„ŠVÝCARSKÝ“ A „DÁNSKÝ“ MODEL INFRASTRUKTURY V PODMÍNKÁCH ČR

Ing. arch. TOMÁŠ CACH

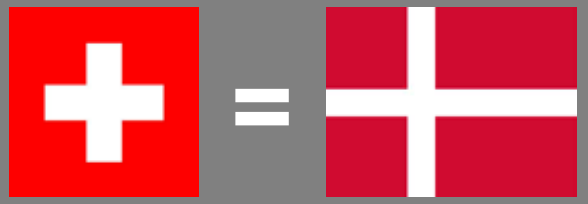
samostatný dopravní urbanista

člen Komise RHMP pro cyklistickou dopravu
(zastřešení integrace a prostorového plánování)

odborný poradce národního cyklokoordinátora ČR

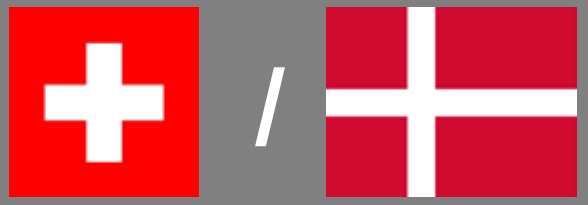
člen pracovní skupiny při MD ČR procyklistických úprav legislativy

základní kategorie infrastruktury:



„chráněné cesty“

- především zelené koridory
- samostatné vedení, zklidněné komunikace
- rekreace i doprava

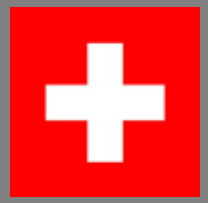


integrace cyklodopravy

- plošná dopravní obsluha území
- úpravy uličního parteru a organizace dopravy
- integrační opatření (VDZ + SDZ)
  / segregační opatření (pásy) dle intenzity provozu

stávající či předpokládané využití cyklistické infrastruktury
(cílový stav s ohledem na morální i fyzickou životnost infrastruktury)

podíl cyklodopravy na celkovém počtu vykonaných cest v daném prostoru:



nejčastěji jednotky procent

zpravidla nepřesahuje cca 15 – 25 %

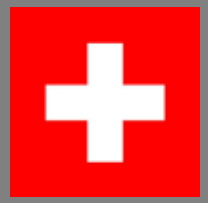
nejčastěji desítky procent

zpravidla velmi významný či dominantní způsob dopravy

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

princip
(v rámci daného prostoru / koridoru)

převládající řešení:



sdílení dopravního prostoru (především s motorovou dopravou)

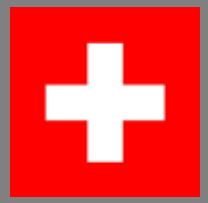
zlepšování vzájemné koexistence a vhodné přerozdělování dopravních proudů

tvorba samostatných cyklistických pásů oddělených od ostatních druhů dopravy

pro zajištění plné funkčnosti nelze provádět pouze v minimálních návrhových paramterech

převažující charakter prvků cyklistické infrastruktury
(v rámci daného prostoru / koridoru)

nejčastější způsob oddělení provozu jízdních kol a ostatních vozidel:



integrace

oddělený (či přerozdělený) provoz v HDP – ve vozovce

přerozdělení a úpravy dopravního proudu

segregace

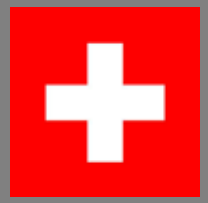
oddělený provoz v PP či HDP nad úrovní či v úrovni vozovky

v křižovatkách plynulý přechod do HDP (s předností v jízdě)

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

možný charakter prvků cyklistické infrastruktury
(v rámci daného modelu)

méně častý způsob oddělení provozu jízdních kol a ostatních vozidel:

