

ETAPIZACE

STAV SÍŤ - 2011

V současné době charakterizují cyklistickou síť (lépe řečeno komunikační síť města z pohledu uživatele kola) dvě skutečnosti:

1) Síť rekreačních cyklotras je díky dosavadní podpoře města a kraje poměrně dobře rozvinutá, nachází se na okraji města a je napojena na nadregionální či regionální síť. Je částečně využitelná pro dopravní cesty.

2) Z hlediska každodenního dojíždění do práce, školy a podobně je komunikační síť rozvinuta pouze částečně, je snaha cyklisty vést převážně v přidruženém dopravním prostoru. Toto má jistě opodstatnění na hlavních tazích motorové dopravy, je otázkou zda tento způsob volit i na méně frekventovaných komunikacích. Tomuto způsobu vedení cyklistů je věnována dostatečná pozornost. I tak je však často výsledkem této snahy vznik řady kolizních situací. V minimálním případě je jízda na kole znepříjemněna nutností sesedat, přerušovat jízdu, nepřispívá tedy k její plynulosti, pohodlnosti a tudíž rychlosti, která by mohla ve městě konkurovat motorové dopravě.

Tyto snahy upřednostňovat automobil jsou dány historicky. Kolo bylo v posledních 70. letech vnímáno jako dopravní prostředek minulosti. Urbanismus ovlivněný myšlenkami funkcionalismu z počátku 20. století a mylný dojem, že automobil vyřeší všechny dopravní cesty - to jsou hlavní viníci toho, že naše města nejsou již utvářena pro přirozený pohyb pěšky potažmo na kole, tj. vlastní silou, ale pouze pro pohyb autem či jinak motorově.

Generel z roku 2007 reagoval na převládající názor, že kolo je pouze doplňkovým dopravním prostředkem.

Z dosavadního počínání města je dobře patrná snaha o rozvoj cyklo dopravy. Ještě více je však patrna snaha vytvářet co nejlepší podmínky pro přesun autem, alespoň na hlavních tazích. Tato snaha je samozřejmě ukotvena již ve státní politice, v politice kraje atd. které je město, coby podřízená instance nuceno respektovat.

V případě nutnosti je to však často cyklo a pěší doprava, kdo musí dát tzv. přednost. Přitom často není možné činit pěší či cyklo spojení atraktivním, pokud se nezasáhne do prostoru, který obsadila auta.

Tento generel poskytuje návod, jak docílit toho, aby ježdění na kole bylo rychlé, bezpečné a příjemné. Jedině tak bude v Uherském Hradišti klesat podíl neudržitelných druhů dopravy, tedy těch motorových, a narůstat již tak v České republice bezprecedentní podíl cyklistů na dopravě.

NÁVRH - METODIKA

Navržená etapizace vychází především z aktuálních přepravních vztahů v rámci města. Hovoříme tedy o potřebách každodenní přepravy konkrétních osob, obyvatel města. Nejdříve bylo nutno se zaměřit na místa nejhustší zástavby a následně na nejpodstatnější cíle, tj. zjistit, odkud kam se nejčastěji lidé přepravují.

Rovněž za pomoci průzkumů, které, měl zpracovatel k dispozici a vlastních poznatků z terénu byly identifikovány komunikace, po kterých se cyklisté dnes přepravují především, ale i ty, po kterých se teoreticky přepravovat mohou, ale z nějakých důvodů to většinou nečiní, a zjišťovalo se, co jim v tom brání.

Byly identifikovány největší překážky pohybu na kole a v poslední fázi bylo vytipováno několik hlavních dopravních koridorů, na kterých by bylo třeba učinit procyklistická opatření tak, aby bylo co největšímu počtu lidí umožněno dostat se na kole bezpečně a rychle ke svým hypotetickým cílům. Několik navržených koridorů bylo nakonec v hrubých črtech podrobena projektové analýze - tj. zjišťovalo se, jaká konkrétní opatření by bylo možno na nich učinit. Tato opatření byla následně hrubě naceněna.

