An aerial photograph of the town of Chotěboř, Czech Republic, overlaid with a network of cycling routes. The routes are color-coded: blue for the main urban network, red for regional or long-distance routes, and green for rural or recreational paths. Some routes are solid lines, while others are dashed. The map shows a dense grid of streets in the town center, with more sparse networks in the surrounding countryside and along the river. The title text is overlaid on a semi-transparent white rectangle in the upper right.

generel cyklistické dopravy města Chotěboř

/textová část

Ing. arch. Tomáš Cach

2022/05



Zadavatel:
MĚSTO CHOTĚBOŘ
Trčků z Lípy 69,
583 01 Chotěboř



Zpracovatel:
Ing. arch. Tomáš Cach
Veverkova 1172/33, 170 00 Praha 7
+420 739 425 891 / tomascach@gmail.com



Obsah

Analýza	4
• Kontext	4
• Fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola	6
• Intenzita bezmotorového pohybu	12
• Nehodovost	13
• SWOT	14
Koncepce	20
• Návrh	20
• Metodika TP 179	22
• Komunikační a cestní síť – koncept prostoru z hlediska cyklodopravy	27
• Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území – cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo	30
• Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území – chodníkové stezky / legalizace C7a+E13	36
• Chráněná propojení / výběr k přípravě a realizaci	38
• Příklady s odkazy na užívané schálené realizace v Česku	48

Výkresy

Analýza		
• Širší vztahy	(A3)	A.01
• Geomorfologie terénu	(A3)	A.02
• Bariéry	(A3)	A.03
• Problémový výkres	(A3)	A.04
• Intenzita provozu / celostátní sčítání ŘSD / komplexní srovnání 2010+2016+2020	(A3)	A.05.a
• Intenzita provozu / jízda na kole (Strava)	(A3)	A.05.b
• Nehodovost / všechny evidované nehody	(A3)	A.06.a
• Nehodovost / všechny evidované nehody cyklistů	(A3)	A.06.b
• Záměry (projekty)	(A3)	A.07.a
• Záměry (územní studie)	(A3)	A.07.b
• Záměry (projekty a územní studie)	(A3)	A.07.c
Návrh		
• Komunikační a cestní síť (koncept prostoru z hlediska cyklodopravy) / město s okolím (pouze síť / podklad s ortofotomapou)	(A3+A1)	N.01.a
• / vlastní město (pouze síť / podklad s ortofotomapou)	(A3+A1)	N.01.b
• / srovnávací podklady vrstevnice, hlavní a dopravní výkres ÚP (pouze digitálně)	(A1)	
• Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo)	(A3)	N.02a
• Rychlé akce DZ / chráněné alternativy (chodníkové stezky pro méně zdatné a pomalejší uživatele)	(A3)	N.02b
• Plošné zklidňování provozu v zástavbě	(A3)	N.03a
• Plošné zklidňování provozu v zástavbě (alternativní korekce)	(A3)	N.03b
• Chráněná propojení / výběr k přípravě a realizaci	(A3)	N.04a
• Chráněná propojení / výběr k přípravě a realizaci (soutisk s další částí chráněné sítě)	(A3)	N.04b
Příloha		
• Pracovní komentáře k vybraným projektům (2022-03)	(A4)	6 str.
• Pracovní komentáře k územním studiím vybraných lokalit (2022-03)	(A4)	5 str.
• Pracovní prezentace (2022-04) (pouze digitálně)		

Analýza

/ Kontext

Širší vztahy

Městem Chotěboř ani v rámci blízké okolní krajiny neprochází žádná nadřazená významná tranzitní komunikace pro automobilovou dopravu, ani žádná významná dálková nadregionální nebo mezinárodní cyklotrasa. V širším okolí je nejbližší cykloturistická dálková trasa č. 1 – Eurovelo č. 4, vedená severně a východně Železnými horami (mezi Kutnou Horou a Žďárem nad Sázavou) ve vzdálenosti od města bezmála 10 km a více. Z hlediska cyklistické dopravy jsou významné především lokální vztahy v území, z hlediska rekreace i turistiky je klidná krajina a relativní blízkost Železných hor i dálkové cyklotrasy výhodou.

Geomorfologie terénu

V rámci města Chotěboř je podstatná část zdrojů a cílů dopravy relativně komfortně dostupná bez nutnosti překonávat výraznější převýšení v rámci zastavěného území a jeho bezprostředního okolí. Zejména mezi intenzivnější zástavbou sídlišť, náměstím a většinou vybavenosti v centru města je převýšení relativně malé a plynulé (řádově jednotky metrů, pro některé vztahy do max. 20-30 m), obdobně i ve vztahu k hlavní produkční zóně. Výrazné převýšení je zejména v severní části na okraji historického jádra a navazující krajině východněji v sevřených údolích podél vodotečí, které má však dopad pouze na omezenou část zdrojů a cílů místní dopravy. Celkové převýšení v rámci řešeného území je cca 100 m (od cca 460 m.n.m v údolí za oborou u ČOV po cca 560 m.n.m. v oblasti průmyslové zóny a Břevnického křížku).

Bariéry

Volnou prostupnost území lokálně omezuje celá řada dílčích bariér, v rámci zástavby zejména nevhodná parcelace se soukromými objekty v okrajových částech zástavby a tranzitní komunikace v zástavbě i mimo ni. V severní a východní části území pak prostupnost výrazně omezují přírodní bariéry prudkých svahů údolí a vodotečí Kamenného a Doubravského potoka.

Problémový výkres

Základními pozitivními hodnotami jsou relativně dobrá prostupnost uvnitř většiny stabilizovaného území se smíšenou nebo obytnou zástavbou s příznivou koncentrací zdrojů a cílů dopravy atraktivní pro pěší a cyklistický provoz spolu s kompaktností zastavěného území velikosti téměř ideálního kruhu o poloměru 1 km, plynule navazující na rekreační a přírodní zázemí. Negativem je zejména přetížení klíčových komunikací silným automobilovým provozem, a to zejména v historické zástavbě v centru města, a v některých oblastech zejména nevhodná bariérová parcelace zástavby a neprostupné areály (viz výše a SWOT).



Analýza

/ Kontext

Dálkové cyklotrasy, EuroVelo a greenways v ČR



Evropské dálkové cyklotrasy EuroVelo v ČR

- 4 EuroVelo 4 - Středoevropská trasa
- 9 EuroVelo 9 - Balt-Jadran

EuroVelo 7 - Sluneční trasa

EuroVelo 13 - Stezka železné opony





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

fotodokumentace cyklistického provozu a způsobu užívání jízdního kola





Analýza

parkování (stojany) a kombinovaná dorpava (B+R, přeprava)



Analýza

Intenzita provozu (motorového a cyklo) na hlavních komunikacích:

- **Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR (ŘSD ČR)**
 - data z let 2010 / 2016 / 2020+2021
 - 2010+2016 zpracováno v interaktivní mapě, 2020+2021 zatím jen tabulka
 - do mapy zpracováno srovnání pro tři měřená období
- **z dat vyplývá následující:**
 - pro všechny druhy vozidel (včetně jízdních kol) je nejintenzivněji užíván úsek ul. Krále Jana mezi Žižkovou a Fominovou, který je současně provozním středobodem města
 - obecně je problematický relativně vysoký podíl těžké dopravy (zejména na nejfrekventovanějším úseku silnice č. 345 a 344, někde méně než každé 6. vozidlo)
 - u automobilové dopravy celkově převažuje trvalý růst intenzity provozu, zatím ale ještě ani nejfrekventovanější úsek v centru města těsně nepřesáhl intenzitu 10 000 vozidel/den
 - u cyklistického provozu byl celkově v roce 2016 naměřen pokles, u sčítání 2020+2021 pak opětovný nárůst, který však zpravidla nedosahuje hodnot roku 2010
 - *otázkou je též případná odlišná pozice sčítacího v rámci úseku, přesnost a metodika měření (dříve papír, nyní aplikace), další vlivy (počasí, objízďky, covid) apod.*
 - celkově tedy na měření síti významných komunikací intenzity cyklistického provozu spíše stagnují, zatímco automobilový provoz roste (*otázkou je pak rozdíl vývoje na neměřených úsecích sítě místních komunikací*)
 - průměrná velikost podílu cyklistického provozu (počet jízdních kol z počtu všech vozidel) na významných komunikacích je orientačně v řádu jednotek procent (asi 2-5%)

Intenzita provozu cyklo plošně:

- **heatmapa STRAVA:**
 - jednoznačná preference hlavních komunikací a dalších přímých rychlých propojení v rámci uliční (komunikační) sítě
 - není úplně reprezentativní vzorek průměrné populace, základním předpokladem zanášení dat do heatmapy je spuštěná aplikace v mobilním telefonu
 - aplikace primárně pro sportovní využití, ale často též při cestách do práce apod.
 - otázkou množství zdrojových dat, pravděpodobně maximálně několik desítek uživatelů

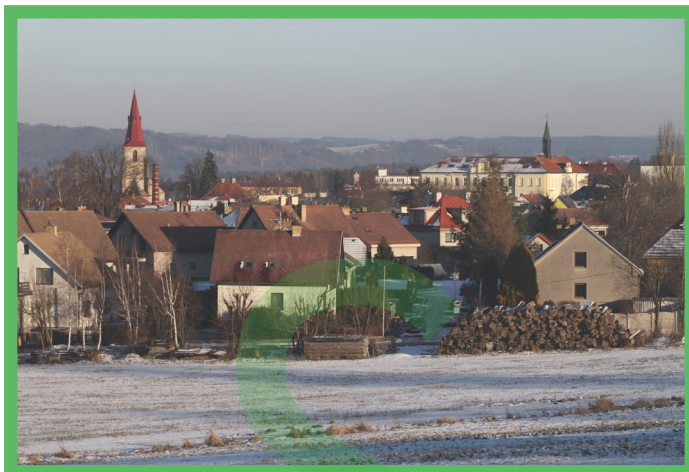
Analýza

Nehodovost:

- **aplikace Dopravní nehody v ČR, statistiky (<https://nehody.cdv.cz/>),**
- z dostupných dat ve sledovaném období 1.1.2006 – 28.2.2022 ve městě Chotěboř (v zastavbě a nejbližším okolí ve volné krajině) vyplývají mj. následující poznatky:
 - ani jedna smrtelná nehoda cyklo, jinak celkem 4 smrtelné nehody (2x chodec, 1x motocyklista a 1x řidič osobního vozidla na železničním přejezdu)
 - 7 nehod jízdních kol s těžkým zraněním cyklistů, zavinění:
 - 3x řidičem motor. vozidla (2x osobní / nedání přednosti a 1x nákladní / bez odstupu)
 - 2x cyklistou (chlapec do 15 let, senior 80 let)
 - 2x samonehoda (porucha a nezvládnutí řízení)
 - 35 nehod jízdních kol s lehkým zraněním 36 cyklistů, zavinění:
 - 17x samonehoda (nezvládnutí řízení vozidla), tj. cca polovina případů
 - v případě střetu s motorovým vozidlem v cca 1/2 případů motorista a 1/2 cyklista
 - u nízkého věku cyklistů převážně cyklistou (6, 14, 15, 18 let), 1x motoristou (10 let)
 - účastníci nehod na jízdním kole byli z hlediska věku či vzdělání různorodí, relativně mírně větší zastoupení dětí i starších osob (otázkou celková běžná skladba cyklistů)
- pro návrh koncepce (při podrobnějším rozboru) z dat vyplývá především:
 - největší problém z hlediska infrastruktury vytvářejí významné komunikace (průtahy silnic II. třídy) a jejich současná podoba, kdy je z hlediska bezpečnosti vhodné zlepšovat podmínky pro jízdu na kole v podélném i příčném směru – v návrhu se toto projevuje především doplňováním několika příčných chráněných propojení i souběžných chodníkových stezek, které v daných vazbách vytvářejí alternativní možnosti průjezdu na kole oproti nutnosti jízdy ve vozovce ve společném prostoru se všemi vozidly
 - některé nehody na vedlejších komunikacích (zejména s nedáním přednosti v jízdě apod.) souvisejí s celkovým stupněm (ne)zklidnění provozu a (ne)jednotností řešení obdobných situací – v návrhu se toto projevuje především plošným vymezením zón 30 (či klidnějších) s předností zprava tam, kde je dnes vyšší dovolená rychlost (50 km/h) a úpravy předností v jízdě různé (někde s předností zprava, jinde hlavní a vedlejší apod.)
 - z hlediska statistiky nehodovosti se v řešeném území nenachází jednoznačně výrazné konkrétní nehodové místo, jedná se spíše o celkový problém významnějších komunikací s jednotlivými zaznamenanými nehodami především v oblasti křižovatek a křížení (současné nejsou, resp. nemohou být evidovány tzv. „skoronehody“, které by mohly s ohledem na vyšší četnost lépe poukázat na konkrétní výrazně rizikovější místa)
 - velká část evidovaných nehod nesouvisí s koncepcí infrastruktury, ale s jinými faktory (nepozorností uživatelů, technickým stavem jízdního kola nebo aktuálním stavem běžné údržby komunikací) a v rámci této práce je nelze přímo ovlivnit

