

An aerial photograph of the town of Brandýs nad Labem - Stará Boleslav, showing the Elbe river flowing through it. Overlaid on the map is a complex network of colored lines representing a bicycle infrastructure plan. Solid blue lines form a dense grid in the urban areas. Solid red lines represent major routes, often following the river or connecting different parts of the town. Dashed green lines indicate secondary or potential routes. The text is overlaid on a semi-transparent grey rectangle in the upper left.

cyklokoncepce

Brandýs nad Labem -Stará Boleslav



**Brandýs
Boleslav**



Zadavatel:

Městský úřad Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Masarykovo nám. 1/6

250 01 Brandýs nad Labem-Stará Boleslav

Zpracovatel:

Ing. arch. Tomáš Cach

Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7

+420 739 425 891 / tomascach@gmail.com



cyklokoncepce

Brandýs nad Labem -Stará Boleslav

/textová část

Ing. arch. Tomáš Cach

2023/10



Výkresy

Analýza

Širší vztahy	(A3)	A.01
Bariéry	(A3+A1)	A.02
Intenzita provozu / celostátní sčítání ŘSD / komplexní srovnání 2010+2016+2020	(A3)	A.03.a
Intenzita provozu / jízda na kole (Strava)	(A3)	A.03.b
Nehodovost / všechny evidované nehody cyklistů	(A3)	A.04
Svatováclavská trasa / koncept 2003 a srovnání se současným stavem	(A3)	A.05
Problémový výkres	(A3)	A.06
Záměry (projekty)	(A3)	A.07.a
Záměry (územní studie)	(A3)	A.07.b
Záměry (projekty a územní studie)	(A3)	A.07.c

Návrh

Komunikační a cestní síť (koncepce prostoru z hlediska cyklodopravy)		N.01
– na formátech A1: celé řešené území (1 : 10 000) / Brandýs nad Labem (1 : 5 000) / Stará Boleslav (1 : 5 000)		
/ podklad s katastrální mapou	(A3+A1)	N.01.a
/ pouze síť bez podkladu (pouze digitálně)	(A3+A1)	N.01.b
/ podklad s ortofotomapou (pouze digitálně)	(A1+A3)	N.01.c
/ podklad hlavním výkresem územního plánu (pouze digitálně)	(A1+A3)	N.01.d
Výkres vedení dálkových cyklotras	(A3)	N.02
Cyklotrasa Brandýs n. Labem – hl. m. Praha / vedení na území města / prověřování a varianty	(A3)	N.03.a
Cyklotrasa Brandýs n. Labem – hl. m. Praha / vedení na území města / doporučené trasování	(A3)	N.03.b
Plošné zklidňování provozu v zástavbě (zóny 30 apod.)	(A3)	N.04
Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo)	(A3)	N.05
Zklidněná propojení bez tranzitní IAD (k podrobnějšímu prověření)	(A3)	N.06
Školy (MŠ, ZŠ, ZUŠ, SŠ) / rozmístění a dostupnost	(A3)	N.07.a
Rychlé úpravy zlepšující přístupnost škol / výběr (chodníkové stezky, přesmyky atd.)	(A3)	N.07.b
Chráněná propojení / výběr k přípravě a realizaci	(A3)	N.08
Integrační opatření (cyklopruhy, V19) / výběr (při rekonstrukcích min. prostorová rezerva)	(A3)	N.09

Přílohy

Pracovní komentáře a výkresy k vybraným projektům	(pouze digitálně)
Pracovní prezentace (2022-06-28)	(pouze digitálně)



Obsah

Analýza	6
• Řešené území a širší vztahy	6
• Bariéry	8
• Intenzity cyklistického provozu	10
• Nehodovost	11
• Svatováclavská cyklotrasa a cesty	12
• Fotodokumentace.	13
• SWOT	36
 Koncepce – návrh	 42
• Metodika TP 179	44
• Komunikační a cestní síť – koncept prostoru z hlediska cyklodopravy	49
• Zóny 30 a rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo)	52
• Prověření výrazného zklidnění vybraných vazeb vyloučením či omezením nevhodného tranzitu IAD	53
• Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež	54
• Chráněná propojení – parametry / TP 179 – stezky (kap. 4.9)	67
• Chráněná propojení (výběr k přípravě a realizaci)	68
• Integrovaná opatření (výběr, min. prostorová připravenost)	69
• Vedení dálkových cyklotras, cyklotrasa Brandýs nad Labem – hl. m. Praha	70
• Územní plán, územní studie a záměry	72
• Konzultované záměry	76
• Parkování jízdních kol	78
• Příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku	80

Analýza

Řešené území a širší vztahy

Řešené území je vymezeno správním územím města Brandýs nad Labem-Stará Boleslav.

Z hlediska prostorových a provozních vztahů se jedná o relativně specifickou situaci dvou prostorově oddělených měst (umístěných ve velmi těsné blízkosti na protilehlých březích řeky), která jsou administrativně, resp. provozně spojena v jedno. To přináší řadu dílčích výhod i nevýhod tím, že vedle sebe koexistují dvě historická centra měst, na která postupně navazuje další novější zástavba a dopravní síť rozrůstající se směrem do okolní volné krajiny. Současně však obě zastavěná území fyzicky odděluje přírodní krajinný pás kolem řeky s jedinou vazbou propojující obě města, resp. části souměstí.

Z hlediska širších vztahů je souměstí situováno ve Středočeském kraji severovýchodně od hl. m. Prahy, v jeho těsném zázemí – vzdálenost center měst je cca 20 km, avšak nejbližší vzdálenosti mezi jejich hranicemi jsou pouze cca 4-5 km. Z hlediska silniční dopravy leží na trase Praha – Turnov, méně významná levobřežní železnice protíná centrální část Brandýsa nad Labem a propojuje Čelákovice a Neratovice, zatímco významnější dvoukolejný pravobřežní koridor prochází zcela okrajovou částí Staré Boleslavi a propojuje Kolín a Ústí nad Labem. Pro užívání jízdního kola jsou vstupní podmínky relativně příznivé, problémové jsou zejména některé přírodní a umělé bariéry (řeka Labe, dopravní infrastruktura a některé areály, viz samostatnou kapitolu).

V rámci řešeného území jsou veškeré zdroje a cíle dostupné časově v řádu jednotek či maximálně několika desítek minut. Obdobně okolní obce ve volné krajině, hlavní město Praha (zejména jeho severovýchodní část) nebo ostatní blízká města jako Čelákovice a Kostelec nad Labem (ale také Lysá nad Labem nebo Neratovice) jsou v závislosti na způsobu a rychlosti jízdy dostupná na jízdním kole v časech od cca 0,5 h až po cca 1 h.

Možnost efektivního využití kombinované dopravy (jízdního kola spolu s veřejnou dopravou) nejpoptávanějším směrem na Prahu je zatím spíše problematická s ohledem na absenci přímého kolejového propojení a nedostatečné podmínky B+R v návaznosti na (relativně pomalé) autobusové spojení – výhledově by se však situace měla výrazně zlepšit v případě vybudování nové železniční trati. Aktuálně může být výhodná kombinace jízdního kola a železnice zejména u pravobřežního koridoru, kdy je železniční stanice Stará Boleslav relativně vzdálená od zástavby pro příchod pěšky, ale blízká pro příjezd na kole a vlastní vlakové spojení východním či severozápadním směrem je relativně rychlé a komfortní.

Z hlediska nadmístních cyklistických tras a vazeb je nejvýznamnější mezinárodní česko-německá cykloturistická trasa (tzv. „Labská stezka“), která prochází na levém břehu Brandýsem nad Labem a je v současnosti jako celek funkční (s výjimkou lokálně zhoršeného standardu na několika místech).

Další významnou regionální cyklotrasou (zejména pro rekreaci i dopravu) má být přímé propojení Brandýsa nad Labem a hl. m. Prahy v koridoru historické staré cesty (nazývána také jako „Svatováclavská cesta“), které je v současnosti funkční pouze částečně a v jednom navazujícím úseku na katastru Podolanky dosud neobnovené.

Zejména pro dálkový průjezd na silničním kole je pak nejvýznamnější cyklistická odklonová trasa Praha – Turnov, která slouží jako cyklistická náhrada za dálnici D10 pro průjezd po běžných pozemních komunikacích (silnicích) a využívá vozovku silnice č. II/610 v celé její délce.

Pro všechny nadmístní trasy pak platí, že jsou využívány nejen pro dálkový průjezd na kole, ale především místními obyvateli a návštěvníky pro běžný každodenní provoz po městě a jeho okolí.

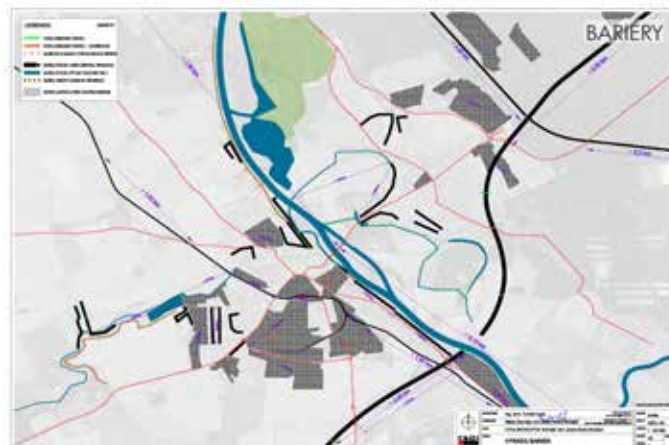
(výkres A.01)

Analýza

Bariéry

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

(výkres A.02)



přírodní bariéry

řeka Labe

- nejvýznamnější klíčová liniová bariéra v území;
- protíná středem celé řešené území (od východu na severozápad);
- na kole lze zatím překonat jen na jediném místě – ve vozovce na průtahu se silniční motorovou dopravou po mostě Generála Šišky:
 - klíčové hrdlo bude mít brzy blízkou souběžnou alternativu ve chráněném standardu v místě historického mostu
 - autem naopak paradoxně desítky let existuje i další alternativa – dálniční most (D10)
- jiné nejbližší možnosti překonání (kromě přemostění mezi oběma historickými centry):
 - severozápadním směrem cca 7,5 km – ve vozovce silnice č. II/244 v Kostelci nad Labem
 - východním směrem cca 4,1 km – po lávce mezi Lázněmi Toušev a Káraným



lokální terénní zlomy a svahy

- svah mezi levým břehem Labe a zástavbou

lokální vodní plochy (přírodní i umělé)

- slepá ramena Starého Labe
- pískovna, resp. Proboštské a Borecké jezero

souvislá pole se zaoranými cestami a mezemi

- výraznější západně od Brandýsa nad Labem
- dílčí východně od Staré Boleslavi



Analýza

umělé bariéry plošné

uzavřené produkční, logistické a další areály

- jižní zóny a části území Brandýsa nad Labem v oblasti Průmyslová, Strojírenská a Zápská;
- severní části Staré Boleslavi na okraji zástavby a v lesích (vojenské a transformované areály);
- letiště Borek (s návazností golfu a pískovny)
- lokální oblasti (např. sportovní areály spolu s areálem ZŠ Na Výsluní a hřbitovy)



umělé bariéry liniové

dálnice D10 a silniční obchvaty

- dálnice vytváří významnou bariéru prostupnosti území (včetně MÚK a přivaděčů), zejména u Brandýsa n. Labem a severně od Staré Boleslavi
- obchvaty Staré Boleslavi a Záp výrazně zhoršily některé příčné (resp. radální) vazby, obdobně jsou připravovány obě etapy obchavu Brandýsa



železniční tratě

- pravobřežní železniční koridor vytváří zásadní bariéru mezi Starou Boleslaví a lesními porosty i obcemi severně – bez možnosti legálního bezpečného překonání v délce 4,3 km a 2,2 km
- levobřežná trať tvoří bariéry v zástavbě Brandýsa nad Labem a pak cca 1,9 km východním směrem

silniční průtahy – tranzitní silnice II.třídy

- nevhodně řešený bariérový prostor komunikací pro příčné směry i pro chůzi či jízdu na kole v podélném směru – v zástavbě i volné krajině
- Pražská, Boleslavská, Královická, Kostecká atd.



Analýza

Intenzity cyklistického provozu

Systematické průběžné dlouhodobé měření cyklistického provozu (rekreačního nebo dopravního) dosud neprobíhá (např. pomocí automatických sčítačů). Dostupná jsou tak převšim pouze dílčí data z celostátního sčítání ŘSD nebo heatmapy Strava.

Celostátní sčítání ŘSD

(výkres A.03a)

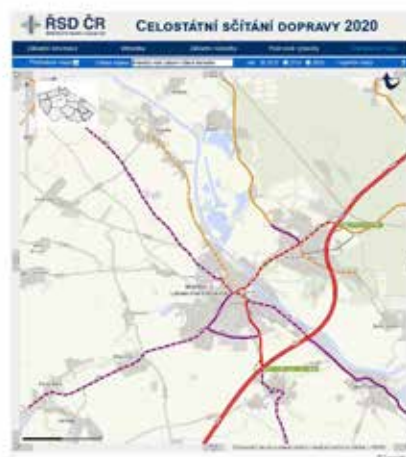
Celostátní sčítání intenzity dopravy provádí na celonárodní úrovni ŘSD vždy jednou za 5–6 let:

- dostupná data ze sčítání v roce 2010, 2016 a 2020/2021
- úseky vybírány podle potřeb měření automobilové dopravy, rozsah sčítané sítě omezen na významné tranzitní komunikace – zejména v případě cyklo dopravy tak data nemusejí odpovídat celému úseku, ale jen jeho částem
- s ohledem na hlavní důvod měření a odlišný způsob provádění záznamů v terénu sčítači (dříve s papírovými archy, později s aplikací) je možné, že nejsou započteny všechny cyklistické průjezdy na daných profilech
- výstupy dat pro jednotlivé úseky ze všech 3 sčítání jsou přehledně uvedeny ve výkrese, včetně srovnání s vývojem intenzit automobilového provozu – některé výkyvy uváděných intenzit mohou být způsobeny více faktory (kvalitou sčítání, uzavírkami, počasím apod.)
- na všech tranzitních silnicích projíždějí minimálně desítky cyklistů denně, avšak v centrální části a tam, kde neexistují alternativní trasy, jsou to řádově stovky cyklistů denně
- dlouhodobě nejvyšší intenzity (jízdních kol i ostatních vozidel) jsou na průtahu II/610, zejména v oblasti Masarykova a Komenského náměstí, přemostění Labe a historického jádra Staré Boleslavi
- za dobu všech 3 sčítání sice na některých profilech vzrostla intenzita automobilového provozu, ale nikde však nepřekročila limitní hranici, která by daný úsek přeřadila do vyšší kategorie udávaného provozního zatížení

Strava heatmap

(výkres A.03b)

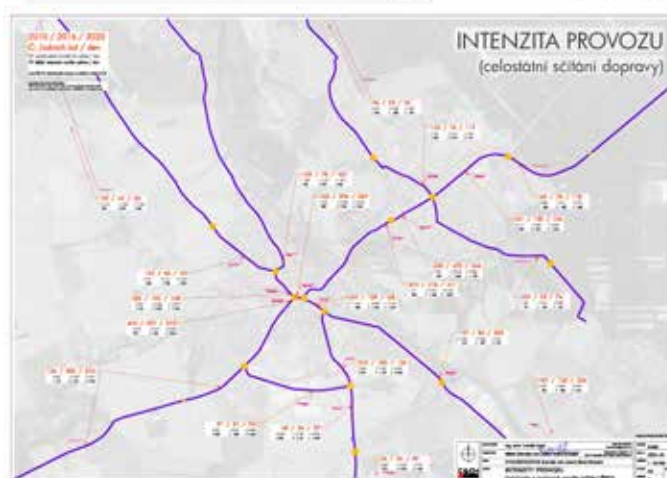
- Další orientační pomůckou jsou mapové výstupy z webových stránek aplikace Strava, která graficky v mapě zaznamenává pohyb uživatelů – cyklistů, kteří jezdí se zapnutou aplikací (např. na chytrém telefonu) a veškerá data se pak automaticky anonymizovaně ukládají a zpracovávají:
- z dostupných dat i průzkumů v terénu vyplývá, že tito uživatelé jezdí v řešeném území plošně dopravně i rekreačně, často navzdory nevyhovujícím podmínkám (nejen viz výše);
- kromě potvrzení výsledků sčítání ŘSD s užívaností významných silničních propojení zřetelně vyplývá význam řady jiných uličních profilů v zástavbě a silniční a cestní sítě mimo zástavbu;
- není znám přesný počet uživatelů, od kterých data pocházejí, a nejedná se o úplně reprezentativní vzorek průměrné populace – zároveň jsou ale data sbírána dlouhodobě a průběžně oproti krátkodobému (nárazovému) sčítání.



