

Cyklogenerel města Kolín

textová část

Ing. arch. Tomáš Cach
2017/05





Zadavatel:

Město Kolín

Karlovo náměstí 78, 280 12 Kolín I



Zpracovatel:

Ing. arch. Tomáš Cach

Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7

+420 739 425 891 / tomascach@gmail.com

Obsah

Analýza	5
Řešené území a širší vztahy	5
Bariéry	6
Vazby	8
Nehodovost cyklistů	9
Intenzity cyklistického provozu	10
SWOT analýza	12
Pozitivní a negativní hodnoty	14
Návrh	16
Komunikační a cestní síť	16
Principy pro vybrané charaktery území	21
Dotváření základní sítě chráněných tras a propojení	24
/ radiální vztahy	24
/ vybraná lokální propojení	26
/ zelený okružní pás kolem města	27
Cyklistická integrační opatření	28
Cyklistická opatření u klíčových křižovatek a křížení	29
Levné a rychlé úpravy (DZ)	30
/ cykloobousměrky	30
/ zóny 30	30
/ legalizace cyklistických průjezdů	31
/ legalizace cyklistického provozu na vybraných chodnících	31
/ legalizace (zakázaného) pěšího provozu na vybraných stezkách	31
Dálkové cyklotrasy	32
Podněty k dokumentům/projektům z hlediska cyklodopravy	34
/ územní plán	34
/ vybrané připravované projekty	35

Výkresy

Analýza

- A.01** Širší vztahy – vymezení řešeného území
- A.02** Bariéry
- A.03** Vazby
- A.04** Nehodovost
 - a / Nehody s úmrtím cyklistů
 - b / Nehody s těžkým zraněním cyklistů
 - c / Nehody s lehkým zraněním cyklistů
 - d / Evidované nehody cyklistů bez zranění
- A.05** Intenzita cyklistického provozu
 - a / celostátní sčítání dopravy 2010 – síť a hodnoty
 - b / celostátní sčítání dopravy 2010 – „pentlogram“ s komentáři
 - c / Strava
- A.06** Problémový výkres

Návrh

Koncepce prostoru z hlediska cyklodopravy

- N.01a** Základní výkres – celé řešené území a návaznosti
- N.01b** Základní výkres – město
- N.02** Síť chráněných tras a propojení a okružní zelená rekreační trasa
- N.03** Integrační opatření – klíčové úpravy významných komunikací
- N.04** Dálkové (mezinárodní) cyklotrasy
 - a / Koncepce vedení v Kolíně a okolí
 - b / Cyklotrasa EuroVelo 4 (Labe – Kutná hora) / možná vedení trasy
- N.05** Připravované záměry / koordinace a řešení cyklodopravy

Analýza

Řešené území a širší vztahy

Řešené území je vymezeno správním územím města Kolína – katastrálním územím Kolína, Štítar, Zibohlav a Sendražic. Jedná se tedy o zástavbu celého města Kolína a jeho místních částí, včetně okolní navazující volné krajiny. Plocha území je cca 35 km².

Z hlediska širších vztahů je Kolín situován ve východní části Středočeského kraje, na přímé trase mezi Prahou a Pardubicemi v převážně rovinaté krajině Polabí.

Pro užívání jízdního kola jsou vstupní podmínky relativně příznivé, problémové jsou zejména některé přírodní a umělé bariéry (řeka Labe, dopravní infrastruktura a některé areály, viz samostatnou kapitolu).

V rámci řešeného území jsou veškeré zdroje a cíle dostupné časově v řádu jednotek či maximálně několika desítek minut. Obdobně okolní obce ve volné krajině nebo ostatní blízka města jako Kutná Hora, Poděbrady, Čáslav nebo Nymburk jsou v závislosti na způsobu a rychlosti jízdy dostupná v časech od cca 0,5 h až po cca 1,5 h.

Klíčová je možnost efektivního využití kombinované dopravy pro delší vzdálenosti s ohledem na situování železniční stanice Kolín na prvním železničním koridoru, navíc též s přímými návaznostmi na tratě do Poděbrad nebo Kutnu Horu.

(výkres A.01)



Analýza

Bariéry

Řešené území je velmi nerovnoměrně prostupné. V rámci rezidenční či smíšené zástavby nebo některých přírodních (zalesněných) území je možnost průjezdu na kole (nebo případě alespoň prostupu pěšky) relativně dobrá. Naopak v oblastech produkčních zón, zemědělské krajiny nebo v návaznosti na liniové bariéry jsou významné části území zcela neprostupné a problematické.

(výkres A.02)



přírodní bariéry

řeka Labe

- nejvýznamnější klíčová liniová bariéra v území;
- protíná středem celé řešené území (od východu na severozápad);
- překonat lze pouze na čtyřech blízkých místech:
 - lávka a most přes Kmochův ostrov (dobře);
 - Masarykův most (dobře);
 - silniční most silnice č. 125 (nevhodný stav)
 - železniční most (nevhodné a nelegální);
- jiné nejbližší možnosti překonání:
 - proti proudu 11 km (resp. 12,5 km) po mostě v Týnci nad Labem (produktovod u Kolínských tůň nelegální, fyzicky lze přes vodu bariérově pěšky, ale bez návaznosti na levém břehu);
 - po proudu 8,5 km (resp. 9,6 km) přívoz Oseček, resp. 12 km (14 km) pěší most u Poděbrad (most dálnice D11 neuzpůsoben)



lokální terénní zlomy a svahy

- levý břeh Labe v zástavbě Kolína
- Peklo (pravý břeh)
- části údolí Pekelského potoka
- Polepské údolí

lokální vodní plochy (přírodní i umělé)

- slepá ramena Starého Labe
- Sandberg
- pískovna Hradištko

souvislá pole se zaoranými cestami a mezemi

- západně od města (směr Kutlíře, Vítězov atd.)
- okolí letiště jižně od města
- území jižně od Kolínské řepařské drážky



Analýza

umělé bariéry plošné

uzavřené produkční a logistické areály

- souvislý pás jihovýchodního území v návaznosti na Havlíčkovu, Starokolínskou, železniční tratě a Kutnohorské předměstí;
- Lučební závody a.s. na západní straně města;
- zóna na severovýchodě města v návaznosti na Ovčáreckou, K Vinici, Třídvorskou (strojírny atd.);
- zóna Ovčáry (TPCA a ostatní) severně od města;
- lokální oblasti (střelnice na jihu atd.)



umělé bariéry liniové

železniční tratě

- první železniční koridor (včetně navazujících kolejí, seřadišť, vleček a areálů)

silniční obchvat a jeho návaznosti

- zcela nevhodně řešená oblast západně a jižně od města se zpřetrháním vazeb do krajiny, k obcím a dalším cílům bez adekvátní náhrady, zejména:
 - MÚK se silnicí č. 12, vazba na Ohradu a další
 - propojení na Zibohlavu, Pašinku a k letišti



silniční průtahy

- nevhodně řešený prostor komunikací vytvářející bariéry v příčných směrech a nevhodné podmínky pro chůzi či jízdu na kole i v podélném směru, z doby před vybudováním obchvatu
- Jaselská, Pražská, Havlíčkova, K Křižovatky, Ovčárecká, Třídvorská atd.



Analýza

Vazby

Zdroje a cíle v území jsou rozloženy nerovnoměrně, v rámci jednotlivých celků, mezi kterými jsou možná propojení v různé kvalitě, případně přímé vazby neexistují.

V rámci jednotlivých celků zástavby či rekreačních přírodních území jsou zpravidla omezení prostupnosti (průjezdu na kole) převážně lokálního charakteru a na úrovni celého řešeného území se nijak neprojevuji.

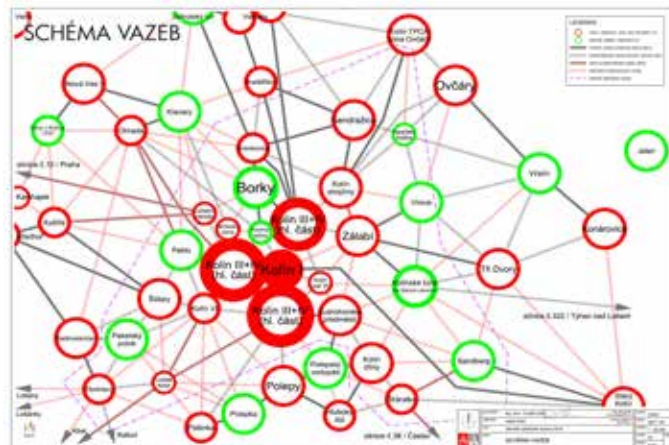
Schéma vazeb názorně vyobrazuje, které vazby mezi celky dnes fungují obstojně, s dílčími problémy, velmi problémově či zcela nefungují. Na výsledek mají klíčový vliv výše popsané bariéry a aktuální možnosti jejich překonání.

