

Otrokovice – řešení cyklodopravy

AKTUALIZACE

Předkládá: Pracovní skupina Aktualizace cyklokoncepce
(usnesení č. RMO/338/06/15)

Cíl: Aktualizace stávající Koncepce rozvoje cyklodopravy na území
města Otrokovice

Motto:

„CYKLODOPRAVA JE DOPRAVNÍ OBSLUHA DANÉHO ÚZEMÍ PŘI VYUŽITÍ JÍZDNÍHO KOLA JAKO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU. JÍZDA NA KOLE JE EFEKTIVNÍ NA KRÁTKÉ VZDÁLENOSTI, UTVÁŘÍ PŘÍJEMNÉ PROSTŘEDÍ, PŘISPÍVÁ K LEPŠÍMU ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ, PROSPÍVÁ FYZICKY I DUŠEVNĚ. JÍZDNÍ KOLO JE CHYTRÉ VYUŽÍVAT!“

I. ÚVODNÍ KAPITOLA

1. POPIS A VYMEZENÍ PŘEDMĚTU

Předmětem materiálu je, jak již název dostatečně vystihuje: Aktualizace stávající Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území města Otrokovice. Tento materiál navazuje na výchozí materiál Studie Otrokovice-řešení cyklo dopravy, zpracovaný v prosinci 2008 kanceláří Ing. Ladislav Alster – Projektová kancelář A – S.

Předmětem úkolu je:

- a. prověřit a shrnout současný stav infrastruktury pro cyklistickou dopravu,
- b. prověřit a shrnout současné potřeby a připravenost (projekční, investorskou),
- c. prověřit a shrnout současné názory na potřeby budoucí,
- d. poté komplexně shrnout existující povědomí dle bodů 1 – 3 a stanovit přehledné závěry.

Konečným smyslem materiálu je stanovení konkrétních kroků a postupů pro rozvoj městské infrastruktury umožňující optimální podmínky pro bezpečnou cyklistickou dopravu pro období příštích cca pěti let. Snahou bylo navržení logických návazností, účelnost a efektivnost konkrétních kroků. Významný důraz je kladem na stanovení priorit (zejména úseků potřebných pro dokončení základní sítě cyklokomunikací ve městě).

Město Otrokovice jako alternativu k individuální automobilové dopravě bude podporovat veřejnou hromadnou dopravu a aktivity vztahované k rozvoji cyklistické a pěší dopravy na svém území.

Hlavními cíly dopravní politiky města Otrokovice jsou:

- Zlepšení mobility a dostupnosti města pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest (zaměstnání, školy, služby, volný čas), podpora intermodality.
- Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel rozšiřováním sítě cyklistické a pěší infrastruktury, snížením tranzitu nákladní dopravy městem, snížením individuální automobilové dopravy, odstraněním krizových míst a snížením nehodovosti.
- Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží zajištěním podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy (např. zvýšení cestovní rychlosti a rozšíření nabídky tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně využití základní železniční dopravy)
- Zvýšení kvality života ve městě rozvojem veřejných prostranství, snížením dopravní zátěže, optimalizací systému parkování, snížením negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížením znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie.
- Zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů.
- Zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy.

2. ROZSAH ZÁJMOVÉHO ÚZEMÍ

Otrokovice jsou druhým největším městem v okrese Zlín ve Zlínském kraji a šestým největším městem Zlínského kraje.

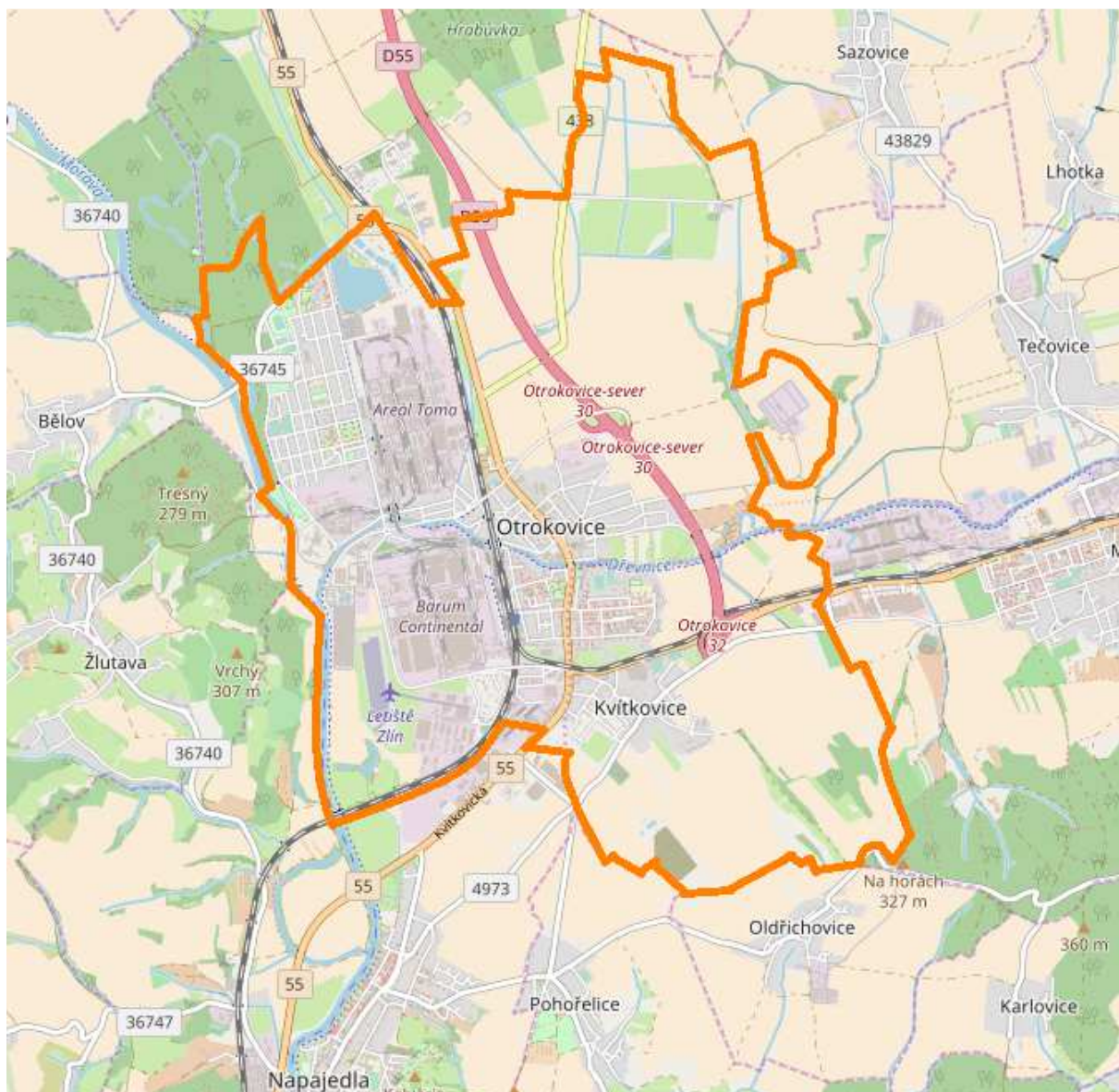
Leží 10 km jihozápadně od Zlína na soutoku řeky Moravy a Dřevnice na rozhraní tří moravských národopisných regionů (Slovácka, Valašska a Hané) v nadmořské výšce 190 m.

Společně s blízkým krajským městem Zlín a městem Napajedla vytváří Otrokovice největší sídelní aglomeraci Zlínského kraje a působí tak jako ohnisko ekonomického rozvoje regionu.

Blízkost krajského města má pozitivní dopad na zvýšení standardu především v nabídce středního a vysokého školství či dostupnosti kvalitních zdravotnických služeb krajské nemocnice ve Zlíně.

Svou polohou na důležitých silničních a železničních tazích jsou Otrokovice vstupní branou Zlínského kraje.

Město Otrokovice je tvořeno 2 katastrálními územími – Otrokovice a Kvítkovice u Otrokovic. K 30.06.2018 bylo k trvalému pobytu ve městě přihlášeno 17.588 obyvatel.



Obrázek 1 - Rozsah zájmového území (zdroj: OpenStreetMap)

Základním rysem města Otrokovice je jeho rovinatost, s mírným sklonem území od severu k jihu a od východu k západu. Pouze v části Kvitkovic na jihovýchodním okraji města se terén výrazněji zvedá, ale i zde se jedná o převýšení v řádu 10 metrů. (Nejvyšší bod ul. Komenského (nadjezd) a nadjezd u Barumu). Území města je na západní straně lemováno tokem řeky Moravy, na ostatních stranách takovéto výrazné ohraničení není a ve východním a jižním směru dochází ke splývání zastavěného území města Otrokovice se zastavěným územím Zlína (nákupní zóna v m. č. Malenovice) a Napajedla (průmyslová zóna). Je výrazně rozdělena železniční tratí Přerov – Břeclav a dálnicí D 55, které protínají území ve směru sever – jih a tokem řeky Dřevnice a železniční tratí Otrokovice – Zlín - Vizovice, které protínají území ve směru východ – západ. Výraznou, i když méně neprostupnou, překážku představují průtahy silnic I/55 (ve směru sever – jih) a I/49 (ve směru východ – západ). Navíc realizací jižní části obchvatu města dálnicí D 55 dojde u stávajících tras silnic I/49 a I/55 vyloučením tranzitní dopravy ke snížení dopravní zátěže a tyto silnice budou převedeny do nižší silniční kategorie. Překážkou cyklodopravě jsou dále i silně zatížené místní komunikace a rozsáhlé průmyslové areály, kde není možné uvažovat s příčnou prostupností.

