

Plán rozvoje cyklistické dopravy v Chicagu do roku 2015

Shrnutí

Plán rozvoje cyklistické dopravy do roku 2015 je vizí města Chicaga, aby se cyklistická doprava stala integrální součástí každodenního života 3.největšího města USA. Tento plán navrhuje celou řadu projektů, programů a postupů na příštích deset let, které povedou ke zvýšenému používání kola coby praktického, neznečišťujícího a cenově dostupného dopravního prostředku.

Cíle plánu

Plán má dva obecné cíle:

- Zvýšení používání jízdních kol, aby 5 procent všech cest do pěti mil bylo vykonáno jízdními koly.
- Snížení úrazů cyklistů o 50 procent oproti současnému stavu.

Plán je rozdělen do osmi kapitol, z nichž každá má specifický cíl:

1. Vytvoření takové sítě cyklostezek a cyklotras, která bude sloužit všem obyvatelům Chicaga a jednotlivým čtvrtím.
2. Vytvoření ulic přátelských k cyklistům tak, aby všechny ulice v Chicagu byly bezpečné a pohodlné pro jízdu na kole.
3. Parkování kol – vybudování krátkodobých i dlouhodobých možností k parkování jízdních kol po celém Chicagu.
4. Intermodalita – vytvoření pohodlného propojení mezi používáním jízdního kola a jednotlivými prostředky MHD.
5. Vzdělávání cyklistů, řidičů a široké veřejnosti o bezpečnosti jízdy na kole a o výhodách cyklistiky.
6. Marketing a propagace – zvýšení podílu cyklistiky prostřednictvím cíleného marketingu a propagace zdravého životního stylu.
7. Vymáhání práva a analýza nehod cyklistů – zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím efektivnějšího vymáhání práva a podrobné analýzy nehod s účastí cyklistů.
8. Cyklo mesengeři – zvýšení podílu cyklo messengerů, zlepšení jejich pracovních podmínek a jejich image ve společnosti.

Kapitola 1

Sít' cest pro cyklisty

“Cesty pro cyklisty” jsou ulice a stezky navržené speciálně pro jízdu na kole. Přinášejí cyklistům pocit pohodlí z jízdy, ať už se jedná o ulice, po kterých jezdí i nákladní auta nebo o

cyklostezky vedoucí mimo ulice. Průzkumy shodně nasvědčují, že zřizování cyklostezek a cyklotras je nejefektivnějším způsobem rozvoje cyklistiky.

Vize tohoto plánu je vytvoření osmiset kilometrové sítě cest pro cyklisty v Chicagu, která by byla srovnatelná s nejlepšími světovými příklady. Je tedy nutné, aby tato síť byla **rozsáhlá, atraktivní a vhodně umístěná**. Cyklisté si tak všimnou kvality návrhu, stavebního provedení a údržby. Navíc se budou cítit bezpeční a ocení, že si **Chicago cyklistů váží a vítá je**.

Tento plán nerozlišuje mezi cestami pro cyklisty používanými převážně k dojíždění nebo za účelem rekreace. Mnoho tras, které se v první řadě mohou zdát rekreační, jsou používány k dojíždění a naopak. Navrhovaná síť cest pro cyklisty bude sloužit cyklistům všech kategorií a schopností.

Tato kapitola představuje šest cílů, které si dávají za úkol vytvořit navrhovanou síť cest pro cyklisty. Až bude tato **síť kompletní**, bude **dostupná** každému občanu Chicaga (v půl mílové vzdálenosti) a bude **procházet všemi městskými čtvrtěmi**. Zamýšlená síť rozšiřuje téměř 500 kilometrovou síť cest pro cyklisty, která se objevila v roce 1992 v Plánu rozvoje cyklistické dopravy do roku 2000, dále rozšiřuje 240km nových cyklistických pruhů a 400km značených tras doporučených plánem Ulice pro cyklistiku z roku 2000 a také rozšiřuje stezky začleněné v plánu Chicagské stezky z roku 2005. Následující tabulka shrnuje parametry současného a navrhovaného stavu sítě cest pro cyklisty:

Druh opatření	Km v roce 2005	Km v roce 2015
Pruh pro cyklisty	165	240
Pruh pro autobusy a cyklisty	1,5	5
Vyvýšený pruh pro cyklisty	0	8
Jízdní pruh, jehož sdílejí mezi cyklisty a automobily je odvozené od denní doby	1,5	8
Kombinované značení v pruhu	6	35
Značená trasa	246	384
Ulice s prioritou pro cyklisty	0	16
Stezka mimo ulici	80	104
Celkem	500	800

Pruhy pro cyklisty a značené cyklotrasy (první cíl) jsou budovány na nejvhodnějších ulicích pro jízdu na kole. Jsou to 1,5 až 2m široké koridory, na které je povolen vjezd výhradně cyklistům. Jsou obzvláště vhodné na hlavních ulicích a na ulicích, které sbírají dopravu z okolních ulic z důvodu vysokého objemu dopravy a také protože často bývají jedinými komunikacemi, které přemostují dálnice, vodní cesty a železniční tratě. Sedmdesát čtyři kilometry nových pruhů pro cyklisty je doporučeno k zhotovení do roku 2015. Taktéž je navrženo sto třicet šest km značených tras, z nichž mnoho povede po zklidněných ulicích, které jsou jinak příliš úzké k budování pruhů pro cyklisty.

