



BYPAD
BICYCLE POLICY AUDIT



BYPAD REPORT

STATUTÁRNÍ MĚSTO ÚSTÍ NAD LABEM

2010



BYPAD audit Statutárního města Ústí nad Labem

Vypracoval: Lubomír Tříška, BYPAD auditor

CityPlan spol. s r.o.

Jindřišská 889/17

110 00 Praha 1

lubomir.triska@cityplan.cz

www.cityplan.cz

1.	Co je BYPAD	4
2.	Informace o městě Ústí nad Labem	6
2.1.	Doprava	7
2.1.1.	Silniční doprava.....	8
2.1.2.	Železniční doprava	8
2.1.3.	Vodní doprava.....	9
2.1.4.	Letecká doprava.....	9
2.1.5.	Veřejná doprava.....	9
2.1.6.	Dělba přepravní práce.....	9
2.2.	Cyklistická doprava	11
2.2.1.	Cyklistická síť	11
2.2.2.	Průzkum uživatelů	15
2.2.3.	Služby pro cyklisty.....	16
2.2.4.	Informace pro cyklisty.....	18
2.2.5.	Možnosti přepravy kol v prostředcích MHD	19
2.2.6.	Nehodovost cyklistů & prevence	20
3.	Strategické rozvojové dokumenty/projekty města ve vztahu k cyklistice	21
3.1.	Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015.....	21
3.2.	Integrovaný plán rozvoje města (IPRM)	23
3.3.	Realizační plán Programu aktivní politiky.....	23
3.4.	Archimedes Civitas	24
4.	Proces BYPAD auditu.....	25
4.1.	Výsledky	29
4.2.	Prioritizace opatření	38
5.	Přílohy	40

1. Co je BYPAD

BYPAD (Bicycle Policy Audit - audit cyklistické politiky) je nástroj, který umožňuje městům (krajům, regionům), aby posoudili a zlepšili kvalitu jejich místní cyklistické politiky.

BYPAD analyzuje silné a slabé stránky cyklistické politiky města a jasně naznačuje způsoby jejího budoucího zdokonalování. Audit je založen na vyhodnocení dotazů jednotlivých zainteresovaných skupin hodnotitelů, kde jsou zastoupeni úředníci města, lokální politici a zástupci cyklistů. BYPAD dotazník je založen na osvědčené evropské praxi v cyklistické politice. Opatření vedoucí k jejímu zdokonalení a způsoby realizace těchto opatření lze odvodit přímo z výsledků auditu, jehož pravidelné provádění (jednou za dva nebo za tři roky) pak bude zaznamenávat vývoj cyklistické politiky města.

BYPAD byl vyvinut mezinárodním konsorciem cyklistických expertů v rámci projektu financovaného Evropskou unií. Více než 100 měst a 18 regionů v 21 zemích přistoupilo k procesu BYPAD auditu a začalo se systematickým zkvalitňováním cyklopolitiky.

V procesu auditu je ustanovena pracovní skupina složená z úředníků města politiků a cyklistů, kteří ohodnotí současný stav cyklopolitiky města na základě dotazníku. Dotazník pro města je tvořen z 18 otázek v 9 modulech.

Obrázek 1: Moduly BYPAD

BYPAD pohlíží na cyklistickou politiku jako na dynamický proces, kdy jednotlivé složky musí zapadnout do sebe s cílem získat dobře vyváženou udržitelnou cyklistickou politiku. Vzhledem k tomu, že každý krok v tomto procesu tvorby politik má své vlastní charakteristiky, BYPAD rozlišuje 9 modulů, které určují kvalitu v cyklistické politice.

Cyklopolitika je dle odpovědí v jednotlivých modulech dotazníku ohodnocena a z výsledků je vytvořeno celkové hodnocení cyklopolitiky.

Na základě hodnocení je připraven seznam opatření akčního plánu, kterým by měla být cyklopolitika města zlepšena.

2. Informace o městě Ústí nad Labem

Město Ústí nad Labem má jedinečnou strategickou polohu. Leží na soutoku řek Labe a Bíliny, 98 km severozápadně od Prahy a 25 km od státních hranic se Spolkovou republikou Německo. Z jižní strany sousedí s Českým středohořím, na severu s Krušnými horami. Je situováno v hlubokém údolí Labe a na okolních svazích. Celková rozloha města je 94 km².

Obrázek 2: Poloha statutárního města Ústí nad Labem



Ústí nad Labem je krajským městem Ústeckého kraje. Člení se na 4 městské obvody, 22 městských částí, 26 katastrálních území 89 základních sídelních jednotek. K 1. 1. 2009 mělo město 95 289 obyvatel, z toho 48 870 žen a 46 419 mužů. Průměrný věk obyvatel byl 39,8 let.

Město patří mezi největší a nejvýznamnější střediska severních Čech nabízející kompletní sortiment oblužné sféry. Jako velmi kvalitní lze charakterizovat služby typu velkých nákupních středisek a supermarketů, které poskytují široký sortiment kvalitního a cenově dostupného zboží nejen pro Ústečany, ale i pro obyvatele okolních měst a sousedního Saska. Významné jsou finanční instituce a koncentrace úřadů veřejné správy. Ve městě je hustá síť školních i předškolních zařízení, na úrovni základního školství působí i základní umělecké školy. V Ústí nad Labem lze studovat celkem na 21 státních i soukromých středních školách a odborných učilištích různých typů. V Ústí nad Labem má své sídlo Univerzita J. E. Purkyně v Ústí nad Labem.

Statutární město Ústí nad Labem zároveň plní úlohu administrativního střediska regionální správy Ústeckého kraje. V současné době je sídlem Krajského úřadu Ústeckého kraje, Magistrátu města, obvodních úřadů i dalších úřadů (pozemkového, živnostenského, finančního atd.). Do správního obvodu obce s rozšířenou působností Ústí nad Labem spadá 23 obcí (rozloha tohoto správního obvodu obce s rozšířenou působností je 40 445 ha a k 1. 1. 2009 evidoval 120 197 obyvatel), do obvodu pověřeného obecního úřadu pak 15 obcí. Ústí nad Labem je součástí Ústeckého kraje a regionu NUTS II Severozápad.

Ústí nad Labem je členem několika mikroregionálních sdružení: Euroregion Elbe/Labe (dobrovolný svazek obcí), Svazek obcí Jezero Milada (dobrovolný svazek obcí), Svaz cestovního ruchu Deliteus (zájmové sdružení právnických a fyzických osob), Severočeské sdružení obcí (zájmové sdružení právnických osob), Svaz měst a obcí České republiky, Národní síť zdravých měst.

2.1.Doprava

Město Ústí nad Labem je významným dopravním uzlem. Protínají se zde důležité české a mezinárodní tahy v silniční, železniční i vodní dopravě. Z provedených dopravních průzkumů, údajů o dopravní infrastruktuře ve vymezené centrální oblasti města a údajů o provozu prostředků městské hromadné dopravy v centrální oblasti města byly zjištěny indikátory, popisující současný stav. Bohužel nebyly průzkumy zaměřeny na cyklistickou dopravu.

Obrázek 3: Ve město Ústí nad Labem se protínají významné silniční, železniční a vodní tahy



2.1.1. Silniční doprava

Město je napojeno na mezinárodní silnici E 442 (Liberec, Děčín, Ústí, Drážďany) a silnice první třídy (I/8, I/30, I/13). Město je přímo napojeno na dálnici D8 (Berlín - Praha), která prochází západním okrajem města. K dokončení celé dálnice chybí úsek 16 km dlouhý úsek přes České Středohoří, jehož výstavbě brání ekologičtí aktivisté. Vlivem nedokončeného úseku dálnice D8 je komplikována doprava ve městě vedením objízdné trasy chybějícího úseku.

2.1.2. Železniční doprava

Ústí nad Labem je důležitým železničním uzlem se čtyřmi nádražími, přes který vedou významné mezinárodní spoje Berlín-Vídeň a Berlín-Budapešť-Bělehrad-Sofia (Balt-Orient). Páteřním mezinárodním tahem je celostátní železniční trať č. 090 - I. tranzitní železniční koridor státní hranice Děčín - Ústí nad Labem - Praha - - Břeclav - státní hranice, který je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru. Probíhající rekonstrukce modernizace této trati na parametry odpovídající zvýšeným traťovým rychlostem zrychlí a zkvalitní přepravu osob a zboží. V úseku protínajícím centrum města bude uskutečněna vazba železniční dopravy interregionální, příměstské dopravy a páteřního systému městské hromadné dopravy. Vlaky Eurocity (EC) a Intercity (IC), napojené na evropskou železniční

síť všechny zastavují v Ústí nad Labem hl. nádraží. Vlakové hlavní nádraží je také významným dopravním terminálem veřejné dopravy v Ústeckém kraji s pohybem cca 6 200 cestujících denně.

2.1.3. Vodní doprava

Ústí nad Labem leží na jedné z významných evropských vodních cest. Labská vodní cesta je spojnici se sítí západoevropských vodních cest, umožňujících přístup do SRN, států Beneluxu, severní Francie a do významných přímořských přístavů. Labská vodní cesta je součástí IV. transevropského multimodálního koridoru. Ve městě je vytvořena nabídka služeb spojených strávením volného času na vodní cestě.

2.1.4. Letecká doprava

V Ústí nad Labem je v současnosti v provozu letiště pro malá sportovní letadla. Nejbližší letiště pro dopravní letadla jsou v Praze a v Drážďanech.

2.1.5. Veřejná doprava

Téměř všechny části města Ústí nad Labem jsou v současnosti pokryté veřejnou dopravou. Veřejná doprava je na území města představována zejména městskou hromadnou dopravou, která je zajišťována trolejbusy a autobusy.

Trolejbusové linky pokrývají většinu hlavních vnitroměstských přepravních proudů, autobusy tvoří především doplňkovou síť. Spojení města s okolními obcemi zajišťuje regionální autobusová doprava. Spojení s dalšími městy v regionu a vzdálenějšími oblastmi zajišťuje zejména železniční doprava. Trolejbusová, autobusová ani železniční doprava na území města není dosud začleněna do integrovaného dopravního systému (IDS).

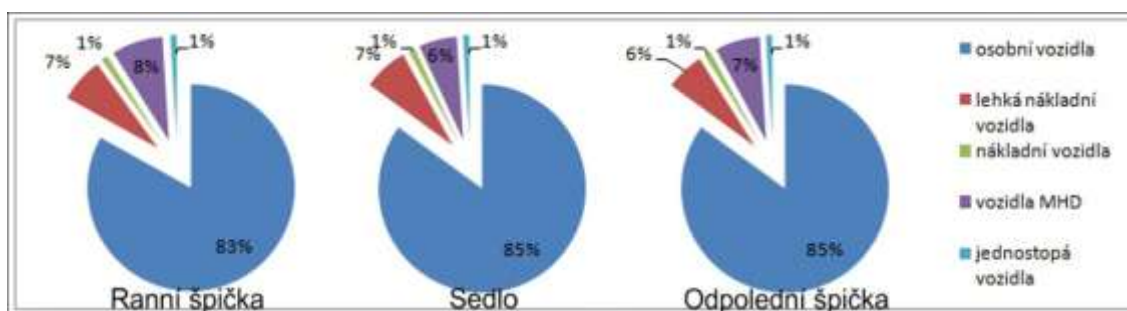
2.1.6. Dělbá přepravní práce

Z provedených dopravních průzkumů, údajů o dopravní infrastruktuře ve vymezené centrální oblasti města a údajů o provozu prostředků městské hromadné dopravy v centrální oblasti města byly zjištěny indikátory, popisující současný stav.