Urbanisticky město sestává z několika charakteristických částí, vyčleněných buď výrazně odlišným charakterem využití, nebo zástavby anebo oddělených výraznou linií překážkou. Zde je možné definovat vlastní staré Otrokovice východně od trati ČD Břeclav - Přerov, a rozdělené ve svém středu průtahem silnice I/55 se smíšenou zástavbou rodinných a obytných domů a objektů občanské vybavenosti, na které na východní straně navazuje zástavba rodinných domků v lokalitě Újezdy a na

jihu potom smíšená zástavba mezi nádražím ČD a průtahem silnice I/55 a zástavba panelového sídliště Trávníky. Dále na jih je potom zástavba převážně rodinných domků v části Kvítkovice, oddělená tratí ČD Otrokovice – Zlín a souběžným průtahem silnice I/49.

Západně od Kvítkovic, mezi průtahem silnice I/55 a tratí ČD Břeclav – Přerov, leží průmyslový areál, který splývá s průmyslovou zónou na katastru Napajedel. Západně od něj za tratí ČD je areál bývalého Moravanu a letiště Otrokovice, severně potom průmyslový areál, jehož jádro tvoří areál firmy Continental BARUM. Dále na sever je potom část Bařov se smíšenou zástavbou rodinných domků (převážně tzv. Bařových domků) a bytových domů a průmyslovými areály s dominantním postavením areálu firmy TOMA.

3. ZÁKLADNÍ TEZE

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Jízdní kolo je ekologicky vhodným dynamickým a pružným dopravním prostředkem v osobní dopravě, který lze využít i na střednědlouhé až dlouhé cesty, přičemž v centrech měst nabízí přívětivější a snadnější průjezd dopravní sítí. Nesporným přínosem cyklistické dopravy je její ekologická šetrnost, malá prostorová a finančně-provozní náročnost. Rozvoj cyklistické dopravy s sebou přináší upevňování zdraví obyvatel a omezování hluku a emisí škodlivých látek. Rychlost dopravy je přitom v městském prostředí srovnatelná s automobilovou dopravou. Cyklistická doprava je snadno přizpůsobivá místním podmínkám.

Cyklistická doprava:

1. činí člověka pohyblivým: lidé (téměř) každého věku mohou absolvovat na kole časově i finančně výhodné krátké nebo středně dlouhé cesty; v kombinaci s veřejnou dopravou (dále VD) může jízdní kolo konkurovat autu i na dlouhé vzdálenosti.
2. zlepšuje životní podmínky ve městě: cyklistická doprava je tichá, neznečišťuje ovzduší a není náročná na prostor.
3. může částečně nahradit motorovou dopravu: skoro polovina všech cest vykonaných ve městech je kratší než 5 kilometrů, třetina těchto krátkých cest však připadá na osobní auta, a přitom mnohé z nich lze vyřadit na jízdním kole;
4. je zábavná a pomáhá udržet dobrý zdravotní stav: pouhá půlhodinka jízdy na kole denně prokazatelně podporuje zdraví;
5. přispívá k bezpečnosti dopravy: čím více cyklistů je vidět v ulicích, tím lépe se jejich přítomnosti ostatní účastníci dopravy přizpůsobují;
6. šetří veřejné rozpočty: infrastruktura pro jízdní kola je nákladově výhodná, investice se při intenzivním využívání rychle vrací;
7. podporuje hospodářský rozvoj měst: město s dobrými životními podmínkami a atraktivním veřejným prostorem v ulicích je přitažlivé jak pro starousedlíky, tak pro nové obyvatele, turisty i podnikatele.

Nevýhodou cyklistické dopravy je vyšší riziko zranitelnosti cyklisty, závislost na klimatických podmínkách (vítr, déšť, sníh, venkovní teplota), vyšší náročnost na fyzickou kondici, zejména ve vztahu ke sklonovým poměrům trasy (které se však relativizují rozvojem elektrokol), relativně malá přepravní kapacita (zavazadla, materiál) a nároky na co nejkratší spojení zdrojů a cílů dopravy.

Otrokovice zaujímají jedno z prvních míst v ČR, co se týče znečištění ovzduší (poléťavý prach) a míry hluku na pozadí. Jedním z hlavních zdrojů těchto negativních faktorů je doprava uvnitř a okolo města.

Otrokovice se také potýkají s výraznou nehodovostí na území města, kde nehody cyklistů dlouhodobě tvoří významnou část všech evidovaných nehod i s fatálními následky.

Město Otrokovice chápe cyklo dopravy jako rovnocennou součást celkového řešení dopravy ve městě, kdy podporuje vyvážené řešení všech základních pilířů dopravy - veřejná doprava, automobilová doprava, pěší doprava a cyklistická doprava. Cyklo doprava a veřejná doprava jsou přitom jedním z pilířů zelené mobility a zajištění udržitelného rozvoje města Otrokovice.

V rámci podpory jízdního kola jako dopravního prostředku město Otrokovice však nezapomíná ani na jeho další možnosti využití, jako je turistika, sport, volnočasové aktivity a má jednoznačný zájem na rozvoji těchto aktivit.

Narůstající využívání motorových vozidel (především osobních automobilů) vede k většímu znečištění ovzduší, hluku, dopravním zácpám a méně aktivnímu životnímu stylu. Chůze a jízda na kole (či další

možnosti pohybu po městě jinak než motorovými dopravními prostředky, např. na skateboardu, kolečkových bruslích, koloběžce atd.) představují udržitelné druhy dopravy, které mohou nahradit některé cesty osobními automobily konané na krátké vzdálenosti. Evropská komise doporučila ve svých posledních dvou dopravních Bílých knihách (2001 a 2011), aby se tato tzv. „aktivní doprava“ stala podstatnou součástí plánování ve městech a byl na ni brán ohled již při tvorbě infrastruktury.

TEZE 1

Město Otrokovice bere na vědomí, že dopravní prostředek je součástí našeho životního stylu. Každý jsme jiný, každý cestujeme jiným způsobem.

Lidé se ve městech prostě potřebují přepravovat různými způsoby. Často je výhodné (časově i ekonomicky) kombinovat různé druhy dopravy. K dopravě a mobilitě patří také pohyb. V pohybu je život. Pohyb je k životu potřeba.

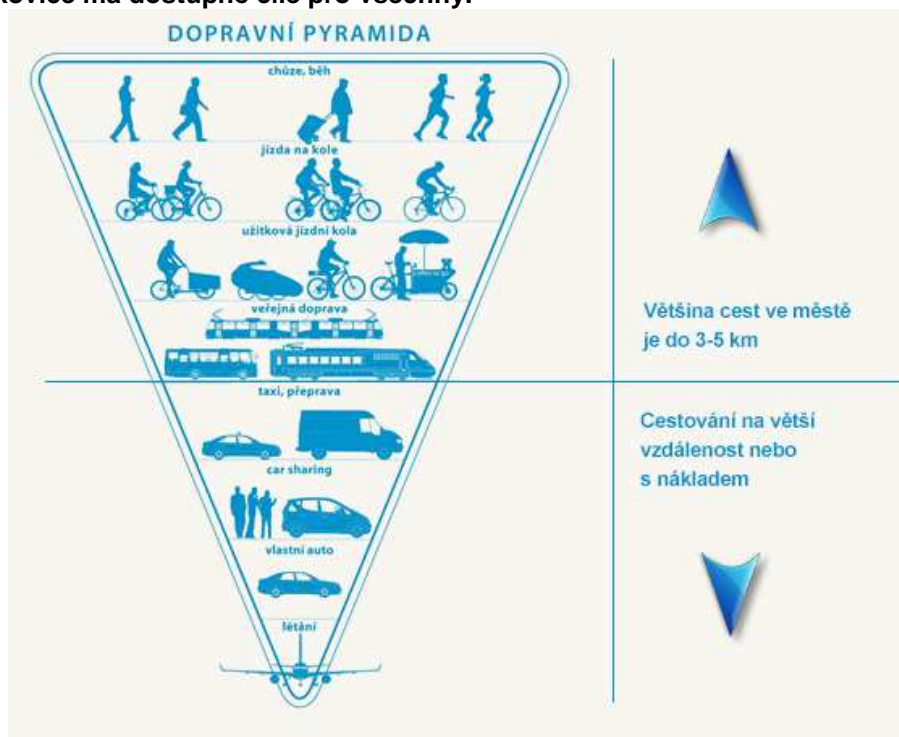
TEZE 2

Město Otrokovice zná problémy spojené s dopravou

Osobní automobily do měst patří, stejně jako tramvaje, trolejbusy, rychlodráhy a jízdní kola. Dnes si život bez aut nedokážeme představit, ale má to i svůj rub. Co dýcháme? Jaká je naše fyzická kondice? Kolik stojí bezpečnost? Kolik prostoru bere automobilová doprava?

TEZE 3

Město Otrokovice má dostupné cíle pro všechny.



Město Otrokovice se naučilo znát potřeby svých obyvatel;

- Jinak se pohybují po městě děti a teenageři;
- Jinak cestují ženy;
- Jiné dopravní prostředky využívají senioři;
- A jinak se chovají muži.

TEZE VE VZTAHU K CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

1. Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Cyklokoncepce chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.
2. Cyklokoncepce má přispět k uskutečňování stanovených cílů, formulovaných v plánu rozvoje dopravy města, a má posílit fungování dopravy jako celku ve spolupůsobení se strategií pěší

dopravy a podporou veřejné dopravy.