Stezky mimo ulice (druhý cíl) jsou 3 až 5m široké cesty, které jsou fyzicky odděleny od

silnice a jsou určeny pro cyklisty, chodce, běžce a další. Výzkum ukazuje, že budování stezek poblíž obytných čtvrtí je jedním z nejefektivnějších způsobů podpory cyklistiky. *Plán chicagských stezek* (2005) představuje téměř 320 km stávajících a navrhovaných stezek. Současné stezky, včetně 29 mil dlouhé stezky Lakefront Trail vedoucí podél jezera Michigan, by nadále měly být vylepšovány a kde je to možné, být rozšířeny k uspokojení poptávky o ně.

Nové cesty pro cyklisty (třetí cíl) zkvalitňují celou síť cest pro cyklisty zavedením nových druhů cyklistických cest a zdokonalením řešení křižovatek. Navíc zahrnují barevně odlišené pruhy pro cyklisty, speciální vodorovné značení na ulicích, které jsou příliš úzké na to, aby se na nich pruhy pro cyklisty daly vyznačit, “ulice s prioritou pro cyklisty” na komunikacích s malou hustotou dopravy a další pokroková opatření.

Zřizování cest pro cyklisty do důležitých destinací (čtvrtý cíl), jako jsou školy, univerzity a nádraží doplňuje program Bezpečných cest do škol nastíněný v kapitole Vzdělávání a program Kola do dopravních prostředků popsany v kapitole Intermodalita. Další způsob, jak podpořit cyklistiku, představuje pomoc cyklistům při výběru bezpečné, pohodlné trasy (pátý cíl). Navrhované strategie zahrnují poskytování online interaktivních mapových podkladů, aby pro občany bylo snadné si vytvořit na míru šité mapy a také instalace informačních panelů o cyklistice na patřičných místech.

Údržba cest pro cyklisty (šestý cíl) je nutná k poskytování bezpečných, povzbudivých jízdních podmínek. Zvýšená péče o cesty pro cyklisty je navrhovaná včetně pravidelných prohlídek, čištění povrchu, péče o značení a o jeho obměnu, výměny povrchu ulic, opravy výmolů a výměny nebezpečných mřížek od kanálů.

První cíl

Přidat nové pruhy pro cyklisty a značené cyklotrasy.

Strategie

- 1.1 **Zřídít pruhy pro cyklisty doporučené *Plánem ulic pro cyklistiku*.** Padesát ze 200km nových pruhů pro cyklisty navržených v tomto plánu doposud nebylo zhotoveno. Kdekoliv je to možné, zřídít tyto pruhy jako součást jiných silničních projektů, aby se zvýšil počet kvalitních povrchů pro cyklisty, přičemž za stavební náklady se touto cestou ušetří.
 - 1.1.1 **Měřítko výkonnosti:** Zhotovit 16km pruhů pro cyklisty do roku 2007 a dalších 16km do roku 2010.
 - 1.1.2 **Příklady nejlepších řešení:** Chicago, IL; Philadelphia, PA; Portland, OR
- 1.2 **Zřídít pruhy pro cyklisty v místech, která nejsou zahrnuta do *Plánu ulic pro cyklistiku*.** Možnosti nových pruhů pro cyklisty existují nad rámec příkladů zahrnutých v Plánu ulic pro cyklistiku z roku 2000. Například mohou být vhodné při nové výstavbě, rekonstrukci silnic nebo pro spojení k novým stezkám. Kdekoliv je to možné, zřídít tyto pruhy jako součást jiných silničních projektů, aby se zvýšil počet kvalitních povrchů pro cyklisty, přičemž za stavební náklady se touto cestou ušetří.
 - 1.2.1 **Měřítko výkonnosti:** Vytipovat lokality do roku 2007. Zhotovit 40km pruhů pro

cyklisty do roku 2015.



- 1.3 **Zřídít kombinované pruhy pro autobusy a jízdní kola.** Vyhrazené pruhy pro autobusy a kola zajistí rychlejší autobusovou dopravu a bezpečnější cyklotrasy. V současné době jsou v Chicagu k vidění tři jízdní pruhy sdílené autobusy a cyklisty. Když budou mít tato opatření úspěch, je nutné zvýšit další iniciativu.



- 1.3.1 **Měřítko výkonnosti:** Vybudovat 2 až 3 kombinované pruhy pro autobusy a jízdní kola do roku 2008.
- 1.3.2 **Příklady nejlepších řešení:** Philadelphia, PA; Madison, WI; Tucson, AZ; Paříž, Francie
- 1.4 **Pokračovat ve značení cyklotras zahrnutých v *Plánu ulic pro cyklistiku*.** V roce 2005 bylo nainstalováno 240km speciálně navrženého značení, které cyklistům pomáhá s orientací kdykoliv dochází ke křížení cyklotras a informuje je o směru a vzdálenosti jejich cíle.
- 1.4.1 **Měřítko výkonnosti:** Vyznačit dalších 135km cyklotras do roku 2009.
- 1.4.2 **Příklady nejlepších řešení:** Chicago, IL; Portland, OR; Muenster, Německo

Možnosti financování

Federální a státní dopravní programy, včetně Programu zmírňování přetížení a ozdravování kvality ovzduší (the Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program), Programu povrchové dopravy (the Surface Transportation Program), Programu zkvalitňování dopravy státu Illinois (the Illinois Transportation Enhancement Program), Fondu odstraňování nebezpečí a daní z motorových pohonných hmot (the Hazard Elimination Fund); Ministerstvo dopravy státu Illinois; Odbor silnic okresu Cook; Odbor dopravy města Chicaga.

