

A. Průvodní zpráva

1. Identifikační údaje

Název: BŘECLAV – Generel cyklistické dopravy

Místo: Břeclav, Poštorná, Charvátská nová ves

Stupeň dokumentace: Studie

Objednatel: Město Břeclav

Zpracovatel: ViaDesign, s.r.o.

2. Úvod

Město Břeclav leží na jihu Moravy v blízkosti hranic s Rakouskem a Slovenskem. Břeclav je důležitým dopravním železničním, ale také i silničním uzlem s velkou intenzitou místní i tranzitní dopravy.

Vzhledem ke specifické rozloze města, tři významné městské části jsou propojeny jednou tranzitní komunikací I/55, zde velice často dochází k dopravním kolapsům a zácpám. Protože se město nachází v rovinatém terénu a rozloha města je v dojezdové vzdálenosti cyklistů je podíl cyklistické dopravy velice výrazný. V blízkosti města Břeclav se nachází Lednicko-valtický areál, který je vyhledávaná turisticky, z nichž velká část navštěvuje tento areál na kole.

Město Břeclav má všechny předpoklady k tomu, aby se tento podíl cyklistické dopravy dále zvyšoval a významná část obyvatel používala jízdní kolo jako každodenní dopravní prostředek k cestě do práce, do školy i za zábavou a tím snížit počet automobilů v centru města.

Pro zvýšení podílu cyklistů na úkor individuální automobilové dopravě je nezbytné nabídnout obyvatelům bezpečné a pohodlné cyklistické trasy.

Prvním a nejdůležitějším předpokladem vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury je především zájem Města a hlavně jeho představitelů se problematikou bezpečné cyklistické dopravy vážně zabývat.

Dalším předpokladem podpory cyklistické dopravy je její dlouhodobé, rovnocenné a integrální začlenění do všech koncepčních, územně plánovacích a strategických dokumentů města. Cyklistická doprava má být prezentována nejen v souvislosti s dopravní problematikou, ale také se životním prostředím, zdravím a cestovním ruchem.

Právě průřezovost a komplexní vnímání nejen dopravní problematiky je to, co při plánování mnohdy tolik chybí. Hlavním cílem integrovaného dopravního konceptu města by mělo být zlepšení životních podmínek ve městě. Podstatou dopravního konceptu je snaha o vyváženou dělbu přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a individuální automobilovou. Těchto cílů nelze dosáhnout pouze restrikcí, ale hlavně bezpečnou alternativní nabídkou.

Pokud se podaří vybudovat hustou síť kvalitních a bezpečných cyklistických stezek dosáhneme minimálně čtyř výsledků:

- **Doprava ve městě**

Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do školy, za nákupy či v rámci trávení volného času. Cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst a s dopravními kolapsy a zácpami.

- **Cykloturistika v území**

Trh cykloturistiky přinese rozvoj cestovního ruchu. Podpora cyklistiky zajistí pracovní místa v různých oblastech služeb a cykloturistiky. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé zajímavosti a památky města.

- **Zdraví**

Půlhodinka jízdy každý den je vinikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů vzniku srdečně-cévních onemocnění.

- **Životní prostředí**

Bezpečná síť cyklotras přiláká nové cyklisty a to bude mít příznivý dopad na naše životní prostředí. Znečištění při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění výfukovými plyny individuální automobilovou dopravou nebezpečně roste.

3. Generel cyklistické dopravy

Město Břeclav objednalo zpracování generelu cyklistické dopravy, což je základní dokument, který by měl stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jako součásti dopravního systému města. Tento generel by měl sloužit jako podklad pro zpracování cyklistických tras do jednotlivých investičních akcí Města a tak postupně realizovat jednotlivé části navržených cyklotras a postupně je propojovat do jednoho funkčního celku.

Generel cyklistické dopravy navrhuje vybudování sítě cyklistických tras, které budou sloužit jak cykloturistice pro rekreační účely, ale zejména trasy pro každodenní používání k tzv. cyklodopravě, které slouží dopravní funkci cyklistické dopravy.

Generel cyklistické dopravy je zpracován v souladu s územním plánem města Břeclavi, který rozvíjí, doplňuje a konkretizuje jednotlivé trasy. Proto jej lze v souladu se stavebním zákonem chápat jako územně plánovací podklad.

Po případném schválení generelu cyklistické dopravy zastupitelstvem města, by se generel stal stěžejním dokumentem pro navrhování a výstavbu sítě bezpečných cyklistických komunikací v Břeclavi.

4. Právní a technické předpisy

Cyklisté jsou řidiči a účastníky provozu na pozemních komunikacích se všemi právy a povinnostmi z toho vyplývajícími. Základní dokumenty vztahující se k cyklistické dopravě lze rozdělit do dvou skupin, a to na zákony, vyhlášky a vládní usnesení a na české státní normy (ČSN) a technické podmínky (TP).

