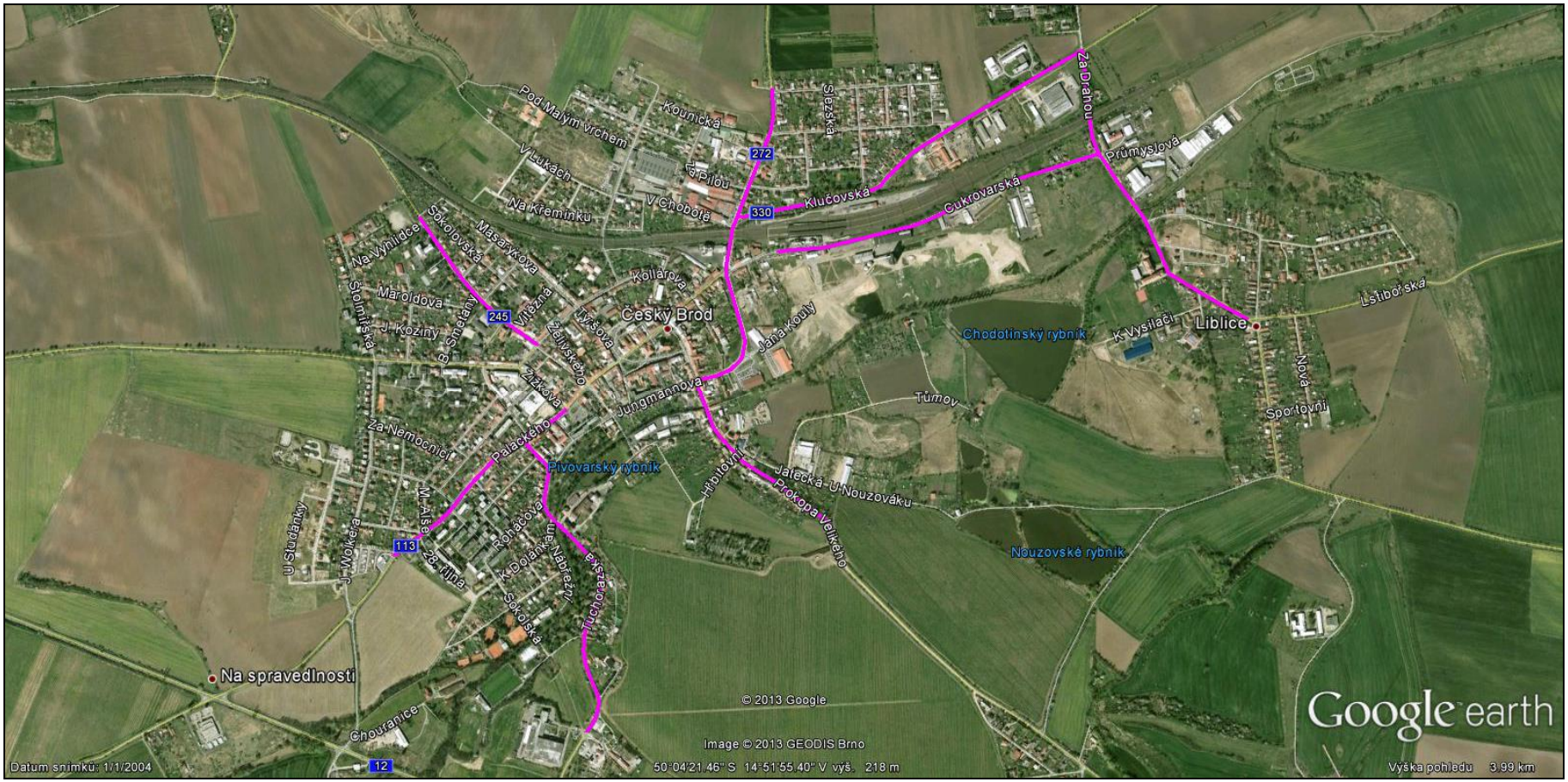
   Piktogramový koridor pro cyklisty by bylo možné v Českém Brodě využít na komunikacích se silným provozem a dostatečnými šířkovými poměry, např.:

   - Klučovská ul.
   - ul. Zborovská a Jana Kouly
   - ul. Palackého
   - ul. Prokopa Velikého
   - ul. Žitomířská
   - ul. Tuchorazská

