

## IV. Cyklistická doprava

### 4.1. Podpora cyklistické dopravy

Město Plzeň není typickým představitelem „cyklistického“ města. Zvlněný reliéf krajiny a s ním spojená dlouhá táhlá stoupání nikdy nedovolovaly rozvoj cyklistické dopravy ve větší míře. Přesto se od druhé poloviny devadesátých let 20. století při realizaci nových dopravních staveb a rekonstrukcích městských komunikací dostává problematika cyklistické dopravy do popředí. Dopravní průzkumy uskutečněné v minulých letech jednoznačně prokazují, že mezi obyvateli města zájem o cyklistickou dopravu stále výrazně vzrůstá.

Historie budování cyklistické infrastruktury se odvíjí od roku 1993, kdy byl Útvarem koncepce a rozvoje města Plzně vypracován koncept Generelu cyklistické dopravy. Zájem o zvýšení podílu cyklistické dopravy byl také zapracován v zásadách dopravní politiky města schválených v roce 1996. Od roku 1999 byl Generel cyklistických tras města Plzně aktualizován a v prosinci 2001 byl Radou města Plzně schválen. V roce 2005 proběhla jeho poslední aktualizace. Generel je přístupný na geografickém informačním serveru města Plzně.

V generelu je navržena základní síť cyklistických tras na území města. Trasy jednak propojují hlavní zdroje a cíle cyklistické dopravy (např. území koncentrovaného bydlení, rekreační území, sportoviště, školy), jednak se napojují na celostátní síť cykloturistických tras. Trasy jsou vedeny po stezkách pro cyklisty, stezkách pro chodce a cyklisty, polních a lesních cestách, obytnými a pěšími zónami a po komunikacích s nízkou intenzitou motorové dopravy. V generelu jsou rozlišeny cyklistické trasy stavebně existující, trasy neexistující a trasy, jejichž realizace je závislá na jiné investici (např. rekonstrukce mostu, novostavba obytné zóny, apod.). Délky jednotlivých typů tras na území města jsou patrné z následující tabulky (uvedeno v kilometrech).

kategorie trasy	v komunikaci			zóna, polní / lesní cesta			smíšená stezka			cyklistický pás			cyklistický pruh			celkem
	existuje	neexis.	závislá	existuje	neexis.	závislá	existuje	neexis.	závislá	existuje	neexis.	závislá	existuje	neexis.	závislá	
Plzeň 1 - Lochotín	18,2	0,0	0,7	17,0	2,9	0,0	4,1	6,9	2,3	3,9	6,7	2,6	2,5	6,3	1,7	75,6
Plzeň 2 - Slovany	20,3	0,0	0,1	11,2	3,5	1,0	5,8	4,0	1,9	1,9	1,2	1,2	1,2	1,2	1,9	56,2
Plzeň 3 - Bory	30,0	0,0	0,5	12,1	5,4	0,0	7,1	16,9	3,3	0,9	6,2	5,1	7,6	4,2	11,9	111,1
Plzeň 4 - Doubravka	17,8	0,0	0,4	9,6	9,0	1,0	0,8	4,0	0,6	0,4	0,1	0,8	0,0	2,0	1,3	47,7
Plzeň 5 - Křimice	4,5	0,0	0,0	1,6	0,7	0,0	0,0	3,2	1,3	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	11,8
Plzeň 6 - Litice	6,1	0,0	0,0	5,7	1,5	0,0	0,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	13,6
Plzeň 7 - Radčice	2,8	0,0	0,0	6,4	0,0	0,0	0,0	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,8
Plzeň 8 - Černice	3,7	0,0	1,0	2,9	0,6	0,0	0,6	0,2	0,9	0,0	0,0	0,0	0,3	0,0	1,0	11,1
Plzeň 9 - Malesice	2,5	0,0	0,0	0,5	3,8	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	9,0
Plzeň 10 - Lhota	2,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2,5
celkem	107,9	0,0	2,7	67,1	27,4	2,0	19,0	38,0	10,2	7,0	14,1	9,7	12,1	13,7	17,7	348,7
celkem kategorie		110,7			96,5			67,2			30,8			43,5		348,7

V posledních pěti letech přibylo na území Plzně cca 20 km komunikací pro cyklisty. K nejvýznamnějším akcím patří stavby několika lávek – přes Úhlavu v Hradišti, přes Úslavu mezi Koterovem a Božkovem, přes vodní nádrž České údolí pod Valchou, dále realizace cyklistické trasy centrum – Severní Předměstí (jedná se zároveň o část cykloturistické trasy č. 35 vedoucí až do Manětína) nebo stezek pro chodce a cyklisty podél Částkovy ulice, aleje Svobody a na mostu přes hlavní železniční nádraží.