Délka silniční sítě v centrální oblasti je 10,530 km, z toho je 2,970 km místních sběrných a 7,560, obslužných a účelových komunikací. Na vybraných místních komunikacích jsou uplatněna regulační opatření (zákazy vjezdu, vjezd pouze pro dopravní obsluhu, příp. zásobování a režim jednosměrného provozu). V centrální oblasti města je osazeno celkem 6 světelně řízených křižovatek.

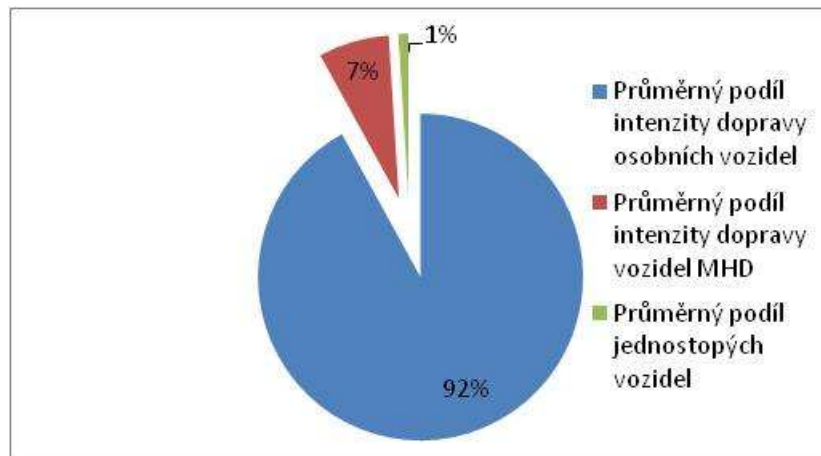
Centrální oblastí města je vedeno více než dvacet autobusových a trolejbusových linek. Dopravní výkon ve vymezené centrální oblasti města odpovídá v průběhu průměrného pracovního dne 42,7 tis. vozokilometrů. Vozidla MHD ujedou v oblasti 2890 vozokilometrů. V centrální oblasti je celkem 7 zastávek MHD.

Graf 1: Skladba dopravního proudu – centrální oblast města

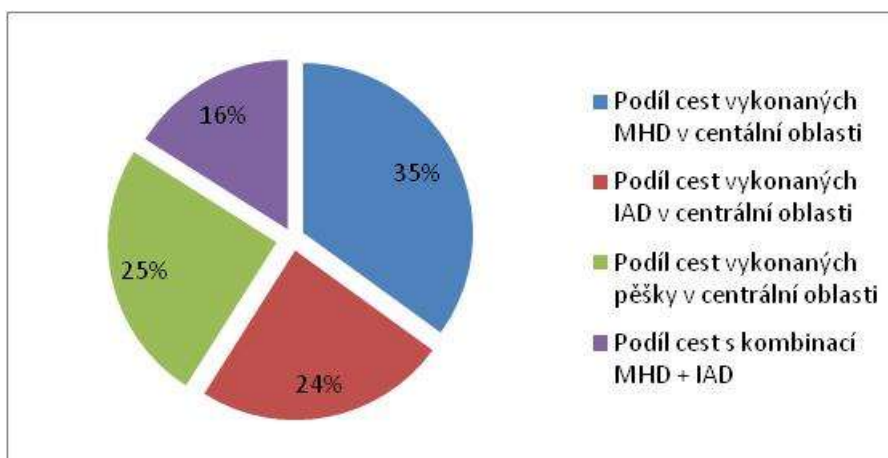


V rámci celého území byl zjištěn podíl jednotlivých druhů vozidel pro přepravu osob v dopravním proudu. Zjištěné údaje jsou prezentovány v následujícím grafu.

Graf 2: Dělbá přepravní práce – dopravní prostředky



Při stanovení uskutečněných cest v centrální oblasti se vycházelo z údajů o počtu obyvatel v oblasti, údajů o tranzitní dopravě a hybnosti obyvatel města. Z hlediska počtu uskutečněných cest je dělbá přepravní práce uvedena v následujícím grafu.

Graf 3: 2.5 Dělba přepravní práce – počet uskutečněných cest


2.2. Cyklistická doprava

2.2.1. Cyklistická síť

Výškový profil města je velice členitý a pro cyklisty náročný, což bylo jedním z důvodů, proč cyklotrasy a cyklostezky nebyly v minulosti začleněny do dopravního systému města.

Ústím nad Labem prochází po pravém břehu řeky cyklotrasa Greenway Labe neboli Labská stezka, která navazuje na německou Elberadweg. Je také součástí sítě evropských tras EuroVelo - 12 transevropských cyklotras spojujících všechny země Evropy, konkrétně se jedná o trasu EuroVelo n. 7, vedoucí z Norska přes Finsko, Švédsko, Německo, ČR (Děčín, Prahu, Tábor, České Budějovice), Rakousko do Itálie a na Maltu. Klubem českých turistů je v Ústí nad Labem evidována jako cyklotrasa č. 2. Na území města se na ni nenapojuje žádná cyklotrasa.

Na levém břehu od Železničního mostu vede cyklotrasa č. 3090 směrem na Větruši, která pokračuje do Hostovic a která opouští katastrální území města po silnici III. třídy směrem na Podlešín. Po úbočí za železniční tratí, souběžně s řekou, vede na levém břehu Labe cyklotrasy č. 3091 z Vaňova proti proudu. Na východě u Jezera Milada zasahuje na území města trasa 3009B.

Klub českých turistů eviduje ještě další 2 cyklotrasy, které však nejsou v terénu vyznačeny: Cyklotrasa č. 3074 začíná na okružní křižovatce v Klíši a přes Střížovický vrh vede do Střížovic, po silnici do Všebořic, Habrovic, Bánova a dále na sever směrem na Telnici.

Cyklotrasa č. 3084 přichází do města od Žežic, prochází Doběticemi, nad ZOO a pod Mariánským vrchem se napojuje do ul. Důlce.

tabulka 1 Trasy procházející Ústím nad Labem

Třída	číslo	vedení	poznámka
I	2	Dolní Žleb – Děčín Velké Březno – Ústí nad Labem – Libochovany – Litoměřice – Roudnice nad Labem – Štětí – Mělník – Kralupy nad Vltavou – Řež - Praha	Labská trasa pokračuje od Mělníka jako CT 24
IV	3009 B	Habří - Jedovina	
IV	3074	Ústí nad Labem – Habrovice - Liboňov	neznačená
IV	3084	Mnichov – Žežice – Ústí nad Labem	neznačená
IV	3090	Ústí nad Labem, Větruše – Hostovice – Podlešín - Chvalov – Dolní Zálezly (žst)	
IV	3091	Vaňov – Dolní Zálezly (žst) – Dubice – Radejčín (žst)	

Komunikace pro cyklisty na území města

Církvice, II/261 x MK, na začátku zástavby po směru toku Labe – Církvice (u kostela) – stezka pro chodce a cyklisty délky 0,60 km a následujících 130 m značeno pouze stezka pro cyklisty.

Církvice, most přes žel. trať – Sebužín, začátek zástavby – stezka pro cyklisty délky 1,3 km.

Sebužín, č. p. 32 - Sebužín, křižovatka u č. p. 6 – stezka pro chodce a cyklisty délky 0,1 km

Sebužín, u autobusové zastávky Sebužín rozcestí – Sebužín, most přes vodoteč Rytina – stezka pro cyklisty délky 390 m

100 m před soutokem Labe s Němečským potokem - soutokem Labe s Němečským potokem – značeno pouze po směru toku Labe – stezka pro cyklisty délky 0,1 km

Prudký potok – ul. Říční – stezka pro cyklisty délky 0,4 km

Vstup na Termální koupaliště Brná – podchod pod žel. tratí u hotelu Racek – komunikace se zákazem vjezdu, ze kterého jsou cyklisté a vozidla MS vyjmuti – délka 0,5 km

podchod pod žel. tratí u hotelu Racek – ul. U Řeky – stezka pro cyklisty délky 0,8 km

křižovatka Litoměřická x Koperníkova - most E. Beneše - stezka pro chodce a cyklisty (překonává 2 x 20 schodů na vyhlídkovou terasu a 6+13 schodů v podchodu pod železnicí) – kombinace stezky pro cyklisty a stezky pro chodce a cyklisty délky 2,6 km

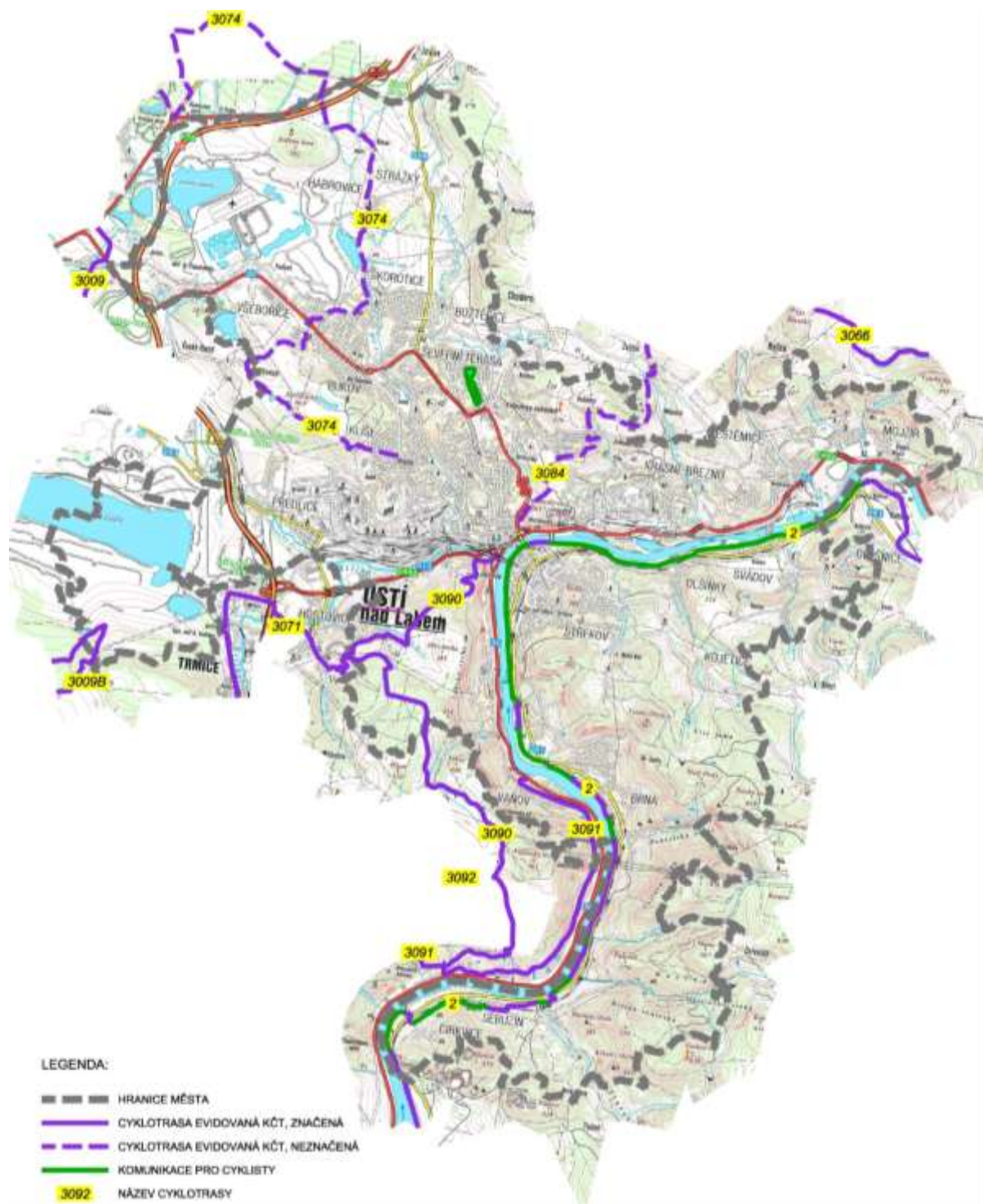
Mariánský most – Dělnická ul. č. p. 70 (České loděnice) – stezka pro chodce a cyklisty délky 1 km

