



8.března 20/12  
460 05 Liberec  
tel.: 485 106 205  
edip@edip.cz  
www.edip.cz

objednatel :	Město Mariánské Lázně	zak. číslo	07-45
zhotovitel :	EDIP s.r.o., Liberec	datum	únor 2008
zpracoval :	Ing. Vladislav Rozsypal	formát	
kreslil :	Ing. Vladislav Rozsypal	měřítko	
akce :	<b>MARIÁNSKÉ LÁZNĚ</b> <b>GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY - NÁVRH</b>	<b>1</b>	paré :
příloha :			
	<b>PRŮVODNÍ ZPRÁVA</b>		

**OBSAH:**

<b>1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE .....</b>	<b>2</b>
<b>2. Úvod .....</b>	<b>3</b>
<b>3. POUŽITÉ PODKLADY .....</b>	<b>4</b>
<b>4. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ .....</b>	<b>4</b>
<b>5. NÁZVOSLOVÍ.....</b>	<b>5</b>
<b>6. VÝVOJ A STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY V MARIÁNSKÝCH LÁZNÍCH .....</b>	<b>7</b>
6.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU.....	7
6.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ÚZEMNÍM PLÁNU .....	8
6.3 VÝSLEDKY PRŮZKUMU INTENZIT CYKLISTICKÉ DOPRAVY .....	9
6.4 ANKETNÍ PRŮZKUM NÁZORŮ OBYVATEL .....	9
<b>7. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....</b>	<b>11</b>
<b>8. NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS .....</b>	<b>12</b>
8.1 SOUBORNÉ STANOVISKO OBJEDNATELE .....	12
8.2 ZÁKLADNÍ ZÁSADY NÁVRHU.....	12
8.3 ČLENĚNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS.....	13
8.4 NÁVRH VEDENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MĚSTA.....	14
8.5 NÁVRH NAPOJENÍ NA REGIONÁLNÍ CYKLISTICKÉ TRASY .....	15
8.6 NÁVRH CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY .....	16
<b>9. NÁVRH STAVEBNÍCH AKCÍ .....</b>	<b>18</b>
<b>10. DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU .....</b>	<b>22</b>
<b>11. PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVY .....</b>	<b>23</b>
PŘÍLOHA A - VYBRANÉ ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ .....	24
PŘÍLOHA B – UKÁZKA ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V PŘÍČNÉM ŘEZU .....	25

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

*Název zakázky:* Generel cyklistické dopravy města Mariánské Lázně, NÁVRH

*Část:* Průvodní zpráva

*Číslo zakázky:* 07-45

*Objednatel:* Město Mariánské Lázně  
sídlo: Ruská 155  
353 01 Mariánské Lázně  
IČO: 00254061

*Zhotovitel:*



EDIP s.r.o.  
IČO: 25462482  
sídlo: 8.března 20/12, 460 05 Liberec V - Kristiánov  
tel./fax: 485 106 205  
e-mail: edip@edip.cz  
web: www.edip.cz

*Zpracovatelé:* Ing. Vladislav Rozsypal  
Ing. Ondřej Vohradský  
Lenka Vohradská  
Ing. Martin Čáp

Termín dokončení: únor 2008

## 2. ÚVOD

Generel cyklistické dopravy města Mariánské Lázně je dokument, jehož cílem je stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jakožto součásti dopravního systému města. Má sloužit jako podklad pro uplatňování požadavků cyklistiky při investiční přípravě a realizaci staveb. Má také zajistit návaznost na regionální cyklistické trasy a zajistit specifické požadavky na cyklistickou dopravu v lázeňském městě.

V některých českých městech představuje jízdní kolo každodenní dopravní prostředek pro mnoho lidí a zajišťuje i významný podíl na celkových dopravních výkonech. V posledních letech se ale i jinde obecně zvyšuje popularita cyklistické dopravy, což částečně souvisí i se snahou hledat východiska z neblahé dopravní situace našich měst.

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 odstraňovat budováním vhodných komunikací pro cyklisty.

Dřívější, většinou 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 „zákazníků“ 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 Mariánské Lázně 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 bude odehrávat jednak jako samostatné investice, ale i jako součást jiných staveb (např. při výstavbě komunikací).

Cyklistické trasy jsou jen jednou z částí cyklistické infrastruktury. Generel proto navrhuje i umístění dalších zařízení, např. cykloturistických „terminálů“, úschoven kol, informačních systémů apod.

### 3. POUŽITÉ PODKLADY

- [1] Územní plán města Mariánské Lázně, Ing. Arch. Ivan Štros, 2003
- [2] Směrový dopravní průzkum širšího okolí města Mariánské Lázně, Ing. Bartoš, 1999
- [3] Mariánské Lázně, Dopravní průzkum cyklistické dopravy, Ing. Bartoš, 2000
- [4] Mariánské Lázně, Anketní průzkum názoru obyvatel na řešení dopravy ve městě, Ing. Bartoš, 2002
- [5] Mariánské Lázně, Generel cyklistické dopravy, dopravní průzkum, EDIP s.r.o., 2007
- [6] Digitální mapový podklad, Katastrální mapa (poskytl MÚ Mariánské Lázně), 2007
- [7] Plán města Mariánské Lázně, 1: 10 000, Kartografie, 2006
- [8] Cyklistická mapa, Karlovarský kraj, 1: 75 000, Geodézie ČS, 2006
- [9] Mariánské Lázně, Hlavní ulice – 1.etapa (DSP), Ing. Ota Řezanka, 2007
- [10] Cyklomagistrála Mariánské Lázně (DÚR), DSVA Ing. Petr Král, 2006
- [11] Rekonstrukce nádražního náměstí Mariánské Lázně (DÚR), Obermeyer Albis – Stavoplan, 2006
- [12] Komunikační propojení Chebská – Husova – Hlavní (DÚR), BPO Ostrov, 2006
- [13] Aktuální stav značených cyklotras a přepracovaný návrh na přeznačení cyklotras, Ing. Landa (KČT), 2007

### 4. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území je vymezeno hranicemi města Mariánské Lázně (viz **přílohu 5**). Území obce Mariánské Lázně tvoří části Hamrníky, Chotěnov - Skláře, Kladská, Mariánské Lázně, Stanoviště a Úšovice.

