

	objednatel :	Město Dobříš	zak. číslo	09-40
	zhotovitel :	EDIP s.r.o., Liberec	datum	prosinec 2009
	zpracoval :	Ing. Vladislav Rozsypal	formát	
	kreslil :	Ing. Vladislav Rozsypal	měřítko	
	akce :			paré :
8.března 20/12 460 05 Liberec 5 tel.: 485 106 205 edip@edip.cz www.edip.cz	DOBŘÍŠ ÚZEMNÍ STUDIE CYKLISTICKÉ DOPRAVY A CYKLISTICKÝCH TRAS VE MĚSTĚ A K.Ú. DOBŘÍŠ			

	objednatel :	Město Dobříš	zak. číslo	09-40
	zhotovitel :	EDIP s.r.o., Liberec	datum	prosinec 2009
	zpracoval :	Ing. Vladislav Rozsypal	formát	
	kreslil :	Ing. Vladislav Rozsypal	měřítko	
	akce :			paré :
8.března 20/12 460 05 Liberec 5 tel.: 485 106 205 edip@edip.cz www.edip.cz	DOBŘÍŠ ÚZEMNÍ STUDIE CYKLISTICKÉ DOPRAVY A CYKLISTICKÝCH TRAS VE MĚSTĚ A K.Ú. DOBŘÍŠ			

	objednatel :	Město Dobříš	zak. číslo	09-40
	zhotovitel :	EDIP s.r.o., Liberec	datum	prosinec 2009
	zpracoval :	Ing. Vladislav Rozsypal	formát	
	kreslil :	Ing. Vladislav Rozsypal	měřítko	
	akce :			paré :
8.března 20/12 460 05 Liberec 5 tel.: 485 106 205 edip@edip.cz www.edip.cz	DOBŘÍŠ ÚZEMNÍ STUDIE CYKLISTICKÉ DOPRAVY A CYKLISTICKÝCH TRAS VE MĚSTĚ A K.Ú. DOBŘÍŠ			

	objednatel :	Město Dobříš	zak. číslo	09-40
	zhotovitel :	EDIP s.r.o., Liberec	datum	prosinec 2009
	zpracoval :	Ing. Vladislav Rozsypal	formát	
	kreslil :	Ing. Vladislav Rozsypal	měřítko	
	akce :			paré :
8.března 20/12 460 05 Liberec 5 tel.: 485 106 205 edip@edip.cz www.edip.cz	DOBŘÍŠ ÚZEMNÍ STUDIE CYKLISTICKÉ DOPRAVY A CYKLISTICKÝCH TRAS VE MĚSTĚ A K.Ú. DOBŘÍŠ			

OBSAH:

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE	2
2. ÚVOD	3
3. POUŽITÉ PODKLADY	4
4. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ	4
5. NÁZVOSLOVÍ.....	5
6. VÝVOJ A STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY V DOBŘÍŠI	7
6.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU.....	7
6.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ÚZEMNÍM PLÁNU	8
6.3 ANKETNÍ PRŮZKUM NÁZORŮ OBYVATEL	8
6.4 VÝSLEDKY PRŮZKUMU INTENZIT MOTOROVÉ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	10
7. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	12
8. NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS	13
8.1 ZÁKLADNÍ ZÁSADY NÁVRHU.....	13
8.2 ČLENĚNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS.....	14
8.3 NÁVRH VEDENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS V INTRAVILÁNU MĚSTA	15
8.4 NÁVRH TRAS MIMO ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ MĚSTA A NAPOJENÍ NA REGIONÁLNÍ CYKLISTICKÉ TRASY.....	17
8.5 NÁVRH CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	17
9. NÁVRH STAVEBNÍCH AKCÍ	19
10. DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU	22
11. PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVY	23
PŘÍLOHA A - NĚKTERÉ ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ.....	24
PŘÍLOHA B – FOTODOKUMENTACE STAVU	26

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název zakázky: Dobříš - Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras ve městě a k.ú. Dobříš

Část: Průvodní zpráva

Číslo zakázky: 09-40

Objednatel: Město Dobříš
sídlo: Mírové náměstí 119
263 01 Dobříš
IČO: 242098

Zhotovitel:



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

Zpracovatelé: Ing. Vladislav Rozsypal
Bc. Vladimír Černý
Ing. Ondřej Vohradský
Ing. Lenka Kozáková

Termín dokončení: prosinec 2009

2. ÚVOD

Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras města Dobříše je dokument, jehož cílem je stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jakožto součásti dopravního systému města. Má sloužit jako podklad pro uplatňování požadavků cyklistiky při investiční přípravě a realizaci staveb. Má také zajistit návaznost na regionální cyklistické trasy.

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

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

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

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

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

Cyklistické trasy jsou jen jednou z částí cyklistické infrastruktury. Návrh cyklistických tras proto navrhuje i umístění dalších zařízení, např. cykloturistického „terminálu“, úschovny kol, informačních systémů apod.

3. POUŽITÉ PODKLADY

- [1] Územní plán sídelního útvaru Dobříš – Stará Hut' (aktualizace po změně č. 17, část Dobříš), Ing. Arch. Milan Salaba, 02/2008
- [2] Dobříš, Výsledky anketního průzkumu názoru obyvatel na cyklistickou dopravu, EDIP s.r.o., 11/2009
- [3] Digitální mapový podklad k.ú. Dobříš poskytnutý MÚ Dobříš (Hrdlička spol. s.r.o.), 10/2009
- [4] Dobříš - Plán města a okolí, M 1:10 000, P.F. art, s.r.o., 2006
- [5] Dobříšsko a Novoknínsko (Od Brd k Vltavě), cykloturistická mapa, M 1:80 000, Shocart, 2007
- [6] TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, EDIP s.r.o., 2006
- [7] TP 189 Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích, EDIP s.r.o., 2007
- [8] Dobříšské listy, 10/2009
- [9] Řešení Mírového náměstí a souvisejícího okolí, FAM architekti s.r.o.

4. ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území je vymezeno hranicemi katastrálního území města Dobříše (viz **Příloha 6**).

Řešené území je vymezeno správními hranicemi města Dobříše, které je tvořeno pouze jedním k.ú. Dobříš (viz **Přílohu 6**).

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

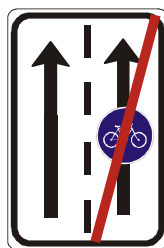
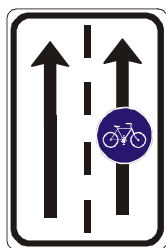
5. NÁZVOSLOVÍ

Cílem této kapitoly je definování nejdůležitějších termínů používaných v Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras. Pro účely Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras mají dále uvedené pojmy následující význam:

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



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



- (6) **Stezka pro cyklisty (cyklistická stezka)** je pozemní komunikace nebo její část určená pouze pro provoz cyklistů, vyznačená dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“ resp. C 8b „Konec stezky pro cyklisty“.



- (7) **Stezka pro chodce a cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců a cyklistů, vyznačená:
 - a) v případě společného pruhu nebo stezky dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ resp. C 9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“ (dále **„se společným provozem“**),



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



- (8) **Stezka pro chodce** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro chodce, vyznačená dopravní značkou č. C 7a „Stezka pro chodce“.
- (9) **Pěší zóna** je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou č. IP 27a "Pěší zóna" a konec značkou č. IP 27b "Konec pěší zóny". Do pěší zóny je povolen vjezd cyklistům pouze v případě, že je ve spodní části značky vyznačen symbol jízdního kola.



