



Současný stav stávající infrastruktury a služeb A2PT v regionu Podunají

Ministerstvo životního prostředí, klimatu a energetiky (MOP)

Autor: Tina Rajh

Verze: 1.0

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Active2Public Transport | Lepší kombinace cyklistiky, chůze a veřejné dopravy v Podunají

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Kontakt

Koordinátor:

Österreichische Energieagentur – Rakouská energetická agentura

Irene Bittner

E-mailová adresa: irene.bittner@energyagency.at

Web: www.energyagency.at



Autoři:

Ministerstvo životního prostředí, klimatu a energetiky

Tina Rajh

Email: tina.rajh@gov.si

Web: <https://www.gov.si/drzavni-organi/ministrstva/ministrstvo-za-okolje-podnebje-in-energijo/>



REPUBLIC OF SLOVENIA
MINISTRY OF THE ENVIRONMENT,
CLIMATE AND ENERGY

Credit photo: © Všechny použité fotografie jsou vlastnictvím partnerů.

Další informace o projektu Active2Public Transport a jeho aktivitách a výsledcích jsou k dispozici na adrese:

<https://interreg-danube.eu/projects/active2public-transport>

Obsah

1	Shrnutí.....	4
2	Regiony zájmu	5
3	Vybrané stanice veřejné dopravy.....	6
4	SWOT analýza.....	7
4.1	OBEČNÉ VYBAVENÍ STANIC.....	7
4.2	TRASY PRO PĚŠÍ V OKOLÍ STANIC VEŘEJNÉ DOPRAVY	12
4.3	CYKLISTICKÉ TRASY V OKOLÍ STANIC VEŘEJNÉ DOPRAVY.....	15
5	Doporučení.....	21
5.1	OBEČNÁ ZAŘÍZENÍ	21
5.2	INFRASTRUKTURA A SLUŽBY PRO CYKLISTY	22
5.3	PĚŠÍ TRASY K NÁDRAŽÍ	23
5.4	CYKLISTICKÉ TRASY K NÁDRAŽÍ	24
5.5	POLITIKA A KAMPANĚ	25

1 Shrnutí

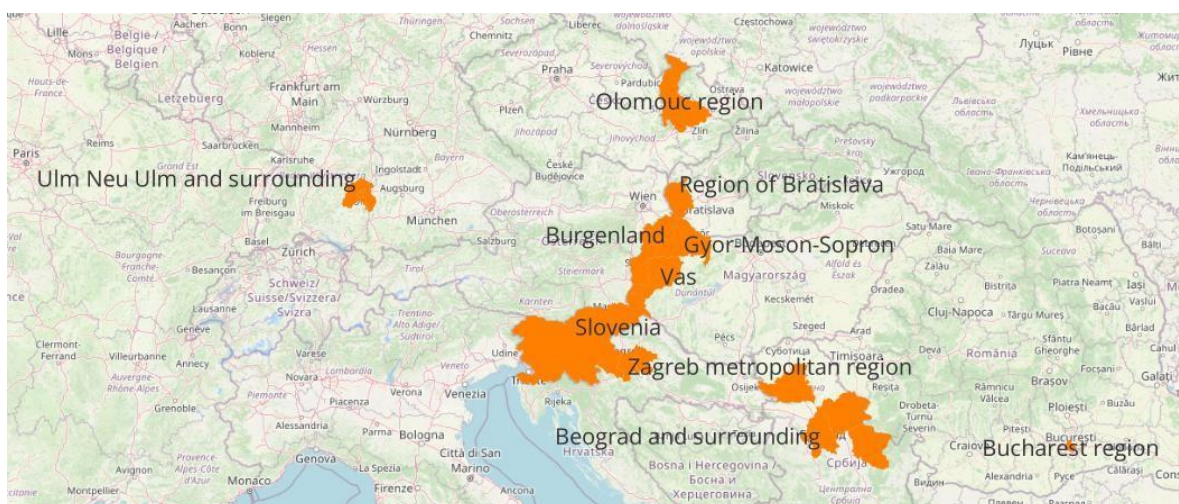
Tato zpráva shrnuje výsledky hodnocení stanic veřejné dopravy v místě, které bylo realizováno 9 partnery projektu A2PT v celém Podunají. Zpráva shrnuje závěry SWOT analýzy provedené partnery pro 45 stanic a upozorňuje na dobré a špatné příklady služeb a infrastruktury A2PT na stanicích a v jejich okolí.