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

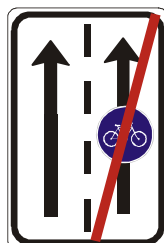
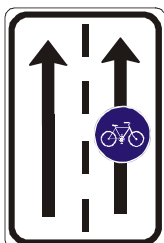
## 5. NÁZVOSLOVÍ

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) **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“.



- (7) **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**").



- (8) **Stezka pro chodce** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro chodce, vyznačená dopravní značkou č. C 7a „Stezka pro chodce“.
- (9) **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.



- (10) **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.

## 6. VÝVOJ A STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY V MARIÁNSKÝCH LÁZNÍCH

### 6.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU

#### *Dosavadní vývoj*

Město Mariánské Lázně je lázeňským městem ležícím 15 km od státní hranice s Německem. Rozkládá se v údolí obklopeném od západu přes sever k východu lesními porosty. Z velké části je město tvořeno parky a ozeleněnými plochami.

Město lze rozčlenit na dvě části: na severní lázeňskou část (s kolonádou, hotely, restauracemi, drobnými obchody apod.) a na jižní (s převažujícím bydlením, obchodními centry a službami).

Kromě své významné lázeňské funkce je i oblíbeným výletním cílem turistů jak z Česka, tak i ze zahraničí.

Přestože objem cyklistické dopravy není ve městě zanedbatelný, nejsou ve městě vytvořeny podmínky pro bezpečný provoz cyklistů. Ve městě nejsou žádné cyklistické stezky ani vyhrazené pruhy pro cyklisty. Cyklisté jsou nuceni využívat motoristických komunikací nebo pěších komunikací, kde na ně číhají různé zákazy a omezení.

Podmínky pro provoz cyklistů jsou v Mariánských Lázních velmi špatné a v minulosti pro jejich zlepšení nebylo uděláno prakticky nic.

- ✓ Scházející cyklistické trasy pro každodenní cyklistickou dopravu – v současnosti jsou využívány nevyhovující komunikace (v parku na zklidněných cestách, na Hlavní ulici – vysoké intenzity vozidel a velké množství parkujících vozidel).
- ✓ Scházející místa pro odstavování jízdních kol – obzvláště u úřadů, škol a obchodů není dostatečně kvalitně řešena možnost odstavování jízdních kol (bezpečné uzamykatelné stojany).

#### *Značené regionální trasy*

Městem zatím procházejí trasy vyznačené cykloturistickým značením Klubu českých turistů (KČT). V okolí Mariánských Lázní je v současné době vyznačeno 6 okruhů označených římskými čísly I. – VI. Jedná se o směry:

- I. (31,2 km) Mariánské Lázně (Panorama) – Zádub – Závišín – Ovesné Kladruby – Mrázov – Klášter Teplá – Mrázov – Ovesné Kladruby – Závišín – Zádub – Mariánské Lázně (Panorama)
- II. (19,7 km) Mariánské Lázně (Panorama) – Zádub – Závišín – Podhorní vrch – Ovesné Kladruby – Závišín – Zádub – Mariánské Lázně (Panorama)
- III. (21,9 km, pouze MTB) Mariánské Lázně (Panorama) – Závišín – Milhostov – Tabálkový mlýn – okolo Lazurového vrchu – Holubín – Vlkovice – Mariánské Lázně (Panorama)
- IV. (20 km) Mariánské Lázně (Lesní pramen) – alej Svobody – Lázně Kynžvart – Holina – Smetanova alej – Mariánské Lázně (Lesní pramen)
- V. (16,8 km) Mariánské Lázně (Chopinova ul.) – Bašusova cesta – rozcestí Bašus – Kladská – myslivna Králův Kámen – Mariánské Lázně (Chopinova ul.)
- VI. (25,2 km) Mariánské Lázně (Lesní pramen – Chopinova ul.) – Duncanova vyhlídka – Myslivena Králův Kámen – potok Rota – Prameny – Nimrod – Polom – Kamzík – Mariánské Lázně (Lesní pramen – Chopinova ul.)

Aktuální stav značených cyklotras byl konzultován s Ing. Landou (KČT) – dle [13].

V **příloze 5** jsou současně vyznačené cyklotrasy vedoucí přes Mariánské Lázně označeny červenou barvou, navržené přeznačení cyklotras je v příloze vyznačeno světle modrou barvou.



***Ostatní cyklistická infrastruktura***

Vybavenost obchodů, institucí, škol apod. stojany pro kola nebo i parkovišti je podprůměrná.

Žádná jiná speciální zařízení pro cyklistiku nebo cykloturistiku nebyla vysledována (např. informační tabule, odpočívadla). Možnost úschovy kola existuje na nádraží.