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

6. VÝVOJ A STAV CYKLISTICKÉ DOPRAVY V DOBŘÍŠI

6.1 POPIS SOUČASNÉHO STAVU

Dosavadní vývoj

Město Dobříš je tvořeno jedním katastrálním územím, které je rozděleno do několika sídelních jednotek. Hlavní bariérou z pohledu dopravy mezi jednotlivými sídelními jednotkami jsou místní rybníky „Papež“ a „Koryto“. Propojení jižní a severní části města je zajištěno pouze s využitím šířkově omezených hrází rybníků. Po první hrázi prochází ulice Partyzána Svobody a po druhé ulice Pražská, která je zde současně silnicí II/114. Pro obě komunikace na hrázích je charakteristické, že jsou silně využívány motorovou dopravou a cyklista je v daném úseku omezován okolním provozem. Propojení dvou hlavních částí města je dále umožněno pomocí komunikace v ulici Brodecká, která vede do chatové oblasti. Tato komunikace není ale přímým spojením sídelních jednotek.

Popsaný problém je z jednou z hlavních příčin, proč se cyklistická doprava v Dobříši příliš nerozvinula a nereprezentuje tedy významný podíl na celkových dopravních vztazích. Dalším důvodem mohou být stísněné prostory ulic, kudy nelze bezpečně převést cyklisty.

V současném stavu se v řešeném území nacházejí pouze dvě stezky pro cyklisty (viz **Příloha 4**). Vždy se ale jedná o krátké úseky vyznačené dopravní značkou (C 8a stezka pro cyklisty) bez dalších návazností. První stezka se nachází v přidruženém prostoru v ul. plk. B. Petroviče. Umožňuje obousměrný pohyb cyklistů a její délka je cca 300m. V území se nachází od křižovatky s ul. U Slovanky až ke křižovatce s ul. Trnovská. Šířka stezky v uvedeném úseku je cca 2,75m a její niveleta je značně ovlivněna častým napojením okolních objektů. Druhá stezka pro cyklisty se nachází v ul. Part. Svobody. Umožňuje obousměrný pohyb cyklistů a je dlouhá cca 150m. Propojení těchto dvou komunikací je řešeno vedením cyklistů v ul. Trnovská, kde komunikace je zklidněna pomocí značky (B 11 Zákaz vjezdu všech motorových vozidel) s výjimkou dopravní obsluhy.

Poloha města, které se nachází na okraji přírodního parku Brdy – Hřebeny a cca 20 km od vodní přehrady Slapy, je hlavně v letním období vhodná pro pěší a cyklistickou turistiku.

Značené regionální trasy

Městem prochází následující trasa vyznačená cykloturistickým značením Klubu českých turistů (KČT):

308 Vižina – Dobříš – Prostřední Lhota

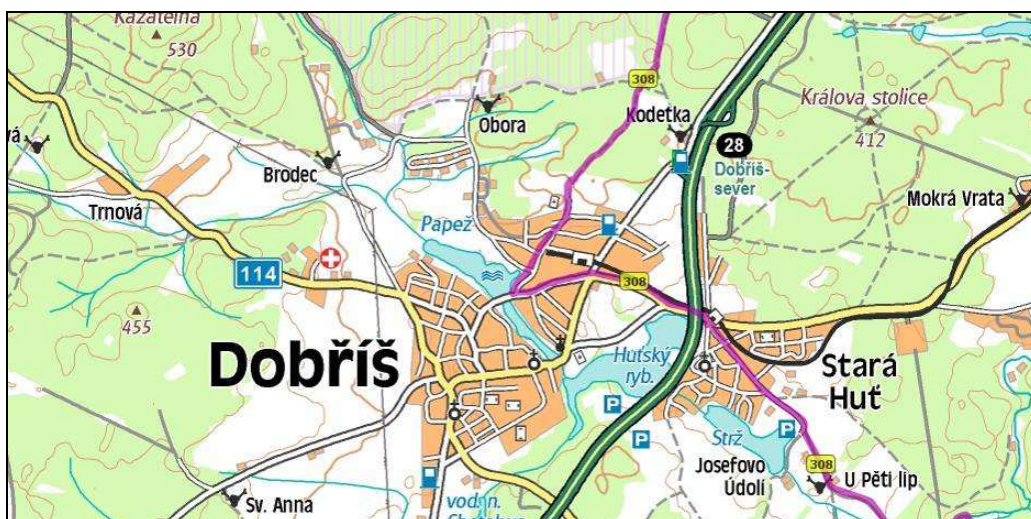
Trasy vedené v okolí města Dobříš:

8129 Hostomice – Kytín - Všenory

8131 Knížecí Studánky – Mníšek pod Brdy - Skalka

Podle zvyklostí KČT jsou některé úseky tras vedeny po stávajících komunikacích i mimo ně celkem bez ohledu na stav dopravní infrastruktury a bezpečnost cyklistů. Nicméně smyslem těchto tras není řešit prioritně cyklistickou dopravu ve městě, nýbrž nabídnout regionální spojení. Cíle studie jsou poněkud jiné.

Obrázek představuje schéma značené regionální trasy na území města Dobříš.



Obrázek č. 1: schéma značené regionální trasy na území města Dobříš (zdroj: <http://mapy.idnes.cz>)

Ostatní cyklistická infrastruktura

Některé obchody, sportovní zařízení, úřady aj. ve městě jsou vybaveny stojany pro kola, kdy ale tato nabídka je v některých místech jen symbolická. Kvalita a vlastní stav stojanů neumožňuje bezpečné ponechání kola. Město Dobříš v současné době reagovalo na špatný stav vybavenosti města stojany pro kola a během zpracování Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras bylo nainstalováno 10 sad bezpečnostních prvků pro odstavení jízdního kola. Instalace těchto prvků zvýšila ve městě počet stání o 50. Jednotlivé sady jsou umístěny do těchto lokalit: Komenského náměstí, před budovu školy, v atriu radnice MěÚ, Mírové náměstí, před Základní uměleckou školu Dobříš, na parkovišti na Větrníku, před Středisko zdraví, spol. s r. o., u kostela Nejsvětější Trojice, před kulturní dům, u autobusové zastávky na Prachandě.

V centrální části města se nachází cca 5 prodejen (opraven) cyklistických kol a příslušenství. Speciální zařízení pro cyklistiku nebo cykloturistiku (např. informační tabule) se ve městě nacházejí zřídka. Možnost úschovy kola neexistuje, a to ani na nádraží.

V rámci regionální dopravy umožňují ČD přepravovat jízdní kolo na trase Praha (Vršovice) – Dobříš.

Připravované záměry

V současné době nejsou projektově připravovány žádné záměry, zahrnující rozvoj cyklistické infrastruktury.

Řešení Mírového náměstí a souvisejícího území v Dobříši

Projekt řeší kompletní revitalizaci zmíněného území. Dochází ke změně poměru ploch silniční dopravy, která v současném stavu dominuje Mírovému náměstí a ploch pro pěší provoz. V projektu vzniká větší volnost pohybu osob a možnosti vzniku pěších zón.

6.2 CYKLISTICKÁ DOPRAVA V ÚZEMNÍM PLÁNU

V právě zpracovávaném územním plánu je snaha stabilizovat síť cyklistických tras a cyklostezek nejenom na území města, ale také v příměstské krajině. Územní plán zahrnuje doplňování cyklistických tras do blízkých lesů a dle možností propojování městských částí pro lepší kontakt obyvatel města s přírodním a rekreačním okolím. Budování nových cyklistických stezek by se mělo nadále počítat při rekonstrukcích stávajících a při výstavbě nových komunikací.