Ve fázi určování přednosti při realizaci - tzv. etapizace, pak byly na misku vah položeny tyto argumenty:

- je-li opatření součástí programu CentralMeetbike
- cena opatření na konkrétní trase
- přínos této trasy - počty obyvatel
- délka trasy a návaznost na již existující trasy
- stávající intenzity IAD, tj. otázky bezpečnosti
- snadnost realizace (tj. nutnost projednání, stavební opatření atd.)

Výsledkem je síť cyklo-opatření a jejich etapizace, kterou zde předkládáme

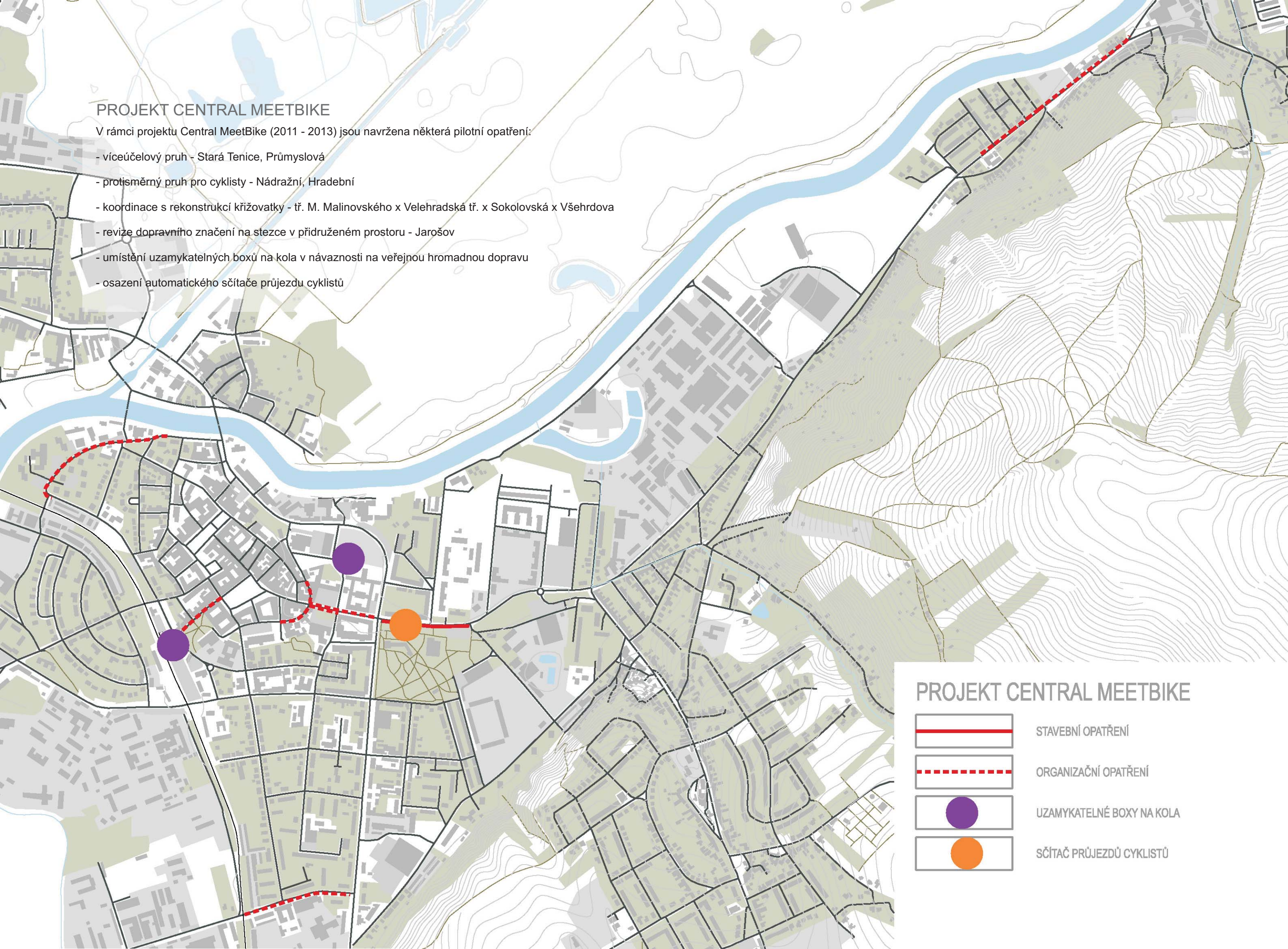
POSTUP ROZVOJE

	POUŽÍVANÉ TRASY
	EXISTUJÍCÍ STAVEBNÍ OPATŘENÍ
	EXISTUJÍCÍ ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ

PROJEKT CENTRAL MEETBIKE

V rámci projektu Central MeetBike (2011 - 2013) jsou navržena některá pilotní opatření:

- víceúčelový pruh - Stará Tenice, Průmyslová
- protisměrný pruh pro cyklisty - Nádražní, Hradební
- koordinace s rekonstrukcí křižovatky - tř. M. Malinovského x Velehradská tř. x Sokolovská x Všehrdova
- revize dopravního značení na stezce v přidruženém prostoru - Jarošov
- umístění uzamykatelných boxů na kola v návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu
- osazení automatického sčítače průjezdů cyklistů



PROJEKT CENTRAL MEETBIKE

	STAVEBNÍ OPATŘENÍ
	ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ
	UZAMYKATELNÉ BOXY NA KOLA
	SČÍTAČ PRŮJEZDŮ CYKLISTŮ

NÁVRH SÍŤE - PRVNÍ ETAPA VČ. CMB

První etapa obsahuje vedle realizací v rámci projektu Cental MeetBike další opatření.

V první etapě by měla být realizována nekonfliktní opatření na sběrných a obslužných komunikacích, které povedou ke zklidnění automobilové dopravy a bezpečnosti pohybu cyklistů např. zúžením, šikanou (ul. Štěpnická, Husova, J.E. Purkyňe, Zahradní, Revoluční).

Na lokální úrovni je třeba zpřístupnit pro cyklisty centrum města – legalizace vjezdu cyklistů bez omezení do rozšířené pěší zóny (v ul. Havlíčkova, Prostřední, Protzkarova s omezeným vjezdem období mezi 17:00 – 9:00 hodinou).