Obecně platí, že by území mělo být volně veřejně prostupné, přiměřeně místním podmínkám a významu vazeb.

Klíčové je tedy pracovat zejména na problémových či neexistujících vazbách, které přímo propojují významné blízké cíle (např. okolí železniční stanice Kolín – Zálabí, Kolín I/III/IV – Ohrada atd.).

Naopak lze akceptovat horší podmínky či neexistující přímou vazbu u méně významného vzájemného propojení cílů tam, kde zároveň existuje dobrá alternativa průjezdu s mírnou zajiždkou (např. propojení Kutnohorského předměstí a Kolínských tůň přes Kolín-dílny nebo Kolín-stanici v případě, že alespoň jedno z těchto propojení bude existovat)

(výkres A.03)



Analýza

Nehodovost cyklistů

Prověření nehodovosti vychází z veřejně dostupné databáze nehodovosti PČR. K dispozici jsou data za posledních 10 let, tj. z období 2007-2016.

Celkem je evidováno 147 nehod cyklistů / 10 let.

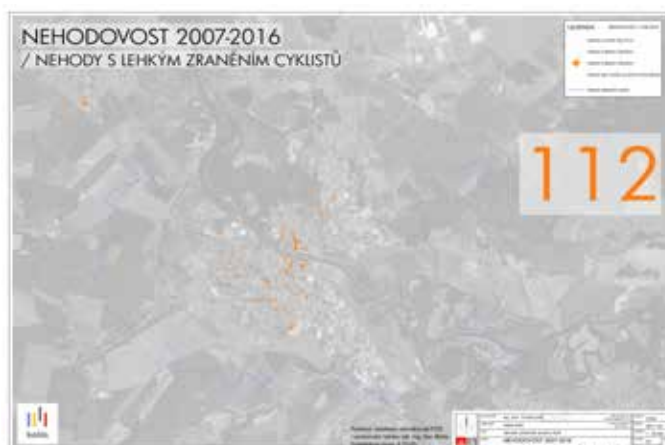
Z evidovaných statistik nehodovosti za dané období vyplývá pro řešené území následující:

- nedošlo k žádnému úmrtí cyklisty (do 24 h);
- stalo se 12 nehod s těžkým zraněním cyklisty;
- stalo se 112 nehod s lehkým zraněním cyklisty;
- je evidováno 23 nehod bez zranění cyklisty;

Dále lze vyzorovat například:

- Nejvyšší koncentrace nehodovosti cyklistů je v přímé návaznosti na obě předpolí Masarykova mostu (zejména Mostní, Antonína Kaliny). Všechna zranění jsou pouze lehká, zároveň se jedná o jedno z cyklisticky nejfrekventovanějších míst. Na mostě samotném je přitom evidována jen jedna jediná nehoda, a to bez zranění.
- Nejkritičtější úsek z hlediska bezpečnosti představuje Ovčárecká ulice, a to v místech křížení stezky provozem ostatních vozidel – nejhorší je vjezd do areálu naproti ČSPH OMW s jedním těžkým a třemi lehkými zraněními.
- Většina nehod se stala v zastavěném území v souvislosti s automobilovým provozem, jejich rozložení je až na výše uvedené výjimky relativně rovnoměrné.

(výkres A.04, resp. A.04a + A.04b + A.04c + A.04d)



Analýza

Intenzity cyklistického provozu

Systematické průběžné měření cyklistického provozu, ať už rekreačního nebo dopravního, prakticky neprobíhá a nejsou tak dostupná žádná oficiální a zcela relevantní data.

Výjimkou je pouze celostátní sčítání intenzity dopravy, prováděné na celonárodní úrovni v gesci ŘSD vždy jednou za 5–6 let:

- V době zpracování tohoto cyklogenerelu nejsou nejnovější výsledky sčítání v roce 2016 zcela zpracované a veřejně k dispozici.
- Dostupná jsou jen data ze sčítání v roce 2010 (před zprovozněním jižního obchvatu Kolína).
- Úseky jsou vybírány podle potřeb měření automobilové dopravy a zejména v případě cyklistické dopravy tak data nemusejí vždy odpovídat celému úseku, ale jen jeho částem.
- S ohledem na hlavní důvod měření a způsob provádění záznamů v terénu sčítači (*v roce 2010 s papírovými archy, nikoliv pomocí aplikace v roce 2016*) je možné, že nejsou započteny všechny cyklistické průjezdy na daných profilech.

Z výsledků sčítání vyplývá, že se na vybrané síti komunikací významných pro motorovou dopravu denně zpravidla pohybovaly řádově minimálně desítky cyklistů na každém profilu, a to i při absenci cyklistických opatření a často vysoké intenzitě automobilové dopravy. V případě ulice Veltrubská, na kterou navazuje významná dopravní stezka podél silnice na Velký Osek, to bylo dokonce téměř 800 cyklistů za den.

Další orientační pomůckou mohou být mapové výstupy z webových stránek aplikace Strava, která graficky v mapě zaznamenává pohyb uživatelů – cyklistů, kteří se pohybují se zapnutou aplikací na chytrém telefonu a veškerá data se pak automaticky anonymizovaně ukládají a zpracovávají.

Z dostupných dat i průzkumů v terénu vyplývá, že se jízdní kolo v řešeném území užívá plošně k dopravě i rekreaci, a to často i navzdory nevyhovujícím podmínkám. Při jejich postupném zlepšování lze očekávat další nárůst cyklistického provozu.

(výkresy A.05a + A.05b + A.05c)



Analýza



SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY (strengths)

krátké vzdálenosti v rámci zástavby města

- většina zdrojů a cílů po městě dosažitelná během několika minut jízdy na kole;
- nejvzdálenější vazby v řešeném území lze překonat během cca 20-30 minut klidné pozvolné jízdy;
- kompaktní město + sídliště + produkční zóny: efektivní blízké vzdálenosti pro jízdní kolo (do 5 km) (pro chůzi často již daleko, pro jízdu autem blízko)

příznivá geomorfologie

- převážně rovinaté území;
- pouze lokální převýšení (zpravidla pozvolná)

perfektní dostupnost kolejovou veřejnou dopravou

- stanice Kolín přímo na prvním železničním koridoru, zároveň křižovatka železničních tratí s vazbou na Poděbrady a Kutnou Horu (Havlíčkův Brod);
- stanice relativně dobře dostupná, přestože excentricky umístěná vůči centru města a většině aktivit;
- místní zastávky na více místech řešeného území (Kolín-město, Kolín-Zálabí, Kolín místní nádraží, Kolín dílny)

dobré zázemí města pro sport, rekreaci a cykloturistiku

- dálková cyklotrasa podél řeky Labe, atraktivní cykloturistický koridor v zeleni na pravém břehu;
- lokální přírodní rekreační území (Peklo, údolí Pekelského a Polepského potoka, slepá ramena Labe);
- dobře dostupná sportoviště v klidovém území (zejména severozápad města)

vybrané úseky funkční cyklistické infrastruktury

- extravilánové stezky podél některých zatížených silnic: Třídvorská (silnice č. 322) a Veltrubská;
- extravilánové stezky samostatné (Na Hrázi – K Automobilce);
- vybrané cykloobousměrky (Rubešova, část Pražské a Kutnohorské, Orebitská atd.), i přes dílčí nedostatky;
- vybrané cyklopruhy (Polepská) a další pozitivní snaha o realizaci cyklistických integračních opatření

SLABÉ STRÁNKY (weaknesses)

přírodní bariéry

- řeka Labe;
- lokální převýšení;
- podrobněji viz kapitola bariéry

umělé bariéry

- produkční (výrobní a logistické) areály:
 - výrazně zhoršují prostupnost území;
 - některé jsou i špatně dostupné;
- dopravní infrastruktura:
 - silnice č. 38, 215 atd.;
 - první železniční koridor i úseky trati na Poděbrady, vlečky atd.;
- podrobněji viz kapitola bariéry

majetkoprávní vztahy bránící prostupnosti území

- některá důležitá propojení jsou na soukromých pozemcích;
- neformální fungující propojení není možné potvrdit a revitalizovat stavebně;
- některé poptávané vazby, včetně historických cest, jsou fyzicky neprostupné (oplocení);
- příklad: Podskalské nábřeží u plavební komory

vybrané úseky problémové cyklistické infrastruktury

- „chodníčkové“ stezky, které jsou přípustně vhodné pouze jako doplňková alternativa, nikoliv povinné:
 - s intenzivním pěším provozem (např. úseky ulic, resp. chodníků Žižkova a Masarykova);
 - s problémovými křižovkami vjezdů a ulic (např. Ovčárecká);
 - s nevyřešeným bezpečným napojením na vozovky a komunikační/cestní síť obecně (např. silniční obchvat v jižní a východní části);
 - s bezpečně nevyřešeným vztahem k automobilovému provozu – protisměrně ve vozovce bez fyzického oddělení (A. Dvořáka);
- nefunkční integrační opatření – piktogramové koridory provedené pouze v barvě a v místech se silnou poptávkou pro parkování vozidel (Táboritská)