Dělnická ul. č. p. 70 (České loděnice) – ul. Vítězná, Setuza – ve směru po toku Labe vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, ve směru proti kombinacím vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty a stezky pro chodce a cyklisty v závislosti na výskytu chodníku podél silnice (v úsecích, kde chodník není, jsou cyklisté vedeni ve vyhrazeném pruhu), délka 1,4 km

ul. Vítězná, Setuza – hranice města (- Valtířov) – stezka pro chodce a cyklisty, od odpočívadla pouze stezka pro cyklisty; délek 1,3 km a 0,8 km

Všechny uvedené komunikace pro cyklisty jsou součástí Labské trasy. Uvedený výčet nezahrnuje cesty v parku na sídlišti Severní terasa, které jsou také značeny jako stezky pro chodce a cyklisty.

Obrázek 4: Stávající cyklistická síť města

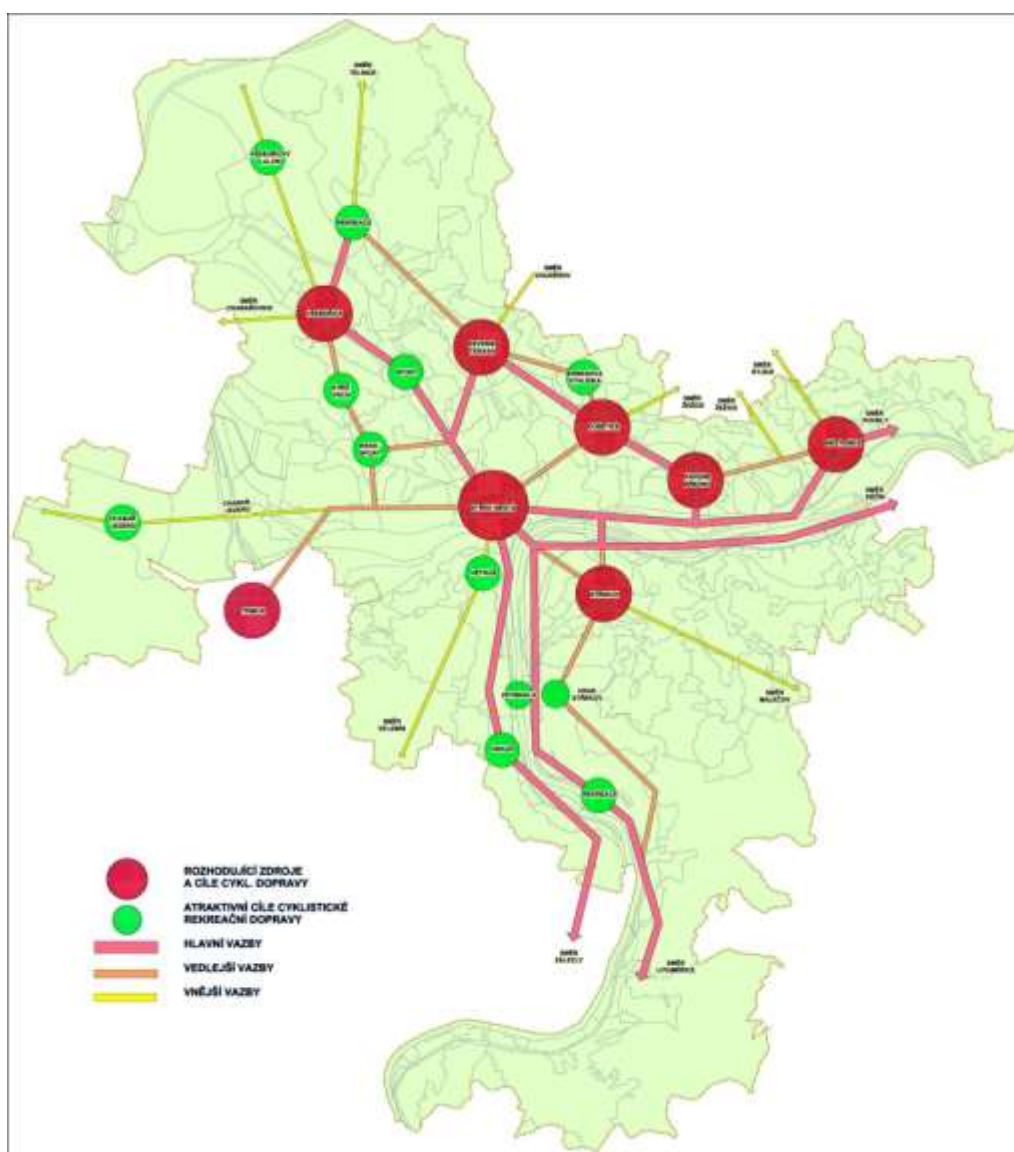


2.2.2. Průzkum uživatelů

V současnosti nejsou prováděny pravidelné průzkumy využívání cyklodopravy zajišťované orgány města.

Na základě zpracované vyhledávací studie¹ byly lokalizovány zdroje a cíle ve městě za účelem rozvoje cyklistické infrastruktury. Zdroje a cíle cyklodopravy byly zpracovatelem odhadnuty na základě provedených průzkumů terénu, znalosti území, reliéfu krajiny, počtu obyvatel, dojíždky do zaměstnání a turistických, kulturních a rekreačních aktivit.

Obrázek 5: Zdroje a cíle cyklistické dopravy



Zdroj: Cyklistické trasy na území města Ústí nad Labem, Vyhledávací studie, Projekční kancelář Budínský, 2001

¹ Cyklistické trasy na území města Ústí nad Labem, Vyhledávací studie, Projekční kancelář Budínský, 2001

V roce 2009 bylo provedeno sčítání cyklistů na Labské stezce, které provedla společnost Partnerství v období letních prázdnin. Sčítání proběhlo na čtyřech místech Labské stezky v Ústeckém kraji (Ústí nad Labem, Děčín, Litoměřice, Nymburk) probíhalo během prázdnin sčítání cyklistů. Sčítání bylo provedeno automatickým sčítačem Eco-counter, jehož systém pracuje na rozpoznání rozdílné teploty těla a okolního prostředí a díky dvěma čidlům dokáže rozeznat i směr pohybu.

V období 13. - 29. července 2009 zaznamenal sčítač Eco-counter v Ústí nad Labem v úseku mezi Mariánským mostem a vyústěním cyklostezky na Děčínskou ulici celkem 6 300 průjezdů, přičemž denní návštěvnost stezky dosáhla maximální hodnoty v pondělí 13. července, a to 830 průjezdů. Průměrná denní hodnota návštěvnosti ve všední dny převyšovala 400 osob, naopak o víkendech dosáhla jen 270 osob. Rozdíl návštěvnosti však mohl být ovlivněn například změnami počasí v první polovině července. Z hodinových profilů vyplynulo jako převažující využití stezky spíše pro rekreační účely.

Tabulka 2: Výsledky sčítání cyklistů

Město	Období	Počet cyklistů			
		Maximum	Minimum	Průměr ve všední dny	Průměr o víkendu
Děčín	25.6.-12.7.	1001	179	350	700
Ústí nad Labem	13.7.-29.7.	830	91	400	270
Litoměřice	31.7.-12.8.	717	253	500	450
Nymburk	14.8.-27.8.	1739	720	1160	1360

Zdroj: společnost Partnerství, o.p.s.

2.2.3. Služby pro cyklisty

Stojany na kolo se vyskytují ve městě jen sporadicky (např. u budovy magistrátu nebo v Plaveckém reálu Klíše). Některé stojany na kola mohou být pro cyklisty obtížně identifikovatelné – viz stojany na Mírovém náměstí.

Obrázek 6: Stojan pro cyklisty na Mírovém náměstí



V současnosti připravuje Magistrát města Ústí nad Labem zvýšení počtu cyklostanů. Nově budou umístěny moderní uzamykatelné cyklostanů (s možností zápůjčky zamykací vložky) v následujících lokalitách:

- Informační středisko města
- Krajský úřad Ústeckého kraje
- Dům kultury Ústí nad Labem – 2 stojany
- Magistrát města Ústí nad Labem
- Úřad městského obvodu Ústí nad Labem – Neštětice
- Stadiony Klíše
- Úřad městského obvodu Ústí nad Labem
- Severočeská vědecká knihovna – 2 stojany
- Úřad městského obvodu Ústí nad Labem - Severní Terasa
- Větruše
- ZOO – 2 stojany

Veřejné úschovny kol jsou ve městě pouze dvě. Jsou zřízeny při železničních stanicích Ústí nad Labem – hl. n. (tratě číslo 090, 130, 131 – úschovna zavazadel) a Ústí nad Labem – západ (tratě číslo 072, 090, 130, 131). Obě stanice se nacházejí v centru města na levém břehu.

V Ústí nad Labem je 8 **servisů a opraven kol**, všechny jsou přidruženy k prodejnám jízdních kol. Tři jsou soustředěny do centra města na levém břehu, s dojezdovou vzdáleností z pravého břehu 1 – 2 km. Další dvě opravny jsou umístěny na severu města v blízkosti CT 3074, jedna se nachází v Krásném Březně. Zbývající 2 prodejny se nacházejí na pravém břehu – v Sebuzíně a ve Střekově, obě jsou od Labské trasy vzdáleny necelých 300 m.

