

# SYSTÉM CYKLOTRAS

## ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ SÍŤ

Dobře navržená a spojitá síť cyklotras je důležitou součástí snah o podporu cyklodopravy.

Pro správný návrh je třeba definovat potřeby širokého spektra obyvatel města, kteří se na kole pohybují nebo by se rádi pohybovali. Potřeby jednotlivých skupin se od sebe mnohdy diametrálně odlišují. Zásady fungování systému přehledně vyjadřuje schéma.

### Dopravní koridory

Jako nosný prvek celého systému určujeme systém hlavních dopravních tras, které spojují hlavní oblasti bydlení s nejdůležitějšími cíli cest nejkratší možnou cestou. Tyto trasy z větší části využívají systém sběrných komunikací v území, tedy ulice typu Maršála Malinovského, (Sokolovská, Všehrdova), Jiřího z Poděbrad nebo J. E. Purkyně.

Jsou to ulice, které slouží jako dopravní koridory městské dopravě a IAD. Jedná se o nejlogičtější, historická spojení jednotlivých městských částí i z města ven. Jejich využití pro cyklisty je již dnes možné, především díky opatřením ve vedlejším dopravním prostoru. Je nutno si přiznat, že hustý cykloprovoz je často v kolizi s chodci a navíc, řešení v křižovatkách neklade důraz na plynulost provozu na kole, ale autem, což je často také na úkor bezpečnosti.

Tam, kde infrastruktura pro cyklisty chybí vůbec je možno řešit situaci souborem malých, levných a rychle proveditelných změn:

- vyhrazený pruh pro cyklisty
- víceúčelový pruh
- piktogramový koridor pro cyklisty
- prostor pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách atd.

Jak je vidět, jedná se především o vodorovné dopravní značení, které cyklistu pro ostatní provoz zviditelní, naučí především řidiče vnímat to, co by mělo ze zákona platit: cyklista je stejný účastník dopravního provozu, se stejnými právy. V mapových přílohách se tyto trasy objevují jako silná červená linka.

Ne všichni cyklisté, ať už používají kolo k dopravě ve všední den, nebo k rekreaci, jsou ochotni jezdit po frekventovaných městských třídách. Jedná se často o děti, ženy nebo seniory, i když se nejde omezení jen na tyto skupiny. Tito uživatelé potřebují poněkud jinou dopravní síť i když potřeba či směry spojení zůstávají stejné jako v předchozím odstavci.

Proto je třeba v rámci dopravní sítě hledat i trasy vedoucí po zklidněných ulicích, cyklostezkách, v parcích nebo po stejných hlavních dopravních trasách, ale ve vedlejším dopravním prostoru. Tyto trasy však musejí splňovat stejné kritérium přímosti a plošné dostupnosti, jako první - rychlé - koridory. Zklidněné koridory jsou často souběžné s těmi rychlými. Opatření na těchto trasách zahrnují především:

- plošné zavádění zklidněných zón (Tempo 30, obytné zóny) bez dalších opatření pro cyklisty
- vedení po stávajících cyklostezkách, účelových komunikacích, vhodných cestách parky atd.
- vedení méně frekventovanými ulicemi
- úprava komunikací – zklidňující prvky (prahy, šikany ...)
- průjezdy cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací

Tato opatření mají spíše plošný charakter umožňující zklidnění území. Trasy jsou v systému znázorněny oranžovou barvou. V tomto ohledu učinilo Uherské Hradiště velký kus práce a město je z velké části přístupné po koridorech tohoto typu.

### Rekreační koridory

Hlavním kritériem výběru této trasy uživatelem je především jeho bezpečnost a atraktivita (jízdniho povrchu a okolí trasy). Základem sítě takových tras je logicky již existující spojení podél řek. Navržená rekreační síť proto, aby byla funkční, musí spojovat oblasti bydlení s atraktivními cíli v rámci města i v jeho okolí. Pokud tato síť bude rozsáhlá a její okolí atraktivní, sama se stane atrakcí. Město má všechny podmínky pro vytvoření atraktivního prostředí nejen pro své obyvatele ale i návštěvníky.