Většina regionů se spoléhá na železnici jako na primární druh dálkové dopravy, doplněný dopravou autobusovou pro přístup do oblastí bez železničního pokrytí a pro spojení na poslední kilometr. Městská centra disponují hustou sítí veřejné dopravy s integrovanými systémy metra a tramvají, zatímco venkovské oblasti se zaměřují na spojení s nejbližšími regionálními/národními centry – ta považují za pozitivní, výrazně zastoupená, ale často se potýkají s nedostatečným pokrytím (chybí frekvence a odpovídající spoje). Zatímco některé regiony úspěšně integrují cestovní ruch do plánování dopravy, jiným chybí potřebná infrastruktura pro podporu bezproblémové mobility dojíždějících i turistů. Analýza ukázala, že stanice veřejné dopravy s vysokou frekvencí v městských oblastech nabízejí modernizované zázemí, zatímco venkovské stanice postrádají odpovídající vybavení.

K silným stránkám patří modernizovaná zařízení veřejné dopravy s dobře integrovanými systémy železniční, autobusové a tramvajové dopravy a metra, převážně v městských oblastech, a rostoucí integrace cyklistické dopravy s veřejnou dopravou, ačkoli zastaralá infrastruktura, nedostatečné značení a nekonzistentní informace v reálném čase v některých oblastech nadále představují slabé stránky. Příležitosti spočívají ve vládou řízených dlouhodobých modernizačních projektech, v rostoucí prioritě zlepšování cyklistické a pěší infrastruktury v okolí stanic a v prosazování omezení rychlosti dopravy. Pokroku brání hrozby, jako jsou omezené financování, politika zaměřená na automobily a omezená koordinace mezi příslušnými zúčastněnými stranami.

K řešení výše uvedených problémů zpráva uvádí seznam doporučení, jako je zřízení bezpečných a přístupných parkovišť pro jízdní kola, lepší značení a informační systémy v reálném čase, vytvoření bezpečných a přímých pěších a cyklistických stezek a zavedení politik podporujících aktivní mobilitu. Zpráva zdůrazňuje význam strategických investic, udržitelného plánování a zapojení komunit pro zlepšení systémů veřejné dopravy a podporu udržitelnějších možností mobility.