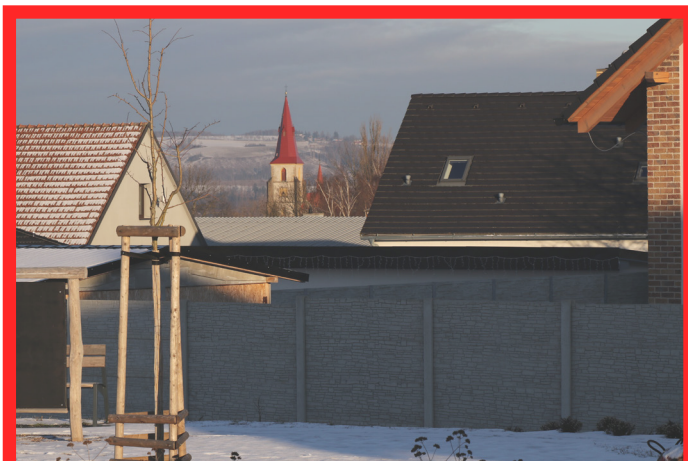


Analýza SWOT





Analýza SWOT



Analýza SWOT

SILNÉ STRÁNKY

- **město krátkých vzdáleností**
 - stále relativně kompaktní území historického jádra a širšího centra města, na které navazují převážně monofunkční oblasti a zóny bydlení, produkce či obchodu
 - v rámci vnitřního města lze na jízdním kole absolvovat podstatnou část cest v řádu jednotek minut
 - v rámci celého zastavěného území i v návaznostech na okolní obce či jihovýchodní produkční zónu je většina cest kratších 15 minut i při pozvolné jízdě
- **relativně dobře prostupné zastavěné obytné území**
 - zejména vlastním vymezením veřejných prostranství, která vytvářejí ucelenou spojitou uliční a cestní síť (ne vždy ale dopravním režimem, stavem a kvalitou)
- **přírodní rekreační a cykloturistické zázemí:**
 - v širším okolí cesty a klidnější silnice v oblasti CHKO Železné hory a Hornosázavské pahorkatiny
 - v blízkém okolí Doubravské údolí (zejména možnost užití kola pro příjezd k přírodní rezervaci, kombinace s pěší procházkou a pobytovostí)
- **základní občanská vybavenost převážně v blízkosti bydliště**
 - historické jádro, obchody a služby, MŠ / ZŠ atd. často přímo v docházkové vzdálenosti, resp. ve vzdálenostech atraktivitou výhodnějších či plně srovnatelných vůči IAD
 - veřejná doprava má pro pohyb po městě minimální význam, především pro vnější vztahy
 - jízdní kolo často využíváno pro „urychlení“ chůze (zejména seniory)
- **realizace zohledňující cyklistický provoz**
 - cykloobousměrky zachovávající plošnou prostupnost zastavěného území (např. při zjednosměrnění ulice Buttulova)
 - obnovená historická cesta s alejí U Břevnického křížku (pěší pobytové propojení do volné krajiny umožňující mj. cyklistické využití, zejména rekreační a turistické)
- **vlastnické poměry**
 - relativně velká část klíčových parcel v zástavbě i v rámci cestní sítě ve veřejném vlastnictví, často přímo města Chotěboř



Analýza

SWOT

SLABÉ STRÁNKY

- **umělé bariéry liniové:**

- kritické pro plošnou prostupnost území i pro významné trasy a vazby
- problémové komunikace, zejména přetížení historických silnic tranzitní automobilovou dopravou v zástavbě (např. Palackého, Krále Jana) a bez adekvátního zohlednění bezmotorového provozu (např. při vybudování okružní křižovatky)
- některé úseky železniční trati (především oblast nádraží)

- **umělé bariéry plošné:**

- oblasti produkčního území, zejména oblast mezi obytnou zástavbou a železniční tratí západně od nádraží (areál Chotěbořské strojírny, GCE atd.) a severně od Sokolohradské
- nevhodná parcelace novodobé obytné zástavby, např. Větrná / Na Výsluní, Zahradní, Maková apod.

- **přírodní bariéry:**

- terénní zlomy a převýšení, např. v zástavbě severně od hist. jádra (Koželušská–Soukenická) i ve volné krajině (Doubravské a Mariánské údolí)
- vodoteče a vodní plochy (Doubrava, Břevnický potok a vodní nádrž, Kamenný potok)

- **zpřetrhané logické vazby a vztahy v území:**

- problém posledních cca 50 let (přetnutí historických silnic a cest zejména při výstavbě obytných budov, výrobních areálů a komunikací – zcelováním produkčních areálů, parcelací obytné zástavby apod., viz výše), přetrvávající proces

- **lokální bariéry (kombinací hist. zástavby a dopr. režimu):**

- jednosměrný, resp. pouze pěší provoz v úzké ulici (např. ulice Lazební, parčík u Mariánského sloupu, Mezibranská, Hrnčířská, Východní)

Analýza SWOT

PŘÍLEŽITOSTI

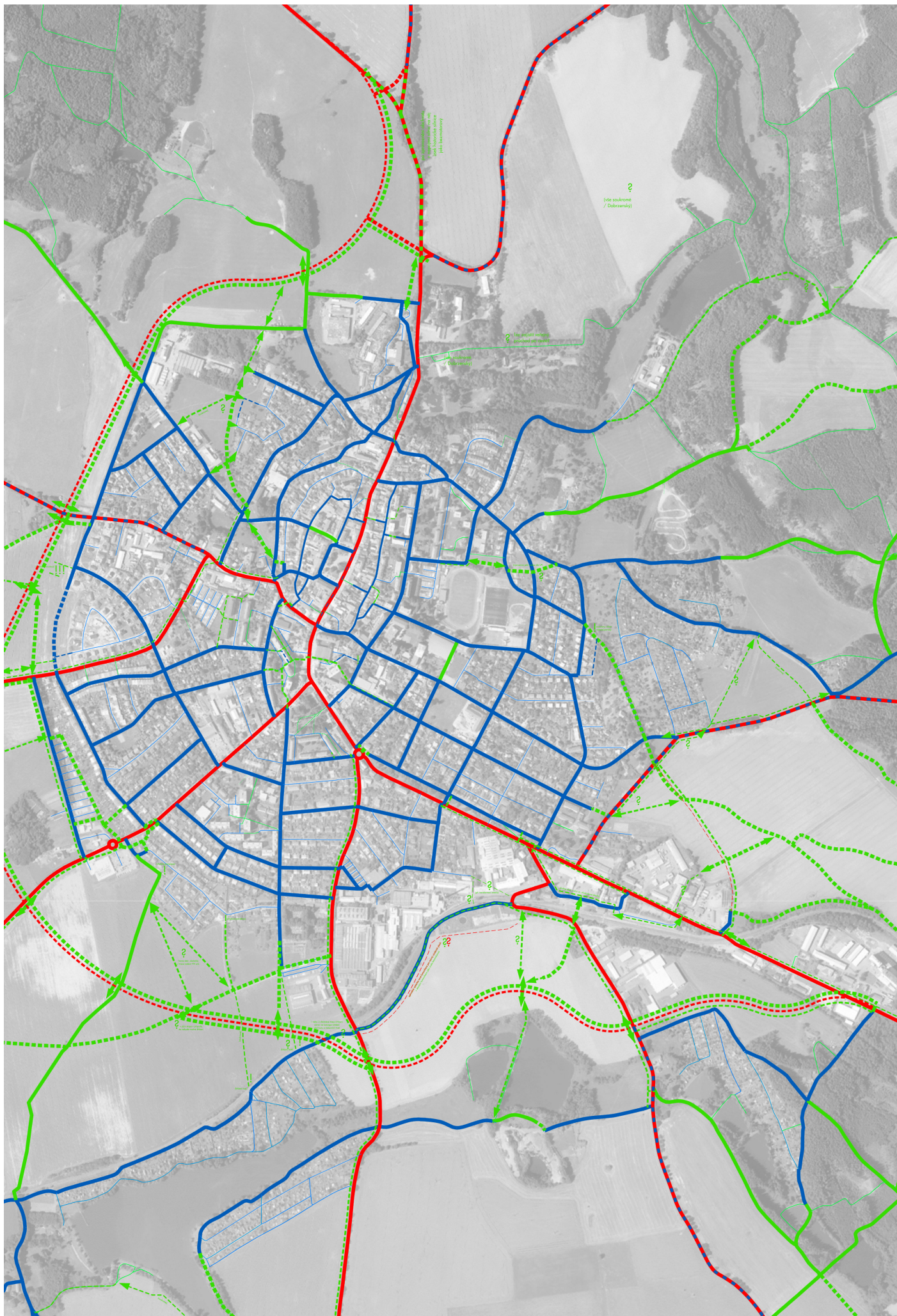
- **zlepšení plošné bezbariérové prostupnosti území:**
 - propojky uliční a cestní sítě (doplnění nových a humanizace stávajících)
 - zóny 30 a cykloobousměrky (většina vedlejších ulic rezidenční zástavby)
 - revitalizace a dotvoření klíčových tras a propojení
- **zlepšení přístupnosti veřejné dopravy**
 - železniční stanice a zastávek autobusů (zejména na náměstí)
 - zlepšení podmínek pro odkládání jízdních kol – B+R (např. cykloboxy u nádraží a stojanová hnízda u autobusových zastávek)
- **řešení nových rozvojových území**
 - navrhovat zastavovací plány, systém a uspořádání veřejných prostranství a pozemních komunikací s důrazem na komfortní a přímý bezbariérový pohyb
 - preferovat revitalizace brownfieldů a případný rozvoj zástavby na zelené louce především v těsné blízkosti stávající městské zástavby a železniční stanice
- **integrace cyklodopravy na významných dopravně-urbanistických osách**
 - především akupunkturní zásahy ve vybraných křižovatkách, celkové zklidňování provozu a duální řešení průjezdu (možnost sdílení prostoru ve vozovce i na chodníku)
 - integrační opatření – cyklopruhy (na většině poptávaných komunikací však nedostatečné šířkové poměry v současnosti i do budoucna)
- **aktualizace územního plánu**
 - doplnění adekvátního zohlednění pěší a cyklistické dopravy do ÚP
 - územní ochrana klíčových (chráněných) tras a vazeb, opora pro jejich realizaci u (velkých) investorů
- **obnova historické cestní sítě**
 - pokračovat obdobným způsobem jako u cesty s alejí U Břevnického křížku, dle kontextu případně i pro více dopravní užití (např. pás stezky se zpevněným povrchem)
 - autenticky v původní stopě, nebo s dílčími úpravami trasování i parcelace s ohledem na dosavadní i budoucí rozvoj území
 - výhodou veřejné vlastnictví (město Chotěboř atd.) většiny parcel po zaoraných cestách
- **vybudování obchvatu a doprovodná opatření na stávajících komunikacích**
 - vymístění tranzitní automobilové dopravy z celé obytné části města (historické jádro i okolní zástavba), kde zůstane pouze cílová automobilová doprava
 - výraznější zklidňující úpravy ve prospěch bezmotorové dopravy (se zohledněním veřejné autobusové dopravy) a kultivace veřejných prostranství v kontextu snížení intenzit automobilové dopravy a vyloučením těžké nákladní dopravy
 - zlepšení radiálních i tangenciálních bezmotorových vazeb v území přímo dotčeném výstavbou obchvatu