Opatření na těchto trasách by neměla mít pouze dopravní charakter, tam, kde to prostorové podmínky dovolují, se vlastně jedná o budování lineárních parků s potřebným vybavením (odpočívky, občerstvení, infotabule, hrací a posilovací prvky atd.), jenom tak lze docílit synergického efektu, který ve svém důsledku vytvoří z takové sítě těžiště zájmu samo o sobě.

### Místní vztahy

Mimo koridorů celoměstského významu je třeba zajistit lokální vazby v území.

Pro zajištění místních vazeb pro nejširší skupinu uživatelů jízdniho kola je možné využít plošného omezení rychlosti, obytných ulic, popřípadě i chodníků, pokud tvoří souvislou nepřerušovanou linii.

Typickým opatřením, které nejen na lokální úrovni tvoří bariéru pro cyklistickou dopravu, jsou jednosměrné komunikace. Ty jsou zpravidla zřizovány ze dvou důvodů:

- omezení průjezdné dopravy (uvažována pouze motorová)
- získání prostoru pro parkovací stání

Ve většině případů nic nebrání dovolit cyklistům průjezd v protisměru. Jindy je třeba přeorganizovat parkování (mnohdy při zachování jeho kapacity). V metodické části je obsaženo mnoho variant uspořádání provozu v tzv. cykloobousměrkách.

Každá cykloobousměrka má význam přinejmenším pro ty, kteří v dané ulici bydlí, pracují či nakupují.

### Pěší zóna

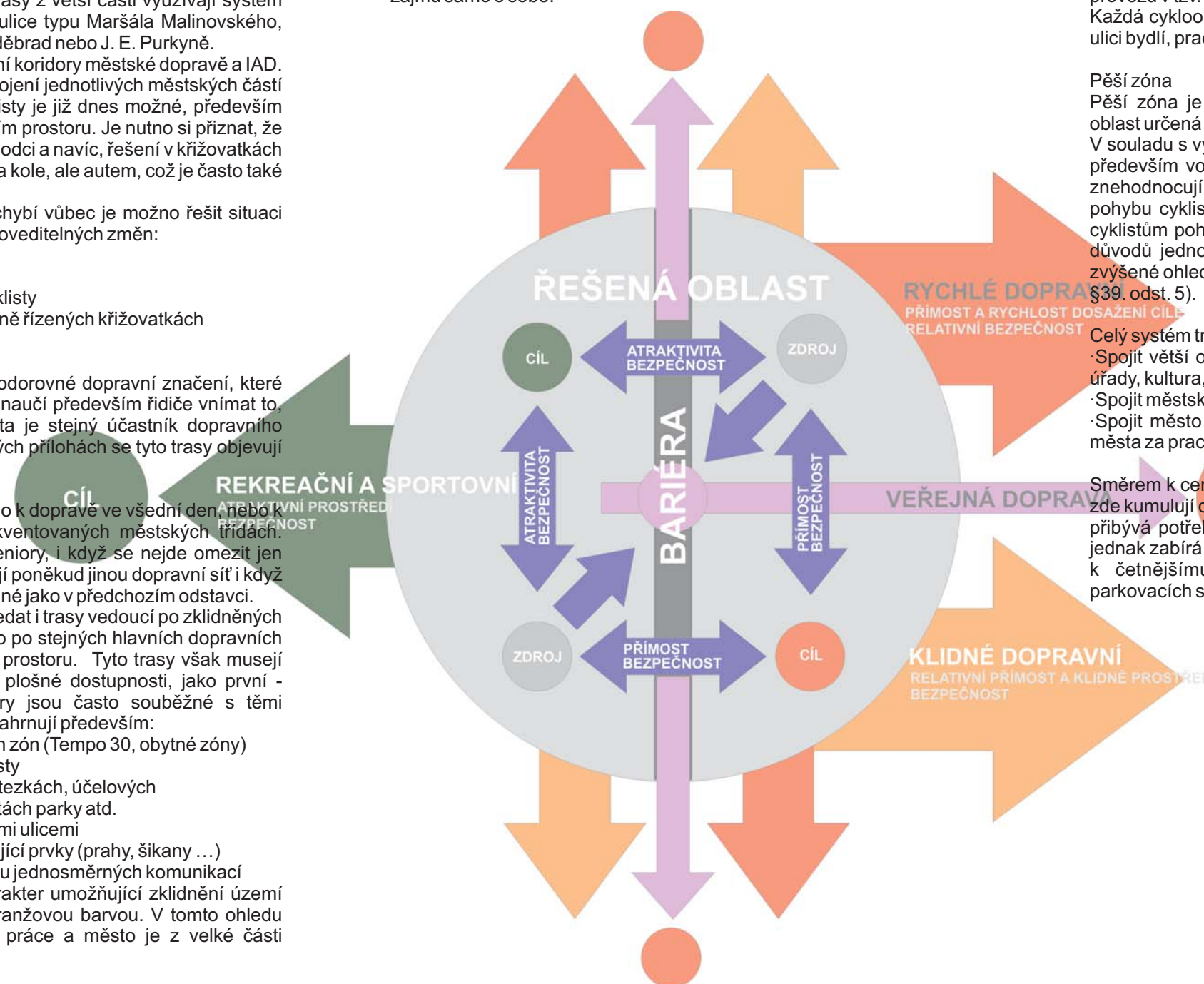
Pěší zóna je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená především chodcům, s regulovaným vjezdem vozidel.

