



UDRŽITELNÁ DOPRAVA – ŠANCE PRO BUDOUCNOST

ČÁST 3.1.

PROBLEMATIKA DOPRAVNÍCH SÍTÍ

ETAPA 5 CYKLISTICKA VE MĚSTECH

PODKAPITOLA - D

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

**ZPRÁVA O STAVU ŘEŠENÍ VÝZKUMNÉHO ZÁMĚRU ZA
ROK 2005**

BŘEZEN 2006

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

**Zpráva o stavu řešení výzkumného záměru
za rok 2005**

Výzkumný záměr

Udržitelná doprava – šance pro budoucnost

Identifikační kód CEZ : 4499457501
Poskytovatel: MINISTERSTVO DOPRAVY
Příjemce: CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU

ČÁST 3.1

Problematika dopravních sítí

ETAPA 5
CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

PODKAPITOLA - D

**Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické
infrastruktuře**

Zodpovědný řešitel části VZ : Ing. Jaroslav Martinek
Spolupracovník: Ing. Petr Pokorný

.....
datum, podpis

PŘEDMLUVA

Česká republika vládním usnesením ČR ze dne 7. července 2004 č. 678 o Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen „Cyklostrategie“) se přihlásila k podpoře cyklistiky. Cyklostrategie byla publikována v lednu 2005 a zveřejněna na webové stránce www.cyklostrategie.cz. Zde je rovněž možno nalézt komentáře k jednotlivým cílům a opatřením, popis realizace pilotních cykloprojektů, přehled odkazů a partnerů a také fotodokumentaci příkladů cyklistické infrastruktury.



Cyklostrategie demonstruje komplexnost a šíří dané problematiky. Cyklistiku vnímáme jednak jako cykloturistiku a cykloturistiku, ale často ji také spojujeme s podporou ochrany životního prostředí či s podporou fyzické aktivity obyvatelstva. Na tomto základě byly definovány čtyři priority Cyklostrategie: (1) Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území; (2) Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu; (3) Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany ŽP a zdraví; (4) Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty. Na jednotlivé priority následně navazují cíle a opatření. Jednotlivé prioritní osy jsou vzájemně propojeny a je možné s nimi efektivně pracovat pouze tehdy, pokud je budeme chápat jako celek.

Stát v této souvislosti nabízí finanční pomoc, metodickou a odbornou spolupráci při budování cyklistické infrastruktury. Cyklostrategie dále nabízí koordinaci činností ministerstev, krajů, obcí a dalších subjektů tak, aby se co nejrychleji rozvíjela kvalitní bezpečná síť cyklistické infrastruktury a zároveň i povědomí veřejnosti o cyklistice jako alternativní formě dopravy.

První výsledky Cyklostrategie jsou pak publikovány v této publikaci. Rovněž byly prezentovány během cyklokonferencí, kde byly také představeny aktivity jednotlivých krajů, měst a dalších partnerů a realizace jednotlivých cílů a opatření cyklostrategie. Všechny příspěvky na konferencích měly jednu věc společnou: je nutná výstavba kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře
OBSAH

Předmluva	1
1. Úvodem.....	5
1.1. O cyklistických stezkách.....	5
1.2. Cyklistická doprava jako součást dopravního systému.....	5
1.3. Metodické příručky, pokyny, normy.....	6
2. CYKLISTICKY PŘÍVĚTIVÁ INFRASTRUKTURA – PLÁNOVÁNÍ A DESIGN	7
2.1. Všeobecné zásady při navrhování sítí cyklistických tras	7
2.2. Konkrétní plánovací prvky na podporu cyklistické dopravy.....	12
2.2.1. Redukce motorové dopravy	12
2.2.2. Snižování rychlostí	14
2.2.3. Úprava křižovatek a rizikových lokalit.....	15
2.2.4. Redistribuce dopravního prostoru ve prospěch cyklistů.....	16
2.2.5. Jízdní pruhy/pásky pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru	17
2.2.6. Komunikace pro cyklisty v přidruženém prostoru a samostatné	19
2.3. Parkování jízdních kol	21
2.4. Veřejná doprava	22
Závěrem	23

1. ÚVODEM

1.1. O cyklistických stezkách

Pokud se podaří vybudovat hustou síť kvalitních a bezpečných cyklistických stezek, tak je možno vidět minimálně čtyři dopady tohoto efektu:

Hledisko mobility a dopravy v území (bezpečnost – resort dopravy):

Bude lépe využít potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdní kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami.



Hledisko cykloturistiky v území (cestovní ruch a volný čas – resort místního rozvoje):

Trh cykloturistiky přinese tolik potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.

Hledisko našeho zdraví (aktivní pohyb – resort zdravotnictví):

Půlhodinka jízdy každý den v týdnu je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je totiž právě jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou činností lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění (tj. podobný účinek jako nekuřáctví), 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity, 30 % snížení rizika hypertenze.

Hledisko životního prostředí (environmentální rozměr – resort životního prostředí):

Bezpečná síť cyklotras automaticky na sebe natáhne nové cyklisty a to bude mít příznivý dopad na naše životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny z individuální motorové dopravy v devadesátých letech stouplo (u stacionárních zdrojů naopak pokleslo). Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území.

1.2. Cyklistická doprava jako součást dopravního systému

Doprava je nedílnou součástí života státu a dotýká se zájmů všech občanů, vytváří živý tep státu, ale přináší rovněž výrazné negativní dopady. Filozofie řešení dopravy musí vycházet z principu udržitelného rozvoje, který je nezbytný při dynamickém nárůstu automobilizace posledních let. Cílem dopravního plánování už proto nemůže být jen přizpůsobování se nárůstu automobilové dopravy, ale i systematická podpora dopravy přátelská k životnímu prostředí s tendencí brzdit nárůst motorizace a udržovat dopravu v přiměřených objemech. Do této skupiny je řazena i cyklistická doprava. Integrace cyklistické dopravy do celkového dopravního systému se tak stala důležitým úkolem naší doby.

Většina lidských aktivit se dnes stále více odehrává mimo domov. Vypadá to, že vzdálenosti do cíle nejsou žádnou překážkou. Nicméně všude je možno konstatovat, že většina uskutečňovaných cest se odehrává na krátkou vzdálenost. Valná většina cest se koná v rámci jednoho města nebo obce takovým způsobem, že 60% až 90% cest nepřekročí vzdálenost do 6 nebo 7 km. V mnoha obcích jsou chůze a cyklistika nejpoužívanějšími druhy dopravy. Tento fakt je pravdivý nyní, ale lze předpokládat jeho platnost i do daleké budoucnosti.