V 20
Piktogramový koridor pro cyklisty

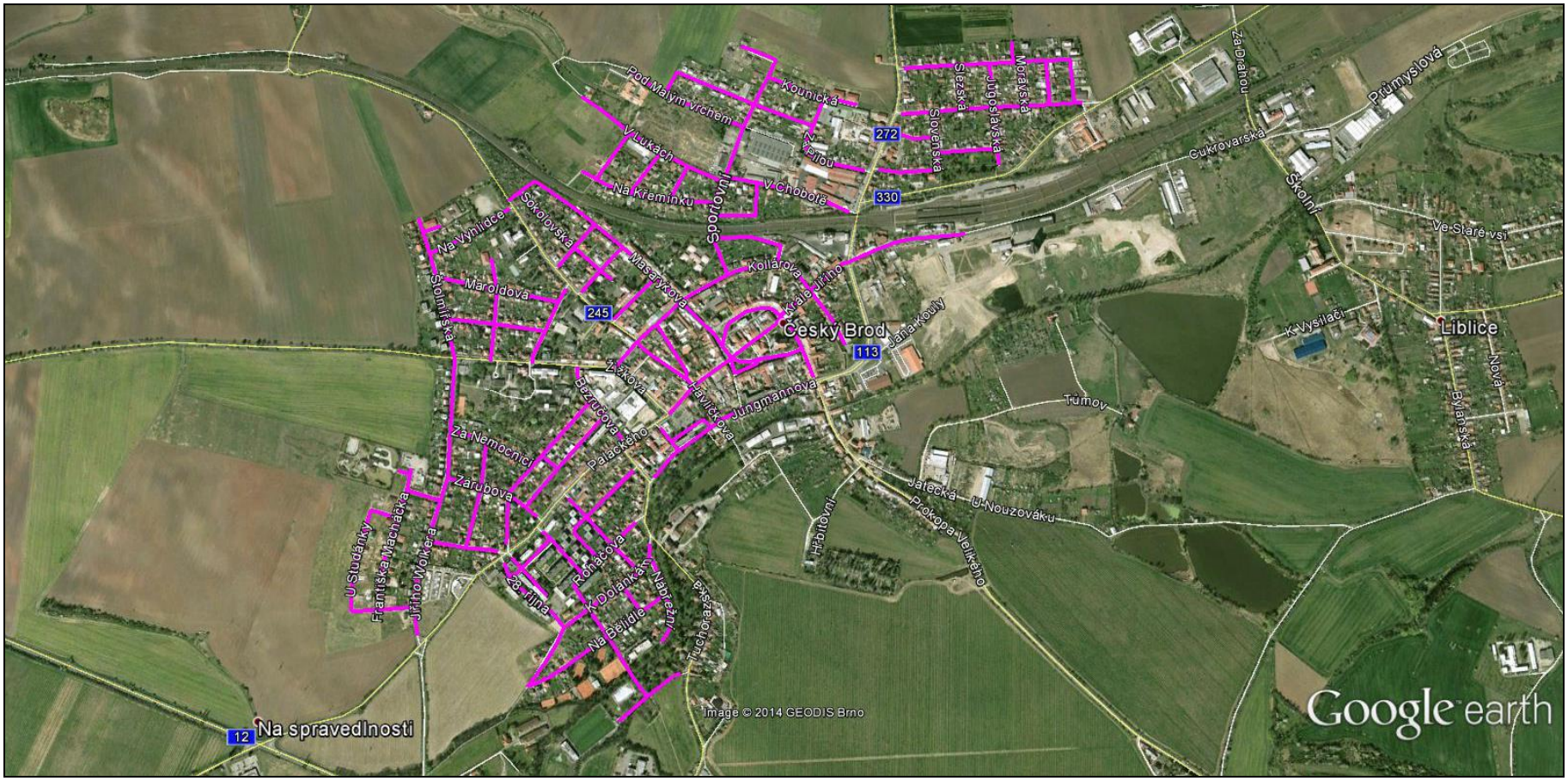
- ul. Cukrovarská a část ul. Krále Jiřího
- ul. Za Drahou a Školní

Vyznačení komunikací s návrhem na vyznačení piktogramových koridorů pro cyklisty:



2. snížení rychlosti automobilové dopravy, zavedení / rozšíření zón 30 km/h nebo obytných zón v centru města a v zónách města určených k bydlení na komunikacích s nedostatečnými šířkovými poměry a zároveň vysokou mírou provozu automobilů. V Českém Brodě (vyjma