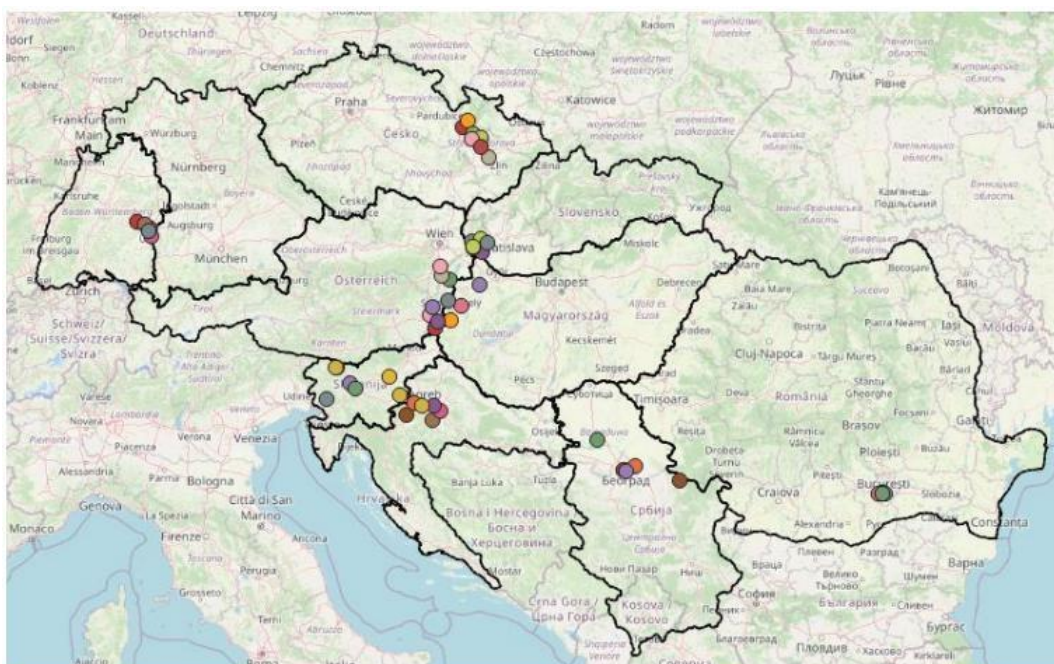
2 Regiony zájmu



Mapa partnerských regionů. Foto: © Janez Škulj

Ve většině analyzovaných regionů je hlavním druhem dálkové dopravy železnice, podporovaná místní a meziměstskou autobusovou dopravou pro spojení na poslední kilometr a v oblastech bez železničního spojení. V jejich nabídce je celá řada druhů dopravy, včetně vlaků, autobusů, tramvají a půjčoven kol. Mnoho regionů slouží dojíždějícímu obyvatelstvu, přičemž mnoho obyvatel cestuje za prací do větších blízkých měst (Vídeň/Rakousko, Bratislava/Slovensko, Budapešť/Maďarsko). Některé regiony integrují do svých plánů veřejné dopravy i cestovní ruch (např. Bled/Slovensko, Golubac/Srbsko, Šoproň/Maďarsko). Venkovské regiony (např. Burgenland, Krško/Slovensko, Golubac/Srbsko) se potýkají s problémy při zajištění komplexního pokrytí řídké osídlených oblastí. Městská centra se zaměřují na husté městské dopravní systémy, zatímco venkovské regiony zajišťují především meziměstské spojení a méně se zaměřují na mobilitu uvnitř regionu, ale spojují obyvatele s blízkými městy (Vídeň/Rakousko a Budapešť/Maďarsko). Rozsáhlejší sítě veřejné dopravy (např. Bukurešť/Rumunsko a Bratislava/Slovensko) nabízejí dobře rozvinuté dopravní systémy, které zahrnují několik linek metra, četné tramvajové trasy a autobusové sítě. Menší sítě veřejné dopravy (např. Medvode/Slovensko, Krško/Slovensko a Golubac/Srbsko) mají menší stanice s menším počtem tranzitních možností, které jsou přizpůsobeny spíše místním potřebám nebo cestovnímu ruchu než rozsáhlému dojíždění. Některá analyzovaná tranzitní místa prošla v nedávné době modernizací, která zlepšila dostupnost, propojenost a železniční služby, zatímco jinde stále chybí významná modernizace infrastruktury.

3 Vybrané stanice veřejné dopravy



Mapa vybraných 45 stanic v partnerských regionech. Foto: © Janez Škulj

Některé z vybraných stanic veřejné dopravy mají vysokou intenzitu dopravy a časté spoje a podporují jak dojíždějící, tak turistickou dopravu s doplňkovými funkcemi, jako jsou půjčovny kol. Jiné stanice fungují jako centrální uzly, ale kladou menší důraz na cyklistickou infrastrukturu (např. Bělehrad/Srbsko, Novi Sad/Srbsko). V Bukurešti/Rumunsku se stanice Gara de Nord dobře integruje s metrem a odráží potřeby městské dopravy, zatímco v České republice stanice jako Olomouc podporují místní střediska zaměstnanosti. Venkovské stanice, jako je Krško/Slovensko, a menší stanice, jako je Ölbő–Alsószeleste/Maďarsko, mají omezené vybavení a nižší počty cestujících a uspokojují především místní potřeby a specifické turistické trasy. Některé stanice kladou důraz na budoucí rozvoj se zaměřením na lepší přístup pro cyklisty a pěší.

4 SWOT analýza

Tato SWOT analýza spojuje vnitřní charakteristiky (silné a slabé stránky stanic veřejné dopravy v partnerských regionech) s vnějšími charakteristikami (příležitosti a hrozby ovlivňující rozvoj stanic veřejné dopravy v partnerských regionech), pokud jde o obecné vybavení A2PT na stanici, její propojení s ostatními službami veřejné dopravy a pěší a cyklistické trasy spojující stanici s okolím.

Cílem křížové analýzy získané z jednotlivých zpráv partnerů je poukázat na nejčastěji zmiňovaná specifika a nejvýznamnější zaznamenané rozdíly. Konsolidovaná SWOT analýza byla uspořádána do širších kategorií sladěných s kritérii, která partneři používali pro hodnocení stanic veřejné dopravy na místě (kontrolní seznamy). Pro ilustraci klíčových bodů jsme použili konkrétní příklady ze zpráv (dobré nebo špatné postupy). SWOT analýza odráží jak společná zjištění, tak jedinečné příspěvky jednotlivých partnerů.

