



MĚSTO PŘÍBRAM

Cyklistická koncepce města Příbram



PODKLAD PRO VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ

09/2019

Zpracovatel: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

Obsah

1. ÚVOD, DEFINICE PŘÍNOSŮ A CÍLŮ CYKLISTICKÉ KONCEPCE	3
1.1. Úvod, definice přínosů	3
1.2. Klíčové teze	3
1.3. Definice pojmů	5
1.4. Přehled souvisejících zákonů, vyhlášek, norem, dokumentů.....	6
2. PRŮZKUM VEŘEJNÉHO MÍNĚNÍ	7
2.1. Popis souboru.....	7
2.2. Výsledky	7
3. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	11
3.1. Základní principy zpracované analýzy	11
3.2. Propojení města s okolními obcemi	12
3.3. Krizová místa na stávajících cyklostezkách	16
3.4. Potenciální možnosti pro vytvoření komplexní sítě cyklotras	21
3.5. Potenciální možnosti zklidňování dopravy	28
3.6. Značení cyklotras.....	33
3.7. Parkování pro kola a intermodalita Bike&Ride.....	35
3.8. Ostatní služby pro cyklisty	39
3.9. SWOT analýza.....	40
4 NÁVRH KONCEPCE	42
4.1. Vize a hlavní strategické cíle rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky	42
4.1.1. Vize	42
4.1.2. Strategické cíle a vize města z pohledu cyklistiky	43
4.2. Strategická část – cíle, oblasti, opatření	43
4.2.1. Specifický cíl 1 Realizace cyklistické infrastruktury	43
4.2.3. Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity	45
4.3. Návrh vedení cyklistických tras.....	46
4.3.1. Obecné zásady při projektování cyklistických komunikací.....	46
4.3.2. Rozdělení a popis cyklistických tras v intravilánu	48
4.3.3. Návrh opatření na cyklistických trasách v extravilánu	51
4.3.4. Potenciální možnost zřízení Bike sharing	52
5 SPECIFIKACE PRIORIT, OPATŘENÍ A ETAPIZACE.....	54
5.1. Specifikace budování tras extravilánu	54
5.2. Specifikace budování cyklotras v intravilánu	56
6. ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ.....	57

1. ÚVOD, DEFINICE PŘÍNOSŮ A CÍLŮ CYKLISTICKÉ KONCEPCE

1.1. Úvod, definice přínosů

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Její výhody jsou rozmanité. Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života. Cyklistická doprava nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky. Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací prostor, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky. Jízdní kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak jejich rodiče museli vozit, nejčastěji autem. Cyklisté vytvářejí svébytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost atd.

Cyklistická doprava:

- činí člověka pohyblivým: lidé (téměř) každého věku mohou absolvovat na kole časově i finančně výhodné krátké nebo středně dlouhé cesty; v kombinaci s veřejnou dopravou (dále VD) může jízdní kolo konkurovat autu i na dlouhé vzdálenosti;
- zlepšuje životní podmínky ve městě: cyklistická doprava je tichá, neznečišťuje ovzduší a není náročná na prostor;
- může částečně nahradit motorovou dopravu: skoro polovina všech cest vykonaných ve městech je kratší než 5 kilometrů, třetina těchto krátkých cest však připadá na osobní auta, a přitom mnohé z nich lze vyřídit na jízdním kole;
- je zábavná a pomáhá udržet dobrý zdravotní stav: pouhá půlhodinka jízdy na kole denně prokazatelně podporuje zdraví;
- přispívá k bezpečnosti dopravy: čím více cyklistů je vidět v ulicích, tím lépe se jejich přítomnosti ostatní účastníci dopravy přizpůsobují;
- šetří veřejné rozpočty: infrastruktura pro jízdní kola je nákladově výhodná, investice se při intenzivním využívání rychle vrací;
- podporuje hospodářský rozvoj měst: město s dobrými životními podmínkami a atraktivním veřejným prostorem v ulicích je přitažlivé jak pro starousedlíky, tak pro nové obyvatele, turisty i podnikatele.

1.2. Klíčové teze

Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Koncepce cyklodopravy chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.

- Koncepce cyklodopravy má přispět k uskutečňování stanovených cílů, formulovaných v plánu rozvoje dopravy města, a má posílit fungování dopravy

jako celku ve spolupůsobení se strategií pěší dopravy a podporou veřejné dopravy.

- Blízké obce mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.
- Město Příbram je přátelské k cyklistům - je městem krátkých cest – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorám a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura města zvýhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.
- Generel dopravy chápe a podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.
- Pohled na podporu cyklistické dopravy v nejrůznějších městech ukazuje, že rozhodujícím faktorem úspěchu je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
- Poptávka po přímých, pohodlných a bezpečných spojeních pro cyklistickou dopravu je zřejmá po celém území města. Je proto nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních dopravních silnicích, ve vnitřním městě, v centrech, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet do centra města, do nákupní ulice, stejně jako k dalším důležitým destinacím ve městě a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.
- Pro podporu rozvoje cyklistické dopravy je nutno postupně realizovat navržená opatření v této cyklistické koncepci v dopravním prostoru v souladu s novým generelem dopravy města. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížděk, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.
- Pro překonání předsudků a psychických zábrán vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.
- Řada cest, které lidé ve městech vykonají autem a které spadají do kategorie cest na krátké vzdálenosti, tzn. bylo by možné je podniknout na jízdním kole, má co do činění s nějakou volnočasovou aktivitou. Na druhém místě co do počtu jsou cesty za nákupy a vyřizování různých záležitostí. Při plánování infrastruktury pro cyklisty a při práci s veřejností by měl být brán cíleně ohled na účel cest.
- Na této jednoduché filosofii je pak možné postavit pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno. Město doporučujeme zapojit do vládní kampaně CityChangers.

1.3. Definice pojmů

Vychází z příručky a komentářů, které byly zpracovány v rámci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR.

- **Cyklista** je osoba, která řídí jízdní kolo.
- **Chodec** je osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod.,
- **Cyklistická trasa (dále též cyklotrasa)** je určená pro provoz cyklistů v označeném směru. Tato trasa slouží cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo má i více funkcím najednou. Cyklistická doprava může být vedena spolu s ostatní dopravou a je zpravidla označena dopravním (silničním) nebo turistickým značením pro cyklisty.
- **Komunikace pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, upravená stavebně nebo značením pro provoz cyklistů.
- **Hlavní dopravní prostor** je v rámci zjednodušeného pohledu tohoto standardu část prostoru místní komunikace určená pro provoz motorové dopravy (vozovka), ohraničená nejčastěji postranními obrubníky.
- **Přidružený dopravní prostor** je v rámci zjednodušeného pohledu tohoto standardu část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a přilehlou zástavbou.
- **Jízdní pruh pro cyklisty** je část pozemní komunikace určená pro jízdu cyklistů v jednom jízdním proudu za sebou
- **Jízdní pruh pro cyklisty – ochranný** (ve smyslu zákona č. 361/2000Sb.) je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která může být souvisle pojížděna též ostatními vozidly, pokud pro ně vedle není dostatek místa; neoznačuje se svislým dopravním značením.
- **Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty** (ve smyslu zákona č. 361/2000Sb.) je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která nemá být souvisle pojížděna ostatními vozidly; vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je vždy označen svislým dopravním značením.
- **Jízdní pruh pro cyklisty (v samostatném pásu, resp. přidruženém prostoru)** je část pozemní komunikace vymezená pro průjezd cyklistů mimo vozovku (nebo mimo část vozovky s provozem ostatních vozidel). Je zpravidla označen svislým dopravním značením umožňujícím cyklistický provoz a vyznačuje se vodorovnou dopravní značkou.
- **Cyklistický pás** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás může být jednosměrný nebo obousměrný.
- **Prostor pro cyklisty** je prostor zpravidla navazující na cyklistický pruh určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“. Vyznačuje se na světelně řízené křižovatce před příčnou čarou souvislou pro motorovou dopravu.
- **Stezka pro cyklisty** je cyklistický pás, vedený jako samostatná pozemní komunikace. Je oddělena od ostatní dopravy včetně pěší. Parametr stezky jsou definovány v ČSN 73 6110. Stezky jsou vyznačeny dopravní značkou č. C 8a (Stezka pro cyklisty) a ukončeny značkou č. C 8b (Konec stezky pro cyklisty).
- **Chodník** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro chodce, která je zpravidla oddělena od vozovky výškově nebo jiným způsobem.

- **Stezka pro chodce a cyklisty společná** (též smíšená stezka) je pozemní komunikace nebo její část, určená pro sloučený (neoddělený) provoz chodců a cyklistů, přičemž se na této stezce nesmějí chodci a cyklisté vzájemně ohrozit. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku. Jiným účastníkům je používání této stezky zakázáno. Stezky jsou vyznačeny dopravní značkou č. C 9a (Stezka pro chodce a cyklisty) a ukončeny značkou č. C 9b (Konec stezky pro chodce a cyklisty společné).
- **Stezka pro chodce a cyklisty dělená** je pozemní komunikace nebo její část, určená pro společný provoz chodců a cyklistů se směrově odděleným provozem (odděleným DZ, bezpečnostním odstupem, zábradlím nebo jiným způsobem). Na této stezce se nesmějí chodci a cyklisté vzájemně ohrozit. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku. Jiným účastníkům je používání této stezky zakázáno. Cyklisté a chodci smí vstupovat (vjíždět) jen do svých označených částí stezky. Stezky jsou vyznačeny dopravní značkou č. C 10a (Stezka pro chodce a cyklisty) a ukončeny značkou č. C 10b (Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené).
- **Nemotoristické komunikace** jsou komunikace s vyloučeným nebo alespoň silně omezeným přístupem motorové dopravy. Jsou určeny pro pěší a cyklistický provoz. Stupeň oddělení motorové dopravy od pěšího a cyklistického provozu je závislý na intenzitě motorové dopravy a návrhové rychlosti místní komunikace.

1.4. Přehled souvisejících zákonů, vyhlášek, norem, dokumentů

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- ČSN 73 6101, Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102, Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (2017)
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na PK;
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón;
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK;
- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích;
- TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi;
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací;
- TP217 Zvýrazňující optické prvky na PK – Zvýrazňující sloupky, obrubníkové odrazky, vodící trvale svítící knoflíky a zvýrazňující knoflíky – zásady pro používání;
- TP 218 Navrhování zón 30.
- Dopravní generel města Příbram (1994)
- Územní plán Příbram pořízený Městským úřadem Příbram, odborem Stavební úřad a územní plánování, oddělením územního plánování, jako příslušným úřadem územního plánování (2018).

2. PRŮZKUM VEŘEJNÉHO MÍNĚNÍ

Cílem provedeného průzkumu bylo zejména zjistit, jaký má veřejnost názor na cyklistickou dopravu a jak hodnotí stávající podmínky pro cyklistiku na území města a v jeho nejbližším okolí. Současně bylo zjišťováno, jaká opatření by si respondenti přáli realizovat.

2.1. Popis souboru

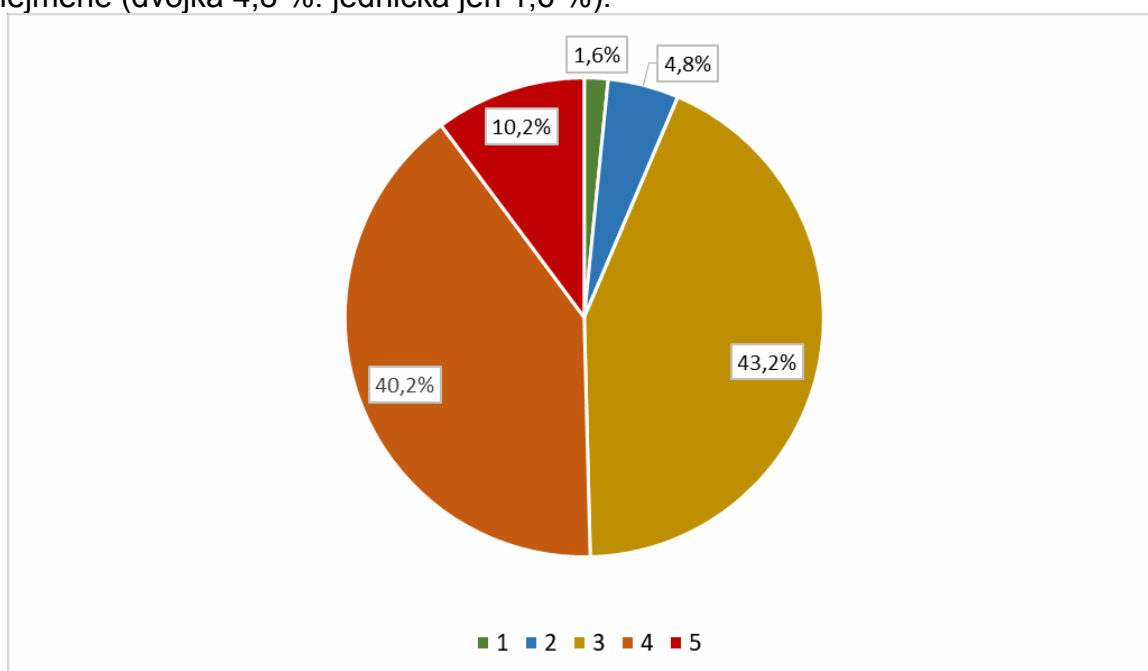
Ankety se zúčastnilo celkem 498 respondentů, z toho 269 mužů (54 %) a 229 žen (46 %). Věkové rozdělení respondentů bylo následující:

Věk	Počet osob	Podíl v %
0–15	7	1,4
15–26	44	8,8
27–35	74	14,9
36–50	256	51,4
51–65	99	19,9
66+	18	3,6

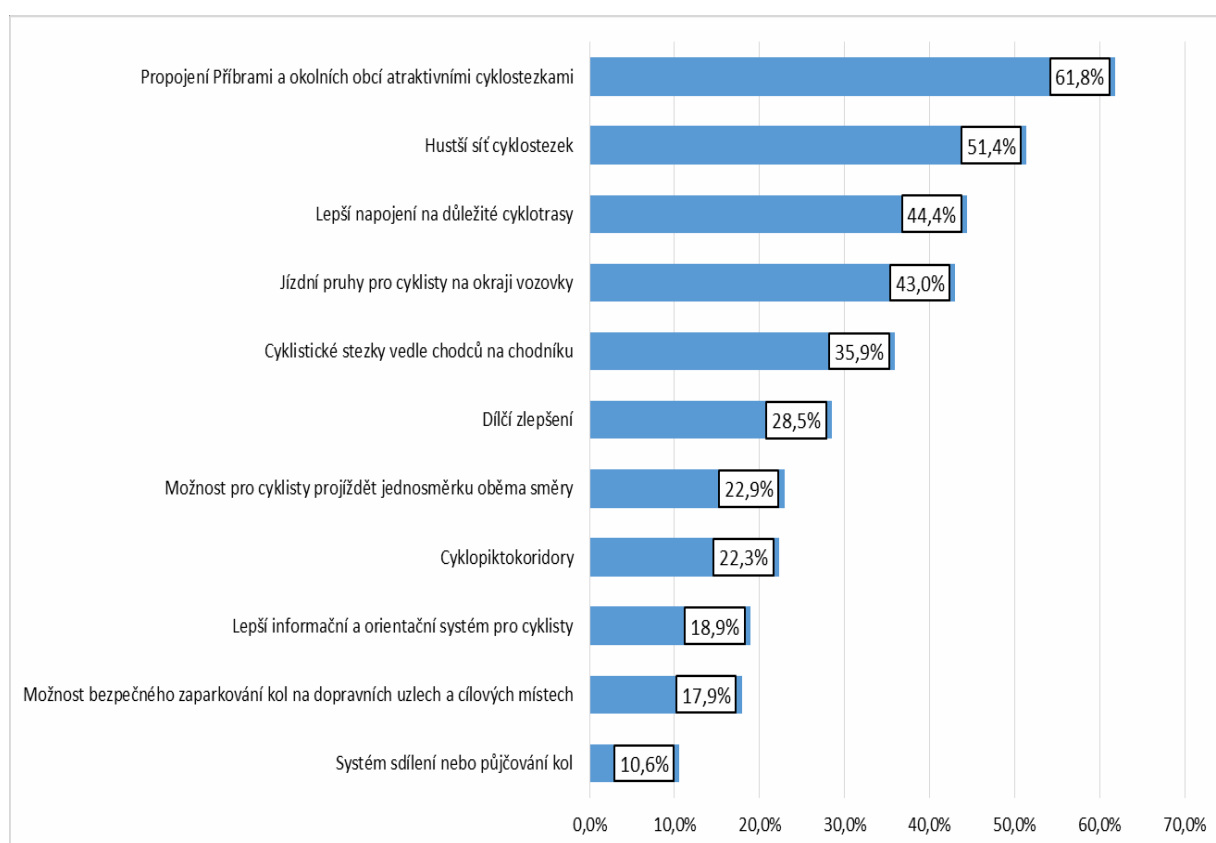
Z hlediska předmětu průzkumu je zajímavější rozdělení respondentů podle způsobu a frekvence využití bicyklu. Celkem 26 (5,2 %) účastníků ankety vůbec nejedí na kole. K pravidelnému dojíždění (denně nebo několikrát týdně) kolo využívá 84 (16,9%) dotázaných, k občasnému dojíždění 96 (19,3 %) respondentů. Pro sport a rekreační účely využívá kolo 381 (76,5 %) dotázaných (z nich 89 pro dojíždku i rekreaci, 292 výhradně pro rekreaci).