INTENZITA PROVOZU
(celostátní sčítání dopravy 2010)
(celostátní sčítání dopravy 2016)
(celostátní sčítání dopravy 2020)



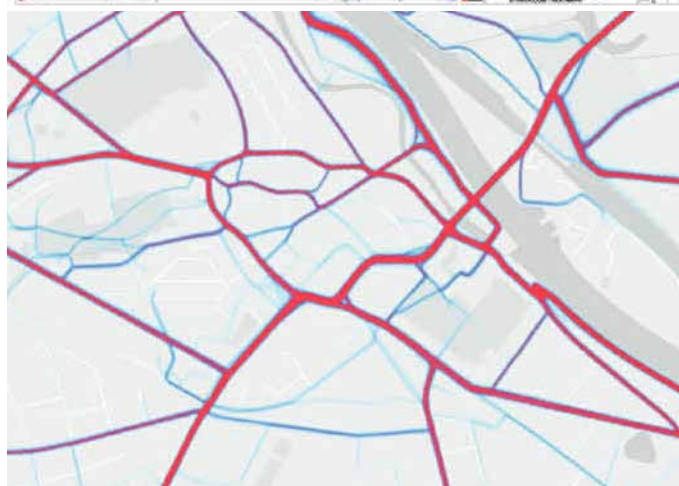
(pouze digitální)



INTENZITA PROVOZU
(celostátní sčítání dopravy)



INTENZITA CYKLISTICKÉHO PROVOZU
(STRAVA)



Analýza

Nehodovost

Prověření nehodovosti vychází z veřejně dostupné databáze nehodovosti PČR. K dispozici jsou data za posledních více než 16 let, tj. z období leden 2006 až 2023 (do nedávné minulosti). V řešeném území je evidováno celkem cca 131 nehod cyklistů

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

- došlo ke dvěma úmrtím cyklisty (do 24 h);
- stalo se 11 nehod s těžkým zraněním cyklisty, z toho téměř všechny v zástavbě (intravilánu);
- stalo se 97 nehod s lehkým zraněním cyklisty, z toho výrazná většina v zástavbě;
- je evidováno 21 nehod bez zranění cyklisty, z toho výrazná většina v zástavbě;

Dále lze vypořizovat například:

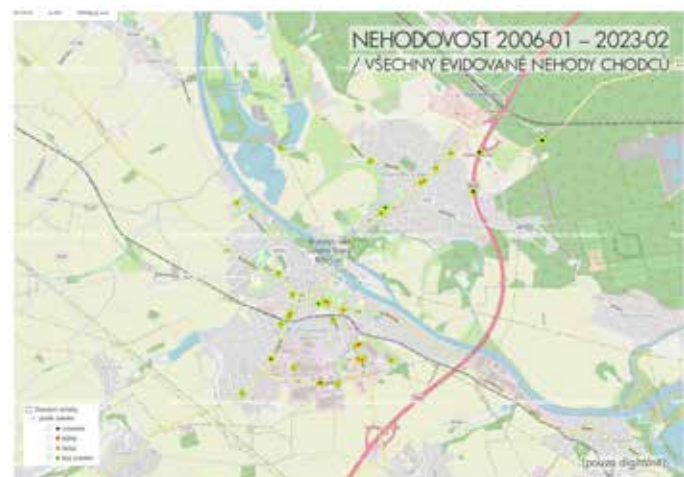
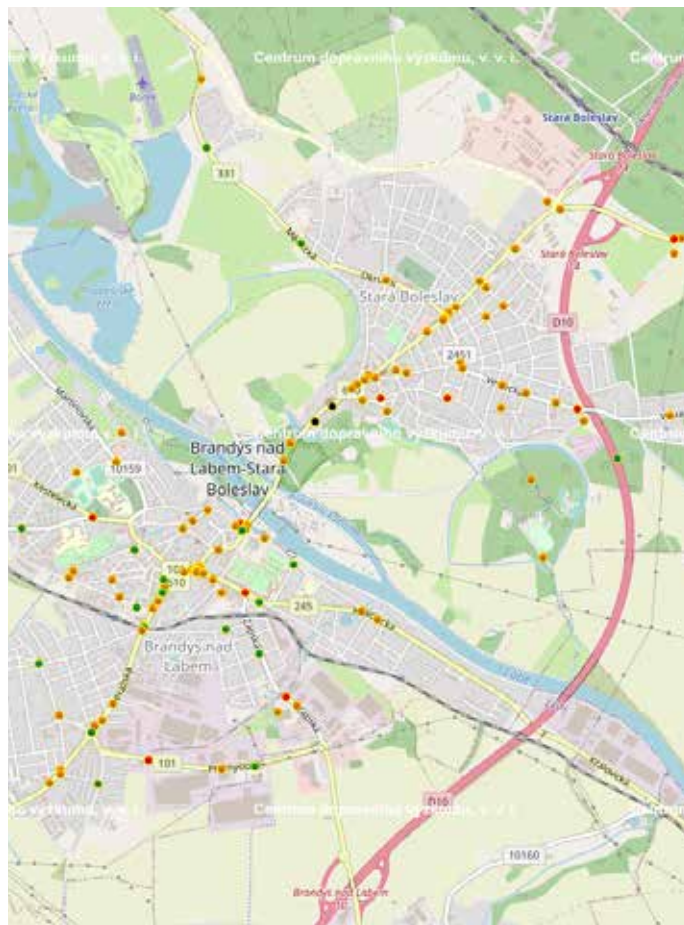
- Většina nehod se stala v zastavěném území a v souvislosti s automobilovým provozem, z podstatné části na hlavních silničních trasách se zvýšenou intenzitou a koncentrací veškeré dopravy.
- Nadpoloviční většinu úplně všech nehod cyklistů zavinili řidiči motorových vozidel (67) – více než sami cyklisté (60, včetně samonehod), chodci (1), zvířata (1) a jiné (2, např. havárie).
- Těžké nehody jsou v prostoru rozmístěny relativně rovnoměrně, v případě nehod s lehkým zraněním a bez zranění je patrná vyšší koncentrace v některých lokalitách (zpravidla přetížených a stísněných).
- Kritická jsou zejména místa některých křižovatek a zatáček (problém je částečně i na straně infrastruktury), jiné nehody jsou spíše důsledkem nahodilých nešťastných událostí.

Problémová místa (fakticky, resp. statisticky):

- ulice Maxe Švabinského u baziliky Sv. Václava se dvěma smrtelnými a jedním těžkým zraněním – intenzivní provoz zde sice probíhá ve stísněných prostorových poměrech, nicméně hlavní vinu za tuto bilanci nese mladý řidič BMW, který opilý a pod vlivem omamných látek nezvládl řízení a způsobil 14. února 2015 nehodu několika vozidel, při které jedna cyklistka zemřela a druhá byla těžce zraněna (kromě toho došlo ke zranění dalších lidí)
- místa s celkově vysokou koncentrací nehod (s převážně lehkými zraněními) jsou zejména Komenského náměstí, křižovatka na jižním předpolí mostu přes Labe (Ivana Olbrachta x Na Celné) a Mariánské náměstí, relativně vyšší koncentraci nehod pak vykazují zejména některé úseky Pražské a Boleslavské ulice.

Pro srovnání – nehod s účastí chodců je za srovnatelné období evidováno cca 4x méně, přičemž téměř všechny tyto nehody se odehrály v prostoru významných komunikací s tranzitním automobilovým provozem, zejména pak v místech se zvýšenou koncentrací pěšího pohybu (zejména u významných příčných vazeb u křižovatek a křižení).

(výkres A.04)



Analýza

Svatováclavská cyklotrasa a cesty

Podklad zpracovaný v roce 2003 Ing. arch. Markétou Bahníkovou pro cyklotrasu Pražský hrad – Prosek – Stará Boleslav a návazné cesty severním a východním směrem.

Stručný popis stavu v roce 2023 níže a pro názorné srovnání i ve výkresové části – historické cesty a jejich zachování, zlepšování či obnova jsou jedním ze základních klíčových principů této cyklokoncepce, v souladu s tímto podkladem.

centrum HMP – hranice SČK

- v současnosti se jedná o úseky celoměstských cyklotras HMP (pražský „áčkový“ systém)
- v oblasti napojení na SČK cyklotrasa č. A4
- různé kvalita standardu a sjízdnosti v terénu
- různý stupeň projekční přípravy (i jiné záměry)

hranice HMP – Brandýs nad Labem

- probíhá projekční příprava v režii Středočeského kraje pro úsek cyklotrasy mezi hranicemi měst
- v plánu jsou úpravy a zřízení cyklotrasy v zastavěném území Brandýsa nad Labem v režii města
- většina úseků sjízdná, ale často nedostatečný stav

Stará Boleslav – „vějíř cest“

- některé části historické cestní sítě pro jízdu na kole funkční bezproblémově, části s obtížemi a některé de facto definitivně neprůjezdné
- v rámci aktuální cyklokoncepce snaha zachovat maximum tras v klidém či chráněném standardu

(výkres A.05)

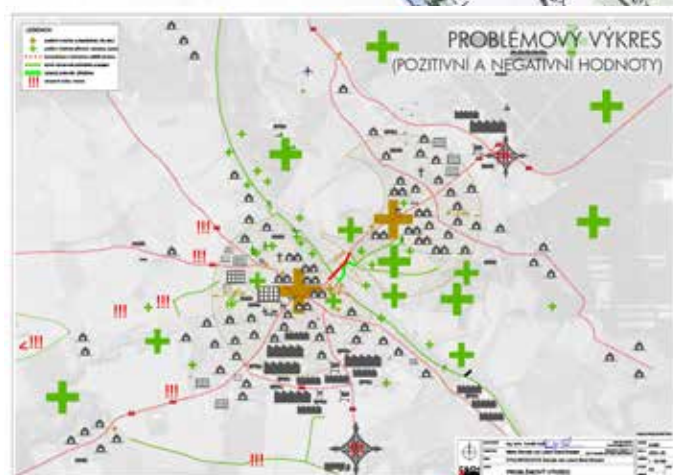
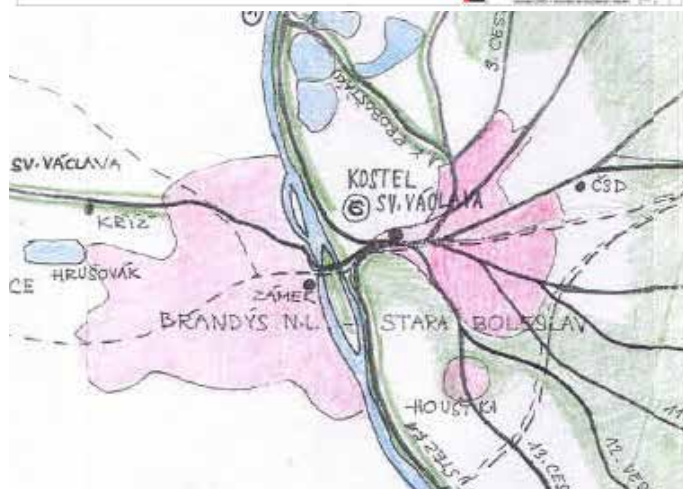
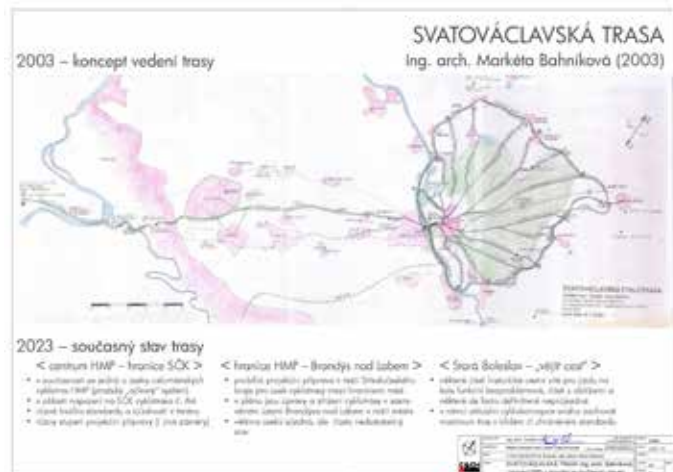
Problémový výkres

Základními pozitivními hodnotami jsou relativně dobrá prostupnost uvnitř většiny stabilizovaného území se smíšenou nebo obytnou zástavbou, hodnotné historické prostředí i rekreační a přírodní zázemí (zejména podél Labe a severním směrem).

Negativem je zejména přetížení klíčových komunikací a stabilizovaných historických uličních profilů silným automobilovým provozem, resp. některých lokalit parkováním motorových vozidel, a zhoršená prostupnost některých částí území kvůli plošným a liniovým bariérám.

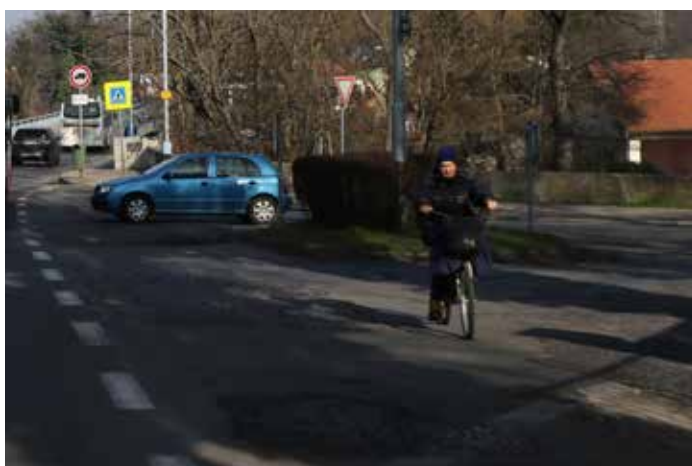
Podrobněji dále viz SWOT analýza a výkres.

(výkres A.06)



Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola



Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

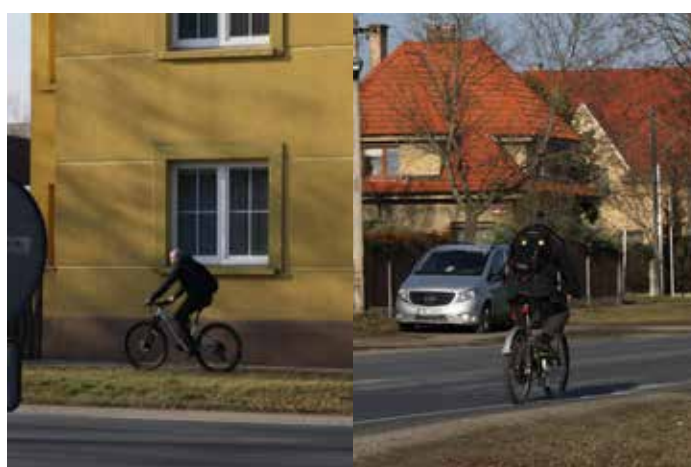
fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

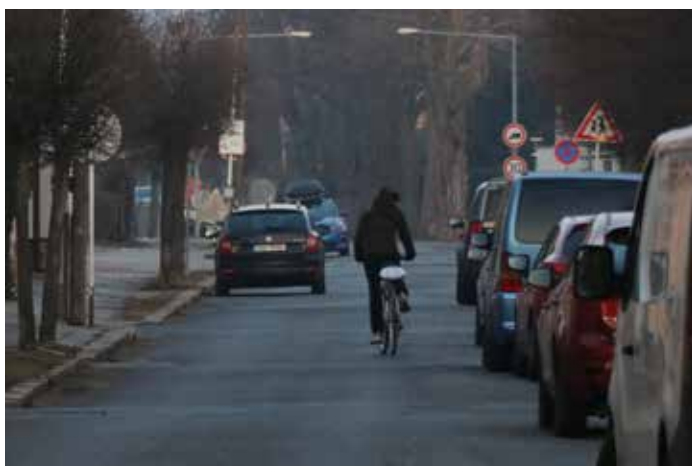
fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola



Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola



Analýza

fotodokumentace – problémové rekonstrukce a novostavby bez řešení cyklo





Analýza

fotodokumentace – problémové vazby a trasy z hlediska cyklo



<<< 170 m >>>
= 2 min. vs. 20-30 s



2020



2023

Analýza

fotodokumentace stávajícího nevhodného a chybného značení





Analýza

fotodokumentace – problematika rekonstrukcí a novostaveb komunikací



Analýza

fotodokumentace – problematika rekonstrukcí a novostaveb komunikací





Analýza

fotodokumentace – problematika rekonstrukcí a novostaveb komunikací



Analýza

fotodokumentace – problematika rekonstrukcí a novostaveb komunikací





Analýza

srovnání novostavby obchvatu (S.Boleslav) a rekonstrukce (Praha/Kbely)



Analýza

fotodokumentace – cyklistické propojení Praha – Brandýs nad Labem





Analýza

fotodokumentace – cyklistické propojení Praha – Brandýs nad Labem



Analýza

fotodokumentace – silnice II/610 (Pražská) a Proboštské jezero (pískovna)





Analýza

fotodokumentace – Brázdimská a Kostelecká (prostupnost okolí ZŠ Na Výsluní)



Analýza

fotodokumentace – překonávání bariér (D10 a okolí, II/101 obchvat Zápy)





Parkování jízdních kol

nevhodné typy stojanů (drátolamy) nebo umístění (bariérové)



Parkování jízdních kol

B+R – nevhodné umístění nebo absence / parkování koloběžek u škol





Analýza SWOT

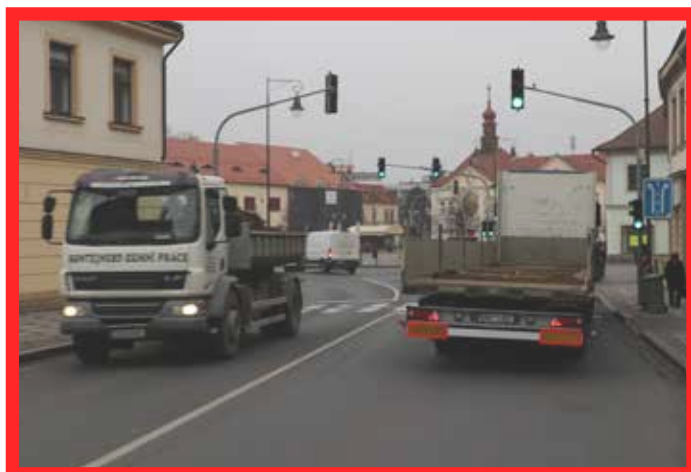
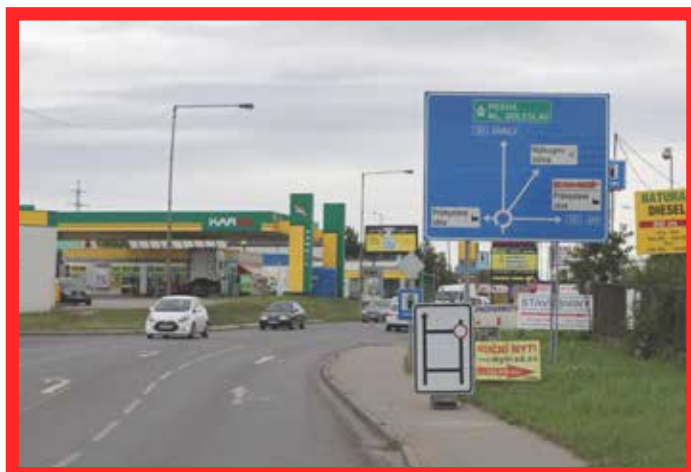


S

O

Analýza SWOT

W



T

Analýza SWOT

- **město krátkých vzdáleností**
 - kompaktní zastavěné území obou historickách jader, resp. širších center nedalekých a původně samostatných měst, na které přímo navazují buď převážně monofunkční oblasti a zóny bydlení a produkce, nebo volné krajinné a rekreační území podél Labe
 - podstatná část cest po městě na jízdním kole (z okrajových částí města do historických center, resp. mezi oběma historickými centry) trvá řádově jednotky minut, z okolních obcí a měst lze dosáhnout obou center během 15-30 minut i při pozvolné jízdě
- **vybudované trasy a vazby pro bezmotorový provoz**
 - téměř souvislé propojení trasou na levém břehu Labe (především rekreačně-cykloturistické využití, součást dálkové Labské cyklotrasy, nicméně atraktivní i jako dopravní spojení na Lázně Toušeň, Káraný a Čelákovice, resp. Kostelec na Labem)
 - dílčí propojení uvnitř města, resp. mezi zastavěnými částmi území (např. Husova alej, komunitní sad Pampeliška atd.)
 - dílčí propojení v návaznosti na volnou krajinu (stezka jižně od Průmyslové k trase Dřevčice–Žápy, cesta západně od Kralupské k obci Popovice apod.)
- **některé části zastavěného obytného území relativně dobře prostupné**
 - zejména tradiční zástavba vlastním vymezením veřejných prostranství s ucelenou spojitou uliční a cestní sítí (avšak jen někde také dopravním režimem, stavem a kvalitou)
 - většina ulic v nízkopodlažní zástavbě (mimo historická jádra) s obousměrným provozem
- **přírodní rekreační a cykloturistické zázemí**
 - cesty a propojení ve volné krajině (pole, louky a lesy) a podél Labe (a jeho bývalých ramen a dalších vodních ploch a kanálů)
- **základní občanská vybavenost převážně v blízkosti bydliště**
 - historické jádro, obchody a služby, MŠ / ZŠ atd. často přímo v docházkové vzdálenosti, resp. ve vzdálenostech atraktivitou výhodnějších či plně srovnatelných vůči IAD
- **vlastnické poměry**
 - relativně velká část klíčových parcel v zástavbě i v rámci cestní sítě ve veřejném vlastnictví, často přímo města a okolních obcí

Analýza SWOT

- **umělé bariéry liniové:**

- kritické pro plošnou prostupnost území i pro významné trasy a vazby
- problémové komunikace bez adekvátního zohlednění bezmotorového provozu, zejména silnice č. 610 s tranzitní automobilovou dopravou v zástavbě centra města (Pražská – Ivana Olbrachta – Maxe Švabinského – Boleslavská), silnice č. 101 (Kostelecká – Průmyslová), silnice č. 245 (Královická) a další (Zápská, Okružní atd.)
- vedení dálnice D10 a jejích mimoúrovňových křižovatek – problematické zejména jihovýchodním směrem pro dostupnost obce Zápy a severovýchodním směrem likvidací historické silnice bez odpovídající náhrady
- železniční trati – v případě Brandýsa nad Labem zejména v zástavbě (jen několik křížení, na řadě poptávaných míst znemožněno nebo problémové a neoficiální), v případě Staré Boleslavi až několikakilometrová bariéra přetínající historické cesty přes les k dalším obcím (na území katastru i okolí pouze dvě oficiální křížení trati)

- **umělé bariéry plošné:**

- oblasti produkčního území zejména v Brandýse nad Labem (celá oblast Strojírenská, Průmyslová, Zápská, Královická), ve Staré Boleslavi spíše lokálně (Na Panském)
- oblasti areálů bezpečnostních složek státu ve Staré Boleslavi a okolí (zejména Jaselská kasárna Armády ČR, severněji pak též PČR a novodoběji již produkční areály)
- nevhodná parcelace obytné zástavby zejména novodobé (např. Ke Stráni a Na Okraji, Labská, Generála Strankmüllera atd.), ale místy i starší (např. Dělnické domky II./III. – Na Nižším hrádku, Mělnická – volná krajina atd.)