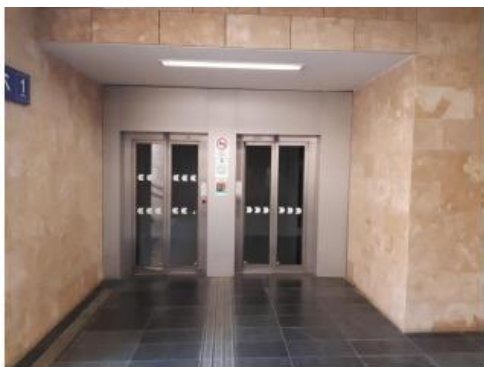
4.1 OBECNÉ VYBAVENÍ STANIC

	Pozitiva pro dosažení cílů	Negativa pro dosažení cílů
Vnitřní charakteristiky	Silné stránky Dostupnost: Bezbariérový přístup na nástupiště pro cyklisty, cestující se zdravotním postižením (výtahy, např. nádraží Székesfehérvár, taktilní značení, např. Celje). Komplexní vybavenost: wifi, vytápění, monitory v reálném čase (např. Tomerdingen), nabídka míst k sezení, ochrana před povětrnostními vlivy, osvětlení (viditelnost). Přívětivé pro cyklisty: půjčovny, parkovací prostor (např. Olomouc, Ulm) – bezpečné a	Slabé stránky Dostupnost: nedostatečný přístup pro cyklisty, nedostatečný přístup pro uživatele se sníženou pohyblivostí (chybí výtahy, rampy, taktilní značení). Zastaralá infrastruktura: chybějící místa k sezení, automaty na jízdenky, nekryté parkoviště pro kola – např. Tomerdingen, nedostatečná ochrana před povětrnostními vlivy na místech určených pro čekající – např. Stegersbach). Informace: nedostatečné značení/orientační prvky, nejednotné

	kryté možnosti, garáže, kola povolena na stanici metra (např. Aviatorilor a Eroilor), servisy kol s vybavením pro opravy (např. Eroilor). Modernizace: nadstandardní, modernizovaná zařízení podporující dojíždějící a turisty. Integrace: vnitrostátní železniční a autobusové společnosti sloučené pod jeden subjekt, což by mělo usnadnit spolupráci v oblastech, jako je prodej jízdenek, mobilní aplikace, integrace dopravních informací.	informace v reálném čase, nedostatek digitálních monitorů, chybějící informace/mapy o okolních cyklistických/ pěších trasách. Nedostatečné parkoviště a služby: omezené parkování kol u stanic MHD a málo opraven nebo půjčoven.
Vnější charakteristiky	Příležitosti Plánované projekty modernizace: nové projekty Bike&Ride v Bělehradě, instalace nových monitorů v reálném čase (např. Marianka), renovace stanic (např. hlavní nádraží v Lublani, hlavní nádraží v Ulmu, Egertweg). Potenciál v oblasti cestovního ruchu: zvýšení vybavenosti pro přilákání zahraničních turistů. Podpora cyklistů: rozšíření možnosti půjčování kol a rozvoj bezpečnějších řešení pro jejich úschovu v turistických centrech.	Hrozby Omezení investičního a plánovacího procesu: omezení financování (omezené rozpočty), nedostatečná integrace služeb veřejné dopravy. Nové infrastrukturní projekty: – Normy a plánovací procesy definované ÖBB – těžko ovlivnitelné místními a regionálními orgány (Burgeland). – Stanovení priorit v silniční infrastruktuře s dopadem na financování veřejné dopravy.



Taktilní značení (Celje/Slovinsko). Foto: © Janez Škulj



Výtahy na každém nástupišti (vlakové nádraží Székesfehérvár/Maďarsko). Foto: © Tamás Strommer



Servisní stanice pro kola se servisním nářadím/ vzduchovou pumpou (stanice metra Eroilor/Rumunsko). Foto: © Emanuela Dimitriu–Bidilică



Digitální monitor s odjezdy (autobusové nádraží Tomerdingen/Německo). Foto: © Annika Morath



Nedostatečná ochrana proti povětrnostním vlivům v prostoru pro čekání cestujících (autobusové nádraží ve Stegersbachu/Rakousko). Foto: © Andreas Friedwagner



Nekryté parkoviště pro kola (Tomerdingen/Německo). Foto: © Annika Morath



Kryté a velkokapacitní parkoviště pro kola (hlavní nádraží v Ulmu/Německo). Foto:
© Annika Morath



Povolený přístup pro jízdní kola ve stanicích metra – od pondělí do pátku po 20:00 a o víkendech a svátcích od 5:00 do 23:00 (Aviatorilor a Eroilor/Rumunsko). Foto:
© Emanuela Dimitriu-Bidilică

4.2 TRASY PRO PĚŠÍ V OKOLÍ STANIC VEŘEJNÉ DOPRAVY

Partneři byli požádáni, aby posoudili nejdůležitější pěší trasy pro přístup ke stanicím, např. trasu z centra města ke stanici. Kritéria pro hodnocení byla shrnuta do kategorií: přímota, orientace a trasování, typ infrastruktury a design, přechody/pomoc při přecházení, zastínění a ochrana před větrem, okolí a doplňková infrastruktura, stav, údržba a zimní provoz.