Ve čtvrti Bukov se nachází jeden **bike park**.

Certifikát „**Cyklisté vítáni**“ označuje zařízení vhodné pro cyklisty a cyklistickým potřebám přátelské. Jedná se o stravovací a ubytovací zařízení, kempy a turistické cíle. Zařízení, která získají certifikaci, jsou označena zelenobílou známkou s usmívajícím se kolem. V Ústí nad Labem jsou certifikována 3 ubytovací zařízení, zoologická zahrada a Informační středisko města Ústí nad Labem.

2.2.4. Informace pro cyklisty

V současnosti není v provozu cykloportál, který by informoval cyklisty ve městě. Dílčí informace jsou dostupné na webových stránkách Magistrátu města.

Samostatný webový portál je připravován v rámci zapojení města do projektu Civitas Archimedes. Na tomto webovém portálu budou dostupné veškeré informace týkající se cyklodopravy ve městě, bude zde popularizována cyklistická doprava, cyklistům bude poskytovat rady a informace o cyklistických trasách, službách v blízkosti cyklostezek, povinné výbavě kol, turistických cílech apod. V rámci portálu jsou připraveny videozáznamy průjezdu všech cyklostezek na území města, kde si každý účastník, který navštíví tyto stránky, může prohlédnout zvolené cyklostezky a ověřit jejich náročnost. Tento webový portál bude spuštěn v průběhu roku 2010.

Obrázek 7: Ukázka z budoucího cykloportálu



2.2.5. Možnosti přepravy kol v prostředcích MHD

Každoročně je v turistické sezóně cyklistům k dispozici cyklobus, který provozuje Dopravní podnik města Ústí nad Labem, a. s., a to vždy cca od dubna do října. Nabízeny jsou dvě okružní linky (číslo 20 a 21) vedoucí přes cyklisticky atraktivní lokality.

- Linka číslo 20 jede od stanice Divadlo přes Zadní Telnici, Adolfov, Krásný Les a zpět přes Telnici do Ústí.
- Linka číslo 21 tvoří okruh vedoucí přes Nakléřov, Petrovice, Tisou a Libouchec zpět k Divadlu.

Provoz linek je zajišťován o víkendech a v období letních prázdnin také ve středu v dvouhodinovém intervalu mezi 9:00 a 15:00.

Obrázek 8: Cyklobus v Ústí nad Labem

2.2.6. Nehodovost cyklistů & prevence

Nehodovost cyklistů je ve městě sledována, avšak není využívána k odstraňování problémů. Jedním z problémů vyhodnocování nehodovosti s účastí cyklistů je omezená spolupráce místního oddělení Policie ČR v Ústí nad Labem (nemožnost získání podrobností o nehodách – nehodové děje).

Ročně dojde v ČR k 88 756 dopravním nehodám, z toho počtu je 2 354 nehod s účastí cyklistů, což je 2,5 % (uvedená data jsou za rok 2007, v roce 2006 to bylo 81 685 nehod a 2 139 nehod s účastí cyklistů, tj. 2,6 %; v roce 2005 to bylo 83 259 nehod a 2 116 s účastí cyklistů, tj. 2,7 %). Jak je patrné, podíl nehod s účastí cyklistů meziročně klesá. Jako zdroj těchto data byla použita databáze nehodovosti Policie ČR za jednotlivé roky, kde jsou evidovány dopravní nehody na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. – III. třídy.

Dopravní výchova jako prevence nehodovosti je u cyklistů zaměřena zejména na děti. Dopravní výchova probíhá v rámci výuky na školách a dopravních hřištích. Dále jsou pořádány ve spolupráci s Městskou policií a BESIPem preventivní výchovné akce:

- Dopravní výchova
- Dopravní soutěž mladých cyklistů
- Dopravně výchovných akcí se zúčastní

Dopravně výchovných akcí pořádaných Městskou policií se ročně zúčastní 4500 – 7000 dětí základních škol, speciálních základních škol a mateřských škol. Za období let 2002 – 2008 se poté těchto akcí zúčastnilo celkem 47 748 dětí.

Obrázek 9: Dopravní soutěž mladých cyklistů pořádaná Městskou policií Únl



3. Strategické rozvojové dokumenty/projekty města ve vztahu k cyklistice

3.1. Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015

Strategie rozvoje města do roku 2015 je obecným strategickým dokumentem, který má svůj význam především z hlediska rozvoje města Ústí nad Labem v následujících letech. Smysl Strategie spočívá především ve vymezení jasného rámce, který má napomoci efektivnějšímu a cílenějšímu rozhodování vedení města. Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2015 sestává z analytické a návrhové části. Analytický profil města představuje komplexní pohled na město před zahájením realizace opatření definovaných ve Strategii a je především základnou pro návrhovou část dokumentu. Samozřejmou součástí je SWOT analýza, poskytující ucelený přehled o silných a slabých stránkách, příležitostech a ohroženích města.

Hodnocení potenciálu cyklodopravy v dokumentu:

Ústí nad Labem nepatří mezi tradiční cyklistická města a cyklistická doprava na jeho kopcovitém území zatím není příliš rozvinutá (srovnání využití cyklistiky pro cesty do zaměstnání s Ústeckým krajem poskytuje následující tabulka).

Tabulka 3: Použitý dopravní prostředek pro cesty do zaměstnání

Referenční jednotka	Chůze	Cyklistika	Veřejná doprava	Automobil	Ostatní
Ústí nad Labem	13 %	1 %	57 %	18 %	11 %
Ústecký kraj	25 %	4 %	36 %	23 %	12 %

Zdroj: CDV a SLDB 2001

Přesto je z jiných měst v zahraničí známo, že členitost území nemusí být bariérou pro rozvoj cyklistické dopravy, a město tak má vzhledem k množství vhodných vodních toků na svém území (Labe, Bílina, Klišský potok, Ždirnický potok, Neštěmický potok) i atraktivitě svého okolí značný potenciál v oblasti každodenního cyklistického dojíždění i rekreační cyklistiky. Nízké využití cyklistické dopravy pro každodenní dojíždění, které je třeba řešit prioritně, je dáno zejména velkou fragmentací území města obtížně překonatelnými silničními a železničními koridory a absencí bezpečných cyklistických stezek v páteřních směrech. I přes výše uvedené nedostatky je třeba konstatovat, že se město problematice cyklistické dopravy soustavně a systematicky věnuje a vynaložilo v této oblasti již řadu úsilí i investičních prostředků. Nejdůležitějším počinem města na poli cyklistiky je v současnosti bezesporu postupné budování pravobřežní Labské cyklostezky, která je nyní dokončena v souvislém úseku od Libochovan až po Olšinky.

Dalšími úseky, kde chybí bezpečné cyklistické stezky a které jsou z hlediska cyklistiky perspektivní, jsou následující:

- Dolní Zálezly – Vaňov – centrum – Krásné Březno – Neštěmice – Mojžíř – Povrly (levobřežní stezka podél Labe)
- Centrum – Trmice (ideálně jako páteřní cyklostezka podél Bíliny)
- Centrum – Předlice – Chabařovice (ideálně jako cyklostezka podél Bíliny a Ždirnického potoka)
- Centrum – Klíše – Bukov – Všebořice – Chlumeč (ideálně jako cyklostezka podél Klíšského potoka)
- Centrum – Dobětice – Stříbrníky – Severní Terasa (ideálně jako cyklostezka Dobětickou ulicí)

Většina z výše uvedených úseků, které chybějí pro každodenní cyklistické dojíždění, by mohla být po svém vybudování využívána také pro rekreační cyklistiku do blízkého i vzdálenějšího okolí města. V této souvislosti má kromě Labské cyklostezky největší potenciál případná cyklostezka podél řeky Bíliny.

Definované priority/východiska:

- **Rozvoj veřejné dopravy a její návaznosti na ostatní druhy dopravy** - zefektivnit obslužnost města a jeho spádového území veřejnou dopravou, zvýšit atraktivitu veřejné dopravy a její vazbu na ostatní druhy dopravy obnovením vozového parku, rozšířením zastávek MHD, odstraňováním barier apod.
- **Rozvoj dopravní infrastruktury** - zlepšit stav dopravní infrastruktury např. zvýšením bezpečnosti dopravy a zavedením moderních dopravních systémů

3.2.Integrovaný plán rozvoje města (IPRM)

Integrovaným plánem rozvoje města se rozumí soubor vzájemně obsahově a časově provázaných akcí a směřují k dosažení společného cíle města. IPRM je základním koordinačním rámcem navazujícím na celkovou vizi a strategii rozvoje města za účelem identifikace a řešení problémů rozvojových oblastí města v návaznosti na využití podpory ze strukturálních fondů v programovacím období 2007 - 2013. Při tvorbě IPRM je kladen důraz na to, aby jednotlivé projekty byly provázané a realizované na principu partnerství soukromé a veřejné sféry. V IPRM by měly být zastoupeny jak investičních (tvrdé) tak i neinvestiční (měkké) projekty.

Hodnocení potenciálu cyklo dopravy v dokumentu:

Cyklotrasy a cyklostezky nejsou vzhledem ke svému náročnému výškovému profilu začleněny do dopravní sítě. Cyklo doprava má omezené možnosti zařazení do systému městské dopravy a může být využita víceméně jako volnočasová aktivita. Jediná významná a frekventovaná cyklostezka, která je součástí mezinárodní cyklotrasy Drážďany – Ústí nad Labem – Praha, vede podél Labe. Její využití je jednoznačně v oblasti turistiky.

Ve SWOT analýze města Ústí nad Labem je jako silná stránka města hodnocena přítomnost cyklistické stezky podél Labe, naopak jako slabá stránka je hodnoceno nedostatečné napojení na síť stezek pro pěší a cyklisty.

3.3.Realizační plán Programu aktivní politiky

Dokument „Strategický rámec Programu aktivní politiky města Ústí nad Labem do roku 2006 včetně rozvojových projektů“ byl zpracován jako finální výstup projektu „Realizační plán

programu aktivní politiky města Ústí nad Labem do roku 2006“. Smyslem dokumentu je zachytit střednědobé strategické záměry a výhledy programu aktivní politiky města Ústí nad Labem v kontextu priorit a opatření základních programových dokumentů ČR a navrhnout postup přípravy místních rozvojových projektů přispívajících k naplnění a uskutečnění vytyčených záměrů.

První, strategická, část je věnována formulaci střednědobých záměrů a výhledů programu aktivní politiky města Ústí nad Labem. Vychází především ze selekce dílčích kapitol „Strategie rozvoje města Ústí nad Labem do roku 2006“ projednané Radou i Zastupitelstvem města v roce 2002, aktualizované o zjištění SWOT analýzy města uskutečněné v prosinci 2003 a dalších rozvojových dokumentů vypracovaných během posledních let. Druhá, projektová, část identifikuje rozvojové projektové záměry města, které provazují strategické výhledy města s prioritami a opatřeními programů Evropské unie. Rozvojové projektové záměry byly generovány zčásti na základě odborných diskusí nejrůznějších zájmových skupin ve městě a zčásti jako výsledek plánovacích procesů jednotlivých složek Magistrátu města Ústí nad Labem a dalších ústeckých subjektů. Třetí, implementační, část stanovuje klíčové faktory úspěchu identifikovaných rozvojových projektových záměrů a navrhuje dílčí kroky pro přípravu projektů a jejich uplatnění ve vztahu k vytipovaným vnějším finančním zdrojům.