2.2. Výsledky

Účastníci ankety měli oznámkovat podmínky pro cyklistiku v Příbrami známkou 1–5 (stejně jako ve škole). Nejvíce respondentů zvolilo známku 3 (43,2 %) a 4 (40,2 %). Pětkou podmínky ohodnotilo 10,2 % dotázaných, jednička a dvojka se vyskytovaly nejméně (dvojka 4,8 %, jednička jen 1,6 %).



Dále měli dotázaní vybrat ze seznamu opatření ta, která by chtěli v Příbrami realizovat. Nejčastěji se objevoval požadavek na lepší propojení Příbrami s okolními obcemi, dále hustší síť cyklostezek, lepší napojení na důležité cyklotrasy a jízdní pruhy pro cyklisty na okraji vozovky. Zatímco mezi ženami se mírně častěji objevoval požadavek na více cyklostezek, vedení stezek vedle chodců na chodníku a vyhrazené jízdní pruhy, muži častěji než ženy stáli o cyklopiktokoridory a možnost jízdy oběma směry v jednosměrkách.



Celkem 84,3 % respondentů napříč všemi skupinami uživatelů uvedlo, že kdyby byla jimi navrhovaná opatření realizována, používali by bicykl více než doposud, případně by na kole začali jezdit.

2.3. Vybrané komentáře k rizikům a k možným opatřením

Rizika:

- Cyklostezky na sebe nijak nenasazují, není možný bezpečný a plynulý průjezd městem.
- Nprovázání cyklostezek, jejich pomalé budování, resp. pomalé úpravy z jiných typů komunikací, nové cyklostezky bez nepřirozeného asfaltového povrchu, kolize se silniční dopravou - na každém přechodu by měl cyklista slézt z kola.
- Chybí systém cyklotras navazující na cyklostezky.
- Kolo nepatří na silnice ani na chodník ve městě!
- Auta, krádeže kol, rychlost
- Nutnost jezdit po silnici (absence pruhů pro kola)
- Kopcovitý terén

- Střety s ostatními druhy dopravy a malá možnost bezpečného parkování kola před obchody/institucemi.
- Chybějící infrastruktura a podpora státní správy a samosprávy
- Celkové střety s auty i lidmi a omezenost pohybu
- Kromě cyklostezky do Bohutína naprosto nulová podpora ze strany města
- Jiný cyklista, když někdy vidím, jak tu lidi jezdí bezohledně na kole...
- Krádež kola, pejskaři s dlouhou šňůrou a rodiny, které zaberou celou cestu.
- Zkuste odbočit u Marjánky doleva ve 4 hodiny odpoledne, je to velmi nebezpečné. Semafor s automatickým průjezdem od Sázek tam asi nikdy nebude. Milínská na kole se dá přejet (správně má být převést) jen po přechodu. Ale vy tu chcete začít měřit jen rychlost. To je fakt dobrý. Elektrokola se množí, ale s chodci a pejskaři to nepůjde dát dohromady.
- Nejsou vidět ani slyšet!
- Nenavazující části cyklostezek.
- Na tzv. "cyklostezce" z Drkolnova do centra jsou jen přechody pro chodce, chybí přejezdy silnice pro cyklisty.
- Nejde snad o riziko, ale o nedokonalosti ve smyslu cyklostezek vedoucích odnikud nikam nebo problematicky vedených partií. Vyřešit by se měl přejezd na Rynečku (přes parkoviště i kolem obchodu), přechod u Hořejší Obory, příjezd od Hořejší Obory na náměstí TGM, stezka přes náměstí TGM, průjezd Pražskou, možnost odstavení kola ve staré Příbrami (stojan na kolo není u radnice, městské policie atd.), propojení Žežické cesty s trasou kolem zahrádek na Brodu, Žežické „cyklostezky“ a města (aspoň na úroveň DPS v Brodské, zde navázat na cestu za školou a k Junioru), zkultivovat a učinit bezpečnější výjezd od Dolejší Obory přes Podskalí k Trhovým Dušníkům atd. Jde spíše o více drobnějších věcí, které by v součtu přinesly radikální posun pro cyklisty jezdící po městě.
- Chybí návaznost.

Veřejností navrhovaná opatření:

- Tolerance mezi všemi účastníky provozu.
- Hlavně cyklostezky mimo silnice a mimo chodníky!
- Stojany na kola po městě (Pražská ulice, Nám. T.G.M. Tesco, atd)!!!!
- Umožnit bezpečné zaparkování kola (stojany) u obchodů, např. v Pražské ulici zatím nemožné, doplnit vedle přechodů pro chodce i přejezdy pro kola, např. u Flusárny.
- Napojení z Dolní Obory směr Balonka.
- Lepší napojení na cyklostezku č. 8195 ze zelené turistické cesty (nejlépe mostík). Momentálně je třeba přebíhat silnici č. I/4, což je o život.
- Napojení cyklostezky v ulici Bratří Čapků k dráze na Nováku a na cyklostezku na Drkolnově.
- Cyklistické stezky a dílčí zlepšení, bezpečí!
- Dlouhodobou koncepci rozvoje, přednost před auty, bezpečnost, pruhy, stojany, promo bike sharing se sběrem dat pro další rozvoj.

- Chybí cyklostezka směrem ke Kovohutím - mimo silnici. Určitě by využívalo víc lidí na dojezd do práce, nyní je cesta na kole v těchto místech opravdu nebezpečná. Obzvláště v ranní či odpolední špičce.
- Osvětlení cyklostezek, dny bez aut, technický stav vozovek a cyklostezek.
- Cyklostezka Dolní Obora - Trhové Dušníky.
- Vybudování cyklostezky (chodníku) Příbram od ČSAD do Starého Podlesí.
- Bezpečné propojení centra města pomocí bezpečné cyklostezky do Brd. Zatím žádná taková cyklostezka, a to přesto, že Brdy jsou zpřístupněny již od 1.1.2016, neexistuje. Je to velké zanedbání ze strany města.
- Město Příbram není vhodné pro jízdu na kole
- Aplikace, která spojí turisticky zajímavá místa v okolí Příbrami pro cyklisty
- Zkvalitnění cyklostezky/cyklotrasy směr Trhové Dušníky a Bratkovice.
- Propojení cyklostezkou Lhota u Příbramě, Podlesí - směr na Obecnici je pro cyklisty velmi rizikový - klikatá silnice, úzká a přitom by třeba hodně lidí i do práce mohlo dojíždět na kole (průmyslová zóna).
- K bodu 1-bych to nepřeháněl. Za čas to bude samá díra. Bod 2-nefunguje, kolem Nového rybníka je katastrofa. Všichni chodí, kde chtějí. nějaký pruh pro cyklisty je nezajímá. Bod 3-nevím, zvláštní provedení v Radotíně?! Bod 5-jednosměrky jezdím normálně. Cyklista se stačí vždy uhnout-kolik je smrtáků? Bod 6 neřešit-přehustí se to jako na Šumavě. Bod 8-stačí Mapy.cz. A Ryneček a podobně. Přejezu po přechodu a chodníku-kolik je tam sražených chodců cyklisty?
- U Nováku k Fialáku nefunguje vůbec nic. Je to marný, je to marný, je to marný. Největší problém je odbočování doleva. Tam když se někdo neohlédne, že ho někdo předjíždí, je po něm.
- Povinné zkoušky z pravidel silničního provozu pro cyklisty. Stanovení pravidel tak, aby cyklisté neohrožovali chodce nejen ve městech, ale ani na turistických cestách.
- Kolem Příbrami jsou cyklostezky, které se jimi staly jen tím, že se přidala žlutá cedule. Konkrétně např. Cyklostezka, která začíná mezi Bohutínem a Pecí. Po prohlášení cyklostezkou se na ní nezměnilo vůbec nic. To se mi nelíbí.
- Cílová místa = škola, poliklinika, městský úřad, knihovna
- Napojení na cyklostezky (8195) přes silnici R4. Úsek je velmi nebezpečný. Stačil by semafor na znamení.
- Možnost příjezdu ke školám na kole.
- Vybudovat cyklostezku podél Litavky do Berouna a kolem přehrady Orlík. Inspirace Barcelona, Zell am See, Kaprun, NY city.
- 1/ Rozhodně neubírat kvůli kolům místo /pruh/ na silnicích. Už dneska je to často rizikový, málo místa a zároveň velkej provoz /třeba Milínská/, nepřehledný situace. A určitě ne protisměrná jízda, to by taky bylo matoucí. 2/ Dokončit cyklostezku /na chodníku, vedle chodníku/ v úseku Novák - poliklinika Ravak - K. Kryla

3. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

3.1. Základní principy zpracované analýzy

Vývoj cyklistické dopravy v českých městech spadá do poloviny 19. století jako moderní trend využívaný bohatší vrstvou. Tehdy to byl rychlý a levný dopravní prostředek a převratný vynález. Dnes je kolo využíváno hlavně k sportovně-rekreačním účelům. Cyklistika by měla být plnohodnotnou formou dopravy, např. při každodenním dojíždění do zaměstnání. Cyklistická doprava využívá cyklistickou infrastrukturu, skládající se z cyklistických komunikací, stojanů pro uzamčení kola a dalších prvků. Cyklistická infrastruktura musí zajišťovat především bezpečnost provozu i samotných cyklistů. Samotná bezpečnost je na mnoha místech komunikací ohrožena.

Samotná řešení cyklistické dopravy byla historicky orientována na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. V extravilánu se tento přístup vyžaduje, ale v momentě, když se jen snažíme implementovat do města, princip selhává. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem.

Přesně to ukázala analýza, která se zaměřila jak na hodnocení stávajícího stavu propojení města s okolními obcemi (kapitola 3.2.), tak na hodnocení bariér na stávající cyklistické infrastruktuře (kapitola 3.3.).

Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná „cyklistická“ síť nemůže poskytnout.

Analýza rovněž ukázala, že je třeba zájmovou oblast města včetně blízkého okolí rozdělit na zastavěné a nezastavěné území. V území s hustší zástavbou doporučujeme preferovat úpravu dopravního režimu a uspořádání PK tak, aby bylo pro cyklisty bezpečné se pohybovat v hlavním dopravním prostoru téměř po všech dotčených komunikacích (viz např. kap. 3.5). Pomocí vhodných dopravních značek doporučit či preferovat trasy. Naopak mimo tuto oblast doporučujeme vybudování cyklotras výjimečně cyklostezek, pokud je to vhodné, samozřejmě doplněných příslušným orientačním značením pro cyklisty. Zde doporučujeme položit důraz na úzkou provázanost s plánovaným generelem dopravy města, a to zejména s jeho dopravní částí.

Nový princip zpracování koncepce cyklistické dopravy se proto nebude soustředit pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem).

V tomto kontextu v rámci analýzy byl také hodnocen potenciál využití stávající uliční sítě pro rozvoj cyklistické dopravy, a to v duchu nových přístupů při zpracování

cyklistické koncepce (viz. kapitola 3.4.).

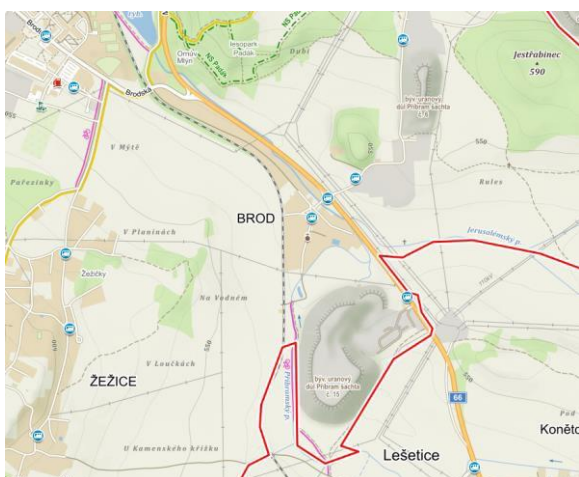
Cílem není ovšem za každou cenu budovat cyklistické stezky a cyklistické pruhy. Například v rezidenčních oblastech s rychlostí do 30 km/h, kde je zrealizováno plošné zklidnění a jsou zavedeny „obytné zóny“ a „zóny 30“, se nebude nepočítat se speciálními stavebními úpravami pro cyklisty. Určitou možností je zavedení Zón pro cyklisty (viz kapitola 3.5.).

3.2. Propojení města s okolními obcemi

V rámci průzkumu veřejného mínění si lidé nejvíce přáli propojení města Příbrami s okolními obcemi. Jak ale z průzkumu vyplynulo, většinou se jedná o požadavek na rekreační využití. Koncepce sleduje ale ještě jeden pohled. Jak se občané z okolních obcí dostanou bezpečně do města v rámci svých denních cest do práce, či do školy.

Směr 1: Příbram – Brod – Lešetice

Do Brodu se cyklista dostane bezpečně, nicméně chybí úsek mezi Brodem a Lešetícemi (pozn. na mapy.cz je chybně vyznačená vybudovaná cyklistická stezka).



Směr 2: Příbram – Žežice - Zavržice

Z Žežic ve směru na Příbram sice vede bezpečná oddělená cyklistická stezka, ale počínaje ulicí Brodská cyklista musí jet do centra výhradně po silnici mezi auty. Rovněž není zajištěno propojení mezi obcemi Žežice – Zavržice. Celý koridor je tak nebezpečný.



Směr 3: Příbram – Zdaboř – Narysov (Tisová)

Ve směru od Narysova až do Příbrami není žádné opatření pro cyklisty. Ve výhledu by se mohla v extravilánu vybudovat cyklostezka, ale nemělo by se jednat o prioritní stavbu.