	Pozitivní pro dosažení cílů	Negativní pro dosažení cílů
Vnitřní charakteristiky	Silné stránky Dostupnost: základní pěší infrastruktura, včetně zpevněných chodníků, širokých tras, přístupného terénu, bezpečných přechodů, taktilního značení. Dobrá údržba chodníků v zimě, v některých oblastech průběžné osvětlení. Vybavenost pro pěší: dobře osvětlené pěší zóny s vybavením v okolí stanic (obchody, restaurace, zastíněné plochy, místa k sezení), zelené a malebné pěší trasy (např. v blízkosti turistických uzlů v Bledu).	Slabé stránky Nedostatečné značení/orientační prvky: nedostatečné/nejednotné značení/orientační body. Špatná infrastruktura/koncepce ulic: obrubníky jsou v některých oblastech příliš vysoké, dlouhé čekací doby pro chodce na křižovatkách/semaforech, nedostatečná ochrana před povětrnostními vlivy, nedostatečné zastínění, úzké chodníky – nevhodné pro invalidní vozíky/kočárky. Problémy se sdíleným prostorem: společná infrastruktura pro pěší a/nebo cyklisty – často způsobuje konflikty kvůli úzkým rozměrům, nepravidelně zaparkovaným autům, cyklistům jedoucím na kole po chodnících (např. Obora, Neu-Ulm).

		Bezpečnostní nedostatky: omezené bezpečnostní prvky pro chodce – nedostatek bezpečných a chráněných přechodů, chybějící průběžné osvětlení podél pěších tras, nedostatek organizovaných a bezpečných pěších tras (např. Medvode, Tomerdingen).
Vnější charakteristiky	Příležitosti Lepší orientace na cestách: lepší značení, informace v reálném čase a zastíněná místa k sezení by mohly posílit pěší trasy. Oddělení chodníků a bezpečnost: lepší separace tras pro chodce, cyklisty a automobily. Strategie pro omezení dopravy: vymáhání dopravních omezení, propagace chůze jako životaschopné alternativy k automobilové dopravě.	Hrozby Upřednostňování motorové dopravy: nahrazení pěších zón parkovišti a silnicemi, omezování úprav/vylepšování prostoru ve prospěch chodců (např. parkování na ulici), zvýšený provoz by mohl snížit bezpečnost chodců. Špatná údržba/přizpůsobení: neaktivní zapojení místních nebo regionálních orgánů. Politická neochota upřednostnit nebo zrovnoprávnit aktivní dopravu s motorovou. Environmentální obavy: rostoucí letní teploty by mohly od chůze odrazovat.



Malebné trasy bez aut v blízkosti turistických uzlů pro pěší (nádraží v Bledu k jezeru/Slovinsku). Foto: © Janez Škulj



Nepravidelně zaparkovaná auta a kvalita asfaltu ztěžují průchod chodcům (ulice Obor do centra města/Rumunsko). Foto: © Emanuela Dimitriu–Bidilică



Nedostatek přehledných a bezpečných cest pro všechny uživatele mezi nádražím a blízkými autobusovými zastávkami (Medvode/Slovinsko). Foto: © Janez Škulj



Směrovky a zaparkovaná auta zužující nebo dokonce blokující chodník (Tomerdingen/Německo). Foto: © Annika Morath

4.3 CYKLISTICKÉ TRASY V OKOLÍ STANIC VEŘEJNÉ DOPRAVY

Partneři byli požádáni, aby posoudili nejdůležitější cyklistické trasy pro přístup ke stanicím, např. trasu z centra města k nádraží. Kritéria pro hodnocení byla shrnuta do kategorií: síť/návaznost, přímočarost, design a konstrukce, přejezdy/pomoc při přejezdech, zastínění a ochrana proti větru, okolí a doplňková infrastruktura, orientace, stav, údržba a zimní provoz.

	Pozitivní pro dosažení cílů	Negativní pro dosažení cílů
Vnitřní charakteristiky	Silné stránky Přímé, přístupné trasy: přímé cyklistické trasy ke stanicím veřejné dopravy v rovinatém terénu, které zlepšují dostupnost (např. Bratislava). Kvalitní trasy: dobře udržované trasy s vyhrazeným prostorem pro	Slabé stránky Mezery v propojení tras: chybí souvislé cyklotrasy přímo navazující na stanice veřejné dopravy, což má dopad na bezpečnost a využitelnost (např. Hauptstraße Stegersbach, Miloslavov, Gara de Nord).