**6.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ÚZEMNÍM PLÁNU**

V Územním plánu z roku 2003 jsou vyznačeny dvě základní cyklistické trasy. Páteřní trasa je vedena z Úšovic od Antoníčkovy pramene podél Úšovického potoka k Ferdinandovu prameni a dále k hotelu Cristal. Od křižovatky Hlavní x Dykova je trasa vedena podél Hlavní ulice až k Ibsenově, pokračuje Fibichovou kolem Pacifiku do Chopinovy a pokračuje na sever Třebízského údolím směrem na Prameny.

Druhá trasa je vedena od Nádražního náměstí přes železniční trať a sídliště Vora směrem do Hamrníků. Tam se trasa dělí na dvě. Jižní větev napojuje koupaliště Lido (ulicí Na vyhlídce) a severní spojuje Hamrníky s Velkou Hleděbí, resp. s jižní cípem Velké Hleděsebe.

### 6.3 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 Mariánských Lázních poměrně značné. Dopravní průzkumy intenzit cyklistické dopravy probíhaly v Mariánských Lázních v roce 1999, 2000, 2007 (viz [2], [3] a [5]).

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

Průzkumy probíhaly v různou denní dobu. Odhad celodenních intenzit byl zjištěn přepočtem pomocí přepočítacích koeficientů dle [6].

• Hlavní ulice (nad Chebskou)	cca 600 cyklistů,
• Hlavní ulice (od nádraží k Chebské)	cca 550 cyklistů,
• železniční přejezd u nádraží	cca 550 cyklistů
• železniční přejezd v Polní ulici	cca 500 cyklistů
• Husova ulice	cca 400 cyklistů
• Chebská ulice	cca 300 cyklistů
• v parku u Ferdinandova pramene	cca 300 cyklistů
• v Úšovicích u Antoníčkovy pramene	cca 200 cyklistů
• v Ruské ulici	cca 100 cyklistů
• v Karlovarské u Esplanade	cca 100 cyklistů

#### ***Závěry z dopravních průzkumů cyklistické dopravy***

- ✓ Intenzita cyklistů na Hlavní ulici (v úseku mezi ulicí Chebskou a Tyršovou) je cca 600 cyklistů za den v obou směrech dohromady,
- ✓ Intenzita cyklistů v parku u Ferdinandova pramene je cca 300 cyklistů za 24 hodin.
- ✓ Špičková hodina nastává na ulici Hlavní v době 13:00 – 14:00 a dosahuje cca 18% z denní intenzity.

### 6.4 ANKETNÍ PRŮZKUM NÁZORŮ OBYVATEL

Anketní průzkum názorů obyvatel Mariánských Lázní 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:

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

Anketní průzkum probíhal souběžně s profilovým sčítáním na stanovišti v parku u Ferdinandova pramene dne 1. června 2000 v době 5:00-21:00. Průzkum byl prováděn metodou přímého dotazování chodců a cyklistů projíždějících parkem. Vyškolení sčítači zastavovali chodce a cyklisty, kteří jim odpovídali na několik jednoduchých otázek, které se týkaly problematiky cyklistické dopravy v Mariánských Lázních. Sčítači odpovědi zaznamenávali do anketního dotazníku. Odpovědi z anketního dotazníku byli přepsány do předem připravených datových souborů programu MS Excel.

Anketní průzkum proběhl také ve středu 21.6.2000 mezi studenty gymnázia. Studentům byly prostřednictvím pedagoga rozdány anketní dotazníky, do kterých zaškrtovali, popř. zapisovali odpovědi na 16 otázek, které se týkaly problematiky cyklistické dopravy v Mariánských Lázních.

### ***Vyhodnocení ankety ve vazbě na cyklistickou dopravu***

Celkem bylo osloveno 145 respondentů, z toho 51 cyklistů (tj. těch, kteří projížděli na kole) a 94 chodců. Bylo osloveno 81 mužů a 64 žen. Průměrný věk respondentů byl 36,7 roku, průměrný věk cyklistů byl 27,3 roku, pěších 41,8 roku.

Na anketní průzkum mezi studenty gymnázia odpovědělo 123 studentů, z toho 65 (53%) chlapců a 58 (47%) dívek. Věk respondentů byl 12-18 let.

Na otázku co by mělo město udělat pro podporu cyklistické dopravy respondenti odpovídali:

- Převážná většina respondentů považuje za nejdůležitější budování cyklistických tras ve městě (60%) a mimo město (31%)
- Malý důraz je kladen na zřizování stojanů pro kola
- 6% respondentů odpověděli jiné což znamená kombinaci předchozích odpovědí, snížení hustoty automobilového provozu a „neví“.

Nejčastější požadované trasy studentů gymnázia:

Úšovice- lázeňské centrum	25x
podél celé Hlavní třídy	17x
Velká Hled'sebe – Mariánské Lázně	13x
okolí Mariánských Lázní	13x
v parcích (obecně)	13x
Mariánská Lázně – Skláře – Chodová Planá	11x
nádraží – lázeňské centrum	10x
cyklistické stezky nejsou potřeba	10x
v centru města (obecně)	7x

Součástí mnoha odpovědí bylo přání napojení budovy gymnázia přímo na některou cyklistickou stezku. Grafické vyjádření požadavků občanů je zobrazeno v **příloze 3**.