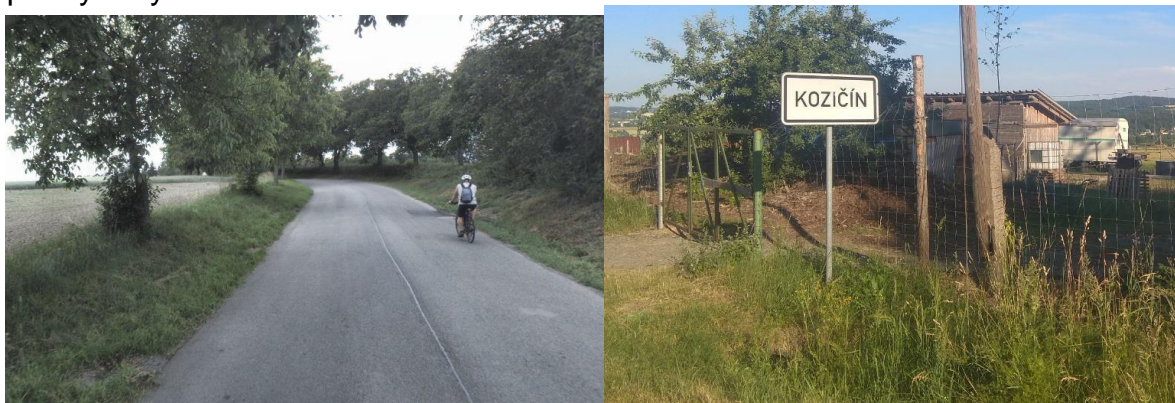
Směr 4: Příbram – Bohutín (Vysoká Pec)

Jak ve směru od Bohutína, tak z Vysoké Pece jsou vybudovány bezpečné úseky pro cyklisty, kterými se dostane na okraj Příbrami. Z Bohutína vede cyklotrasa podél řeky Litavky, přes lesopark Litavka, z Vysoké Pece vede účelová komunikace až na okraj sídliště Drkolnov. Zde ovšem bezpečné úseky končí.



Směr 5: Příbram – Lazec – Kozičín

Ve směru z Kozičina a Lazce je vedena silnice III. třídy s nízkou frekvencí automobilové dopravy. Nicméně v úseku Příbram – Lazec se doporučuje zrealizovat opatření pro cyklisty.



Směr 6: Příbram – Orlov (Podlesí)

I když v současné době se jezdí na kole z Orlova před Podlesí, doporučuje se využít na Orlov nezpevněnou komunikaci, která vede z Příbrami a dále vede po nově opravené účelové komunikaci. Ve směru z Podlesí do centra Příbrami není žádná cyklistická infrastruktura.



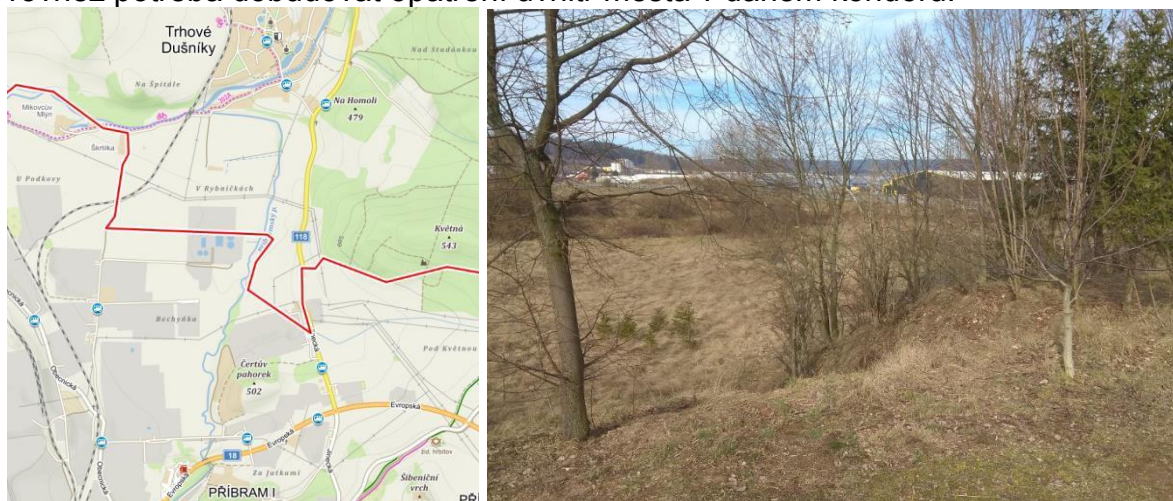
Směr 7: Příbram – Lhota u Příbramě (Obecnice)

Ve směru od Lhoty u Příbramě a Obecnice až do Příbrami není žádné opatření pro cyklisty. Ve výhledu by se mohla vybudovat cyklostezka v Příbrami podél silnice. Variantním řešením je vést cyklotrasu ve směru na Trhové Dušníky (viz níže).



Směr 8: Příbram – Trhové Dušníky

Zcela chybí spojení na Trhové Dušníky. Pro návrhovou část se doporučuje vybudovat chybějící úsek podél Příbramského potoka. Stejně jako v předchozích případech je rovněž potřeba dobudovat opatření uvnitř města v daném koridoru.



Směr 9: Příbram – Občov

Ve směru z Příbrami vede sice cyklistická stezka, ale je v dezolátním stavu, takže je vysoce pravděpodobné, že tuto cyklostezku nikdo nevyužívá. Navíc má větší výškové převýšení, než přilehlá silnice.



Směr 10: Příbram – Dubno

Zcela chybí spojení na Dubno. Pro návrhovou část se doporučuje vybudovat chybějící úsek, a to buď vedle silnice, či po účelové komunikaci. Stejně jako v předchozích případech je rovněž potřeba dobudovat opatření uvnitř města v daném koridoru.



Směr 11: Příbram – Háje

Zcela chybí spojení na Háje. Pro návrhovou část se doporučuje vybudovat chybějící úsek vedle silnice. Stejně jako v předchozích případech je rovněž potřeba dobudovat opatření uvnitř města v daném koridoru.



3.3. Krizová místa na stávajících cyklostezkách

I Příbram patří mezi města, která mají řadu cyklostezek, ale často se jedná o krátké úseky bez návazností. Jízdu na kole jako způsob dopravy tak využívají jen odvážní jedinci, kteří jsou ochotni a schopni sdílet prostor s motorovou dopravou. Ženy a senioři, kteří v průměru i méně často řídí auto, tento druh dopravy pak příliš nevyhledávají na svých denních cestách (mimo sport a rekreaci).

Za souvislé a relativně bezpečné úseky se dají považovat pouze dvě cyklotrasy. První vede podél Litavky, o které se již psalo v souvislosti s propojením obce Bohutín. Ta ale především plní funkci rekreační. Druhá vede podél Příbramského potoka, ale i ta vykazuje řadu nedostatků. Začíná u Hořejší Obory a vede de facto až do obce Brod. Trasa vede přes rekreační lokalitu Nový rybník a byť vede centrem města, nemá návaznosti na okolní sídliště, a má tak spíše rekreační charakter.

Cyklostezky podél ulic Seifertova, Karla Kryla a Podbrdská se nedají považovat za souvislou cyklotrasu vzhledem k řadě nedořešených křížení. Přísná měřítko snese snad jen cyklostezka na ulici Bratří Čapků, která ale rovněž nemá vyřešeny návaznosti.

Hodnocení krizových míst 1:

Cyklotrasa podél Příbramského potoka od Hořejší Obory

Hořejší Obora - je třeba dořešit dopravní značení umožňující souvislou jízdu cyklistů.



Není vyřešen přejezd přes Špitálskou ulici, případně není dořešena vazba do centra.





Komplikovaná situace v oblasti Ryneček



Nejednotné dopravní značení na cyklotrase podél ulice Březnická



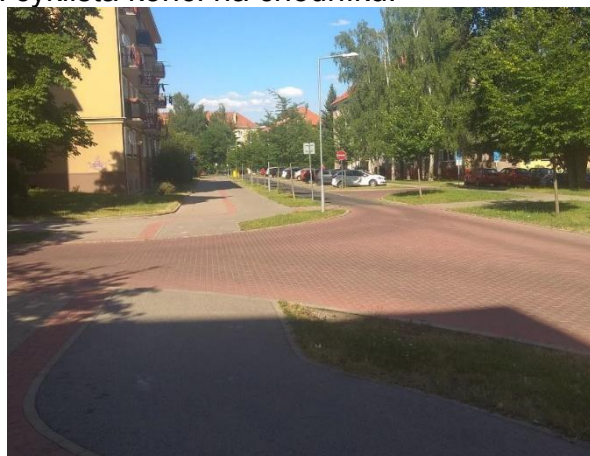
Neřešený přejezd pro cyklisty v oblasti kruhového objezdu na Flusárně



Hodnocení krizových míst 2:

Skvělá rekonstrukce ulice Bratří Čapků, ale bez návaznosti

Jedná se o vzorovou ukázkou toho, jak má vypadat rekonstrukce uličního prostoru, při které se pamatovalo jak na chodce a cyklisty, tak i na parkování. Za pozornost stojí i fakt, že pro projíždějící vozidla byly ponechány jen 3,0 m, zatímco pro chodce a cyklisty bylo vyčleněno více jak 4,0 m. Jedinou nevýhodou této rekonstrukce je fakt, že cyklostezka nemá žádnou návaznost a cyklista končí na chodníku.



Nedořešeno napojení cyklostezky na ulici S. K. Neumanna a Edvarda Beneše



Hodnocení krizových míst 3:

Cyklostezky podél ulic Seifertova, Karla Kryla a Podbrdská

Základním nedostatkem daných cyklostezek je jejich nepropojenost. Neplní funkci atraktivní plynulé cyklotrasy. Cyklista by musel přejíždět z jedné strany na druhou, ale to neudělá, neboť ze sídliště jede z kopce a ztratil by čas.

Ulice Podbrdská: neexistují přejezdy pro cyklisty, chybné značení cyklostezek



Ulice Karla Kryla: neexistují přejezdy pro cyklisty,



Neexistující cyklistická opatření v horní části ulice Seifertova



Dolní části ulice Seifertova: neexistují přejezdy pro cyklisty, navíc cyklostezka je ukončena daleko před křížením se silnicí. Pokud by cyklista jel ve směru ze sídliště Drkolnov, s velkou pravděpodobností cyklostezku nevyužije.



Kruhový objezd u viaduktu - neexistují přejezdy pro cyklisty



Nedostatečné šířkové parametry u viaduktu



3.4. Potenciální možnosti pro vytvoření komplexní sítě cyklotras

Chodci nechtějí společné stezky s cyklisty, protože se na nich necítí bezpečně právě kvůli cyklistům. Řidiči zase nechtějí cyklisty na silnici. Proto tato kapitola pouze představuje potenciální možnosti rozvoje cyklistické dopravy. Až teprve na základě společenské diskuse o budoucnosti města bude třeba se rozhodnout, kterou cestou se má ubírat návrhová část. Z průzkumu veřejného mínění (viz kapitola 2) spíše vyplývá, že větší část veřejnosti se přiklání k variantě cyklistických pruhů na komunikaci.

Každopádně rozhodnutí o výběru varianty by mělo být i spojeno s tzv. Plánem udržitelné městské mobility (PUMM), který kromě infrastruktury řeší i důvody jízdy po městě a preferenci různých dopravních prostředků. PUMM se snaží podporovat mimo jiné jízdu na kole na krátké vzdálenosti, cca do 3 km. S rozvojem elektrokol tento rádius je ještě větší, a navíc řeší problém s výškovým převýšením.

Aby byla vytvořena komplexní síť cyklistických tras, tak je nutné vést prioritně diskusi o možných řešení zejména na těchto komunikacích: Edvarda Beneše, Osvobození, Mariánská, Politických vězňů, Ryneček, Špitálská, Školní, Brodská, Žežická a Žižkova. Samostatnou kapitolou je řešení cyklistické infrastruktury v prostoru ulic Plzeňská, Milínská.

Potenciální možnosti 1:

Jak se dostane cyklista z centra k cyklotrase podél Příbramského potoka a dále ve směru do obytných oblastí?

Nejprve je potřeba navrhnout spojení z centra ke křižovatce ulic Špitálská a Milínská. V podstatě jsou dvě varianty:

- potenciální cyklostezka povede po pravé straně ulice Milínská,
- cyklotrasa povede po ulicích Pražská a Potoční.

Z křižovatky ulic Špitálská a Milínská jsou opět dvě varianty:

- cyklostezka povede po levé straně ulice Špitálská až ke stávající cyklotrase,
- cyklostezka povede dále po pravé straně ulice Milínská a odbočí do části Ryneček.

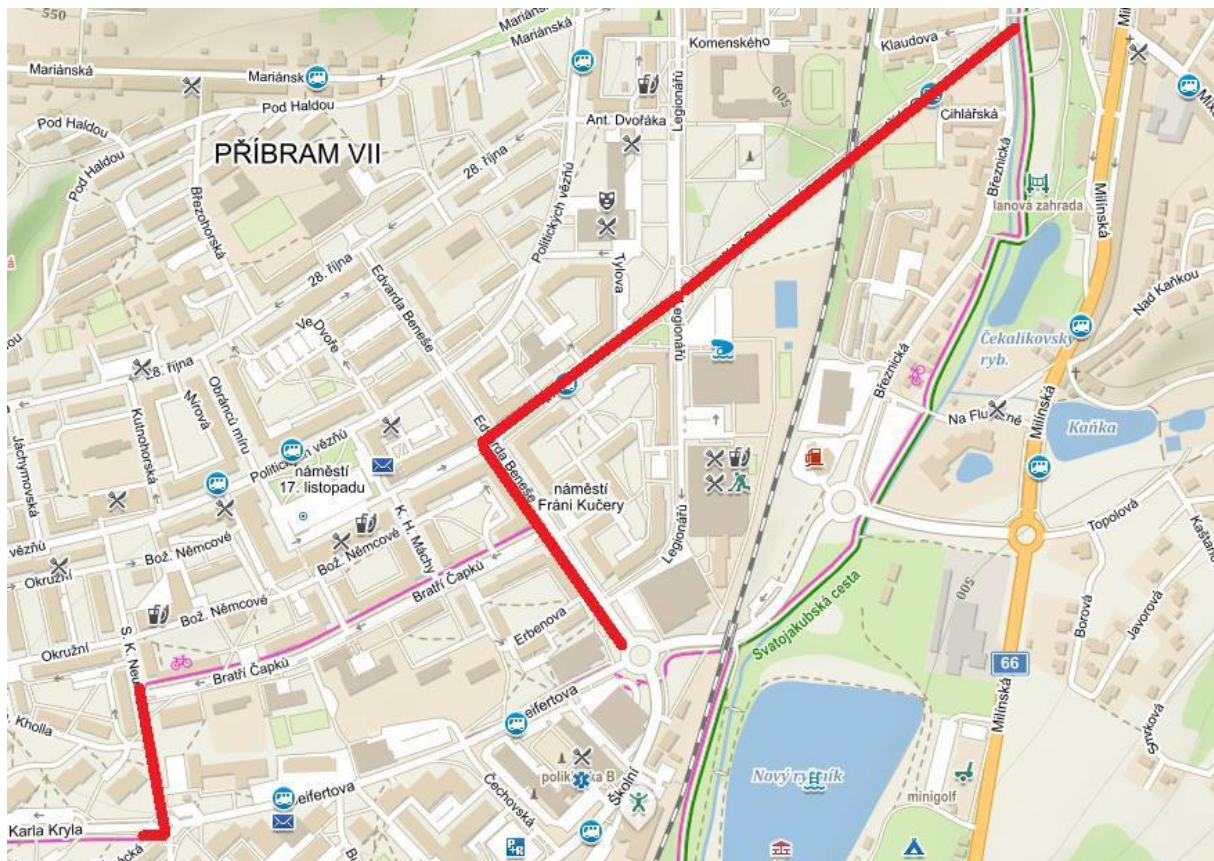


Potenciální možnosti 2:

Jak se dostane cyklista z cyklotrasy podél Příbramského potoka do obytných oblastí?