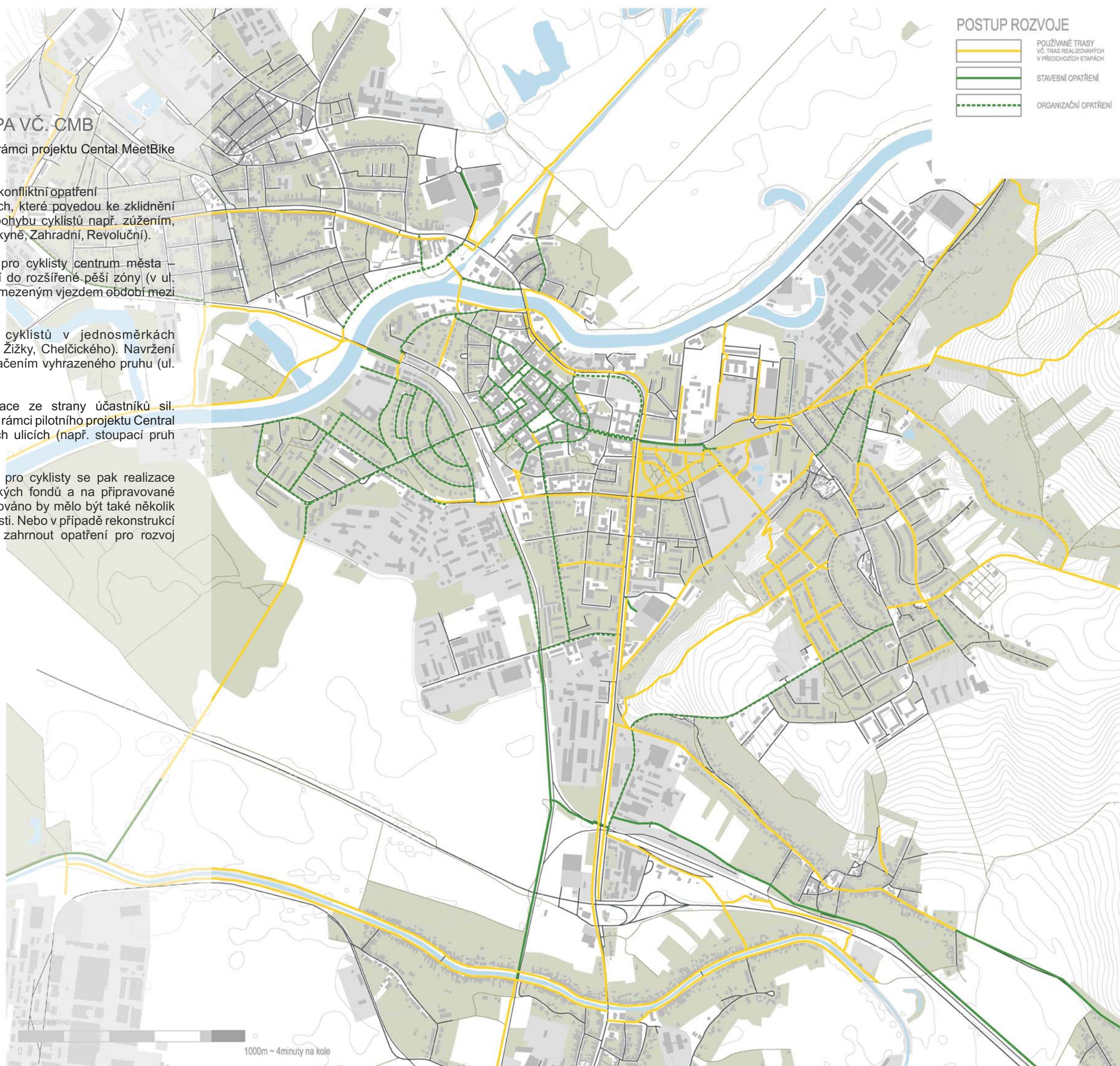
Povolení obousměrného provozu cyklistů v jednosměrkách (Františkánská, Prokopa Holého, Jana Žižky, Chelčického). Navržení nové jednosměrné komunikace s vyznačením vyhrazeného pruhu (ul. Svatováclavská).

V případě realizace a osvědčení (akceptace ze strany účastníků sil. provozu) víceúčelových jízdních pruhů v rámci pilotního projektu Central MeetBike řešit jejich rozšíření v dalších ulicích (např. stoupací pruh v ul. Větrná).

V rámci budování nových komunikací pro cyklisty se pak realizace zaměří na projekty s dotací z evropských fondů a na připravované projekty v pokročilé fázi příprav. Realizováno by mělo být také několik lokálních opatření pro zlepšení návaznosti. Nebo v případě rekonstrukcí uličních profilů či křižovatek je třeba zahrnout opatření pro rozvoj cyklistické dopravy.

POSTUP ROZVOJE

	POUŽÍVANÉ TRASY VČ. TRAS REALIZOVANÝCH V PŘEDCHOZÍCH ETAPÁCH
	STAVEBNÍ OPATŘENÍ
	ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ



NÁVRH SÍTĚ - DRUHÁ ETAPA

Po realizaci první etapy by měl být proveden detailní průzkum - sčítání cyklistů. Tato data jsou stěžejní pro případnou úpravu zde navržených opatření pro realizaci v druhé etapě. Jedině to bude zárukou, že infrastruktura bude sloužit dobře svým uživatelům, bude se zřizovat především tam, kde je nejvíce třeba a že peníze, které byly utraceny, byly utraceny účelně.

