



BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – VČERA, DNES A ZÍTRA

Building a cycling infrastructure – yesterday, today and tomorrow

Martinek, Jaroslav

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., Wellnerova 3, 77900 Olomouc
Jaroslav.martinek@cdv.cz

Abstract

We have already learnt how to build cycleways or cycle tracks, but we still forget to consider cyclists when planning a public space. They are taken into account only when there is some place left over. But in fact, to follow German technical standards would be a sufficient action: *"When building or rebuilding a road, start planning from the verge to the middle of the road, with the preference of pedestrians, then cyclists, and cars as the last ones."* Another problem relates to how the technical conditions and standards as well as laws and regulations are interpreted. All these are viewed and applied as dogma, which impedes the actual development of cycling. Indeed, trying to understand what the Constitutional Court says about the interpretation of a law would be helpful for us: *"Language interpretation is only an initial approach to an applied legal standard and only a starting point for clarifying and explaining its meaning and purpose."* Basically it means that every town, every city, every street is an original space in which transport experts together with police and other people and institutions shall look for solutions to provide pedestrians, cyclists and drivers with the space. A common consensus is available and findable only through a good will and efforts of all stakeholders. However, this may happen in the future..

Anotace

Stavět cyklostezky jsme se již naučili, ale pamatovat na cyklisty ve veřejném prostoru ještě ne. Myslíme na ně jen tehdy, pokud na ně zbyde místo. A přitom by stačilo vzít si příklad z německých technických podmínek: *„Pokud rekonstruuje a nebo budujete novou komunikaci, tak začněte projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak auta.“* Další problém je ve výkladu norem, technických podmínek, ale i zákonů a vyhlášek. Vše se bere jako dogma, které brání skutečnému rozvoji cyklistické dopravy. A přitom by stačilo zamyslet se na výkladem Ústavního soudu obecně k zákonům: *„Jazykový výklad představuje pouze prvotní přiblížení se k aplikované právní normě. Je pouze východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího smyslu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.). Mechanická aplikace abstrahující, resp. neuvědomující si, a to buď úmyslně, nebo v důsledku nevzdělanosti, smysl a účel právní normy, činí z práva nástroj odcizení a absurdity.“* Zjednodušeně. Každé město, každá ulice je originál a dopravní specialisté, policie a další společně mají hledat řešení, jak dát prostor všem – chodcům, cyklistům a řidičům. Společný konsensus se dá najít, ale k tomu je třeba vůle všech zainteresovaných stran najde, Ale to jsme možná již v budoucnosti.



1 VČERA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Stavět cyklostezky jsme se snad již naučili. Pokud má město štěstí a má dostatek místa, není problém vybudovat cyklistickou komunikaci. A zvláště v extravilánu je místa dost.



Obr. 1 *Příklad stezky pro cyklisty (dopravní značení C8) z Veselí nad Moravou,*



Obr. 2 *Společná stezka pro chodce a cyklisty (dopravní značka C9 – u Chropyně*



Obr. 3 *Ideální stezka pro chodce a cyklisty podél vody. Jen je potřeba vzájemné ohleduplnosti pěších, cyklistů a in-linistů (u Uherského Hradiště)*



Obr. 4 *Stežka pro chodce a cyklisty, směrově rozdělená (Dopravní značení C10), příklad Olomouc.*



Obr. 5 *Pro cyklisty jsou ale také vhodné polní asfaltové cesty, ideálně označené dopravním značením B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel (příklad Veselí nad Moravou)*



Obr. 6 *Pro cyklisty jsou ale také vhodné lesní asfaltové cesty, ideálně označené dopravním značením B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel (příklad mezi Lobodicemi a Zářičím)*



2 DNES, ČI ZÍTRA: CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA, ALE I SAMOTNÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE BY MĚLA BÝT AŽ NA „DRUHÉM“ MÍSTĚ

Žijeme v době, kdy si svůj život nedokážeme představit bez automobilu a je třeba uznat, že jeho používání má mnohé výhody. Nicméně má to i své důsledky. Ve zkratce:

- doprava je hlavním spotřebitelem energie;
- doprava působí na životní prostředí ve dvou rovinách: v rámci globálních „makro“ efektů, které se týkají globálního oteplování atd., a na místní „mikro“ úrovni jako dopady na lokální oblasti;
- bez ohledu na to, jaký zdroj energie používají auta v obci, největší problém v oblasti mobility je ten obrovský prostor, který auta ve městech spotřebují. Prostor pro příjezd do města, prostor pro parkování uvnitř města, prostor pro auta, který auta zatím nevyužívají – vyhrazený prostor pro „potenciální automobily“. Je ohromující, kolik místa je ve městech vyhrazeno autům a jak jsme neochotní dokonce jen sdílet tento prostor s jinými uživateli a jiným způsobem využití. A elektromobily tento problém s prostorem rozhodně nijak neřeší.