Nejpřirozenější variantou je vést cyklisty po ulici Osvobození. Vzhledem k šířkovému uspořádání je vhodné vést cyklisty v prvním úseku v hlavním dopravním prostoru, v druhé části ulice v ose stávajícího chodníku.

Dále je nutné zajistit napojení na cyklostezku v ulici Bratří Čapků, a to po ulici Edvarda Beneše zřízením cyklistické stezky v přidruženém prostoru. Rovněž je nutné vybudovat cyklostezku podél ulice S. K. Neumanna.

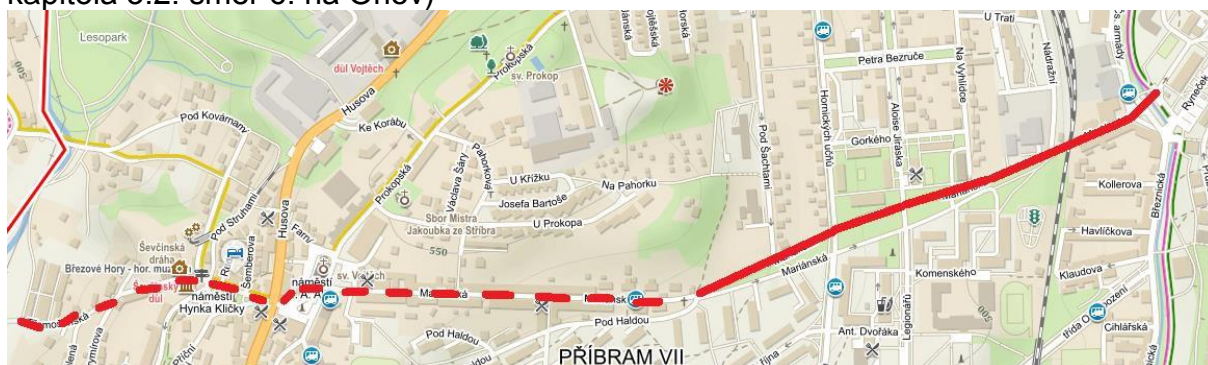




Potenciální možnosti 3:

Alternativa ulice Osvobození a možnosti napojení na Orlov a dále na Brdy po ulici Mariánská

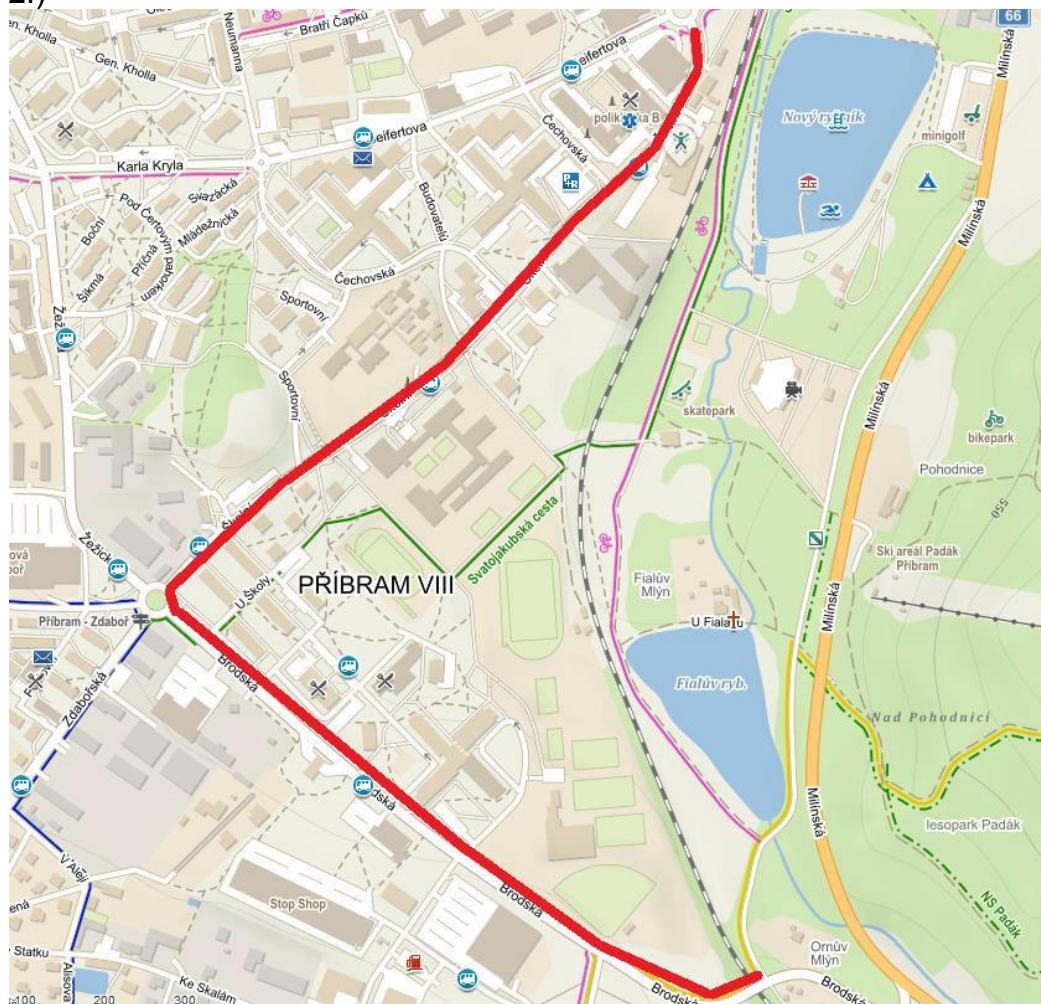
Jednalo by se odvážné řešení, kdyby se tato ulice vyčlenila jen pro cyklisty a uzavřela by se pro automobilový provoz alespoň v první polovině. Je třeba počítat s tím, že právě tato ulice by mohla sloužit jako významná trasa na Brdy a do obce Orlov (viz kapitola 3.2. směr 6. na Orlov)



Potenciální možnosti 4:

Jak se dostane cyklista z cyklotrasy podél Příbramského potoka do obytných oblastí Příbram VIII a dále ve směru na Žežice?

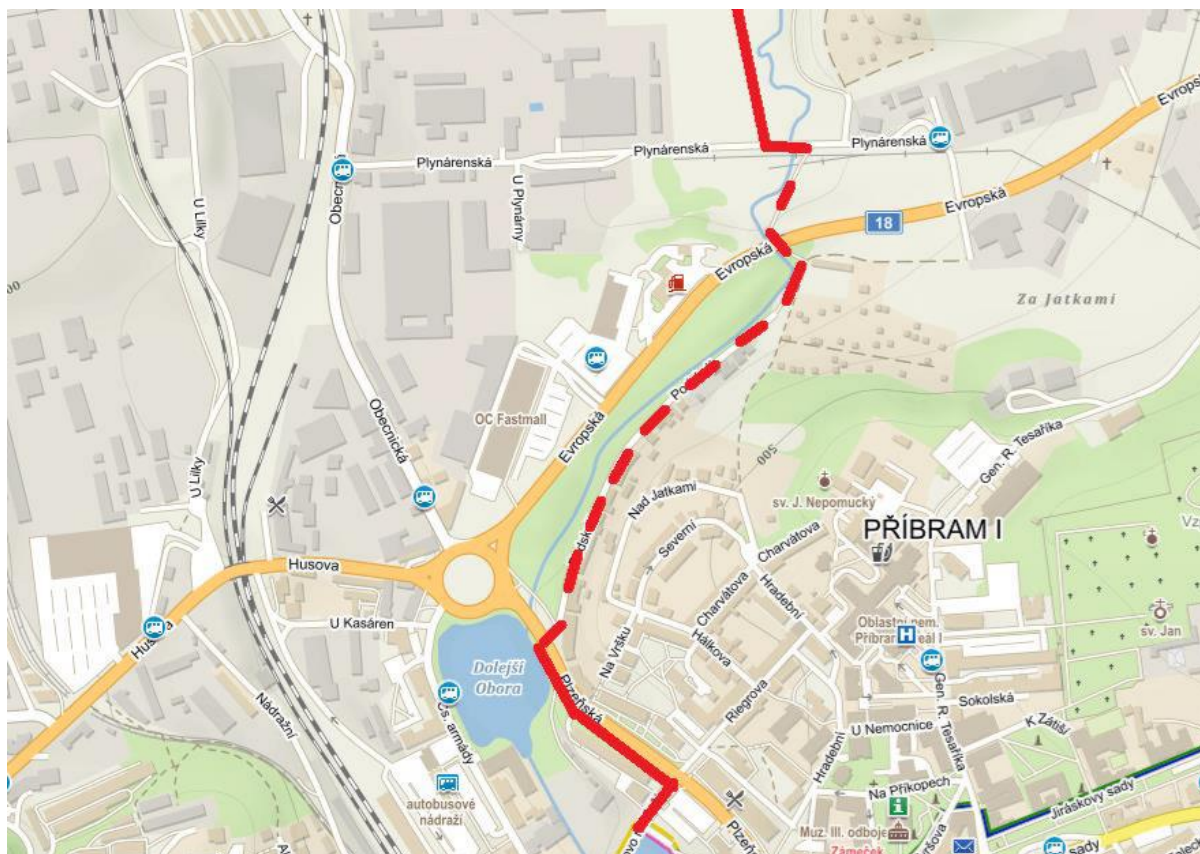
Rovněž na ulici Školní je reálné zřídit cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru. Na ulici Brodská je naopak výhodnější zrealizovat cyklostezku v přidruženém dopravním prostoru. Jednalo by se o zajištění propojení na Žežice (viz kapitola 3.2. směr 2.)



Potenciální možnosti 5:

Jak dále bude cyklista pokračovat podél Příbramského potoka ve směru do průmyslové oblasti a dále do obce Trhové Dušníky?

Kdyby se podařilo vybudovat cyklistickou stezku podél Příbramského potoka u průmyslové oblasti, pak je nutné také vybudovat cyklostezku na frekventované ulici Plzeňská. Zde přichází v úvahu varianta vedení v přidruženém dopravním prostoru.



Potenciální možnosti 6:

Pokud by se podařilo zrealizovat obchvat, pak by měla být automaticky ulice Žižkova zhumanizována, aneb by zde měly být zřízené cyklistické pruhy.



3.5. Potenciální možnosti zklidňování dopravy

Tato kapitola byla napsána s vědomím, že je nutné ji provázat s návrhovou částí generelu dopravy.

3.5.1. Klasický pohled na zklidňování dopravy

Hlavním cílem zklidňování dopravy je zvýšit bezpečnost silničního provozu a zlepšit lokální podmínky pro bydlení, práci i turismus. Ideální formou pro zklidnění je vytvoření pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistům. V případě Příbrami je však jen pěší zóna. Vzhledem k šířkovým parametrům se nepředpokládá změna.



Doporučuje se ovšem, aby vjezd cyklistům byl umožněn do ulice Zahradnická s možností napojení do ulice Potoční.



V rámci této kapitoly je ovšem pozornost zaměřena na tři možnosti zklidnění, kterými jsou: obytné zóny, sdílené prostory a zóny pro cyklisty. Tyto druhy zklidnění se používají v zastavěných oblastech města. Cyklista se pohybuje v hlavním dopravním prostoru, který pro něj uzpůsoben.

Základní principy:

- Koexistence chodců, cyklistů i motorových vozidel ve společném prostoru.
- Provoz je založen na zrakovém kontaktu účastníků provozu a vzájemné ohleduplnosti.
- Rychlost jízdy zpravidla nejvýše 20 km/h (zóny 30 a zóny pro cyklisty - 30 km/h).
- Obytná zóna je vhodná spíše do oblasti minimálního provozu motorové dopravy (kolonie rodinných domků), hry dětí v celé šíři ulice jsou dovoleny, tranzit není dovolen.
- Zóna pro cyklisty je primárně určena cyklistům, ale zpravidla přístupná i motorovým vozidlům, zdůrazňuje hledisko hlavního uživatele
- Sdílené prostory se hodí i při vyšších intenzitách provozu (dobré zkušenosti i z frekventovaných křižovatek), hry dětí nejsou dovoleny, tranzitní doprava možná.

Úspěšná opatření v této oblasti obecně vedou ke snížení rychlosti motorových vozidel a přesměrování tranzitní dopravy, což přímo snižuje hluk a množství nečistot v ovzduší, a také pravděpodobnost a závažnost dopravních nehod. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít silnice.

Proces úspěšného zklidňování dopravy se skládá ze tří částí:

- výběr samotného technického řešení,
- prodiskutování návrhu s veřejností,
- prosazování a realizace.

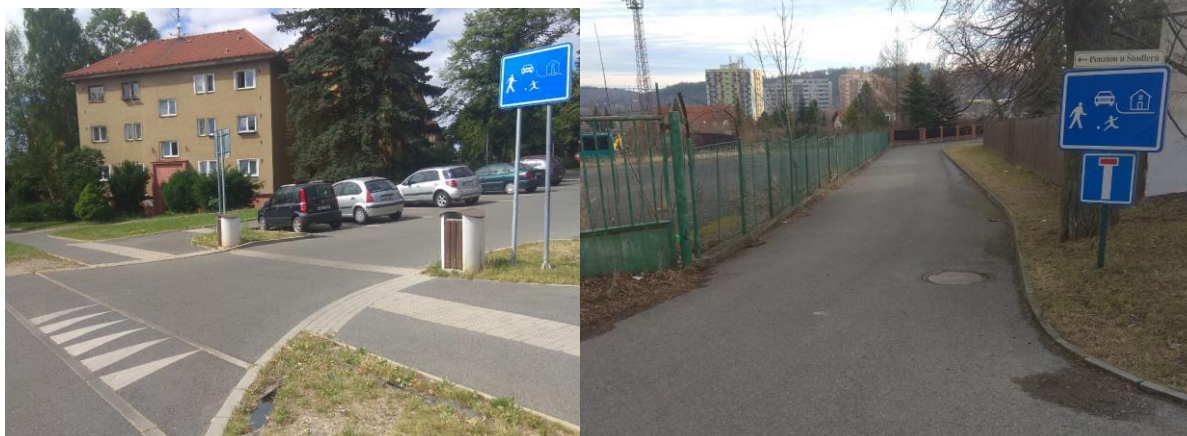
Studie řízení dopravy v obytných částech města ukázaly, že sami obyvatelé jednotlivých částí města propagují opatření k eliminaci rizik vznikajících při jízdě vysokou (nedovolenou) rychlostí. Zklidňování dopravy je neúčinnější, když jsou zohledněny všechny tři části procesu. Pouhá technická/inženýrská opatření nevedou k uspokojivým výsledkům, ale je nutné je vysvětlovat široké veřejnosti. Cílem je, aby si řidiči motorových vozidel uvědomili, že jsou zde i jiní účastníci silničního provozu se stejnými právy.

Obytná zóna

- Značka označuje oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v obytné zóně.
- V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v obytné zóně.
- Nejvyšší rychlost 20 km/h pro všechny řidiče. Řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo.
- Stání je zde dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.



