

Generel cyklistické dopravy města Jihlavy 2011

Město Jihlava se v roce 2011 zavázalo podpisem Uherskohradištské charty, že bude vědomě usilovat o:

- zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
- odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů
- odstraňováním bariér cyklistické dopravy
- zkvalitněním podmínek pro parkování jízdních kol
- realizace a podpora projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce
- zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči domácím obyvatelům, tak i návštěvníkům města
- rozvíjení cestovního ruchu prostřednictvím aktivit a opatření, které vedou ke zdokonalení a rozšíření cykloturistiky

K naplnění těchto závazků bude využíván především aktualizovaný Generel cyklistické dopravy a také zkušenosti z ostatních měst, především díky projektu Central MeetBike.

Generel cyklistické dopravy města Jihlavy je dokument, jenž navazuje na předchozí generel cyklistické dopravy z roku 2003. Jeho cílem bylo integrovat cyklistickou dopravu do dopravního systému města a představit opatření vedoucí k podpoře cyklistiky. Návrh skeletu cyklotras a cyklostezek vycházel z průzkumu názorů obyvatel města Jihlavy na alternativní dopravní prostředky a možnosti jejich zapojení do dopravní struktury města.

Tento přístup však zastaral. Představy o síti cyklostezek se ukázaly nereálné. Soustředění cyklistů na cyklostezky resp. do složitého systému zklidněných obslužných komunikací bez možnosti přímého průjezdu územím se ukázalo jako chybné. Rychlost budování cyklostezek společně s podrobnými průzkumy pohybu cyklistů po městě to potvrdily. Bylo třeba změnit základní koncept. Pokusit se definovat skutečné potřeby cyklistů a najít způsob jak tyto potřeby naplnit. Za pomoci existující dopravní infrastruktury a vhodné integrace místo striktního oddělování, s využitím již dnes platné legislativy.

Jako nosný prvek celého systému je určený systém hlavních dopravních tras (**dopravní koridory**), 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 Jiráskova, Žižkova, Brtnická, Brněnská, Havlíčkova. Jsou to ulice, které slouží jako dopravní koridory městské dopravě a IAD (individuální automobilová doprava). Jedná se především o nejlogičtější, historická spojení s příznivými podélnými profily, přímostí spojení atd. Jejich využití pro dopravní cyklisty je dnes limitováno absencí opatření na podporu bezpečnosti. 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 příloze se tyto trasy objevují jako silná červená linka. Tato opatření v zásadě znamenají malé, levné a rychle proveditelné změny například typu:

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

Ne všichni cyklisté, ať už používají kolo k dopravě ve všední den, nebo k rekreaci, jsou ochotni jezdit po frekventovaných městských třídách. Jedná se nejčastěji o děti, ženy nebo

seniory. Tito uživatelé potřebují trochu 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 atd. Tyto trasy však musejí splňovat stejné kritérium přímosti a plošné dostupnosti, jako dopravní koridory. Zklidněné (**doplňkové**) koridory jsou často souběžné s těmi rychlými. Trasy jsou v systému znázorněny oranžovou barvou. Opatření mají spíše plošný charakter umožňující zklidnění území. Jsou to především:

- plošné zavádění zklidněných zón (Tempo 30, obytné) bez dalších opatření pro cyklisty (podle předchozího vyjádření dopravního inspektorátu Policie ČR ale velmi těžce proveditelné)
- 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

U **rekreačních** koridorů je hlavním kritériem výběru této trasy uživatelem je především jeho bezpečnost a atraktivita (jízdního povrchu a okolí trasy). Základem sítě takových tras je logicky již existující spojení podél řek. Navržená rekreační síť proto, aby byla funkční, musí spojoval 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.

Mimo koridorů celoměstského významu je třeba zajistit lokální vazby v území. Pro zajištění místních vazeb pro nejširší skupinu uživatelů jízdního 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 „cyklogenerelu“ je obsaženo mnoho variant uspořádání provozu v tzv. **cykloobousměrkách**. Každá cykloobousměrka má význam přinejmenším pro ty, kteří v dané ulici bydlí, pracují či nakupují.