3. Cyklokoncepce konkretizuje a doplňuje na místní úrovni celostátní cíle, stanovené v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020.
4. Blízké obce mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.
5. Město přátelské k cyklistům je městem krátkých cest – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorům a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura města zvýhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.
6. Cyklokoncepce chápe a podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.
7. Pohled na podporu cyklistické dopravy v nejrůznějších městech ukazuje, že rozhodujícím faktorem úspěchu je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
8. Poptávka po přímých, pohodlných a bezpečných spojeních pro cyklistickou dopravu je zřejmá po celém území města. Je proto nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních dopravních silnicích, ve vnitřním městě, v centrech, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet do centra města, do nákupní ulice, stejně jako k dalším důležitým destinacím ve městě a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.
9. Aby se podmínky pro cyklistickou dopravu mohly zlepšovat trvale a plošně, musí být na zájmy cyklistické dopravy brán ohled při realizaci všech opatření ve veřejném silničním prostoru tak, aby odpovídajícím způsobem zahrnovala její zamýšlený budoucí význam. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížďek, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.
10. K překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.
11. Řada cest, které lidé ve městech vykonávají autem a které spadají do kategorie cest na krátké vzdálenosti, tzn. bylo by možné je podniknout na jízdním kole, má co do činění s nějakou volnočasovou aktivitou. Na druhém místě co do počtu jsou cesty za nákupy a vyřizování různých záležitostí. Při plánování infrastruktury a při práci s veřejností by měl být na tyto účely cest brán cíleně ohled.
12. A na této jednoduché filosofii je pak možné postavit pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.

4. TEORETICKÁ VÝCHODISKA PLÁNOVÁNÍ ROZVOJE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Obecné informace

Individuální automobilová doprava se stala neodmyslitelnou součástí našeho života. Má to ovšem i své negativní důsledky - spotřebovává obrovskou část prostoru, obyvatelé města mají stále větší potíže s nepříjemným hlukem a znečištěným ovzduším. Nicméně největším problémem zůstává čas a prostor, tj. popojíždění automobily v dopravních zácpách a následné hledání parkování. Problém je možno řešit preferováním takové dopravní politiky, která podpoří všechny druhy dopravy takovým

způsobem, že si nebudou vzájemně konkurovat, ale budou se naopak doplňovat. Konkrétní čísla z výzkumů dokazují, jak navýšení počtu cyklistů ve městech zlepší plynulost provozu, ulice se stanou průchodnější a průměrná cestovní rychlost automobilů se dokonce zvýší. Kola a auta spolu nemají ve městě soupeřit, ale vzájemně se doplňovat a pomáhat si. Spolu s IAD, pěší a veřejnou dopravou by cyklistická doprava ve fungujícím městě měla být v rovnováze.

Nejde jen o cyklistickou dopravu, ale o sledování celkového integrovaného dopravního konceptu, který vychází z vyššího cíle **zlepšení životních podmínek ve městě**. Na jízdní kolo se díváme přitom jako na jednu z možností, která zajišťuje mobilitu občanů města, včetně dětí a seniorů. Tento přístup je v českých podmínkách natolik nový, že považujeme za nutné vysvětlit jej v této kapitole z různých úhlů pohledu. Zde najdeme komplexní zařazení cyklistické dopravy z hlediska plánu udržitelné městské mobility, vysvětlení role plánování v tomto procesu, úlohu intermodality i metodiku aktualizace a doplnění sítě cyklotras a cyklostezek.

Plánování cyklistické dopravy je především plánem postupné integrace cyklistů do dopravní infrastruktury města Otrokovice. 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 umožňující pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale (citace): „*především příjemným místem, kde se lidé setkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje tehdy, když je čím dál tím více lidí motivováno k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu ve veřejných prostranstvích*“ (Jan Gehl – *Města pro lidi*).

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa, ve kterém nejde jen o plánování a postupné realizování co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury. Jde o to, vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů a zároveň s tím nabídnout jistou míru kvality. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Cyklistika může být velkým pomocníkem pro efektní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdními koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistiky je třeba naplnit pět základních požadavků:

- celistvost (spojitost)
- přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velkou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby infrastruktury a jejich interakce s ostatními druhy dopravy.

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

PLÁNY UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

V současné době se stále častěji hovoří o tzv. plánech udržitelné městské mobility. Byť se zatím o nich hovoří jen v souvislosti s velkými městy, jejich principy budou použity i v Otrokovicích. Proto je dobré zmínit základní principy takového plánu a současně na nich položit základy této cyklokoncepte.

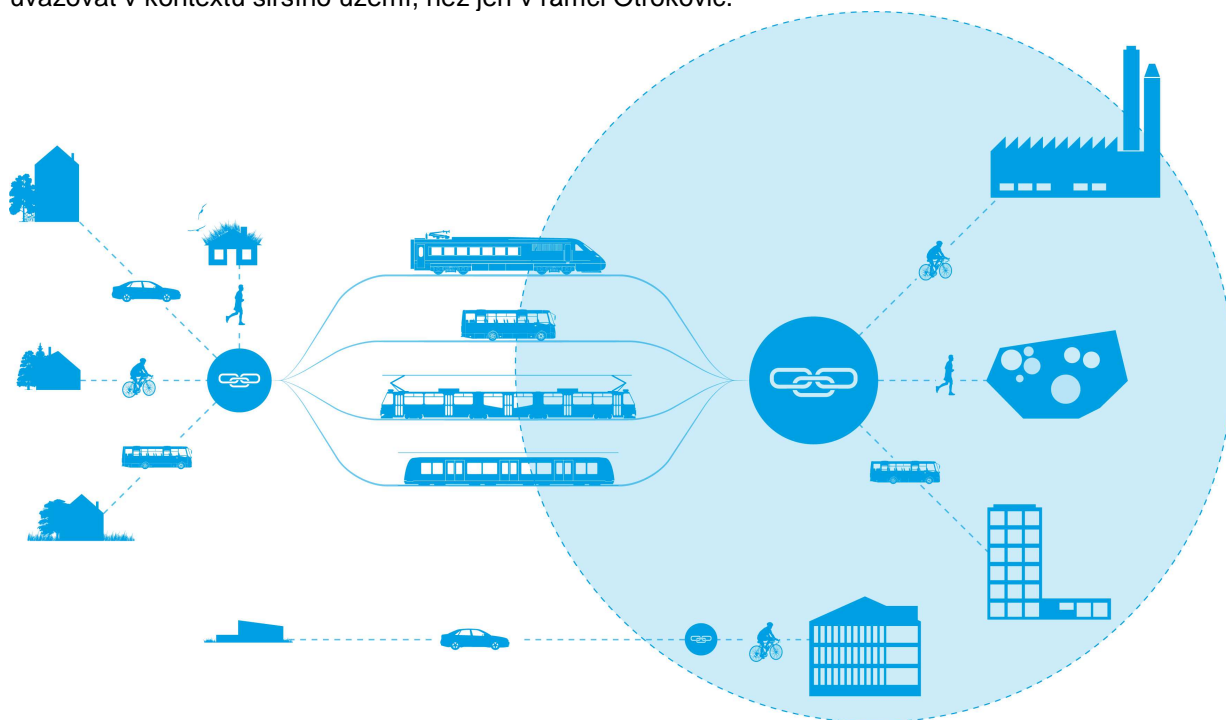
Komplexní problémy dopravního systému lze řešit jen pomocí celistvého a integrovaného přístupu. Vzhledem k dynamicky se měnícím podmínkám je takový přístup jediným způsobem, jak najít dlouhodobé řešení v oblasti mobility. Tyto vzájemně propojené podmínky jsou charakteristické zejména pro městské struktury. Pokud tyto aspekty nerespektujeme, může to vést nejen ke špatně vynaloženým investicím, ale také k již nevratným procesům.

Moderní plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V dopravním plánování tedy nemá být kladen

důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy.

V současné době tedy již nejde jen o výstavbu cyklistických stezek, ale především o řešení bezpečného pohybu cyklistů po městě, v našem případě po Otrokovicích, a o změnu dopravního chování, která má vést ke zvýšení kvality života. Tento obecný přístup je spojován právě s tímto novým termínem – realizace plánů udržitelné městské mobility (PUMM), kde se samozřejmě řeší daleko více opatření než cyklistická doprava. Ale tyto plány přináší nový pohled na dopravu, včetně cyklistické. Proto i tato cyklokonceptce také podporuje realizaci cyklistických pruhů i na hlavních komunikacích, pokud šířkové uspořádání komunikace umožňuje jejich realizaci. V některých případech se totiž jedná o efektivnější řešení než výstavba cyklistických stezek.

Tato cyklokonceptce tak poukazuje i na fakt, že pokud špatně funguje veřejná doprava a není-li propojena s cyklistickou dopravou, tak lidé budou dojíždět za prací do měst auty. Proto je třeba uvažovat v kontextu širšího území, než jen v rámci Otrokovic.



Princip intermodality – komplexní řešení dopravy, zdroj: Výstava The Good City, Bicycle Innovation Lab, Dánsko, 2012

Samotný PUMM je postaven na těchto pilířích:

- Závazek udržitelnosti
- Integrovaný přístup
- Důraz na dosažení měřitelných cílů
- Zvažování dopravních nákladů a přínosů
- Participační přístup
 - Zapojení veřejnosti a zájmových subjektů do procesu SUMP
 - Zapojení všech, i soukromých, dopravců do celkové nabídky (informačně i reálně)
- Digitální evidence pohybu lidí a plateb
- Ekologický přístup (zóny, cyklisti a pěši)
- Zvýhodnění udržitelného chování a znevýhodnění automobilové dopravy

Předpokládaná doba tvorby je 18-24 měsíců. Nejedná se o tradiční dopravní generely, proto SUMP vyžaduje jiný technický pohled i politický postoj.