Proto stále častěji se hovoří o nutnosti vytvářet plány udržitelné městské mobility, či podporovat větší využívání veřejné, cyklistické a pěší dopravy. A to vše by se mělo dotýkat i procesu plánování pozemních komunikací, včetně plánování infrastruktury pro cyklisty. Než si sedneme ke stolu a něco naprojektujeme, tak bychom měli vycházet z:

- vize města v podpoře udržitelných forem dopravy;
- územního plánu a územně plánovacích dokumentů;
- dopravního chování obyvatel města (což je také spojené s vizí města).

2.1 Na začátku musí být VIZE

Představíte-li si vaše město za dvacet let, jak byste chtěli, aby vypadalo? Jako místo, kde si děti mohou bezpečně hrát? Místo, kde je čisté ovzduší? Místo, kde se můžete v klidu procházet a nakupovat? Místo se spoustou parků a zeleně? Místo, kde prosperuje obchod?

Nemusí to být jen řečnické otázky. V olomouckých radničních listech vyšel krátký vizionářský článek nejmenovaného politika (08/2014): „*Sleduji z terasy tmou zahalené město ozdobené úplňkem. Nádhera! V tom pohledu je síla historie, život současnosti, ale i tajemství budoucna. Před očima se mi rozbíhá živý film. Je středa 2.9.2020, přijíždím s přáteli vlakem z Prahy přesně za hodinu a 40 minut. Vítá nás opravené nádraží s multimediálním informačním centrem. Vycházíme z nádraží a tramvajím raději zamáváme. Raději jdeme pěšky po Masarykově třídě, abychom se prošli po nově upravených březích řeky Moravy. V přístavní kavárně si dáváme zákusek a presso. Je tu i půjčovna loděk, kol a koloběžek. Masaryčka se nám zdá nějak klidnější. Většina lidí se po městech přesouvá na kolech, koloběžkách, či elektrokolech ve vyznačených pruzích po vozovkách. Výrazně vzrostl počet cestujících městskou dopravou...*“



Ano. Plánování udržitelné městské mobility je plánováním pro budoucnost města, které se zaměřuje na jeho občany. Plány udržitelné městské mobility znamenají plánovat pro lidi a plán musí být vždy spojen se silnou vizí a strategií.

Jakákoliv pozemní komunikace má být pouze nástrojem k dosažení dané vize.

2.2 Je třeba vycházet z územního a dopravního plánování

Co znamená udržitelné dopravní plánování (dále jen SUMP)? Umíme vůbec nově plánovat, nebo jen pod pláštěm SUMPu plánujeme dále tzv. tradičně - postaru? Plánuje se pro dopravu, nebo pro lidi?

Je třeba si přiznat, že ve srovnání se západními evropskými městy se dosud v Česku plánuje převážně zastarale. Cílem tradičního plánování je uspokojit potřeby dopravy, především té individuální motorové, ve smyslu zajištění kapacity a rychlého dosažení cíle, nikoliv potřeby obyvatel města a jeho návštěvníků.

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

2.3 Je třeba mít přehled o dopravním chování obyvatel města

Jednou za pět let se dělá sčítání dopravy. Nejbližší nás čeká v roce 2015. Vypovídá ale tento průzkum něco o **dopravním chování obyvatel měst? Kolik měst v Česku má takové průzkumy?** Vize a plánování musí být spojené s konkrétními čísly, aby město znalo stávající stav a mohlo si vytyčit svůj cíl, jak chce změnit mobilitu obyvatel. Většina měst danou statistiku postrádá, tudíž ani nemůže stanovovat konkrétní měřitelné cíle.