Příklady z Příbrami



Příklady vhodných řešení (obec Sivice)



Příklady nevhodných řešení (Brno)



Zóna s dopravním omezením

- Značka označuje oblast, zejména část obce, kde platí výstraha, zákaz, omezení nebo příkaz vyplývající z příslušných vyobrazení značky nebo značek.
- V našem případě nejvyšší dovolená rychlost vyplývá ze zákazové značky – 30 km/h.



Zóna pro cyklisty

- V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce.
- Ve spodní části značky se uvedou nápisem nebo vhodným symbolem jiná vozidla než jízdní kola, kterým je vjezd do cyklistické zóny povolen.
- Nejvyšší dovolená rychlost je 30 km/h, přitom řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči cyklistům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo.
- Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.
- V cyklistické zóně musí cyklisté umožnit motorovým vozidlům jízdu.



Příklad z Německa



Příklad příbramské ulice Mariánská, kde by se například dala použít zóna pro cyklisty



3.5.2. Zklidňování dopravy

Zklidňováním dopravy se bude zabývat jiný koncepční dokument města Příbram. Předpokládáme, že nejmodernější postupy v oblasti zklidňování dopravy budou součástí plánovaného generelu dopravy. Proto se v našem dokumentu o této problematice blíže nezmiňujeme.

3.6. Značení cyklotras

Cyklistické trasy ve městě i mimo něj se označují dopravním značením pro cyklisty (SDZ), které je děleno na „Směrová tabule pro cyklisty“, „Návěst před křižovatkou“ a „Směrová tabulka“. K jejich umístění do prostoru silnic a místních komunikací je nutný souhlas správního úřadu a majetkového správce pozemních komunikací. U účelových komunikací je zapotřebí souhlasu vlastníka a Policie ČR. Pravidla pro instalaci SDZ pro cyklisty se liší podle toho, zda se jedná o intravilán nebo extravilán. SDZ se umísťují v obci ve vzdálenosti 10 až 100 metrů a mimo obce se umísťují ve vzdálenosti 30 až 200 metrů před hranicí křižovatky. SDZ se za křižovatkou umísťuje do 100 metrů od hranice křižovatky. Podrobnosti o užití a umístění konkrétní dopravní značky pro cyklistu jsou uvedeny v TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, schválených Ministerstvem dopravy ČR. Z nejdůležitějších zásad uvádíme:

- Směrové tabule pro cyklisty - jsou značky informující o čísle trasy, směru k cíli, vzdálenosti k vyznačenému cíli, který je uveden v kilometrech. Jedná se o svislé dopravní značení s kódy IS 19a, IS 19b, IS 19c a IS 19d. Směrové tabule se uplatňují v místech křížení s další cyklistickou trasou nebo v křižovatkách, kde se mění směr stávající cyklistické trasy. SDZ pro cyklisty se instaluje na zvláštní sloupky a v předem daném pořadí směrů. Nejvýše je umístěn přímý směr, pod ním směr vlevo, dále směr vpravo.
- Návěst před křižovatkou pro cyklisty - je značka informující o směru k vyznačenému cíli. Na návěsti je schematicky naznačen tvar následující křižovatky a před špičkou je zpravidla uvedeno číslo cyklistické trasy. Značka má číslo IS 20 a používá se v méně přehledných případech nebo před významnější křižovatkou.
- Směrová tabulka pro cyklisty - je SDZ informující o čísle a směru cyklistické trasy. Jedná se o svislé značení číslo IS 21a, IS 21b a IS 21c. Využívá se k potvrzení správného směru vedení trasy nebo k upřesnění trasy. Pokud se jedná o změnu směru trasy je směrová tabulka doplněna o černou šipku naznačující nový směr trasy.



Směrové tabule pro cyklisty IS 19b a IS 19c.

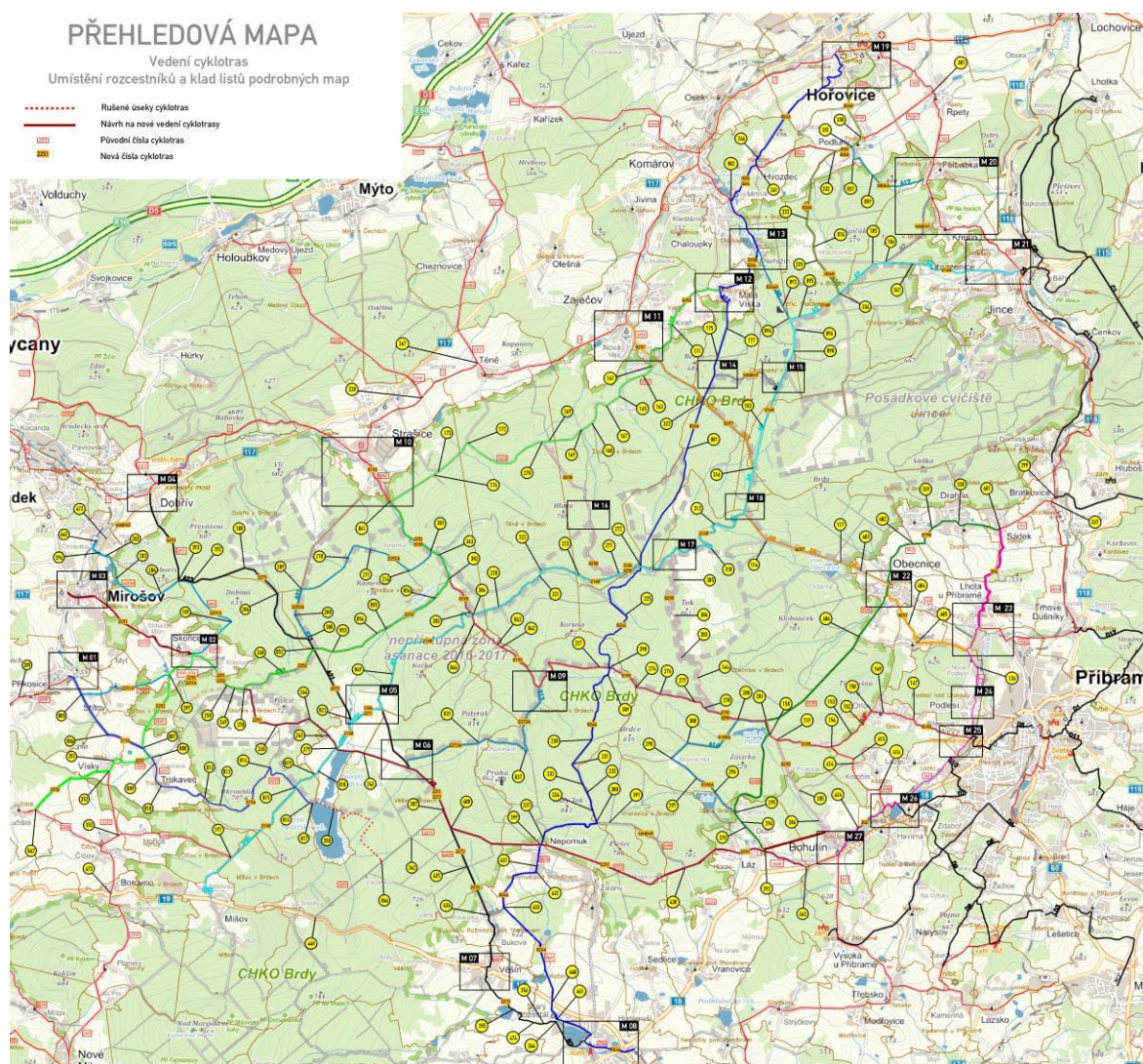


Návěst před křižovatkou IS 20 a Směrové tabulky pro cyklisty IS 21a, IS 21c.

Stav značení cyklotras na území města Příbram je ovšem ve velmi špatném stavu.



Proto město Příbram má v současné době připravenou aktualizaci značení nejen ve městě, ale i v okolí, zejména ve směru na CHKO Brdy.



V souvislosti s vybudováním prvních úseků cyklostezek v Příbrami došlo i k vyznačení místních cyklotras. Ty ale již nikdo neudrhuje a jsou ve velmi špatném stavu.



3.7. Parkování pro kola a intermodalita Bike&Ride

Dalším faktorem přispívajícím k rozvoji cyklistiky jsou plochy určené k bezpečnému odstavení a zaparkování jízdních kol. Tento faktor může ovlivnit obyvatelstvo při volbě druhu dopravy. Je nutné počítat s plochami pro odstavování a parkování jízdních kol při připravovaných nebo stávajících stavbách. Tyto plochy by měl vymezit plánovaný generel dopravy.

Možnosti odstavení nebo zaparkování jízdního kola:

- Bezpečné stojany, umožňující odstavení nebo parkování jízdních kol, které mohou být instalované dočasně nebo trvale. V každém případě by stojany měly zajišťovat opření jízdního kola a uzamknutí za rám kola. Mezi nejlepší varianty patří tvar obráceného U, který je zabetonovaný a zabraňuje odcizení kola i se stojanem. Další variantou jsou stojany ve tvaru P. Tento typ stojanů se však ve městě nevyskytuje. Proto je přiloženo ilustrační foto z Třebíče.



Příklad správného provedení stojanů ve tvaru písmene P v Třebíči.

- Bike boxy, maximální bezpečné řešení parkování a uložení kol, nabízí bezpečí uloženého jízdního kola, širokou variabilitu zamykání a automatické pojištění proti krádeži. Bike boxy lze zakoupit jednotlivě nebo i pronajmout. Typy boxů jsou vertikální nebo horizontální. V Příbrami jsou nainstalovány jak u vlakového, tak i autobusového nádraží.



Parkovací bike boxy u vlakového a autobusového nádraží v Příbrami.

- U horizontálních boxů je možnost oboustranného přístupu k boxu, který je dělen vnitřní přepážkou, box tak lze využít pro dva uživatele s nezávislým přístupem do boxu.
- Kolárny (úschovné prostory), sloužící pro dlouhodobé odstavení nebo zaparkování kol, se nachází především v místech bydlíšť. Nejčastěji jsou úschovné prostory součástí obydlí a mohou se dále využít i pro umístění kočárků.
- Parkovací dům (cyklověž), automatický samoobslužný parkovací systém pro jízdní kola, je určen k uložení až 118 kol, včetně elektrokol. Náklady na výstavbu parkovacího domu jsou velmi vysoké, ale pokud je poptávka velká, výstavba se vyplatí. Využití úschovy kola obvykle bývá zpoplatněno. Poplatek za celodenní službu úschovy kola je např. za 5 Kč v Přerově. Parkovací dům nalezneme například ve městě Přerov nebo Lysá nad Labem.

Z analýzy vyplývá, že realizace stojanů pro jízdní kola je v Příbrami naprosto nedostatečná. Nevyskytují se, nebo jen v omezeném množství, případně v nevhodném provedení. Týká se to všech důležitých cílů cest, za které lze považovat:

- 1) vlakové a autobusové nádraží, zastávky veřejné dopravy,
- 2) sportovní a rekreační plochy,
- 3) centrum města a významné služby města,
- 4) úřady.

Příklady:

- 1) Stojany pro kola nejsou ani u vlakového a autobusového nádraží (jsou zde boxy pro kola – viz výše), ani u žádných zastávek.



- 2) Obrovský odpočinkový areál Nový rybník je rovněž bez parkování pro kola ...



- 3) Hřiště pro děti má nevhodné stojany pro kola



4) Stojany v centru jsou velmi nekvalitní



5) Stojany u bazénu jsou v nedostatečném počtu a nekvalitní



3.8. Ostatní služby pro cyklisty

Rozvoj cyklistiky závisí kromě zřizování cyklistických tras i na dobré informovanosti o cyklistických trasách nebo zajímavostech ve městě a jeho přilehlém okolí. Ve městě Příbram je v dnešní době informační mapa, která slouží pro lepší orientaci obyvatel.

Hlavním cílem je učinit dopravu na kole pohodlnou, přitažlivou a snadnou.

Příklady užitečných služeb pro cyklisty mohou být:

- Stojany se stlačeným vzduchem – stojany instalované se stlačeným vzduchem mohou být podél cyklistických tras nebo v centrech měst. Stojany je možno umístit samostatně nebo jako součást sloupů s informačními tabulemi.
- Prodejní automaty na cyklistické duše – jedná se o prodejní automaty na duše, které mohou obsahovat i sady k jejich opravě a zalepení. Tyto automaty lze umístit na stěny domů. Výhodou je, že si cyklisté mohou duše koupit po celý týden bez časového omezení.
- Samoobslužná servisní místa – původem pochází z rakouského města Salzburg. Tato samoobslužná servisní místa poskytují pumpu a stojan k uchycení kola nebo potřebné nářadí k seřízení kola. Nástroje jsou zaopatřeny proti krádeži, viz obrázek.



Samoobslužné servisní místo pro cyklisty ve městě Tulln.

3.9. SWOT analýza

SWOT analýza, jejímž cílem je určit jednoduchou a co možná nejobektivnější charakteristiku stavu a rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území města Příbram, je klasifikační metoda umožňující přehledné uspořádání stávajících základních poznatků ze situační analýzy.

SWOT je zkratkou anglických slov Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby).

SILNÉ STRÁNKY

- A1) Město Příbram má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cyklistiky. Díky své krajinné rozmanitosti může nabídnout prakticky všechny druhy cyklistických tras (od nenáročných, kolem vodních toků až po trasy vhodných spíše pro MTB, např. ve směru na Brdy).
- A2) Městem Příbram prochází cyklotrasa podél Litavky (Greenway Praha – Vídeň) a dále cyklostezka podél Příbramského potoka, které se obě vyznačují kvalitní cyklistickou i doprovodnou infrastrukturou.
- A3) Rekreační oblast podél Příbramského potoka je dostupná cyklistickými stezkami z obytných čtvrtí.
- A4) Značené místní cykloturistické trasy.
- A5) Město Příbram má celkově dobrou dopravní dostupnost kraje veřejnou dopravou v návaznosti na cyklotrasy.
- A6) Atraktivní okolí pro cykloturistiku.

SLABÉ STRÁNKY

- B1) Město Příbram nemá vybudovanou souvislou síť bezpečných cyklotras.
- B2) Pátevní cyklistická stezka podél Příbramského potoka není dokončena.
- B3) Přes výstavbu cyklistických stezek stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit; existuje stále nedostatečné množství bezpečných cyklistických komunikací a velký počet konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.
- B4) Nedostatečná infrastruktura pro elektrokola (dobíjecí stanice, síť cykloservisů, atd.).
- B5) Chybějící systém BIKE & RIDE u celé řady zastávek a přestupních terminálů.
- B6) Město Příbram nevyužívá možnost realizace cyklistických opatření v hlavním dopravním prostoru silnic I., II. a III. třídy a místních komunikací.

PŘÍLEŽITOSTI

- C1) Rostoucí zájem o zdravý životní styl a aktivní trávení volného času (jak pro cykloturistiku, tak každodenní dojížděku).
- C2) Možnost větší podpory cyklistické dopravy díky tomu, že se již nebude řešit izolovaně uvnitř města, ale jako součást plánu udržitelné městské mobility.
- C3) Budování samostatných stezek pro cyklisty stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru.
- C4) Město Příbram má obrovský potenciál využít systém Bike&Ride.
- C5) Propojení města se sousedními obcemi.
- C6) Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty: mobiliář, cyklopůjčovny, cykloservisy, úschovny a další.
- C7) Vyšší využívání elektrokol, která umožní jízdu na kole širšímu spektru osob (vč. starších lidí, osob s omezenou schopností pohybu, fyzicky méně zdatných jedinců, apod.) a větší míru využívání jízdního kola jako dopravního módu v pahorkovitém území.
- C8) Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů.

