

sídlo: Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň
telefon: 377 224 667
edip@edip.cz, www.edip.cz



17-58

**Ostrov – generel cyklistické dopravy -
aktualizace**

Část: Návrh

Příloha: PRŮVODNÍ ZPRÁVA

PROSINEC 2017

ANOTACE

Obsahem této zprávy je aktualizace Generelu cyklistické dopravy v Ostrově, jež si Odbor rozvoje a územního plánování města nechal zpracovat v roce 2008. Generel cyklistické dopravy je dokument, jehož hlavním cílem je stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jakožto součásti dopravního systému města.

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název zakázky: Generel cyklistické dopravy města Ostrov - aktualizace, NÁVRH

Část: Průvodní zpráva

Číslo zakázky: 17-58

Objednatel: Město Ostrov
Odbor rozvoje a územního plánování
Jáchymovská 1, 363 01 Ostrov
IČ: 00254843

Zhotovitel: EDIP s.r.o.
Pařížská 1230/1, 301 00 Plzeň
IČ: 25462482
377 224 667, edip@edip.cz, www.edip.cz

Zpracovatelé: Ing. Vladislav Rozsypal
Ing. Luděk Bartoš
Ing. Jan Šťastný
Lenka Vohradská

Termín dokončení: prosinec 2017

OBSAH:

1. ÚVOD	3
2. CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY	3
3. POSTUP ŘEŠENÍ	3
4. POUŽITÉ PODKLADY	4
5. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	4
6. NÁZVOSLOVÍ	5
7. VÝVOJ A STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTROVĚ	7
7.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU	7
7.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ÚZEMNÍM PLÁNU	9
7.3 VÝSLEDKY PRŮZKUMU INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY	9
7.4 ANKETNÍ PRŮZKUM NÁZORŮ OBYVATEL	11
8. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	12
9. NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS	13
9.1 ZÁKLADNÍ ZÁSADY NÁVRHU	13
9.2 ČLENĚNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS	14
9.3 NÁVRH VEDENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MĚSTA	15
9.4 NÁVRH NAPOJENÍ NA REGIONÁLNÍ CYKLISTICKÉ TRASY	16
9.5 NÁVRH CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	17
10. NÁVRH STAVEBNÍCH AKCÍ	19
11. DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU	24
12. PŘÍLOHA - VYBRANÉ ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ	26

1. ÚVOD

V roce 2008 si město Ostrov nechalo zpracovat Generel cyklistické dopravy (dále jen generel). Generel slouží jako podklad pro uplatňování požadavků cyklistiky při investiční přípravě a realizaci staveb, zároveň zajišťuje návaznost na regionální cyklistické trasy a zajišťuje specifické požadavky na cyklistickou dopravu ve městě.

Od roku 2008 proběhly na území města i v jeho okolí významné změny. Ty se týkaly nejen komunikační sítě, ale i využití ploch a v neposlední řadě také vnímání dopravy, nejen cyklistické. Všechny tyto změny vyvolaly potřebu aktualizovat generel cyklistické dopravy.

Vybrané změny v komunikační síti města od roku 2008:

- výstavba velké části „Ostrovského ronda“ (na trati bývalé železniční vlečky mezi ulicemi Družební, resp. Hlavní třídou a nádražím ČD),
- cyklistická trasa č. 2005 Horní Žďár – Jáchymov,
- cyklistická trasa č. 2198 Kfely – Bystřice – Hroznětín,
- komunikační propojení mezi ulicemi Nádražní a Krušnohorská, včetně dvou nových okružních křižovatek ulic Nádražní x Dukelských hrdinů a Krušnohorská x Dukelských hrdinů x Masarykova,
- dobudování Obchodní ulice,
- okružní křižovatka na ulici Jáchymovské u Průmyslové zóny sever, komunikace v Průmyslové zóně Jih,
- vybudování stezky pro chodce a cyklisty mezi Ostrovem z ulice Jáchymovské do Jáchymova.

Vybrané územní změny (aktualizace zdrojů a cílů cyklistické dopravy):

- přesunutí Městského úřadu z budovy na Mírovém náměstí do ul. Jáchymovské (č. 1),
- postupné zaplňování obou Průmyslových zón (jih a sever),
- nová obchodní zařízení v ulici Obchodní, Družební a Jáchymovská.

2. CHARAKTERISTIKA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Výhodami cyklistické dopravy jsou ekologická nezávadnost, menší prostorové nároky, nízké náklady a maximální dostupnost cílů. Největší nevýhodou, kromě závislosti na počasí, je velká zranitelnost cyklistů jako účastníků silničního provozu. Tuto nevýhodu je nutné zmírňovat a odstraňovat budováním vhodných bezpečných komunikací pro cyklisty.

Dříve uplatňovaný přístup spočíval v tom, že cyklistické trasy a jmenovitě cyklistické stezky bylo doporučeno budovat v místech, kde již byla dosažena velká frekvence cyklistů. Intenzity cyklistů ukazující na nutnost vybudovat cyklistickou stezku byly v našich předpisech nastaveny příliš vysoko. Proto je nemálo měst, která vlastně žádné cyklistické trasy a stezky nemají, nebo mají pouze omezený počet náhodně vzniklých úseků, jež netvoří žádnou logickou síť.

V současné době se uplatňuje přístup opačný. Nejprve je nutné vybudovat bezpečnou a dostatečně rozsáhlou infrastrukturu pro cyklisty, a teprve v souvislosti s novou nabídkou je možné očekávat přilákání dalších klientů tohoto druhu dopravy. Kromě toho se mění i poptávka veřejnosti a budování cyklistických tras nemůže již zůstat na okraji zájmu vedení obcí a měst.

Generel cyklistické dopravy města Ostrov navrhuje vybudování sítě cyklistických tras, které by sloužily jak pro rekreační účely, tak pro každodenní používání jízdního kola, např. pro cesty do práce. Výstavba jednotlivých úseků cyklistických tras se v Ostrově bude odehrávat především jako samostatné investice, ale i jako součást jiných staveb (např. při výstavbě komunikací).

Cyklistické trasy jsou nejdůležitější částí cyklistické infrastruktury, generel však zmiňuje i umístění dalších zařízení, jako je např. cykloturistický „terminál“, úschovna kol, informačních systémů apod.

3. POSTUP ŘEŠENÍ

Aktualizaci generelu cyklistické dopravy města Ostrov zpracovává firma EDIP s.r.o. na základě zadání města Ostrov – odboru rozvoje a územního plánování. V rámci aktualizace generelu byla zorganizována anketa veřejnosti s cílem získat názory občanů na řešení cyklistické dopravy – viz samostatná zpráva. V září 2017 proběhl i průzkum intenzit cyklistické dopravy – výsledky průzkumu viz samostatná zpráva [4].

4. POUŽITÉ PODKLADY

- [1] Územní plán města Ostrova, Ing.arch. Luděk Vystyd, 11/2013
- [2] Digitální mapový podklad, katastrální a DT mapa (poskytl MÚ Ostrov), 2017
- [3] Ostrov, Generel cyklistické dopravy – NÁVRH, EDIP s.r.o., 2008
- [4] Ostrov, Anketní průzkum názoru obyvatel na řešení dopravy ve městě - aktualizace, EDIP s.r.o., 2017
- [5] Ostrov, Generel cyklistické dopravy, dopravní průzkum - aktualizace, EDIP s.r.o., 2017
- [6] Plán města Ostrov, město Ostrov, 2016
- [7] Cyklistická mapa, Karlovarský kraj, 1: 75 000, Geodézie ČS, 2015
- [8] Mapka cyklodopravy Karlovarského kraje, 2016
- [9] Ostrovské rondo – mapa a Cykloturistická mapa Ostrovska (vč. informací z webu: cykloportal.ostrov.cz), Město Ostrov 2014
- [10] Webové stránky: www.ostrov.cz, www.mapy.cz, www.rsd.cz, říjen 2017
- [11] TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, EDIP s.r.o., 2006
- [12] TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, www.pjpk.cz, 2017

5. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území je vymezeno hranicemi města Ostrov (viz **přílohu 6**). Území obce Ostrov tvoří katastrální území Arnoldov, Dolní Žďár, Hanušov, Hluboký, Horní Žďár, Kfely, Květnová, Liticov, Maroltov, Mořičov, Ostrov, Vykmanov.

Pro zajištění návaznosti na cyklistické trasy v regionu jsou v generelu navrženy i trasy spojující Ostrov s významnými cíli v okolí. Zde se však berou v úvahu pouze trasy, které mají přímou návaznost na Ostrov (nikoliv tedy různá propojení sídel v regionu či výletní okruhy).

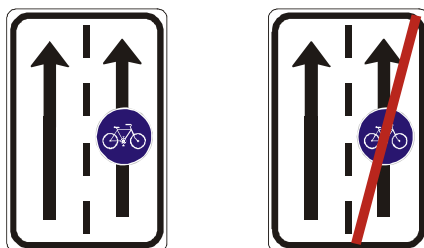
6. NÁZVOSLOVÍ

Cílem této kapitoly je definování nejdůležitějších termínů používaných v generelu. Pro účely generelu mají dále uvedené pojmy následující význam:

- (1) **Komunikace pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, upravená stavebně nebo značením pro provoz cyklistů.
- (2) **Cyklistická trasa** je dopravní trasa, určená pro provoz cyklistů ve vyznačeném směru. Může se skládat z různých typů komunikací pro cyklisty.
- (3) **Pruh pro cyklisty (cyklistický pruh)** je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů. Může být vyznačen dopravní značkou č. V 14 „Jízdní pruh pro cyklisty“.



- (4) **Cyklistický pás** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás je většinou obousměrný, ale může být i jednosměrný.
- (5) **Vyhrazený pruh pro cyklisty** je jízdní pruh vyhrazený pro provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru (vozovce). Označuje se dopravní značkou č. IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ (resp. č. IP 20b „Konec vyhrazeného pruhu“) se symbolem dopravní značky č. C 8a „Stezka pro cyklisty“.



- (6) **Ochranný pruh pro cyklisty** viz [12] (pozn.: není terminologicky podle zákona 361/2000 Sb. a vyhlášky 294/2015) je jízdní pruh vyhrazený pro provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Označuje se pouze vodorovným dopravním značením se symbolem jízdního kola V14 a od ostatního provozu se odděluje podélnou čarou přerušovanou šířky 0,125 m. Jsou prostorově úspornější, počítá se zde s pojižděním jinými vozidly, které se nevejdou do přilehlého jízdního pruhu. Základní šířka je 1,5 m pro cyklistický pruh a 2,5 m pro přilehlý jízdní pruh.
- (7) **Piktogramový koridor pro cyklisty** se vyznačuje pomocí VDZ č. V 20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“. Používá se v případech, kdy pro zřízení řádného pruhu pro cyklisty není na vozovce dostatek místa, avšak šířka jízdního pruhu umožňuje souběžnou jízdu automobilů a cyklistů, popřípadě jako doplňkové značení propojující jízdní pruhy pro cyklisty nebo vyznačující způsob jízdy cyklistů ve společném vyhrazeném pruhu pro cyklisty a autobusy. Má pouze doporučující a výstražný charakter, cyklisté nemají povinnost je využívat a ostatní řidiči nemají zakázáno na ně vjíždět. Cyklisté nemají přednost před vozidly, která při odbočení koridor přejíždějí.
- (8) **Stezka pro cyklisty (cyklistická stezka)** je pozemní komunikace nebo její část určená pouze pro provoz cyklistů, vyznačená dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“ resp. C 8b „Konec stezky pro cyklisty“.