Velká pozornost je v územním plánu věnována možnosti propojení úseku mezi Dubínskými Kaštánky a Krásným životem. Tento návrh je považován z hlediska urbanistické koncepce za velmi vhodný, pokud by došlo k obnovení historické trasy do části města. Z pohledu cyklistické trasy by došlo k propojení lokality Prachanda s územím bývalé obory a v návaznosti na další obce v regionu. Vznik tohoto úseku by přinesl segregaci cyklistů od motorové dopravy směřující z Dobříše na Starou Huť. Realizace úseku je podmíněna vznikem podchodu nebo lávky pod/nad tělesem rychlostní komunikace.

V konceptu územního plánu města jsou navrženy některé části cyklistických tras. Tyto návrhy respektují stávající stav cyklistických komunikací a také jejich úpravu, návrh vedení nových tras a návrhy s využitím stávajících pozemních komunikací. V konceptu není řešeno přímé rozlišení, zda se bude v daném profilu jednat např. o stezku pro chodce a cyklisty nebo vyhrazený pruh pro cyklisty aj.

Trasy významné pro využití cyklistickou a pěší dopravou, např.:

- ✓ Propojení sídelních oblastí
- ✓ Propojení centra
- ✓ Propojení sportovních a kulturních zařízení
- ✓ Propojení Prachandy a Krásného života

Do Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras nejsou převzaty všechny trasy zanesené v konceptu územního plánu.

6.3 ANKETNÍ PRŮZKUM NÁZORŮ OBYVATEL

Anketní průzkum názorů občanů (cyklistů) na řešení dopravy v Dobříši je součástí průzkumové části Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras, kterou si nechalo město zpracovat. Podrobné výsledky ankety jsou uvedeny v **Příloze 2.1**. Zde uvádíme jen nejdůležitější závěry důležité pro návrh cyklistických tras.

Cílem anketního šetření bylo:

- ✓ získat náměty pro návrh cyklistických tras v Dobříši a okolí;
- ✓ reflexe názorů občanů-cyklistů na cyklistickou dopravu a jejich požadavky a náměty na zlepšení.

Průzkum proběhl metodou vyplňování dotazníků respondenty v listopadu 2009.

Dotazníky byly distribuovány:

- ✓ pomocí webových stránek města Dobříš;
- ✓ umístěním anketních lístků v cykloprodejnách;
- ✓ rozdělením anketních lístků pracovníkům Městského úřadu.

Celkem bylo získáno 173 vyplněných dotazníků. Přehled počtu vyplněných anketních dotazníků podle míst jejich vybrání je v následující tabulce:

Místo sběru	Počet odpovědí
Cykloprodejna	6
Elektronicky	98
Městský úřad	69
Celkem	173

Tabulka 1: Přehledná tabulka umístění sběrných schránek (s příslušným počtem vyplněných dotazníků).

V souladu s cílem ankety jsme při analýze některých odpovědí vyloučili ze souboru respondentů respondenty – „necyklisty“.

Anketa byla dobrovolná – respondenti nemuseli odpovídat na všechny otázky, proto se u jednotlivých otázek liší počet těch, kteří na danou otázku odpověděli. Absolutní i relativní četnosti u jednotlivých otázek jsou vypočítány pouze z relevantních odpovědí, nerelevantní (chybějící a nejednoznačné) odpovědi nebyly do výpočtů zahrnuty.

Data byla vyhodnocena softwarem Excel s nadstavbou „Analýza dat“. Otevřené otázky (volné odpovědi) byly vyhodnoceny manuálně. V případě zájmu jsou doslovné odpovědi k vyžádání u zhotovitele ankety.

Závěry anketního průzkumu

Anketní průzkum názorů občanů (cyklistů) na řešení dopravy v Dobříši splnil účel:

- ✓ byly získány náměty pro návrh cyklistických tras v Dobříši;
- ✓ byly zmapovány názory občanů (cyklistů) na cyklistickou dopravu v Dobříši a jejich požadavky a náměty na zlepšení.

Grafický výstup anketního průzkumu je znázorněn v **Příloze 2.2.**

6.4 VÝSLEDKY PRŮZKUMU INTENZIT MOTOROVÉ A CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Dle dohody s objednavatelem byl proveden dopravní průzkum motorové a cyklistické dopravy na vybraných profilech a křižovatkách města Dobříš. Průzkum byl proveden na základě možnosti získání dotací ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) „pravidla pro poskytování na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2010“.

Ve sledovaných profilech byla měřena intenzita motorové a cyklistické dopravy. Cyklistická doprava je závislá na mnoha faktorech, zejména na počasí, ročním období a na dni v týdnu. Průzkumy probíhaly dne 2. prosince 2009 (středa) a 3. prosince (čtvrtek). Podle TP 189 není vhodné provádět dopravní průzkum v tomto období, ovšem vzhledem k termínu odevzdání studie nebylo možné zvolit vhodnější termín. Samotný průzkum probíhal v různou denní dobu, buď v době ranní anebo odpolední dopravní špičky. Odhad celodenních intenzit byl stanoven přepočtem pomocí přepočítacích koeficientů dle variací intenzit dopravy (podle TP 189).

Poznámka: Během dopravního průzkumu v terénu došlo na rychlostní komunikaci R4 k dopravní nehodě. Po dobu odstraňování následků nehody byla doprava odkloněna přes město Dobříš. Z tohoto důvodu jsou naměřená data ve směru Příbram – Praha ovlivněna. Při stanovení celodenních intenzit dopravy byla tato skutečnost zohledněna (intenzity motorové dopravy byly patřičně poníženy).

Hodnoty zmíněných profilů byly upraveny na základě znalosti dat z „celostátního sčítání dopravy“ (CSD) – jedná se o komunikace sledované při celostátního sčítání dopravy.

Dopravní průzkum byl proveden na těchto profilech:

- 1 křižovatka ul. Rosovická x Čs. Armády (u kulturního domu)
- 2 ul. Boženy Němcové (u dětského hřiště u kina)
- 3 křižovatka ul. Nad Papežem x Rukavičkářská (sídliště Větrník)
- 4 křižovatka ul. Rukavičkářská x U Pivovaru (hráz rybníka Papež)
- 5 křižovatka ul. U Pivovaru x Pražská (Prachanda)
- 6 křižovatka ul. Pražská x U Ovčína (u hřbitova)
- 7 ul. Pražská (před Střediskem zdraví)
- 8 křižovatka ul. Příbramská x V Lipkách (bývalé ČSAD)
- 9 křižovatka ul. plk. B. Petroviče x Čs. Armády (nad hasičskou stanicí)
- 10 křižovatka ul. plk. B. Petroviče x Příbramská (světelně řízená křižovatka)

V následující tabulce (tabulka 2) jsou uvedeny naměřené a přepočtené intenzity motorové dopravy a cyklistů na profilech komunikací v Dobříši.

Tučně jsou vyznačeny hodnoty představující odhad celodenní intenzity dopravy.

Vysvětlivky zkratk:

- I_{sh} naměřená intenzita dopravního proudu v terénu
- RPDÍ roční průměrná denní intenzita motorových vozidel
- I_d denní intenzita cyklistické dopravy dne průzkumu

Z naměřených hodnot je patrné, že v určitých profilech i přes nevhodné období pro dopravní průzkum je intenzita cyklistické dopravy nezanedbatelná. Nulová intenzita cyklistické dopravy v profilu č. 6 může být zapříčiněna chladným počasím v ranních hodinách, kdy dopravní průzkum probíhal od 7:15 do 8:15.