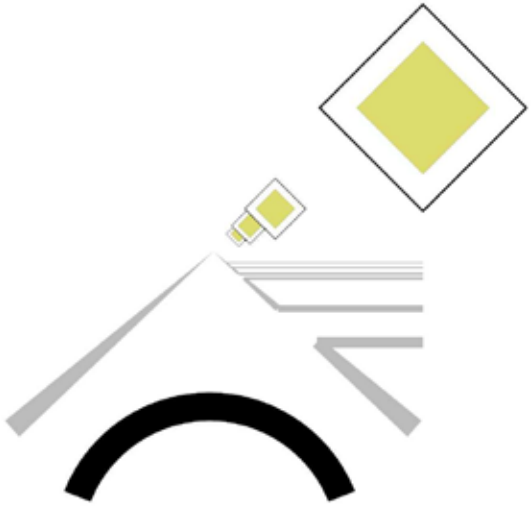


„ “

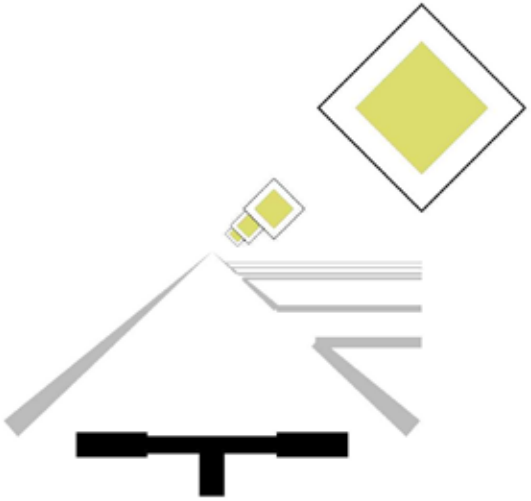
„ “

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

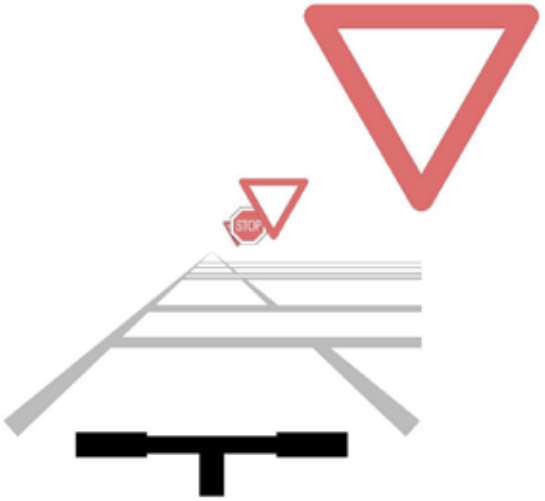
koncepce průjezdu z pohledu uživatele
(v rámci daného prostoru / koridoru)



MOTOROVÝM VOZIDLEM (/ NA JÍZDNÍM KOLE) V HDP



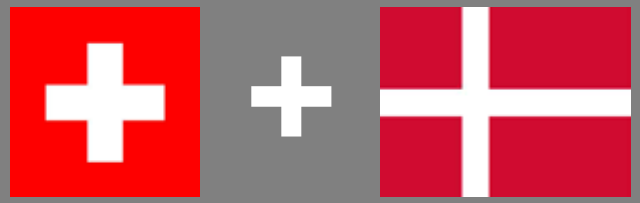
NA JÍZDNÍM KOLE - VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH V HDP