Analýza SWOT

HROZBY

- **potvrzování stávajících a vytváření nových bariér (při rekonstrukcích i nové výstavbě):**
 - špatná nová parcelace neumožňující přímou bezmotorovou prostupnost území
 - zamezení prostupu dosud prostupného území (často neoficiálně spontánně)
 - nevhodné dopravní řešení komunikací (rizikové příčné vazby atd.)
- **dopravní stavby řešeny nevhodně nebo neřešeny pro bezmotorovou dopravu**
 - ze stávajících zejména koridory silnic II. třídy v okrajových částech města, často bez chodníku (nebo i se zánovním chodníkem, např. silnice č. 345 na východě), ale ve všech případech bez odpovídajících úprav pro cyklistický provoz – s každou další úpravou křižovatky, napojení areálu apod. se nadále zhoršují možnosti odpovídající nápravy
 - z plánovaných zejména obchvat města – pro příčné vazby mezi městem a krajinou (v koridorech současných i historických komunikací a cest) i souběžné trasy (podél obchvatu, tangenciální vůči centru města)
- **nevhodné parametry nových bezmotorových opatření**
 - nedostatečná šířka i další návrhové parametry nových stezek a propojení
 - technokratický způsob řešení (uživatelsky provozně i esteticky nepřívětivý)
- **nevhodný extenzivní suburbanizační rozvoj zástavby**
 - nevhodně řešený charakter zástavby a parcelace ve vzdálenějších a hůře dostupných lokalitách na zelené louce (s následnou preferencí IAD pro všechny cesty i ve vazbě na městskou zástavbu) a s vytvářením bariér mezi stabilizovanou zástavbou města a volnou krajinou
- **nevyužití potenciálu vymístění tranzitní automobilové dopravy na plánovaný obchvat**
 - zachování dosavadních problémových míst a bariér bez úprav zvyšujících bezpečnost a komfort bezmotorového pohybu – jako trvalý stav, s omezenou možností změn později
 - po dočasném snížení intenzit automobilové dopravy v centrální části města jejich nový růst s ohledem na uvolněnou kapacitu základní komunikační sítě (indukce dopravy, rostoucí množství krátkých cest autem po městě i v období dopravních špiček atd.)
- **územní plán nadále adekvátně neřeší bezmotorovou dopravu**
 - chybí ochrana klíčových bezbariérových bezmotorových tras a propojení (včetně těch klíčových) ve vztahu k rozvoji území a dopravních staveb
 - současné regulativy pro pěší prostupnost potvrzují de facto jedinou turistickou trasu, a to často v dnes ne zcela vyhovujících podmínkách a zejména v rámci zástavby poněkud nevhodným trasováním („pěší propojení centra“, „naučná stezka(!) Údolí Doubravy“)
 - současné regulativy „cyklistické trasy značené, cyklostezky“ pouze potvrzují prostupnost několika současných tras, ale vůbec neřeší jejich standard ani ochranu dalších zásadních





Koncepce

Úvod – návrh

Koncepce (viz výkresy N.01)

Návrh cyklistické koncepce je zpracován v souladu s Technickými podmínkami MD ČR TP 179 a metodikou dle kapitoly č. 2 (viz dále), která je aplikovaná na řešené území města Chotěboř.

Poznámka ke specifikům řešeného území města Chotěboř:

- na významných komunikacích (integrované koridory) není v současnosti prostor pro zřízení kontinuálních cyklopruhů s ohledem na stísněné poměry historické zástavby, resp. zánovní stavební rekonstrukce úseků, které jejich doplnění znemožnily – ve střednědobém časovém horizontu je tak zásadní celkové zklidňování provozu zejména v historické zástavbě, resp. vytváření „duálních opatření“ (možná jízda ve vozovce i chodníku) v ostatních případech;
- z hlediska chráněných tras a propojení zatím neexistuje ani metr stezky v libovolném režimu umožňujícím jízdu na kole (ať už u samostatně trasované komunikace, nebo souběžně s vozovkou) – na vybraných chodnících a přechodech pro chodce lze legalizovat též cyklistický provoz, důležité je však připravovat vybrané akce stavebně v odpovídajících parametrech, přičemž vždy se zde bude jednat o sdílený prostor pro chůzi i jízdu na kole;
- z hlediska klidných a zklidněných komunikací a zón je velká část ulic reálně bezproblémová již dnes, ale nejsou odpovídajícím způsobem dořešeny klíčové úseky z hlediska způsobu zajištění zklidnění provozu nebo legální průjezdnosti – plošná prostupnost je přitom s ohledem na specifika území klíčovým pilířem pro fungování cyklistického provozu ve městě, přičemž dosavadní způsob vymezení zklidněných zón tomu neodpovídá.

KLÍČOVÉ je zlepšování plošné prostupnosti území:

- **akupunkturní zásahy**, především:
 - obousměrná prostupnost uliční, resp. komunikační sítě pro jízdu na kole (cykloobousměrky, bodová omezení průjezdnosti pro automobilový provoz apod.)
 - chráněné přesmyky a vazby (zejména přes hlavní komunikace)
- **plošné zklidňování** automobilového provozu na stávající uliční síti
 - na vedlejších komunikacích zavádění zón 30 nebo klidnější, a to i bez stavebních úprav
- **revize podoby některých připravovaných projektů a zaměrů** tak, aby odpovídajícím způsobem zohledňovaly cyklistický provoz (viz přílohy)

Z hlediska etapizace:

- **2022 / nízkorozpočtové okamžité úpravy – rychlé akce DZ (viz výkres N.02):**
 - DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo) / priorita s ohledem na výrazný přínos a projednatelnost
 - chráněné alternativy k průjezdu ve vozovce (chodníkové stezky pro méně zdatné a pomalejší uživatele)
- **2023+ / Plošné zklidňování provozu v zástavbě (viz výkres N.03):**
 - zavádění zón 30 nebo klidnější
 - (nejprve bez stavebních úprav, pak postupně stavební úpravy)
- **2023+ / Chráněná propojení / výběr k přípravě a realizaci (viz výkres N.04):**
 - a) projekční příprava tras a vazeb v případě bezproblémových majetkoprávních vztahů
 - b) nutné nejprve komplexnější majetkoprávní úpravy a krajinářské či urbanistické řešení



Koncepce

TP 179 – metodika

2 Prostorová koncepce

2.1 Obecně

Návrh cyklistických opatření a zohledňování cyklistické dopravy a rekreace má v souladu s TP 179 aplikovat obecné modelové principy na konkrétní místa a propojení v daném řešeném území:

- přednostně se vychází z aktuální celkové koncepce zpracované pro dané místo, resp. území (obce, města, mikroregionu atd.), která je v souladu s platnými TP 179;
- pokud podrobnější koncepce zpracována není nebo je zastaralá, vychází se z obecných principů a přiměřeně se vyhodnocují a zohledňují širší souvislosti řešeného záměru.

Cyklistická infrastruktura se navrhuje komplexně všude v rámci území adekvátně charakteru místa, a to jako součást komplexních úprav nebo formou samostatného opatření:

- pro uspokojování stávající poptávky tam, kde se na kole již více jezdí;
- pro vytváření nabídky tam, kde je v současnosti cyklistický provoz minimální (zpravidla s ohledem na nevyhovující podmínky).

Požadavek na zlepšování podmínek pro užívání jízdních kol je součástí vládního dokumentu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, který pro léta 2013–2020 schválila vláda ČR dne 22. 5. 2013.

2.2 Generel cyklistické dopravy

2.2.1 Obecně

Generel cyklistické dopravy je koncepční dokument, který:

- stanovuje pravidla zohlednění používání jízdního kola v daném území;
- je nezbytným předpokladem pro zlepšování podmínek (infrastruktury) v dané oblasti;
- nemá pevně stanovenou přesnou podobu ani způsob provedení a přípravy.

Generel zpravidla slouží jako:

- podklad pro zadávání a při zpracovávání podrobnější dokumentace;
- podklad pro územně-plánovací dokumentace;
- jako soubor požadavků na další záměry v území.

V závislosti na konkrétních potřebách se může jednat o:

- jednoduchou studii obsahující alespoň nezbytné základy rozvoje;
- propracovaný zevrubný dokument podrobně plošně řešící celé území;
- součást komplexnějšího materiálu (například generelu veřejných prostranství).

V případě omezených zdrojů nebo času je vhodné:

- mít alespoň základní soudobou a korektní rozvahu o území z hlediska cyklistického provozu;
- neužívat koncepci zastaralou (a v důsledcích často nevhodnou až škodlivou) nebo žádnou.

2.2.2 Proces navrhování a postup návrhu

Vytvoření a aktualizace koncepce cyklistické dopravy a rekreace pro dané území (formou samostatného generelu nebo jako součást širší koncepce) má být provázeno širším procesem s tímto doporučeným postupem: zadání > analýza > koncept návrhu > návrh > platnost > aktualizace. Uvedený proces přípravy a životního cyklu generelu je pouze orientačním návodným vodítkem.

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3 Základní principy tvorby prostoru z hlediska cyklistické dopravy

2.3.1 Obecně

Pro dopravní, cykloturistický i rekreační pohyb v území je nezbytná specifikace ucelené komunikační sítě a vazeb, které umožňují základní plošnou obsluhu území i pohyb na větší vzdálenosti:

- komunikační síť v obcích i krajině nemá ve všech částech stejný charakter;
- vytvoření základní sítě významných tras a propojení slouží především pro vzdálenější vztahy;
- pro lokální plošnou obsluhu území se všechny zdroje a cíle zpřístupňují co nejpříměji;
- řeší se současný stav prostředí i možnosti úprav stávajících nebo plánovaných propojení.

2.3.2 Základní provozně-prostorové charaktery

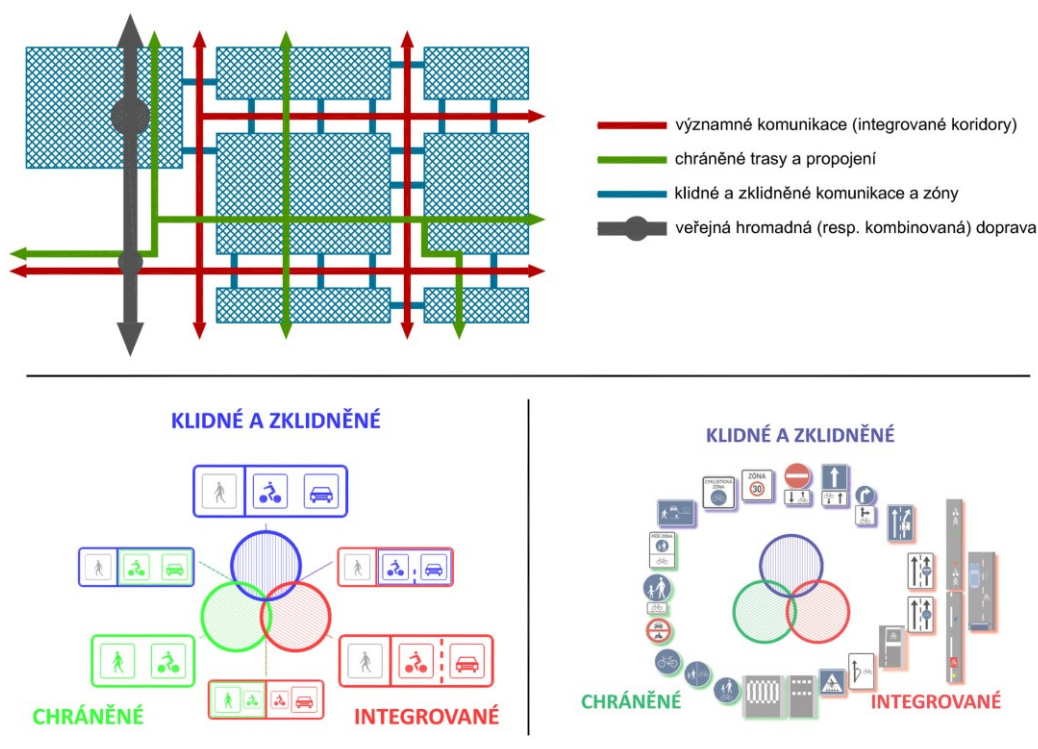
2.3.2.1 Obecně

Přesnou volbu a způsob provedení konkrétních opatření není často vhodné ani možné předjímat předem. Větší podrobnost se řeší spíše až při tvorbě konkrétních úprav v rámci dané komunikace či veřejného prostranství, v kontextu širší škály dalších (tematických) požadavků a aktuálních možností.

Provozně-prostorový charakter dané komunikace, trasy či propojení v území:

- je nadčasovější (trvalejšího rázu) oproti konkrétním dopravně-organizačním opatřením;
- určuje základní principy přístupu pro uspořádání komunikace, resp. veřejného prostranství;
- orientačně vymezuje skupinu vhodných dopravně-organizačních opatření;
- definuje kvalitativní standard pro uživatelskou veřejnost.

Níže uvedené charaktery jsou doporučujícím návodným vodítkem pro volbu vhodných opatření.



Obrázek 1 – Ukázka koncepce cyklistické dopravy – provozně-prostorové charaktery a související opatření

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3.2.2 Významné komunikace (integrované koridory)

Integrované koridory jsou základní významné dopravně-urbanistické, resp. provozně-funkční osy v prostoru, které tvoří zejména významné pozemní komunikace:

- zpravidla zatíženy provozem automobilové a veřejné dopravy (≥ 1000 vozidel denně);
- ze své podstaty atraktivní i pro cyklistický provoz, zejména přímostí, rychlostí a spolehlivostí;
- především pro rychlé dopravní užití či dostupnost bezprostředně obsluhovaného území;
- ve městech se jedná zejména o významné městské třídy, v obcích o hlavní průtahy apod.