V souladu s využitím území musí být regulace důsledná a musí se týkat především vozidel, které svým provozem prostředí pěší zóny nejvíce znehodnocují. A těmi jsou především motorová vozidla. Omezení pohybu cyklistů v zásadě nejsou nutná. Naopak je žádoucí umožnit cyklistům pohyb v obou směrech i v ulicích, které jsou z prostorových důvodů jednosměrné. To vše za předpokladu, že cyklista bude dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit (§39. odst. 5).

Celý systém tras musí splnit tyto základní podmínky:

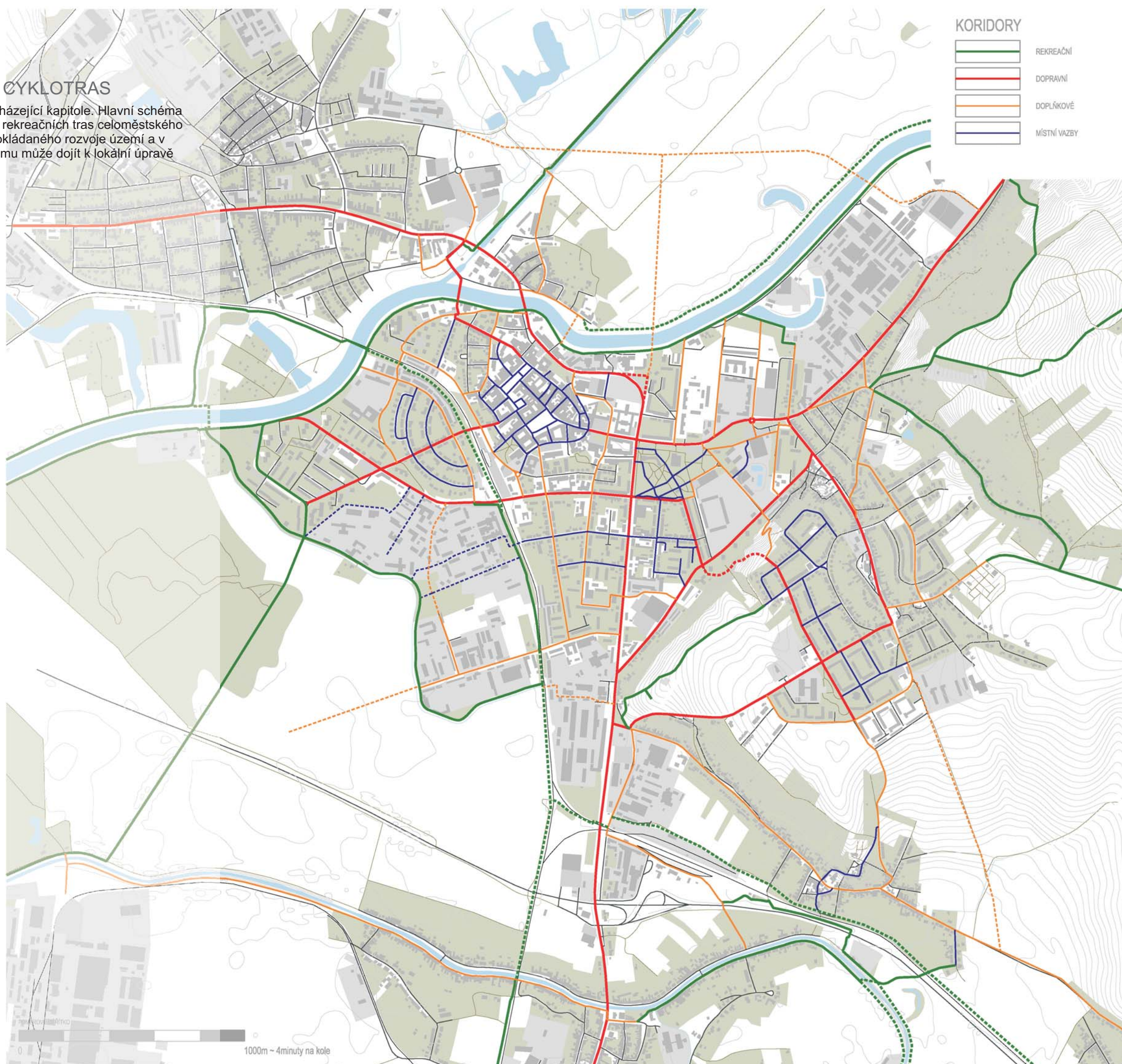
- Spojit větší oblasti bydlení s hlavními cíli jako jsou – práce, vzdělání, úřady, kultura, sport, nákupy a dopravní terminály.
- Spojit městské části navzájem mezi sebou
- Spojit město s jeho okolím (okolní obce, ze kterých lidé dojíždějí do města za prací, zábavou apod.)

