



2011

MOTIVACE  
PODMÍNKY  
SYSTÉM  
METODIKA  
OPATŘENÍ  
ETAPIZACE

# JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

STATUTÁRNÍ MĚSTO JIHLAVA



DOPLŇKY

OBJEDNATEL  
STATUTÁRNÍ MĚSTO JIHLAVA  
MASARYKOVO NÁM. 1  
586 28 JIHLAVA

ZPRACOVATEL  
ING. ADOLF JEBAVÝ  
ADOS, ALTERNATIVNÍ DOPRAVNÍ STUDIO, GORKÉHO 9, 602 00 BRNO

ING. JAN JOKL  
ING. JAKUB KUTÍLEK  
ING. LUKÁŠ ČERNÝ  
ING. LENKA ŠRÁMKOVÁ

ODBORNÁ SPOLUPRÁCE  
ING. ARCH. TOMÁŠ CACH  
ING. KVĚTOSLAV SYROVÝ  
TOMÁŠ PROUSEK

2011

# JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

STATUTÁRNÍ MĚSTO JIHLAVA

**ADOS**   
AlternativníDopravníStudio

MOTIVACE

PODMÍNKY

SYSTEM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

DOPLŇKY

DŮVODY PRO ZMĚNU	01
PŘÍKLADY TÁHNOU	02
NEW YORK	02
BERLIN	04
BUDAPEST	07
LUND	08
COPENHAGEN	09
BRNO - MĚSTEM NA KOLE	13

**MOTIVACE**

PODMÍNKY

SYSTÉM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

**JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

DOPLŇKY

## DŮVODY PRO ZMĚNU

Existuje tisíc dobrých důvodů proč chtít být městem otevřeným cyklo dopravě. Ty nejdůležitější z nich jsou však tyto: Cyklo doprava je přístupná všem věkovým i sociálním skupinám. Je šetrná k městskému prostředí, prostorově i z hlediska znečištění. Krom toho je prospěšná zdraví svých uživatelů.

## KVALITA MĚSTSKÉHO PROSTŘEDÍ

Počet aut, která ve městě parkují nebo se jím pohybují, neustále narůstá. S narůstajícím počtem aut se průchodnost města prudce snižuje. Podporou a propagací cyklo dopravy lze do značné míry přesvědčit obyvatele o výhodách nepoužívání auta k dennímu dojíždění. Cyklo doprava ponechá více místa pro život obyvatel města.

Městské prostředí plní řadu funkcí. Kromě dopravní i funkce pobytovou, resp. sociální, obchodně společenskou, hygienickou a estetickou. Pro vytvoření kvalitního městského prostředí je potřeba udržovat všechny tyto funkce v rovnováze.

Klíčovou roli v tomto procesu hraje územní plánování. Nejde jen o to, vymezit plochy bydlení, plochy pro práci a plochy pro rekreaci. Takový přístup vytváří monofunkční zóny a obyvatelům nezbývá, než mezi nimi neustále cestovat tak, aby naplnily svoje základní potřeby. Zvýšené požadavky na mobilitu, které jsou důsledkem rozvoje města podle soudobých zásad, jsou stále více naplňovány individuální automobilovou dopravou. Ulice, náměstí, tyto základní skladebné prvky městského prostoru jsou zaplaveny hlukem, zplodinami a auty samotnými a obyvatelům nezbývá, než se stěhovat za klidem a prostorem pryč z města. Tím se ovšem požadavky na mobilitu jen zvyšují.

Ne všechny druhy dopravy však mají na životní prostředí v našich městech a krajině tak neblahý vliv jako individuální automobilová doprava. Nejpřirozenější způsob dopravy, totiž chůze a hned vzápětí cyklo doprava jsou naopak činnosti, které mají nejen praktický význam přesunu z místa na místo, ale jsou i tzv. místotvorné. Infrastruktura pro chodce a cyklisty je neinvazivní, tj. nepotřebuje tolik místa, je schopna vyhybat se překážkám, tyto neodstraňuje atd. Navíc, uživatelé, tj. chodci, a lidé na kolech, jsou schopni bezprostředně vnímat své okolí, vlastní městské prostředí, včetně detailů. Jedině pomalejší pohyb nebo stav bez pohybu umožňuje plně si uvědomit umělecké dílo, strom, architekturu (ale i výkladní skříň obchodu).

## POTENCIÁL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

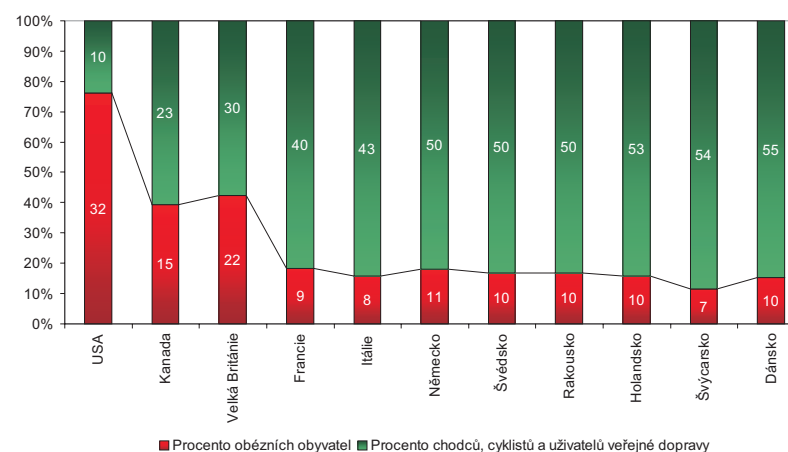
Neustále vzrůstající podíl automobilové dopravy na dělbě dopravní práce má za následek vzrůstající zatížení území města hlukem, exhalacemi a v neposlední řadě parkujícími auty. K omezení negativních účinků je třeba využít potenciálu, který skýtají ostatní druhy dopravy. Možnosti cyklistické a pěší dopravy spočívají v realizaci krátkých cest. Vzhledem k velikosti Jihlavy spadají do této kategorie všechny cesty v rámci města. U většiny těchto cest je možné plnohodnotně nahradit automobil pěší chůzí nebo jízdou na kole. U vzdálenějších cílů cest je nevhodnější alternativou automobilu veřejná doprava. I tady však zůstává poměrně široký prostor pro využití kola. Vytvoření podmínek pro bezpečný a atraktivní pohyb po městě je nezbytnou podmínkou. Ve srovnání s automobilovou, ale i hromadnou dopravou se jedná o méně ekonomicky náročný proces.

Pro kompaktně zastavěnou část města platí, že rychlost dosažení cíle je při použití kola srovnatelná s autem a vyšší než u hromadné dopravy.

## ZDRAVÍ

Město chce být bezpečné, přívětivé a zdravé. Kromě jiného zde musí být spousta příležitostí jak se pohybovat ve veřejném prostoru, procvičit se a zapojit se do sportu či jakéhokoliv pohybu. Toto se dá udělat různými formami, ta nejjednodušší a nejlevnější je učinit město příjemným, bezpečným a rychle průjezdným pro kolo. Při volbě mezi autem a kolem by kolo mělo být rychlejší, pohodlnější a svobodnější. Jakkoliv není jízda na kole bez rizika, lidé kteří jej používají cítí, že výhody zdravějšího a delšího života daleko převažují.

Souvislost mezi použitým dopravním prostředkem a zdravím obyvatel



## KVALITA OVZDUŠÍ

Doprava je stále významnějším zdrojem znečištění vzduchu, emisí CO2, hluku, neustále víří prach. Zpevněné povrchy způsobují lokální záplavy, přehřívání měst atd. Jakkoliv se budou města snažit o omezení negativních vlivů dopravy na klima ve městech, řešení se neobejde bez cyklo dopravy.



Teď je správný čas na změnu. Mnoho mladých lidí je rádo, že přichází krize, protože vidí, že to může vyvolat zásadní změny. Může to vyvolat velký pozitivní otřes, který ovlivní životní styl i životní hodnoty. Mladí lidé jsou dnes chytří. Chytřejší, než si většina starých lidí myslí. Teď cítí, že mají nějakou naději... Gary Fisher (jeden ze zakladatelů trendu horského kola) Mladá fronta Dnes 15. 6 2009

## ZMĚNY V KONCEPCI

Přístup, který byl základním východiskem pro generel cyklistické dopravy v roce 2003, zastaral. Představy o síti cyklostezek se ukázaly nereálné. Soustředění cyklistů na cyklostezky resp. do složitého systému zklidněných obslužných komunikací bez možnosti přímého průjezdu územím se ukázalo jako chybné. Rychlost budování cyklostezek společně s podrobnými průzkumy pohybu cyklistů po městě to potvrdily. Je třeba změnit základní koncept. Pokusit se definovat skutečné potřeby cyklistů. A najít způsob jak tyto potřeby naplnit. Za pomoci existující dopravní infrastruktury a vhodné integrace místo striktního oddělování, s využitím již dnes platné legislativy.

Úlohou návrhové části tohoto generelu je v první řadě přispět k návratu obytné funkce města. Příklady z jiných míst v Evropě i ve světě ukazují cestu, jak pomocí opatření na podporu cyklo dopravy zvrátit negativní tendence, které pozorujeme i v našich městech. Tento generel tedy nelze vnímat jako nástroj prosazování zájmu určité skupiny obyvatel, která používá kolo, ale jako nástroj pro zlepšení životních podmínek ve městě obecně.

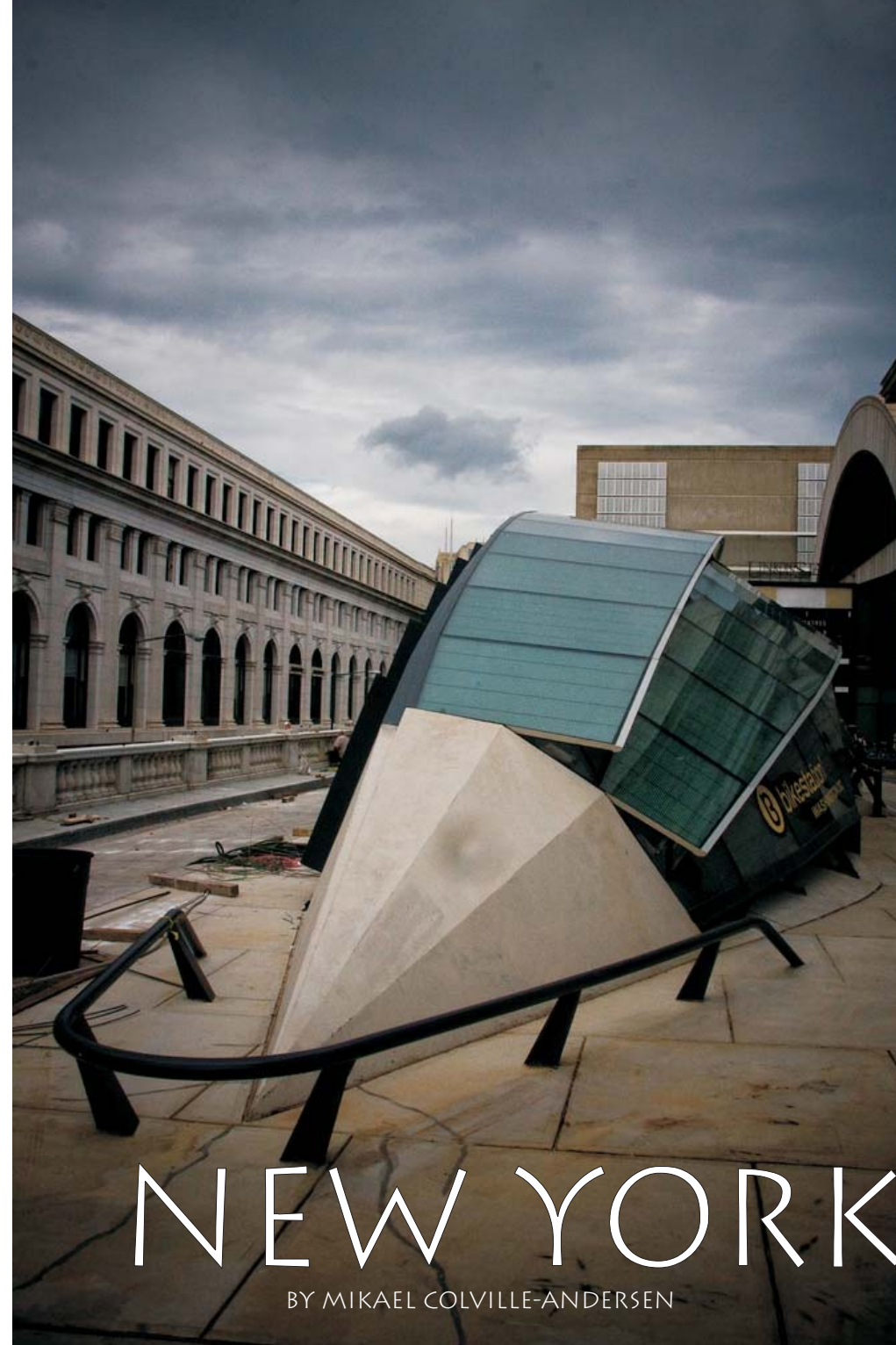
## PŘÍKLADY TÁHNOU

Paříž, Londýn, Berlín. Tokyo, Sydney, NewYork a Bogotá. Všechna tahle velkoměsta se zaměřila na podporu cyklistické dopravy. Ale nejen ta. Českým příkladem za všechny je „Praha cyklistická“. Tedy vesměs města bez cyklistické historie. Ale města, která adoptovala kolo, jako městský dopravní prostředek. Důvodů k tomuto kroku měla mnoho. Počínaje globální finanční krizí, přes změny klimatu až po zvýšení zdraví obyvatel. Ale hlavní důvod souvisí se změnou životního stylu, který přinášejí mladí.

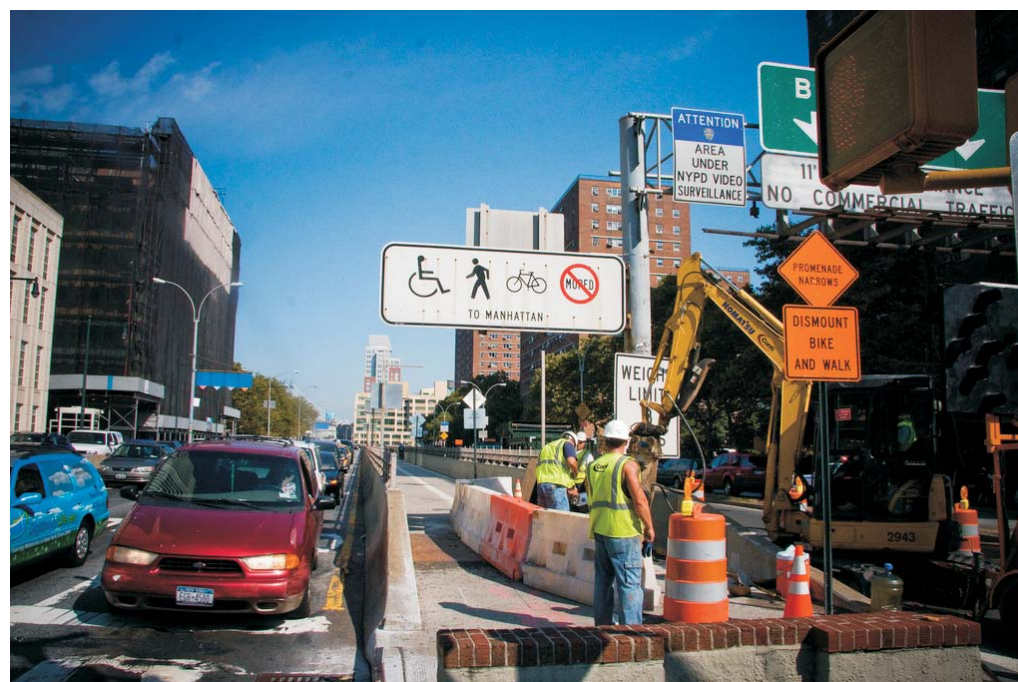
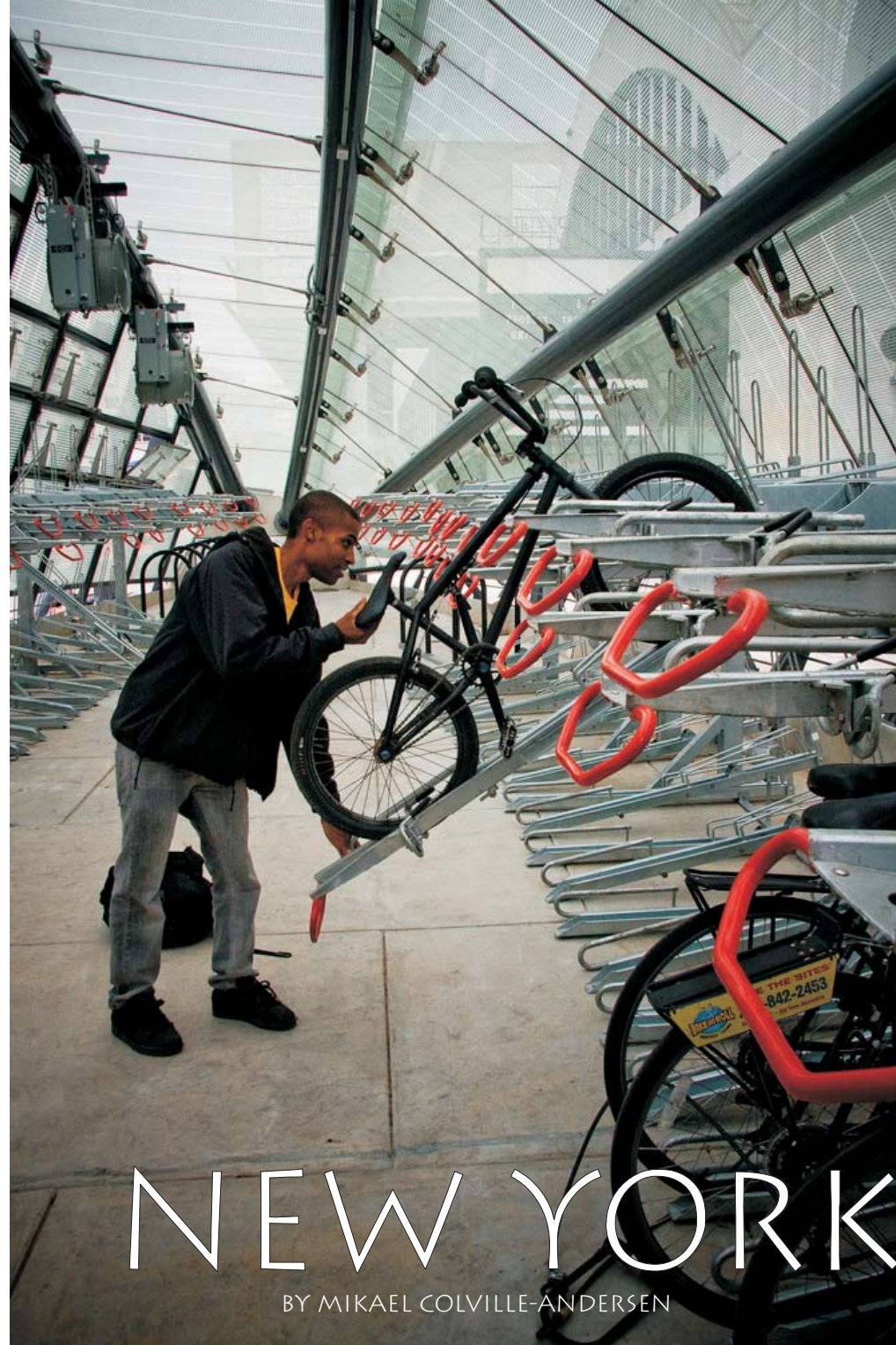
Mikael Colville-Andersen born (January 29th, 1968). Writer/director/Photographer. His debut feature, *Zakka West* (2003), premiered at the Copenhagen International Film Festival. It represents one of the few examples of independent film to come out of Denmark. He has written and directed several short films, including the award-winning short *Breaking Up* in 1999 and founded the first pan-European organisation for screenwriters Euroscreenwriters in 1997. He won the prestigious Prix Italia award at the 57th Prix Italia for Best Website. The Hans Christian Andersen Bicentenary Website was produced for The Danish Broadcasting Corporation (DR) He is most well-known for his bicycle advocacy with the Cycle chic movement based on the Copenhagen Cycle chic streetstyle blog. Called *The Sartorialist on Two Wheels* by *The Guardian* he is Denmark's leading bicycle culture ambassador.



Mikaela jsem poprvé potkal na Česko-dánském semináři "Ve městech na kole a pěšky", konaného letos na jaře v Brně. Toto a následná další setkání s tímto propagátorem cyklistické dopravy poznamenalo celou mou práci natolik, že jsem si dovolil Vám přiblížit některá z míst, kde lidé používají kolo jako běžnou součást svého života, očima Mikaelovým... tedy nejenom ... Adolf Jebavý.



# PŘÍKLADY TÁHNOU

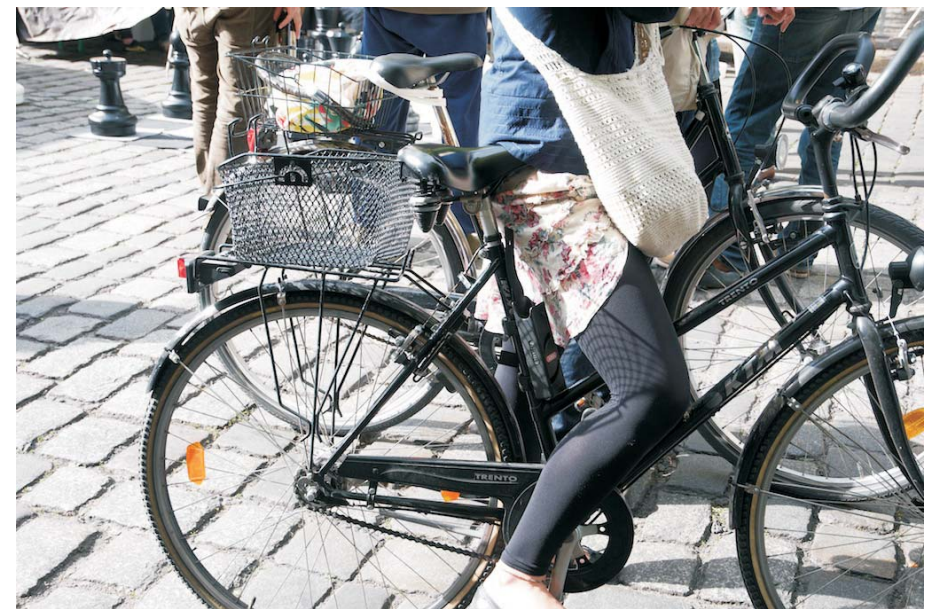


# PŘÍKLADY TÁHNOU















# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY



# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY





# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY



# COPENHAGEN

BY ADOLF JEBAVY

# BRNO – MĚSTEM NA KOLE

## Když se řekne „veřejný prostor“ ...

- jedná se o sdílený prostor, který mohou využívat všichni obyvatelé a návštěvníci Brna

- v současné době tvoří většinu tohoto prostoru plochy určené pro povrchovou dopravu

- NEZAPOMEŇTE, že...

Nezáleží na tom, jak veřejný prostor zrovna užíváte, zda se v něm pohybujete jako chodec, cestující veřejnou dopravou, motorista, cyklista, bruslař, či někdo jiný – vždy zůstaňte ohleduplnými a tolerantními lidmi, kteří se vzájemně respektují a umějí spolu dobře vycházet, tedy sdílet společný prostor.



## „NENÍ CYKLISTA JAKO CYKLISTA“

Dovednosti lidí jedoucích na kolech jsou velmi odlišné v závislosti na jejich věku, zkušenostech, vybavení jejich kola apod. Z toho důvodu nejsou stejné ani jejich požadavky na bezpečný pohyb ve městě i mimo něj. Také obslužná infrastruktura proto musí nutně počítat s tím, že její uživatelé jsou velmi rozmanití.

### S čím je třeba počítat, když na kolo sedne...

- **cyklista „začátečník“, senior, menší dítě, osoba se zdravotním omezením:**

- spíše pomalá jízda (zpravidla do 15 km/h)
- doprava převážně na krátké vzdálenosti
- je třeba dávat větší pozor na jejich pohybovou nepředvídatelnost

- **Lidé pravidelně dojíždějící do práce a do školy:**

- jsou zpravidla zvyklí na jízdu v prostoru společném s motorovou dopravou
- rychlejší jízda (15–30 km/h)
- doprava na středně dlouhé vzdálenosti

- **Závodní a sportovně-rekreační cyklisté:**

- rychlá jízda (nad 30 km/h)
- delší vzdálenosti bez zátěže (bez zavazadel)

- **Cykloturisté:**

- různá rychlost (15–30 km/h)
- doprava na střední a dlouhé vzdálenosti, se zavazadly

- **Rekreační „víkendoví“ cyklisté (cesta je cílem):**

- rychlost zpravidla do 25 km/h
- doprava na různé vzdálenosti, zpravidla bez zátěže

### Co si přeje cyklista ve městě i mimo něj:

- rekreační cyklista: chce jet nejlépe zcela separován od provozu motorových vozidel, cestovní rychlost pro něj nemá zásadní význam

- dopravní cyklista: chce mít co nejlepší časovou dostupnost, být všude rychle, pohyb ve stejném prostoru s motory pro něj často není překážkou

### Jak se lidé na kolech pohybují:

- lidé se na jízdním kole mohou pohybovat pomalu, tedy obdobně rychle jako chodci, ale také velmi rychle, kupř. jako moped

- cyklista přizpůsobuje jízdu také účelu své cesty – vykonává-li dopravní cestu, rekreační projížďku, anebo kombinaci obojího

- infrastrukturu pro průjezd územím si každý cyklista svobodně vybírá sám, podle svého uvážení (vždy však v souladu s platnými dopravními předpisy)

## § Jak se na to dívá legislativa?

Při účasti na provozu na pozemních komunikacích je každý povinen chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu. [ZÁKON 361/200 Sb., § 4, písm. a)]



Doprava a její infrastruktura tvoří neoddelitelnou součást městského života. Infrastruktura ve městě má být navržena tak, aby poskytovala možnost svobodného pohybu všem jeho obyvatelům. Neměla by protežovat vybrané druhy dopravy, a tím vytvářet překážky volného pohybu po městě.

Nicméně všední zkušenost obyvatele velkého města je jiná: ucpané silnice, parkování na chodníku, hluk a zápach. Právě proto je součástí rozvojových strategií soudobých měst snaha posílit cyklistickou dopravu. Vedle rekreační „víkendové“ cyklistiky je kladen větší důraz na podporu městské „každodenní“ cyklistiky. Veřejnosti se tak nabízí nový pohled na kolo. Kolo se zde stává prostředkem rychlého a flexibilního pohybu po městě. A město Brno v tom není výjimkou.

## § Jak se na to dívá legislativa?

„**jízdní kolo je vozidlo**“: vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj [ZÁKON 361/2000 Sb., § 2, písm. f)]

„**cyklista je řidič**“: řidič je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj; řidičem je i jezdec na zvířeti [ZÁKON 361/200 Sb., § 2, písm. d)]





# SPOLEČNÝ PROVOZ CYKLISTŮ A MOTORISTŮ



## PRŮBĚŽNÁ JÍZDA

### pro cyklistu:

- Jezdíte vždy na pravé straně vozovky. Nezapomínejte udržovat dostatečný bezpečnostní odstup od okraje vozovky. Velikost bezpečnostního odstupů vždy přizpůsobujte s ohledem na vaši rychlost, aktuální dopravní situaci, povrch vozovky a další okolnosti (parkující auta apod).
- Počítejte s tím, že motoristé vás budou předjíždět zleva. Při své jízdě se tedy chovejte pokud možno předvídatelně.
- Bude-li některý úsek vozovky zúžen (např. mezi dvěma obrubami podél tramvajového ostrůvku), jeďte raději uprostřed jízdního pruhu, aby se vás řidič nesnažil předjet.
- Pojedete-li po komunikaci s tramvajovou tratí, jejíž kolejnice povedou velmi blízko okraji vozovky, jeďte raději uprostřed mezi kolejnicemi.
- Při pohybu v jednom jízdním pruhu společně s motoristy jezdíte tak, abyste nikoho neohrozili a zároveň nezpomalovali provoz. Někdy se také vyplatí být vstřícný a pustit motoristu před sebe, než se stresovat jízdou s autem těsně za zády.

### pro motoristu:

- O předjíždění cyklistů jste povinni informovat řidiče jedoucího za vámi znamením o změně směru jízdy. Cyklistu míjete ohleduplně a s dostatečným bočním odstupem (bezpečnostní odstup se zvětšuje s rychlostí vaší i cyklisty).
- Pokud jsou šířkové poměry vozovky menší, předjíždějte cyklistu pomaleji. Pokud není bezpečné předjetí cyklisty možné, zpomalte a projíždějte úsekem až za cyklistou (např. mezi dvěma obrubami podél tramvajového ostrůvku).
- Buďte ohleduplní a nesnažte se vynucovat si okamžité uvolnění průjezdu. Vaše dočasné zpomalení nebude mít výrazný časový vliv na dobu vaší jízdy.



příliš uprostřed



SPRÁVNĚ



příliš u kraje

BRNO – MĚSTEM NA KOLE

## JÍZDA V KOLONĚ VOZIDEL

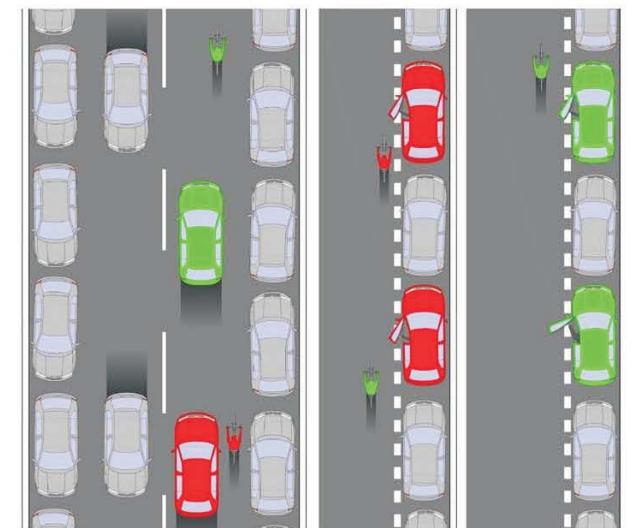
### pro cyklistu:

- Stojící či pomalu jedoucí vozidla můžete předjíždět i zprava. Buďte však opatrní. Musíte totiž počítat s tím, že někteří motoristé mohou náhle vybočit z kolony anebo že jejich spolujezdec může nečekaně otevřít dveře apod.
- Nemá-li vozovka dostatečně širokou krajnici, kterou byste mohli využít k předjíždění aut zprava, zařadte se mezi ostatní vozidla, tj. doprostřed jízdního pruhu.

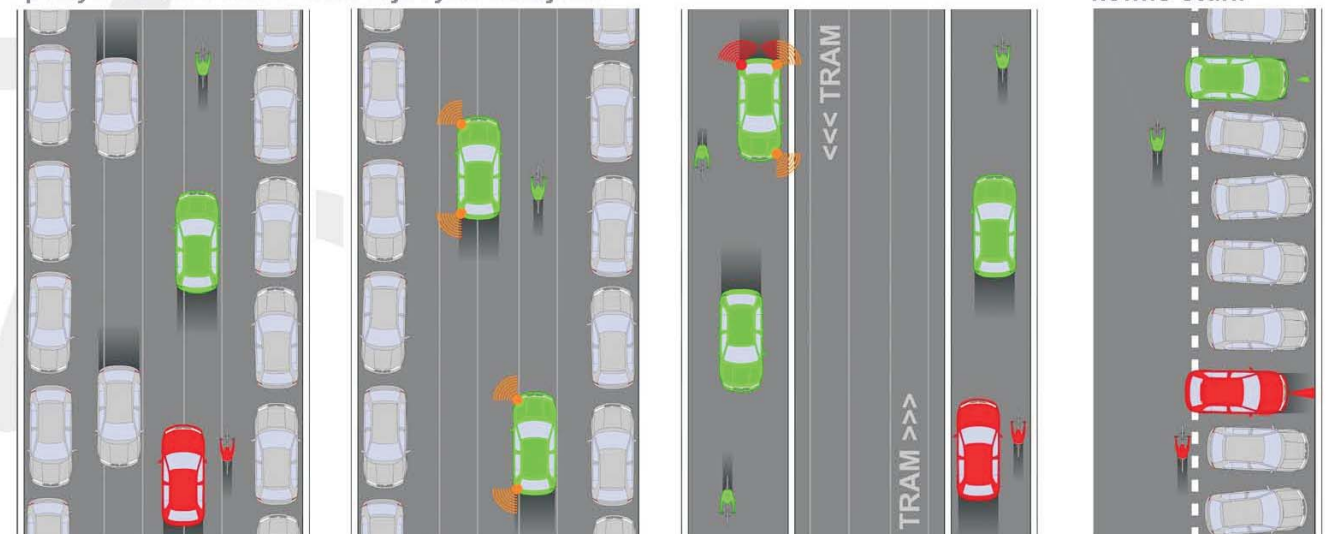
### pro motoristu:

- Pokud stojíte nebo pomalu jedete v koloně vozidel, mohou vás cyklisté předjíždět zprava. Zařadte se tedy v rámci jízdního pruhu tak, abyste jim nebránili v průjezdu. Při rozjíždění či otevírání dveří se chovejte vždy předvídatelně a sledujte dopravní situaci kolem sebe (především ve zpětných zrcátkách).
- Pokud se pohybujete v jedoucí koloně vozidel a jede před vámi cyklista, nesnažte se ho předjíždět, jsou-li vaše rychlosti srovnatelné.

pohyb v rámci jízdního pruhu / podélné stání



pohyb ve vozovce s tramvajovými kolejemi



kolmé stání

BRNO – MĚSTEM NA KOLE

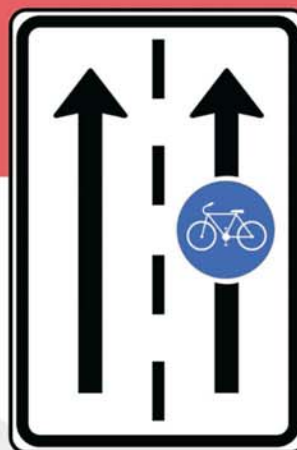
# CYKLOPRUHY



Své jízdní pruhy na silnici dnes mají nejen motorová vozidla, ale také cyklisté. Říká se jim **cyklopruhy** anebo také vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty. **Mají cyklistům zajistit větší bezpečnost.** Pojďme se tedy po nich společně projet!

## Když se řekne „cyklopruh“...

- jedná se o prostor určený především cyklistům
- představuje základní integrační opatření cyklodopravy, které má za cíl zvýšit ochranu cyklistů při průjezdu hlavním dopravním prostorem
- je vždy vyznačen vodorovným i svislým dopravním značením
- jeho minimální šířka je 1m (+ bezpečnostní odstup)
- z důvodu zviditelnění bývá zpravidla červeně podbarven



- **Začátek cyklopruhu** poznáte podle svislé značky IP20a. Pro cyklisty to znamená, že jsou povinni se dále po vozovce pohybovat v tomto vyhrazeném jízdním pruhu.
- **Za křižovatkou** je pokračování cyklopruhu vždy znovu potvrzeno značkou IP20a, v opačném případě je cyklopruh křižovatkou ukončen.
- **Konec cyklopruhu** je označen značkou IP20b (IP20a s červeným přeškrtnutím) či IP19 (v případě začátku řadících pruhů)

BRNO – MĚSTEM NA KOLE

## Jak se mám chovat u začátku cyklopruhu?

### pro cyklistu:

- Do cyklopruhu plynule najedte z hlavního, resp. přidruženého dopravního prostoru, v němž jedete.
- Je nutné dát pozor na to, abyste neohrozili ani neomezili vozidla v přilehlých jízdních pruzích na komunikaci.

### pro motoristu:

- Dále pokračujte v souběžném jízdním pruhu, do cyklopruhu nevjíždějte.
- Pokud bude cyklopruh začínat přeměnou běžného jízdního pruhu na pruh vyhrazený, nezapomeňte se včas zařadit do přilehlého jízdního pruhu.



## Kudy a jak mohu cyklopruhem projíždět?

### pro cyklistu:

- Pohybuje se ve „svém“ vyhrazeném jízdním pruhu pro cyklisty.
- Jedete-li po hlavní komunikaci, máte v křižovatkách stejnou přednost v jízdě jako vedle vás jedoucí motoristé.
- Vyjet z cyklopruhu můžete v případě odbočování, předjíždění jiného cyklisty či při objíždění překážky.
- Ani při jízdě v cyklopruhu nezapomínejte na okolní provoz a chovejte se vždy opatrně a předvídatelně.

### pro motoristu:

- Po cyklopruhu nejezděte ani jím neprojíždějte.
- Vjet do cyklopruhu sice můžete, avšak pouze v odůvodněných případech (např. při odbočování či objíždění překážky).
- Při vjezdu do cyklopruhu nesmíte ohrozit ani omezit jedoucí cyklisty.
- Pokud cyklista odbočuje vlevo, objíždí překážku či předjíždí jiného cyklistu, umožněte mu bezpečné přefázení do vašeho jízdního pruhu.

## § Jak se na to dívá legislativa?

Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užívat. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57 odst. 1)

Je-li vyznačen jízdní pruh dopravní značkou „Vyhrazený jízdní pruh“ (dále jen „vyhrazený jízdní pruh“) pro určitý druh vozidel, platí pro řidiče ostatních vozidel obdobně § 13 odst. 2, a je-li vyhrazený jízdní pruh vyznačen na tramvajovém pásu, též § 21 odst. 7. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 14 odst. 1)

Na tramvajový pás v úrovni vozovky se smí v podélném směru vjet jen při objíždění, předjíždění, odbočování, otáčení, vjíždění na pozemní komunikaci, nebo vyžadují-li to zvláštní okolnosti, například není-li mezi tramvajovým pásem a okrajem vozovky dostatek místa; tramvajový pás zvýšený nad nebo snížený pod úroveň vozovky nebo od vozovky jinak oddělený například obrubníkem se smí přejíždět jen příčně, a to na místě k tomu přizpůsobeném. Při vjíždění na tramvajový pás nesmí řidič ohrozit ani omezit v jízdě tramvaj. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 13 odst. 2)

Přejíždí-li řidič vozidla, pro které je vyhrazen jízdní pruh, z vyhrazeného jízdního pruhu do přilehlého jízdního pruhu, řidič vozidla jedoucí v tomto pruhu mu to musí umožnit snížením rychlosti jízdy, popřípadě i zastavením vozidla. Řidič vozidla ve vyhrazeném jízdním pruhu je povinen dávat znamení o změně směru jízdy a nesmí ohrozit řidiče ostatních vozidel. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 14 odst. 2)

Jede-li vozidlo, pro které je vyhrazen jízdní pruh, ve vyhrazeném jízdním pruhu nebo tramvaj jinou rychlostí než ostatní vozidla jedoucí stejným směrem, nejde o vzájemné předjíždění. (ZÁKON 61/2000 Sb., § 14 odst. 3)



BRNO – MĚSTEM NA KOLE

**Mohu z cyklopruhu odbočit?****pro cyklistu:**

- Pokud je cyklopruh vyznačen pouze přímým směrem, avšak vy chcete **odbočit vlevo**, máte dvě možnosti:
  1. Vyjedete z cyklopruhu a zařadíte se do levého jízdního odbočovacího pruhu. Odbočovat vlevo pak budete společně s motoristy.
  2. Vyjedete napravo od cyklopruhu tak, abyste neohrozili ani neomezili pohyb jedoucích vozidel či dalších cyklistů. Až bude volno, komunikaci přejedete napříč.
- Při odbočování **vpravo** nezapomínejte zejména na chodce.

**pro motoristu:**

- Pokud odbočujete **vlevo**, dejte přednost všem protijedoucím cyklistům i motoristům.
- Pokud odbočujete **vpravo**, dejte přednost souběžně jedoucím cyklistům v cyklopruhu.
- Cyklistovi dejte přednost i v situaci, kdy jej právě dojíždíte. Nesnažte se před něj zbytečně najíždět. Tím, že odbočíte až jako druhí, předejdete možným kolizím.

**§ Jak se na to dívá legislativa?**

*Řidič odbočující vpravo musí dát přednost v jízdě vozidlům jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu, pro něž je tento jízdní pruh vyhrazen. Tam, kde je povolena jízda podél tramvaje vlevo, musí dát přednost v jízdě i tramvaji. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 21)*

**Mohu v cyklopruhu zastavit?****pro cyklistu:**

- V cyklopruhu nesmíte zastavit a stát, pokud to není nezbytně nutné při nepřímém levém odbočení. Výjimkou je to, když sestupujete z jízdního kola mimo vozovku (např. na chodník).
- Mějte i v těchto situacích stále na paměti, že nesmíte ohrozit ani omezit ostatní účastníky provozu.

**pro motoristu:**

- V cyklopruhu nesmíte zastavit a stát, neboť byste tím omezili či ohrozili pohyb a bezpečnost cyklistů.
- Buďte proto ohleduplní a zastavujte na místě určeném pro vás.

**§ Jak se na to dívá legislativa?**

*Řidič nesmí zastavit a stát i) ve vyhrazeném jízdním pruhu (ZÁKON 361/2000 Sb., § 27, odst. 1)*

**Jak se mám chovat u parkovacího stání?****pro cyklistu:**

- Jedete-li podél parkujících vozidel, dávejte pozor zejména na nečekané otevření dveří automobilů. Proto zachovávejte bezpečný odstup od parkujících vozidel (ten bývá v některých případech vyznačen druhou přerušovanou čarou ve vozovce). Jezděte tedy blíže souběžnému jízdnímu pruhu.
- Pokud vidíte, že motorista chce zaparkovat anebo vyjet z parkovacího stání, buďte ohleduplní a umožněte mu to objetím, zpomalením či zastavením.

**pro motoristu:**

- Parkujte vždy co nejbliže k pravému okraji vozovky. Dejte si pozor zejména na to, abyste nezasahovali svým vozidlem do cyklopruhu ani přes čaru ohraničující parkování. Mezi cyklopruhem a parkovacím místem vždy zachovejte bezpečnostní odstup.
- Při otvírání dveří se nejprve ujistěte, zda právě nepříjíždí cyklista. Totéž platí pro vašeho spolujezdce.

**Cyklopruh končí... A co dál?****pro cyklistu:**

- Dále se budete pohybovat po komunikaci společně s motoristy, a to buď v jízdním pruhu, anebo v navazujícím integračním opatření (v piktogramovém koridoru či v bus+cyklopruhu), pokud je na komunikaci vyznačeno.
- Při samotném výjezdu z vyhrazeného jízdního pruhu pokračujte plynule při pravé straně vozovky nebo v řadicím pruhu pro příslušný směr jízdy. Pohybovat se budete souběžně podél ostatních vozidel, v případě stísněných šířkových poměrů pak mezi nimi (není-li stanoveno jinak). V některých případech můžete i vjet do přidruženého prostoru podél komunikace.

**pro motoristu:**

- Při ukončení vyhrazeného jízdního pruhu budou cyklisté pokračovat dále ve vozovce společně s vámi. Cyklistu vyjíždějícího z cyklopruhu nesmíte ohrozit, pohybujte se tedy ohleduplně.
- Pokud na cyklopruh navazují řadicí pruhy, umožněte odbočujícím cyklistům bezpečné přeřazení do příslušného jízdního pruhu.

**§ Jak se na to dívá legislativa?**

*Otevírat dveře nebo boční stěny vozidla, jakož i nastupovat do vozidla nebo vystupovat z něho se smí jen tehdy, není-li tím ohrožena bezpečnost nastupujících nebo vystupujících osob ani jiných účastníků provozu na pozemních komunikacích. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 26 odst. 1)*

**§ Jak se na to dívá legislativa?**

*Přejíždět z jednoho jízdního pruhu do druhého smí řidič jen tehdy, neohrozí-li a neomezí-li řidiče jedoucího v jízdním pruhu, do kterého přejíždí; přitom musí dávat znamení o změně směru jízdy. Při souběžné jízdě umožní řidiči vozidel jedoucích v průběžném pruhu řidičům vozidel do tohoto pruhu přejíždějících z pruhu, který přestal být průběžným, vjet tak, aby se vozidla jedoucí v průběžném pruhu a vozidla do něho přejíždějící mohla řadit střídavě po jednom do jízdního proudu průběžného pruhu. Tam, kde se dva jízdní pruhy sbíhají v jeden, aniž by bylo zřejmé, který z nich je průběžný, nesmí řidič jedoucí v levém jízdním pruhu ohrozit řidiče jedoucího v pravém jízdním pruhu. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 12, odst. 5)*

# PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



**Když se řekne „PIKŤÁK“ ...**

- má se na mysli piktogramový koridor pro cyklisty – integrační opatření cyklodopravy
- naznačuje účastníkům silničního provozu stopu průjezdu cyklistů
- značí se pouze vodorovným značením
- má podobu piktogramu cyklisty a směrového znaku – šipky
- toto dopravní opatření je volně pojízdné a neplynou z něj pro účastníky dopravního provozu žádná práva ani povinnosti

## Kudy a jak mohu projet? pro cyklistu:

- Pohybujte se po piktogramech, které vám usnadňují sdílení prostoru ve společném provozu s ostatními vozidly.
- Pokud se piktogramy souvisle opakují, mohou vás v rámci jízdního pruhu zleva míjet osobní či jednostopá vozidla. Rozměrnější vozidla vás v něm zpravidla předjet nemohou.
- Jestliže byste tedy na delším úseku rozměrnější vozidlo výrazně omezovali, buďte ohleduplní, a pokud je to možné, opatrně a předvídatelně zvolněte a uvolněte mu cestu vybočením vpravo.

## pro řidiče osobního vozidla, motocyklu:

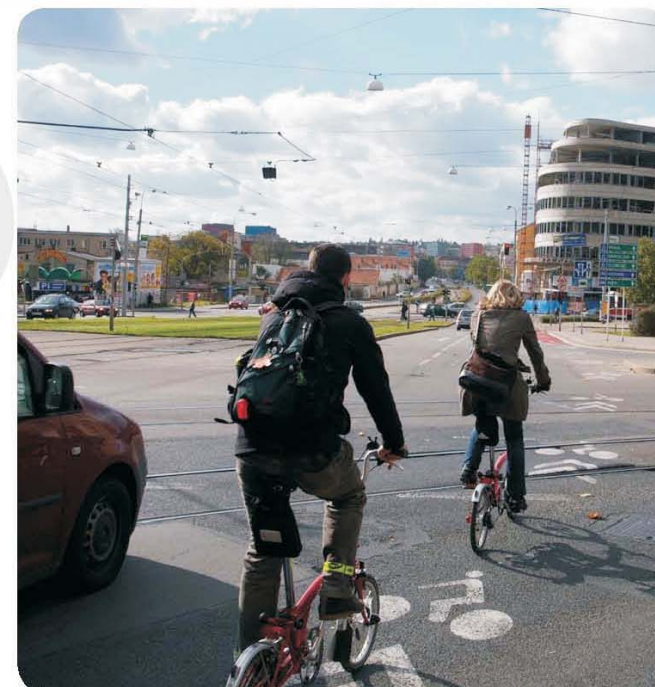
- Piktogramy na vozovce vám ve společném provozu napomáhají předvídat pravděpodobný pohyb cyklistů v daném směru.
- V jízdním pruhu s vyznačeným piktogramovým koridorem se pohybujte nalevo od piktogramů. Podél cyklistů projíždějte vždy ohleduplně a se zvýšenou opatrností, tj. přiměřenou rychlostí a s dostatečným bočním odstupem. Nikdy se nesnažte projet vedle cyklisty, pokud vedle vašeho vozidla nezbývá dostatek místa, ani si tento průjezd nevynucujte.

## pro řidiče nákladního vozidla, autobusu:

- Piktogramy na vozovce vám ve společném provozu napomáhají předvídat pravděpodobný pohyb cyklistů v daném směru.
- V jízdním pruhu se souvisle vyznačeným koridorem pro cyklisty zpravidla musíte piktogramy projíždět (s cyklisty se řadíte za sebou). Nikdy se nesnažte projet vedle cyklisty, pokud vedle vašeho vozidla nezbývá dostatek místa – bezpečně předjetí vám buď cyklista na vhodném místě umožní sám vybočením vpravo, anebo tak učiníte až v dostatečně širokém úseku. V takovém případě podél cyklistů projíždějte vždy ohleduplně a se zvýšenou opatrností, tj. přiměřenou rychlostí a s dostatečným bočním odstupem.

## § Jak se na to dívá legislativa?

„Piktogramový koridor pro cyklisty“ (č. V20), který vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů. [VYHLÁŠKA 247/2010 Sb., § 23, písmeno i)]



## Jak mohu odbočovat?

### pro cyklistu:

- Piktogramový koridor pro cyklisty pouze naznačuje průjezd daným směrem, můžete na něj kdekoliv najet či jej opustit. Nezapomínejte však dávat včas znamení o změně směru jízdy. Odbočujte předvídatelně a ujistěte se, že nikoho za sebou ani před sebou neohrozíte.

### pro motoristu:

- Pro odbočování v místě s piktogramovým koridorem neplatí žádná zvláštní ustanovení. Piktogramy pouze podkreslují předpokládaný pohyb cyklisty v daném směru. Pohybujte se tedy v souladu s všeobecně platnými pravidly společného provozu.

## Mohu v piktogramovém koridoru zastavit?

### pro cyklistu i motoristu:

- Jestliže to není nezbytně nutné, tak v piktogramovém koridoru nezastavujte ani nestůjte. Blokováním piktogramového koridoru zhoršujete podmínky především projíždějícím cyklistům, kteří se musejí zařadit mezi ostatní vozidla.
- Pokud však musíte zastavit, chovejte se při tom opatrně a předvídatelně, abyste ostatní neohrozili.



## Piktogramový koridor končí... A co dál?

### pro cyklistu:

- Pokračujete plynule dále ve stejném jízdním pruhu společně s motoristy bez zvláštních opatření anebo v navazujícím integračním opatření (v cyklopruhu či bus+cyklopruhu).
- V některých případech vám může být umožněn též výjezd mimo vozovku.

### pro motoristu:

- Pokud na koridor nenavazuje jiné integrační opatření (cyklopruh či bus+cyklopruh), počítejte s tím, že cyklista bude i nadále sdílet „váš“ jízdní pruh. Pokud se bude jízdní pruh zužovat, dbejte zvýšené opatrnosti. V takovém případě se totiž musíte pohybovat vždy za cyklistou, případně vybočit vlevo mimo váš jízdní pruh.



BRNO – MĚSTEM NA KOLE



BRNO – MĚSTEM NA KOLE

# PROSTOR PRO CYKLISTY

## „V19“

- jedná se o předsunutou stopčáru s piktogramem pro cyklisty
- řešení, které umožňuje, aby cyklista projel křižovatkou jako první
- cyklista čeká „na zelenou“ ve vyčkávacím boxu před ostatními vozidly
- pro čekajícího motoristu je cyklista dobře viditelný
- cyklista je navíc více chráněn před emisemi a prachovými částicemi z výfuku automobilů



### Kde mám zastavit?

#### pro cyklistu:

- Zastavte přímo ve vyhrazeném prostoru pro cyklisty\*, tj. mezi oběma stopčarami na ploše s piktogramem jízdního kola, která je zpravidla červeně podbarvená.

#### pro motoristu:

- Zastavte před první (tj. hlavní) stopčárou a nezasahujte svým vozidlem do prostoru pro cyklisty. Nezasťavujte u kraje jízdního pruhu, abyste neblokovali možný průjezd cyklistů.

### § Jak se na to dívá legislativa?

\*„Prostor pro cyklisty“ (č. V19), který vyznačuje prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“. [VYHLÁŠKA 30/2001 Sb., § 23, písm. h )]



BRNO – MĚSTEM NA KOLE

### Jak se dostanu do prostoru pro cyklisty?

#### pro cyklistu:

- K tomu, abyste se dostali do vyhrazeného prostoru pro cyklisty, můžete projet zprava podél stojících či pomalu jedoucích vozidel\*\* (pokud však nepřijíždíte ke křižovatce se signálem „Stůj“ jako první).
- Podél vozidel projíždějte se zvýšenou opatrností tak, abyste předešli případné kolizi. Mějte na paměti, že někteří motoristé vás nemusí včas zaregistrovat.

#### pro motoristu:

- Počítejte s tím, že cyklisté budou na jízdních kolech projíždět kolem pravé strany vašeho vozidla. Zařadte se tedy v rámci jízdního pruhu tak, abyste jim nebránili v průjezdu.
- Při rozjíždění, přejíždění mezi jízdními pruhy či otevírání dveří se chovejte vždy předvídatelně a sledujte dopravní situaci kolem sebe.

### Má pro mě prostor pro cyklisty nějaký význam i tehdy, přijíždím-li „na zelenou“?

#### pro cyklistu:

- Prostor pro cyklisty plní svou funkci pouze ve chvíli, kdy v něm zastavíte „na červenou“ a čekáte „na zelenou“. Pokud křižovatkou pouze projíždíte, chovejte se stejně jako na světelné signalizaci bez opatření pro cyklisty.

#### pro motoristu:

- Pokud je prostor pro cyklisty volný (žádný cyklista se zde právě nerozjíždí do křižovatky), nemá pro vás toto místo žádný další význam. Pokud se však na světelné signalizaci rozsvítí žluté světlo „Pozor!“ a jede před vámi cyklista, který již nestihne křižovatkou projet, předpokládejte, že zastaví právě na tomto místě.

### § Jak se na to dívá legislativa?

\*\*Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky\*\*\*, může cyklista jedoucím stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici\*\*\*, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57)

\*\*\*Na pozemní komunikaci se jezdí vpravo, a pokud tomu nebrání zvláštní okolnosti, při pravém okraji vozovky, pokud není stanoveno jinak. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 11 odst.1)



BRNO – MĚSTEM NA KOLE

# CYKLOOBOUSMĚRKY

## Jak se mohu v obousměrce pohybovat?

### pro cyklistu:

- Pokud projíždíte ve směru shodném s ostatními vozidly, pohybujte se společně s nimi v pravé části vozovky.
- Pokud jedete ve směru opačném než ostatní vozidla, využijte vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty.
- Ne všichni motoristé a chodci mají tuto relativně novou úpravu provozu zažitou, buďte proto ve své jízdě opatrní a ohleduplní.

### pro motoristu:

- Pohybujte se přiměřenou rychlostí napravo od protisměrného vyhrazeného jízdního pruhu a nezajíždějte do něj (jedinou výjimkou je, když objíždíte překážku, odbočujete nebo parkujete).
- Nezapomínejte, že ve vyhrazeném jízdním pruhu nesmíte, z důvodu zajištění bezpečnosti pohybu cyklistů, zastavit ani stát.



## Když se řekne „cykloobousměrka“...

- jedná se o komunikaci s obousměrným provozem cyklistů
- motorová vozidla zde mají umožněn pouze jednosměrný průjezd
- ke zviditelnění protisměrného pohybu cyklistů na ní bývá červeně podbarvený pruh
- pruh je zpravidla doplněn směrovými šipkami a piktogramy jízdního kola
- představuje opatření usilující o zajištění volnějšího pohybu cyklistů ve městě

## Na co si mám dát při jízdě v cykloobousměrce pozor?

### pro cyklistu:

- Se zvýšenou opatrností se pohybujte zejména v oblasti křižovatek, jedete-li ve směru opačném než motorová vozidla. Někteří motoristé totiž nemusí dostatečně včas předjímat trasu vašeho možného příjezdu a výjezdu.

### pro motoristu:

- V oblasti křižovatek se cyklisté mohou pohybovat i v jiných směrech než vy. Nezapomínejte na jednosměrnost vyhrazeného pruhu – cyklisté jedoucí ve vašem směru s vámi sdílejí společný jízdní pruh.

### pro chodce:

- Před vstupem do vozovky se rozhlédněte na obě strany. Na přechodu pro chodce máte sice přednost, nicméně nesmíte při tom ohrozit cyklistu.



BRNO – MĚSTEM NA KOLE



Ulice „s dvěma tvářemi“ – taková je cykloobousměrka. Pro cyklisty obousměrná, pro motoristy však jednosměrná.

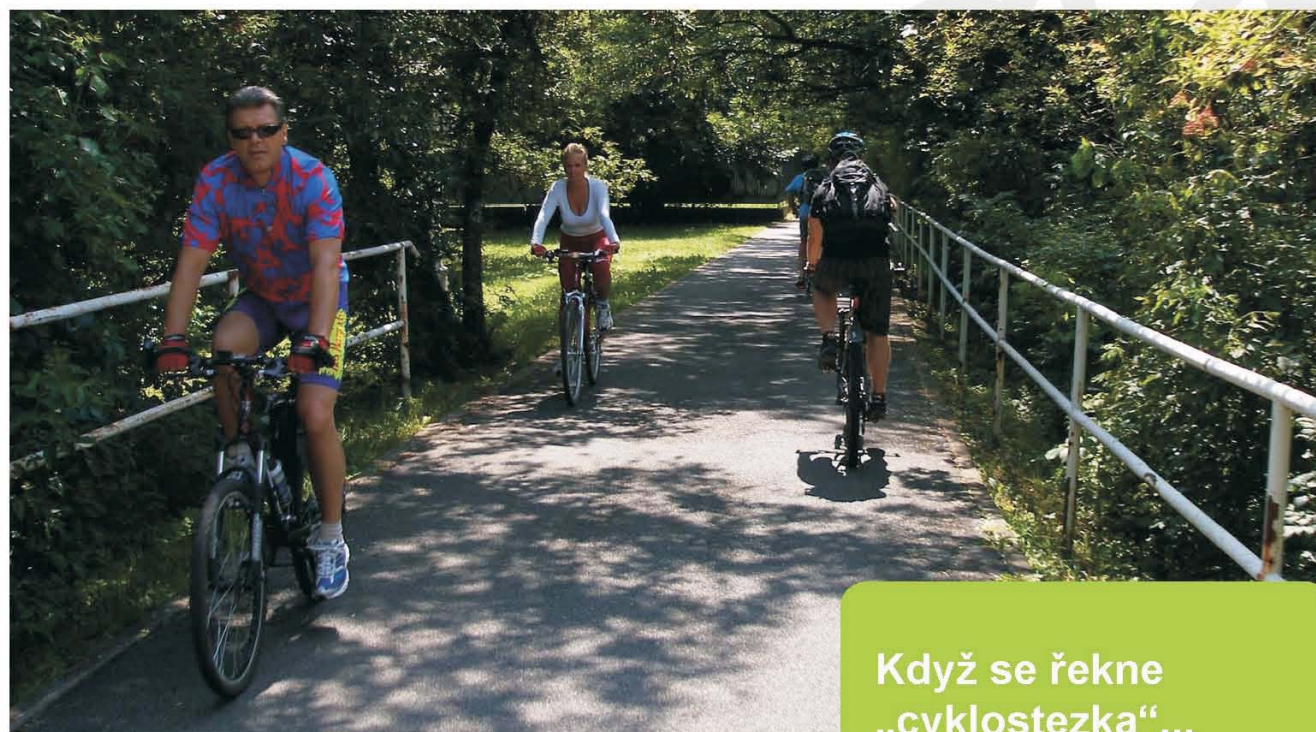
### § Jak se na to dívá legislativa?

Jízda cyklistů v protisměru\* (č. E12a), která v případě, že je umístěna pod dopravní značkou č. IP4a nebo č. IP4b, upozorňuje řidiče, že v protisměru je povolena jízda cyklistů. [VYHLÁŠKA 247/2010 Sb., § 15, odst. 1, písmeno n)]

Vjezd cyklistů v protisměru povolen\* (č. E12b), která v případě, že je umístěna pod dopravní značkou č. B2, povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace. [VYHLÁŠKA 247/2010 Sb., § 15, odst. 1, písmeno o)]

BRNO – MĚSTEM NA KOLE

# CYKLOSTEZKY



## Když se řekne „cyklostezka“...

### pro cyklistu:

- Při naježdění na stezku či vyježdění ze stezky dbejte zvýšené opatrnosti – nesmíte nikoho ohrozit.
- Při výjezdu z ukončené stezky dáváte přednost ostatním vozidlům, není-li v místě stanoveno jinak.

### pro chodce:

- V místech před začátkem i za ukončením stezky se mohou pohybovat cyklisté, kteří tudy v souvislosti s napojením na stezku projíždějí. Chovejte se zde tedy obdobně jako na samotné stezce pro chodce a cyklisty.

### pro motoristu:

- V okolí začátku či ukončení stezky nesmíte zastavit či stát tam, kde by to omezovalo či ohrožovalo pohyb chodců a cyklistů. Zároveň se zde chovejte ohleduplně – po stezce jezdí často i méně zkušené cyklisté či bruslaři.

### pro bruslaře:

- Na stezce se pohybujte tak, abyste neohrožovali a neomezovali ostatní. V závislosti na místních podmínkách se dále pohybujte společně s chodci či cyklisty.