HROZBY

- D1) Podcenění významu cyklistické dopravy při přepravě obyvatel do zaměstnání a do škol, stejně jako podcenění významu cykloturistiky jako předmětu podnikání a případného zdroje tvorby pracovních míst.
- D2) Nárůst preference individuální osobní dopravy s negativními dopady na kvalitu životního prostředí na úkor udržitelných forem dopravy (vč. dopravy cyklistické).
- D3) Nevyjasněné majetkoprávní vztahy a komplikace spojené s výkupem pozemků potřebných pro výstavbu nových úseků cyklistických komunikací či pro značení cyklotras.
- D4) Cyklisté jsou nejzranitelnější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, u které se nedaří dosáhnout snížení nehodovosti (platí pro území celé ČR).
- D5) Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při plánování a realizaci cyklopruhů na silnicích uvnitř obcí.
- D6) Nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městě ze strany soukromého sektoru, resp. obecně aktérů v území.
- D7) Riziko vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou, snížení bezpečnosti chodců a účastníků silničního provozu v důsledku netolerantního či nezodpovědného chování.

4 NÁVRH KONCEPCE

4.1. Vize a hlavní strategické cíle rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky

4.1.1. Vize

Základní vize chce nabídnout všem obyvatelům Příbrami možnost bezpečné, pohodlné a efektivní přepravy. S rostoucí populací a přibývajícími pracovními místy velmi sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Způsob, jakým se lidé přepravují po městě, značně ovlivňuje kvalitu života ve městě. Proto nabízíme novou vizi budoucího uspořádání mobility. Dopravu chceme řešit v souvislosti s kvalitou života jako takovou. **Příbram, město cyklistů**, má symbolizovat dobrou adresu, na které bydlí lidé. Na dopravní řešení se nelze dívat jen z inženýrského pohledu, ale i z pohledu člověka, nakolik dopravní infrastruktura ovlivňuje životní styl a životy lidí.

V takovém kontextu se nejen cyklistická doprava, ale celá doprava a městská mobilita týká řady oblastí lidského života:

- **Každodenní život.** Město Příbram nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách.
- **Městský prostor.** Město Příbram je místem pro relaxaci a estetické zážitky, a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo městem pouze procházejí nebo projíždějí.
- **Vysoká dostupnost.** V městě Příbram vždy existuje dopravní prostředek, jímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Koncepce města Příbram vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
- **Trvale udržitelná infrastruktura.** V městě Příbram je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po městě efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalitou městského prostoru, obecná dostupnost či kvalita života.
- **Bezpečnost.** Lidé z města Příbram, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí. Vyjdeme-li z domu ven, všude kolem uvidíme lidské tváře.
- **Setkávání.** Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života a dobré město má být ideálním místem právě pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se prostor, kde můžeme pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme.
- **Aktivní a zdravé město.** Město Příbram je městem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.

Hlavní snahou města Příbram je koncepční přístup k problémům cyklistické dopravy (resp. k dopravě ve městě jako takové). Cílem tohoto materiálu je začlenění a integrace cyklistické dopravy do dopravního systému města tak, aby se jízdní kolo stalo plnohodnotným, bezpečným a konkurenceschopným dopravním prostředkem pro každodenní využití.

4.1.2. Strategické cíle a vize města z pohledu cyklistické dopravy a cykloturistiky

Koncepce cyklistické dopravy města dopravy definuje vizi, jednotlivé strategické cíle, konkrétní opatření a aktuální úkoly a záměry podporující cyklistickou dopravu a bezpečný bezbariérový pohyb ve městě.

Vizí města je zvýšení podílu cyklistů v dopravě, vytvoření vhodných a zároveň bezpečných podmínek pro jízdu na kole, zlepšení kvality parkování kol, plošné zklidňování i omezování dopravy a zprůjezdění jednosměrných komunikací pro cyklisty.

K naplnění výše uvedené vize je nutno stanovit následující **strategické cíle**:

- **Zvýšit počet cyklistů**, resp. usilovat o to, aby ve městě jezdilo na kolech více občanů.
- **Vytvořit podmínky pro mobilitu** a optimalizovat sítě cyklostezek a cyklotras, resp. najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost jednotlivých tras, resp. odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů. Přerozdělit uliční prostor tak, aby byl bezpečný a přívětivý pro cyklisty, ale i ostatní zranitelné účastníky provozu.
- **Vytvořit zázemí v cíli**, resp. zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, zajistit dostatečné hygienické zázemí pro zaměstnance při dojíždění do práce na kole.
- **Realizovat účinnější kampaně**, resp. zefektivnit propagaci cyklistické dopravy pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistické dopravy a jejích důsledků pro naše zdraví, dále pomocí dopravní výchovy a komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- **Vytvořit podmínky pro aktivní odpočinek**, resp. podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné infrastruktury pro cyklisty, aby bylo kam jezdit ve volném čase a na dovolenou, a podpořit tak rozvoj cestovního ruchu v rámci Příbramska.

4.2. Strategická část – cíle, oblasti, opatření

4.2.1. Specifický cíl 1 Realizace cyklistické infrastruktury

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAL PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS

1. INTRAVILÁN - postupně dle roční etapovosti realizovat integrační opatření na jednotlivých cyklotrasách
2. BEZPEČNOST - postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů
3. EXTRAVILÁN - zajistit propojení města Příbram s okolními obcemi.

Oblast je dále rozvedena v kapitole 4.3. Návrh vedení cyklistických tras

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

1. ZÓNA 30, OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY - uvolnit komunikace od parkujících automobilů
2. JEDNOSMĚRNÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE – prověřit možnost obousměrné jízdy cyklistů ve všech jednosměrných ulicích ve městě
3. ZÓNA PRO CYKLISTY - prověřit možnost zavedení

Oblast navazuje na analytickou část, kapitolu 3.5.

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

1. KVALITA - dávat podněty k údržbě, správné umístění zařízení na komunikacích – dešťové vpusti, přenosné dopravní značení apod., počítat s potřebnými prostředky na opravu a údržbu cyklostezek,
2. BEZBARIÉROVOST - zajistit průjezdnost bez překážek při zimní údržbě a čištění ulic/silnic, zajistit označení neodstranitelných překážek, osvětlení na trasách.

Oblast navazuje na analytickou část, kapitolu 3.6.

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY KOL

1. KONCEPCE - zpracovat celkovou koncepci parkování jízdních kol, řešení stávajících koláren, místní koordinátor městské mobility ve spolupráci s příslušným odborem připraví strategii parkování jízdních kol, včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru (obchodní centra, školy, dům s pečovatelskou službou a další veřejné budovy).
2. PARTNEŘI - nabídnout místním firmám a spolkům spolupráci při vytváření koncepce.

Oblast navazuje na analytickou část, kapitolu 3.7.

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

1. ZASTÁVKA - zajistit více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách, místní koordinátor městské mobility vypracuje program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy, zajistit zkvalitnění okolí stojanu na kola u nádraží:

Oblast navazuje na analytickou část, kapitolu 3.7.

Oblast 6. SLUŽBY

1. SLUŽBY - podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb, zvláště Bike sharing

Oblast navazuje na analytickou část, kapitolu 3.8. a na návrhovou část, kapitolu 4.4.

4.2.2. Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring (Měkké nástroje)

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

1. AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS - vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy, spolupráce se zaměstnavateli, školami a dalšími subjekty
2. DO PRÁCE NA KOLE – realizovat kampaň „Do práce na kole“
3. DO ŠKOLY NA KOLE – realizovat kampaň „Do školy na kole“
4. NAKUPUJ NA KOLE – realizovat kampaň „Nakupuj na kole“
5. SENIOŘI – realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

1. MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

2. OHLEDUPLNOST - posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodci
3. PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

Oblast 3. VÝZKUM & MANAGEMENT DAT

1. DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility (průzkum dopravy, jaké dopravní prostředky lidé využívají, realizovat sčítání cyklistů).
2. DATA – zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou (nehodovost, délka a kvalita cyklistických tras).
3. POTŘEBY CYKLISTŮ – průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba (dotazníkové šetření - otevřené nebo uzavřené otázky, veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy, návštěvy dotčených lokalit, kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů).

4.2.3. Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

1. CYKLOPRODUKT - vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty
2. PREZENTACE - zajistit souhrnnou prezentaci města. Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky, a to prostřednictvím: cykloportálu, aktualizace mapy cyklotras města, jednoduchého letáku, moderních informačních technologií (DVD), realizace kampaní na místní úrovni, spolupráce na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven jízdních kol do vzdálenějších lokalit, které jsou vzhledem k fyzické či časové náročnosti cyklistům hůře dosažitelné.

Oblast 2. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA PRO CYKLOTURISTIKU

1. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA - připravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury.
2. ZNAČENÍ - zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras.
3. TERÉNNÍ CYKLISTIKA - podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku.

Oblast 3. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

1. CYKLOPŘÍVODCOVSTVÍ – vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky & zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství
2. INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA – podpořit projekty integrace jízdních kol do jednotlivých druhů dopravy
3. CERTIFIKACE - podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítáni“

4.3. Návrh vedení cyklistických tras

Stávající síť cyklistických komunikací ve městě Příbram není dostatečně propojena a nespojuje některé významné části města. Prioritou města by měla být jednoznačně dostavba páteřních cyklistických komunikací. Současný stav v Příbrami zatím neumožňuje plnou konkurenci cyklistické dopravy vůči individuální automobilové dopravě. Z toho důvodu byla navržena síť základních cyklistických komunikací a tras, které by celé město sjednotily a vyvolaly by větší zájem o využívání jízdního kola.

4.3.1. Obecné zásady při projektování cyklistických komunikací

Podle literatury „Moderní úpravy komunikací ve městech a obcích, pro zklidňování dopravy, vyšší bezpečnost a estetickou úroveň“ je hlavním aspektem při návrhu a řešení cyklistické dopravy ve městech jeho variabilita. V návrhu bylo vytvořeno více typů cyklistických komunikací, které jsou v jednotlivých místech přizpůsobeny okolí. V úvahu je zapotřebí vzít rychlost, skladbu a intenzitu dopravy ve městě. Cílem je zařadit cyklistickou dopravu do dopravního systému jako rovnocenný dopravní prostředek, využívaný například pro každodenní potřebu.

Cyklistická doprava je dělena na dvě hlavní oblasti podle účelu jízdního kola. Pokud je jízdní kolo používáno pro pravidelné denní cesty, jsou nároky cyklistů na cyklistickou infrastrukturu odlišné než nároky cyklistů, kteří použijí kolo pro příležitostnou cestu.

Podaří-li se vybudovat hustá síť kvalitních a bezpečných cyklistických komunikací ve městě, ovlivní to tato hlediska:

- *Hledisko mobility a dopravy v území* - Bude lépe využít potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami nebo v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy nebo kongescemi.
- *Hledisko cykloturistiky v území* - Trh cykloturistiky přinese potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání zážitků. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivá turistická místa v okolí města a podpoří i pracovní místa v různých oblastech služeb souvisejících cykloturistiky.
- *Hledisko našeho zdraví* - Nedostatek pohybu je právě jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně–cévních onemocnění. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou aktivitou lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění, 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity a 30 % snížení rizika hypertenze.
- *Hledisko životního prostředí* - Bezpečná síť cyklistických komunikací automaticky přiláká nové cyklisty a to má příznivý dopad na životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, oproti tomu znečištění plyny z individuální automobilové dopravy v posledních letech stoupá. Zvyšování podílu cyklistické dopravy způsobuje snižování hluku v území.

V dnešní době se většina lidských aktivit přesouvá a odehrává mimo domov. Pro většinu cyklistů není problém s větší vzdáleností do cíle, ale převážná část uskutečňovaných cest se odehrává na krátkou vzdálenost. Jednotlivé cesty se uskutečňují hlavně v rámci jednoho města nebo obce a v mnoha případech 60 % až 90 % cest nepřekročí vzdálenost do 6 nebo 7 km.

Nutností je tedy projektování takové dopravní infrastruktury, která by konflikty mezi cyklisty a ostatními účastníky provozu minimalizovala. V závislosti na dané situaci to předpokládá například regulaci rychlosti automobilové dopravy nebo oddělení různých druhů doprav, aby nedocházelo k nebezpečnému křížení. Zvýšená pozornost by se měla soustředit na možnost nezávislé mobility dětí na jízdních kolech, které například dojíždějí do škol.

Cyklistické trasy bez širších dopravních návazností by měly být výjimečné. Ojedinelé úseky by mohly být použity v případě nutnosti segregace dopravy. V praxi se například uplatňuje na nebezpečných místech. Růst cyklistické dopravy ovlivňuje mnoho faktorů umožňujících souvislost, přímost, atraktivnost, bezpečnost a komfort.

Opatření vedoucí k vytvoření souvislé sítě komunikací pro cyklistickou dopravu musí zahrnovat integraci cyklistické a veřejné dopravy. Velký význam mají krátká spojení jako například obousměrný provoz v jednosměrných ulicích nebo možnost přístupu cyklistů do míst, kde je zákaz vjezdu individuální automobilové dopravy.

Z hlediska situování cyklistických tras v území se mohou cyklotrasy třídit na dvě rozdílné skupiny. První skupinou jsou cyklistické trasy nacházející se v intravilánu, druhou skupinou jsou cyklistické trasy v nezastavěném území – extravilán.

Rozdělení cyklistických tras dle způsobu oddělení od ostatních druhů doprav:

- Cyklistické komunikace vedené samostatně (stezky pro cyklisty, možnost společné stezky s chodci). Podle urbanisticko – dopravní funkce jsou takové cyklistické komunikace považovány za funkční skupinu D, což jsou nemotoristické komunikace. Z pohledu dopravního významu se jedná o komunikace funkční třídy skupiny D2 – cyklistické. Tyto komunikace jsou doplněny svislým dopravním značením C 8 „Stezka pro cyklisty“.
- Cyklistické komunikace vedené v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené nebo ochranné cyklistické pruhy a pásy, opticky oddělené, v případě nedostatku místa).
- Cyklistické komunikace vedené souběžně se stezkou pro pěší (vzájemně výrazně oddělené – optické oddělení a hmatový pás), resp. se smíšeným provozem (stezka pro chodce a cyklisty bez vzájemného oddělení).
- Cyklistické trasy v dopravně zklidněných komunikacích („Zóna s dopravním omezením“ definována svislým dopravním značením IP 25a).