V dnešní rychle se měnící a vyvíjející společnosti představuje jízdní kolo ve městech pružný dopravní prostředek – cyklistická doprava zde udržuje pohyb a zabraňuje a snižuje dopravní zácpy. Je tedy důležité zajistit místo pro cyklisty v celém dopravním systému a provozu. To vyžaduje pozornost všech městských i státních projektantů, kteří by tak zajistili, aby se většina cest v blízkém okolí a v přijatelném okruhu mohla uskutečnit i na kole. Vyžaduje to také dopravní

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

plánování, kde bude cyklistická doprava považována za rovnocenný dopravní prostředek co do hodnoty i funkčnosti. Zejména ve vyspělých zemích je zvýšený zájem o problematiku cyklistické přepravy, která se již delší období promítá do dopravních projektů a územního plánování. Zde je významným faktorem zvyšujícím užití jízdního kola jako alternativního dopravního prostředku samozřejmě příznivá konfigurace terénu (například v Nizozemsku, Dánsku, Finsku, ale i ve většině měst Německa) a klimatické podmínky bez extrémních výkyvů (léta sice nejsou tak teplá a suchá jako u nás, ale naopak zimy jsou značně teplejší a v nižších polohách prakticky po celý rok bez sněhu), což vede k rovnoměrnému využívání jízdních kol během všech čtyř ročních období.

Nutností je proto projektování takové dopravní infrastruktury, aby byly konflikty mezi cyklisty a ostatními účastníky provozu minimalizovány. V závislosti na dané situaci to předpokládá například vzájemné oddělení různých druhů doprav nebo regulaci rychlosti automobilové dopravy. Zvláštní pozornost je třeba věnovat vyhledávání možností pro nezávislou mobilitu dětí na jízdních kolech.

1.3. Metodické příručky, pokyny, normy

Z výše uvedeného plyne, že jednou ze základních podmínek pro naplnění Cyklostrategie je kvalitní a bezpečná cyklistická infrastruktura. Prvním potřebným krokem je kromě financí vytvoření optimálních podmínek pro její vybudování. Proto hned první opatření Cyklostrategie míří k tomuto bodu - „1.1.1.: Rozpracovat a vytvořit metodické příručky, pokyny a případně normy pro budování cyklistických komunikací pro potřeby investorů a prováděcích firem.“

V tomto kontextu proběhla novelizace normy ČSN 73 61 10, jejíž součástí je i aktualizace cyklistické dopravy. Dále byly dokončeny Technické podmínky „Navrhování komunikací pro cyklisty“ - www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/cil_1_1.html.

Rovněž se průběžně zpracovává pasport stávající cyklistické infrastruktury, jehož účelem je nejenom monitoring stávajícího stavu, ale i odborná pomoc politikům, starostům, úředníkům a projektantům. Vytvořená databáze umožní orientovat se v dané problematice a inspirovat se úspěšně realizovanými cykloprojekty při řešení nových cyklistických stezek. Informace budou zpřístupněny na internetu. Prozatím existuje testovací verze.

Na www.cyklostrategie.cz/cz/fotogalerie.html je pak možno nalézt fotodokumentaci prvních příkladů cyklistických komunikací. Odborníkům je pak pro inspiraci doporučován překlad rakouské směrnice RVS 3.13 (Cyklistická doprava) - www.cyklostrategie.cz/cz/strategie/cil_1_1.html.

Informace o cyklistických stezkách a dobré příklady z praxe logicky nachází místo v této publikaci.

2. CYKLISTICKY PŘÍVĚTIVÁ INFRASTRUKTURA – PLÁNOVÁNÍ A DESIGN

Motto: „Cesty uzpůsobené cyklistům, ne samostatné cyklostezky“

Princip

Výstavba cyklistické infrastruktury a cyklistických zařízení by neměla být samoučelná. Cyklisté totiž v naprosté většině případů nepotřebují oddělenou infrastrukturu. Cyklisté potřebují silnice, které jsou přizpůsobené pro cyklistiku – to znamená ty, které nabízejí bezpečnou a pohodlnou jízdu a působí přívětivě.



Cyklistické paradoxy

- *Cyklisté nepotřebují mnoho prostoru:* Proto jim v mnoha případech není poskytnut žádný.
- *Cyklisté se mohou ve městech pohybovat rychle:* Proto jsou často nuceni jezdit zajiždkami.
- *Jízdní kola je snadné ukradnout:* Proto není cyklistům poskytován dostatek zabezpečených parkovacích ploch.
- *Cyklistika je levný způsob dopravy:* Proto jsou cyklisté nuceni za jízdní kolo v prostředcích MHD platit.
- *Použití jízdního kola pro nakupování je snadné:* Proto není cyklistická doprava v mnoha nákupních areálech povolena.
- *Cyklistika neznečišťuje ovzduší:* Proto nebývá podpora cyklistiky zahrnována do programů (politických strategií) snižování emisí.
- *Dojezdové vzdálenosti cyklistů jsou omezené:* Proto jsou obytné oblasti plánovány ve velkých vzdálenostech od škol, úřadů, kanceláří.

2.1. Všeobecné zásady při navrhování sítí cyklistických tras

V souboru podmínek rychlého a úspěšného rozvoje cyklistické dopravy ve městech je jednoznačně nejdůležitější cyklistická síť, která zprostředkovává jednotlivé dopravní vztahy. Poukazuje se na nebezpečí cyklistických tras vedoucích samoučelně ve zbytkových prostorech a v tomto směru je vyzdvížen význam územního plánování. Základní podmínkou zvýšené poptávky po cyklistické dopravě je dopravní nabídka, podobně jako u hromadné dopravy, tj. že cyklisté začnou jízdní kolo ve větší míře užívat především tehdy, až budou mít pro jízdu vhodné předpoklady, zejména vhodné cyklistické trasy tvořící funkční cyklistickou síť.

Proto je jednou z významných podmínek příznivého vývoje cyklistické dopravy v České republice účelné rozmístění a výstavba cyklistických tras v souladu s komunikačním systémem ostatních druhů dopravy v území a podle zájmů obyvatelstva o cyklistickou dopravu na podkladě zhodnocení současného stavu (např. dopravním průzkumem) a zhodnocením dalších podmínek jejího rozvoje (např. zjištěním potenciální poptávky po cyklistické dopravě dopravně sociologickým průzkumem).

To znamená, že koncepce řešení se zakládá do územně plánovací dokumentace, kde je tato koncepce účelně zpřesňována a dopracována jako



obr. 1 - příklad generelu z Pardubic

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

dopravní řešení v potřebných stupních územně plánovací dokumentace. Cyklistická doprava musí v rámci dopravního systému vytvářet návazný a ucelený subsystém, neoddělitelný od ostatních dopravních oborů ani od celkového urbanistického pojetí rozvoje řešeného území (obr.1 – příklad z Pardubic).