Úloha plánování a přípravy staveb

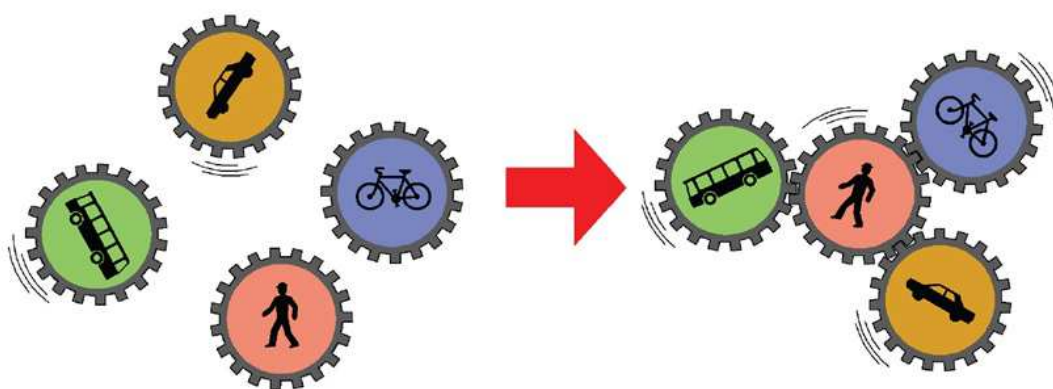
Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně

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.

Rozdíly v přístupech

Nový princip zpracování Koncepce rozvoje cyklistické dopravy se nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem). Nejde o změnu parametrů a návrhových prvků, ale o nový přístup, jak s nimi pracovat.

Rozdíl mezi starým a novým přístupem nejlépe popisují schematické obrázky, které na teoretických příkladech ukazují na silné a slabé stránky jednotlivých typů opatření.



- Jednostranné vedení obousměrných cyklistických stezek v přidruženém prostoru sebou přináší celou řadu komplikací spojených s plynulostí, s přímostí trasy i možným napojením území. Často se tedy stává, že cyklisté využívají hlavní dopravní prostor i přesto, že by měli použít takovou stezku.
- Systém jednosměrných komunikací byl vytvořen s cílem nabídnout nová parkovací místa a zamezit průjezdu zbytné dopravy obytným územím. Logickým výsledkem je soustředění veškeré, tedy i cyklistické dopravy na systém sběrných komunikací v území a komplikovaný průjezd obytného území.
- Užití přidruženého prostoru v kombinaci s komplikovaným průjezdem obytného území vytváří orientačně složité propojení zdrojů a cílů cest.

Následující možná řešení:

- vymezení zón 30 spojené s umožněním průjezdu cyklistů tímto územím obousměrně každou ulicí.
- zásadní změna ve způsobu vedení cyklistických pásů. Jednosměrně, oboustranně po pravé straně, s využitím vozovky.
- použití obousměrných, jednostranně vedených cyklistických pásů cílit do řídky zastavěných, resp. nezastavěných území.
- v místě existujících bariér postupně doplňovat chybějící propojení, zvláště v návaznosti na zklidněná území.

Výsledkem budou atraktivnější a orientačně jednodušší propojení v území, která mohou významnou měrou ovlivnit proces výběru dopravního prostředku pro vykonání cesty a přispět ke změně dopravního chování obyvatel města (i jeho návštěvníků).

5. VÝCHOZÍ PODKLADY

a) Na úrovni města Otrokovice:

- Studie Otrokovice-řešení cyklo dopravy, prosinec 2008, č. OTR 1110-08, schválená ZMO dne 24.2.2009, usnesení č. ZMO/307/02/09
zpracovatel: Ing. Ladislav Alster – Projektová kancelář A – S
- Integrovaný strategický rozvojový plán města Otrokovice 2014-2023, schválený ZMO dne 17.4.2014, usnesení č. ZMO/430/04/14
- Strategie bezpečnosti silničního provozu města Otrokovice na období 2018-2025, schválená ZMO dne 21.06.2018, usnesení č. ZMO/326/06/18
- Výstupy z jednání pracovní skupiny Aktualizace cyklokonceptce z 09.07.2018, 11.06.2018, 8.3.2018, 8.1.2018, 10.10.2016, 14.10.2015 a 15.07.2015
- Územní plán města Otrokovice, aktuální verze 2018
- Rozbor udržitelného rozvoje území správního obvodu ORP Otrokovice z roku 2016
- Strategický rámec udržitelné městské mobility Zlín a Otrokovice – Přípravná a analytická-Závěrečná zpráva z března 2018 a Návrhová část-Závěrečná zpráva z března 2018, schválený ZMO dne 21.6.2018, usnesení č. ZMO/327/06/184

b) Na úrovni Zlínského kraje

- Generel dopravy Zlínského kraje (2009)
- Strategie rozvoje Zlínského kraje 2009-2020
- Územně analytické podklady (2016)
- Strategie bezpečnosti silničního provozu Zlínského kraje na období 2012-2020 (2012)

c) Na úrovni České republiky

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013-2020. Přijato Usnesením Vlády ČR ze dne 22.5.2013 č. 382
- Dopravní politika ČR pro období 2014 -2020 s výhledem do roku 2050
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, ve znění Revize a aktualizace s platností od roku 2017, schválené usnesením Vlády České republiky ze dne 27.02.2017 č. 160
- Členství Otrokovice v Asociaci cykloměst (<http://www.cyklomesta.cz/>)
- Akademie městské mobility (<http://www.cyklokonference.cz/>)
- BESIP (<http://www.ibesip.cz/>)
- Národní akční plán čisté mobility
- Dopravní sektorová strategie II
- Strategie regionálního rozvoje 2014-2020

d) Na EU

- Komise Evropských společenství – Bílá kniha o dopravě, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- Komise Evropských společenství – Strategie Doprava 2050
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu, Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020.

STUDIE OTROKOVICE - ŘEŠENÍ CYKLODPORAVY, PROSINEC 2008, Č. OTR 1110-08

Tato studie je výchozím materiálem, na jehož základě se od roku 2008 postupně zajišťuje rozvoj cyklistické infrastruktury ve městě Otrokovice. Ten se předpokládá ve třech hlavních etapách:



Obrázek 2 – Etapizace rozvoje cyklopravy v zájmovém území
(zdroj: Studie Otrokovice-řešení cyklopravy)

Etapy rozvoje cyklopravy:

o 1. etapa:

- trasy zajišťující navázání Otrokovice na sousední sídelní útvary a na cyklistickou síť vyššího řádu,
- vyřešení cyklopravy v centrální části města i s ohledem na jeho výhledové úpravy související s výraznou změnou dopravních podmínek převedením silnice I/55 do silniční sítě nižší kategorie (eventuálně i do kategorie místních komunikací) po dokončení jihovýchodního obchvatu D 55 Otrokovice.
- Konkrétně:
 - Propojení místní části Bahňák – staré Otrokovice
 - Trasy v centrální části města
 - Propojení Otrokovice střed – Kvítkovice
 - Napojení Napajedel – průmyslové zóny
 - Propojení Otrokovice - Zlín

o 2. etapa

- trasy propojující všechny části Otrokovice. Přitom každé propojení musí být bezpečné a dopravně logické z co nejkratší trasou mezi výchozím a cílovým místem.
- Propojení je žádoucí řešit i více trasami tak, aby uživatel měl možnost volby.
- Konkrétně:

Místní část Bahňák
 Propojení Bahňák – centrum Otrokovic
 Trasy v centru Otrokovic
 Trasy přednádraží
 Sídliště Trávníky
 Kvítkovice

- o 3. etapa
 - trasy zajišťující cyklo dopravu uvnitř jednotlivých částí města.
 - Konkrétně:
 - Propojení Otrokovice – Tlumačov
 - Místní část Bahňák
 - Centrální část Otrokovic
 - Přednádraží
 - Průmyslové areály

II. STAV INFRASTRUKTURY K 31.05.2018

K 31.05.2018 bylo na území města vybudováno:

ÚSEK	REALIZACE	DÉLKA	ŠÍŘKA	NÁKLADY (v Kč)
stezka pro chodce a cyklisty podél Bařova kanálu (přístaviště - hr. katastru)	2009	2.96 km	2.8 m (proměnlivá)	18.7 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty na Bařově (ul. K. Čapka)	2010	900 m	2.8 m	5.6 mil. Kč
cyklostezka – tř. Tomáše Bati	2007	750 m	3.0 m	4.75 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty s děleným provozem - J. Žižky	2010	400 m	3.0 m	2.8 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty – ul. Nerudova a tř. Tomáše Bati	2010	250 m	3.0 m	2 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty – J. Jabůrkové vč. přednádražního prostoru	2009	1000 m	3.0 m	6 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty – Dr. E. Beneše	2011	280 m	3.5 m	2.5 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty - Trávníky (SNP-Hlavní, podél ZŠ a DDH k Dřevnici)	2007	360 m	2.5 m	7 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty - Park před Společenským domem + ul. Mánesova	2003	380 m + ?	3.0 m	2 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty od kvít. křižovatky po Continental Barum	2000	500 m	5.0 m	cizí stavba
vyhrazený jízdní pruh v ul. Nadjezd vč. úpravy na kruhovém objezdu u ČOV	2008	700 m	2.6 m	150.000 Kč
stezka pro chodce a cyklisty - severní část nám. 3. května	2014	140 m	2.0 m	5 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty – Otr. – Zl.	2014	2.9 km	3.0 m	12.5 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty – Otr. – Km.	2015	600 m	3.0 m	6.7 mil. Kč
vyhrazení pruh pro cyklisty v protisměru – ul. Záměstí	2016	100 m	0.75 m	80.000 Kč