Směrem k centru města se tato síť zahušťuje, což vyplývá z toho, že se zde kumulují cíle a počet cyklistů vzrůstá. Ke všem zmíněným opatřením přibývá potřeba koordinovaného řešení motorové dopravy v klidu. Ta jednak zabírá mnoho prostoru, jednak dostatek parkovacích stání vybízí k četnějšímu dojíždění automobilem. Proto je žádoucí počet parkovacích stání pro automobily v centrech měst omezovat!



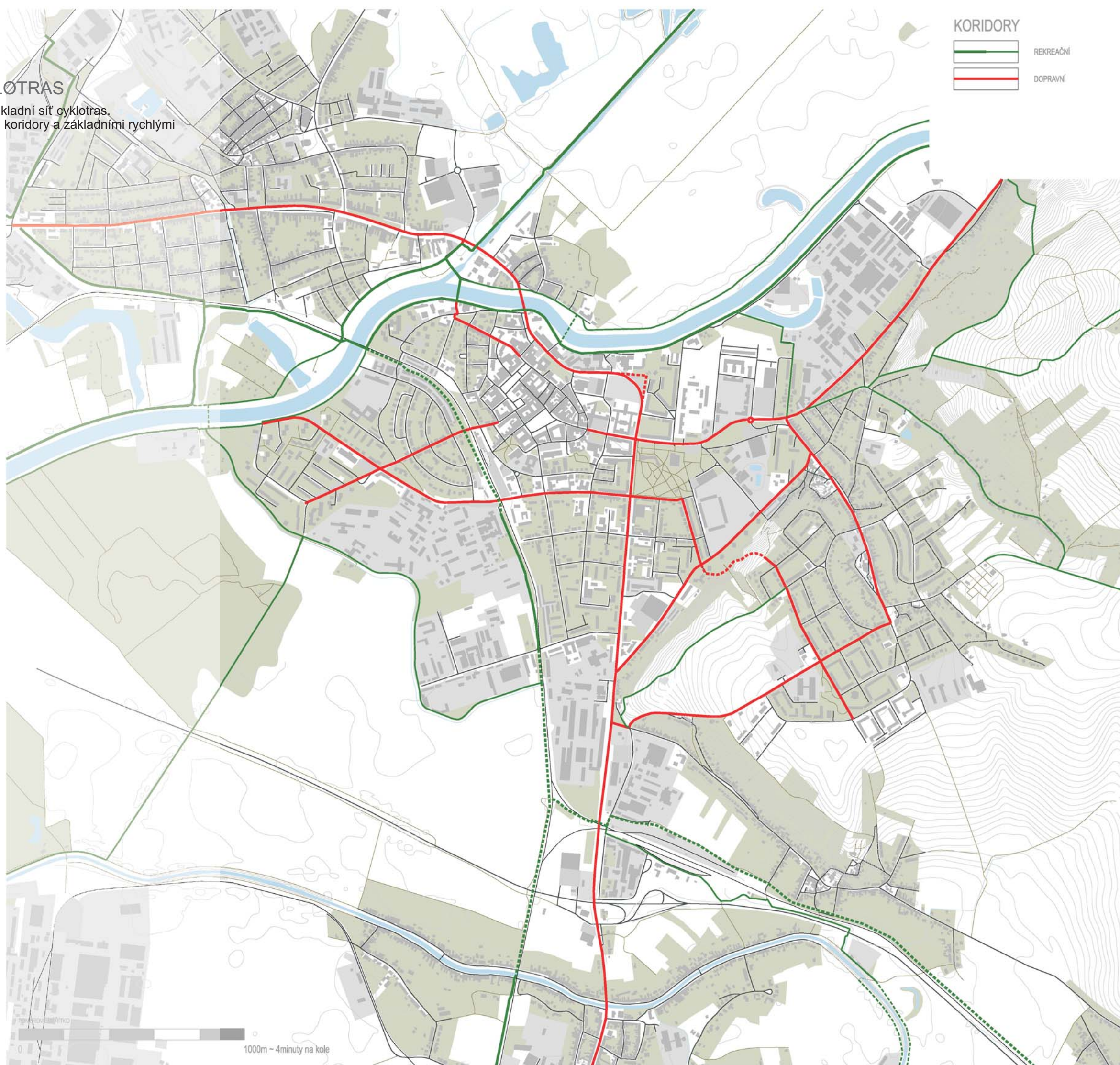
## CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM CYKLOTRAS