Ve druhé etapě by mělo být možné dobudovat zbývající síť, která umožní bezpečná spojení z městských částí do centra a částečně i mezi sebou navzájem. Rozšíření sítě pro rekreaci a odpočinek obyvatel Uherského Hradiště nebo pro přetrasování dálkových tras vedených v zelených koridorech podél řek.

Jelikož byly pro první etapu zvoleny ty opatření, kde se nepředpokládaly výrazné náklady na budování cyklistické infrastruktury, ve druhé etapě se objevují ty ulice, stezky nebo objekty, kde je situace složitější.

Hlavní ulice, na kterých by měla být opatření provedena jsou:

- Na Stavidle (víceúčelový pruh)
- 1. Máje (stoupací víceúčelový pruh)
- trasy podél řeky Moravy
- zelený koridor podél Staré Olšavy
- zelený koridor podél železniční tratě
- lávka přes Moravu
- lávka podél železničního mostu přes ul. Jiřího z Poděbrad
- rozšíření Myší díry pro bezkolizní pohyb cyklistů a chodců

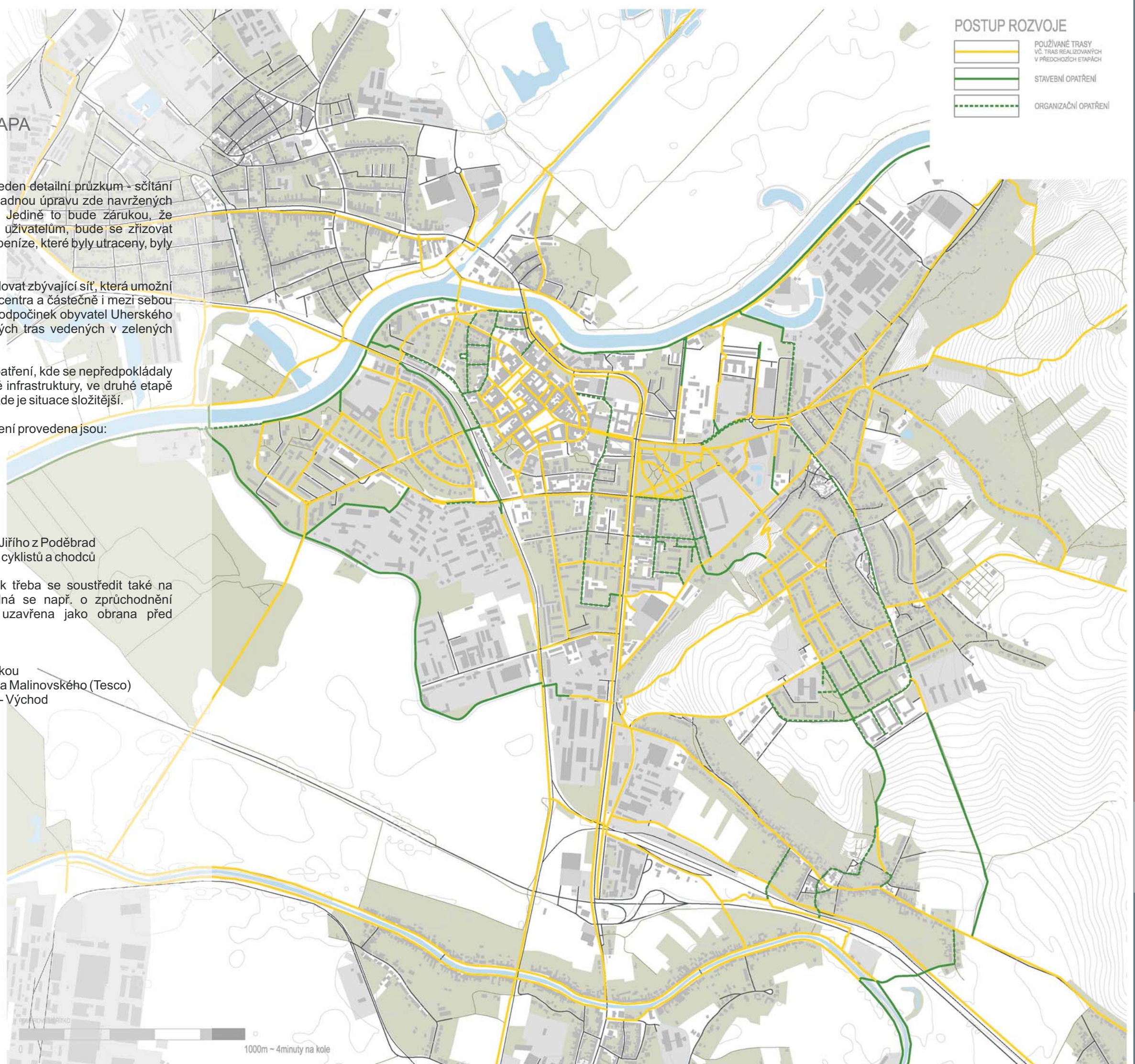
Kromě těchto hlavních koridorů je však třeba se soustředit také na drobné úpravy plošně po městě. Jedná se např. o zprůchodnění takových míst, která jsou záměrně uzavřena jako obrana před motorovou dopravou.

