

Bariéry pro cyklodopravu v Brně:

Vybrané překážky



1. Obsah

1 Úvod.....	3
1.1 Cíle.....	3
1.2 Východiska.....	3
2 Vybrané překážky a jejich řešení.....	3
2.1 Pěší zóna.....	3
2.2 Další bariérové oblasti.....	4
2.3 Jednosměrný provoz.....	4
2.4 Cyklistické přejezdy na páteřních trasách.....	4
2.5 Průjezd křižovatkami.....	4
2.6 Nebezpečné cyklostezky.....	4
2.7 Protizákonné odstavování vozidel.....	5
2.8 Nedostatek parkovacích míst.....	5
3 Závěr a doporučení.....	5

Brno na kole, o.s.

Ing. Vít Moštěk, mostek@microsysbrno.cz

Ing. Dan Bárta, barta.kon@seznam.cz

a kolektiv členů sdružení

Francouzská 61, 602 00 Brno

redakce@brnonakole.cz, www.brnonakole.cz

1 Úvod

1.1 Cíle

Cílem dokumentu je vytipovat konkrétní chronické problémy, které nadměrně nebo systematicky omezují plynulost nebo ohrožují bezpečnost cyklistické dopravy ve městě.

Na tyto problémy paradoxně upozorňujeme opakovaně od roku 2005, v roce 2006 podepsalo 8500 občanů města petici s velice obdobnými body.

Rada města Brna vzešlá z podzimních voleb v roce 2006 si na volební období 2006 – 2010 vytkla mimo jiné program: „Urychlíme přípravu a výstavbu nových cyklostezek a bezpečných tras pro pohyb cyklistů ve městě. Vybudujeme nové stezky tak, aby vznikla síť souvislých bezpečných cyklotras. Pro cyklisty připravíme možnosti průjezdu historickým centrem města. V centru vytvoříme také nová místa pro parkování kol. Podpoříme zavedení systému půjčování kol.“

Od té doby došlo k náznakům přípravy investičních akcí nebo přípravy úprav organizace dopravy, ale také k aktualizaci celoměstské koncepce cyklistické dopravy. Do realizace však dospěl jen zlomek opatření, které mají svou lokalizaci jen okrajový přínos na zlepšení situace.

Cyklistická veřejnost proto přichází opakovaně se starými ale stále zásadními problémy, tentokrát v konkretizované podobě s poukazem na možný princip řešení.

1.2 Východiska

Náměty vycházely:

- z podnětů **veřejnosti** (písemná korespondence, průzkumy, ankety)
- z odborných **pramenů** (právní předpisy, ČSN, technické předpisy)
- z odborných **zkušeností** (projektování cyklostezek a cyklotras, projekty BESIP)
- z praktických **zkušeností** (jízda na kole v Brně i jiných městech ČR, zahraničí)

2 Vybrané překážky a jejich řešení

2.1 Pěší zóna

Nemožnost průjezdu centrem města v časovém období, kdy je poptávka po jízdě tj. mezi 9 a 17 hodinou. Do pěší zóny existuje tisíce výjimek vjezdů pro motorová vozidla, projíždí ho stovky spojů tramvají a vozů taxislužby.

Neomezený vjezd do pěší zóny pro cyklisty je zcela běžný např. ve městech Olomouc, Hradec Králové, Prostějov, Cheb, České Budějovice a Praha.

Umožnit průjezd centrem alespoň po vybraných koridorech ve směru sever-jih, východ-západ.

2.2 Další bariérové oblasti

Nejen pěší zóna tvoří nepřírozenou bariéru pro cyklisty ale také vybrané přestupní uzly, které není možno překonat, ačkoliv přirozeně propojují na oblasti. Jedná se zejména o Mendlovo náměstí a Malinovského náměstí. Nebezpečné situace pro pěší a cyklisty vznikají volným průjezdem všech vozidel v přednádražním prostoru uzlu Hlavní nádraží. Vysoká frekvence vozidel, stísněné podmínky, vysoký pohyb chodců v kombinaci s nákladními vozidly a dálkovými autobusy, které mají využívat autobusové nádraží Zvonařka a do centra nepatří.

Vyřešit bezpečný a plynulý průjezd cyklistů přestupními uzly Mendlovo náměstí a Malinovského náměstí a Hlavní nádraží.

2.3 Jednosměrný provoz

Nemožnost průjezdu cyklistů žádnou jednosměrnou ulicí v protisměru krom Svatopluka Čecha. Zpravidla se jedná o ulice vedlejší nevytížené a dostatečně široké ulice např. Bratislavská, Mlýnská, Hrnčírská, Veselá, Rooseveltova. Jednosměrné ulice bránící základní městské přepravě jsou zpracovány v samostatném dokumentu.