- **přírodní bariéry:**

- řeka Labe (bariéru délky cca 12 km lze překonat na jediném nevyhovujícím místě zatíženém automobilovou dopravou, která má přitom oproti bezmotorové dopravě možnost překonat bariéru řeky i na dalším jiném místě – dálničním mostě)
- další navazující vodní plochy, kanály a bývalá ramena (např. oblast pískovny, Proboštského a Boreckého jezera)

- **lokální bariéry (kombinací podoby veřejného prostoru a dopravního režimu):**

- v historické zástavbě v klíčových vazbách pro pohyb městem mimo tranzitní silnice
- podoba sítě samostatných komunikací pro vozidla a chodce především v rámci modernistické zástavby (sídliště západně od Masarykova náměstí), v oblasti nákupních zón (Zápská, Na Panské atd.)

- **absence B+R v rámci většiny uzlů veřejné dopravy**

- absence odpovídajících možností pro parkování jízdních kol, a to nejen u ŽST, ale také zastávek a terminálu BUS (vytváří bariéru pro jízdu, kola parkují nouzově u zábradlí)

Analýza SWOT

- **zlepšení plošné bezbariérové prostupnosti území (zejména pro rezidenty včetně dětí):**
 - propojky uliční a cestní sítě (doplnění nových a humanizace stávajících)
 - zóny 30 a cykloobousměrky (většina vedlejších ulic rezidenční zástavby)
 - revitalizace a dotvoření klíčových tras a propojení
- **integrace cyklodopravy na významných dopravně-urbanistických osách**
 - především akupunkturní zásahy ve vybraných křižovatkách, celkové zklidňování provozu a duální řešení průjezdu (možnost sdílení prostoru ve vozovce i na chodníku)
 - integrační opatření – cyklopruhy (například náhrada piktogramových koridorů na silnici č. 610 mezi oběma historickými jádry, Boleslavská, Okružní, Královická apod.)
 - maximální využití potenciálu při celkových rekonstrukcích komunikací, například při průtahu silnice č. 610 (Pražská – zbývajících etap, Boleslavská)
- **zlepšení veřejné dopravy a její přístupnosti**
 - zlepšení podmínek pro odkládání jízdních kol – B+R, např. cykloboxy a krytá stojanová stání (u terminálů) a jednotlivá stojanová hnízda, v optimálních poptávaných pozicích u železničních stanic, autobusového terminálu i vybraných zastávek autobusů
 - kombinovaná doprava výrazně atraktivnější při přímém kolejovém spojení do Prahy
- **řešení nových rozvojových území**
 - navrhovat zastavovací plány, systém a uspořádání veřejných prostranství a pozemních komunikací s důrazem na komfortní a přímý bezbariérový pohyb
 - preferovat revitalizace brownfieldů a případný rozvoj zástavby na zelené louce především v těsné blízkosti stávající městské zástavby a železničních stanic
- **aktualizace územního plánu**
 - větší rozsah zohlednění pěší a cyklistické dopravy v ÚP
 - větší územní ochrana klíčových (chráněných) tras a vazeb, opora pro jejich realizaci u (velkých) investorů
- **obnova historické cestní sítě**
 - autenticky v původní stopě, nebo s dílčími úpravami trasování i parcelace s ohledem na dosavadní i budoucí rozvoj území
 - výhodou veřejné vlastnictví velké části parcel po zaoraných historických cestách nebo v koridorech budoucích účelových komunikací (provedené pozemkové úpravy)
- **vybudování obchvatů včetně stezek a doprovodná opatření na stáv. komunikacích**
 - v případě obchvatu Brandýsa nad Labem a přivaděče Pražského okruhu neopakovat chyby s vytvářením bariér na obchvatu Staré Boleslavi a Záp na stávajících propojeních
 - využít příležitosti pro zlepšení prostupnosti v území přímo dotčeném výstavbou obchvatu, zejména souběžnými trasami a příčnými vazbami ve chráněném standardu
 - postupně vymisťovat tranzitní automobilovou dopravu z historických a obytných částí zástavby a provést výraznější zklidňující úpravy ve prospěch bezmotorové dopravy (se zohledněním veřejné autobusové dopravy) a kultivace veřejných prostranství v kontextu snížení intenzit automobilové dopravy a vyloučením těžké nákladní dopravy



Analýza

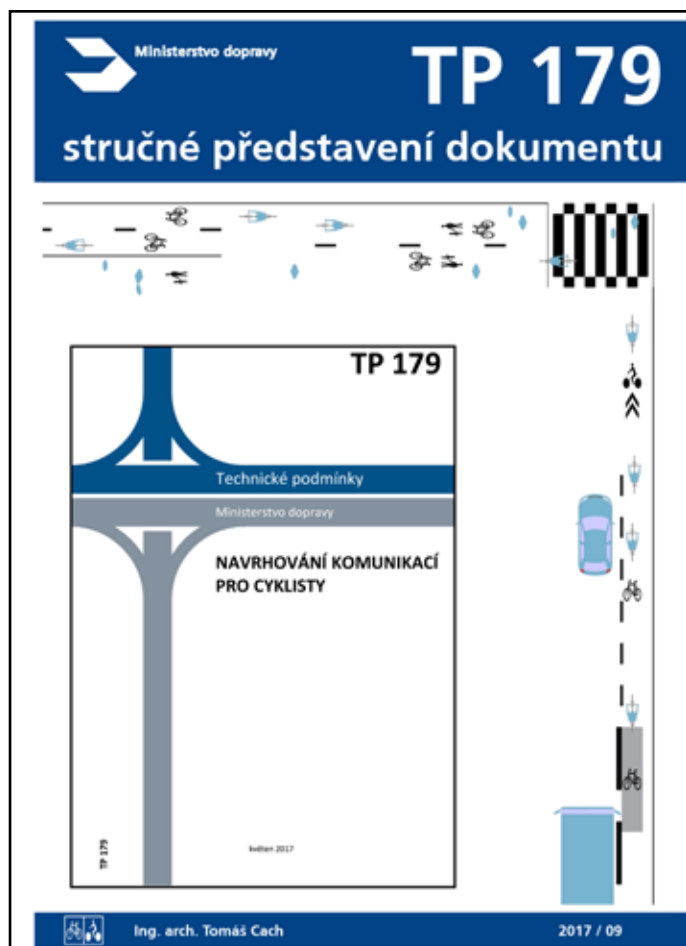
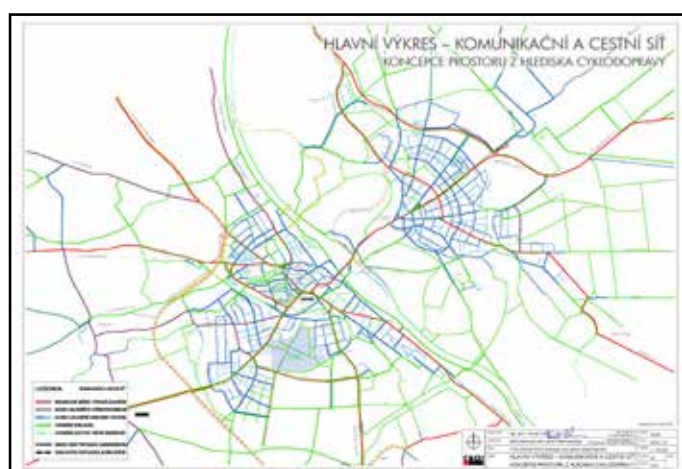
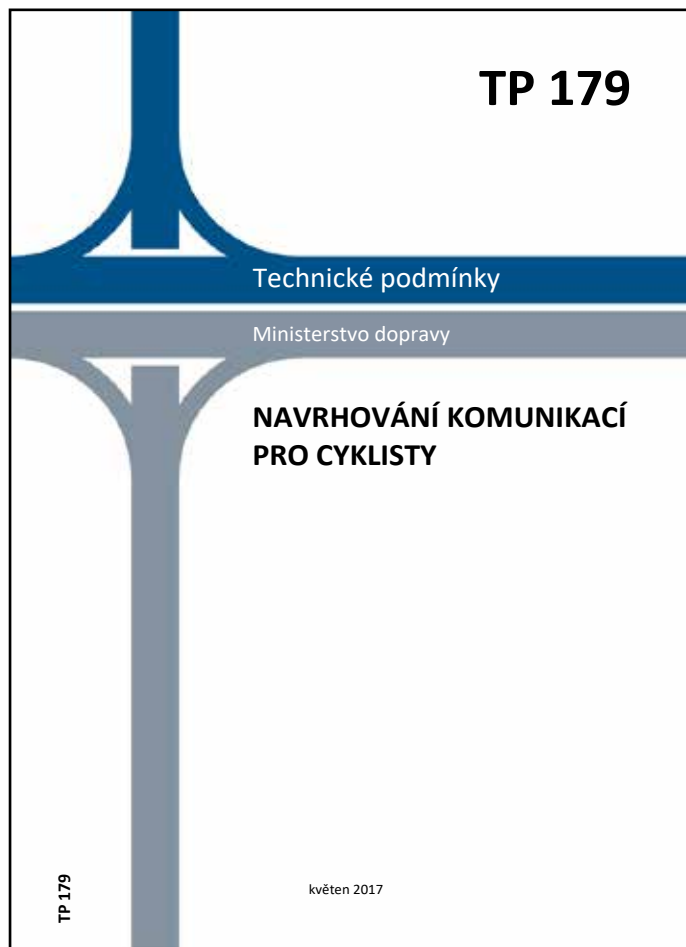
SWOT

- **potvrzování stávajících a vytváření nových bariér (u rekonstrukcí i nové výstavby):**
 - špatná nová parcelace neumožňující přímou bezmotorovou prostupnost území
 - zamezení prostupu dosud prostupného území (často neoficiálně spontánně)
 - nevhodné dopravní řešení komunikací (rizikové příčné vazby atd.)
- **nevhodný extenzivní (suburbanizační) rozvoj zástavby a konverze cestní sítě**
 - nevhodně řešený charakter zástavby a parcelace ve vzdálenějších a hůře dostupných lokalitách na zelené louce (s následnou preferencí IAD pro všechny cesty i ve vazbě na městskou zástavbu)
- **dopravní stavby řešeny nedostatečně nebo neřešeny pro bezmotorovou dopravu**
 - ze stávajících zejména koridory tranzitních silnic ve městě (*bariérové řešení při rekonstrukcích, např. Pražská*) a v okrajových částech města (*např. silnice č. 331 v původní stopě i v rámci nového obchvatu*), bez odpovídajících úprav pro cyklistický provoz – s každou další úpravou křižovatky, napojení areálu apod. se nadále zhoršují možnosti nápravy
 - z plánovaných zejména obě etapy obchvatu Brandýsa nad Labem a přivaděč k Pražskému okruhu (stavba č. 520) – pro příčné vazby mezi městem a krajinou (v koridorech současných i historických komunikací a cest) i souběžné trasy (podél obchvatu, tangenciální vůči centru města); dosud podoba těchto staveb většinu současných i plánovaných poptávaných tras a vazeb podstatně a zbytečně zhoršuje
- **územní plán nadále adekvátně neřeší bezmotorovou dopravu**
 - především potvrzeny vybrané současné nebo připravované vazby, ale chybí dostatečná prostorová ochrana většiny klíčových bezbariérových bezmotorových tras a propojení
 - problematické zejména ve vztahu k rozvoji území (především rozvojovým plochám, ale i některým zastavěným lokalitám) a dopravních staveb (zejména obchvat Brandýsa)
- **nevyužití potenciálu vymístění tranzitní automobilové dopravy na obchvaty**
 - zachování dosavadních problémových míst a bariér bez úprav zvyšujících bezpečnost a komfort bezmotorového pohybu – jako trvalý stav, s omezenou možností změn později
 - po dočasném snížení intenzit automobilové dopravy v centrální části města jejich nový růst s ohledem na uvolněnou kapacitu základní komunikační sítě (indukce dopravy, rostoucí množství krátkých cest autem po městě i v období dopravních špiček atd.)



Koncepce

Úvod – návrh



Koncepce

TP 179 – metodika

2 Prostorová koncepce

2.1 Obecně

Návrh cyklistických opatření a zohledňování cyklistické dopravy a rekreace má v souladu s TP 179 aplikovat obecné modelové principy na konkrétní místa a propojení v daném řešeném území:

- přednostně se vychází z aktuální celkové koncepce zpracované pro dané místo, resp. území (obce, města, mikroregionu atd.), která je v souladu s platnými TP 179;
- pokud podrobnější koncepce zpracována není nebo je zastaralá, vychází se z obecných principů a přiměřeně se vyhodnocují a zohledňují širší souvislosti řešeného záměru.

Cyklistická infrastruktura se navrhuje komplexně všude v rámci území adekvátně charakteru místa, a to jako součást komplexních úprav nebo formou samostatného opatření:

- pro uspokojování stávající poptávky tam, kde se na kole již více jezdí;
- pro vytváření nabídky tam, kde je v současnosti cyklistický provoz minimální (zpravidla s ohledem na nevyhovující podmínky).

Požadavek na zlepšování podmínek pro užívání jízdních kol je součástí vládního dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, který pro léta 2013–2020 schválila vláda ČR dne 22. 5. 2013.

2.2 Generel cyklistické dopravy

2.2.1 Obecně

Generel cyklistické dopravy je koncepční dokument, který:

- stanovuje pravidla zohlednění používání jízdního kola v daném území;
- je nezbytným předpokladem pro zlepšování podmínek (infrastruktury) v dané oblasti;
- nemá pevně stanovenou přesnou podobu ani způsob provedení a přípravy.

Generel zpravidla slouží jako:

- podklad pro zadávání a při zpracovávání podrobnější dokumentace;
- podklad pro územně-plánovací dokumentace;
- jako soubor požadavků na další záměry v území.

V závislosti na konkrétních potřebách se může jednat o:

- jednoduchou studii obsahující alespoň nezbytné základy rozvoje;
- propracovaný zevrubný dokument podrobně plošně řešící celé území;
- součást komplexnějšího materiálu (například generelu veřejných prostranství).

V případě omezených zdrojů nebo času je vhodné:

- mít alespoň základní soudobou a korektní rozvahu o území z hlediska cyklistického provozu;
- neužívat koncepci zastaralou (a v důsledcích často nevhodnou až škodlivou) nebo žádnou.

2.2.2 Proces navrhování a postup návrhu

Vytvoření a aktualizace koncepce cyklistické dopravy a rekreace pro dané území (formou samostatného generelu nebo jako součást širší koncepce) má být provázeno širším procesem s tímto doporučeným postupem: zadání > analýza > koncept návrhu > návrh > platnost > aktualizace. Uvedený proces přípravy a životního cyklu generelu je pouze orientačním návodným vodítkem.

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3 Základní principy tvorby prostoru z hlediska cyklistické dopravy

2.3.1 Obecně

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

- komunikační síť v obcích i krajině nemá ve všech částech stejný charakter;
- vytvoření základní sítě významných tras a propojení slouží především pro vzdálenější vztahy;
- pro lokální plošnou obsluhu území se všechny zdroje a cíle zpřístupňují co nejpříměji;
- řeší se současný stav prostředí i možnosti úprav stávajících nebo plánovaných propojení.

2.3.2 Základní provozně-prostorové charaktery

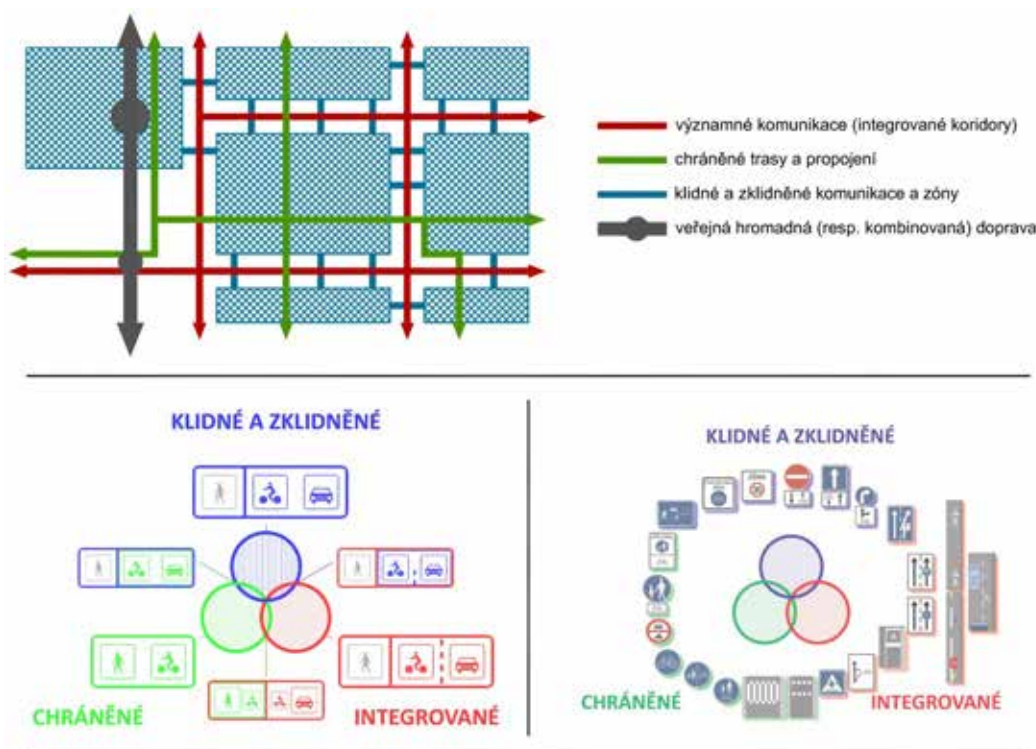
2.3.2.1 Obecně

Přesnou volbu a způsob provedení konkrétních opatření není často vhodné ani možné předjímat předem. Větší podrobnost se řeší spíše až při tvorbě konkrétních úprav v rámci dané komunikace či veřejného prostranství, v kontextu širší škály dalších (tematických) požadavků a aktuálních možností.