## 4.2. Sčítání cyklistické dopravy

V roce 2006 bylo na území města Plzně po dvou letech provedeno sčítání cyklistické dopravy. Kromě zajištění sčítání stejného rozsahu jako v roce 2004 za účelem sledování vývoje bylo však zkoumání ještě doplněno zcela unikátním dlouhodobým sčítáním cyklistů na dvou místech – svým charakterem typických zástupců rekreačního (odpoledního) a všedního (celodenního) provozu, jehož cílem bylo vysledovat chování cyklistů v závislosti na počasí a ročním období.

Celý projekt se dá rozdělit na tři samostatné akce (průzkumy), které proběhly dle následujícího rozvrhu:

1. **VELKÝ TRÍDENNÍ PRŮZKUM:** se uskutečnil na celkem 27 místech v průběhu dní 20., 21. a 22.6.2006. Každý den se sledovalo 9 míst vždy od 05:30 do 20:00 hod. Jedná se o plošný průzkum na území města Plzně. Sledované území bylo rozděleno na tři okruhy, kdy v každém leží 9 stanovišť tak, aby na některých z nich bylo možné vysledovat případnou návaznost. Každý den se sledoval jeden okruh. Rozdělení na okruhy (resp. tři sčítací dny) bylo nejen vhodné, ale lze říci že i nutné k zajištění „správnosti“ nasčítaných dat z hlediska množství pracovní síly a náročné organizace práce (školení, předání a sběr sčítacích formulářů, kontrola příchodů, atd. – dodržování pracovní doby bylo speciálně ošetřeno již metodikou sčítání – to platí samozřejmě i pro všechny ostatní akce).
2. **NEDĚLNÍ PRŮZKUM:** se uskutečnil na stanovišti Papírenská lávka a Radčice náves dne 25.6.2006 od 08:00 do 22:00 hod.
3. **PRŮBĚŽNÝ PRŮZKUM V OBDOBÍ 05/2006 – 04/2007:** se uskutečnil na stanovišti Papírenská lávka a Radčice náves. Sčítání se konalo jednou za 14 dní vždy v odpolední čtyř-hodině jednoho všedního dne (PO, ÚT, ST nebo ČT) na obou stanovištích současně s ohledem na světelné podmínky, tzn. v období květen až září 2006 od 15:00 do 19:00 hod., říjen 2006 od 14:00 do 18:00 hod., listopad 2006 až únor 2007 od 13:00 do 17:00 hod., březen 2007 od 14:00 do 18:00 hod., duben 2007 od 15:00 do 19:00 hod.

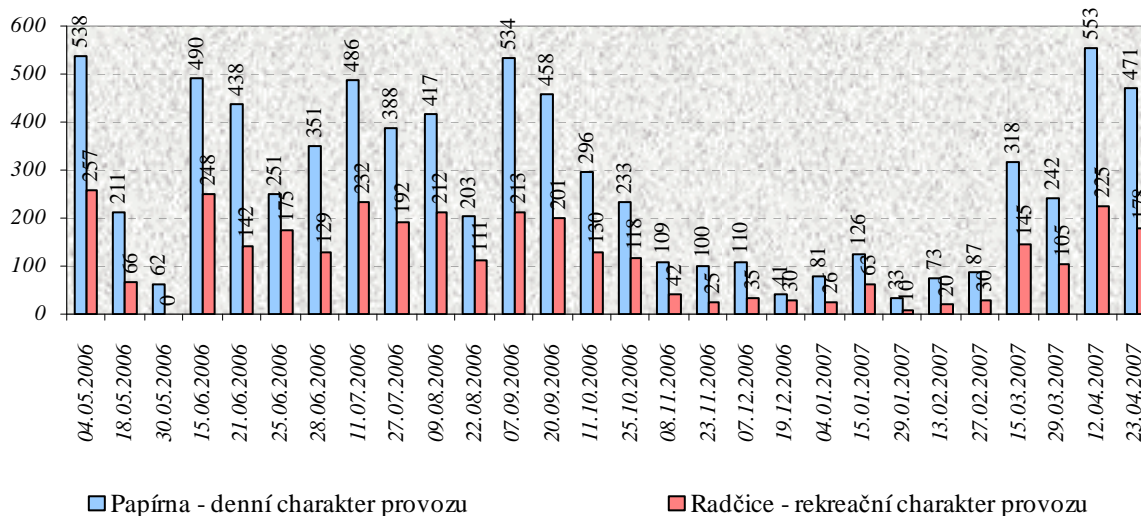
Pro sčítání byla zvolena stanoviště na křižovatkách typických cyklistických tras tak, aby jeden sčítač stihl bezpečně zaznamenat veškeré možné křižovatkové pohyby. Sčítači po 30 minutách zaznamenávali počet projíždějících cyklistů do připravených formulářů čárkovací metodou. Na některých vybraných místech proběhlo kromě sčítání cyklistů současně i sčítání chodců. Průjezdy cyklistů byly sledovány od vjezdu do křižovatky až po výjezd včetně druhu komunikace užití k jízdě. To umožnilo rozlišit cyklisty, kteří se pohybovali pouze po komunikaci společné pro automobilovou dopravu od cyklistů pohybujících se třeba i jen částečně po stezce pro cyklisty nebo chodníku.