### ***Závěry anketního průzkumu***

- ✓ Z celé ankety je vidět, že respondenti pocítují nedostatky v infrastruktuře pro cyklisty – zejména chybějící stezky ve městě i v okolí.
- ✓ Velký důraz je kladen na bezpečnost provozu cyklistů, odstranění konfliktů s automobily a chodci.
- ✓ V Mariánských Lázních je kolo ve velké míře používáno především pro rekreační jízdy (67% respondentů). Poměrně velký podíl je i těch cyklistů, kteří na kole jezdí do práce či do školy (17% respondentů)
- ✓ 75% všech respondentů (tj. včetně chodců) jezdí v sezóně alespoň občas na kole, z toho plných 25% jezdí denně.
- ✓ Pro řešení cyklistické dopravy v parku respondenti doporučují vybudování samostatné cyklistické stezky
- ✓ Studenti gymnázia jsou cyklistice příznivě nakloněni, jezdí na kole častěji než průměrná populace. Jsou ochotni využívat kola pro cesty do školy, pokud k tomu budou vytvořeny podmínky.

## 7. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

V Mariánských Lázních je nutné řešit zejména propojení mezi oblastmi se silnou cyklistickou dopravou v severojižním směru. Cyklistům je potřeba nabídnout kvalitní a bezpečná propojení především mezi těmito oblastmi:

- Úšovice - Mariánské Lázně-střed – centrum města,
- Panská pole – Mariánské Lázně-střed – centrum města,
- Hamrníky+Vora – nádraží – Mariánské Lázně-střed – centrum města.

V současné době je možné pro tyto cesty využít buď:

- a) Hlavní silnici s velkými intenzitami automobilové dopravy bez jakéhokoliv vyznačení pruhu pro cyklisty,
- b) pro cyklistu bezpečnější cestu parkem.

Rozborový výkres potenciálních zdrojů a cílů cyklistické dopravy odhaluje další směry, které vyžadují kvalitní propojení cyklistickou dopravou, a to např.:

- Úšovice – Vora – Hamrníky – koupaliště Lido,
- oblast Anglické a Zeyerovy – Chebská – Velká Hleďsebe.

## 8. NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS

### 8.1 SOUBORNÉ STANOVISKO OBJEDNATELE

Koncept generelu byl dokončen v listopadu 2007 a následně byly vyžádány písemné připomínky dotčených institucí a úřadů státní správy. Výkresy a průvodní zpráva byly umístěny na webové stránky města s cílem získat připomínky i od občanů.

Všechny připomínky institucí a občanů byly vyhodnoceny a na jejich základě bylo zformulováno rozhodnutí (tzv. souborné stanovisko), jakým způsobem bude jedna každá připomínka zapracována do návrhu generelu.

Kromě připomínek občanů byly zapracovány případné připomínky těchto dotčených orgánů:

- Město Mariánské Lázně – odbor pro správu městského majetku (OSM)
- Policie ČR, Okresní ředitelství - Dopravní inspektorát v Chebu
- Krajský úřad Karlovarského kraje – Odbor regionálního rozvoje
- Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
- Klub českých turistů (pan Miroslav Landa – Sekce cykloznačení KV kraje)

### 8.2 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 mariánskolázeňských 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, která je omezena množstvím přírodních i umělých bariér (údolí potoka, železnice, významné komunikace, uzavřené areály) a terénními podmínkami,
  - 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. samostatné cyklistické pruhy nebo vyhrazené pruhy pro cyklisty). Pokud je to však účelné, jsou využity pro vedení tras také méně zatížené komunikace, kde je provoz cyklistů integrovaný 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 zahájení postupné, 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.

## 8.3 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 Mariánských Lázních nejsou až na výjimky zastoupeny),
- ✓ 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 fialovou 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 (v příloze 5 značené plnou čarou),
- ✓ trasy stavebně neexistující nebo vyžadující stavební úpravy, realizovatelné jako samostatné akce (v příloze 5 značené čárkovanou čarou),
- ✓ trasy stavebně neexistující, jejichž výstavba je závislá na realizaci jiné investiční akce (v příloze 5 značené tečkovanou čarou).

## 8.4 NÁVRH VEDENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS NA ÚZEMÍ MĚSTA

### *Obecné zásady*

Kostru systému tvoří základní (páteřní) radiální trasy, které spojují střed města s přednádrazní čtvrtí (Panská pole) a Úšovicemi. V daných směrech se však nejedná pouze o jednu trasu, ale o systém několika víceméně paralelních tras, protože je nutné napojit různé zdroje a cíle v rámci jedné čtvrti a také nabídnou různé typy trasy. To se týká především směru do Úšovic, kde je jedna trasa vedená podél hlavních komunikací a druhá údolím Úšovického potoka.

Na páteřní směry navazují trasy doplňkové, které napojují další významné cíle po obvodě města resp. ve směru kolmém na radiály.

Třetí skupinu představují trasy navazující na hlavní výpadové směry do regionu.

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 9.

### **1. Od nádraží do centra města**

- Páteřní trasa je vedena od nádraží podél Hlavní třídy formou samostatných cyklistických pruhů nebo obousměrného cyklistického pásu, a to až na Mírové náměstí, kde přechází v regionální trasu ve směru na Kladskou a Prameny.
- Druhá trasa je vedena jako cyklistické pruhy od nádraží ulicí Husovou až k Chebské, kde se napojuje na trasu z Velké Hleďsebe a obsluhuje též oblast Kauflandu.
- Pro napojení hřbitova a směrů na Valy a Kynžvart je navržena trasa ulicemi Lidická, Ruská a podél obchvatové komunikace k Lesnímu prameni.
- Cyklistický provoz v samotném lázeňském centru (např. ulice Masarykova, Reitenbergova, Goethovo nám.) se předpokládá smíšený s vozidly, jeho bezpečnost by měla být zajištěna zklidněním provozu, které souvisí s plánovanými změnami organizace dopravy v centru.
- Kromě páteřní cyklotrasy podél Hlavní ulice je dále navržena novostavba samostatné cyklistické stezky podél Úšovického potoka, další trasa je vedena společně s vozidly ulicí Anglickou, upravenou pro obousměrný cyklistický provoz.