SWOT analýza

PŘÍLEŽITOSTI (opportunities)

revitalizace a dotvoření sítě chráněných tras

- oprava povrchů cest podél Labe, k Ovčárům atd.
- vytvoření cest v okolí letiště, k Nové Vsi atd.

zprostupnění veřejných prostranství v zástavbě

- propojení jednotlivých částí veřejných prostranství (ulice, cesty, parkoviště apod.), které jsou dnes fyzicky odděleny nebo pouze živelně zprostupněny (vyšlapané cesty apod.);
- plošné zklidňování v rámci zastavěného území
- mimo hlavní komunikace pokračovat v zavádění nových zón 30 a úpravy těch stávajících;
- prakticky všechny jednosměrné komunikace lze řešit jako tzv. „cykloobousměrky“, zejména však alespoň pro vazby nadmístního významu

zklidnění bývalého průtahu a významných ulic

- bývalý průtah Pražská – Jaselská – Havlíčkova a Ovčárecká – U Křížovatky – Polepská a Žižkova;
- celková humanizace veřejných prostranství a odpovídající zklidnění automobilového provozu;
- vytvoření infrastruktury pro chodce a cyklisty v podélném i příčném směru;
- možnosti etapizace (DZ, později stavebně atd.)

kultivovaný rozvoj dopravní infrastruktury a nové zástavby

- v rámci nových rozvojových projektů zajištění mnohem lepší pěší a cyklistické prostupnosti než dosud umožní vyšší podíl cest na území města vykonaných pěšky a na kole;
- snížení zátěže IAD na Masarykově mostě;
- doplnění bezmotorového propojení na železničním mostě přes Labe;
- napojení železniční stanice na ulici Starokolínská (min. jako prodloužení stávajícího podchodu)

HROZBY (threats)

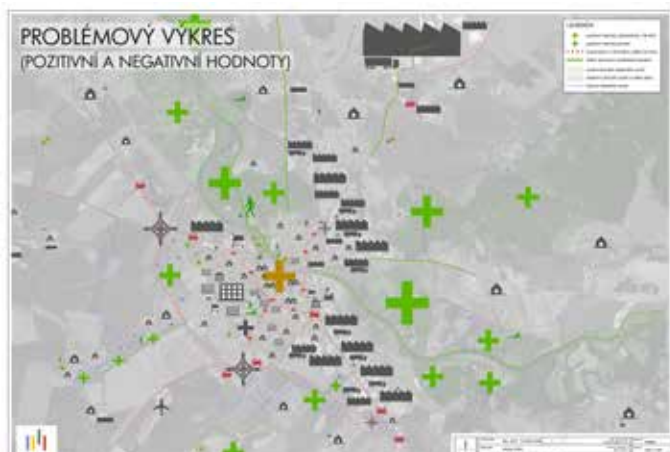
vznik nových bariér

- nová výstavba nebo vznik fyzicky oplocených produkčních území dále zhoršujících prostupnost území, likvidujících stávající oficiální i neoficiální cesty a propojení
- vznik nových průmyslových a výrobních areálů nezohledňující bezmotorovou dopravu, s přístupností vytvářenou pouze pro automobilový provoz

technokratický rozvoj dopravní infrastruktury

- další zpřetrhání stávajících oficiálních i neoficiálních propojení a vytvoření obtížně bezpečně překonatelné bariéry (obdobně jako u obchvatu toto hrozí i u dalších komunikací dle územního plánu);
- v rámci nových rozvojových projektů nedostatečné zohlednění pěší a cyklistické dopravy (obdobně jako dosud) s vytvářením bariér v území a nutností dlouhých cest i pro lokální pohyb (slepé neprostupné oblasti apod.);
- nevhodné řešení cyklistické infrastruktury, zejména „chodníkářské stezky“ na úkor bezpečnosti a komfortu pěšího provozu, s rizikovými křížovatkami a kříženími motorového provozu a omezováním zkušenějších cyklistů zvyklých na provoz vozidel (např. Benešova)

Pozitivní a negativní hodnoty



Pozitivní a negativní hodnoty



Návrh

Komunikační a cestní síť

Pro dopravní, cykloturistický i rekreační pohyb v území je nezbytná specifikace ucelené komunikační a cestní sítě a vazeb, které umožňují základní lokální obsluhu území i pohyb na větší vzdálenosti.

Komunikační a cestní síť nemá ve všech částech stejný charakter, ale vychází ze současného stavu prostředí a reálných možností úprav stávajících nebo plánovaných propojení.

Zjednodušeně jsou definovány tři základní charakteristiky jednotlivých úseků sítě. Ty by měly být v souladu s fyzickými vlastnostmi příslušného prostoru a zároveň dávat jasnou uživatelskou informaci o tom, k čemu dané propojení slouží především a pro co naopak není vhodné.

Pro základní pohyb a obsluhu území je ve výkresu vyznačena základní síť tlustými čarami. Tato propojení a trasy zpravidla slouží i pro vzdálenější vztahy po městě a v krajině mezi obcemi.

Pro lokální obsluhu území a plošný pohyb v něm je dále naznačena tenčími čarami jemnější síť „vlásečnic“, které zprostupňují prostor a zpřístupňují všechny zdroje a cíle. Zpravidla je vhodná jejich maximální propojenost, ale není to vždy nutné nebo možné.

V krajině mimo zástavbu a v parcích je vyobrazení některých úseků klidných a chráněných cest mimo základní síť nutné vnímat jako pouze orientační, přesná poloha závisí na podrobnějším prověřování.

Poznámka:

koncepte je zpracována v souladu s novými TP 179, proto v ní nejsou podrobněji rozváděny konkrétní detaily řešení či skladebnost atd., protože všechna tato navazující témata jsou přímou součástí nového národního dokumentu a lze je plně užít i pro Kolín.

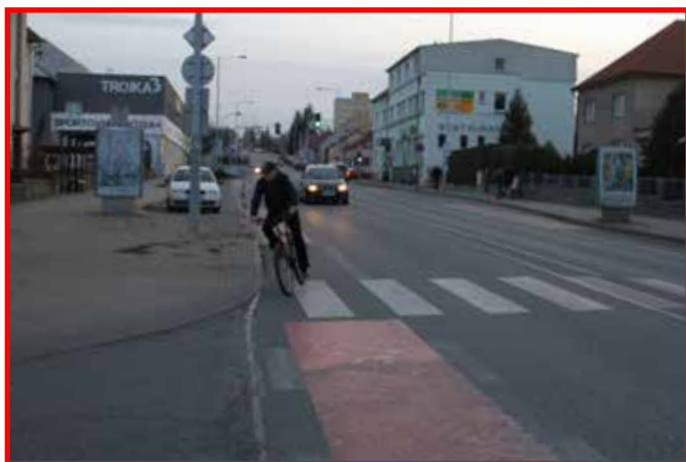
(výkres N.01a / celé řešené území

N.01b / centrální část – Kolín I-VI)

Integrované koridory

Integrované koridory jsou významné dopravní osy území, zpravidla kompozičně, provozně i funkčně klíčové komunikace v prostoru, které tvoří základní dopravně-urbanistické osy území a přenášejí vyšší intenzity automobilového provozu (řádově tisíce vozidel denně či více). Ze své podstaty jsou však atraktivní i pro cyklistickou dopravu, zejména kvůli přímosti a rychlosti. V obcích je žádoucí provádět celkové zklidnění provozu a přednostně doplňovat integrační opatření cyklistické dopravy, především na hlavním průjezdu městem. Mimo obec je potřebné pak zajistit možnost bezpečné jízdy v dostatečně široké vozovce (resp. po krajnici), nebo nabídnout možnost sdílení prostoru s chodci v rámci souběžné stezky či cesty.

- příklady – intravilán: Pražská, Jaselská, Havlíčkova, U Křižovatky, Ovčárecká, Dukelských hrdinů, Žižkova, Polepská atd.
- příklady – extravilán: silnice č. 12, silnice č. 125, silnice č. 328 atd.