Průzkumy dopravního chování poskytují informace o využívání dopravních prostředků (např. podílu dopravního výkonu), stejně jako účelech cest, které byly vykonány v průběhu sledovaného období. Na základě analýzy dat z průzkumu je možné získat přehled o tzv. dopravní poptávce - odkud, kam a proč lidé jezdí a jaké k tomu využívají dopravní prostředky. Mají také dát impuls pro změnu dopravního chování.

Obvykle mají tyto průzkumy podobu dotazníkového šetření na vybraném vzorku obyvatel. Je důležité, aby průzkumy byly prováděny podle standardizované metodiky a byly tak srovnatelné s jinými českými i zahraničními studiemi. Ačkoliv jsou průzkumy dopravního chování jedním z důležitých předpokladů kvalitního dopravního plánování, v České republice jich bylo dosud provedeno jen pár. V roce 2012 například proběhlo šetření v Pardubicích a Uherském Hradišti, v roce 2013 se pak uskutečnil průzkum pokrývající území Jihomoravského kraje.

Kolik měst v Česku se může pochlubit čísly jako například Pardubice, viz <http://www.youtube.com/watch?v=1yh37f2jTvw>?



3 DNES: TEORETICKÉ ZNALOSTI O BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY JIŽ MÁME

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.

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města. 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 umožňujícími pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé setkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích.

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa. Nejde o to naplánovat a postupně realizovat co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury, ale vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů, které jdou ruku v ruce s cyklistickou infrastrukturou. Zároveň s tím je potřeba nabídnout kvalitu. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Protože právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Jízda na kole může být velkým pomocníkem pro efektivní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdami koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistické dopravy je třeba naplnit pět základních požadavků: (1) celistvost (spojitost); (2) přímost (ve smyslu vzdálenosti i času); (3) bezpečnost; (4) komfort a (5) atraktivita. Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velkou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby stezek a jejich křížení.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost destinací 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.

S jakými novými prvky tedy můžeme ve městě počítat?



Obr. 7 *V Břeclavi již od 90. let úspěšně využívají cyklistických pruhů, dokonce na silnici I. třídy. Stále se ale jedná v českých podmínkách o výjimku.*



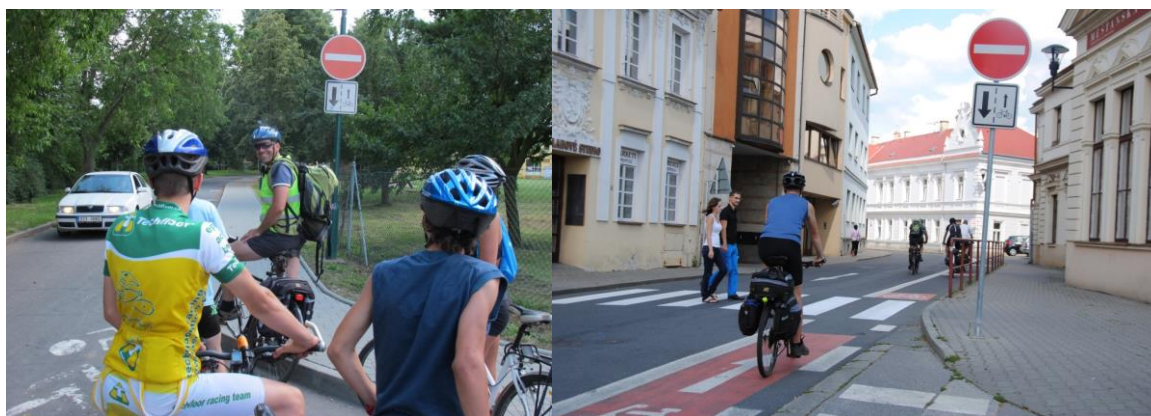
Obr. 8 *Příklad víceúčelového pruhu v Uherském Hradišti. Zatím zkušební řešení pro ČR.*



Obr. 9 *Příklad cyklopiktokoridoru v Bohuňovicích na Olomoucku, na cyklistické trase Olomouc - Šternberk*



Obr. 10 *Cyklista nepotřebuje jen samostatné cyklistické komunikace, postačí mu i zklidněné místní komunikace (příklad vedení cyklistické trasy po místních komunikacích ve Veselí nad Moravou)*



Obr. 11 *Příklad „cykloobousměrek“ z Uherského Hradiště. Jenže v Česku jsou i případy, kdy to nejde.*



Obr. 12 *Nejrůznější druhy zklidňování dopravy, s povolením vjezdu cyklistů – příklad náměstí v Tovačově*



4 DNES: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – PROČ TO ALE NEJDE?

Stačí uvést jen tři příklady, které ilustrují, proč stále někde realizovat cyklistickou infrastrukturu podle nejmodernějších poznatků.