(9) **Stezka pro chodce a cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců a cyklistů, vyznačená:

a) v případě společného pruhu nebo stezky dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ resp. C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ (dále "**se společným provozem**"),



b) v případě odděleného pruhu pro chodce a pruhu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ resp. C 10b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ (dále "**s odděleným provozem**").



(10) **Stezka pro chodce** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro chodce, vyznačená dopravní značkou č. C 7a „Stezka pro chodce“.

(11) **Pěší zóna** je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou č. IP 27a "Pěší zóna" a konec značkou č. IP 27b "Konec pěší zóny". Do pěší zóny je povolen vjezd cyklistům pouze v případě, že je ve spodní části značky vyznačen symbol jízdního kola.



(12) **Segregace cyklistické dopravy** znamená převedení cyklistické dopravy po samostatné části pozemní komunikace, určené pouze nebo především pro provoz cyklistů. Cyklistická doprava může být segregována od dopravy motorové nebo pěší. Formy segregace jsou: stezka pro cyklisty, stezka pro chodce a cyklisty, vyhrazený pruh pro cyklisty.

7. VÝVOJ A STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OSTROVĚ

7.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU

Dosavadní vývoj

Město Ostrov leží na úpatí Krušných hor v Karlovarském kraji. Tvoří je dvě radikálně odlišné části: historické jádro města středověkého založení a rozsáhlé sídliště budované především v 50. a 60. letech 20. století.

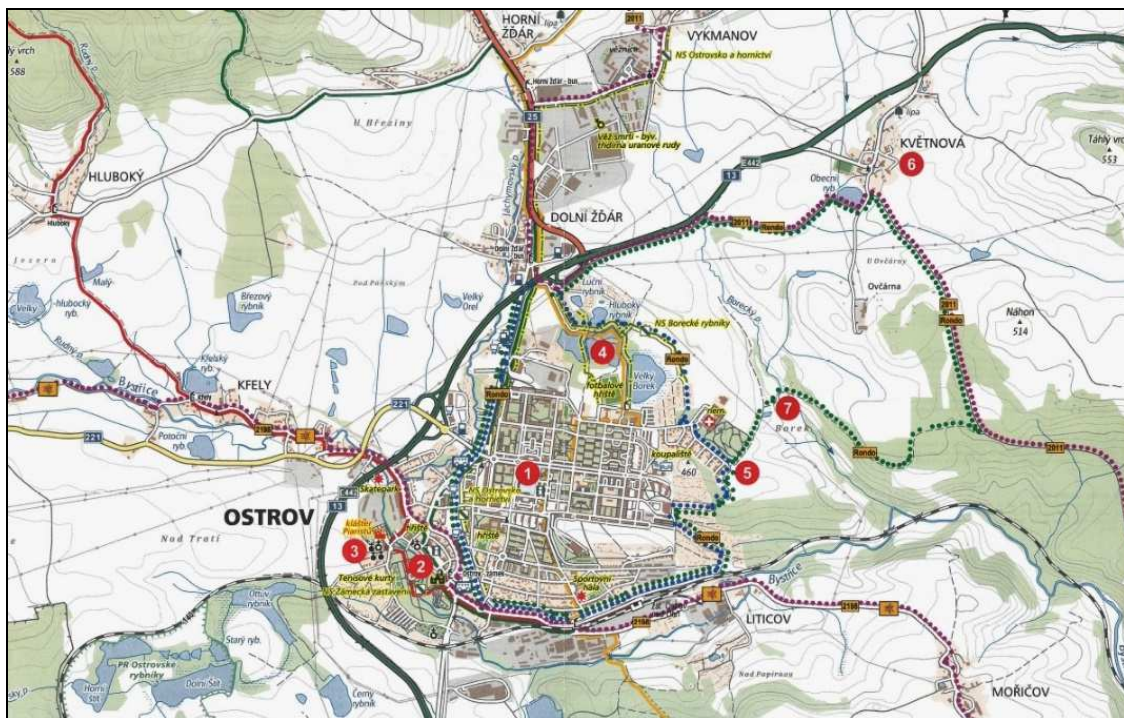
Tyto dva celky byly odděleny dráhou, původně součástí železniční trati Ostrov – Jáchymov (vč. Stříbrné stezky), následně bývalou vlečkou do areálu Škoda v Horním Žďáru. V současné době již z větší části těleso využito pro stezku pro chodce a cyklisty. Okolí této bývalé vlečky není zcela zastavěno. Vlastní sídliště, jež představuje plošně i co do počtu obyvatel zdaleka největší podíl zastavěné části města, však naštěstí není bezduchým celkem, tak častým v našich městech, nýbrž bylo vytvořeno na promyšleném ortogonálním půdorysu a je z hlediska svého urbanismu i architektury dosti ceněno.

Původní průtah silnice I/13 obchází historické jádro ze severovýchodní strany, nyní se stal již běžnou městskou komunikací. Západní a severní obchvat města byl uveden do provozu v roce 2005 a zbavil město tranzitní (průjezdny) dopravy.

Přestože objem cyklistické dopravy není ve městě zanedbatelný, nejsou zde dosud vytvořeny vhodné podmínky pro bezpečný provoz cyklistů. V minulosti byly při rekonstrukci Hlavní třídy vybudovány pruhy pro cyklisty v přidruženém prostoru (podél chodníku). Tento počín byl velmi dobrým začátkem pro budování sítě cyklistických tras v zastavěné části města. Cyklostezka vede též ze sídliště směrem na Horní Žďár v souběhu se silnicí I. třídy č. 25 (a dále na Jáchymov) a částečně úsek cyklostezky napojuje také Kfely.

Za zásadní počín v budování infrastruktury pro cyklisty lze bezesporu považovat vybudování stezky pro chodce a cyklisty na tělese bývalé vlečky od vlakového nádraží až po Hlavní třídu (součást Ostrovského ronda). Tím byl v podstatě vyřešen jeden z největších nedostatků cyklistické infrastruktury v centrální části města. Takto vzniklé bezpečné propojení převzalo velkou část jízd na kole v severojižním směru a patrně i přispělo k tomu, že se v Ostrově jízdní kolo častěji používá jako dopravní prostředek. A to i přesto, že technické řešení křížení „ronda“ s místními komunikacemi pojižděnými motorovou dopravou, např. ul. Dukelských hrdinů, Krušnohorská apod. není z uživatelského hlediska nijak příznivé.

V ostatních částech města jsou dosud cyklisté nuceni využívat motoristických komunikací nebo pěších komunikací, kde na ně však „čihají“ různá omezení a nebezpečné detaily.



Obrázek 1 – Ostrovské rondo – mapa (zdroj: Město Ostrov, 2014)

V oblasti napojení okolních částí města byly již v minulosti vybudovány dvě zajímavé a účelné cyklostezky, a sice západním směrem z Kfelů na Hroznětín a východním směrem na Květnovou.

Z hlediska pohybu po městě představuje největší překážku pro cyklisty systém jednosměrných ulic. Většina jednosměrek byla takto vyznačena především z důvodu zajištění většího počtu parkovacích míst, dílem možná též z důvodu omezení tranzitující dopravy v ulicích. Systém však místy znemožňuje užívání běžných komunikací cyklisty a vede buď k jízdám po chodníku, nebo do zákazu vjezdu, v každém případě k porušování dopravních předpisů.

Další problém představují scházející místa pro odstavení jízdních kol – obzvláště u úřadů, škol a obchodů není dosud dostatečně kvalitně řešena možnost odstavení jízdních kol (bezpečné uzamykatelné stojany).

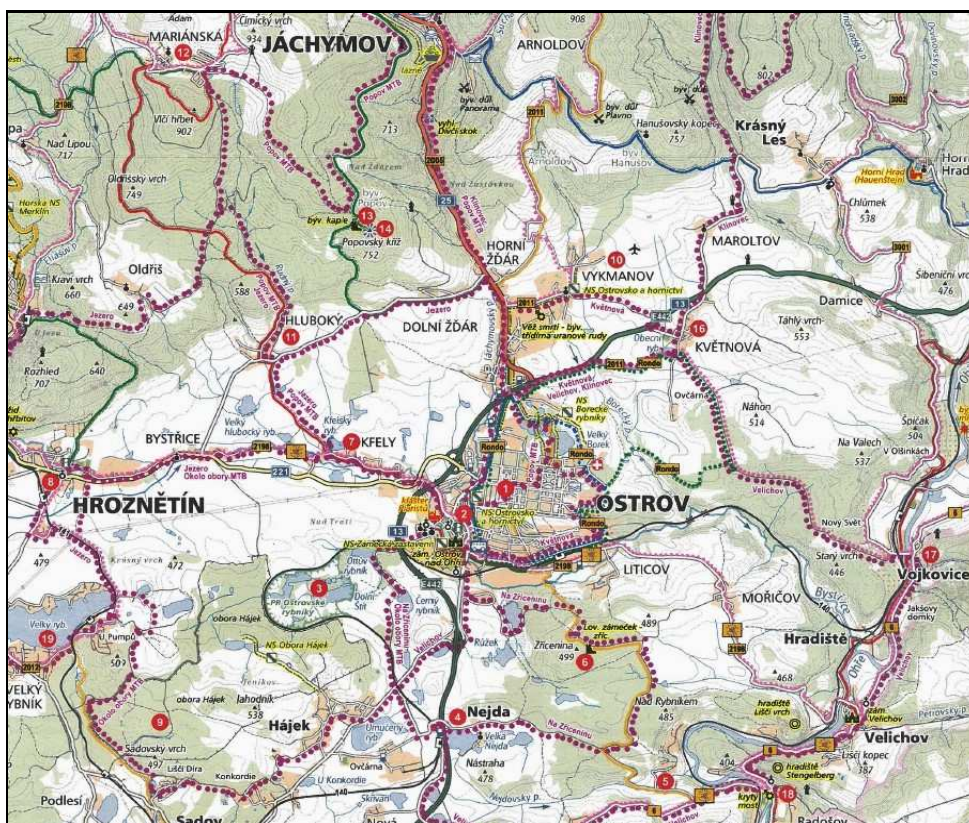
Značené regionální trasy

Kromě již zmiňovaného Ostrovského ronda – malého a velkého okruhu, procházejí městem trasy vyznačené cykloturistickým značením Klubu českých turistů (KČT). V bezprostředním okolí Ostrova jsou v současné době vyznačeny tyto cyklotrasy:

- Ostrov – Vojkovice (částečně Velké Rondo, dále trasa č. 2011)
- Ostrov – Květnová (částečně Velké Rondo, dále trasa č. 2011)
- Ostrov – Mořičov - Velichov – (EuregioEgrentis, trasa č. 2198)
- Ostrov – Kfely - Hroznětín – kolem Velkého rybníka – Sadov – Nová Role (trasa č. 2012)
- Ostrov – Jáchymov (trasa č. 2005)

Kromě toho mohou cykloturisté využít několika značených okruhů (viz také [9]):

- trasa č. 1 - Na zřícenině,
- trasa č. 2 - Okolo obory Hájek,
- trasa č. 3 - Do Květnové,
- trasa č. 4 - Do Jáchymova,
- trasa č. 5 - Do Velichova,
- trasa č. 6 - K jezeru,
- trasa č. 7 - Na Klínovec,
- naučná stezka Po starých cestách okolo Ostrova.