Provozně-prostorový charakter dané komunikace, trasy či propojení v území:

- je nadčasovější (trvalejšího rázu) oproti konkrétním dopravně-organizačním opatřením;
- určuje základní principy přístupu pro uspořádání komunikace, resp. veřejného prostranství;
- orientačně vymezuje skupinu vhodných dopravně-organizačních opatření;
- definuje kvalitativní standard pro uživatelskou veřejnost.

Níže uvedené charaktery jsou doporučujícím návodným vodítkem pro volbu vhodných opatření.



Obrázek 1 – Ukázka koncepce cyklistické dopravy – provozně-prostorové charaktery a související opatření

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3.2.2 Významné komunikace (integrované koridory)

Integrované koridory jsou základní významné dopravně-urbanistické, resp. provozně-funkční osy v prostoru, které tvoří zejména významné pozemní komunikace:

- zpravidla zatíženy provozem automobilové a veřejné dopravy (≥ 1000 vozidel denně);
- ze své podstaty atraktivní i pro cyklistický provoz, zejména přímostí, rychlostí a spolehlivostí;
- především pro rychlé dopravní užití či dostupnost bezprostředně obsluhovaného území;
- ve městech se jedná zejména o významné městské třídy, v obcích o hlavní průtahy apod.

V intravilánu je žádoucí:

- provádět odpovídající celkové zklidnění provozu (při rychlostech ≤ 50 km/h);
- doplňovat zejména integrační opatření cyklistické dopravy (zejména pruhy pro cyklisty atd.).

V extravilánu a mimo souvislou zástavbu (při rychlostech ≤ 90 km/h):

- zajistit alespoň možnost bezpečné jízdy v dostatečně široké vozovce (resp. po krajnici);
- nabídnout alternativní možnost sdílení prostoru s chodci v rámci souběžné stezky či cesty.

2.3.2.3 Chráněné trasy a propojení

Klidné a chráněné trasy a propojení mají vytvářet „základní skelet“ v území pro cyklistický provoz s nulovým nebo minimálním kontaktem s motorovou dopravou, zpravidla společně s chodci:

- nejčastěji se jedná o samostatné koridory – ve městě zejména stezky, propojky a parkové cesty, v krajině pak polní a lesní cesty nebo účelové komunikace;
- často převažuje rekreační a cykloturistické využití nad dopravním (slabší a zranitelnější cyklisté, pro ostatní atraktivní při výhodnějším průjezdu územím než ostatní propojení);
- systém chráněných cest je možné členit na podkategorie podle převažujícího krajinně-urbanistického charakteru, například zelené, drážní, podél vodotečí, přírodní atd.

Nejčastějšími dopravně-organizačními opatřeními pro cyklistický průjezd jsou stezky, zákazy vjezdu všech motorových vozidel, pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, obytné zóny, cyklistické zóny atd.

2.3.2.4 Klidné a zklidněné komunikace a zóny

Klidné a zklidněné komunikace slouží pro pohyb mimo základní významné koridory a trasy, nejčastěji pro plošnou dopravní obsluhu území:

- jedná se zejména o vedlejší ulice (obslužné komunikace) v obcích a silnice III. třídy v krajině;
- intenzita motorového provozu je relativně nízká (řádově maximálně stovky vozidel denně);
- rychlost vozidel má být povolná a přiměřeně nízká (zejména v obcích ≤ 30 km/h);
- není zde zpravidla nutné nebo vhodné vytvářet zvláštní samostatná cyklistická opatření (pouze doplňkově), klíčové je zajištění přehlednosti prostoru a celkového zklidnění provozu.

Nejčastějšími dopravně-organizačními opatřeními pro cyklistický průjezd (především v intravilánu) jsou zejména cykloobousměrky (s minimálním množstvím dopravního značení) a zóny 30.

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3.3 Souběh více opatření pro cyklistický provoz

2.3.3.1 Obecně

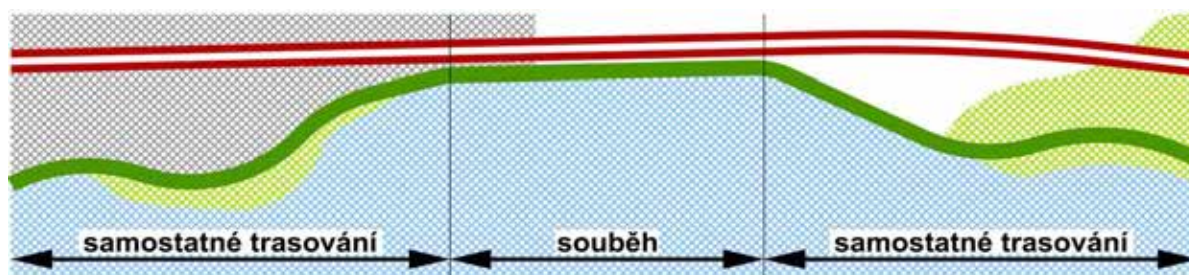
Cílem souběhu více opatření je zajištění přiměřeně vyrovnaného bezpečí a komfortu pro všechny uživatelské skupiny, a to v současném i výhledovém stavu:

- pro cyklistický provoz platí, že „co je pro jedny cesta, může být pro druhé bariéra“, a naopak;
- v rámci jednoho veřejného prostranství, uličního profilu či komunikace někdy nelze zajistit plnohodnotné a bezpečné řešení pro cyklistický provoz jedním opatřením infrastruktury;
- kombinací opatření a více možnostmi cyklistického průjezdu (zpravidla souběžně vedle sebe v hlavním dopravním i přidruženém prostoru) to ale může být možné.

Důvodem bývá kombinace více faktorů, zejména:

- širší kontext a vazby v rámci území;
- ekonomické, provozní a prostorové možnosti;
- preference jednotlivých tematických požadavků na prostor kladených.

2.3.3.2 Souběh integrovaného a chráněného koridoru



Obrázek 2 – Příklad souběhu integrovaného a chráněného koridoru

Těsný souběh integrovaného a chráněného koridoru vychází zpravidla z širších prostorových, urbanistických a provozně-funkčních vztahů v území:

- integrovaný koridor sleduje především hlavní urbanistické osy a komunikace, zatímco chráněný koridor (často „zelený“ převážně v přírodním prostředí) klidové území apod.;
- každý slouží zcela jinému účelu a často musí splňovat velmi odlišné uživatelské požadavky;
- žádoucí je zachování kontinuity odlišných charakterů cyklistického průjezdu pro oba koridory v celé délce, včetně souběžného vedení, i když jsou v daném úseku de facto prostorově sloučeny v jednom koridoru (prostoru jedné komunikace);
- v tomto kontextu bývá často vhodné zajistit realizaci cyklistických opatření v hlavním dopravním prostoru i prostoru přidruženém, například kombinaci jízdních pruhů pro cyklisty ve vozovce a souběžně režim stezky pro chodce a cyklisty na souběžné chodníkové stezce.

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3.3.3 Křížení vazeb a propojení

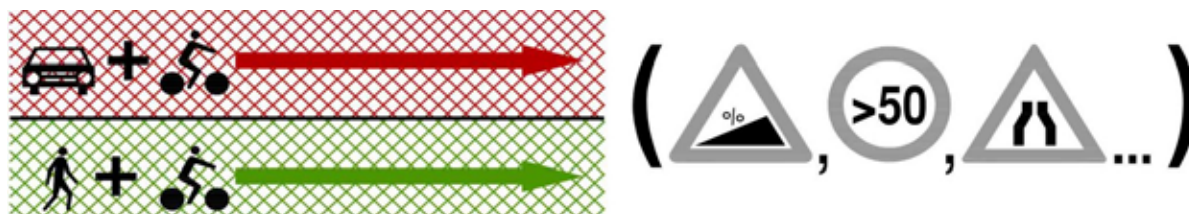


Obrázek 3 – Příklad křížení vazeb a propojení

K souběhu více opatření pro cyklisty dochází často v případě přesmyku chráněného koridoru nebo zklidněné vazby (propojení zklidněných oblastí) přes integrovaný koridor či v obdobných situacích:

- jedná se zpravidla o relativně krátké úseky, kdy ke křížení (resp. vzájemnému provázání) nemůže dojít příčně v nejpřímějším možném směru – vzniká tak lokální souběh například v prostoru vozovky a chodníkové stezky, než dojde k jejímu samotnému překřížení;
- obdobně v případě některých složitějších křižovatkových uzlů je pro některé pohyby a propojení vazeb koexistence možnosti souběžných cyklistických průjezdů nezbytná;
- například při kontinuálním průjezdu ve vozovce není žádoucí převádět cyklisty v krátkém úseku do přidruženého prostoru, přestože je zde legalizován provoz jízdních kol s ohledem na napojení přilehlého území nebo příčný průjezd.

2.3.3.4 Princip řešení formou „duálního průjezdu“



Obrázek 4 – Princip řešení formou „duálního průjezdu“

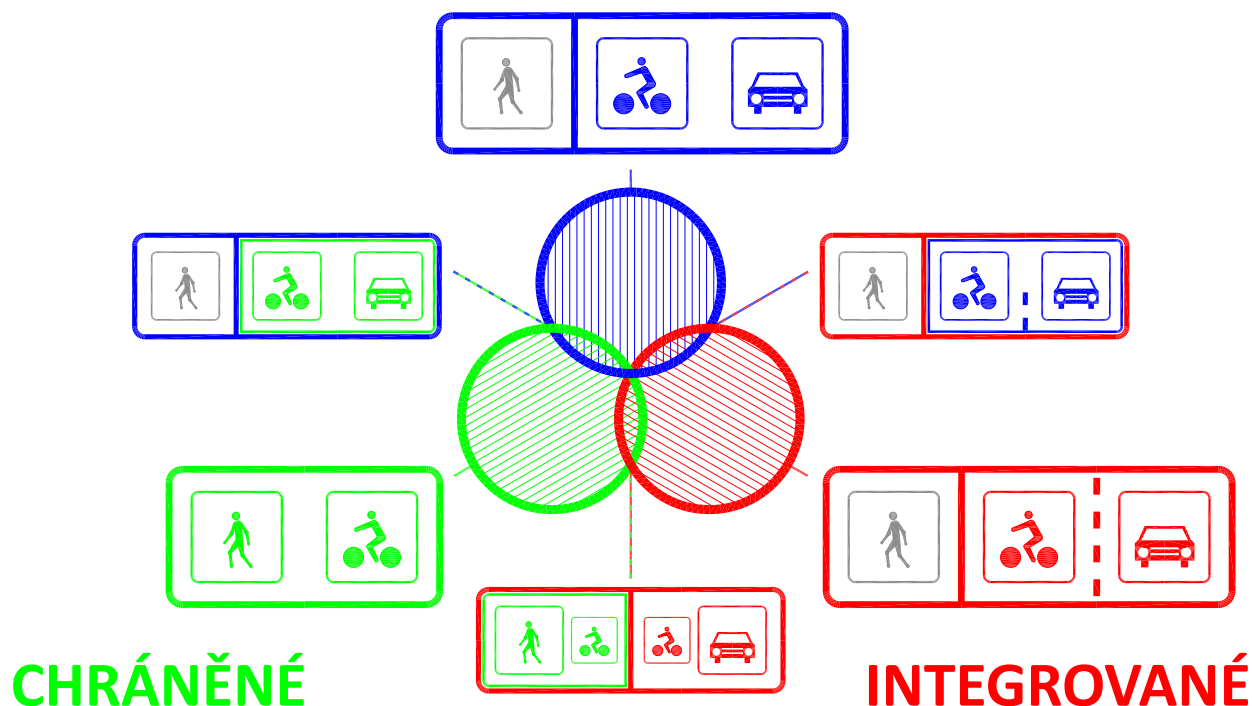
Zajištění možnosti souběžného cyklistického provozu v hlavním dopravním prostoru i v přidruženém prostoru je zpravidla vhodné v rámci integrovaných koridorů tam, kde není plnohodnotná samostatná cyklistická infrastruktura (vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, samostatný cyklistický pás):

- důvody zřízení úpravy jsou zpravidla prostorové a ekonomické, resp. provozně-organizační;
- jedná se o umožnění sdílení prostoru s motorovou i pěší dopravou, kdy mají cyklisté obě možnosti na výběr a vybírají si podle svých aktuálních možností, schopností a preferencí;
- ve vozovce mohou cyklisté projet rychleji, ale bez opatření zohledňujících cyklistický provoz, což při vyšší intenzitě automobilové dopravy pro mnohé z nich nemusí být komfortní;
- na souběžné stezce se může jednat o klidné prostředí, ale vzhledem k nezbytné ohleduplnosti vůči chodcům a příčným vazbám se ztrátou přednosti v jízdě bývá průjezd pomalý a pro zkušené cyklisty velmi nekomfortní;
- preference a množství cyklistů jedoucích v hlavním dopravním a přidruženém prostoru se mohou měnit (v průběhu dne, týdne, roku), zejména s ohledem na aktuální intenzity automobilového a pěšího provozu, údržbu a sjízdnost jednotlivých částí komunikace atd.

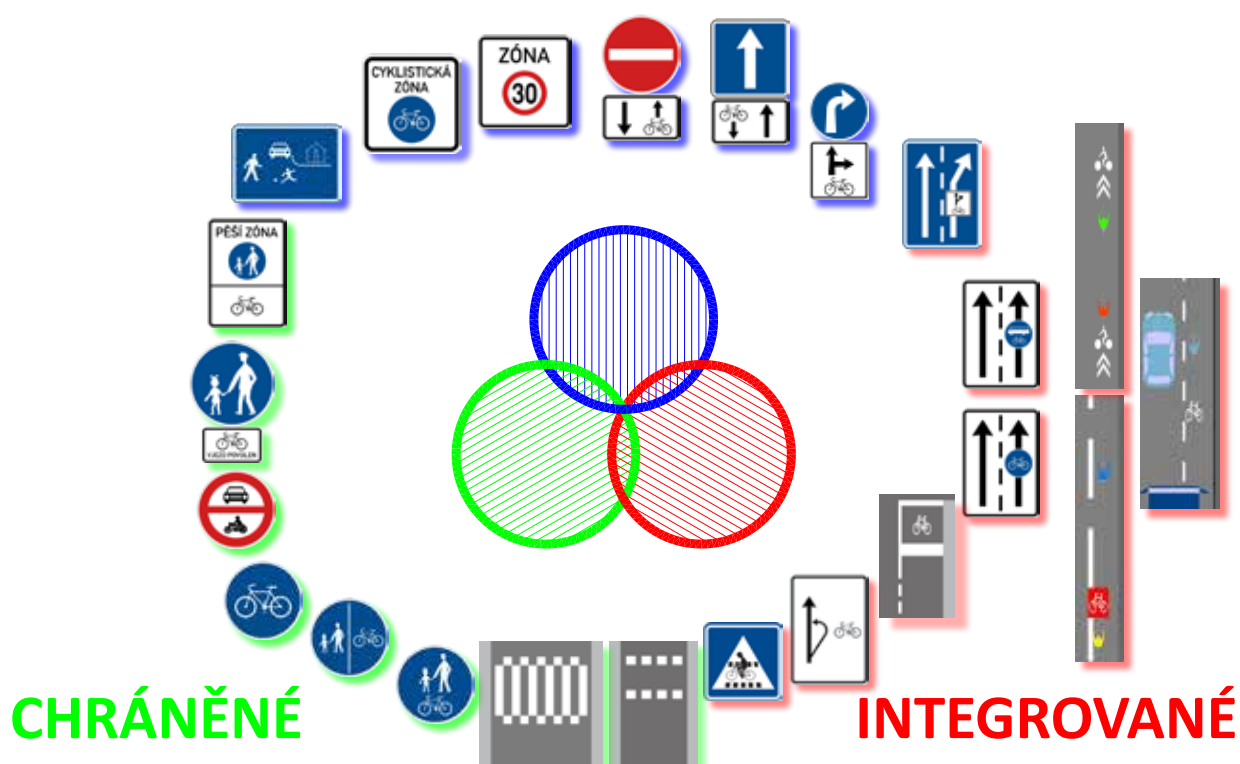
Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy

viz TP 179, kap. 2

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

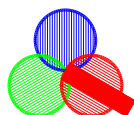
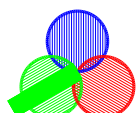
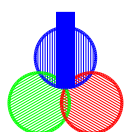


KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

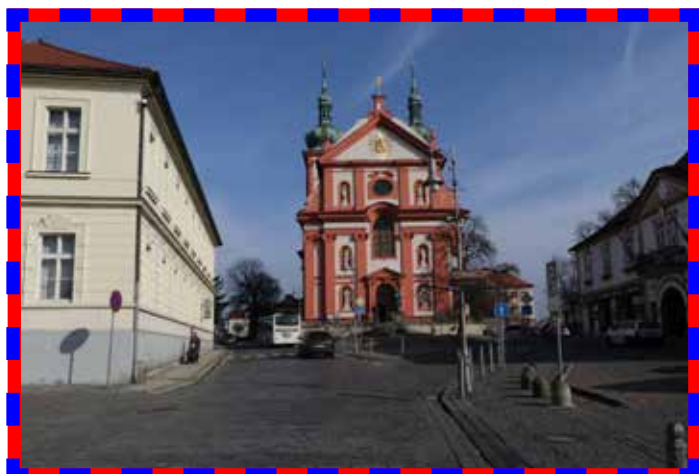
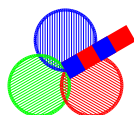
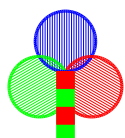
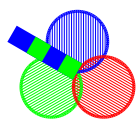




Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy



Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy



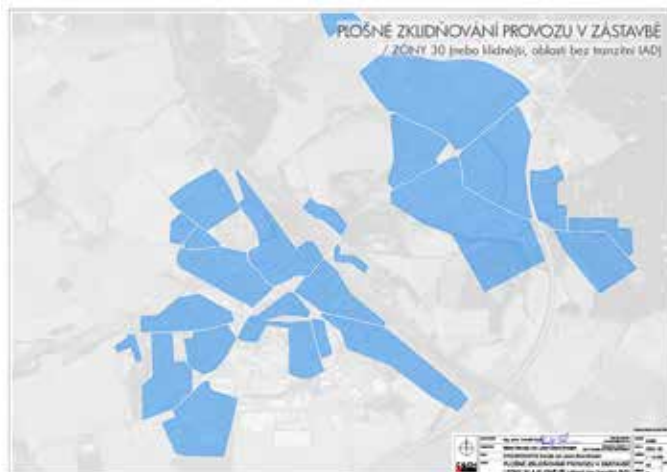


Zóny 30 a rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo)

zóny 30

- označení pomocí IZ8a a IZ8b
- prioritně na všech místních komunikacích s motorovým provozem v rezidenční a smíšené zástavbě mimo významné průjezdné komunikace
- orientačně rozsah sítě též specifikován hlavním výkresem modře jako „klidné a zklidněné“
- žadující přednostně řešit všechny křižovatky uvnitř zóny s předností zprava a všechny jednosměrné komunikace (pokud jsou nutné) jako cykloobousměrky, viz dále níže
- žadující revidovat provedení a rozsah stávajících zón 30 a doplnit jejich rozšíření a nové oblasti
- vybrané oblasti uliční sítě mohou být vhodně zklidněné ještě výrazněji, zejména v režimu obytné zóny

(výkres N.04)



IZ8a



cykloobousměrky

- zajištění obousměrného provozu alespoň pro jízdní kola (pokud dle kontextu není vhodné popř. i další vozidla), označení pomocí dodatkových tabulek E12a (pod IP4b) a E12b (pod B2)
- v rámci zón 30 automaticky plošně a zpravidla bez nutnosti užití VDZ, případně jen lokálně (zejména pomocí piktogramového koridoru) – většina vybraných úseků pro zřízení cykloobousměrek (viz výkres) s nejvyšší dovolenou rychlostí do 30 km/h již dnes, resp. vhodné snížit z 50 km/h
- u významných komunikací nebo napojení na ně může být vhodné řešení se samostatným protisměrným cyklopruhem (v daném místě) – jen některé vybrané úseky
- nově zřizované jednosměrné komunikace přednostně řešit jako cykloobousměrky (až na odůvodněné výjimky), vše v souladu s TP 179 (platnými od 2017-06)

Priorita:

- historické jádro města, resp. všechny jednosměrné komunikace v pěších a obytných zónách
- klíčové úseky, které jsou součástí významných tras a propojení
- lokální propojení (plošná prostupnost a dopravní obsluha území) v intenzivní zástavbě a v provozně-prostorově příznivých poměrech

Vhodné / výhled:

- především méně významná propojení a úseky v oblastech s nižší hustotou zdrojů a cílů a s dobrými alternativními objízdnými trasami
- lokální propojení (plošná prostupnost a dopravní obsluha území) v intenzivní zástavbě a v provozně-prostorově nepříznivých (stísněných) poměrech

(výkres N.05)



IP4b



E12a



E12b



E13





Prověření výrazného zklidnění vybraných vazeb vyloučením či omezením nevhodného tranzitu IAD

Některé uliční profily zejména v obou historických jádrech zástavby jsou přetíženy automobilovou dopravou – nejen ty, které slouží jako tranzitní silnice, ale i některé lokální vedlejší uličky, které slouží jako objížděné zkratky:

- na hlavních komunikacích lze postupně výrazně zlepšovat podmínky pro bezmotorový provoz postupným vymisťováním tranzitní automobilové dopravy ve chvíli, kdy jsou vybudovány dané části nadřazených obchvatových komunikací, do té doby jen omezeně
- v případě lokálních nežádoucích zkratk lze začít okamžitě – zejména pro slabší uživatele jsou to jediná místa, kudy mohou projet jinak než po přetížených hlavních komunikacích, a toto řešení je tak ve výsledku klíčové pro bezpečnou prostupnost celého území zástavby
- při realizaci úprav zůstane všechna tranzitní automobilová doprava na hlavních komunikacích určených pro tranzit, změny se týkají především některých objektů u daných „zkratk“ (některé vazby mohou zůstat srovnatelné, jiné se mohou zkrátit či prodloužit)

Možnosti provedení provozně-prostorově (dle kontextu):

- vytvořením bodového místa nebo úseku se zamezením průjezdu automobilů, pouze s možným bezmotorovým provozem (a popř. všech jednostopých vozidel); tj. navazující úseky obousměrné pro všechna vozidla, resp. slepé komunikace pro automobilový provoz
- úpravou vybraných jednosměrných úseků tak, aby oproti stavu neumožňovaly souvislý automobilový průjezd danou vazbou, ale pouze lokální dopravní obsluhu přilehlých objektů; všechny úseky řešit jako obousměrné pro cyklistický provoz (cykloobousměrky apod.)
- kombinace výše uvedeného

Možnosti provedení procesně:

- nejprve nestavebně pomocí DZ
- následně (postupně) stavebně úpravou celého prostranství

Konkrétní vazby doporučené k podrobnějšímu prověření:

- Stará Boleslav:
 - Komenského (dořešit zejména ve vztahu k budovám základních škol)
 - Mělnická (příjezd IAD k Mariánskému náměstí od Mělníka umožnit jen Boleslavskou)
 - Josefa Truhláře (v oblasti terminálu BUS a parku vyloučení IAD)
 - *propojky mezi obchvatem (II/331) a Okružní: Josefa Truhláře, Třebízského, Lhotecká*
- Brandýs nad Labem:
 - Na Nižším hrádku (oblast poblíž kostela Sv. Vavřince, stávající jednosměrný úsek)
 - Na Celné – úsek u bývalého pivovaru (mezi Kamenným mostem a Jiskrovou)
+ úprava křižovatky s ulicí Ivana Olbrachta (předpolí mostu pod zámek)
/ alt. prověřovat nejprve alespoň zajištění samostatného pásu pro chůzi a jízdu na kole vedle zúžené komunikace (jednopruhové obousměrné – střídavý provoz atd.)

(výkres N.06)



Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

dočasné a trvalé úpravy – etapizace a akční kroky:

- **pro každou školu vybrány konkrétní body a doporučení:**
 - úpravy pro příjezd a odjezd na kole či koloběžce v bezprostředním i širším okolí
 - řešení parkování jízdních kol a koloběžek
- **z hlediska časového:**
 - **1. krok s realizací v terénu do jara 2024** – úpravy provedené pomocí DZ (stanovení místní úpravy silničního provozu formou OOP) a dílčích samostatných stavebních úprav (např. snížení obruby na stavební ohlášení), popř. s využitím připravované novostavby nebo rekonstrukce komunikace či celého uličního profilu v dotčeném území
 - **další kroky** – další samostatné nebo celkové stavební akce, které zlepší podobu dříve realizovaných rychlejších levnějších úprav nebo na ně naváží

(výkres N.07.a)

(výkres N.07.b)



Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

školní ulice:

- u vybraných škol vhodné prověřit koncept tzv. školní ulice, kdy je exponované **veřejné prostranství** před školou a poblíž školy zejména **v ranní špičce** (všechny děti jdou do školy) **určeno pouze pro bezmotorový pohyb**, tj. s vyloučením automobilového provozu, který je zde připuštěn v ostatních denních a nočních hodinách (kdy nepůsobí problémy)
- toto řešení má smysl zejména **tam, kde přivážení většího množství dětí autem najednou až přímo ke škole ohrožuje bezpečnost všech ostatních dětí** (v omezeném prostoru, ve kterém je situace neřešitelná) a zároveň nevhodně neomezí ostatní dopravní obsluhu území:
 - ideální především ve vedlejších a jinak klidnějších ulicích, kde je po omezený čas před zahájením výuky možné dočasně zamezit vjezdu vozidel (popř. s vybranými výjimkami) a umožnit tak bezpečný příchod pěšky a příjezd na kole všem dětem (z domova, popř. od místa bezproblémového vysazení z automobilu vzdálenějšího od budovy školy)
 - nevhodné tam, kde by došlo k omezení trasy průjezdné silniční nebo veřejné dopravy, navíc bez možnosti zajištění odpovídající objízdné trasy
 - zbytečné v případě, že lze docílit trvalého vyloučení automobilového provozu na daných veřejných prostranstvích a jeho vymístění do bezproblémové polohy v rámci lokality
- podrobnější prověření a implementaci lze doporučit zejména v těchto případech:
 - ZŠ+MŠ Palachova
 - ZŠ Jungmannova
 - ZŠ Školní
 - ZŠ Komenského



Příklad zkušebního provozu jedné ze školních ulic v Praze 7 na Letné – ulice Františka Křížka u ZŠ Letohradská, září 2023 (provedení provizorním SDZ, od roku 2024 předpoklad trvalého provedení místní úpravy siničního provozu)



Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

ZŠ Na Výsluní

- **legalizovat současné vazby (chodníky a přechody) i pro osoby starší 10 let:**
 - současnou cestu ke škole (podél židovského hřbitova) – nově v režimu C7a+E13
 - úprava současného SSZ přechodu pro chodce V7a na sdružený přejezd pro cyklisty s přechodem pro chodce V8c (opt. vč. rozšíření ze 4,0 m na 5,0 m) a s úpravou SSZ (min. výměna sklíček návěstidel – stáv. signálů S9a,b nově S11a,c, opt. také doplnění prostorů pro cyklisty V19 s posunem stopčar V5, tj. oddálení vozidel od příčné vazby)
 - jižní chodník ulice Kostelecká a Brázdimská (min. cca 200 m, opt. i dále)
 - propojku mezi domy Kostelecká č.1 a 3 k parkovišti Penny marketu
 - plošně celou cestní síť Central parku (popř. alespoň její základní část)
- **revidovat projekt rekonstrukce ulic Kostelecká a Brázdimská (PROJECT ISA s.r.o.)**
 - v rámci „opravy chodníků Kostelecká“ zejména vhodné rozšířit bezbariéru příčné vazby u SSZ ze 4,0 na 5,0 m a prozatím neodstraňovat severní chodník ve východní části
 - v rámci „rekonstrukce ulice Brázdimská“ zejména upravit napojení U Nemocnice (jako chodníkový přejezd), přilehlý přechod V7a řešit jako sdružený V8c, plnohodnotně a bezbariérově řešit další bezmotorové vazby apod. – podrobněji viz připomínky k PD
- **napojení ZŠ západním směrem na Kosteleckou a severozápadním směrem na Spořilov:**
 - projednat s vlastníky a správcí možné (časově omezené) otevření areálu nebo jeho části, aby byl pro veřejnost umožněn průchod pěšky a průjezd na kole
 - v případě západní trasy podél židovského hřbitova a severozápadní trasy kolem Restaurace Na hřišti možné v první fázi potenciálně prakticky bez stavebních úprav v rámci současných nezpevněných a zpevněných ploch, pouze s dílčí úpravou zeleně a oplocení
- **další kroky – dlouhodobější:**
 - stavební řešení napojení ZŠ západní (Kostelecká) a severozápadní (Spořilov), a to zejména v kontextu plánovaného doplnění komunikace podél židovského hřbitova
 - komplexní prověření variant přestavby celého uzlu Kostelecká – U Hřbitova – Na Potoce (provozně-prostorově a architektonicko-urbanisticky – zejména chráněná bezmotorová propojení, bezbariérové zastávky BUS, průjezdná silniční doprava apod.)
 - další navazující úpravy v širší oblasti (např. v rámci sídliště apod.)
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - v současnosti před vstupem do ZŠ na volně přístupném veřejném prostranství, stojany typu „drátolam“ nevhodné pro parkování jízdních kola, ale ideální pro malé koloběžky, a „závěsný“ stojan s vodorovnou tyčí (pověšení jízdního kola za sedlo) se zhoršenou možností bezpečného uzamčení jízdního kola (kvalitním zámkem, nikoliv jen lankovým)
 - v prvním kroku vhodné doplnit také stojany typu obrácené „U“, výhledově vhodné řešit poblíž též zabezpečené parkování (klec se stojany pod střechou, přístupné na čip atd.)

Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

ZŠ+MŠ Palachova

• Palachova (úsek před školou)

- současný režim zákazu vjezdu všech motorových vozidel s výjimkou dopravní obsluhy spolu se zónou ZPS umožňuje prakticky neomezený vjezd a parkování komukoliv, kdo např. přiváží/odvází dítě autem nebo má příslušné parkovací oprávnění
- prověřit výraznější stupeň zklidnění a sdílení prostoru s vyšší redukcí automobilového provozu, např. řešení formou pěší či obytné zóny s dovoleným neomezeným vjezdem jízdních kol a ostatních vozidel pouze s povolením příjezdu k objektu č. 601/2 a 54/4 a budově školy (obecně „dopravní obsluha“ vůbec, nebo pouze ve vymezený čas bezkolizní vůči pohybu žáků)
- provedení v první fázi pouze pomocí DZ (značení i zařízení) a prvků mobiliáře, včetně např. grafických nestavebních úprav na stávajícím asfaltovém povrchu vozovky

• Palachova (střední úsek mezi školou a sportovní halou)

- v současnosti úsek s vyloučením provozu vozidel (včetně jízdních kol), původní vozovka dříve nahrazena trávníkem a zachovány pouze chodníky a stromořadí
- vhodné řešit jako bezmotorový prostor (pro chůzi a jízdu na kole, nadále s vyloučením motorového provozu), avšak s možností volného pohybu a pobytu i ve středové části uličního profilu (povrch ideálně převážně zpevněný a vsakovací)

• Palachova (jižní úsek) a Zápská

- v současnosti ovlivněno staveništěm sportovní haly
- po dokončení vhodné řešit jako obytnou zónu nebo zónu 30 (v první fázi pouze pomocí DZ), a to včetně zklidňujících úprav u napojení na hlavní komunikaci a legalizací navazujících chodníků v Zápské ulici (v režimu C7a+E13)

• Palachova (severní úsek) a Riegrova

- jednosměrné úseky řešit jako cykloobousměrky (nevyžaduje redukcí parkovacích míst)
- především s ohledem na pěší pohyb v rámci úseku Palackého vhodná částečná redukce parkovacích míst a rozšíření chodníkové (pěší) plochy, nebo řešení formou sdíleného prostoru v režimu obytné zóny (kde chodníková část zůstává čistě pěší a současná vozovka slouží všem účastníkům)
- v oblasti napojení na hlavní komunikaci na Komenského náměstí žádoucí minimalizace části vozovky s automobilovým provozem (pro jízdu i parkování) ve prospěch rozšíření ploch určených výlučně pro pěší a cyklistický pohyb (při jižní straně náměstí)

• SSZ přesmyk přes Královickou (propojení Palachova / Komenského nám. a Plantáž)

- úprava současného SSZ přechodu pro chodce V7a na sdružený přejezd pro cyklisty s přechodem pro chodce V8c (opt. vč. rozšíření ze 4,0 m na 5,0 m) a s úpravou SSZ (min. výměna sklíček návěstidel – stáv. signálů S9a,b nově S11a,c, opt. také doplnění prostorů pro cyklisty V19 s posunem stopčar V5, tj. oddálení vozidel od příčné vazby)
- návaznost na SSZ křížení lze pravděpodobně řešit nejprve nestavebně, popř. na ohlášení – vedle současné zpevněné plochy chodníku před školní družinou nahrazení části přiléhajícího trávníku mlatovým povrchem (se sníženou obrubu), obdobně (s případnou



Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

zádlažbou) část cca 1m širokého pásu s křovím okolo řadiče SSZ a se snížením obruby chodníku včetně zrušení několika parkovacích míst u ústí ulice Plantáž (tak, aby bylo možné bezpečně obousměrně projíždět mezi zklidněnou vozovkou a sdíleným pěšo+cyklo prostorem na nároží)

- **další kroky – dlouhodobější:**
 - přestavba ulice Palackého – provozně-prostorově v souladu s principy viz výše prověřenými v praxi v terénu, provedením kultivovaným architektonickým návrhem mj. v souladu s požadavky památkové péče atd.
 - přestavba navazujících části Komenského náměstí (napojení Palachovy, SSZ přesmyk)
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - v současnosti není vyřešeno
 - v prvním kroku vhodné doplnit alespoň několik stojanů u hlavního vstupu do budovy (resp. v prostranství mezi oběma dveřmi) a současně prověřit možnost vytvoření zabezpečeného parkování (stojany pod střechou a omezeným přístupem, např. na čip) v prostoru mezi historickou budovou a dokončovaným objektem sportovní haly
 - pokud výše uvedené nebude možné, pak prověřit zřízení parkování při severní části budovy s přístupem přes severní uliční předzahrádku od hlavního vstupu do budovy)

MŠ Riegrova

- **úprava přístupnosti z Riegrovy ulice**
 - v současnosti jediný standardně možný příjezd vozidel k MŠ, formálně však zákaz vjezdu všech vozidel (u napojení na Riegrovu ulici, s chybějící dodatkovou tabulkou „MIMO ZÁSBOVÁNÍ“) a u brány soukromého pozemku se zákazem vstupu mimo zásobování (a značkou Pozor děti)
 - otázkou vyjednání oficiální legalizace pěšího a cyklistického přístupu k MŠ
- **úprava přístupnosti z Pražské ulice**
 - případné prověření legalizace C7a+E13, nicméně účelné pouze pro dospělý doprovod
- **další kroky – dlouhodobější:**
 - otázkou reálnost zajištění veřejného pěšího a cyklistického propojení mezi Pražskou a Riegrovou, zejména v kontextu dořešení majetkoprávních vztahů od Riegrovy, vnitřní organizace prostoru MŠ a s nutnou parametrů úseku u napojení na Pražskou

Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

Základní škola Záškola

+ Tip Toes Primary School

- **legalizace chodníku Královická s návaznostmi**
 - legalizace chodníku podél Královické (min. ten severní v rozsahu Fakultní – Plantáž, s případným lokálním přerušením zastávkou BUS U Soudu)
 - s přesmykem do vozovky Husovy (úpravou stáv. přechodu V7a na sdružený s přejezdem V8c a přesmykem na chodníkovou stezku do Zápské (dtto v rámci SSZ)
 - podrobněji viz též konzultace k záměru polyfunkčního objektu a ZŠ Palachova
- **legalizace průjezdu zámeckou zahradou**
 - plošně nebo v rámci hlavních vybraných cest
- **zobousměrnění celé ulice Fakultní pro jízdu na kole**
 - řešit jako cykloobousměrku s nejvyšší dovolenou rychlostí max. 30 km/h, popř. zvážit odlišné řešení zajišťující obousměrný cyklistický provoz mezi Královickou a Na Celné – Jiskrova (např. obousměrný provoz všech vozidel, popř. v kombinaci se zamezením průjezdu dvoustopých vozidel apod.)
- **další kroky – dlouhodobější:**
 - stavební rozšíření chodníkových stezek a kultivace souvisejících veřejných prostranství (bez degradované zeleně, parkování automobilů na chodníku či přes chodník apod.)
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - v současnosti není *pravděpodobně (z dohledatelných zdrojů)* uspokojivě vyřešeno
 - v prvním kroku vhodné doplnit alespoň několik stojanů u hlavních vstupů do budov a současně prověřit možnost vytvoření zabezpečeného parkování (v rámci budov, jako samostatný objekt před budovou nebo v rámci dvorní části)