Správnost polohy cyklistické sítě, logika jejího vedení a návrhové parametry musí být v souladu s územně plánovací dokumentací. Mohou být také ověřeny v generelu cyklistické dopravy. Případná výstavba cyklistických tras bez širších dopravních návazností by měla být výjimečná a důkladně zdůvodněná. Ojedinelý úsek cyklistické trasy nemusí také být vždy na škodu, pokud jde z určitých důvodů o žádoucí lokální segregaci dopravy. V praxi se uplatňuje např. na nebezpečných místech či úsecích jinak třeba bezpečných komunikací.

Aby cyklistická infrastruktura vedla k růstu využití jízdního kola a byla využívána, musí být souvislá, přímá, atraktivní, bezpečná a komfortní.

Z důvodů dostupnosti prostoru a možných finančních nákladů nebude cyklistická síť segregovaná od ostatní dopravy tak hustá jako stávající komunikace. Segregace od ostatní dopravy může zlepšit souvislé vedení cyklistické dopravy krátkými spojeními tam, kam motorová doprava nemá přístup a realizací alternativních spojení tam, kde je to v současnosti pro cyklistickou dopravu neatraktivní a nebezpečné. Opatření vedoucí k vytvoření souvislé sítě komunikací pro cyklistickou dopravu musí obsahovat integraci cyklistické a veřejné dopravy.



Obr. 2 - Vyhrazený pruh pro autobusy a cyklisty (Münster, SR Německo)

Cyklistická infrastruktura segregovaná od ostatních druhů dopravy je využívána stávajícími cyklisty, pokud má alespoň stejné přímé spojení a je atraktivní a pokud šetří čas proti ostatním dopravním prostředkům. Velký význam mají proto krátká spojení jako například obousměrný provoz v jednosměrných ulicích nebo přístup pro cyklisty tam, kam má individuální automobilová doprava vjezd zakázán. Segregované trasy jsou rovněž vhodné tam, kde šetří čas a vyhýbají se místům s potenciálními kongescemi (např. při využívání společných jízdních pruhů pro autobusy a cyklisty, aplikovaných dnes zatím jen v zahraničí – viz obr. 2). Avšak cyklistická infrastruktura segregovaná od ostatní dopravy může způsobovat i zdržení cyklistické dopravy, například z důvodu nízké návrhové rychlosti těchto komunikací (většinou okolo 30 km/hod.), kontaktu cyklistů jedoucích různou rychlostí a hlavně četnějších křižovatek, kde je nutno zpravidla vždy dávat přednost v jízdě motorové dopravě.

A. Silniční síť

Jízdní kolo je definováno jako vozidlo a jeho uživatelé mají stejná práva užívat veřejné komunikace jako všichni ostatní účastníci silničního provozu. Stávající silniční síť je tedy základním a nejdůležitějším prostorem, ve kterém by se cyklistika měla odehrávat.

Vzhledem k nedostatku místa v ulicích měst a také nedostatku financí existuje pouze malá šance, že by bylo možné vybudovat v nějakém městě úplně separovanou síť cyklostezek, která by byla zároveň ucelená, přímá a pohodlná. Dopravní plánování musí tedy při podpoře cyklistiky jako rovnocenného způsobu dopravy vycházet z premisy, že stávající silniční síť by měla být zejména v intravilánu využívána cyklisty v maximální míře a měla by tedy být co nejvíce bezpečná a pohodlná.

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

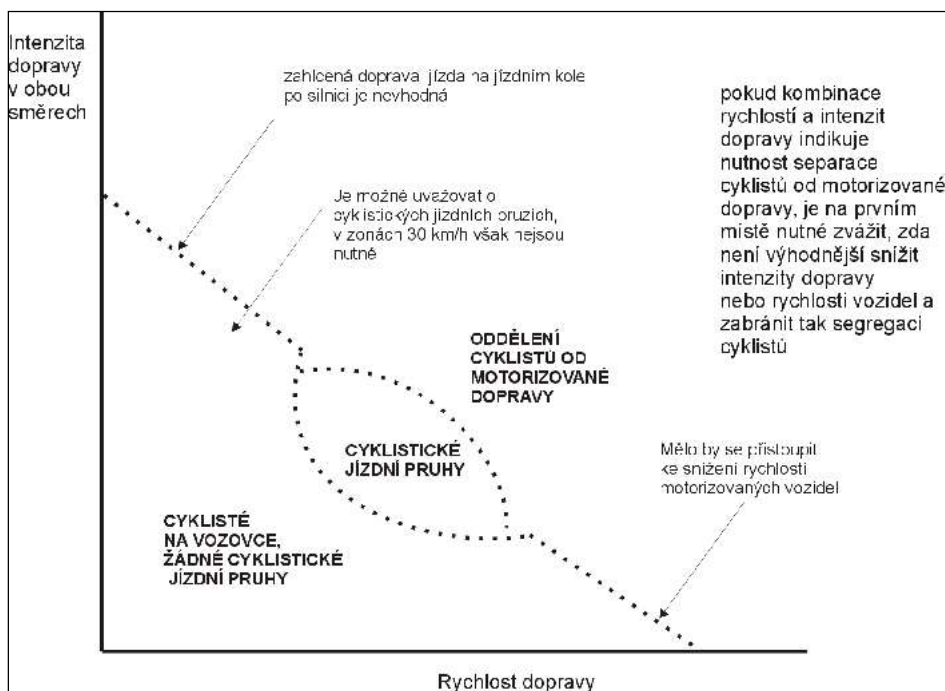
B. Hierarchie plánování opatření pro rozvoj cyklistiky

Naprostá většina cyklistů používá pro své jízdy stávající dopravní síť. Návrhu nové cyklistické infrastruktury by tedy měla předcházet snaha hledat řešení v rámci této stávající dopravní sítě. Možná řešení je vhodné hledat dle následující hierarchie:

1. **REDUKCE DOPRAVY.** Je možné dostatečně snížit intenzity automobilové dopravy tak, aby byla zvýšena atraktivita a bezpečnost cyklistické dopravy? Je možné v nějaké míře omezit provoz těžké nákladní dopravy?
2. **SNIŽOVÁNÍ RYCHLOSTÍ.** Je možné dostatečně snížit rychlosti motorových vozidel a ovlivnit chování řidičů takovým způsobem, aby byla zvýšena bezpečnost a atraktivita cyklistické dopravy?
3. **DOPRAVNÍ MANAGEMENT, ÚPRAVA KŘÍŽOVATEK.** Je možné vyřešit problémy, se kterými se cyklisté na svých trasách potýkají, realizací vhodných dopravních opatření (např. sanací nehodových lokalit) nebo změnou organizace dopravy (např. umožnění obousměrné jízdy cyklistů v jednosměrných ulicích)?
4. **REDISTRIBUCE DOPRAVNÍHO PROSTORU.** Je možné přerozdělit uliční (dopravní) prostor ve prospěch cyklistů?
5. **BUDOVNÍ ODDĚLENÝCH JÍZDNÍCH PRUHŮ A STEZEK.** Poté, co byly zváženy, a tam, kde to bylo možné i implementovány výše zmíněné opatření, kolik oddělených jízdních pruhů a cyklostezek je stále potřeba?
6. **PŘEMĚNA CHODNÍKŮ NA SDÍLENÝ DOPRAVNÍ PROSTOR.** Využití stávajících chodníků pro smíšený provoz pěší+cyklista