4.1 Bezpečnost, finance versus udržitelnost městské mobility

Představme si, že města splní všechna výše uvedená kritéria (viz kapitola 2) a budou mít:

- jasnou vizi o podpoře udržitelné dopravy / mobility;
- moderní dopravní generely.
- přehled o dopravním chování obyvatel měst.

Moderní dopravní generel například doporučí, že na základě místních podmínek bude nejlepším řešením vytvořit cyklistický pruh na krajských či státních komunikacích. Co se ale stane přibližně v 75 % případů? Správa silnic kraje (dále jen SSK), ŘSD nebo krajský odbor dopravy návrh zamítnou s tím, že je to nebezpečné. Právý důvod je ale často jiný – vybudovaný cyklistický pruh by SSK, příp. ŘSD, musela udržovat, což je spojeno s rozpočtem, který je vždy napjatý. SSK (nebo ŘSD) jako dobrý správce nechce zatěžovat svůj rozpočet takovým opatřením, byť by pro město mělo velký přínos.

Naštěstí v cca 25% to jde. Příkladem je stanovení podmínek pro zřízení opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů na silnici II/468, a II/476, Cyklistické pruhy - Třinec, ul. Jablunkovská, 1. máje, Frýdecká. Město Třinec je správcem cyklopruhů, které jsou zřízeny umístěním na silničních pozemcích výše uvedených silnic.

Správa silnic Moravskoslezského kraje, středisko Frýdek-Místek (dále SSMSK) a Město Třinec (dále Město) se dohodly, že po zřízení cyklistických pruhů bude uzavřena dohoda za účelem úpravy vzájemných práv a povinností při údržbě silnice. Dohoda bude vycházet z podmínek uvedených ve vyjádření, vydané SSMSK v rámci řízení stanovení dopravního značení:

- svislé i vodorovné dopravní značení zůstanou ve vlastnictví zřizovatele, tedy města;
- město bude provádět na těchto cyklopruzích běžnou i zimní údržbu a bude zajišťovat opravy dopravního značení;
- v případě, že dojde k souvislým opravám povrchu krajské silnice prostředky SSMSK v místech vodorovného dopravního značení, provede město obnovu tohoto značení na své náklady;
- město nebude uplatňovat případné škody, které by mohly vzniknout při provádění běžné a zimní údržby.

A výsledek?



Obr. 13 A výsledek? ... cyklistické pruhy v Trinci ...

4.2 Problém s doslovným výkladem norem a zákona

Další problém je ve výkladu norem, technických podmínek, ale i zákonů a vyhlášek. Vše se bere jako dogma, které brání i zajištění bezpečnosti na našich silnicích. A přitom by stačilo zamyslet se na výkladem Ústavního soudu obecně k zákonům: „*Jazykový výklad představuje pouze prvotní přiblížení se k aplikované právní normě. Je pouze východiskem pro objasnění a ujasnění si jejího smyslu a účelu (k čemuž slouží i řada dalších postupů, jako logický a systematický výklad, výklad e ratione legis atd.). Mechanická aplikace abstrahující, resp. neuvědomující si, a to buď úmyslně, nebo v důsledku nevzdělanosti, smysl a účel právní normy, činí z práva nástroj odcizení a absurdity.*“ Zjednodušeně. Každé město, každá ulice je originál a dopravní specialisté, policie a další společně mají hledat řešení, jak dát prostor všem – chodcům, cyklistům a řidičům. Společný konsensus se dá najít, ale k tomu je třeba vůle všech zainteresovaných stran,

Pokud se ale daný problém dotýká i budování cyklostezek v extravilánu, kde je potřeba zajistit bezpečnost cyklistům, aby nemuseli využívat frekventovaných silnic, tak aplikování doslovného výkladu hraničí s hazardováním s lidskými životy. Zde ale není rozpor mezi státem, krajem a městy, ale pouze v lidském přístupu při posuzování projektů.