Střední zemědělská škola (Zápská)

- **chodníková stezka**
 - legalizace chodníku v současném stavu (popř. s dílčími úpravami) možná min. v rozsahu od Palachovy (viz samostatný bod) kolem sokolovny až po napojení ulice Tyršova
- **síť vedlejších ulic jako zóna 30**
 - celkově vyšší zklidnění provozu navazující sítě vedlejších ulic (mezi Zápskou a Pražskou), tj. včetně Tyršovy
- **další kroky – dlouhodobější:**
 - vytvoření chodníkové stezky, resp. cyklopruhů na Zápské
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - vhodné zabezpečené v rámci areálu s přístupností se Zápské i Karla Šebora (ze hlavní pro více vztahů přímější, z vedlejší však klidnější provoz)



Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

Gymnázium J. S. Machara

- **obousměrný průjezd na kole ulicí J. V. Práška**
 - ve stávající zóně 30 s jednosměrným provozem zajistit řešení pomocí cykloobousměrky, popř. jinou úpravou (obousměrný provoz všech vozidel, změna na obytnou zónu atd.)
 - možnost příjezdu a odjezdu na kole bočními vraty zahrady školy, bez nutnosti zajíždět do Královické a přes hlavní vstup (úzký chodník, dvojité přejíždění komunikace atd.)
- **Královická:**
 - min. zachovat stávající zpevněnou krajnici, která umožňuje lépe sdílet prostor vozovky s ostatními vozidly, ve stoupání opt. provést změnu na vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (oproti krajnici bezproblémové v oblasti křižovatek, nemá sloužit stání atd.)
- **Na Celné:**
 - odstranit nevhodné značení C14a s příkazem „Cyklisto, sesedni z kola“, a to min. pro úsek ve vozovce (vč. odstranění ukončující značky C14b) – v daném úseku pozemní komunikace jsou vhodnější výraznější zklidňující úpravy ve prospěch bezpečnosti pohybu pěšky či na kole, nikoliv vylučování cyklistického provozu;
 - v případě dřevěné rampy k cestě podél řeky je k diskusi, zda legální průjezd na kole neumožnit na vlastní nebezpečí v režimu C7a+E13, včetně upozornění na nutnost zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům a potenciálně rizikové parametry (malá šířka, prudký sklon, zhoršená adheze povrchu, nízká výška zábradlí atd.)
- **další kroky – dlouhodobější:**
 - na Královické možnost průjezdu na kole odděleně od automobilového provozu, alespoň ve stoupání v podobě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty
 - v úseku podél školy vhodné rozšířit prostor chodníku na úkor krajnice vozovky, avšak nikoliv na úkor bodu viz výše (tj. s úpravu směrového vedení JP vychýlením jižním směrem, s prověřením řešení chodníku v režimu C7a+E13 apod.)
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - v současnosti zastřešené parkování ve dvou přidružených kelcích vedle hlavního vchodu (u budovy na zahradě školy), přístup na klíč (klika se zámkem), stojany typu „drátolam“
 - v prvním kroku vhodné nahrazení alespoň jednoho stojanu typem obrácené „U“ (hnízd se 2 nebo 4 kusy), popř. další rozšíření či doplnění nechráněnými stojany dle poptávky

Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

ZUŠ budova F. X. Procházky

- **obousměrný průjezd na kole ulicí F. X. Procházky**
 - ulice je v současnosti celá jednosměrná v režimu obytné zóny, s tradičním stavebním výškovým uspořádáním (vozovka a chodník)
 - vhodné v celé délce řešit jako cykloobousměrku pouze pomocí DZ, lze prakticky bez redukce parkovacích míst (popř. s výjimkou vlastního napojení na Ivana Olbrachta, kde již dnes parkující vozidla nevhodně blokují rozhled na přecházející chodce)
- **návaznost na Masarykovo a Krajířské náměstí**
 - v současnosti není tímto směrem od ulice F. X. Procházky režim obytné zóny nikde ukončen (ani započat), prostranství parkoviště, pěší plochy i pasáže jsou volně prostupná pěšky a fyzicky, nikoliv legálně i na jízdním kole
 - vhodné prověřit optimální pozici rozhraní obytné zóny (zahrnutí parkoviště) a režimu stezky pro chodce nebo pěší zóny s povoleným vjezdem cyklo u navazujících pěších prostranství pouze pomocí DZ, popř. s dílčími stavebními korekcemi (snížení obruby)
 - dále lze v diskusi zvážit prověření legalizace ohleduplného průjezdu na kole pasáží domu Masarykovo náměstí 1766 a úpravu navazujícího přechodu pro chodce V7a na sdružený s přejezdem pro cyklisty V8c, s návazností na prostranství Masarykova náměstí ve stávajícím režimu obytné zóny (vhodné doplnit zmenšené SDZ)
- **další kroky – dlouhodobější:**
 - stavební řešení vybraných prostranství v souladu s principy volné bezmotorové prostupnosti ve sdíleném prostoru, především v prostoru mezi pasáží, F. X. Procházky a Michalovická, u napojení na Ivana Olbrachta či v předprostoru ZUŠ apod.
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - v současnosti pouze hnízdo s „drátolamy“ na chodníkové ploše naproti vstupu do ZUŠ
 - vhodné nahradit stojanovým hnízdem s typem obrácené „U“, optimálně prozatím alespoň nízkorozpočtově revidovat podobu prostranství před ZUŠ (spolu s vymezením poptávaného rychlootáčkového místa pro osobní vozidla či dodávky tak, aby tím nebyla omezována a ohrožována ani pobytová funkce prostoru a mobiliář, včetně stojanů a u nich parkujících jízdních kol, ani pohyb dětí)
 - otázkou je způsob využití dvorku a stávajících garáží navazujících na hlavní budovu na pozemku města (přístupné přes budovu, resp. veřejné prostranství kolem kostela na pozemku církve) pro chráněný standard parkování

ZUŠ budova J. V. Práška

- **úpravy J. V. Práška, Královická, Na Celné atd.**
 - viz Gymnázium J. S. Machara a Základní škola Záškola + Tip Toes Primary School
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - vhodné jako chráněné na pozemku, nebo alespoň stojany typu „U“



Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

ZŠ Jungmannova

- **zajištění obousměrného průjezdu ulicí Komenského**
 - zřízení cykloobousměrky pouze pomocí DZ na současný stav ulice Komenského, resp. revidovat podobu plánované rekonstrukce ulice (viz samostatné poznámky)
 - vhodné prověřit odlišné řešení provozu vozidel v rámci celkové revize širší oblasti
- **revize průjezdnosti a dopravní zklidnění celé širší oblasti okolo školy**
 - celá oblast uliční sítě vymezená ulicemi Boleslavská, Okružní, Vestecká a přírodním územím řešena jako zóna 30, nebo lokálně klidnější (obytná zóna apod.), se všemi ulicemi obousměrně průjezdnými na kole
 - podrobněji prověřit varianty úprav průjezdnosti pro automobilový provoz tak, aby v oblasti byla pouze cílová doprava a nevznikaly zde nežádoucí atraktivní zkratky (v současnosti např. ulice Komenského od Mariánského náměstí do Vestecké), včetně obrácení směru některých stávajících jednosměrných úseků, zavedení nových cykloobousměrek nebo vytvoření neprůjezdných míst či úseků
 - v první etapě vše pouze nestavebně pomocí DZ, po zkušenostech z reálného provozu a případných korekcích postupně potvrzovat stavebním provedením
- **další úpravy průjezdnosti v oblasti Boleslavská – Okružní – Mělnická**
 - obdobné úpravy viz bod výše, zejména pak ulice Josefa Truhláře a Mělnická jako cykloobousměrky, alespoň nestavební dořešení bezpečných vazby pro překonání Boleslavské mezi Jungmannovou a Josefa Truhláře apod.
- **další kroky – dlouhodobější:**
 - stavební úpravy veřejných prostranství, jejichž architektonické řešení provedené mj. v souladu památkové péče současně zajistí výrazně zklidněný bezpečný průjezd na kole ve sdíleném prostoru ve vozovce či ploše určené pro chůzi (většina sítě vedlejších ulic a uliček) a současně chráněné vazby a přesmyky přes hlavní komunikace Boleslavské a Okružní ulice (rozšíření a legalizace části chodníkových ploch s přejezdy přes vozovky)
 - stavební rozšíření vybraných chodníků na Boleslavské a jejich řešení jako chodníkové stezky s povoleným vjezdem cyklo (režim C7a+E13), včetně plnohodnotných křížení
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - vhodné zajištění krytého chráněného parkování na vnitřním dvoře s přístupem (příjezdem) branou z ulice Komenského

Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež

ZŠ Školní

- **ulice Školní s obousměrným cyklistickým provozem**
 - řešit celou ulici Školní jako cykloobousměrku, popř. obousměrně pro všechna vozidla
- **ostatní krátkodobé i dlouhodobé úpravy:**
 - viz ZŠ Jungmannova
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - opt. prověřit možnost chráněného parkování na dvorku u novější budovy, přístupném brankou přímo z ulice Školní (popř. sdílet parkování se ZŠ Jungmannova, viz bod výše)

MŠ Límanova vila

- **krátkodobé i dlouhodobé úpravy:**
 - viz ZŠ Jungmannova
 - velkým přínosem bude chodníková stezka při jižní straně Boleslavské přímo u MŠ
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - opt. možnost parkování na zahradě MŠ

ZŠ Komenského

- **krátkodobé i dlouhodobé úpravy:**
 - viz ZŠ Jungmannova
 - velkým přínosem bude zejména dořešení zklidnění a cykloobousměrky Komenského
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - v současnosti stojanové hnízdo (hranatá provázaná obdoba typu „U“) ve veřejném prostoru před budovu přímo vedle hlavního vstupu
 - výhledově vhodné doplnění chráněného krytého parkování s omezeným přístupem, pravděpodobně vhodné jako samostatný objekt na zahradě vedle budovy (u rozšířeného oplocení v ulici Jánského, u části zdi bez oken – vhodnější než u sportoviště za budovou)

ZŠ Zahrada ve Školičkách (Okružní)

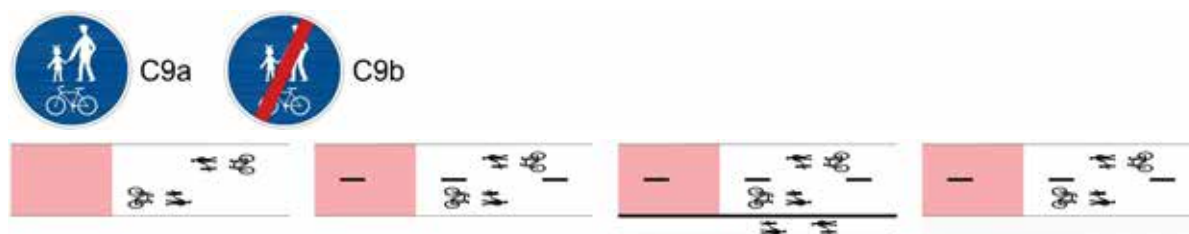
- **krátkodobé i dlouhodobé úpravy:**
 - viz ZŠ Jungmannova
 - velkým přínosem bude zejména dořešení zklidnění a cykloobousměrky Komenského, úprava vazby 5.května–Komenského v rámci rekonstrukce Okružní a rekonstrukce sítě vedlejších ulic (Máchova, Benátecká atd.) na obytné zóny
- **parkování jízdních kol a koloběžek:**
 - v současnosti pouze typ „drátolamy“ na zahradě školy
 - výhledově vhodné doplnit i typ stojanů „U“, ideálně včetně zastřešení atd.

Chráněná propojení – parametry

TP 179 – stezky (kap. 4.9)

Pro zřízení chráněných propojení (viz N.02 a N.04) jsou níže uvedeny zásady TP 179. Podstatné je, že v režimu stezek pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol lze vybrané stávající chodníky legalizovat v současné podobě s tím, že výhledově by ve shodném režimu byla vhodná jejich stavební revitalizace – rozšíření a plnohodnotné dořešení všech křížení. Je pak vhodné vycházet z orientačních prostorových nároků v závislosti na intenzitě bezmotorového provozu, které jsou uvedeny u stezek se společným provozem chodců a cyklistů, a raději uvažovat větší šířku pro vyšší komfort a potenciální růst intenzity pěšího i cyklistického provozu, pokud to prostorové možnosti dovolí.

4.9.6 Stezka pro chodce a cyklisty společná (C 9a)



Obrázek 25 – Stezka pro chodce a cyklisty společná (v celé šířce / s vymezeným pásem pouze pro chodce)

4.9.6.1 Obecně

- Určena pro společný pěší a cyklistický provoz v jednom prostoru, může být užívána bruslaři;
- provoz je standardně obousměrný pro všechny uživatele, jednosměrné omezení cyklistického provozu se provádí pouze výjimečně v odůvodněných případech;
- režim je vhodný především pro liniová vedení tras, včetně jejich napojení;
- uživatelé se zpravidla pohybují vpravo, rychlejší míjejí pomalejší zleva;
- zvláště pro zajištění bezkolizního pohybu bruslařů prostorově nejefektivnější řešení;
- v odůvodněných případech je přípustné užití pro vymezenou síť tras a propojení namísto režimu zóny či omezení na vjezdu do vymezené oblasti (s omezeným množstvím přístupů).

4.9.6.2 Způsob značení

Z hlediska svislého dopravního značení:

- začátek společné stezky pro chodce a cyklisty se vždy označuje dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty společná“ (C 9a);
- ukončení se provádí dopravní značkou „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“ (C 9b) nebo označením začátku jiné navazující stezky.

Z hlediska vodorovného dopravního značení:

- středová čára se vyznačuje zpravidla v případě intenzivního provozu a na významných cyklistických trasách, pokud by z pohledu uživatelů byly potenciálně snadno zaměnitelné s prostorem určeným pouze pro chůzi;
- symboly chodců a jízdních kol se vyznačují vždy společně za sebou (nebo v místech křížení vedle sebe), vyobrazení pouze jednoho z těchto symbolů je nepřípustné;
- zmenšené směrové šipky se běžně nevyznačují.

4.9.6.3 Šířkové parametry

Šířka stezky se společným provozem chodců a cyklistů se navrhuje zejména v závislosti na současné i výhledově předpokládané intenzitě bezmotorového provozu (pěšího, cyklistického, bruslařského).

Uvažovanou světlou šířku stezky je nezbytné zvětšit o boční bezpečnostní odstupy.

Chráněná propojení – parametry

TP 179 – stezky (kap. 4.9)

Světlá šířka stezky $\geq 4,0$ m – základní (komfortní):

- intenzita provozu přesahující 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech (dohromady);
- především významné rekreační a rekreačně-dopravní trasy.

Světlá šířka stezky $\geq 3,0$ m – základní (běžná):

- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech;
- šířka umožňující běžný společný pěší, cyklistický i bruslařský provoz.

Světlá šířka stezky $\geq 2,0$ m – minimální (výjimečná):

- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 120 cyklistů/h a 150 chodců/h v obou směrech;
- řešení přípustné pouze v odůvodněných případech, nenahrazuje jízdu ve vozovce v dané vazbě a umožňuje pouze velmi omezený doplňkový pohyb bruslařů;

Světlá šířka stezky $\geq 1,0$ m – nouzová (zcela výjimečná):

- v extravilánu, pokud existuje možnost vyhnutí v dohledové vzdálenosti;
- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 20 cyklistů/h a 50 chodců/h v obou směrech;
- zcela nouzové řešení v odůvodněných případech, nenahrazuje jízdu ve vozovce v dané vazbě a neumožňuje pohyb bruslařů.

4.9.6.4 Bezbariérovost

V závislosti na širším kontextu vztahů, vazeb a umístění v území může být nutné řešit bezbariérovou přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podle toho se úpravy provádějí částečně nebo plně ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (například pouze pro osoby s pohybovým omezením, je-li samostatný pohyb nevidomých a slabozrakých řešen v jiné trase, apod.).

Pokud má být na stezce se společným provozem chodců a cyklistů umožněn samostatný pohyb osob se sníženou schopností orientace, platí především následující zásady:

- minimální požadavky řešení jsou obdobné jako u samostatné stezky pro cyklisty (C 8a);
- v místě napojení na vozovku se umísťuje varovný pás upozorňující na provoz vozidel;
- signální pásy mohou být součástí stezky, pokud je to s ohledem na širší vazby nutné;
- vodicí linie je vhodná pouze při jedné straně, optimálně přirozená;
- vodicí linie řešená zvýšenou obrubou u kraje stezky zužuje průjezdný profil, z hlediska bezpečnosti provozu je vhodnější např. snížená niveleta a zatravnění přilehlého terénu.

Varovný pás se mezi společný prostor pro chodce a cyklisty a navazující prostor určený pouze pro chodce umísťuje pouze v odůvodněných případech:

- pokud je společná stezka (v režimu C 9a) z hlediska nevidomých a slabozrakých navržena obdobně jako samostatná stezka pro cyklisty (v režimu C 8a);
- v takovém případě se na této stezce u vozovky varovné pásy neumísťují.

Pro zvýšení ochrany osob s omezenou schopností pohybu a orientace a zajištění odpovídajících prostorových parametrů pro ostatní uživatele je možné řešit stezku jako společnou pro chodce a cyklisty v převážné šířce profilu s přimknutým pásem určeným pouze pro chodce:

- tento pás je vhodné odlišit materiálem (nebo alespoň barevností a vodicí čarou);
- vhodnost vložení hmatného pásu závisí na širším kontextu a není podmínkou.

Chráněná propojení – parametry

TP 179 – stezky (kap. 4.9)

4.9.7 Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7a + E 13)



Obrázek 26 – Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

4.9.7.1 Obecně

Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je obdobou pěší zóny s povoleným cyklistickým provozem pro liniové úseky. Namísto stezky pro chodce a cyklisty společně se užívá zejména pokud:

- stavebně-provozní parametry stezky jsou především pěšího charakteru (například stávající chodník s legalizovaným cyklistickým provozem);
- je vhodné zdůraznit, že je užití dané stezky pro cyklisty nepovinné (zejména při souběžném vedení s vozovkou);
- na stezce je nutné doplňkově umožnit provoz dalších vybraných vozidel s jasně definovanými právy a povinnostmi (např. vozidla povodí nebo pro příjezd k nemovitosti).

4.9.7.2 Způsob značení

Z hlediska svislého dopravního značení:

- začátek stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol se vždy označuje dopravní značkou „Stezka pro chodce“ (C 7a) s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD POVOLEN“ (E 13);
- ukončení se provádí dopravní značkou „Konec stezky pro chodce“ (C 7b) s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola, textem „VJEZD POVOLEN“ a červeným diagonálním přeškrtnutím (E 13) nebo označením začátku jiné navazující stezky;
- pokud na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol navazuje stezka pro chodce s vyloučeným cyklistickým provozem, osazuje se značka „Stezka pro chodce“ (C 7a) s dodatkovou tabulkou s přeškrtnutím (E 13) shodnou s tabulkou umístěnou pod C 7b.