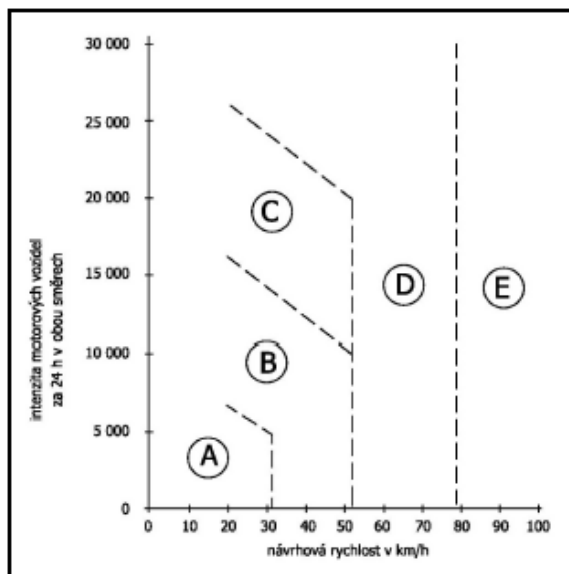
Na obrázku 3 je orientačně (bez udání přesných číselných hodnot) znázorněna závislost intenzity a rychlosti motorizované dopravy a nutnosti segregace cyklistů od motorizované dopravy.



Obr. 3 – Závislost rychlost/intenzita motorových vozidel a nutnost segregace cyklistů (CROW, Sign Up for the Bike, 1993)

Na obrázku 4 jsou ukázány konkrétní hodnoty, tak jak platí na městských komunikacích v České republice

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře



<i>pole</i>	<i>provoz</i>	<i>prostor</i>	<i>způsoby vedení cyklistické dopravy</i>
A	společný	hlavní dopravní prostor	<ul style="list-style-type: none"> - v jízdnicích v hlavním dopravním prostoru - v obytné nebo pěší zóně
B	společný nebo oddělený	hlavní dopravní prostor nebo přidružený prostor	<ul style="list-style-type: none"> - v jízdnicích v hlavním dopravním prostoru - v jízdnicích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru - na jízdnicích pro cyklisty v přidruženém prostoru - na společných pásech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru
C	oddělený	hlavní dopravní prostor nebo přidružený prostor	<ul style="list-style-type: none"> - v jízdnicích pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru - na jízdnicích pro cyklisty v přidruženém prostoru - na společných pásech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru - na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce mimo prostor místní komunikace
D	oddělený	přidružený prostor	<ul style="list-style-type: none"> - na jízdnicích pro cyklisty v přidruženém prostoru - na společných pásech pro provoz cyklistů a chodců v přidruženém prostoru - na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce mimo prostor místní komunikace
E	oddělený	mimo prostor místní komunikace	<ul style="list-style-type: none"> - na stezkách pro cyklisty/pro cyklisty a chodce místní komunikace funkční podskupiny D2 mimo prostor místní komunikace

Obr.4 – Závislost rychlost/intenzita motorových vozidel a nutnost segregace cyklistů – konkrétní příklad z České republiky

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

C. Role dopravně-inženýrských opatření

Dopravně-inženýrská opatření nemají sama o sobě velký potenciál pro generování významného počtu nových jízd cyklistů (TAL 3/95). Větší vliv na míru používání jízdních kol mají ostatní oblasti cyklistické politiky – vzdělání, právo, podpora¹. Cyklisté vyžadují zejména bezpečnou dostupnost všech destinací. Cílem cyklistického plánování musí být tedy vytvoření pohodlných, atraktivních a bezpečných cest do všech destinací. Nemá význam poskytovat omezené množství cyklistických opatření, pokud jsou podmínky na zbytku dopravní sítě pro cyklisty nevyhovující. Základním prvkem každé strategie podpory cyklistické dopravy je tedy snaha udělat dopravní síť cyklisticky přívětivější a bezpečnější

D. Integrace nebo segregace?

Oddělení cyklistů od motorové dopravy bývá občas považováno za ideální řešení. Na druhou stranu existuje mnoho těch, kteří propagují integraci cyklistů (on-highway approach) v rámci silniční komunikace (Forester 1983). Takovýto koncept se nazývá „neviditelná“ infrastruktura.

Co je však jisté je to, že úspěšné řešení cyklistiky zcela určitě znamená integrování cyklistických kritérií do každé úrovně plánovacího a inženýrského procesu, bez ohledu na to, jestli výsledkem je segregace nebo integrace. Při hledání nejvhodnějších opatření by již v nejrannějších fázích plánovacích procesů měly být uvažovány následující kritéria:

- **Důvod jízdy** - Různí cyklisté mají různé požadavky a potřeby. Dojíždění do práce, do školy, nakupování, zábava, sport atd. Převládá na trase jeden z těchto důvodů? Důvod jízdy je důležitý pro definování hodnot spojených s atraktivitou.
- **Druh cyklisty – „návrhový cyklista“²** - Jací cyklisté se v daném místě vyskytují? Děti? Starší? Dojíždějící? Sportovci? Jednoduchý systém klasifikace cyklistů je rozděluje do těchto tří tříd³:
 - Děti, nezkušení dospělí, starší lidé, lidé s nějakým zdravotním omezením. Rychlost jízdy méně než 25km/hod. Jízda převážně na krátké vzdálenosti.
 - Dospělí dojíždějící do práce, poměrně sebejistí v dopravě, oceňují rychlost a přímost, rychlost v průměru 15 – 30 km/hod. Jízda na středně dlouhé vzdálenosti.
 - Sportovní jezdci, rychlosti nad 30km/h, nárokují si na silnici svůj prostor. Jízda na delší vzdálenosti.