### **2. Úšovice**

- Do Úšovic je z centra vedeno několik tras. Nejdůležitější se odpojuje z Hlavní třídy v Úšovické křižovatce a pokračuje s využitím ulice Na Průhonu až k ulici 17. listopadu, kde se stáčí na sídliště a nebo pokračuje podél Palackého ul. k Antoníčkovu prameni. Boční větev této trasy přichází od nemocnice kolem městské zastávky.
- Druhá trasa je z centra vedena podél Úšovického potoka s napojením též do ul. 17. listopadu nebo k Antoníčkovu prameni. Boční větev této trasy je navržena ulicí Dobrovského.
- Třetí páteřní trasa je navržena podél ulice Plzeňské a navazuje na regionální trasu směr Skláře.
- Vlastní úšovické sídliště je napojeno dvěma paralelními trasami vycházejícími z ul. 17. listopadu, rovnoběžnými s ulicemi Americká a Skalníková (jsou vedeny v zadních traktech bloků s ohledem na nedostatek místa v uličních profilech). Třetí trasa na ně kolmá zajišťuje tangenciální propojení k Antoníčkovu prameni a na Palackého ul.

### **3. Část města jižně od nádraží (za tratí)**

- Definitivní napojení této části města se předpokládá po výstavbě přemostění trati Plzeň – Cheb samostatným cyklistickým pásem. Ten se bude hned za tratí větvit na směry Hamrníky a na sídliště Vora.
- Druhé napojení sídl. Vora je navrženo jako smíšená stezka směrem do Úšovic – Polní ulice. Pro napojení Lida z Úšovic je navržena rekonstrukce části cesty pod kasárnami.
- Hamrníky jsou napojeny upravenou smíšenou stezkou podél třídy Vítězství.

## **8.5 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 Mariánskými Lázněmi, využitelné i pro každodenní cesty.

### ***směr Velká Hleďsebe***

- úprava stezky pro chodce a cyklisty podél Chebské ulice – vyloučení cyklistů z frekventované silnice II. třídy.

### ***směr Skláře - Chodová Planá***

- V souběhu se silnicí II/230 je navržena oddělená stezka pro chodce a cyklisty. Ze Sklářů na Chodovou Planou se navrhuje využít cestu odbočující ze silničky na Chotěnov.
- Z Úšovic je dále předpoklad využití trasy přes Stanoviště a Chotěnov. Je nutné vyřešit nebezpečné křížení se silnicí II/230 nad Úšovicemi.

### ***směr Závíšín***

- Předpokládá se propojení z Lázeňské ulice kolem Koliby na Starou Karlovarskou sil. a je navržena novostavba stezky pro chodce a cyklisty podél silnice od hotelu Esplanade.

### ***Směr Prameny, Kladská***

- Výjezd z města se předpokládá ulicí Chopinovou k Lunaparku a dále po silnici směr Prameny a Kladská, výjezd k Pramenům je navržen z Lesní ulice kolem Vodárničky Mariánskému Dvoru.

### ***směr Valy, Lázně Kynžvart***

- V tomto směru se předpokládá využití stávajících lesních cest od bazénu resp. od městského hřbitova.



## 8.6 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.

### ***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. 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 velmi pestrá.

### ***Úschovny 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 zřídit úschovny kol na následujících místech (viz. **přílohu 5**):

- nádraží ČD – nejlogičtější a očekávané místo pro úschovnu kol, je však nutné zajistit vhodnou provozní dobu a kapacitu úschovny,
- Antoníčkův pramen – vhodné místo pro úschovu kol.

### ***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 je možné navrhnout ve vazbě na centrum města v lokalitě u parku proti hotelu Cristal.

Předpokládá se, že ve vazbě na úschovnu nabídnou podobný servis i prostory železničního nádraží. Dále by bylo vhodné umístit cykloturistický terminál ke hřbitovu, kde je plánováno rozcestí 4 cyklotras. Dalším vhodným místem na umístění terminálu je Krakonoš, kde je plánované rozcestí 3 cyklotras.

### ***Servisy***

Informace o místech a provozní době servisů a prodejen jízdních kol by měla být k dispozici v cykloturistických terminálech, 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.

## 9. NÁVRH STAVEBNÍCH AKCÍ

Realizace sítě cyklistických komunikací navržených v generelu bude 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 je nutné stavebně vybudovat, a to jako samostatnou akci - cílenou investici ve prospěch cyklistické dopravy.
3. Úsek je nutné stavebně vybudovat, ale to je možné uskutečnit pouze v rámci jiné stavební akce. Většinou je to stavební úprava, rekonstrukce nebo novostavba komunikace.

V následujících tabulkách je uveden přehled všech akcí nutných k naplnění generelu. Akce jsou rozděleny do tří skupin podle částí města (1. od nádraží k centru, 2. Úšovice a 3. část města jižně od nádraží tj. Vora, Hamrníky). Číslo akcí jsou uvedena ve výkresu – **příloha č. 5**.

Komentář ke sloupcům tabulky:

1. sloupec - číslo akce
2. sloupec - název akce
3. sloupec - druh stavební úpravy  
O = organizační úprava  
S = samostatná investice nebo stavba  
Z - investice závislá na jiné akci
4. sloupec - stručný popis úpravy
5. sloupec - odhad nákladů. U organizačních změn je uvedena jednotně 0, neboť náklady na dopravní značení jsou řádově menší než na stavební úpravy. U akcí závislých na jiné stavbě se rozumí pouze podíl připadající na cyklistickou infrastrukturu
6. sloupec – popis akce, na které je realizace zařízení pro cyklistickou dopravu závislá.