Z hlediska vodorovného dopravního značení:

- vodorovné dopravní značení se zpravidla neužívá;
- pokud je vhodné na cyklistický provoz upozornit, užívají se malé piktogramy chodce a cyklisty (zmenšený symbol piktogramového koridoru bez směrového znaku) vedle sebe, zejména v místech pěších napojení.

4.9.7.3 Šířkové parametry

Z hlediska šířkových parametrů se vychází ze zásad pro stezky pro chodce (C 7a).

4.9.7.4 Bezbariérovost

Pokud má být daná stezka řešena jako bezbariérová ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, navrhuje se jako běžný chodník, resp. stezka pro chodce.



Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci

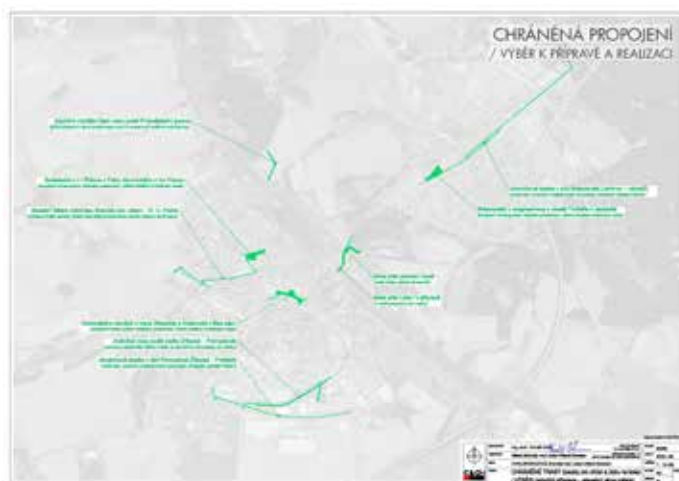
Chráněná propojení

/ výběr doporučený k přípravě a realizaci

Tyto vybrané úseky a uzly byly vybrány jako doporučené k řešení projekční přípravy a realizaci, zejména z důvodu jejich významným dopadům pro cyklo dopravu i rekreaci v řešeném území, spolu s nutností jejich koordinace s dalšími záměry, které každopádně probíhají nebo jsou ve fázi přípravy či plánu. Dle konkrétní situace je pak vhodné zvolit, zda se má jednat o samostatnou akci na podporu bezmotorové dopravy, nebo její plnohodnotné zohlednění v rámci jiné větší projekční přípravy záměrů.

- chodníková stezka v ulici Průmyslová (Zápská – Pražská)
(revize stáv. chodníku a kolektorových komunikací, především dořešení křížení)
- chráněná trasa podél vlečky (Zápská – Průmyslová)
(konverze nebezpečné pěšiny a cesty na zpevněnou komunikaci, opt. stezku)
- Komenského náměstí x Ivana Olbrachta x Královická x Mas.nám.
(komplexní revize podoby veřejného prostranství, včetně dořešení chráněných vazeb)
- stavební řešení cyklotrasy Brandýs n. L. – hl. m. Praha
(vybranou finální variantu vedení trasy řešit plnohodnotnou stavební úpravou oproti stavu)
- Kostelecká x U Hřbitova x Petra Jilemnického x Na Potoce
(komplexní revize podoby veřejného prostranství, včetně dořešení chráněných vazeb)
- lávka přes Labe / v přípravě
(v místě původního hist. mostu)
- lávka přes plavební kanál
(vedle silnice, včetně návazností)
- Boleslavská x Jungmannova x Josefa Truhláře x Jezdecká
(komplexní revize podoby veřejného prostranství, včetně dořešení chráněných vazeb)
- chodníková stezka v ulici Boleslavská (centrum–nádraží)
(revize stáv. chodníků a kolektorových komunikací, především dořešení křížení)
- doplnění chybějící části cesty podél Proboštského jezera
(při jihovýchodním konci zaniklá cesta zemními pracemi při rozšíření vodní plochy)

(výkres N.08)



Integrační opatření

/ výběr (min. prostorová připravenost)

Integrační opatření (cyklopruhy, V19)

/ výběr (min. prostorový připravenost)

V rámci těchto vybraných úseků, křižovatek a křížení je možné a vhodné zřídit v rámci obnovy značení, povrchu vozovek či rekonstrukcí integrační opatření cyklo dopravy, minimálně pak zajistit prostorovou připravenost pro jejich prosté doplnění bez nutnosti stavebních úprav či broušení VDZ.

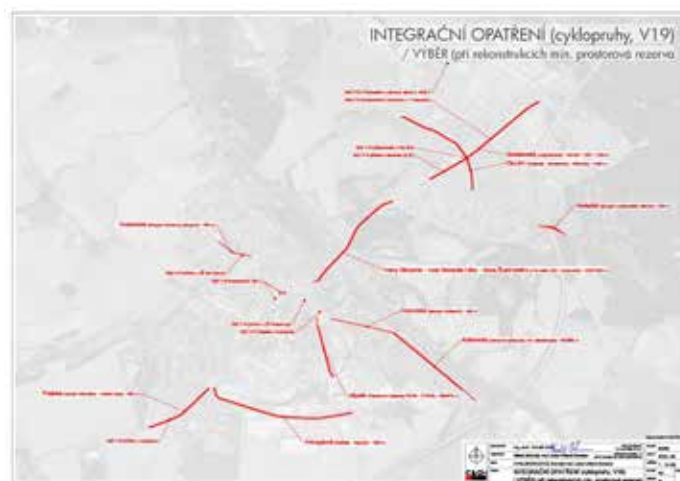
Cyklopruhy (V14)

- Boleslavská
(Jungmannova – Okružní – OK) ~ 1230 m
- Okružní
(Vestecská – Boleslavská – Mělnická) ~ 1000 m
- Vestecská
(stoupání a přemostění dálnice) ~ 200 m
- Ivana Olbrachtova – most Generála Lišky
– Maxe Švabinského
(V14 místo V20 + návaznosti) ~ 1020/1060 m
- Kostelecká
(stoupací ochranný cyklopruh) ~ 330 m
- Pražská
(okružní křižovatka – hranice obce) ~ 680 m
- Zápská
(Palachova / přejezdy P2746 – P11223) ~ 560/470 m
- Královická
(stoupací cyklopruh) ~ 560 m
(ochranné cyklopruhy min. skladebnost) ~ 820/990 m
- Průmyslová (Pražská – Zápská) ~ 1350 m

Prostory pro cyklisty (V19)

- u všech SSZ (světelně signalizačních zařízení) současných (podrobněji viz výkres N.09) i budoucích nových (plánovaných)

(výkres N.09)





Vedení dálkových cyklotras, cyklotrasa Brandýs nad Labem – hl. m. Praha

Vedení dálkových cyklotras

V rámci návrhové části cyklokoncepce bylo prověřeno vedení tří nadmístních cyklistických tras a vazeb v rámci řešeného území. Schéma širších vazeb je potvrzeno, resp. zpřesněno do podrobnosti doporučeného vedení a řešení trasy na úrovni konkrétních pozemních komunikací a jejich částí.

Vybrané podněty ke konkrétním místům na trasách jsou schematicky zaneseny přímo výkrese.

dálková cyklotrasa č.2 – Labská (CZ–D)

- chráněný standard (rekreace, doprava, cykloturistika)
- levý břeh Labe, převážně stezka se společným provozem

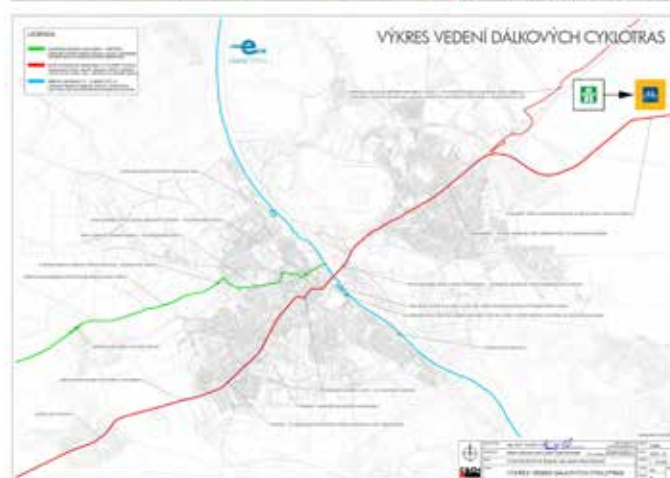
cyklotrasa Brandýs nad Labem – HMP(A4)

- přednostně chráněný standard (rekreace, doprava, cykloturistika)
- převážně obnova a revitalizace koridoru historické cesty

silniční odklonová cyklotrasa k D10 (HMP–Turnov)

- integrovaný koridor, vozovka (doprava, silniční cyklistika)
- silnice II/610 („stará“, resp. „náhradní“ po výstavbě dálnice)

(výkres N.02)



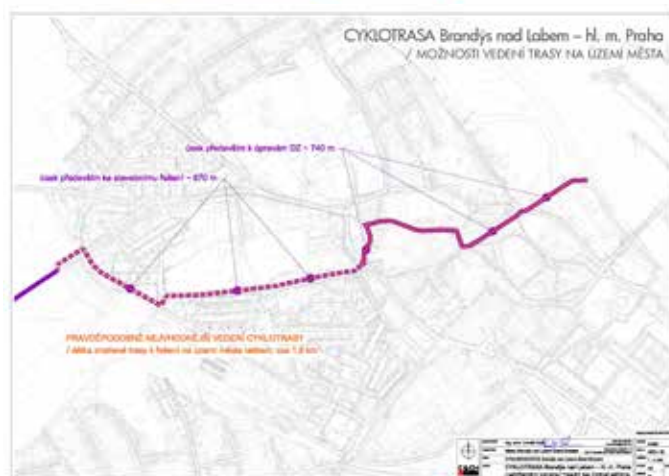
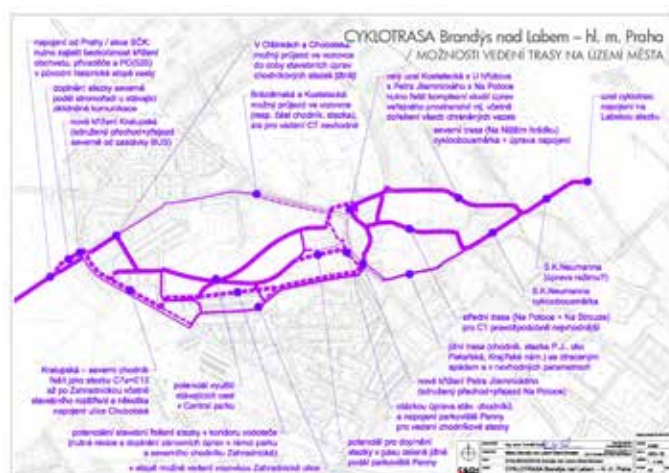
Vedení dálkových cyklotras, cyklotrasa Brandýs nad Labem – hl. m. Praha

cyklotrasa Brandýs nad Labem – hl. m. Praha / vedení trasy v rámci zastavěného území města

Zatímco ve volné krajině vedení cyklotrasy plně koresponduje s historickou starou cestou („Svatováclavská cesta“, viz výše) a je připravováno v režii Středočeského kraje, volba trasy a jejího řešení městem v zastavěném území Brandýsa nad Labem potenciálně nabízí výrazně více možností:

- variantní výkres vyobrazuje všechny potenciální možnosti řešení průjezdu na kole, bodově popisuje a porovnává jejich vlastnosti, vhodnost a rozsah opatření nezbytných pro zajištění funkčnosti trasy v odpovídajícím standardu atd.
- invariantní výkres specifikuje pravděpodobně nejvýhodnější vedení cyklotrasy na území města na základě provedeného prověření a diskuse, včetně doporučeného rozdělení trasy na západní úsek vyžadující stavební úpravy a východní řešitelný jen pomocí dopravního značení

(výkresy N.03.a a N.03.b)



Územní plán, územní studie a záměry

Cyklokoncepce a územní plán

Při tvorbě územních plánů je žádoucí zahrnutí cyklistické dopravy a rekreace do celkové koncepce rozvoje území v závazné části, adekvátně jeho podrobnosti a měřítku. V části odůvodnění je pak vhodné podrobněji koncepci rozvést a vysvětlit, včetně dalších grafických vyobrazení apod.

Tato cyklokoncepce slouží jako podrobnější doporučující podklad, ze kterého mají být převzaty zejména v diskusi vybrané části systému chráněných tras (v hlavním výkrese zelená barva) a vloženy do výkresové části územního plánu, doplněny o regulativy v souladu s jeho celkovým pojetím.

V závazné výkresové části (hlavním/dopravním výkrese) ÚP:

- nezbytné zahrnutí systému základních (chráněných) tras a významných pěších a cyklistických propojení a vazeb, které mají dopad do tvorby vlastní prostorové struktury území;
- vhodné případné vyobrazení též těch tras, vazeb a propojení, která mají dopad do tvorby provozně-prostorového uspořádání jen na úrovni veřejných prostranství a komunikací.

V závazné textové části ÚP:

- nezbytný regulativ stručně definující standard chráněných tras, propojení a vazeb vyobrazených ve výkresové části;
- pro jednotlivé komunikace a funkční plochy vhodné přesně a vymahatelně definovat podrobnější principy a zásady řešení (např. požadavek na zřizování cyklistických opatření na významných komunikacích), které již nebudou samostatně vyobrazeny ve výkresové části (grafické informace by byly zbytečně dublovány).

Dále je na úrovni ÚP zásadní zajistit zařazení vybraných bezmotorových staveb (tras a propojení) do kategorie veřejně prospěšných staveb (VPS):

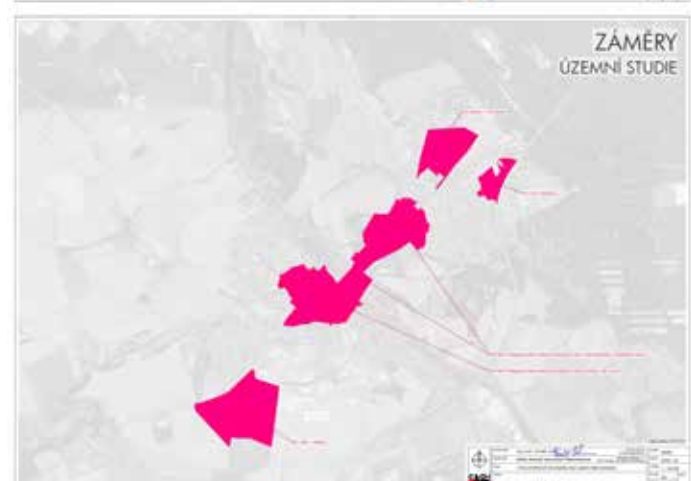
- samostatně nebo jako součást jiných větších VPS;
- záměry alespoň s podkladem na úrovni studie, resp. s jasným vymezením rozsahu na konkrétní parcely;
- klíčové především kvůli možnosti výkupu potřebných pozemků za adekvátní ceny (nikoliv kvůli vyvlastnění);
- doporučený příklad pro zařazení do této kategorie – cyklotrasa Brandýs n. Labem – HMP (Svatováclavská cesta)

Cyklistická doprava má být obdobně zahrnuta v odpovídající podrobnosti v zásadách územního rozvoje (ZUR) apod.

Cyklokoncepce a územní studie a regulační plány

Obdobně jako v případě územních plánů je nutné k řešení cyklistické dopravy přistupovat i při tvorbě podrobnější územně-plánovací dokumentace – územních studií, regulačních plánů apod.:

- definují se nejen základní charakter a vymezení koridorů a prostranství, ale také se řeší a vyobrazují i konkrétní opatření včetně přiměřeného detailu pro zajištění jejich prostorových nároků (oproti územnímu plánu jdou tyto dokumenty do větší podrobnosti);
- klíčové je zejména zajištění nezbytného prostoru pro cyklistickou infrastrukturu v dalších stupních přípravy (volba z více možných variant opatření může proběhnout až později).





Územní plán – pracovní komentáře

Územní plán – pracovní komentáře:

- nedostatečná ochrana koridorů klíčových cyklistických chráněných tras a vazeb
 - užitý regulativ „cyklotrasa“ je bez požadavku na jakékoliv prostorové a kvalitativní standardy, tj. zajišťuje jen prostupnost jakýmkoli (klidně nevyhovujícím) způsobem
 - vymezeno především prosté potvrzení několika současných tras, a to i v nevyhovujících podmínkách, např. s vozidly ve vozovce na nepřehledné silnici či ulici, se závleky atd.
 - naopak zcela chybí vymezení a ochrana kritických úseků současných i plánovaných tras a vazeb, které jsou přímo ohroženy plánovanou výstavbou (liniových dopravních staveb, rozvojem a zástavbou území atd.) a jejich ochrana na úrovni ÚP je jediná reálná opora
- částečná ochrana některých tras a vazeb v rámci regulativu „účelové komunikace“
 - pro bezmotorový pohyb není často dostačující zejména s ohledem na požadavky zejména u napojení a křížení nadřazených komunikací (standard, prostorové nároky atd.)
 - např. alespoň naznačeno křížení západního obchvatu Brandýsa nad Labem v místě stávající cesty, avšak chybí jakékoliv další vazby a trasy (např. k mostu přes údolí Vínorského potoka, v oblasti křižovatek a křížení Kostelecké a Brázdimské atd.)
- západní obchvat Staré Boleslavi
 - otázka reálného přínosu bez zcela zamezeného průjezdu IAD na nám. Sv. Václava, vs. veškerá další negativa (krajinařské, rychlejší tranzit IAD přes centrum Brandýsa atd.)
 - změna koridoru po aktualizaci 2022 oproti původnímu vedení v roce 2014
- severozápadní propojení obchvatů Brandýsa nad Labem a Staré Boleslavi
 - zcela chybí alespoň prostorová územní rezerva, která by v budoucna umožnila silniční propojení obou obchvatů v severozápadní části města, na rozhraní zastavěného území a volné krajiny
 - toto propojení by mělo mít přednostně městotvorné parametry (v podobě uličního propojení v rozvolněné zástavbě, včetně kontinuální stezky a stromořadí, příčných vazeb atd.) a oproti západnímu obchvatu pouze Staré Boleslavi by umožnilo řešit neúnosnou dopravní situaci v obou historických centrech měst, kde by bylo reálné vyloučit veškerou tranzitní IAD ve prospěch dopravy veřejné, pěší i cyklistické (včetně klíčových celoměstských uličních propojení)
 - bez zanesení do územního plánu a zohlednění tohoto koridoru i v rámci plánovaných územních studií v daném území dojde ke znemožnění tohoto řešení zejména parcelací rodinných domů atd.