E. Krajina a utváření města

Atraktivita jízdy je pro cyklistu důležitým faktorem, zvláště pak když se jedná o ty, kteří se teprve rozhodují, zda jízdní kolo používat jako pravidelný dopravního prostředku. Plánovači, architekti a dopravní inženýři by proto měli při své práci brát v potaz celkový zážitek, který cyklista prožívá při absolvování své jízdy. To znamená věnovat pozornost environmentální kvalitě i inženýrským detailům. Opatření na podporu cyklistiky by měla zvyšovat atraktivitu oblastí, přes které jsou vedeny trasy cyklistů a ne naopak. Nevzhledné nebo nepřiměřené svíslé a vodorovné dopravní značení a používání různých barev nepřispívá ke kvalitě prostředí. **Cyklistika je skromným způsobem dopravy a vybavení cyklistických stezek by tomu mělo odpovídat.**

F. Plánování dopravní sítě

CROW (1996) identifikuje 5 hlavních požadavků na cyklistickou infrastrukturu:

- **Koherence – ucelenost** Cyklistická infrastruktura by měla utvářet souvislou entitu, která by pokrývala všechny zdroje a cíle cest, trasy by měly být plynulé a konzistentní. Síť musí být souvislá, bezpečná s vybavením pro cyklistickou dopravu (odstavování nebo uschovávání kol, orientační značení). Síť má na území obce vytvářet plošný „rastr“, tak aby většina uživatelů mohla převážnou část své cesty uskutečnit po cyklistické trase.

¹ neboli tzv. tři ze čtyř „E“ – Education, Enforcement, Encouragement. Čtvrtým „E“ je právě Engineering

² stejný princip jako např. návrhová rychlost

³ podrobnější dělení je např. na 5 tříd: 1. zdravotně postižení, 2. děti, 3. nezkušení ,dojíždějící, volnočasová jízda, 4. ostatní, 5. rychlí a zkušení dojíždějící

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

- **Atraktivita** Trasy cyklistů musí být atraktivní dle subjektivních i objektivních kritérií. Osvětlení, pocit bezpečí, estetično, úroveň hluku, integrace s okolím – to vše jsou důležitá kritéria atraktivity.
- **Bezpečnost** Utváření infrastruktury by mělo minimalizovat možnost zranění a představovat jakékoliv riziko pro všechny účastníky silničního provozu. Infrastruktura nejenže musí být bezpečná, nýbrž musí být také vnímána jako bezpečná. Mělo by být zabráněno potenciálním konfliktům mezi chodci a cyklisty. Důležitou roli hraje také pravidelná údržba komunikací a přilehlého prostoru – vegetace by neměla omezovat rozhledové poměry a také by neměla zasahovat do průjezdného prostoru. To je důležité také z hlediska pocitu bezpečí cyklistů. Z tohoto důvodu by také mělo být zajištěno dostatečné osvětlení a neměly by být navrhována odlehlá zákoutí. Důležitá je také nabídka dostatečných parkovacích možností.
- **Komfort** Cyklisté potřebují hladký a dobře a pravidelně udržovaný povrch, pozvolné směrové i výškové vedení trasy. Trasy musí být pohodlné a neměly by obsahovat složité manévry a neměly by být přerušovány.
- **Přímocharost** Trasy by měly být co nejpřímější, jejich směrování by mělo být založené na poptávce po cyklistice a tak, aby byly v maximální míře vyloučeny zájezdky.

2.2. Konkrétní plánovací prvky na podporu cyklistické dopravy

2.2.1. Redukce motorové dopravy

Omezení celkových intenzit dopravy nebo omezení pohybu pouze určitých typů vozidel přispívá ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu a zvyšuje kvalitu městského prostředí. Tato omezení umožňují zvětšení prostoru pro účely chodců a cyklistů. Je nutné věnovat pozornost možným problémům s potenciálními negativní vlivy dopravy, která se přemísť na „náhradní“ trasy, s kavlitou orientačního dopravního značení a se vzrůstem rychlostí díky menším dopravním intenzitám

A. Cyklisté v pěších zónách - Anglický dokument TAL 9/93, který se týká problematiky pohybu cyklistů v pěších zónách uvádí: Neexistují žádné faktory, které ospravedlňují vylučování cyklistické dopravy z pěších zón a jiných oblastí určených pouze pro pěší dopravu. Nehody mezi cyklisty a chodci jsou v těchto oblastech velmi vzácné. Pokud je hustota pěší dopravy vysoká, cyklista tomu přizpůsobí svou rychlost (zpomalí), popřípadě i sesedne z kola. V oblastech vysokých intenzit chodců nebo cyklisté je přínosné dopravním značením definovat vhodnou trasu. Pokud jsou intenzity chodců a cyklistů nízké, dojde snadno k jejich „promíchání“. Pokud uvažujeme o bezpečnosti cyklistické dopravy v pěších zónách (nebo jiných podobných oblastech), je nutné brát v potaz potenciální nebezpečnost alternativní trasy cyklistů.

B. Další možnosti nabízí např. vedení cyklistické trasy v jízdnicích pruzích vyhrazených pro autobusovou dopravu, obousměrné vedení cyklistů v jednosměrných ulicích, umožnění vjezdu cyklistům do oblastí zákazu vjezdu atd.



Obr. 5 (vlevo) – Vjezd do centra města umožněn pouze vozidlům MHD, rezidentům a cyklistům, Breda, Nizozemí (foto: Petr Pokorný)

Obr. 6 (vpravo) – Cyklisté v protisměru, Brno - Královo Pole (foto: Petr Pokorný)

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

C. Hmotnostní limity - Velké množství nehod cyklistům je s těžkými nákladními vozidly. Tyto nehody se nejčastěji stávají na křižovatkách v městských oblastech. Zvýšit bezpečnost cyklistů lze buď zavedením hmotnostních omezení na komunikacích, po kterých vedou trasy cyklistů nebo budováním cyklistických tras podél komunikací s již existujícím hmotnostním omezením pro vozidla.

D. Odrazování motoristů od používání určitých tras či manévrů - K minimalizaci určitých jízdních manévrů na světelných křižovatkách může být použito vhodného nastavení signálního plánu. Dále je vhodné na světelně řízených křižovatkách realizovat předsunuté stop-čáry pro cyklisty a prodloužit zelené fáze pro cyklisty a pěší. Další možností je využívat dopravně-zklidňovacích opatření, které odrazují motoristy k využívání určitých tras.

E. Dopravní značení - Orientační dopravní značení by mělo navádět většinu dopravy na hlavní komunikace. Značení musí být konzistentní a dobře udržované, jeho množství by však mělo být „umírněné“. Záměrné vynechání některých cílů na značkách může zredukovat intenzity dopravy na vedlejších komunikacích, toto opatření je však třeba používat opatrně zvláště v oblastech, kde cyklisté neznají dobře okolí.