V intravilánu je žádoucí:

- provádět odpovídající celkové zklidnění provozu (při rychlostech ≤ 50 km/h);
- doplňovat zejména integrační opatření cyklistické dopravy (zejména pruhy pro cyklisty atd.).

V extravilánu a mimo souvislou zástavbu (při rychlostech ≤ 90 km/h):

- zajistit alespoň možnost bezpečné jízdy v dostatečně široké vozovce (resp. po krajnici);
- nabídnout alternativní možnost sdílení prostoru s chodci v rámci souběžné stezky či cesty.

2.3.2.3 Chráněné trasy a propojení

Klidné a chráněné trasy a propojení mají vytvářet „základní skelet“ v území pro cyklistický provoz s nulovým nebo minimálním kontaktem s motorovou dopravou, zpravidla společně s chodci:

- nejčastěji se jedná o samostatné koridory – ve městě zejména stezky, propojky a parkové cesty, v krajině pak polní a lesní cesty nebo účelové komunikace;
- často převažuje rekreační a cykloturistické využití nad dopravním (slabší a zranitelnější cyklisté, pro ostatní atraktivní při výhodnějším průjezdu územím než ostatní propojení);
- systém chráněných cest je možné členit na podkategorie podle převažujícího krajinně-urbanistického charakteru, například zelené, drážní, podél vodotečí, přírodní atd.

Nejčastějšími dopravně-organizačními opatřeními pro cyklistický průjezd jsou stezky, zákazy vjezdu všech motorových vozidel, pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů, obytné zóny, cyklistické zóny atd.

2.3.2.4 Klidné a zklidněné komunikace a zóny

Klidné a zklidněné komunikace slouží pro pohyb mimo základní významné koridory a trasy, nejčastěji pro plošnou dopravní obsluhu území:

- jedná se zejména o vedlejší ulice (obslužné komunikace) v obcích a silnice III. třídy v krajině;
- intenzita motorového provozu je relativně nízká (řádově maximálně stovky vozidel denně);
- rychlost vozidel má být povolná a přiměřeně nízká (zejména v obcích ≤ 30 km/h);
- není zde zpravidla nutné nebo vhodné vytvářet zvláštní samostatná cyklistická opatření (pouze doplňkově), klíčové je zajištění přehlednosti prostoru a celkového zklidnění provozu.

Nejčastějšími dopravně-organizačními opatřeními pro cyklistický průjezd (především v intravilánu) jsou zejména cykloobousměrky (s minimálním množstvím dopravního značení) a zóny 30.

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3.3 Souběh více opatření pro cyklistický provoz

2.3.3.1 Obecně

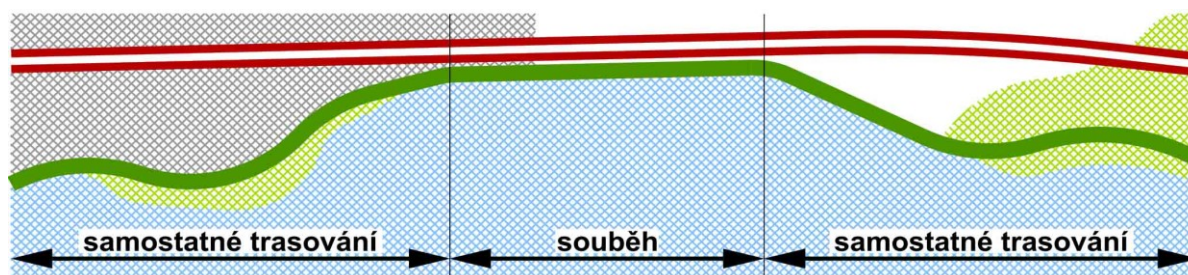
Cílem souběhu více opatření je zajištění přiměřeně vyrovnaného bezpečí a komfortu pro všechny uživatelské skupiny, a to v současném i výhledovém stavu:

- pro cyklistický provoz platí, že „co je pro jedny cesta, může být pro druhé bariéra“, a naopak;
- v rámci jednoho veřejného prostranství, uličního profilu či komunikace někdy nelze zajistit plnohodnotné a bezpečné řešení pro cyklistický provoz jedním opatřením infrastruktury;
- kombinací opatření a více možnostmi cyklistického průjezdu (zpravidla souběžně vedle sebe v hlavním dopravním i přidruženém prostoru) to ale může být možné.

Důvodem bývá kombinace více faktorů, zejména:

- širší kontext a vazby v rámci území;
- ekonomické, provozní a prostorové možnosti;
- preference jednotlivých tematických požadavků na prostor kladených.

2.3.3.2 Souběh integrovaného a chráněného koridoru



Obrázek 2 – Příklad souběhu integrovaného a chráněného koridoru

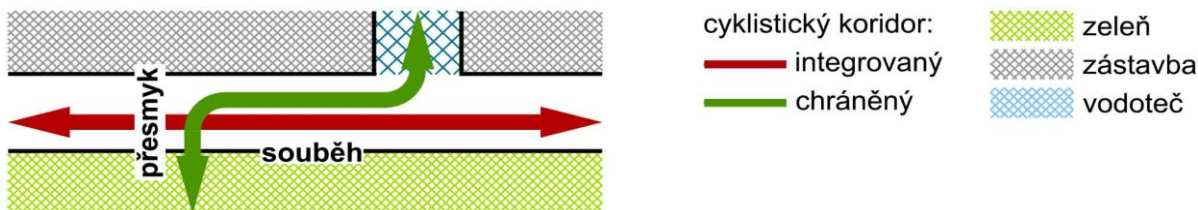
Těsný souběh integrovaného a chráněného koridoru vychází zpravidla z širších prostorových, urbanistických a provozně-funkčních vztahů v území:

- integrovaný koridor sleduje především hlavní urbanistické osy a komunikace, zatímco chráněný koridor (často „zelený“ převážně v přírodním prostředí) klidové území apod.;
- každý slouží zcela jinému účelu a často musí splňovat velmi odlišné uživatelské požadavky;
- žádoucí je zachování kontinuity odlišných charakterů cyklistického průjezdu pro oba koridory v celé délce, včetně souběžného vedení, i když jsou v daném úseku de facto prostorově sloučeny v jednom koridoru (prostoru jedné komunikace);
- v tomto kontextu bývá často vhodné zajistit realizaci cyklistických opatření v hlavním dopravním prostoru i prostoru přidruženém, například kombinaci jízdních pruhů pro cyklisty ve vozovce a souběžně režim stezky pro chodce a cyklisty na souběžné chodníkové stezce.

Koncepce

TP 179 – metodika

2.3.3.3 Křížení vazeb a propojení

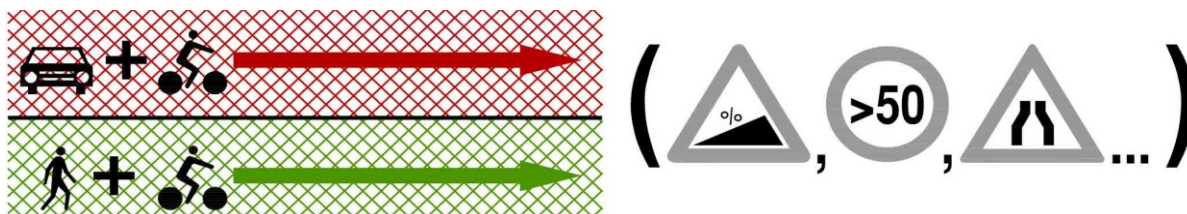


Obrázek 3 – Příklad křížení vazeb a propojení

K souběhu více opatření pro cyklisty dochází často v případě přesmyku chráněného koridoru nebo zklidněné vazby (propojení zklidněných oblastí) přes integrovaný koridor či v obdobných situacích:

- jedná se zpravidla o relativně krátké úseky, kdy ke křížení (resp. vzájemnému provázání) nemůže dojít příčně v nejpřímějším možném směru – vzniká tak lokální souběh například v prostoru vozovky a chodníkové stezky, než dojde k jejímu samotnému překřížení;
- obdobně v případě některých složitějších křižovatkových uzlů je pro některé pohyby a propojení vazeb koexistence možnosti souběžných cyklistických průjezdů nezbytná;
- například při kontinuálním průjezdu ve vozovce není žádoucí převádět cyklisty v krátkém úseku do přidruženého prostoru, přestože je zde legalizován provoz jízdních kol s ohledem na napojení přilehlého území nebo příčný průjezd.

2.3.3.4 Princip řešení formou „duálního průjezdu“



Obrázek 4 – Princip řešení formou „duálního průjezdu“

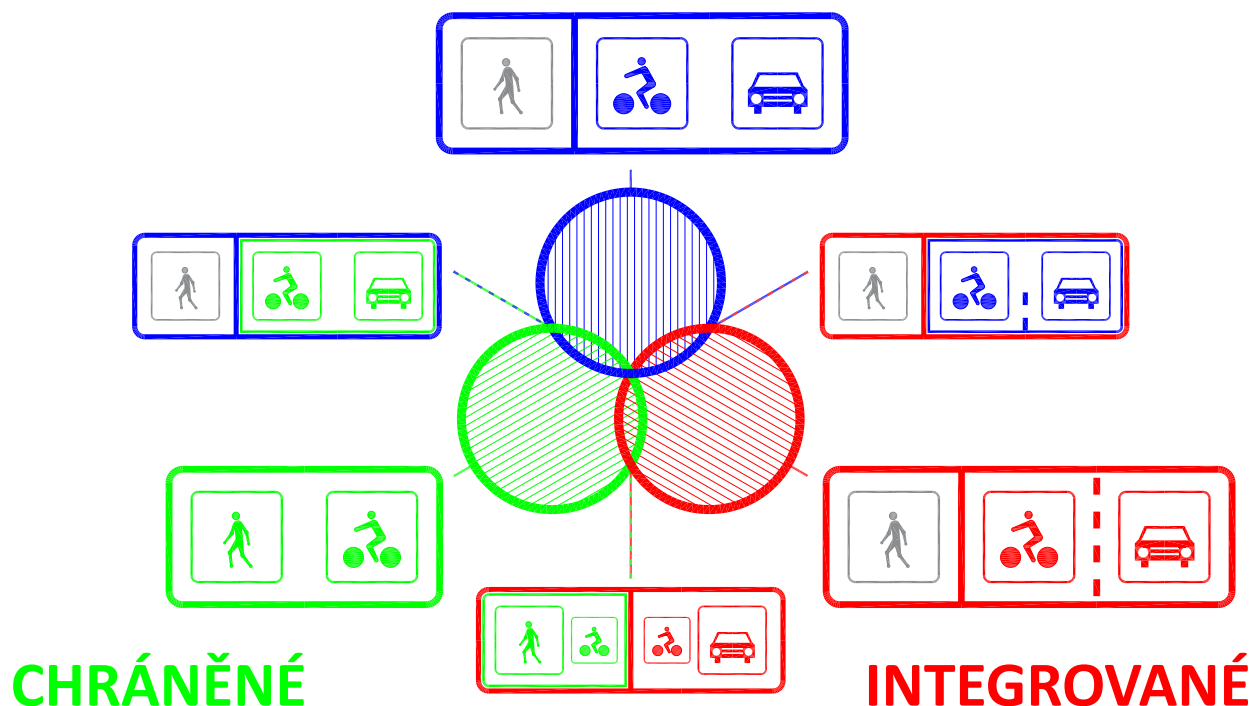
Zajištění možnosti souběžného cyklistického provozu v hlavním dopravním prostoru i v přidruženém prostoru je zpravidla vhodné v rámci integrovaných koridorů tam, kde není plnohodnotná samostatná cyklistická infrastruktura (vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, samostatný cyklistický pás):

- důvody zřízení úpravy jsou zpravidla prostorové a ekonomické, resp. provozně-organizační;
- jedná se o umožnění sdílení prostoru s motorovou i pěší dopravou, kdy mají cyklisté obě možnosti na výběr a vybírají si podle svých aktuálních možností, schopností a preferencí;
- ve vozovce mohou cyklisté projet rychleji, ale bez opatření zohledňujících cyklistický provoz, což při vyšší intenzitě automobilové dopravy pro mnohé z nich nemusí být komfortní;
- na souběžné stezce se může jednat o klidné prostředí, ale vzhledem k nezbytné ohleduplnosti vůči chodcům a příčným vazbám se ztrátou přednosti v jízdě bývá průjezd pomalý a pro zkušené cyklisty velmi nekomfortní;
- preference a množství cyklistů jedoucích v hlavním dopravním a přidruženém prostoru se mohou měnit (v průběhu dne, týdne, roku), zejména s ohledem na aktuální intenzity automobilového a pěšího provozu, údržbu a s jízdnost jednotlivých částí komunikace atd.