	cyklisty odděleným od pěších stezek a celoroční využitelností v mnoha oblastech. Příznivé podmínky na pracovišti: některá pracoviště nabízejí hlídané parkoviště, sprchy, šatny a další pobídky pro cyklisty (např. v Bukurešti, Lublani). Cyklistika příznivá pro cestovní ruch: cyklistika orientovaná na turisty, napojení na trasy EuroVelo.	Dostupnost: nedostatek přímých přejezdů pro cyklisty v nadjezdech a podjezdech u stanic veřejné dopravy (např. Krško), náročný přístup ke stanici kvůli kopcovitému terénu (např. Bled). Omezené značení a orientace: nedostatečné mapy, značení a trasy v jednotlivých regionech. Konflikty na společných stezkách: sdílená infrastruktura pro pěší a/nebo cyklisty (Neu-Ulm); úzké jízdní pruhy a dopravní zácpy zvyšují riziko nehod. Nedostatečné osvětlení, stínění a ochrana: nedostatek trvalého osvětlení podél cyklotras, nedostatečné stínění a ochrana před povětrnostními vlivy.
Externí charakteristiky	Příležitosti Plány na rozšíření infrastruktury: doplnění značení, půjčoven, servisních stanic a parkovišť pro kola na stanicích veřejné dopravy (např. projekt infrastruktury „Regio S Bahn Donau-Ilher“ je zaměřen na lepší spojení veřejné dopravy v regionu a propojení s cyklotrasami). Potenciál růstu cyklistické dopravy: pobídky ke zvýšení počtu cyklistů v mnoha evropských městech a regionech.	Hrozby Upřednostňování motorové dopravy: motorová doprava má často stále přednost – konkurenční priority mohou omezit zdroje na modernizaci a zlepšení cyklistické infrastruktury. Dopravní konflikty/bezpečnost: špatně navržená infrastruktura může zvyšovat konflikty a odrazovat od jízdy na kole.

Zlepšení turistických tras:
pobídky k posílení
cykloturistiky, zejména podél
tras EuroVelo – nalezení synergií
z investic do cykloturistiky pro
každodenní cyklistiku.

**Integrace dojíždění do
zaměstnání:** rozšíření možností
využití cyklistické dopravy lepším
propojením cyklistických tras s
veřejnou dopravou pro
bezproblémové dojíždění na delší
vzdálenosti; zřízení bezpečné,
přímé cyklistické trasy kolem
hlavních nádraží pro zvýšení
dostupnosti a podporu
multimodální dopravy; plně
využívaná zařízení Park&Ride, díky
nimž se cyklistika stává atraktivní
alternativou.

Politická a finanční podpora:
rostoucí politická a finanční
podpora mohou vést k
výraznému zlepšení cyklistické
infrastruktury.

**Omezená integrace veřejné
dopravy:** nedostatečná koordinace
mezi cyklistickou a veřejnou
dopravou.

**Kulturní a legislativní
nedostatky:** rozvoji cyklistiky
brání postoje zaměřené na
automobilovou dopravu a
neúplné předpisy.

Myšlení a chování: obyvatelstvo
převážně upřednostňuje
automobilovou dopravu a často
přehlíží výhody cyklistiky nebo ji
považuje za nevhodný způsob
dopravy.



Oddělený pruh pro cyklisty (Bratislava/Slovensko). Foto: © Šimon Juřík



Vyznačený pruh pro cyklisty s jasným značením před semaforem, současně je však pruh blokován automobily (Neu-Ulm/Německo). Foto: © Annika Morath



Projížděná trasa není součástí sítě cyklistické infrastruktury. Chybí proto naváděcí a orientační prvky, jako je specifické značení a značky pro jízdní kola, mapy, statické nebo animované informační panely atd. (Gara de Nord do centra města/Rumunsko). Foto: © Emanuela Dimitriu–Bidilică

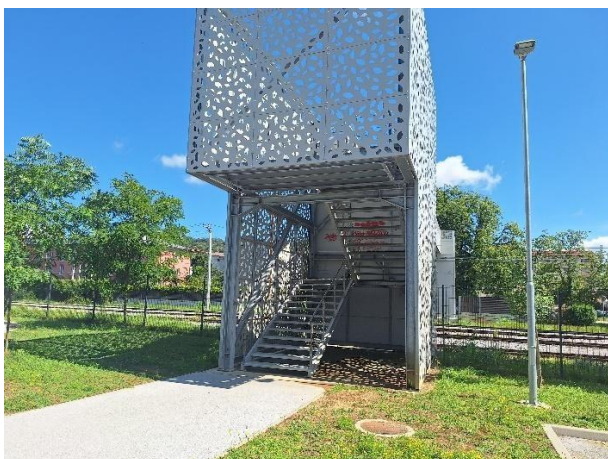


Nedostatek bezpečné cyklistické infrastruktury (Hauptstraße Stegersbach/Německo).
Foto:

© Annika Morath



Úzká a pro cyklisty nebezpečná silnice (Miloslavov/Slovensko). Foto: © Šimon Juřík



Přejezd přes železniční trať bez nájezdů/přístupů pro kola/osoby s omezenou schopností pohybu a orientace (Krško/Slovinsko). Foto: © Janez Škulj

5 Doporučení

Tato doporučení byla vypracována na základě analýzy SWOT, která se zaměřila zejména na příležitosti zjištěné při hodnocení stanic veřejné dopravy v místě, které provedli partneři v celém Podunají. Jejich cílem je vypořádat slabé stránky a stavět na silných stránkách, které byly v analýze zdůrazněny. Tato doporučení jsou určena místním, regionálním a celostátním orgánům spolu s externími odborníky, dodavateli, provozovateli infrastruktury a dalšími příslušnými veřejnými i soukromými zúčastněnými stranami a poskytují využitelné poznatky pro aktualizaci politik a plánování nových infrastrukturních projektů zaměřených na modernizaci a zlepšení stanic veřejné dopravy a jejich okolí. Některá doporučení se opakují; navrhuje jejich konsolidaci pro realizaci na místní, regionální a národní úrovni.