### 1. – ČÁST MĚSTA OD NÁDRAŽÍ DO CENTRA

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	realizace závislá na jiné akci
1.1	Cyklostezka Nádražní náměstí	Z	vybudování cyklistického pásu od nádraží po Klas v délce 400 m	1,2	závisí na provedení rekonstrukce Nádražního náměstí
1.2	Cyklistické pruhy Hlavní ul. v úseku od Klasu po Chebskou křižovatku	Z	zřízení cyklistických pruhů podél Hlavní ulice v délce 850 m	2,5	závisí na provedení rekonstrukce Hlavní ulice
1.3	Cyklistické pruhy Husova, úsek Nádražní nám. – Družstevní ul.	Z	zřízení cyklistických pruhů podél Husovy ulice v délce 200 m	0,6	závisí na provedení rekonstrukce Husovy ulice
1.4	Cyklistické pruhy Husova, úsek Žižkova - Chebská	S	doplnění cyklistických pruhů na chodníku v délce 480 m	1,4	-
1.5	Cyklostezka podél propojení Hlavní - Husova - Chebská	Z	vybudování stezky pro chodce a cyklisty podél nové komunikace v délce 650 m	2,5	závisí na vybudování komunikace
1.6	Cyklostezka Chebská ul.	S	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty (rozšíření, nový povrch) v délce 1 300 m	3,5	-
1.7	Cyklistické pruhy Chebská ul., úsek Husova - Hlavní	S	doplnění cyklistických pruhů do dopravního prostoru v délce 150 m	0,9	-
1.8	Cyklostezka Hlavní, úsek Chebská – Hotel Cristal	S	zřízení cyklistického pásu v rámci dnešního chodníku v délce 500 m	1,5	-
1.9	Cyklostezka Hlavní, úsek Hotel Cristal – Mírové nám.	S	zřízení cyklistického pásu v rámci dnešního chodníku v délce 850 m	2,5	-

1.10	Obousměrný cyklistický provoz ul. Lidická	O	úprava části Lidické ulice pro obousměrný cyklistický provoz (zrušení parkování a jeho náhrada jinde)	0,0	-
1.11	Cyklostezka Ruská ul.	S	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (rozšíření na úkor vozovky) v délce cca 360 m, úprava (rozšíření) stávajícího chodníku v délce cca 180m	1,9	-
1.12	Cyklostezka podél obchvatové komunikace	S	úprava a doplnění stávajícího chodníku podél obchvatu (od Ruské po Třebízského) na stezku pro chodce a cyklisty i na úkor vozovky v délce 750 m	2,8	-
1.13	Cyklistické propojení od hřbitova do Mladějovského ulice	S	úprava stávajícího chodníku v podchodu na stezku s odděleným provozem v délce 100 m	0,3	-
1.14	Obousměrný cyklistický provoz v Masarykově ulici	Z	umožnění obousměrného cyklistického provozu v úseku Ibsenova – Karlovarská po vyloučení parkování	0,0	závisí na provedení změn organizace dopravy v lázeňské oblasti, zobousměrnění Masarykovy ul. po vyloučení parkování
1.15	Cyklistický provoz na Goethovo nám.	Z	cyklistický provoz po zklidněných komunikacích Goethovo nám.	0,0	závisí na provedení změn organizace dopravy v lázeňské oblasti, vyloučení dopravy z Goethova nám.
1.16	Cyklostezka z Lázeňské na Dusíkovu ul.	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty v délce 200 m	1,2	-
1.17	Cyklostezka od Karlovarské ul. ke Kolibě	S	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty v délce 200 m	0,6	-
1.18	Cyklostezka od Esplanade na Závišín	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty podél Karlovarské ul. v délce 2,2 km	20,0	-
1.19	Obousměrný cyklistický provoz Anglická ul.	O	vyznačení Anglické ul. pro obousměrný cyklistický provoz (lze bez dalších úprav)	0,0	-
1.20	Cyklostezka podél Úšovického potoka, úsek Cristal – Máchova ul.	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce 750 m	2,8	-
1.21	Cyklistické propojení Křížíkova - Hlavní	S	vybudování cyklistického pásu v délce 200 m	0,8	-
1.22	Cyklistický pruh Máchova ul.	S	zřízení cyklistického pruhu v délce 200 m	0,4	-
1.23	Cyklostezka z ul. Husova k ul. Janáčkova	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce cca 160m	0,6	-
1.24	Cyklistické propojení Chebská - Tyršova	S	úprava stávající komunikace na stezku pro cyklisty v délce cca 400m	0,2	-
1.25	Cyklistické propojení z ul. Anglická k hotelu Cristal	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce cca 200m	0,6	-
1.26	Cyklistické propojení u Kamzického jezírka	S	výstavba části propojení a úprava stávající cesty v délce cca 180m	1,5	-
1.27	Propojení mezi hotelem Střelnice a ul. Chopinova	S	rekonstrukce stávající cesty v délce cca 700m	3,0	-
1.28	Cyklistický provoz na nové komunikaci pod Kamzickým jezerkem	Z	smíšený provoz cyklistů a automobilů na nové komunikaci v délce cca 480m	0,0	závisí na vybudování nové komunikace