Nejdůležitější poznatky z průzkumu:

číslo stanoviště	název stanoviště	rok		poměr 2006/2004
		2004	2006	
1	Koterov	233	208	-11
2	Plzeňská cesta	267	654	+145
3	Radbuza - Liliová	421	725	+72
4	Rybník x střelnice (Lobzy)	217	366	+69
5	Lopatárna	499	507	+2
6	Chlum	225	388	+72
7	Zábělská x Hrádecká (Doubravka)	250	278	+11
8	Bolevák	223	732	+228
9	Bílá Hora	269	434	+61
10	Doudlevice - Výsluní	429	383	-11
11	Valcha	216	192	-11
12	Dobřanská x Kaplířova (ÚP)	358	354	-1
13	Koperníková x Hálkova (Jižní)	366	–	–
14	Podchod - ul. U Trati	397	402	+1
15	Papírna (zimák)	654	708	+8
16	Papírna (Slovany)	867	1 094	+26
17	U Prazdroje x přemostění Hl. n. ČD	616	689	+12
18	Ford Hornát	510	341	-33
19	ŽST Bolevec	374	297	-21
20	Karlovarská x Na Chmelnicích	604	573	-5
21	Radčice	519	354	-32
22	Kilometrovka (Lochotínský park)	450	446	-1
23	Kilometrovka (Kalikovský mlýn)	526	612	+16
24	Zadní Skvrňany	164	165	+1
25	Přední Skvrňany	364	436	+20
26	Gerská x Ke Krkavci	–	234	–
27	Lochotínská lávka	–	431	–
28	Malostranská x Jasanová	–	255	–
Σ	celkem na shodných stanovištích	9 652	11 338	+17

- v roce 2006 bylo celkově zaznamenáno o 17 % cyklistů více, než-li v roce 2004, přičemž na výsledek může mít významný vliv příznivé počasí v roce 2006
- vůbec nejvíce cyklistů bylo zaznamenáno na stanovišti č. 16 – Papírenská lávka (v křižovatce cyklotras na předpolí Slovany – pravý břeh řeky Radbuzy), celkem 1 094 cyklistů v době od 05:30 do 20:00 hod.
- největší nárůst cyklistů byl zaznamenán na stanovišti č. 8 – Bolevák, o téměř 230 % cyklistů více, přičemž velký vliv na výsledek mělo příznivé počasí v roce 2006 (dojíždka za koupáním)
- i přes nákladnou a v posledních letech skutečně hojnou výstavbu cyklistických stezek stále existuje množství cyklistů, kteří, bez ohledu na povinnost danou zákonem o silničním provozu v § 57, na místech s možností volby bezpečné jízdy po stezce pro cyklisty nebo po silnici volí raději silnici – např. stanoviště č. 8 a 17. Je však třeba říci, že to není způsobeno ani tak neznalostí vedení stezek (stezku souběžnou se silnicí přece každý vidí), ale spíše přístupem k cyklistice samotné a odmítáním „nedokonalých“ cyklistických stezek (často ze zámkové dlažby)