Křižovatka/profil	místo	Išh [voz/h] - měření	RPDI [voz/den] (odhad)	Išh [cykl/h] - měření	Id [cykl/den] (odhad)
1	ul. Bezručova	174	2 700	5	80
	ul. Rosovická	92	1 200	4	65
	ul. Čs. Armády	322	5 000	4	65
	ul. Rosovická (z Mírového náměstí)	198	3 100	3	50
2	ul. Boženy Němcové	33	400	6	100
3	ul. Rukavičkářská (úsek hráz - ul. Nad Papežem)	259	3 700	5	75
	ul. Rukavičkářská (úsek ul. Na Zlaté stezce - ul. Nad Papežem)	217	3 100	2	30
	ul. Nad Papežem	126	1 800	3	45
4	ul. Part. Svobody	471	6 700	4	60
	ul. U Pivovaru	249	3 500	2	30
	ul. Rukavičkářská	312	4 400	2	30
5	ul. Pražská (úsek hřbitov - Prachanda)	475	7 400	1	20
	ul. Pražská (úsek Prachanda - R4)	630	8 100	2	35
	ul. U Pivovaru	290	3 700	4	65
	směr Stará Huť	225	3 500	7	110
6	ul. Pražská (úsek hřbitov - Prachanda)	364	6 300	0	0
	ul. Pražská (úsek hřbitov - město)	585	10 200	0	0
	ul. U Ovčína	44	600	0	0
	směr Stará Huť	191	2 700	0	0
7	ul. Pražská	554	9 100	12	175
8	ul. Příbramská (úsek ul. V Lipkách - R4)	556	6 400	8	110
	ul. Příbramská (úsek ul. V Lipkách - město)	545	8 400	9	120
	ul. V Lipkách	97	1 500	8	110
	ul. Annenská	58	700	1	15
9	ul. plk. B. Petroviče	252	3 300	1	20
	ul. Na Čihadlech	259	4 100	3	55
	ul. Brodecká	47	600	5	90
	ul. Čs. Armády	200	3 200	6	110
10	ul. Příbramská	500	7 700	5	80
	ul. Pražská	509	7 900	6	95
	ul. plk. B. Petroviče	344	4 400	7	110

Tabulka 2: Přehledná tabulka intenzit motorové dopravy a cyklistů.

Poznámka: Přenásobením nízkého počtu cyklistů naměřených ve špičkové hodině na celodenní intenzity může být zavádějící číslo (i vzhledem k ročnímu období). Interpretace výsledků dopravního průzkumu by měla být velmi „opatrná“, tj. lze konstatovat, že na vybraných profilech (např. Boženy Němcové, Pražská, V Lipkách apod.) přesahuje patrně celodenní intenzita 100 cyklistů.

7. ZDROJE A CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Příloha 3 znázorňuje rozmístění největších zdrojů a cílů dopravy ve městě. Jedná se o následující oblasti:

- centrum města – oblast s převážným počtem obchodů, institucí a úřadů;
- obytné oblasti s rodinnými i bytovými domy a oblasti panelové zástavby – obytná oblast u sportovní haly, Na Kole, Pod Sanatoriem, u rybníku „Koryto“, Na Ligruse, pod průmyslovou zónou „Sever“, obytná oblast a sídliště Větrník, Vlaška;
- průmyslové oblasti s převažující funkcí pracovních příležitostí – v severní a jižní části města, oblast bývalých Rukavičkářských závodů;
- rekreační příležitosti – sportovní areály v Lipkách (fotbalový stadion, zimní stadion, tenisové hřiště, sportovní hala, skatepark, volejbalové hřiště aj.), sportovní areál Vlaška, Zámek Dobříš a francouzská zahrada, anglický park, dětské hřiště u kina, okolní Brdské lesy, hřiště pro děti, aj.;
- další bodové zdroje a cíle cyklistické dopravy jako je např. gymnázium Karla Čapka v Dobříši, základní školy, odborné učiliště, Středisko zdraví;
- nákupní zóny – Penny market, Lidl, potraviny Bedřich aj.;
- autobusové nádraží a zastávky Větrník a železniční stanice, železniční nádraží.

Významnými zdroji jsou také silnice případně cesty směřující z Dobříše do okolí.

Z rozmístění zdrojů a cílů lze odvodit nejdůležitější a nejžádanější směry cyklistické dopravy. Jde jednak o radiální propojení z okrajů města resp. z bytových čtvrtí do centra, dále pak propojení do průmyslových oblastí a sportovních a rekreačních zařízení, a také chatových oblastí v Brodcích.

8. NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS

8.1 ZÁKLADNÍ ZÁSADY NÁVRHU

V současné době je cyklistická doprava využívána více pro cesty z města (rekreační). Vytvořením vhodných podmínek (zejména zřízením bezpečných cyklistických stezek, spojujících významné zdroje a cíle ve městě) by mělo dojít k posílení cyklistické dopravy i na území města.

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

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

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

3. Síť je navržena podle následujících kritérií:
 - a) bezpečnost cyklistů, chodců a automobilové dopravy - především z hlediska silničního provozu, ale i z hlediska kriminality,
 - b) délka trasy, snaha o co nejkratší spojení, minimalizace převýšení,
 - c) reálnost zřízení a předpokládané náklady.

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

4. Při situování cyklistických tras se vychází:
 - a) ze struktury města a jeho komunikační sítě, která je omezena množstvím přírodních i umělých bariér (údolí, železnice, komunikace, areály továren) a terénními podmínkami,
 - b) z předpokladu, že většina běžných uživatelů volí co nejkratší spojení s co nejmenším počtem kolizních bodů (např. křižovatek, kde musí dát přednost v jízdě).

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

Návrh cyklistické dopravy má sloužit k těmto cílům:

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

8.2 ČLENĚNÍ CYKLISTICKÝCH TRAS

Trasy navržené v Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras jsou členěny podle následujících hledisek:

- a) podle druhu cyklistické komunikace;
- b) podle stavební existence trasy;
- c) podle vyznačení tras orientačním značením.

ad a) členění podle druhu cyklistické komunikace

Pro vedení cyklistických tras se využívá následujících typů komunikací:

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

ad b) členění podle stavební existence trasy

- ✓ trasy stavebně existující (v **Příloze 5** značené plnou čarou);
- ✓ trasy stavebně neexistující nebo vyžadující stavební úpravy, realizovatelné jako samostatné akce (v **Příloze 5** značené čárkovanou čarou),
- ✓ trasy stavebně neexistující, jejichž výstavba je závislá na realizaci jiné investiční akce (v **Příloze 5** značené tečkovanou čarou).

8.3 NÁVRH VEDENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS V INTRAVILÁNU MĚSTA

Vedení všech cyklistických tras je patrné z **Přílohy 5** (na území města) a z **Přílohy 6** (region). Návrh je zpracován podle následujících hlavních zásad:

Páteřní trasa od křižovatky Příbramská x V Lipkách do „Severní průmyslové zóny“

- V severojižním směru je navržena páteřní cyklotrasa. Z velké části se jedná o zatížené krajské komunikace II/114 a II/119, na které jsou napojeny přivaděče na rychlostní komunikaci R4. Trasa začíná na okraji jižní části města v ul. Příbramská a je navržena jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a) po pravé straně ve směru na Svaté Pole. Tento úsek končí na křižovatce s ul. V Lipkách, kde je trasa převedena z přidruženého prostoru do hlavního dopravního prostoru jako jízdní pruh pro cyklisty (IP 20a se symbolem dopravní značky C 8a). Daná charakteristika provozu cyklistů je zachována v celé délce ul. Příbramská a pokračuje přes prostor náměstí do ul. Pražská. V prostoru náměstí je komunikace v současném stavu dlážděná a proto by bylo vhodné pro zkvalitnění a zvýšení komfortu cyklistů využít živičného povrchu v jízdních pruzích pro cyklisty. Od křižovatky ul. Pražská x 28. října je trasa ve směru z centra převedena do přidruženého prostoru jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10a). Od ul. Zámecký park přechází trasa pro oba směry do přidruženého prostoru jako stezka pro cyklisty (C 8a), kdy je vedena po levé straně ve směru z centra. Od křižovatky s ul. U Ovčína zůstává trasa v přidruženém prostoru a dochází jen ke změně charakteru stezky jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a). Tento stav je navržen až do severní části města do průmyslové zóny „Sever“.