Součástí jsou konkrétní projekty:

- Stržovický vrch – cyklostezky
- Cyklostezka Ústí nad Labem – Děčín -, UČS 1 – Mariánský most – Střekov Loděnice
I. Etapa

Finanční zdroj na realizaci projektů – SROP.

3.4. Archimedes Civitas

ARCHIMEDES je projekt snažící se řešit problémy středně velkých evropských měst a dává si za úkol vytváření ekologicky udržitelných, bezpečných a energeticky účinných dopravních systémů. Cílem projektu je představení inovativních, ucelených a ambiciózních strategií k zajištění ekologické, energeticky účinné a udržitelné městské dopravy a tím omezit negativní dopad na životní prostředí. Snahou skloubení nástrojů politiky a různých provozních, technických a organizačních opatření je dosažení bezpečnějšího a pohodlnějšího cestování pro obyvatele města. V současnosti projekt probíhá ve městech Aalborg (Dánsko), Brighton & Hove (Velké Británie), Donostia – San Sebastián (Španělsko), Iasi (Rumunsko), Monza (Itálie) a Ústí nad Labem (ČR).

Projekt ARCHIMEDES řeší problematiku v následujících oblastech:

- zvýšení energetické efektivity v městské dopravě
- zvýšení bezpečnosti provozu v městských oblastech
- snižování emisí CO₂, znečišťujících látek a hluku z dopravy
- zkvalitnění a zefektivnění činností v oboru městské dopravy

V rámci projektu Archimedes Civitas byl vypracován i BYPAD audit města.

4. Proces BYPAD auditu

Proces BYPAD auditu byl zahájen ve spolupráci s Odborem dopravy Magistrátu města Ústí nad Labem. Ve spolupráci s pracovníky tohoto odboru byly shromažďovány informace o současném stavu cyklo dopravy ve městě a byli osloveni zástupci politické reprezentace města, úředníků zodpovědných orgánů města a zástupců cyklistů k ustanovení pracovního týmu BYPAD.

Členové pracovního týmu BYPAD:

Bc. Jan Řeřicha - náměstek primátora

Bc. Zuzana Kailová - náměstkyně primátora

Ing. Petr Urban

Ing. Vladimír Budínský

Ing. Zdeněk Kužel

Bc. Sven Czastka - odbor strategického rozvoje

Bc. Alena Románová - odbor strategického rozvoje

Ing. Dalibor Dařílek - odbor dopravy

Ondřej Fábera - Nadace Partnerství

František Bjalek - Ústecký parlament dětí a mládeže

Miroslav Konopásek - SK Cyklotour Ústí nad Labem

V rámci procesu BYPAD auditu proběhla celkem tři pracovní jednání týmu, jejichž hlavní náplní bylo:

- dne 23. 9. 2009 – seznámení s procesem a cíly BYPAD auditu, individuální vyplnění dotazníků
- dne 18. 11. 2009 – consensus meeting, akční plán
- dne 28. 4. 2010 – odsouhlasení akčního plánu

Současný stav cyklopolitiky byl vyhodnocen na základě samostatného hodnocení dotazníku členy týmu. Dotazník je složen z 18 otázek rozdělených do 9 modulů. Dohromady tyto moduly dávají celkový přehled o cyklistické politice města.

Hodnocení probíhalo v úrovních od 0 do 4 bodů (0 je nejhorší, 4 nejlepší) pro každou otázku dle toho, jaký přístup je dle hodnotitele nejlépe vystihující/charakteristický pro město v dané oblasti.

Jednotlivé úrovně:

Obrázek 10: Úrovně hodnocení



Úroveň 1: Účelově orientovaný

Princip hasičského útvaru: Jsme aktivní, pokud hoří - tak dlouho jak je potřeba a pouze tam, kde je potřeba.

Na této úrovni existuje určitá forma cyklistické politiky, ale pouze v minimálním rozsahu. Cyklistická politika je omezena především na řešení problémů. Kvůli úzkému náhledu na cyklistickou politiku jsou opatření zaměřena pouze na infrastrukturu či bezpečnost na silnicích v určitých oblastech. Je zde minimální či nízká úroveň kvality cyklistické politiky, která je charakterizována:

- nízkými a nepravidelnými rozpočtovými prostředky;
- nízkým (pokud alespoň nějakým) politickým závazkem;
- nízkým (pokud alespoň nějakým) počtem úředníků s nízkou kvalitací, bez kompetencí či angažovanosti;
- omezenou komunikací;
- neformálními strukturami a dohodami;
- spíše nahodilým dosahováním určité úrovně kvality a záleží pouze na individuálním úsilí.

Pokud není dosaženo ani jedné charakteristiky z úrovně jedna, neexistuje zde prakticky žádná úroveň kvality.

Úroveň 2: Izolovaný přístup

Princip Robinsona Crusoe: Děláme svoji práci nejlépe, jak dokážeme (avšak bez zřetele na to, co dělají ostatní).

Existuje zde cyklistická politika, která ovšem není zapracována v obecné dopravní politice a není ani koordinována s územní politikou, zdravím či životního prostředí. Na druhé úrovni je již cyklistická politika zavedena, je ale izolována od ostatních politických oblastí jako je mobilita, územní plánování a životní prostředí. Dobrá infrastruktura je hlavní výsadou této úrovně politiky, ačkoliv jsou zde prováděny ještě další doplňkové činnosti. Cyklistická politika je charakterizována:

- určitou úrovní využívání dat mobility a znalostí potřeb a priorit cyklistů;
- určitými obecnými zásadami, ovšem pouze málo z nich je zavazujícího či povinného charakteru;

- protože cyklistická politika není koordinována s ostatními politickými oblastmi, rozhodnutí mohou být vydávána ostatními resorty, což je ovšem kontraproduktivní vzhledem ke zdokonalování cyklistiky;
- faktem, že kontinuita cyklistické politiky není zaručena.

Úroveň 3: Zaměření na systém

Táhneme za jeden provaz: Usilujeme o optimalizaci cyklistického systému a spolupráci s několika partnery.

Cyklistická politika je považována za systém, který je integrován do obecné politiky mobility. Politická vůle k podpoře využívání jízdních kol je vyjadřována přijímáním apolitických rozhodnutí za účelem vytvoření sofistikované cyklistické politiky a přidělením dostatečného počtu pracovníků a prostředků. Je zde také politická podpora od různých odpovědných politiků. Cyklistická politika se skládá ze široké palety různých opatření (např. infrastruktura, řízení mobility, služby, kampaně, informace, vzdělávání a infrastruktura). Mnoho partnerů se podílí a vzájemně spolupracuje na implementaci cyklistické politiky.

Cyklistická politika je charakterizována:

- tendencí k dlouhodobému plánování, ale stále projektově orientovanému;
- systematickým zohledňováním potřeb uživatelů;
- množstvím kvalitních dat, které tvoří pevný základ cyklistické politiky;
- pevným rozpočtem, avšak nikoli dlouhodobě zabezpečeným;
- existencí společných projektů, což vytváří formální partnerství mezi jednotlivými subjekty (např. jinými resorty, školami, zaměstnavateli, zdravotnickými organizacemi).

Úroveň 4: Integrovaný přístup

Vítězný tým: Cyklistická politika je permanentním úkolem. Průběžně ji zdokonalujeme a spolupracujeme se strategickými partnery.

Cyklistická politika je považována za nepřetržitý proces se silnou vazbou na ostatní oblasti politiky města (např. životní prostředí, zdraví, zaměstnanost, ekonomika, atd.). Opatření k podpoře cyklistiky jsou doplňována omezeními automobilové dopravy. Ukazatele kvality jsou brány jako politické nástroje. Cyklistická politika je určována především politiky a je charakterizována dobrým vedením, pravidelným a dostatečným přiřazováním zaměstnanců a prostředků a komplexní odborností v této oblasti na místní a regionální úrovni. Kromě

politické podpory je cyklistická politika charakterizována systematickou sítí a strategickými partnery. Ti napomáhají tvorbě synergických efektů díky výměně názorů, znalostí a zkušeností s externími partnery - jak horizontálně (tj. s ostatními městy, veřejnými subjekty, partnerstvím soukromého a veřejného sektoru), tak i vertikálně (tj. s nadřízenými orgány). Cyklistická politika je charakterizována:

- dostupností kvalitních dat a hlubokou znalostí potřeb uživatelů;
- kvalitními opatřeními založenými na schválených standardech kvality jednotlivých opatření;
- sítěmi, které pokrývají celé místní / regionální oblasti;
- systematickým hodnocením a monitorováním strategií, programů a projektů;
- implementací mechanismů zaručujících kontinuitu cyklistické politiky;
- dostatečným a pravidelným zásobením financemi;
- přístupem spolupráce jednotlivých sektorů;
- systematickým vytvářením sítí;
- strategickým partnerstvím.

4.1. Výsledky

Výsledky auditu odpovídají o cyklistice ve městě a její podpoře. Cyklisté jsou vnímáni na shodné úrovni jako každá jiná zájmová skupina obyvatel. Bohužel díky napjatému rozpočtu města není možné výrazně podporovat či zlepšovat současný stav.

Hodnocení cyklopolitiky je založeno na ohodnocení jednotlivých částí cyklopolitiky města členy pracovní skupiny a konsensu na úrovni hodnocení. Pro výpočet celkového BYPAD-skóre bylo dle metodiky využito koeficientů (váhových faktorů) pro každý modul. Tyto váhové faktory dávají vyšší význam akčním modulům (60%), nižší plánovacím modulům (35%) a nejnižší váhu hodnotícím modulům (5%).

Celkové BYPAD-skóre je poté součtem skóre všech vážených hodnocení modulů.