Zákony, vyhlášky a vládní usnesení

Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.

Zákon č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“, ve znění pozdějších předpisů, upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně vymezení ustanovení o jízdě na jízdním kole (§57), povinnost nošení cyklistické přilby do 18 let (§58), povinnost motoristů dávat znamení při předjíždění

cyklistů (§17) aj. Od 1. 7. 2006 platí nový zákon o silničním provozu 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb.

Zákon č.56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002 (Příloha č. 13 vymezuje technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky.

Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ustanovuje způsob svislého a vodorovného dopravního značení na cyklistických trasách a stezkách.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky z roku 2004 - Česká republika se tímto vládním usnesením (č. 678, ze dne 7. června 2004) přihlásila k podpoře cyklistiky. Všechny podrobnosti o tomto strategickém materiálu jsou dostupné na adrese: www.cyklostrategie.cz.

V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i stavební a vodní zákon, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace. V případě vodního zákona příručka upozorňuje na problémy s budováním cyklistických komunikací ve vztahu k tomuto zákonu. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích.

Normy a technické podmínky

K cyklistické dopravě mají vztah níže uvedené normy a technické podmínky:

ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic

ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích

ČSN 73 6108 - Lesní dopravní síť

ČSN 73 6109 - Projektování polních cest

ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací

ČSN73 6114 - Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování

TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 77 - Navrhování vozovek pozemních komunikací

TP 78 - Katalog vozovek pozemních komunikací

TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích (kterými se ruší platnost původních TP 108 a TP 117)

TP 103 - Navrhování obytných a pěších zón

TP 131 - Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi

TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích

TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích

TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty

4. Řešené území

Generel je zpracován v hranicích města Břeclav, to je v katastru Břeclav, Poštorná a Charvátská Nová Ves.

Okolí města Břeclav je pro cykloturistiku velice atraktivní. V blízkosti města se nachází Lednicko-valtický areál, Chráněná krajinná oblast Soutok, archeologické naleziště Pohansko a mnohé další turisty navštěvované lokality. V okolí města Břeclav je vyznačeno množství turistických tras a také cyklistické trasy - Moravská, Podluží a Lichnštejnská. Tyto trasy jsou vedeny po běžných silnicích nižších tříd, po místních komunikacích nebo po polních a lesních cestách.

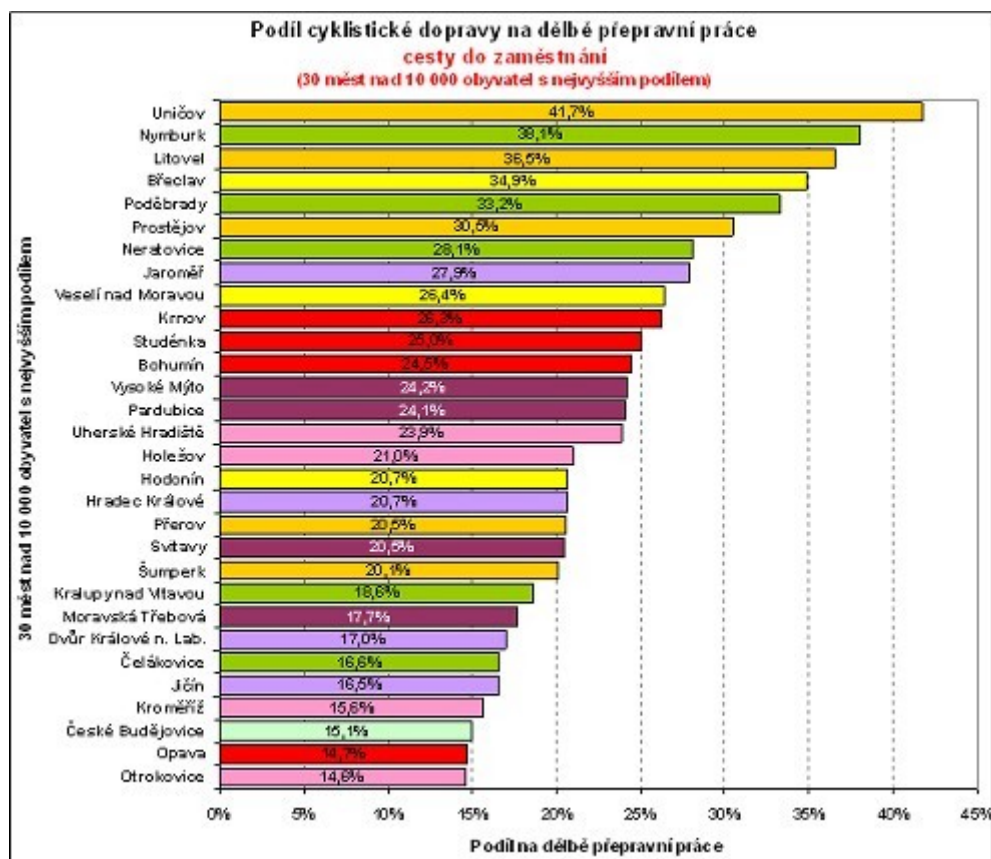
Generel cyklistické dopravy je navržen tak, aby na tyto regionální trasy navazoval a navedl projíždějící turisty i místní obyvatele na navržené bezpečné cyklistické trasy.