- jedná se o základní opatření cyklodopravy oddělené od automobilového provozu
- zajišťuje cyklistům průjezd přidruženým prostorem
- může být na ní společný, nebo oddělený provoz s chodci
- najdete ji nejčastěji mimo souvisle zastavěné území



C8a



C8b



C9a



C9b



C10a



C10b

### Začátek a konec stezky

- Začátek stezky je označen svislou dopravní značkou C8a, C9a nebo C10a.
- Ukončení stezky označuje dopravní značka s červeným přeškrtnutím C8b, C9b nebo C10b.
- Změna režimu stezky je provedena značkou na začátku úseku bez škrtnutí původního režimu.
- V místech možného přímého napojení vozidel je stávající režim značkou potvrzen.

BRNO – MĚSTEM NA KOLE

## A/ STEZKA PRO CYKLISTY



- představuje samostatnou stezku pouze pro cyklisty
- umožňuje obousměrný i jednosměrný provoz cyklistů bez chodců
- jedná se o méně časté, spíše ojedinělé řešení

### pro cyklistu:

- Pohybujte se v pravé části stezky, předjíždějte a objíždějte zleva. Přestože je samotná stezka určena pouze vám a případně bruslařům, jezděte ohleduplně a předvídatelně.

### pro chodce:

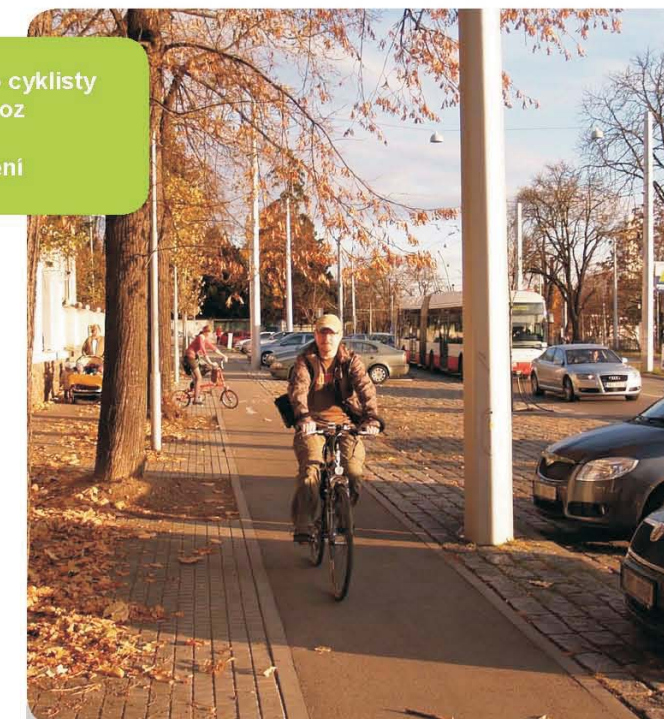
- Po stezce se nesmíte procházet. Můžete ji pouze překonávat v příčném směru tak, abyste neohrozili cyklisty či bruslaře. Výjimkou z pěšihohybu je pouze vedení jízdního kola.

### pro bruslaře:

- Pohybujte se v pravé části stezky, předjíždějte a objíždějte zleva. Buďte ohleduplní a předvídatelní. V případě nutnosti (např. při vzájemném vyhýbání) přestaňte bruslit.

### pro motoristu:

- Po stezce se nesmíte pohybovat, vjíždět do ní, stát ani v ní zastavit. Můžete ji pouze překonávat v příčném směru (není-li dopravním značením uvedeno jinak).



## § Jak se na to dívá legislativa?

„Stezka pro cyklisty“ (č. C8a), která přikazuje cyklistům užit v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky; pruhu nebo stezky smí užit i osoba vedoucí jízdní kolo; pruh nebo stezku pro cyklisty lze v jejím průběhu rovněž vyznačit barevně odlišným povrchem nebo odlišným provedením povrchu; jiným účastníkům provozu na pozemních komunikacích, než pro které je tento pruh nebo stezka určena, je jejich užívání zakázáno. [VYHLÁŠKA 30/2001 Sb., § 10 písm. k)]

Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užit. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57, odst. 1)



BRNO – MĚSTEM NA KOLE

## B/ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SE SPOLEČNÝM PROVOZEM



### pro cyklistu:

- Pohybuje se v pravé části stezky, předjíždějte a objíždějte zleva. Jezděte velmi ohleduplně a pozvolna především tam, kde jsou na stezce také chodci či bruslaři anebo kde lze jejich náhlý výskyt v daném místě očekávat (nároží, vstupy, lavičky, přístřešky). Zvláštní pozor dávejte především na pohyb dětí, osob s kočárky, starších osob a psů – předvídejte jejich pro vás nejnepríznivější pohyb. Pokud je to nutné, raději výrazně zpomalte či zastavte – na stezce jste nejsilnějším účastníkem provozu, můžete závažně ohrozit ostatní i sebe. Jestliže na sebe potřebujete upozornit, použijte zvonek či zvolání.



- je zde umožněn zpravidla obousměrný provoz cyklistů i chodců (dva protisměrné proudy bezmotorové dopravy)
- uprostřed stezky může být vyznačena přerušovaná čára se směrovými piktogramy chodců a jízdních kol



### pro chodce:

- Pohybuje se v pravé části stezky. Nezapomínejte na to, že kolem vás mohou jezdit cyklisté a bruslaři. Chovejte se proto ohleduplně, předvídatelně a ponechávejte vlevo vedle sebe dostatek volného místa pro průjezd. Pokud jste na stezce s dětmi nebo se psy, snažte se zamezit jejich nepředvídatelnému pobíhání.

### pro bruslaře:

- Pohybuje se v pravé části stezky, předjíždějte a objíždějte zleva. Nezapomínejte na to, že při bruslení zabíráte větší šířku stezky, přičemž zároveň neustále měníte svůj průjezdný profil. Buďte proto velmi ohleduplní a držte se výše uvedených zásad pro cyklisty i chodce.

### pro motoristu:

- Po stezce se nesmíte pohybovat, ani do ní vjíždět, zastavit a stát. Můžete ji pouze překonávat v příčném směru a to pouze na místech k tomu určených a příslušně označených (není-li dopravním značením uvedeno jinak).

### § Jak se na to dívá legislativa?

„Stezka pro chodce a cyklisty“ (č. C9a), která přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky; chodci a cyklisté se nesmějí vzájemně ohrozit; značka ukončuje platnost značek č. C7a, č. C8a, č. C10a. [VYHLÁŠKA 30/2001 Sb., § 10, písm. m)]

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucího po stezce. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 53, odst. 4)

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí chodce ohrozit chodce jdoucího po stezce. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57, odst. 5) Osoba pohybující se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 53, odst. 8)

Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Přitom je tato osoba povinna řídit se pravidly podle odstavců 3, 5 a 6 a světelnými signály podle § 73. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57, odst. 7)

Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57, odst. 3)

## C/ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY S ODDĚLENÝM PROVOZEM

### pro cyklistu:

- Pohybuje se v části stezky určené pro provoz jízdních kol.

- Je-li zde povolen obousměrný pohyb cyklistů, jezděte v pravé části nerozděleného pruhu či v pravém jízdním pruhu. Předjíždějte a objíždějte především zleva. V odůvodněných případech můžete vjet i do pásu pro chodce, nesmíte však nikoho ohrozit.

- Nenechte se svádět k rychlejší jízdě svým vlastním vyhrazeným koridorem. I do něj totiž mohou nepředvídatelně vstupovat chodci.

- Jezděte ohleduplně a předvídatelně.

### pro chodce:

- Pohybuje se v té části stezky pro chodce, která je určena především vám. Pruh pro cyklisty není určen k chůzi, vstupujte do něj pouze v odůvodněných případech (např. při obcházení a vcházení či vycházení ze stezky), přičemž nesmíte nikoho ohrozit.

- Nezapomínejte, že i ve vašem vyhrazeném koridoru se mohou pohybovat cyklisté.

- Pohybuje se ohleduplně a předvídatelně.

### pro bruslaře:

- Pohybuje se především ohleduplně v závislosti na místních podmínkách.

- Můžete bruslit v části pro chodce i cyklisty. Vhodnější povrch bývá v cyklistickém pruhu. Problematický je však hmatný pás pro nevidomé uprostřed stezky, který je pro vás prakticky nesjízdný a za určitých podmínek i nebezpečný.

### pro motoristu:

- Po stezce se nesmíte pohybovat ani do ní vjíždět, zastavit ani stát. Můžete ji pouze překonávat v příčném směru, a to pouze na místech k tomu určených a příslušně označených (není-li dopravním značením uvedeno jinak).



- může zde být umožněn obousměrný i jednosměrný provoz cyklistů (od chodců je oddělený hmatným pásem pro nevidomé)
- pruhy jsou označeny příslušnými piktogramy chodců a jízdních kol v souladu se svíslými značkami

### § Jak se na to dívá legislativa?

„Stezka pro chodce a cyklisty“ (č. C10a), která přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru vyznačeného samostatného pruhu nebo stezky a označuje jejich situování; chodci a cyklisté smějí sousedního pruhu užít jen při obcházení nebo objíždění překážky; značka ukončuje platnost značek č. C7a, č. C8a, č. C9a. [VYHLÁŠKA 30/2001 Sb., § 10 písm. o)]

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je chodce povinen užít pouze pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodce užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 53, odst. 5)

Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může chodce užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 57, odst. 6)



## PŘEJEZD PRO CYKLISTY

### pro cyklistu:

- Na přejezdu bez světelné signalizace jste povinni dávat přednost všem vozidlům, jež se po komunikaci, kterou chcete překonat, pohybují. Před vjezdem do vozovky proto zpomalte, příp. i zastavte tak, abyste se bezpečně ujistili, že nikoho neohrozíte. Na obousměrném přejezdu se pohybujte vpravo.
- Přejezd se světelnou signalizací vám umožňuje vjet do vozovky při zapnutí světelné signalizací pouze na zelený signál „Volno“. Ačkoli máte přednost v jízdě, pohybujte se přiměřenou rychlostí tak, aby vás odbočující motoristé mohli včas zaregistrovat. Pokud během jízdy po přejezdu padne „červená“, pokračujte dále až na jeho konec ke světelnému návěstidlu. Je-li uprostřed přejezdu dělicí ostrůvek bez návěstidla a vy jedete příliš pomalu, raději zde zastavte a počkejte na další „zelenou“.
- Při vypnuté signalizaci platí pravidla pro přejezd bez signalizace.



### pro chodce:

- Pokud to není nezbytně nutné (z důvodu obcházení či v jiných odůvodněných případech), nepohybujte se zde.

### pro bruslaře:

- Můžete se zde pohybovat za podmínky dodržování zásad platných pro cyklisty.

### pro motoristu:

- Před přejezdem pro cyklisty jedte se zvýšenou opatrností a ohleduplností. Při odbočování k přejezdu s funkční světelnou signalizací dáváte cyklistům na přejezdu přednost v jízdě.
- Pokud se blížíte k nesignalizovanému přejezdu s cyklistou, můžete mu ohleduplnou jízdou umožnit snadné překonání komunikace. Na přejezdu nesmíte zastavit, stát, couvat ani se otáčet.



### § Jak se na to dívá legislativa?

„Přejezd pro cyklisty“ (č. V8a), který vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci; plocha může být barevně odlišena červenou barvou nebo jiným způsobem; „Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce“ (č. V8b), která vyznačuje plochu, určenou pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci bezprostředně sousedící s přechodem pro chodce; značka přerušuje platnost značky č. B9, značek č. IP11a až č. IP11c, č. IP11f až č. IP2, č. IP13b, č. IP13c a značky č. IP25a se symboly těchto značek. (VYHLÁŠKA 30/2001 Sb., § 19), [VYHLÁŠKA 247/2010 Sb., § 19, písmeno c, d)] Tj. „Zákaz stání“, „Parkoviště“ a „Zóna s dopravním omezením“. Řidič se nesmí otáčet a couvat na přejezdu pro cyklisty. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 24, odst. 4, písm. d)]

## PŘECHOD PRO CHODCE

### pro cyklistu:

- Přejezd pro chodce smějí používat jen chodci či bruslaři, jízda na jízdním kole je zde zakázána. Do vozovky tedy můžete vstoupit jedině jako chodec a přejezd překonat vedením kola.

### pro chodce:

- Při přecházení bez světelné signalizace máte před ostatními vozidly (s výjimkou tramvaje) přednost. Nevstupujte však do vozovky bezprostředně před blížícím se vozidlem. Pokud funguje světelná signalizace, vstupujte do vozovky pouze „na zelenou“. Chodte vpravo.

### pro bruslaře:

- Můžete se zde pohybovat při dodržování zásad platných pro chodce.



### pro motoristu:

- Před přechodem pro chodce jedte se zvýšenou opatrností a ohleduplností. U nesignalizovaného přechodu umožněte chodcům překonat komunikaci, chystají-li se vstoupit do vozovky anebo ji již přecházejí. To platí také u signalizovaného přechodu při odbočování v křižovatce se zapnutou signalizací (s výjimkou směrového levého odbočení).

### § Jak se na to dívá legislativa?

Příčné čáry jsou b) „Přechod pro chodce“ (č. V7), která vyznačuje místo, které je určeno pro přecházení chodců přes pozemní komunikaci; značka přerušuje platnost značky č. B29, značek č. IP11a až č. IP11c, č. IP11f až č. IP12, č. IP13b, č. IP13c a značky č. IP25a se symboly těchto značek (VYHLÁŠKA 30/2001 Sb., § 19), tj. „Zákaz stání“, „Parkoviště“ a „Zóna s dopravním omezením“. Řidič se nesmí otáčet a couvat na přechodu pro chodce. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 24, odst. 4, písm. c)]

Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 54, odst. 3]

Signál se zeleným plným kruhovým světlem „Volno“ (znamená pro řidiče) možnost pokračovat v jízdě, a dodrží-li ustanovení o odbočování, může odbočit vpravo nebo vlevo, přičemž musí dát přednost chodcům přecházejícím ve volném směru po přechodu pro chodce. Svítí-li signál „Signál pro opuštění křižovatky“ umístěný v protilehlém rohu křižovatky, neplatí pro odbočování vlevo § 21 odst. 5. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 70, odst. 2. písm. c)]

## DESÁTERO INLINE BRUSLAŘE

### 1. Buďte ohleduplní!

Chovejte se tak, abyste nikoho neomezovali ani neohrožovali. Nezapomínejte na cyklisty a chodce – nejste tu sami.

### 2. Hlídejte si směr pohybu!

Jezděte vždy napravo a za sebou. Pouze při sníženém provozu je možné se pohybovat vedle sebe.

### 3. Noste ochranné pomůcky!

Každý, kdo využívá cyklostezku ke sportovním aktivitám, je povinen užívat helmu a další ochranné pomůcky dle uvážení.



### 4. Zvládáte svoji rychlost?

Jezděte s přiměřeným odstupem a s ohledem na vzdálenost, na kterou vidíte. Svou rychlost a svůj způsob jízdy přizpůsobte svým zkušenostem. Zbytečně neriskujte!

### 5. Na brusle jen bez alkoholu a drog!

Účastníci pod vlivem alkoholu a jiných drog nesmí na cyklostezku, Mohli by ohrozit sebe i ostatní.

### 6. Do protisměru jen při předjíždění!

Do protisměru vjeďte jen při předjíždění.

### 7. Předjíždějte opatrně!

Předjíždějte vždy výhradně zleva. Vždy je lepší dát o sobě nahlás vědět – „jedu zleva“. Za uvolnění cesty poděkujte.

### 8. Pozor na vjíždění a rozjíždění!

Před vjížděním na cyklostezku/vozovku se vždy rozhlédněte oběma směry, ať někomu nevjedete do dráhy.

### 9. Buďte pozorní při zastavování!

Potřebujete-li zastavit na stezce, nejprve zjistěte, že tím nebudete nikomu překážet či jej ohrožovat. Chovejte se předvídatelně a zbytečně neklíčujte.

### 10. Buďte nápomocní při úrazu!

Při úrazech je každý účastník provozu cyklostezky povinen poskytnout první pomoc, přivolat v případě nutnosti záchrannou službu a prokázat se jako účastník/svědka dopravní nehody osobními údaji.

# CYKLISTÉ V PĚŠÍCH ZÓNÁCH

## PĚŠÍ ZÓNY



### Jak se mohu v pěší zóně pohybovat?

#### pro cyklistu:

- Je-li na dopravní značce „Pěší zóna“ piktogram jízdního kola či odpovídající textová úprava\*, můžete se v pěší zóně pohybovat na jízdním kole bez časového či prostorového omezení přiměřenou rychlostí\*\*. Nezapomínejte při tom nicméně na ohleduplnost vůči chodcům a dalším účastníkům provozu.

- Pokud je na dopravní značce „Pěší zóna“ piktogram jízdního kola či odpovídající textová úprava s podrobnějším popisem provozního režimu, jste povinni toto opatření respektovat. Jízdní kolo tak můžete používat k jízdě například pouze ve vymezeném koridoru nebo čase. Pokud je některý koridor v pěší zóně lépe přizpůsobený jízdě na kole, ale tato úprava není součástí svislého dopravního značení, můžete jezdit i mimo tento koridor.

- Pokud na dopravní značce „Pěší zóna“ není piktogram jízdního kola či odpovídající textová úprava, nejste v tomto prostoru oprávněni k pohybu na jízdním kole.

#### pro chodce:

- V rámci pěší zóny se můžete pohybovat prakticky neomezeně. Avšak i přestože je tento prostor vytvořen především pro vás, nezapomínejte na to, že i zde se můžete setkat s jízdními koly nebo jinými vozidly (přesný provozní režim pěší zóny je vždy uveden na dopravním značení při jejím obvodu).

- Vystříhejte se zde především neočekávatelného chování, kterým byste mohli ohrozit sebe nebo ostatní. Bezdůvodně rovněž neomezujte pohyb ostatní účastníků provozu.\*



### § Jak se na to dívá legislativa?

\*Do pěší zóny je povolen vjezd jen vozidlům vyznačeným ve spodní části dopravní značky podle odstavce 2. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 39, odst. (4)]

\*\*V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km/h. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 39, odst. (5)]



BRNO – MĚSTEM NA KOLE



## ZÁKAZ VJEZDU VŠECH MOTOROVÝCH VOZIDEL



### Jak se zde mohu pohybovat?

#### pro cyklistu:

- Dopravní značka „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ (B11) vám umožňuje neomezený průjezd okolo této značky a plně využití takto označené komunikace.

- Při pohybu po navazující komunikaci jezděte vpravo a chovejte se stejně, jako byste byli na běžné pozemní komunikaci.

- Přizpůsobte způsob jízdy charakteru koridoru a území. Snažte se předvídat možný provoz chodců i vozidel (značka může být osazena pouze na jednom z vjezdů).

- Nezaměňujte mylně toto dopravní značení se „Zákazem vjezdu všech vozidel“ (B1). Tento zákaz se vztahuje i na cyklisty\*, není-li dodatkovou tabulkou pod značkou uvedeno jinak.

#### pro chodce:

- Pokud je tato dopravní značka umístěna v běžném uličním profilu, pohybujte se nadále po chodníku. Tato značka pro vás nemá žádný přímý význam.

- Pokud je tato dopravní značka umístěna na cestě či komunikaci bez chodníků, pohybujte se v souladu se zákonem\*\*. Zohledňujte zejména charakter místa a předpokládaný pohyb cyklistů, případně motoristů.

#### pro motoristu:

- Do takto označeného místa nesmíte s motorovým vozidlem vůbec vjíždět (není-li dodatkovou tabulkou pod značkou uvedeno jinak).

- „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ může pro danou komunikaci platit pouze ve vašem směru jízdy. I za touto značkou tedy můžete spatřit motorová vozidla.

### § Jak se na to dívá legislativa?

\*Vozidlo je motorové vozidlo, nemotorové vozidlo nebo tramvaj. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 2, písm. f)] Nemotorové vozidlo je vozidlo pohybující se pomocí lidské nebo zvířecí síly, například jízdní kolo, ruční vozík nebo potahové vozidlo. [ZÁKON 361/2000 Sb., § 2, písm. h)]

\*\*Kde není chodník nebo je-li neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejbližší při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou. (ZÁKON 361/2000 Sb., § 53, odst. 3)



BRNO – MĚSTEM NA KOLE

# JÍZDNÍ KOLO A VEŘEJNÁ DOPRAVA

Možnost využívat veřejnou hromadnou dopravu mají nejen chodci, ale také cyklisté. Pro ně může být kombinace kola a veřejné dopravy velmi výhodná například tehdy, potřebují-li překonat větší vzdálenosti, nepříjemné stoupání, vodní toky, nepřízeň počasí, nepojízdnost kola, anebo jsou-li jednoduše již z jízdy na kole unaveni.

Při přepravě jízdního kola v prostředcích veřejné dopravy je nicméně nutné mít na paměti, že tyto prostředky jsou určeny v první řadě pro přepravu osob. Přeprava jízdních kol je tedy v tomto směru pouze příjmem nadstandardem.



## Když se řekne „s kolem do šaliny“ ...

- veřejná hromadná doprava (VHD – autobusy, trolejbusy, tramvaje, vlaky) umožňuje cyklistům v městském terénu pohodlně a rychle překonat i delší či náročnější trasy
- svobodnou volbu přepravy (nejen) jízdních kol nabízí moderně vybudovaná síť Integrovaného dopravního systému Jihomoravského kraje (IDS JMK)

## Kdy může cyklista do veřejné dopravy?

- Kolo můžete přepravovat v zónách 100+101 kdykoliv, pokud je příslušné vozidlo veřejné hromadné dopravy volné.
- Jízdní kolo podléhá ceníku za dovozní dle Tarifu IDS JMK. Máte-li předplacenou měsíční, čtvrtletní či roční jízdenku, můžete kolo přepravovat zdarma. V opačném případě musíte za kolo zaplatit zlevněnou jednorázovou jízdenku.
- S jízdním kolem nastupujete do vozidla dveřmi označenými symbolem kočárku nebo kola. Počet symbolů na dveřích vozidla (mimo ČD) stanovuje počet současně přepravovaných kočárků a jízdních kol. Řidič je nicméně oprávněn povolit přepravu i většího množství jízdních kol.
- Přeprava kočárku a vozíku pro invalidy má vždy přednost před přepravou jízdních kol.
- Přeprava jízdních kol nesmí ohrozit bezpečnost a plynulost přepravy a nesmí být na obtíž ostatním cestujícím.



- Přepravovat jízdní kolo v regionálních autobusových linkách není z kapacitních důvodů možné.
- Na delší vzdálenosti je možné kolo přepravovat vlakem. Kolo můžete převážet jako spoluzavazadlo nebo prostřednic-

tvím služby „Úschova během přepravy“ pro cyklistu:


- Kolo umístěte na místa k tomu určená tak, aby co nejméně překáželo ostatním cestujícím (do speciálních úchyťů, mimo prostor používaných dveří), a vždy jej zajistěte proti samovolnému pohybu. K ostatním cestujícím buďte ohleduplní.
- Přepravujte pouze očištěné kolo. Nezapomínejte, že ostatní cestující i zaměstnanci dopravců si dělají na cyklisty názor i podle vašeho chování.


### pro chodce:

- Mějte pochopení pro „neohrabanost“ cestujících s jízdními koly. Průměrné kolo měří na délku 1,8m a váží přes 10kg. Zbytečně proto nezabírejte prostory určené nebo vhodné pro přepravu jízdních kol. Cítíte-li se omezeni nebo ohroženi jízdním kolem, sdělte to slušně nejprve jeho majiteli.



B | R | N | O | Statutární město Brno

 Brněnské komunikace, a. s.

 ADOS  
Alternativní Dopravní Studio  
Ing. Adolf Jebavý

Grafika a design: Ing. Lukáš Černý, Mgr. Art. Petr Hloušek

Úprava textu: Bc. Iva Doležalová

Korektury textu: Mgr. Jana Otevřelová

Foto: Ing. Dan Bárta, Ing. arch. Tomáš Cach, Ing. Lukáš Černý, Ing. Milan Dont, Ing. Adolf Jebavý, Bc. Jakub Kutílek, Mgr. Igor Slavík, Ing. Květoslav Syrový, Ing. Lenka Šrámková

Výchozí zdroj: PRAHA CYKLISTICKÁ (Komise RHMP pro cyklistickou dopravu)  
Publikováno 2010 © ADOS

VNĚJŠÍ PODMÍNKY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU	01
PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ MĚSTA	01
KLIMATICKÉ PODMÍNKY	01
ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ CEST	02
ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA, SILNIČNÍ SÍŤ NA ÚZEMÍ MĚSTA	04
INTENZITY INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY - MODEL 2010	05
PRŮZKUMY A ROZBORY	06
CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA	06
DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - EVROPSKÉ	07
DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - NÁRODNÍ	08
SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ	09
TERÉNNÍ PRŮZKUMY	14

MOTIVACE

**PODMÍNKY**

SYSTÉM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

**JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

DOPLŇKY

# VNĚJŠÍ PODMÍNKY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

## PROSTOROVÉ USPOŘÁDÁNÍ

Město Jihlava je sídlem kraje Vysočina. Vedle historického města Jihlavy spadá do jeho správního území několik urbanisticky samostatných obcí přičleněných k městu.

Z pohledu zhodnocení jeho potenciálu pro dopravu na kole je důležitým kritériem rozloha území a jeho geomorfologie.

Jihlava se rozkládá na ploše ca 87 km<sup>2</sup> a leží na soutoku řek Jihlavy a Jihlávky. Nejvzdálenější části města leží 6 až 8 km od centra (Popice, Antonínův Důl), kompaktně zastavěné území sahá do vzdálenosti cca 3 km od středu města. Vzdálenost okrajových částí ve směru východ-západ činí cca 7,5 km, ve směru sever-jih cca 14,0 km.

Celé území má charakter náhorní plošiny, který je rozdělena na tři celky hluboko zaříznutými údolními řek. Zásadní zdroje a cíle cest ve městě jsou umístěny tak, že je třeba tato údolí často překonávat. Tento fakt vede ke snaze využívat sklonově nejvýhodnějších tras, což jsou historické cesty, dnes obvykle sběrné komunikace. Další bariéru tvoří silnice I/38, pro její překonání jsou (vyjma plochy přímo nad tunelem) jedinými spojnicemi opět sběrné komunikace.



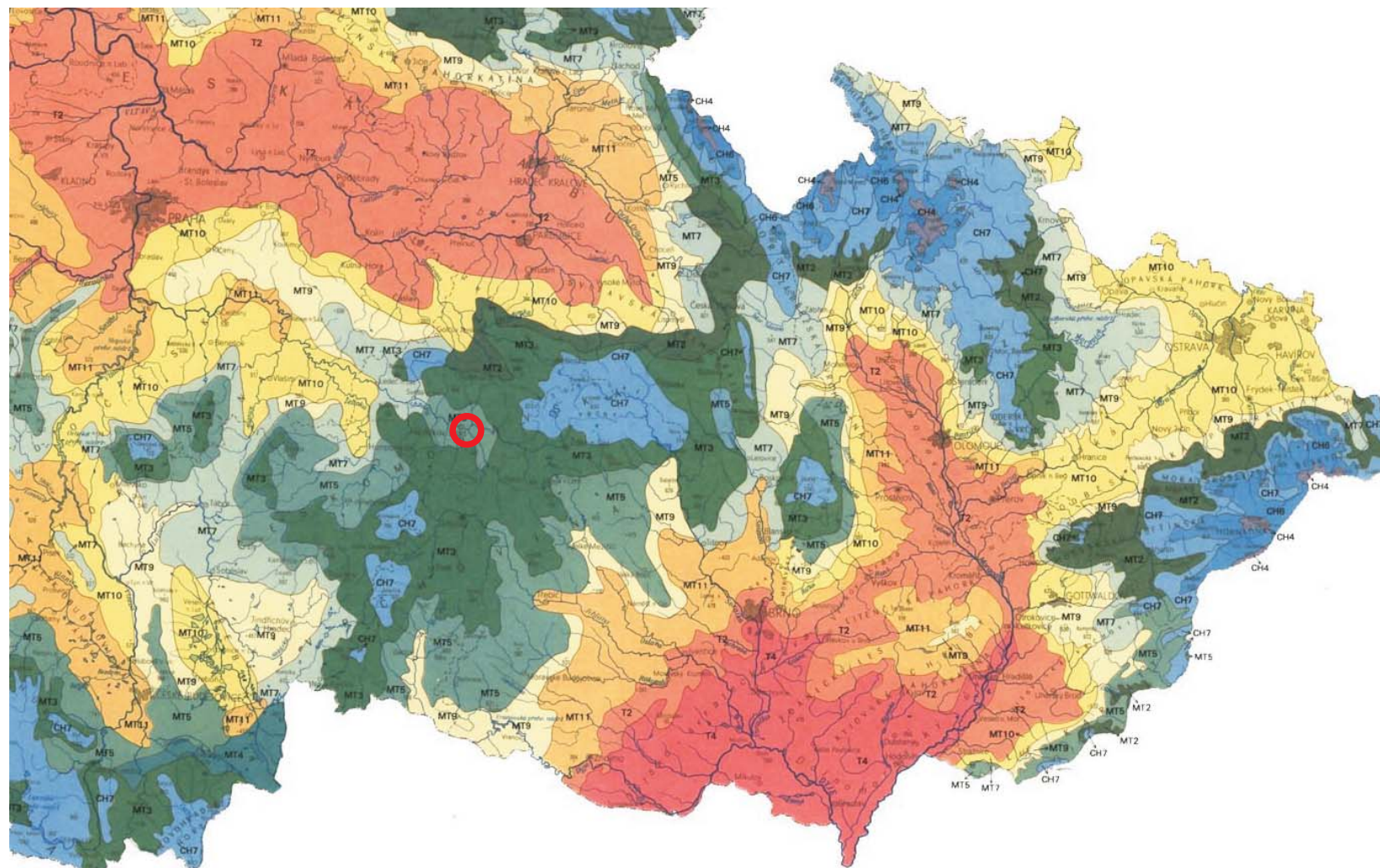
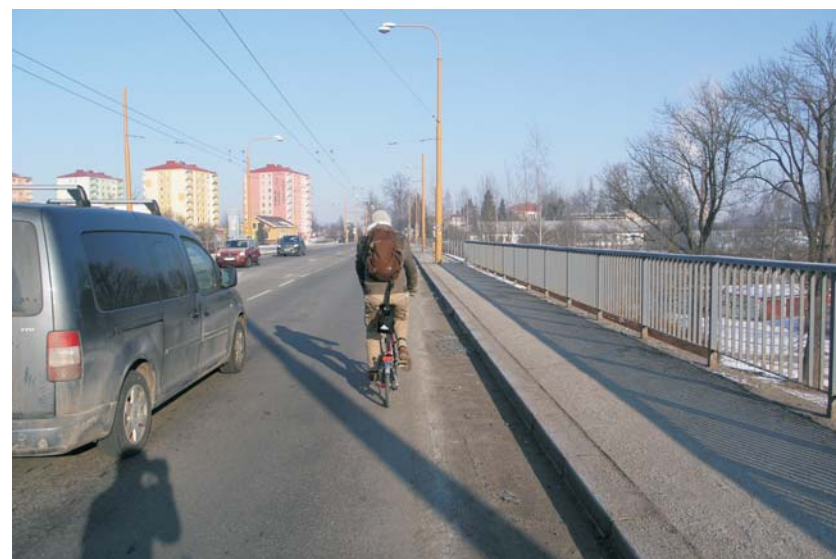
## KLIMATICKÁ CHARAKTERISTIKA

Nadmořská výška	449-681 m n. m.
Převládající směry větrů v létě	záp., severozáp., jihozáp.,
Převládající směry větrů v zimě	jihovýchod., východní
Průměrné lednové teploty	- 3,5 °C
Průměrné červencové teploty	16,5 °C
Průměrné roční teploty	7,0 °C
Průměrné roční srážky	630 mm.

Poměrně příznivé klimatické podmínky umožňují zařadit kolo mezi plnohodnotné dopravní prostředky, alespoň po větší část roku.

Zkušenosti ze zemí s rozvinutou cyklistickou kulturou navíc potvrzují, že existuje přímá úměra mezi kvalitou cyklistické infrastruktury a celoročním využíváním kola pro každodenní cesty za prací, nikoliv mezi příznivým klimatem či rovinatostí a používáním kola pro dopravní cesty.

Klima (a podstatně ani utváření povrchu) tedy není pro využívání kola rozhodující.



## MAPA KLIMATICKÝCH OBLASTÍ ČR - QUITT 1971

(Jihlava - Mírně teplá 3)

“Území je charakteristické normálně dlouhým létem, mírně teplým a mírně suchým.

Přechodné období je krátké s mírně teplým jarem a mírně teplým podzimem.

Zima je krátká, mírně chladná a mírně suchá, s normálním až krátkým trváním sněhové pokrývky.

## ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY

Znalost rozložení obyvatelstva a pracovních příležitostí v rámci města je nutnou podmínkou ke zjištění důležitých vztahů v území. Základní rozdělení zdrojů a cílů cest se po rozboru typického životního stylu obyvatel dá definovat následovně. Zdroje představují lokality pro bydlení. Cíle lze rozlišit na dopravní a rekreační dle preference při jejich dosahování (rychlost, atraktivita prostředí).

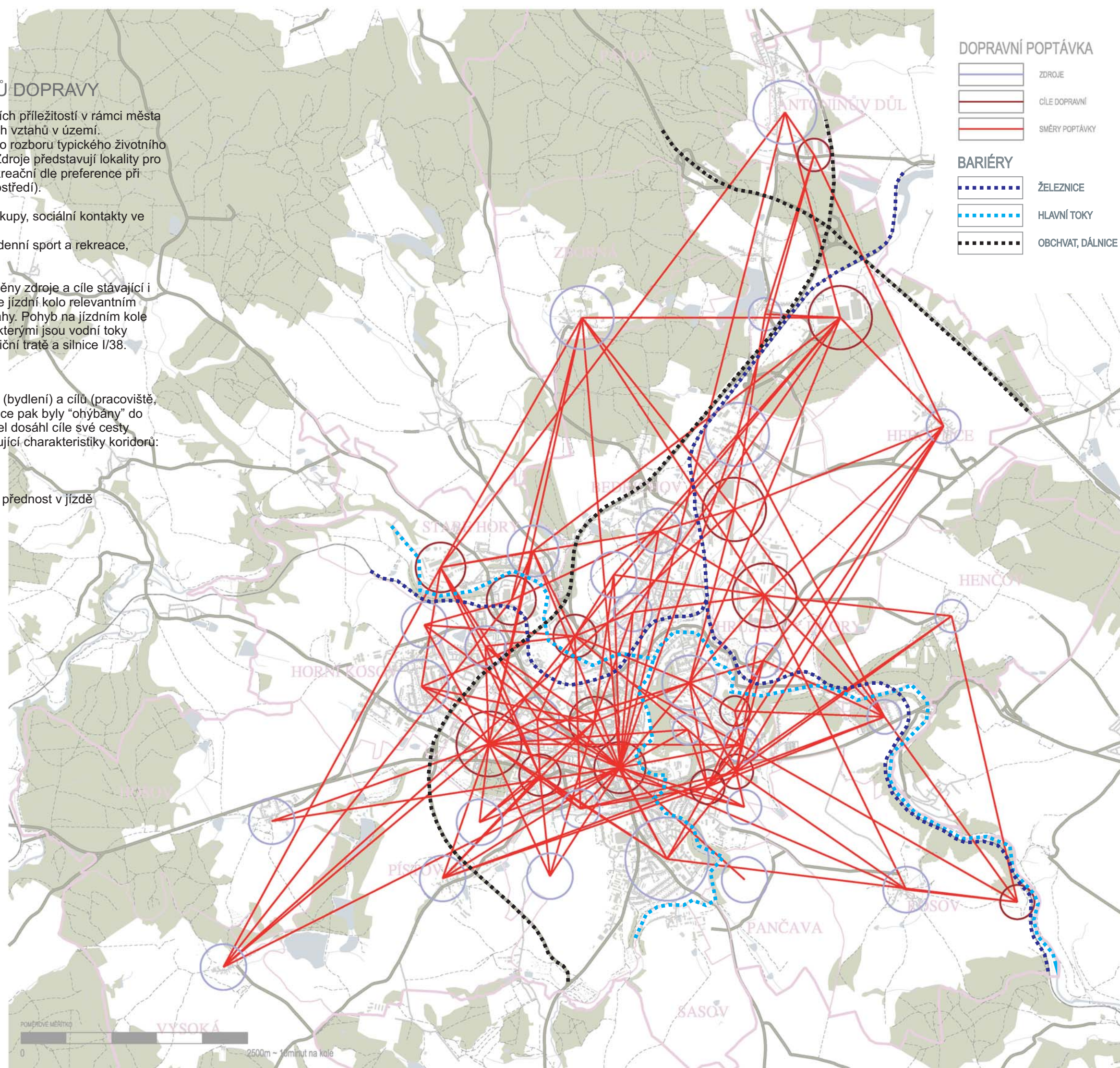
Cíle dopravní: pracoviště, každodenní nákupy, sociální kontakty ve volném čase

Cíle rekreační: víkendové nákupy, každodenní sport a rekreace, víkendová rekreace a sport

Na základě územního plánu byly zohledněny zdroje a cíle stávající i navrhované. Vzhledem k rozloze města je jízdní kolo relevantním dopravním prostředkem pro všechny vztahy. Pohyb na jízdním kole vedle reliéfu znesnadňují liniové bariéry, kterými jsou vodní toky (zejména řeka Jihlava a Jihlávka), železniční tratě a silnice I/38.

Tato mapa ukazuje přímé spojnice zdrojů (bydlení) a cílů (pracoviště, školy, nemocnice, úřady atd.). Tyto spojnice pak byly "ohýbány" do koridorů (ulic) tak, aby hypotetický uživatel dosáhl cíle své cesty rychle. Přitom byly brány v úvahu následující charakteristiky koridorů:

- sklonitost
- přímotost
- intenzity IAD
- počty křižovatek s nutností dávat přednost v jízdě
- kvalita povrchu

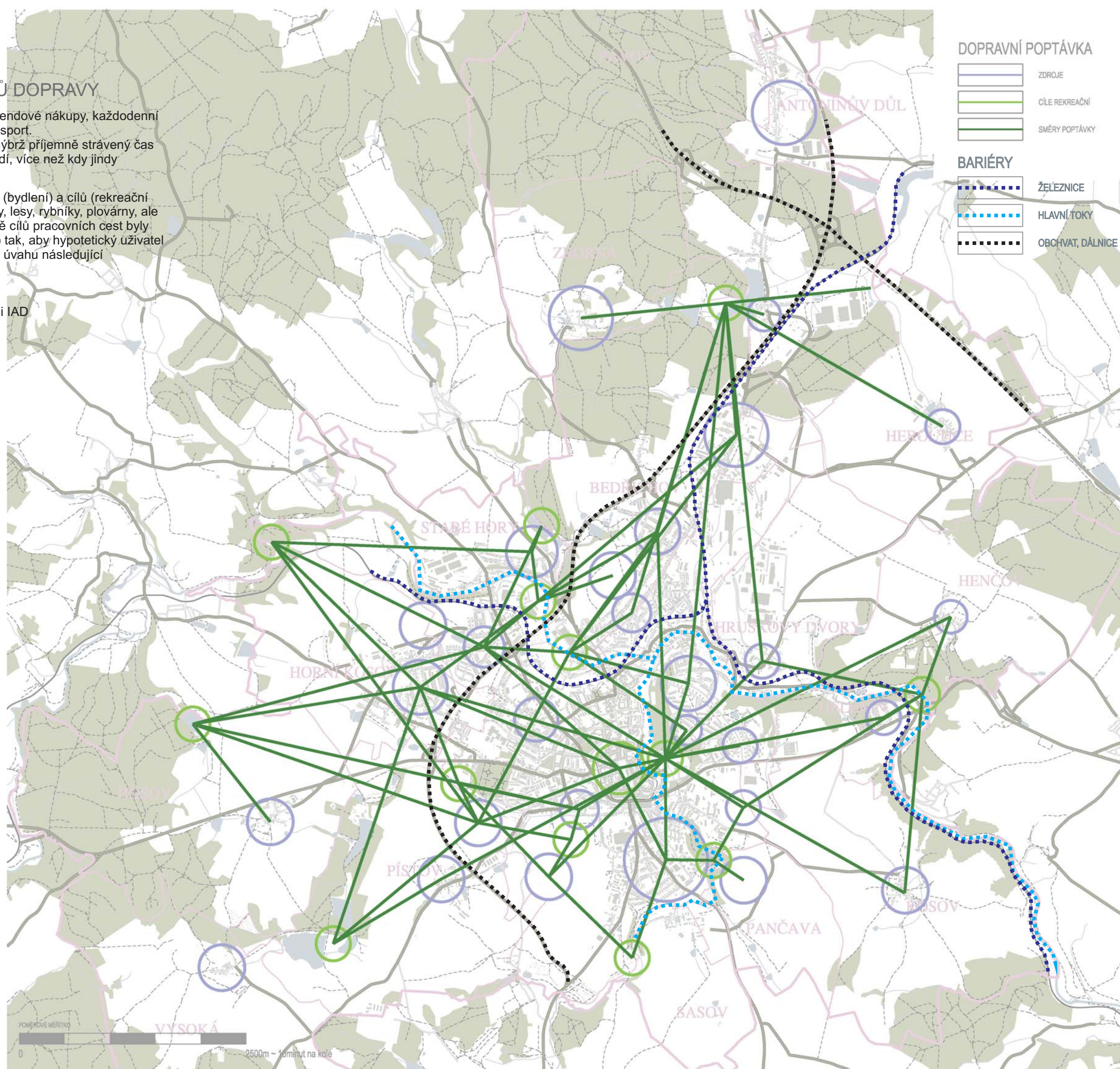


## ROZLOŽENÍ ZDROJŮ A CÍLŮ DOPRAVY

Rekreační cíle představují lokality pro víkendové nákupy, každodenní sport a rekreaci či víkendovou rekreaci a sport. Při těchto cestách není rozhodující čas, nýbrž příjemně strávený čas během cesty, tj. rozhoduje kvalita prostředí, více než kdy jindy sklonitost terénu apod.

Tato mapa ukazuje přímé spojnice zdrojů (bydlení) a cílů (rekreační zázemí města - stadiony, parky, lesoparky, lesy, rybníky, plovárny, ale i nákupní zóny atd.). Stejně jako v případě cílů pracovních cest byly tyto spojnice "ohýbány" do koridorů (ulic) tak, aby hypotetický uživatel dosáhl cíle své cesty. Přitom byly brány v úvahu následující charakteristiky koridorů:

- sklonitost
- přívětivost okolí
- počty křížení s ulicemi zatíženými IAD
- intenzity IAD na trase
- kvalita povrchu



## ZÁKLADNÍ KOMUNIKAČNÍ SYSTÉM MĚSTA

Vychází ze základního členění místních komunikací podle dopravního významu dle ČSN 736110.

### Komunikace funkční skupiny A

Rychlostní komunikace se na území Jihlavy nevyskytují.

### Komunikace funkční skupiny B

Sběrné komunikace obytných útvarů, spojení obcí, průtahy silnic I., II. a III. třídy a vazba na tyto komunikace na hranici nižších urbanistických útvarů, nebo mezi nimi, částečné omezení přímé obsluhy.

Sběrné místní komunikace přivádí dopravu obce (města) na vnější silniční síť nebo na místní rychlostní komunikace, tvoří hlavní dopravní osy obcí a spolu s rychlostními komunikacemi mohou vytvářet hlavní komunikační systém obcí.

Jsou hlavním nositelem tras veřejné hromadné dopravy. Mohou sloužit jako průtahy silnic. Plní také funkci obsluhy přilehlé zástavby. Tato funkce se v odůvodněných případech může omezit. Vedení cyklistické dopravy po těchto komunikacích nemůže být ze zákona vyloučeno, o to větší důraz je však potřeba věnovat zajištění dostatečné bezpečnosti.

### Komunikace funkční skupiny C

Obslužné komunikace ve stávající i nové zástavbě. Mohou jimi být průtahy silnic III. třídy a v odůvodněných případech i II. třídy mezi zónami obce (města) a uvnitř těchto zón umožnění přímé obsluhy všech staveb všech staveb. Obslužné místní komunikace plní obslužnou funkci, zpřístupňují území a stavby. Nemají umožňovat zbytečné průjezdy obytnými okrsky. Sběrná dopravní funkce je nežádoucí, ale mohou sloužit jako průtahy silnic III. i II. třídy v malých obcích. Vedení veřejné dopravy je možné. Na obslužných místních komunikacích mají být v co největší míře aplikována opatření pro regulaci rychlosti ve smyslu zvláštních předpisů. Jsou tudíž společně společně se stezkami pro cyklisty nejvhodnější variantou pro cyklistický provoz.

### Komunikace funkční skupiny D

Komunikace nepřístupné provozu silničních motorových vozidel a komunikace, na kterých je umožněn smíšený provoz.

D1 – komunikace s přístupem dopravy za stanovených podmínek podle zvláštních předpisů (zejména pěší zóny a obytné zóny)

D2 – komunikace s vyloučeným přístupem motorové dopravy, určené především pro provoz chodců nebo cyklistů.

Základní komunikační systém obce tvoří vybrané komunikace, které plní převážně dopravní funkci. Podle velikosti obce (města) to jsou komunikace funkčních skupin A a/nebo B případně C.

Na komunikacích funkčních skupin B a C se mohou použít zklidňovací prvky podle zvláštních předpisů.

Ostatní komunikační síť tvoří zejména komunikace funkční skupiny C a D. Na komunikacích funkční skupiny C a podskupiny D1 (v odůvodněných případech i funkční skupiny B) musí být v co největší míře aplikovány zklidňovací principy a prvky uvedené ve zvláštních předpisech. Mezi významné zklidňovací principy patří také uplatnění plošných dopravních omezení v ucelených zónách obcí, např. rychlostních limitů 30 km/h.

## SILNIČNÍ SÍŤ NA ÚZEMÍ MĚSTA

Rozdělení silniční sítě na území města se řídí zákonem 13/1997 o pozemních komunikacích.

“Pozemní komunikace je dopravní cesta určená k užití silničními a jinými vozidly (tedy i koly) a chodci.”

### Silnice

Silnice je veřejně přístupná pozemní komunikace určená k užití silničními a jinými vozidly (tedy i koly) a chodci. Silnice tvoří silniční síť. Silnice se podle svého určení a dopravního významu rozdělují do těchto tříd:

- silnice I. třídy, která je určena zejména pro dálkovou a mezistátní dopravu,
- silnice II. třídy, která je určena pro dopravu mezi okresy,
- silnice III. třídy, která je určena k vzájemnému spojení obcí nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace.

Silnice I. třídy vystavěná jako rychlostní silnice je určena pro rychlou dopravu a je přístupná pouze silničním motorovým vozidlům, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší, než stanoví zvláštní předpis. Rychlostní silnice má obdobné stavebně technické vybavení jako dálnice. Není tedy použitelná pro jízdu na kole.

### Cyklistická stezka

Je místní komunikací IV. třídy nebo účelovou komunikací.

## KOMUNIKACE

	DÁLNIČE
	SILNICE I. TŘÍDY
	SILNICE II. A III. TŘÍDY
	MÍSTNÍ SBĚRNÉ

POMĚRNÉ MĚŘÍTKO

0 2500m ~ 10minut na kole



## INTENZITY INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY - MODEL 2010

Intenzity individuální dopravy hrají důležitou roli při výběru vhodného opatření pro zajištění dostatečné bezpečnosti pro cyklisty. V Jihlavě nejsou intenzity motorové dopravy důvodem ke striktnímu vymisťování cyklistů z hlavního dopravního prostoru. Naopak, na většině komunikací není třeba zřizovat pro cyklisty jakákoli opatření (mimo sběrné komunikace typu Jiráskova, Žižkova či Hradební se jedná o většinu ulic)

Na mapě jsou vyobrazeny pro cyklisty relevantní komunikace (vynechána je pouze D1 a I/38), kde mají intenzity motorové dopravy podle modelu překročit 2500 voz./24 hod.

Význam tohoto výkresu je v tom, že ukazuje komunikace, kde je třeba se zamyslet nad opatřeními ochrany cyklistů nejdříve.

INTENZITY [voz./24 hod]



zdroj:  
CityPlan, spol. s r.o.  
Podrobný dynamický model města Jihlavy  
ve vazbě na území kraje Vysočina

POMĚRNÉ MĚŘÍTKO

0

VYSOKÁ

2500m ~ 10 minut na kole

# PODMÍNKY A PRŮZKUMY

## CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA - BŘEZEN 2011






Aktuální stav sítě cyklistické infrastruktury - doporučené cyklistické trasy (žluté značení) a realizované cyklistické stezky a jiná opatření na území města (obousměrný provoz cyklistů v jednosměrkách apod.)

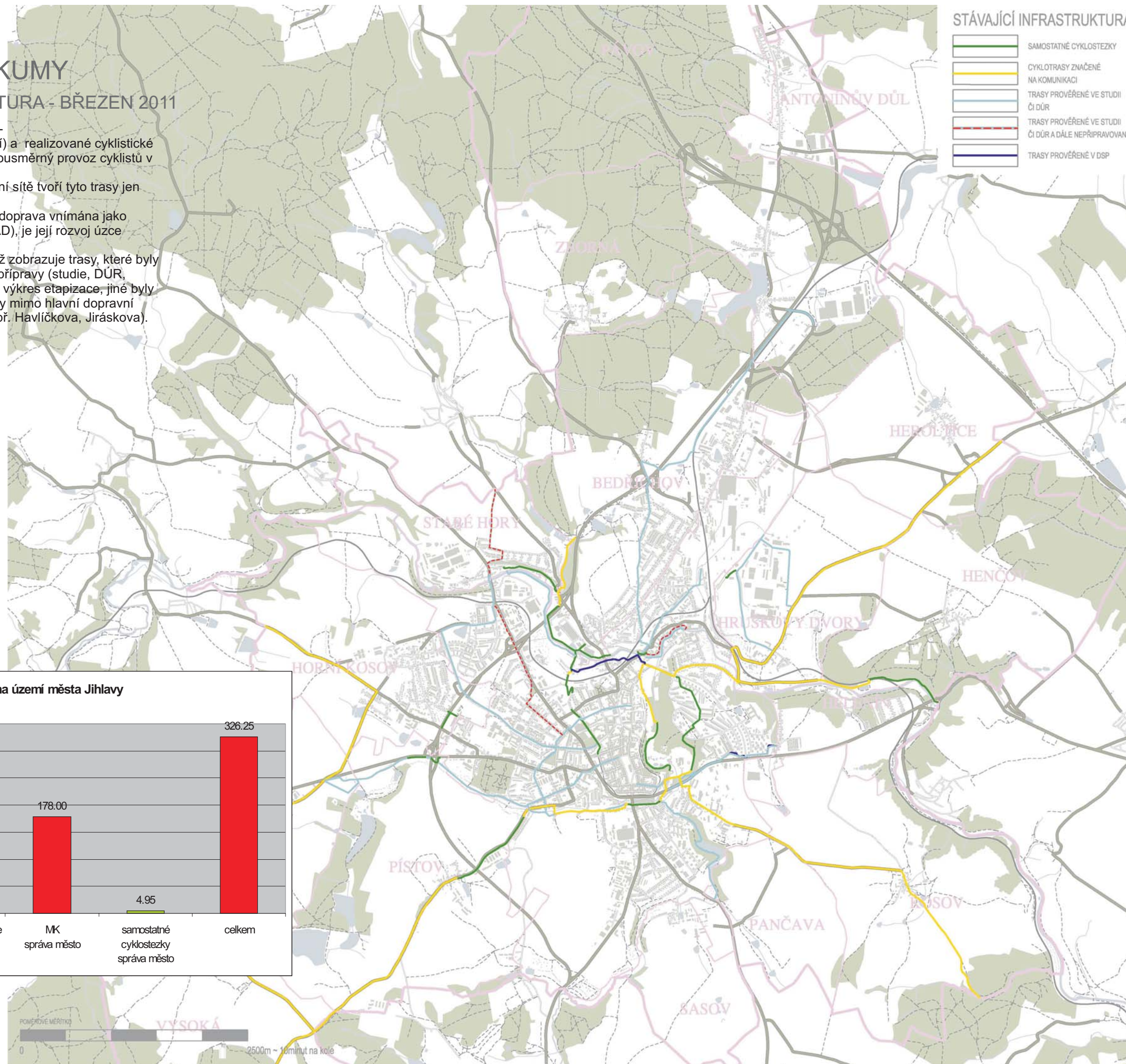
V porovnání s celkovou délkou komunikační sítě tvoří tyto trasy jen zanedbatelné procento.

Jelikož ve stávajících podmínkách je cyklo doprava vnímána jako nebezpečná (z důvodu rychlé souběžné IAD), je její rozvoj úzce svázán s nabídkou kvalitní infrastruktury.

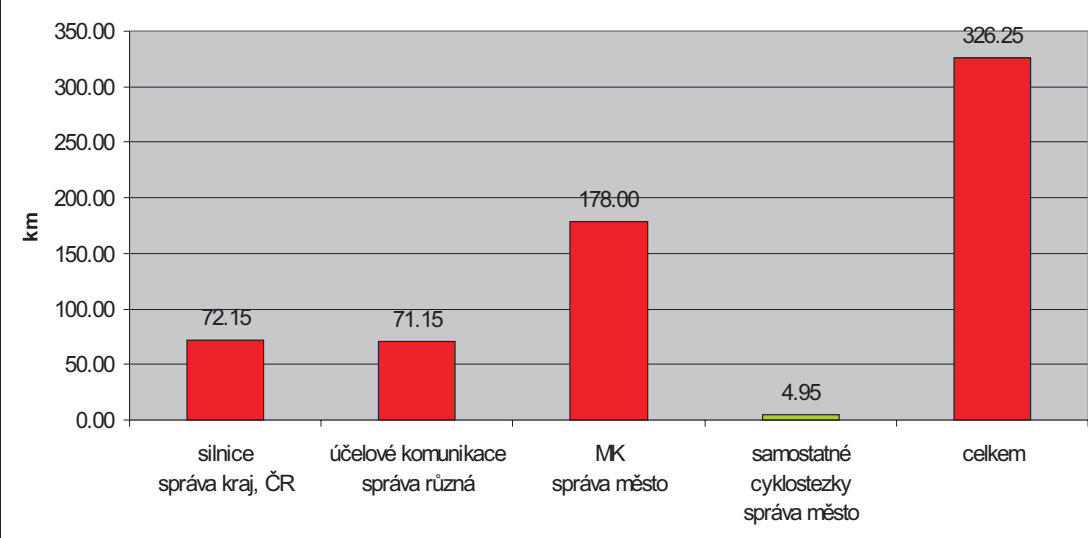
Pro větší informační hodnotu výkres rovněž zobrazuje trasy, které byly již prověřeny v nějakém stupni projektové přípravy (studie, DÚR, DSP). Některé z nich s dále připravují - viz výkres etapizace, jiné byly opuštěny (zejména kvůli snaze vést cyklisty mimo hlavní dopravní prostor, což je na většině míst nemožné), př. Havlíčkova, Jiráskova).

### STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURA

-  SAMOSTATNÉ CYKLOSTEZKY
-  CYKLOTRASY ZNAČENÉ NA KOMUNIKACI
-  TRASY PROVĚŘENÉ VE STUDII ČI DÚR
-  TRASY PROVĚŘENÉ VE STUDII ČI DÚR A DÁLE NEPŘIPRAVOVANÉ
-  TRASY PROVĚŘENÉ V DSP



komunikace na území města Jihlavy



Zdroj: magistrát města Jihlavy



## DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - EVROPSKÉ

V letech 1995 až 1997 vypracovala pracovní skupina Evropské cyklistické federace (ECF) návrh projektu pro vytvoření panevropské sítě cyklotras pod názvem EuroVelo. Ačkoliv je tato síť míněna jako liniová pro cykloturisty na dovolené, bude samozřejmě výhodná i pro obyvatele všech sídel a regionů pro každodenní používání. Projekt EuroVelo zahrnuje nejrůznější aspekty silniční dopravy: cestovní ruch, rekreaci, ochranu životního prostředí, plynulost provozu a jeho bezpečnost, ale i rozvoj regionální infrastruktury a zdraví občanů. Základem projektu EuroVelo se stávají existující trasy. Tím se ušetří finančně náročná konstrukční práce. Distribuce informačních materiálů a značení cest by mělo probíhat na evropské úrovni. Příslušné mapy, brožury a průvodcovská literatura mají být přizpůsobeny situaci na národní, regionální a lokální úrovni. První trasa byla otevřena v červnu 2000 v Anglii, nejuspěšnější trasou je v současné době budovaná trasa EuroVelo 6 spojující Atlantický oceán s Černým mořem.

Celá síť by měla být hotova mezi lety 2011 a 2016. Jednotlivé trasy mají být oficiálně otevřeny, až dosáhnou určité „uspokojivé“ úrovně. Po předání se má trasa dále vylepšovat, až bude mít „žádoucí“ úroveň. Poté vstoupí v platnost procesy, které budou pečovat o stálou údržbu, eventuálně o zlepšování dosaženého standardu. Zkušenosti s Dunajskou cyklistickou cestou (DonauRadVeg – EuroVelo č.6) v Rakousku už ukázaly, že cykloturistika v sobě má enormní potenciál k obnovení turistiky vůbec. Na cyklisty tu připadá až 90 % noclehů. Díky cykloturistice je možno objevit zcela nové turistické oblasti, jak to jasně dokazuje rychlý úspěch Sea to Sea Cycle Route v severní Anglii. Právě tak výrazný je nárůst pracovních míst v malých podnicích, které jsou s tím spjaty. Dánsko a Nizozemí využívají už dlouho výhod, které přináší investice do cykloturistiky.

### Severojižní trasy

- EV 1 – Trasa po pobřeží Atlantiku: North Cape – Sagres (8 186 km)
- EV 3 – Poutnická trasa: Trondheim – Santiago de Compostela (5 122 km)
- EV 5 – Via Romea Francigena: Londýn – Brindisi (3 900 km)
- EV 7 – Středoevropská trasa: North Cape – Malta (6 000 km)
- EV 9 – Od Baltu k Jadranu (Jantarová cesta): Gdaňsk – Pula (1 930 km)
- EV 11 – Východoevropská trasa: North Cape – Atény (5 964 km)

### Západovýchodní trasy

- EV 2 – Cesta hlavními městy: Galway – Moskva (5 500 km)
- EV 4 – Roscoff – Kiev (4 000 km)
- EV 6 – Od Atlantiku k Černému moři (Říční trasa): Nantes – Constanta (3 653 km)
- EV 8 – Středomořská trasa: Cádiz – Atény (5 388 km)

### Okruhy

- EV 10 – Trasa kolem Baltského moře (Hanzovní okruh) (7 930 km)
- EV 12 – Trasa kolem Severního moře (5 932 km)

Celá síť: 63 505 km



## DÁLKOVÉ CYKLISTICKÉ KORIDORY - NÁRODNÍ

Rozvoj cyklistické dopravy v ČR vychází z „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy“, schválené UV ČR č. 678/2004. Prioritami je zajištění kvality a bezpečnosti dopravy tak, aby cyklistika mohla být rovnocenným prostředkem šetrné formy dopravní obsluhy a vyhledávanou formou aktivity v rámci řízeného rozvoje rekreace s cílem přirozeného omezení motorové dopravy a posílení ochrany životního prostředí a zdraví.

V evropských souvislostech jsou přes území ČR vedeny tři evropské dálkové cyklotrasy sítě „Eurovelo“, vyžadující zajištění srovnatelných územních a technických podmínek v podobě samostatné a bezpečné dopravní infrastruktury.

“Rozvoj a podpora cyklistické dopravy pro každodenní i rekreační využití by měly být založeny na maximální segregaci nemotorové dopravy a zajištění potřebných podmínek pro bezpečnost, kvalitu a atraktivitu. I přes relativně omezené nároky na územní průchodnost je nezbytná územní stabilizace vymezené páteří sítě nadřazených mezinárodních a dálkových segregovaných cyklistických stezek a v rámci ÚPD krajů zajištění jejich územní ochrany pro postupnou realizaci s návaznostmi regionální a lokální sítě.” (cit Ing. Marie Wichsová, PhD.)