Obrázek 3 – Stav cyklokomunikací k červnu 2018

K 31.05.2018 jsou ve stavu rozpracovanosti:

ÚSEK	FÁZE	STRUČNÝ POPIS	ODHAD NÁKLADŮ (v Kč)
nová lávka přes řeku Dřevnici (před soutokem s řekou Moravou)	Je zpracována dokumentace DUR	řeší nové přemostění Dřevnice na cyklostezce č. 47 – KM-Napajedla a nahradí tak provizorní přemostění po technické lávce	7 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty na Baťově – propojení od kruh. objezdu u ČOV po ul. Moravní	Zpracovává se DUR	propojení kruh. křižovatky s Bahňákem po ul. Moravní, součástí je nový most přes Dřevnici a nový most přes vlečku do prům. areálu	16 mil. Kč
propojení sídliště Střed na stezku podél řeky Dřevnice	Je podána žádost na SP	zajišťuje napojení cyklotrasy č. 471 Otrokovice – Zlín s centrem města 3 směry, a to větev A k cyklostezce na ul. J. Žižky, větev B na ul. Svobodova a větev C k žel. podjezdu a ul. tř. Tomáše Bati	1,4 mil. Kč
stezka pro chodce a cyklisty podél ul. Objízdná	Je vypracovaná studie	stezka propojí areál Continental Barum s. r.o. po ul. Objízdná ke kruhové křižovatce a na cyklotrasy č. 471 a 47	9 mil. Kč
SNP - Umožnění jízdy cyklistům v protisměru	Je vypracován bezpečnostní audit	Cyklopiktogram umožní vedení cyklistů v protisměru v ul. SNP, doplněno bude svislé DZ	260 tis. Kč

Územím Otrokovic jsou vedeny také cyklotrasy, a to:

- č. 47 (Hodonín - Olomouc)
- č. 471 (Otrokovice – Vizovice)
- č. 473 (Rajhradice – Otrokovice)
- č. 5181 (Hulín – Otrokovice)



Obrázek 4 – Přehled cyklotras v zájmovém území (zdroj: www.kct.cz)

III. ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

Z plánované první etapy se tak podařilo realizovat pouze cyklostezku Otrokovice – Zlín. Tím byla vytvořena důležitá páteřní cyklotrasa napříč Otrokovicemi, která se kolmo napojuje na cyklostezku KM – Napajedla. Je tak vytvořena základní osa cyklostezek na území města.

Bohužel to je ale vše, co se na poli cyklopravy podařilo zajistit z vytčených cílů.

Z ostatních akcí plánovaných v 1. etapě byly zahájeny projekční práce na propojení Bahňáku (Bařova) s kruhovým objezdem u Teplárny (podél tř. Tomáše Bati) a vedení cyklistů po silnici č. I / 55 v úseku mezi kvitkovickou křiřovatkou a křiřovatkou komenského.

Obdobně je tomu u dalších plánovaných akcí v etapě č. 2 a 3. Otrokovice tak ztratily pozici lídra v budování infrastruktury pro cyklopravy ve Zlínském kraji. Tuto pozici nyní jednoznačně zaujímá město Zlín.

Délka dosud vybudovaných cyklistických stezek (C8, C9, C10) na území města Otrokovice je přibližně 12,12 km (k červnu 2018).

Další doplnění sítě cyklistické infrastruktury je představováno zklidněnými místními komunikacemi, označenými dopravní značkou B 11 (Zákaz vjezdu všech motorových vozidel), obvykle s dodatkovou tabulkou E 13 („Dopravní obsluha vjezd povolen“). Cyklistům je dále přístupná pěší zóna v délce 150 m.

Lze konstatovat, že základní kostra cyklistických komunikací není v současné době zcela dobudována. Chybí zejména skelet tras v městském prostředí spojující centrum města s částí Kvitkvice a Bařov. I přes to, že se situace v rámci cyklistické dopravy stále zlepřuje a cyklistické

trasy na území města se rozvíjejí, dostupnost celého území pomocí jízdního kola je stále nedostatečná. I proto se jako náhrada využívají komunikace s motorovou dopravou (i s vysokými intenzitami), které jsou však pro provoz cyklistů nevhodné a nebezpečné. Tento stav představuje značné bezpečnostní riziko.

V současné době město postrádá rovněž přístup k intermodalitě. Vzájemné využívání více druhů dopravy při jedné cestě je velmi výhodné. K využití potenciálu intermodálního přístupu řešení mobility obyvatelstva nabádá i Bílá kniha Evropské unie. Potřebné je tak se zaměřit především na možnosti úschovy jízdních kol v přestupních zastávkách nebo dopravních terminálech, dále pak u veřejných budov a na navazující komunikační a doplňkovou infrastrukturu.

V současné době taková místa pro úschovu jízdních kol poblíž zastávek hromadné dopravy, železniční stanice nebo autobusového nádraží téměř neexistují.

IV. SWOT ANALÝZA

Na základě poznatků členů pracovní skupiny byla vytvořena SWOT analýza aktuálního stavu cyklistické a pěší dopravy v zájmovém území, shrnující zásadní klady, zápory, příležitosti a hrozby těchto dopravních módů.

4.1 SILNÉ STRÁNKY

- Rozsáhlá síť chodníků a stezek pro pěší, vč. množství přechodů pro chodce a míst pro přecházení
- Velký podíl bezbariérových pěších tras
- Páteřní cyklostezka č. 471 spojující Zlín a Otrokovice
- Páteřní cyklostezka č. 47 spojující sever – jih Moravy
- Existence cykloturistických stezek
- Provoz cyklistů v pěší zóně a jednosměrném provozu v protisměru

4.2 SLABÉ STRÁNKY

- Nízká kvalita chodníků, nízký podíl bezbariérových opatření na chodnicích
- Chybějící chodníky v některých lokalitách
- Slabě rozvinutá a nespojitá síť cyklostezek a celkově nedostatečná cyklistická infrastruktura vč. možností parkování
- Bezpečnostní rizika a snížený komfort pro cyklistickou a pěší dopravu plynoucí zejména z vysokých intenzit IAD a dále z nevhodného sdruženého pohybu chodců a cyklistů v některých exponovaných místech
- Malý podíl segregovaných komunikací pro cyklistickou dopravu

4.3 PŘÍLEŽITOSTI

- Doplnění a propojení sítě cyklostezek a cyklotras
- Větší segregace cyklistické dopravy od motorové a pěší dopravy
- Pozitivní změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných forem dopravy
- Rozvoj systému Bikesharing, půjčoven kol a další doplňkové infrastruktury
- Větší participace občanů na dopravním plánování
- Rozvíjející se cyklistická infrastruktura
- Pozitivní vnímání benefitů cyklo dopravy strategickými zaměstnavateli

3.4 HROZBY

- Řada kritických nebezpečných míst v pěší i cyklistické dopravě
- Neprovázanost udržitelných forem dopravy (hromadná, cyklistická, pěší i motorová)
- Zvyšující se stupeň automobilizace a vytlačování ostatních dopravních módů
- Absence finančních prostředků na realizaci potřebných opatření

V. AKTUALIZACE KONCEPCE

Aktualizovaná Koncepce rozvoje cyklo dopravy na území města Otrokovice (dále jen Koncepce) zahrnuje jednak tzv. „tvrdá opatření“ (tedy budování infrastruktury a dalších technických prostředků), tak i tzv. „měkká opatření“, tedy další opatření k podpoře a rozvoji jízdního kola jako dopravního prostředku.

VIZE MĚSTA OTROKOVICE Z POHLEDU CYKLISTŮ - „OTROKOVICE – MĚSTO PŘÍVĚTIVÉ K CYKLISTŮM“

Základní VIZE chce nabídnout všem obyvatelům Otrokovic možnost bezpečné, pohodlné a efektivní přepravy. S rostoucí populací a přibývajícím pracovními místy velmi sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Způsob, jakým se lidé přepravují po městě, značně ovlivňuje kvalitu života ve městě. Proto nabízíme novou vizi budoucího uspořádání mobility. Dopravu chceme řešit v souvislosti s kvalitou života jako takovou. „**Otrokovice – město přívětivé k cyklistům**“ má symbolizovat dobrou adresu, na které bydlí lidé. Na dopravní řešení se nelze dívat jen z inženýrského pohledu, ale i z pohledu člověka, nakořím dopravní infrastruktura ovlivňuje životní styl a životy lidí.

V takovém kontextu se nejen cyklistická doprava, ale celá doprava a městská mobilita týká řady oblastí lidského života:

- **Každodenní život.** Dobré město nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách.
- **Setkávání.** Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života a dobré město má být ideálním místem právě pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se prostor, kde můžeme pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme.
- **Bezpečnost.** Lidé z města, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí. Vyjdeme-li z domu ven, všude kolem uvidíme lidské tváře.
- **Městský prostor.** Dobré město je místem pro relaxaci a estetické zážitky, a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo městem pouze procházejí nebo projíždějí.
- **Čisté město.** Dobré město je městem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.
- **Vysoká dostupnost.** V dobrém městě vždy existuje dopravní prostředek, jímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Koncepce dobrého města vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
- **Trvale udržitelná infrastruktura.** V dobrém městě je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalitou městského prostoru, obecná dostupnost či kvalita života.