F. Parkovací management - Jednou z neefektivnějších metod redukce dopravy ve městech je aplikace rozhodné parkovací politiky. Omezení dlouhodobého parkování v centrech měst omezuje počet dojíždějících automobilů, zatímco aplikace rezidenčních parkovacích strategií pomáhá udržovat parkující vozidla v okrajových částech měst. Další možnost nabízí vymístění uličního parkování, čímž je uvolněno více prostoru pro cyklisty a chodce.

G. Zpoplatnění vjezdu vozidel - Zpoplatnění vjezdu snižuje intenzity motorové dopravy, což stimuluje jízdu na kole a chůzi. Po zavedení systému zpoplatnění v centrální oblasti Londýna se počet cyklistů významně zvýšil.

H. Obchvaty - Po vybudování obchvatu kolem obce je nutné na původní komunikaci (průtahu) snížit rychlosti projíždějících vozidel, neboť funkce této komunikace byla po vybudování obchvatu výrazně změněna.. Nejvhodnějším způsobem je aplikace zklidňujících opatření.

CH. Bezpečné cesty do škol - Projekty typu „Bezpečná cesta do škol“ nabízejí možnosti pro aplikaci vhodných opatření na podporu cyklistických opatření na trasách, po nichž se děti dopravují do škol.

I. Park and Ride - Na záchytných parkovištích typu Park and Ride, které bývají umístěny na okrajích měst při stanicích hromadné dopravy je vhodné budovat parkovací zařízení i pro cyklisty, neboť to přispívá k podpoře cyklistiky a hromadné dopravy.



Obr. 7 – Parkovací stojany na záchytném parkovišti typu P&R, Praha (foto: Petr Pokorný)

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

2.2.2. Snižování rychlostí

Omezení rychlostí motorové dopravy má pozitivní efekt na bezpečnost cyklistů a tím i na četnost používání jízdního kola jako dopravního prostředku. Mezi základní opatření na snižování rychlostí patří:

A. Zóny 30 km/h (v Anglii zóny 20 mph, v Německu zóny Tempo 30) - Na obslužných komunikacích, které se nehodí na přestavbu na obytné zóny, je dobrou praxí tvorba zón s plošným omezením rychlosti. Toto omezení rychlosti může, ale nemusí, být podpořeno aplikací stavebních zklidňovacích opatření. Po zavedení zón 20mph v Anglii došlo k 29% snížení počtu nehod s cyklisty, u nehod s dětmi-cyklisty došlo k poklesu počtu nehod o 48%.



Obr. 8 – Zóna 30, Brno - Židenice (foto: Pavel Skládáný)

B. Obytné zóny - V obytných oblastech sídelních útvarů, jejichž hlavní funkcí je bydlení a intenzita dopravy je velmi nízká (dopravní obsluha nemovitostí), je dobrou možností zvýšení životní kvality



Obr. 9 – Obytná zóna, Plzeň (foto: Pavel Skládáný)

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 (atraktivní betonová dlažba různých barev, tvorba uzavřených dílčích prostorů, dostatek zeleně) mohou velmi pomoci vylepšit životní podmínky obyvatel, zatraktivnit veřejné prostranství a dokonce zhodnotit přiléhající nemovitosti

C. Dopravní zklidňování

Zklidňování dopravy je proces omezování negativních fyzických a sociálních vlivů dopravy na městský život, a to zejména pomocí snižování rychlostí a intenzit motorové dopravy. Hlavním cílem zklidňování je snížení nehodovosti a zklidnění života ve městech. Zklidňování dopravy může být uplatňováno nejen v rezidenčních ulicích a oblastech, nýbrž také na průjezdných úsecích vesnic i měst nebo na celém území měst. Existuje celá řada zklidňovacích opatření – od bodových opatření (zvýšené přechody, střední dělicí ostrůvky, okružní křižovatky) přes liniová opatření (střední dělicí pás, ucelená úprava průtahu) až k opatřením plošným.

Mnoho fyzických inženýrských opatření, která slouží ke zpomalení motorizované dopravy, může znamenat určité riziko pro cyklisty: tím, že omezují využitelný dopravní prostor, mění vertikální úroveň vozovky, mění povrch vozovky atd. Je proto nutné věnovat velkou pozornost detailnímu návrhu těchto opatření. Pokud jsou dopravně-zklidňovací opatření navržena v souladu

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

s bezpečnostními požadavky cyklistů, mají pozitivní vliv na úroveň používání jízdních kol a na to, jak cyklisté vnímají svou bezpečnost a kvalitu jízdy (Hass-Klau & Crampton, 1990). Na druhou stranu, pokud cyklisté vnímají dopravně-zklidňovací opatření negativně, pak mají tendenci využívat paralelní trasy – i když je na nich třeba větší intenzita dopravy – a potenciál kompatibility cyklistiky a dopravního zklidňování je pak ztracen. Dopravní zklidňování by mělo totiž být příležitostí pro podporu cyklistiky jako plnohodnotného způsobu dopravy. Cyklisté by neměli být „používáni“ jako dopravně-zklidňovací opatření – například v případě úzkých jízdních pruhů neumožňuje jedoucí cyklista předjíždění ostatním motorovým vozidlům. I když z pohledu dopravního zklidňování je dosaženo žádoucího zpomalení dopravy, cyklista se cítí v těchto situacích ohrožován, zejména rozměrnými vozidly.

2.2.3. Úprava křižovatek a rizikových lokalit

Vedení cyklistické trasy v křižovatce musí být zřetelné a přehledné již ze stavebního uspořádání. Cyklistickou trasu je často z důvodu bezpečnosti nutné vést v místech křižovatek odlišně od mezikřižovatkového úseku. Při návrhu vedení jízdních pruhů pro cyklisty křižovatkou musí být prokázány dostatečné rozhledové poměry ze všech vjezdů do křižovatky. Pro všechny druhy dopravy musí být dostatečně vymezena hierarchie přednosti v jízdě. Vedení v křižovatce závisí zejména na:

- druhu a typu křižovatky,
- prostorových možnostech křižovatky,
- intenzitách cyklistické, motorové a pěší dopravy.

A. Předsunutá stop-čára pro cyklisty u světelně řízených křižovatek

- Toto opatření poskytuje cyklistům prostor využít červené fáze u světelně řízené křižovatky k tomu, aby se zařadili před ostatní čekající motorovou dopravu. Cyklisté jsou díky tomu více rozpoznatelní a je sníženo nebezpečí jízdních manévrů, které by mohly vyústit do konfliktu s motorovým vozidlem. Další výhodou je to, že cyklisté čekají v prostoru, který je méně zamořen výfukovými plyny



Obr. 10 – Předsunutá stop čára pro cyklisty, Anglie (foto: Adrian Lord)



Obr. 11 - Christchurch, New Zealand.