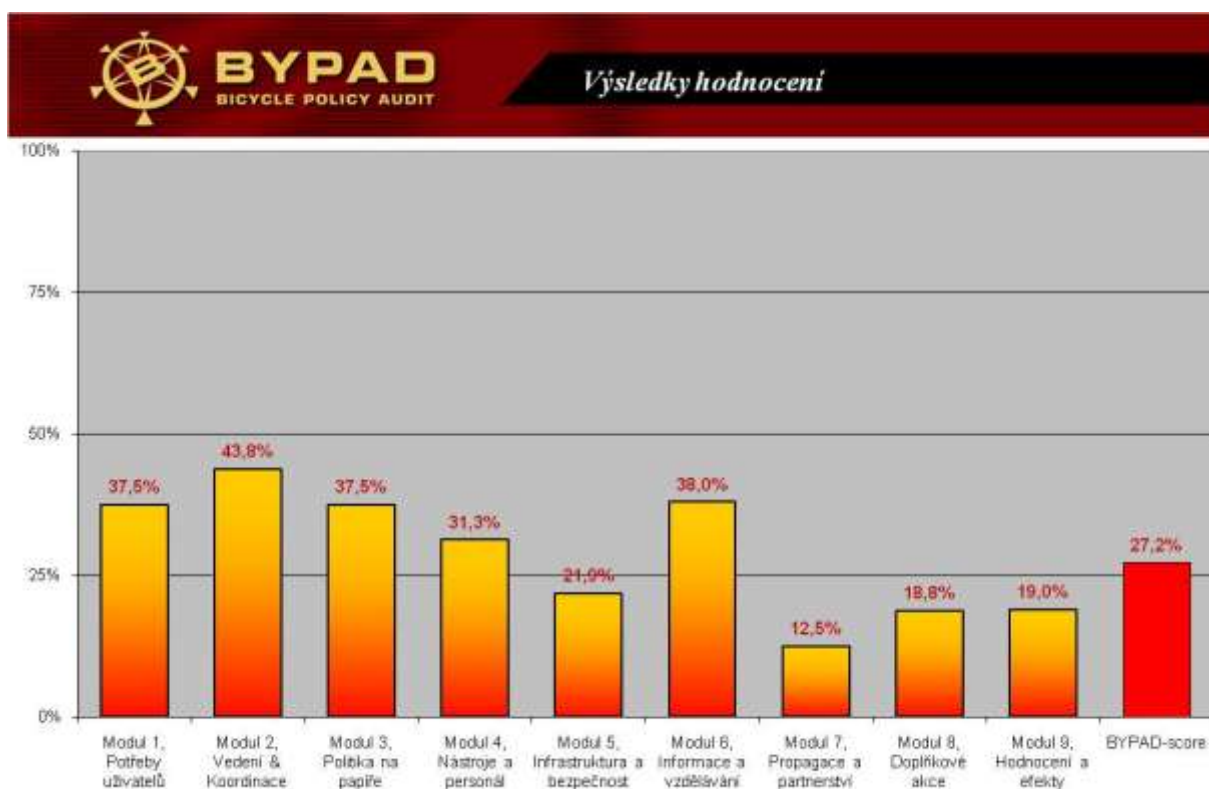
$$BYPAD - skóre = \sum_i^9 Skóre_modul_i \times váhový\ koeficient_i$$

Celkové BYPAD-skóre vypovídá o kvalitě skutečné cyklistické politiky města.

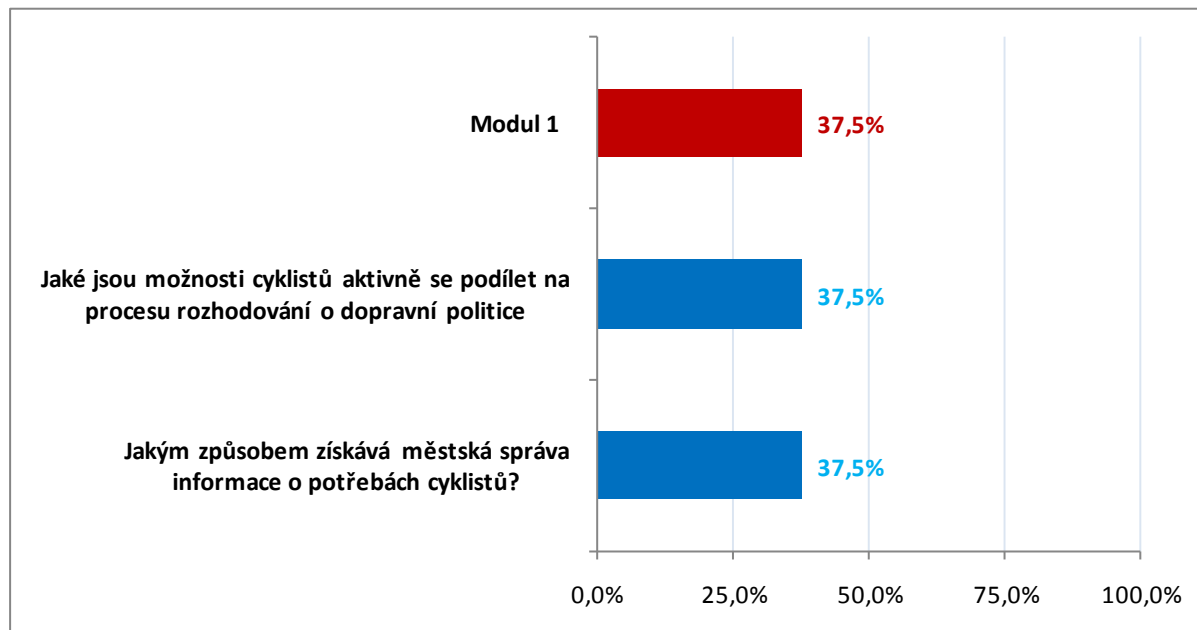
Celkové hodnocení města BYPAD je na úrovni 1,1 (nevážené skóre 1,2) což je na úrovni 27,2%. Cyklopolitika města má tedy velký potenciál pro zlepšení.

Hodnocení v jednotlivých modulech je uvedeno v následujícím grafu.

Graf 4: Výsledky hodnocení v jednotlivých modulech



Modul 1, Potřeby uživatelů



Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

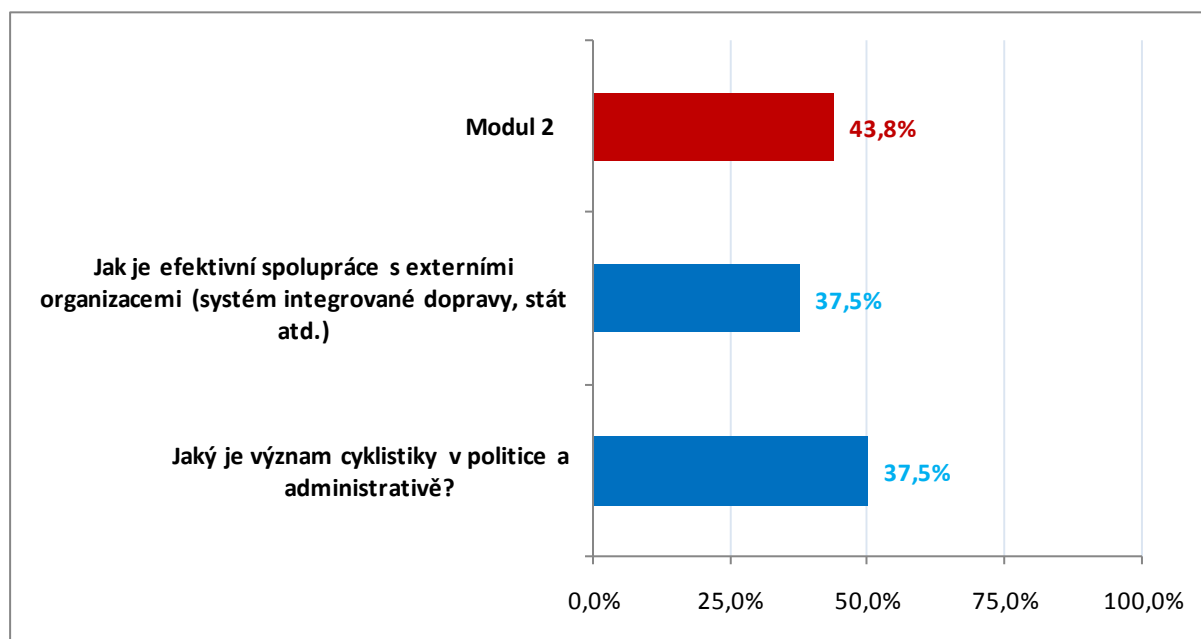
V současnosti jsou potřeby uživatelů získávány omeze a účelově, cyklisté se mohou zapojit do procesu přípravy dopravní politiky.

Opatření:

- pravidelné sčítání cyklistů ve významných profilech,
- dotazníkový průzkum s využitím městského a obvodních webů a zpravodajů,
- spolupráce se zájmovými organizacemi cyklistů,
- více získávat informace nejen od cyklistů, ale i od in-linistů a dalších uživatelů cyklostezek a to formou dotazníků, pravidelných setkání apod.,
- spolupráce se zájmovými sdruženími; zařízeními pro děti a mládež; tyto skupiny jsou nejčastějšími uživateli kol a znalci místního prostředí a je možné získávat nové podněty,
- propojení orgánů správy s cyklistickými kluby,
- návrh kulatého stolu,
- veřejné projednání dopravních staveb již ve fázi rané přípravy,
- stanovení konkrétní odpovědné osoby uvnitř městského aparátu (správce komunikací), která bude mít projekty k dispozici a bude je připomínkovat z hlediska potřeb cyklistů,
- zájem veřejnosti nebyl dosud na tuto problematiku orientován; to by mělo být prvním krokem v této oblasti - následně je potřeba zájem udržovat a přizívat,

- účast zástupců klubů na projektech a návrzích cyklostezek.

Modul 2, Vedení & Koordinace



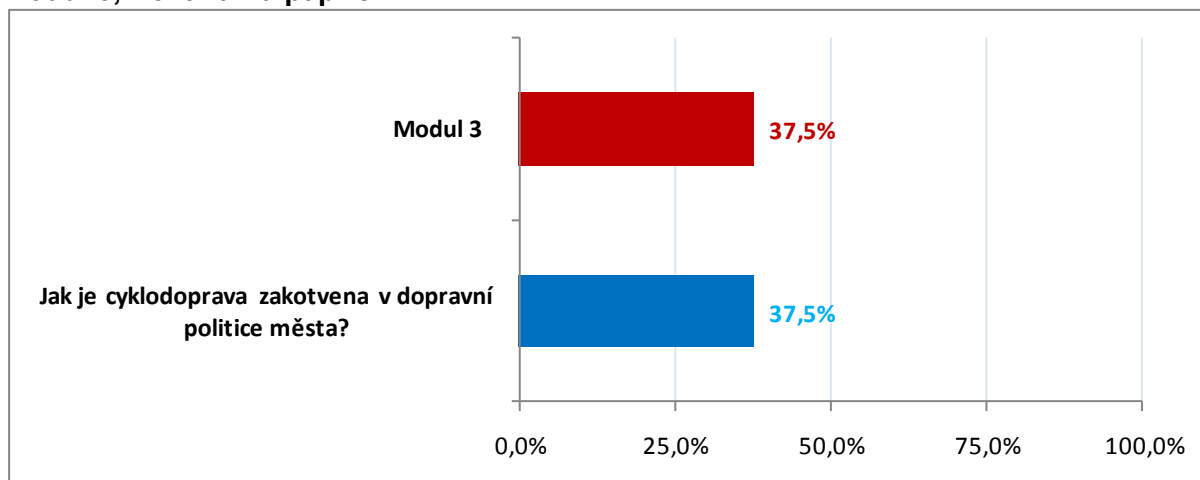
Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

Cyklistika jako zdravý, ekologický způsob dopravy a využití volného času je podporována, spolupráce s externími organizacemi probíhá na konkrétních projektech rozvoje. Integrovaný systém dopravy není ve městě, ani v kraji zaveden.