Liblic, Štolmíře a Zahrad) by byly zóny 30 km/h vyznačeny všude vyjma ul. Klučovská, Zborovská, Jana Kouly, Palackého, Prokopa Velikého, Žitomířská, Žižkova a Tuchorazská, viz mapa:



Odstranění bariér pro cyklisty

Cyklista při výběru své trasy uvažuje podobně jako chodec, tj. vybírá trasu nejkratší, resp. s nejmenší fyzickou námahou. Pro to, aby trasa byla pro cyklistu atraktivní a aby si raději nezvolil jiný druh dopravy, je třeba odstraňovat bariéry jako např. jednosměrné ulice, schodiště, obrubníky aj.

1. zavedení cykloobousměrek tam, kde to šířkové poměry komunikace dovolí, a to i za cenu snížení kapacity pro parkování automobilů. Jednosměrné ulice v Českém Brodě tvořící bariéru pro cyklisty jsou:

   - Husovo náměstí a náměstí Arnošta z Pardubic

   - ul. Kollárova

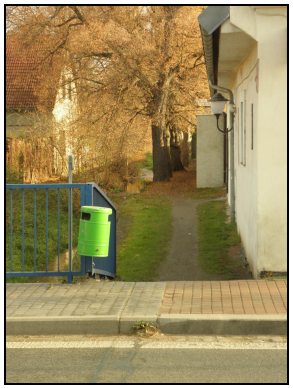
- ul. Želivského

- ul. Žitomířská

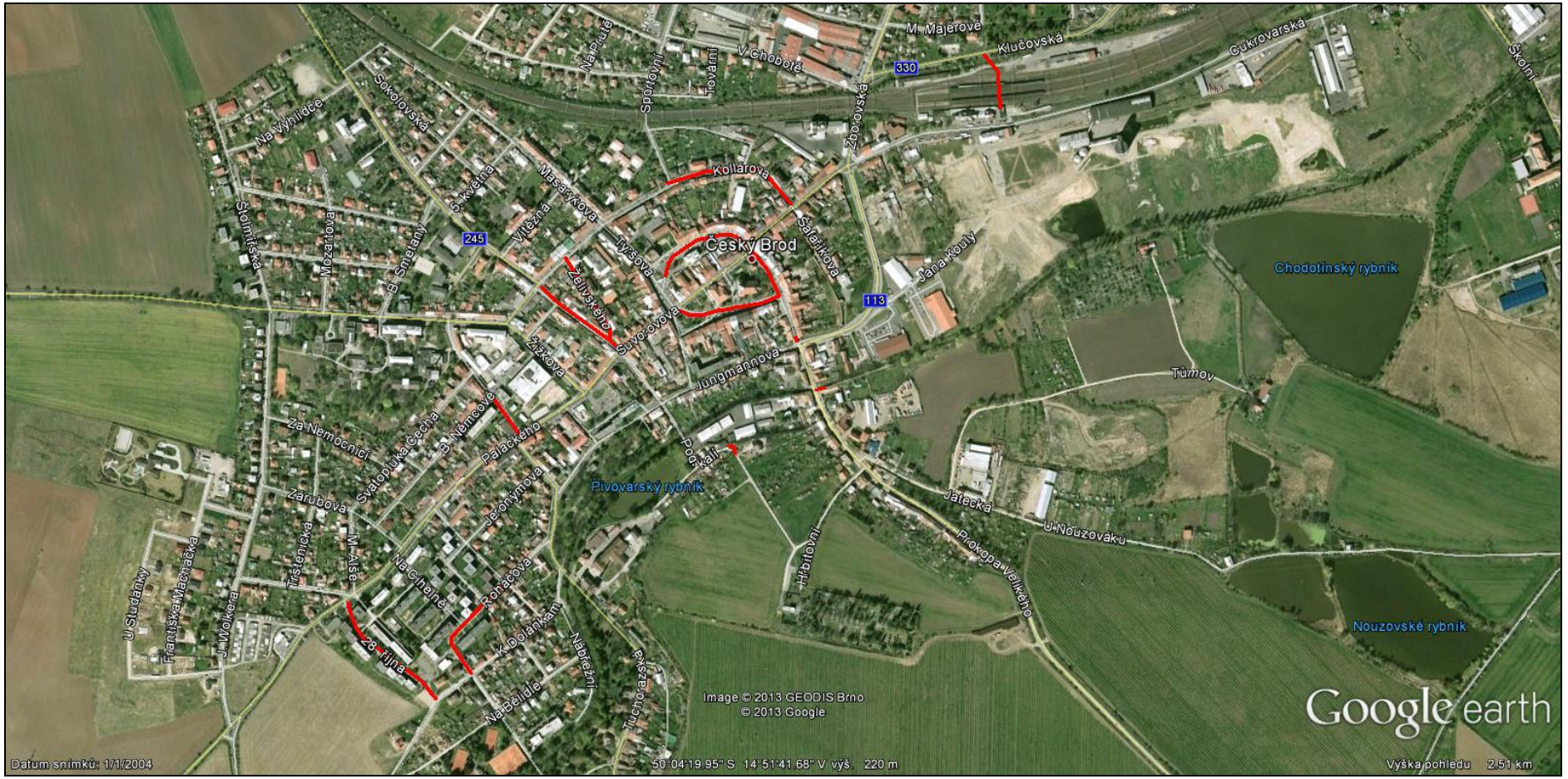
- ul. Bezručova
- ul. Rohářova
- ul. 28. října