Bolestným zásahem je např. nová jednosměrka na ulici Hrnčírské, která donedávna sloužila jako trasa od Boby na Žabovřesky apod.

Umožnit obousměrný průjezd ulicemi Bratislavská, Mlýnská, Hrnčírská, Veselá, Rooseveltova.

2.4 Cyklistické přejezdy na páteřních trasách

Na páteřních trasách č. 1 a č. 5 (Svratecká, Svitavská) nejsou vytvořené přejezdy skrze sběrné komunikace jmenovitě na trase č. 5 Cejl, Křenová, Hladíkova, Černovická a na trase č. 1 Vídeňská, Heršpická, Veslařská, Kšírova, Sokolova. Dále na Studentské trase pod krematoriem přes Vídeňskou ulici.

Samotné vyznačení přejezdu např. v ulici Cejl bez jakéhokoliv nároku na přednost by řidičům vyjasnilo dopravní situaci a dalo najevo a požadovaný směr pohybu cyklisty.

Zřídít cyklistické přejezdy na trase č. 5 přes ulice Cejl, Křenová, Hladíkova, Černovická a na trase č. 1 přes ulice Vídeňská, Heršpická, Veslařská, Kšírova, Sokolova, na Studentské trase přes ulici Vídeňská.

2.5 Průjezd křižovatkami

Neřešený průjezd cyklistů frekventovanými křižovatkami. Provést takové úpravy pomocí předřadných prostorů pro cyklisty (V 19), cyklopruhů a cyklopiktokoridorů, které dostatečně zajistí bezpečný průjezd a vyjasní pohyb cyklisty při průjezdu křižovatkou ostatním účastníkům silničního provozu. Jedná se zejména křižovatku Koliště s Křenovou, Koliště s Cejlem, Koliště s Bratislavskou, Koliště s Milady Horákové.

Provést opatření BESIP pro průjezd cyklistů křižovatkami Koliště × Křenová, Koliště × Cejl, Koliště × Bratislavská, Koliště × Milady Horákové.

2.6 Nebezpečné cyklostezky

Nebezpečný a uměle zadržovaný pohyb cyklistů na ulici Botanické/Chodské. Stávající stav 14 přechodů pro chodce na 2,1 km dlouhé cyklostezce prakticky znemožňuje plynulost

pohybu cyklisty a ve skutečnosti je přechod v rozporu se zákonem přejížděn. Jízda v hlavním dopravním prostoru je také v rozporu se zákonem (zákon 361/2000, par 57, odst. 1).

Proto je třeba na dnešních přechodech zřídit cyklistické přejezdy, které umožní bezpečný a plynulý pohyb cyklistů. Nejméně na 8 křížení z vnitrobloků a obytných ulic provést zklidnění dopravy stavební úpravou - zvýšeným příčným prahem tak, aby došlo k úrovnovému křížení ze strany cyklistů.

Zřídit cyklistické přejezdy na cyklostezce Botanická/Chodská a to převážně jako úrovnové přejezdy.

2.7 Protizákonné odstavování vozidel

Nedůslednost policie v odtahování aut stojících v zákazu stání/zastavení ať už ze zákona nebo z místního dopravního značení. Obecně vzniká nebezpečí při manévru cyklisty který takové vozidlo musí objíždět. Zvýšené nebezpečí vzniká zejména v blízkosti tramvajového v důsledku jízdy po nerovném povrchu tramvajového pásu a samotných kolejnic, jako pastí na úzká kola cyklisty. Mezi nejvíce nebezpečné tramvajové radiály patří: Údolní, Cejl, Lesnická/Jugoslávská, Hybešova, Pekařská. Specifickým problémem je parkování na cyklostezce Průmyslová na ulici Královopolské.

Zvýšit dodržování zákazu parkování na ulicích Údolní, Cejl, Lesnická/Jugoslávská, Hybešova, Pekařská a na cyklostezce ulice Královopolská.

2.8 Nedostatek parkovacích míst

Nedostatek vhodných míst / stojanů pro parkování kol především v centru města a úschovna kol na hlavním nádraží nádraží.

Zřídit parkovací stojany na hlavním nádraží a vytipovat klíčová místa v centru.

3 Závěr a doporučení

Na soubor 8 chronických problémů zpracovat studii řešení nebo zpracovat alternativní řešení v souladu s BESIP a plynulostí cyklodopravy. Definovat nákladnost opatření a případně zpracovat dalších stupně projektové dokumentace a dovést projekty do **realizace**.