Druhý cíl:

Vybudovat nové stezky, zdokonalovat nynější stezky a zlepšovat přístup ke stezkám.

Strategie

Na vhodných místech stavět mimoúrovňová spojení, která propojí stezky a nabídnou bezpečná křížení rušných silnic. Udržovat bezpečný přístup po stezkách na silnice.

2.1



2.1.1 **Měřítko výkonnosti:** V roce 2006 vytipovat 3 – 5 prioritních lokalit mimoúrovňových spojení. Vybudovat je do roku 2015.

2.1.2 **Příklady nejlepších řešení:** Chicago, IL; Phoenix, AZ; Davis, CA

2.2 **Pravidelně aktualizovat plánování stezek, jejich architektonická řešení a konstrukční normy.** Všude, kde je to možné, by stezky měly být dostatečně široké, aby uspokojily všechny uživatele. Vhodné mohou být paralelně vedené hladké povrchy pro běhání.

2.2.1 **Měřítko výkonnosti:** Pravidelně aktualizovat plánování stezek Správou chicagských parků, jejich architektonická řešení a konstrukční normy. Zajistit, aby nové stezky města Chicaga a stezky Správy chicagských parků tyto normy v sobě obsahovaly.

2.2.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Portland, OR

2.3 **Zajistit, aby stezky, jejichž budování podmiňuje schválení nové výstavby, byly navrženy a postaveny podle odpovídajících norem.** Zajistit, aby stezky měly náležitou šířku a bezpečně se napojovaly k síti ulic a/nebo k již existujícím stezkám.

2.3.1 **Měřítko výkonnosti:** Uplatnit normy stezek (poukázat na strategii 2.2.) a vytvořit

proces monitorování do roku 2007.

2.3.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Calgary, AB

2.4 **Vybudovat okružní stezku a umožnit tak dlouhé volnočasové jízdy na kole v Chicagu.** Propojením stávajících stezek a, kde je to nutné, i využitím ulic, poskytnout cyklistům možnost dlouhých vyjížděk na kole, aniž by museli opustit město. Propojit stezky se sousedními městy.

2.4.1 **Měřítko výkonnosti:** Vybudovat minimálně 50 mílový okruh Chicagem coby stezku do roku 2008; přemístit trasy vedoucí po ulicích na nově budované stezky.

2.5 **Zřídít síť Zelených stezek/Greenways doporučené v Plánu chicagských stezek.** Tento plán počítá se 40 stávajícími a možnými Greenways. Prioritní projekty zahrnují spojku 130. ulice, stezku parkem Marquette (Marquette Park Trail), stezku podél řeky Calumet (Calumet River Trail), stezku po zrušené železnici v údolí Skokie (Valley Line), stezku po zrušené železnici Bloomingdale (Bloomingdale Line), ulice s prioritou pro cyklisty a propojení stezky podél řeky Chicago (the North Branch Trail) s promenádní stezkou podél téže řeky (the North Branch Riverwalk). **Zřídít Greenways na opuštěných železničních tratích, podél břehů vod, zelených koridorů, na pozemcích s vedením potrubí, telefonních a elektrických kabelů apod.** Zajistit, aby nové stezky zajišťovaly bezpečná, přímá spojení k síti cest pro cyklisty vedené po ulicích a, kde je to možné, do sousedních měst.

2.5.1 **Měřítko výkonnosti:** Zřídít 3 – 5 nových stezek do roku 2015.

2.5.2 **Příklady nejlepších řešení:** Minneapolis, MN; Portland, OR; Calgary, AB

2.6 **Vybudovat nové stezky, zdokonalení stezek a nové přípojky na stezky doporučené ve Studii přístupu k jižní části stezky Lakefront Trail vedoucí podél břehu jezera Michigan a Strukturu plánů Správy chicagských parků.** Tyto studie představují 9km nových stezek, 2,5km pruhů pro cyklisty, 17 přípojek a 6 tras do Indiany. Mezi prioritní projekty patří značení přes McCormick Place; přípojky na 35., 41. a 43. ulici; zlepšení křížení Cornellový třídy u parku Midway Plaisance; a podjezd na 67. ulici. Zajistit, aby nové stezky poskytovaly bezpečná, přímá spojení k síti cest pro cyklisty vedené po ulicích a, kde je to možné, do sousedních měst.

2.6.1 **Měřítko výkonnosti:** Realizovat 20 – 30 ze 44 doporučených projektů do roku 2015.

2.6.2 **Příklady nejlepších řešení:** Minneapolis, MN; Portland, OR

2.7 **Zdokonalit a rozšířit stávající stezky.** Zlepšit současné stezky, aby splňovaly nejnovější normy (poukázat na strategii 2.2). Zvýšit bezpečnost v místech s vysokou nehodovostí. Zajistit, aby stezky poskytovaly bezpečná, přímá spojení k síti cest pro cyklisty vedené po ulicích a, kde je to možné, do sousedních měst. Všude, kde je to možné, by stezky měly být nepřerušované. Do prioritních projektů patří zlepšování a

rozšiřování stezky podél jezera Michigan (the Lakefront Trail), stezky podél řeky Chicago a promenádní stezky tamtéž (the North Branch Trail a the Riverwalk), stezky podél městského kanálu (the North Shore Channel Trail) a stezky podél řeky Des Plaines (the Des Plaines River Trail).