Návrh

Klidné a zklidněné ulice, silnice a cesty

Klidné a zklidněné ulice, silnice a cesty mají buď relativně nízkou automobilovou zátěž (řádově jednotky až stovky vozidel denně) nebo rychlost provozu, optimálně obojí. Podle konkrétního kontextu mohou být atraktivní pro cyklistickou dopravu, cykloturistiku, rekreaci nebo všechny tyto důvody jízdy najednou. Provoz jízdnic kol je společný ve vozovce s ostatními vozidly, velmi často i společně s chodci. Není zde zpravidla vhodné vytvářet zvláštní samostatná cyklistická opatření, klíčové je zejména zajištění přehlednosti prostoru a celkové psychologické působení ve prospěch pozvolné jízdy zejména motorových vozidel. Ucelenější síť ulic v zástavbě města a obcí může s výhodou fungovat jako zóna 30, případně klidnější.

- příklady – intravilán: Královská cesta, Okružní, Štítarská, Zborovská, Smetanova, Komenského, Kmochova, Nad Zastávkou, Sokolská atd.
- příklady – extravilán: Starokolínská, U Vodárny, Ke Sportovišti, silnice do obce Pašinka atd.



Klidné a chráněné cesty a propojení

Klidné a chráněné cesty a propojení jsou prakticky bez automobilového provozu, který je zcela minimální nebo vyloučený. Podle konkrétního kontextu bývají atraktivní zejména pro cykloturistiku a rekreaci, ale často také pro dopravní využití. Ve městě se nejčastěji jedná o parkové cesty, propojky a stezky, v krajině pak o polní a lesní cesty nebo účelové komunikace. Důležité je zajištění sjízdnosti povrchu a dostatečných kvalitativních parametrů, zejména šířky, směrového vedení a přehlednosti i s ohledem na peší pohyb a pobyt.

- příklady – intravilán: Kmochův ostrov vč. lávky a mostku, chráněná trasa Masarykova, cestní síť sídliště, vazba v Komenského parku atd.
- příklady – extravilán: stezka Třídvorská a Veltrubská, cesta po pravém břehu Labe, propojení U Cihelny – Zelená atd.



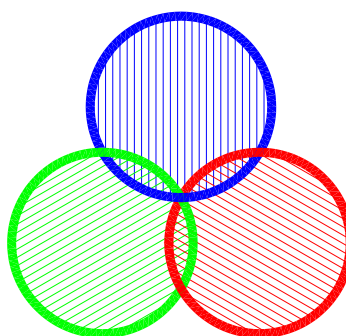
Návrh

Schémata – intravilán

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

- * zpravidla do 30km/h (nebo s minimálním provozem do 50km/h)
- * přednostně společný provoz s ostatními vozidly bez zvláštních úprav
- * integrační opatření případně jen doplňkově, např. u cykloobousměrek
- * většina uliční sítě, křižovatky s předností zprava

- * klidný prostor
- * zpravidla sdílený s chodci
- * bez motorového provozu
- * cestní síť a stezky
- * zejména v parcích a krajině
- * doprava a často i rekreace



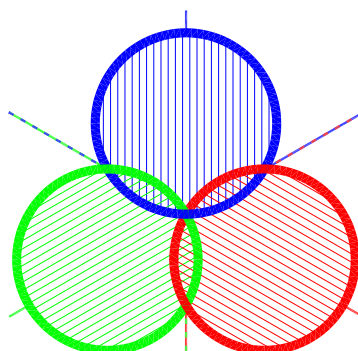
- * do 50 km/h
- * významné zatížení
- * motorovou dopravu
- * především integrační opatření
- * křižovatky hlavní a vedlejší
- * významné osy území

CHRÁNĚNÉ

INTEGROVANÉ

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

- * do 20 – 30 km/h
- * výrazně zklidněný
- * motorový provoz, případně sdílení prostoru i s chodci
- * zejména při vedení chráněných tras a propojení zklidněnými ulicemi



- * do 30 – 50 km/h
- * křižovatky hlavní a vedlejší
- * zatížení motorovou dopravu
- * společný provoz při celkovém zklidnění motorové dopravy
- * doplňkově integrační opatření
- * významné osy území

CHRÁNĚNÉ

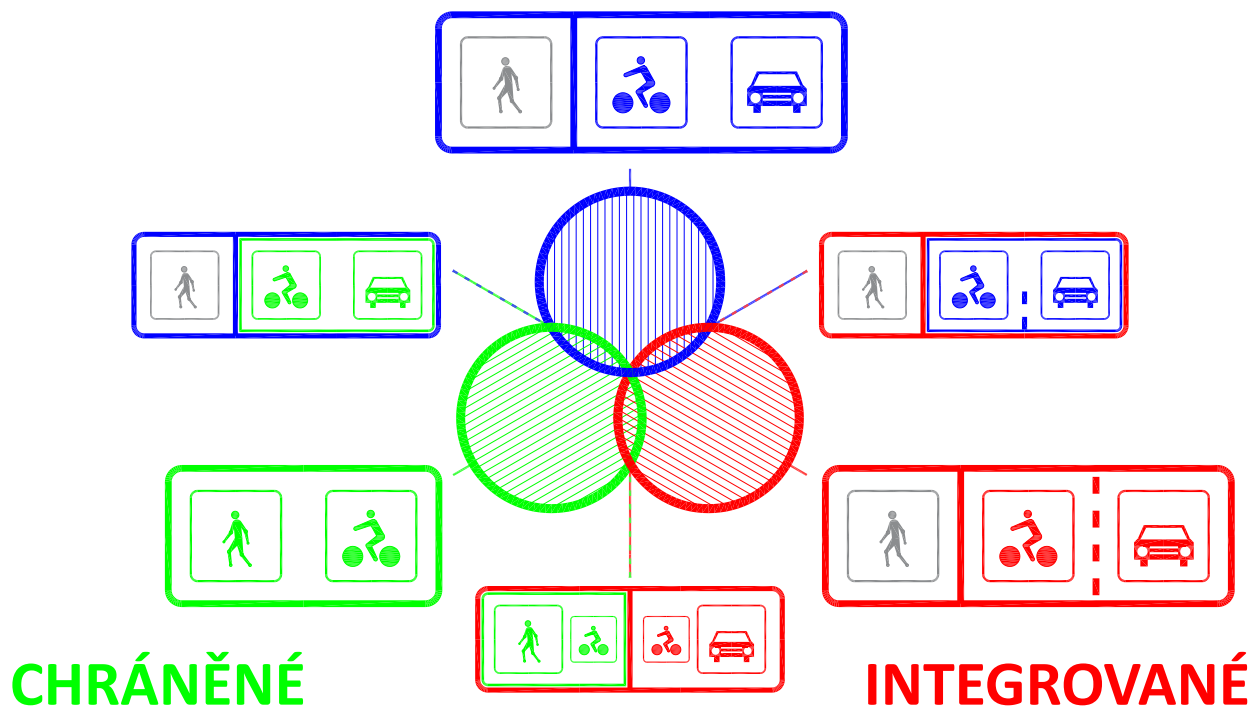
- * chráněné trasy a propojení součástí integrovaného koridoru
- * duální průjezd (možnost sdílení prostoru s chodci i vozidly)

INTEGROVANÉ

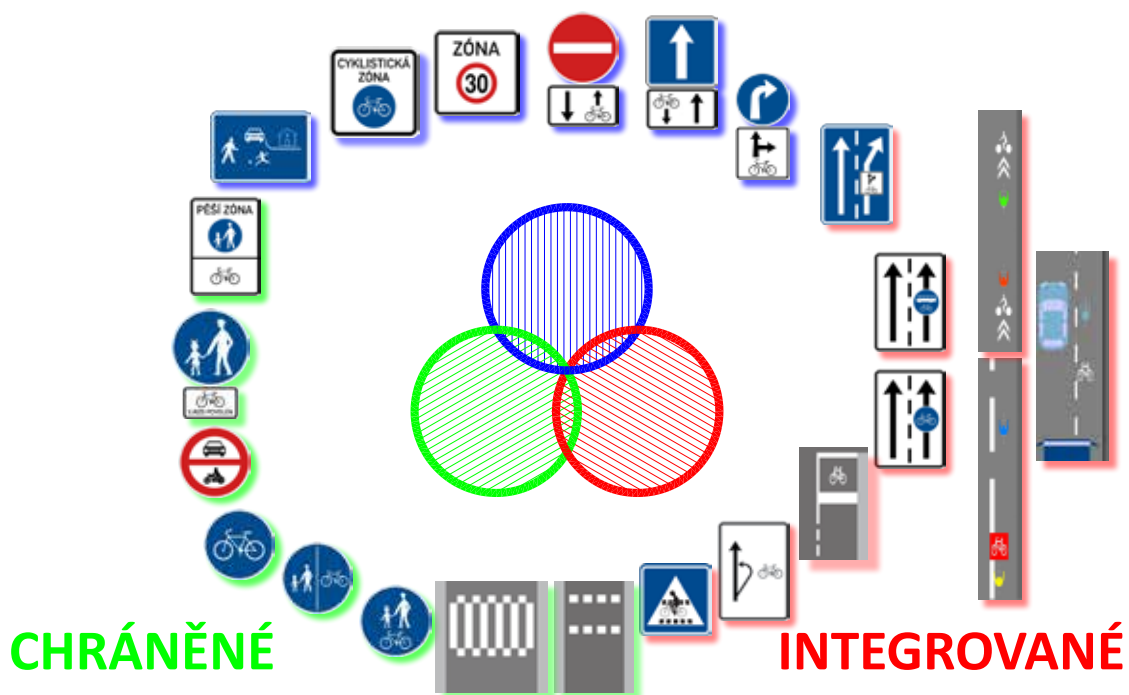
Návrh

Schémata – intravilán (obecně)