Příkladem problému s doslovným výkladem může být výklad vyhl. MMR ČR č. 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb. Často se stává, že potřebné společné stezky pro chodce a cyklisty nejsou podpořeny jen z toho důvodu, že nesplňují například i tato ustanovení:

- přílohu č.1, kapitola 1.2.1. Vodičí linie sloužící k orientaci nevidomých a slabozrakých;
- přílohu č. 2, kapitola 1. Komunikace pro chodce a vyhrazená stání a tam v bodě 1.1.2. je uvedeno, že komunikace pro pěší může být max. podél sklon 1:12 (8,33%).

Jak se to mohlo stát? Při návrhu vyhlášky se evidentně zapomnělo na to, že existují také společné stezky pro chodce a cyklisty a tak když ustanovení o komunikaci pro chodce (viz příloha 2, kapitola 1.) je vztaženo i na tuto stezku, ta se pak často nedá naprojektovat,



nebo je zbytečně drahá. U přílohy č.1, kapitoly 1.2.1. se občas přehlédne malý odstaveček ve vyhlášce, který za vodící linii v mimo zastavěném území považuje i samostatný okraj komunikace bez obrubníku směrem k vegetaci.

Marně pak projektant zdůvodňuje, že vyhlášku neobchází. Jeho „obhajoba“ byla následující: *"Stavba je řešena ve všech směrech tak, aby byl umožněn bezbariérový přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu. Přírozenou vodící linii mimo zastavěné území tvoří samotný okraj komunikace bez obrubníku směrem k vegetaci. V úseku s větším podélným sklonem (10.3%), kde nejde z důvodu konfigurace terénu stávající cesty bez rozsáhlejších zemních prací a tudíž i záboru do dalších pozemků, z nichž jeden je pozemek dráhy, snížit hodnotu na 8.33%, bude doplněno po jedné straně jednoduché trubkové zábradlí s madlem i ve střední části zábradlí, aby měli chodci případně osoby s omezenou schopností pohybu na vozíku se možnost tohoto zábradlí přidržet. V tomto úseku nejsou zřízeny místa pro přecházení a nejsou řešeny varovné a signální pásy, ani jejich barevný kontrast vůči povrchu stezky, kterou tvoří asfaltobeton, v místech křížení stezky s plynovodem zámková dlažba mezi zapuštěnými obrubníky. I když je stezka společná pro chodce a cyklisty bude převažovat provoz cyklistů a bylo záměrem využít stezku i pro provoz chodců, kteří na samostatnou cyklostezku nemají mít přístup, prioritou je trasování této společné stezky pro cyklisty a chodce mezi obcí „xy“ a „sz“ mimo zatíženou silnici II. třídy. tak, aby se využila stávající polní cesta a celkové náklady na vybudování byly přijatelné. Trvání na striktním splnění všech požadavků vyhlášky v území nezastavěné vyvolá vysoké finanční náklady a majetkové problémy s dalšími dotčenými pozemky, které mohou vést k nerealizaci této stezky a to není smyslem tohoto projektu. Sklon 10,3% je tam z důvodu sjezdu stávající polní cesty do podjezdu pod žel. trať vedoucí rovnoběžně s cyklostezkou. V případě úpravy sklonu do 8,3% by byl nutný zábor do pozemků ČD (řešitelné v řádu let)."*

Žel, podobných příkladů je celá řada ... A co je nejhorší. Které cyklistické stezky šly vybudovat „včera“, dnes už nejdou.

4.3 „Cykloobousměrky“ – je jen málo takových opatření, které vyvolávají tak rozporuplné reakce.

Hlavním principem pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být průjezdnost komunikací pro jízdní kola. Jedním z opatření 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, které 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. Proč jsou ale s nimi problémy?