NA JÍZDNÍM KOLE - STEZKA V PP

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

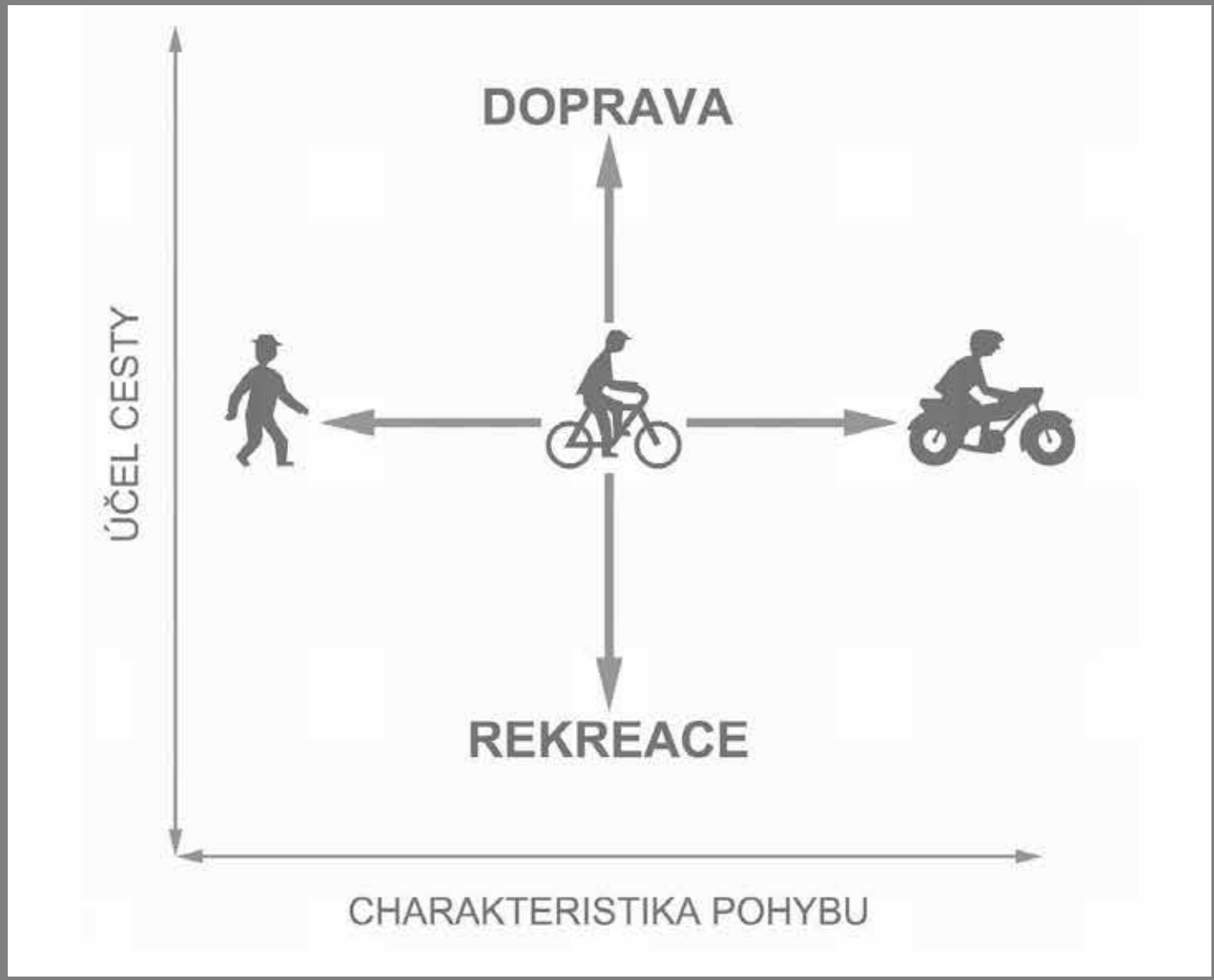
koncepce průjezdu z pohledu uživatele
(v rámci daného prostoru / koridoru)



Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

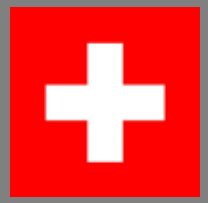
způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:



Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:



jeden způsob či nabídka
více způsobů průjezdu

může být více řešení
v jednom koridoru, která se
vzájemně vhodně doplňují

možnost volby sdílení
prostoru s motorovými
vozidly i chodci

např. provoz ve vozovce
+ povolení jízdy po stezce

jeden způsob průjezdu
jedním daným řešením

kvalitativně plnohodnotně
pokryje požadavky všech
uživatelských skupin

bez nevhodné unifikace
uživatelů, respektování
diverzity požadavků

např. široký samostatný
zvýšený cyklistický pás

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:

koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:

bus+cyklopruh + cyklostezka

cyklopruh + oddělená stezka

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:

bus+cyklopruh + zóna 30

přímé + nepřímé levé odbočení

koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

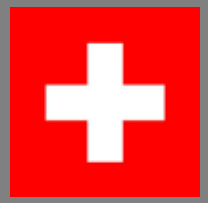
koncepce průjezdu
(v rámci daného prostoru / koridoru)

způsob zohlednění rozdílnosti požadavků jednotlivých uživatelských skupin:

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

koncepce prostoru
(v rámci daného území obce či krajiny)

vliv strategického a prostorového plánování, koordinace záměrů v území apod.:



méně náchylné na nedostatečnou či chybějící koncepci rozvoje prostoru:

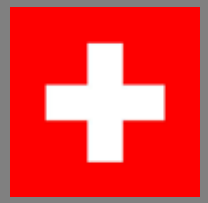
snadno přechází ve společný provoz s ostatními vozidly

bez propracované koncepce plánování území zpravidla nelze vůbec zajistit realizaci systému:

samostatné fragmenty prakticky nefungují

údržba
(daného prostoru / koridoru)

vliv řešení infrastruktury na způsob provádění a nákladnost údržby:



jednodušší běžná údržba a zajištění celoroční sjízdnosti (průjezdu)

částečně vyšší nároky na obnovu vodorovného dopravního značení

náročnější na pravidelnou (samostatnou) údržbu

úspora při obnově dopravního značení v mezikřižovatkových úsecích

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

prostorová náročnost
(daného modelu infrastruktury)

vliv způsobu řešení a skladebných prvků na zábor prostoru:

menší:

slučují se bezpečnostní odstupy, umožňuje průjezd záchranných vozidel

jízdní kola se vzájemně mohou míjet i prostorem určeným především pro motorovou dopravu

u cyklopruhu nutná šířka **navíc 1,00 – 1,50 m,**
u piktogramového koridoru pro cyklisty **desítky cm**

větší:

nutné další bezpečnostní odstupy navíc

pro plnohodnotnou funkčnost nutné zajistit míjení jízdních kol

šířka jednosměrných cyklistických pásů
min. 2,00 resp. 2,50 metru

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

prostorová náročnost
(daného modelu infrastruktury)

vliv způsobu řešení a skladebných prvků na zábor prostoru:

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

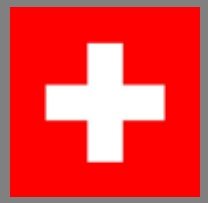
prostorová náročnost
(daného modelu infrastruktury)

vliv způsobu řešení a skladebných prvků na zábor prostoru:

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

náročnost přípravy a realizace
(daného modelu infrastruktury)

vliv způsobu řešení na finanční a časovou náročnost



nižší investiční náklady
(na projekt i realizaci)

okamžité / krátkodobé
(řádově týdny až měsíce)

jednodušší: stanovení
místní úpravy provozu

zpravidla bez stavebních
zásahů (pouze s nutnými
opravami povrchů)

vyšší cena především
samotné realizace stavby

střednědobé / dlouhodobé
(řádově měsíce a roky)

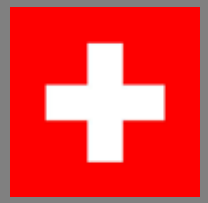
složitější: stavební projekt
(úpravy, inženýrské sítě)

cyklistický pás zpravidla
samostatnou konstrukcí
(obtížnější napojování)

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

použitelnost
(daného modelu infrastruktury)

vliv způsobu řešení na jednotlivé uživatelské skupiny cyklodopravy:



může být omezující pro méně zdatné uživatelské skupiny (např. děti)

předpoklad schopnosti jízdy v silničním provozu

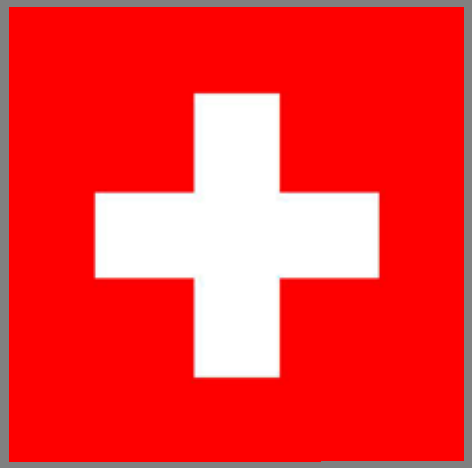
téměř pro libovolné (méně zkušené i zdatné) uživatele