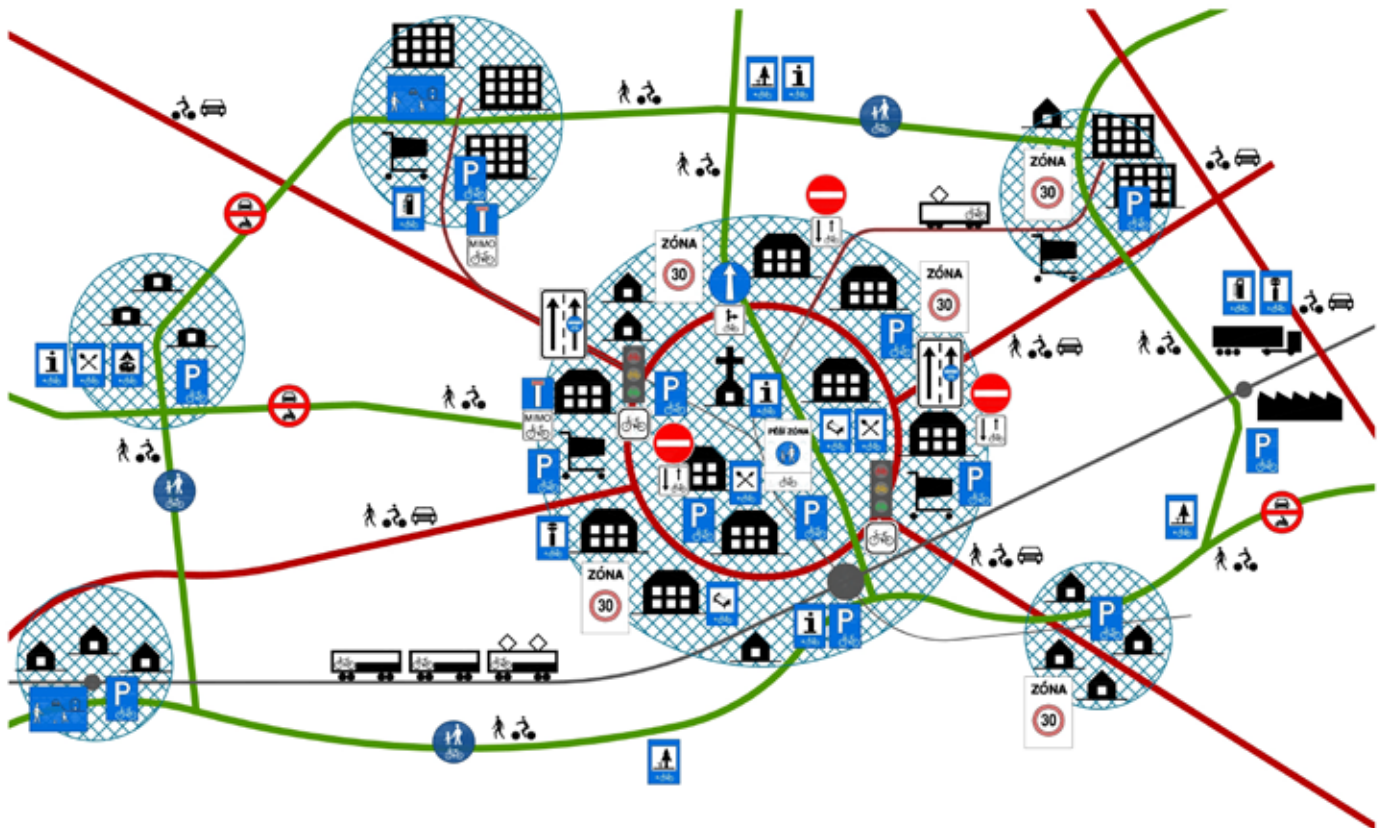
KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



Návrh



Principy pro vybrané charaktery území

Tradiční zástavba (centrum města, nízkopodlažní rezidenční zástavba)

- cyklistický provoz standardně ve vozovce, nikoliv na chodnících či přidruženém prostoru (s výjimkou napojení dalších vazeb nebo velkých zpevněných ploch veřejných prostranství – sdílený prostor s chodci, např. v rámci náměstí či parkových cest)
- mimo tranzitní významné komunikace všechny komunikace s automobilovým provozem v režimu zóny 30 a obousměrně průjezdné alespoň pro jízdní kola, lokálně nebo ve vybraných úsecích případně vyšší stupeň zklidnění (např. sdílený prostor – obytná zóna)



Principy pro vybrané charaktery území

Veřejná prostranství sídlišť a modernistické zástavby

- všechny komunikace s automobilovým provozem (mimo tranzitní) v režimu zóny 30 a obousměrně průjezdné alespoň pro jízdní kola, lokálně nebo ve vybraných úsecích případně vyšší stupeň zklidnění (např. sdílený prostor – obytná zóna)
- pěší cestní síť volně legálně pojízditelná na jízdním kole v rámci plošné obsluhy území (dojezd k budovám apod.):
 - v režimu např. pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, jako stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol, stezka pro chodce a cyklisty, zákaz vjezdu motorových vozidel apod.;
 - v rámci revitalizací vhodné zpracovat podrobnější studii komplexní revitalizace veřejných prostranství, jejich nové vymezení (např. vytvoření oplocení soukromých předzahrádek kolem objektů apod.) a úpravy cestní sítě tak, aby byla pro chůzi i jízdu na kole přívětivější a uceleně propojená v rámci poptávaných vazeb;
 - klíčové je zajištění bezpečných legálních bezbariérových křížení vozovek a napojení na vozovky nejen pro chodce, ale také pro cyklisty (optimálně zvýšenou vozovkou, nebo alespoň snížením obruby, např. i ve vazbě na jinak zaslepené komunikace parkovišť apod.);
 - není žádoucí vytvářet nepřehledná místa (křoví, zídky apod.), úzká hrdla a ostré úhly cest;
 - pojížděny by neměly být chodníky v těsném souběhu s vozovkou nebo s parterem budov (není-li ve výkrese konkrétně výjimečně doporučeno jinak)



Principy pro vybrané charaktery území

Volná krajina

- zachovat maximálně volnou prostupnost krajiny pro jízdní kola, bez zbytečného zakazování vjezdu (to by mělo být pouze výjimečné v odůvodněných případech)
- na vybraných trasách dle koncepce zajišťovat přiměřeně komfortní sjízdnost, optimálně alespoň pro treková kola (a tam, kde je pravděpodobná i dopravní funkce a neexistuje odpovídající náhrada v podobě jiné komunikace, vhodné zajistit sjízdnost i pro silniční kola)
- prostupnost pro horská kola může být i po různých pěšinách a cestičkách, které zde s ohledem na své parametry a podrobnost této koncepce nejsou řešeny a vyobrazovány: to však neznamená, že by měly zanikat nebo že by z nich měla být terénní cyklistika vylučována (není-li to v prokazatelném rozporu s ochranou přírody nebo ohrožováním chodců – turistů)



Dotváření základní sítě chráněných tras a propojení

/ radiální vztahy

cyklotrasa na pravém břehu Labe

- cykloturistická páteř území, dále zejména pro rekreaci a doplňkově i dopravní vztahy
- důležité zejména opravy povrchu atd., viz kapitola „dálkové cyklotrasy“



stezka Veltrubská

- velmi dobrý stav v extravilánu, vhodná dílčí zlepšení v oblasti křižovatek a křížení
- v zástavbě žádoucí upravit dopravní režim (C7a+E13) a prověřit možnosti zlepšení souběžného rychlejšího průjezdu ve vozovce



stezka Třídvorská

- velmi dobrý stav v extravilánu
- v zástavbě žádoucí upravit připravovaný projekt, viz dále oddíl legalizace vybraných chodníků a kapitola poznámek k připravovaným projektům

stezka Ovčárecká

- dobrý stav v extravilánovém samostatně vedeném úseku Na Hrázi a podél K Automobilce
- v oblasti produkční zóny Ovčáry žádoucí dílčí úpravy v úsecích křížení vjezdů a komunikací
- v zástavbě v oblasti Zálabí a Sendražic kritický problémový úsek s nevyřešenými kolizními nebezpečnými úseky: žádoucí nově vyřešit zejména úseky vjezdů a křižovatek, upravit dopravní režim na (C7a+E13) a jako alternativu pro bezpečný rychlejší průjezd zřídit souběžně souvislé ochranné cyklopruhy ve vozovce



trasa podél železniční trati č.231

- nevyhovující stav cestní sítě s řadou přerušení nebo nevhodným povrchem
- význam především doplňkový rekreační
- důležité je nevytvořit bariéry a stav cestní sítě postupně zlepšovat především v rámci jiných záměrů v území