Doporučení budou sloužit jako základ pro formování regionálních akčních plánů pro A2PT, které budou přebírat politická doporučení k projednání na regionální úrovni. Závěry této analýzy budou podkladem pro řešení šitá na míru konkrétním příležitostem zjištěným během hodnocení infrastruktury. Osvědčené postupy zjištěné během hodnocení jsou v souladu s tématy, jimiž se zabývá soubor nástrojů A2PT, a poskytují tak cenné podněty pro jeho rozvoj.

5.1 OBECNÁ ZAŘÍZENÍ

Informace a služby zákazníkům

- Zlepšete systém značení na všech stanicích a integrujte jasné, konzistentní a kvalitní směrové značky pro cyklisty a chodce.
- Zajistěte mapy a informace o okolí stanic (bezpečné a atraktivní pěší a cyklistické trasy).
- Instalujte na stanicích digitální tabule s informacemi o jízdních řádech vlaků/autobusů, půjčovnách kol a dostupnosti tras v reálném čase.
- Zajistěte statické informační tabule s mapami stanic a jízdními řády autobusů.
- Na digitálních informačních tabulích integrovat vlaky a navazující odjezdy meziměstských a místních autobusů pro snadnější přístup k informacím na stanicích.

- Využívejte aplikace nebo platformy pro bezproblémový přístup k informacím o trasách a dopravě v reálném čase.

Přístupnost – využitelnost pro všechny

- Zajistěte plnou přístupnost vchodů/východů do stanic s rampami, taktilním značením a výtahy pro uživatele s omezenou schopností pohybu a cyklisty.
- Zajistěte pravidelnou údržbu služeb, jako jsou výtahy.

Celkový stav a čistota

- Definujte společné standardy pro vybavení a design stanic veřejné dopravy v závislosti na důležitosti/kvalitě služeb (ochrana před povětrnostními vlivy, dostatečné, zastíněné nebo chráněné čekárny a místa k sezení, osvětlení, automaty na jízdenky, dostupnost veřejných a bezbariérových toalet, dostupnost Wi-Fi, parkování kol).

5.2 INFRASTRUKTURA A SLUŽBY PRO CYKLISTY

Parkovací zařízení

- Definujte nebo aktualizujte normy pro zařízení na stanicích veřejné dopravy s ohledem na cyklistickou dopravu, a to v souvislosti s velikostí/početností cestujících: např. minimální počet nekrytých a krytých parkovacích míst pro kola, boxy na kola, servisy kol, stanice pro dobíjení elektrokol, uzamykatelné skříňky v bezprostřední blízkosti parkovacích míst pro kola.
- Zajistěte velkokapacitní, bezpečné a přístupné parkování kol na všech hlavních stanicích.
- Zvyšte bezpečnost prostřednictvím bezpečnostních kamer (v okolí úschoven kol).

Umístění, značení a informace

- Zajistěte mapy a informace o okolí stanic (bezpečné a atraktivní cyklistické trasy).

Doplňkové služby, služby sdílení

- Hlavní uzly by měly nabízet další služby, jako jsou půjčovny kol (krátkodobé i dlouhodobé) a opravy.
- Zvyšte kapacitu půjčoven a bezpečných úschoven kol na stanicích PT a v zařízeních Park&Ride.

- Zajistit průběžná bezpečnostní opatření, včetně pravidelné údržby a kontrol.

5.3 PĚŠÍ TRASY K NÁDRAŽÍ

Přímost

- Vytvořit a udržovat vyhrazené, souvislé a dobře značené pěší trasy spojující stanice s klíčovými destinacemi.
- Rozvíjejte malebné přístupné pěší trasy spojené s blízkými atraktivitami.

Orientace a vedení trasy

- Zajistěte značení s údaji o délce chůze k hlavnímu cíli v reálném čase.
- Zlepšete systém značení napříč stanicemi, integrujte jasné, konzistentní a vysoce kvalitní směrové značky pro pěší.

Typ infrastruktury a design

- Zajistěte, aby stezky byly široké, bezpečné a oddělené od cyklistů a automobilové dopravy, aby se omezily konflikty.
- Aktualizujte normy pro (re)konstrukci pěších tras, které zabraňují instalaci značení takovým způsobem, který zmenšuje prostor pro chůzi.
- Zvyšte bezpečnost prostřednictvím kamer v okolí pěších cest.