Pěší a cyklotrasy:

- Přeložka trasy č. 24 přes řeku Labe okolo Proboštských jezer v souvislosti s cílovým stavem těžby šterkopísku.
- Nové lávky přes řeku Labe.
- Nový pěší okruh v rámci lokality Houšťka k D10.
- Propojení Houšťka – Dukelská s podchodem D10.
- Nové propojení lokality Houšťka na Nový Vestec.
- Hipostezka ve Staré Boleslavi.

Prostupnost města

Zajištění základní prostupnosti města je řešeno prostřednictvím vymezených ploch dopravní infrastruktury DS a veřejných prostranství PV, které zajišťují pohyb vozidel, cyklistů i pěších osob.

Pro zlepšení prostupnosti města je přípustné vytváření nových komunikací ve všech typech ploch s rozdílným způsobem využití, pro jejich vnitřní členění tak, aby nevznikaly slepé ulice uvnitř zástavby.

Jsou navrženy tři lávky pro pěší a cyklisty přes řeku Labe. Jedna v severní části propojení ulice V Zahrádkách s rekreační oblastí Proboštská jezera. Další dvě lávky jsou navrženy pro propojení brandýského podzámčí s jižní částí Hluchova.

Územní plán navrhuje mimoúrovňové křížení pro chodce a cyklisty (podchod nebo lávka) s navrhovaným obchvatem II/331 jako překryvný liniový prvek přes vymezené stabilizované (NS) a zastavitelné plochy (Z67, Z298 a Z299).

Územní studie – pracovní komentáře

Územní studie – pracovní komentáře

- **RP MPZ (Regulační plán městské památkové zóny) Brandýs nad Labem**
 - *projektant: Ing. arch. Tadeáš Matoušek (2016-09) / po změně č. 2 (2021)*
 - celkově ve vztahu k řešenému tématu cykloopravy relativně bezproblémové, otázkou dílčí nesoulad vymezené plochy regulačního plánu v RP a ÚP (např. u Zápské SK-s)
 - pozitivní zejména VPS WDa5 „převedení cyklostezky k severovýchodní fasádě bývalého pivovaru“, ale otázkou nesoulad s výhodnějším vedením cyklotrasy dle ÚP
 - v rámci VPS WDa1, WDa2 a WDa3 je nutné plnohodnotně dořešit novou koncepci prostranství včetně doplňkových chráněných cyklistických vazeb (část prostoru sdílena s chodci, včetně dořešení napojení a křížení vozovek a bezpečnostních odstupů)
 - prostup severně podél železnice je reálný (soukromé zahrady na parcelách č. 155/4 a 302/27)? proč není prostupnost na soukromé zastavitelné parcele č. 227/1 (blok 19a/2)?
 - proč není požadavek na prostup v OM v bloku 30a/2 (Pennymarket)
 - byla prověřováno případné zajištění prostupnosti na rozhraní bloků 28a/2 a 28a/3 (soukromé parcely č. 2041 a 92/3) pro napojení slepé ulice Dělnické domy II?
 - byla prověřována prostupnost mezi ulicí Fakultní a zámeckou zahradou (u boku 21a)
- **RP MPZ (Regulační plán městské památkové zóny) Stará Boleslav a mezilehlé území**
 - *projektant: Ing. arch. Tadeáš Matoušek (2016-09) / po změně č. 1 (2021)*
 - mezilehlé území – otázkou nová prostupnost přestavbového území bloků č. 1b/4 a 1b/1 (mezi ulicí Nábřežní a plavební komorou) mimo uliční profil, resp. mimo vozovku v rámci ulice zejména v kontextu překonávání plavení komory při stávajícím mostě, tj. odlišně oproti vyobrazené VPS č. PP120
 - Stará Boleslav – chyba legendy u zařazení komunikací, u vedlejších komunikací by při úpravách asi nemělo být v rozporu případné výraznější zklidnění (např. Komenského)
- **ÚS Mýtka I**
 - *projektant: ANLOC s.r.o. (2010-10)*
 - místy problematická parcelace neumožňující volnou prostupnost pěšo+cyklo (v rámci řešeného území ani v návaznosti na okolí) s nutností závleků (navíc lokální zaslepení)
 - částečně zrealizováno, dále podrobněji komentován aktuální návrh ÚS Mýtka II
- **ÚS Mýtka II**
 - *projektant: Ing. arch. Pavel Bíma, Ing. Aleš Mňuk (2019-03)*
 - v rozsahu řešeného území této ÚS vhodné dílčí korekce cestní sítě a jejích napojení na vozovky tak, aby mohla bezpečně a legálně sloužit pro sdílení prostoru pěšo+cyklo
 - v koridoru ulice Josefa Truhláře by měla být navržena chodníková stezka jako alternativa k nutnosti jízdy ve vozovce, včetně návazností

Územní studie – pracovní komentáře

- otázkou vhodnější řešení severní části v oblasti obchodního centra a sportoviště (převzato z ÚS 2011), celkovou strukturou, resp. alespoň doplnění stezek mezi kompaktní zástavbou, sportovištěm a OC, samostatně i v souběhu s valem obchvatu atd.
 - obdobně nevhodné řešení částí ulice Třebízského, zejména s křižovatkou Hlavní II (prostranství by především mělo sloužit přirozenému pohybu pěšky a na kole ve všech uličních vazbách, nikoliv jako bariérová točna rozměrných vozidel)
- **ÚS Vrábí – cihelna**
 - *projektant: ATELIER L – Veronika Šindlerová (2022)*
 - celkově v kontextu lokality dobrý koncept struktury zástavby s ucelenou prostupnou sítí veřejných prostranství, avšak nutné podrobněji dořešit vybrané linie a detaily
 - lokální pěší propojky v území by měly umožňovat legální jízdu na kole (sdílení společného prostoru s chodci, především pro lokální dopravní obsluhu, nikoliv tranzit)
 - v rámci nové významné dopravní osy (nová komunikace při východní straně řešeného území) je žádoucí zajištění kontinuální stezky od ulice Průmyslová (včetně křížení vozovky a napojení na severní chodníkovou stezku, resp. od vlečky od Zápské) směrem k obchvatu (do volné krajiny)
 - v rámci celoměstsky významných uličních prostranství (ulice Průmyslová a Pražská) by měly být zajištěny kontinuální chodníkové stezky (opt. režim C7a+E13) a optimálně též jízdní pruhy pro cyklisty ve vozovce (ochranné, duální průjezd dle TP 179)
 - po obvodu nové zástavby (na rozhraní zástavby a pásu volné krajiny směrem k obchvatu) vhodné zajištění kontinuálního bezmotorového propojení v zeleni
 - **ÚS 5 Na Panském**
 - *projektant: Ing. arch. Jiří Štěrbá, Ing. Alena Burdová, ARSPRO (2015)*
 - aktuálně většina rozsahu studie v realizaci po provedené parcelaci
 - v rámci rezidenční zástavby prostupná uliční síť klidných komunikací napojených k zástavbě s detaily dořešitelnými v dalších stupních PD
 - problematická úplná bariérovost zástavby (parcelace) východním směrem, nadpoloviční většina obvodu regulované zástavby od jihu po sever tvoří nepřekonatelnou bariéru – vhodnější by bývalo bylo zajištění bezmotorového propojení od severního konce ulice Na Panské (u Benátské) po obvodu rezidenční zástavby na rozhraní pásu zeleně (s napojením lokálních ulic) přes produkční území až po velkou okružní křižovatku
 - obdobně jednou pro vždy chybí možnost prodloužení zaslepené komunikace obytné zóny v nejsevernější části rezidenční zástavby bezmotorovým propojením k Boleslavské v případě výhledové transformace navazující části produkční zóny – v územní studii pozemek pro RD č. 318, při úpravách aktuálních parcel č. 276/287 a 276/331 stále řešitelné (změnou jejich plánovaného vlastnictví a využití, resp. detailu jejich vymezení)



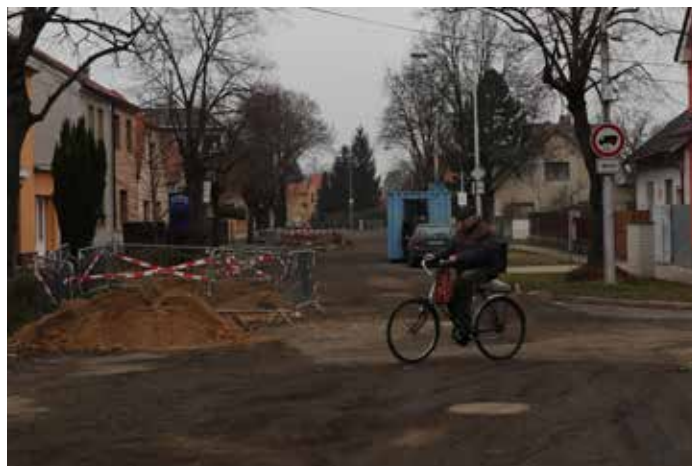
Konzultované záměry

V průběhu roku 2023 byly průběžně konzultovány aktuální záměry v řešeném území v různých stupních přípravy – od počátečních fází studie přes projekční přípravu ve stupni DÚR či DSP až po úpravy formou změn staveb před dokončením.

Podle kontextu probíhala diskuse s projektanty či zástupci samosprávy i státní správy osobně, telefonicky i emailem, individuálně i společně, často včetně místních šetření či společných výrobních výborů. V některých případech jsou výsledkem zapracované úpravy připravovaných projektů včetně dílčích úprav realizací již dokončených v průběhu roku 2023. U jiných projektů změny nadále probíhají, pro další záměry byly v rámci cyklokoncepce připraveny i zevrubné výkresové a textové připomínky či jednoduchá podkladová koncepční studie. Na jejich základě je možné v následujících měsících a letech vybrané rekonstrukce a novostavby upravovat tak, aby lépe sloužily mj. i bezmotorovému pohybu v území.

Přehled vybraných konzultovaných záměrů v roce 2023:

- Okružní (Boleslavská – Vestecká)
- SSZ Boleslavská x Okružní
- obchvat Staré Boleslavi (zejm. SSZ křižovatka Třebízského)
- obchvat Branýdse nad Labem – západní část
- Komenského ulice
- Zápská x Královická (polyfunkční objekt Královická)
- Výletní (Pražská – Seifertova)
- Seifertova
- obytné zóny Dobrovského + Z. Fibicha + Benátecká
- Komenského náměstí
- Novostavba ZŠ Stará Boleslav (podněty k vítěznému návrhu)



Konzultované záměry





Parkování jízdních kol (cyklodoprava v klidu)

volné stání na veřejných prostranstvích

- typ stojanů:
 - základním principem je možnost stabilního opření jízdního kola (i s brašnami) a jednoduchého uzamčení rámu i obou kol, např. stojany typu obráceného „U“
 - ideální je jednoduchý tvar a kruhový profil (kovová trubka s nerezovou nebo pozinkovou úpravou), která neodře rám kola, snadno se udržuje a není nákladná
 - pro parkování jízdních kol jsou nevhodné stojany, do kterých lze zasunout pouze (některá) přední kola (tzv. „drátolamy“), které ničí výplet a neumožňují uzamčení běžným zámekem – poslouží však pro dětské koloběžky
 - dle kontextu lze zvolit hluboké zapuštění do terénu vyžadující řešení inženýrských sítí a získání stavebního povolení (pro jednotlivé stojany i celá hnízda), nebo pouze mělké bodové ukotvení do povrchu vyžadující dle kontextu např. jen souhlas vlastníka či stanovení místní úpravy silničního provozu (pouze celá hnízda)
- způsob rozmístění stojanů:
 - především v rámci historického jádra a širšího centra města (kompaktní bloková zástavba se smíšeným užíváním), rozmísťovat stojany přednostně rovnoměrně jednotlivě nebo v malých hnízdech o 3-4 kusech (tj. pro 6-8 jízdních kol)
 - hnízda s větším množstvím stojanů jsou vhodná u významných bodových cílů, např. před úřady (městským, práce, finančním atd.), obchodními centry, kulturním domem, kinem, sportovními areály apod.

Podrobnější pravidla a principy viz TP 179, kapitola č. 9.

B+R (bike & ride) – kombinovaná doprava

- zejména stanic a zastávek veřejné dopravy dálkové a příměstské (PID):
 - na autobusovém nádraží a železniční stanici ve Staré Boleslavi chybí a jsou přitom poptávané
 - obdobná je i poptávka u vybraných zastávek BUS (zejména ve vazbě na hl. m. Prahu)
 - u nádraží Brandýs nad Labem jsou sice stojanová hnízda i boxy zřízeny, avšak na zcela nevhodném místě v parkovacím domě (v sociálně nepřívětivém prostředí daleko od navazující veřejné dopravy)
- způsob řešení podmínek pro odkládání jízdních kol:
 - základem kryté stání veřejně volně přístupných stojanů
 - minimálně u železniční stanice a autobusového nádraží vhodná kombinace i s chráněnou alternativou s omezeným přístupem k jízdním kolům přes ID atd.)

školy, zaměstnání, některá občanská vybavenost

- mimo veřejná prostranství je účelné zřizovat veřejně nepřístupná zabezpečená stání pro střednědobé a dlouhodobější (zpravidla pravidlené) parkování, ideálně jako krytá v rámci uzavřených areálů či budov, zejména:
 - pro žáky a studenty i pedagogy pro všechny stupně vzdělávání (MŠ, ZŠ, SŠ/SOU, VŠ atd.)
 - pro zaměstnance výrobních areálů (zejména v rámci průmyslových zón situovaných dále od centra města)
- současně v rámci přilehlých veřejných prostranství je účelné zřizovat stojany sloužící návštěvníkům

bydlení

- motivovat investory ke zřizování koláren v rámci nových bytových domů nebo při rekonstrukcích
- zajišťovat tento standard v rámci rozvoje vlastního bytového fondu

Poznámka k ilustračním fotografiím:

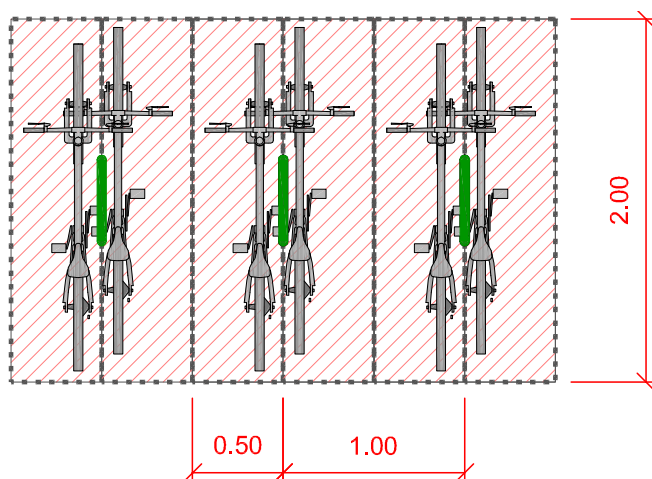
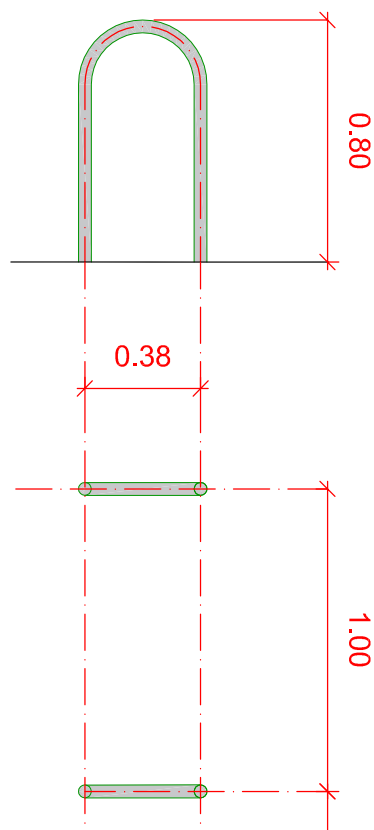
- stojany typu obráceného „U“ i jeho modifikovaná podoba jsou vhodnými příklady typu stojanu (hnízda), avšak těsné umístění poblíž fasády či plotu je limitující a není ideální
- chráněný přístřešek pro kola studentů u Gymnázia J. S. Machara je celkově dobrým příkladem s výjimkou zvoleného typu stojanu (vhodného případně pro koloběžky)





Parkování jízdních kol / příklady

parkování u škol / stojan typu „U“ – prostorové nároky a nestavební hnízda



Tranzitní silnice – zklidnění v hist. zástavbě / souběžná stezka příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku

výrazné zklidnění celého prostoru:

- **Mnichovo Hradiště / 1. Máje**
 - příklad zklidněného provozu na silnici ve stísněných poměrech historické zástavby
 - zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/9H4dfzA2Uyytn6Pd6>



stezka souběžná s silnicí s intenzivním automobilovým provozem:

- **Lanškroun / stezka podél silnice I/43**
 - příklad řešení stezky v těsném přimknutí i oddálení na rozhraní intravilán-/extravilán
 - zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/VdUpvwNo9UhLpZor7>



Chráněné křížení tranzitní silnice / Nestavební řešení Zón 30 příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku

- **Kláštorec nad Ohří / křížení průtahu I/13**
 - příklad legalizovaného přesmyku přes silnici I. třídy na průtahu obcí
 - zdroj/odkaz: <https://mapy.cz/s/deratabere>



Zklidňování – zóny 30 nestavebně

příklady zavedení zón 30 bez stavebních úprav (zvýšených vozovek na vjezdech), které napomáhají celkovému zvýšení bezpečnosti v daných místech a v reálném čase a lze je stavebně řešit výhledově

- **Praha / Tusarova**
 - příklad řešení vjezdu do zóny 30 s protisměrným výjezdem z cykloobousměrky
 - zdroj/odkaz: <https://mapy.cz/s/jopabubeva>



Nestavební řešení Zón 30

příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku

- **Praha / U Sparty**
 - příklad řešení vjezdu do zóny 30 s obousměrným provozem všech vozidel
 - zdroj/odkaz: <https://mapy.cz/s/delenozodo>



- **Pardubice / V Ráji**
 - příklad nestavebního řešení (s možným výhledovým doplněním stavební úpravy)
 - zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/asJDWKomNagRU24u7>



Nestavební řešení chodníkových stezek

příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku

Doplňkové chodníkové stezky

příklady legalizovaných chodníků a vazeb pro jízdu na kole, které sice nejsou v ideálních parametrech, ale napomáhají celkovému zvýšení bezpečnosti v daných místech a v reálném čase

- **Praha / Broumarská**

- příklad úzké chodníkové stezky v rozvolněné zástavbě jako možné alternativy k vozovce
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/QpN6Cz971W6XS9v49>



- **Praha / Rašínovo nábřeží**

- příklad legalizovaného chodníku v památkové zóně jako možné alternativy k vozovce
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/kCdvze9sAHHZp4yW9>



Nestavební řešení chodníkových stezek

příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku

- **Praha / Papírenská**

- příklad úzkého hrdla stezky podél řeky bez nutnosti vést kolo či přesmyku do vozovky
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/YAQZ83qbbpnTWa4w9>



- **Praha / Polaneckého**

- příklad legalizovaného chodníku v oblasti vjezdů do produkčních areálů
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/AdrdxirUL3q6dzR56>