Hlavní snahou města Otrokovice je koncepční přístup k cyklistické dopravě (resp. k dopravě ve městě jako takové). Cílem Koncepce je začlenění a integrace cyklistické dopravy do dopravního systému města tak, aby se jízdní kolo stalo plnohodnotným, bezpečným a konkurenceschopným dopravním prostředkem pro každodenní využití.

V souvislosti s rozvojem cyklo dopravy je pak nezbytné vytvořit a postupně realizovat urbanistickou koncepci řešení centra města, kdy cílem by mělo být vytvoření pěších zón s nabídkou základních služeb, míst pro sportovní aktivity a kulturní akce a promenády podél řeky Dřevnice. Velmi účelné by bylo zklidnění dopravy v centru města odstraněním čtyřproudové komunikace atd.

Město Otrokovice na svém území bude ve vztahu k rozvoji cyklo dopravy:

- podporovat budování propojené cyklistické dopravní sítě,
- podporovat zlepšování vybavenosti svého území místy s doprovodnou infrastrukturou cyklo dopravy, a to včetně iniciace jednání s hlavními zaměstnavateli o usnadnění možností dopravy do zaměstnání s využitím cyklistické dopravy,
- usilovat o vytvoření systému sdílení kol na svém území včetně konceptu B+R, a to v návaznosti na proces budování sítě cyklostezek na svém území,
- aktivně posilovat svou image města přátelského k cyklistům a chodcům v souladu s moderními trendy měst vyspělého světa,
- podporovat zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy na svém území (osvětlení přechodů pro chodce, vizuální zřehlednění situace z hlediska bezpečnosti rizikových křižovatek ve městě).

1. Budování infrastruktury

A. Schválený územní plán města Otrokovice

V rámci územního plánu města Otrokovice se uvažuje:

Cyklistická a pěší doprava se realizuje v rámci ploch dopravy silniční a v rámci ploch veřejných prostranství uvnitř zastavěného území.

Cyklistická doprava bude rozvíjena takto:

- stezkou pro chodce a cyklisty Kvítkovice – Malenovice podél ulice Bartošovy bude vedena od zastavěného území k hranici řešeného území po severní straně silnice,
- úsekem stezky pro chodce a cyklisty Otrokovice – Tlumačov od okružní křižovatky u Štěrkoviště k hranici řešeného území, který bude veden v rámci plochy veřejných prostranství, v ploše tělovýchovy a sportu, a v rámci plochy dopravy silniční,
- stezkou pro chodce a cyklisty podél třídy T. Bati ke kruhové křižovatce, která bude vedena novým koridorem s přemostěním železniční vlečky a Dřevnice,
- úsekem stezky pro chodce a cyklisty Otrokovice – Napajedla od křižovatky I/55 a I/49 po hranici řešeného území, který bude veden v rámci ploch veřejných prostranství a ploch dopravy silniční.

B. Aktualizace budování cyklostezek

Tato aktualizovaná Koncepce se nemůže opřít o celkové dopravní řešení ve městě (generel dopravy) a urbanistickou koncepci dalšího rozvoje města. Oba tyto základní dokumenty stále nejsou v Otrokovicích zpracovány a ani se prozatím s jejich zpracováním neuvažuje. To je zásadní nedostatek, např. Zlín je příkladem toho, že plánování rozvoje cyklo dopravy a její realizace musí vycházet z celkového dopravního řešení města, které zase navazuje na urbanistický výhled rozvoje všech součástí sídelního útvaru v návaznosti na územní plán.

Aktualizace Koncepce vychází ze stávajícího stavu, nových podmínek a také skutečnosti, že je nezbytné urychlit realizaci především první etapy. Cílem je vytvořit co nejrychleji vzájemně propojenou vnitřní infrastrukturu pro cyklo dopravy a vytvořit podmínky pro její napojení na vnější trasy a okolní obce.

Cykloinfrastruktura musí umožnit bezpečný provoz všech nemotorových účastníků silničního provozu, resp. v případě realizace stezek pro chodce a cyklisty (DZ č. C9a) musí být vždy vhodná pro pěší, cyklisty, in-line.

Navrhje se **výstavba infrastruktury ve 3. etapách, a to:**

1. etapa - realizace do 5 let:

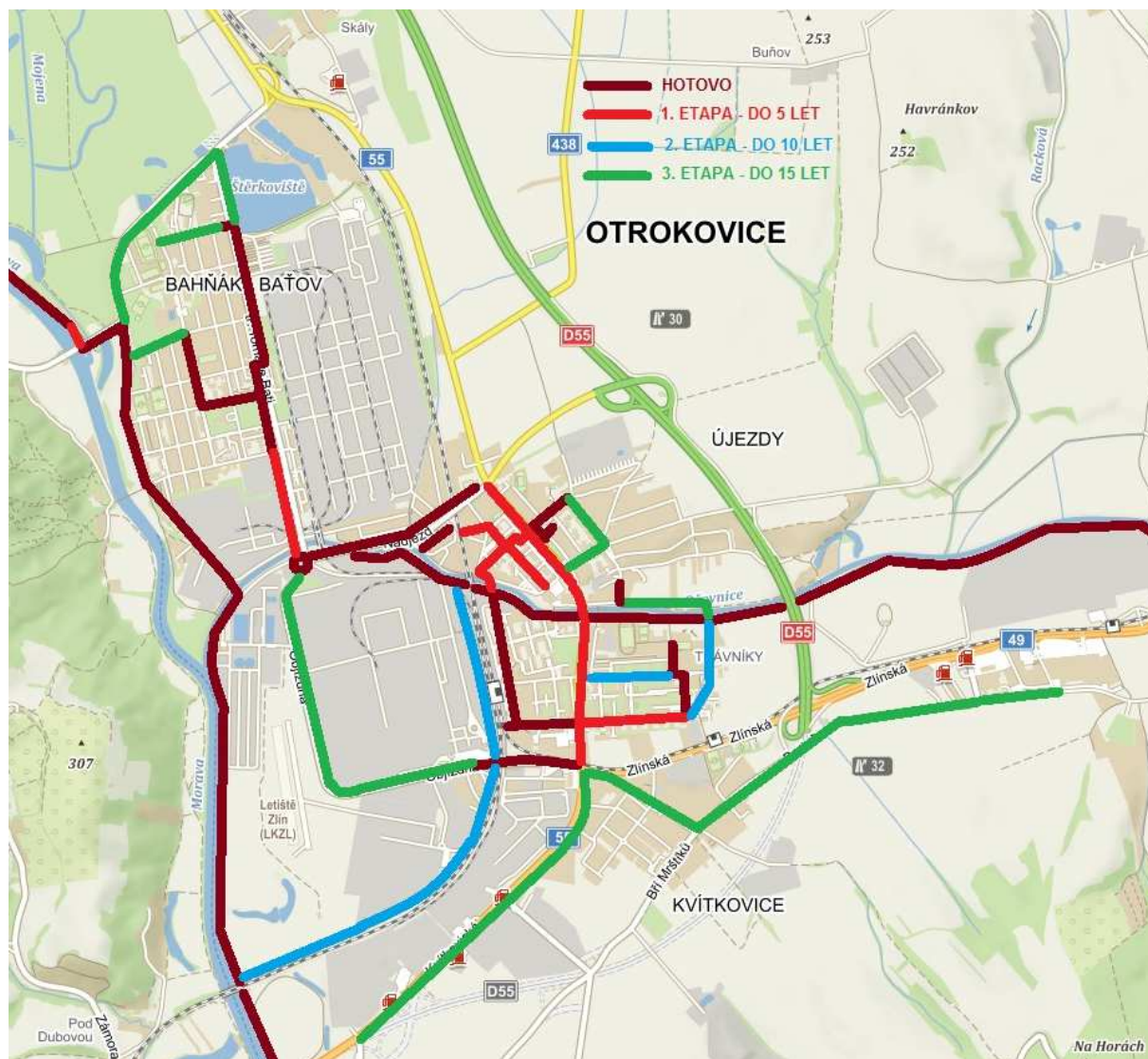
- změna dopravního režimu na cyklostezce podél tř. Tomáše Bati na společnou stezku
- propojení stávající stezky podél Dřevnice na cyklostezku podél tř. Tomáše Bati
- nová lávka přes řeku Dřevnici před soutokem s řekou Moravou
- propojení sídliště Střed na stezku podél řeky Dřevnice
- vedení cyklistů v protisměru v jednosměrných ulicích
- propojení Kvítkovic s centrem Otrokovice
- dořešení propojení stezky podél Moravy u Bělovského jezu
- cyklopruhy (jízda cyklistů v protisměru) na SNP vč. napojení na silnici č. I / 55

2. etapa - realizace do 10 let:

- propojení stezky podél Moravy s lokalitou Letiště podél železnice (lze uvažovat i se šotolinovým povrchem) a dále napojení na stezku Otr. – Zl.

3. etapa - realizace do 15 let:

- vedení cyklistů podél silnice č. III / 36746 (ul. Objízdná) – od stávající stezky k okružní křižovatce u teplárny
- vedení cyklistů, chodců na Napajedla podél silnice č. I / 55
- vedení cyklistů, chodců z Kvítkovic k obchodnímu centru Centro podél silnice č. III / 4973
- propojení stezky KM – Otrokovice se sportovním areálem ROŠ (Štěrkovištěm)
- vedení cyklistů přes Otrokovice (park SD, koupaliště, Lanáček, nový stadion...)