nutné vybudování souvislé sítě s plnohodnotným řešením všech úseků

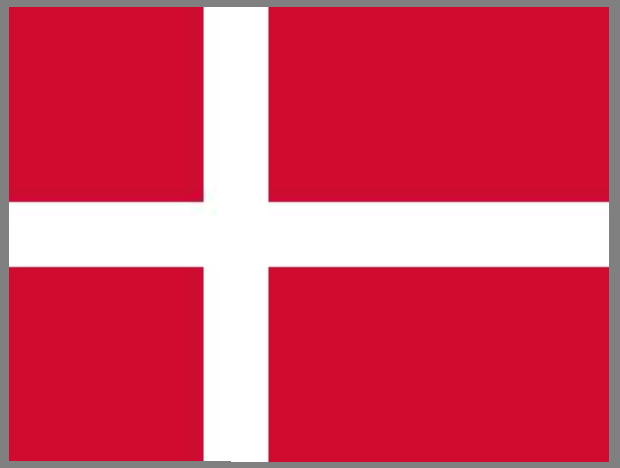
Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

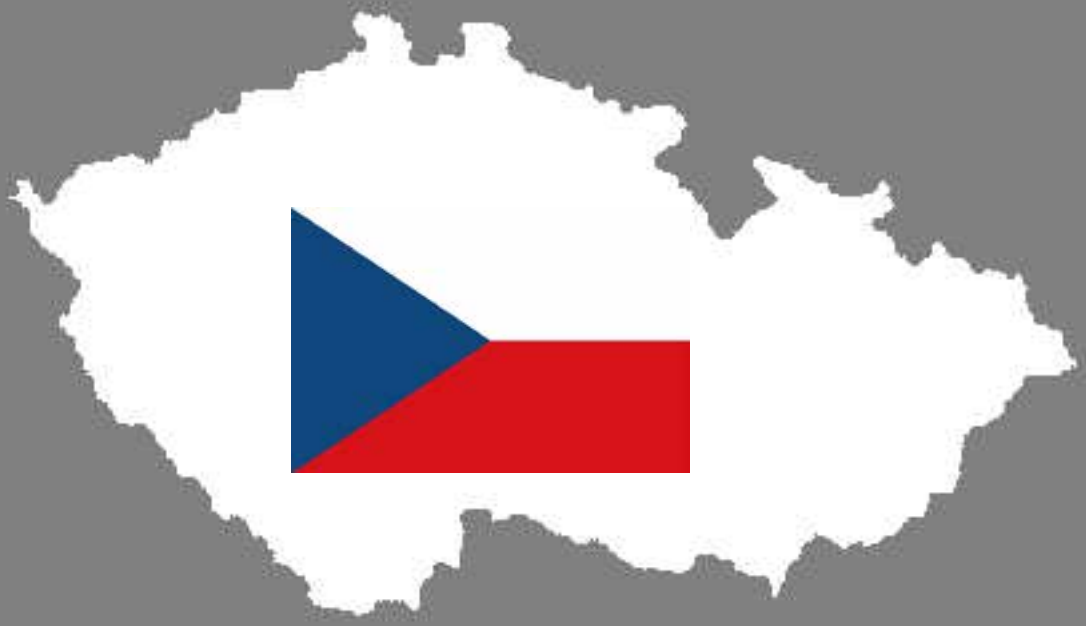
použitelnost v Česku
(daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v podmínkách českých měst, obcí a regionů



?