- 2.7.1 **Měřítko výkonnosti:** Zdokonalit nebo rozšířit stezky na 5 – 10 místech do roku 2015.

Možnosti financování

Federální a státní dopravní programy, včetně Programu zmírňování přetížení a ozdravování kvality ovzduší (the Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program), Programu povrchové dopravy (the Surface Transportation Program), Programu zkvalitňování dopravy státu Illinois (the Illinois Transportation Enhancement Program) a Grantový program cyklostezek a rekreačních stezek Ministerstva přírodních zdrojů státu Illinois (the Illinois Department of Natural Resources Bike Path Grant Program and Recreational Trails Program); město Chicago; poplatek za dopad na rozvoj volných prostranství ve městě Chicago (the Chicago Open Space Impact Fee); Správa chicagských parků; Správa přírodních rezervací okresu Cook; soukromý sektor.

Třetí cíl:

Použití novodobá řešení k rozšíření a zkvalitnění sítě cest pro cyklisty.

Strategie

Barevně odlišit povrch na vybraných úsecích cest pro cyklisty k upozornění řidičů a cyklistů na místa možných nehod a udělit cyklistům právo přednosti v jízdě.

Zvýšení viditelnosti cest pro cyklisty snižuje počet a závažnost nehod mezi motorovými vozidly a jízdami koly. Když budou mít tato opatření úspěch, je nutné zvýšit další iniciativu.

3.1



- 3.1.1 **Měřítko výkonnosti:** V roce 2006 vybudovat barevné pruhy pro cyklisty na 5 – 10 místech; v roce 2007 vyhodnotit jejich využívání.

- 3.1.2 **Příklady nejlepších řešení:** Kodaň, Dánsko; Offenburg, Německo; Portland, OR; Cambridge, MA

Instalovat speciální vodorovné značení na ulicích, které jsou příliš úzké na přidání pruhů pro cyklisty. Kombinované značení v pruhu informuje řidiče, kde lze zaparkovat (to jest blíže k obrubníku) a kudy jet, čímž se snižuje počet střetů s cyklisty (například sražení cyklistů otevíranými dveřmi aut).

3.2



3.2.1 **Měřítko výkonnosti:** Instalovat kombinované vodorovné značení v pruhu na 10 mílich ulic do roku 2006 a dalších 8 mílich do roku 2010.

3.2.2 **Příklad nejlepšího řešení:** San Francisco, CA

Instalovat značky, které upozorní řidiče a cyklisty, že cyklisté mohou používat celou šířku jízdního pruhu. Umístění této značky je vhodné, když jsou jízdní pruhy příliš úzké pro jejich bezpečné sdílení. Zabrání celého pruhu se cyklisté stanou viditelnějšími a odradí řidiče od riskantního předjíždění. Instalovat na ulicích, které jsou důležitými spojkami v síti cest pro cyklisty a, kde je to vhodné, v kombinaci s vodorovným značením. Když budou mít tato opatření úspěch, je nutné zvýšit další iniciativu.

3.3



3.3.1 **Měřítko výkonnosti:** Vyzkoušet značky na 10 – 25 místech do roku 2007.

3.3.2 **Příklad nejlepšího řešení:** San Francisco, CA

3.4 **Zvážit zřízení cest pro cyklisty na ulicích s regulovaným stáním v dopravní špičce.** Mnoho vynikajících ulic pro jízdu na kole má v čase dopravní špičky jeden jízdní pruh navíc, tudíž celodenní jízdní pruh pro cyklisty na nich nemůže být vybudován. “Jízdní pruhy, jejichž sdílejí mezi cyklisty a automobily je odvozené od denní doby,” se v současné době vyskytují na třech místech v Chicagu, poskytují široký jízdní pruh v hodinách dopravní špičky a pruh pro cyklisty s parkováním u krajnice po zbytek dne.

Měřítko výkonnosti: V roce 2007 vybudovat na 3 – 5 místech cesty pro cyklisty na ulicích s regulovaným stáním v dopravní špičce. Do roku 2008 vyhodnotit jejich účinnost.

3.4.2 **Příklady nejlepších řešení:** San Francisco, CA; Vancouver, B.C.

Zřídít vyhrazené levé a pravé odbočovací pruhy pro cyklisty. Vyznačená místa pro cyklisty na křižovatkách pomáhají snižovat počet nehod a střetů s řidiči.

3.5



3.5.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2007 zřídít vyhrazené odbočovací pruhy pro cyklisty na 3 – 5 křižovatkách a na dalších 10 – 25 křižovatkách do roku 2015.

3.5.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Eugene, OR

Na křižovatkách s velkým objemem cyklistické dopravy určit vhodnost předsunutých pruhů označujících místo zastavení. Tento model, také nazývaný “přihrádky pro kola /v ČR V19/” poskytuje cyklistům chráněný prostor před frontou stojících motorových vozidel na semaforech, který jim dává možnost být při rozjezdu na zelenou v čele a tím pádem i řidiči dobře viděni. Když budou mít tato opatření úspěch, je nutné zvýšit další iniciativu.