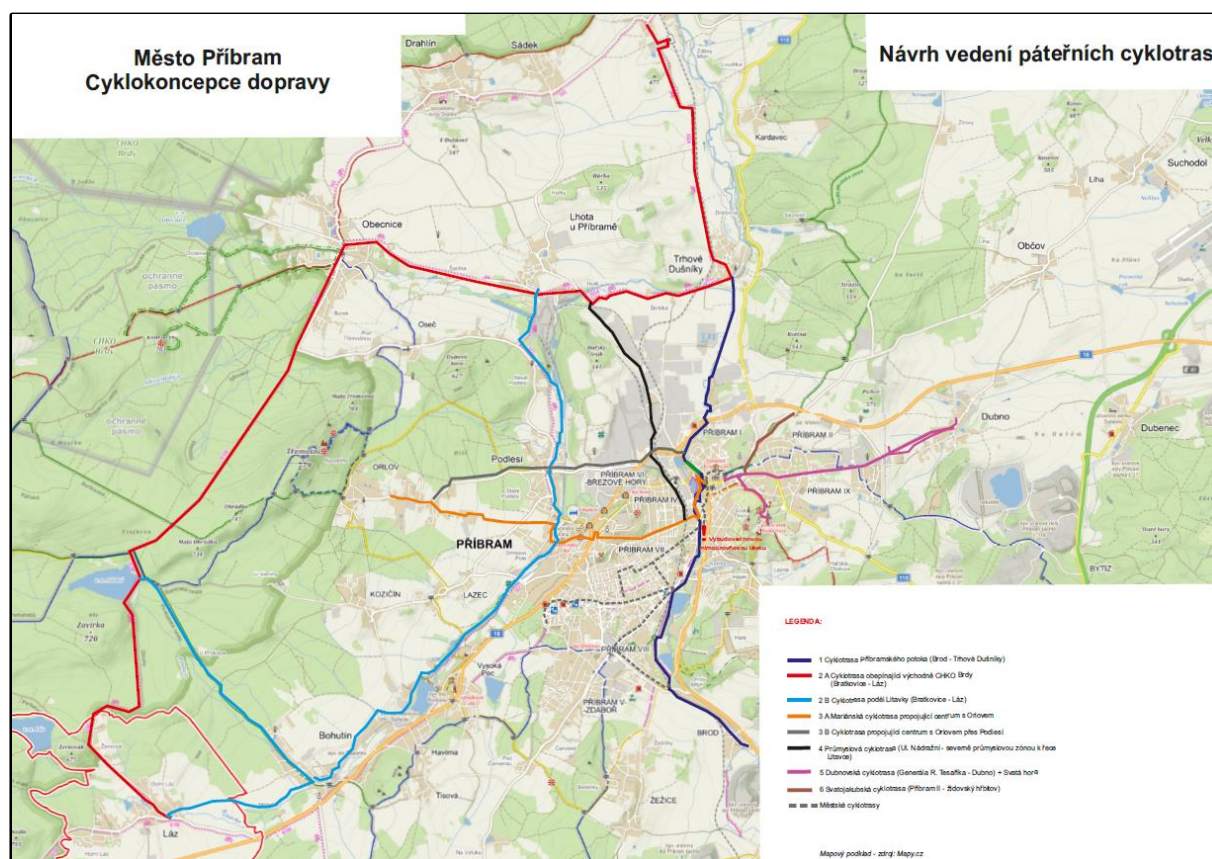
Projektování cyklistických komunikací vychází z všeobecné zásady řešení místních komunikací a parametry jsou zadány v ČSN 73 6110 („Projektování místních komunikací“). Dalším podkladem pro projektování jsou TP 179 („Navrhování komunikací pro cyklisty“), které byly schváleny Ministerstvem dopravy 17. května 2017.

4.3.2. Rozdělení a popis cyklistických tras v intravilánu

Návrh páteřní sítě cyklistických tras v Příbrami vzájemně doplňuje stávající cyklistické stezky a cyklotrasy a propojuje nejdůležitějších zdroje a cíle města. Těmi jsou autobusové nádraží, železniční nádraží, centrum města, nákupní centra, obytné čtvrti a také CHKO Brdy. Navrženo bylo šest hlavních cyklistických tras a dále opatření na hlavní komunikační síti.

Jedná se o tyto páteřní trasy:

1. Cyklotrasa Příbramského potoka
2. Cyklotrasa Litavka
 - a. 2.A Cyklotrasa 302, trasa vedena podél Litavky
 - b. 2.B Souběžná cyklotrasa obepínající východně CHKO Brdy
3. Cyklotrasa centrum – CHKO Brdy
 - a. 3.A Mariánská cyklotrasa propojující centrum s Orlovem
 - b. 3B. Mariánská cyklotrasa propojující centrum s Orlovem – varianta přes Podlesí
4. Průmyslová cyklotrasa - Ul. Nádražní - severně průmyslovou zónou k řece Litavce
5. Dubnovská cyklotrasa
6. Svatojakubská cyklotrasa - Příbram II (židovský hřbitov)
7. Uliční síť cyklotras



Podrobný popis

1 Cyklotrasa Příbramského potoka, páteřní trasa městem

Trasa začíná v Brodu, vede po ulici Dolní k místní komunikaci, kterou křížuje. Chvilí vede po žluté turistické trase a dále vede po stávajících cyklistických komunikacích podél Fialova rybníka, Nového rybníka, Čekalíkovského rybníka. Současně cyklotrasa vede v koridoru zelené turistické trasy tzv. Svatojakubské cesty až k lokalitě Ryneček. Zde je potřeba řešit komplexně celou oblast, aby se mohl cyklista bezpečně dostat na další stávající cyklistickou komunikaci, která vede až k ulici Špitálská, kde je navrženo křížení s touto ulicí, aby cyklista mohl dále plynule pokračovat po cyklostezkách kolem Hořejší Obory. Součástí je i návrh cyklostezky podél ulice Špitálská, aby cyklista mohl odbočit do ulice Pod Branou a tím navázat na cyklostezky podél Hořejší Obory.

Dále je navrženo prodloužení cyklostezky z Dvořákova nábřeží na ulici Plzeňská a dále realizace cyklistického opatření na ulici Plzeňská ve směru na ulici Podskalí. Na ulici Plzeňská se doporučuje realizovat cyklistickou stezku v přidruženém dopravním prostoru.

Dále cyklotrasa vede po ulici Podskalí až ke stávající polní cestě, která vede na ulici Plynárenská. Navrhuje se zpevnění této cesty. Dále vybudovat novou cyklistickou stezku, která v koridoru Příbramského potoka spojí ulici Plynárenskou s obcí Trhové Dušníky.

Oblast Rynečku vypadá poněkud chaoticky, divoké parkování, rozlehlé plochy. Zde doporučujeme zpracovat podrobnou studii, která by navrhla kultivaci dopravního prostoru pro všechny účastníky provozu. Může se jednat i o progresivní formu sdíleného dopravního prostoru, nebo alespoň zavést Zónu 30 a zlepšit podmínky pro společný provoz.

2A Cyklotrasa vedená podél Litavky

Trasa začíná v obci Bratkovice a navrhuje se vybudovat novou cyklistickou komunikaci podél železniční trati propojení do obce Trhové Dušníky. Dále trasa vede po stávajících cestách až Mikovcovu mlýnu. Od něj je navržena nová cyklistická stezka až k ulici U Hutě.

Dále se navrhuje vybudovat cyklostezku podél silnice mezi obcemi Lhota u Příbramě a Obecnice. Cyklotrasa 302 je však vedena beze změny po stávajícím koridoru přes obec Nové Podlesí a Podlesí a dále přes lesopark Litavka a dále až do obce Bohutín, odkud se navrhuje vybudovat novou cyklostezku do obce Láz.

2B Souběžná cyklotrasa obepínající východně CHKO Brdy

Cyklostezka se odpojuje od trasy č. 2 A a míří podél řeky Litavky do Nového Podlesí, Starého Podlesí přes Lazec do Bohutína, kde se stáčí Prokopskou cestou do CHKO Brdy. V úseku do Podlesí je třeba vybudovat lepší zpevněné cesty. V tomto případě doporučujeme vedení cyklotrasy co nejbližší řeky Litavka, a to odlišně (na druhém břehu) od trasy vyznačené v turistických mapách – viz námi zpracovaný mapový podklad. To platí zejména v oblasti části Lazec a Bohutín.

Za bývalým dolem Štěpánka se trasa větví jižně do obce Láz a severozápadně vede hezkou lesní cestou do CHKO Brdy, kde končí u vodní nádrže Pilská trasou 2A.

3A Mariánská cyklotrasa propojují centrum s Orlovem

Trasa začíná na náměstí T. G. Masaryka a vede po navržené cyklistické stezce v přidruženém prostoru podél ulice Milínská, překříží ulici Špitálská a vede ve směru na ulici Ryneček, překříží ulici Čs. armády a dále vede po ulici Mariánská, kde v dolní části lze zrealizovat cyklistickou ulici. Cyklotrasa vede dále přes náměstí J. A. Alise, ulicí Třemošenskou k řece Litavce. Dále vede místními komunikacemi a napojuje se na stávající polní cestu, která by se zpevnila a dále by již po stávající cestě cyklotrasa vedla až do Orlova.

Nejproblémovějším místem je šířka mostu a jeho bezpečné vyústění. Další krizová oblast se nachází v prostoru Rynečku. Zde doporučujeme zvážit, zda namísto přes Ryneček netrasovat souběžnou ulicí Průběžná. Ryneček působí ještě více zaplácán auty než Průběžná. Cyklistům umožnit v této jednosměrce jízdu v obou směrech. Navíc jde o panelové sídliště s velkou spádovostí (mnoho zdrojů a cílů i pro cyklisty). Samozřejmě by mělo být zařazení do systému Zóna 30, pro cyklisty zde nejsou potřebná samostatná opatření.

3B Mariánská cyklotrasa propojují centrum s Orlovem – varianta přes Podlesí

Cyklotrasa na začátku sice vede po silnici I/18, ale poté je vedena po ulici K Podlesí. Šířkové uspořádání umožňuje bezproblémové vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Ulici K Podlesí lze ještě více zklidnit. Výhodou této varianty jsou příznivější sklonové poměry pro pohodlnější jízdu cyklistů západním směrem z centra města. Nabízí se např. vyznačení víceúčelového pruhu (pruhy pro auta i po zklidnění zůstávají relativně široké). V části Podlesí lze cyklisty vést v hlavním dopravním prostoru pomocí vyznačení cyklopiktokoridor.

Za Podlesím je cyklostezka vedena po místní komunikaci lesním úsekem. Lze zvážit, zda by nebylo vhodné zřídit samostatnou stezku přímo lesem.

V Orlově se trasa napojuje na trasu 3A, která pokračuje až do CHKO Brdy.

4 Průmyslová cyklotrasa - Ul. Nádražní - severně průmyslovou zónou k řece Litavce

Od ulice Mariánská, ulicí Nádražní průmyslovou zónou, přes ulici Obecnická až k trase č. 302a. Na Obecnické ulici je navržena cyklistická komunikace v přidruženém dopravním prostoru. Vedení cyklotrasy těmito ulicemi ale vyžaduje nejprve úpravu uličního prostoru a jeho kultivaci pro bezpečný pohyb nemotorových účastníků. Mělo by se jednat o úpravy, které jsou vhodné pro Zónu 30.

5 Dubnovská cyklotrasa

Od vyústění ulice Gen. R. Tesaříka, ulicí Kpt. Olesinského, dále východně ulicí Žižkova až do Dubna. Uvažováno i s odbočkou na Svatou Horu.

Tak jako v případě Průmyslové cyklotrasy je třeba provést nejprve úpravu uličního prostoru a jeho kultivaci pro bezpečný pohyb nemotorových účastníků včetně řešení dopravy v klidu. Mělo by se jednat o úpravy, které jsou vhodné pro Zónu 30 a zřízení cyklopiktokoridorů.

6 Svatojakubská cyklotrasa - Příbram II (židovský hřbitov)

Cyklotrasa je vedena z centra města k židovskému hřbitovu.

Začíná v prostoru Jiráskových sadů lesoparkem podél ulice Jinecká. Dále podél ulice Dobříšská (navazuje na Svatojakubskou cestu) a končí u židovského hřbitova. V případě potřeby by mohla táto trasa pokračovat dále po Svatojakubské cestě a pak po silnici III/11553 do obce Pičín.

7 Uliční síť cyklistických tras

Návrh cyklistických opatření na těchto ulicích (řazeno abecedně):

- a. Brodská – v celé délce je navržena cyklistická komunikace v přidruženém dopravním prostoru
- b. Edvarda Beneše – v celé délce je navržena cyklistická komunikace v přidruženém dopravním prostoru
- c. Karla Kryla – jen se zaměřit na křížení s dalšími ulicemi
- d. Politických vězňů (od ulice Mariánská po ulici Edvarda Beneše) – v celé délce je navržena cyklistická komunikace v přidruženém dopravním prostoru
- e. Osvobození – je třeba zpracovat samostatnou studii i bezpečnostní audit, který určí nejvhodnější cyklistické opatření v daném koridoru
- f. Seifertova – v celé délce jsou navrženy cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru
- g. Školní – z větší části jsou navrženy cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru
- h. S. K. Neumanna (od ulice Seifertova po ulici Bratří Čapků) – v celé délce je navržena cyklistická komunikace v přidruženém dopravním prostoru
- i. Stávající cyklistické propojení obce Vysoká Pec - Drkolnov

4.3.3. Návrh opatření na cyklistických trasách v extravilánu

Opatření:

Cyklotrasa Příbramského potoka

- Cyklistická komunikace Brod – Lešetice
- Cyklistická komunikace Příbram – Trhové Dušníky

Cyklotrasa podél Litavky

- Cyklistická komunikace Bratkovice – Trhové Dušníky
- Cyklistická komunikace Lhota u Příbramě – Obecnice
- Cyklistická komunikace Bohutín – Láz

Mariánská cyklotrasa

- Cyklistická komunikace Příbram – Orlov

Průmyslová cyklotrasa

- Cyklistická komunikace Příbram - Lhota u Příbramě – Obecnice

Dubnovská cyklotrasa

- Cyklistická komunikace Příbram – Dubno

Svatojakubská cyklotrasa

- Cyklistická komunikace Příbram – Občov

Navazující cyklotrasy, spojky

- Cyklistická komunikace Příbram – Žežice - Zavržice
- Cyklistická komunikace Příbram – Zdaboř – Narysov (Tisová)

- Cyklistická komunikace Příbram – Lazec – Kozičín (víceúčelové pruhy)
- Cyklistická komunikace Příbram – Háje
- OK Březnická - Jerusalem (směr Radětice) - od cyklostezky ve vyústění ulice Březnická, přes Slivických bojovníků směrem do Radetic

4.3.4. Potenciální možnost zřízení Bike sharing

a) Uplatnění bike sharingu v Evropě

Bike sharing neboli sdílení kol je systém „samoobslužného, krátkodobého nebo i jednosměrného vypůjčení jízdního kola na veřejných místech“. Mezi hlavní faktory patří klima a podíl cyklistické dopravy, které určují odpovídající měřítko i typ systému bike sharingu. Bike sharing není životaschopný v každém městě, ale je možné jej vybudovat v odlišných verzích a přizpůsobit k prostředí.

Bike sharing v Paříži, Londýně, Barceloně, Lyonu a dalších městech dokazuje, že je možné vytvořit cyklistickou kulturu a dát podnět k investicím do cyklistické infrastruktury ve velkých městech s vysokou hustotou automobilové dopravy. Ve města s podílem cyklistické dopravy menším než 2,5 % bývají ceny za půjčení jízdního kola obvykle třikrát vyšší než ve městech s vyšším podílem cyklistické dopravy.

Na druhé straně existují i regionální systémy s nižší hustotou stanovišť a delší dobou pronájmu, které jsou z velké části zaměřeny na turisty. V Paříži okolo roku 2011 byla představena možnost předplatného s názvem Vélib' Passion, kdy prvních 30 minut zapůjčení kola bylo pro zákazníky zdarma. Za vyšší poplatek je k dispozici 45 minut zdarma pro každou jízdu. Společně s dalšími slevami pro mládež vyvolala nabídka nárůst počtu předplatitelů.

Bike sharing funguje v Česku už v několika velkých městech – mimo jiné v Praze, Brně, Plzni, Českých Budějovicích, Olomouci, Teplicích, Liberci, Ostravě a nově i Prostějově. Technologický pokrok v posledních letech vyvolal doslova revoluci, v současné době funguje už 5. generace systémů. Elektronika už nemusí být umístěna na stojanu, ale je součástí každého kola, které je samostatným počítačem a zároveň díky GPS připojení může být vždy lokalizované. Současný bike sharing plně využívá výhody internetu věcí ([Internet of Things](#), IoT), tedy automatizovaných systémů, které propojují různé přístroje, zařízení a čidla a vyhodnocují získaná data. Moderní města by se měla připravit také na to, že kromě oficiálně zřízených "městských" systémů operují v ulicích soukromé půjčovny.



b) Návrh systému bike sharing v Příbrami

Pokud se v Příbrami propojí jednotlivé cyklistické trasy a cyklostezky, a vznikla by tak ucelená cyklistická síť, mohl by bike sharing ve městě fungovat.