Příklady zprůchodnění:

- propojení ulic Na Rybníku, 28. října stezkou
- propojení náměstí Republiky - tř. Maršála Malinovského (Tesco)
- propojení městských částí Pod Svahy I. - Východ
- průjezd přes autobusové nádraží

POSTUP ROZVOJE

-  POUŽÍVANÉ TRASY
VČ. TRAS REALIZOVANÝCH
V PŘEDCHOZÍCH ETAPÁCH
-  STAVEBNÍ OPATŘENÍ
-  ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ





NÁVRH SÍTĚ - TŘETÍ ETAPA

Ve třetí etapě již bude dostatek času na projednání a realizaci všech stavebních opatření. Rychlost naplňování plánu bude otázkou zajištění finančních zdrojů.

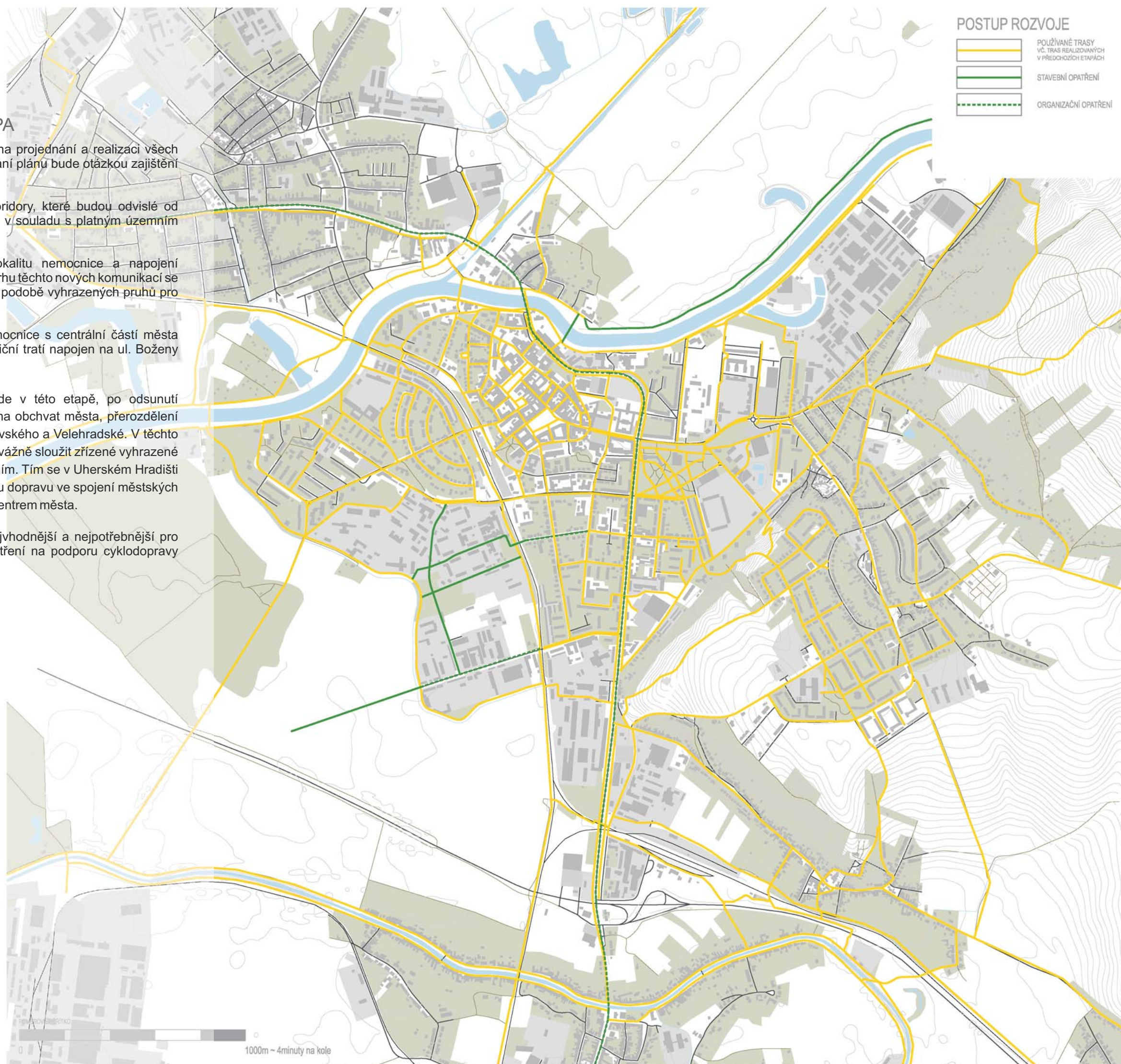
Zobrazená síť obsahuje výhledové koridory, které budou odvislé od naplňování rozvojových záměrů města v souladu s platným územním plánem.

Dle územního plánu se jedná o lokalitu nemocnice a napojení průmyslové zóny na obchvat I/50. V návrhu těchto nových komunikací se musí počítat s opatřením pro cyklisty v podobě vyhrazených pruhů pro cyklisty nebo víceúčelových pruhů.

Pro lepší propojení areálu bývalé nemocnice s centrální částí města bude sloužit nový podchod pod železniční tratí napojen na ul. Boženy Němcové.

Hlavním organizačním opatřením bude v této etapě, po odsunutí tranzitní (převážně nákladní) dopravy na obchvat města, přerozdělení dopravního prostoru tř. Maršála Malinovského a Velehradské. V těchto ulicích pro zklidnění dopravy budou převážně sloužit zřízené vyhrazené pruhy pro cyklisty s podélným parkováním. Tím se v Uherském Hradišti odstraní největší bariéra pro cyklistickou dopravu ve spojení městských částí Mařatice, Jarošov, Sady, Věsky s centrem města.

Tento koridor byl identifikován jako nejvhodnější a nejpotřebnější pro rychlý dopravní pohyb k realizaci opatření na podporu cyklo dopravy (především její bezpečnosti a plynulosti)



NÁVRH SÍŤE - ČTVRTÁ ETAPA

Zobrazená síť obsahuje výhledové koridory, které budou odvislé od naplňování dalších rozvojových záměrů měst Uherského Hradiště a Starého Města.