3.6

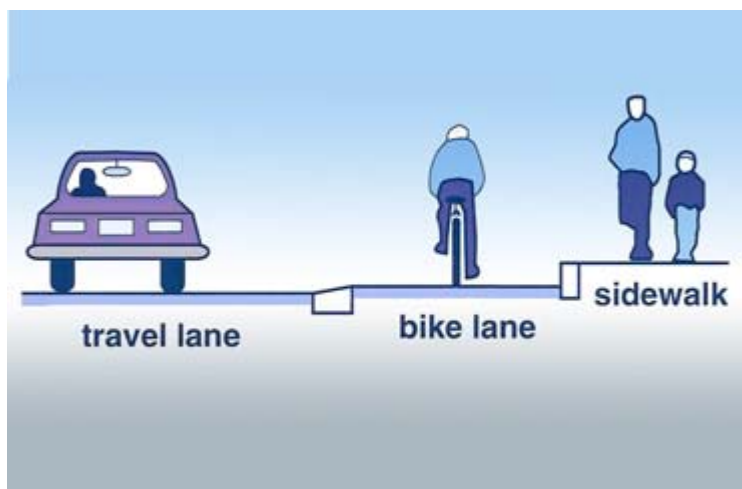


3.6.1 **Měřítko výkonnosti:** V roce 2006 určit vhodnost předsunutých pruhů. Jestliže se prokáží být vhodnými, do roku 2008 je vyzkoušet na 2 – 3 křižovatkách.

3.6.2 **Příklady nejlepších řešení:** Eugene, OR; Vancouver, B.C.; Cambridge, MA

3.7 **Na vhodných místech vybudovat vyvýšené pruhy pro cyklisty.** Vyvýšené pruhy pro cyklisty jsou mírně vyzvednuty nad úroveň vozovky, aby se zamezilo jejich používání

automobily, a tak jsou cyklisté i dobře chráněni. Když budou mít tato opatření úspěch, je nutné zvýšit další iniciativu.



- 3.7.1 **Měřítko výkonnosti:** V roce 2006 vytipovat 3 – 5 možných umístění. Do roku 2010 2 – 3 místa vyzkoušet.
- 3.7.2 **Příklady nejlepších řešení:** Eugene, OR; Bend, OR; Ženeva, Švýcarsko

Vybudovat ulice s prioritou pro cyklisty na komunikacích s malou hustotou dopravy a nízkými rychlostmi. Použít kombinaci prvků zklidňujících dopravu, řešení křižovatek a značení, aby bylo pro cyklisty a chodce snadnější a bezpečnější přejíždět, respektive přecházet křižovatky a aby byla na tyto ulice od vjezdu zrazována nelokální motorová doprava.

3.8



- 3.8.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2008 vytipovat 5 – 10 možných lokalit. Do roku 2015 vybudovat 16km ulic s prioritou pro cyklisty.
- 3.8.2 **Příklady nejlepších řešení:** Palo Alto, CA; Berkeley, CA

- Na vybraných ulicích s cestami pro cyklisty zavádět opatření k omezení počtu překročení dovolené rychlosti a k podpoře cyklistiky.** Rychlá jízda automobily je nebezpečná a odrazuje lidi od cyklistiky. Mezi možná zlepšení, jež přicházejí v úvahu, patří, kde je to vhodné, rozšíření chodníků na úkor vozovky, vyšrafovaní ploch, osázení dělicích pásů, dekorativní řešení přechodů a řešení zklidňující dopravu při vjezdech do ulic. Všechna zlepšení by měla vyhovovat záchranným vozidlům, vozidlům odstraňujícím sněh a vozidlům hromadné dopravy.
- 3.9 **Měřítka výkonnosti:** Do roku 2015 vyzkoušet opatření na 5 – 10 místech, kudy vedou cesty pro cyklisty.
- 3.9.2 **Příklady nejlepších řešení:** Portland, OR; Cambridge, MA; Vancouver, B.C.

Možnosti financování

Federální a státní dopravní programy, včetně Programu zmírňování přetížení a ozdravování kvality ovzduší (the Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program), Programu povrchové dopravy (the Surface Transportation Program), Programu zkvalitňování dopravy státu Illinois (the Illinois Transportation Enhancement Program), Fondu odstraňování nebezpečí (the Hazard Elimination Fund) a daní z motorových pohonných hmot; město Chicago, včetně dluhopisů jím vypsanych (the General Obligation (G-O) Bond) a zdrojů, které podle svého uvážení mohou na různé veřejné stavební práce vynaložit jednotliví radní (Aldermanic Menu programs).

Čtvrtý cíl:

Zřídit cesty pro cyklisty do prioritních destinací.

Strategie

- Vybudovat cesty pro cyklisty do základních, středních a vysokých škol.** Určit bezpečné, pohodlné trasy a prioritní destinace. Pokud je to vhodné, vybudovat pruhy pro cyklisty.
- 4.1 **Měřítka výkonnosti:** V roce 2006 určit prioritní lokality pro nové nebo vylepšené cesty pro cyklisty. Do roku 2007 vybudovat cesty pro cyklisty do 25 – 50 vzdělávacích institucí a do roku 2010 dalších 10 – 20.
- 4.1.1
- Propojit cesty pro cyklisty se sousedními městy.** Pracovat s okolními městy na vybudování nepřerušovaných spojení k jejich cestám pro cyklisty, aby vznikla souvislá spojení bez překážek.
- 4.2 **Měřítka výkonnosti:** Do roku 2007 propojit cesty pro cyklisty s 5 okolními městy.
- 4.2.1
- Zřídit nebo vylepšit současné cesty pro cyklisty do nádraží a stanic.** Cesty pro cyklisty vedoucí po ulicích v současné době obsluhují 47 ze 124 stanic hromadné dopravy společnosti CTA v Chicagu a 22 ze 76 železničních nádraží společnosti Metra. Určit prioritní nádraží a stanice, které budou obsluhovány a bezpečné, pohodlné trasy.
- 4.3

Kde to bude příhodné, vybudovat pruhy pro cyklisty. Vytvořit program Na kole do stanic a nádraží.