Obrázek 4 – Návrh řešení cykloinfrastruktury dle etapizace

2. Budování doprovodných staveb

Řešit bezpečné (kryté) parkování kol v blízkosti vlakového nádraží

Řešit směrovky na cyklostezky a cyklotrasy (informační tabule)

Řešit odpočívky podél páteřních stezek

Řešit obnovu cyklostojanů ve městě u cílů (školy, úřad, poliklinika, obchody)

Řešit umístění cykloservisních stojanů (možnost zapojení místních cykloprodejen) a dobíjecích stanic v centrálních bodech

3. Další opatření na podporu cykloopravy

Rozvoj cykloopravy není myslitelný bez aktivního zapojení občanů, firem, škol a dalších institucí do tohoto projektu.

K tomu bude město realizovat:

- a) zřízení stálé komise pro cykloopravu za účasti města a odborníků
- b) osamostatnění funkce cyklokordinátora na úrovni města
- c) dopravní výzkumy a monitoring dopravního chování
- d) zjišťování potřeb cyklistů
- e) plán marketingové podpory cykloopravy v tom:
 - Vytvoření webových stránek k cykloopravě, včetně FB
 - Do práce na kole
 - Do školy na kole
 - Nakupuj na kole
 - Podpora seniorů

- Další akce (cyklojízdy, ETB, apod.)
- f) zvýšení bezpečnosti
- Informační kampaně o bezpečném chování cyklistů i ostatních účastníků (přilby, odstupy, vzájemný respekt....)
 - Dopravní výchova
 - Prevence krádeže kol
 - Podpora cykloturistiky a cyklosportu
 - Portál cykloturistika s trasami, zajímavými místy v okolí.....
 - Prezentace města
 - Budování sportovišť pro cyklisty (singletrack, pumptrack apod.)
4. *Související opatření*
- a) Zajištění pravidelné údržby cyklistické infrastruktury a její obnovy (vyčlenění prostředků z rozpočtu města, organizační struktura ...)
 - b) Zajištění pravidelné roční kontroly plnění vytyčených cílů na úrovni Rady města Otrokovice
 - c) V souvislosti se záměrem zdvojkolejnění železnice Otrokovice - Zlín prosazení zachování stávající obslužné komunikace podél železnice a její využití pro cyklisty včetně dobudování chybějícího úseku na území Zlína. To by umožnilo bezpečné propojení Otrokovic s nákupním centrem Centro Zlín
 - d) Zřízení plnohodnotného informačního a kulturního centra u Přístaviště na Bařově
 - e) Orientační značení pro cyklisty na vstupech do města po cyklostezkách i u vlakového nádraží (vyznačení jednotlivých tras a cílů - např. Radnice, IC, sportoviště... poznávací okruh městem apod.)
 - f) Vyznačení turisticky zajímavých okruhů v okolí města
 - g) Realizace Singletrack na Trestném
 - h) Realizace Pumptrack na Trávníkách
 - i) Koordinace staveb silničních a cyklistické dopravy
 - ✓ Přijetí zásady, že každá stavba na území města, zejména v oblasti dopravní, musí být posuzována z hlediska souladu s koncepcí cykloopravy
 - ✓ Zajištění bezpečného pohybu cyklistů u všech nových stavby a oprav dopravní infrastruktury
 - j) Zpracování výhledového plánu infrastruktury cykloopravy a cyklistiky v Otrokovicích

VI. Návrh cyklokonceptu, strategická část – cíle, oblasti, opatření

K naplnění uvedené vize „**Otrokovice – město přívětivé k cyklistům**“ je stanoveno **několik strategických cílů**:

- Zvýšit počet cyklistů, resp. usilovat o to, aby ve městě jezdilo na kolech více lidí.
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizovat síť cyklostezek a cyklotras, resp. najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, resp. odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit zázemí v cíli, resp. zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, zajistit dostatečné hygienické zázemí pro zaměstnance při dojíždění do práce na kole.
- Realizovat lepší kampaně, resp. zefektivnit propagaci cyklistické dopravy pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistické dopravy a jejích důsledků pro naše zdraví, dále pomocí dopravní výchovy a komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, resp. podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a na dovolenou, a podpořit tak rozvoj cestovního ruchu v rámci Otrokovic.

Specifický cíl 1 – Realizace cyklistické infrastruktury

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAŤ PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS a ROZVÍJET KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S OHLEDEM NA CYKLISTY

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

- 1: ZÓNA 30, OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY, uvolnění komunikací od parkujících automobilů
- 2: JEDNOSMĚRKY – prověřit možnost obousměrné jízdy ve všech jednosměrných ulicích ve městě
- 3: CYKLISTICKÉ ULICE

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

1: KVALITA

- a) dávat podněty k údržbě, správné umístění zařízení na komunikacích – dešťové vpusti, mobilní dopravní značení apod.
- b) počítat s potřebnými prostředky na opravu a údržbu cyklostezek,
- c) sbírat informace k jednotlivým úsekům.

2: BEZBARIÉROVOST

- a) zajistit průjezdnost bez překážek při zimní údržbě a čištění ulic/silnic,
- b) zajistit označení neodstranitelných překážek, osvětlení na trasách.

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL

1: KONCEPCE

- a) zpracovat celkovou koncepci parkování jízdních kol, řešení stávajících koláren,
- b) místní cyklokoordinátor ve spolupráci s příslušným odborem připraví strategii parkování jízdních kol, včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru (obchodní centra, školy, dům s pečovatelskou službou a další veřejné budovy).

2: PARTNEŘI

- a) nabídnout místním firmám a spolkům spolupráci při vytváření koncepce.

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

1: ZASTÁVKA

Zajistit:

- a) více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách,
- b) místní cyklokoordinátor vypracuje program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy.

Zajistit zkvalitnění okolí stojanu na kola u nádraží:

- a) z jedné strany prašný povrch, po dešti asi blátivé, z druhé strany moc úzký prostor, možná kolize s procházejícími, nájezd z této strany ke stojanu je velmi vysoký.

Oblast 6. SLUŽBY

1: SLUŽBY

- a) podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb.

Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring (Měkké nástroje)

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- 1: AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS - vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy, spolupráce se zaměstnavateli, školami a dalšími subjekty
- 2: DO PRÁCE NA KOLE – realizovat kampaň „Do práce na kole“
- 3: DO ŠKOLY NA KOLE – realizovat kampaň „Do školy na kole“
- 4: NAKUPUJ NA KOLE – realizovat kampaň „Nakupuj na kole“
- 5: SENIOŘI – realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

- 1: MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni
- 2: OHLEDUPLNOST - posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodci
- 3: PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

Oblast 3. VÝZKUM & MANAGEMENT DAT

- 1: DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility

- a) průzkum dopravy, jaké dopravní prostředky lidé využívají,
 - b) realizovat sčítání cyklistů.
- 2: DATA** – zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou
- a) nehodovost,
 - b) délka a kvalita cyklistických tras.
- 3: POTŘEBY CYKLISTŮ** – průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba
- a) dotazníkové šetření (otevřené nebo uzavřené otázky),
 - b) veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy,
 - c) návštěvy dotčených lokalit,
 - d) kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů.

Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

- 1: CYKLOPRODUKT** - vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty
- 2: PREZENTACE** – zajistit souhrnnou prezentaci města. Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky, a to prostřednictvím:
 - a) cykloportálu, aktualizace mapy cyklotras města, jednoduchého letáku, moderních informačních technologií (DVD),
 - b) realizace kampaní na místní úrovni,
 - c) spolupráce na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven jízdních kol do vzdálenějších lokalit, které jsou vzhledem k fyzické či časové náročnosti cyklistou hůře dosažitelné,
 - d) zapojení do sítě měst podporujících cykloopravu – Asociace měst pro cyklisty,
 - e) **WEB ČESKOJEDE** – zajistit vklad cykloproduktů města na web www.ceskojede.cz,

Oblast 2. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA PRO CYKLOTURISTIKU

- 1: DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA** - Připravit a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury.
- 2: ZNAČENÍ** - Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras
- 3: TERÉNNÍ CYKLISTIKA** - Podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku.

Oblast 3. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

- 1: CYKLOPRŮVODCOVSTVÍ** – vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky & zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství
- 2: INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA** – podpořit projekty integrace jízdních kol do jednotlivých druhů dopravy
- 3: CERTIFIKACE** - podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“

VII. AKČNÍ PLÁN

Kapitola „Akční plán“ předkládá konkrétní aktivity, jejichž realizace povede k dosažení stanovených opatření, cílů a vize.

Koncepce počítá s krátkodobým (do 5 let), střednědobým (do 10 let) a dlouhodobým (do 15 let) návrhovým horizontem.

U každého projektu je uveden jeho popis, zařazení do konkrétního opatření, odhadovaný termín realizace a jeho finanční náročnost. Náklady jsou uvedené ve formě odborného odhadu a jsou uvedené vč. DPH.