Přes Jihlavu jsou vedeny následující dálkové koridory:

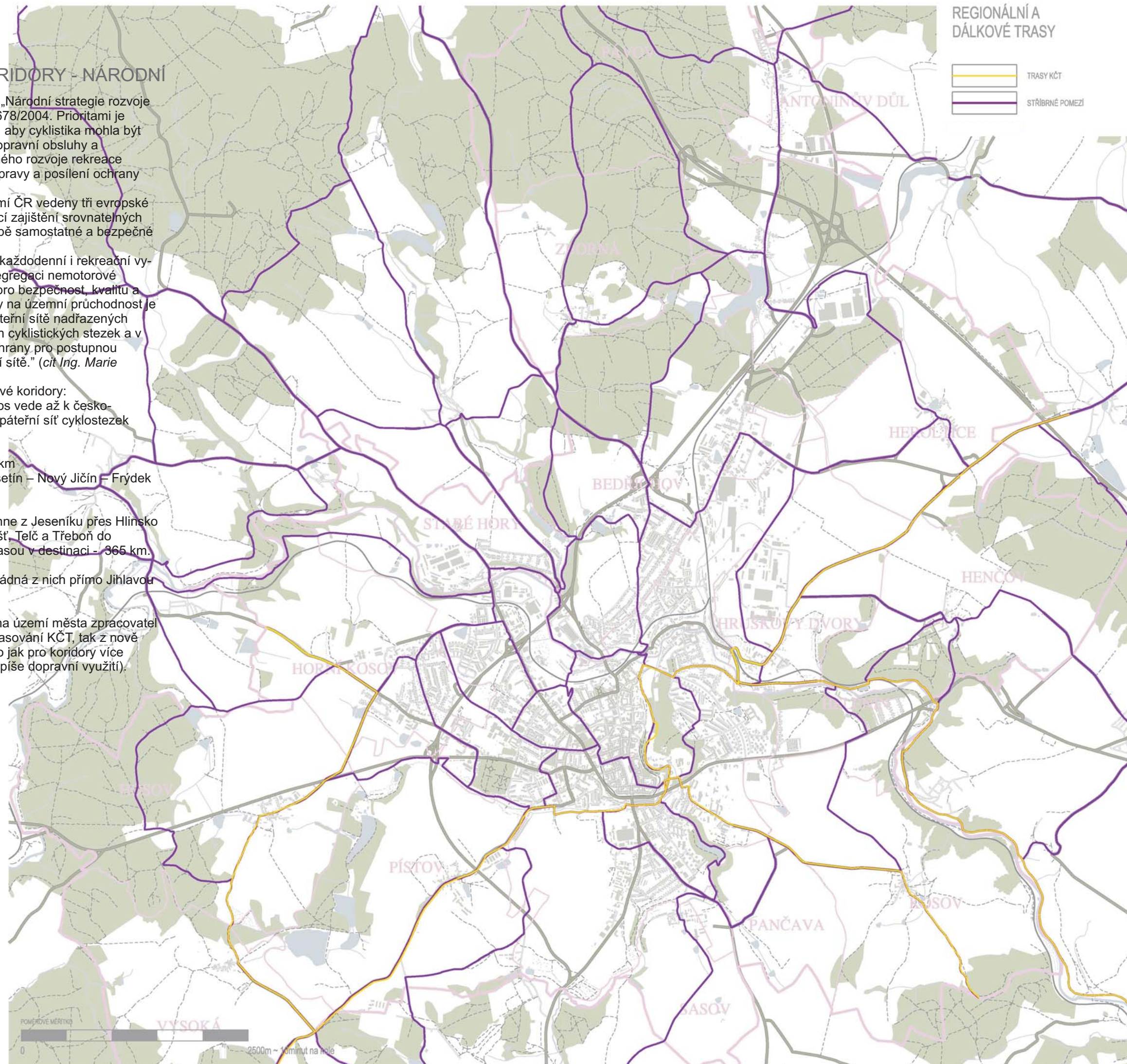
Cyklotrasa Jihlava – Třebíč – Raabs vede až k česko-rakouské státní hranici a doplňuje páteří síť cyklostezek nadregionálního významu.

Trasa Jihlava – Český Těšín, 349 km  
Jihlava – Třebíč – Brno – Zlín – Vsetín – Nový Jičín – Frýdek  
Místek – Český Těšín

Českomoravská trasa, která se táhne z Jeseníku přes Hlinsko v Čechách, Přibyslav, Jihlavu, Třešť, Telč a Třeboň do Českých Budějovic a je nejdelší trasou v destinaci – 365 km.

Co se týče mezinárodních tras Eurovelo, žádná z nich přímo Jihlavou neprochází.

V návrhu aktualizace generelu cyklostras na území města zpracovatel jednoznačně vycházel jak ze stávajícího trasování KČT, tak z nově zavedeného systému Stříbrné pomezí (a to jak pro koridory více rekreační, tak pro ty, kde se předpokládá spíše dopravní využití).



## SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ

Podstatná část prací přípravné fáze projektu byla věnována doplnění dopravně inženýrských informací.

Průzkumová část se zaměřila na tyto hlavní aspekty cyklistické dopravy:

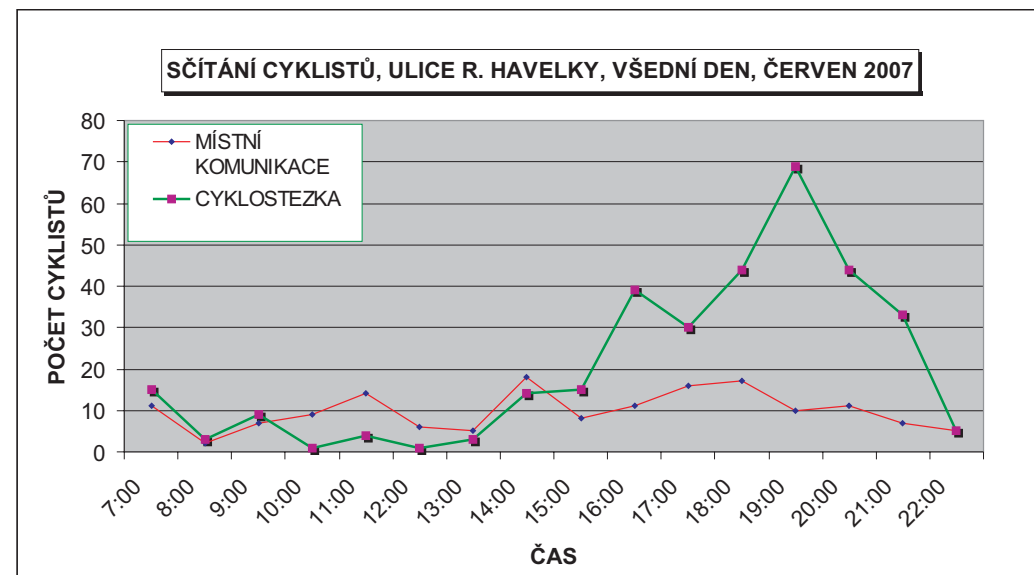
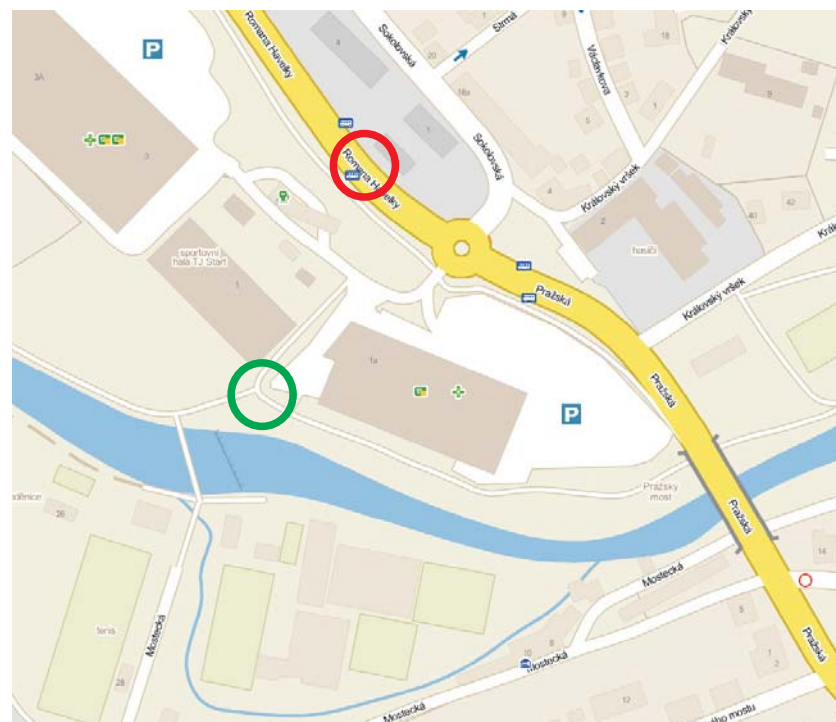
- Intenzity cyklistické dopravy na vybraných profilech
- Aktualizace pentlogramu cyklistů na komunikační síti města
- Kontrast využívání cyklostezek v přidruženém dopravním prostoru a souběžné trasy HDP
- Aktualizace dělby dopravní práce (modal split)

Následující grafy ukazují sčítání, které zadalo město Jihlava v roce 2007 (zdroj jihlava.cz, zadala Ing. Marie Lysová). Měření intenzity cyklistů bylo prováděno v červnu ve všední den a o víkendu na dvou místech podél cyklostezky Staré Hory - Kaufland. Ze dvou stanovišť vybíráme stanoviště 1A - na ulici Romana Havelky.

Ados ve spolupráci se střední školou Farmeko provedl detailní křižovatkový průzkum ve čtvrtek 7.4. 2011.

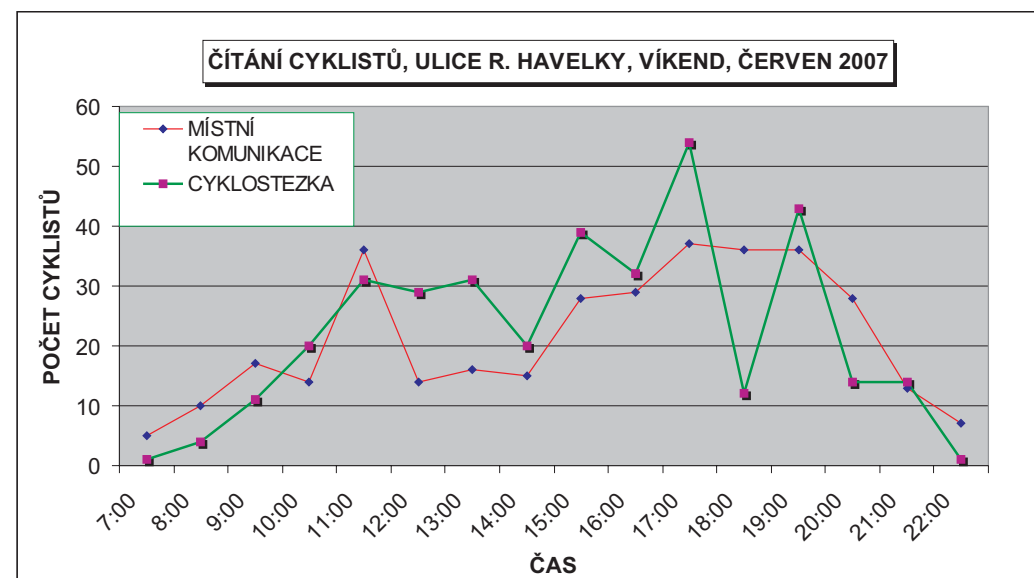
Bylo vybráno 11 stanovišť. Sledován byl nejen celkový počet cyklistů, kteří danou křižovatkou projeli, ale také směry odkud a kam. Bylo tedy možné vypracovat pentlogramy a zjistit nejméně frekventovanější trasy. Jelikož se jedná o dvě od sebe dosti vzdálená data (duben - začátek sezóny, a červen), jsou dosažené počty cyklistů těžko srovnatelné. Bylo by vhodné průzkum na týchž místech zopakovat v podobném termínu jako v roce 2007.

## SČÍTÁNÍ 2007



CELKEM CYKLOSTEZKA: 329  
CELKEM MK: 157

Zdroj:  
magistrát města Jihlavy



CELKEM CYKLOSTEZKA: 356  
CELKEM MK: 341

Zdroj:  
magistrát města Jihlavy

## VÝSLEDKY

Z uvedeného průzkumu vyplývá.

- 1) ve všední den je místní komunikace ve srovnání s cyklostezkou využívána jen minimálně
- 2) odpolední využívání je zřetelně disproporční zejména ve všední den a to v případě cyklostezky.
- 3) o víkendu jsou rozdíly v používání obou druhů infrastruktury minimální, jak do počtu, tak v rámci denního průběhu.
- 4) nárůst počtů cyklistů o víkendu se děje pouze prostřednictvím místní komunikace

## ZÁVĚRY

Je-li dopolední a odpolední průběh užití místní komunikace ve všední den podobný, lze usuzovat, že místní komunikace je užívána zejména dopravními cyklisty. Tj. jsou to lidé, kteří jedou každý den a neobávají se pohybovat se v provozu s motorovými vozidly.

Stejný počet cyklistů na stezce ve všední den (s podobným průběhem) může znamenat rovněž dopravní cyklisty, ovšem ty, kteří se buď do provozu neodvážejí, nebo jim více záleží na prostředí, ve kterém se pohybují.

Strmý nárůst počtu uživatelů cyklostezky odpoledne lze přičítat pouze rekreačním cyklistům.

Tento předpoklad by bylo nutno doplnit o detailní průzkum formou dotazníku.

O víkendu má užití místní komunikace zvýšeným počtem cyklistů dvě příčiny:

- 1) zmenšený provoz zejména nákladní motorové dopravy
- 2) zvýšený provoz bruslařů a chodců na stezce (ve všední den bylo nasčítáno 0 bruslařů, o víkendu 67, oproti 329 a 356 cyklistů).

Je zřejmé, že rekreační cyklisté se mohou stejně dobře pohybovat v hlavním dopravním prostoru, pokud k tomu mají podmínky (v tomto případě únosný provoz motorových vozidel, sčítání bylo prováděno v neděli.)

Na druhou stranu se ukazuje, že investice do podobné rekreační infrastruktury, jakou je cyklostezka má přesah do úplně jiných dopravních módů, než by se z názvu zdálo a její efekt je tak výrazně multiplikační.

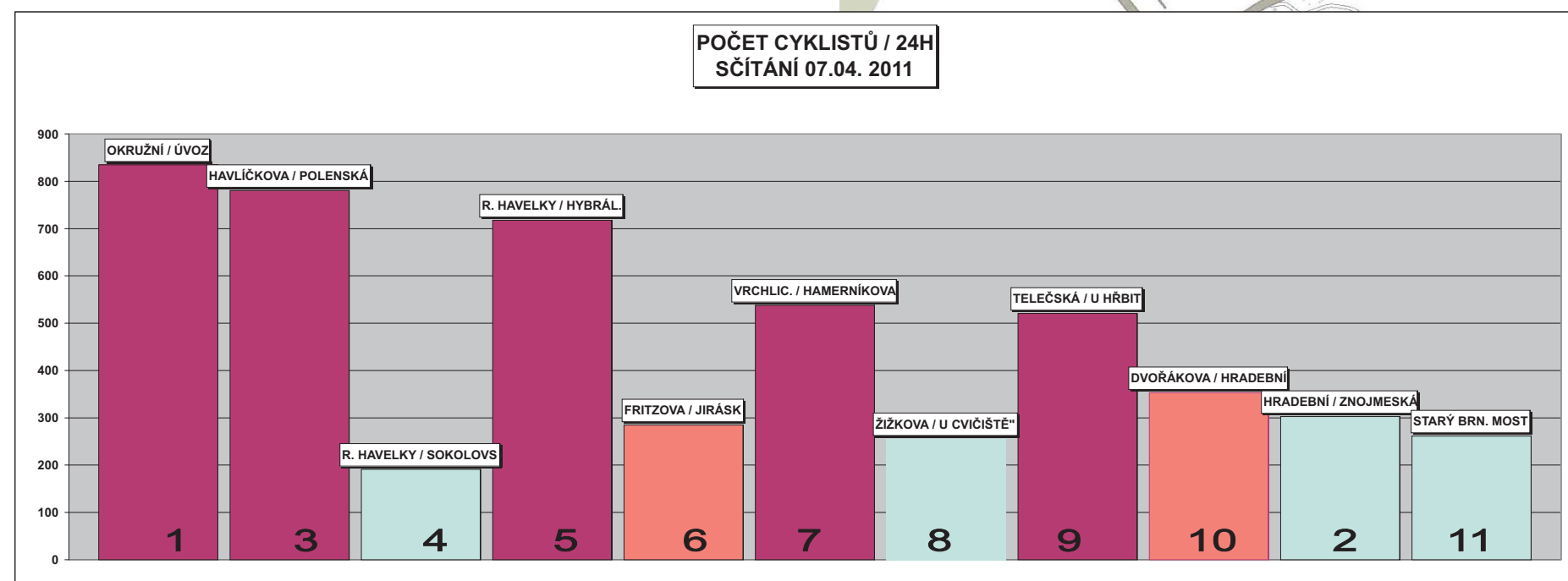
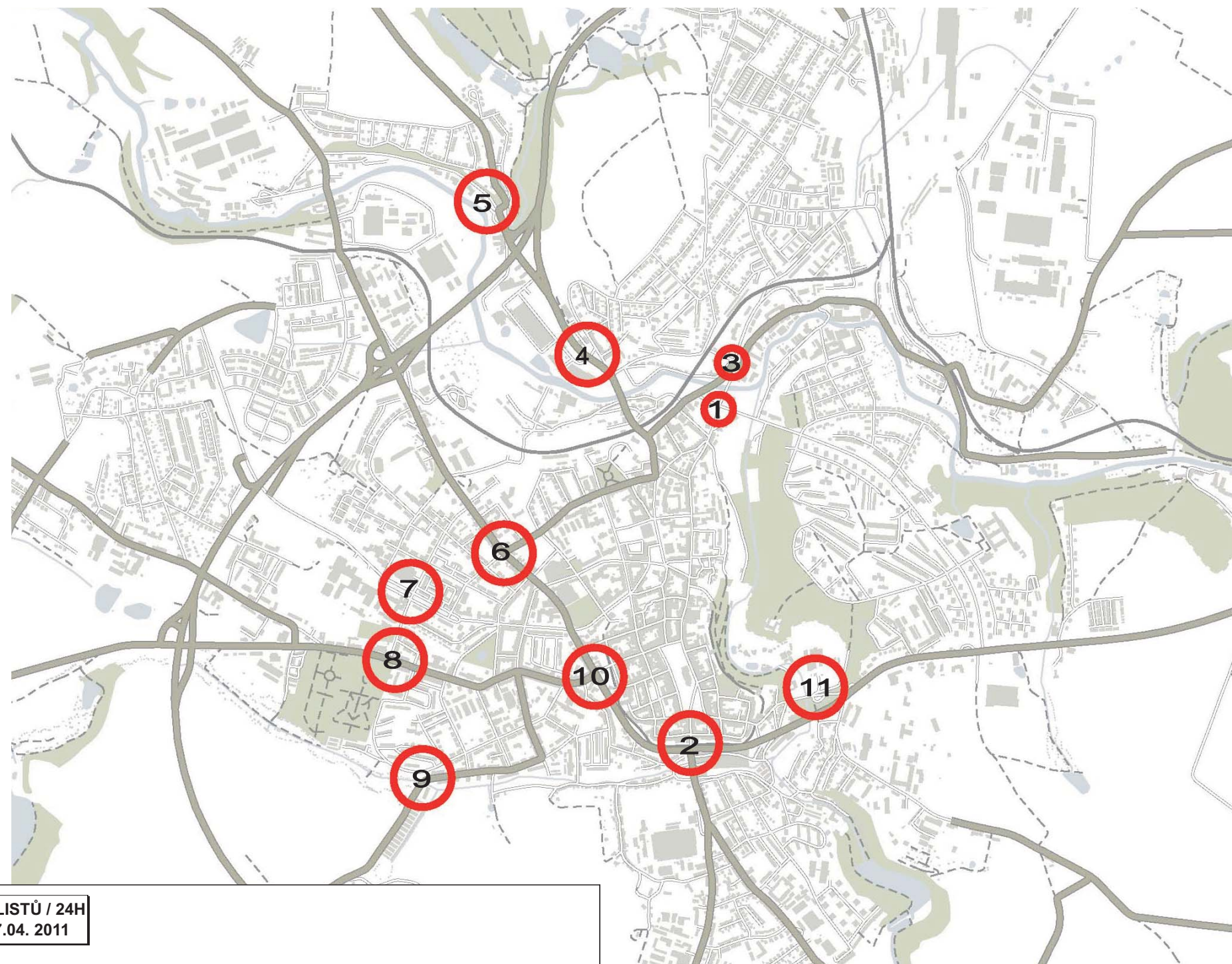
Lze se proto domnívat, že podobně multiplikační efekt by mělo výrazné omezení zbytné IAD, jelikož by umožnilo využít stávající uliční a silniční síť k aktivitám jako dopravního tak rekreačního charakteru a to bez nutnosti investovat jedinou korunu do nové infrastruktury.

## PRŮZKUM 7.4. 2011

Sčítání bylo provedeno na 11 místech v rámci širšího centra města:

1 Havlíčkova / Polenská	06:00 - 10:00
	14:30 - 18:30
2 Hradební / Znojmská	06:00 - 10:00
	14:30 - 18:30
3 Okružní / Úvoz	14:30 - 18:30
4 R. Havelky / Sokolovská	14:30 - 18:30
5 R. Havelky / Hybrálecká	14:30 - 18:30
6 Jiráskova / Fritzoval	14:30 - 18:30
7 Vrchlického / U cvičiště	14:30 - 18:30
8 Žižkova / U cvičiště	14:30 - 18:30
9 Telečská / U hřbitova	14:30 - 18:30
10 Dvořákova / Hradební	14:30 - 18:30
11 Starý Brněnský most	14:30 - 18:30

Jak patrně, vybírány byly zejména křižovatky na sběrných komunikacích respektive na hlavních tazích do centra města. Výjimkou byly lokality Starý Brněnský most a Vrchlického / U cvičiště, kde byl předpoklad, že budou hlavním cyklistickým tahem z Březinových sadů a Doliny do Centra. V grafu na první pohled upoutají nerovnoměrné počty zjištěné na poměrně podobných profilech. Dále, za použití detailnějších výstupů, se pokusíme odpovědět na možné příčiny tohoto stavu. Interpretace výsledků a poznání toho, jak je dnes město lidmi na kole používáno, respektive, jak vybírají svoje trasy a směry pohybu, je stěžejní pro účelné vynakládání prostředků na budování cykloinfrastruktury v budoucnosti.



## PRŮZKUM 7.4. 2011

Jelikož sčítání bylo prováděno jenom po část dne, bylo nutno pro získání výsledků za 24 hodin dopočítat hypotetický počet. Hodnoty chybějících hodin byly zvoleny z procentuálního zastoupení jednotlivých hodin (počtu cyklistů v jednotlivých hodinách dne) dle průzkumu prováděného během roku 2009 Brněnskými komunikacemi a.s. v Brně.

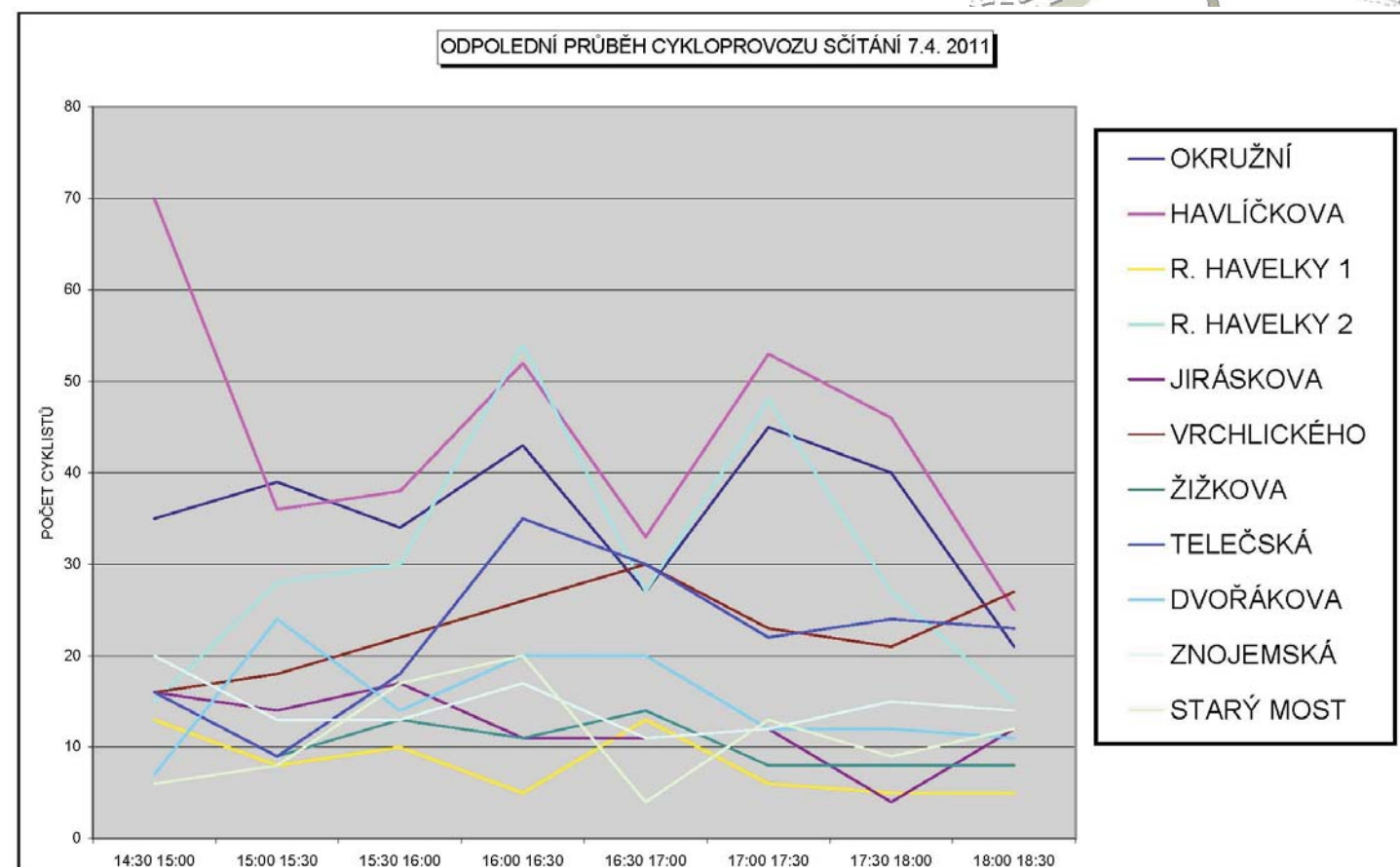
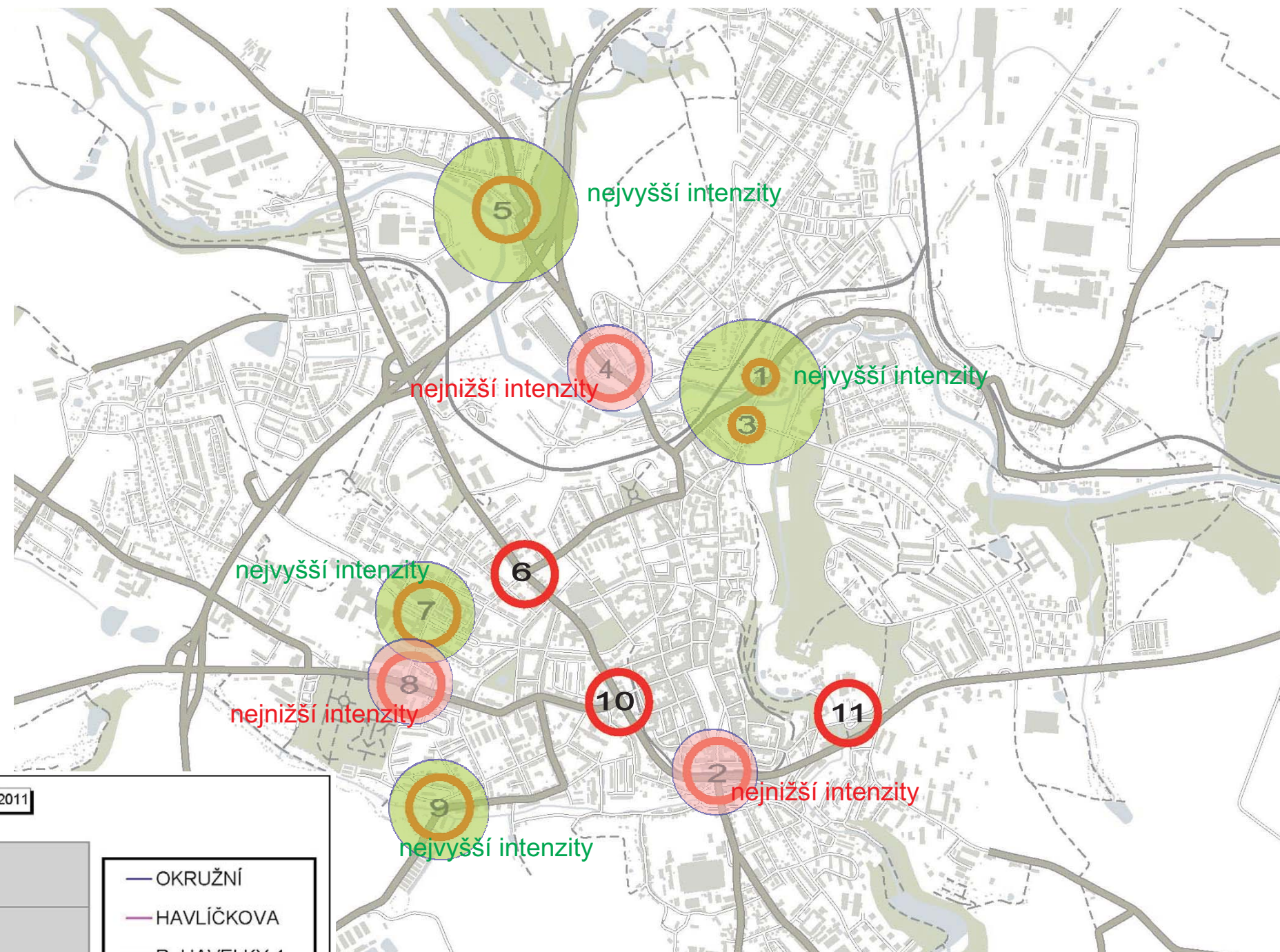
Na dvou místech, Okružní / Úvoz a Hradební / Znojenská byl průzkum prováděn po celý den (s výjimkou polední přestávky), takže bylo možno ověřit, že denní průběh změn počtu cyklistů na trasách je zcela srovnatelný s brněnským.

Graf uvedený níže ukazuje, že přímo nasčítané odpolední intenzity vykazují shodný chod na bodech:

Okružní / Úvoz  
R. Havelky / Hybrálecká  
Havlíčková / Polenská  
Starý Brněnský most

a podobný na těchto bodech:

Hradební / Znojenská  
R. Havelky / Sokolovská  
Jiráskova / Fritzova  
Vrchlického / U cvičiště  
Žižkova / U cvičiště  
Dvořákova / Hradební  
Telečská / U hřbitova



### VÝSTUPY:

Nejvyšší intenzity byly dosahovány na těchto křižovatkách:

Havlíčková / Polenská  
Okružní / Úvoz  
R. Havelky / Hybrálecká

Menší, ale stále ještě vysoké intenzity byly dosahovány na:

Vrchlického / Hamerníkova (kruhový objezd)  
Telečská / U hřbitova.

Je otázkou, který z faktorů má na tento fakt nejvyšší vliv:

- 1) Všechny tyto sčítací body, kromě Vrchlického mají přímou návaznost na stávající cyklostezku (řeka, Pístov).
- 2) Na sčítacím bodě R. Havelky / Hybrálecká tvořila jedno z ramen křižovatky přímo cyklostezka.
- 3) Nalézají se důležitých (a jediných) spojnicích mezi hlavními obytnými celky a centrem, potažmo oblastmi pracovních příležitostí (jedná se o překonání řeky na mostech).
- 4) V případě ulice Vrchlického se jedná o málo motorovou dopravou zatíženou komunikaci.

Ve zbytku profilů, na kterých bylo sčítání prováděno nelze vysledovat tak jasný denní průběh intenzit ani počet cyklistů není vodítkem pro vyvození jasného závěru, co se síly či slabosti koridoru týče. Výjimkou může být sčítací profil Hradební / Znojenská, kde by se dala očekávat mnohem větší intenzita vzhledem k tomu, že jde o jedno z mála míst, kde lze překonat údolí Koželužského potoka z jihu města k centru. Není pravděpodobné, že by "Na slunci" jezdili méně na kole, spíše používají spodní trasu (pod Brněnským mostem), jelikož intenzity IAD na Znojenské jsou enormní a prostorové podmínky na mostě nepříznivé.

## VÝSTUPY PRŮZKUMU / SČÍTÁNÍ CYKLODOPRAVY

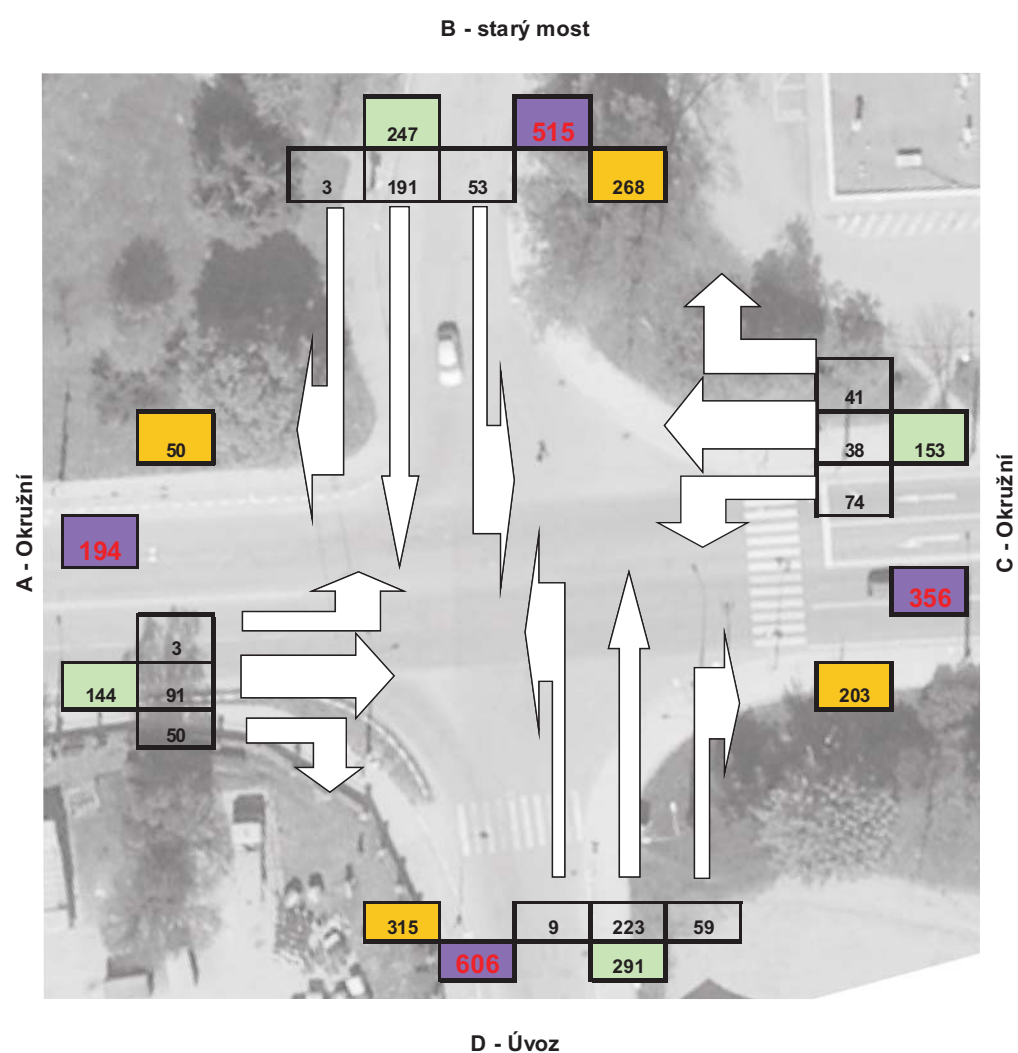
Pojďme si na několika případových studiích rozebrat závěry, které jsme učinili na předchozí straně, tj, premisa že tyto profily

Okružní / Úvoz  
R. Havelky / Hybrálecká  
Havlíčková / Polenská

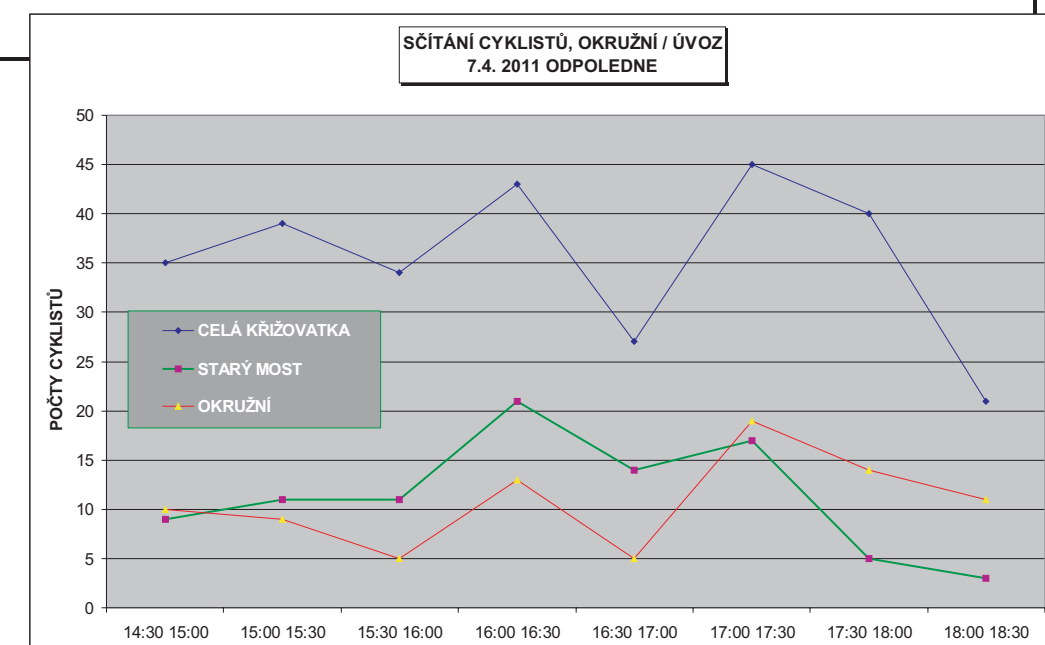
mají největší intenzity proto, že mají poměrně dobrou návaznost na stávající cyklostezky.

## OKRUŽNÍ / ÚVOZ

Nejsilnější směry jsou z Okružní na Úvoz (Březinovy sady - centrum) a Starý most - Úvoz (těžko říci, odkud přijíždí hlavní část cyklistů, je nutno detailně rozebrat křižovatku Polenská / Havlíčkova).



výjezd	do A (Okružní)			do B (starý most)			do C (Okružní)			do D (Úvoz)			
	z B	z C	z D	z A	z C	z D	z A	z B	z D	z A	z B	z C	
14:30 15:00	1	1	2	0	2	7	3	2	1	3	10	3	35
15:00 15:30	0	1	0	0	4	7	1	4	3	0	10	9	39
15:30 16:00	0	0	0	0	3	8	4	1	0	4	10	4	34
16:00 16:30	0	3	0	0	4	17	3	2	5	2	6	1	43
16:30 17:00	0	1	1	1	0	13	2	1	0	0	7	1	27
17:00 17:30	0	5	0	0	0	17	3	5	6	3	6	0	45
17:30 18:00	0	1	0	0	0	5	10	2	1	4	13	4	40
18:00 18:30	0	1	0	0	1	2	5	1	4	1	3	3	21
	<b>1</b>	<b>13</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>14</b>	<b>76</b>	<b>31</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>17</b>	<b>65</b>	<b>25</b>	
	<b>17</b>			<b>91</b>			<b>69</b>			<b>107</b>			<b>284</b>
<b>Počet cyklistů za 24h</b>													
	A			B			C			D			
vjezd+koeficient	3	38	9	3	41	223	91	53	59	50	191	74	
do	50			268			203			315			<b>835</b>
z	144			247			153			291			
celkem na větví	194			515			356			606			
	4h		8h										
	koeficient		2.94		1.88								





## VÝSTUPY PRŮZKUMU / SČÍTÁNÍ CYKLODOPRAVY HAVLÍČKOVA / POLENSKÁ

Pokud chceme sčítat cyklisty na této křižovatce tvaru T, je nutné přidat ještě další 3 ramena, a to starý most přes Jihlavu, směr od Janského kostelíka (Královský vršek) a cyklostezku podél řeky.

Ze zjištěných dat je zřejmé:

- Je velký rozdíl v intenzitách mezi dopolednem a odpolednem
- Dopoledne převládá provoz v hlavním dopravním prostoru (Havlíčková)
- Odpoledne se velmi výrazně zvedá provoz po cyklostezce s návazností na starý most přes Jihlavu a dále (sčítání na Okružní) na Úvoz a Okružní ulici.

Abychom mohli říci, zda provoz po cyklostezce je ve své většině rekreační nebo ne, museli bychom učinit detailní průzkum s dotazováním na cíl a důvod cesty. Nicméně odpolední nárůst je možno přičítat právě rekreačním cyklistům.

Budeme-li považovat dopolední cyklisty za cyklisty dopravní a pokud bychom porovnali dopolední a odpolední provoz, pak poměr dopravních a rekreačních cyklistů by byl zhruba 1/6. Toto číslo je samozřejmě pouze odhad a bylo by nutné je doplnit z dalších průzkumů.

Je ovšem evidentní, že odpoledne lidé používají více cyklostezku. Z toho by se dalo usuzovat na její funkci jako více rekreační než dopravní infrastruktury.

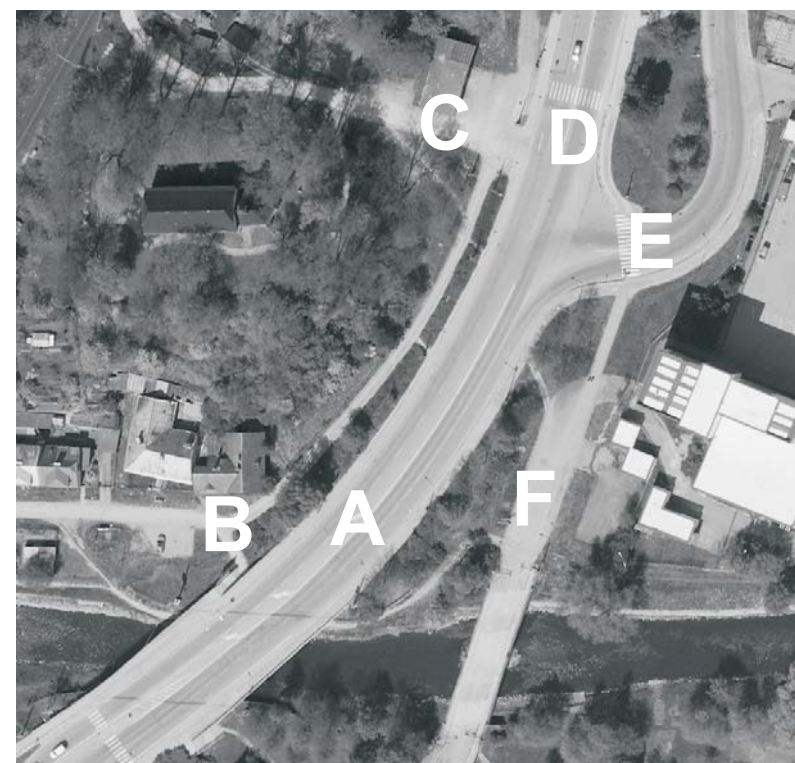
## SHRNUTÍ

Ze sčítání, které bylo provedeno jednoznačně vyplívají tyto skutečnosti:

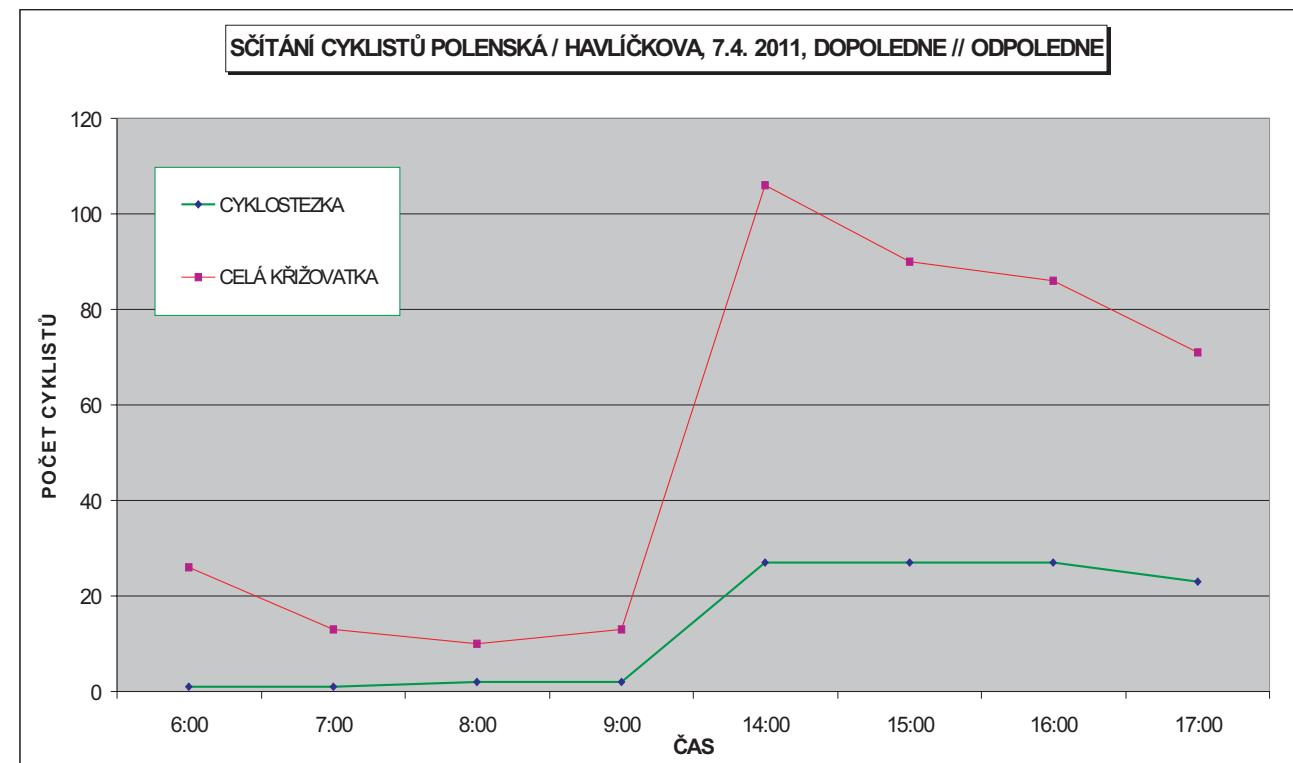
- Dopravní cyklisté nevolí trasu podle toho, jestli vede po cyklostezce nebo s hlavním proudem IAD. Jejich prioritou je zřejmě dosažení cíle po co nejkratší a nejsnazší trase. Jejich podíl na intenzitách během celého dne je vyrovnaný (podíl ca 1/6 až 1/5)
- Rekreační cyklisté používají přednostně cyklostezky nebo zklidněné komunikace.

Jak už bylo řečeno, nejvyšších intenzit dosahují místa s přímou návazností na cyklostezky (chcete-li se na ně dostat, musíte tudy projet). Naopak nejmenší intenzity byly naměřeny na nejfrekventovanějších tazích či komunikacích s nepříjemnými šířkovými poměry (Hradební / Znojemská, Žižkova / U cvičiště) a překvapivě také na starém Brněnském mostě (Lidé z Březinových sadů se dopravují do centra přednostně po Okružní a dále na Úvoz nebo Havlíčkovou. Otázka, proč tomu tak je. Zdůvodnění můžou být různá:

- ze sídliště na centra je nutno prvně vystoupat na kopec
- obava z jednosměrky na mostě (cyklopruh nebyl v době sčítání vidět pod nánosem štěrku)
- špatný povrch na Brněnské směrem do centra atd.



výjezd	do A (Havlíčková)					do B (Pod Janským kopečkem)					do C (směr ul. Janská)					do D (Havlíčková)					do E (Polenská)					do F (starý most)					
	zB	zC	zD	zE	zF	zA	zC	zD	zE	zF	zA	zB	zD	zE	zF	zA	zB	zC	zE	zF	zA	zB	zC	zD	zF	zA	zB	zC	zD	zE	
6:00 6:30	0	0	3	2	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1	0	0	2	0	14	
6:30 7:00	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	2	12	
7:00 7:30	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	1	8	
7:30 8:00	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	
8:00 8:30	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	9	
8:30 9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
9:00 9:30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6	
9:30 10:00	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	7	
	0	0	10	6	0	1	1	0	2	2	0	0	0	1	2	9	0	0	0	3	3	1	0	1	7	2	0	1	5	5	
	16					6					3					12					12					13					62
14:30 15:00	0	0	6	2	0	0	0	3	2	9	0	0	0	0	3	1	1	0	2	3	6	0	0	4	0	22	2	2	2	70	
15:00 15:30	0	0	3	2	0	0	0	3	2	8	0	0	0	0	1	1	0	0	2	1	0	0	2	0	10	0	0	1	36		
15:30 16:00	0	1	4	0	0	0	1	1	0	7	0	0	3	0	1	3	0	0	2	0	1	0	0	0	12	0	0	2	38		
16:00 16:30	0	1	5	1	0	0	1	0	1	16	1	1	0	0	0	1	0	0	4	0	8	0	0	5	0	5	0	1	52		
16:30 17:00	0	0	0	2	0	0	1	1	3	6	1	0	0	0	0	1	0	0	4	2	2	0	0	3	0	5	0	2	33		
17:00 17:30	0	0	6	2	0	0	0	2	14	0	0	0	0	0	1	1	0	4	4	2	0	0	5	0	8	0	3	1	53		
17:30 18:00	1	0	6	0	0	0	2	1	2	6	0	3	0	0	1	0	1	0	0	0	4	0	0	0	17	0	1	1	46		
18:00 18:30	0	0	3	2	0	0	1	7	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	1	0	4	0	0	1	25		
	1	2	33	11	0	0	5	10	19	70	2	4	3	0	1	9	4	3	0	19	11	23	0	0	20	0	83	2	9	9	
	47					104					10					35					54					103					353



		Počet cyklistů za 24h																														
		A					B					C					D					E					F					
vjezd+koeficient		2	4	81	32	0	2	11	19	39	135	4	8	6	2	6	34	8	6	0	41	26	45	0	2	51	4	156	6	26	26	
do		118					207					24					88					124					218					780
z		70					218					26					133					100					233					
celkem na větví		188					425					51					222					224					451					

NEJDŮLEŽITĚJŠÍM ZÁVĚREM Z HLEDISKA DALŠÍCH INVESTIC DO CYKLOINFRASTRUKTURY JE TENTO:

LIDÉ UŽÍVAJÍCÍ KOLO SE VYHÝBAJÍ NEJFREKVENTOVANĚJŠÍM ULICÍM A TĚM S ÚZKÝMI PROFILY VE SNAZE NEJET SPOLU S MOTOROVOU DOPRAVOU. DOPRavní CYKLISTÉ VŠAK MNOHDY NEMAJÍ JINOU MOŽNOST NEŽ TYTO TRASY POUŽÍT, Což DOKAZUJÍ VYSOKÉ INTENZITY NA HAVLÍČKOVĚ, JIRÁSKOVĚ A DVOŘÁKOVĚ ULICI. PŘEDEVŠÍM SEM BY TEDY MĚLA SMĚŘOVAT PODPORA CYKLODOPRAVY V KRÁTKODOBÉM HORIZONTU.

## TERÉNNÍ PRŮZKUMY

Terénní průzkum na kole doprovázel sčítání cyklistů a teoretické výpočty. Potvrdil skutečnost, že ten kdo jezdí na kole pravidelně, jezdí všude a především po vozovce. Na cestě do práce či do školy jde především o délku trasy, tedy o rychlost. Používají se tedy i frekventované komunikace a to i za cenu snížené bezpečnosti. Bezpečnost je možno zvýšit vhodným způsobem jízdy, což je námět pro školení, která by mohlo město provádět ve spolupráci se školami či Policií. Naopak rekreace je především o stezkách, i když o víkendu, při malém provozu na silnicích se cyklisté vydávají kamkoliv.



CITY PARK



OKRUŽNÍ, ZAČÍNÁME V ÚTLÉM VĚKU



A JEZDÍME CELÝ ŽIVOT, JIRÁSKOVA

## REKREAČNÍ // DOPRAVNÍ CYKLISTIKA



CYKLOSTEZKA U VODNÍHO RÁJE



ŽIŽKOVA SMĚR CENTRUM



HRADEBNÍ / ZNOJEMSKÁ

## NEDOSTATKY V INFRASTRUKTUŘE / ÚDRŽBĚ



STARÝ BRNĚNSKÝ MOST



NA DOLINĚ



OKRUŽNÍ / ÚVOZ

SYSTÉM CYKLOTRAS	01
ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ SÍŤE	01
CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM CYKLOTRAS	02
ZÁKLADNÍ SYSTÉM CYKLOTRAS	03
SYSTÉM REKREAČNÍCH CYKLOTRAS	04
SYSTÉM DOPRAVNÍCH CYKLOTRAS	05
SYSTÉM DOPLŇKOVÝCH CYKLOTRAS	06
DRUHY UPLATŇOVANÝCH OPATŘENÍ	07
CYKLISTICKÁ DOPRAVA V MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACI	08

MOTIVACE

PODMÍNKY

**SYSTÉM**

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

**JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

DOPLŇKY

# SYSTÉM CYKLOTRAS

## ZÁSADY NAVRHOVÁNÍ SÍŤ

Dobře navržená a spojená síť cyklotras je důležitou součástí snah o podporu cyklo dopravy.

Pro správný návrh je třeba definovat potřeby širokého spektra obyvatel města, kteří se na kole pohybují nebo by se rádi pohybovali. Potřeby jednotlivých skupin se od sebe mnohdy diametrálně odlišují. Zásady fungování systému přehledně vyjadřuje schéma.

### Dopravní koridory

Jako nosný prvek celého systému určujeme systém hlavních dopravních tras, které spojují hlavní oblasti bydlení s nejdůležitějšími cíli cest nejkratší možnou cestou. Tyto trasy z větší části využívají systém sběrných komunikací v území, tedy ulice typu Jiráskova, Žižkova, Brtnická, Brněnská, Havlíčkova. Jsou to ulice, které slouží jako dopravní koridory městské dopravě a IAD. Jedná se především o nejlogičtější, historická spojení s příznivými podélnými profily, přímostí spojení atd. Jejich využití pro dopravní cyklisty je dnes limitováno absencí opatření na podporu bezpečnosti. Tato opatření v zásadě znamenají malé, levné a rychle proveditelné změny typu:

- vyhrazený pruh pro cyklisty
- víceúčelový pruh
- piktogramový koridor pro cyklisty
- prostor pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách

Jak je vidět, jedná se především o vodorovné dopravní značení, které cyklistu pro ostatní provoz zviditelní, naučí především řidiče vnímat to, co by mělo ze zákona platit: cyklista je stejný účastník dopravního provozu, se stejnými právy. V mapových přílohách se tyto trasy objevují jako silná červená linka.

Ne všichni cyklisté, ať už používají kolo k dopravě ve všední den, nebo k rekreaci, jsou ochotni jezdit po frekventovaných městských třídách. Jedná se často o děti, ženy nebo seniory, i když se nejde omezt jen na ty to skupiny. Tito uživatelé potřebují trochu jinou dopravní síť i když potřeba či směry spojení zůstávají stejné jako v předchozím odstavci.

Proto je třeba v rámci dopravní sítě hledat i trasy vedoucí po zklidněných ulicích, cyklostezkách, v parcích atd. Tyto trasy však musejí splňovat stejné kritérium přímosti a plošné dostupnosti, jako první - rychlé - koridory. Zklidněné koridory jsou často souběžné s těmi rychlými. Opatření na těchto trasách zahrnují především:

- plošné zavádění zklidněných zón (Tempo 30, obytné) bez dalších opatření pro cyklisty
- vedení po stávajících cyklostezkách, účelových komunikacích, vhodných cestách parky atd.
- vedení méně frekventovanými ulicemi
- úprava komunikací – zklidňující prvky (prahy, šikany ...)
- průjezdy cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací

Tato opatření mají spíše plošný charakter umožňující zklidnění území. Trasy jsou v systému znázorněny oranžovou barvou.

### Rekreační koridory

Hlavním kritériem výběru této trasy uživatelem je především jeho bezpečnost a atraktivita (jízdniho povrchu a okolí trasy). Základem sítě takových tras je logicky již existující spojení podél řek. Navržená rekreační síť proto, aby byla funkční, musí spojoval oblasti bydlení s atraktivními cíli v rámci města i v jeho okolí. Pokud tato síť bude rozsáhlá a její okolí atraktivní, sama se stane atrakcí. Město má všechny podmínky pro vytvoření atraktivního prostředí nejen pro své obyvatele ale i návštěvníky.

Opatření na těchto trasách by neměla mít pouze dopravní charakter, tam, kde to prostorové podmínky dovolují, se vlastně jedná o budování lineárních parků s potřebným vybavením (odpočívky, občerstvení, infotabule, hrací a posilovací prvky atd.), jenom tak lze docílit synergického efektu, který ve svém důsledku vytvoří z takové sítě těžiště zájmu samo o sobě.

### Místní vztahy

Mimo koridorů celoměstského významu je třeba zajistit lokální vazby v území.

Pro zajištění místních vazeb pro nejširší skupinu uživatelů jízdního kola je možné využít plošného omezení rychlosti, obytných ulic, popřípadě i chodníků, pokud tvoří souvislou nepřerušovanou linii.

Typickým opatřením, které nejen na lokální úrovni tvoří bariéru pro cyklistickou dopravu, jsou jednosměrné komunikace. Ty jsou zpravidla zřizovány ze dvou důvodů:

- omezení průjezdné dopravy (uvažována pouze motorová)
- získání prostoru pro parkovací stání

Ve většině případů nic nebrání dovolit cyklistům průjezd v protisměru. Jindy je třeba přeorganizovat parkování (mnohdy při zachování jeho kapacity). V metodické části je obsaženo mnoho variant uspořádání provozu v tzv. cykloobousměrkách.

Každá cykloobousměrka má význam přinejmenším pro ty, kteří v dané ulici bydlí, pracují či nakupují.

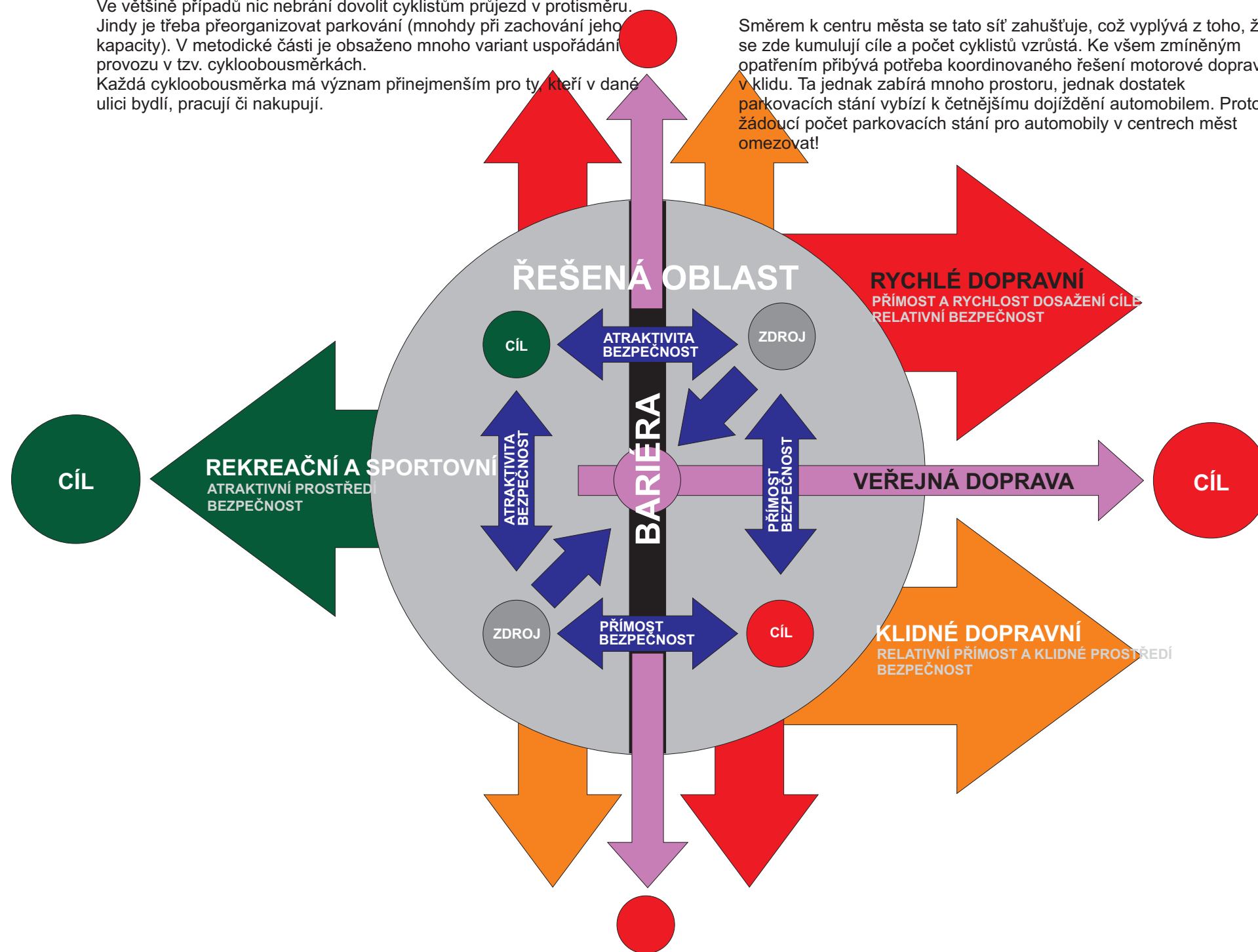
### Pěší zóna

Pěší zóna je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená především chodcům, s regulovaným vjezdem vozidel. V souladu s využitím území musí být regulace důsledná a musí se týkat především vozidel, které svým provozem prostředí pěší zóny nejvíce znehodnocují. A těmi jsou především motorová vozidla. Omezení pohybu cyklistů v zásadě nejsou nutná. Naopak je žádoucí umožnit cyklistům pohyb v obou směrech i v ulicích, které jsou z prostorových důvodů jednosměrné. To vše za předpokladu, že cyklista bude dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit (361/2000 Sb. §39. odst. 5).