4.3.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2008 vybudovat nové nebo vylepšené cesty pro cyklisty do 10 – 20 stanic a nádraží a do dalších 10 – 20 stanic a nádraží do roku 2015.

4.3.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Stát Maryland, Dopravní společnost státu Maryland, zpráva *Access 2000*

Vytipovat lokality pro nové přemostění řek Chicago a Calumet, městského kanálu North Shore Channel a průplavu Sanitary and Ship Canal. Vodní cesty mohou být pro jízdu na kole překážkami, které nutí cyklisty používat hlavní silnice s vyššími objemy dopravy a vyššími rychlostmi. V důsledku snížení nákladů zvážit využití nepoužívaných mostů.

4.4



4.4.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2007 vytipovat 2 – 3 prioritní přemostění a připravit odhady nákladů.

4.5 **Zřídít cesty pro cyklisty k historickému centru a uvnitř něj.** Vytipovat bezpečné, pohodlné trasy pro příjezd do historického centra ze severu na jih a z východu na západ a pro cesty skrz něj.

4.5.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2010 vybudovat 2 cesty pro cyklisty pro severojižní směr a 4 cesty pro cyklisty pro východozápadní směr pro příjezd do historického centra a skrz něj.

4.6 **Zlepšit přístup ke stezce Lakefront Trail vedoucí podél jezera Michigan a k dalším oblíbeným stezkám.**

4.6.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2015 vytvořit nebo zdokonalit 5 – 10 přístupových bodů.

Možnosti financování

Federální a státní dopravní programy, včetně Programu zmírňování přetížení a ozdravování kvality ovzduší (the Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program), Programu povrchové dopravy (the Surface Transportation Program), Programu zkvalitňování dopravy státu Illinois (the Illinois Transportation Enhancement Program), Fondu odstraňování nebezpečí (the Hazard Elimination Fund) a daní z motorových pohonných hmot; Federální úřad pro dopravu; Ministerstvo dopravy státu Illinois; Odbor silnic okresu Cook; Chicagský podnik městské hromadné dopravy CTA; Regionální provozovatel železnic Metra; Odbor dopravy města Chicaga.

Pátý cíl: Pomoci současným a potenciálním cyklistům s výběrem bezpečné, pohodlné trasy.

Strategie

5.1 **Vytvořit a široce distribuovat novou mapu stezky Lakefront Trail, vedoucí podél jezera Michigan.** Stezka Lakefront Trail je nejoblíbenější cestou pro cyklisty v Chicagu. Mapa stezky je cenově výhodný způsob jak pomoci cyklistům a dalším uživatelům stezky s výběrem nejlepších tras a jak podporovat bezpečnost na stezce. Mapa stezky ale v současné době není k mání. Z důvodu snižování nákladů je nezbytné hledat zdroje financování v soukromém sektoru.

5.1.1 **Měřítko výkonnosti:** Počínaje rokem 2007 každoročně vydávat nejméně 50.000 kopií map stezky Lakefront Trail.

5.1.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Chicago, IL; *Cyklistická mapa Chicaga*

5.2 **Shromážďovat informace, aby šlo určit oblíbené cesty pro cyklisty a dopad strategií Plánu rozvoje cyklistické infrastruktury do roku 2015.** Jsou potřeba údaje jako sčítání cyklistů na ulicích, silnicích a stezkách, sčítání předtím a poté, co byla cesta pro cyklisty zhotovena a průzkumy, které určí jaké prostředky by byly nejvíce využívány.

5.2.1 **Měřítko výkonnosti:** Počínaje rokem 2007 každoročně shromáždit patřičné informace.

5.3 **Poskytovat trasy a značení při objížďkách.** Zajistit možnost projetí kolům, vždy když je cesta pro cyklisty po delší časový úsek uzavřená nebo poničená. Poskytovat včasná varování a bezpečnou objížďkovou trasu.

5.3.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2007 vytvořit a zavést normy pro objížďky na ulicích s cestami pro cyklisty.

5.3.2 **Příklady nejlepších řešení:** Denver, CO; Corvallis, OR; Chicago, IL, rekonstrukce silnice South Lake Shore Drive vedoucí podél jezera Michigan

5.4 **Poskytovat online interaktivní mapové podklady, aby pro občany bylo snadné si vytvořit na míru šité mapy.** Pozvednout na vyšší úroveň stránku o dopravě města Chicaga propagující cyklistiku, aby zde cyklisté našli vyhledávač tras, do kterého by zadali svou počáteční a cílovou destinaci a obdrželi detailní mapy, podobně jako to již dnes na těchto stránkách mohou učinit motoristé. Cyklisté by se tak snadno dozvěděli, které cesty pro cyklisty jsou v jimi požadované lokalitě k dispozici a navíc si mohli vytisknout mapy jim šité na míru.

5.4.1 **Měřítko výkonnosti:** Do roku 2007 přidat online interaktivní mapový prvek pro cyklisty na stránku o dopravě města Chicaga.