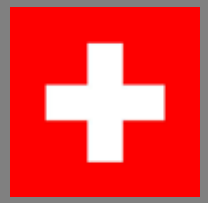




Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

použitelnost v Česku
(daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v podmínkách českých měst, obcí a regionů



realistický koncept pro místa, kde se dopravně jezdí méně či téměř vůbec

pro zajištění dopravní obsluhy ve střednědobém časovém horizontu

velká i menší města a obce

vhodné tam, kde se již v současnosti jezdí hodně

během přípravy a postupného budování lze využívat „švýcarský model“

střední a menší města, aktivní mikroregiony

modelový příklad
(problematického úseku daného koridoru)

vhodnost a reálnost způsobu řešení / Praha – Křesomyslova ulice

problém:
společný provoz bez možnosti vzájemného míjení osobních vozidel a jízdních kol na dopravně zatížené komunikaci v délce několika stovek metrů (parkování, segregace TT...)

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

modelový příklad
(problematického úseku daného koridoru)

vhodnost a reálnost způsobu řešení / Praha – Křesomyslova ulice

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

modelový příklad
(problematického úseku daného koridoru)

vhodnost a reálnost způsobu řešení / Praha – Křesomyslova ulice

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

modelový příklad
(problematického úseku daného koridoru)

vhodnost a reálnost způsobu řešení / Praha – Křesomyslova ulice

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

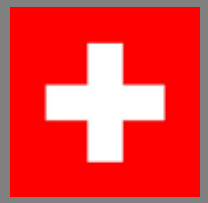
modelový příklad
(problematického úseku daného koridoru)

vhodnost a reálnost způsobu řešení / Praha – Křesomyslova ulice

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

použitelnost v konkrétních městech
(daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v současných podmínkách vybraných sídel



Praha, Brno ...

realistický koncept pro
následující desetiletí

použitelné na několika
velmi zatížených místech

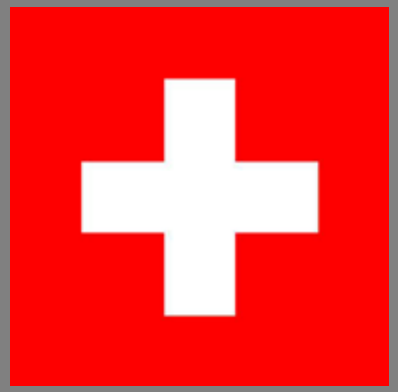
Pardubice, Břeclav ...

realistický koncept pro
následující desetiletí

realistický koncept
v případě docenění
významu cyklodopravy

použitelnost v konkrétních městech
(daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v současných podmínkách vybraných sídel

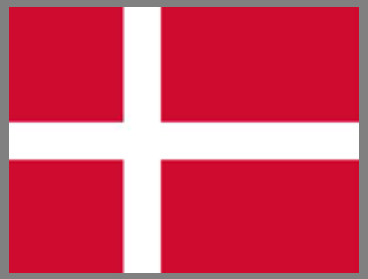


Praha, Brno ...

použitelnost v konkrétních městech
(daného modelu infrastruktury)

vhodnost a reálnost způsobu řešení v současných podmínkách vybraných sídel

Pardubice, Břeclav ...



Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

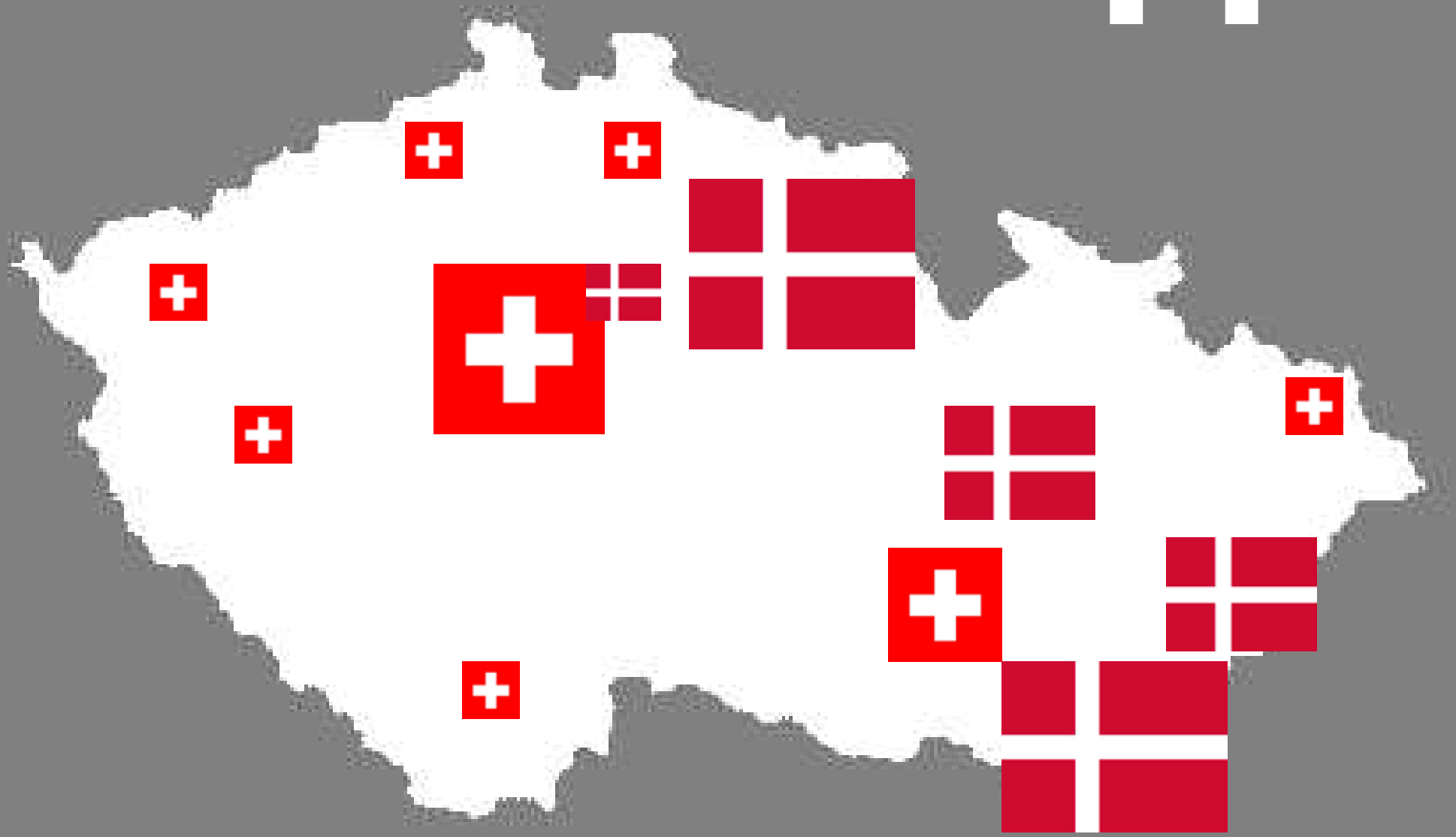
použitelnost v konkrétních městech
(daného modelu infrastruktury)

Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

použitelnost v Česku
(daného modelu infrastruktury)

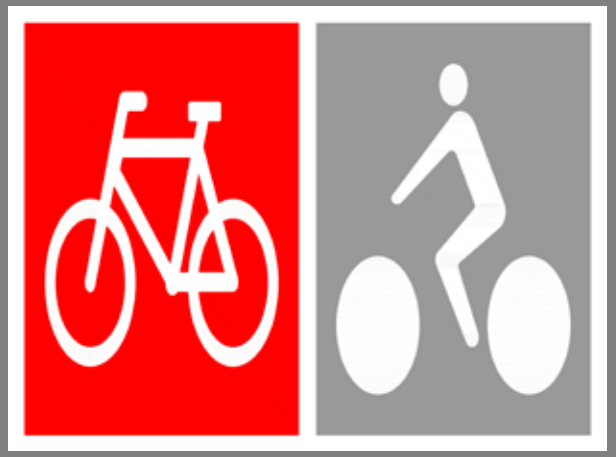
možné směřování českých měst, obcí a regionů...

!?



Ing. arch. Tomáš Cach / 2010

DĚKUJI ZA POZORNOST.



Ing. arch. Tomáš Cach

+420 739 425 891

tomascach@gmail.com

fotografie a schémata užité v prezentaci: Ing. arch. Tomáš Cach