Celý systém tras musí splnit tyto základní podmínky:

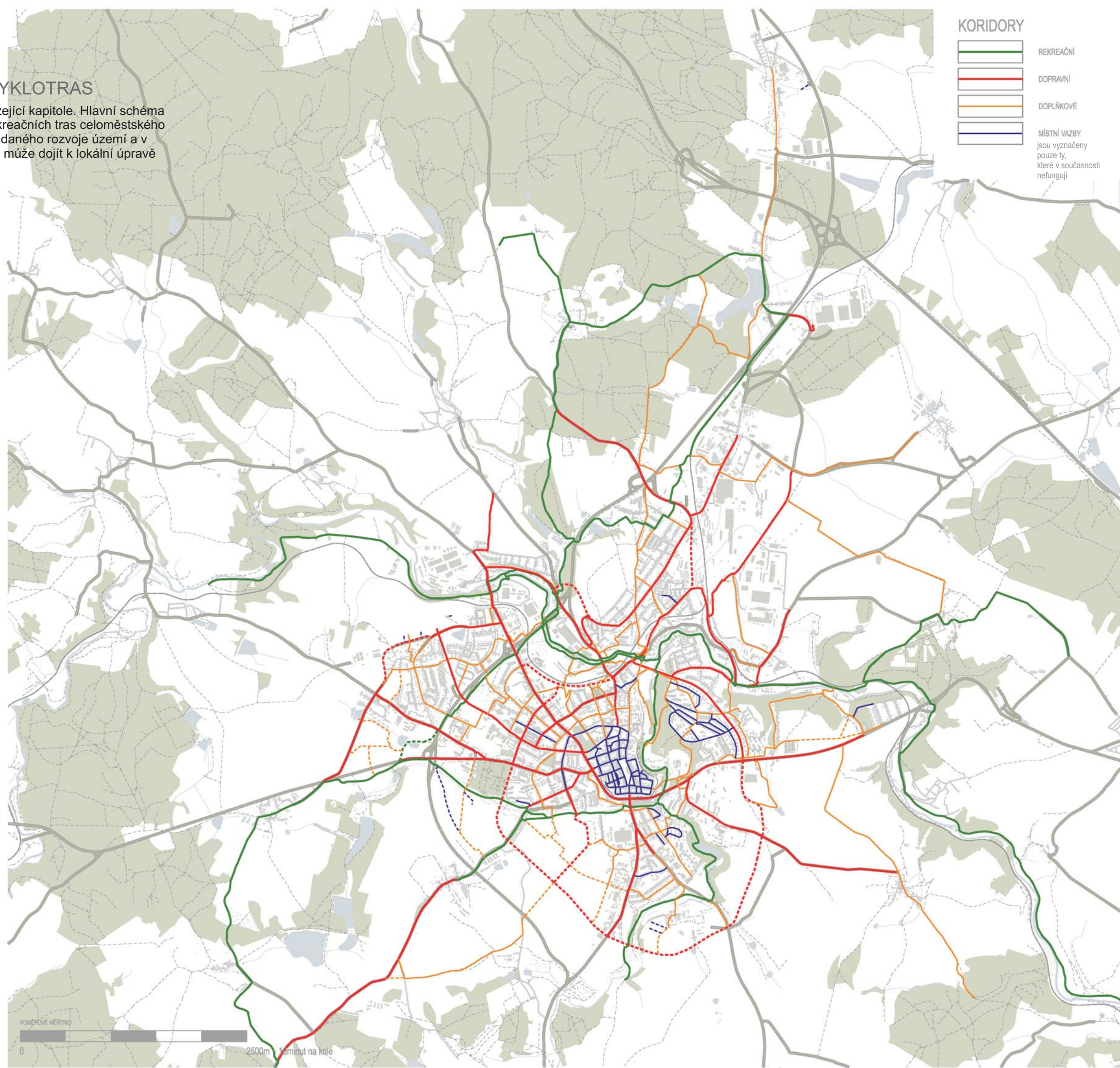
- Spojit větší oblasti bydlení s hlavními cíli jako jsou – práce, vzdělání, kultura, sport, nákupy a dopravní terminály.
- Spojit městské části navzájem mezi sebou
- Spojit město s jeho okolím (okolní obce, ze kterých lidé dojíždějí do města za prací, zábavou apod.)

Směrem k centru města se tato síť zahušťuje, což vyplývá z toho, že se zde kumulují cíle a počet cyklistů vzrůstá. Ke všem zmíněným opatřením přibývá potřeba koordinovaného řešení motorové dopravy v klidu. Ta jednak zabírá mnoho prostoru, jednak dostatek parkovacích stání vybízí k četnějšímu dojíždění automobilem. Proto je žádoucí počet parkovacích stání pro automobily v centrech měst omezovat!



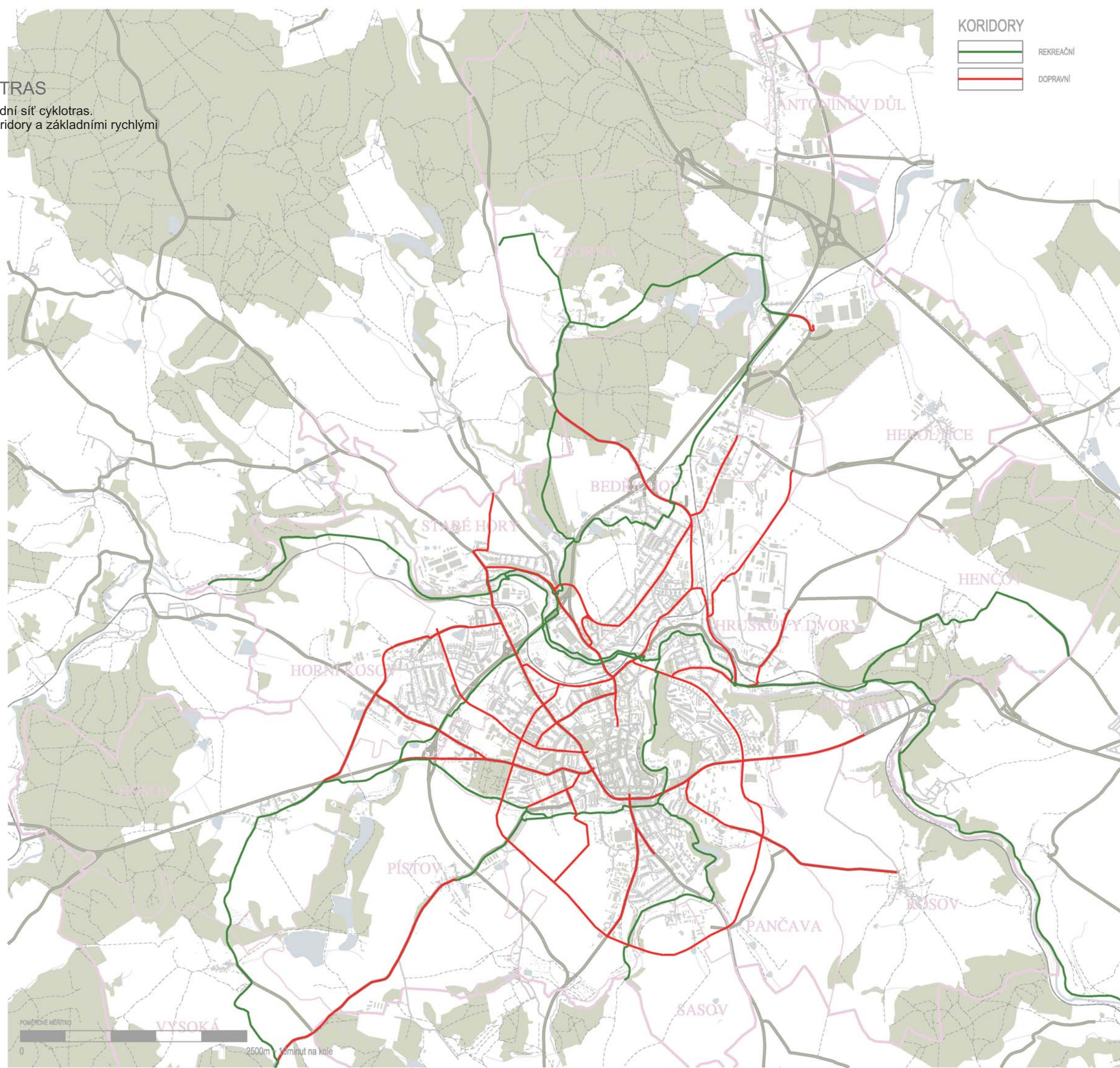
## CELOMĚSTSKÝ SYSTÉM CYKLOTRAS

Vychází z principů uvedených v předcházející kapitole. Hlavní schéma představuje celý systém dopravních a rekreačních tras celoměstského významu. Návrh tras vychází z předpokládaného rozvoje území a v jednotlivých etapách naplňování systému může dojít k lokální úpravě jejich vedení.



## ZÁKLADNÍ SYSTÉM CYKLOTRAS

Zjednodušené schéma představuje základní síť cyklotras.  
Tato páteřní síť je tvořena rekreačními koridory a základními rychlými dopravními koridory (radiálami).



## SYSTEM REKREAČNÍCH CYKLOTRAS

System rekreačních cyklokoridorů ve městě slouží především pro cyklistiku jako formu relaxace ve volném čase.

Důležitá je atraktivita prostředí, která zahrnuje jak oddělení od motorové dopravy, tak přítomnost zeleně či příjemných míst k zastavení.

Tyto koridory jsou atraktivní i pro pěší a in-line bruslaře. Mezi těmito skupinami uživatelů zde může docházet ke konfliktům.

Zklidňovací prvky na trase, společně s lokálním doplněním chráněného prostoru pro pěší jsou jedním z možných řešení. Povrch souběžně, resp. odděleně vedoucího pěšího koridoru musí být odlišný, nevhodný pro rychlou jízdu na bruslích, resp. na kole. Je to však na úkor zvýšených prostorových nároků. Je třeba nabídnout další a pestřejší možnosti vyžití. Příkladem může být plánovaný projekt Českého mlýna.

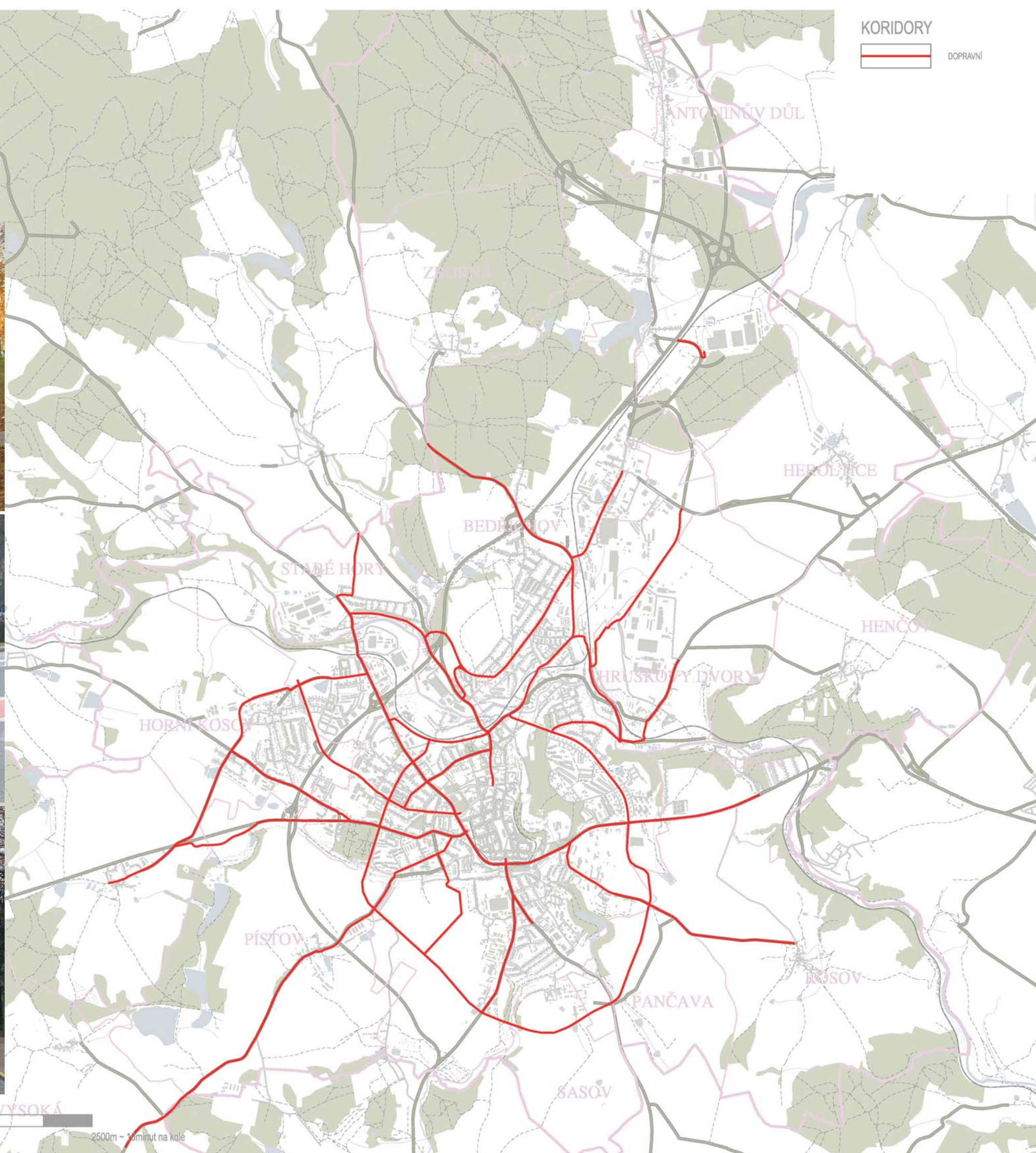


## SYSTEM DOPRAVNÍCH CYKLOTRAS

System dopravních koridorů je přednostně určen pro rychlé dosažení cíle cesty. Na těchto koridorech budou dle možností uplatňována liniová dopravní opatření, k nimž patří vyhrazené pruhy pro cyklisty, víceúčelové pruhy (piktogramové koridory pro cyklisty).

Nezbytná jsou opatření v křižovatkách.

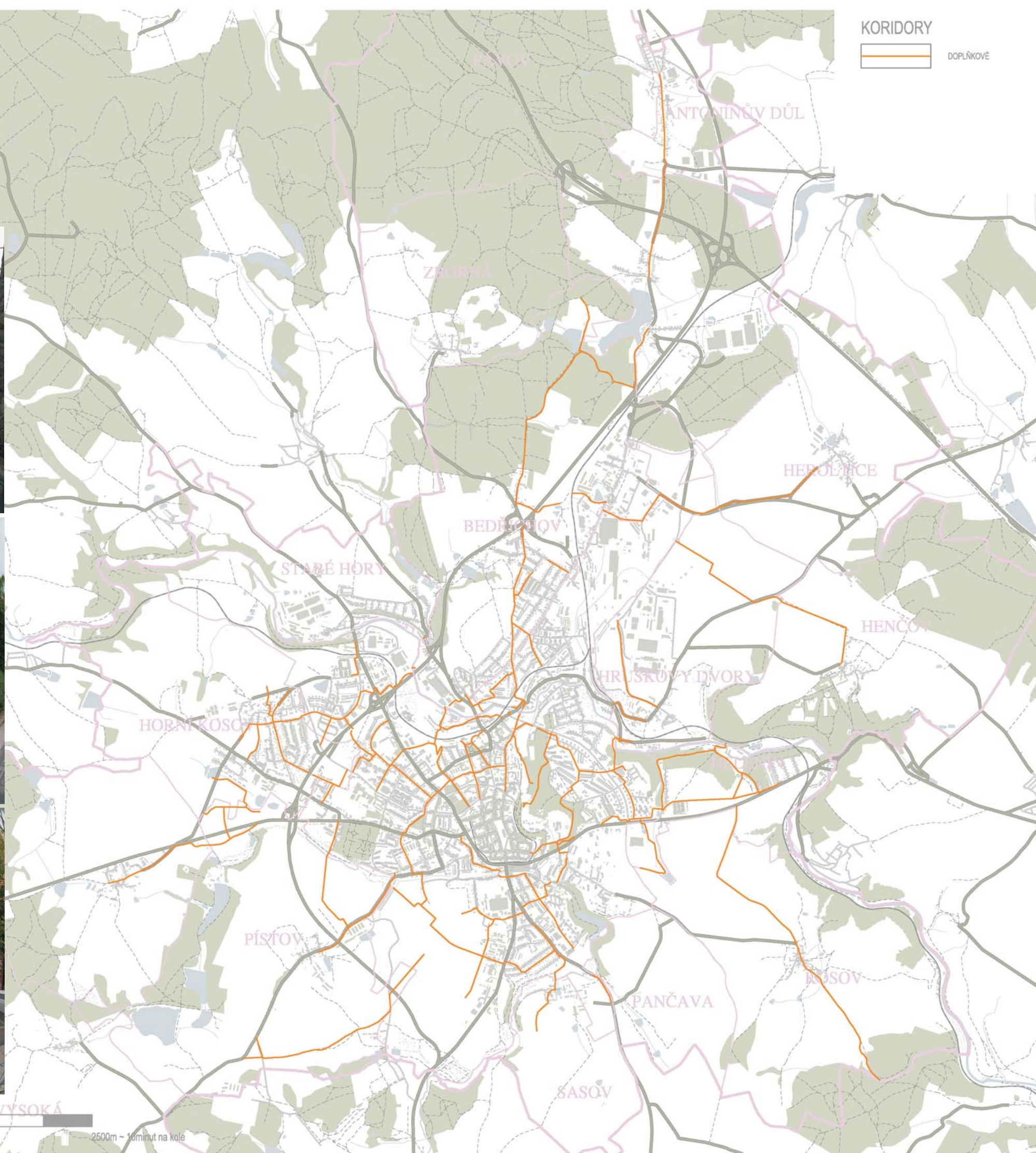
V případě nedostačujících šířek pro vymezení liniových opatření pro cyklisty je třeba také zvážit uvolnění uličního prostoru od parkování.





## SYSTÉM DOPLŇKOVÝCH CYKLOTRAS

Systém doplňkových koridorů je tvořen převážně klidnými spojeními, která umožňují jízdu i méně zdatným a sebevědomým cyklistům při zachování relativně přímého spojení. Trasy jsou většinou vedeny mimo významné městské třídy a dopravně zatížené komunikace. Opatření jsou zpravidla plošně zklidňující při zachování možnosti průjezdu cyklistů územím (obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích).



## DRUHY UPLATŇOVANÝCH OPATŘENÍ

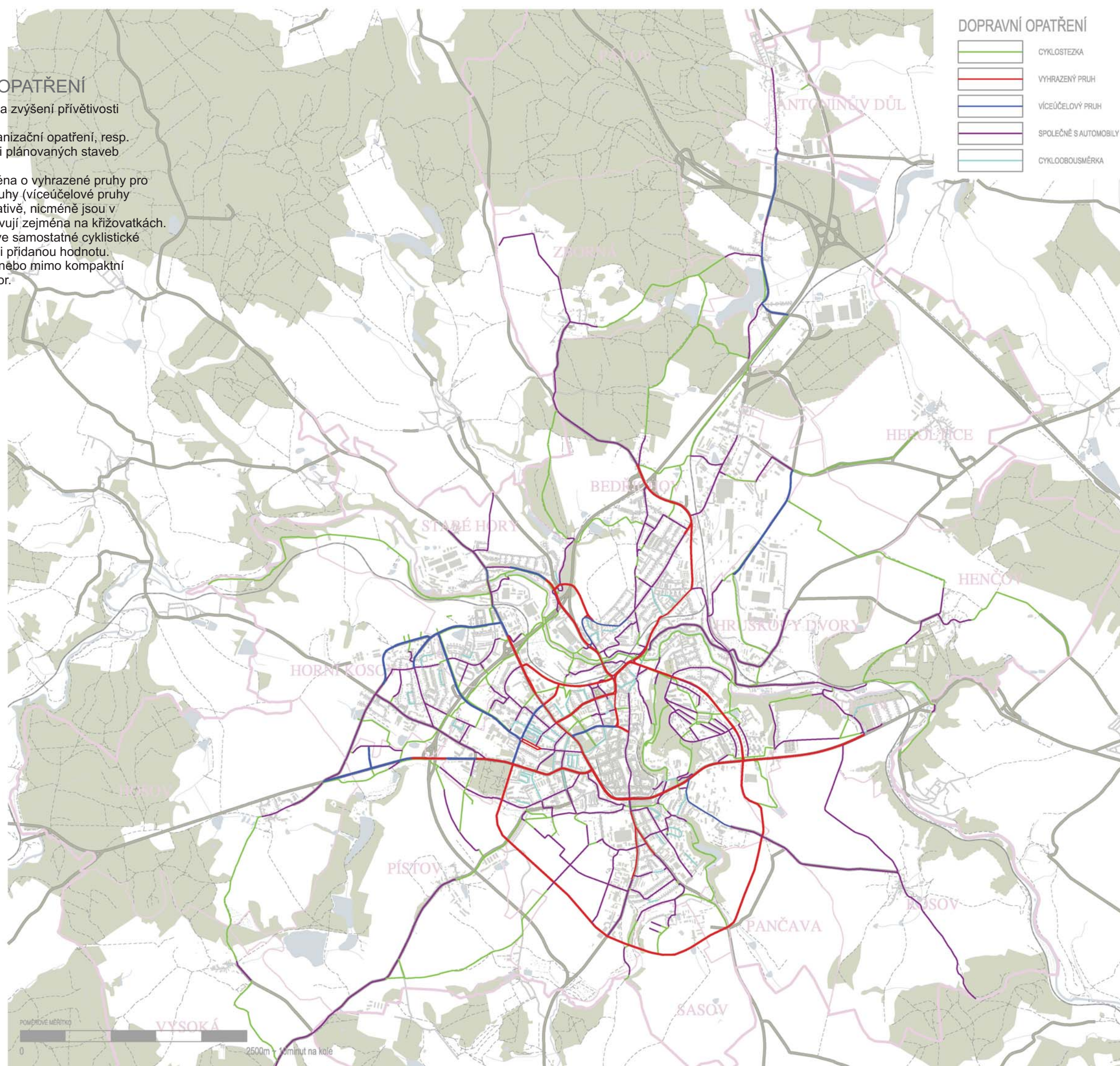
Plošná prostupnost území je vystavěna na zvýšení přívětivosti stávající komunikační sítě pro cyklisty.

Prostředkem k tomu jsou dopravně-organizační opatření, resp. procyklistická opatření prováděná v rámci plánovaných staveb dopravní infrastruktury.

V rámci liniových opatření se jedná zejména o vyhrazené pruhy pro cyklisty a víceúčelové či piktogramové pruhy (víceúčelové pruhy zatím nejsou obsaženy v české legislativě, nicméně jsou v přípravě). Bodová opatření (V19) se objevují zejména na křižovatkách.

Co se týče stavebních opatření, respektive samostatné cyklistické infrastruktury - ty v rámci sítě tvoří jakousi přidanou hodnotu.

Vyskytují se spíše v okrajových částech, nebo mimo kompaktní zástavbu, tam, kde je jediné pro ně prostor.



## CYKLISTICKÁ DOPRAVA V MĚSTSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACI

Centrum je srdce každého města, jeho výkladní skříň. Místo, kde se lidé, kteří ve městě žijí, potkávají a zároveň místo, které láká turisty.

Součástí centra města je i pěší zóna. Pěší zóna je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená především chodcům, s regulovaným vjezdem vozidel.

V souladu s využitím území by měla být tato regulace odstupňovaná a měla by se týkat především vozidel, které svým provozem prostředí pěší zóny nejvíce znehodnocují. Měřítkem by kromě hluku a exhalací měla být i prostorová náročnost toho kterého vozidla.

Regulace pohybu cyklistů by se měla soustředit především na omezení průjezdné, tedy zbytné cyklistické dopravy. K odklonění cyklistů tímto územím pouze projíždějících povede pouze vytvoření atraktivnějších koridorů po obvodu centra.

Na toho, kdo na kole přijede do pěší zóny jako do cíle své cesty by se mělo vztahovat pouze omezení zákonné. Cyklista musí totiž dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit (361/2000 Sb. §39. odst. 5). Místa saturovaná pěším provozem se sama o sobě stávají pro pohyb na kole neatraktivní.

### Poznámky z dokumentu Cycling in pedestrian zones

Dokument vznikl na objednávku britského ministerstva dopravy a zabýval se dopady a možnými riziky společného pohybu chodců a cyklistů v pěších zónách. Závěry průzkumu, který vykonal výzkumný ústav dopravy jsou v zásadě tyto:

- chodci mění svůj styl chůze pokud se pohybují společně s automobily
- chodci nemění svůj styl chůze pokud se pohybují společně s cyklisty
- cyklisté upravují styl své jízdy podle hustoty pěšího provozu až k zastavení a slezení s kola, tak aby se vyhnuli střetu
- nehody byly velice neobvyklé, za rok se na patnácti sledovaných místech vyskytla jedna
- pokud jsou hustoty pěšího provozu velké, osvědčil se orientační systém pro cyklisty, který je před takovými místy varuje, nebo je jimi provádí
- pokud jsou intenzity menší, cyklisté a chodci bez problémů koexistují



## STATICKÁ DOPRAVA V CENTRU

Provoz cyklistické dopravy v pěší zóně a jejím okolí souvisí s omezováním zbytné motorové dopravy v centru. Přestože jsou to dva samostatné procesy, je třeba je chápat jako spojité nádoby, bez jejich vzájemné koexistence nemůže dojít k ozdravení centra města.

Omezení průjezdu zbytné dopravy může napomoci:

- městem řízená výstavba hromadných garáží kolem vně centrální části města s dostupností přímo z obvodových komunikací (Hradební, Jiráskova, Fritzoza) a bez nutnosti zajištění do dopravně omezených či zklidněných zón v centru
- proces postupného vytěsňování parkovacích míst z uličních prostor v centru města
- zamezení výstavby nových parkovacích zařízení uvnitř centra



VZOROVÉ LISTY DOPORUČENÝCH OPATŘENÍ	01
VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	01
DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍRKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ V14 A V20	04
VZOROVÉ ŘEZY – MINIMÁLNÍ ŠÍŘKY PROFILŮ	06
PRINCIPY ZNAČENÍ, PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ	12
V 14 – ZÁKLADNÍ ŠÍŘKA, ROZŠÍŘENÍ	21
V 19 – PROSTOR PRO CYKLISTY	22
ÚPRAVY ŘAZENÍ	24
NEPŘÍMÉ LEVÉ ODBOČENÍ	27
VEŘEJNÁ DOPRAVA (VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI, ZASTÁVKY)	29
JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU	33
CYKLOOBOUSMĚRKY – ŘEZY	34
CYKLOOBOUSMĚRKY – SITUACE	38

MOTIVACE

PODMÍNKY

SYSTÉM

**METODIKA**

OPATŘENÍ

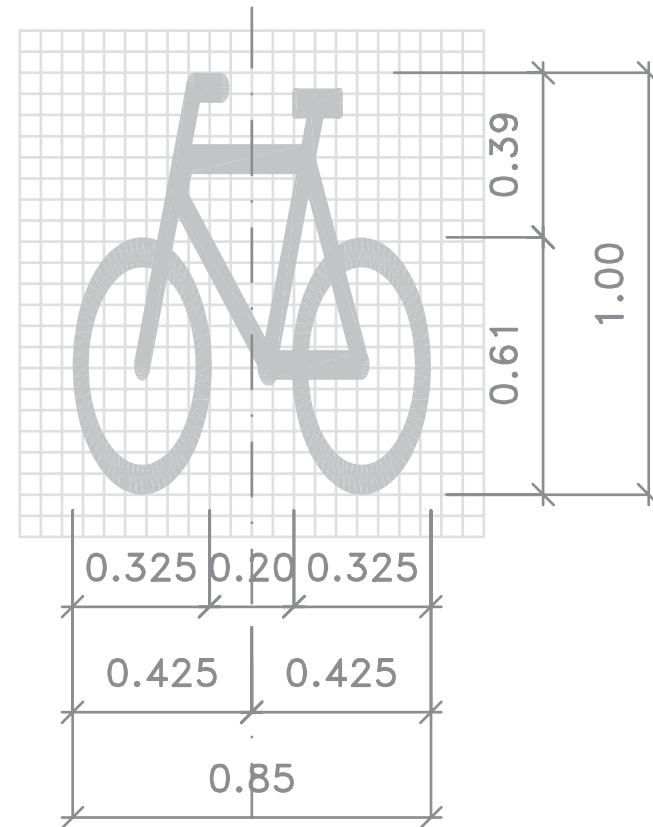
ETAPIZACE

**JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

DOPLŇKY

## PIKTOGRAM "JÍZDNÍ KOLO"

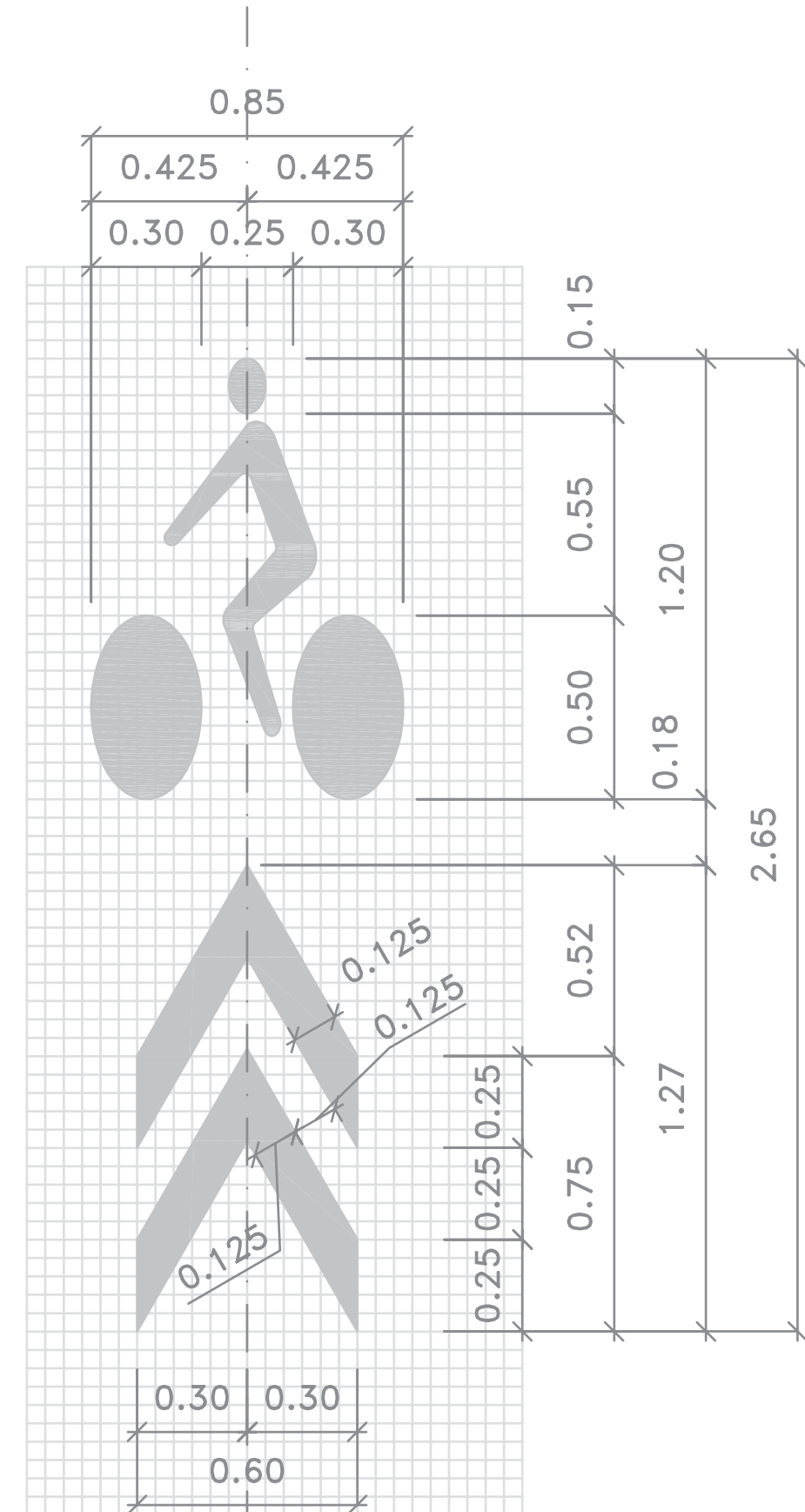
- V 14 (VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY)
- V 19 (PROSTOR PRO CYKLISTY)
- PROTISMĚRNÝ CYKLOPRUH A ÚPRAVY ŘAZENÍ



- ZÁKLADNÍ (MINIMÁLNÍ) VELIKOST:  
0,85 x 1,00 m (šířka x výška)
- ZVĚTŠENÉ VELIKOSTI:  
PROPORČNĚ (např. ~ 1,00 x 1,20 m)

## PIKTOGRAM "CYKLISTA SE SMĚROVÝM ZNAKEM"

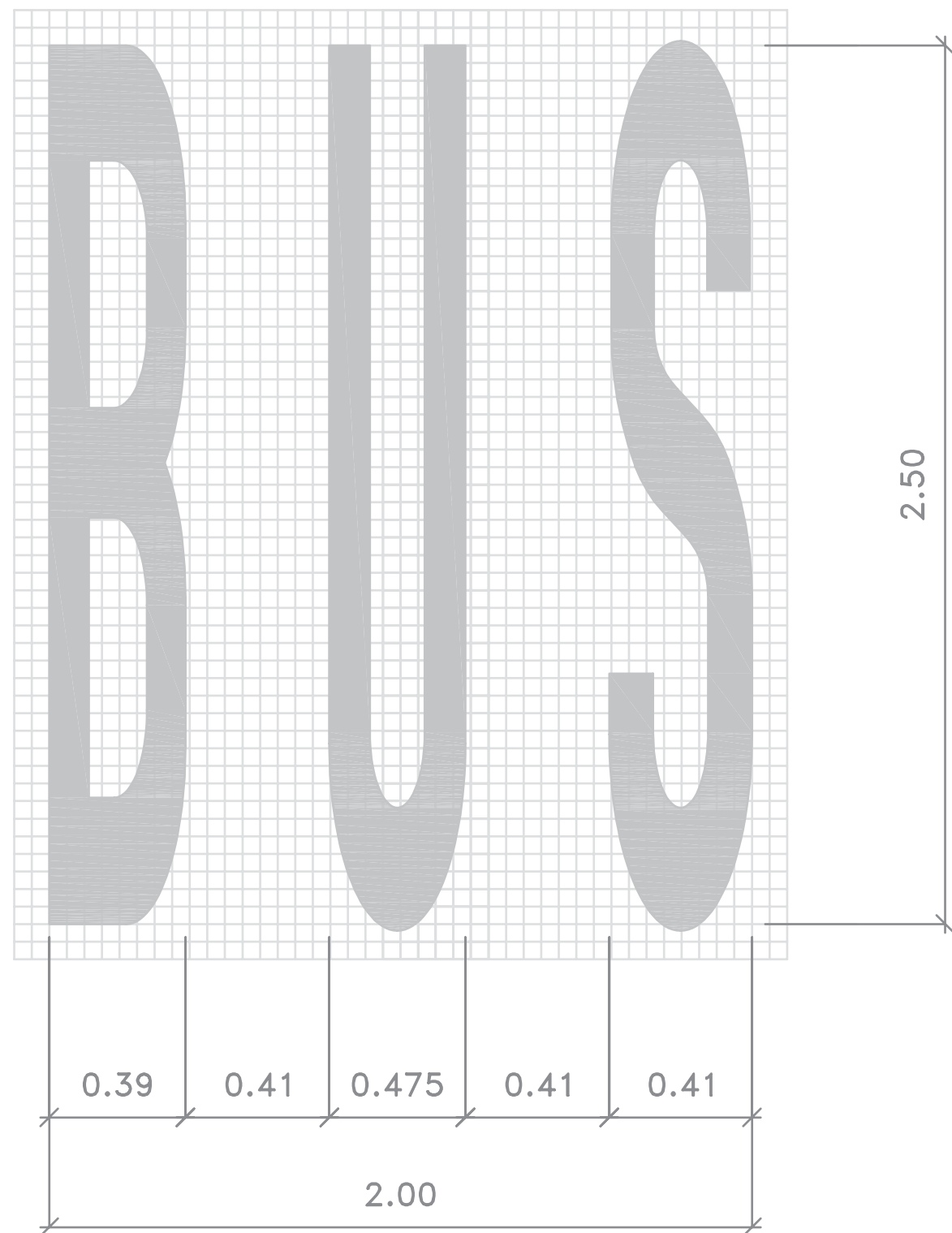
- V 20 (PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY)



## VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

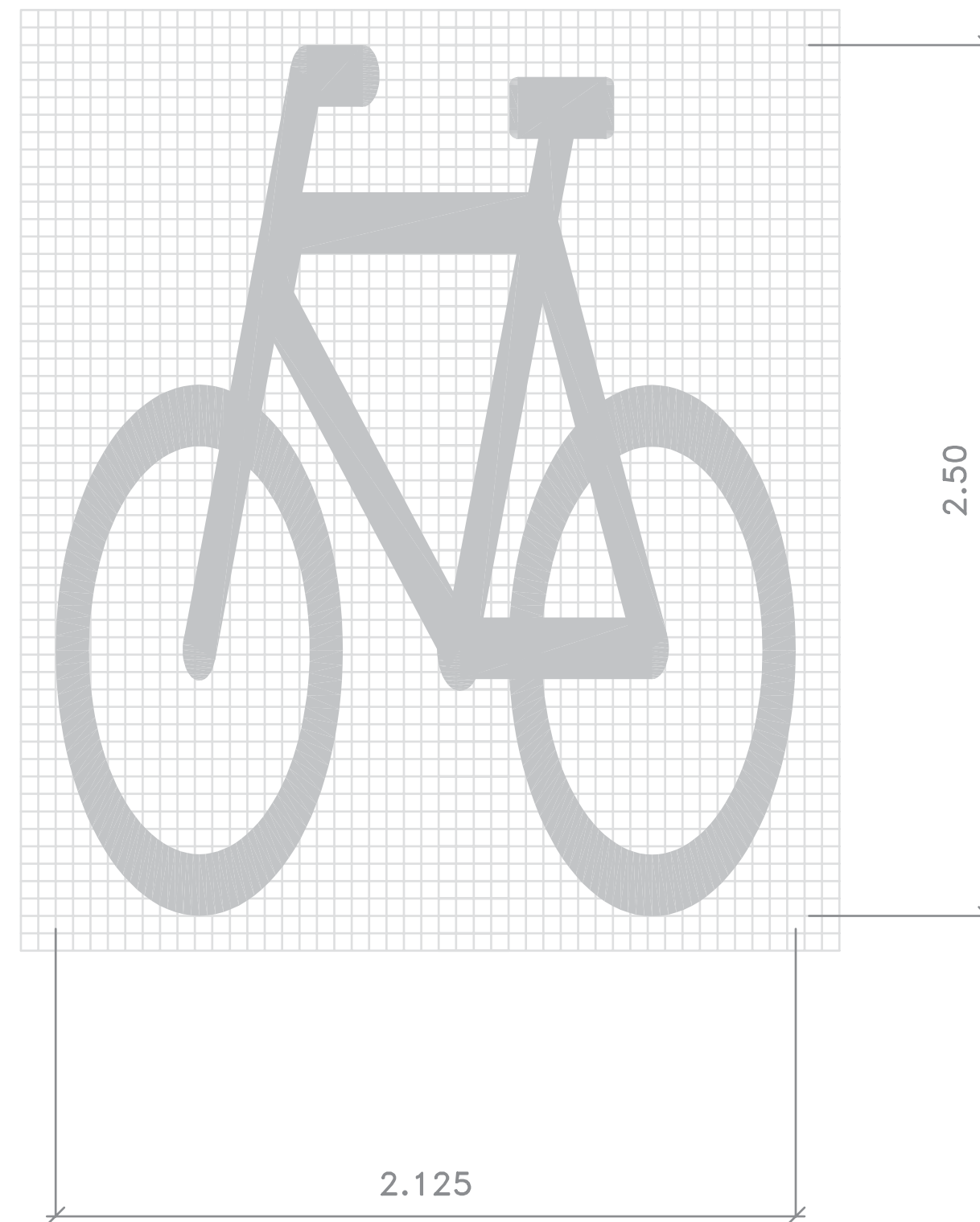
### PÍSMO ~ NÁPIS "BUS" :

- VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI



### PIKTOGRAM ~ SYMBOL "JÍZDNÍ KOLO"

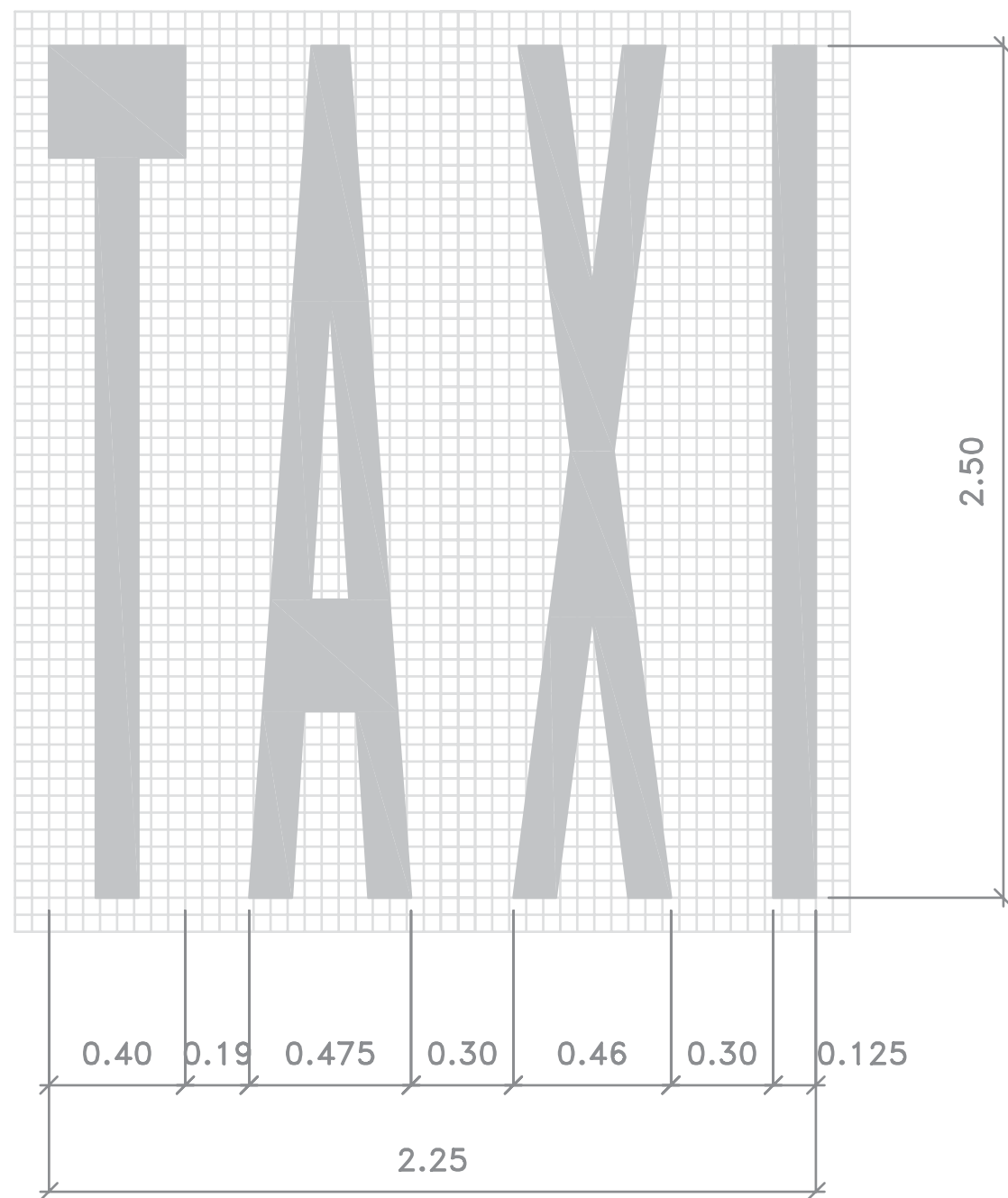
- VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI



# VZOROVÉ LISTY VODOROVNÉHO DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ

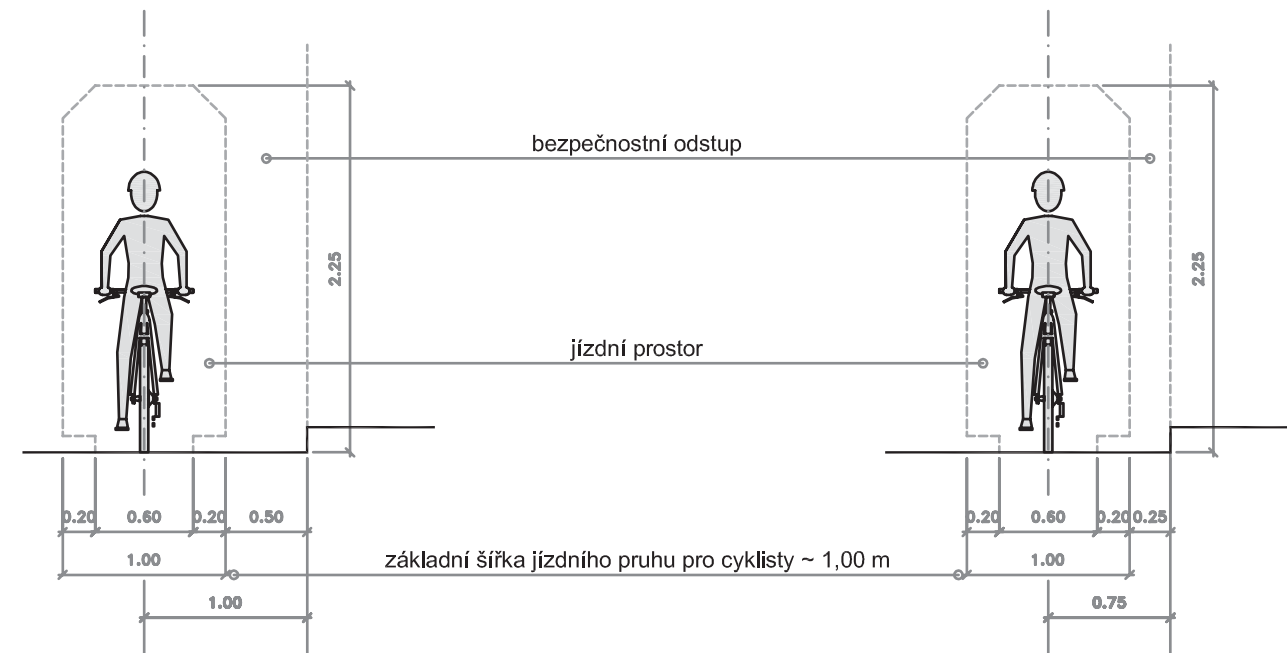
## PÍSMO ~ NÁPIS "TAXI" :

– VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

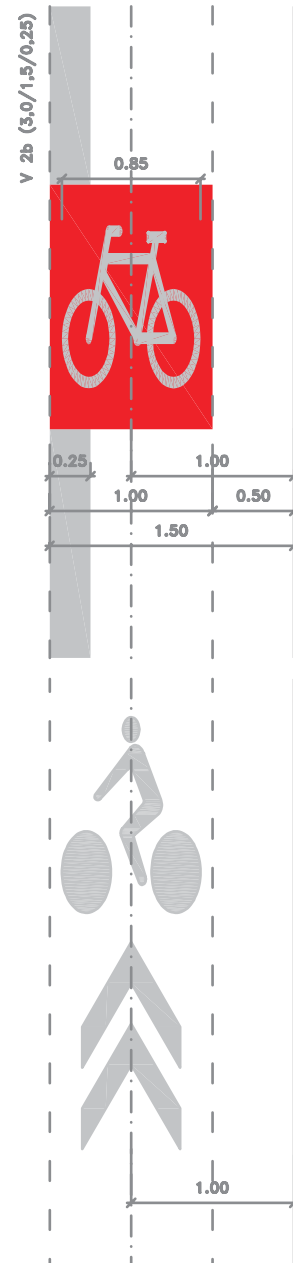
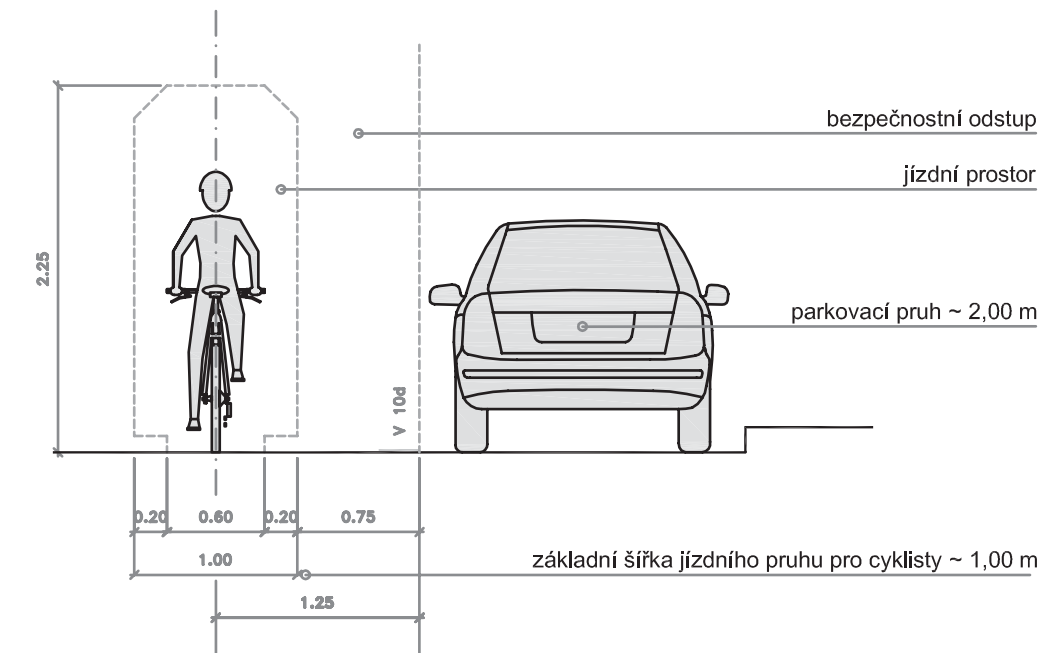


# DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍŘKOVÝCH USPOŘÁDÁNÍ: V 14 a V 20

## - U OBRUBY:



## - U PODÉLNÉHO STÁNÍ:



### V 14 – vyhrazený jízdni pruh pro cyklisty

- piktogram jízdniho kola umístěn na osu pruhu
- čára V 2b je součástí jízdniho pruhu pro cyklisty (v souladu s TP 179 a ČSN 73 6110)
- šířkové uspořádání při návrhové rychlosti:

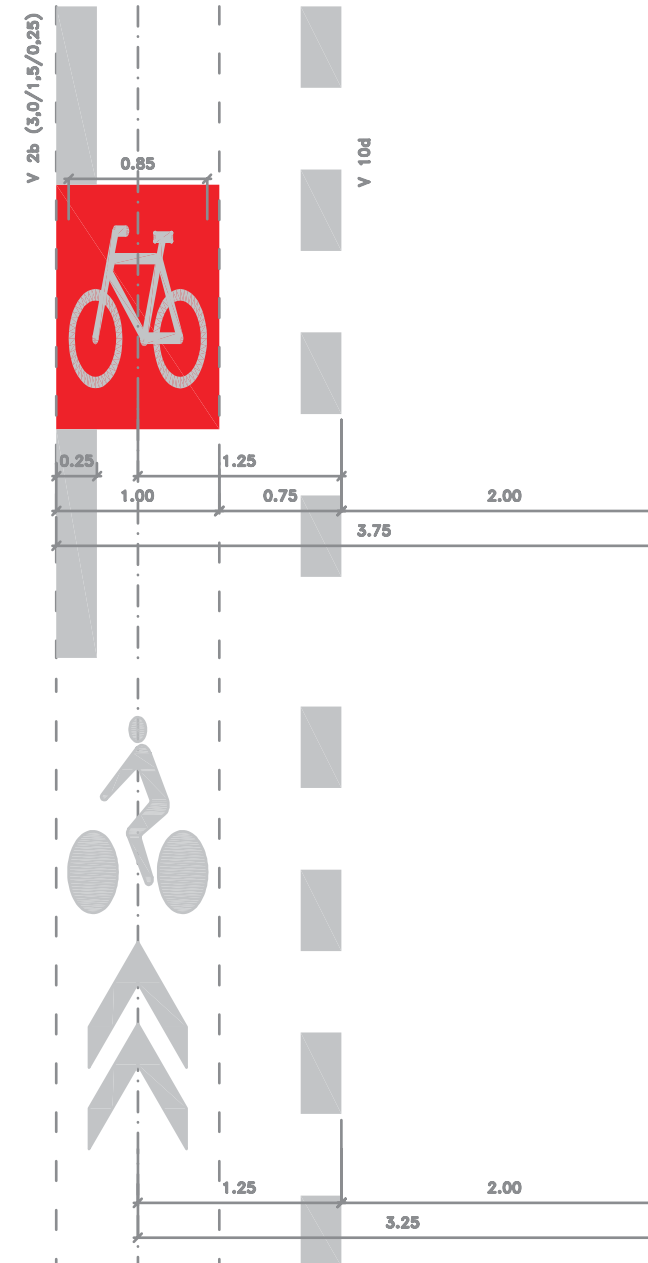
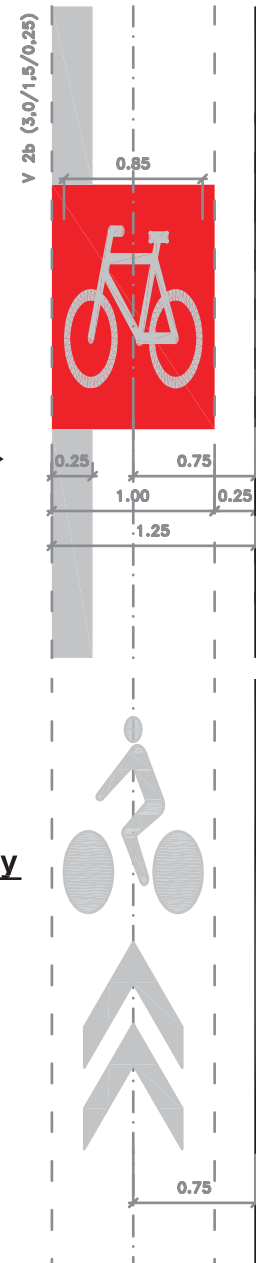
← do 50 km/h

do 30 km/h →

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- piktogram cyklisty a směrového znaku umístěn na osu pohybu jízdniho kol, resp. na osu pomyslného jízdniho pruhu pro cyklisty
- velikost odstupu od obruby závisí především na místních poměrech, zvláště pak na kvalitě povrchu vozovky a způsobu provedení vodicího proužku
- možná šířková uspořádání při návrhové rychlosti

← do 50 km/h →



### V 14 – vyhrazený jízdni pruh pro cyklisty

- piktogram jízdniho kola umístěn na osu pruhu
- čára V 2b je součástí jízdniho pruhu pro cyklisty (v souladu s TP 179 a ČSN 73 6110)
- šířkové uspořádání při návrhové rychlosti do 50 km/h

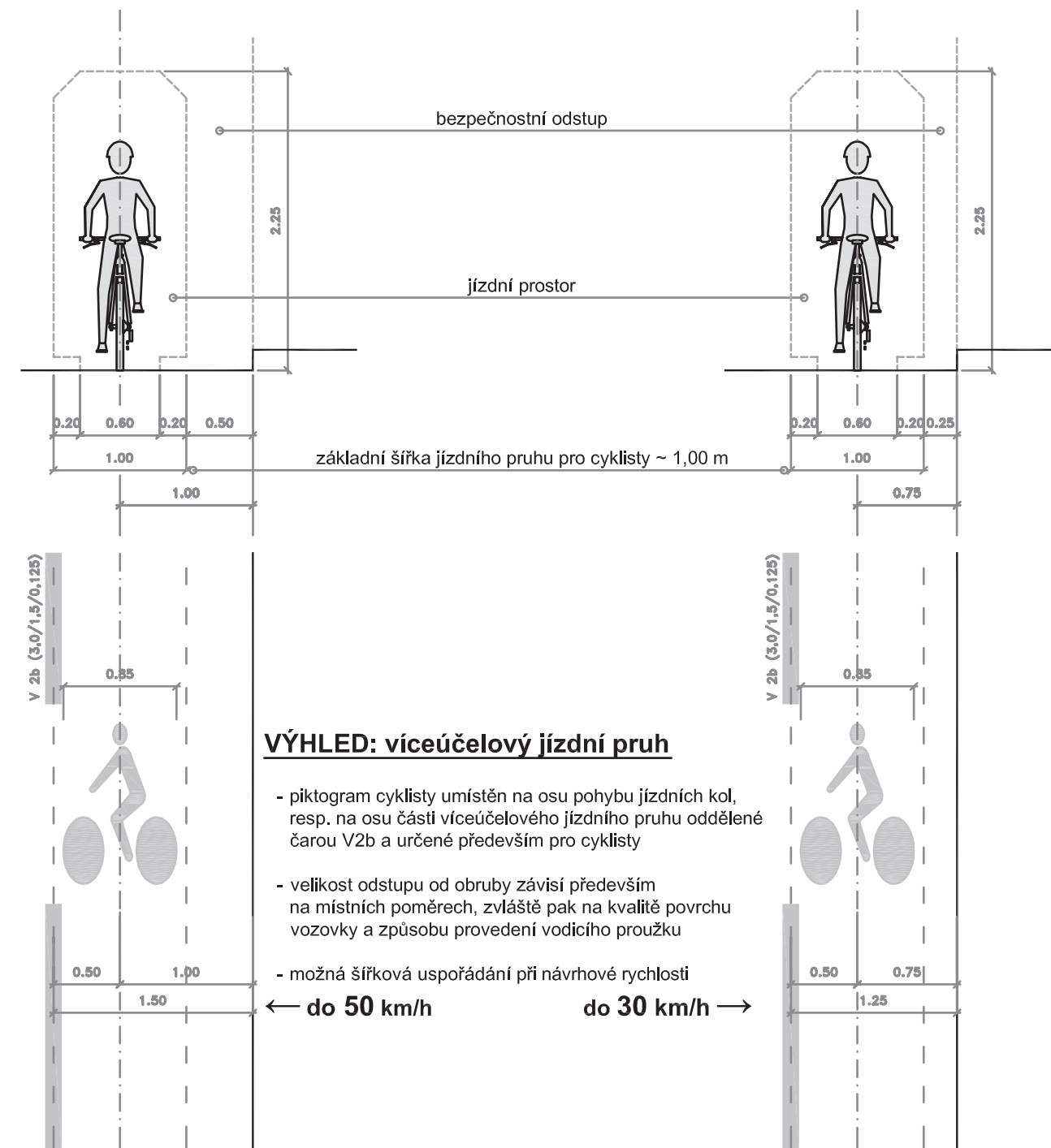
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- piktogram cyklisty a směrového znaku umístěn na osu pohybu jízdniho kol, resp. na osu pomyslného jízdniho pruhu pro cyklisty
- uspořádání při návrhové rychlosti do 50 km/h