Obrázek 2 – Cykloturistická mapa Ostrovska (zdroj: Město Ostrov, 2014)

Vyznačené trasy jsou převážně vedeny po běžných komunikacích, pokud se v blízkosti nenachází vhodná cyklostezka. Vyznačení samo se v posledních letech výrazně zkvalitnilo, ale pořád ještě je co zlepšovat.

Ostatní cyklistická infrastruktura

Vybavenost obchodů, institucí, škol apod. stojany pro kola nebo i parkovišti je spíše průměrná, opět však platí, že se situace v poslední době zlepšuje.

V Ostrově se také v posledních letech kromě cyklistické infrastruktury objevil i další mobiliář, který uživatelům usnadňuje a zpříjemňuje cestování na kole (informační tabule, mapy apod.) – např. Stříbrná stezka u trasy Ostrov – Jáchymov, Po starých cestách okolo Ostrova apod. Uschovat kola je možné na vlakovém nádraží.

7.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ÚZEMNÍM PLÁNU

Územní plán města z listopadu 2013 připravuje územní podmínky pro další budování tras pro cyklisty. Jedná se o cyklistickou stezku z Ostrova přes Kfely směrem na Hroznětín, cyklistickou stezku přes Mořičov směrem na Velichov, cyklistickou stezku směrem z Ostrova kolem nemocnice, údolím Boreckého potoka směrem na Vojkovice, dvě cyklotrasy z Ostrova přes Ovčárnu do Květnové, první trasa kolem parku nemocnice do údolí Boreckého potoka a druhou trasu kolem Boreckých rybníků do údolí Boreckého potoka.

7.3 VÝSLEDKY PRŮZKUMU INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Intenzity cyklistické dopravy se odlišují od průběhů intenzit motorové dopravy, jsou závislé na mnoha faktorech, zejména na počasí, ročním období a na dni v týdnu.

Intenzity cyklistické dopravy jsou v Ostrově poměrně značné. Dopravní průzkum intenzit cyklistické dopravy probíhal v Ostrově v září letošního roku. Průzkumy probíhaly v různou denní dobu. Odhad celodenních intenzit byl zjištěn přepočtem pomocí přepočítacích koeficientů dle variací z celodenního měření na Hlavní ulici a koeficientů podle TP 189:

• Kollárova – Rondo	cca 350 cyklistů,
• Družební – Rondo (Hlavní třída - Lidická)	cca 330 cyklistů,
• Hlavní tř. (Kollárova – Masarykova)	cca 310 cyklistů,
• Jáchymovská (u Normy)	cca 280 cyklistů,
• U Nemocnice (Borecká – Pod Křížkem)	cca 260 cyklistů,
• Nádražní – Rondo (ke Karlovarské)	cca 230 cyklistů,
• U Nemocnice (Horská – Borecká)	cca 220 cyklistů,
• Hlavní tř. (Komenského – Mánesova)	cca 200 cyklistů,
• Karlovarská (Nádražní – Staroměstská)	cca 190 cyklistů,
• Nádražní – Rondo (k Studentské)	cca 170 cyklistů,
• Masarykova (Májová – Severní)	cca 170 cyklistů,
• Klášterní – před kříž. s Hroznětínskou	cca 140 cyklistů,
• Hroznětínská – před kříž. s Klášterní	cca 140 cyklistů,
• Hlavní tř., II/221 (Kollárova – Jáchymovská)	cca 100 cyklistů,
• Jungmannova (Hlavní Třída – Lidická)	cca 100 cyklistů.

V grafické **Příloze 2** je znázorněn odhad celodenních intenzit cyklistické dopravy na vybraných profilech komunikační sítě města.

Vybrané závěry z průzkumů cyklistické dopravy

Jak je patrné, intenzity cyklistů jsou v Ostrově poměrně značné. Průzkumem bylo zjištěno, že se cyklisté pohybují v podstatě po všech komunikacích, nelze vyzorovat velké rozdíly v intenzitách cyklistů v závislosti na dopravním významu komunikace. Ani síť jednosměrných ulic není pro cyklisty překážkou, což dokládají zjištěné počty cyklistů jedoucích v protisměru jednosměrných ulic.

Celkový nárůst cyklistické dopravy na vybraných porovnávaných profilech je od roku 2008 celkem cca 6 procent.

Pokud bychom porovnávali zjištěné počty cyklistů s počty zjištěnými v jiných obdobných městech ČR, lze říci, že v Ostrově jezdí spíše nadprůměrný počet cyklistů. Ani jejich podíl v dopravním proudu není zanedbatelný.

Více o výsledcích dopravního průzkumu – viz samostatnou zprávu [5].

Vzhledem k tomu, že jsou intenzity cyklistické dopravy závislé na mnoha faktorech, zejména na počasí, doporučujeme městu pořídit si alespoň jeden stacionární automatický detektor dopravy (radar) zaznamenávající nepřetržitě intenzity cyklistické dopravy. Jeho umístění předpokládáme na páteřní komunikaci, kde lze očekávat vysoké intenzity cyklistů. Výsledky doporučujeme průběžně vyhodnocovat a analyzovat.

7.4 ANKETNÍ PRŮZKUM NÁZORŮ OBYVATEL

Anketní průzkum názorů obyvatel Ostrova na řešení cyklistické dopravy byl uskutečněn jako součást průzkumové části generelu cyklistických tras. Podrobné výsledky ankety jsou uvedeny v [4], zde uvádíme jen nejdůležitější závěry pro návrh generelu.

Cílem anketního šetření bylo zejména:

- ✓ získat podklady pro návrh generelu, tedy zjistit náměty a požadavky občanů z hlediska vedení cyklistických tras;
- ✓ zjistit názory občanů - cyklistů na cyklistickou dopravu obecně a získat náměty na její zlepšení.

Průzkum proběhl metodou vyplňování dotazníků respondenty v září a říjnu 2017. Anketní lístek bylo možné vyplnit na webových stránkách města Ostrov, na podatelně Městského úřadu v Jáchymovské ulici, v informačním centru na Mírovém náměstí, v prodejně jízdních kol Čechman v Dlouhé ulici a na Gymnáziu a Střední průmyslové škole (SPŠ) v Ostrově. Do anketních dotazníků respondenti zaškrtovali, popř. zapisovali odpovědi na 15 otázek, které se týkaly problematiky cyklistické dopravy v Ostrově.

Vyhodnocení ankety ve vazbě na cyklistickou dopravu

Celkem se ankety zúčastnilo 167 respondentů, 104 mužů a 62 žen (jeden respondent pohlaví neuvedl).

Na otázku „Kde podle Vašeho názoru v Ostrově, popřípadě v jeho okolí, chybí cyklistická stezka nejvíce?“ odpověděli respondenti takto:

Přímo v Ostrově požadují trasy ve směrech:

- centrum města – nádraží, nemocnice, prodejna Lidl, prodejna Tesco, náměstí, zimní stadion,
- propojení centra s parkem,
- návaznost na cyklostezky.

Pro spojení do okolí města bylo nejvíce námětů na trasy vedoucí směrem na:

- Karlovy Vary,
- Mořičov a Velichov,
- Kfely a Hroznětín,
- Vykmánov a Maroltov,
- Květnová a Damice,
- Hájek a Otovice,
- Bystřice, Velký Rybník.

Výběr ze závěrů anketního průzkumu

- ✓ Při zlepšování podmínek pro cyklistickou dopravu považují respondenti zvyšování bezpečnosti cyklistů pomocí stavebních úprav v místech, kde hrozí střety s ostatními účastníky provozu (automobily, chodci), za důležité považují také zřizování cyklistických stezek do okolí města.
- ✓ Respondenti pociťují absenci cyklotras jak v samotném Ostrově, kde nejvíce chybí spojení centra města s okrajovými částmi (nádraží, nemocnice, velké prodejny apod.), tak i v okolí (zde je nejčastější požadavek na trasu ve směru Karlovy Vary).
- ✓ Nejčastěji jmenovaným problémem z hlediska jízdy na kole jsou vysoké obrubníky na začátku a konci stezek pro cyklisty, překonávání komunikací s vysokou intenzitou dopravy a bezohlednost jednotlivých skupin účastníků provozu vůči druhým.
- ✓ Podle respondentů by k většímu využívání kol v Ostrově přispělo zřízení pruhů pro cyklisty (ve vozovce) podél frekventovaných komunikací, za přínosné respondenti považují i umožnění jízdy cyklistů v jednosměrných komunikacích (v protisměru).

Více o výsledcích anketního šetření – viz samostatnou zprávu [4].

Graficky jsou výsledné požadavky občanů získané z anketního šetření znázorněny v **Příloze 3**.

8. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Ostrov má ve srovnání s jinými městy podobné velikosti, jež se snaží vytvořit systém cyklotras, poměrně netypickou strukturu. Je z velké části tvořen jedním kompaktním obytným celkem (sídlištěm) s ortogonálním systémem ulic. Na jihozápadní straně s tímto sídlištěm sousedí nesrovnatelně menší historické jádro a na severozápadě oblast rodinných domů, na níž za silničním obchvatem silnice I/13 navazuje čtvrť Kfely. Severní, převážně průmyslová část města nenavazuje bezprostředně na sídliště a je od něj rovněž oddělena obchvatem. Nově vznikající „jižní“ průmyslová zóna je napojena na bývalou silnici I/13 (nyní Karlovarskou ulici).

Z toho vyplývá, že z pohledu dopravy po městě je největším zdrojem a současně cílem cyklistické dopravy sídliště samo. V jeho rámci bude nutno zajistit bezproblémový pohyb cyklistů, což bude představovat (po organizační stránce) nejrozsáhlejší objem prací. Speciálně bylo nutno prověřit směry ze sídliště:

- k nemocnici,
- k zahrádkářským koloniím na východě,
- do rekreační oblasti Boreckých rybníků na severu,
- do průmyslových oblastí na severu a na jihu,
- k nádraží na jihu,
- k městskému úřadu na jihu,
- ke koupališti a k zimnímu stadionu na východě.

Pro vazbu sídliště na další části města budou rozhodující následující zdroje a cíle:

- Zámecký park – historické centrum,
- Kfely,
- Dolní a Horní Žďár.

Pro vazbu města Ostrov na regionální cíle jsou za nejdůležitější považovány směry:

- Karlovy Vary,
- Velichov,
- Květnová – Vojkovice / Krásný Les,
- Jáchymov,
- Hroznětín,
- Velký Rybník.