Vyhláška 30/2001 Sb. §15 říká, že známe jen dodatkovou značku, na které je vyobrazen provoz jízdních kol v protisměru (E12a/E12b) a na obou značkách bylo vyobrazeno oddělení směrů čarou.

n) „Jízda cyklistů v protisměru“ (č. E 12a), která v případě, že je umístěna pod dopravní značkou č. IP 4a nebo č. IP 4b, upozorňuje řidiče, že v protisměru je povolena jízda cyklistů,

o) „Vjezd cyklistů v protisměru povolen“ (č. E 12b), která v případě, že je umístěna pod dopravní značkou č. B 2, povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace,



Nejčastěji problém nastane tehdy, pokud se navrhne řešení bez oddělení cyklistické dopravy, což je často interpretováno tak, že je to legislativně nemožné. ČSN 736110 na str. 85 + 86 v odst. 10.4.2.7 avšak uvádí řešení, že za jistých podmínek to lze (snížená rychlost atd.). Řešení obousměrného provozu cyklistů v jednosměrných komunikacích bez oddělení čarou je nutná a všední potřeba v mnoha městech ČR. Mnohá si dnes poradí tak, že použije stejnou značku jako E12a/E12b, ale bez té střední přerušované čáry a prohlásí se za E13, na kterou lze napsat a vyobrazit takřka cokoliv, protože je definována takto: *"Text" (č. E 13), která omezuje nebo doplňuje platnost značky, pod kterou je umístěna, vhodným nápisem, případně symbolem.*

Finální řešení vždy závisí na kontextu místa, intenzitách provozu, přehlednosti a výsledné řešení má být posouzeno vždy individuálně - tj. v kontextu místní situace, kterou nutno posoudit. Existuje několik řešení v rámci vozovky:

- oddělení pruhem v celé délce (musí být prostor cca dle vzorových listů cca 4,0 až 4,5m);
- oddělení pouze v exponovaných místech (především začátek a konec) pro stísněné poměry;
- podkreslení provozu jízdních kol pomocí cyklopiktokoridoru (š. cca 3,25-3,75);
- bez oddělení + v úzkých profilech vytvoření/umožnění výhyben (v místech parkování, vjezdů apod.) - v prostoru, který má opravdu jen prostor na jedno vozidlo (3 m).

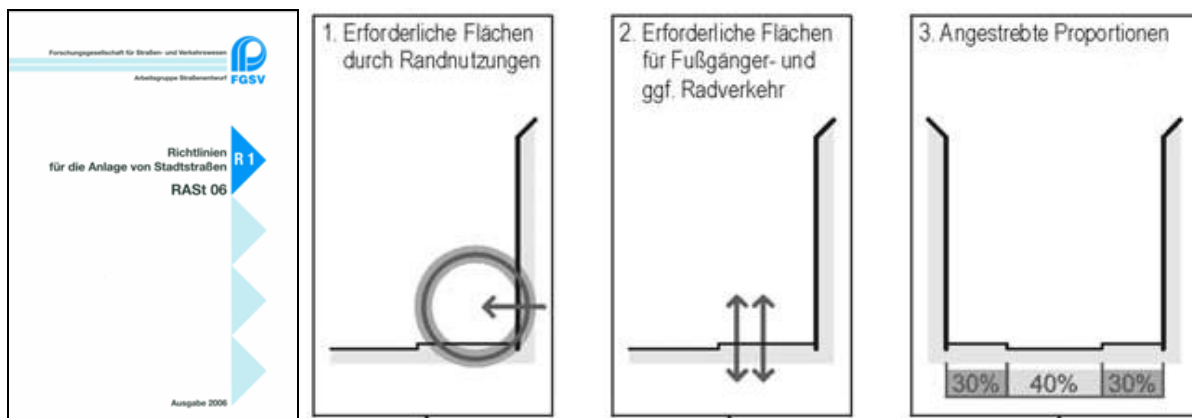
Legislativně důležitý je moment "odbočování". Vozidlo, které odbočuje vlevo, se musí řadit k levému okraji - zde je kolize, když se tam vyskytne cyklista přijíždějící zleva a který vám dává přednost - vy odbočujete přímo do něho. V méně frekventovaných ulicích to nemusí být problém, avšak v opačném případě je třeba nějaké, alespoň koncové opatření provést.

- vzorové listy viz (od str 37): <http://www.cyklodoprava.cz/file/metodicka-pomucka-pro-vyznacovani-pohybu-cyklistu-v-hdp/>;
- na těchto stránkách najdete i mnohé příklady řešení: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/cykloobousmerky/>.