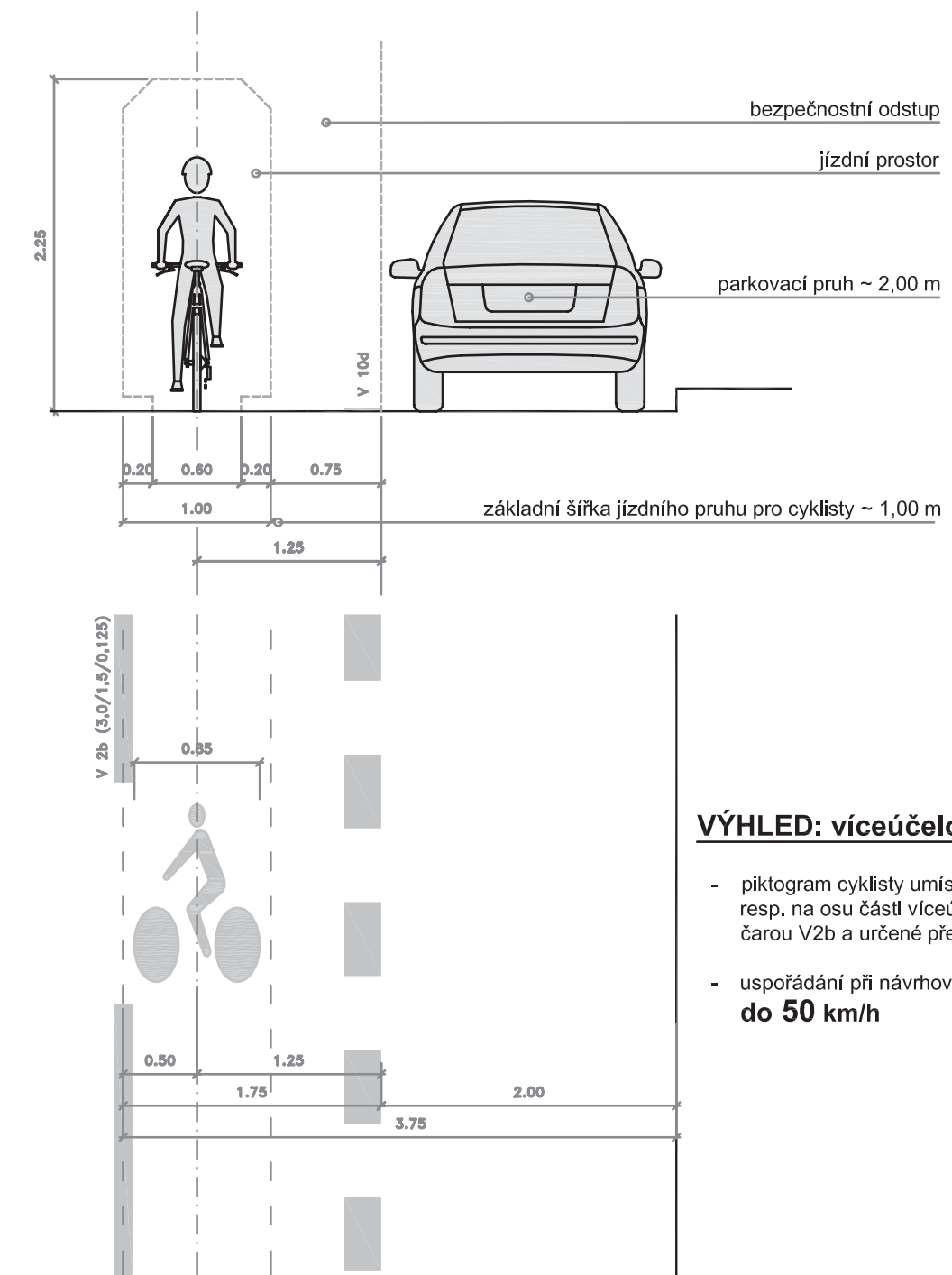


# DETAILY ZÁKLADNÍCH ŠÍRKOVÝCH USPOŘADÁNÍ: VÍCEÚČELOVÝ PRUH (VÝHLED)

## - U OBRUBY:



## - U PODÉLNÉHO STÁNÍ:

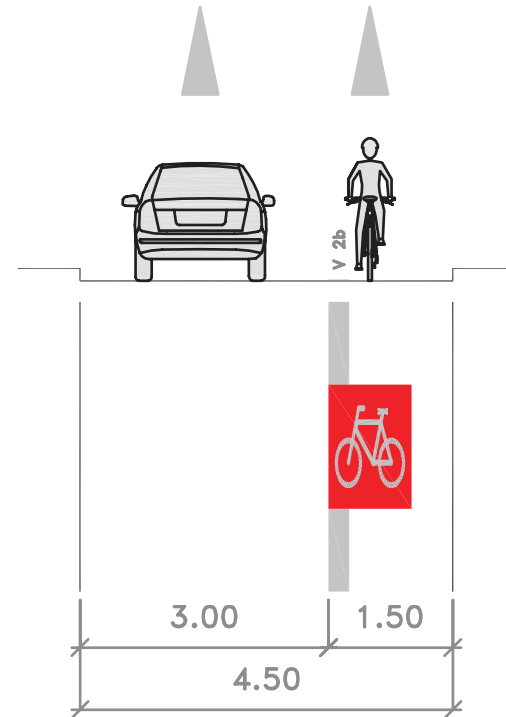


## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU

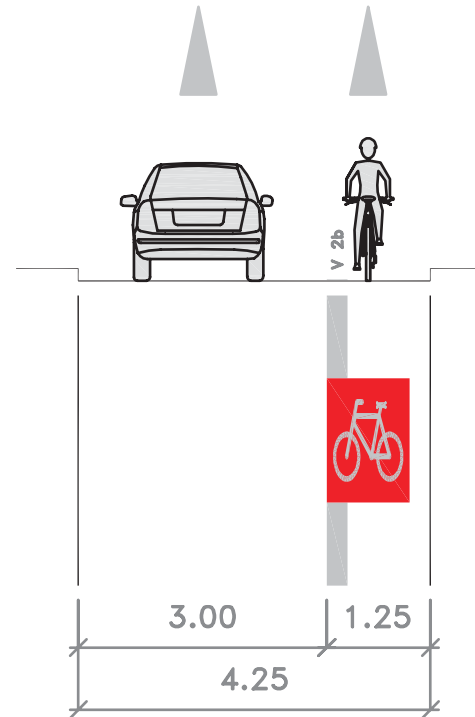
(NAPŘ. PODÉL TRAM. OSTRŮVKU, U PŘECHODU PRO CHODCE ČI MÍSTA PRO PŘEKONÁNÍ KOMUNIKACE)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**: ↓

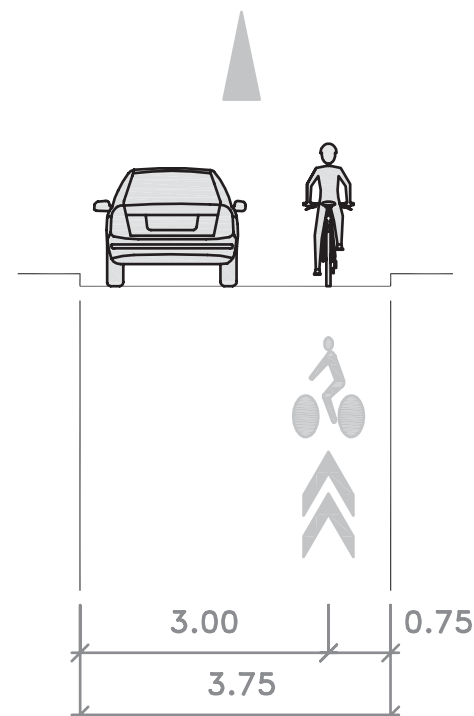


- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**: ↓



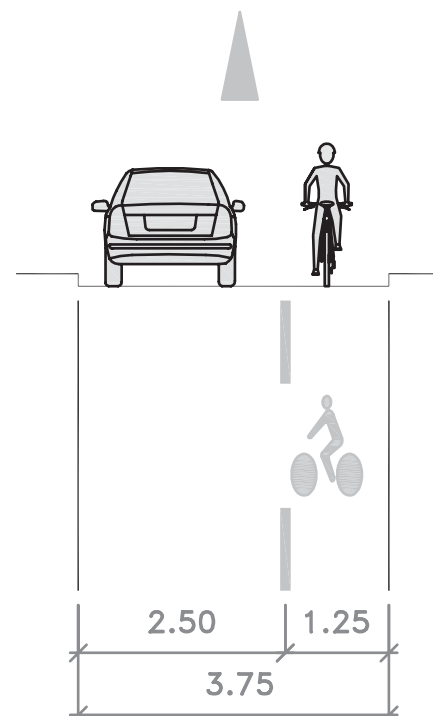
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelový pruh jednosměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

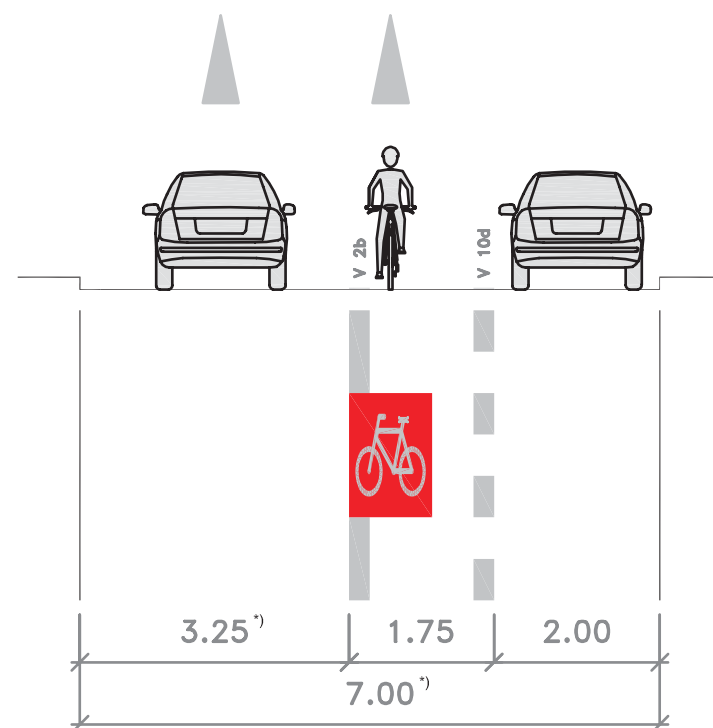


## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

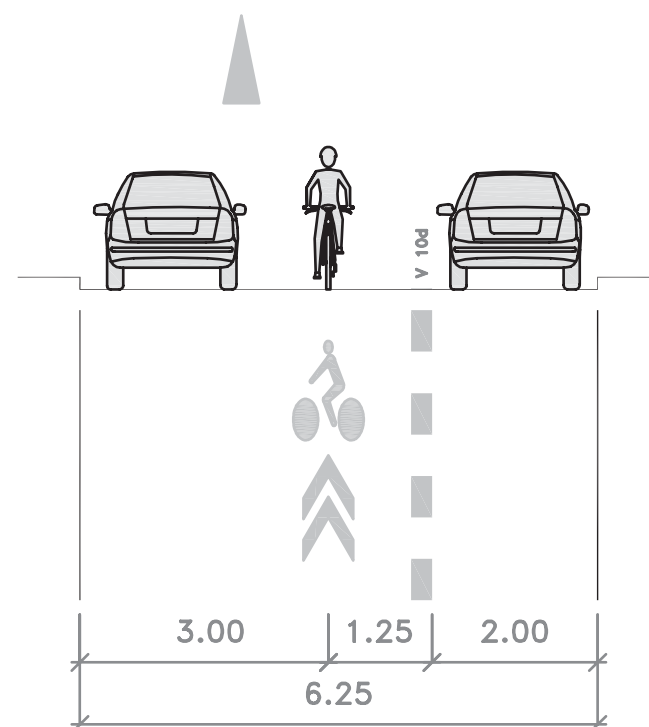
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 3.00 / 6.75 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

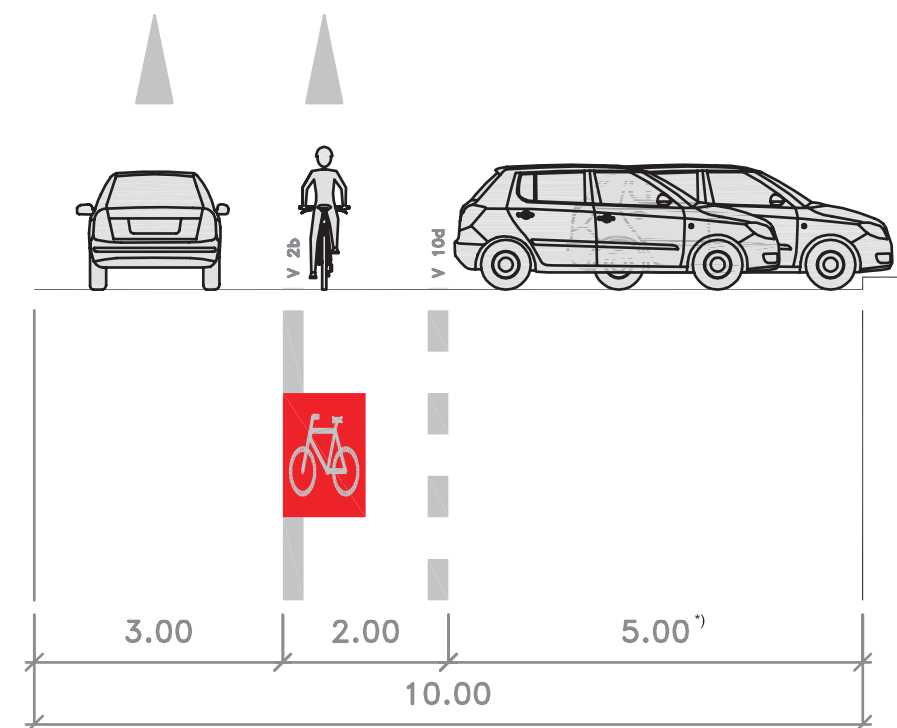


## PROVOZ ZA KOLMÝM STÁNÍM

(funkční skupina C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

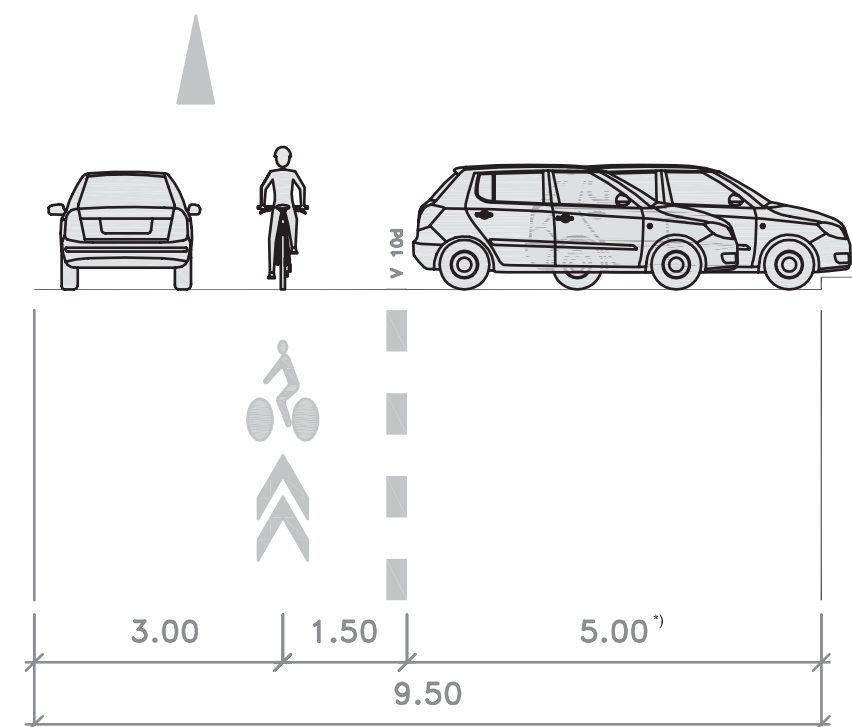
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



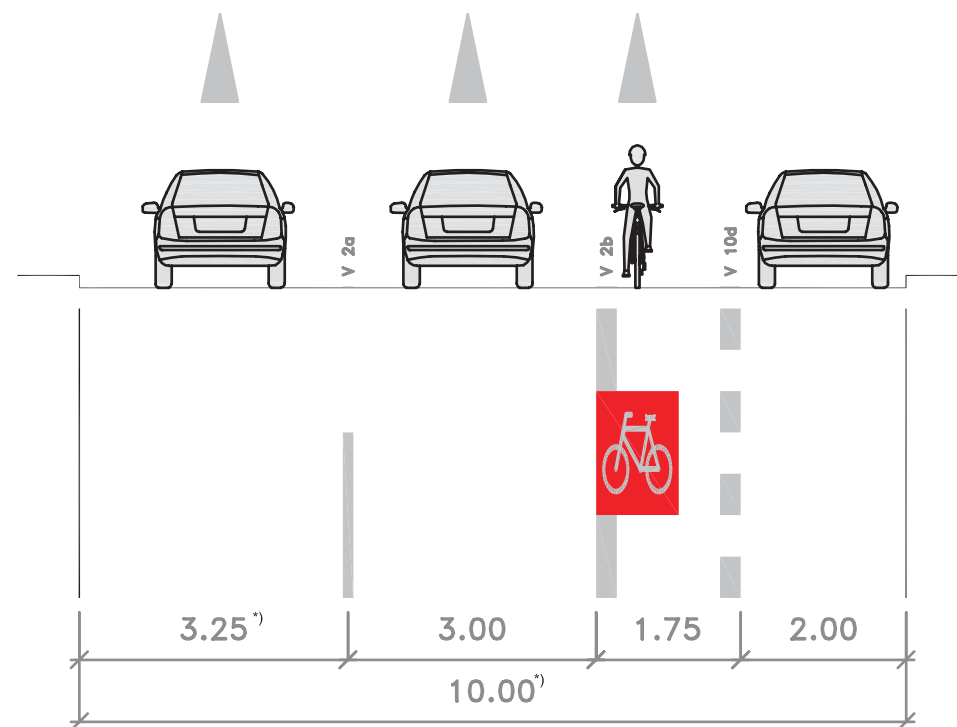
\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

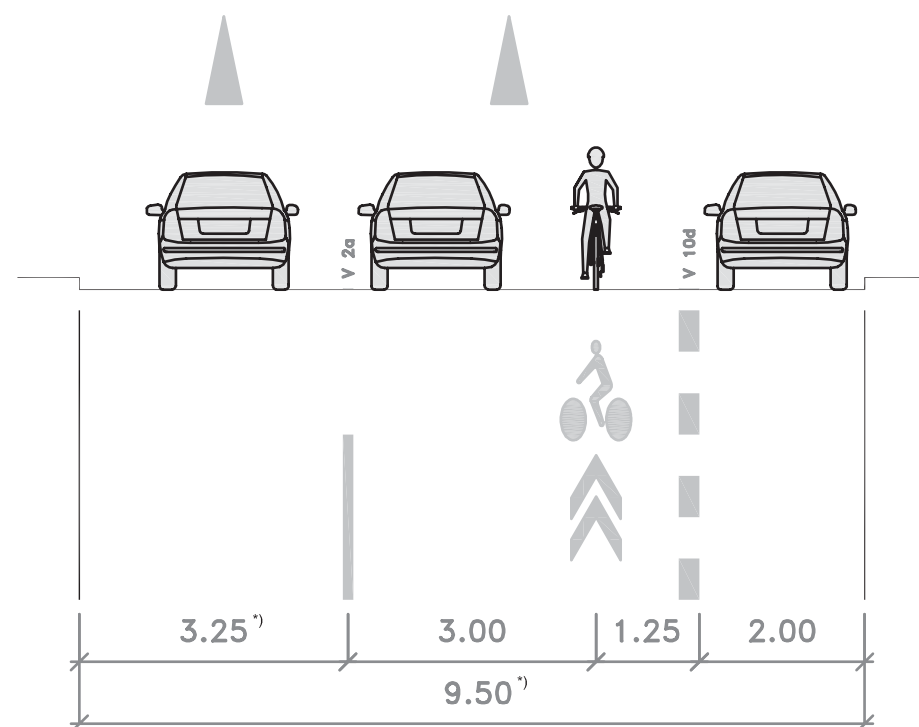
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 3.00 / 9.75 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



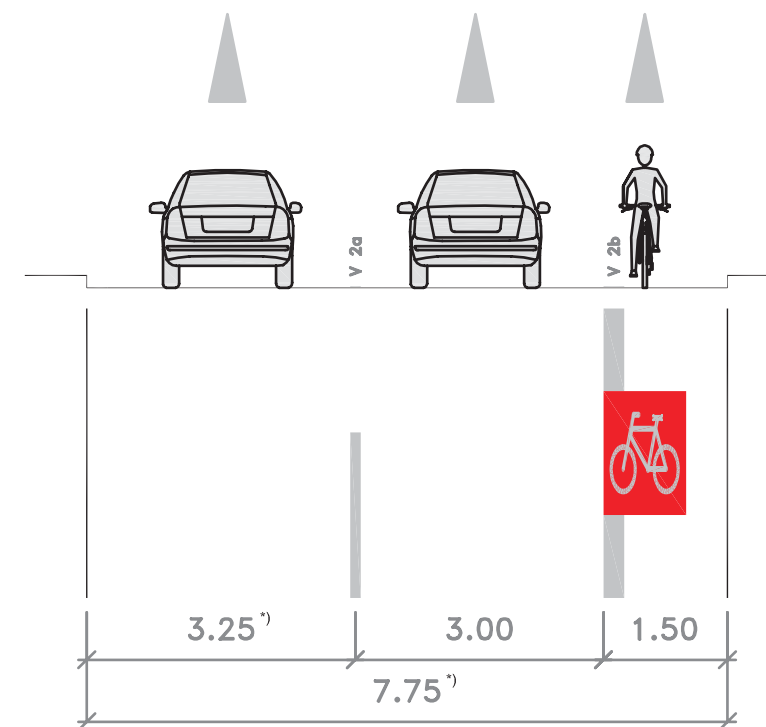
\*) 3.00 / 9.25 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

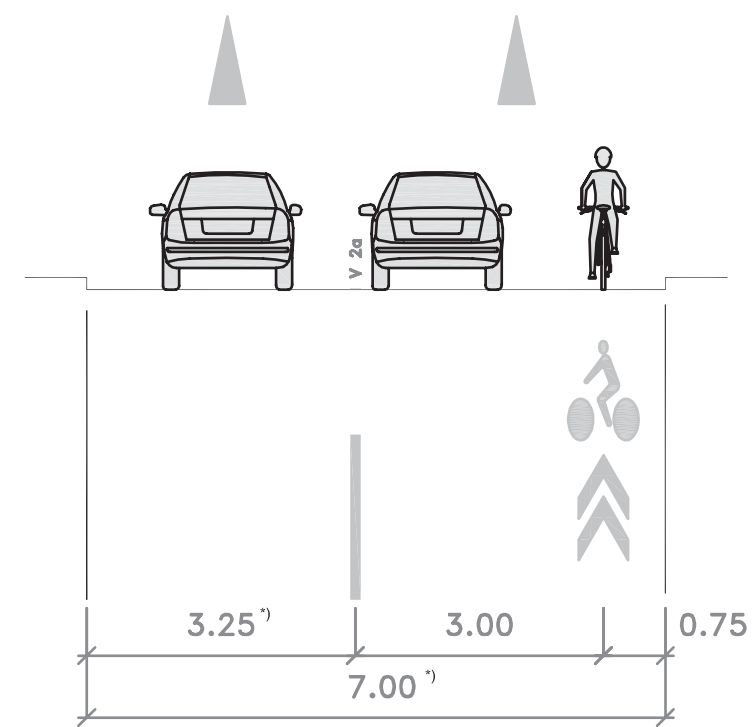
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 3.00 / 7.50 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



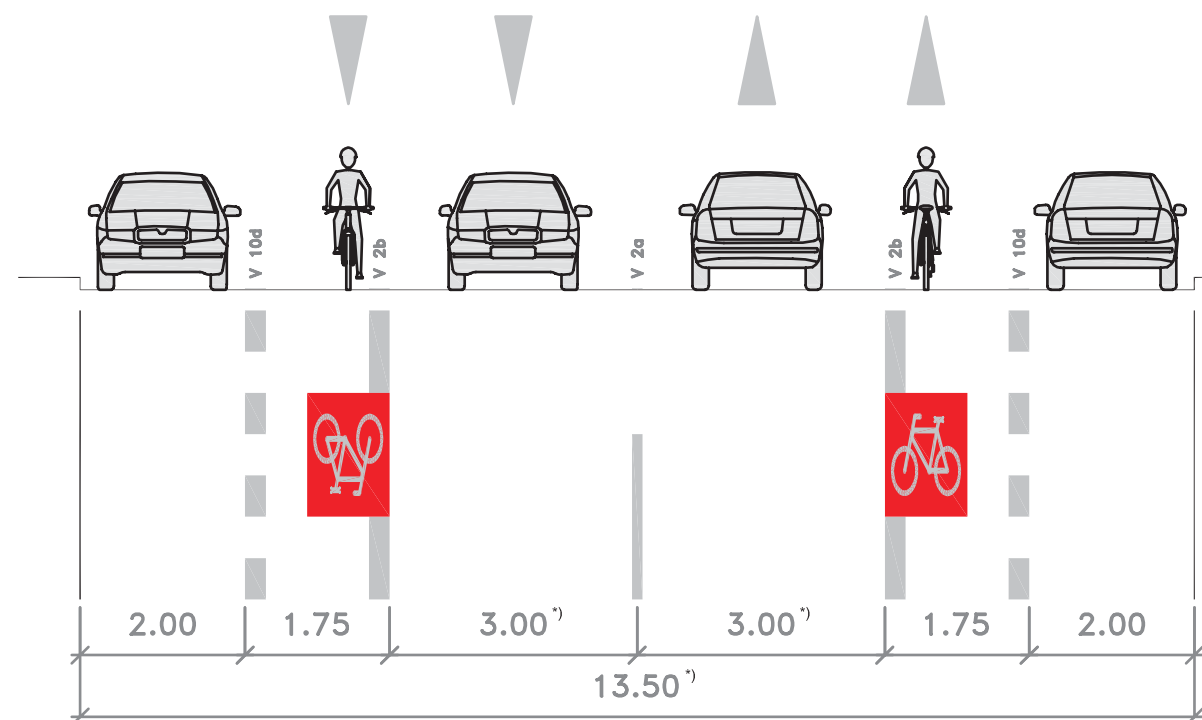
\*) 3.00 / 6.75 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

## OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty

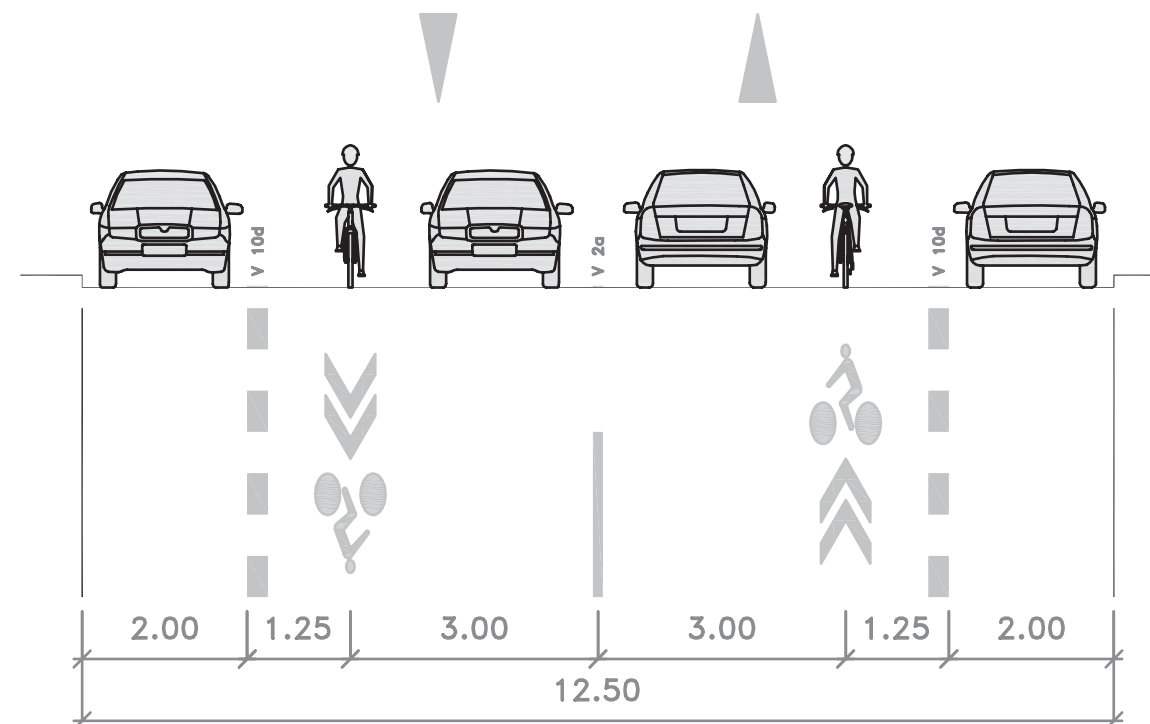
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 2.75 / 13.00 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

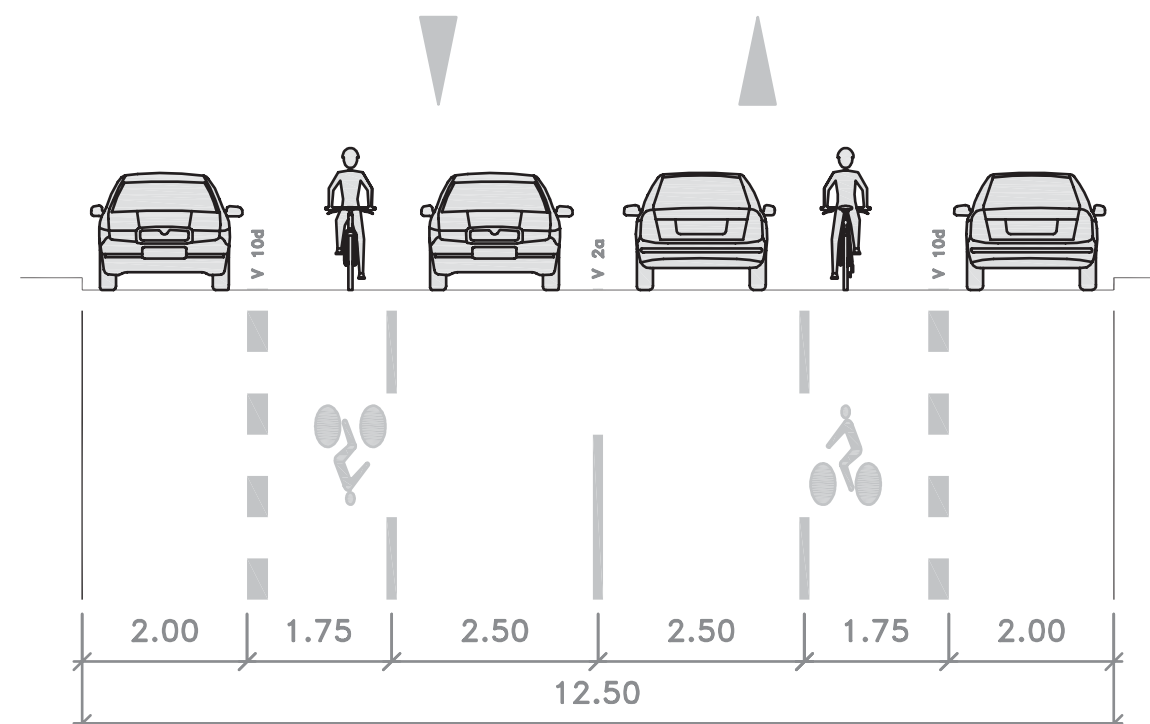
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelové pruhy jednosměrné

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

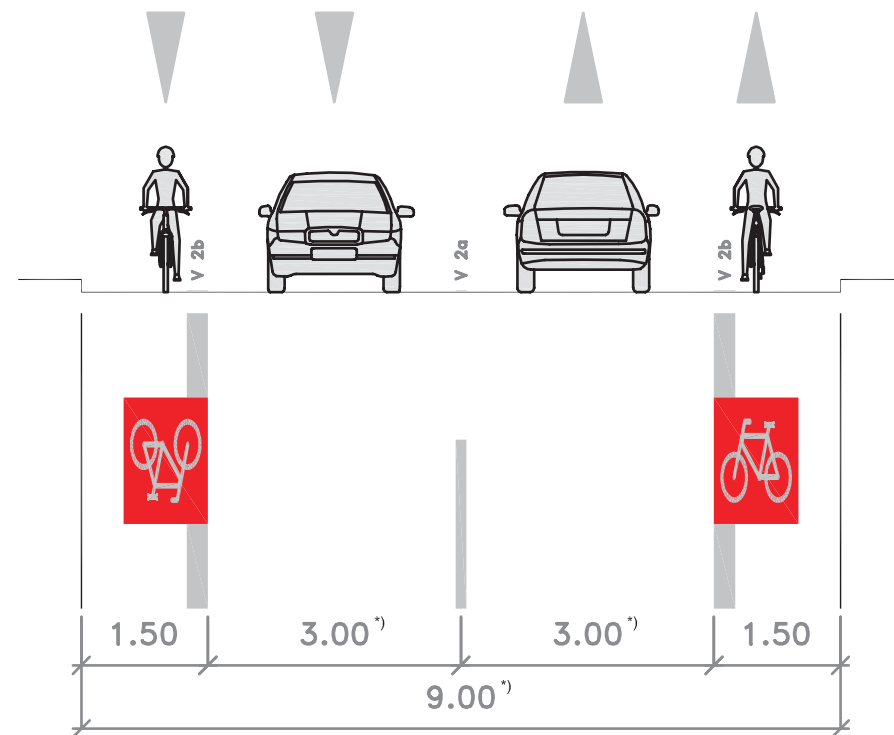


## OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina B a C)

### V 14 – vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty

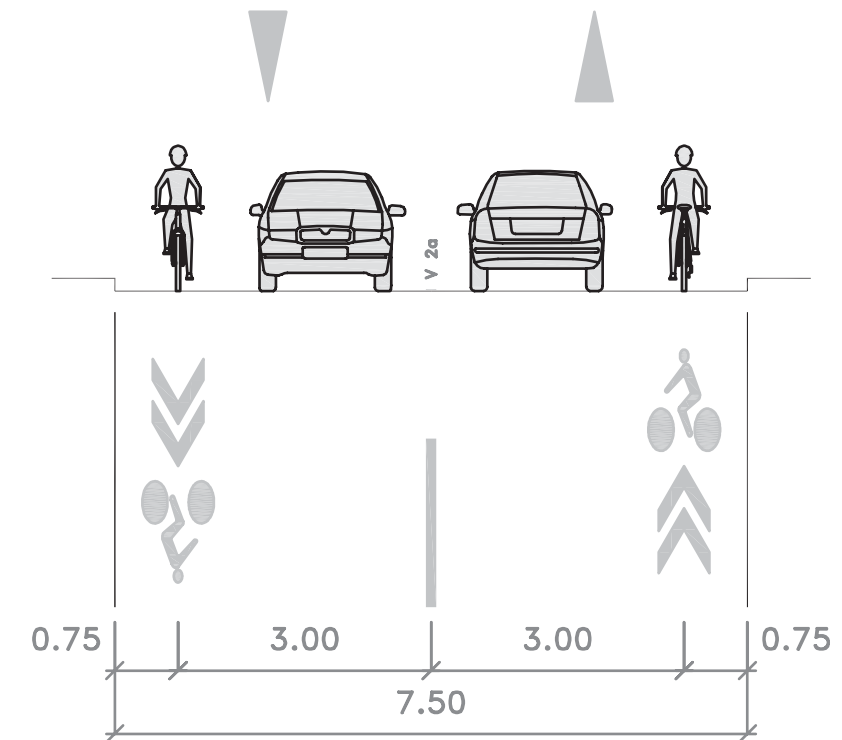
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) 2.75 / 8.50 m v lokálně zúženém úseku / při návrhové rychlosti do 30 km/h

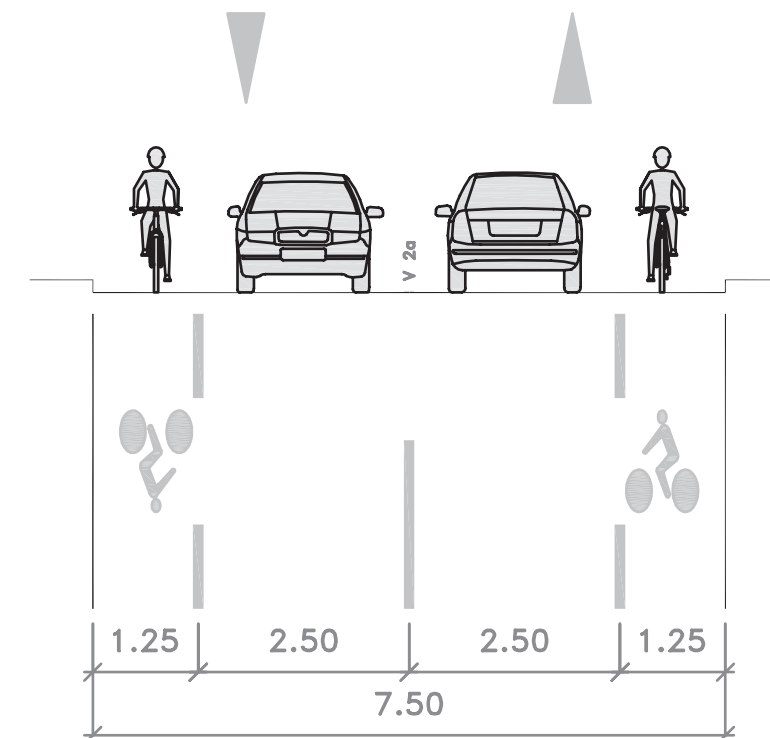
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelové pruhy jednosměrné

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

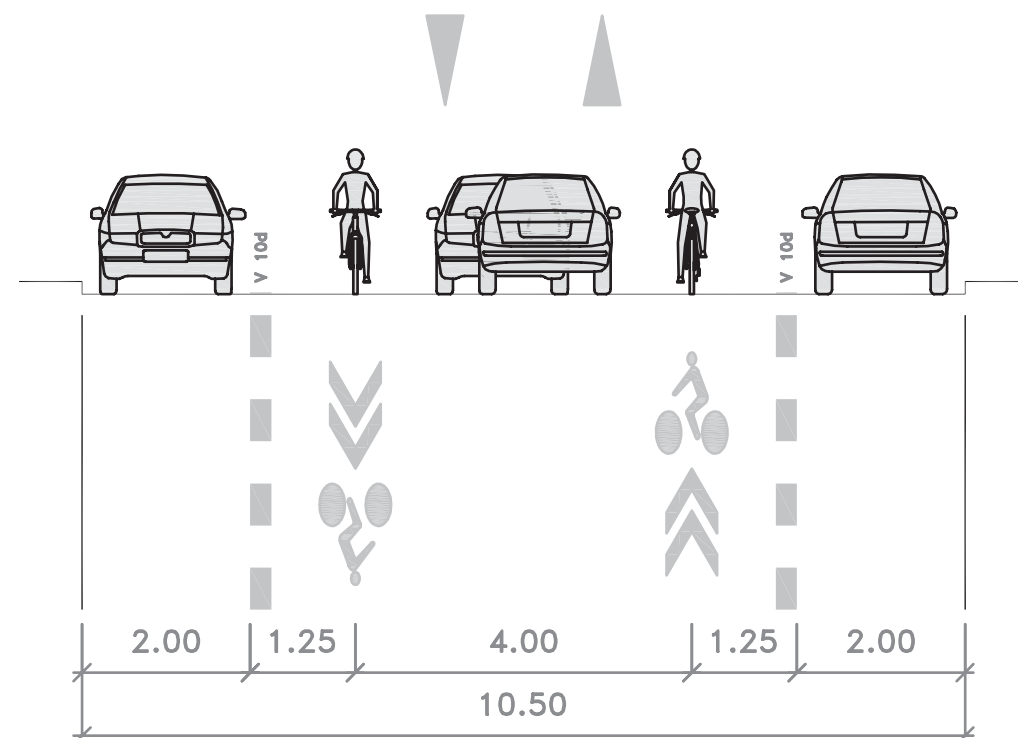


## VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ S PODÉLNÝM STÁNÍM

(funkční skupina C, komunikace s nízkými intenzitami automobilové dopravy)

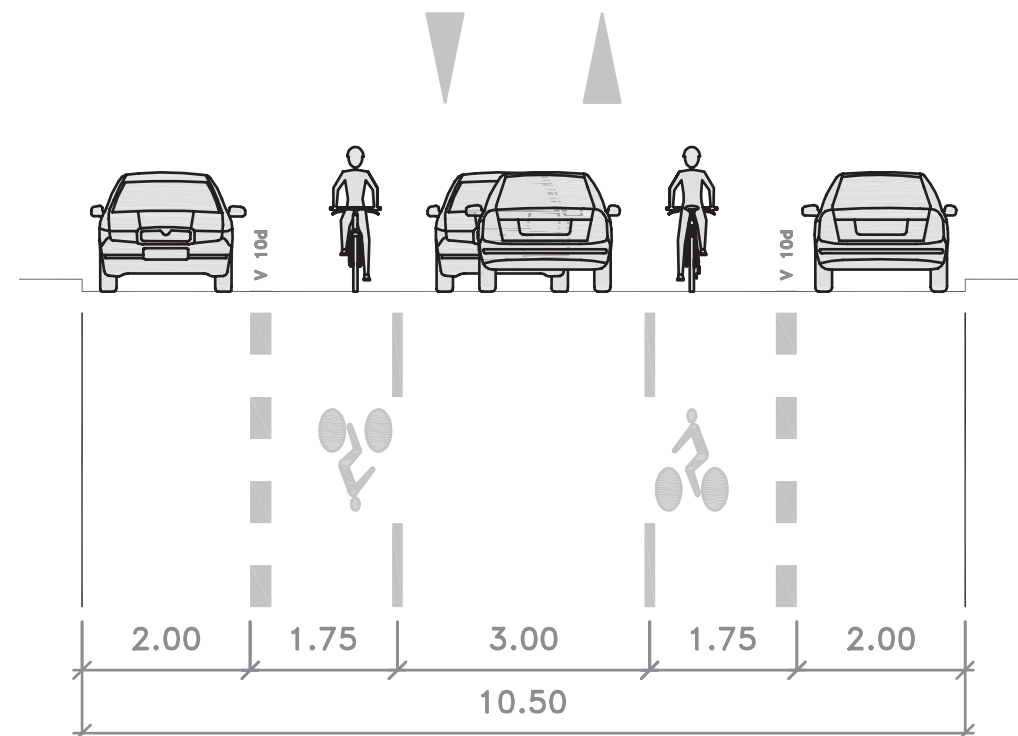
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h



### VÝHLED: víceúčelový pruh obousměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h

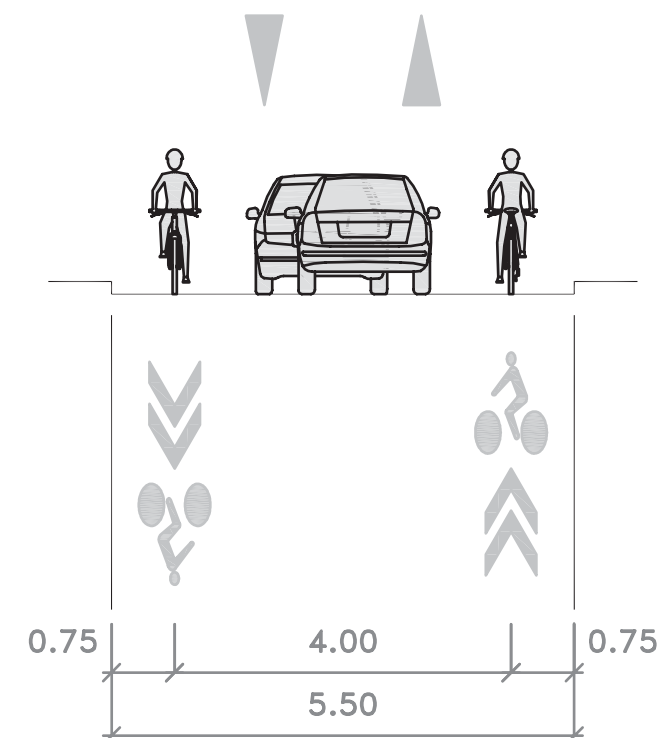


## VÝRAZNĚ ZKLIDNĚNÝ OBOUSMĚRNÝ PROVOZ

(funkční skupina C, komunikace s nízkými intenzitami automobilové dopravy)

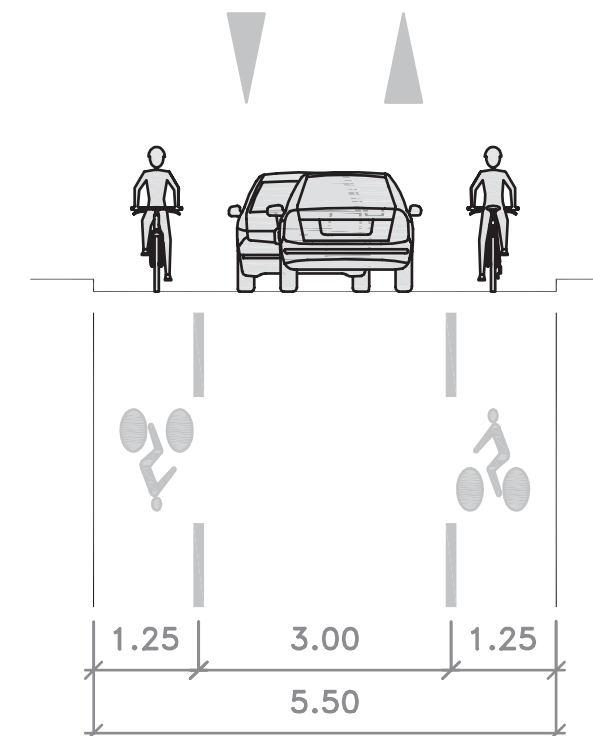
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h



### VÝHLED: víceúčelový pruh obousměrný

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 30 km/h



podélná čára přerušovaná V 2b (3,0/1,5/0,25)

- oddělení vyhrazeného jízdního pruhu od přilehlého jízdního pruhu (v celé délce řešeného úseku)

**V 14 – vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty ("cyklopruh")**

**směrové šipky pro značku č. V 14**

- dle vzorových listů (délka **2,0 m**)
- společně s piktogramem jízdního kola
- vzálenost od horní hrany piktogramu jízdního kola: **0,5 m**
- pouze na místech s nutností vyznačení příslušných směrů



**V 14 – piktogram jízdního kola**

- mezikřížovatkové úseky: opakování po **cca 18,0 – 27,0 m**
- křížovatkové (příčně přejižděné) úseky: opakování po **cca 3,0 - 9,0 m**

**červené podbarvení vyhrazeného jízdního pruhu V 14**

- mezikřížovatkové úseky: **bez kontinuálního podbarvení** (podbarveny pouze piktogramy jízdního kola)
- křížovatkové a příčně přejižděné úseky: **podbarvení** prostoru mezi čarami **v celé délce**

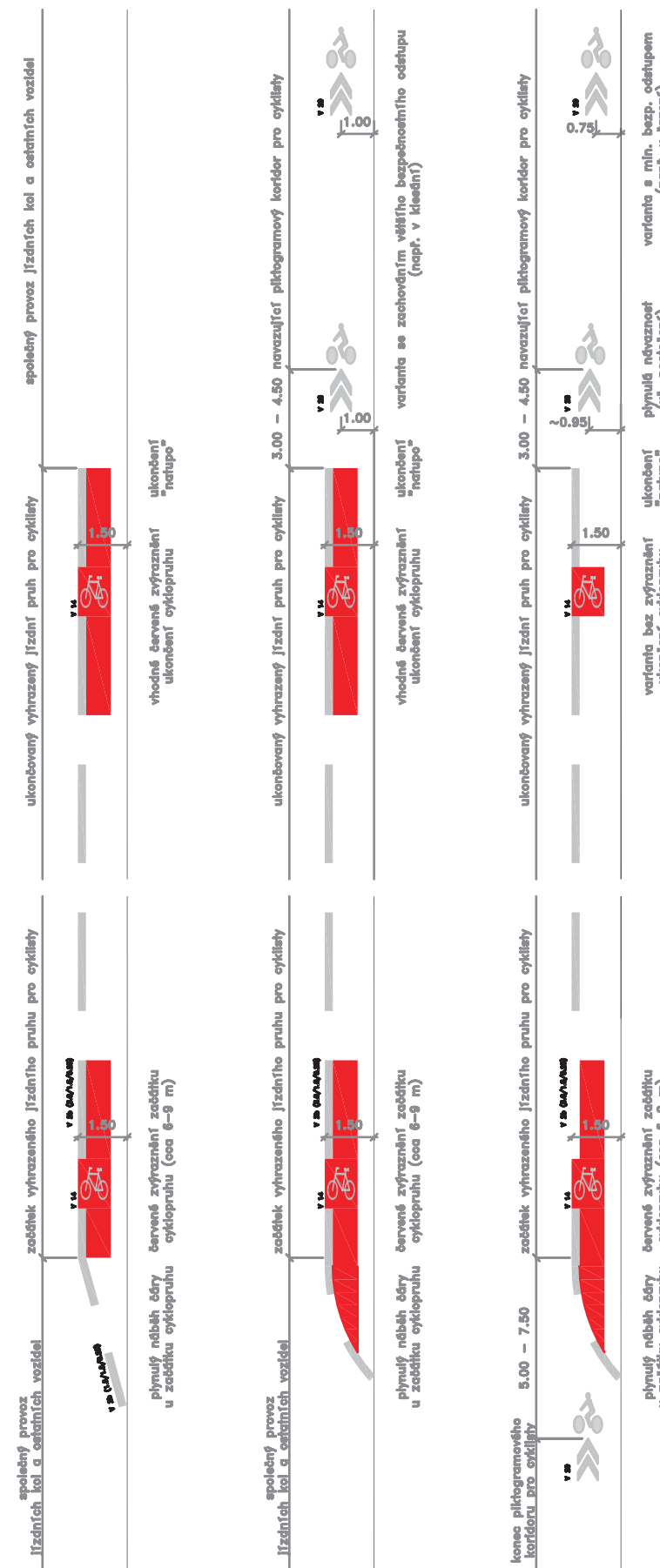
**V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty**

("cyklopiktokoridor", "pikták")



**V 20 - piktogram cyklisty a směrového znaku**

- mezikřížovatkové úseky: opakování po **cca 9,0 – 12,0 m**
- křížovatkové (příčně přejižděné) úseky: opakování po **cca 4,5 m**

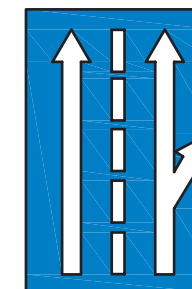
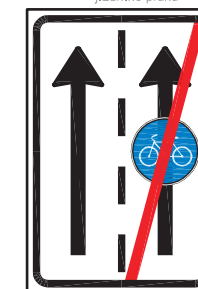


TŘI NEJČASTĚJŠÍ ZPŮSOBY UKONČENÍ VJP V14:

- křížovatkou (bez nutnosti použití SDZ)

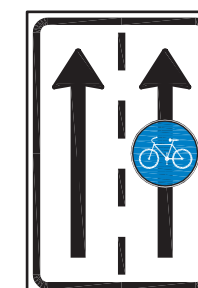
- IP 20b: Konec vyhrazeného jízdního pruhu

- IP 19: Řídicí pruhy



ZAČÁTEK VJP V14:

- IP 20a: Vyhrazený jízdní pruh

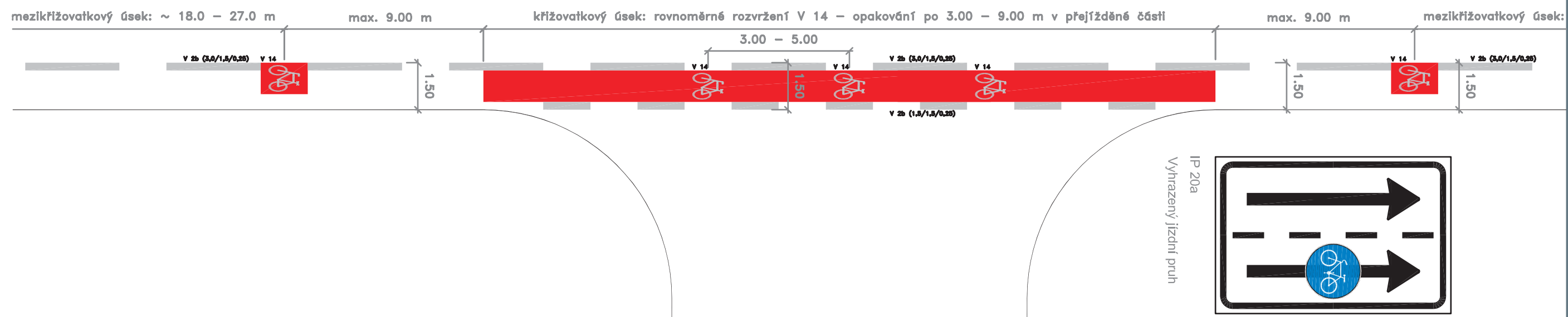




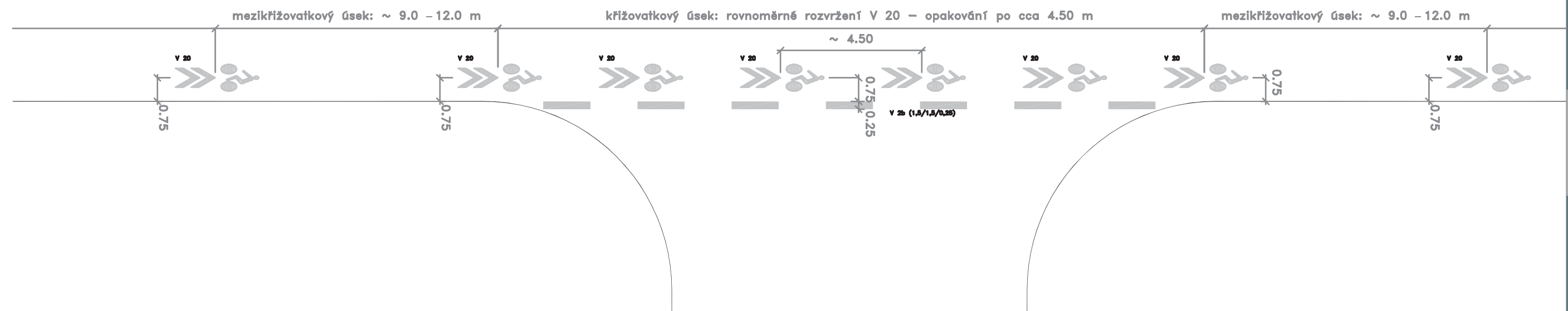
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

### - U OBRUBY

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



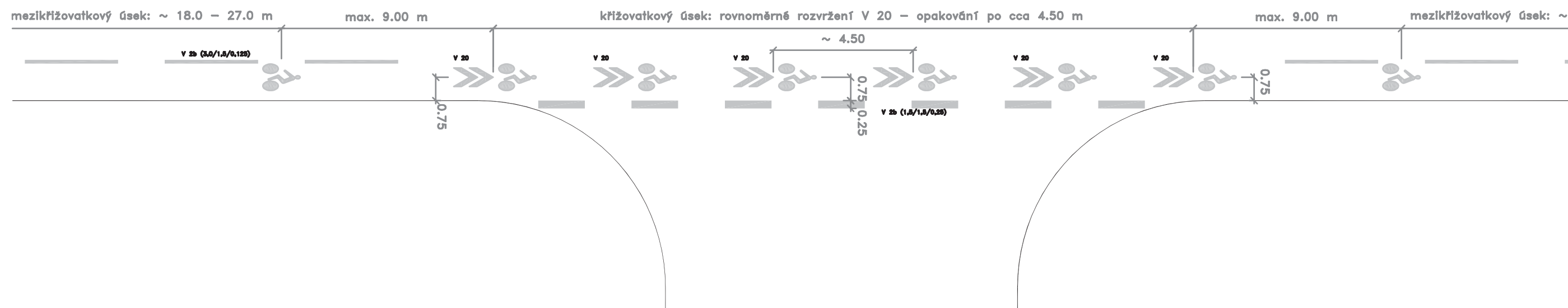
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



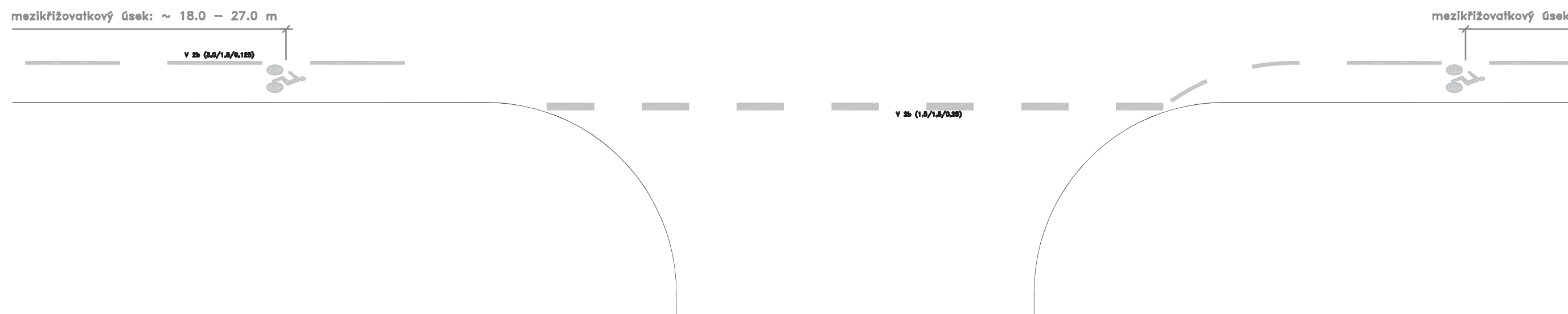
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

### - U OBRUBY

#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



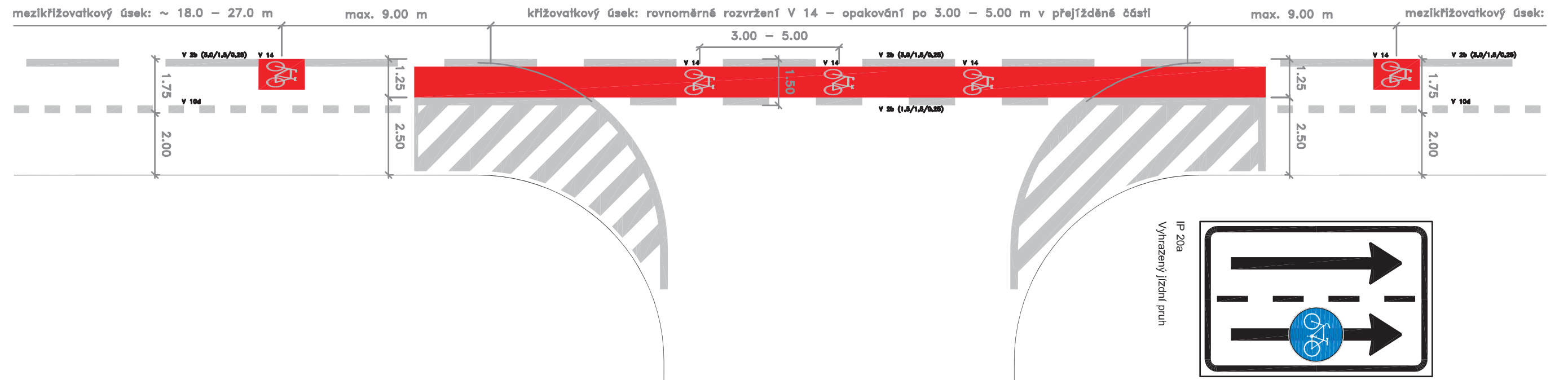
#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)