5.4.2 **Příklady nejlepších řešení:** Komise posuzující snižování znečištění ovzduší z mobilních zdrojů (MSRC), Los Angeles, CA, online plánovač tras *Bike Metro*; Komise

metropolitní dopravy pro oblast San Francisco Bay Area, CA, 511 plánovač tras *BikeMapper*; Cyklistická asociace oblasti města Washington, plánovač tras *Bicycle Commuter Assistance Program*

Nainstalovat informační tabule pro cyklisty na důležitých uzlových bodech v síti cest pro cyklisty, aby měli cyklisté možnost se dozvědět detailní informace o trase. Když budou mít tato opatření úspěch, je nutné zvýšit další iniciativu.

5.5



5.5.1 **Měřítka výkonnosti:** Do roku 2009 instalovat 5 – 10 informačních tabulí pro cyklisty.

5.5.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Vancouver, B.C.

Možnosti financování

Federální a státní dopravní programy, včetně Programu zmírňování přetížení a ozdravování kvality ovzduší (the Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program), Programu povrchové dopravy (the Surface Transportation Program) a federální fondy dopravní bezpečnosti (paragraf 402); město Chicago; Správa chicagských parků; soukromý sektor.

Šestý cíl:

Upřednostnit pokračující údržbu a opravu sítě cest pro cyklisty.

Strategie

6.1 **Udržovat pruhy pro cyklisty ve výborném stavu.** Náležitá údržba pruhů pro cyklisty má velkou váhu při rozhodování lidí, jestli používat jízdní kolo a také je důležitým faktorem bezpečnosti cyklistiky. Zajistit bezpečnost skrze zvýšení kvality údržby, včetně pravidelných prohlídek, obnovy opotřebovaného vodorovného značení a cyklistických symbolů, výměny poškozeného značení, čištění povrchu, výměny povrchu ulic a opravy výmolů.

6.1.1 **Měřítka výkonnosti:** Počínaje rokem 2006 3. – 4. za rok provést prohlídku sítě pruhů pro cyklisty s vydáváním pracovních příkazů, které reagují na problémy s údržbou. Počínaje rokem 2006 provádět čištění ulic s pruhy pro cyklisty tak často, jak je

prováděno na hlavních ulicích.

6.1.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Boulder, CO

Zajistit rychlou opravu výřezů v povrchu ulic na cestách pro cyklisty. Výřezy v povrchu mohou způsobit ztrátu stability cyklistů vedoucí k nehodám a zraněním. Požadovat od soukromých stavebních firem a od společností provozujících služby, aby ihned opravily do předepsaných norem cesty pro cyklisty, které svojí činností poškodily. Kde je to nutné, požadovat k zakrytí pláty pevně připevněné k zemi se sešikmenými hranami nebo hrany dorovnané asfaltem. Umístit pláty tak, aby s minimálními spárami zakrývaly výřezy v povrchu (aby se předešlo uvíznutí kol) a s náležitým upevněním, takže je motorová vozidla nebudou schopna postrčit.

6.2

6.2.1 **Měřítko výkonnosti:** Opravení stezek pro cyklisty do patřičných norem během 4 týdnů od provedení výřezů v povrchu.

Pravidelně zdokonalovat síť cest pro cyklisty vedoucí po ulicích. Existují možnosti k vytvoření nepřerušovaných cest pro cyklisty zúžením nebo, kde je to možné, odebráním dopravních pruhů a vylepšením starších pruhů pro cyklisty na současné normy. Identifikovat a vyplnit trhliny v síti k zajištění nepřerušovaných tras. Kde je to možné, prodloužit pruhy pro cyklisty do křižovatek.

6.3

6.3.1 **Měřítko výkonnosti:** Počínaje rokem 2006 zdokonalit 10 – 25 lokalit ročně.

6.3.2 **Příklad nejlepšího řešení:** York, Anglie

Vyhledat a okamžitě vyměnit mřížky od kanálů, které jsou nebezpečné pro jízdní kola. Mřížky od kanalizace, které jsou v současné době v Chicagu instalovány, jsou “kolům přátelské.” Nicméně některé používané mřížky jsou nebezpečné. Kde je to možné, umístit nové a vyměněné mřížky od kanálů mimo cestu pro cyklisty.

6.4



6.4.1 **Měřítko výkonnosti:** V roce 2006 vytvořit a zavést postupy k vytipování nebezpečných mřížek od kanálů a vyměnit je co nejdříve to jen půjde.

6.4.2 **Příklady nejlepších řešení:** San Francisco, CA; Calgary, AB

Vylepšit železné a ocelové mosty, kde se jezdí po roštích, aby pro cyklisty byly bezpečnější. Žlábký na některých železných a ocelových mostech s rošty mohou způsobit špatnou ovladatelnost kola při jízdě, podobně jako tomu je u efektu jízdy ve “vyjetých kolejkách,” což činí jízdu na kole nepohodlnou, dokonce nebezpečnou. Za mokra se pak kovové rošty mohou stát klouzavými, především pro jízdní kola s úzkými pláštěmi.

6.5



Měřítka výkonnosti: Do roku 2010 vylepšit 5 – 10 prioritních železných a ocelových mostů s rošty. Zajistit, aby se ostatní mosty na cestách pro cyklisty, které jsou zařazeny do *Plánu ulic pro cyklistiku* staly kolům přátelské do roku 2015.