Opatření:

- ustanovit městského cyklokoordinátora, cyklokoordinátor by měl pravidelně a aktivně spolupracovat s dopravci (DPMÚ) a odborem dopravy Ústeckého kraje
- zvýšit propagaci cyklistiky
- ÚnL je členité město, bylo by velmi vhodné umožnit (alespoň mimo špičku) přepravu jízdních kol v MHD,
- pokusit se nalézt spojovací cyklotrasy přes centrum, nebo alespoň realizovat značení (navádění) na cyklotrasy a cyklostezky,
- zavedení IDS by měl být v městě s morfologií ÚnL diskutován jako jeden z předních,

Modul 3, Politika na papíře

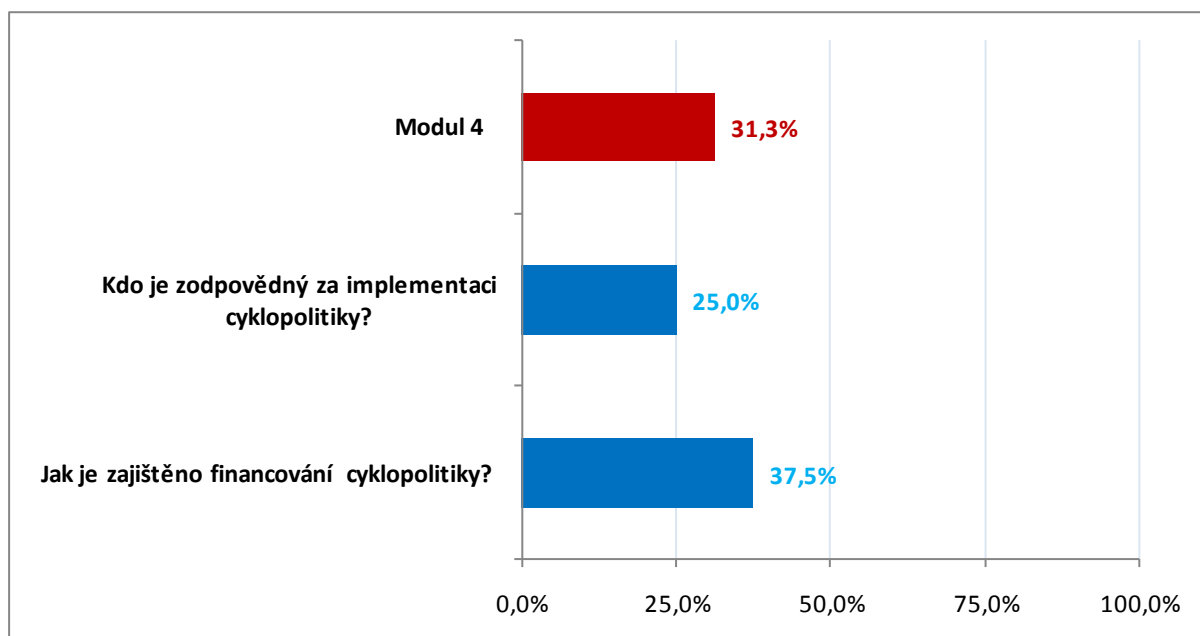


Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

Cykloprava je zahrnuta v hlavních rozvojových dokumentech města a v jeho politice, kde se většinou omezuje na deklaraci její podpory a odvolává se na obtížný terén města a nízké používání jízdních kol. Chybí politika rozvoje cyklistiky jako celku.

- dopravní politiku města v této oblasti je nutné přepracovat,
- vyšší informovanost města o potřebách cyklistů.

Modul 4, Nástroje a personál

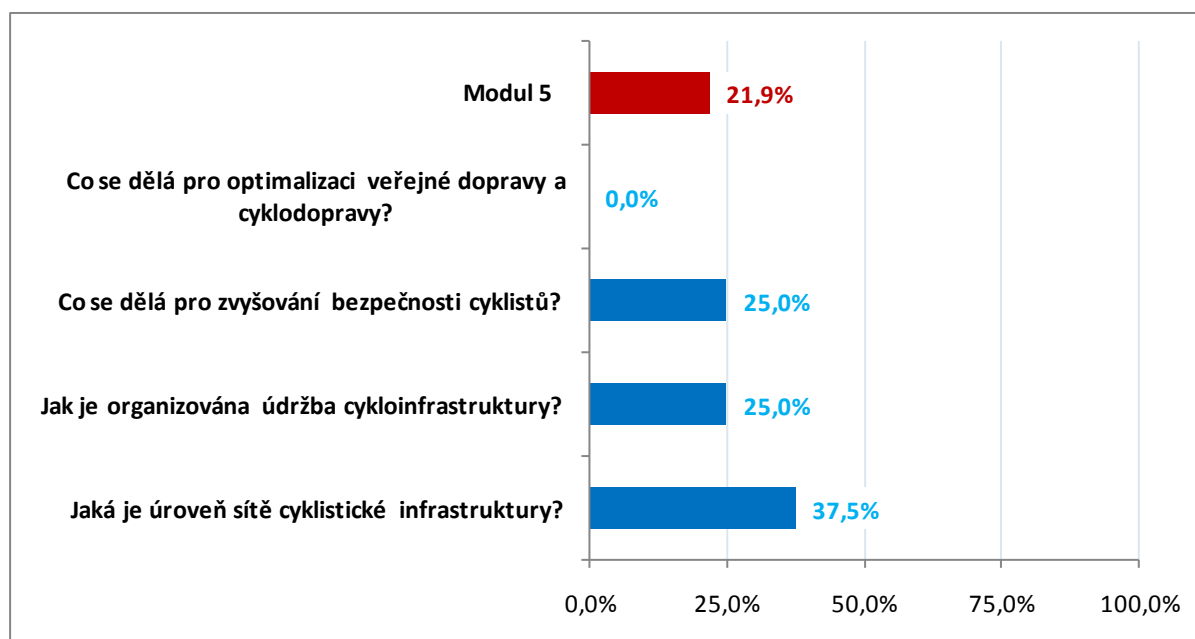


Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

Ve městě není ustanovena osoba zodpovědná za rozvoj cyklistiky. Projekty se řeší ad-hoc. Financování rozvoje cyklistiky je realizováno prostřednictvím omezeného rozpočtu Odboru dopravy magistrátu města, pokud je to možné, hledají se finanční prostředky na jednotlivé projekty v programech EU, SROP apod.

- bylo by vhodné vyčlenit stálou (alespoň minimální) částku v rozpočtu města na rozvoj cyklistické infrastruktury, některá opatření nejsou drahá (cyklopruhy, stojany),
- je třeba ustavit městského cyklokoordinátora s odpovídajícími pravomocemi a přístupem k potřebným informacím,
- větší spolupráce mezi zainteresovanými odbory města.

Modul 5, Infrastruktura a bezpečnost



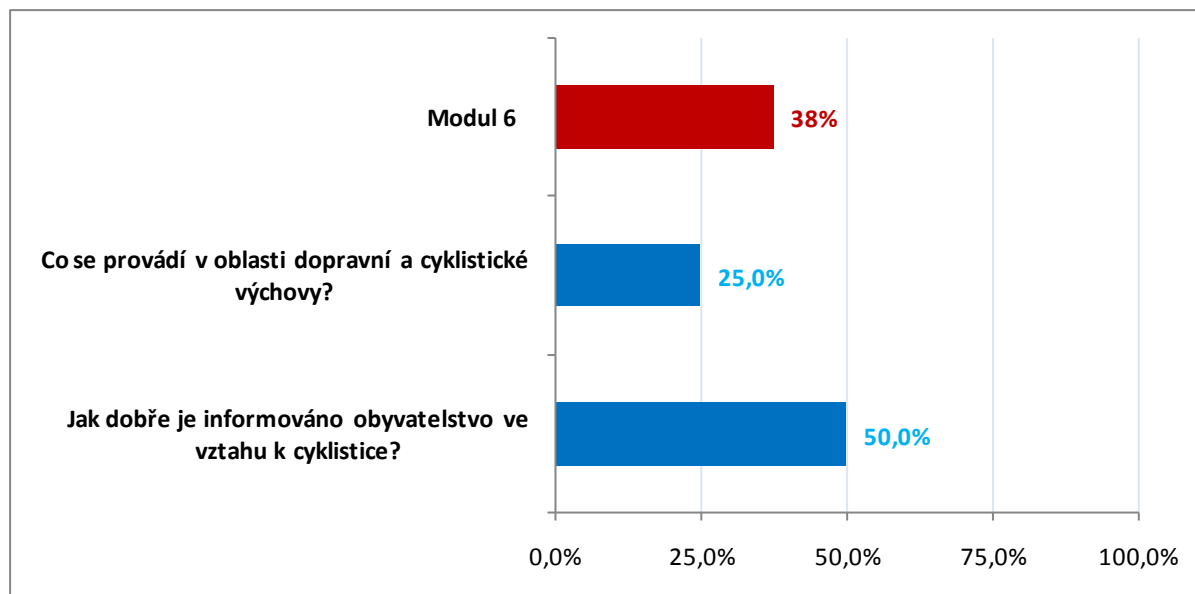
Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

Ve městě je pouze 1 hlavní trasa (Labská - pravý břeh), kdy její souvislost je narušena (schody, převýšení). Chybí základní mobiliář a cyklostojany, a to i u městských budov (kde budou v průběhu roku umístěny), u železničních stanic a zastávek MHD. Velmi je omezeno využívání MHD cyklisty, v letních měsících jsou v provozu 2 linky cyklobusu. Město není napojeno na okolní cyklistickou infrastrukturu a chybí její vedení do/přes centrum města. Údržba je realizována v rámci běžné údržby chodníků a komunikací (v zimě se údržba cyklotras téměř neprovádí). Stav stávající infrastruktury se zhoršuje vlivem nedostatečné

údržby, což může mít vliv na bezpečnost uživatelů (výtluky, stav vodorovného značení, přejezdy/přechody). Ve městě probíhá každoročně týden mobility, není dostatečně a systematicky využíváno opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů (zóny 30 apod.).

- postupně vybudovat stezku i na levém břehu a podél Bíliny a dále alespoň cyklopruhu podél hlavních městských komunikací ve směru Bukov, Klíše, sídlištní třídy,
- dovybavit městské budovy kvalitními cyklo stojany,
- v oblasti údržby zavést systém zjišťování závad (komunikace s uživateli), kontrola realizace požadavků,
- systematicky rozvíjet infrastrukturu je třeba rozvíjet i s ohledem na nebezpečná místa a nehodovost cyklistů,
- umožnit přepravu kol v prostředcích MHD,
- Umístit stojany na kola u obchodů, na zastávkách MHD a vlakovém nádraží. Podporovat rozvoj služeb pro cyklisty.