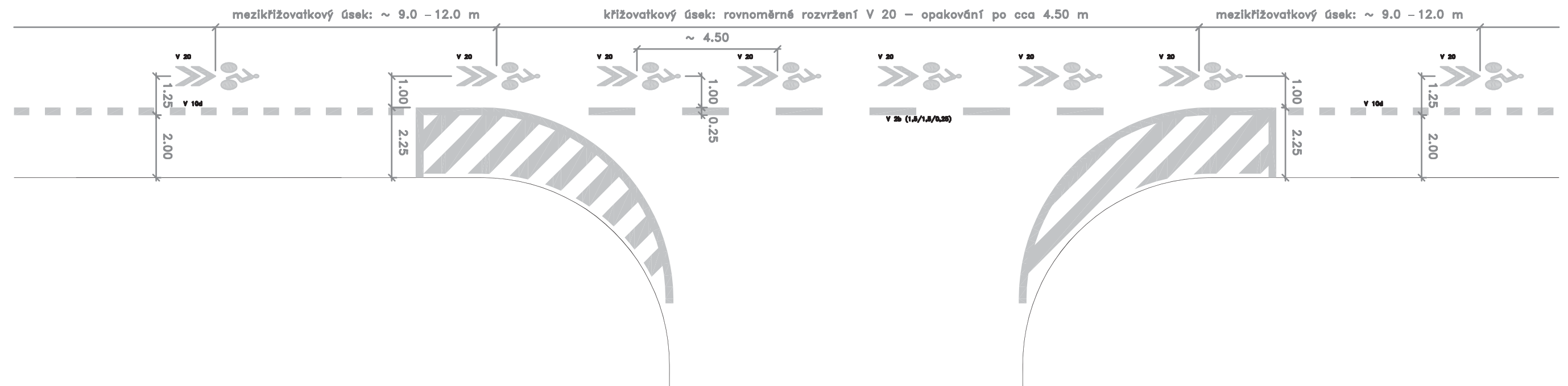
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘÍŽOVATCE:

### - U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



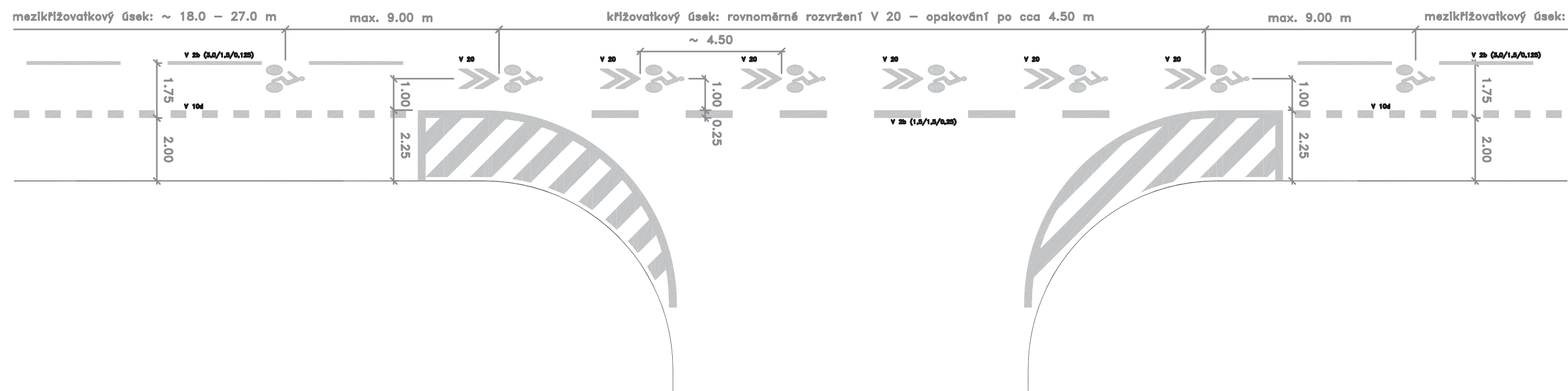
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



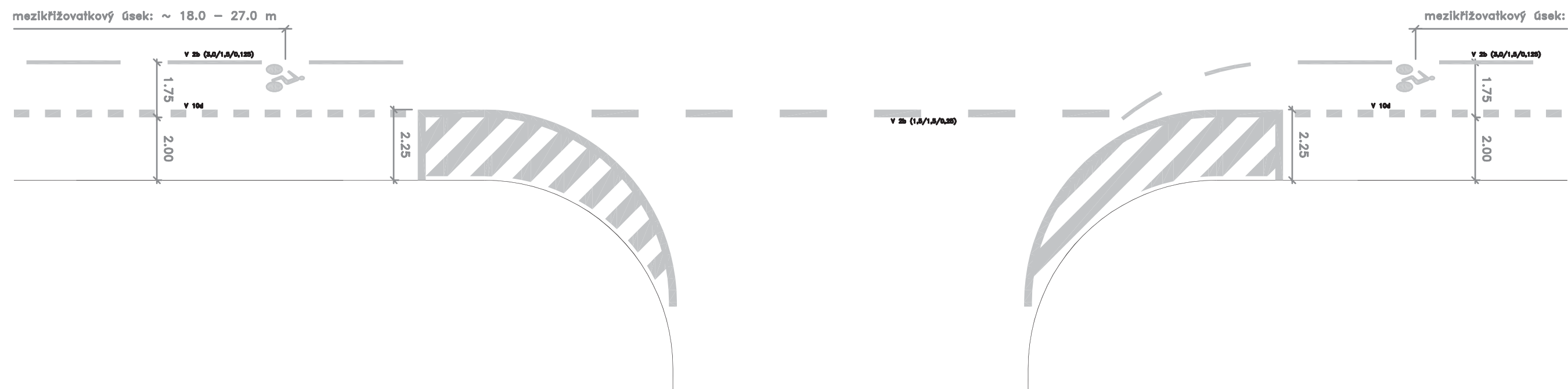
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V KŘIŽOVATCE:

### - U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PIKTOGRAMOVÝM KORIDOREM PRO CYKLISTY)



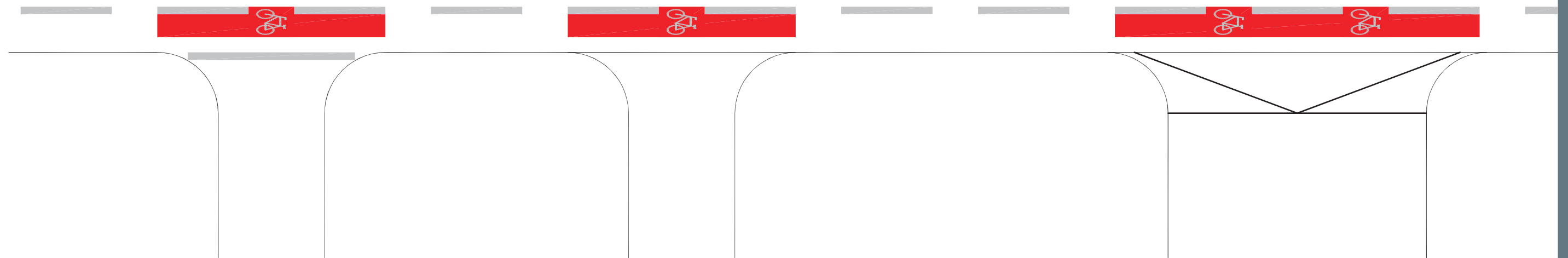
#### VÝHLED – VÍCEÚČELOVÝ PRUH (S PŘERUŠENÍM)



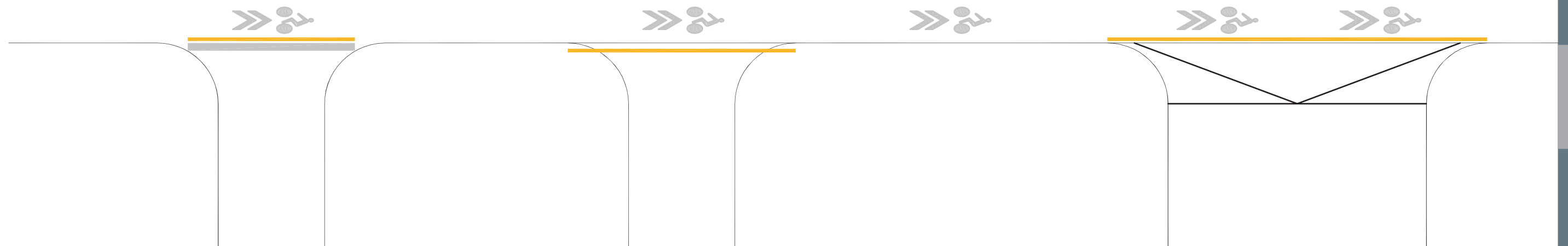
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:

### - U OBRUBY

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



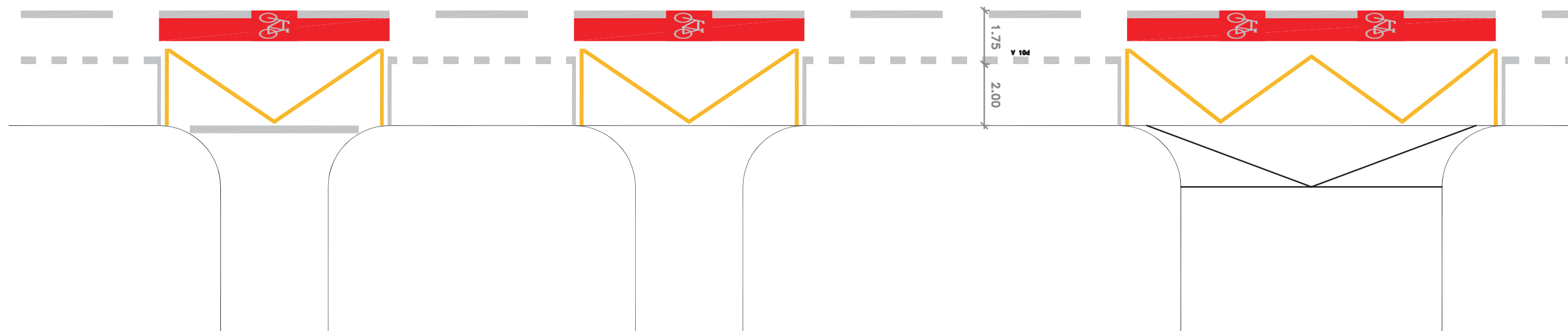
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



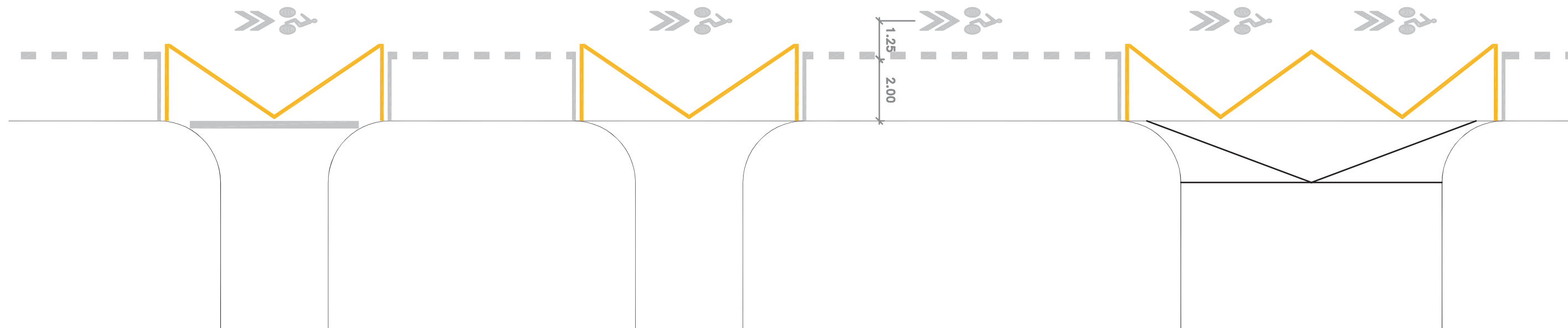
## PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ U PŘÍČNÉHO NAPOJENÍ:

### – U PODÉLNÉHO STÁNÍ

#### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



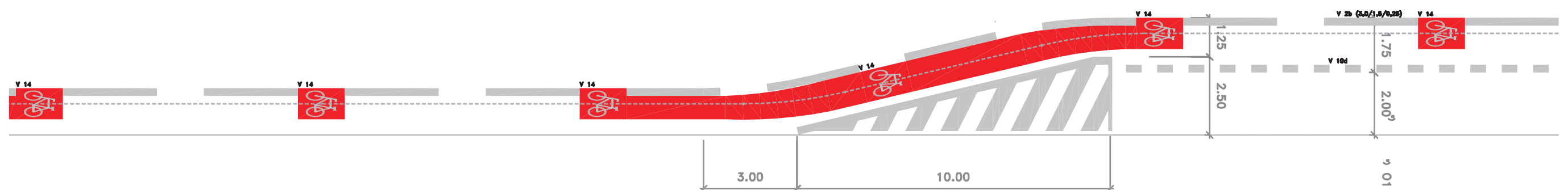
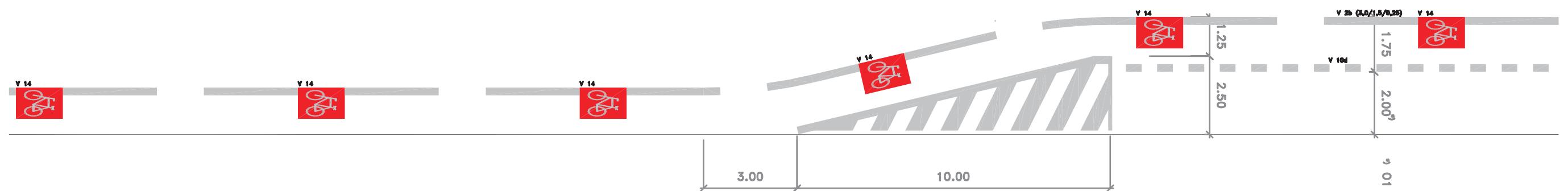
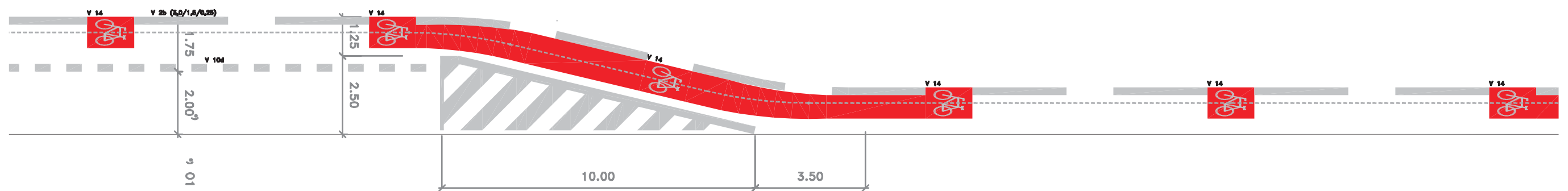
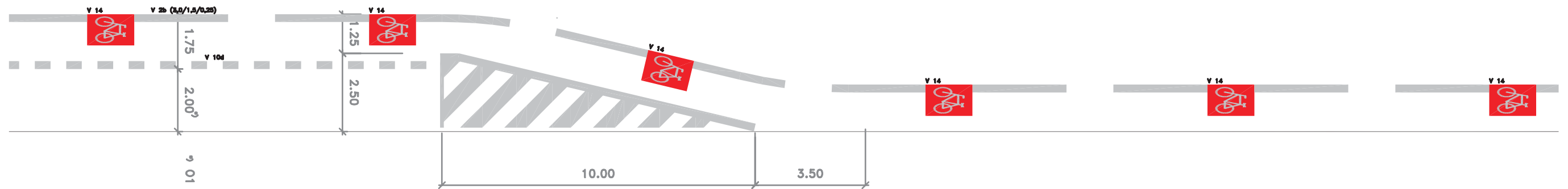
#### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



# PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

## – U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

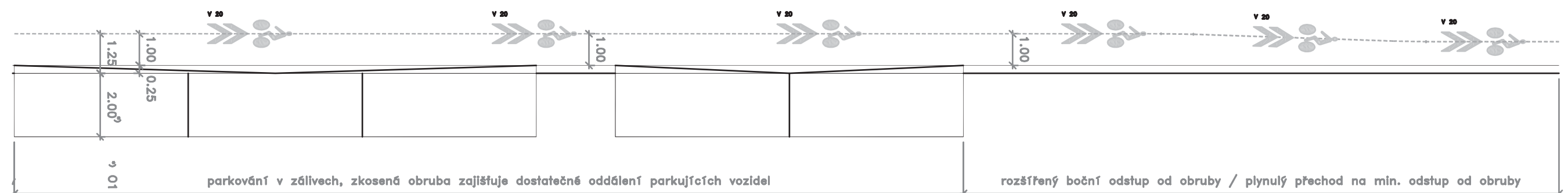
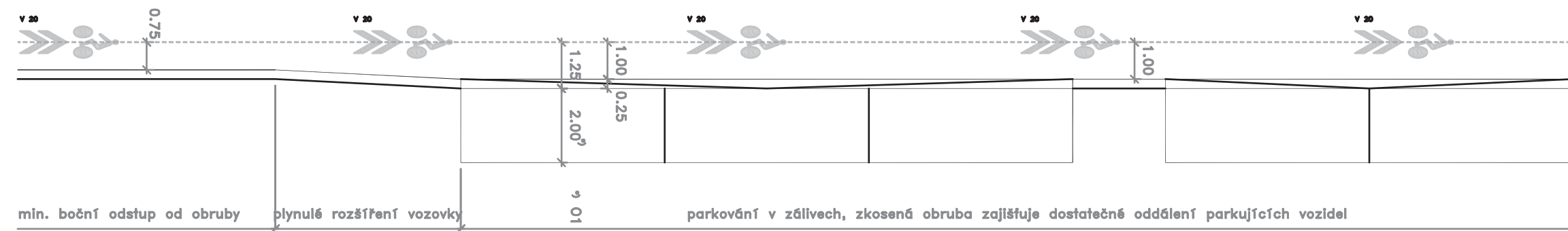
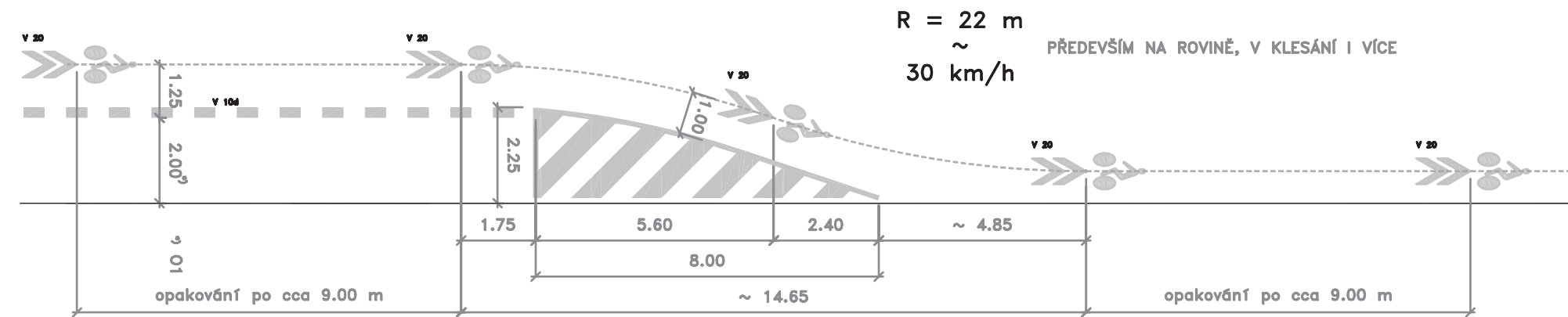
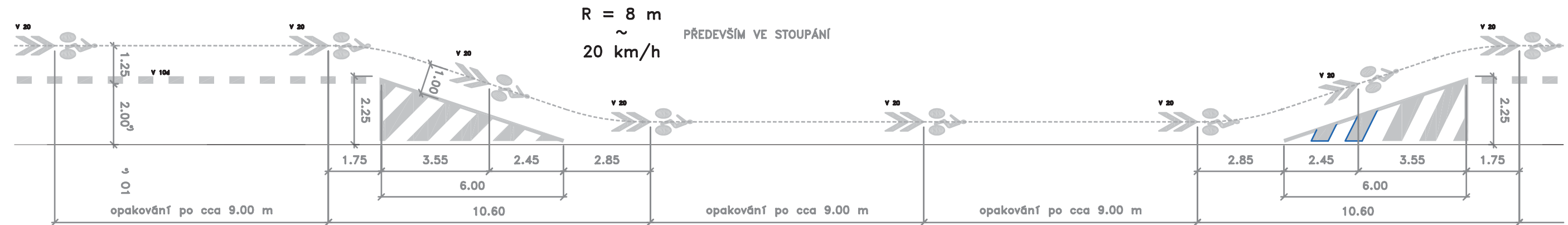
### V 14 – VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



# PRŮBĚH DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ V MÍSTĚ ZMĚNY USPOŘÁDÁNÍ:

## – U OBRUBY A U PODÉLNÉHO STÁNÍ

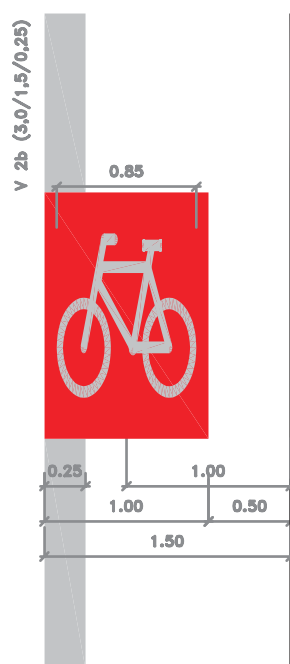
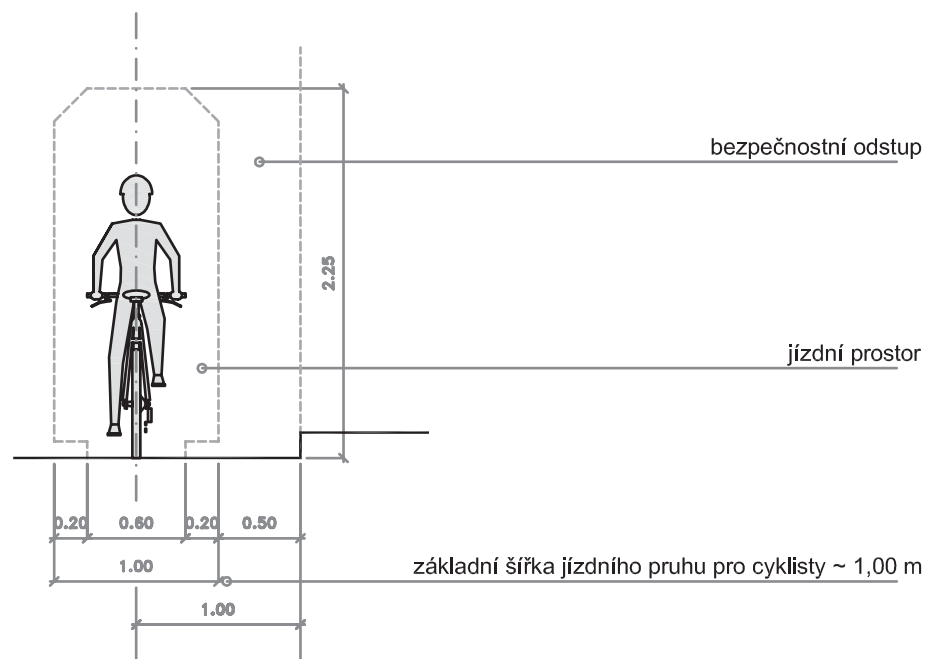
### V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY





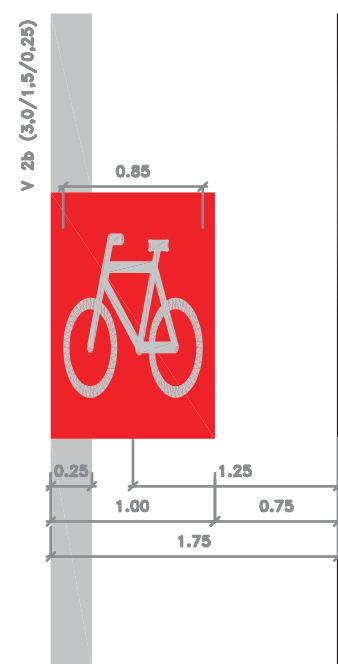
# VELIKOST A UMÍSTĚNÍ PIKTOGRAMU JÍZDNÍHO KOLA V ZÁVISLOSTI NA ŠÍŘCE CYKLOPRUHU

## - U OBRUBY:



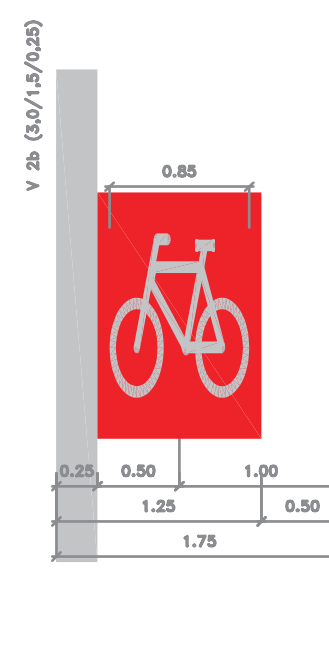
### **ZÁKLADNÍ ŠÍŘKA:** **1,50m (1,00+0,50)**

- pictogram jízdního kola je vkládán do čáry V2b



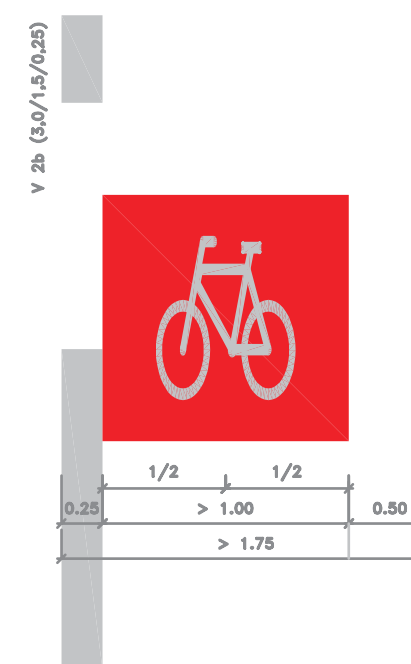
### **ROZŠÍŘENÍ:** **1,75m (1,00+0,75)**

- pictogram jízdního kola je vkládán do čáry V2b
- vhodné především pro zachování kontinuity způsobu značení s ohledem na navazující úseky (např. s podélným stáním apod.)



### **ROZŠÍŘENÍ:** **1,75m (0,25+1,00+0,50)**

- pictogram jízdního kola umístěn vedle čáry V2b
- vhodné především na komunikacích s vyššími intenzitami motorové dopravy



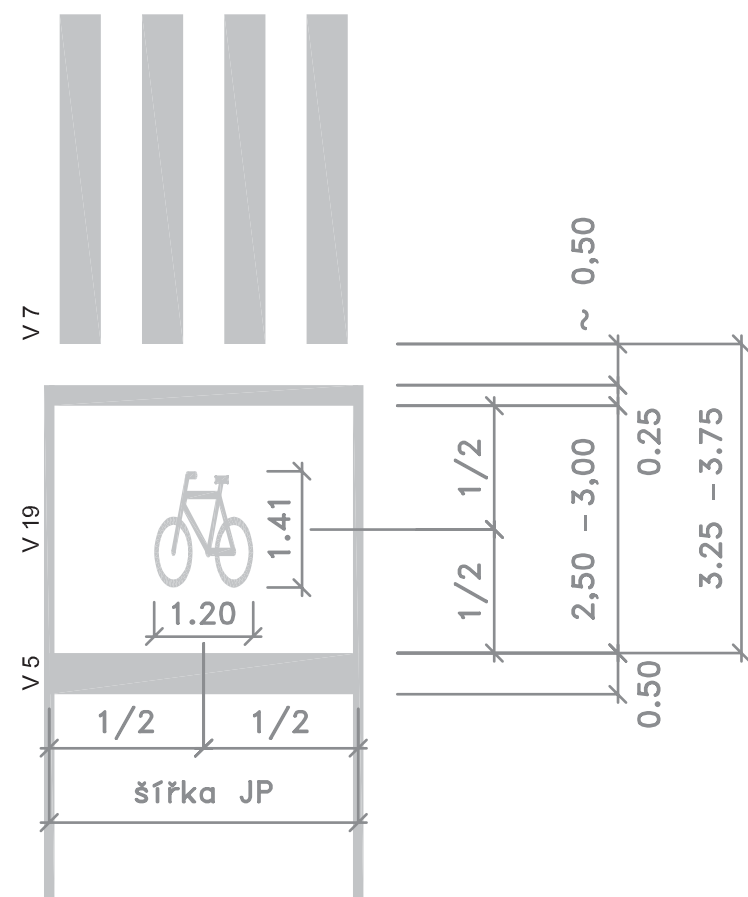
### **ROZŠÍŘENÍ:** **více než 1,75m**

- pictogram jízdního kola je umístěn dále od čáry V2b, může být použita větší než základní velikost 0,85 x 1,00 m
- červené zvýraznění může být rozšířeno na celou šířku mezi vnitřní okraj čáry a bezpečnostní odstup

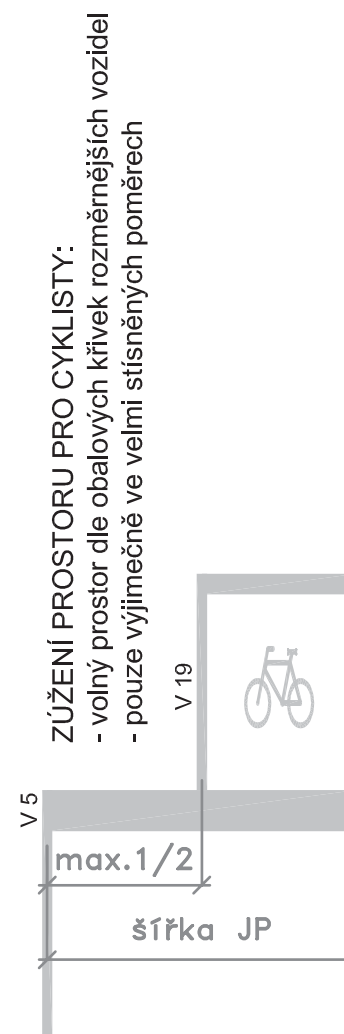
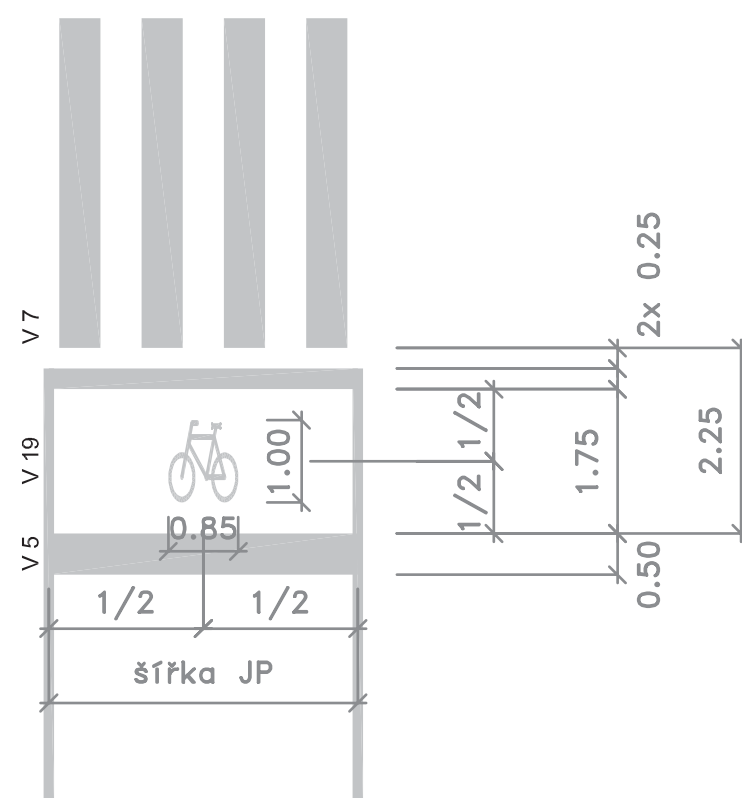
Poznámka: u podélného stání platí stejný princip.

## V 19 – prostor pro cyklisty: rozměry

**optimální** (nové a rekonstruované SSZ)



**minimální** (velmi stísněné proměry, stávající SSZ)



**ZÚŽENÍ PROSTORU PRO CYKLISTY:**  
 - volný prostor dle obalových křivek rozměrnějších vozidel  
 - pouze výjimečně ve velmi stísněných poměrech

Poznámka:

- bez posunu stávající V 5 lze doplnit V 19 bez zásahu do signálního plánu SSZ
- při změně polohy stávající V 5 je třeba prověřit a v případě nutnosti upravit signální plán SSZ

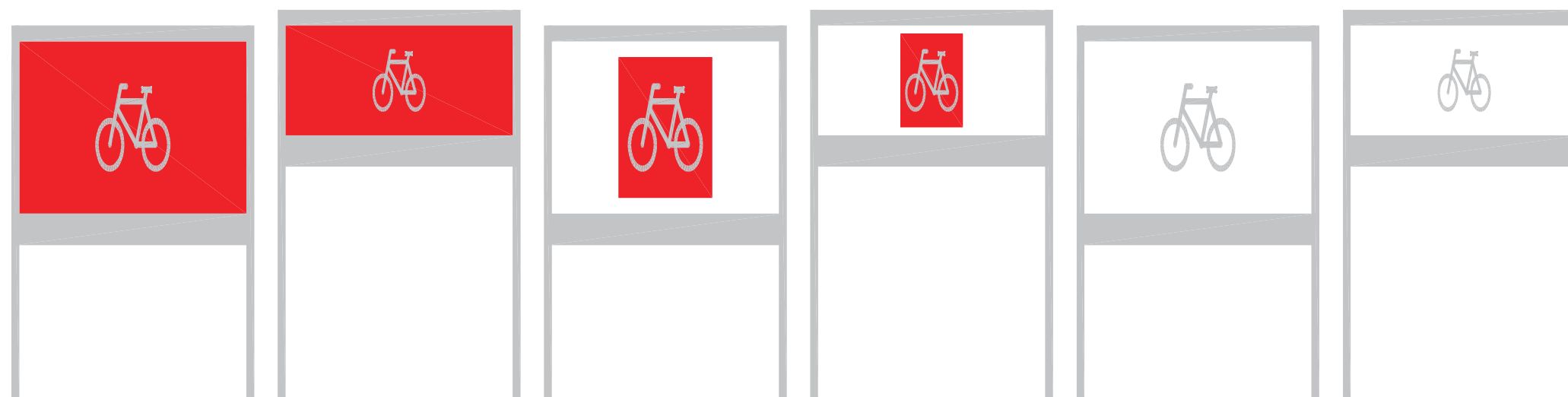
## V 19 – prostor pro cyklisty: možnosti červeného zvýraznění

- podle místních podmínek, s vyššími intenzitami motorové i bezmotorové dopravy roste význam červeného zvýraznění

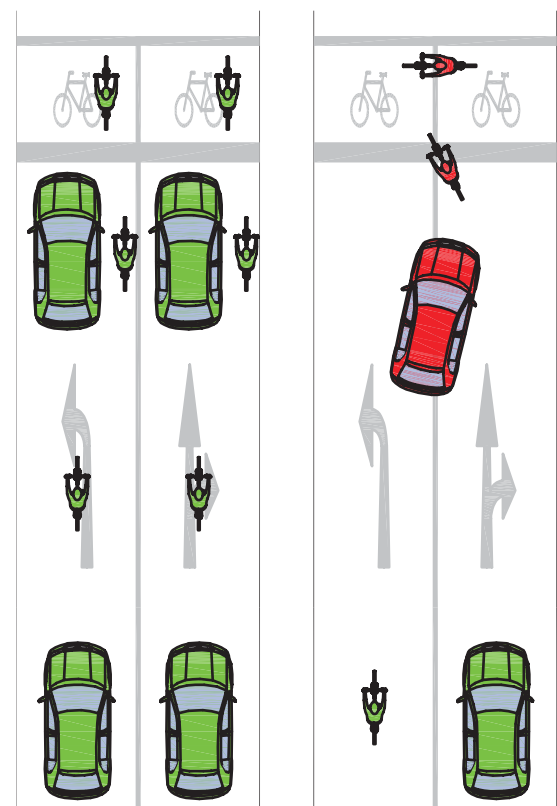
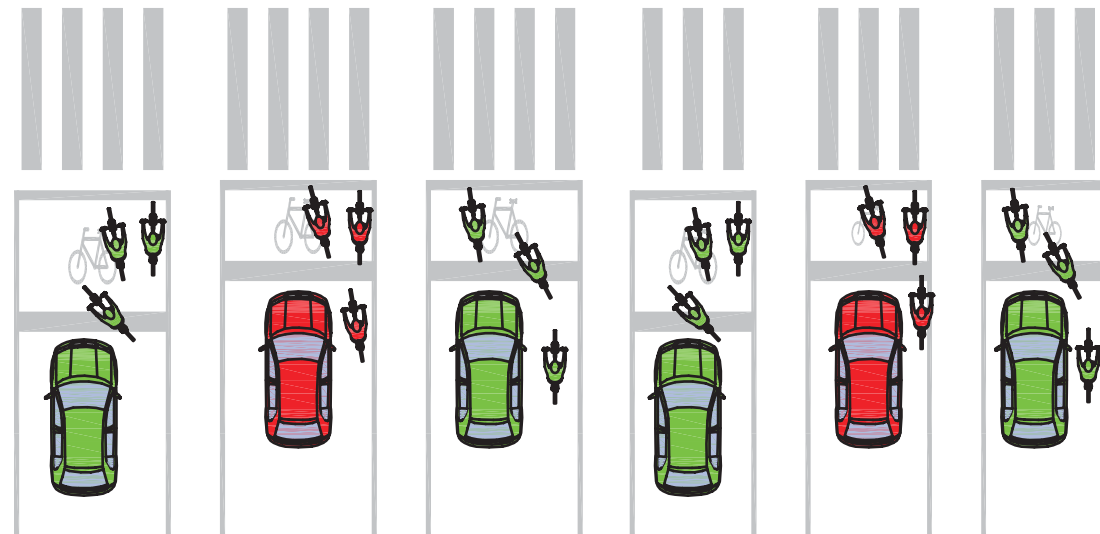
- celoplošné zvýraznění:

- zvýraznění samotného piktogramu:

- bez zvýraznění:

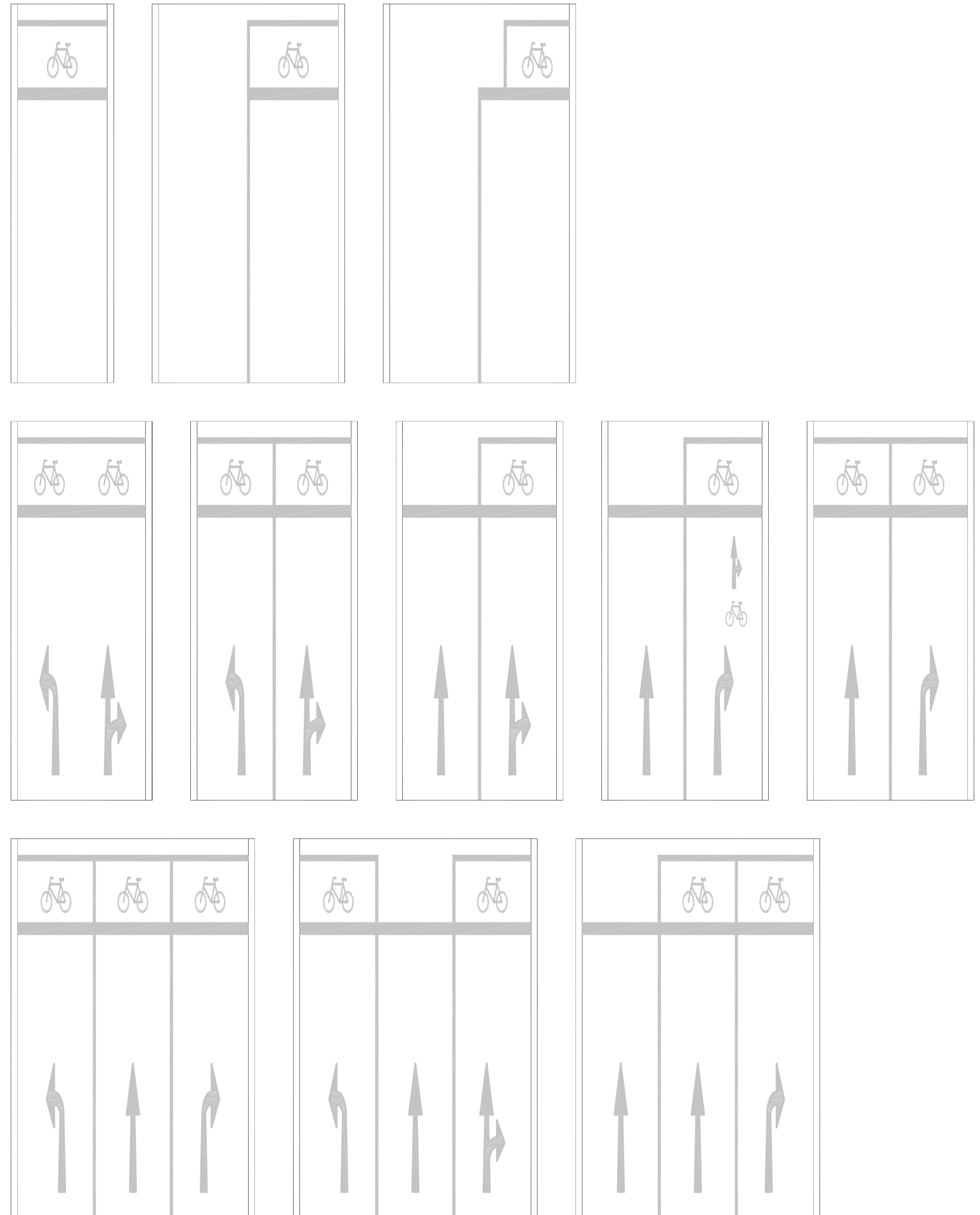


## V 19 – prostor pro cyklisty: princip používání



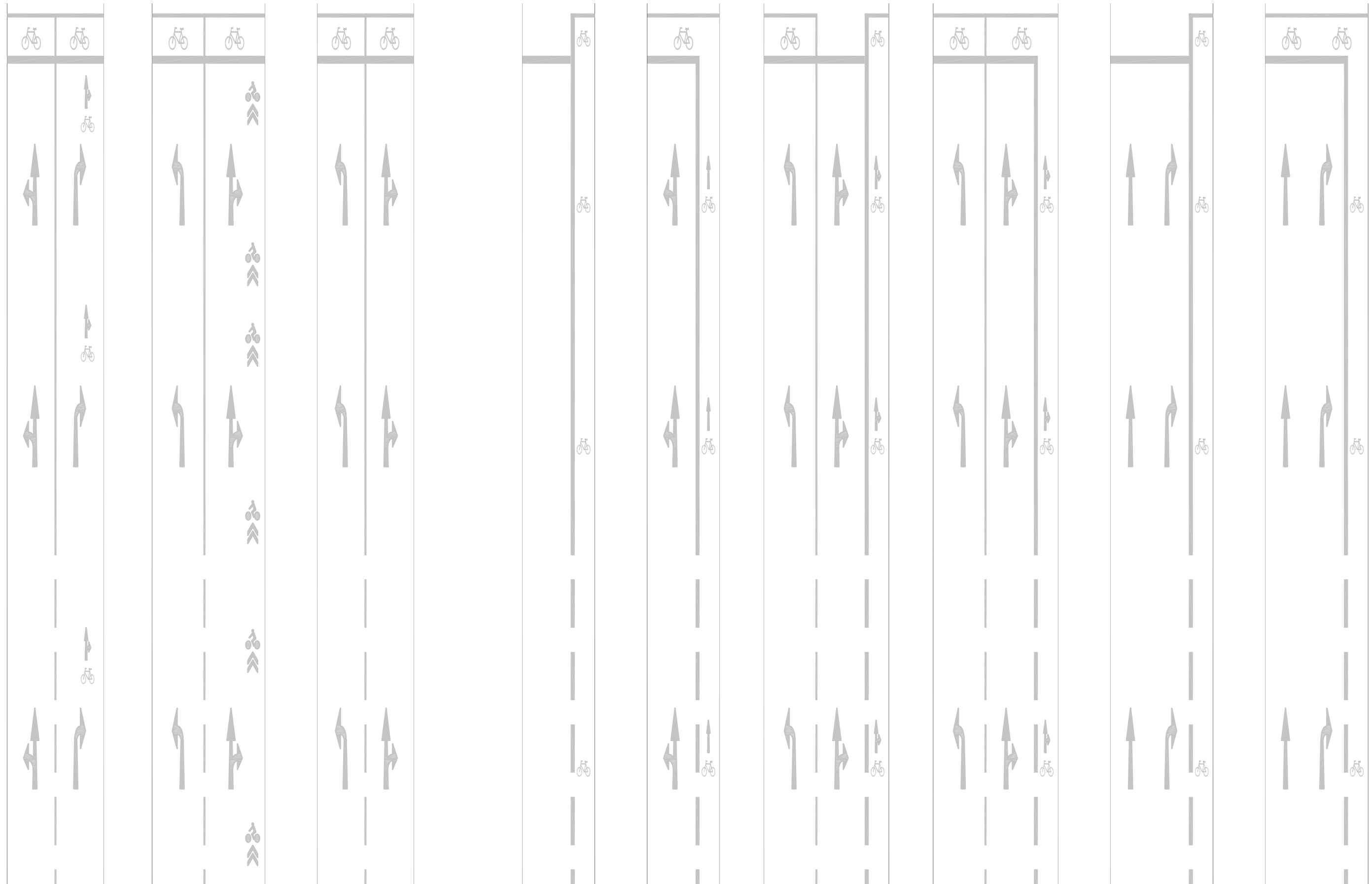
## V 19 – prostor pro cyklisty: principy provedení a rozmíst'ování

- umisťuje se pro všechny možné směry jízdy na SSZ křižovatkách, resp. před SSZ přechody pro chodce
- na celou šířku příslušného jízdního pruhu, v případě více jízdních pruhů pro shodný směr jízdy nejvíce vpravo



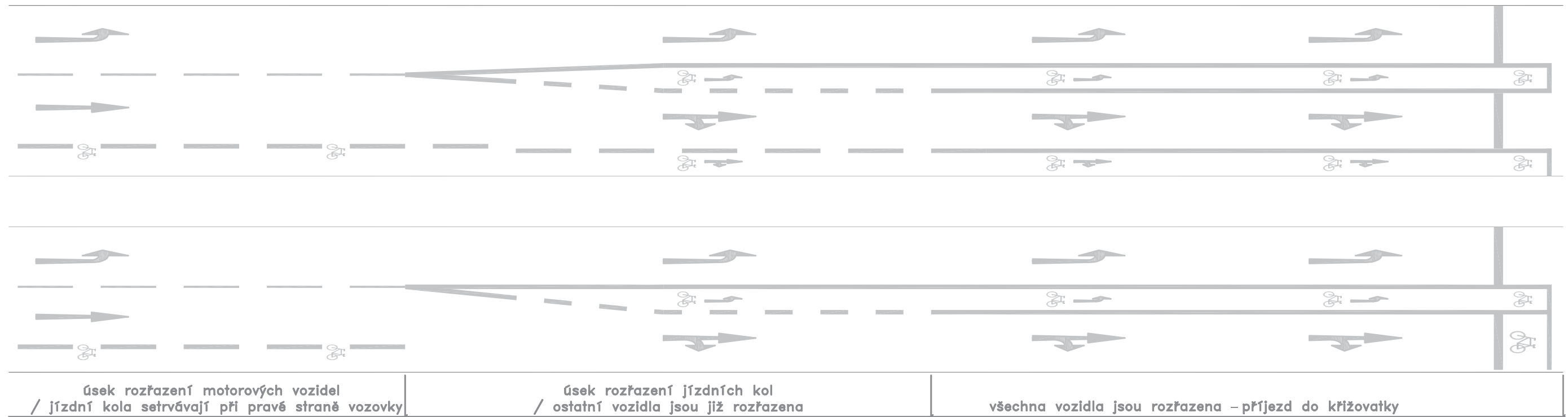
## V 19 – prostory pro cyklisty a různé způsoby řazení

- prostory pro cyklisty se umísťují bez ohledu na to, zda je v řadicích pruzích pouze společný provoz, úprava řazení, piktogramový koridor pro cyklisty či jiné opatření
- možnost, resp. vhodnost provedení některých úprav v řazení závisí na způsobu řízení SSZ a použitých návěstidlech (především plný vs. směrový signál)

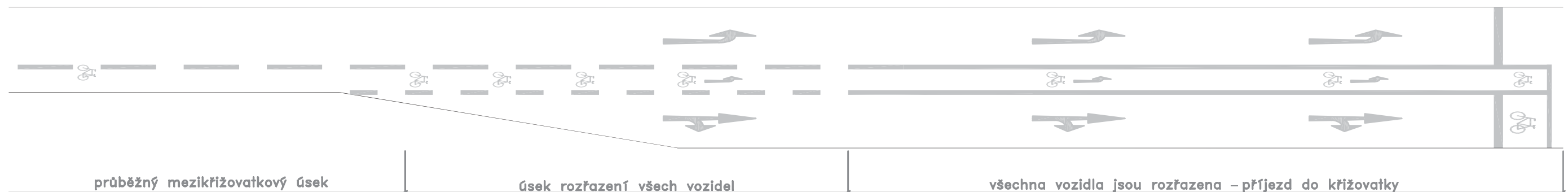


## Řadicí pruhy a řadicí cyklopruhy, rozřazení jízdních kol a ostatních vozidel

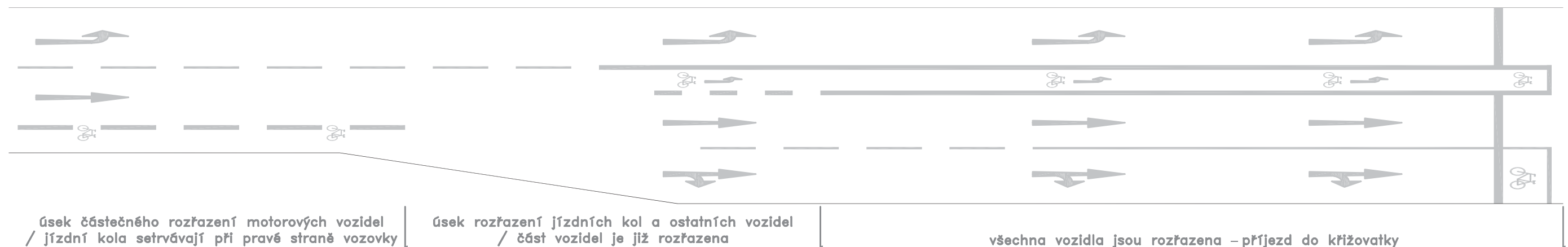
**varianta 01:** nejprve probíhá rozřazení všech motorových (ostatních) vozidel, poté jízdních kol



**varianta 02:** rozřazení všech vozidel (vč. jízdních kol) probíhá na začátku úseku řazení



**varianta 03:** kombinace (nejprve částečné rozřazení motorových vozidel, poté jízdních kol a části dalších vozidel)

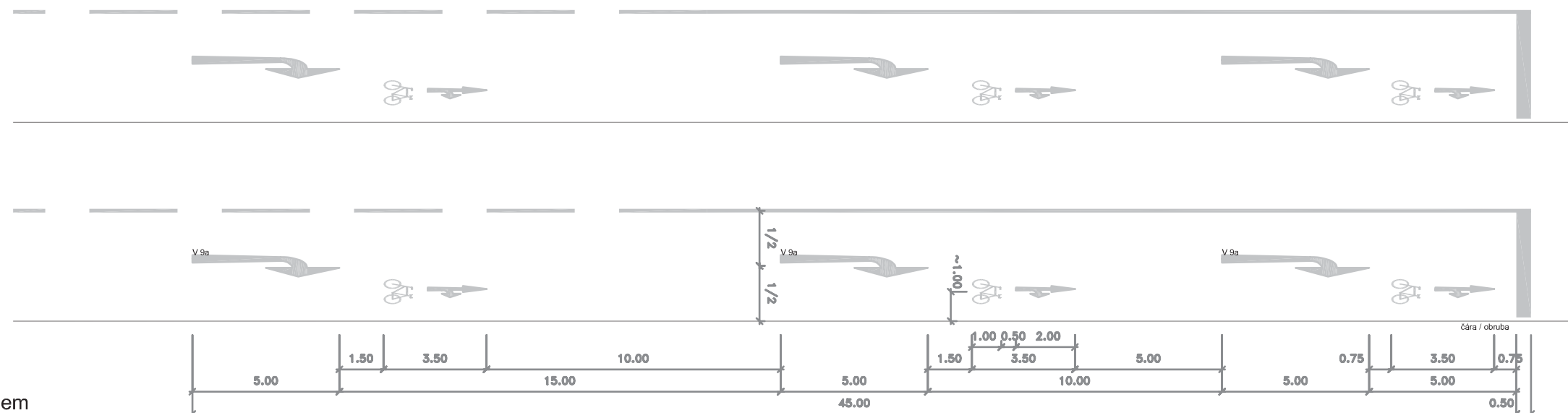


## Úprava řazení při průjezdu řadicími pruhy

- umožnění pohybu jízdních kol (a případně dalších vybraných vozidel) jiným řadicím pruhem než ostatním vozidlům
- nejčastěji přímý průjezd jízdních kol pravým odbočovacím pruhem (není nutná jízda více nalevo)
- libovolná šířka řadicího pruhu

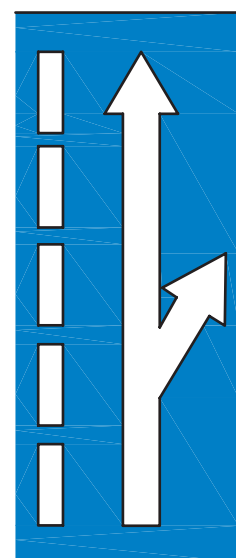


IP 19 + E 12c  
přímý průjezd jízdních kol  
pravým odbočovacím pruhem

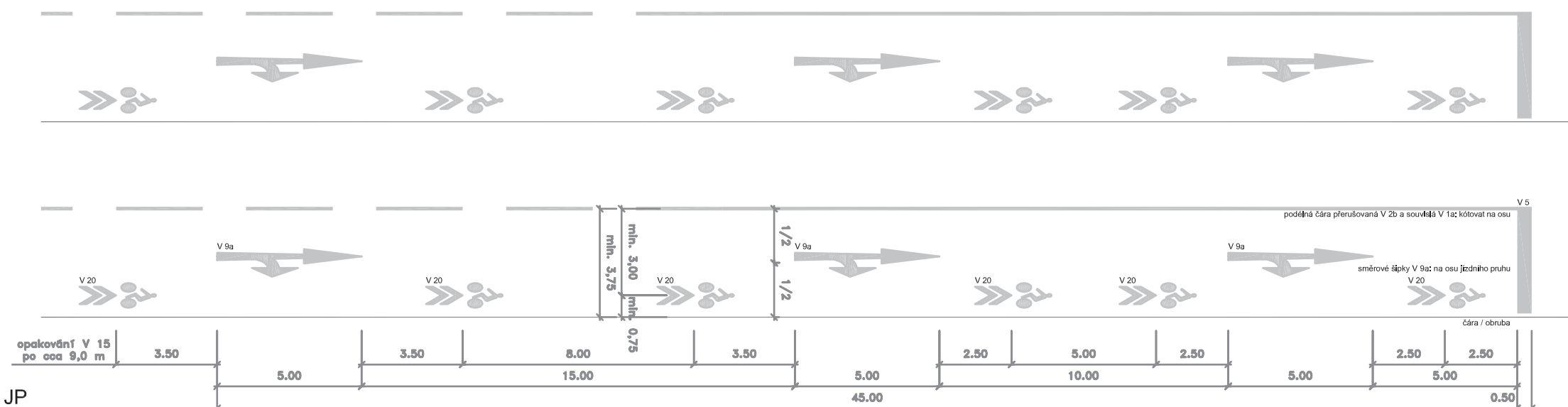


## Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu

- umožnění vzájemného míjení jízdních kol a osobních vozidel v rámci daného řadicího pruhu
- nutná minimální šířka 3,75 m, vyznačení pomocí piktogramového koridoru pro cyklisty

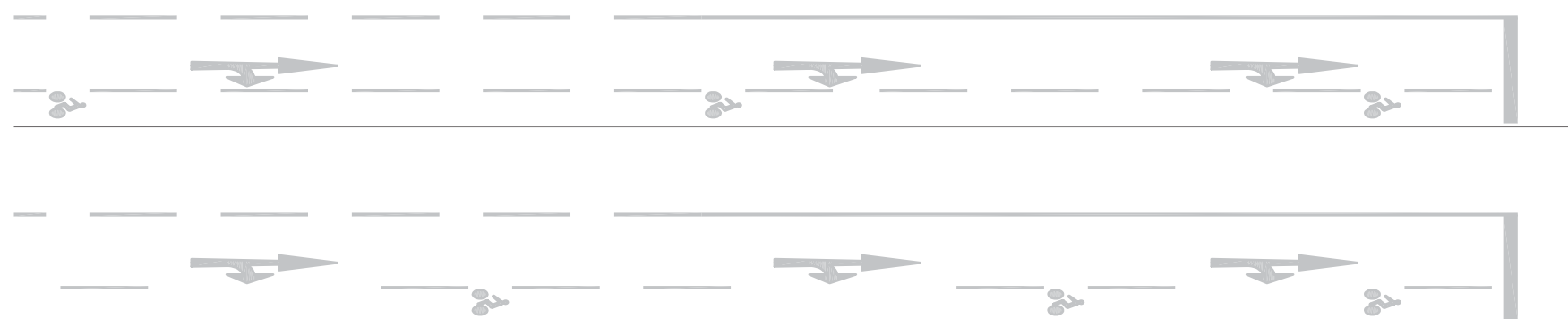


IP 19 (bez úprav)  
průjezd vozidel  
přímo + vpravo pravým JP



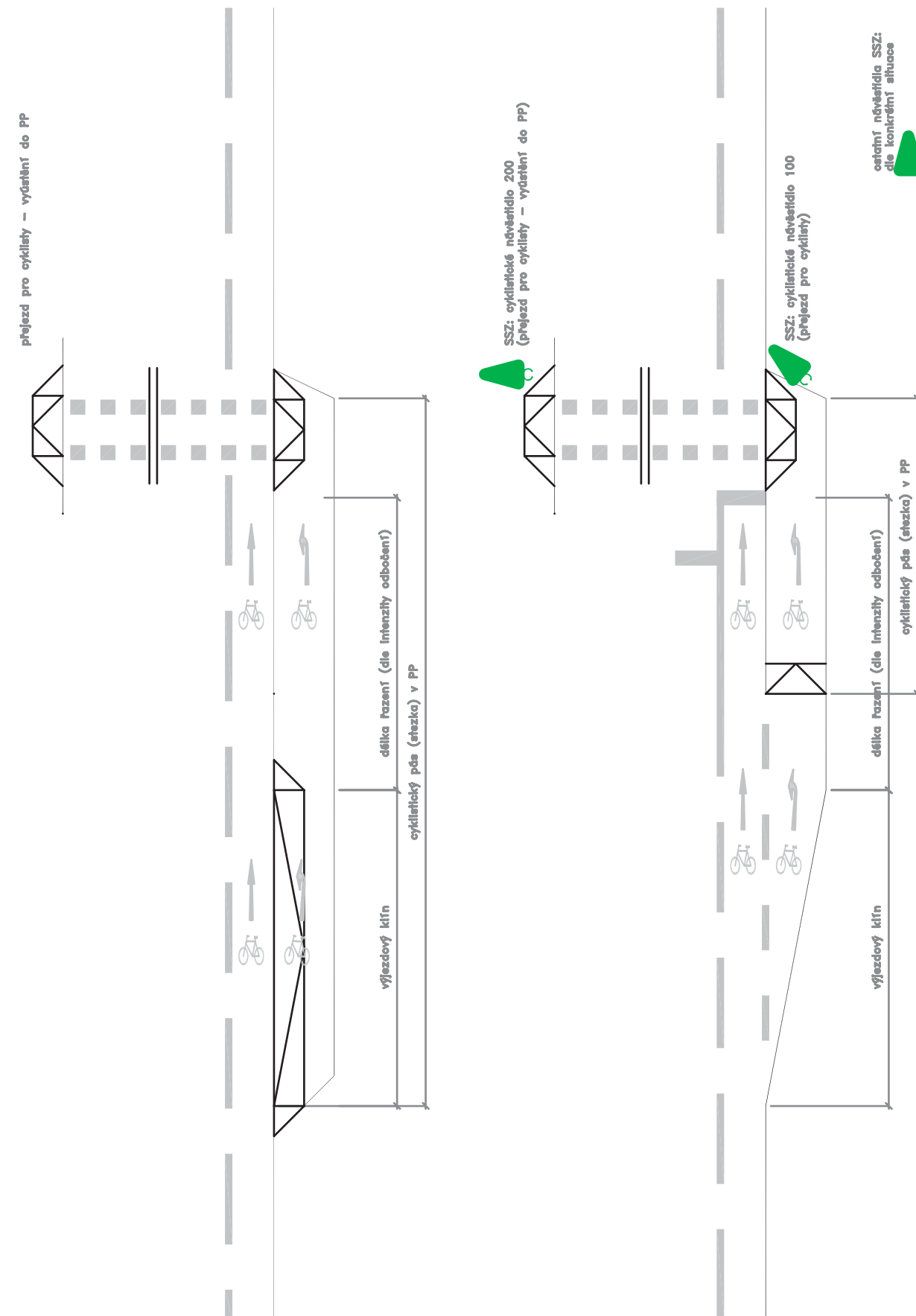
## Úprava průjezdu v rámci řadicího pruhu (výhled)

- výhledově pravděpodobně možné využití i víceúčelového pruhu
- vyobrazené možnosti mají pouze informativní charakter



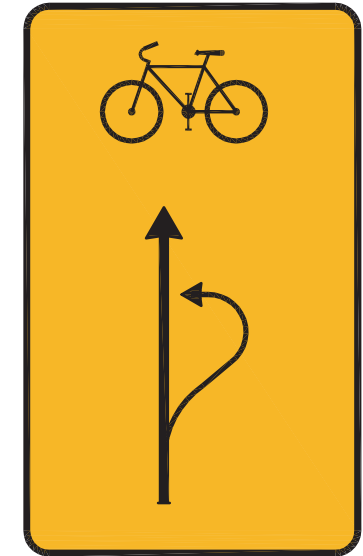
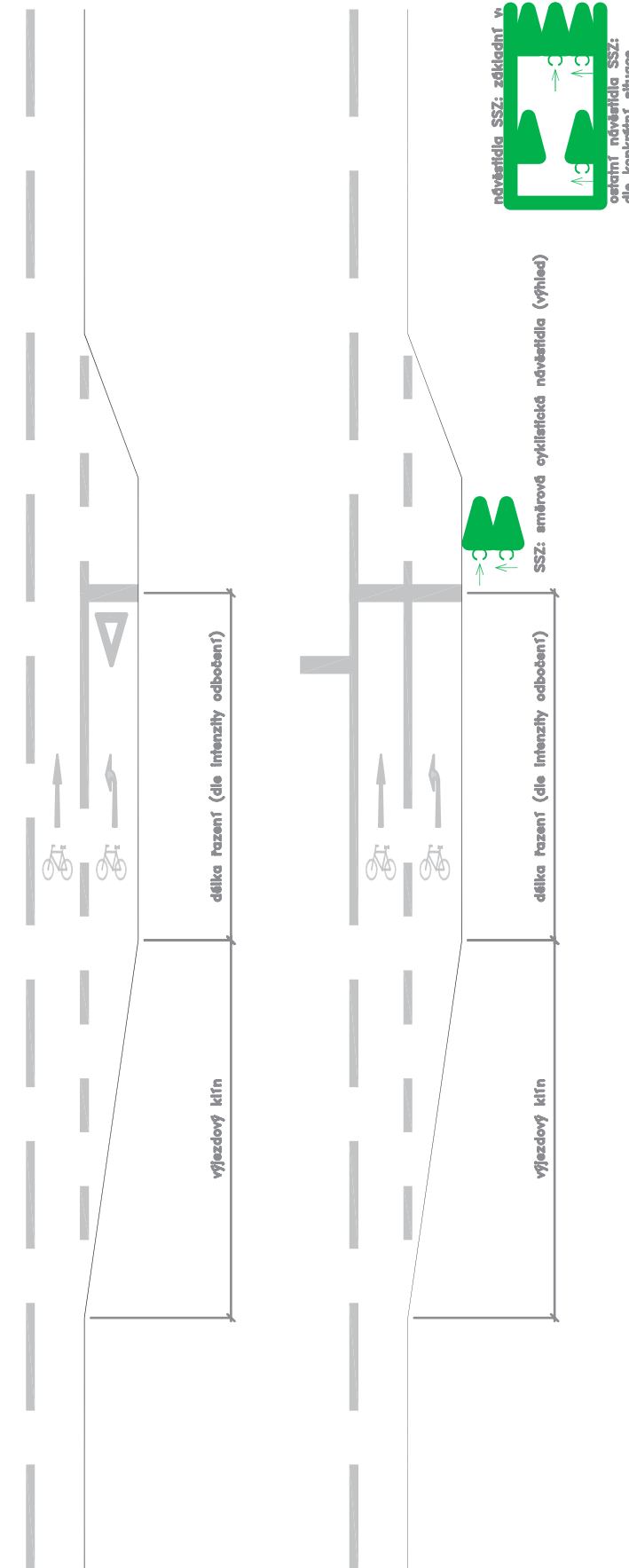
## Nepřímé levé odbočení s přejezdem pro cyklisty

- bez SSZ / se SSZ
- provedení je možné i bez přímého cyklopruhu

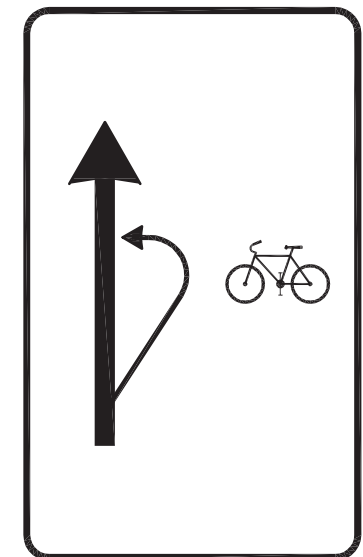


## Nepřímé levé odbočení u obruby (s řadicím pruhem)

- bez SSZ / se SSZ (výhled)
- provedení je možné i bez přímého cyklopruhu



IS 20  
Návěst před křižovatkou pro cyklisty



IS 10e  
Návěst doporučeného způsobu odbočení cyklistů vlevo (od r. 2010)

## Nepřímé levé odbočení v křižovatce (před bočním směrem)

SSZ – možné varianty provedení a umístění návěstidel; výhled, v současnosti (2010) v ČR není možné:

- umisťovat návěstidlo pro vozidla za křižovatku (s výjimkou přejezdu pro cyklisty)
- provádět směrové signály pro cyklisty (jízdní kola) dodatkovou tabulkou nebo vyobrazeným symbolem přímo na návěstidle

Pro nepřímé levé odbočení na SSZ je přípustné použít prostor pro cyklisty (V19) v bočním směru, na křižovatkách bez SSZ je možné naznačení pohybu pomocí SDZ a případně i VDZ.