Radiální trasa propojující sídliště Větrník a prostor náměstí

- Druhá významná trasa je navržena jako radiála ze sídliště Větrník do prostoru náměstí. Trasa začíná v severní části města u židovského hřbitova jako smíšený provoz cyklistů s automobily na méně zatížených obslužných komunikacích. Na tento úsek trasa navazuje vedením cyklistů v ul. Rukavičkářská, kde jsou cyklisty vedeni v jízdním pruhu pro cyklisty (IP 20a se symbolem dopravní značky C 8a) ve směru z centra. Ve směru do centra jsou cyklisté vedeni v jízdním pruhu pro cyklisty od křižovatky s ul. Na Zlaté stezce až ke křižovatce s ul. Nad Papežem, kde jsou převedeni do přidruženého prostoru jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10a). Tento charakter provozu navazuje také na úsek na hrázi mezi rybníky „Papež“ a „Koryto“ a to pro oba směry jízdy cyklistů. V ul. Part. Svobody a plk. B. Petroviče je trasa opět vedena ve směru z centra v hlavním dopravním prostoru jako jízdní pruh pro cyklisty (IP 20a se symbolem dopravní značky C 8a) a ve směru do centra v přidruženém prostoru jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10a).

Propojení páteřní a radiální trasy

- Propojení těchto dvou tras je navrženo v ul. Březová jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a). Propojení také umožňuje ulice U Pivovaru, kde je trasa navržena v přidruženém prostoru ve směru na „Prachandu“ jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10a). Ve směru do centra je navržena stezka pro cyklisty (C 8a) – jízdní pruh. Samotné propojení tras z ul. U pivovaru je řešeno vedením cyklistů po chodníku, kdy v návrhu dochází ke změně charakteru stezky pro chodce na smíšenou stezku pro chodce a cyklisty (C 9a).

Radiální napojení západní části města na prostor náměstí

- Radiální napojení území „Sanatoria“ na centrum města je v západní části města navrženo ulicí Na Čihadlech jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a). Na tento úsek navazuje trasa v ul. plk. B. Petroviče, kde je navrženo prodloužení stávající stezky pro cyklisty až ke křižovatce s ul. Brodecká. Návaznost stávající cyklistické stezky v úseku ke „kotelně“ je navrženo vedením cyklistů v jízdním pruhu pro cyklisty ve směru z centra.

Možnosti vedení cyklistů v pěší zóně dle projektové dokumentace k rekonstrukci Mírového nám.

- Územní studie cyklistické dopravy zahrnuje ve svém návrhu také možnost vedení cyklistů dle projektové dokumentace rekonstrukce Mírového náměstí (resp. Komenského náměstí). Pohyb cyklistů v tomto území je umožněn v Pěší zóně.

Cyklistická trasa v ul. Školní

- Propojení centra města a místních školních zařízení a sportovišť v Lipkách umožňuje vedení cyklistů na Komenského náměstí a dále také stávajícím propojením ul. Pražská a Za poštou, které v současné době slouží chodcům. Tento úsek byl navržen jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a). Na tento úsek navazuje cyklistická trasa v ul. Za poštou, kde jsou cyklisté vedeni v jednosměrné komunikaci, kdy návrh umožňuje vedení cyklistů v protisměru jízdy vozidel. U 1. základní školy je trasa převedena do přidruženého prostoru a je vedena ul. Školní směrem do Lipek. Tento úsek je navržen jako stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C 10a). Návaznost tohoto úseku na páteřní trasu vedenou v ul. Příbramská je navržená trasa v ul. Fričova, kde jsou cyklisti vedeni v jednosměrné komunikaci.

Napojení sídliště Větrník

- Přivedení cyklistů ze sídliště Větrník na páteřní trasu v ul. Rukavičkářská je navrženo jako stezka pro cyklisty (C 8a), kde hlavně v ranních a odpoledních hodinách je v tomto úseku zvýšená intenzita vozidel, kdy dochází k odjezdům (resp. návratům) místních obyvatel do zaměstnání.

Cyklistická trasa do Brodců

- Radiální napojení chatových oblastí v Brodcích z ul. plk. B. Petroviče je pro cyklisty navrženo v úseku od křižovatky s ul. plk. B. Petroviče kolem zástavby jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a). Na tento úsek navazuje stezka pro cyklisty (C 8a) do oblasti Brodců.

Úplný výčet všech stavebních i organizačních úprav na všech trasách je předmětem **kapitoly 9**. Cyklisté budou samozřejmě využívat i dalších komunikací, nevybavených cyklistickým pruhem. Hotová síť podle Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras by však měla na sebe soustředit větší část pohybů cyklistů a sloužit jim pro realizaci většiny cest. V grafické **Příloze 5** modrá barva doplňuje a uzavírá navrženou síť, kdy ale nedochází v těchto místech k žádným úpravám. Tyto úseky by se měly nadále sledovat a při změnách charakteru komunikace by mělo dojít k doplnění cyklistické infrastruktury.

Při zpracování studie cyklistické dopravy a cyklistických tras docházelo ke konzultacím se zpracovateli Územního Plánu města Dobříš. Z těchto konzultací byly převzaty některé návrhy a zapracovány do tohoto dokumentu. Jedná se o úsek po severní hrázy rybníka „Koryto“ a dále o úsek v západní části města, kolem předpokládané trasy silničního obchvatu města.

Navržené trasy nevylučují také pohyb ostatních uživatelů, jako jsou např. in-line bruslaři. Tento pohyb je umožněn za podmínek, které je nutno v dalších stupních projektové dokumentace zohlednit (např.: sklonové a šířkové poměry, poloměry oblouků, aj.).

8.4 NÁVRH TRAS MIMO ZASTAVĚNÉ ÚZEMÍ MĚSTA A NAPOJENÍ NA REGIONÁLNÍ CYKLISTICKÉ TRASY

V Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras je navrženo i vedení tras spojujících město Dobříš s nejvýznamnějšími cíli v okolí, ve všech důležitých směrech. Některé z těchto tras jsou dnes vyznačeny cykloturistickým značením Klubu českých turistů, nicméně trasy navržené v Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras tento systém doplňují a upravují.

směr Stará Huť, Nový Knín

- Nejdůležitější a též nejžádanější regionální směr. Tento úsek je využíván nejenom pro rekreační účely např.: návštěva památníku Karla Čapka ve Strži, ale také ke každodennímu dojíždění na Dobříš. Trasa je navržena v přidruženém prostoru jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a). Navržený úsek je nejkratším spojením Dobříše a Staré Hutě.
- Druhá trasa propojující tyto dvě lokality je navržena v ul. Dubínské Kaštánky a dále ulicí podélně kolem komunikace R4 směrem do Staré Hutě. Realizace tohoto návrhu předpokládá vybudování mimoúrovňového přechodu přes rychlostní komunikaci R4. Vybudováním tohoto přechodu by bylo umožněno vedení cyklistů do dalšího regionálního místa a to na Voznici mimo komunikace pro motorovou dopravu.