Jednou z variant bike systémů je práce s pevnými stanovišti pro kola, která vyžadují velmi pečlivé naplánování umístění stanovišť. Nejpečlivější plánování vyžadují velké parkovací plochy, které potřebují zemní práce.

K alternativním řešením patří koncept mobilních stanovišť. Flexibilním stanovištěm se rozumí, že uživatelé mohou jízdní kola nechat na hlavních uzlech a informovat navržený program o jejich poloze a uzamčení. Pomocí GPS systému sledování kol je možné sledovat polohu všech jízdních kol zapojených v programu bike sharing. Na podobném principu funguje systém „Rekola“ v hlavním městě Praze a v mnoha dalších městech. Pro zapůjčení „růžového kola“ je potřeba pouze přístup k internetu a stažení aplikace „Rekola“. Registrace je zdarma a při prvním použití se propojí se zaregistrovanou platební kartou, ze které je pak uhrazena platba za jízdu.

Do aplikace se zadá označení kola a na mobilní telefon je obratem zaslán kód zámku od kola. Následně je možné vypůjčení kola a po ukončení jízdy se kolo uzamkne ve vyznačených místech uvedených v dané aplikaci. Poté se kolo vyfotí do aplikace pro potvrzení nepoškozeného stavu a označí se v aplikaci za vrácené. Tento systém funguje v Praze již 5 let.

Pro město Příbram by byl vhodný systém s pevnými stanovišti. Zákazník by měl možnost si kolo vypůjčit na určitou dobu a po ukončení jízdy jej opět uzamknout na dalším záchytném parkovišti. Pevná stanoviště vybavená automaty by sloužila k zaplacení a manipulaci s jízdním kolem. Pro velké výškové rozdíly města Příbram je optimálním řešením využití elektrokol s umístěním pouze na významných přepravních uzlech jako jsou např. nádraží, náměstí 17. listopadu a centrum. Součástí pevných parkovišť pro elektrokola by byly nabíjecí stanice.

5 SPECIFIKACE PRIORIT, OPATŘENÍ A ETAPIZACE

Ve čtvrté kapitole tohoto materiálu je navržen systém páteřních cyklotras, který umožňuje cyklistická spojení nejen centrální části např. s průmyslovou zónou nebo CHKO Brdy, ale propojuje město i s nejbližšími obcemi. **Pokud chceme efektivně a smysluplně budovat navržený systém cyklotras, prioritou by mělo být v první etapě vybudování všech páteřních tras – viz kapitola 4.**

Odhad minimálních nákladů uvádíme níže. Vzhledem k rozmanitosti navrženého systému cyklotras navrhujeme tuto problematiku rozdělit na cyklotras v extravilánu a intravilánu.

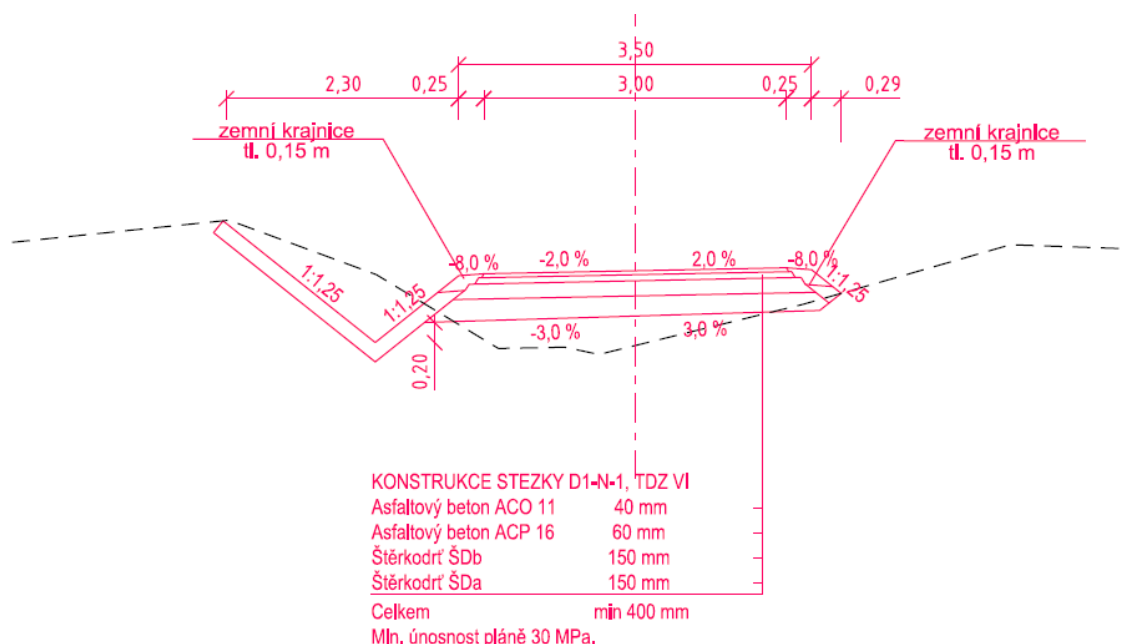
5.1. Specifikace budování tras extravilánu

Odhad nákladů na vybudování cyklotras v extravilánu je velmi obtížné předem stanovit. Jedná se zpravidla o budování účelových pozemních komunikací pro cyklisty, ale s možností vjezdu dalších vozidel vlastníka či správce. Zpravidla je třeba projít celým procesem stavebního řízení.

Požadavky dotčených subjektů mají klíčový vliv na skladebné vrstvy a šířku budoucí komunikace a tím i na potřebné náklady. Další neznámou je únosnost zemní pláně. V případě málo únosné zemní pláně se cena může navýšit i o několik tisíc korun na čtvereční metr.

Často jsou ještě tyto technické parametry budoucí komunikace doplňovány požadavky na výsadbu stromořadí zejména podél tras vedoucích přes pole, atd. Cenový odhad na výstavbu/zpevnění cyklotras v případě občasného poježdění např. zemědělskou nebo lesní technikou činí při šířce vozovky 3 m je cca 2000 Kč na čtvereční metr. V této ceně nejsou započítány náklady na úpravu zemní pláně.

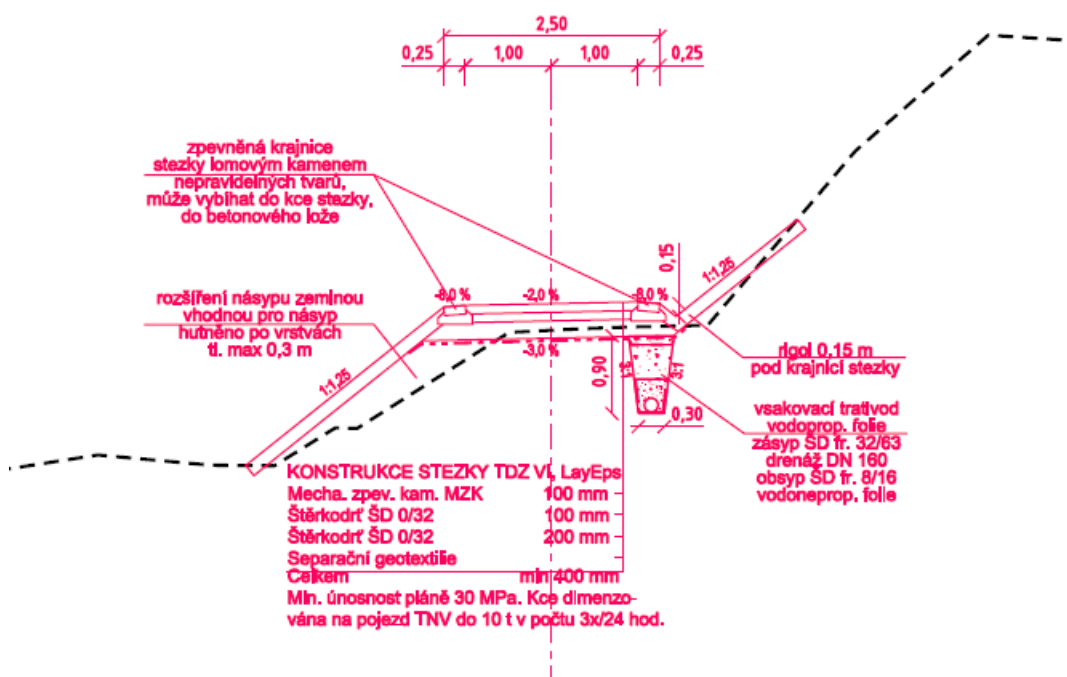
Příklad skladebných vrstev takové komunikace ve uveden na vzorovém příčném řezu na následujícím obrázku.



Pokud by bylo nutno počítat s častým poježděním dalších vozidel včetně zemědělské a lesní techniky tak náklady při šířce vozovky 3 m přesáhnou 3000 Kč na čtvereční metr. V této ceně nejsou započítány náklady na úpravu zemní pláně.

Dalším problémem je otázka budoucího správce nové komunikace. Dle zkušeností doporučujeme, aby správce byl jen jeden pro všechny klíčové cyklotrasy a bylo jím město i na cizích pozemcích. Tím je zaručena pravidelná, jednotná a správná údržba nové komunikace. Tento aspekt nabývá důležitosti zejména v případě zvolení varianty tzv. mlatu, která je sice cenově výhodnější, ale je třeba dbát na pečlivou a pravidelnou údržbu a na funkčnost odvodňovacího systému. Tato varianta počítá s výjimečným poježděním motorovými vozidly s malou hmotností.

Skladebné vrstvy varianty tzv. mlatu při zpevněné šířce 2,5 m uvádí následující obrázek.



Náklady na zpevnění cyklotrasy tímto způsobem se pohybují od 800 do 1200 Kč za čtvereční metr. Náklady na úpravu zemní pláň nejsou kalkulovány.

V drtivé většině případů nelze čerpat na výstavbu účelových komunikací dotační prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury.

Následující tabulka uvádí hrubý odhad nákladů na navržené páteřní cyklotrasy v minimalistické variantě, a to pouze při zpevnění cyklotras mimo úseky stávajících pozemních komunikací. Náklady na úpravu zemní pláň ani náklady na vybavení cyklotras dalším příslušenstvím ani dopravním značením nejsou kalkulovány.

Cenový odhad nákladů na zpevnění páteřních cyklotras mimo úseky ležící na silniční síti				
Název cyklotrasy	Přibližná délka nezpevněné části	Minimální cena za 1m běžný trasy při šířce max. 3m (nepočítá se s pojižděním mechanizací)	Cenový odhad	Poznámky
1 1 Cyklotrasa Příbramského potoka	2 181 m	3 000 Kč	6 543 000 Kč	
2A Cyklotrasa vedená podél Litavky	2 945 m	3 000 Kč	8 835 000 Kč	z toho 2080m kamenitá polní cesta v dobrém stavu
2B Souběžná cyklotrasa obepínající východně CHKO Brdy	3 610 m	3 000 Kč	10 830 000 Kč	
3A Mariánská cyklotrasa propojují centrum s Orlovem	648 m	3 000 Kč	1 944 000 Kč	z toho cca 100m zpevněné cesty úzké cca 1,5m; centrum vynecháno, využívá se stávající vozovky
3B Mariánská cyklotrasa propojují centrum s Orlovem – varianta přes Podlesí	0 m	3 000 Kč	0 Kč	netřeba zpevňovat, jen promyslet jízdu (650m) po silnici 1. třídy, okružní křižovatka
4 Průmyslová cyklotrasa - Ul. Nádražní - severně průmyslovou zónou k řece Litavce	0 m	3 000 Kč	0 Kč	netřeba zpevňovat
5 5 Dubnovská cyklotrasa	350 m	3 000 Kč	1 050 000 Kč	pouze úsek slušné kamenité cesty u dubna
6 6 Svatojakubská cyklotrasa - Příbram II (židovský hřbitov)	0 m	3 000 Kč	0 Kč	bez nutnosti zpevňovat

5.2. Specifikace budování cyklotras v intravilánu

Budování cyklotras v intravilánu je podstatně jednodušší. Může být zahájeno jako druhá etapa, nebo je lze budovat zároveň s příslušným úsekem extravilánové trasy. V případě, že nebudeme zřizovat cyklistické stezky, zpravidla postačí vyznačit navržené trasy pomocí dopravního značení. K tomu se využívá institut stanovení svislých a vodorovných dopravních značek, který je upraven v § 77 Místní a přechodná úprava provozu na dálnicích, silnicích, místních komunikacích a veřejně přístupných účelových komunikacích Zákona o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (č. 361/2000 Sb.). Celý proces stanovení zastřešuje místě příslušný úřad obce s rozšířenou působností. V našem případě je to Samostatné oddělení silničního hospodářství Městského úřadu Příbram, který přijímá návrhy na dopravní značení.

Jako nutnou dokumentaci pro žádost o stanovení konkrétních dopravních značek je třeba zpracovat návrh dopravně-inženýrského opatření pro konkrétní úsek trasy v intravilánu a jeho projednání s dotčenými subjekty. To se skládá ze zkrácené technické zprávy a z výkresu dopravního značení s vyznačením stávajících a nově navrhovaných dopravních značek.

Součástí může být i odhad nákladů na provedení navrženého opatření. Bez znalosti konkrétního návrhu lze ale předem cenový odhad zpracovat jen velmi obtížně.

Dá se říci, že průměrná cena 1 metru čtverečního vodorovného dopravního značení je 440 Kč pro trvanlivý dvousložkový plast. Náklady na zřízení sloupku pro dopravní značku činí v průměru 900 Kč. Zde velmi záleží na délce sloupku a zvolené základové konstrukci. Náklady na dopravní značku o menších rozměrech pro cyklisty jsou 600 – 1 100 Kč. Cena velkoplošné značky je od 2400 Kč.

Odhad nákladů na vyznačení cyklotrasy v intravilánu pomocí dopravního značení je bez znalosti konkrétního návrhu lze zpracovat jen velmi obtížně. K tomu je třeba mít k dispozici odsouhlasené dopravně-inženýrské opatření a schválený výkres dopravních značek.

6. ZÁVĚREČNÉ SHRnutí

Město Příbram má dobré podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy. Výhodou je i koncepční přístup nejen k problematice cyklisté dopravy, ale i ostatním dopravním módům. Velkou příležitostí je v současné době možnost harmonizace popsaných cílů a aktivit vedoucích k udržitelnému rozvoji cyklistické dopravy s plánovaným strategickým dokumentem – generelem dopravy.

Tato příležitost umožní postupnou realizaci hlavní vize definované touto koncepcí, což je větší přerozdělení dopravní zátěže ve prospěch cyklisté dopravy. Pokud se podaří realizovat jednotlivá opatření definovaná v kapitole 4.2, dojde nejen ke zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu, ale i zlepšení udržitelnosti dopravního systému města celkově.

Naplněním výše definované vize, což je zvýšení podílu cyklistů v dopravním systému, vytvoření vhodných a zároveň bezpečných podmínek pro jízdu na kole městem a jeho nejbližším okolím, zlepšení kvality parkování kol, plošné zklidňování i omezování dopravy a zprůjezdnění jednosměrných komunikací pro cyklisty, město přispěje významným způsobem ke zvýšení kvality bydlení a zároveň se zvýší životní úroveň svých obyvatelů.