Graficky jsou zdroje a cíle znázorněny v **Příloze 4**.

9. NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS

9.1 ZÁKLADNÍ ZÁSADY NÁVRHU

Navržená síť cyklistických tras má vytvořit nabídku dostatečně hustého, bezpečného a rychlého cyklistického propojení všech významných zdrojů a cílů ve městě. Návrh vychází z následujících zásad a předpokladů:

1. Síť vytváří plošný rastr na celém zastavěném území města tak, aby většina uživatelů mohla převážnou část své cesty ze zdroje k cíli uskutečnit po některé vybudované cyklistické trase.
2. Síť je určena:
 - a) pro vnitroměstské cesty, ať už pravidelné (např. do zaměstnání) nebo nepravidelné (na nákup),
 - b) pro rekreační cesty (cykloturistika).

Tyto dva účely se integrují a síť je navržena jako jednotná.

3. Síť je navržena podle následujících kritérií:
 - a) bezpečnost cyklistů, chodců a automobilové dopravy - především z hlediska silničního provozu, (hledisko kriminality není ve struktuře ostrovských tras až tak významné),
 - b) délka trasy, snaha o co nejkratší spojení, minimalizace převýšení,
 - c) reálnost zřízení a předpokládané náklady.

Síť není určena pro rychlostní cyklistiku, prioritní jsou bezpečné trasy pro běžného uživatele.

4. Při situování cyklistických tras se vychází:
 - a) ze struktury města a jeho komunikační sítě,
 - b) z předpokladu, že většina běžných uživatelů volí co nejkratší spojení s co nejmenším počtem kolizních bodů (např. křižovatek, kde musí dát přednost v jízdě).

Z těchto důvodů je **značná část tras navržena podél hlavních komunikací**. V tom případě však musí být **komunikace pro tento účel náležitě vybaveny**, tj. trasy jsou navrženy jako segregované (tj. především samostatné cyklistické pruhy). Pokud je to však účelné, jsou využity pro vedení tras také méně zatížené komunikace, kde je provoz cyklistů integrován společně s automobily v jízdním pruhu. Všechny komunikace pro cyklisty budou vyznačeny základním dopravním značením (především dopravní značky C 8, C 9, C 10, IP 20, V 14, V 19).

Generel cyklistické dopravy má sloužit k dvěma cílům:

1. jako podklad pro pokračování systematické výstavby cyklistické infrastruktury,
2. k ochraně „koridorů“ (podobně jako u územně plánovací dokumentace). To jest, aby při výstavbě infrastruktury, hlavně komunikací, byly vždy zohledněny předem stanovené požadavky cyklistiky.

9.2 ČLENĚNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS

Trasy navržené v generelu jsou členěny podle následujících hledisek:

- a) podle druhu cyklistické komunikace,
- b) podle stavební existence trasy.

ad a) členění podle druhu cyklistické komunikace

Pro vedení cyklistických tras se využívá následujících typů komunikací:

- ✓ méně zatížené obslužné komunikace se smíšeným provozem automobilů a cyklistů (v příloze 5 značené modrou barvou),
- ✓ vyhrazené pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (ve vozovce) obslužných a sběrných komunikací (v příloze 5 značené oranžovou barvou),
- ✓ pruhy pro cyklisty a cyklistické pásy zřízené jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (mohou být vedeny buď v přidruženém prostoru komunikací nebo jako zcela samostatné komunikace), samostatné cyklistické stezky (v příloze 5 značené červenou barvou),
- ✓ stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (pouze při menších intenzitách chodců a cyklistů), pěší zóny (v příloze 5 značené zelenou barvou),
- ✓ obytné zóny, polní a lesní cesty, přístupové či účelové komunikace s minimálním provozem automobilů (v příloze 5 značené hnědou barvou).

ad b) členění podle stavební existence trasy

- ✓ trasy stavebně existující a kvalitní (v příloze 5 značené plnou čarou),
- ✓ trasy stavebně existující, ale s nekvalitním povrchem nebo z jiného důvodu zatím nevhodné pro cyklistický provoz – je tedy nutné počítat se stavebním zásahem (v příloze 5 značené čárkovanou čarou s dlouhými čárkami),
- ✓ úseky, kde je potřeba (pouze) pomocí úpravy dopravního značení umožnit provoz cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace (v příloze 5 značené čárkovanou čarou s šipkou),
- ✓ trasy stavebně neexistující nebo ve stavu vyžadujícím provést zásadní rekonstrukci - investici (v příloze 5 značené čárkovanou čarou s krátkými čárkami).

9.3 NÁVRH VEDENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MĚSTA

Obecné zásady

Významnou severojižní osu celého systému představuje realizovaná cyklostezka na tělese zrušené vlečky od nádraží do Žďáru. Na tuto osu jsou napojeny jednak příčné trasy do jednotlivých částí města, jednak i cyklotrasy spojující Ostrov s cíli v jeho okolí.

V části města západně od vlečky (Staré město, Kfely) se více uplatňuje klasický princip – navržené hlavní liniové cyklotrasy propojují jednotlivé zdroje a cíle. V území východně od vlečky (tj. v sídlišti) naproti tomu výrazná hierarchizace ani propojovací charakter tras není tak výrazný a v podstatě se jedná hlavně o zajištění prostupnosti celého území pro cyklistickou dopravu (v systému jednosměrných ulic umožnění legálního pohybu cyklistů obousměrně, doplnění průjezdů v různých dosud komunikačně nepropojených vnitroblocích) a snahu o segregaci cyklistů mimo vozovku v případě více zatížených ulic.

V návaznosti na městský intravilán se jedná především o opravy či rekonstrukce povrchů lesních a polních cest, které jsou podmínkou pro bezpečné užívání těchto tras všemi skupinami cyklistů.

Je jasné že cyklisté budou využívat i jiných komunikací (cyklistickým pruhem nemohou být vybaveny všechny komunikace). Hotová síť podle generelu by však měla na sebe soustředit většinu pohybů cyklistů a sloužit jim pro realizaci většiny cest.

Následující přehled shrnuje hlavní myšlenky návrhu v každé části města, nejedná se o úplný popis všech cyklistických tras navržených v generelu. Úplný výčet všech stavebních i organizačních úprav na všech trasách je předmětem kapitoly 10.

1. Od nádraží do Žďáru

- Páteří trasa po tělese bývalé železniční trati (vlečky) je v současné době již zrealizovaná v úseku od nádraží až k Družební ulici, ke křižovatce Hlavní třída x Jungmannova. Dále pokračuje od Kollárovy, resp. Májové ul. okolo severního okraje sídliště a dále na Dolní a Horní Žďár. V úseku mezi nádražím a Družební ulicí je stezka přerušována, resp. vždy ukončena před a znovu zahájena za, místní komunikací jako Lidická, Krušnohorská, Dukelských hrdinů. Kromě svíslého dopravního značení je zakončení provedeno standardním vysokým obrubníkem. To je z hlediska uživatelů velice nekomfortní a navíc i nebezpečné, např. při jízdě rodičů s dětmi apod. Ani řidiči vozidel projíždějících místem křížení se stezkou nejsou nijak nuceni zpomalit a k přecházejícím cyklistům se chovat „ohleduplně“.
- Od odbočky na Vykmanov na severní okraj Horního Žďáru a dále ve směru na Jáchymov je od roku 2015 zrealizována nová stezka podél silnice I/25.

2. Staré město, Kfely

- Na území Starého města je navrženo zajistit prostupnost území pro cyklisty úpravou dopravního značení (připuštění provozu cyklistů v protisměru v obytných zónách).
- Napojení Starého města od nádraží je navrženo novou cyklostezkou podél ulice Nádražní (až ke Šlikově ul.), na níž se napojuje cyklostezka podél Karlovarské ulice, sloužící jako první část napojení průmyslové zóny jih a zároveň jako „výpadovka“ pro významný regionální směr do Karlových Varů. Návrh obou těchto stezek bude poměrně náročný z hlediska úprav šířkového uspořádání ulic.
- Kolem historického jádra podél ulice Jáchymovské je navržena cyklotrasa vyznačením na stávajícím chodníku. Tato trasa pokračuje do Kfelů jako novostavba smíšené stezky podél ulice Hroznětínské. Propojení z Kfelů do ul. Lidické je zajištěno boční větví vedenou ulicí Bezručovou, tato trasa bude zřízena pouze pomocí úpravy dopravního značení.
- Napojení rozvojového území pro bydlení v Kfelech je navrženo od křižovatky napojující budoucí komunikace se silnicí II/221 úrovnovým přejezdem. Variantně je doplněna možnost mimoúrovňového křížení silnice II/221. Dále trasa pokračuje dvěma větvemi. Jedna vede do ulice Hroznětínské a druhá podél silnice II/221 až do křižovatky Jáchymovská x Hlavní. Tato trasa by využila přebytečné šířky vozovky na mostě přes I/13 a stávající chodník na mostě přes Jáchymovský potok.
- Napojení jihozápadní části města z Klášterní ulice je navrženo od kláštera piaristů severním směrem okolo toku Bystřice ke skateparku a dále pod silnicí I/13, napojuje se na trasu v ulici Hroznětínské.
- Napojení páteří trasy vedoucí do Dolního a Horního Žďáru odpojením z Jáchymovské ulice cca v místě křižovatky s Májovou je navrženo mezi objekty garáží, pokračuje novou lávkou přes Bystřici a podél jejího

toku na jih okolo zahrádkářské kolonie. Trasa podejde mimoúrovňově pod silnicí II/221 a pokračuje podél kolonie zahrádek do ulice Smetanovy.

3. Sídliště

- Hlavním principem řešení v sídlišti je zajištění obousměrné průjezdnosti pro cyklisty u většiny komunikací, kde to prostorové podmínky umožňují. U více zatížených komunikací nebo v příznivých podmínkách jsou navrženy samostatné cyklistické pruhy obousměrně.
- Páteří systému cyklotras v sídlišti je ul. Hlavní, kde jsou již vybudovány cyklistické pruhy v úrovni chodníku. V rovnoběžné ulici Májové jsou navrženy stavebně řešené úseky cyklistických pruhů vždy v protisměru vyznačených jednosměrných bloků. Obdobný přístup je zvolen v další paralelní ulici Myslbekově, kde je navrženo propojení od zimního stadionu až po Mírové náměstí.
- Ve východní části Lidické ulice není dostatek prostoru pro segregaci cyklistů, a proto se zde předpokládá smíšený provoz. Pro zvýšení bezpečnosti cyklistů je však nutné zajistit snížení rychlosti vozidel pomocí stavebních opatření, zde zejména zvýšených křižovatkových ploch nebo zpomalovacích prahů. V západní části Lidické ulice jsou navrženy samostatné cyklistické pruhy. Tato úprava v úseku Družební – Masarykova bude vyžadovat celkovou rekonstrukci komunikace.
- V příčných ulicích Družební, Jungmannova, Masarykova a Borecká jsou navrženy cyklistické pruhy resp. pásy v přidruženém prostoru komunikace v obou směrech. V ulicích Klínovecká, Kollárova, Štúrova a Luční pak cyklistické pruhy pouze po jedné straně, v protisměru vyznačených jednosměrných komunikací.
- V ulici U Nemocnice je navrženo pokračování cyklistické stezky od ul. Luční až po Lesní ul., a to na severní straně komunikace.
- Na několika místech (Krušnohorská, Klínovecká, U Koupaliště aj.) je navrženo pomocí úpravy dopravního značení umožnit provoz cyklistů v protisměru jednosměrných ulic, zejména obytných zón.
- Podél východního okraje intravilánu, od nádraží k penzionu pro seniory, je navržena nová cyklotrasa v parametrech stezek pro chodce a cyklisty a účelových komunikací.