celkem přednádraží a centrum  
bez cyklostezky na Závišín53,3  
33,3

**2. – ÚŠOVICE**

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	realizace závislá na jiné akci
2.1	Cyklostezka Palackého, úsek Hlavní - Kollárova	S	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty (i na úkor vozovky) v délce 250 m	1,0	-
2.2	Cyklostezka Kollárova	S	vybudování cyklistického pásu v délce 350 m	1,3	-
2.3	Cyklostezka Plzeňská, úsek Hlavní - Kollárova	S	vybudování cyklistického pásu v délce 100 m	0,4	-
2.4	Převedení cyklistů v křižovatce Palackého – U nemocnice	S	vybudování cyklistických pruhů v prostoru křižovatky	0,5	-
2.5	Cyklostezka podél Úšovického potoka, úsek Máchova ul. – vyústění k ul. 17. listopadu	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce 1 100 m a úprava (rozšíření a zpevnění) napojení na ulici U Zastávky v délce cca 70m	3,8	-
2.6	Cyklostezka podél Úšovického potoka, úsek od vyústění k ul. 17. listopadu – Antoníčkův pramen	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce 500 m	2,5	-
2.7	Cyklistické propojení nad Ferdinandovým pramenem	S	rekonstrukce cesty na stezku pro chodce a cyklisty v délce 200 m	0,8	-
2.8	Cyklostezka podél ul. 17. listopadu	Z	úprava dnešního chodníku na stezku pro chodce a cyklisty i na úkor vozovky v délce 250 m	1,2	nutno provést v rámci celkové úpravy ulice 17. listopadu
2.9	Cyklostezka v sídl. Úšovice, souběžná s Americkou	S	rekonstrukce stávajících chodníků na stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v délce 450 m	1,4	-
2.10	Cyklostezka v sídl. Úšovice, souběžná se Skalníkovou	S	rekonstrukce stávajících chodníků na stezku pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v délce 400 m	1,2	-
2.11	Cyklostezka v sídl. Úšovice, od Skalníkovy k Palackého	S	novostavba, částečně úpravy stáv. chodníků na stezku pro cyklisty v délce 600 m	2,0	-
2.12	Cyklostezka Palackého ul., úsek 17. listopadu - Tepelská	Z	zřízení cyklistického pásu podél komunikace v délce 450 m	1,4	nutno provést v rámci celkové úpravy Palackého ulice
2.13	Bezpečné převedení cyklotrasy Z Úšovic na Stanoviště přes sil. II/230	Z	mimoúrovňové převedení cyklotrasy v rámci komunikace	0,0	závisí na provedení přestavby celé křižovatky
2.14	Cyklostezka Havlíčkova - Tepelská	Z	zřízení cyklistického pásu podél Havlíčkovy a Tepelské ulice v délce 350 m	1,3	závisí na provedení celkové úpravy Havlíčkovy ulice
2.15	Cyklostezka Úšovice - Skláře	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty v délce 1,6 km	8,0	-
2.16	Souběh s Tepelskou ulicí	S	Napojení cyklostezky Úšovice – Skláře na sídliště Úšovice – vybudování propojení Plzeňské a jižního města v délce cca 250m	1,4	-
2.17	Cyklostezka Skláře	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty v délce cca 550 m	2,8	-

celkem Úšovice  
bez cyklostezky na Skláře a ve Sklářích

31,0  
20,2

**3. – ČÁST MĚSTA JIŽNĚ OD NÁDRAŽÍ**

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	realizace závislá na jiné akci
3.1	Cyklostezka Klas -Vora	Z	vybudování cyklistického pásu od Klasu přes přemostění trati do sídliště Vora v délce 250 m	2,3	závisí na provedení stavby mimoúrovňového křížení silnice a trati
3.2	Propojení sídl. Vora na Polní ulici	S	rekonstrukce a doplnění stávajících chodníků na stezku pro chodce a cyklisty v délce 250 m	1,1	-
3.3	Cyklostezka podél tř. Vítězství (napojení Hamrníků)	S	úprava stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty v délce 850 m	2,6	-
3.4	Propojení Potoční - Krátká	Z	převedení cyklotrasy k Lidu po nově vybudované místní komunikaci v délce 250 m	0,0	závisí na vybudování místní komunikace
3.5	Propojení od kasáren ke Kosovému potoku	S	rekonstrukce polní cesty v délce 200 m	1,0	-

celkem jižní část města

7,0

Celkový součet odhadovaných nákladů na investice a ostatní úpravy cyklistických tras v intravilánu města činí více než **90 mil. Kč**, z toho dvě nákladné cyklostezky směřující do regionu (směry Závišín a Skláře) jsou odhadnuty na 31 mil. Kč. V uvedených částkách nejsou započítány náklady na projektovou přípravu, inženýrskou činnost a případné výkupy pozemků. U části staveb se předpokládá realizace v rámci jiných investic do komunikační sítě města.

**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.**

## 10. DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU

Ze souhrnu nákladů odhadnutých v kapitole 9 vyplývá, že výstavba kompletní sítě cyklistických tras bude dlouhodobou záležitostí. Proto je třeba stanovit priority, aby co nejrychleji alespoň část celkové sítě mohla sloužit veřejnosti. Doporučujeme proto postupovat v následujících krocích:

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. Anglická ulice.
2. Stanovit několik důležitých (prioritních) tras nebo jejich úseků, které budou cíleně postaveny jako samostatné investice a výrazně zlepšit podmínky pro provoz cyklistů, zahájit ihned projektovou přípravu. Například akce:
  - cyklistické pruhy podél Hlavní ulice; podle ankety a dopravních průzkumů nejdůležitější trasa; částečně jako samostatná akce, částečně v rámci celkové úpravy uličního prostoru (akce 1.1, 1.2, 1.8, 1.9),
  - cyklostezka podél Úšovického potoka (1.20, 2.5, 2.6, 2.7),
  - cyklistická infrastruktura v Úšovicích (2.8, 2.9, 2.10, 2.11).
3. Využít plánovaných rekonstrukcí komunikací a ploch k výstavbě cyklistické infrastruktury bez ohledu na to, zda hotový úsek má v tu chvíli návaznost nebo nemá. Po určité době již bude hotových úseků cyklistických tras dostatečný počet, aby mohlo dojít k jejich postupnému propojování do ucelené sítě. Není možné počítat s dodatečnou dostavbou cyklistických pruhů do již hotových komunikací.
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. Zde bude 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 budou 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 3-5 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.