### var.01:

- umístění směrového cyklistického návěstidla po směru přímé jízdy, za boční rameno křižovatky
- cyklisté vyčkávají v podélném směru, vlevo zatáčejí až na signál "volno"
- "německý model" ~ nejčastěji používáno v Německu
- VDZ: zpravidla výrazné vyznačení "řadicího" pruhu v délce celé křižovatky, včetně červeného podbarvení

### var.02 / 03:

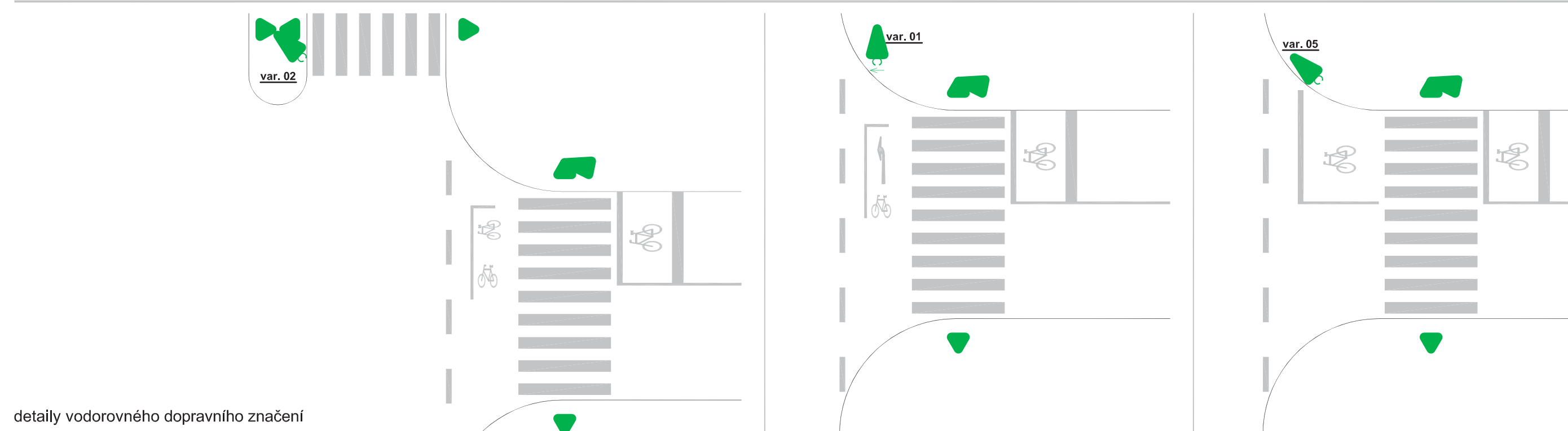
- umístění cyklistického návěstidla na dělící ostrůvek / na protilehlé nároží
- cyklisté vyčkávají zpravidla v poloze šikmé až kolmé na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "švýcarský model" ~ často používáno např. ve Švýcarsku
- VDZ: zpravidla jednoduché vymezení čarou a piktogramem

### var.04:

- umístění návěstidla pro všechna vozidla za (průsečnou) křižovatkou: plný signál společný pro jízdní kola i ostatní vozidla z bočního směru
- cyklisté vyčkávají zpravidla v kolmo, popř. šikmo na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "dánský model" ~ standardní řešení většiny průsečných křižovatek v Dánsku
- VDZ: často není vůbec zobrazeno, pouze ponechán volný prostor

### var.05:

- umístění cyklistického návěstidla z bočního směru
- cyklisté vyčkávají zpravidla v kolmo, popř. šikmo na přímý směr jízdy, na signál "volno" vyjíždějí rovně
- "francouzský model" ~ často používané ve Francii (obdobně jako u výjezdů ze stezek v PP)
- VDZ: prostor pro cyklisty, popř. včetně naznačení bočního nájezdu do něj



detaily vodorovného dopravního značení



## VYHRAZENÝ JÍZDNÍ PRUH BUS+CYKLO+TAXI

### - CELKOVÉ USPOŘADÁNÍ:

Šířka VJP: shodná s běžným JP, případně větší.

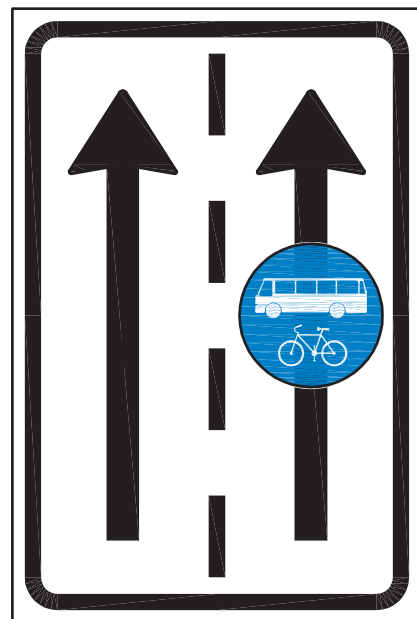
Šířka VJP by neměla klesnout pod 3,00 m, předjíždění je možné přilehlým JP.  
(Výjimkou mohou být lokálně zúžená místa v oblasti dělicích ostrůvků, zastávek apod.)

Míjení jízdních kol v rámci VJP je možné:

- při šířce VJP > 3,75 m pro vozidla taxi
- při šířce VJP > 4,25 m i pro všechna vozidla veřejné dopravy

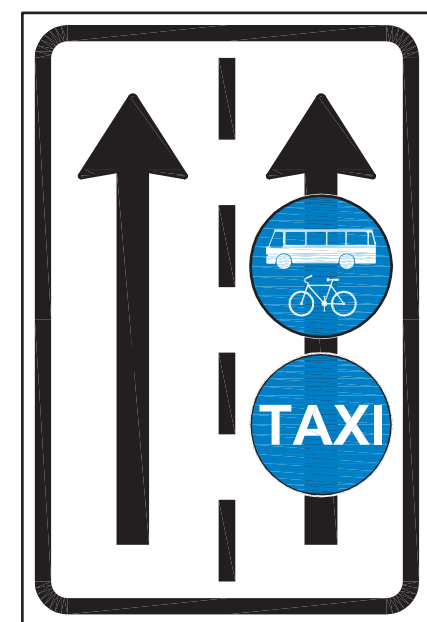
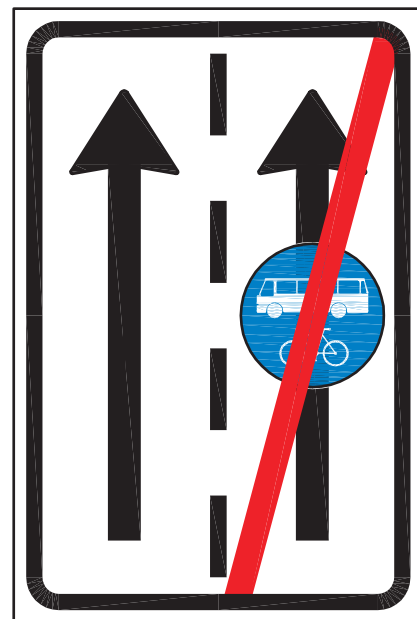
### - SVISLÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

IP 20a  
Vyhrazený jízdní pruh

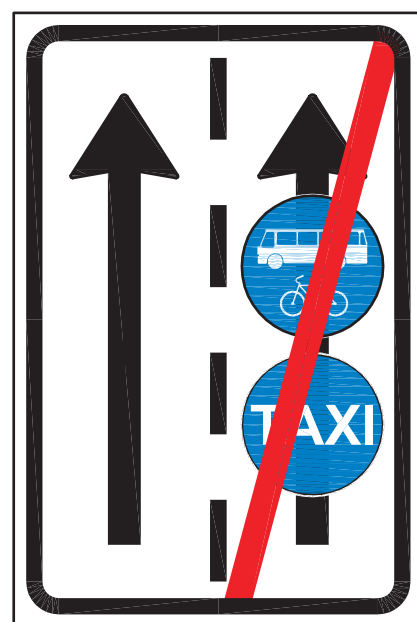


BUS+CYKLO PRUH

IP 20b  
Konec vyhrazeného jízdního pruhu



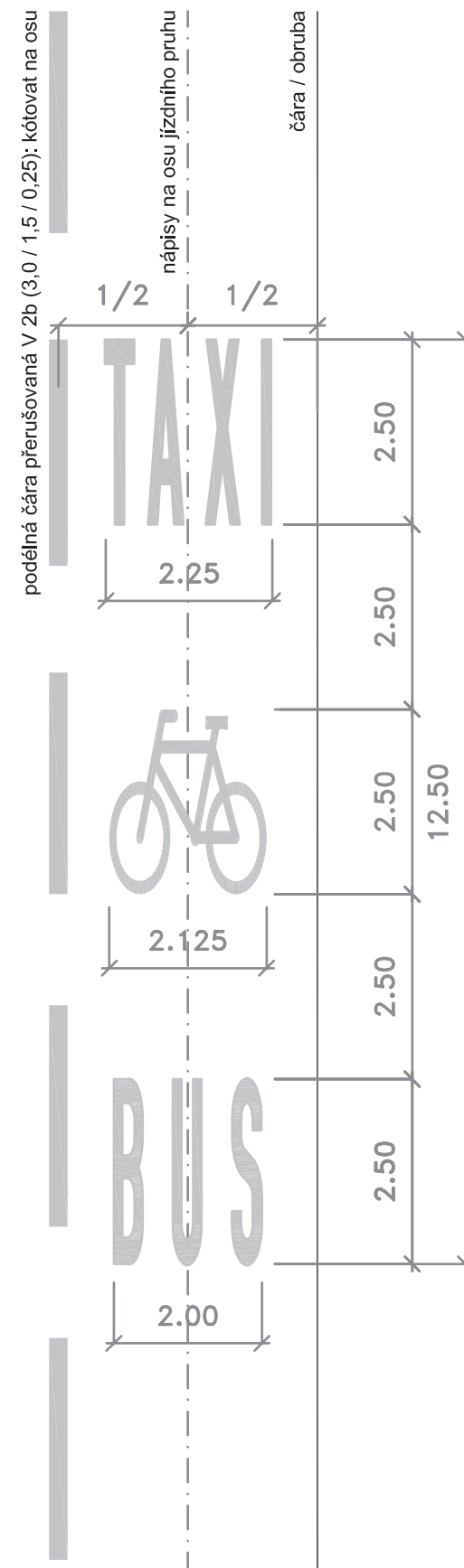
BUS+CYKLO+TAXI PRUH



### - VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ:

Nápis se mimo křižovatku vyznačuje opakovaně ve vzdálenosti max. 50 m, v prostoru křižovatky max. 25 m.

(TP 133, čl. 7.1 Vyhrazený jízdní pruh)



TAXI

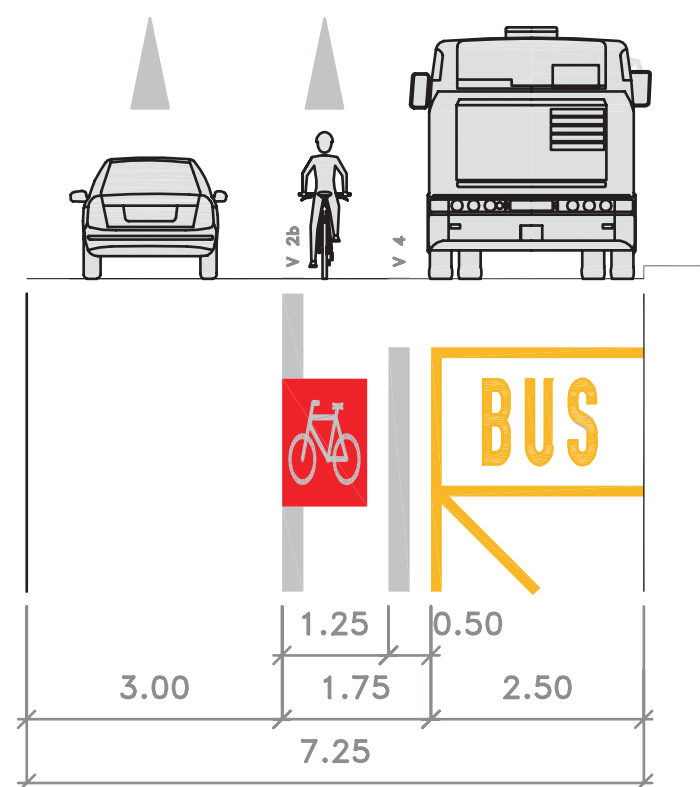


BUS

## INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

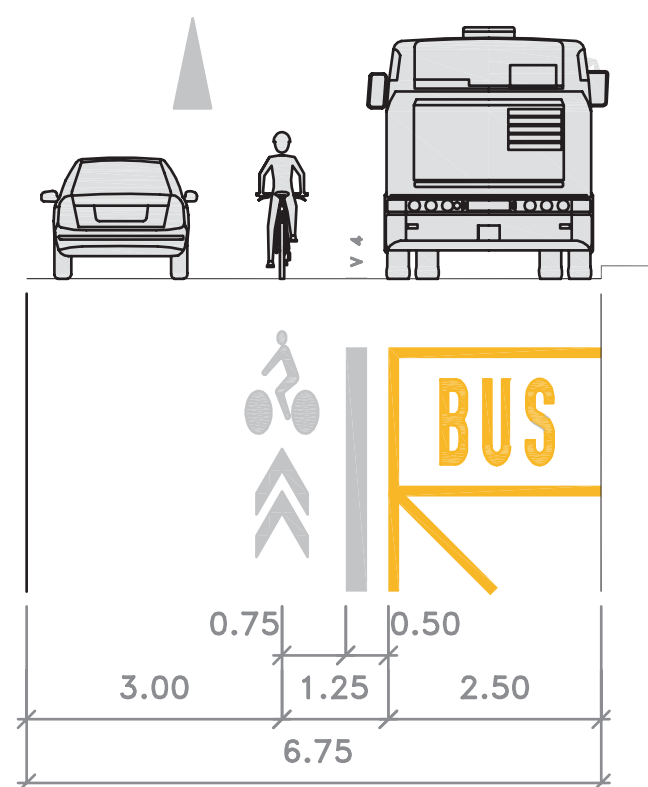
### V 14 – jízdní pruh pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



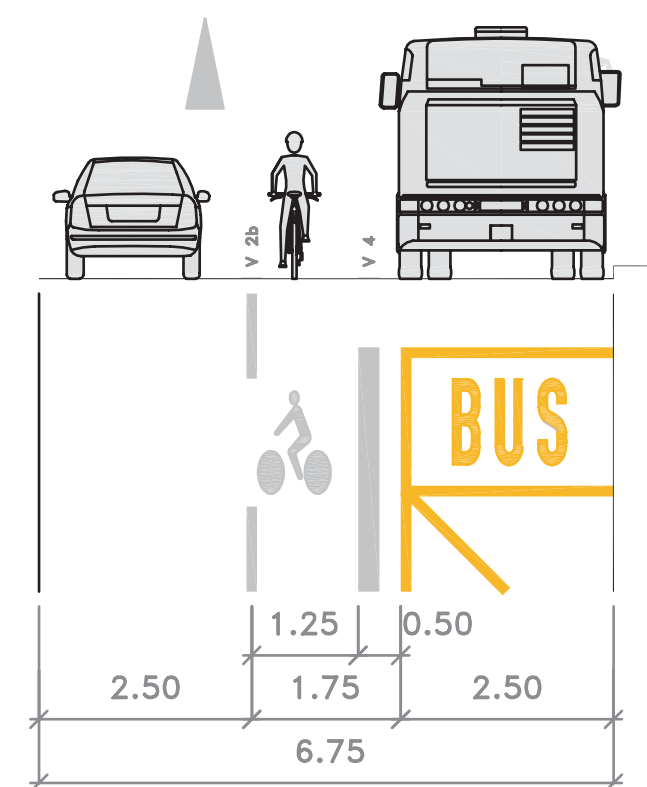
### V 20 – piktogramový koridor pro cyklisty

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### VÝHLED: víceúčelový pruh

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

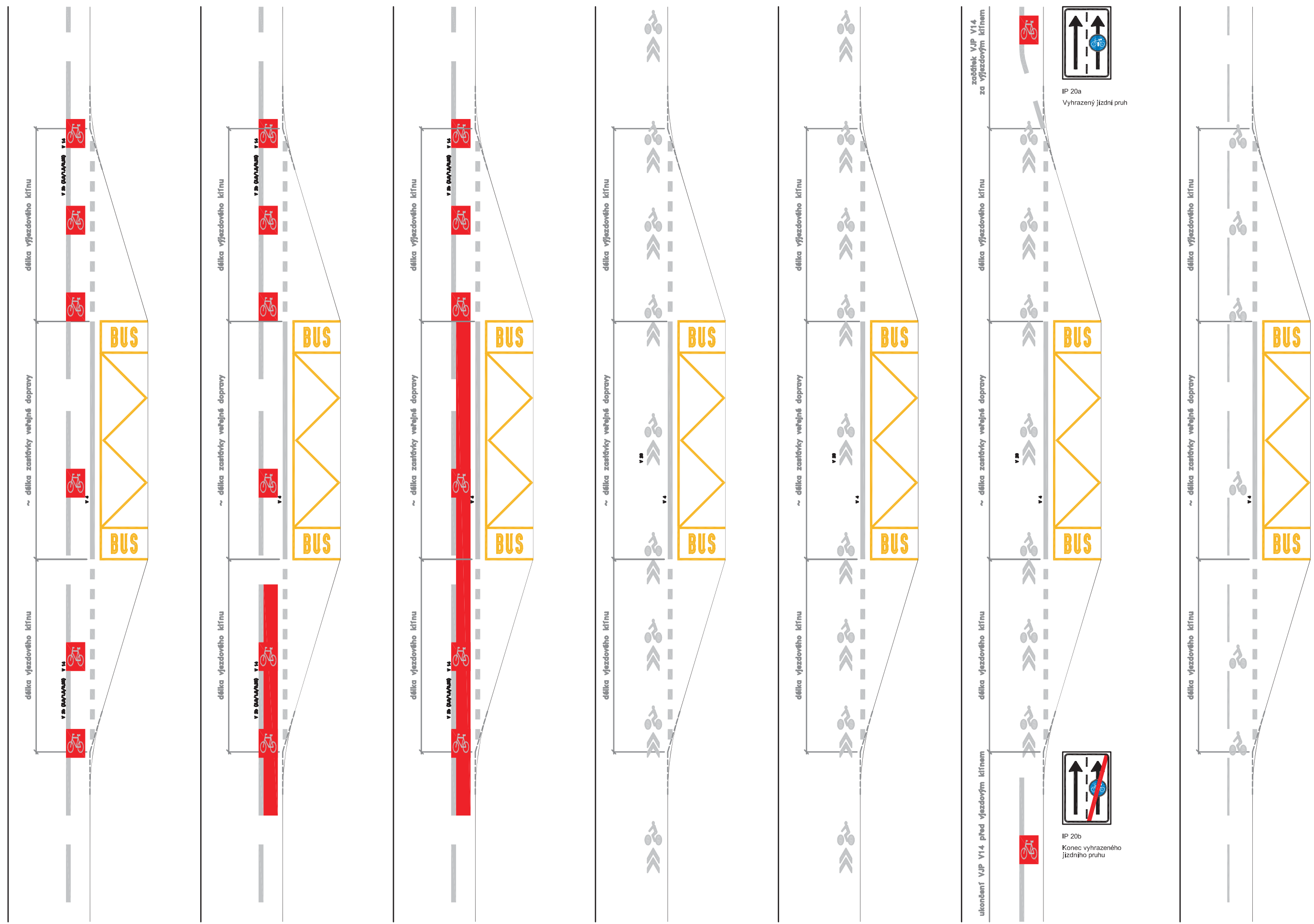


# INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ PODÉL ZASTÁVKY VEŘEJNÉ DOPRAVY:

V 14 – JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY

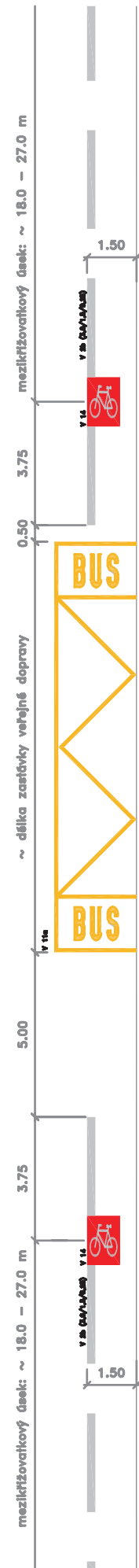
V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY

VÝHLED: VÍCEÚČELOVÝ PRUH



# INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ – PŘERUŠENÍ ZASTÁVKOU VEŘEJNÉ DOPRAVY:

V 14 – JÍZDNÍ PRUH PRO CYKLISTY



V 20 – PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY



VÝHLED: VÍCEÚČELOVÝ PRUH



# ZASTÁVKA BUS VE VJP:

VJP BUS+CYKLO+TAXI



## JEDNOSMĚRNÝ PROVOZ V LOKÁLNĚ ZÚŽENÉM ÚSEKU:

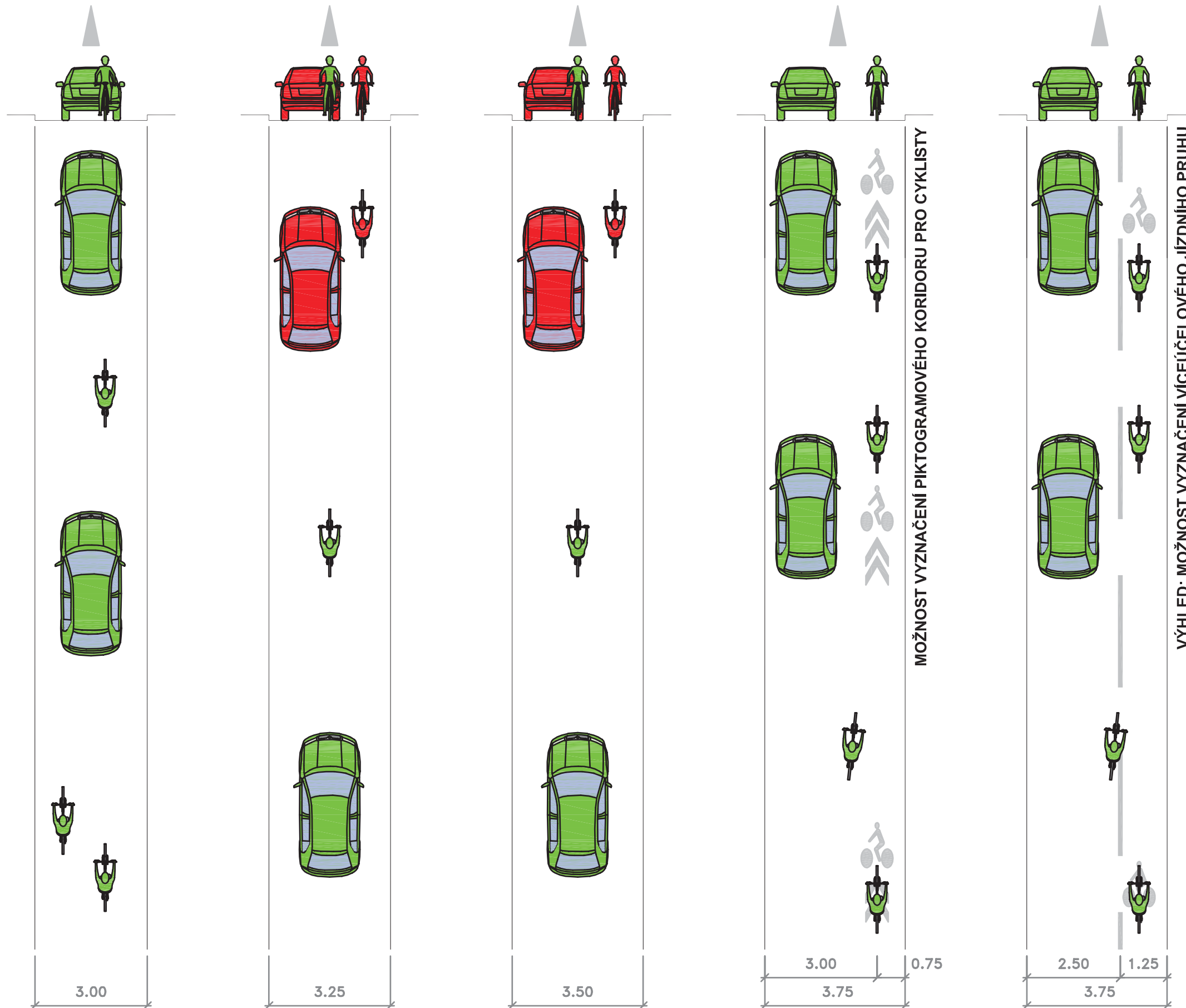
( MÍSTNÍ KOMUNIKACE, NÁVRHOVÁ RYCHLOST DO 50 km/h, NEJČASTĚJI PODĚL TRAMVAJOVÉHO OSTRŮVKU )

### ŠÍŘKA VOZOVKY MEZI OBRUBAMI / SPOLEČNÝ PROVOZ JÍZDNÍCH KOL A OSOBNÍCH VOZIDEL:

**MAX. 3,00 m** / ZA SEBOU  
**BEZKOLIZNÍ**

**3,10 - 3,65 m** / PROSTOROVĚ LZE ZA SEBOU I VEDLE SEBE  
**PROBLEMATICKÉ - POTENCIÁLNĚ KOLIZNÍ**

**MIN. 3,75 m** / VEDLE SEBE  
**BEZKOLIZNÍ**

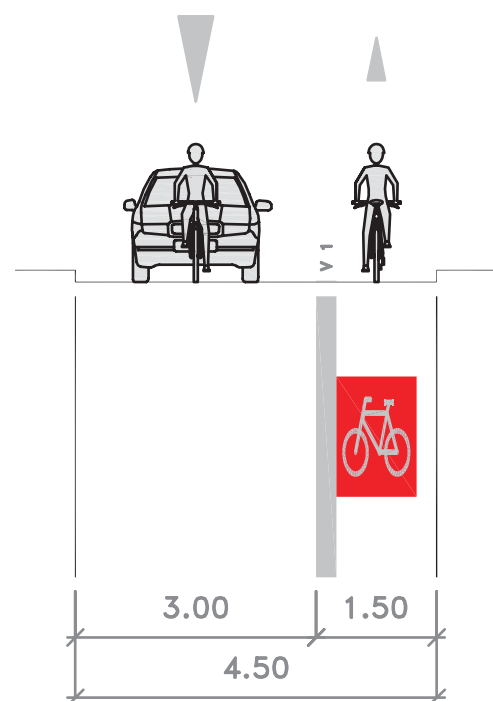


### základní šířkové uspořádání:

- shodné s hodnotami pro souběžnou jízdu
- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé

### protisměrný cyklopruh: základní uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**

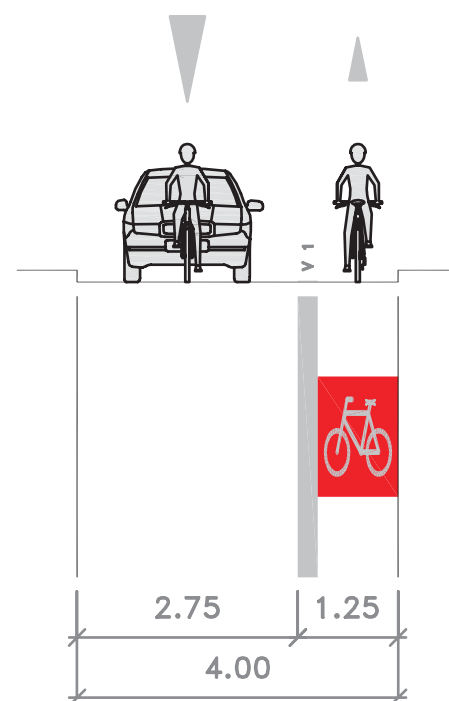


### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy
- max. 30 km/h
- protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdy kol a dvoustopých vozidel

### protisměrný cyklopruh: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

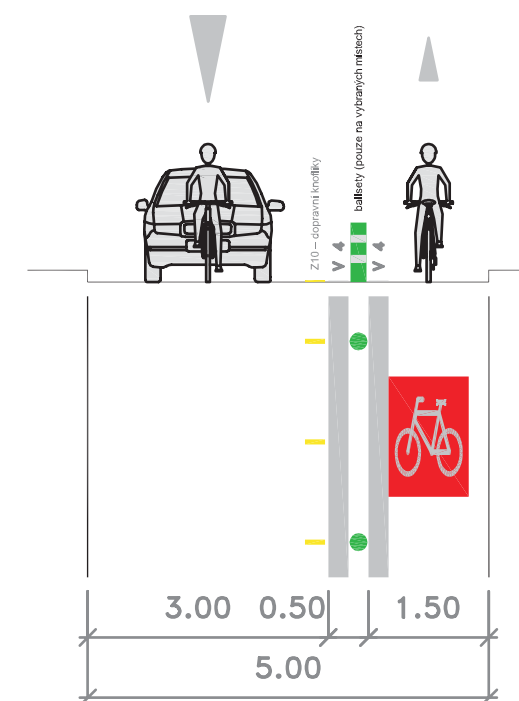


### rozšířené uspořádání:

- zvýšené bezp. odstupy oproti základním hodnotám
- max. 50 km/h, pouze s protisměrným pruhem
- protisměrné míjení je zcela plynulé

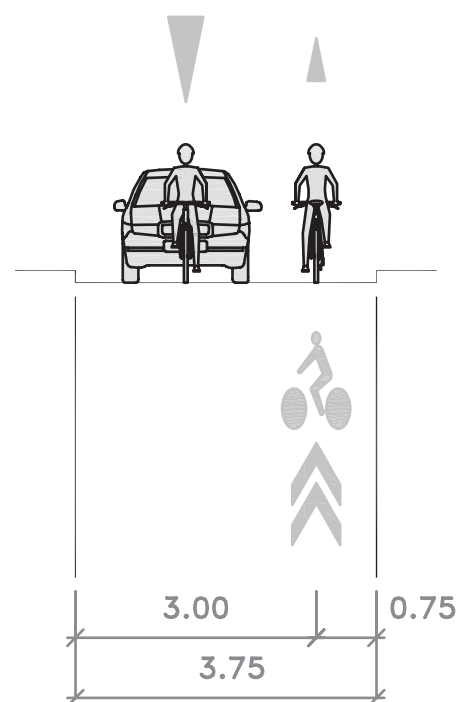
### protisměrný cyklopruh: rozšířené uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h** a vyšších intenzitách IAD



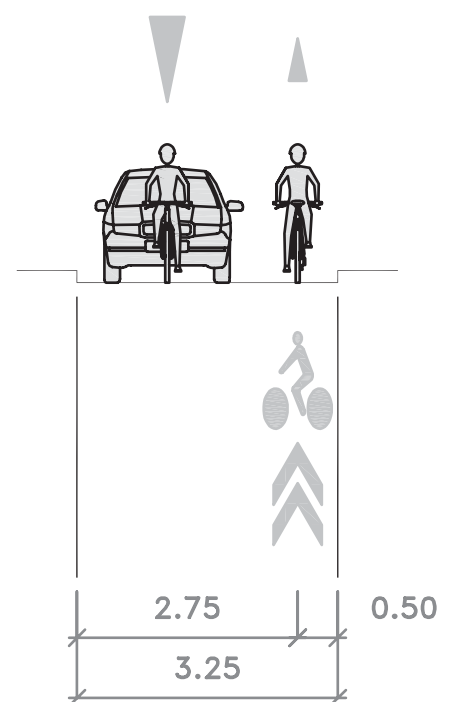
### protisměrný piktogramový koridor: základní

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor: minimální

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

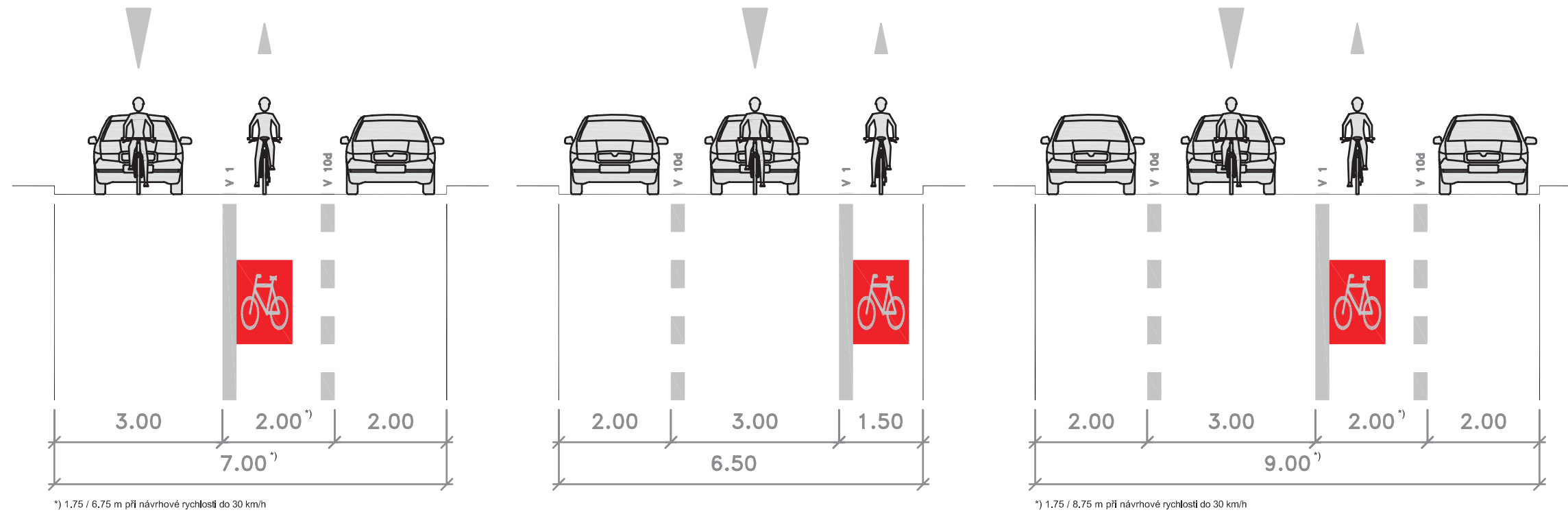


### základní šířkové uspořádání:

- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé
- možné, resp. vhodné při vyznačení v celé délce protisměrného úseku

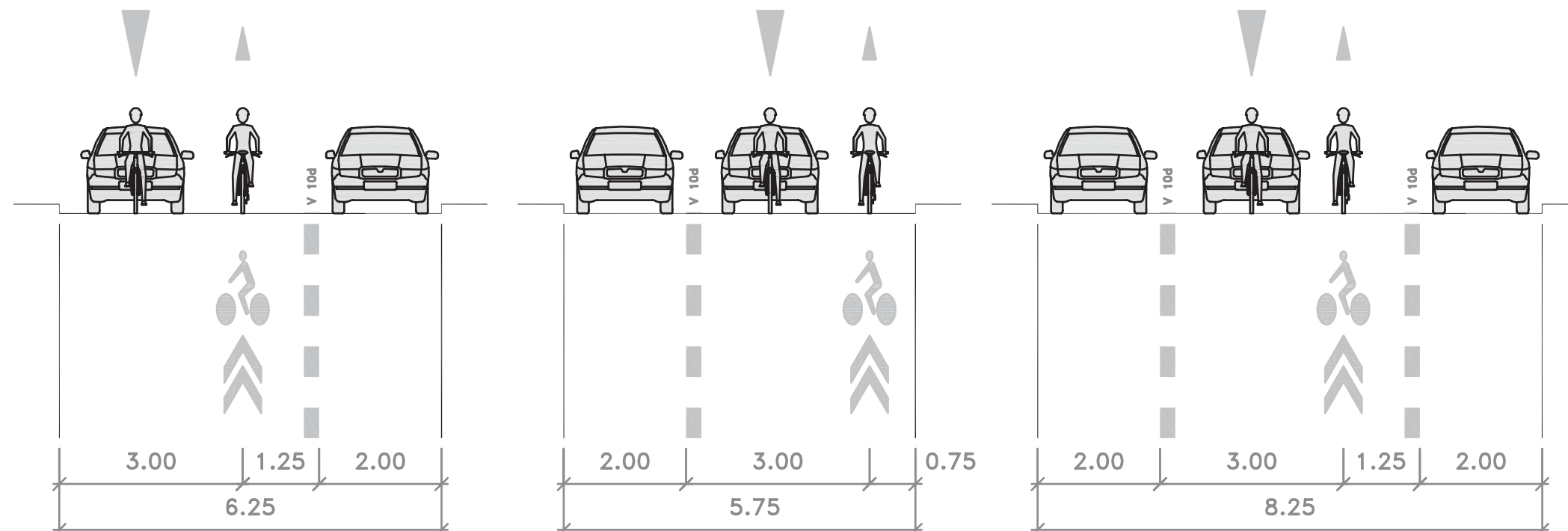
### protisměrný cyklopruh + parkování podélné: základní uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor + parkování podélné: základní uspořádání

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**

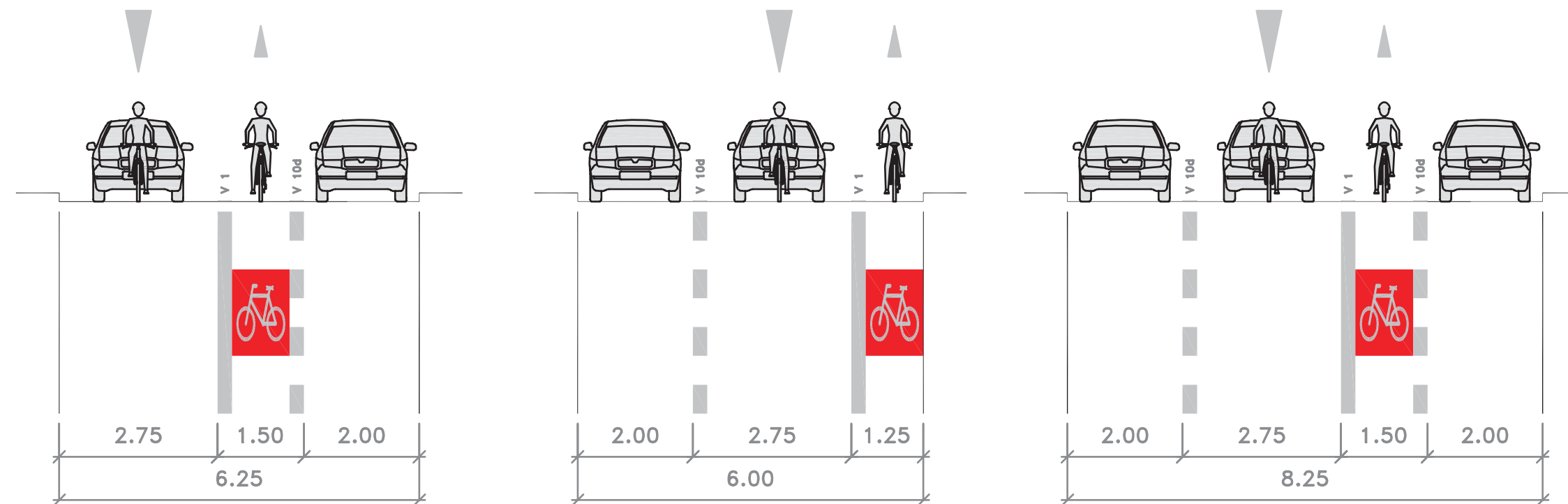


### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy, max. 30 km/h, protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdních kol a dvoustopých vozidel
- možné, resp. vhodné zpravidla pouze pro vyznačení u začátku, konce a příčných vazeb (napojení) protisměrného úseku

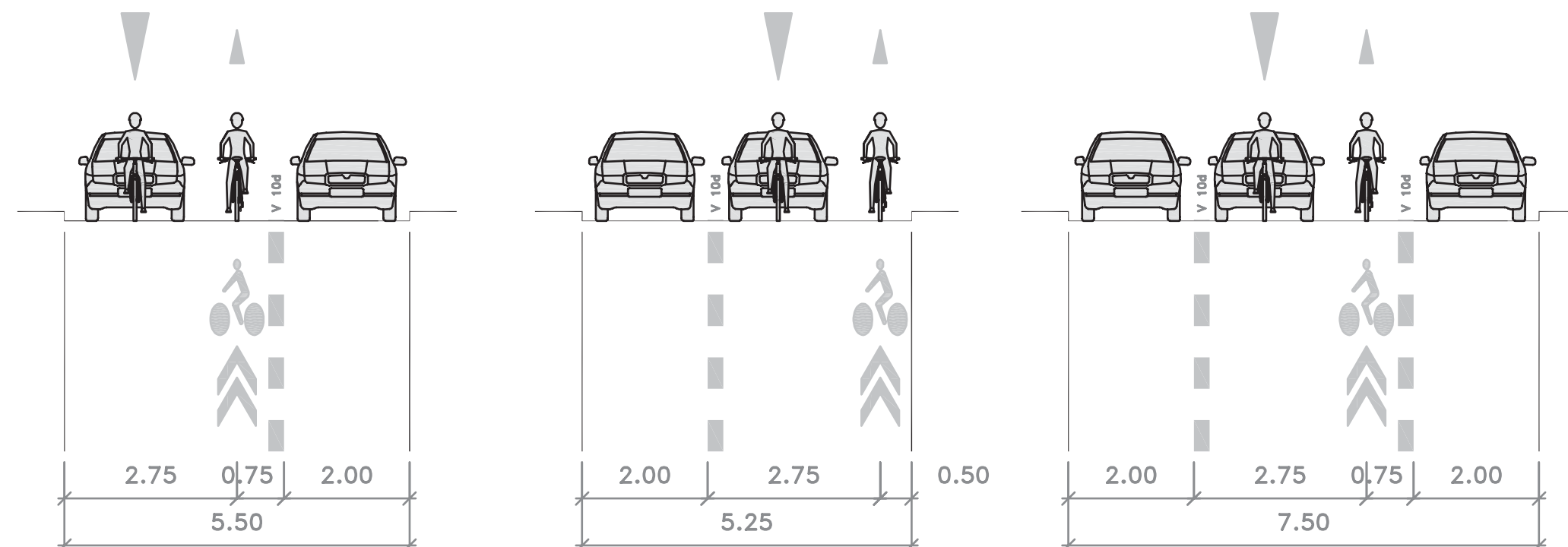
### protisměrný cyklopruh + parkování podélné: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



### protisměrný piktogramový koridor + parkování podélné: minimální šířky

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**





### základní šířkové uspořádání:

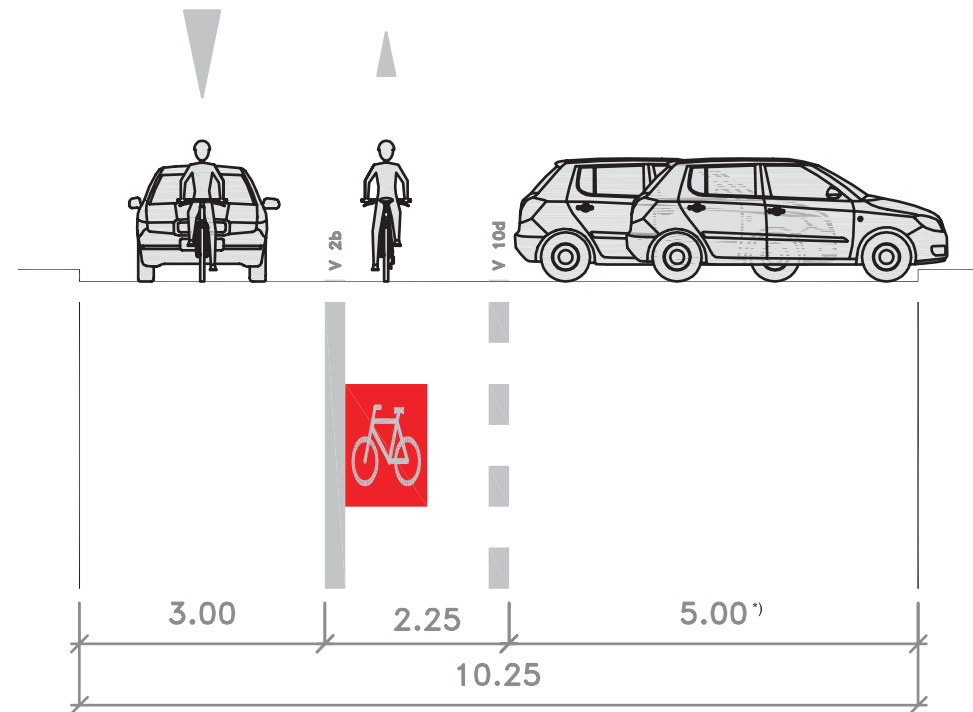
- max. 30 km/h (50 km/h pouze ve vybraných situacích s pruhem)
- protisměrné míjení je zpravidla relativně plynulé
- možné, resp. vhodné při vyznačení **v celé délce protisměrného úseku**

### minimální šířkové uspořádání:

- redukované bezpečnostní odstupy, max. 30 km/h, protisměrné míjení probíhá pomalu, u rozměrných vozidel může být nutné i zastavení
- zvláštní případ: výhybny pro protisměrné míjení jízdy kol a dvoustopých vozidel
- možné, resp. vhodné zpravidla pouze pro vyznačení **u začátku, konce a příčných vazeb (napojení) protisměrného úseku**

### protisměrný cyklopruh + parkování kolmé / šikmé: základní uspořádání

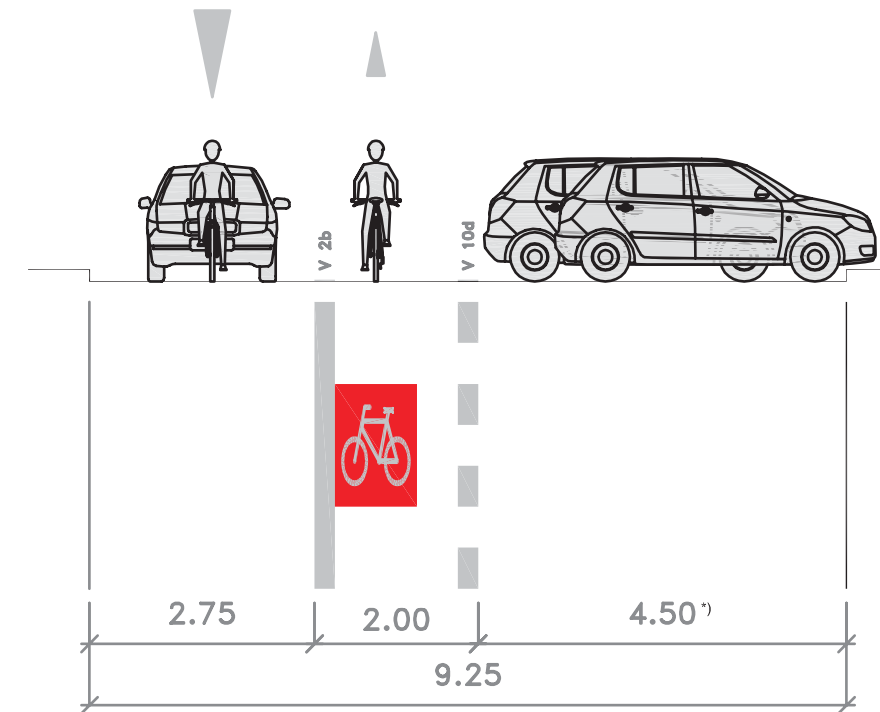
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 50 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### protisměrný cyklopruh + parkování kolmé / šikmé: minimální šířky

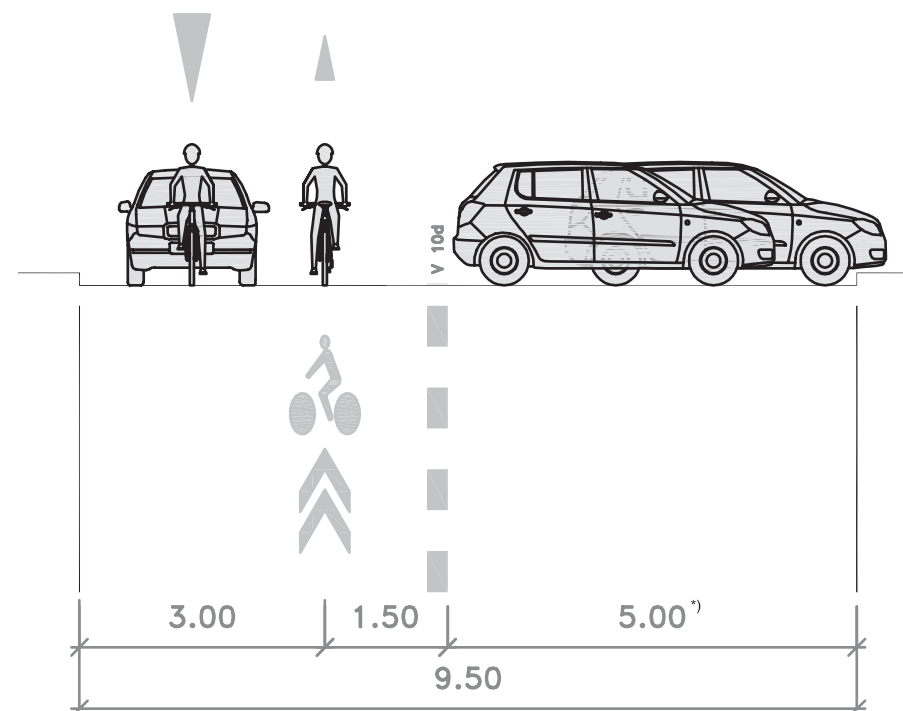
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### protisměrný piktogramový koridor + parkování kolmé / šikmé: základní

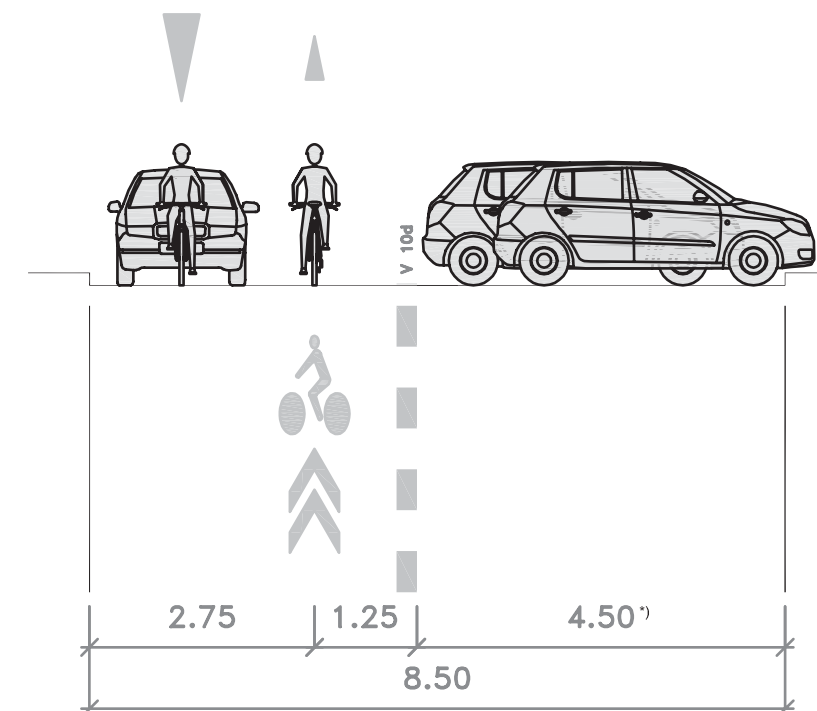
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

### protisměrný piktogramový koridor + parkování kolmé / šikmé: minimální

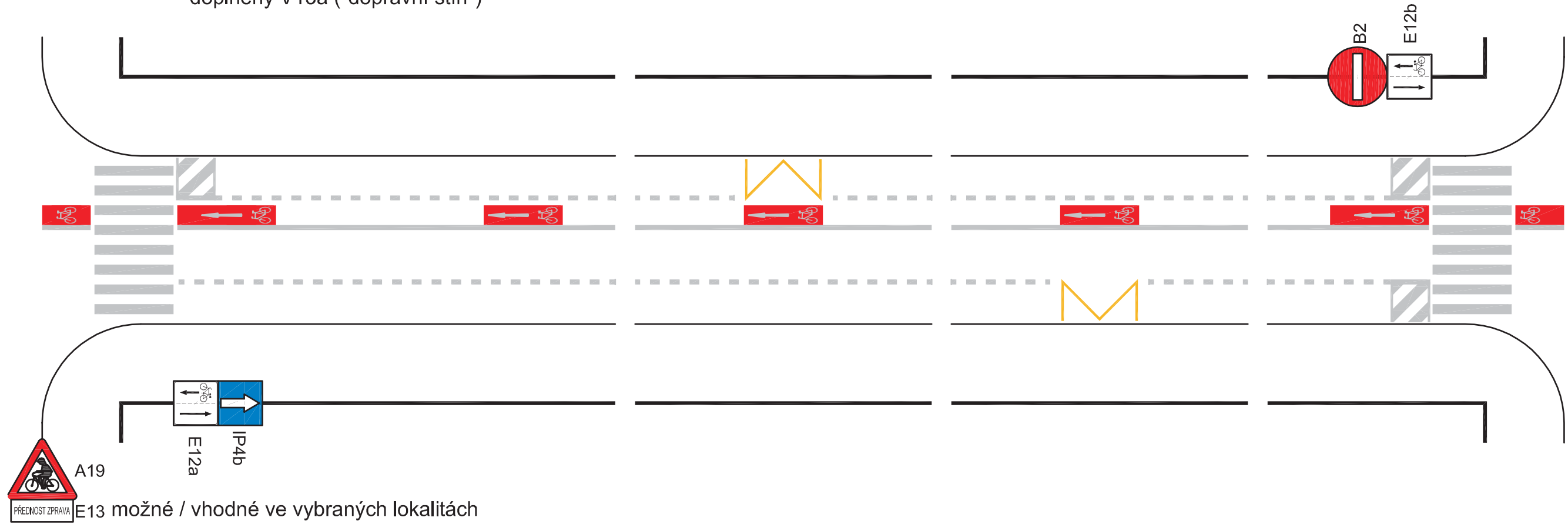
- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti **do 30 km/h**



\*) při možném přesahu vozidla nad obrubu možné snížit hloubku parkovacího místa až na 4.50 m