9.4 NÁVRH NAPOJENÍ NA REGIONÁLNÍ CYKLISTICKÉ TRASY

Jak vyplývá z vyhodnocení ankety, pro značnou část respondentů je kolo také oblíbeným způsobem trávení volného času. V generelu je proto navrženo i vedení tras spojujících město s nejvýznamnějšími cíli v okolí, ve všech důležitých směrech. Cílem těchto tras by však nemělo být pouze využití volného času, ale měly by svým vhodným trasováním představovat i bezpečné a co nejpřímější spojení všech okolních obcí s Ostrovem, využitelné i pro každodenní cesty. Tento požadavek vyplývá i ze závěrů anketního šetření.

směr Jáchymov

- Z Horního Žďáru pokračuje trasa v návaznosti na páteřní městskou cyklostezku po tělese zrušené železniční trati ve směru do Jáchymova.

směr Arnoldov - Suchá

- V tomto směru se navrhuje jako nejlepší řešení využít stávající lesní cestu (silnici) z Horního Žďáru do Suché, jež však vyžaduje v některých úsecích opravu, minimálně v rozsahu nového povrchu vozovky.
- Propojení bývalého Arnoldova (důl Plavy) s Jáchymovem se předpokládá po zrekonstruované lesní cestě.

směr Květnová, Maroltov

- Do Květnové je vybudována samostatně vedená stezka pro chodce a cyklisty, pokračování na Maroltov a dále na Krásný Les se předpokládá po méně zatížené silnici.
- Při výstavbě přeložky silnice I/13 je nutno zajistit mimoúrovňové propojení panelové cesty z Vykmánova do Květnové. V rámci budoucích pozemkových úprav v k.ú. Vykmánov a Maroltov, je vhodné vybudovat novou cestu Vykmánov – Maroltov např. v souběhu se stávající plochou letiště.
- Navrhuje se doplňující trasa v propojení stávající stezky z Dolního Žďáru do Květnové (trasa č. 2011 Velké Rondo) mimoúrovňově propustí pod silnicí I/13 a dále ve směru na Vykmánov podél vodoteče - přítoku Boreckého potoka.

- Na tuto trasu navazuje nové propojení z trasy č. 2011 Velké Rondo směrem na jih volně podél Boreckého potoka okolo kamenného mostu Borek směrem k nemocnici, kde se napojí na trasu Ronda ve směru na Vojkovice.

Směr Vojkovice

- Předpokládá se využití stávající lesní cesty (silnice) z Květnové do Vojkovic, s navrhovanou rekonstrukcí vozovky ve vybraném úseku.
- Dále je navržena rekonstrukce lesní cesty z Ostrova (Lesní ul.) až na tuto silničku, včetně odbočky pod nemocnicí na stezku Žďár – Květnová (rekonstrukce polní cesty).

směr Mořičov, Velichov, Radošov

- Ve směru Mořičov – Velichov je cyklotrasa navržena po silnici. Do Radošova a v celém prostoru mezi těmito obcemi je navrženo provést rekonstrukci systému lesních a polních cest, která umožní jejich plnohodnotné využití pro cyklistiku.
- Navrhuje se varianta trasy bez motorové dopravy v propojení mezi Mořičovskou ul. po naučné stezce „Po starých cestách okolo Ostrova“, novým propojením do Liticova a napojením na silnici do Mořičova.
- Navrhuje se propojení průmyslové zóny jih stávající cestou k rybníku Růžek a pak variantně rekonstrukcí lesní cesty směrem na trasu naučné stezky „Po starých cestách okolo Ostrova“ na Zříceninou (Lovecký zámeček) a do Mořičova anebo rekonstrukcí lesní cesty po jižním okraji vrchu pod Zříceninou.

směr Karlovy Vary

- Výjezd z Ostrova k železniční stanici Hájek je navržen variantně z Karlovarské ulice přes průmyslovou zónu jih lesem na Nejdu, anebo z Klášterní ulice rekonstruovanou polní a lesní cestou k přejezdu pod obcí Hájek.
- Další pokračování do Karlových Varů je společné, využívá málo zatíženou silnici přes Hájek a Sadov (bývalá silnice I/13). Tato trasa by však v budoucnu měla být upravena tak, aby splňovala nároky zejména z hlediska bezpečnosti provozu, a to jak v průjezdních úsecích obcí, tak i v extravilánu. To je však poměrně složitý úkol, který patrně bude vyžadovat i velké investiční náklady. Doporučujeme proto, aby tato trasa, která bude sloužit jak k cykloturistickým, tak i dopravním účelům (zejména pro cesty za prací) byla podpořena Karlovarským krajem a přilehlými obcemi. Zároveň navrhuje prověřit podrobné vedení trasy pomocí technické vyhledávací studie.

směr Hroznětín, Velký rybník

- Ve směru Hroznětín je již vybudován úsek samostatné stezky z Kfelů do Bystřice. Dále trasa pokračuje částečně úseky po Ostrovské ulici na Hroznětín, částečně Potoční ulicí po pravém břehu Bystřice (trasa č. 2198 EuregioEgrentis).
- Je vhodné vyhledat novou trasu polní cesty z Ostrova přímo k Velkému rybníku, z Klášterní ulice po severní straně trati a oplocené obory, nejlépe v rámci pozemkových úprav.

směr Hluboký

- Pro napojení Hlubokého se předpokládá využití opravené polní cesty z Kfelů po trase naučné stezky „Po starých cestách okolo Ostrova“.

9.5 NÁVRH CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Mezi ostatní cyklistickou infrastrukturu řadíme zejména:

- parkoviště pro kola u velkých cílů cyklistické dopravy (závody, sportoviště, školy atd.),
- stojany pro kola u menších cílů (např. obchody),
- úschovny kol,
- cykloturistické terminály,
- servisy,
- půjčovny jízdních kol, vč. řešení „moderními“ způsoby – např. půjčovny v rámci nádraží ČD apod.
- veřejné dobíjecí stanice pro elektrokola,
- zavedení systému sdílení kol (Bike Sharing).

Parkoviště pro kola

V oblastech velkých cílů cyklistické dopravy nestačí pouze nainstalovat několik stojanů pro kola, ale mělo by být běžným standardem zřízení kapacitních parkovišť. Zároveň by měly být k dispozici i kryté uzamykatelné boxy na kola. Mezi velké cíle patří například:

- výrobní provozy,
- sportovní zařízení a rekreační areály, bazény, koupaliště apod.,
- železniční stanice,
- zařízení středních škol.

Volba vhodného typu zařízení, jeho kapacity, způsobu ochrany a zabezpečení kol závisí na konkrétní aktivitě, u které se parkoviště pro kola zřizuje.

Velikost parkoviště pro kola u závodů by měla záviset na počtu pracovníků, u nichž se dojíždění na kole předpokládá. Ze zkušeností z jiných měst je možné odvodit, že by měla být dostatečná kapacita odpovídající 15% počtu zaměstnanců ve směně. Je však vhodné tuto hodnotu ověřit podle podniku obdobné velikosti a zaměření.

U sportovních zařízení, rekreačních areálů a středních škol je nutné vyjít ze zkušeností. Obdobná zařízení v zahraničí mají většinou kapacitu v řádu několika desítek cyklistických stání.

U železniční stanice je nutné předpokládat spíše méně kapacitní parkoviště pro kola pro veřejnost, naopak je zde nutné počítat se zajištěním možnosti bezpečné úschovy kola.

Stojany pro kola

Stojany pro kola by měly být standardním vybavením všech obchodů, úřadů, institucí, škol a dalších cílů dopravy, u kterých není nutné zřizovat přímo parkoviště pro kola. Nabídka stojanů pro kola je na trhu velmi pestrá.

Úschovna kol

Pod tímto termínem se rozumí zařízení vhodné zejména pro cykloturisty, kteří navštíví město a mají zájem zde strávit určitý čas, aniž by se museli během své návštěvy starat o své kolo. V takovémto případě by měla být možnost za poplatek kolo uschovat na dobu v řádu několika hodin až dní. V generelu navrhujeme zajistit úschovnu kol na nádraží, které je nejlogičtější a očekávaným místem pro tento účel, je však nutné zajistit vhodnou provozní dobu a kapacitu úschovny.

Cykloturistické terminály

Tímto termínem se rozumí speciálně vybavená místa, sloužící cykloturistům ke krátkému odpočinku, získání informací o městě a jeho okolí, navazujících trasách, službách pro cyklisty apod. Mělo by se jednat o přístřešek s lavicemi a stolem, vybavený stojanem (případně menším parkovištěm) pro kola, mapou, informační tabulí, směrovkami atd.

Umístění terminálu navrhujeme při páteřní cyklostezce, ve vazbě na budovu bývalé železniční zastávky Ostrov.

Servisy

Informace o místech a provozní době servisů a prodejen jízdních kol by měla být k dispozici v cykloturistickém terminálu, popřípadě na informačních tabulích podél tras.

Půjčovny jízdních kol

Půjčovny kol vhodným způsobem doplňují spektrum služeb poskytovaných návštěvníkům města. Mohou být zřízeny v návaznosti na úschovnu, tedy na nádraží, nebo v prodejnách jízdních kol.

Ostatní „moderní“ infrastruktura

V rámci technického rozvoje a čím dál větší dosažitelnosti elektrokol pro běžné uživatele navrhujeme zvážit umístění alespoň jedné veřejné dobíjecí stanice pro elektrokola, a to nejlépe v blízkosti páteřní cyklotrasy. Zároveň doporučujeme městu zvážit pro podporu rozvoje cyklistické dopravy zvážit možnost zavedení systému sdílení kol (Bike Sharing).

10. NÁVRH STAVEBNÍCH AKCÍ

Město sice intenzivně pracuje na budování cyklistické infrastruktury, přesto ještě bude realizace sítě cyklistických komunikací navrženy v generelu dlouhodobá záležitost. Akce směřující k vybudování nových úseků cyklistických tras se dají rozdělit do tří skupin.

1. Stavebně je úsek již připravený, ale je nutné změnit organizaci dopravy, tzn. upravit dopravní značení.
2. Úsek sice stavebně existuje, ale nevyhovující pro cyklistický provoz svou kvalitou nebo uspořádáním, je nutné jej upravit nebo opravit.
3. Úsek je nutné nově vybudovat, a to jako samostatnou akci - cílenou investici ve prospěch cyklistické dopravy. V některých případech je investice závislá na výstavbě jiné komunikace.