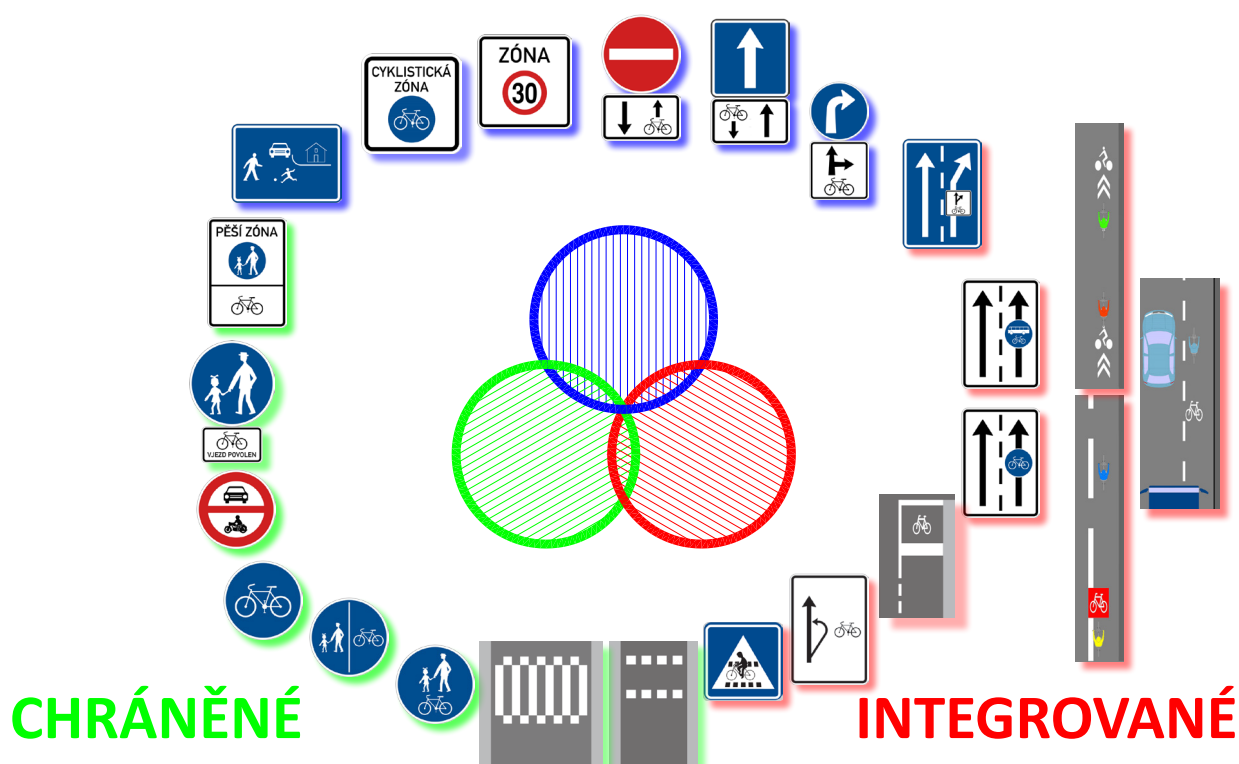
Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy

viz TP 179, kap. 2

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ

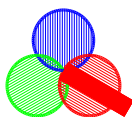
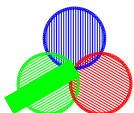
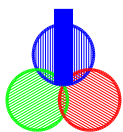


KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



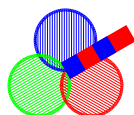
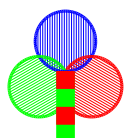
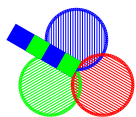


Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy





Komunikační a cestní síť koncept prostoru z hlediska cyklodopravy



Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo) – též viz N.2

Smyslem následujících úprav je především zlepšení prostupnosti území plošné i v rámci některých významných vazeb. Důvodem je nejen zkrácení cest po městě a atraktivita jízdy na kole pro dopravní obsluhu území, ale také zvýšení bezpečnosti díky možnosti jízdy v řadě poptávaných vazeb bez nutnosti jízdy po některých úsecích tranzitních komunikací s vyšší intenzitou automobilového provozu (včetně těžkých vozidel).



Cykloobousměrky

Legalizace obousměrného průjezdu na jízdním kole tam, kde je dnes pouze jednosměrný provoz pro všechna vozidla. Jedná se pouze o doplnění dodatkových tabulek E12a a E12b pod značky IP 4b a B 2, případně doplnění jednoduchého VDZ (např. piktogramů V 20) v souladu s TP 179 (kap. 6.4). Tyto úpravy jsou v Chotěboři již užívány na řadě míst (zejména tam, kde byl dříve provoz obousměrný pro všechny řidiče, aby zůstala zachována prostupnost alespoň pro cyklisty) a jejich implementace by tak měla být bezproblémová.

Pro rychlou přípravu a realizaci jsou doporučeny především tyto úseky:

- **Severní**
 - na současný stav, resp. v rámci připravovaných stavebních úprav (v rámci tohoto záměru je nutné řešit i ulici Březovou jako cykloobousměrku, pokud má být zjednosměrněna)
- **Osevní**
 - lokální zlepšení dopravní obsluhy území, resp. návaznost pro přímou vazbu k Březové a MŠ (při legalizaci chodníkové propojky, viz dále)
- **Koželužská a Soukenická**
 - lokální zlepšení dopravní obsluhy území, resp. alternativa k průjezdu po hlavní komunikaci Palackého a přímější a pozvolnější napojení západní historické části centra města od severu
- **Zahradní, Nad Hliništěm a Žitná**
 - výrazné zlepšení prostupnosti jihozápadního území rezidenční zástavby, které mj. umožní u mnoha domů příjezd a odjezd bez nutnosti užít hlavní komunikace s tranzitní automobilovou dopravou
- **Hliněná a Jílová**
 - lokální zlepšení plošné prostupnosti v rámci rezidenční zástavby
- **F.X.Svobody (Smetanova – Na Valech)**
 - lokální zlepšení plošné prostupnosti v rámci rezidenční zástavby, resp. součást možného přímého průjezdu do ulice Hrnčířská (bez nutnosti násobně delších zajižděk, resp. nutnosti užít hlavní komunikaci s tranzitní automobilovou dopravou)
- **náměstí TGM**
 - výrazné zlepšení dopravní obsluhy na náměstí a zajištění přímější možnosti příjezdu i odjezdu ve vztahu k místní vybavenosti bez nutnosti užít hlavní tranzitní komunikaci
- **Mezibranská**
 - zlepšení prostupnosti historické části města, návaznost na případný přesmyk Fominova



Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo) – též viz N.2

Povolené cyklistické průjezdy

Legalizace průjezdu na jízdním kole tam, kde je dnes formálně zakázána nebo nedořešena. Jedná se především o náhradu stávajících zákazů vjezdu všech vozidel (značka č. B 1) pomocí zákazu vjezdu všech motorových vozidel (značka č. B 11). V odůvodněných případech (zejména obava z možného nežádoucího průjezdu jiných bezmotorových uživatelů, např. jezdců na koni) lze namísto značky B 11 doplnit pod stávající značky B 1 dodatkové tabulky E 13 s textem "MIMO kolo (symbol)".

- **propojka F.X.Svobody – Dlouhá**
 - zejména zlepšení vazby Smetanova – Dlouhá (zkrácení a bez nutnosti levého odbočení v hůře přehledné křižovatce)
- **propojka Svojsíkova – Na Valech**
 - přímá vazba mezi oblastí škol a sportovišť východně a historickou zástavbou s náměstím západně, ve směru západ pro funkčnost nutná úprava Svojsíkovy ulice (viz dále)
- **Hrnčířská**
 - zlepšení dostupnosti centra města ve vztahu k východní rezidenční zástavbě: bez dalších úprav umožňuje především výrazné zkrácení oproti současným legálním trasám (navíc s větším převýšením) a zkrácením nutnosti jízdy po hlavní komunikaci Palackého
- **propojka Na Valech – Smetanova**
 - zlepšení prostupnosti území především pro dopravní obsluhu zástavby sídliště, ale i v širších vztazích v případě navazujících úprav (Hrnčířská, Osevní atd.)
- **Pod Alejí (prostupnost cesty)**
 - doplnění značení B11 u nebezpečné cesty tak, aby bylo mj. přímo v místě jednoznačně zřejmé, že se jedná o veřejnou bezmotorovou komunikaci, nikoliv soukromý pozemek

Úpravy provedené formou omezením automobilového průjezdu nebo cykloobousměrek

Navržené úpravy se týkají komunikací, které jsou dnes jednosměrné a vytvářejí tak bariéru prostupnosti území pro cyklistický provoz. Možným řešením je zřízení cykloobousměrek s tím, že průjezd pro automobilovou dopravu zůstává shodný jako dnes, včetně některých problémů. Alternativním řešením je úprava průjezdnosti území pro automobilový provoz tak, aby na dané komunikaci vzniklo hrdlo prostupné pouze pro bezmotorový provoz, průjezdná automobilová doprava byla vymístěna zcela a příjezd i odjezd pro dotčené nemovitosti byl zajištěn jako obousměrný pouze z jedné strany. Obě řešení jsou možná a v rámci projekční přípravy projektu DZ a jeho projednávání (i s dotčenými majiteli nemovitostí) lze zvolit jedno z nich, nicméně ve vztahu ke zklidnění daných míst pro pěší i cyklistický provoz lze spíše doporučit druhou variantu.

- **Trčků z Lípy (parčík u Mariánského sloupu)**
 - v současnosti je komunikace jednosměrná směrem k Palackého ulici, dříve byla jednosměrná opačným směrem – ulice Trčků z Lípy je obousměrná a napojená na náměstí, tj. nyní umožňuje rychlejší výjezd z oblasti severním směrem, dříve naopak fungovala jako zkratka od severu

Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území

(cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo) – též viz N.2

- pokud by úsek mezi Palackého a parkovištěm byl řešen jako bezmotorová komunikace, bude zde umožněna bezproblémová bezpečná obousměrná bezmotorová vazba (dnes je chodník úzký a bariérový), která by spolu s Hrnčířskou ulicí vytvořila vhodné legální propojení historického centra a severovýchodní obytné zástavby (včetně sídliště)
- v daném úseku není žádné napojení vjezdu, pouze jeden bariérový vstup do domu
- v případě řešení formou cykloobousměrky by byla vhodná úprava režimu propojení (např. obytná zóna) a zvýraznění protisměrného cyklistického napojení od Palackého
- **Buttulova (Rybní/Ningerova – Sladovnická/Kláštevní)**
 - v daném úseku aktuálně proběhla rekonstrukce uličního profilu a původně obousměrné řešení je nahrazeno cykloobousměrkou
 - s ohledem na stísněné poměry a význam trasy pro chůzi i jízdu na kole by bylo vhodné pověřit řešení, kdy je odbočení dvoustopých vozidel z křižovatky Sladovnická/Kláštevní zamezeno antiparkovacími sloupky (a jsou tak mj. zlepšeny rozhledové poměry pro příchod pěšky / příjezd na kole od západu ve vztahu k projíždějícím vozidlům) a napojení vjezdů domů je řešeno obousměrně od západu
- **Lazební**
 - ulice Lazební dnes slouží jako přímá trasa pro příjezd k náměstí od západu pro všechna vozidla, v opačném směru však představuje bariéru pro cyklistický provoz, v celé délce pak probíhá pohyb chodců pouze ve vozovce (i v nepřehledných úsecích, zejména ve východní části u náměstí ve velmi stísněných poměrech)
 - z hlediska bezmotorové prostupnosti i bezpečnosti by bylo vhodné prověřit řešení, které umožňuje obousměrný provoz všech vozidel v celém úseku, avšak s fyzickým zneprůjezdněním u hrdla v rohu náměstí – všechna automobilová doprava by tak byla pouze cílová (výlučně pro obsluhu přilehlých objektů), naopak pěšky nebo na kole by se i bez dalších úprav zlepšila možnost sdílení uličního prostoru a prostupnost území
 - v případě realizace úpravy pouze formou cykloobousměrky by bylo vhodné doplnění VDZ alespoň na kritických místech (křižovatky, vnitřní směrové oblouky apod.) a prověření předností zprava (pro stávající hlavní ani nyní nefungují rozhledové poměry)
- **Úzká+Svojsíkova**
 - v současnosti lze daným úsekem projet pouze od západu na východ, v opačném směru je však nutné vždy zajíždět až do Tyršovy ulice a zpět (ve vazbě k náměstí k lokální pěší propojce ulic Východní a do oblasti ulice Na Valech)
 - úprava formou cykloobousměrky by umožnila průjezd na kole se zachováním jednosměrnosti automobilového průjezdu ve vztahu k napojeným objektům beze změny
 - úprava s vytvořením zábrany (např. antiparkovacích sloupků) cca uprostřed úseku by znemožnila nežádoucí automobilový průjezd (zejména v oblasti nároží budovy) se zvýšením komfortu pro chůzi i jízdu na kole s tím, že veškeré současné vjezdy objektů by byly obousměrně napojeny buď do ulice Na Valech, nebo do ulice Smetanova

Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo) – též viz N.2

Potřebné cykloobousměrky s dílčími komplikacemi

Tyto úpravy lze provést stanovením DZ na komunikaci v současném stavebním stavu, ale nejedná se o ideální řešení, zejména z důvodu kombinace prostorového vedení či parametrů a relativně vyšší intenzity automobilového provozu.