5 ZÍTRA: BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY – ANO, ČI NE?

5.1 Plánování v novém „myšlenkovém“ kabátě.

K plánům pozemních komunikací ale můžeme přistoupit ještě jinak. Můžeme si vzít příklad z Německé dopravní a silniční výzkumné asociace, která vypracovala Základy pro ERA: 2010: RAS 06 Průvodce návrhem silnic, které pracují i s tímto principem: „navrhovat silnici ze stran, ne od prostředku“



Obr. 14 Vezme si příklad z Německa?: „Pokud rekonstruuje a nebo buduje novou komunikaci, tak začněte projektovat od kraje, kdy na prvním místě jsou chodci, pak cyklisté a pak auta.“

Anebo si můžeme vzít příklad z Francie. Zkusme si představit, že v českých městech nebude zadán generel dopravy, ale generel zklidňování dopravy, nebo generel uličního prostoru s důrazem na řešení mobility občanů, kde již samotná dopravní řešení se stávají součástí **strategie řízení poptávky po dopravě**, která má přispět ke snížení objemu dopravy a ke snížení znečištění z dopravy. Do těchto řešení patří např. omezení vjezdu, zpoplatnění komunikací, či parkovací politika, založená na omezování parkovacích míst pro auta,



Obr. 15 Zkusme plánovat celé město od těch nejzranitelnějších, nejprve navrhnout plochy, či koridory pro pěší, pak pro cyklisty a veřejnou dopravu a až nakonec pro automobilovou dopravu (tzv. postupně přidáváme rychlost).

Nyní se dokončují nové české technické podmínky TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. Budou obsahovat tento přístup?

5.2 Veřejné prostranství a cyklistická infrastruktura

Pokud nově myslít, tak opravdu v novém „kabátě“: „Cyklisté nepotřebují samostatné komunikace, ale potřebují, aby veřejný prostor města jim byl přátelský“. I o to se snaží nový manuál tvorby veřejných prostranství sloužící jako základní podklad pro koncepční přístup k veřejným prostranstvím v Praze. Obsahuje principy, pravidla, doporučení a kritéria tvorby kvalitních veřejných prostranství. Jednotlivé části manuálu definují kvalitu veřejných prostranství a nástroje k jejímu dosažení ve struktuře od velkého měřítka po detail. Manuál je kuchařkou pro pražské městské organizace a městské části nebo investory, která ukazuje, jak



zvýšit kvalitu ulic, náměstí či parků a jak s veřejným prostorem pracovat jako s celkem, nikoliv pouze jako s dopravními a zbytkovými prostory. Více: <http://manual.iprpraha.cz/cs/manual-tvorby-verejnych-prostranstvi>.

MANUÁL

tvorby veřejných prostranství
hlavního města Prahy



Obr. 16 *Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy*

5.3 Zapojování veřejnosti

Mnoho dobrých věcí nebylo prosazeno jen z toho důvodu, že byly prezentovány v nevhodnou dobu, na nevhodném místě, nevhodným způsobem a neinformovaným lidem. Z tohoto důvodu další oblast, která je nutná pro podporu výstavby cyklistické infrastruktury v „novém kabátě“, je získání veřejnosti a její zapojení do přípravy konkrétních projektů a strategií. Můžeme tím předejít mnoha problémům.

Zapojování veřejnosti je opravdu důležité, neboť při řešení kvalitních projektů se často musí řešit choulostivé věci, jako např. majetkoprávní vztahy, námitka „*zastávka je pod mým barákem*“, „*nemám kde parkovat kvůli cyklopruhům*“. Nejsou to opravdu lehké otázky, a proto je třeba využít všech nástrojů, díky kterým by se podařilo zapojit veřejnost do řešení otázek ve vztahu k podpoře udržitelné dopravy (veřejná setkání, slyšení, veřejné vyhlášení, interaktivní webová stránka, dotazy a návrhy, občanské panelové diskuse, konzultační dokumenty, průzkumy a ankety, apod.). Přínos zapojování veřejnosti se dá shrnout následovně:

- přispívá k předcházení možných budoucích konfliktů tím, že do rozhodnutí promítá širší spektrum názorů. Z toho vyplývá levnější a rychlejší realizace rozhodnutí, protože se snižuje pravděpodobnost opakovaného rozhodování o stejném problému;
- dává politikům větší jistotu při rozhodování tím, že se politik může opřít o názory mnohem širší vrstvy občanů. Z toho vyplývá větší politická síla rozhodnutí a jeho větší přijatelnost pro nejširší veřejnost;
- pomáhá politikům s rozhodnutím tím, že přináší nové pohledy a nová řešení daného problému.