A. ZÁMĚRY S KRÁTKODOBÝM NÁVRHOVÝM HORIZONTEM – REALIZACE DO 5 LET (DO 2023)

- 1) Ulice tř. Tomáše Bati, změna dopravního režimu na cyklostezce podél tř. Tomáše Bati na společnou stezku**

Popis: umožnit využít stávající stezku pro cyklisty (DZ č. C8) i pro pěší dopravu zejména s ohledem na vznik nové obchodní zóny pro straně stávající cyklostezky

Opatření: Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení – 2019

ukončení – 2019

Předpokládané náklady:

investiční – 400 tis Kč

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

2) Propojení stávající stezky podél Dřevnice na cyklostezku podél tř. Tomáše Bati

Popis: Bařov – propojení kruh. křižovatky s Bahňákem po ul. Moravní, součástí je nový most přes Dřevnici a nový most přes vlečku do prům. areálu

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy

Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení – 2020

ukončení – 2021

Předpokládané náklady:

investiční – 16 mil. Kč

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

3) Nová lávka přes řeku Dřevnici před soutokem s řekou Moravou

Popis: lávka nahradí provizorní propojení na cyklostezce č. 47 novým přemostěním

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy

Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení – 2020

ukončení – 2020

Předpokládané náklady:

investiční – 7 mil. Kč

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

4) Propojení sídliště Střed na stezku podél řeky Dřevnice

Popis: zajišťuje napojení cyklotrasy č. 471 Otrokovice – Zlín s centrem města 3 směry, a to větev A k cyklostezce na ul. J. Žižky, větev B na ul. Svobodova a větev C k žel. podjezdu a ul. Tř. T. Bati

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy

Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení –

ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

5) Vedení cyklistů v protisměru v jednosměrných ulicích

Popis: Podporovat možnost obousměrného provozu jízdních kol v jednosměrkách. Pro zajištění vyvážené dopravní obsluhy území by měl být každý druh dopravy omezován co nejméně, pouze když je to s ohledem na provozní podmínky nezbytné: pokud je pomocí jednosměrného provozu navyšováno množství parkovacích míst anebo zamezováno nežádoucímu průjezdu automobilů, měl by být automaticky zachován obousměrný provoz jízdních kol.

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy

Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení – 2019

ukončení – 2019

Předpokládané náklady:

investiční – 1,2 mil Kč

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

6) Propojení Kvítkovic s centrem Otrokovic**Popis:** V ulici K.H. Máchy budou provedeny přídlažby podél živičné komunikace**Opatření:** Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury**Předpokládané termíny:**

zahájení – 2023

ukončení – 2023

Předpokládané náklady:

investiční – 2,5 mil. Kč

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

7) Dořešení propojení stezky podél Moravy u Bělovského jezu**Popis:** Bude zbudováno propojení na cyklostezce č. 47**Opatření:** Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury**Předpokládané termíny:**

zahájení –

ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

8) cyklopruhy (jízda cyklistů v protisměru) na SNP vč. napojení na silnici č. I / 55**Popis:** Umožnit bezpečný provoz jízdních kol v jednosměrné části ulice.**Opatření:** Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury**Předpokládané termíny:**

zahájení – 2019

ukončení – 2019

Předpokládané náklady:

investiční – 160 tis. Kč

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

**B. ZÁMĚRY SE STŘEDNĚDOBÝM NÁVRHOVÝM HORIZONTEM – REALIZACE DO 10 LET
(DO 2028)****1) Propojení stezky podél Moravy s lokalitou Letiště podél železnice a dále napojení na stezku****Otr. – Zl.****Popis:** Podél žel. trati bude zbudována cyklostezka od areálu Moravanu až po cyklotrasu č. 47 podél Moravy**Opatření:** Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury**Předpokládané termíny:**

zahájení –

ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –

provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

**C. ZÁMĚRY S DLOUHODOBÝM NÁVRHOVÝM HORIZONTEM – REALIZACE DO 15 LET
(DO 2033)****1) Vedení cyklistů podél silnice č. III / 36746 (ul. Objízdna) – od stávající stezky k okružní křižovatce u teplárny****Popis:****Opatření:** Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury**Předpokládané termíny:**

zahájení –

ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –
 provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

2) Vedení cyklistů, chodců na Napajedla podél silnice č. I / 55

Popis:

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení –
 ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –
 provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

3) Vedení cyklistů, chodců z Kvítkovic k obchodnímu centru Centro podél silnice č. III / 4973

Popis:

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení –
 ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –
 provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

4) Propojení stezku KM – Otrokovice se sportovním areálem ROŠ (Štěrковиštěm)

Popis:

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

zahájení –
 ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –
 provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

5) Vedení cyklistů přes Otrokovice (park SD, koupaliště, Lanáček, nový stadion...)

Popis:

Opatření: Zvyšování bezpečnosti pěší a cyklistické dopravy
 Propojení sídel a dobudování ucelené cyklistické infrastruktury

Předpokládané termíny:

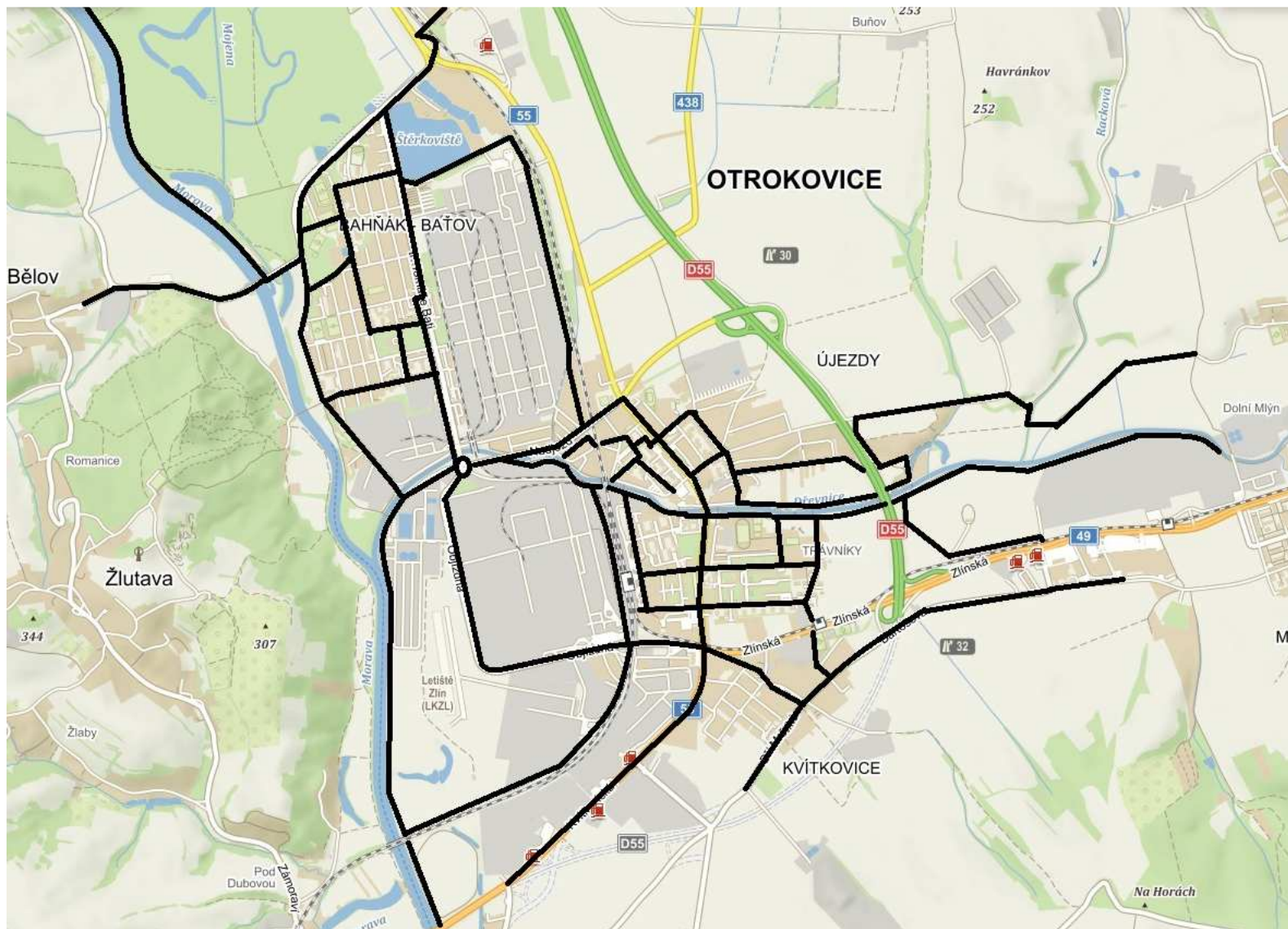
zahájení –
 ukončení –

Předpokládané náklady:

investiční –
 provozní – cca tis. Kč/rok (celoroční a zimní údržba)

VIII. DALŠÍ ROZVOJ V CYKLODOPRAVĚ

	NÁZEV	TYP	KM	ROK			NÁKLAD (mil. Kč)	Z TOHO MĚSTO	FINANCOVÁNÍ
				STUDIE	PP	REALIZACE			
1.	Obnova cyklopruhů v ul. Nadjezd	pruhy	2				0.5	0.5	město
3.	Otrokovice - Tlumačov (přes lužní les)	stezka	5				30	2	město, ZK, EF
5.	Nadjezd - podchod pod železnicí	stezka	0.2				2	0.5	město, TOMA, Conti, ZK, EF
7.	propojení jez Dřevnice - OC Centro	stezka	1				5	0.5	město, Zlín, ZK
9.	cyklopruhy Bařov komplet až po Skalky	cyklopruh	7				6	1	město, ZK, EF
10.	Cyklopruh vlak. nádraží - Trávníky	cyklopruh	1				1	0.5	město, ZK, EF
11.	štolina Újezdy - Trávníky	štolina	1				3	0.5	město, ZK, EF
14.	Pěšina mezi areálem TOMA a železnicí	štolina	3				10	2	město, TOMA, ZK, EF
15.	štolina Tečovice - Dřevnice	štolina	3				10	1	město, Zlín, ZK
17.	Trávníky - Kvítkovice - hřbitov	cyklopruh / stezka	5				20	2	město, ZK
CELKEM			51.3				180.5	28	



Obrázek 5 – Mapa výhledového stavu cykloinfrastruktury po roce 2035

Otrokovice dne 12.07.2018

Zpracoval: ing. Petr Kohoutek, Mgr. Renáta Krystyníková a kolektiv členů pracovní skupiny