(Foto: Neil Macbeth)

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

B. Okružní křižovatky - U okružní křižovatky s jedním jízdním pruhem na okruhu je z hlediska bezpečnosti nejvýhodnějším řešením vedení cyklistického provozu společně s motorovou dopravou v hlavním dopravním prostoru. Jízdní pruhy pro cyklisty se v hlavním dopravním prostoru křižovatky většinou nenavrhují. U vícepruhových okružních křižovatek je vhodnější vedení komunikace v přidruženém prostoru po obvodě křižovatky, i když to způsobuje cyklistům značné zdržení.



Obr. 12 - Samostatné vedení cyklistů na okružní křižovatce, Breda - Nizozemí (Foto: Petr Pokorný)



Cyklistické přejezdy s předností v jízdě - V některých případech je vhodné (např. pokud cyklostezka vede paralelně s hlavní komunikací a kříží několik vedlejších komunikací), aby cyklista měl při křížení komunikace přednost v jízdě. To je nutné vyznačit dopravním značením a zdůraznit odlišnou barvou povrchu případně i zvýšením přejezdu vybudováním zpomalovacího prahu.

Obr. 13 - Přejezd pro cyklisty vyznačený červeně (Zdroj: RVS 3.13)

C. Světelně řízené přejezdy/přechody - Mohou být buď společné s chodci nebo separované. Nejvhodnější je světelné řízení na poptávku.

2.2.4. Redistribuce dopravního prostoru ve prospěch cyklistů

Pro vedení cyklistů může být využit prostor:

- Jízdní pruh pro autobusy
- Využití krajnice
- Prostor vzniklý snížením počtu jízdních pruhů pro motorovou dopravu
- Parkovací pruh

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

2.2.5. Jízdní pruhy/pásky pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru

Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou. Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty.

A. Samostatné jízdní pruhy pro cyklisty

Výhody: Jednoznačné určení prostoru pro cyklisty a motorová vozidla, segregace cyklistů od motorové dopravy

Nevýhody: Je zabráněno parkování vozidel podél silnice, při nedostatečné údržbě dochází k nahromadování nečistot, nedostatečná ochrana nezkušených cyklistů



hlavním dopravním prostoru

(foto: Jiří Čarský)



obr. 14 - Břeclav

Jízdní pruh pro cyklisty v

Obr. 15 - Šumperk

(foto: Jaroslav Martinek)

B. Vedení v protisměru jednosměrných komunikací

Toto opatření je vhodné používat tam, kde by jinak byli cyklisté nuceni k prodloužení své trasy nebo k využívání méně bezpečné trasy. Před uvedením do provozu je nutné toto opatření představit veřejnosti. Dispozice křižovatek (zejména těch na počátku a konci jednosměrné ulice) musí zdůrazňovat stále ještě v ČR nezvyklé uspořádání dopravy.

Výhody: Přispívá k celistvosti sítě cyklistických tras, zkracuje cestu cyklistům

Nevýhody: Pro ostatní účastníky silničního provozu (i pro chodce) může být směr jízdy cyklistů neočekávaný, je znemožněno parkování po straně silnice



Obr. 16 – Brno; parkování vozidla na cyklistickém pásu v protisměru.

(foto: Petr Pokorný)



Obr. 17 – České Budějovice

(foto: Jiří Čarský)

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

C. Jízdní pruh podél parkovacího pruhu

Toto uspořádání je nevhodnější používat na dostatečně širokých komunikacích a tam, kde se neočekává dodržování zákazu parkování

Výhody: Nedochází k omezení parkování vozidel (respektive parkování je usnadněno), motorová doprava je kanalizována (dopravní proud je spořádanější a předvídatelný)

Nevýhody: Pokud není parkovací pruh příliš využíván, některá motorová vozidla jej využívají pro jízdu. Hrozí nebezpečí nárazu cyklisty do otevírajících se dveří parkujících vozidel. Parkovací manévry mohou „znepříjemňovat“ cyklistům jízdu..



Obr. 18,19 – Cyklistické pruhy podél parkovacích pruhů, Christchurch - Nový Zéland. (Foto: Tim Hughes)

D. Vedení cyklistů po krajnici

Výhody: Segregace cyklistů

Nevýhody: Šířka krajnice nebývá konstantní, na některých místech krajnice mizí úplně (mosty, křižovatky...). Značné rychlosti motorových vozidel. Horší kvalita povrchu krajnice nespĺňuje požadavky cyklistů na pohodlnou jízdu.

E. Společné jízdní pruhy pro autobusy a cyklisty

Výhody: Vyšší akceptovatelnost smíšených jízdních pruhů, neboť jsou využívány dvěma druhy dopravy. Frekvence jízd autobusů je mimo špičku většinou nízká, cyklisté tedy mají dostatek prostoru. Cyklisté profitují z opatření, které preferují MHD před jinými druhy dopravy (např. preference na světelně řízených křižovatkách)

Nevýhody: Často nedostatečná šířka jízdního pruhu neumožňuje autobusům předjíždění a stresuje cyklisty.



Obr. 20 – Společný jízdní pruh (Zdroj: RVS 3.13)

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

2.2.6. Komunikace pro cyklisty v přidruženém prostoru (PDP) a samostatné

Pokud jsou realizovány samostatné cyklostezky, je nutné, aby sloužily jasnému účelu a aby byly integrovány do celé dopravní sítě. Izolované a samoúčelné úseky cyklostezek – pokud nemají specifickou lokální funkci – přináší pouze malý prospěch a mohou dokonce zvyšovat riziko nehod tím, že vytváří další kolizní body a mění dopravní podmínky. Pokud se přistoupí k výstavbě cyklostezek, měly by být provedeny ve špičkové kvalitě a jejich síť by měla být hustá tak, aby zajišťovala komplexní dosažitelnost požadovaných cílů.

A. Společná stezka pro chodce a cyklisty v PDP (Společný pás pro provoz chodců a cyklistů)

Výhody: Maximální využití prostoru

Nevýhody: Konflikty mezi cyklisty a chodci, pomalé rychlosti cyklistů



Obr. 21 – Plzeň

Společná stezka pro chodce a cyklisty



Obr. 22 – Karviná

(foto: Jiří Čarský)

B. Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v PDP

Jsou vhodné zejména tam, kde jsou velké intenzity chodců i cyklistů.

Výhody: Minimalizace konfliktů mezi chodci a cyklisty, vyšší rychlosti cyklistů

Nevýhody: Zábor prostoru, vyšší cena



Obr. 23 – Cheb

Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem



Obr. 24 – Ostrava

(foto: Jaroslav Martinek)

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

C. Stezka pro cyklisty v PDP

V mezikřižovatkových úsecích poskytuje toto uspořádání cyklistům vysoký komfort a značné bezpečí. V prostorech křižovatek je však vhodnější svést cyklisty na vozovku.