Dotváření základní sítě chráněných tras a propojení

vazba na Ovčáry u řepské drážky

- kriticky chybějící úsek podél silnice (včetně nevhodně zrušeného úseku staré silnice), žádoucí doplnění stezky a napojení na cestní síť
- výrazná revitalizace povrchu stávajících polních cest (nezpevněný bahnitý povrch s loužemi)



Pod Vinicí – Včelín

- doplňkové rekreační využití lesních cest

cyklotrasa na levém břehu Labe

- revitalizace povrchu stávající cesty západně z města na Klavary, především rekreační využití
- důležité prověření možnosti přímého propojení mezi ČOV Na Pustině a Kmočovým ostrovem



cesta u železničního koridoru na Ohradu

- revitalizace povrchu, resp. celého tělesa stávající cesty (včetně řešení majetkoprávních vztahů)
- dopravně-rekreační vazba – Ohrada a Nová Ves

Pražská – Ohrada a Nová Ves

- zajištění bezpečné dopravní vazby na Ohradu a Novou Ves jako alternativy k nutnosti užití silnice
- v první etapě vhodné řešit kombinací využití stávající cesty a obnovením cesty historické
- ve výhledové etapě vhodné zajistit přímou vazbu formou stezky severně od stávající MÚK
- v návaznosti řešit přímou rekreačně-turistickou vazbu k pomníku bitvy u Kolína jižně od Ohrady



Štítary – Křechoř (Kutlíře)

- na stávající silnici zachovat omezení pro motorovou dopravu
- výhledově revitalizovat stávající slepou polní cestu a obnovit její návaznost dále západním směrem k vrchu i obci Křechoř
- důležité dobudování propojení od stávající cesty v Pekle údolím od rybníka a pod mostem silničního obchvatu



Dotváření základní sítě chráněných tras a propojení

cesta údolím Pekelského potoka

- propojení klidovým přírodním územím po pěšině a cestě se žlutou turistickou značkou mezi Štítarským předměstím a Zibohlavou
- vhodné dílčí revitalizace a přednostně směřovat cyklistický provoz do ulice Ke Hřišti
- využití má být především pro klidnou rekreační jízdu, s ohledem na pěší pohyb a charakter území není žádoucí cyklistický provoz zvyšovat



propojení Na Výfuku – K Pateráku

- revitalizace stávající a dobudování chybějící cesty na rozhraní lesa a pole
- umožnění přímého dopravně-rekreačního propojení oblasti Kolína VI a zástavby Zibohlav



propojení Žižkova – Hasičská

- klíčové zachování staré silnice a její opětovné propojení pomocí lávky přes silniční obchvat
- žádoucí vybudování stezky podél silnice č. 125 v úseku slepého torza staré silnice a odbočkou na Zibohlavu, včetně dořešení napojení na letiště

propojení polní cesty Štítary – Pašinka

- výhledová polní cesta východně od letiště



/ vybraná lokální propojení

železniční most

- přímé dopravní propojení oblasti Zálabí a Kutnohorského předměstí, resp. Labské stezky a Starokolínské – železniční stanice

Žižkova + Masarykova

- dořešit křížení a křižovatky,
- stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů

okružní křižovatka Havlíčkova x Jaselská

- ucelený systém průjezdu v přidruženém prostoru jako možná alternativa k průjezdu ve vozovce
- přednostně městotvorné úroňové řešení



Dotváření základní sítě chráněných tras a propojení

/ zelený okružní pás kolem města

- základní princip vychází z celkové koncepce – urbanisticko-krajinné vize rozvoje města
- jedná se o klidový zelený pás kolem centrální části souvisle zastavěného území města
- má být volně prostupný pěšky a na jízdním kole a sloužit především rekreaci, ale v některých (zejména tangenciálních) vazbách také dopravě
- v některých částech je velmi náročné zajistit alespoň jedno možné propojení, v jiných je možné uvažovat i o souběhu více místních tras
- jednotlivé části jsou v různém stavu z hlediska možnosti užití v současnosti nebo v budoucnosti:
 - v současnosti jsou relativně funkční například cesty v oblasti Pekla či Polepského vodopádu;
 - větší úpravy, vymezení nové a revitalizace stávající cestní jsou nezbytné například v oblasti Kolínských tůní, lesoparku Borčky nebo okolí jižní části silničního obchvatu;
 - podmíněnost rozsáhlejšími úpravami a změnami v území je například v oblasti mezi Kouřimským předměstím a ulicí Antonína Dvořáka, v severní oblasti produkčních zón Zálabí, Ovčárecké a Třídvorské nebo na jihovýchodě v oblasti Štáralky a dílen;
 - kritickými jsou možnosti překonání řeky Labe – na východní straně vhodné prověřit možnosti využití stávající technické lávky produktovodu, v západní části zlepšení návazností od Kmochova ostrova nebo zřízení alespoň sezónního přívozu dále po proudu.

(výkres N.02)



Cyklistická integrační opatření

/ klíčová integrační opatření

Havlíčková

- minimálně souvislé vyhrazené cyklopruhy
- optimálně dánské pásy, popř. kombinace

Jaselská

- minimálně souvislé vyhrazené cyklopruhy (optimálně dánské pásy) ve východní části
- souvislé vyhrazené cyklopruhy v západní části

Pražská

- úsek náměstí Republiky – Benešova: ochranné cyklopruhy
- bývalý průtah – minimálně souvislé vyhrazené cyklopruhy (optimálně dánské pásy)

/ další důležitá integrační opatření

Polepská

U Křižovatky

silniční most přes Labe

Ovčárecká

Dukelských hrdinů

Rorejcova

Žižkova

Benešova

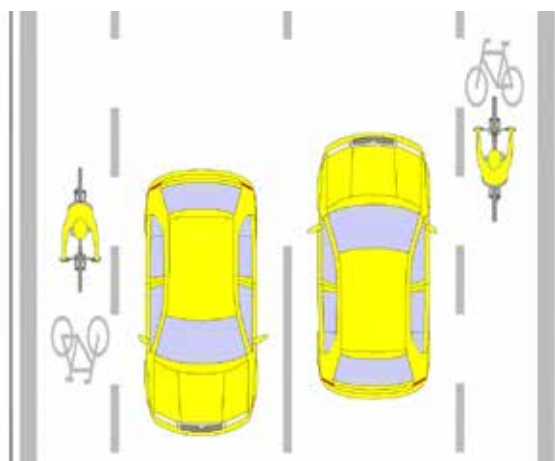
Legerova

atd.

/ rozsah a forma řešení, etapizace

S ohledem na vlastnictví a správu daných pozemních komunikací, ekonomickou náročnost, koordinaci záměrů (inženýrské sítě, křižovatkové a mezikřižovatkové úseky) atd. lze zvolit postupné kroky k dosažení cílového stavu, nebo přímo zahájit komplexní přestavbu veřejných prostranství:

- 1. etapa: jen úpravy DZ (rychlé, levné)
- 2. etapa: komplexní stavební úpravy



Cyklistická opatření u klíčových křižovatek a křížení

/ vybrané principy

- připravovat v přímé provázanosti a koordinaci s úpravami mezikřižovatkových úseků
- koncepčně vycházet z nových TP179 a provozně-prostorových charakterů dle této koncepce
- klíčové plnohodnotně řešit zejména podélný průjezd cyklistů v přímém směru (přednostně souvislými integračními opatřeními), možnosti přímého i nepřímého levého odbočení a také příčné bezmotorové vazby v území
- propojovat cyklistický provoz ve vozovce i v přidruženém prostoru, umožnit bezpečnou a legální jízdu na kole mezi všemi rameny křižovatek (i pro vazby a pohyby, které nejsou a nebudou řešeny pro motorový provoz)
- minimalizovat plochy křižovatek, preferovat úroňová kompaktní městotvorná řešení
- u okružních křižovatek nabídnout též alternativu pomalého průjezdu v přidruženém prostoru