Obr. Značené cyklistické trasy



5. Stav cyklistické dopravy v Břeclavi

Ve městě Břeclav je vzhledem k příznivému rovinatému terénu a velikosti města cyklistická doprava na relativně vysoké úrovni a dosahuje cca 35% podíl na dělbě přepravní práce.



V současné době je v provozu souvislý úsek cyklistických pruhů vyznačených na vozovce a krátká cyklistická stezka v prostoru chodníku v centru Břeclavi. Zbývající část města je bez jakékoliv cyklistické infrastruktury a veškerý provoz cyklistů je veden po silnicích a místních komunikacích.

Vyznačené cyklistické pruhy jsou na páteřní silnici I/55 a II/425 a jejich celková délka je cca 5 km. Tyto pruhy byly zrealizovány v roce 1995 při opravě silnice I/55. Cyklistické pruhy byly provedeny na stávající vozovce v místě zpevněné krajnice bez stavebních úprav. Šířka cyklistických pruhů je proměnná a je závislá na šířce komunikace. V místech křižovatek s odbočovacími pruhy jsou cyklopruhy přerušeny.

V centru Břeclavi je vybudována cyklistická stezka v prostoru chodníků. Délka této cyklostezky je cca 150 m. Cyklistická stezka byla vybudována v nejužším místě, kde vzhledem k šířce vozovky (8 m) nešly navrhnout cyklistické pruhy na vozovce. V minulosti

zde docházelo v velkém množství nehod cyklistů s projíždějícími vozidly. V současné době je cyklistická stezka i přes velice stísněné podmínky projíždějícími cyklisty téměř z 98% využívána.

Cyklistické pruhy byly vyznačeny na páteřních silnicích I/55 a II/425, které jsou nejvíce zatíženy tranzitní i místní dopravou. Silnice I/55 spojuje tvoří hlavní mezinárodní spojnici velkých sídelních celků Olomouc, Zlín, Uherské Hradiště, Hodonín s Vídní. V současné době neexistuje alternativní cesta a veškerá doprava je vedena centrem města. Intenzita dopravy je cca 24 000 vozidel za 24 hod. Silnice I/55 je současně jedinou spojnici města Břeclav a městskými částmi Poštorná a Charvátská Nová Ves.

Zřízením cyklistických pruhů na této frekventované komunikaci spolu s neexistencí zpevněných alternativních cyklistických tras vede ke koncentraci cyklistů na této frekventované silnici, což vytváří velice nebezpečné kolizní situace. v minulosti zde došlo k několika smrtelným zraněním cyklistů.

6. Průzkum intenzit cyklistické dopravy

Při zpracování Generelu cyklistické dopravy jsme vycházeli ze zpracovaných a dostupných průzkumů, dále jsme provedli vlastní průzkum a měření intenzit dopravy.

Jedná se o sčítání intenzity dopravy na silnici I/55 zpracované správcem komunikace tj. ŘSD ČR a průzkumem cyklistické dopravy zpracovaném CDV Brno.

Vlastní měření jsme prováděli statistickým radarem, který jsme umístili na třech místech na silnici I/55 a /40.

Břeclav – u čsph Agip

Kategorie	Ze směru od Poštorné		Ze směru od Břeclavi	
	Průměrný počet vozidel za den	Procentuální vyjádření	Průměrný počet vozidel za den	Procentuální vyjádření
K1 - Jednostopá vozidla	736	7%	679	7%
K2 - Osobní vozidla	7 669	74%	9 007	84%
K3 - Nákladní vozidla	1 314	13%	446	4%
K4 - Nákladní vozidla s vlekem	643	6%	534	5%
Celkem	10 361	100%	10 266	100%

Poštorná – ulice Hlavní

Kategorie	Ze směru do Břeclavi		Ze směru od Břeclavi	
	Průměrný počet vozidel za den	Procentuální vyjádření	Průměrný počet vozidel za den	Procentuální vyjádření
K1 - Jednostopá vozidla	487	7%	677	10%
K2 - Osobní vozidla	6 336	86%	5381	83%
K3 - Nákladní vozidla	382	5%	312	5%
K4 - Nákladní vozidla s vlekem	135	2%	106	2%
Celkem	7 340	100%	6476	100%

Dále jsme provedli ruční sčítání cyklistů v místě cyklostezky v centru Břeclavi. Zde jsme se zaměřili na zjištění využívání vybudované cyklostezky v prostoru chodníku. I přes stísněné poměry, velké intenzitě chodců a obtížné najíždění na cyklostezku ji použilo cca 98% cyklistů.