Výhoda: Vyšší pohodlí cyklistů než při vedení stezky po silnici,

Nevýhody: Konflikty s vozidly na vedlejších křižujících komunikacích. Oboustranný provoz cyklistů po jedné straně silnice může „mást“ řidiče. Nejasné přednosti v jízdě na křižovatkách. Drahá realizace.



Obr. 25 – Cheb
(foto: Jaroslav Martinek)

Stezka pro cyklisty



Obr. 26 – Prostějov
(foto: Jiří Čarský)

D. Samostatné komunikace pro cyklisty

Samostatně vedené stezky pro cyklisty nebo stezky pro chodce a cyklisty (tj. nezávisle na trase motoristických komunikací) se navrhuje, je-li to pro vedení cyklistické trasy atraktivnější, nebo je-li žádoucí zvýšení atraktivity chodníku vyloučením cyklistické dopravy.



Obr. 27 – Vlkost
(foto: Doprava pro 21.století)

Stezka pro chodce a cyklisty



Obr. 28 – České Budějovice
(foto: Jaroslav Martinek)

2.3. Parkování jízdních kol

Jízda na kole stejně jako každý pohyb někde začne, někde se odehrává a někde končí. Pro podporu využívání jízdního kola jako rovnocenného dopravního prostředku je tedy nutné mít možnost zaparkovat bezpečně své kolo doma, mít kvalitní a bezpečnou infrastrukturu, mít dopravním značením naznačenu cestu k vhodnému parkování a mít možnost bezpečně a snadno zaparkovat své jízdní kolo co nejbližší cíli své cesty. Jinými slovy, cyklistickou dopravu nelze chápat jako přepravu z bodu A do místa B, nýbrž jako řetěz tvořený články ZDROJ – CESTA – CÍL. Tento řetěz je silný tak jako jeho nejslabší článek. Poskytování dostatečných parkovacích možností pro cyklisty je tedy zkvalitňováním tohoto řetězce.



Obr. 29 – Parkování v Groningenu - Holandsko (foto: Petr Pokorný)

Obr. 30 – Parkovací dům pro kola, Breda - Holandsko (foto: Petr Pokorný)



Obr. 31 – Parkování kol u střední školy, Breda - Holandsko (foto: Petr Pokorný)

Obr. 32 – Hi-tech parkoviště, Odense - Dánsko (foto: Tim Hughes)

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře



Obr. 33 –Parkování kol u městského úřady, Bielefeld – Německo (foto: Tim Hughes)

Obr. 34 – Převlékárna a úschovna kol, Sydney - Austrálie (foto: Tim Hughes)



Obr. 35 –Mobilní parkoviště pro jízdní kola - Holandsko

2.4. Veřejná doprava

Pro podporu používání MHD a cyklistiky je nezbytné, aby se oba tyto způsoby dopravy navzájem doplňovaly a spolupracovaly. Na stanicích MHD by měla existovat možnost kolo bezpečně zaparkovat, nebo si jej naopak zapůjčit. Cyklisté by měli mít šanci vzít své kolo do vozu MHD.



Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

Obr. 36 – Prostor na uložení jízdního kola v tramvaji, Portland - USA (foto: Tim Hughes)

ZÁVĚREM

Jak zakončit tuto kapitolu? Asi nejvíce se hodí slovo Ing. Milana Šimonovského, místopředsedy vlády a ministra dopravy, které je převzato z publikace „Cyklostrategie – Cíle, realita, výhledy“ (září 2005):

„Klíčem k úspěchu cyklostrategie není jen plnění jednotlivých úkolů, dobrá koordinace a informovanost, ale především finanční podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. Kromě standardní podpory ze strany SFDI chceme proto otevřít ještě další možnosti, jako jsou zařazení integrovaných cykloprojektů mezi projekty podporované ze Strukturálních fondů EU pro období 2007-2013, či koordinace aktivit různých organizací na místní, regionální a státní úrovni. V obou případech je ale nutná podpora ze strany krajských a městských samospráv, bez jejichž účasti se náš společný záměr neobejde. A to je vlastně moc dobře, vždyť jezdit po nových cyklostezkách budeme také společně.“

Literatura:

Cycling infrastructure design and urban public space, Arantxa Julien, 2003

Policy, Planning and Design for Walking and Cycling: Consultation draft, Local Transport Note, 2004

Cycle-Friendly Infrastructure Guidelines for Planning and Design, www.thebikezone.org.uk

Cycle network and route planning guide – New Zealand, 2004

Zklidňování dopravy na místních komunikacích, Pavel Skládáný, 2005, www.cdv.cz,

Sign up for the road, CROW 1996

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře

Formulář analytického (informačního) listu

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU Informační list Zpráva k projektu	Číslo úkolu CDV: 32 237 Číslo úkolu zadavatelské organizace: 4499457501
1. Název / Title: (česky +anglicky) Výzkumný záměr: Udržitelná doprava – šance pro budoucnost; část 3.1 - Problematika dopravních sítí ETAPA 5 Cyklistika ve městech, podkapitola D: Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře	
2. Řešitel: Ing. Jaroslav Martinek	3. Spoluřešitelé:
4. Řešitelská organizace: Centrum dopravního výzkumu	
5. Spolupracující organizace (externí pracovníci):	
6. Zadavatel: MD v rámci Výzkumného záměru	
7. Datum zahájení řešení projektu: 1.10.2005 Datum dokončení řešení projektu: 31.12.2005 Datum zpracování zprávy: 22.3.2006	
8. Počet stran + počet obr., tab., grafů, příloh: 25 stran	
9. Typ zprávy: a) Průběžná zpráva za rok 2005	
10. Abstrakt / Abstract (česky + anglicky): Motto materiálu: „Cesty uzpůsobené cyklistům, ne samostatné cyklostezky“ Princip materiálu: Výstavba cyklistické infrastruktury a cyklistických zařízení by neměla být samoúčelná. Cyklisté totiž v naprosté většině případů nepotřebují oddělenou infrastrukturu. Cyklisté potřebují silnice, které jsou přizpůsobené pro cyklistiku – to znamená ty, které nabízejí bezpečnou a pohodlnou jízdu a působí přívětivě.	
11. Třídění / Tématická oblast: Cyklistická a pěší doprava	
12. Klíčová slova / Keywords (česky + anglicky): Cyklistika ; Cycling	
13. Využití výsledků, uveďte nejméně tři řádky (Uvádí se pouze u závěrečné zprávy):	
14. Způsob přístupu k výsledkům: a) Volný, zpráva je přístupná v knihovně CDV	
Zpracoval: Ing. Jaroslav Martinek	Datum: 22.3.2006

Aktuální shrnutí problematiky o cyklistické infrastruktuře