V následujících tabulkách je uveden přehled všech akcí nutných k naplnění cílového stavu generelu. Akce jsou rozděleny do 4 skupin podle částí města:

1. dobudování a úprava systému páteřní cyklostezky na tělese bývalé vlečky od nádraží po Horní Žďár (Jáchymov),
2. historická část města + oblast východně od vlečky,
3. sídliště, resp. obytná část centra města vč. východní části Rondo,
4. regionální návaznosti – začínají písmenem R.

Čísla akcí jsou uvedena ve výkresech – **příloha č. 5.1 a 5.2 a Příloha 6.**

Komentář ke sloupcům tabulky:

1. sloupec - číslo akce,
2. sloupec - název akce,
3. sloupec - druh úpravy,
O = organizační úprava,
P = nutná oprava nebo jiná stavební úprava provozního charakteru,
I = samostatná investice nebo investice závislá na jiné akci,
4. sloupec - stručný popis úpravy,
5. sloupec - odhad nákladů. Vychází se z jednotkových cen, u nejčastějšího typu úpravy – rekonstrukce chodníku na stezku pro chodce a cyklisty – se uvažuje cena 1 200 Kč/m². U akcí, které zahrnují jen úpravu svislého dopravního značení může být uvedena 0, neboť náklady jsou zanedbatelné v porovnání se stavebními úpravami,
6. sloupec – poznámka.

1. – PÁTEŘNÍ CYKLOSTEZKA NÁDRAŽÍ – HORNÍ ŽĎÁR

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	poznámka
1.1	Cyklostezka na vlečce, úprava přejezdu pro cyklisty s ul. Dukelských hrdinů	I	Stavební úprava křížení stezky s místní komunikací - snížení obrub, úprava svislého i vodorovného dopravního značení (vyřešit bezpečnost provozu)	0,3	
1.2	Cyklostezka na vlečce, úprava přejezdu pro cyklisty s ul. Máchova	P	Drobná úprava pro zvýšení bezpečnosti provozu – obnovení dopravního značení (dále také DZ), a to vodorovného i svislého	0,2	
1.3	Cyklostezka na vlečce, úsek Hlavní - Severní	I	Vybudování stezky pro chodce a cyklisty na tělese bývalé vlečky od ulice Hlavní po ul. Severní v délce 500 m	1,7	
1.4	Cyklostezka na vlečce, úprava přejezdu pro cyklisty s ul. Krušnohorská	I	Stavební úprava křížení stezky s MK – zvýšení přejezdu pro cyklisty – dlouhý příčný práh, zajištění (fyzicky) snížení rychlosti vozidel, úprava svislého i vodorovného DZ, vč. zajištění dobrých rozhledových poměrů, bezpečnost provozu	0,5	
1.5	Cyklostezka na vlečce, úprava přejezdu pro cyklisty s ul. Lidická	I	Drobná úprava pro zvýšení bezpečnosti provozu – obnovení VDZ pro cyklisty	0,1	
celkem páteřní cyklostezka				2,8	

2. – STARÉ MĚSTO, KFELY

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	poznámka
2.1	Cyklostezka Nádražní, úsek Krátká – Karlovarská	I	zřízení cyklistického pásu přerozdělením šířky uličního prostoru, vč. napojení na stezku na vlečce, celková délka cca 320 m	1,8	
2.2	Cyklostezka Karlovarská, úsek Staroměstská - Nádražní	I	zřízení cyklistického vyhrazeného pásu podél zdi zámeckého parku (uvnitř parku), překlenutí Bystřice novou lávkou, stezka v přidruženém prostoru za křižovatkou se Staroměstskou ul., překonání Karlovarské ulice přejezdem pro cyklisty, délka úpravy cca 230 m	2,4	včetně zřízení plnohodnotného odbočovacího pruhu doleva ve směru z centra do průmyslové zóny jih
2.3	Propojení Nádražní – Jáchymovská kolem zámku	I	vybudování cyklistického pásu v úseku Nádražní – Jáchymovská novou trasou kolem zámku, v souvislosti s úpravou komunikace	1,2	projekt rekonstrukce komunikace bez cyklostezky – nutno upravit
2.4	Cyklistický provoz v jednosměrkách Starého města	O	připuštění provozu cyklistů v protisměru jednosměrných ulic Dlouhá, Jiráskova, Husova, Žižkova, bez stavebních úprav	0,1	
2.5	Stezka Jáchymovská, podél Starého města	O	vyznačení stávajícího chodníku jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 350m, bez stav. úprav	0,1	
2.6	Cyklistické propojení Jáchymovská - Krušnohorská	I	přejezd přes Jáchymovskou ul. a vybudování cyklistického pásu v délce 60 m	0,3	projekt na rek. ulice, bez cyklistického pruhu
2.7	Stezka Hroznětínská	I	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem vč. přejezdu ul. Školní a napojení na ul. Husovu resp. Jáchymovskou, celková v délce 400 m	4,0	náklady zahrnují výstavbu lávky přes Jáchymovský potok nebo podíl na stavbě nového mostu
2.8	Cyklistické propojení Bezručova - Lidická	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací pomocí DZ (vodorovného, svislého), bez stavebních úprav	0,1	
2.9	Napojení rozvojového území Kfely na ul. Hroznětínská	I	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 260 m.	1,8 (var.MÚK: 9,0)	vybudování těchto stezek má smysl pouze v souvislosti se vznikem komunikačního napojení rozvojového území na sil. II/221
2.10	Stezka podél II/221	I	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 650 m	4,4	
2.11	Cyklistické propojení Smetanova - Hlavní	P	oprava povrchu účelové komunikace v zahrádkové kolonii v délce 130 m. Vyznačení stávajícího chodníku jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 160 m	0,6	
2.12	Cyklistická stezka do průmyslové zóny jih podél Karlovarské ul.	I	rozšíření stávajícího chodníku a vyznačení cyklistického pásu ve stávajícím přidruženém prostoru, zřízení 1 přejezdu, celková délka 350 m	0,9	
2.13	Cyklistická stezka do průmyslové zóny jih podél Průmyslové ul.	I	rozšíření stávajícího chodníku a vyznačení cyklistického pásu ve stávajícím přidruženém prostoru, zřízení 1 přejezdu, celková délka 260 m	0,6	
2.14	Propojení Klášterní – (skatepark) - Hroznětínská	I	vybudování (rekonstrukce) účelové komunikace v délce cca 350 m	2,2	zajištění průchodu od kláštera ke skateparku
2.15	Propojení Jáchymovské	I	vybudování (částečně rekonstrukce) účelové komunikace v propojení z Jáchymovské ul. lávkou přes Bystřici a podél toku na jih okolo kolonie zahrádek do ul. Smetanovy v délce 500 m	3,5	vč. bezpečného přejezdu přes Jáchymovskou
2.16	Napojení rozvojového území Kfely od silnice II/221	I	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem od silnice II/221 na Kfely (s odbočkou na rozvojové území) v celkové délce cca 850 m	3,9	
2.17	Pokračování napojení rozvojového území Kfely	I	vybudování nové komunikace v napojení rozvojového území Kfely v délce 300 m	1,9	

celkem Staré město a Kfely

30,0 (bez MÚK na II/221 – akce 2.9)

3. – SÍDLIŠTĚ

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	poznámka
3.1	Cyklistické pruhy Lidická, úsek - Masarykova - Klínovecká	O, I	ve směru ke Klínovecké ul. pouze vyznačení pruhu pro cyklisty na stávajícím chodníku, ve směru k Masarykově ul. zřízení pruhu pro cyklisty na vozovce (délka úseku 200 m)	0,9	náklady zahrnují obnovu obrusné vrstvy v celé šíři vozovky
3.2	Cyklistický provoz v Lidické ulici v úseku Klínovecká - Vaničkova	I	stavební úpravy obslužné komunikace zajišťující zklidnění provozu, které umožní provoz cyklistů společně s vozidly v délce 600 m (zpomalovací prahy, zvýšené kříž. plochy, šikany apod.)	3,4	
3.3	Cyklistický pruh Klínovecká	I	zřízení cyklistického pruhu v přidruženém prostoru komunikace v délce 360 m	1,3	projekt na rek. ulice, bez cyklistického pruhu
3.4	Cyklistický pruh Seifertova	I	úprava uličního profilu umožňující zavedení cyklistů v protisměru v délce 220 m	2,9	
3.5	Cyklistický provoz ve dvou vnitroblocích Klínovecká - Krušnohorská	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikací vyznačených jako obytná zóna, bez stavebních úprav	0,1	
3.6	Cyklistický provoz Máchova ulice	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikace, bez stavebních úprav	0,1	
3.7	Napojení koupaliště	I	rekonstrukce stávající cesty a částečně novostavba stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem v délce 650 m	3,6	
3.8	Cyklistický pruh v ul. Odborů	I	vybudování pruhu pro cyklisty v protisměru jednosměrné komunikace v délce 130 m	0,4	
3.9	Cyklostezka Družební ulice v úseku Krušnohorská - Hlavní	I	rekonstrukce chodníku na stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v délce 520 m	2,5	
3.10	Cyklistické pruhy Lidická, úsek Družební - Masarykova	I	vybudování cyklistických pruhů v délce 500 m (jednosměrně), které vyžaduje stavební úpravu celého uličního prostoru	13,9	zahrnuje stavební úpravu celé komunikace
3.11	Propojení cyklostezek Jáchymovská - Hlavní	I	vybudování stezek pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 100 m, zřízení přejezdu přes Jáchymovskou ulici vč. úpravy SSZ	1,2	
3.12	Cyklistické pruhy Jungmannova	I	ve směru k Hlavní třídě vybudování cyklistického pruhu v délce 280 m, ve směru k Lidické vyznačení cyklistického pruhu na stávajícím chodníku	0,6	
3.13	Cyklostezka Masarykova, úsek Lidická - Hlavní	P	vyznačení cyklistického pásu ve stávajícím přidruženém prostoru, zřízení 1 přejezdu, vybudování cykl. pruhu v délce 70 m	0,6	
3.14	Cyklistický provoz Mírové náměstí	O	vyznačení cyklistických pruhů v rámci obytné zóny v protisměru jednosměrných úseků, bez stavebních úprav	0,2	
3.15	Vyhrazený pruh Tylova ulice	O	vyznačení cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné komunikace v délce 180 m, v hlavním dopravním prostoru, bez stavebních úprav	0,2	zpracován projekt rekonstrukce ul. bez cykl. pruhu
3.16	Cyklistické propojení ulic Tylova - Klicperova	I	rekonstrukce stávajících chodníků, zřízení cyklistického pásu v délce 80 m	0,4	
3.17	Cyklistický pruh Myslbekova v úseku Mánesova - Komenského	I	vybudování cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné komunikace v délce 150 m	1,9	pravděpodobně nutný posun oplocení školy
3.18	Cyklistický provoz Mánesova ulice, úsek ul. Hlavní – ul. Myslbekova	O	vyznačení stávajícího chodníku jako stezka pro chodce a cyklisty	0,1	
3.19	Cyklistický provoz Myslbekova, úsek	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikace, bez stavebních úprav	0,1	