Modul 6, Informace a vzdělávání

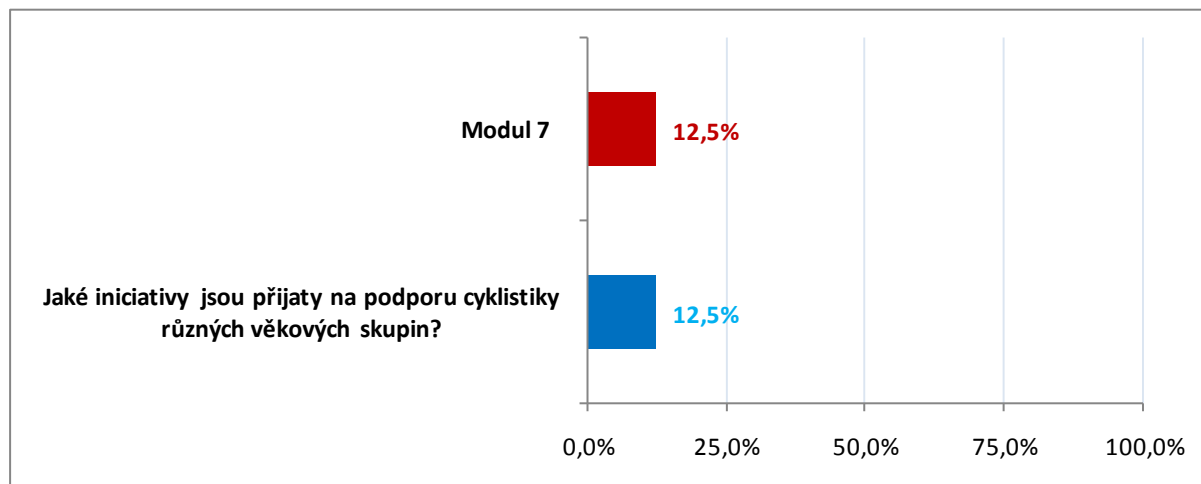


Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

Dopravní výchova probíhá v rámci výuky na základních školách a na dopravních hřištích ve spolupráci s městskou policií. Každoročně je pořádána soutěž mladých cyklistů. Informace jsou přístupné částečně na webových stránkách města a dalších zájmových organizací. Informace jsou však vesměs zaměřeny na rekreační cyklistiku (tipy na výlet, turistické cíle apod.)

- vytvořit portál se seznamem cyklistických služeb a doporučenými trasami po území města od aktivních cyklistů,
- informační materiály vydávat se zaměřením i pro denní dojíždku,
- lépe zapojit organizované skupiny cyklistů.

Modul 7, Propagace a partnerství

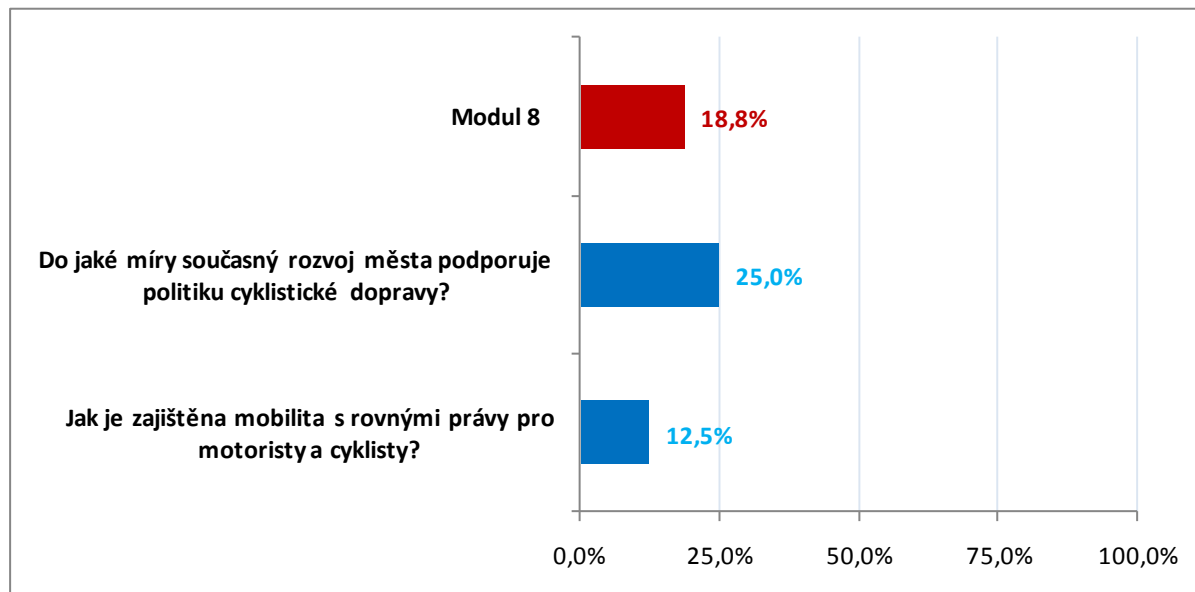


Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

V současnosti se aktivity zaměřují na téměř výhradně mládež. Propagace cyklistiky je zaměřena na její sportovní a rekreační využití. Chybí základní síť cyklotras/cyklostezek pro bezpečné napojení na okolní síť, centrum města, škol, sportovních, kulturních a turistických cílů, což je podmínkou pro vyšší využití cyklodopravy.

- nutné vybudovat alespoň základní infrastrukturu,
- více akcí spojených s cykloturistikou,
- propagace cyklistiky pro denní dojíždka,
- zapojení větší skupiny obyvatel do nabízených projektů.

Modul 8, Doplnkové akce

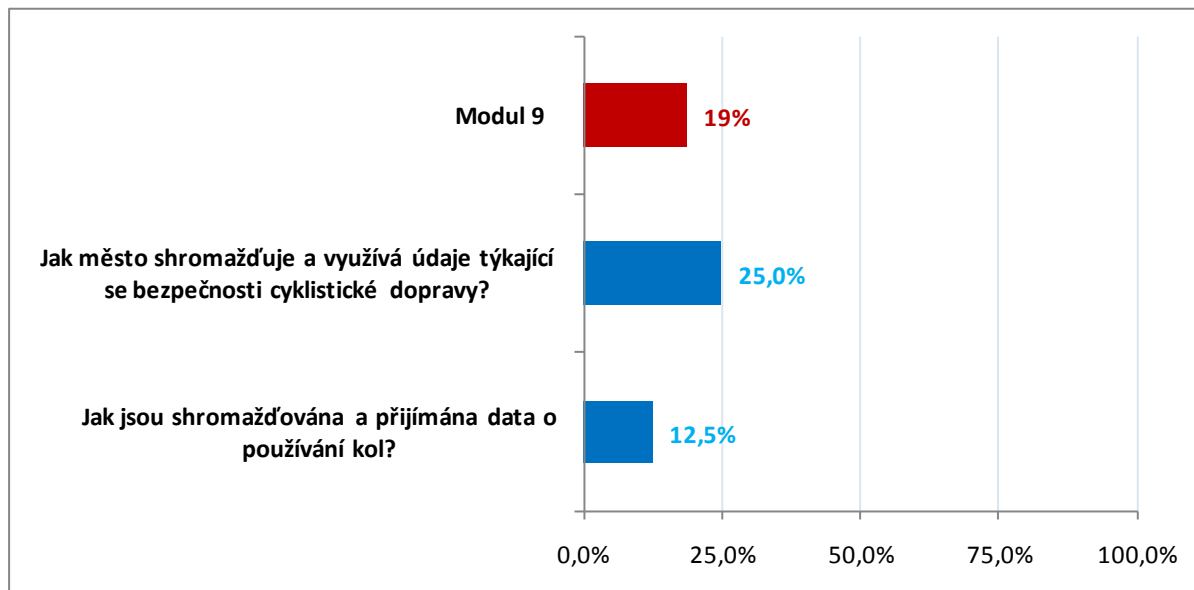


Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

Mobilita cyklistů je do jisté míry ztížena neexistencí ucelené sítě - propojení cykloinfrastruktury a chybějící cykloinfrastrukturou v centru města. Komplikace způsobuje i nedostatečné nebo nevhodné dopravní značení (například umístění dopravních značek "Zákaz vjezdu všech vozidel" v centru místo značek „Zákaz vjezdu motorových vozidel“).

- umožnění cyklistům přístup do centra města – odstranění nevyhovujícího dopravního značení,
- zapojení expertů (dopravní ing., architekti) se zkušenostmi s cyklodopravou, jejich zapojení již při výběru variant řešení,
- propojit infrastrukturu v hlavních směrech,
- stanovit zodpovědné osoby s pravomocemi (cyklokoordinátor).

Modul 9, Hodnocení a efekty



Zhodnocení modulu a doporučení týmu na opatření:

Průzkumy využívání kol jsou nahodilé. Data o nehodovosti jsou statisticky zjišťována, ale není s nimi dále intenzivně pracováno.

- Provádět průzkumy, dotazníky
- Provádět mapování nehodových míst, která by následně měla být prioritně řešena (pokud to je možné) nebo alespoň provizorně (pokud je cílový stav finančně náročný)

4.2.Prioritizace opatření

Z provedeného auditu je možné přímo odvodit opatření, jejichž realizací dojde ke zlepšení cyklopolitiky v jednotlivých oblastech i jako celku. Vzhledem k nízké úrovni cyklopolitiky ve městě je velký potenciál ke zlepšení, avšak bude potřeba vynaložit velké úsilí i finanční prostředky. Proto je nutné opatření prioritizovat. Některá opatření lze však realizovat bez vysokých osobních a finančních nároků a lze je realizovat v rámci běžného chodu městské správy.

Všeobecně cyklopolitika města měla:

- posílit jistoty a bezpečí cyklistů a jejich okolí při jízdě na kole;
- napomoci masivnímu rozvoji cyklopropravy pro denní užití;
- vytvořit prostor pro vybudování husté sítě cyklostezek a cyklotras po celém území města Ústí nad Labem s vazbou na okolní obce s přispěním fondů SFDI, krajského a městského rozpočtu a Evropské unie;

- obyvatelům poskytnout dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevňování jejich zdraví;
- denní jízdou na kole zásadně přispět k prevenci civilizačních chorob;
- přispět ke zkvalitnění životního prostředí;
- poskytnout doplňující vzdělání obyvatelům, včetně dalších informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o udržitelném rozvoji, o zdravém životního stylu a o nových podnikatelských možnostech;
- přispět k rozvoji cestovního ruchu;
- poskytnout veřejnosti příležitost aktivně se zapojit do realizace i aktualizace cyklistické politiky a rozvoje informací a služeb.

Nejvyšší prioritou je **ustanovení městského koordinátora**, který bude zodpovídat za naplňování dalších opatření akčního plánu, naplňování a zlepšování cyklopolitiky.

Prioritními jsou dále opatření v oblastech:

- Nástroje a personál - Financování
- Infrastruktura a bezpečnost - Výstavba a doplnění sítě komunikací
- Bezpečnost cyklistů
- Opatření v modulu Propagace a partnerství
- Doplňkové akce
- Hodnocení a efekty

5. Přílohy

Příloha 1 - Akční plán