6.5.2 **Příklad nejlepšího řešení:** Chicago, IL

Možnosti financování

Federální a státní dopravní programy, včetně Programu zmírňování přetížení a ozdravování kvality ovzduší (the Congestion Mitigation and Air Quality Improvement Program), Programu povrchové dopravy (the Surface Transportation Program), Programu zkvalitňování dopravy státu Illinois (the Illinois Transportation Enhancement Program) a Fondu odstraňování nebezpečí a daní z motorových pohonných hmot (the Hazard Elimination Fund); Ministerstvo dopravy státu Illinois; Odbor silnic okresu Cook; Odbor dopravy města Chicaga; Odbor ulic a kanalizací; Odbor vodního hospodářství; Správa chicagských parků; společnosti provozující služby; developerské společnosti; soukromé stavební firmy.

Kapitola 2

Ulice přátelské k cyklistům

Zatímco jízda na kole je povolena na všech ulicích a silnicích v Chicagu (kromě dálnic) mnoho okolností od používání kol odrazuje, včetně úzkých jízdních pruhů, přeplněných komunikací a nerovných povrchů. Tato kapitola popisuje možnosti, jak učinit z ulic Chicaga více přátelské prostředí pro cyklisty.

Vycházení vstříc potřebám cyklistů již při tvorbě silničních projektů pomáhá zajistit, aby byly cesty pro cyklisty začleněny do konstrukčního návrhu a výstavby silniční sítě, přičemž se síť cest pro cyklisty může rozšířit při vynaložení minimálních dodatečných nákladů. Mimořádný ohled na cyklisty by se měl brát při výstavbě a rekonstrukci mostů, podjezdů, křižovatek a dálnic, aby se tyto komunikace cyklistům nestaly zásadní překážkou.

Všechny ulice, včetně ulic mimo síť cest pro cyklisty by měly být bezpečné a příjemné k jízdě na kole. Doporučuje se také vylepšit ulice, které jsou cyklisty oblíbené již nyní. Mnoho lidí se v ulicích Chicaga bojí na kole jezdit kvůli zastrašující automobilové dopravě. Instalace speciálního značení a proměna řešení ulic může řidiče přinutit jezdit pomaleji a vytvořit podmínky, které povzbudí více lidí k častějším jízdám na kole.

Kapitola 6

Marketing a propagace zdraví

Jízda na kole je zdravá, příjemná činnost a výhodný, nenákladný způsob jak cestovat. Nicméně mnoho lidí se k (častější) jízdě na kole nepřiklání. Marketing může ovlivnit postoje a chování lidí, obzvláště propagací zdravotních přínosů, které cyklistika přináší. Marketing je také poměrně nenákladný způsob podpory cyklistiky a může pomoci zvýšit využívání stávající infrastruktury. Pět cílů v této kapitole popisuje, jak cyklistice udělat větší reklamu a jak jí lépe podporovat.

Propagace zdravotních výhod plynoucích z cyklistiky podnítlí lidi k většímu používání kol. Výzkumy ukazují, že pro mnoho lidí je jízda na kole lákavá, protože chtějí být v dobré kondici nebo chtějí shodit pár kilo váhy. Hlavní důvod vedoucí k větší preferenci jízdních kol udávaný v *Chicagském průzkumu cyklistiky* (2005) byl větší zájem lidí o své zdraví a tělesnou zdatnost. Nejdůležitější strategie obsahují vytvoření Zdravotní a dopravní pracovní skupiny, která se zasadí o kampaň cyklistiky za zdraví a také se zasadí o pravidelné uzavírání sítě ulic motorové dopravě pro nedělní cyklojízdy spojující městské parky.

Pořádání ekonomicky schůdných akcí a programů zahrnuje rozšíření **Chicagského festivalu cyklistiky**, který se koná každým rokem, podporu společenského úsilí za rozšíření cyklistiky a pořádání dne bez aut. Jízda na kole by také měla být propagována jako **alternativa k používání automobilu**. Cílové skupiny, které mohou být cyklistikou nejvíce osloveny: věková skupina lidí od 18 do 44 let, lidé žijící poblíž ulic s pruhy pro cyklisty a/nebo stezky Lakefront Trail, uživatelé veřejné dopravy a obyvatelé dopravou přeplněných čtvrtí s omezeným počtem parkovacích míst. Jsou vhodné rozdílné marketingové kampaně, aby se vyslyšelo odpovídajícím potřebám a zájmům.

Zaměření se na propagaci výhod cyklistiky do specifických cílů upře pozornost na zvýšení počtu jízd na kole, které jsou lidé ochotni učinit. Kampaně jako Na kole do školy, Na kole do parku a Na kole na nákup jsou některé z vhodných příkladů propagace. Propagace Chicaga coby destinace vhodné pro cykloturistiku přiláká více návštěvníků a povzbudí je, aby si své pobyty prodloužili a měli tak možnost prozkoumat Chicago na kole. Organizované cyklojízdy, včetně každoroční jízdy Projed' se po silnici může do města přilákat tisíce lidí, což prospěje místní ekonomice.

Celý plán je k dispozici na www.bike2015plan.org

Přeložili a editovali:

Jakub Smolík a Daniel Mourek,

Nadace Partnerství, program Zelené stezky/Greenways

Krátká 26

100 00 Praha 10

Tel./fax.274816727

www.nadacepartnerstvi.cz