2. zajištění bezbariérovosti terminálu veřejné dopravy (nádraží), tj. prodloužení podchodu na Škvárovnu a bezbariérový přístup na nástupiště vlaků

3. úprava schodišť a obrubníků pro cyklisty, zejména doplnění vodícího žlábku na schodiště v Podskalí, úprava obrubníku vč. úpravy dopravního značení u Kouřimské brány a úprava obrubníků při nájezdu na stezku Břetislava Jedličky-Brodského



Mapa s vyznačenými bariérami pro cyklisty v Českém Brodě:

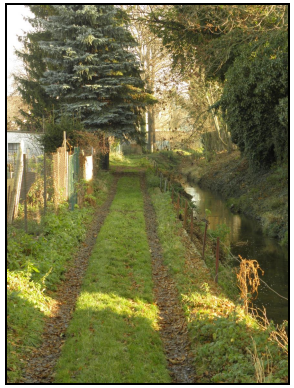


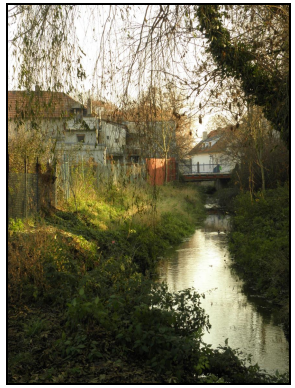
Nové trasy pro cyklisty a pěší

Pro rozvoj každodenního i rekreačního používání cyklodopravy je třeba rozšířit síť tras pro nemotorovou dopravu:

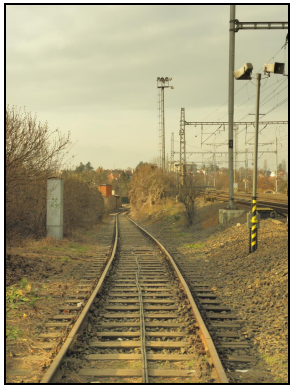
1. propojení jednotlivých částí města

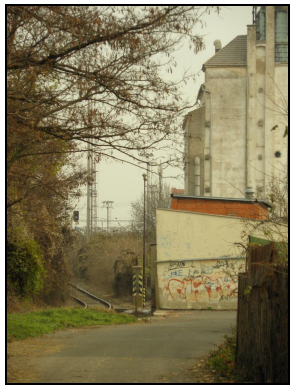
- polní cesta ze Štolmíře z ul. K Lukám do Českého Brodu ul. V Lukách
- stezka v pokračování Štolmířské ul. k silnici II/245 směrem ke Štolmíři
- stezka podél Šembery z Podskalí přes již existující stezku Břetislava Jedličky-Brodského do Liblic vč. propojení do obchodní zóny, areálu bývalého cukrovaru a okolo Chodotínského rybníku k ul. K Nouzováku

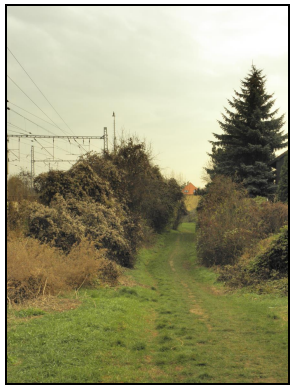




- stezka od nádraží v trase stávající koleje vlečky ZZN (podmínkou je zrušení vlečky ZZN) k ul. Sportovní a podél železniční tratě tzv. Dolinou k ul. Masarykova a Žitomířská