Z toho jednoznačně vyplývá, že jízda na kole v hlavním prostoru vozovky v těsné blízkosti projíždějících vozidel je převážnou většinou cyklistů vnímána negativně a že naprostá většina dává přednost bezpečné jízdě po cyklistické stezce. I přes velké množství cyklistů a chodců je zde provoz plynulý a bezpečný.

Cyklistická stezka v centru Břeclavi					
SMĚR STARÁ BŘECLAV			SMĚR POŠTORNÁ		
Správná jízda po cyklostezce	Nesprávná jízda		Správná jízda po cyklostezce	Nesprávná jízda	
	V protisměru	Po vozovce		V protisměru	Po vozovce
Den 9.6.2009			Čas 13:15- 15:15		
90	9	1	88	7	1
Den 12.6.2009			Čas 13:00 - 15.00		
82	5	1	62	2	2

7. Zásady návrhu

Generel cyklistické dopravy je zásadní dokument rozvoje bezpečné cyklistické infrastruktury ve městě Břeclav. Generel by měl sloužit jako podklad pro zpracování cyklistických tras do jednotlivých investičních akcí Města a tak postupně realizovat jednotlivé části navržených cyklotras a postupně je propojovat do jednoho funkčního celku.

Tento dokument stanovuje hlavní trasy rozvoje, jejich stavební uspořádání, tzn. definuje kde jsou navrženy cyklistické stezky jednosměrné, obousměrné, kde cyklistické pruhy a kde je cyklistický provoz ponechán po místní komunikaci nebo polní a lesní cestě. Další podrobné technické detaily budou řešeny v projektové dokumentaci, která bude zpracovávána vždy na vybraný úsek, nebo rekonstrukce celého uličního prostoru vybraného úseku.

Trasy jsou navrženy tak, aby co nejvíce odpovídali požadavkům cyklistu na pohodlnou, přímočarou a bezpečnou cestu.

Nejdůležitější záměr při návrhu bylo nalezení alternativní trasy hlavním cestám I/55, I/40 a II/425 které jsou dopravně velice zatížené a tudíž představují pro cyklistu trasu s možností vzniku kolizní situace.

Dalším z důležitým aspektem návrhu tras je jejich realizovatelnost. Trasy jsou navrženy tak, aby vedly po pozemcích města, nebo po pozemcích orgánů státní správy a nedocházelo k záborům soukromých pozemků.

Velká část tras je navržena podél řeky Dyje. Jednak V centru podél nábřežní zdi a mimo centrum po protipovodňových hrázích. Tyto trasy jsou cyklisty hojně využívány, ale protože jsou nebezpečné dají se využívat pouze za příznivého počasí a pouze zdatnějšími cyklisty. Využitím hrází se vytvoří alternativní trasa podél hlavních silnic. Je proto nutné jednat se správcem řeky Dyje.

Generelem jsou navrženy také lávky pro cyklisty přes řeku Dyji a její odlehčovací rameno. Tyto návrhy jsou převzaty z územního plánu a jejich případná realizace by byla velkým přínosem pro cyklistickou dopravu.

8. Závěr

Vybudováním kvalitní sítě cyklotras je možné dosáhnout zvýšení podílu cyklistické dopravy a částečně snížit počet automobilů v centru města. Rozvoj kvalitní sítě cyklotras není samozřejmě možný uskutečnit v jednom okamžiku, ale je důležité aby byla přijata koncepce rozvoje a po částech se tato koncepce dlouhodobě realizovala

O rozvoji cyklistické dopravy je možné psát hodně, mohou být na ni různé názory, ale na jednom se asi shodneme všichni. Alfou a omegou pro její rozvoj je dostatek finančních prostředků. Ty se dají získat ze Strukturálních fondů EU, ze Státního fondu dopravní infrastruktury a v některých případech dokonce i z rozpočtu krajů. Pokud přihlédneme k tomu, že cyklista nepotřebuje ke svým cestám jen klasické cyklostezky, ale i účelové komunikace, upravené lesní a polní cesty, tak pak můžeme i hovořit o financích z Programu obnovy venkova, pozemkových úprav atd.