směr Brdy – Hřebeny

- Tento směr plní hlavně funkci rekreačního využití. Komunikace v přilehlých lesích umožňují pohyb cyklistů s vyloučenou motorovou dopravou. Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras ve svém návrhu navrhuje cyklisty na tyto komunikace a navrhuje trasy na „Knížecí Studánky“, nebo na „Studený Vrch“ kde se nachází vyhlídková rozhledna. Dále je snaha napojit trasy na trasy značené „KČT“, které procházejí Brdskými lesy. Trasa na rozhlednu je také trasou, která umožňuje napojení města Dobříš na přilehlou oblast v Trnové. Vedení cyklistů přímo po komunikaci z oblasti ze „Sanatorky“ je ovlivněno charakterem komunikace, která je komunikací II. třídy II/114. Bezpečnost provozu je omezena intenzitou dopravy, skladbou dopravního proudu (nákladní doprava), niveletou a směrovým vedením trasy komunikace. Uvedené vlastnosti snižují bezpečnost a atraktivitu jízdy cyklistů po této komunikaci.

směr Rosovice

- Pro tento směr je navržena trasa v ul. Rosovická, kdy je vedena po komunikaci č. III/11417. V daném úseku není navrhována žádná úprava.
- Druhou trasou pro tento směr je vedení v ul. Annenská, která se následně napojuje na předchozí trasu na komunikaci č. III/11417.

směr Svaté pole

- Trasa na okraji města od křižovatky ul. Příbramská x V Lipkách je vedena jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty (C 9a). Dále pak pokračuje po komunikaci III/10226 na Svaté Pole, kde trasa odbočuje na Budínek.

směr Županovice

- Trasa je vedena po stávající komunikaci II/119 ve směru na Budínek, Rybníky, kde se odpojuje na Libici. Z Libice se trasa opět napojuje v Drevníkách na komunikaci II/119 směrem na Županovice.
- Na předchozí trasu se lze také napojit z trasy na Starou Huť kolem památníku Karla Čapka a odtud po polní trasou směrem na Budínek.

8.5 NÁVRH CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Mezi ostatní cyklistickou infrastrukturu řadíme zejména:

- parkoviště pro kola u velkých cílů cyklistické dopravy (továrny, sportoviště, školy atd.),
- stojany pro kola u menších cílů (např. obchody),
- úschovny kol,
- cykloturistické terminály,

- servisy,
- půjčovny jízdních kol.

Parkoviště pro kola

V oblastech větších potenciálních cílů cyklistické dopravy nestačí pouze nainstalovat několik stojanů pro kola, ale mělo by být běžným standardem zřízení kapacitních parkovišť. Mezi takové cíle patří například:

- závody a továrny,
- sportovní a rekreační areály apod.,
- železniční stanice a zastávky,
- zařízení středních, popřípadě i základních škol.

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

Velikost parkoviště pro kola u továren by měla záviset na počtu pracovníků, u nichž se dojíždění na kole předpokládá. Ze zkušeností z jiných měst je možné odvodit, že by měla být dostatečná kapacita odpovídající 15% počtu zaměstnanců ve směně.

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

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

Stojany pro kola

Stojany pro kola by měly být standardním vybavením všech obchodů, úřadů, institucí, škol a dalších cílů dopravy, u kterých není nutné zřizovat přímo parkoviště pro kola.

Úschovny kol

Pod tímto termínem se rozumí zařízení vhodné zejména pro cykloturisty, kteří navštíví město a mají zájem zde strávit určitý čas, aniž by se museli během své návštěvy starat o své kolo. V takovémto případě by měla být možnost za poplatek kolo uschovat na dobu v řádu několika hodin, případně i dní.

1. Nádraží ČD (stanice Dobříš) – nejlogičtější a očekávané místo pro úschovnu kol, je však nutné zajistit provoz úschovny s vhodnou provozní dobou. Nevýhodou této varianty zřízení úschovny na nádraží ČD, je nutnost rekonstrukce stávající budovy. Další nevýhodou této varianty je její poměrně velká vzdálenost od centra.
2. V centru města bylo by vhodné zřídit ještě jednu úschovnu ve vazbě na cykloturistický terminál.

Cykloturistické terminály

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

1. Centrum – informační centrum na Mírovém náměstí (získání informací)
2. sportovní areál v ul. V Lipkách, v ul. Nad Papežem

Servisy

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

Půjčovny jízdních kol

Půjčovny kol mohou vhodným způsobem doplňovat spektrum služeb poskytovaných návštěvníkům města. Mohou být zřízeny v návaznosti na úschovny, nebo v prodejnách jízdních kol.

9. NÁVRH STAVEBNÍCH AKCÍ

Realizace sítě cyklistických komunikací navržených v Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras bude dlouhodobá záležitost. Akce směřující k vybudování nových úseků cyklistických tras se dají rozdělit do tří skupin.

1. Stavebně je úsek již připravený, ale je nutné změnit organizaci dopravy, tzn. upravit dopravní značení.
2. Úsek je nutné stavebně vybudovat, a to jako samostatnou akci - cílenou investici ve prospěch cyklistické dopravy.
3. Úsek je nutné stavebně vybudovat, ale to je možné uskutečnit pouze v rámci jiné stavební akce. Většinou je to stavební úprava, rekonstrukce nebo novostavba komunikace.

V následujících tabulkách je uveden přehled všech akcí nutných k naplnění územní studie. Číslo akcí jsou uvedena ve výkresech – **Příloha č. 5**

Komentář ke sloupcům tabulky:

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

ÚZEMÍ INTRAVILÁNU MĚSTA

číslo	název	druh	popis	náklady (mil. Kč)	realizace závislá na jiné akci
1.1	cykl. trasa v ul. Příbramská od křižovatky ul. V Lipkách směrem k R4	S	Novostavba (částečně rekonstrukce) smíšené stezky pro chodce a cyklisty podél komunikace č. 10226 v délce 400 m a šířce 2,0 m	2,5	
1.2	cykl. trasa v ul. Příbramská – úsek mezi ul. V Lipkách a B. Smetany	S	Rozšíření stávající komunikace II/119 v délce 180 m o 0,5 m pro zřízení jízdních pruhů pro cyklisty (vč. celoplošné opravy povrchu, dopravní značení, odvodnění)	2,0	
1.3	cykl. trasa v ul. Příbramská k ul. Fričova	O	vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty v ul. Příbramská v hl. d. prostoru v délce 280m (vč. celoplošné opravy povrchu, dopravní značení, odvodnění)	2,8	
1.4	úsek mezi ul. Fričova a Bezručova	S	Rozšíření stávající komunikace II/119 v délce 50m o 0,8m pro zřízení jízdních pruhů pro cyklisty (vč. celoplošné opravy povrchu, dopravní značení, odvodnění)	0,6	
1.5	cykl. trasa v ul. Příbramská - úsek Mírového náměstí	Z	oprava povrchu vozovky a vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty v délce 550 m	0,3 (12,3)	vyžaduje rekonstrukce povrchu celé komunikace
1.6	cykl. tras v ul. Pražská - úsek u střediska Zdraví	S	oprava povrchu vozovky ve směru k náměstí, rozšíření části chodníku v délce 200 m	0,5	
1.7	úsek od kostela Nejsvětější trojice k hrázi rybníka Koryto	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce 190 m	1,7	
1.8	hráz rybníka Koryto	S	potřeba vybudování náspu nebo lávky pro cyklisty v délce 100 m	6,3	