Mapa s vyznačenými novými stezkami v intravilánu města:

2. propojení města s okolními obcemi
   - stezka podél Šembery od sportovního areálu Kutilka pod silnicí I/12 k rybníku Podviňák vč. odbočky na Chouranice
   - stezka podél Šembery z Liblic do Klučova vč. propojení s ul. Na Parcelách
   - stezka podél Kounického potoka z ul. Pod Malým vrchem do Kounic s návazností na cyklotrasu č. 8209

- stezka z ulice Za Drahou k vodojemu a silnici II/272 ve směru do Kounic

Mapa s vyznačenými novými stezkami v extravilánu města:

Parkovací infrastruktura

Kvalita parkovací infrastruktury přímo ovlivňuje atraktivitu cyklistické dopravy pro každodenní používání (na rozdíl od rekreační funkce cyklistiky, kde parkovací infrastruktura nehraje tak důležitou roli).

Obecné požadavky na parkovací infrastrukturu:

- stabilní opření kola - musí být pevné, aby udrželo kolo i s nákladem (nákupem) nebo za silného větru
- pohodlné zajištění kola s možností uzamčení rámu bicyklu a alespoň jednoho kola, tedy nikoliv jen s možností uzamčení předního kola!
- má vyhovovat většině druhů a velikostí jízdních kol
- nesmí docházet k poranění osob ani poškození jízdních kol
- stojan musí být pevně ukotven v zemi (lépe zapuštěním) a neměl by tvořit překážku pro průchod a nevidomé
- dlouhodobá stání je třeba ochránit před povětrnostními vlivy
- provedení stojanů (a zastřešení) má odpovídat okolnímu prostředí
- umístění na viditelném místě, na veřejném prostranství, pokud možno v zorném poli cyklisty, např. v blízkosti vchodu do objektu
- větší zařízení je vhodné zajistit ostrahou (kamerovým systémem)

Některé typy stojanů lze sloučit i s jinými funkcemi, jako např. zábradlí, oddělovací sloupky, ochrany stromů, reklamní poutače obchodů, ale vždy musí splňovat výše uvedené podmínky.

Základní požadavky na vybavení parkovací infrastruktury jsou odlišné podle doby parkování:

1. krátká doba parkování do několika minut (např. krátký nákup v obchodě) = cyklostojan, ke kterému lze zamknout rám bicyklu a jedno (obvykle přední) kolo
2. střední doba parkování do cca 4 hodin (např. nákup v supermarketu, vyřizování na úřadě, návštěva lékaře, sportovního zařízení apod.) = cyklostojan, ke kterému lze zamknout přední i zadní kolo a rám bicyklu (nejčastěji stojan ve tvaru obráceného U, tulipánu nebo Y)

3. dlouhá doba parkování (např. parkování u nádraží, u školy, u zaměstnání) = cyklostojany jako u střední doby parkování navíc se zastřešením a trvalým (min. kamerovým) dohledem nebo cyklistické (uzamykatelné) boxy příp. úschovny, viz ilustrační foto z České Třebové:

Jako dílčí opatření lze využít nástroj příspěvku města na úschovné v úschovně Českých drah, a.s., na nádraží.

Příklad nefunkčního cyklostojanu zřízeného v rámci P+R v Českém Brodě a nevhodných cyklostojanů před budovou městského úřadu a před poštou v Českém Brodě:

Motivaci k instalaci funkčních cyklostojanů soukromých investorů lze provést např. podmíněním vydání stavebního povolení, povolením záboru veřejného prostranství, finanční spoluúčastí města. U investic města by mělo být vybudování parkovací infrastruktury samozřejmostí.

Mapa s vyznačením nejvýznamnějších lokalit se střední a dlouhou dobou parkování:

Použité zdroje

[1] ADOS, Alternativní dopravní studio, Aktualizace Generelu cyklistické dopravy v Uherském Hradišti, Brno, 2011

[2] Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Cyklistická doprovodná infrastruktura, Brno, 2010

[3] Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., České vysoké učení technické v Praze, Fakulta dopravní, Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty, Brno, Praha, 2008

[4] Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Principy a metody rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, aneb cyklistické desatero pro města, Brno, 2011

[5] www.cyklostrategie.cz

[6] www.nakole.cz