Přechody/pomoc při přecházení

- Zajistěte delší intervaly na semaforech umožňující chodcům přejít.
- Definujte normy pro navrhování přechodů (na silniční síti vyšší a nižší úrovně), aby lépe odrážely požadavky na bezpečnost chodců.
- Zajistěte bezpečné přechody a snížené obrubníky v místech, kde se stezky pro chodce kříží s dopravou.

Zastínění a ochrana proti větru

- Investujte do městské zeleně v okolí stanic, abyste zajistili přirozený stín a ochranu před větrem.

Okolí a doplňková infrastruktura

- Vytvořte zklidněné dopravní zóny pro lepší uživatelský zážitek.
- Instalujte průběžné osvětlení napříč pěšími trasami.

Stav, údržba a zimní provoz

- Zajistěte údržbu pěších tras bez ohledu na roční období a povětrnostní podmínky.

5.4 CYKLISTICKÉ TRASY K NÁDRAŽÍ

Síť / návaznost, přímočarost

- Rozvíjet a udržovat vyhrazené, souvislé a dobře značené cyklistické trasy spojující stanice s klíčovými cíli.
- Rozvíjet malebné přístupné cyklostezky spojené s blízkými atraktivitami.

Projektování a výstavba.

- Zajistěte, aby stezky byly široké, bezpečné a oddělené od pěší dopravy, aby se omezily konflikty.
- Aktualizujte normy pro (re)konstrukci cyklistických tras, které zabraňují instalaci značení způsobem, který zmenšuje prostor pro cyklistickou dopravu.
- Tam, kde je to možné, realizujte oddělené cyklistické pruhy, abyste zvýšili bezpečnost cyklistů.

Přechody/pomoc při přecházení

- Zajistěte bezpečné přejezdy a snížené obrubníky v místech, kde se cyklostezky kříží s dopravou.

Stínění a ochrana proti větru

- Zajistěte, aby stezky byly pohodlné bez ohledu na povětrnostní podmínky.
- Investujte do městské zeleně v okolí stanic, abyste zajistili přirozený stín a ochranu proti větru.

Okolí a doplňková infrastruktura

- Instalujte průběžné osvětlení podél cyklistických tras.
- Vytvořte dopravně zklidněné zóny pro lepší uživatelský komfort.

Orientace

- Zlepšete systém značení na všech stanicích a integrujte jasné, konzistentní a kvalitní směrové značky pro cyklisty.

Stav, údržba a zimní provoz

- Zajistěte údržbu pěších tras bez ohledu na roční období a povětrnostní podmínky.
- Prosazujte zákaz parkování automobilů na vyznačených cyklostezkách.

5.5 POLITIKA A KAMPANĚ

- Podporovat dopravní politiku prosazující cyklistickou a pěší dopravu před motorovou.
- Začlenit plánování cyklistické a pěší dopravy (infrastruktury) do územního plánování a upřednostnit ji v rámci agend místních samospráv.
- Jasný závazek politických činitelů pro zrovnoprávnění nebo dokonce upřednostnění aktivní a veřejné dopravy ve vztahu k motorizované individuální dopravě.
- Klást důraz na integraci aktivní mobility s veřejnou dopravou v souvisejících klíčových politických dokumentech (místní plány veřejné dopravy, plány opatření v oblasti klimatu, koncepce cestovního ruchu atd.).
- Vyčlenit účelové rozpočty na cyklistickou a pěší infrastrukturu a snížit závislost na externích dotacích.
- Podporujte místní poskytovatele služeb, aby otvírali opravy a půjčovny na stanicích nebo v jejich blízkosti.
- Definujte jednotné standardy pro vybavení stanic a design infrastruktury a zajistěte jednotnou kvalitu vybavení, jako jsou parkoviště pro kola, místa k sezení, osvětlení, prvky přístupnosti.
- Realizujte kampaně ve školách, komunitních centrech a na pracovištích na podporu výhod aktivní mobility.
- Pořádejte akce a workshopy s cílem zapojit komunitu do udržitelných dopravních postupů.

- Zapojte občany do rozhodování a pravidelně si vyměňujte informace s příslušnými skupinami.

PŘÍLOHY

PŘÍLOHY 1

Souhrnné zprávy podle partnerských regionů:

[A2PT_1.3. Summary Report_BID.docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_Burgenland.docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_DOU.docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_GYSEV.docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_KTI.docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_PUM_CZ.docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_SERBIA F \(005\).docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_Slovenia_MOPE.docx](#)

[A2PT_1.3. Summary Report_VNC_Bucharest.docx](#)