V Liberci, 29.února 2008

## **11. PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVY**

- A VYBRANÉ ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY
- B UKÁZKA ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V PŘÍČNÉM ŘEZU



## PŘÍLOHA A - VYBRANÉ ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

Pro získání představ 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.
- ✓ **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 cyklogenerelu Aše 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.

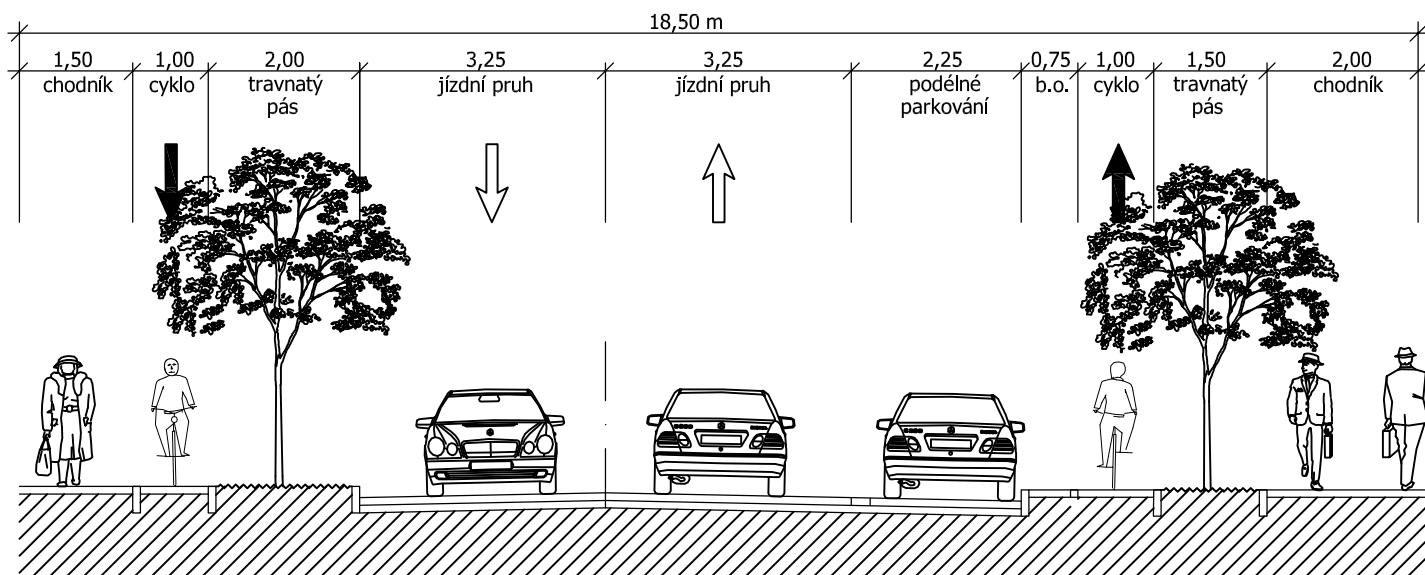
## **PŘÍLOHA B – UKÁZKA ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V PŘÍČNÉM ŘEZU**

V této příloze jsou prezentovány možnosti návrhu příčného profilu komunikací s doplněním cyklistických pruhů. V některých případech jsou prostorové podmínky velmi stísněné, takže je nutné navrhnout nestandardně zúžené prvky (např. cyklistický pás široký 1,5 m).

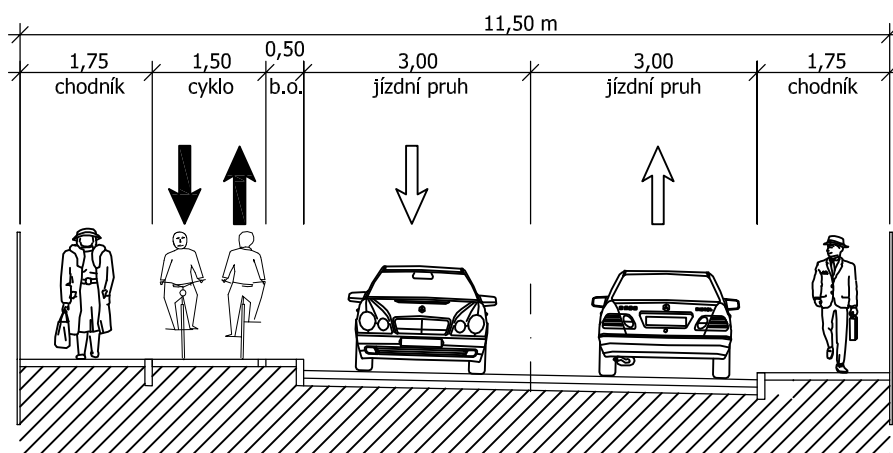
# UKÁZKA ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY V PŘÍČNÉM ŘEZU

Měřítko: 1:100

## Řez A



## Řez B



VYSVĚTLIVKY:

b.o. = bezpečnostní odstup