## Intenzity cyklistické dopravy v průběhu roku



datum	počasí	°C	popis
04.05.2006 - ČT	polojasno, modrobílá obloha	25	běžný pracovní den
18.05.2006 - ČT	oblačno až zataženo, mraky, šedá obloha, přeháňky	15	běžný pracovní den
30.05.2006 - ÚT	zataženo, šedá obloha, vytrvalý déšť již 5 dní	12	povodně, Radčice nesčítány z důvodu záplav
15.06.2006 - ČT	jasno, modrá obloha	28	MS ve fotbale 2006
21.06.2006 - ST	polojasno, modrobílá obloha	29	MS ve fotbale 2006
25.06.2006 - NE	oblačno až zataženo, mraky, 15:30 - 16:30 hod. déšť	29	neděle, MS ve fotbale 2006
28.06.2006 - ST	zataženo, šedá obloha, neprší	21	běžný pracovní den
11.07.2006 - ÚT	polojasno, modrobílá obloha	29	běžný pracovní den
27.07.2006 - ČT	polojasno, modrobílá obloha	33	běžný pracovní den
09.08.2006 - ST	oblačno až zataženo, mraky, neprší	21	běžný pracovní den
22.08.2006 - ÚT	oblačno až zataženo, mraky, šedá obloha, občas poprchává	19	běžný pracovní den
07.09.2006 - ČT	jasno, modrá obloha	28	běžný pracovní den
20.09.2006 - ST	polojasno, modrobílá obloha	20	Evropský den bez aut, MHD zdarma
11.10.2006 - ST	jasno, modrá obloha	17	běžný pracovní den
25.10.2006 - ST	polojasno, modrobílá obloha	15	běžný pracovní den
08.11.2006 - ST	polojasno, modrobílá obloha	10	běžný pracovní den
23.11.2006 - ČT	zataženo, šedá obloha, občas slabě poprchává, ale nesněží	8	běžný pracovní den
07.12.2006 - ČT	polojasno, modrobílá obloha, skoro jarní počasí, bez sněhu	10	běžný pracovní den
19.12.2006 - ÚT	zataženo, šedá obloha, neprší, bez sněhu	4	běžný pracovní den
04.01.2007 - ČT	zataženo, šedá obloha, občas poprchává, bez sněhu	5	běžný pracovní den
15.01.2007 - PO	jasno, modrá obloha, bez sněhu	5	běžný pracovní den
29.01.2007 - PO	oblačno až zataženo, mraky, šedá obloha, časté drobné dešťové přeháňky, na zemi břečka a zbytky sněhu	5	běžný pracovní den
13.02.2007 - ÚT	zataženo, šedá obloha, časté drobné dešťové přeháňky, bez sněhu	9	běžný pracovní den
27.02.2007 - ÚT	oblačno až zataženo, mraky, šedá obloha, občas poprchává	8	děti mají jarní prázdniny
15.03.2007 - ČT	polojasno, modrobílá obloha	14	běžný pracovní den
29.03.2007 - ČT	polojasno, modrobílá obloha	12	běžný pracovní den
12.04.2007 - ČT	jasno, modrá obloha	20	běžný pracovní den
23.04.2007 - PO	jasno, modrá obloha	22	běžný pracovní den

- nejvíce cyklistů bylo zaznamenáno na Papírenské lávce v měsíci dubnu, hned první možný teplý slunečný den po zimě. Značí to jistou jarní „nedočkavost“ vyrazit na kolo, neboť v ostatních měsících již nebyla intenzita cyklistů tak vysoká, přestože podmínky byly ještě příznivější. Stejný jev lze pozorovat i v Radčicích, kde je ale tato „jarní euforie“ posunuta až na měsíc květen, zřejmě z důvodu počáteční obavy o stabilitu počasí v souvislosti s delšími dojízd'kovými vzdálenostmi
- zjištěná hlavní cyklistická sezóna zhruba odpovídá kalendářnímu období jaro – podzim a trvá přibližně od poloviny března do konce října. V této souvislosti je dobré zmínit, že dle odborníků z ČHMÚ byla zima 2006/2007 (pro účely průzkumu zrovna trochu nešťastně) nejteplejší za posledních 85 let, na území města Plzně prakticky bez sněhu
- dlouhodobým zkoumáním cyklistické dopravy bylo zjištěno, že rozhodujícím faktorem pro užití jízdního kola je spíše teplota vzduchu, než-li např. déšť a sníh. V případě nepříznivého počasí cyklisté raději přistoupí na jízdu v dešti za tepla, než v dešti a ještě k tomu v chladu
- existují i „skalní“ cyklisté, kteří jezdí pořád – bez ohledu na počasí, po celý rok. U takových cyklistů by bylo zajímavým předmětem zkoumání, zda na kole jezdit musí (např. finanční důvody, nevyhovující jízdní řády veřejné dopravy) nebo na kole dobrovolně jezdit chtějí i v těch nejtěžších podmínkách