	S.K.Neumanna - Mánesova				
3.20	Cyklistické propojení S.K.Neumanna - Vančurova	I	Vybudování cyklistického pásu v délce 60 m	0,3	
3.21	Stezka za penzionem pro seniory	I	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 80 m	0,5	
3.22	Propojení od zimního stadionu k ulici Na kopci	I	vybudování (rekonstrukce) účelové komunikace v délce 200 m	1,2	
3.23	Propojení od ul. Na Kopci k Nádražní ulici	I	novostavba stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 220 m	1,3	
3.24	Cyklistický provoz ve vnitrobloku Šafaříkova	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikace vyznačené jako obytná zóna, bez stavebních úprav	0,1	
3.25	Cyklistický pruh Kollárova - Severní	I	zřízení cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné komunikace, rekonstrukcí stávajícího chodníku, v délce 420 m, vč. napojení na stezku na vlečce	1,5	
3.26	Cyklistické pruhy Masarykova, úsek Hlavní - Severní	I	zřízení jednosměrných pruhů pro cyklisty pomocí rekonstrukce a stavební úpravy stávajících chodníků, v délce 840 m jednosměrných pruhů	3,1	
3.27	Cyklistické pruhy Májová ulice	I	zřízení cyklistických pruhů v protisměru jednosměrných úseků pomocí rekonstrukce stávajících chodníků a dalších stavebních úprav v celkové délce 660 m	3,0	
3.28	Cyklistický pruh ve vnitrobloku Štúrova, úsek Severní - Májová	I	vybudování cyklistického pruhu v délce 220 m	0,7	
3.29	Cyklistický pruh Luční	I	zřízení cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné komunikace, rekonstrukcí stávajícího chodníku, v délce 280 m	1,1	
3.30	Cyklistický provoz ve vnitroblocích Palackého, Štúrova	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikací vyznačených jako obytná zóna, bez stavebních úprav	0,1	
3.31	Cyklostezka v ul. U Nemocnice	I	Novostavba cyklistického pásu v délce 700 m	3,1	v projektu rekonstrukce ul. U nemocnice, stezka nemá dostatečné parametry
3.32	Cyklistické pruhy Borecká	I	zřízení jednosměrných pruhů pro cyklisty pomocí rekonstrukce a stavební úpravy stávajících chodníků, v délce 600 m jednosměrných pruhů	2,1	
3.33	Cyklistický provoz ve vnitrobloku ul. U koupaliště	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikací vyznačené jako obytná zóna, bez stavebních úprav	0,1	
3.34	Propojení od ul. Nad nádražím do Vančurovy	I	novostavba stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v zahrádkářské kolonii (část Rondo východ) v délce cca 580 m	3,7	
celkem sídliště a Rondo „východ“				56,3	

4. – NAPOJENÍ DO REGIONU

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	poznámka
R.1	Cyklostezka Květnová - Vykmánov	I	vybudování nového propojení z trasy č. 2011 (Velké Rondo) mimoúrovňově propustí pod silnicí I/13 a ve směru na Vykmánov podél vodoteče - přítoku Boreckého potoka v délce 0,7 km	3,9	vč. lávky přes potok
R.2	Rekonstrukce lesní cesty Jáchymov –rozč. Plavno	I	rekonstrukce lesní cesty v délce 1,6 km	8,9	
R.3	Oprava lesní cesty Arnoldov – důl Plavno	P	oprava povrchu lesní cesty k zajištění sjízdnosti v délce 1,1 km	4,4	

R.4	Propojení Vykmánov - Maroitov	I	vybudování nového propojení – polní cesty v délce 1,5 km	8,1	nejlépe v rámci pozemkových úprav
R.5	Oprava polní cesty SV od Boreckých rybníků	P	oprava povrchu polní cesty v délce 0,5 km	2,2	
R.6	Rekonstrukce polní cesty od nemocnice k cyklostezce na Květnovou	I	rekonstrukce polní cesty v délce 1,4 km	7,7	
R.7	Rekonstrukce polní a lesní cesty z Lesní ul. k propojení Květnová - Vojkovice	I	rekonstrukce polní a lesní cesty v délce 1,9 km	10,9	
R.8	Oprava lesní cesty nad Vojkovcemi	I	oprava povrchu lesní cesty k zajištění sjízdnosti v délce 1,0 km	4,1	
R.9	Oprava polní a lesní cesty od průmyslové zóny na Královskou cestu	P	oprava povrchu polní a lesní cesty k zajištění sjízdnosti v délce 1,5 km	7,8	vč. opravy povrchu v propojení na naučnou stezku pod zříceninou
R.10	Oprava lesní a polní cesty od rybníka Růžek na Mořičov	P	oprava povrchu lesní a polní cesty k zajištění sjízdnosti v délce 2,7 km	10,5	
R.11	Oprava lesní cesty mezi spojkou na Mořičov a Královskou cestou	P	oprava povrchu lesní cesty k zajištění sjízdnosti v délce 1,6 km	6,5	
R.12	Oprava Královské cesty (Nejda – Radošov)	P	oprava povrchu lesní cesty k zajištění sjízdnosti v délce 1,8 km	6,9	
R.13	Rekonstrukce polní cesty od přejezdu v Hájku po viadukt	I	rekonstrukce polní cesty v délce 2,2 km	12,8	
R.14	Propojení Ostrov – Velký rybník	I	vybudování nového propojení – polní cesty v délce 1,9 km	12,3	nejlépe v rámci pozemkových úprav
R.15	Oprava polní cesty nad Bystřicí	P	oprava povrchu polní cesty v délce 1,2 km	4,8	
R.16	Oprava polní cesty Kfely - Hluboký	P	oprava povrchu polní cesty v délce 1,3 km	5,5	
R.17	Propojení z Mořičovské na Litice (a Mořičov)	P	trasa v propojení mezi Mořičovskou ul., po naučné stezce Po starých cestách okolo Ostrova a dále novým propojením do Liticova v délce 1,8 km	7,7	střední část úseku pouze oprava povrchu
R.18	Propojení Vykmánov - Květnová	I	zajištění propojení panelové cesty na komunikaci do Květnové mimo sil. I/13 – koordinace s ŘSD	0,0 (5,0)	provést v rámci přeložky silnice I/13
R.19	Propojení Ostrov – Karlovy Vary		trasa do Karlových Varů po bývalé silnici I/13 přes Hájek a Sadov. Trasa by v budoucnu měla být upravena tak, aby splňovala nároky zejména z hlediska bezpečnosti, a to jak v průjezdních úsecích obcí i v extravilánu. To bude vyžadovat velké investiční náklady. Doporučujeme, aby tato trasa, která bude sloužit jak k cykloturistickým, tak i dopravním účelům (zejména pro cesty za prací), byla podpořena Karlovarským krajem a přílehlými obcemi. Zároveň navrhujeme prověřit podrobné vedení trasy pomocí vyhledávací studie v délce cca 8,5 km.	0,0 (50,0)	navrhujeme prověřit podrobné vedení trasy pomocí vyhledávací studie (do celkové ceny nezapočítáno)

celkem region

125,0 (bez akce R.19)

Celkový součet odhadovaných nákladů na investice a ostatní úpravy cyklistických tras v intravilánu města činí téměř 90 mil. Kč. V uvedených částkách nejsou započítány náklady na projektovou přípravu, inženýrskou činnost a případné výkupy pozemků.

Cyklistické trasy v regionu jsou navrženy v celkové částce 125 mil. Kč (bez nákladné trasy do Karlových Varů).

Při každé komunikační stavbě je nutné v projektové přípravě pamatovat na potřeby cyklistiky definované generelem. A to i za cenu, že úsek cyklistické trasy povede dočasně „odnikud nikam“; není možné počítat s dodatečnou dostavbou cyklistických pruhů do již hotových komunikací.

11. DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU

Ze souhrnu nákladů odhadnutých v kapitole 10 vyplývá, že výstavba kompletní sítě cyklistických tras bude, i přes nesporné úspěchy města s dosavadní realizací klíčových staveb cyklistické infrastruktury, ještě dlouhodobou záležitostí. Proto je třeba stanovit si priority, aby další část sítě mohla co nejrychleji sloužit veřejnosti. Doporučujeme proto postupovat v jednotlivých krocích – viz dále.

Obecné zásady

1. V první řadě zřídít úseky cyklistických tras, které nevyžadují stavební úpravy, ale pouze změny organizace dopravy. Jedná se především o zpřístupnění některých jednosměrných komunikací pro cyklistickou dopravu obousměrně pomocí dopravního značení – např. ulice Bezručova, část Lidické, U Koupaliště, celé Staré město a několik vnitrobloků na sídlišti.
2. Využít plánovaných rekonstrukcí komunikací a ploch k výstavbě cyklistické infrastruktury, i když třeba není hned zajištěna návaznost na další cyklistické trasy. Není možné počítat s dodatečnou dostavbou cyklistických pruhů do již hotových komunikací.
3. Stanovit několik důležitých (prioritních) úseků, které budou cíleně postaveny jako samostatné investice a výrazně zlepšit podmínky pro provoz cyklistů, zahájit ihned projektovou přípravu.
4. Konkrétní typ cyklistické komunikace navržený v generelu se při zpracování projektu může změnit na základě detailnějšího posouzení a porovnání více možností (např. náhrada společné stezky pro chodce a cyklisty stezkou oddělenou).
5. Po schválení generelu doporučujeme zpracovat navazující dokument - plán výstavby. V něm by byl stanoven harmonogram přípravy a výstavby jednotlivých úseků, při zohlednění jejich důležitosti pro cyklistickou dopravu i z hlediska návaznosti na ostatní úseky, možnosti výstavby (zábory cizích pozemků, závislost na jiné stavbě) a možnosti rozpočtu města. Na základě tohoto plánu by byly jednotlivé investice uplatňovány do plánu projektové přípravy a plánu investic města.
6. V návaznosti na vývoj územního plánu, změny návrhu komunikačního systému, realizaci jednotlivých úseků i eventuální změny v přístupu k navrhování cyklistických tras je vhodné generel aktualizovat každých cca 5 let.
7. Bylo by vhodné najít způsob, jakým město podpoří zřizování doprovodné cyklistické infrastruktury (nulový nájem na pozemek pod stojany pro kola, umístění úschovny kol a zřízení cykloturistického terminálu v centru atd.). Dále by bylo vhodné v první řadě vybavit všechny budovy a zařízení v majetku města stojany pro kola.
8. Pro realizaci nákladných cyklistických staveb mimo zastavěné území města (např. rekonstrukce polních cest apod.) je nutné sledovat možnosti dotačních titulů na obnovu venkova a krajiny nebo prostředky plynoucí z komplexních pozemkových úprav. Pro úpravy ve městě i mimo město je možné ucházet se o dotace ze státního fondu dopravní infrastruktury apod.