/ vybraná klíčová místa k řešení

Havlíčková x Jaselská x Polepská
x Dukelských hrdinů x U Křižovatky

Jaselská x Škodova x Vávrova x Král. cesta

Jaselská x Žižkova x Legerova

Jaselská x Bezručova

Pražská x Jaselská x Benešova

Pražská x OC x Na Petříně

Kutnohorská x Politických vězňů x Mostní

Kutnohorská x U Křižovatky x silniční most

Ovčárecká x Na Louži x Raisova

Ovčárecká x Okružní



Levné a rychlé úpravy (DZ)

cykloobousměrky

označení pomocí dodatkových tabulek E12a (pod IP4b) a E12b (pod B2)

- řešit v souladu s novými TP179
- v rámci zón 30 automaticky plošně a zpravidla bez nutnosti užití VDZ, případně jen lokálně (zejména pomocí piktogramového koridoru)
- u významných komunikací nebo napojení na ně může být vhodné řešení se samostatným protisměrným cyklopruhem (v daném místě)



historické jádro města plošně (nutné řešit i napojení OK Kouřimské a SSZ Kutnohorské)

Na Pobřeží a Starokolínská (přístav – most) Sokolská (úsek u Sokolovny), Mlýnská, Smetanova, Tyršova, Mikoláše Alše atd.

- příklad: Pražská (zrušená 2016 / obnovená 2017)



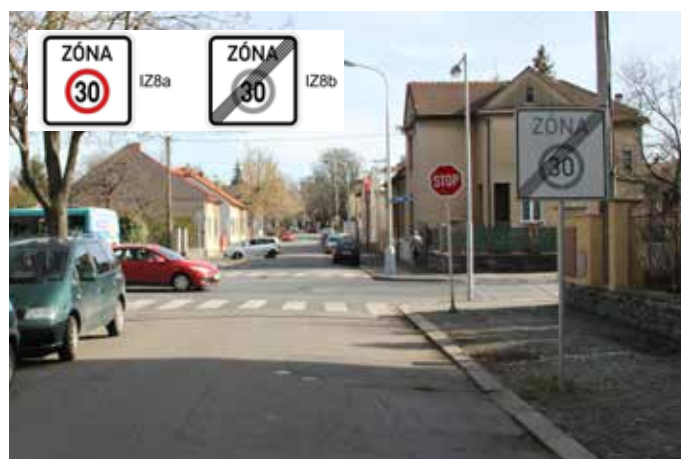
zóny 30

označení pomocí IZ8a a IZ8b

- prioritně na všech místních komunikacích s motorovým provozem v rezidenční a smíšené zástavbě mimo významné průjezdné komunikace
- orientačně rozsah sítě též specifikován hlavním výkresem modře jako „klidné a zklidněné“
- žádoucí přednostně řešit všechny křižovatky uvnitř zóny s předností zprava a všechny jednosměrné komunikace (pokud jsou nutné) jako cykloobousměrky, viz výše a nová TP 179
- žádoucí revidovat provedení a rozsah stávajících zón 30 a doplnit jejich rozšíření a nové oblasti

příklady:

- V Zídkách (rozhraní vhodně u napojení na významnou komunikaci – ulici Benešova)
- Šítarská (rozhraní nevhodně uvnitř klidné rezidenční zástavby)



Levné a rychlé úpravy (DZ)

legalizace cyklistických průjezdů

zejména nahrazení B1 pomocí B11 (zákaz vjezdu všech vozidel omezit na motorová)

- zejména lokální propojky místních komunikací
- některé účelové komunikace, polní a lesní cesty
- *příklad: propojka Kremličkova – Březinova*



legalizace cyklistického provozu na vybraných chodnících

označením stezky pro chodce s povoleným cyklistickým provozem (C7+E13) atd

- zejména v rámci dotváření sítě chráněných tras
- náhrada stávajících stezek pro chodce a cyklisty (společných i dělených) tam, kde:
 - jejich parametry odpovídají spíše chodníku;
 - je žádoucí jednoznačně umožnit též souběžný cyklistický provoz ve vozovce, zejména pro bezpečnou rychlejší jízdu na kole
- *příklad: Veltrubská a Ovčárecká (v zástavbě)*



legalizace (zakázaného) pěšího provozu na vybraných stezkách

označení libovolnou úpravou umožňující pěší provoz (např. C7a+E13, C9a atd.)

- nemá nastávat situace, kde cyklistický provoz nevhodně vytěsňuje pěší pohyb z logických a přirozených vazeb (dopravních, pobytových atd.)
- *příklad: Okružní (stezka C8a v pobytovém pásu klidné ulice v zóně 30 v rezidenční zástavbě)*



Dálkové cyklotrasy

Dálkové cyklotrasy slouží pro dálkovou (mezinárodní) cykloturistiku. Zároveň jsou však dominantně využívány v rámci lokálních vztahů a vazeb v území, v konkrétním úseku pro dopravu, rekreaci či obojí. Díky nadmístnímu významu tras je možné lépe získávat podporu pro budování potřebné infrastruktury v těchto koridorech. Pro lepší orientaci uživatelů se tyto cyklotrasy označují mezinárodně srozumitelným logem, užívaným jednotně v průběhu celé trasy na území více států.

dálková cyklotrasa „Labská stezka“

- mezinárodní cyklotrasa, která vede v souběhu s řekou Labe od Krkonoš přes Česko a Německo až k ústí Labe do Severního moře
- v nejbližších návaznostech řešeného území vede proti proudu do Týnce nad Labem a Pardubic, po proudu pak do Poděbrad a Nymburka
- v rámci řešeného území prochází v těsném souběhu s řekou na jejím pravém (severním) břehu, pouze v severozápadní části území využívá zkratky – přímější Brankovické cesty
- vedení trasy je stabilizované, vhodná jsou dílčí zlepšení, zejména:
 - oprava povrchu cesty ve východní části pro lepší sjízdnost (zejména odstranění louží);
 - řešení prostupu okolo zdymadla – optimálně přímo po nábřeží (úsek mezi vraty délky 30 m), nebo alespoň zlepšit podmínky na objízdné trase kolem bloku domů;
 - rozšíření relativně úzkého úseku zpevněného povrchu mezi Podskalským nábřežím a Brankovickou (výhledově i podél elektrárny)
- cyklotrasa aktuálně není proznačena, v řešeném území lze již nyní realizovat orientační směrového značení včetně označení logem
- poněkud limitující a nikoliv zcela bezproblémová jsou napojení na historické jádro města a železniční stanici:
 - pro jejich komfortní a bezpečné dosažení a naznačení průjezdu je žádoucí provést minimálně dílčí dopravně-organizační úpravy
 - výhledově jsou žádoucí vybrané úpravy stavební (zejména pro dosažení železniční stanice po železničním mostě a od Starokolínské ulice)