Vychází z principů uvedených v předcházející kapitole. Hlavní schéma představuje celý systém dopravních a rekreačních tras celoměstského významu. Návrh tras vychází z předpokládaného rozvoje území a v jednotlivých etapách naplňování systému může dojít k lokální úpravě jejich vedení.



## ZÁKLADNÍ SYSTÉM CYKLOTRAS

Zjednodušené schéma představuje základní síť cyklotras.  
Tato páteřní síť je tvořena rekreačními koridory a základními rychlými dopravními koridory.



## SYSTEM REKREAČNÍCH CYKLOTRAS

System rekreačních cyklokoridorů ve městě slouží především pro cyklistiku jako formu relaxace ve volném čase.

Důležitá je atraktivita prostředí, která zahrnuje jak oddělení od motorové dopravy, tak přítomnost zeleně či příjemných míst k zastavení.

Tyto koridory jsou atraktivní i pro pěší a in-line bruslaře. Mezi těmito skupinami uživatelů zde může docházet ke konfliktům.

Zklidňovací prvky na trase, společně s lokálním doplněním chráněného prostoru pro pěší jsou jedním z možných řešení. Povrch souběžně, resp. odděleně vedoucího pěšího koridoru musí být odlišný, nevhodný pro rychlou jízdu na bruslích, resp. na kole. Je to však na úkor zvýšených prostorových nároků.

V Uherském Hradišti je nutno mluvit o rekreační cyklistice zejména ve vztahu k turisům. Vzhledem k silnému podílu dopravy na kole na dopravní práci ve městě není rekreační využití jízdního kola jeho primární funkcí.

### KORIDORY

	REKREAČNÍ DÁLKOVÉ
	REKREAČNÍ MĚSTSKÉ



## SYSTEM DOPRAVNÍCH CYKLOTRAS

System dopravních koridorů je přednostně určen pro rychlé dosažení cíle cesty. Na těchto koridorech mohou být dle možností uplatňována liniová dopravní opatření, k nimž patří vyhrazené pruhy pro cyklisty, víceúčelové pruhy (piktogramové koridory pro cyklisty).

Nezbytná jsou opatření v křižovatkách.

V případě nedostačujících šířek pro vymezení liniových opatření pro cyklisty je třeba také zvážit uvolnění uličního prostoru od parkování.