1.9	cyklostezka v úseku od hráze rybníka Koryto k hřbitovu	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce 90 m	0,8	
1.10	úsek mezi ul. U Ovčína a U Pílského potoka	O	vyznačení stávajícího chodníku jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem, bez stav. úprav	0,1	
1.11	úsek mezi ul. U Ovčína a U Pivovaru	Z	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 320 m	0,1	projekt na vybudování stezky pro chodce, bez provozu cyklistů
1.12	stezka pro chodce a cyklisty Prachanda - ul. Březová	S	rozšíření stávajícího chodníku o 1m pro vznik stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 450 m	2,5	nutná rekonstrukce chodníku
1.13	stezka pro chodce a cyklisty ul. Březová - bus zastávka "průmyslová zóna"	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 330 m	2,1	
2.1	cyklistická trasa v ul. Rukavičkářská v úseku nad ul. Na Zlaté stezce	S	rozšíření komunikace o 1,25 m, pro vznik jízdního pruhu pro cyklisty ve směru stoupání v délce 140 m	0,5	
2.2	úsek mezi ul. Na Zlaté stezce - Nad Papežem	O	vyznačení jízdních pruhů pro cyklisty v ul. Rukavičkářská v hl. d. prostoru v délce 300 m (vč. celoplošné opravy povrchu, dopravní značení, odvodnění)	2,8	
2.3	úsek mezi ul. Nad Papežem - U Pivovaru	S	rozšíření stávajícího chodníku při břehu rybníka Papeže o 1,25 m a vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty v hl. d. prostoru směrem na Větrník v délce 350 m	1,1	
2.4	hráz rybníku Papež	Z	rozšíření vozovky stávající hráze o 2,5 m v délce 150 m	18,8	kdy ve výhledu bude muset dojít k rekonstrukce mostní konstrukce
2.5	vedení cyklistů v ul. Part. Svobody v úseku od hráze k ul. Hájkova	S	vybudování stezky pro cyklisty ve směru do města a rozšíření vozovky o 1,5 m pro jízdní pruh pro cyklisty v délce 120 m	0,6	
2.6	stávající cyklostezka v ul. Part. Svobody	S	úprava stávající stezky pro cyklisty a vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty v hl. d. prostoru v délce 120 m	0,4	
2.7	úsek od kotelny - ke stávající cyklostezce	S	vybudování stezky pro cyklisty ve směru do města a rozšíření vozovky o jízdní pruh pro cyklisty v délce 100 m	0,5	
2.8	cykl. trasa v ul. plk. B. Petroviče - úsek od kotelny na náměstí	S	vyznačení jízdního pruhu pro cyklisty v hl. d. prostoru a vybudování stezky pro cyklisty ve směru do města v délce 220 m	0,7	
3.1	cykl. trasa z Prachandy do Staré Hutě	Z	vybudování smíšené stezky pro chodce a cyklisty o šířce 3 m a délce 1050 m	7,9	výhledová studie stezky pro chodce, kde by měli být začleněni i cyklisté
3.2	cykl. trasa v ul. U Pivovaru	S	vybudování stezky pro cyklisty po obou stranách komunikace v délce 460 m	4,0	
3.3	úsek před bývalým pivovarem	S	rozšíření stávajícího chodníku pro možnost smíšeného provozu chodců a cyklistů v délce 60 m	0,2	
3.4	propojení za bývalým pivovarem	O	doplnění úseku značkami pro smíšený provoz chodců a cyklistů	0,1	
4.1	cykl. trasa v ul. Na Čihadlech	S	rozšíření stávajícího chodníku pro možnost smíšeného provozu chodců a cyklistů v délce 850 m	2,7	
4.2	cykl. trasa v ul. plk. B. Petroviče	S	vybudování stezky pro cyklisty po levé straně do města v délce 210 m	1,3	
4.3	úsek od kotelny - ke stávající cyklostezce v ul. plk. B. Petroviče	S	rozšíření komunikace o 0,6 m tak, aby bylo umožněno vedení cyklistů v jízdním pruhu pro cyklisty, délka úseku 110 m	0,2	
5.1	cykl. trasa v ul. Brodecká	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 280 m	2,1	
5.2	cyklistická stezka do Brodců	Z	vybudování smíšené stezky pro chodce a cyklisty v délce 750 m	4,7	v rámci rekonstrukce vozovky a zasítnění Brodců

5.3	cykl. trasa po břehu rybníka Papež	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 1400 m	12,6	
6.1	cykl. trasa podél komunikace II/119	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 130 m	1,0	
6.2	cykl. Trasa v ul. V Lipkách	O	vyznačení úseku dopravním značením, bez stav. úprav	0,1	
6.3	cykl. trasa podél kulturního domu	Z	vedení cyklistů v navrhované pěší zóně, vyznačení úseku dopravním značením	0,0	závislost na projektové dokumentaci rekonstrukce Mírového náměstí
6.4	cykl. trasa na Komenského náměstí	Z	vedení cyklistů v navrhované pěší zóně, vyznačení úseku dopravním značením	0,0	závislost na projektové dokumentaci rekonstrukce Mírového náměstí
6.5	cykl. trasa podél radnice města Dobříš	Z	vedení cyklistů v navrhované pěší zóně, vyznačení úseku dopravním značením	0,0	závislost na projektové dokumentaci rekonstrukce Mírového náměstí
6.6	cykl. Trasa v ul. B. Němcové	Z	vedení cyklistů společně s chodci po stezce se smíšeným provozem chodců a cyklistů	0,1	vedení cyklistů společně s chodci po stezce se smíšeným provozem chodců a cyklistů
6.7	cykl. trasa kolem dětského hřiště u kina	O	rozšíření a vyznačení úseku dopravním značením, bez stav. úprav	1,5	
6.8	cykl. trasa v ul. Březová	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 450 m	3,4	
6.9	cyklistická stezka v ul. Nad Papežem	S	vybudování stezky pro cyklisty v délce 240 m	1,5	
6.10	propojení trasy vedoucí podél břehu rybníka Papež	S	vybudování stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v délce 95 m	0,7	
6.11	cykl. trasa napojení Staré Hutě na náměstí	Z	vybudování smíšené stezky pro chodce a cyklisty o šířce 3 m a délce 800 m	6,0	výhledová studie stezky pro chodce, kde by měli být začlenění i cyklisté
6.12	cykl. trasa v ul. Dlouhá	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikace, bez stavebních úprav	0,1	
7.1	propojení ul. Pražská - Za poštou	O	vyznačení úseku dopravním značením, bez stav. úprav	0,1	
7.2	cykl. trasa v ul. Za poštou	Z	rozšíření vozovky o 1 m pro možnost vedení cyklistů v protisměru komunikace v délce 180 m	0,5 (5,0)	nutno provést rekonstrukci ulice
7.3	cykl. trasa před 1. ZŠ	Z	vedení cyklistů společně s chodci po stezce se smíšeným provozem chodců a cyklistů	0,2	
7.4	cykl. trasa v ul. Školní	S	rozšíření stávajícího chodníku 2 m v délce 260 m pro vznik stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem	1,3	
7.5	cykl. trasa před sportovní halou	O	vyznačení úseku dopravním značením, včetně stavební úpravy (stálá šířka)	3,2	
7.6	vedení cyklistů v ul. Fričova	O	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikace, bez stavebních úprav	0,1	
7.7	cykl. trasa v ul. Fričova (kolem mateřské školy)	Z	legalizace provozu cyklistů v protisměru komunikace, kompletní rekonstrukce	3,0	
Celkem				106,3	

Celkový součet odhadovaných nákladů na investice a ostatní úpravy cyklistických tras v intravilánu města činí bezmála 107 mil. Kč. V uvedené částce nejsou započítány náklady na projektovou přípravu, inženýrskou činnost a případné výkupy pozemků. U části staveb se předpokládá realizace v rámci jiných investic do komunikační sítě města.