Etapizace - doporučení

Doporučujeme městu stanovit několik důležitých (prioritních) úseků, které budou cíleně postaveny jako samostatné investice a výrazně zlepšit podmínky pro provoz cyklistů, zahájit neprodleně práce na jejich projektové přípravě:

- **Stavba 1.3** - cyklostezka na vlečce, úsek Hlavní – Severní: vybudování stezky pro chodce a cyklisty na tělese bývalé vlečky od ulice Hlavní po ulici Severní v délce cca 500 m.
- **Stavba 1.4** - cyklostezka na vlečce, úprava přejezdu pro cyklisty s ul. Krušnohorská: stavební úprava křížení stezky s místní komunikací – např. zvýšení přejezdu pro cyklisty, zajištění (fyzicky) snížení rychlosti projíždějících vozidel, úprava svislého i vodorovného dopravního značení, vč. zajištění dobrých rozhledových poměrů.
- **Stavba 1.1** - cyklostezka na vlečce, úprava přejezdu pro cyklisty s ul. Dukelských hrdinů: stavební úprava křížení stezky s místní komunikací - snížení obrub, úprava svislého i vodorovného dopravního značení a **Stavba 1.5** - cyklostezka na vlečce, úprava přejezdu pro cyklisty s ul. Lidická: drobná úprava pro zvýšení bezpečnosti provozu – obnovení VDZ pro cyklisty.

- **Stavba 2.2** - cyklostezka Karlovarská, úsek Staroměstská – Nádražní: zřízení cyklistického vyhrazeného pásu podél zdi zámeckého parku (uvnitř parku), překlenutí Bystřice novou lávkou, stezka v přidruženém prostoru za křižovatkou se Staroměstskou ulicí překonání Karlovarské ulice přejezdem pro cyklisty, délka úpravy cca 230 m.
- **Stavba 2.15** - propojení Jáchymovské: vybudování (částečně také rekonstrukce) účelové komunikace v propojení z Jáchymovské ul. lávkou přes Bystřici a podél jejího toku na jih okolo zahrádkářské kolonie do ulice Smetanovy v délce 500 m.
- **Stavba 2.14** - propojení Klášterní – skatepark – Hroznětínská: vybudování (částečně rekonstrukce) účelové komunikace v délce 300 m.
- **Stavba 3.22** - propojení od zimního stadionu k ulici Na kopci: vybudování (částečně rekonstrukce) účelové komunikace v délce 200 m a **Stavba 3.23** - propojení od ul. Na Kopci k Nádražní ulici: novostavba stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 220 m.
- Doporučujeme městu zahájit jednání se zástupci Karlovarského kraje s cílem zpracovat vyhledávací studii na propojení **Ostrov – Karlovy Vary**, vč. zapojení přílehlých obcí (akce R.19).
- Doporučujeme městu jednat se zástupci ŘSD (Ředitelství silnic a dálnic ČR) o vytvoření mimoúrovňového křížení přeložky silnice I/13 a trasy pro pěší a cyklisty mezi **Květnovou a Vykmánovem** (akce R.18).

Zdůvodnění

Pokud se podaří vybudovat hustou síť bezpečných cyklistických stezek, bude to mít následující dopady:

- Bude lépe využít potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdní kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, popřípadě s dopravními kolapsy a zácpami.
- Z hlediska cykloturistiky v území (cestovní ruch a volný čas) bude existovat alternativa k ostatním druhům dopravy. Udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky navíc může zajistit pracovní místa v různých oblastech služeb okolo cykloturistiky.
- Každodenní nebo alespoň pravidelná jízda na kole je prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je totiž právě jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně - cévních nemocí.
- Bezpečná síť cyklotras automaticky na sebe natáhne nové cyklisty a to bude mít příznivý dopad na životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, zatímco znečištění těmito plyny z individuální motorové dopravy v devadesátých letech stouplo (u stacionárních zdrojů naopak pokleslo). Zvýšení podílu cyklistické dopravy nepřímo snižuje hluk v území.

Cílem dopravního plánování už nemůže být jen přizpůsobování se nárůstu automobilové dopravy, ale i systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí s tendencí zpomalovat nárůst motorizace a udržovat dopravu v přiměřených objemech. Do této skupiny je řazena i cyklistická doprava. Integrace cyklistické dopravy do celkového dopravního systému se tak stala důležitým úkolem naší doby.

Většina lidských aktivit se dnes stále více odehrává mimo domov. Vypadá to, že vzdálenosti do cíle nejsou žádnou překážkou. Nicméně všude je možno konstatovat, že většina uskutečňovaných cest se odehrává na krátkou vzdálenost. Valná většina cest se koná v rámci obce. V dnešní rychle se měnící a vyvíjející společnosti představuje jízdní kolo ve městech pružný dopravní prostředek – cyklistická doprava zde udržuje pohyb a zabraňuje a snižuje dopravní zácpy. Je tedy důležité zajistit místo pro cyklisty v celém dopravním systému a provozu. To vyžaduje pozornost všech zainteresovaných, kteří by tak zajistili, aby se většina cest v blízkém okolí a v přijatelném okruhu mohla uskutečnit i na kole.

Poznámka:

*Kromě „papírové“ podoby generelu a formátu PDF byla objednateli odevzdána také digitální data pro ukládání vektorových prostorových dat pro geografické informační systémy ve formátu *.shp (shapefile).*

V Plzni, v prosinci 2017

12. PŘÍLOHA - VYBRANÉ ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

Pro získání představy o nárocích jednotlivých typů cyklistických komunikací jsou zde uvedeny některé jejich obvykle užívané nebo doporučované hlavní parametry. Pro navrhování platí ČSN 73 6110 a TP 179. Nejedná se zdaleka o úplný výčet, hodnoty je nutno chápat jako příklady. Při zpracování konkrétních návrhů (projektů) je nutno vycházet z platných předpisů a z místních podmínek.

Šířka cyklistického pruhu

- ✓ **Vyhrazený pruh pro cyklisty** (v hlavním dopravním prostoru tj. v úrovni vozovky) se navrhuje v šířce 1,50 m (za určitých podmínek 1,25 m) a v této šířce je započten vodící proužek šířky 0,25 m, oddělující cyklistický pruh od přilehlého jízdního pruhu pro motorovou dopravu, i bezpečnostní odstup u obrubníku.
- ✓ **(Ochranný) pruh pro cyklisty** je jízdní pruh vyhrazený pro provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru (vozovce). Označuje se pouze vodorovným dopravním značením se symbolem jízdního kola V14 a od ostatního provozu se odděluje podélnou čarou přerušovanou šířky 0,125 m.
- ✓ **Piktogramový koridor** pro cyklisty se vyznačuje pomocí VDZ č. V 20 "Piktogramový koridor pro cyklisty". Používá se v případech, kdy pro zřízení řádného pruhu pro cyklisty není na vozovce dostatek místa, avšak šířka jízdního pruhu umožňuje souběžnou jízdu automobilů a cyklistů, popřípadě jako doplňkové značení propojující jízdní pruhy pro cyklisty nebo vyznačující způsob jízdy cyklistů ve společném vyhrazeném pruhu pro cyklisty a autobusy. Má pouze doporučující a výstražný charakter.
- ✓ **Pruh pro cyklisty** (v přidruženém prostoru tj. na úrovni chodníku) se navrhuje v šířce 1,00 m, od vozovky je oddělen nejméně bezpečnostním odstupem šířky 0,5 m, lépe dělicím pásem; od chodníku je oddělen rovněž bezpečnostním odstupem šířky 0,5 m, v němž je umístěn hmatný pás.

Pokud je na komunikaci zřízen parkovací pruh, šířka bezpečnostního odstupu se zvyšuje na 0,75 až 1,0 m.

- ✓ **Cyklistický pás obousměrný** se navrhuje v šířce 2,0 m, od vozovky musí být oddělen minimálně bezpečnostním odstupem v šíři 0,50 m.
- ✓ **Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem** se navrhuje v šířkách závislých na intenzitě chodců a cyklistů i na poloze stezky v území. Obvyklé hodnoty se pohybují kolem 2,5 – 3,0 m.

Podélný sklon

Podélný sklon nemá překročit na komunikaci pro cyklisty v pahorkovitém území 6%. Přitom délka úseku se stoupáním 4% by neměla překročit 250 m, 6% pak 65 m. Na kratší vzdálenost (8 m) je však možno použít stoupání až 12%.

Poloměry směrových oblouků

Hodnoty poloměrů směrových oblouků jsou závislé na návrhové rychlosti. U standardní $v_n = 30$ km/h je minimální poloměr 22 m, pro $v_n = 20$ km/h je minimální poloměr 8 m.

Řešení cyklistické dopravy v křižovatkách

Zvláštní pozornost je třeba věnovat návrhu cyklistických tras v místech křížení s ostatními druhy dopravy. Ta bývají nejčastějším místem výskytu nehod cyklistů. Při návrhu vedení pruhů pro cyklisty křižovatkou musí být pro všechny druhy dopravy dostatečně jasná přednost v jízdě.

Vzhledem k tomu, že v generelu cyklistické dopravy jsou cyklistické stezky navrženy vesměs v přidruženém prostoru, předpokládá se i překonání průsečných a stykových křižovatek stejným způsobem (tedy mimo vozovku) a vyznačením cyklistických přejezdů přes křižované komunikace.

Přes malé okružní křižovatky je v zásadě možný dvojí způsob převedení cyklistů:

- ✓ ukončit pruhy pro cyklisty před křižovatkou a převést cyklisty křižovatkou po vozovce ve společně s vozidly,
- ✓ zřídit pruh pro cyklisty kolem celé křižovatky (např. jako stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem) a pomocí přejezdů překřížit příslušná ramena křižovatky.

Je nutné vždy posoudit místní situaci (např. na kterých ramenech křižovatky jsou cyklistické pruhy, jaká je intenzita vozidel a cyklistů apod.) a podle toho navrhnout řešení. Při menších intenzitách dopravy se za bezpečnější považuje první způsob.

Povrchy cyklistických komunikací

Povrch pruhů pro cyklisty je vhodné z hlediska bezpečnosti provozu, zejména v místech křížení a v nepřehledných úsecích, navrhovat v barvě cihlově červené. Barevného odlišení je možno docílit vhodným výběrem materiálu (barevný asfalt, barevná betonová dlažba), případně kvalitními barevnými nátěry. Z hlediska koncepce je vhodné sjednotit stavební uspořádání, vzhled a barvu cyklistických tras v celém městě.

Z hlediska pohodlí cyklistů je v intravilánu nejvhodnějším materiálem asfaltový beton. Často se používá také betonová dlažba, jejíž výhodou je (kromě snadného dosažení barevnosti) též možnost snadno provést opravy, zejména v místech většího množství inženýrských sítí. Kamenná dlažba je jako povrch pruhů pro cyklisty nevhodná a měla by se omezit pouze na nezbytně nutné případy v historickém centru.

Požadavky osob s omezenou schopností pohybu a orientace

Při projektování komunikací pro cyklisty je třeba respektovat potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace, které jsou definované zejména ve vyhlášce č. 369/2001 Sb.