Dálkové cyklotrasy

Eurovelo 4 „Central Europe Route“

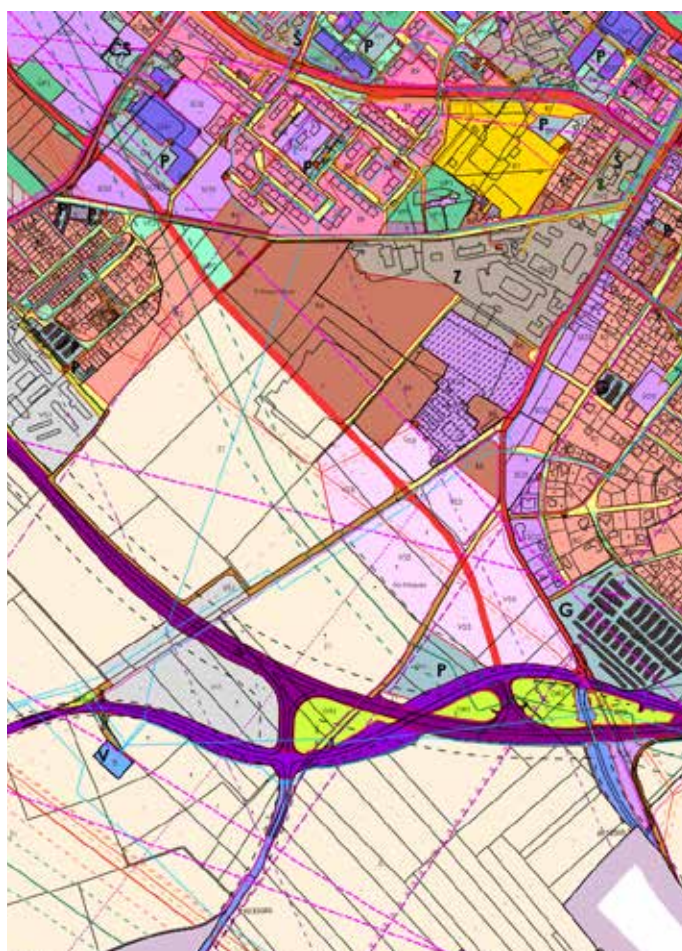
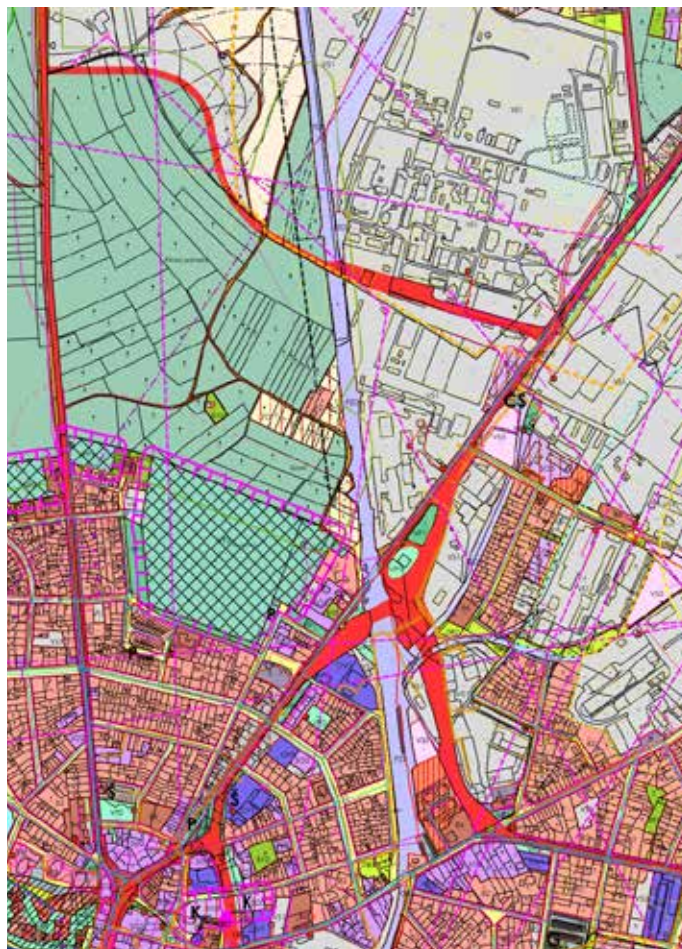
- mezinárodní cyklotrasa, která je navržena ve východo-západním směru z Ukrajiny a Polska do Německa, Nizozemí, Belgie a Francie
- v návaznosti na řešené území jsou cíle severozápadním směrem totožné s Labskou trasou, jihovýchodním směrem pak trasa vede do Kutné hory a Čáslavi
- přesné vedení trasy není v tuto chvíli stanoveno a mělo by být předmětem samostatné podrobné vyhledávací studie:
 - tato koncepce určuje pouze rámcové mantinely pro výběr vhodného vedení;
 - ideální stopa nyní neexistuje, s ohledem na postupné úpravy infrastruktury bude vhodné volit a v čase měnit i samotné vedení trasy;
- severozápadním směrem je touto koncepcí doporučen přednostně souběh s Labskou trasou, alternativou (naznačenou) může být zkratka vedená Okružní a Veltrubskou přímo na Velký Osek, kde se trasy opět setkají
- jihovýchodním směrem platí následující:
 - jedinými pevně danými místy trasy jsou severní předpolí lávky na Kmochův ostrov a historické jádro Kutné Hory;
 - s ohledem na postupné úpravy uličních profilů, zřizování cykloobousměrek a integračních opatření lze vybírat i nejpříznivější koridor vedení přes město;
 - ve všech etapách platí, že má trasa vést buď přes Karlovo náměstí, nebo předprostorem železniční stanice, a k druhému cíli má být zajištěno navedení směrovým orientačním značením formou odbočky;
 - v návaznosti na řešené území je otevřenou otázkou, zda bude preferováno vedení kolem Polepského vodopádu, nebo přes Kouřimské předměstí či Hluboký důl, resp. dále na jih



Podněty k dokumentům/projektům z hlediska cyklo dopravy

územní plán

- v aktuálním územním plánu není cyklistická doprava řešena, obecně jsou jen vyobrazeny silnice, místní a účelové komunikace, a to zpravidla pouze jako plošné potvrzení současného stavu s několika dílčími novostavbami komunikací pro automobilovou dopravu – to je nevyhovující stav
- žádoucí a klíčové je **zpracovat** alespoň základní **části systému chráněných tras a významných pěších a cyklistických propojení**, které mají přímý dopad do utváření prostorové struktury na úrovni urbanismu i veřejných prostranství – např. chráněné cesty podél vodotečí apod.:
 - stabilizované trasy je vhodné potvrdit, v případě nedostatečných stávajících parametrů rozšířit klíčový koridor;
 - v případě nutnosti podrobnějšího prověření (či více předem neznámých skutečností) je vhodné v kritických chybějících či ohrožených vazbách alespoň zajistit jejich ochranu a požadavek na jejich řešení formou schématické vazby (šipky), jejichž přesné umístění a provedení vyplyne až z dalších kroků projektové přípravy (například liniová dopravní stavba, rozvojové území atd.);
 - klíčová bezmotorová chráněná propojení a trasy mohou být zařazeny jako VPS (jako součást větších záměrů, případně samostatně)
- **do textové části** územního plánu je navíc možné začlenit obecně **požadavek na dopravní zklidňování a integraci cyklo dopravy** (zejm. integrační opatření na významných komunikacích) pro vybrané typy komunikací vyobrazených ve výkresové části – takto už není nezbytné tyto podmínky podrobněji (a de facto duplicitně) vyobrazovat ve výkresové části.



Podněty k dokumentům/projektům z hlediska cyklodopravy

vybrané připravované projekty

Pražská (úsek nám. Republiky – Benešova)

- ochranné cyklopruhy v celé délce úseku

studie Havlíčkova

- řešení plnohodnotné integrace (směrově zorientovaný pravostranný provoz v HDP)
- zcela nevhodné řešení pomocí (obousměrných) stezek v PP
- vhodná možnost etapizace, lze i bez nákladných stavebních úprav
- lze řešit jako vyhrazené cyklopruhy, dánské pásy atd.

modernizace autobusového nádraží

- zajistit komfortní a kapacitní B+R („silo na 18 kol“ to jistě není)
- upravit a doplnit integraci cyklodopravy: raději kontinuální a komfortnější ochranné cyklopruhy namísto torzovitých VJP, nebo v kombinaci s nimi (ale již v jiném provedení)

cyklostezka Třídvorská

- vazba v PP vhodná s ohledem na návaznosti, ale pouze jako doplňková alternativa k vozovce
- nesmí být takto nevhodně na úkor chodců – řešit jako C7a+E13, s celým prostorem pro chodce a pouze jeho částí (dále od objektů a vstupů/vjezdů) také pro cyklisty
- nejsou řešeny nebo nevhodně řešeny křižovatky a návaznosti

Benešova

- zcela chybné zadání, koncepčně naprosto špatně
- nutné zásadně přehodnotit: místo velmi nenormových cyklistických stezek v PP na úkor bezpečnosti a pěšákového provozu přednostně komfortní chodníky pro chůzi a ochranné cyklopruhy ve vozovce, bez stavebního vytváření kolizních hrdel

Okružní (úsek Tovární – Mnichovická)

- základ OK, středový pás řešit jako C7a+E13

Chelčického + Štítného

- řešit jako zónu 30 s přednostmi zprava a obousměrným cyklistickým provozem

Na Magistrále

- zajistit obousměrný provoz ve zklidněném / sdíleném prostoru

ulice Mistra Jana Husa

- řešit jako cykloobousměrku v zóně 30 nebo obytné
- stavebně rozšířit optimálně alespoň na 4,0 m
- součást systému chráněných (a zelených) propojení

Na Kopečku

- lokální význam, ale zachovat jako sdílený prostor a obousměrné min. pro cyklo

regenerace panelového sídliště Benešova

- optimálně by nová cestní síť směrovým vedením a šířkovými parametry lépe zohledňovala pěší a také cyklistický provoz

„Polepy“ / parcela 2001/2

- neznemožnit navazující bezmotorovou prostupnost ze zástavby do krajiny

cyklostezka Peklo

- optimálně prověřit přímé vedení údolím místo serpentiny (pozdolnější a poptávanější vazba)

Komenského park

- vhodné zajistit alespoň sdílenou pěší a cyklistickou diagonální vazbu mezi ulicemi Smetanova x Zahradní a Kutnohorskou x Mostní pro doplňkový (zejména rekreační) pohyb