- **Dlouhá (Palackého – F.X Svobody)**
 - vhodné zejména pro příjezd z ulice Chotěbořova pro východo-západní vazbu v území s kolmým křížením Palackého, kdy je jinak nutná jízda po hlavní komunikaci ulicí Palackého ve stoupání až po ulici F.X.Šaldy (s levým odbočením přes protisměr)
 - komplikací je střední úsek s úzkou vozovkou mezi ploty v kombinaci s levotočivou zatáčkou v klesání s horšími rozhledovými poměry – řešení je reálné v případě výraznějšího zklidnění tohoto úseku (např. včetně fyzického zpomalení projíždějících vozidel např. montovanými prvky), což by pomohlo i bezpečnosti chodců ve vozovce
- **Jiráskova**
 - vhodné v rámci příjezdu a odjezdu k ZŠ a zdravotnickému zařízení i v rámci širších vztahů a vazeb jako součást alternativních vazeb k průjezdu po hlavních komunikacích s tranzitní automobilovou dopravou
 - potenciálně problematická je stavební úprava s režimem šikmého stání, která je potenciálně riziková pro jízdu dětí na kole (které však do věku 10 let mohou jet po chodníku podél školy – druhý chodník byl zrušen kvůli podélnému parkování)
- **F.X.Svobody (Na Valech – Palackého)**
 - vhodné především pro lokální zlepšení plošné prostupnosti v rámci rezidenční zástavby
 - nutnost dořešit zejména napojení u Palackého ulice tak, aby byl pro odbočující řidiče z hlavní komunikace obousměrný cyklistický provoz zřejmý (např. i ve vztahu k pěšímu pohybu v relativně úzké vozovce mezi domy by bylo vhodné zvážit např. režim obytné zóny až po vozovky hlavní komunikace, jinak např. vyznačit krátký protisměrný cyklistický pruh u vjezdu do křižovatky atd.

Oprava dílčích chyb DZ u realizovaných cykloobousměrek

U většiny realizovaných cykloobousměrek je SDZ provedeno korektně u označení obou konců úseky cykloobousměrky (E12a,b pod značkami IP4a a B2), avšak chybí dodatkové tabulky E12c (dovolený směr jízdy cyklistů) nebo E13 pod zákazovými a příkazovými značkami z ostatních směrů, kde má být umožněn příjezd cyklistů do protisměru na rozdíl od ostatních řidičů – formálně tak cyklisté z mnoha směrů nemohou legálně do cykloobousměrky vjet (zpravidla v křižovatce odbočit vlevo nebo vpravo) a měli by zde jízdní kolo vést pěšky.



Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo) – též viz N.2

Příklady poptávky prostupnosti v oblasti ulice Na Valech:

- propojení Hrnčířská – Trčků z Lípy s jediným možným přesmykem v území přes Palackého ulici (aktuálně zákaz vjezdu všech motorových vozidel, resp. zákaz vjezdu do protisměru)
- dvě propojení ulic Smetanova a Na Valech – u severní propojky v sídlišti je dnes formálně průjezd na kole zakázán v obou směrech, u Úzké je pak legálně možný pouze ve směru z centra města



Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (cykloobousměrky, povolené průjezdy cyklo) – též viz N.2

Příklady současných realizací cykloobousměrek a opravy dílčích závad SDZ

- vlastní označení cykloobousměrek je provedeno korektně, případně je vhodné provést opravu ukotvení značek SDZ při poškození vozidly (viz příklad pravo nahoře z ulice Břevnická)
- zpravidla chybí dodatkové tabule E12c nebo E13 pod příkazovými a zákazovými značkami, které daný pohyb (zpravidla levé nebo pravé odbočení) legalizují – tyto je žádoucí doplnit, popř. odstranit související SDZ (viz příklad Buttulova a Bevnická)



Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (chodníkové stezky / legalizace chodníků C7a+E13) – též viz N.2

Tyto vybrané úseky chodníků je možné legalizovat pro cyklistický provoz v režimu „stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol“ v současném stavu bez dalších stavebních úprav. Jejich smyslem je především nabídnout legálně bezpečnější alternativu k jízdě ve vozovce pro pomalejší jízdu (s tím, že pro rychlou jízdu zůstává bezpečnější vozovka a intenzita cyklistického provozu se rozkládá mezi přidružený a hlavní dopravní prostor – princip „duálního průjezdu“), případně lokální propojení (zkratku) zlepšující prostupnost území. U většiny vybraných propojení současně platí, že je vhodné výhledově provést zlepšení jejich parametrů stavebními úpravami – zejména rozšířením úseků a dořešením všech křížení (zejména u vjezdů a v křižovatkách).



C7a



C7b

- **Sokolohradská – Hermannova** (Marešova – žel. přejezd č. P5272)
 - využití současného chodníku při jižní straně Hermannovy (od Marešovy, resp. napojení na síť vedlejších ulic) a Sokolovské po místo pro překonání silnice II. třídy poblíž autobusového nádraží a dále severně až po jeho konec, resp. po cestu s modrou turistickou značkou před železničním přejezdem
 - je vhodné preferovat řešení s úpravou křížení veřejných komunikací formou úpravy sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty (V8c) a účelových komunikací (napojení areálů apod.) formou stezkových přejezdů (V4, symboly V14+V15 apod.), detaily řešení viz TP179, kap. 5.7
- **Sokolohradská** (žel. přejezd č. P5272 – konec chodníku u hranice obce / naproti ALTEC)
 - využití severního chodníku, způsob provedení obdobně viz výše
 - charakter lokality je spíše extravilánový s rozvolněnou zástavbou při jedné nebo obou stranách, intenzita pěšího provozu je relativně malá, smyslem úpravy je především zajištění možnosti příjezdu k produkčním areálům bez nutnosti sdílet prostor vozovky s tranzitní automobilovou dopravou (včetně nákladních vozidel a kamionů)
- **Žižkova (západní chodník)**
 - legalizace západního chodníku v rozsahu prováděné rekonstrukce, resp. v úseku mezi ulicí Hoffmanova (pop. již od okružní křižovatky) po hřbitov (východní vstup, resp. cestu jižně podél hřbitovní zdi)
 - lze předpokládat spíše jen doplňkové využití oproti vozovce ulice Žižkova nebo Na Chmelnici (např. při doprovázení dětí dospělými apod.), především pro pomalou jízdu s těsnějším kontaktem s rekreačním pásem zeleně a bez nutnosti sdílet prostor s automobilovým provozem
- **propojka Havlíčkova – Větrná**
 - legalizace současných chodníků pro vzájemné propojení ulice Větrná (resp. též cesty se stromořadím k Břevnickému křížku), Na Výsluní a Zahradní, a to bez nutnosti užívat vozovku hlavní komunikace Havlíčkova s tranzitní automobilovou dopravou
 - význam opatření stoupá při úplném zajištění obousměrnosti pro jízdní kola u navazujících ulic (cykloobousměrka Zahradní), pro příčné přejíždění hlavní komunikace lze využívat nevyznačené místo pro překonání komunikace i vjezd naproti Na Výsluní
- **propojka Březová – Osevní**
 - výrazné zkrácení východo-západní vazby bez nutnosti objíždět MŠ severně ulicí Dlouhá

Rychlé akce DZ zlepšující prostupnost území (chodníkové stezky / legalizace chodníků C7a+E13) – též viz N.2

příklad legalizace chodníku Sokolohradská pomocí DZ:

- západní část blíže městu (před přejezdem)
- příklad vhodného řešení napojení vjezdu se zachováním kontinuity chodníku, resp. stezky
- příklad nevhodného přerušení chodníku, kde je vhodnější alespoň pomocí VDZ zachovat kontinuitu režimu stezky oproti jejímu přerušení pomocí SDZ
- duální průjezd = možnost volby mezi jízdou na kole ve vozovce nebo přidruženém prostoru
- příklady proměnlivosti atraktivity chodníkové stezky a vozovky v závislosti na denní nebo roční době, počasí, omezení automobilového provozu apod.



Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci – viz též N.4

Vybraná chráněná propojení jsou doporučena k zahájení přípravy a následné realizaci z jednoho nebo více následujících důvodů:

- umožňují výrazně zlepšit bezpečnou legální prostupnost území pro jízdu na kole v centrální části města propojením sítě zklidněných komunikací s překonáním bariér hlavních komunikací zatížených průjezdnou automobilovou dopravou bez nutnosti jejich užití
 - ve vybraných trasách a vazbách nabízejí alternativu k jízdě ve vozovce s intenzivnější průjezdnou automobilovou dopravou (včetně těžkých vozidel)
 - propojují centrální část města s ostatní zástavbou a volnou krajinou, navíc často v klidných zelených koridorech, avšak bez územní ochrany a realizace jim hrozí nevratný zánik
 - umožňují volnou prostupnost volné krajiny v bezprostředním zázemí zástavby města pro rekreační, resp. dopravně-rekreační a cykloturistické využití
 - současně zlepšují podmínky také pěší prostupnosti a bezbariérovosti území
-
- **chráněný přesmyk Fominova (Mezibranská – V Drážkách)**
 - chráněné propojení mezi zklidněnou rezidenční oblastí a historickým jádrem města, které je nutné řešit v rámci záměru rekonstrukce krajské silnice (investorem je Kraj Vysočina) jeho úpravou, nebo v přímé koordinaci
 - v prostoru dvojice křižovatek Fominovy ulice s Mezibranskou a V Drážkách zajistit důstojné a bezpečné podmínky pro chodce a cyklisty pro příčné překonávání vozovky hlavní komunikace, pro jízdu na kole možnost sdílet rozšířené a přehledné prostory chodníků bez nutnosti jízdy ve vozovce s levým odbočováním z hlavní komunikace
 - zejména náhrada V7a pomocí V8c, se stavební návazností rozšířených zpevněných prostranství (sdílený prostor pěšo+cyklo, režim C7a+E13) a zvýšené vozovky obou vedlejších komunikací do úrovně chodníku v místě křížení, resp. napojení vazby
-
- **chráněný přesmyk Krále Jana (V Drážkách – Doubravka – Legií)**
 - klíčová východo-západní vazba propojující zklidněnou síť komunikací rezidenční zástavby a občanskou vybavenost s překonáním bariéry nejzatíženějšího silničního úseku v Chotěboři, bez nutnosti jízdy ve vozovce s tranzitní automobilovou dopravou
 - opatření je možné provést jako součást komplexnějších úprav veřejných prostranství, nebo alespoň úpravami dílčího charakteru, bez větších změn oproti současnému stavu
 - příčnou vazbu přes ulici Krále Jana lze provést úpravou stávajícího přechodu pro chodce na sdružený s přejezdem pro cyklisty (V7a změnit na V8c) s návaznostmi ve sdíleném prostoru s chodci (v režimu C7a+E13, popř. jako širší součást pěší či obytné zóny)
 - východním směrem provést stavební úpravy současné pěší vazby až do křižovatky Jiráskova x Legií, zejména rozšířit zpevněné plochy (např. vymístit středový pás nekvalitní zeleně s křovím a smrky), vymežit prostor příčné vazby uprostřed parkoviště mezi zásobovací rampou OD a panelovými domy (přednostně jako zvýšený), vhodné výraznější přerušování celého uličního profilu napojovací komunikace včetně křižovatky s ulicí Legií (bezpečné pěší křížení, vozovka jako sdílený prostor pěšo+cyklo+auta)



Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci – viz též N.4

- západním směrem lze v etapizaci zajistit nejprve alespoň legalizaci C7a+E13 současných širších chodníků u panelových domů s návaznostmi do klidných vozovek, vhodné je však celková revitalizace území s doplněním a rozšířením sítě zpevněných ploch (cest a prostranství) v logických vazbách tak, aby fungovala pěší a cyklistická prostupnost ve sdíleném parkovém prostoru až po klidné ulice V Drážkách (resp. Cihlářská a Družstvení), resp. také s vazbou do ulice Na Chmelnici přes Havlíčkovu
- **chráněný přesmyk u okružní křižovatky (F.X.Šaldy – Krále Jana)**
 - u okružní křižovatky upravit zaslepení ulice F.X.Šaldy tak, aby vzniklo samostatné obousměrné cyklistické rameno okružní křižovatky, bez možnosti průjezdu ostatních vozidel (optimálně i s napojením chodníkovou stezkou do Theerovy)
 - tato historická vazba zanikla při rekonstrukci původní několika ramenné křižovatky hlavní a vedlejších komunikací pro všechna vozidla – z hlediska automobilového provozu je to relevantní požadavek, avšak opomenutím vazeb cyklodopravy (F.X.Šaldy funguje jako klidná alternativa k Hermannově) je tato vazba užívána v nevyhovujících podmínkách na úzkém chodníku, legálně navíc pouze pěšky s vedením jízdního kola
 - vhodné je také zajištění cyklistického napojení ulice Theerova do okružní křižovatky, resp. do dalších směrů – možným řešením je například legalizace cyklistického provozu na chodnících severovýchodního nároží (resp. také západního a jihozápadního) v režimu C7a+E13 a náhradou V7a a V7b pomocí V8c (sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty), nebo alespoň možnost cyklistického průjezdu středovým ostrůvkem napojení ulice Krále Jana (mezi dělicím ostrůvkem přechodu pro chodce a okružní křižovatkou); v případě úprav výše lze také zajistit napojení ulice Dukelská do okružní křižovatky pro cyklisty a její řešení jako cykloobousměrky
- **stezka Sokolohradská (podél silnice č. 345)**
 - v návaznosti na doporučenou legalizaci původního chodníku pouze formou DZ (viz též „Chodníkové stezky – legalizace chodníků C7a+E13“, výkres N.02) je vhodné zpracovat plnohodnotné kontinuální řešení chodníkové stezky souběžně s vozovkou, přednostně ve světlé šířce alespoň 3,0m + bezpečnostní odstupy
 - z hlediska kontinuity a bezpečnosti opatření je klíčové především stavební dořešení některých křižovatek a křížení vjezdů nebo oblast železničního přejezdu č. P5272, v případě etapizace úprav je prioritní úsek mezi oblastí autobusového nádraží a pivovarem (včetně zajištění chráněné příčné vazby přes silnici), který kromě dopravní obsluhy produkční zóny bude plnit funkci dopravně-rekreační ve vazbě na drážní stezku

Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci – viz též N.4

- **stezka Chotěboř – Svinný (při jižní straně silnice č. 348)**
 - v současnosti je propojení zástavby města Chotěboře a vesnické zástavby Svinného možné výhradně po silnici v extravilánu – primárně v přímé trase z ulice západní po frekventovanější silnici č. 346, případě severněji z ulice Hromádky z Jistebnice
 - z hlediska bezpečnosti je vhodné zejména pro dopravní využití vybudovat alternativu pro každodenní dojížděku na kole bez nutnosti užívat vozovku mimo souvislou zástavbu s rychlostním limitem 90 km/h – z hlediska komfortu a přímosti trasy je žádoucí vedení v rámci širšího koridoru silnice, přednostně v jižním souběhu podél stromořadí na úkor okraje plochy zemědělské půdy v rámci plochy vymezené územním plánem pro technickou infrastrukturu (kanalizaci)
- **zelené propojení hist. jádro – volná krajina (Březová – Třešňovka – Na Spravedlnosti)**
 - klidné propojení centrální části města a sídliště s východní, resp. jihovýchodní částí zastavěného území a volné krajiny, převážně ve stopě historické cesty
 - v úseku Březová–Osevní lze zřídit chráněnou chodníkovou stezku buď revitalizací a rozšířením současného chodníku při jižní straně areálu MŠ, nebo jižněji v prostoru současného trávníku či vyšlapané pěšiny v přímé koordinaci s dalšími záměry (rekonstrukce ulice Březová, úpravy areálu sportoviště apod.)
 - v úseku Osevní – Dlouhá – cesta u parku Třešňovka je v územním plánu vedena „hlavní pěší trasa a propojení“ v rámci ploch změny BR (bydlení individuální), avšak v rozporu s tímto požadavkem byly předmětné pozemky prodány soukromým vlastníkům celé a jsou v současnosti nepřístupné a oplocené (*z hlediska využití jsou nyní v katastru vedeny jako „zemědělský půdní fond“ bez omezení, resp. pouze parcela č. 2108/2 má „Věčné břemeno zřizování a provozování vedení“*); je žádoucí nalézt dohodu s vlastníky předmětných parcel tak, aby bylo možné realizovat bezmotorovou trasu ve stopě územního plánu (*při jižní straně 4 parcel, tj. i východně od ulice Dlouhá*) nebo v severní stopě (*zásah do 3 parcel jen západně od Dlouhé, případně do cípu parcely 2111/02 u napojení historické cesty východně od Dlouhé*) – bez zajištění této prostupnosti by v souladu s platným územním plánem nemělo být možné na daných pozemcích vystavět rodinné domy; vhodnější je provedení úpravy parcelace s odkupem předmětných oddělených pozemků městem než pouze vymezení věcného břemene chůze a jízdy (pozn.: toto propojení má zejména význam pro přímou pěší a cyklistickou vazbu východním směrem k parku Třešňovka a Sv. Anně, jihovýchodním směrem lze při dílčích úpravách užít uliční propojení Osevní – Pod Alejí, avšak v horším standardu)
 - úsek Višňová – Pod Alejí relativně funkční, vhodné provést dílčí revitalizace povrchu
 - úsek Pod Alejí – Železnohorská – Bezděkovská je potřebné provést revitalizaci současných povrchů cest a přestavbu severní části úseku s největším převýšením, kde je nyní pouze pěšina ve zcela nevyhovujících parametrech (obnova bývalé úvozové cesty); zejména je žádoucí nově neumožňovat průjezd automobilů tam, kde nyní není umožněn (úsek Pod Alejí – zahrádkářská kolonie a propojka Železnohorská – Bezděkovská)



Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci – viz též N.4

- **zelené propojení hist. jádro – volná krajina (Slavíčková – Obecnák – Mezní – Nádržka)**
 - jedná se o poslední nezastavěný koridor v území, který propojuje historické jádro města s volnou krajinou (od prostoru Slavíčková u bývalého rybníka po pole za Nádržkou)
 - v současnosti jsou některé části tohoto koridoru veřejně přístupné (plochy komunikací a nezpevněné plochy) a jiné nepřístupné (pastviny, oplocené areály), ve vlastnictví města nebo soukromých vlastníků
 - současný územní plán umožňuje zastavění podstatné části tohoto koridoru a bez jeho revize na základě vypracování podkladové územní (urbanistické) studie a jejího projednání s dotčenými aktéry postupně dojde k nenávratné ztrátě tohoto propojení
 - z hlediska celkové intenzity využití území, zastavitelnosti apod. nemusí dojít k redukci oproti současnému stavu (v terénu, resp. návrhu územního plánu), ale lze docílit úpravy navrhovaného dotvoření urbanistické struktury a parcelace tak, aby soukromé zájmy vlastníků zůstaly zachovány, nikoliv však na úkor veřejného zájmu na vzniku zeleného pěšího a cyklistického propojení územím, které mj. lépe zpřístupní i novou zástavbu

Obnova historické cestní sítě / pozemkové úpravy

V daných oblastech volné krajiny je pro zajištění bezmotorové prostupnosti nezbytné provést komplexnější úpravy z hlediska parcelace a majetkoprávních vztahů, resp. z celkových krajinářských úprav (obnova mezí, doplnění stromořadí) a možností hospodaření na menších částech zemědělské půdy (louky a pole). Nalezení vhodného řešení lze dosáhnout pro každou oblast samostatně nezávisle procesem moderované diskuse se všemi dotčenými aktéry. Jako jeden ze vstupních podkladů jsou ve výkresové části naznačeny vybrané doporučené trasy a vazby v autentických historických stopách nebo volnější či výrazně odlišné vazbě v kontextu proměn dané lokality oproti historickému stavu a v souladu s aktuálními preferencemi a požadavky.

- **oblast „Na Spravedlnosti“**
- **oblast „U Božích muk“ / Chotěboř – Svinný**
- **oblast „U Břevnického křížku“ / Chotěboř – Břevnice**



Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci – viz též N.4

Příklad s chráněným přesmykem přes ulici Krále Jana
/ chránění vazba V Drážkách – Doubravka – Legií

- přechod pro chodce vhodné upravit jako sdružený spolu s přejezdem pro cyklisty v šířce 4,0m
- u návazností žádoucí stavební úpravy fyzicky vymezující, resp. rozšiřující a zpřehledňující prostor pro chůzi a jízdu na kole, včetně napojení na zklidněné vozovky komunikací v okolní zástavbě



Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci – viz též N.4

Příklad chráněného zeleného propojení mezi zástavbou města a volnou krajinou (východním a jihovýchodním směrem) Březová – Třešňovka – Na Spravedlnosti:

- propojení v oblasti MŠ a soukromých pozemků aktuálně znemožňujících prostupnost
- srovnání začátku úvozové cesty (snaha o privatizaci prostoru) s nezastavěnou veřejnou parcelou v západní části města
- zarostlá úvozová cesta vhodná k revitalizaci a návaznost historické cesty do krajiny





Chráněná propojení

/ výběr k přípravě a realizaci – viz též N.4

Obnova historické cestní sítě a pozemkové úpravy
/ příklady oblastí:

- „U Břevnického křížku“ / Chotěboř – Břevnice
- „U Božích muk“ / Chotěboř – Svinný
- „Na Spravedlnosti“

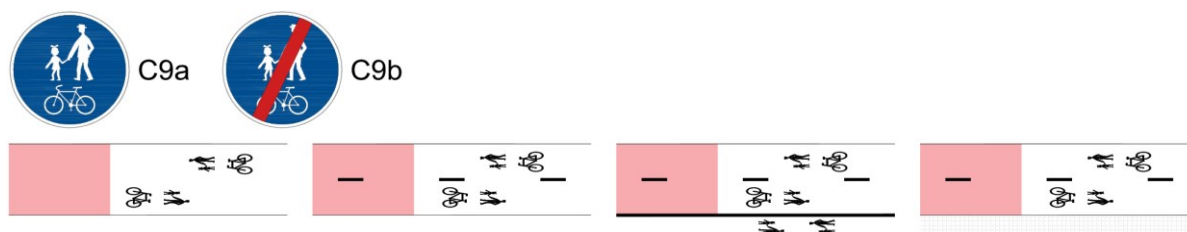


Chráněná propojení (N.02 a N.04) – parametry

TP 179 – stezky (kap. 4.9)

Pro zřízení chráněných propojení (viz N.02 a N.04) jsou níže uvedeny zásady TP 179. Podstatné je, že v režimu stezek pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol lze vybrané stávající chodníky legalizovat v současné podobě s tím, že výhledově by ve shodném režimu byla vhodná jejich stavební revitalizace – rozšíření a plnohodnotné dořešení všech křížení. Je pak vhodné vycházet z orientačních prostorových nároků v závislosti na intenzitě bezmotorového provozu, které jsou uvedeny u stezek se společným provozem chodců a cyklistů, a raději uvažovat větší šířku pro vyšší komfort a potenciální růst intenzity pěšího i cyklistického provozu, pokud to prostorové možnosti dovolí.

4.9.6 Stezka pro chodce a cyklisty společná (C 9a)



Obrázek 25 – Stezka pro chodce a cyklisty společná (v celé šířce / s vymezeným pásem pouze pro chodce)

4.9.6.1 Obecně

- Určena pro společný pěší a cyklistický provoz v jednom prostoru, může být užívána bruslaři;
- provoz je standardně obousměrný pro všechny uživatele, jednosměrné omezení cyklistického provozu se provádí pouze výjimečně v odůvodněných případech;
- režim je vhodný především pro liniová vedení tras, včetně jejich napojení;
- uživatelé se zpravidla pohybují vpravo, rychlejší míjejí pomalejší zleva;
- zvláště pro zajištění bezkolizního pohybu bruslařů prostorově nejefektivnější řešení;
- v odůvodněných případech je přípustné užití pro vymezenou síť tras a propojení namísto režimu zóny či omezení na vjezdu do vymezené oblasti (s omezeným množstvím přístupů).