## SYSTEM DOPLŇKOVÝCH CYKLOTRAS

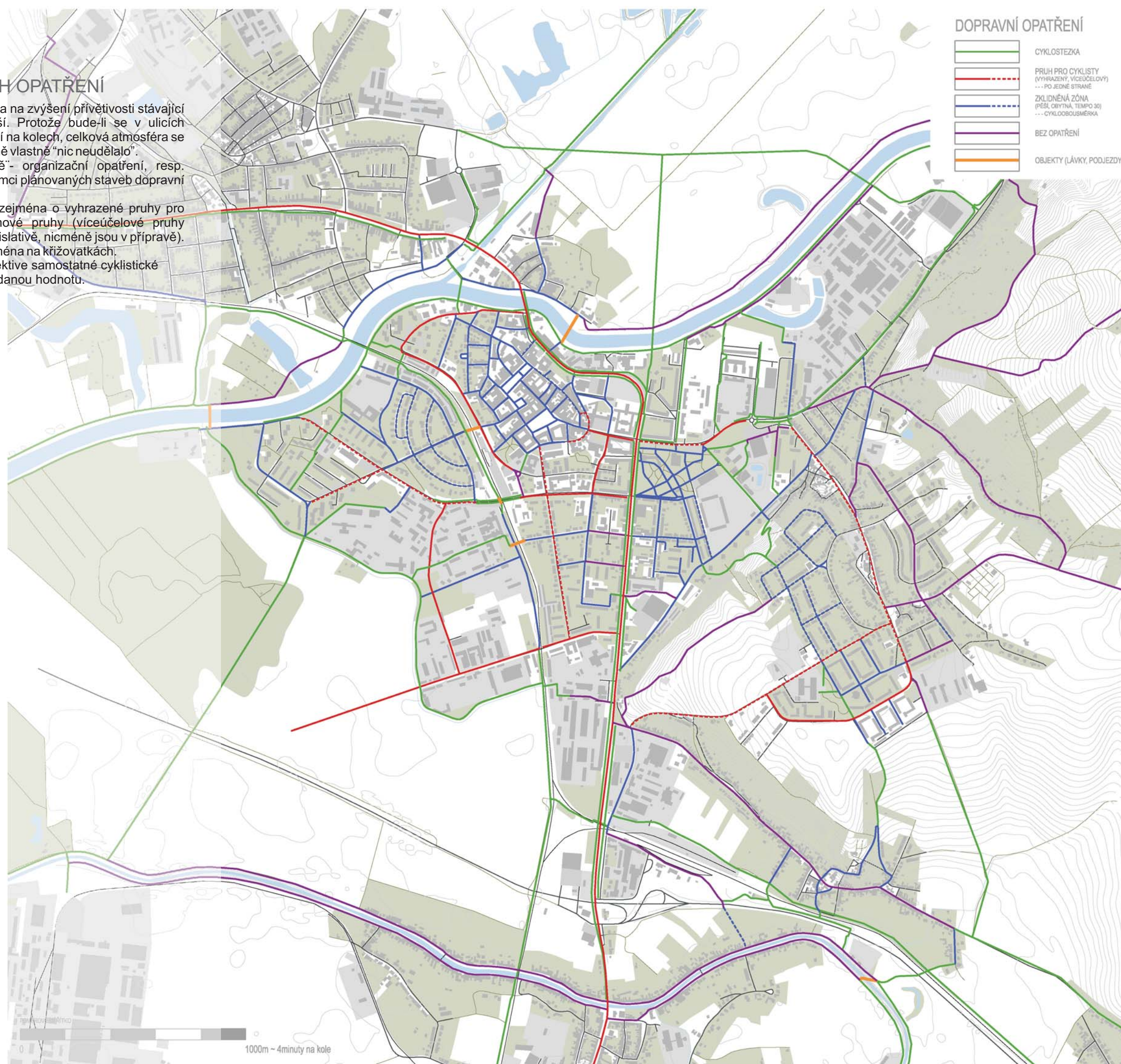
System doplňkových koridorů je tvořen převážně klidnými spojeními, která umožňují jízdu i méně zdatným a sebevědomým cyklistům při zachování relativně přímého spojení. Trasy jsou většinou vedeny mimo významné městské třídy a dopravně zatížené komunikace. Opatření jsou zpravidla plošně zklidňující při zachování možnosti průjezdu cyklistů územím (obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích).