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

10. DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU

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

1. V první řadě zřídit úseky cyklistických tras, které nevyžadují stavební úpravy, ale pouze změny organizace dopravy. Jedná se především o zpřístupnění některých jednosměrných komunikací pro cyklistickou dopravu obousměrně pomocí dopravního značení – ul. Fričova, Dlouhá.
2. Pokusit se realizovat větší ucelené úseky cyklistických tras, které budou cíleně postaveny jako samostatné investice a výrazně zlepšit podmínky pro provoz cyklistů. Může se jednat např. o cyklistické trasy v hlavním dopravním prostoru, kdy dochází k přerozdělení šířkového uspořádání komunikace (ul. Příbramská, Rukavičkářská). Dále stanovení důležitých (prioritních) úseků např. páteční trasa od křižovatky Příbramská x V Lipkách do „Severní průmyslové zóny“, radiální trasa propojující sídliště Větrník a prostor náměstí.
3. Využít plánovaných rekonstrukcí komunikací a ploch k výstavbě cyklistické infrastruktury bez ohledu na to, zda hotový úsek má v tu chvíli návaznost nebo nemá. Po určité době již bude hotových úseků cyklistických tras dostatečný počet, aby mohlo dojít k jejich postupnému propojování do ucelené sítě. Vhodnou příležitostí může být např. výstavba chodníku podél komunikace II/114 na Prachandu.
4. V návaznosti na vývoj územního plánu, změny návrhu komunikačního systému, realizaci jednotlivých úseků i eventuální změny v přístupu k navrhování cyklistických tras je vhodné Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras aktualizovat každých 3-5 let.
5. Konkrétní typ cyklistické komunikace navržený v Územní studii cyklistické dopravy a cyklistických tras se při zpracování projektu může změnit na základě detailnějšího posouzení a porovnání více možností (např. náhrada společné stezky pro chodce a cyklisty stezkou oddělenou).
6. Bylo by vhodné najít způsob, jakým město podpoří zřizování doprovodné cyklistické infrastruktury (nulový nájem na pozemek pod stojany pro kola, umístění úschovny kol a zřízení cykloturistického terminálu v centru atd.).
7. Pro realizaci nákladných cyklistických staveb mimo zastavěné území města (např. rekonstrukce polních cest apod.) je nutné sledovat možnosti dotačních titulů na obnovu venkova a krajiny nebo prostředky plynoucí z komplexních pozemkových úprav. Pro úpravy ve městě i mimo město je možné ucházet se o dotace ze státního fondu dopravní infrastruktury.

Poznámka: Po schválení územní studie cyklistické dopravy doporučujeme zpracovat navazující dokument - plán výstavby. Zde bude stanoven harmonogram přípravy a výstavby jednotlivých úseků, při zohlednění jejich důležitosti pro cyklistickou dopravu i z hlediska návaznosti na ostatní úseky, možnosti výstavby (zábory cizích pozemků, závislost na jiné stavbě) a možnosti rozpočtu města. Na základě tohoto plánu budou jednotlivé investice uplatňovány do plánu projektové přípravy a plánu investic města.

V Liberci, 28.prosince 2009

11. PŘÍLOHY PRŮVODNÍ ZPRÁVY

- A Některé zásady pro navrhování komunikací pro cyklisty
- B Fotodokumentace

PŘÍLOHA A - NĚKTERÉ ZÁSADY PRO NAVRHOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

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

Šířka cyklistického pruhu

- ✓ **Vyhrazený pruh pro cyklisty** (v hlavním dopravním prostoru tj. v úrovni vozovky) se navrhuje v šířce 1,50 m (za určitých podmínek 1,25 m) a v této šířce je započten vodící proužek šířky 0,25 m, oddělující cyklistický pruh od přilehlého jízdního pruhu pro motorovou dopravu, i bezpečnostní odstup u obrubníku.
- ✓ **Pruh pro cyklisty** (v přidruženém prostoru tj. na úrovni chodníku) se navrhuje v šířce 1,00 m, od vozovky je oddělen nejméně bezpečnostním odstupem šířky 0,5 m, lépe dělicím pásem; od chodníku je oddělen rovněž bezpečnostním odstupem šířky 0,5 m, v němž je umístěn hmatný pás.
Pokud je na komunikaci zřízen parkovací pruh, šířka bezpečnostního odstupu se zvyšuje na 0,75 až 1,0 m.
- ✓ **Cyklistický pás obousměrný** se navrhuje v šířce 2,0 m, od vozovky musí být oddělen minimálně bezpečnostním odstupem v šíři 0,50 m.
- ✓ **Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem** se navrhuje v šířkách závislých na intenzitě chodců a cyklistů i na poloze stezky v území. Obvyklé hodnoty se pohybují kolem 2,5 – 3,0 m.

Podélný sklon

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

Poloměry směrových oblouků

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

Řešení cyklistické dopravy v křižovatkách

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

Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras navrhuje v některých úsecích vedení trasy v přidruženém prostoru. Předpokládá se i překonání průsečných a stykových křižovatek stejným způsobem (tedy mimo vozovku) a vyznačením cyklistických přejezdů přes křižované komunikace.

Územní studie cyklistické dopravy a cyklistických tras navrhuje pro bezpečné vedení cyklistů také úpravy některých křižovatek (upravení křižovatky např. v ul. plk. B. Petroviče x Brodecká, ul. Fričova x Příbramská), nebo vybudování okružních křižovatek. Přes malé okružní křižovatky je v zásadě možný dvojitý způsob převedení cyklistů:

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

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

Povrchy cyklistických komunikací

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

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

Požadavky osob s omezenou schopností pohybu a orientace

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

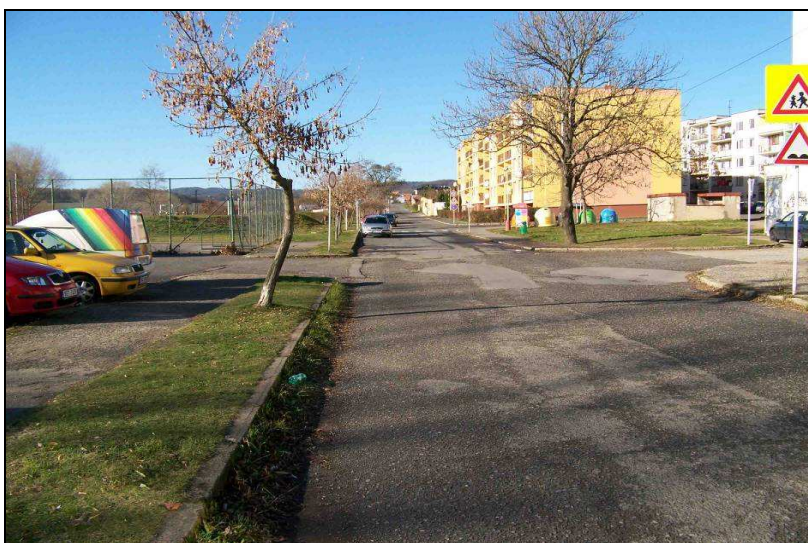
PŘÍLOHA B – FOTODOKUMENTACE STAVU



Obrázek č. 1 – ul. Za poštou



Obrázek č. 2 – ul. Školní



Obrázek č. 3 – ul Nad Papežem



Obrázek č. 4 – ul. U Pivovaru



Obrázek č. 5 – ul. Pražská



Obrázek č. 6 – ul. Příbramská



Obrázek č. 7 – stojan na kola u městské policie Dobříš



Obrázek č. 8 – návod na použití nových bezpečnostních stojanů na kola



Obrázek č. 9 – ukázka cyklistického terminálu (v Krásné Lípě u Rumburka)