4.9.6.2 Způsob značení

Z hlediska svislého dopravního značení:

- začátek společné stezky pro chodce a cyklisty se vždy označuje dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty společná“ (C 9a);
- ukončení se provádí dopravní značkou „Konec stezky pro chodce a cyklisty společné“ (C 9b) nebo označením začátku jiné navazující stezky.

Z hlediska vodorovného dopravního značení:

- středová čára se vyznačuje zpravidla v případě intenzivního provozu a na významných cyklistických trasách, pokud by z pohledu uživatelů byly potenciálně snadno zaměnitelné s prostorem určeným pouze pro chůzi;
- symboly chodců a jízdních kol se vyznačují vždy společně za sebou (nebo v místech křížení vedle sebe), vyobrazení pouze jednoho z těchto symbolů je nepřípustné;
- zmenšené směrové šipky se běžně nevyznačují.

4.9.6.3 Šířkové parametry

Šířka stezky se společným provozem chodců a cyklistů se navrhuje zejména v závislosti na současné i výhledově předpokládané intenzitě bezmotorového provozu (pěšího, cyklistického, bruslařského).

Uvažovanou světlou šířku stezky je nezbytné zvětšit o boční bezpečnostní odstupy.

Chráněná propojení (N.02 a N.04) – parametry

TP 179 – stezky (kap. 4.9)

Světlá šířka stezky $\geq 4,0$ m – základní (komfortní):

- intenzita provozu přesahující 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech (dohromady);
- především významné rekreační a rekreačně-dopravní trasy.

Světlá šířka stezky $\geq 3,0$ m – základní (běžná):

- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 300 chodců a bruslařů za hodinu v obou směrech;
- šířka umožňující běžný společný pěší, cyklistický i bruslařský provoz.

Světlá šířka stezky $\geq 2,0$ m – minimální (výjimečná):

- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 120 cyklistů/h a 150 chodců/h v obou směrech;
- řešení přípustné pouze v odůvodněných případech, nenahrazuje jízdu ve vozovce v dané vazbě a umožňuje pouze velmi omezený doplňkový pohyb bruslařů;

Světlá šířka stezky $\geq 1,0$ m – nouzová (zcela výjimečná):

- v extravilánu, pokud existuje možnost vyhnutí v dohledové vzdálenosti;
- intenzita provozu nemá přesáhnout cca 20 cyklistů/h a 50 chodců/h v obou směrech;
- zcela nouzové řešení v odůvodněných případech, nenahrazuje jízdu ve vozovce v dané vazbě a neumožňuje pohyb bruslařů.

4.9.6.4 Bezbariérovost

V závislosti na širším kontextu vztahů, vazeb a umístění v území může být nutné řešit bezbariérovou přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace. Podle toho se úpravy provádějí částečně nebo plně ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace (například pouze pro osoby s pohybovým omezením, je-li samostatný pohyb nevidomých a slabozrakých řešen v jiné trase, apod.).

Pokud má být na stezce se společným provozem chodců a cyklistů umožněn samostatný pohyb osob se sníženou schopností orientace, platí především následující zásady:

- minimální požadavky řešení jsou obdobné jako u samostatné stezky pro cyklisty (C 8a);
- v místě napojení na vozovku se umísťuje varovný pás upozorňující na provoz vozidel;
- signální pásy mohou být součástí stezky, pokud je to s ohledem na širší vazby nutné;
- vodící linie je vhodná pouze při jedné straně, optimálně přirozená;
- vodící linie řešená zvýšenou obrubou u kraje stezky zužuje průjezdný profil, z hlediska bezpečnosti provozu je vhodnější např. snížená niveleta a zatravnění přilehlého terénu.

Varovný pás se mezi společný prostor pro chodce a cyklisty a navazující prostor určený pouze pro chodce umísťuje pouze v odůvodněných případech:

- pokud je společná stezka (v režimu C 9a) z hlediska nevidomých a slabozrakých navržena obdobně jako samostatná stezka pro cyklisty (v režimu C 8a);
- v takovém případě se na této stezce u vozovky varovné pásy neumísťují.

Pro zvýšení ochrany osob s omezenou schopností pohybu a orientace a zajištění odpovídajících prostorových parametrů pro ostatní uživatele je možné řešit stezku jako společnou pro chodce a cyklisty v převážné šířce profilu s přimknutým pásem určeným pouze pro chodce:

- tento pás je vhodné odlišit materiálem (nebo alespoň barevností a vodící čarou);
- vhodnost vložení hmatného pásu závisí na širším kontextu a není podmínkou.

Chráněná propojení (N.02 a N.04) – parametry

TP 179 – stezky (kap. 4.9)

4.9.7 Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7a + E 13)



Obrázek 26 – Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol

4.9.7.1 Obecně

Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je obdobou pěší zóny s povoleným cyklistickým provozem pro liniové úseky. Namísto stezky pro chodce a cyklisty společně se užívá zejména pokud:

- stavebně-provozní parametry stezky jsou především pěšího charakteru (například stávající chodník s legalizovaným cyklistickým provozem);
- je vhodné zdůraznit, že je užití dané stezky pro cyklisty nepovinné (zejména při souběžném vedení s vozovkou);
- na stezce je nutné doplňkově umožnit provoz dalších vybraných vozidel s jasně definovanými právy a povinnostmi (např. vozidla povodí nebo pro příjezd k nemovitosti).

4.9.7.2 Způsob značení

Z hlediska svislého dopravního značení:

- začátek stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol se vždy označuje dopravní značkou „Stezka pro chodce“ (C 7a) s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD POVOLEN“ (E 13);
- ukončení se provádí dopravní značkou „Konec stezky pro chodce“ (C 7b) s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola, textem „VJEZD POVOLEN“ a červeným diagonálním přeškrtnutím (E 13) nebo označením začátku jiné navazující stezky;
- pokud na stezku pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol navazuje stezka pro chodce s vyloučeným cyklistickým provozem, osazuje se značka „Stezka pro chodce“ (C 7a) s dodatkovou tabulkou s přeškrtnutím (E 13) shodnou s tabulkou umístěnou pod C 7b.

Z hlediska vodorovného dopravního značení:

- vodorovné dopravní značení se zpravidla neužívá;
- pokud je vhodné na cyklistický provoz upozornit, užívají se malé piktogramy chodce a cyklisty (zmenšený symbol piktogramového koridoru bez směrového znaku) vedle sebe, zejména v místech pěších napojení.

4.9.7.3 Šířkové parametry

Z hlediska šířkových parametrů se vychází ze zásad pro stezky pro chodce (C 7a).

4.9.7.4 Bezbariérovost

Pokud má být daná stezka řešena jako bezbariérová ve smyslu vyhlášky č. 398/2009 Sb. pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, navrhuje se jako běžný chodník, resp. stezka pro chodce.

Tranzitní silnice – zklidnění v hist. zástavbě / souběžná stezka příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku (viz N.1 a N.4)

výrazné zklidnění celého prostoru:

- **Mnichovo Hradiště / 1. Máje**
 - příklad zklidněného provozu na silnici ve stísněných poměrech historické zástavby
 - zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/9H4dfzA2Uyytn6Pd6>



stezka souběžná s silnicí s intenzivním automobilovým provozem:

- **Lanškroun / stezka podél silnice I/43**
 - příklad řešení stezky v těsném přimknutí i oddálení na rozhraní intravilán-/extravilán
 - zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/VdUpvwNo9UhLpZor7>



Chráněné křížení tranzitní silnice / Nestavební řešení Zón 30 příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku (viz N.4 a N.3)

- **Klášterec nad Ohří / křížení průtahu I/13**
 - příklad legalizovaného přesmyku přes silnici I. třídy na průtahu obcí
 - zdroj/odkaz: <https://mapy.cz/s/deratabere>



Zklidňování – zóny 30 nestavebně

příklady zavedení zón 30 bez stavebních úprav (zvýšených vozovek na vjezdech), které napomáhají celkovému zvýšení bezpečnosti v daných místech a v reálném čase a lze je stavebně řešit výhledově

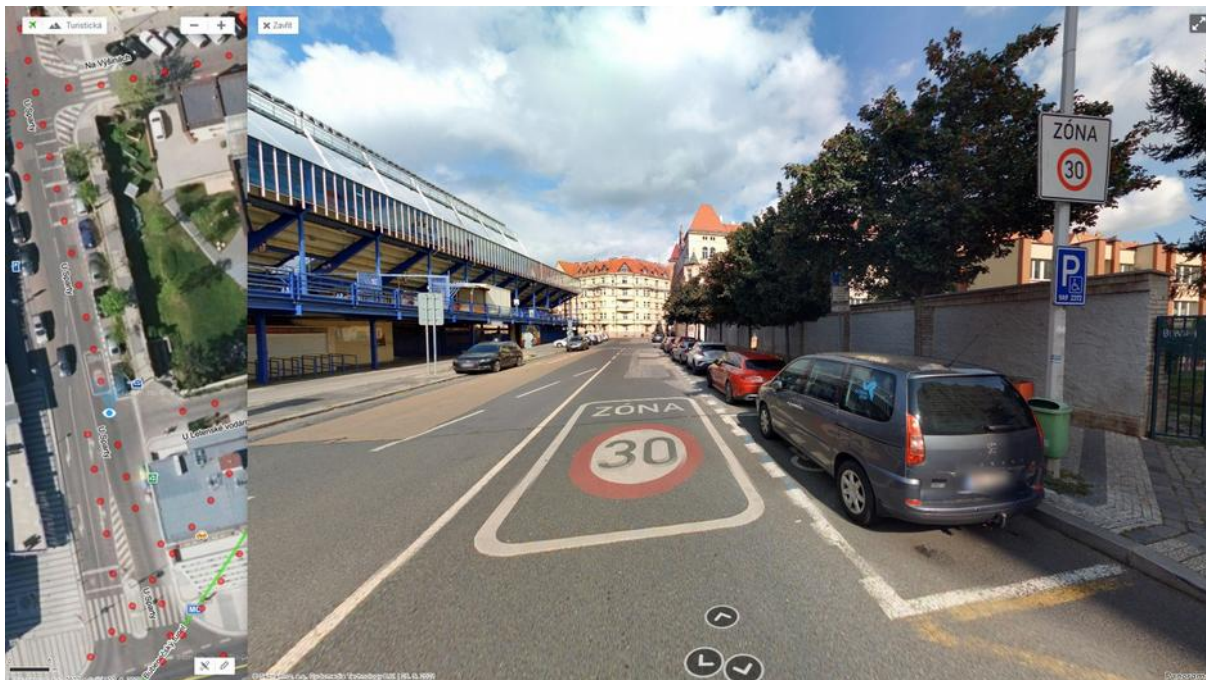
- **Praha / Tusarova**
 - příklad řešení vjezdu do zóny 30 s protisměrným výjezdem z cykloobousměrky
 - zdroj/odkaz: <https://mapy.cz/s/jopabubeva>



Nestavební řešení Zón 30

příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku (viz N.3)

- **Praha / U Sparty**
 - příklad řešení vjezdu do zóny 30 s obousměrným provozem všech vozidel
 - zdroj/odkaz: <https://mapy.cz/s/delenozodo>



- **Pardubice / V Ráji**
 - příklad nestavebního řešení (s možným výhledovým doplněním stavební úpravy)
 - zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/asJDWKomNagRU24u7>



Nestavební řešení chodníkových stezek

příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku (viz N.2)

Doplňkové chodníkové stezky

příklady legalizovaných chodníků a vazeb pro jízdu na kole, které sice nejsou v ideálních parametrech, ale napomáhají celkovému zvýšení bezpečnosti v daných místech a v reálném čase

- **Praha / Broumarská**

- příklad úzké chodníkové stezky v rozvolněné zástavbě jako možné alternativy k vozovce
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/QpN6Cz971W6XS9v49>



- **Praha / Rašínovo nábřeží**

- příklad legalizovaného chodníku v památkové zóně jako možné alternativy k vozovce
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/kCdvez9sAHHZp4yW9>



Nestavební řešení chodníkových stezek

příklady s odkazy na užívané schválené realizace v Česku (viz N.2)

- **Praha / Papírenská**

- příklad úzkého hrdla stezky podél řeky bez nutnosti vést kolo či přesmyku do vozovky
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/YAQZ83qbbpnTWa4w9>



- **Praha / Polaneckého**

- příklad legalizovaného chodníku v oblasti vjezdů do produkčních areálů
- zdroj/odkaz: <https://goo.gl/maps/AdrdxirUL3q6dzR56>