## DRUHY UPLATŇOVANÝCH OPATŘENÍ

Plošná prostupnost území je vystavěna na zvýšení přívětivosti stávající komunikační sítě pro cyklisty a pěší. Protože bude-li se v ulicích pohybovat méně lidí v autech a více lidí na kolech, celková atmosféra se zlepší i pro chodce, pro které se viditelně vlastně "nic neudělalo". Prostředkem k tomu jsou dopravně-organizační opatření, resp. procyklistická opatření prováděná v rámci plánovaných staveb dopravní infrastruktury.

V rámci liniových opatření se jedná zejména o vyhrazené pruhy pro cyklisty a víceúčelové či piktogramové pruhy (víceúčelové pruhy prozatím nejsou obsaženy v české legislativě, nicméně jsou v přípravě). Bodová opatření (V19) se objevují zejména na křižovatkách. Co se týče stavebních opatření, respektive samostatné cyklistické infrastruktury - ty v rámci sítě tvoří přidanou hodnotu.



# DOPRAVA V MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ ZÓNĚ

## CYKLODOPRAVA V HISTORICKÉM CENTRU MĚSTA

Centrum bývá srdcem každého města, jeho výkladní skříň. Místo, kde se lidé, kteří ve městě žijí, potkávají a zároveň místo, které láká turisty.

Součástí centra města je i pěší zóna. Pěší zóna "je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená především chodcům, s regulovaným vjezdem vozidel".

V souladu s využitím území by měla být tato regulace odstupňovaná a jestliže je provoz vozidel omezován, pak by to měla být vozidla, která svým provozem atmosféru pěší zóny narušují nejvíce. Měřítkem by kromě hluku a exhalací měla být i prostorová náročnost vozidla.

Regulace pohybu cyklistů by se měla soustředit především na omezení průjezdné, tedy zbytné cyklistické dopravy. Pro odklonění pouze projíždějících cyklistů přes centrum města je nutné vytvořit atraktivní koridory po obvodu centra.

Ve většině případů postačí, když se od těch, kteří na kole přijdou do pěší zóny jako do cíle své cesty, bude vyžadovat plnění zákona: "Cyklista musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit." (361/2000 Sb. §39. odst. 5) Místa saturovaná pěším provozem se sama o sobě stávají pro pohyb na kole neatraktivní.

### Poznámky z dokumentu Cycling in pedestrian zones

Dokument vznikl na objednávku britského ministerstva dopravy a zabýval se dopady a možnými riziky společného pohybu chodců a cyklistů v pěších zónách. Závěry průzkumu, který vykonal výzkumný ústav dopravy jsou v zásadě tyto:

- chodci mění svůj styl chůze pokud se pohybují společně s automobily
- chodci nemění svůj styl chůze pokud se pohybují společně s cyklisty
- cyklisté upravují styl své jízdy podle hustoty pěšího provozu až k zastavení a slezení s kola, tak aby se vyhnuli střetu
- nehody byly velice neobvyklé, za rok se na patnácti sledovaných místech vyskytla jedna
- pokud jsou hustoty pěšího provozu velké, osvědčil se orientační systém pro cyklisty, který je před takovými místy varuje, nebo je jimi provádí
- pokud jsou intenzity menší, cyklisté a chodci bez problémů koexistují



## STATICKÁ DOPRAVA V CENTRU

Atraktivita městských center a provoz cyklistické dopravy v pěší zóně a jejím okolí souvisí s omezováním zbytné motorové dopravy. Přestože jsou to dva samostatné procesy, je třeba je chápat jako spojité nádoby. Bude-li se snaha zlepšovat tvář centra omezovat jen na opravy chodníků, bez omezení parkování aut, celkový vzhled prostoru nedozná takových kvalit, jaký by mohl. V Uherském Hradišti byla z tohoto pohledu nastoupena správná cesta a lze jen doporučit pokračování v tomto trendu.

Omezení průjezdu zbytné dopravy ale i dojezdu autem a příklon k volbě jiného druhu dopravy může napomoci:

- městem řízená výstavba hromadných garáží mimo centrální části města s dostupností přímo z obvodových komunikací a bez nutnosti zajištění do dopravně omezených či zklidněných zón v centru
- proces postupného vytěšňování parkovacích míst z uličních prostor v centru města
- zamezení výstavby nových parkovacích zařízení uvnitř centra