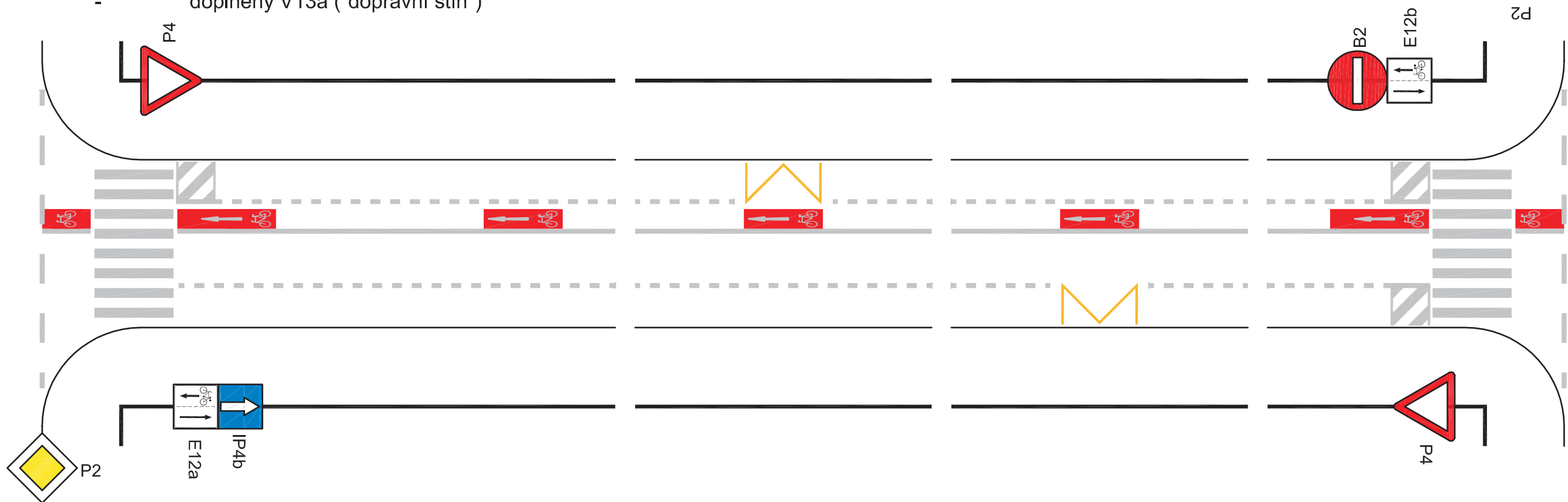
VARIANTA:

- přechod pro chodce u křižovatky
- doplněny V13a ("dopravní stín")



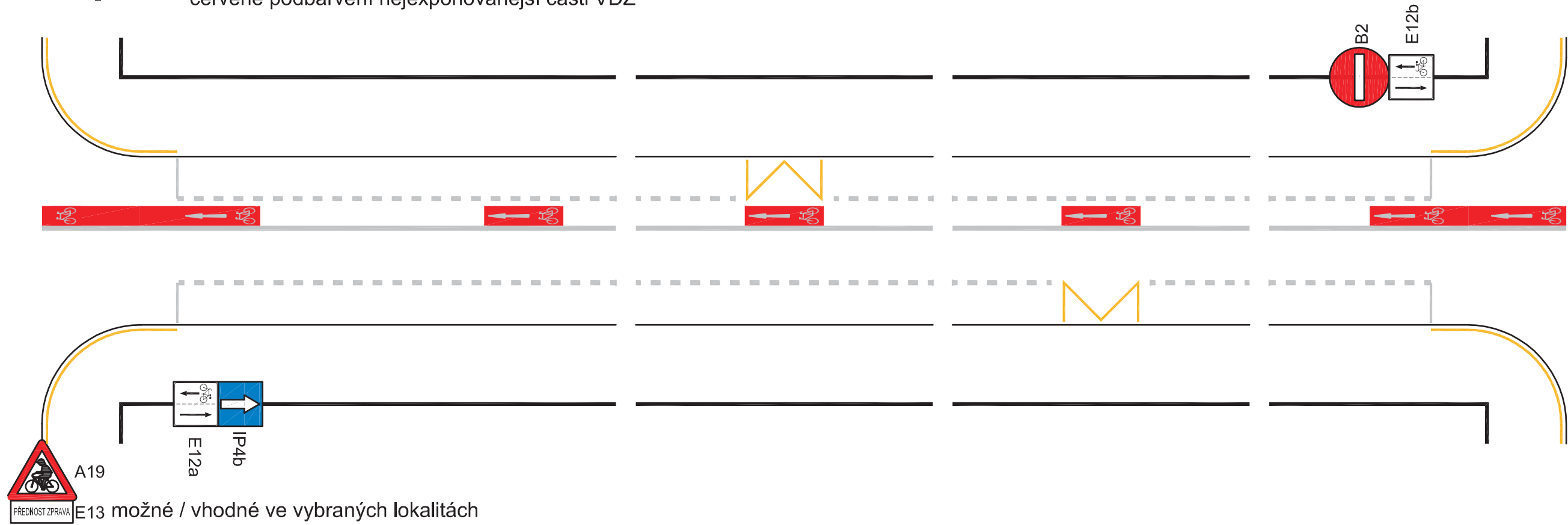
VARIANTA:

- přechod pro chodce u křižovatky
- doplněny V13a ("dopravní stín")



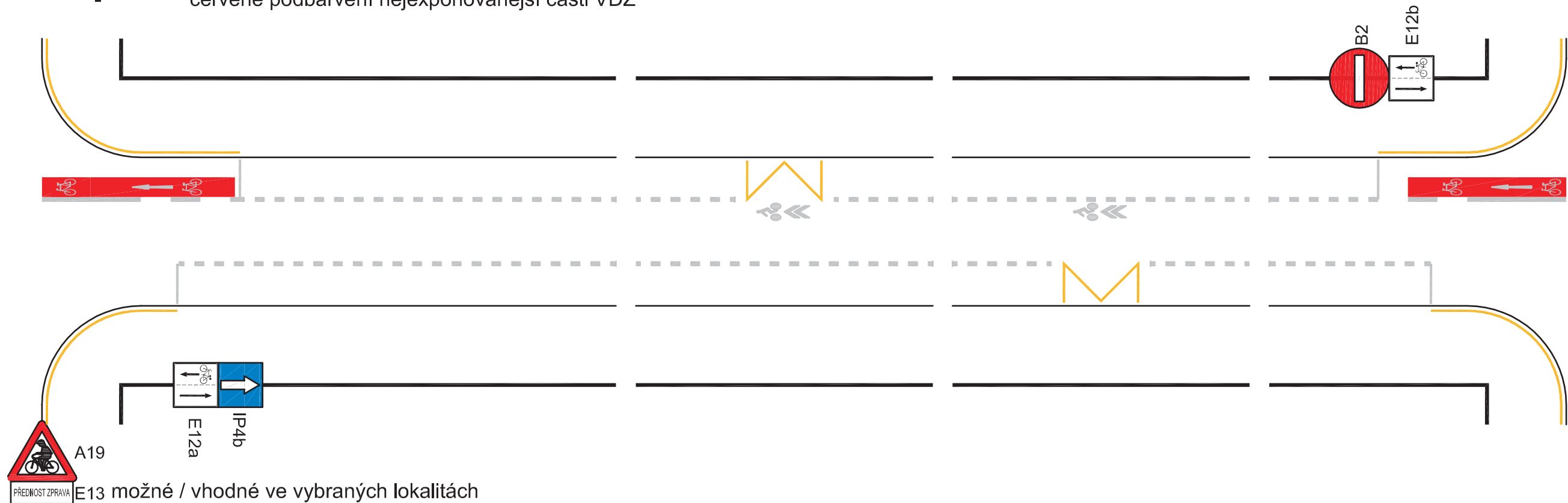
VARIANTA:

- bez přechodů pro chodce a V13a
- červené podbarvení nejexponovanější části VDZ



VARIANTA:

- bez přechodů pro chodce a V13a
- červené podbarvení nejexponovanější části VDZ



DOPORUČENÁ REALIZAČNÍ OPATŘENÍ NA SÍTI CYKLOTRAS	01
DOPORUČENÁ REALIZAČNÍ OPATŘENÍ	01
VYBRANÁ OPATŘENÍ A PROBLEMATICKÁ MÍSTA	02
TABULKA VYBRANÝCH OPATŘENÍ A PROBLEMATICKÝCH MÍST	03
PŘÍKLADY MOŽNÝCH ŘEŠENÍ - MAPKA	06
PŘÍKLADY MOŽNÝCH ŘEŠENÍ - GRAFICKÉ LISTY	07
VZOROVÉ ŘEZY	11

MOTIVACE

PODMÍNKY

SYSTÉM

METODIKA

**OPATŘENÍ**

ETAPIZACE

**JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

DOPLŇKY

# DOPORUČENÁ REALIZAČNÍ OPATŘENÍ NA SÍTI CYKLOTRAS

## CHARAKTERISTICKÁ OPATŘENÍ V CELOMĚSTSKÉM SYSTÉMU CYKLOTRAS - ZÁSADY

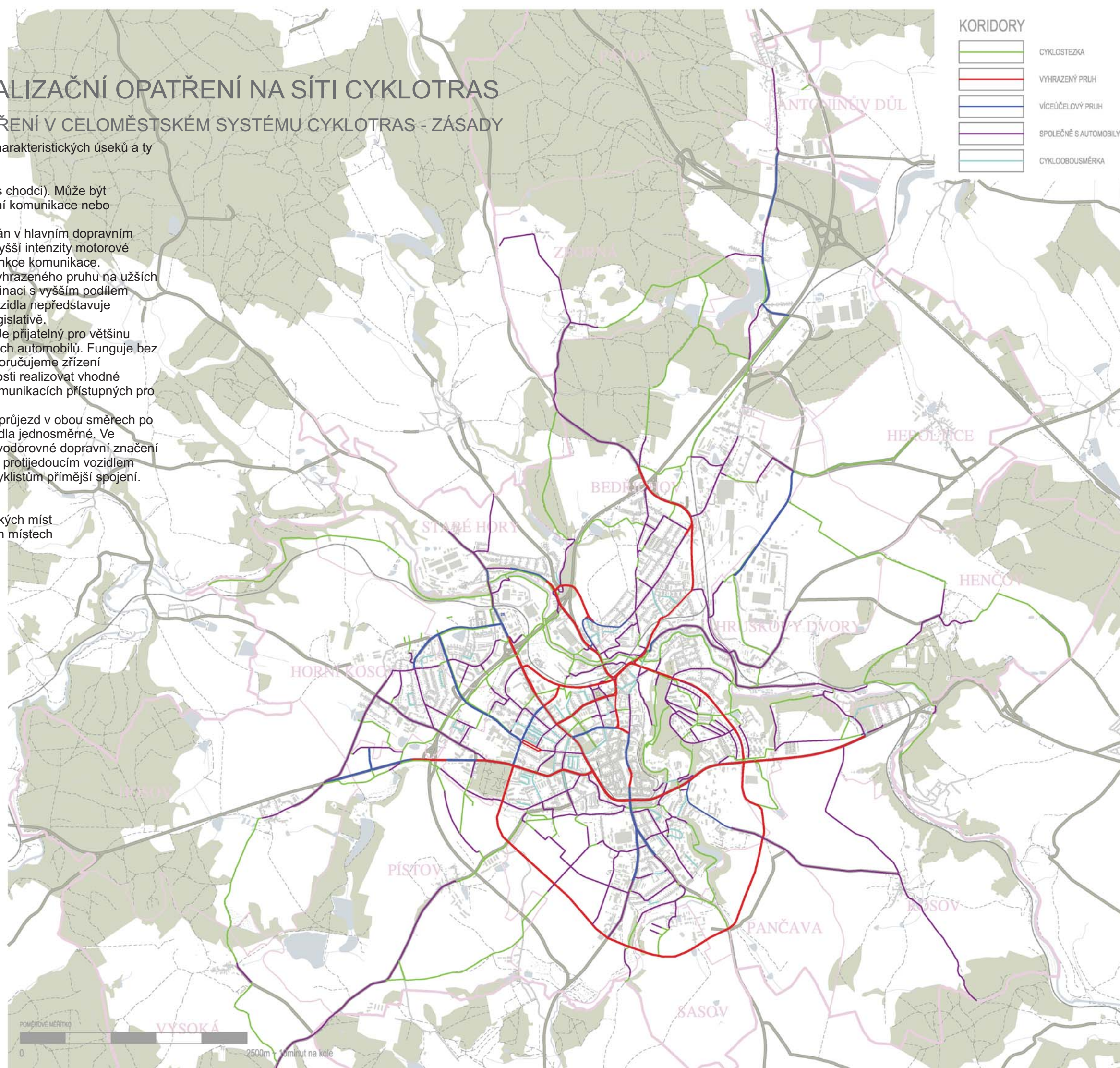
Navržená síť cyklotras je rozdělena do charakteristických úseků a ty popsány podle typu použité úpravy.

V zásadě jsou použity tyto druhy úprav:

- stezka pro cyklisty (zpravidla společně s chodci). Může být realizována v přidruženém prostoru místní komunikace nebo samostatně.
- vyhrazený pruh pro cyklisty. Je realizován v hlavním dopravním prostoru místních komunikací, kde jsou vyšší intenzity motorové dopravy a výrazně převažuje dopravní funkce komunikace.
- víceúčelový pruh. Lze použít namísto vyhrazeného pruhu na užších profilech. Může působit problémy v kombinaci s vyšším podílem rozměrných vozidel, pro běžná osobní vozidla nepředstavuje omezení. Zatím není obsažen v české legislativě.
- společný provoz s motorovými vozidly. Je přijatelný pro většinu cyklistů při nižších intenzitách a rychlostech automobilů. Funguje bez problémů v rezidenčních ulicích, kde doporučujeme zřízení zklidněných zón. Jako důsledek nemožnosti realizovat vhodné opatření pro cyklisty funguje na všech komunikacích přístupných pro cyklisty.
- cykloobousměrka. Umožňuje cyklistům průjezd v obou směrech po komunikacích, které jsou pro ostatní vozidla jednosměrné. Ve zklidněných ulicích není třeba realizovat vodorovné dopravní značení (postačí dodatkové tabulky), cyklista se s protijedoucím vozidlem snadno vyhne. Toto opatření umožňuje cyklistům přímější spojení.

Dále jsou uvedeny:

- popis vybraných opatření a problematických míst
- příklady možných opatření na vybraných místech



# VYBRANÁ OPATŘENÍ A PROBLEMATICKÁ MÍSTA

Následující mapa a tabulka popisují jednotlivé úseky, typy opatření a problematická místa.



TABULKA VYBRANÝCH OPATŘENÍ A PROBLEMATICKÝCH MÍST

číslo	opatření/problém	ulice	úsek lokalita	vzorový řez	popis
1	vyhrazený pruh	Žižkova	Hradební - Rantířovská	1	MS2a -/10/50
2	řadicí pruhy	Žižkova	kříž. se Seifertovou		levé odbočení, 9,5m
3	cyklopropojení	Žižkova			vyústění slepé ulice Štefánikovo náměstí
4	řadicí pruhy	Žižkova	kříž. s U Cvičiště, od centra		11,3m, přímý průjezd pravým odbočením, vyhrazený pruh z křižovatky
5	řadicí pruhy	Žižkova	kříž. s U Cvičiště, do centra		9m, dnes 3 jízdní pruhy
6	lokální zúžení	Žižkova	u čerpací stanice u Rantířovské		8,6m
7	víceúčelový pruh	Žižkova	Rantířovská - I/38	4	MS2x
8	vyhrazený pruh	Pelhřimovská	prostor MUK s I/38	8	MS3a, prostřední pruh přídavný
9	víceúčelový pruh	Pelhřimovská	I/38 - odbočka na Hosov	4	MS2x
10	parkování	Vrchlického	Jiráskova - 17. listopadu		8m, parkování
11	úzký profil	Vrchlického	17. listopadu - rozdvojení		7m
12	vyhrazený pruh	Vrchlického	rozdvojení	15	MS2da, 2x6m
13	okružní křižovatka	Vrchlického	U Cvičiště		malá
14	víceúčelový pruh	Vrchlického	U Cvičiště - S.K.Neumanna	4	MS2x -/9/50
15	cyklopropojení	Vrchlického			propojení se sídl. Zátopkova
16	víceúčelový pruh	S.K.Neumanna		4	MS2x -/9/50
17	řadicí pruhy	S.K.Neumanna	Jiráskova - Kainarova		?12,5m, levá odbočení proti sobě
18	víceúčelový pruh	Jiráskova	Vrchlického - U Tunelu	4	MS2x -/9/50
19	řadicí pruhy	Jiráskova	Tolstého - 17. listopadu		12-14m, levá odbočení proti sobě
20	řadicí pruhy	Jiráskova	kříž. s Hamerníkovou, v obou směrech		10m
21	řadicí pruhy	Jiráskova	kříž. s U Tunelu		přechod na vyhrazený pruh, směrové dělení
22	vyhrazený pruh	Jiráskova	U Tunelu - vjezd ICOM	15	MS2da
23	vyhrazený pruh	Jiráskova	vjezd ICOM - záp. rampa I/38	8	MS3a, prostřední pruh přídavný
24	víceúčelový pruh	Jiráskova	záp. rampa I/38 - S.K.Neumanna	4	MS2x -/9/50
25	úzký profil	Jiráskova	S.K.Neumanna - žel. přejezd		7m
26	úzký profil	Jiráskova	žel. přejezd - most		6m
27	vyhrazený pruh	Havlíčkova	nám. Svobody - Chlumova	1	MS2a, přídavné pruhy dle současnosti
28	vyhrazený pruh	Havlíčkova	Chlumova - Fritzoza	2	MS2ap -/12,25/50, ? zaměřit
29	lokální zúžení	Havlíčkova	kříž. s Fritzovou, od centra		11,3m, dnes 3 jízdní pruhy
30	vyhrazený pruh	Havlíčkova	Fritzova - Pražská	1	MS2a, přídavné pruhy dle současnosti
31	okružní křižovatka	Havlíčkova	Pražská		křižovatka příliš velká, bypass
32	vyhrazený pruh	Havlíčkova	Pražská - Okružní	8	MS3a, prostřední pruh přídavný
33	okružní křižovatka	Havlíčkova	Okružní		křižovatka příliš velká, bypass
34	vyhrazený pruh	Havlíčkova	Okružní - Jiřího z Poděbrad	1	MS2a, přídavné pruhy dle současnosti
35	vyhrazený pruh	Havlíčkova	Jiřího z Poděbrad - Kollárova	1 / 5(asym.)	10m, vyhrazený pruh x víceúčelák + parkování
36	cykloobousměrka	Jiřího z Poděbrad		19	MO1Ap -/7/30
37	víceúčelový pruh	Polenská	první 200 m od Havlíčkovy	4	MS2x -/8,5/50
38	vyhrazený pruh	Sokolovská	5.května - Lesnov	1	MS2a -/10/50
39	vyhrazený pruh	Pražská	Havlíčkova - most	2	MS2ap -/12,25/50
40	vyhrazený pruh	Pražská	most přes Jihlavu	1(asym.)	do centra vyhrazený pruh, z centra po chodníku

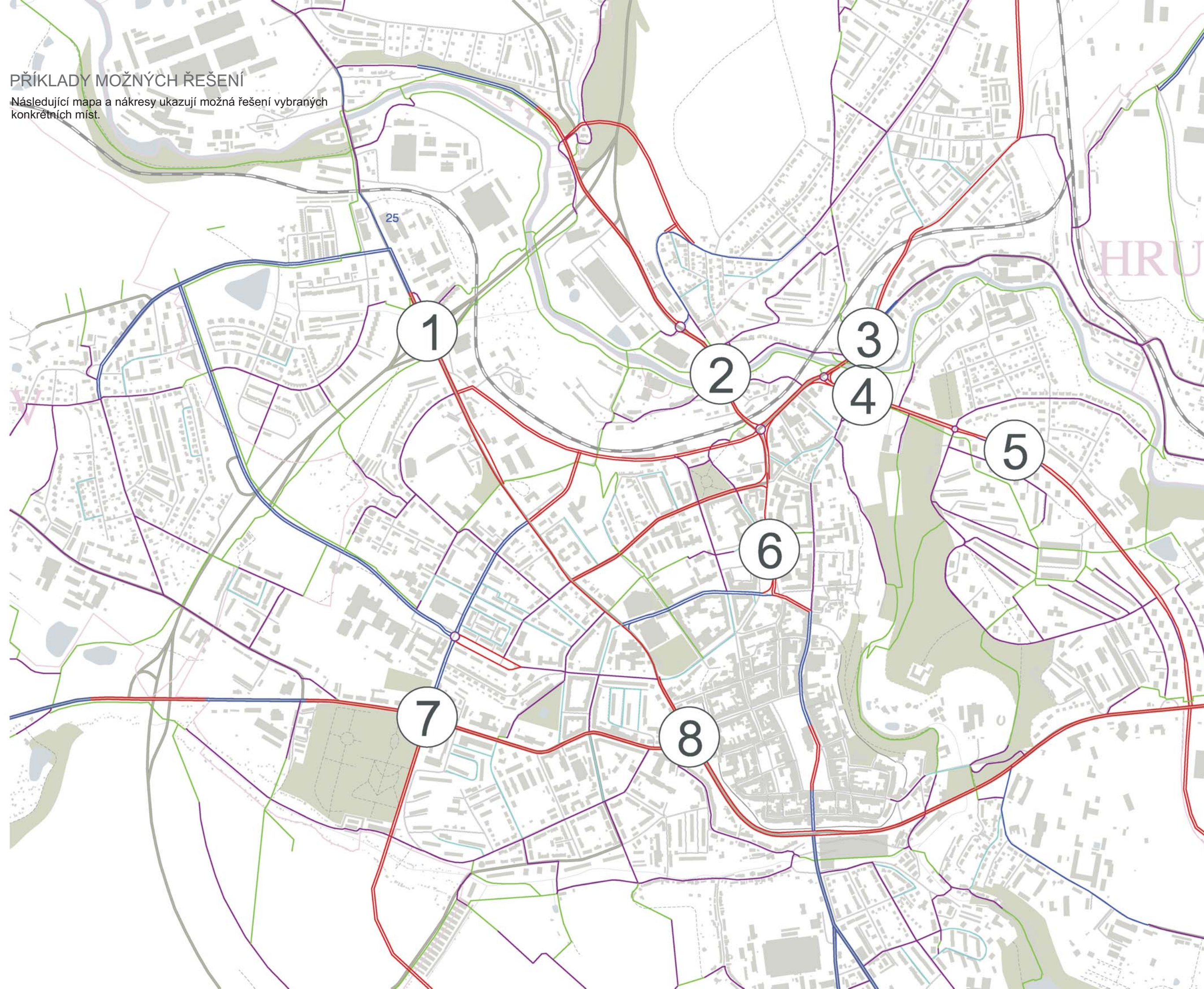
číslo	opatření/problém	ulice	úsek lokalita	vzorový řez	popis
41	vyhrazený pruh	Pražská	most - Sokolovská	15	MS2da
42	okružní křižovatka	Romana Havelky	Sokolovská		malá
43	vyhrazený pruh	Romana Havelky	Sokolovská - Hybrálecká	1	MS2a
44	řadicí pruhy	Romana Havelky	východní rampa I/38, v obou směrech		10,5m, 11,4m
45	víceúčelový pruh	Romana Havelky	Hybrálecká - zast. MHD R.H.	4/1	?8,5m, ?vyhrazený pruh
46	úzký profil	Romana Havelky	zast. MHD R.H. - Humpolecká		7m
47	vyhrazený pruh	Okružní	Havlíčková - Helenínská	8	MS3a, prostřední pruh přídavný
48	přechod pro chodce	Okružní	přechod u Úvozu		doplnit ostrůvek, 3 jízdní pruhy + 2 cyklo
49	okružní křižovatka	Okružní	Helenínská		malá
50	vyhrazený pruh	Okružní	Helenínská - U Břízek	1(asym.)	do kopce podél parkování, z kopce vyhrazený pruh
51	řadicí pruhy	Okružní	kříž. s U Břízek		7m, levé odbočení, připojovací
52	vyhrazený pruh	Okružní	U Břízek - Březinova	15	MS2da
53	řadicí pruhy	Okružní	kříž. s Březinovou, v obou směrech		7+5,5m, 7+4m
54	vyhrazený pruh	Okružní	Březinova - Brněnská	1(asym.)	do kopce podél parkování, z kopce vyhrazený pruh
55	řadicí pruhy	Okružní	kříž. s Brněnskou		14m
56	cyklopropojení	Stamicova			propojení s ulicí Slavíčkovou, stávající chodník
57	vyhrazený pruh	Brněnská	Znojemská - Hálkova (Helenín)	1	MS2a, přídavné pruhy dle současnosti
58	lokální zúžení	Brněnská	u City Parku		7m, 2+2
59	řadicí pruhy	Brněnská	napojení City Parku, v obou směrech		6,6+3,8m, 10m
60	lokální zúžení	Brněnská	přechod u Na Kopci		8,5m, 2+2
61	řadicí pruhy	Brněnská	u čerpací stanice		redukce řadicích pruhů
62	řadicí pruhy	Brněnská	kříž. s Hálkovou		levé odbočení, 9,5m
63	víceúčelový pruh	Znojemská		4	MS2x
64	řadicí pruhy	Znojemská	kříž. s Brněnskou, od náměstí		neplnohodnoté řadicí pruhy
65	řadicí pruhy	Znojemská	most		10m, 3 pruhy
66	řadicí pruhy	Znojemská	kříž. Brtnickou		
67	víceúčelový pruh	Brtnická	Znojemská - Tylova	4	MS2x -/9/50
68	vyhrazený pruh	Hradební		7	MS4a -/16/50
69	lokální zúžení	Hradební	uprostřed		14,5m, 4+2
70	řadicí pruhy	Dvořákova	kříž. s Hradební, kříž. s Jiráskovou		řešit komplexně
71	víceúčelový pruh	Tolstého	Jiráskova - nám. Svobody	4	MS2x -/9/50
72	řadicí pruhy	Tolstého	kříž. s Jiráskovou		10m
73	cykloobousměrka	třída Legionářů	Tolstého - Jana Masaryka	24	12m, třeba změnit parkování
74	cykloobousměrka	Bezručova		38	MO1M -/4,25/30
75	cyklopropojení	nám. Svobody			vyústění slepé ulice Komenského
76	vyhrazený pruh	nám. Svobody	Havlíčková - Křížová	1	MS2a
77	víceúčelový pruh	Křížová	nám. Svobody - Prior	4	MS2x
78	lokální zúžení	Křížová	nad náměstím		7m, víceúčelové pruhy?
79	víceúčelový pruh	Masarykovo nám.	Prior - Znojemská	4	MS2x
80	cykloobousměrka	Srázná		39	MO1Mp -/6,25/30



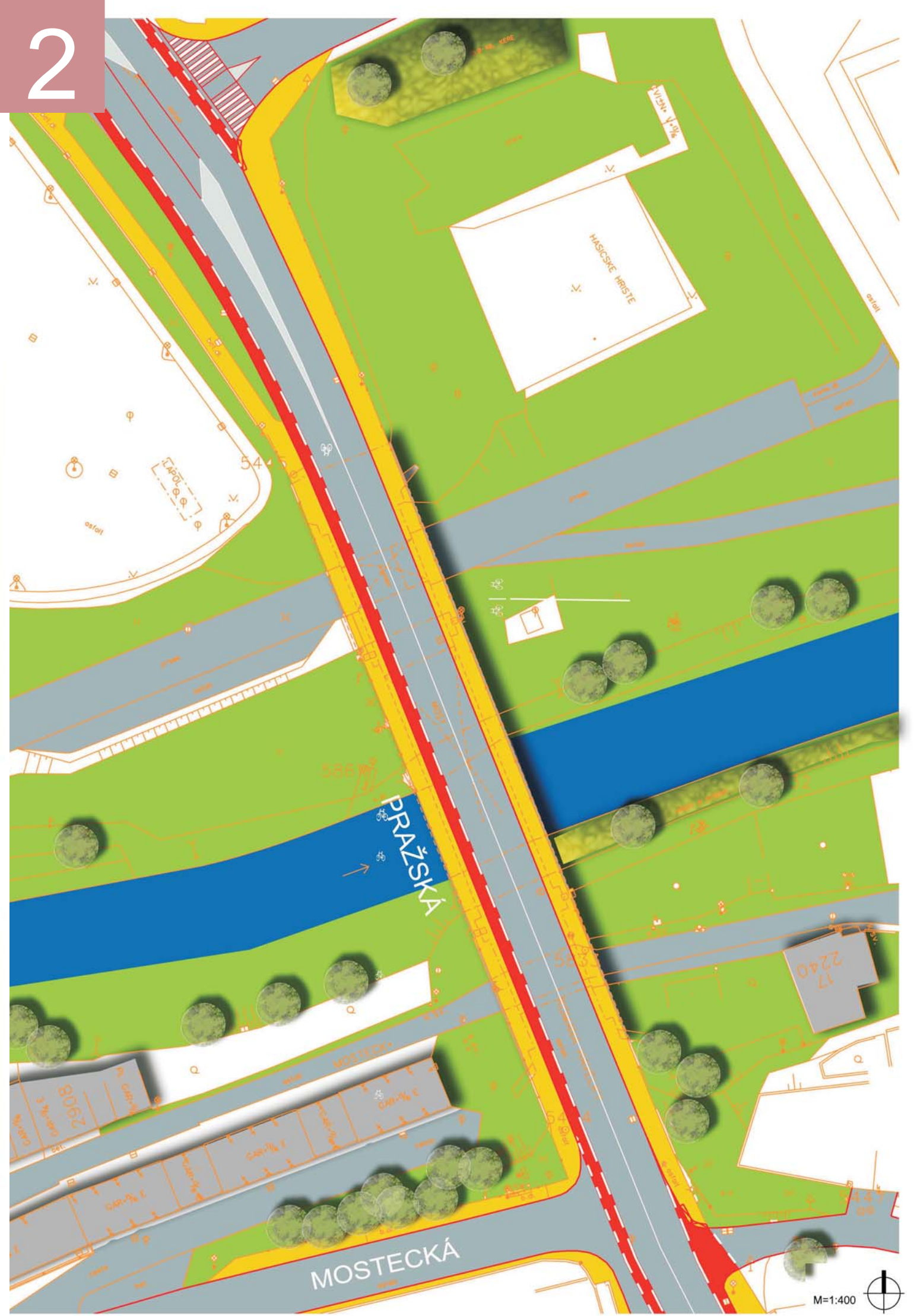
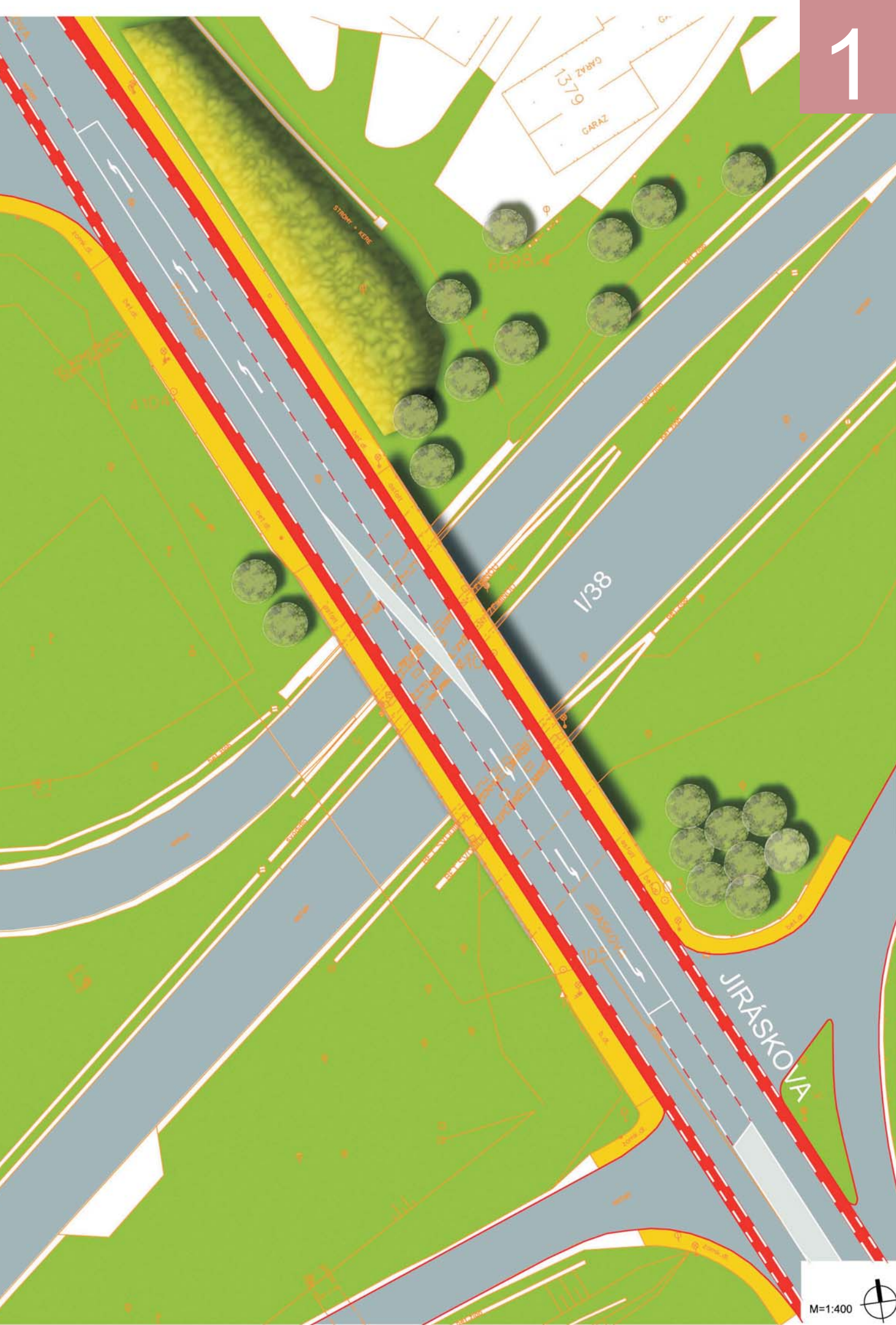
číslo	opatření/problém	ulice	úsek lokalita	vzorový řez	popis
81	vyhrazený pruh	Fritzova		1	MS2a -/10/50
82	lokální zúžení	Fritzova	kříž. s Havlíčkovou		7,7m, 2+2
83	řadící pruhy	Fritzova	kříž. s tř. Legionářů, v obou směrech		11,3m, 9,8m
84	parkování	Zborovská	Jiráskova - Leoše Janáčka		9,5m, za L. Janáčka pokračuje 6m
85	parkování	17.listopadu			8m
86	cykloobousměrka	Erbenova	17. listopadu - Zborovská	41	MO1MPp -/8,5/30
87	víceúčelový pruh	Hamerníkova		4	MS2x -/9/50
88	víceúčelový pruh	U Cvičiště		4	MS2x -/9/50
89	schodiště	Brněnská	od mostu do centra		doplnit ližiny
90	schodiště	Brněnská	od City Parku pod most		doplnit ližiny
91	schodiště	Dr. Procházky	do parku na Jiráskové		doplnit ližiny
92	schodiště	Pražská	do Tyršových sadů		doplnit ližiny
93	cyklopropojení	Žižkova	u sjezdu z obchvatu		propojení stávajících úseku rekreační cyklotrasy, problém s majetky
94	cyklopropojení	Telečská			propojení s ulicí Seifertovou
95	schodiště	Plk. Švece			doplnit ližiny
96	cyklopropojení	Rantířovská	vjezd do nemocnice		zprůchodnit
97	cyklopropojení	Tyršova	průjezd přes areál magistrátu a VŠ		zprůchodnit
98	cykloobousměrka	Havlíčková	průjezd na tř. Legionářů kolem Billy	38	MO1M -/4,25/30
99	cyklopropojení	Srázná	stávající chodník na Havlíčkovu		legalizace průjezdu cyklistů
100	cyklopropojení	Sokolovská	přechod přes Sokolovskou		zprůchodnit
101	schodiště	Starý brněnský most	schodiště na západním konci		doplnit ližiny
102	cyklopropojení	Jiráskova	kříž. se 17. listopadu		napojit možnou stezku za autobusovým nádražím do křižovatky
103	světelná signalizace	Brněnská	kříž. s Okružní u Tesca		K1
104	světelná signalizace	Okružní	kříž. s Březinovou a Demlovou		K2
105	světelná signalizace	Hradební	kříž. s Brněnskou a Znojenskou		K3, snad všechna
106	světelná signalizace	Hradební	kříž. s Žižkova, Dvořákovou a Benešovou		K4
107	světelná signalizace	Jiráskova	kříž. s Dvořákovou, Vrchlického		K5, spíš ne
108	světelná signalizace	Jiráskova	kříž. s Hamerníkovou		K6
109	světelná signalizace	Žižkova	kříž. s U Cvičiště		K7
110	světelná signalizace	Brněnská	napojení City Parku		K8, spíš ne
111	světelná signalizace	Okružní	přechod (Úvoz)		ne
112	světelná signalizace	Havlíčková	kříž. s Fritzovou a Úvozem		ne
113	světelná signalizace	Jiráskova	kříž. s Fritzovou a Zborovskou		někde
114	světelná signalizace	Jiráskova	kříž. se 17. listopadu		někde
115	světelná signalizace	Jiráskova	kříž. s Tolstého a Mahlerovou		někde
116	světelná signalizace	Žižkova	přechod u ZŠ		ne
117	světelná signalizace	Hruškové dvory	průmyslová zóna		???

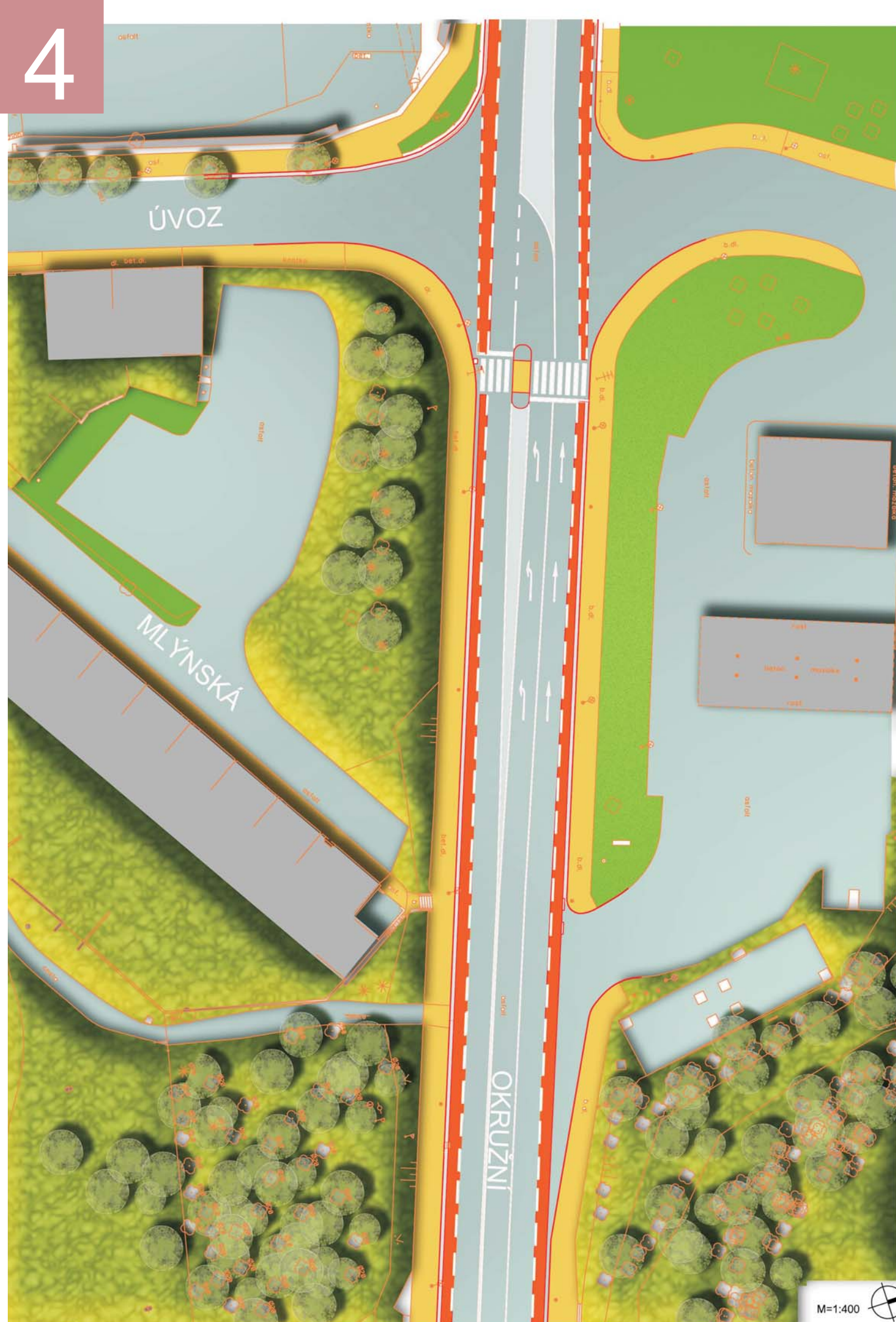
## PŘÍKLADY MOŽNÝCH ŘEŠENÍ

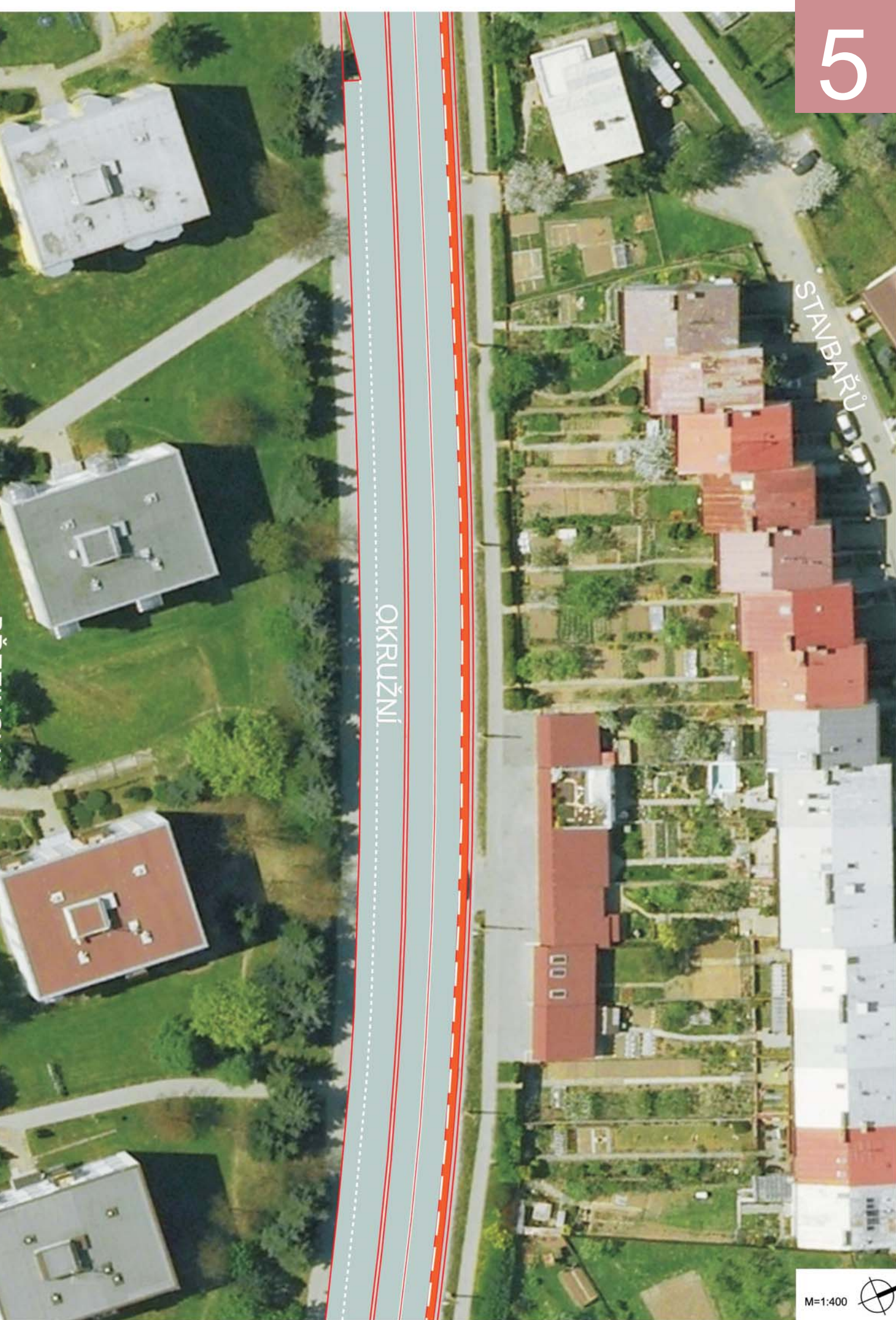
Následující mapa a nákresy ukazují možná řešení vybraných konkrétních míst.



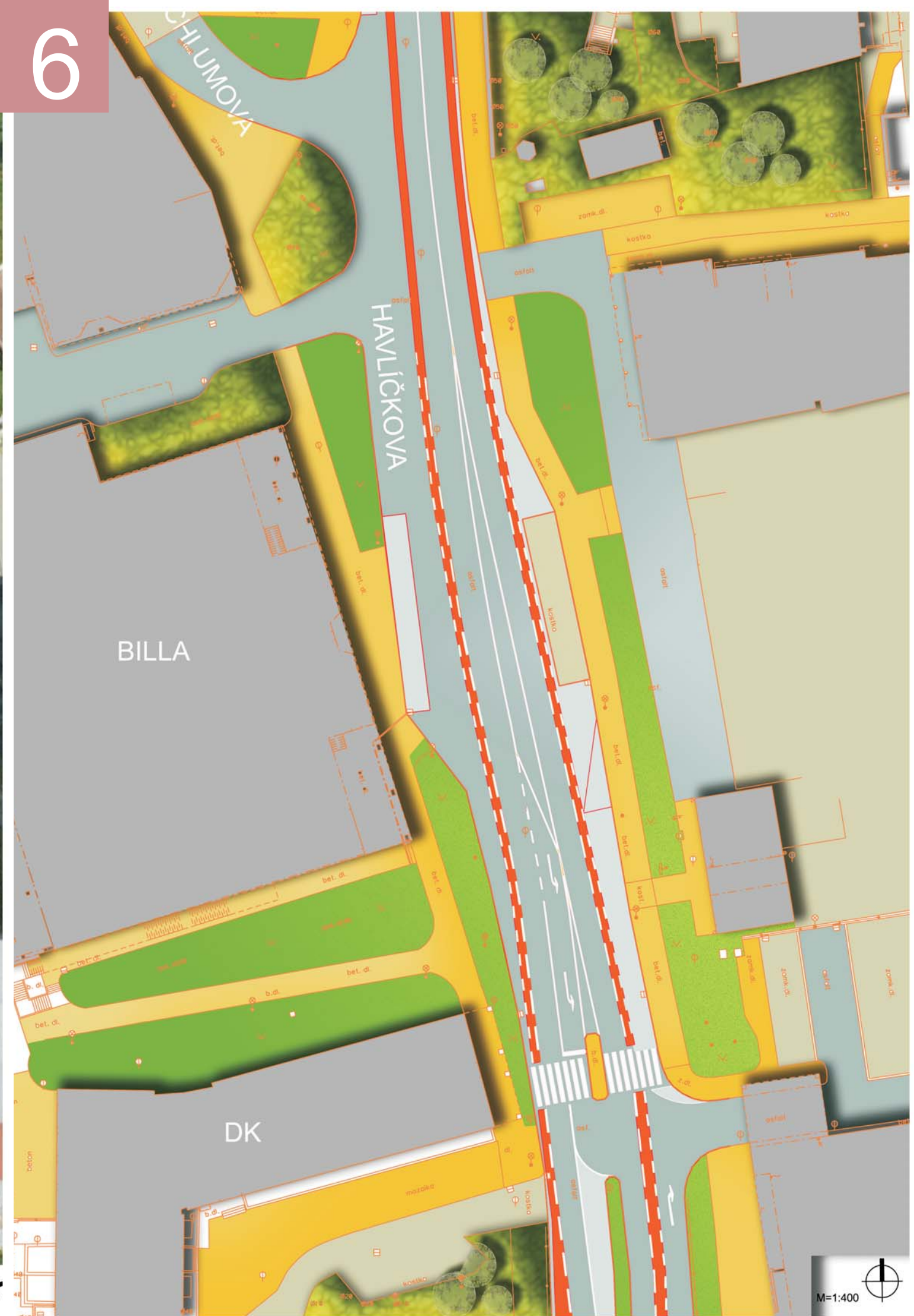
1 2

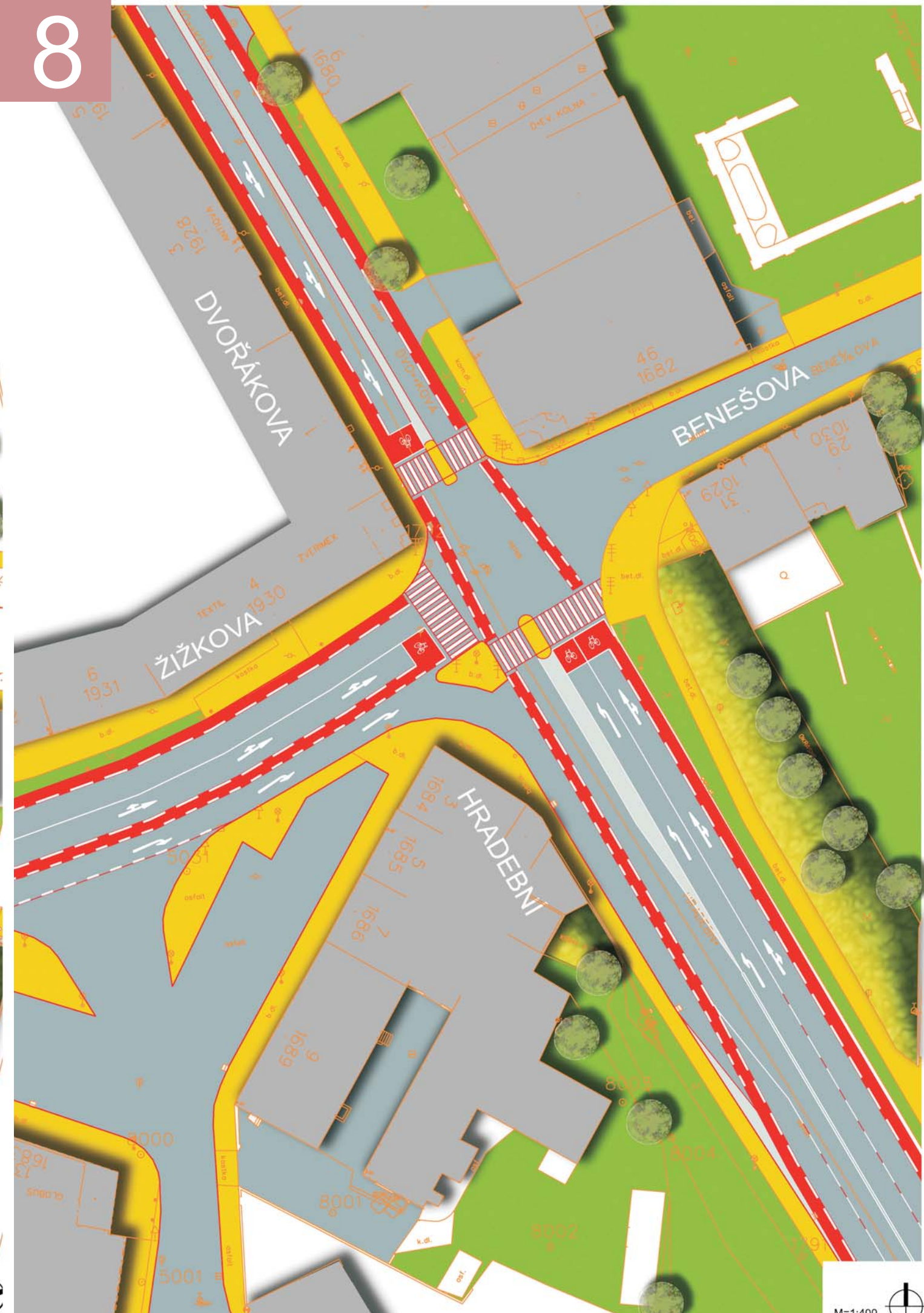
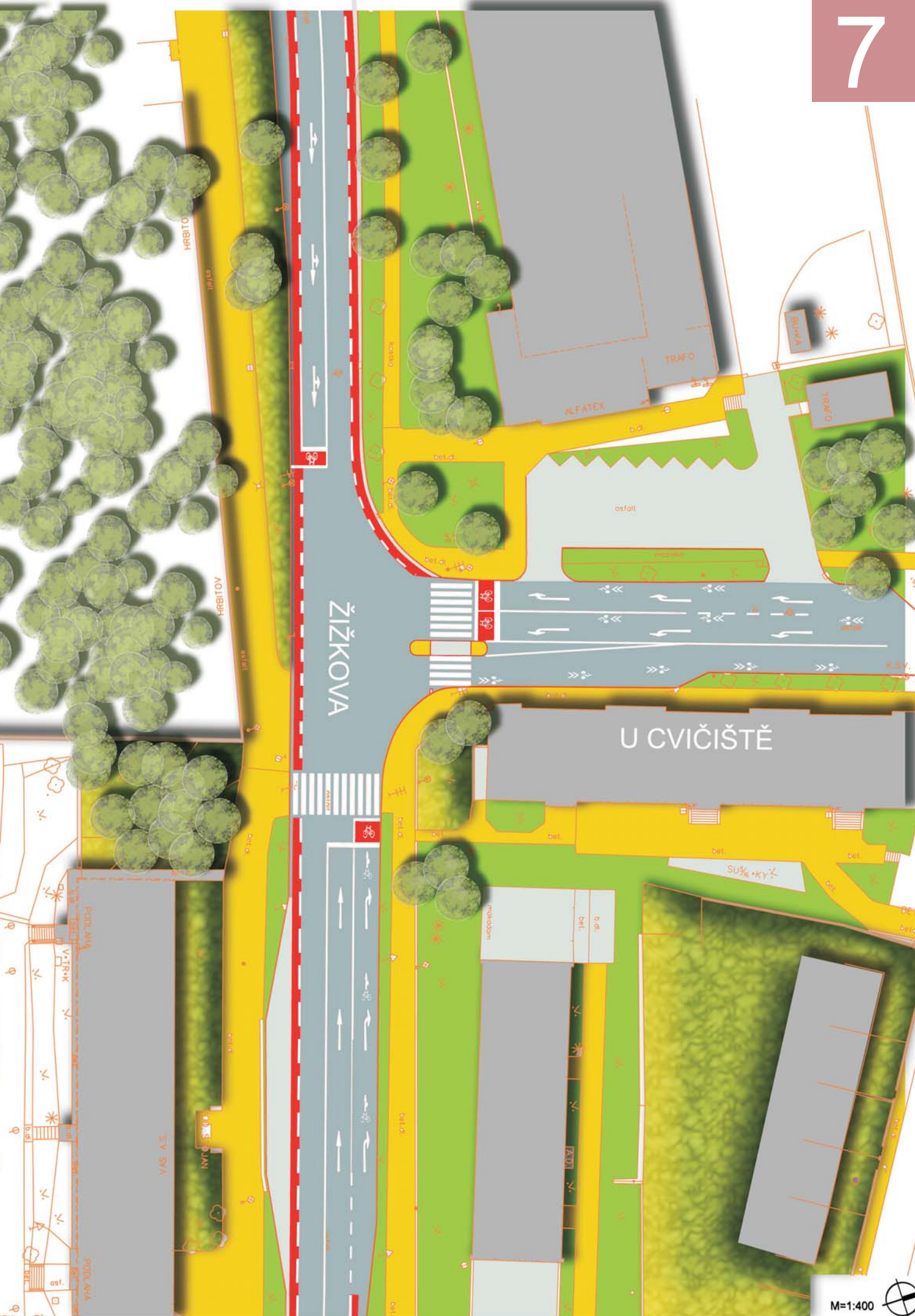




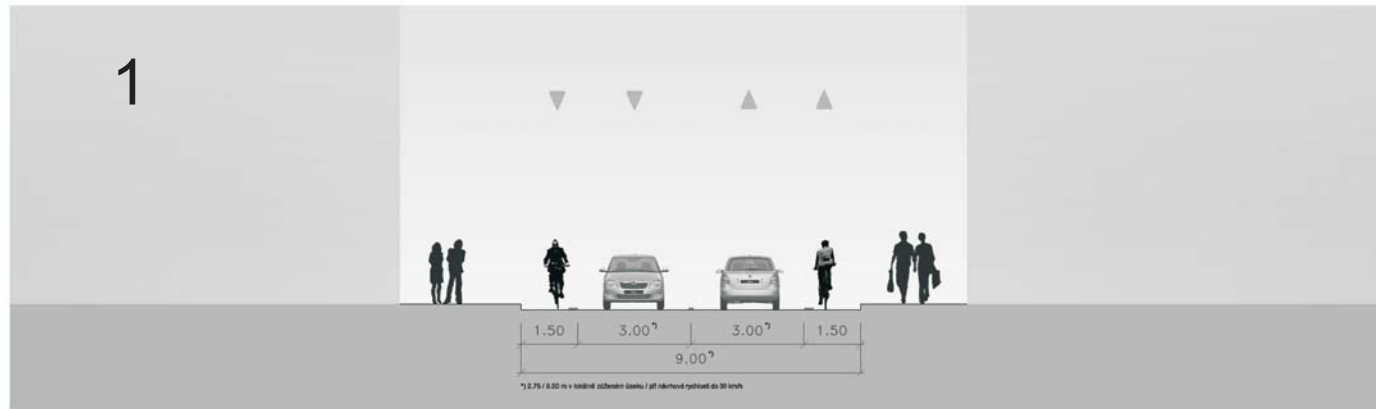


5 6

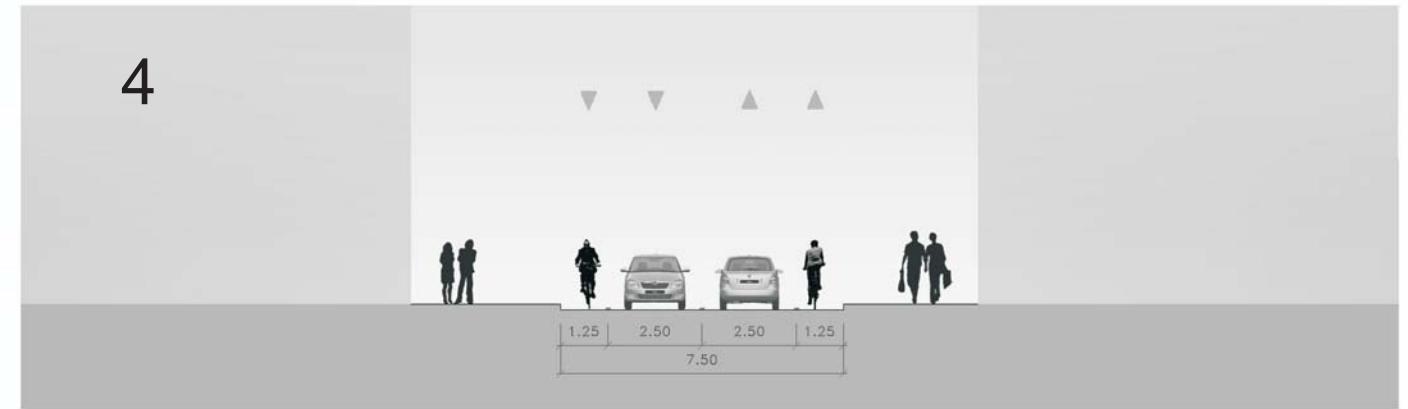




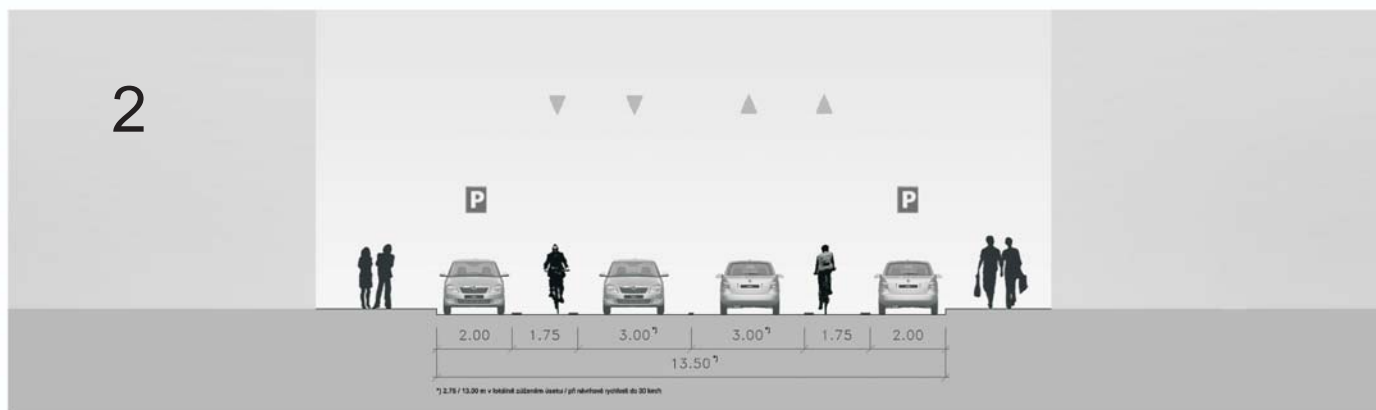
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2a 13,5/10/50



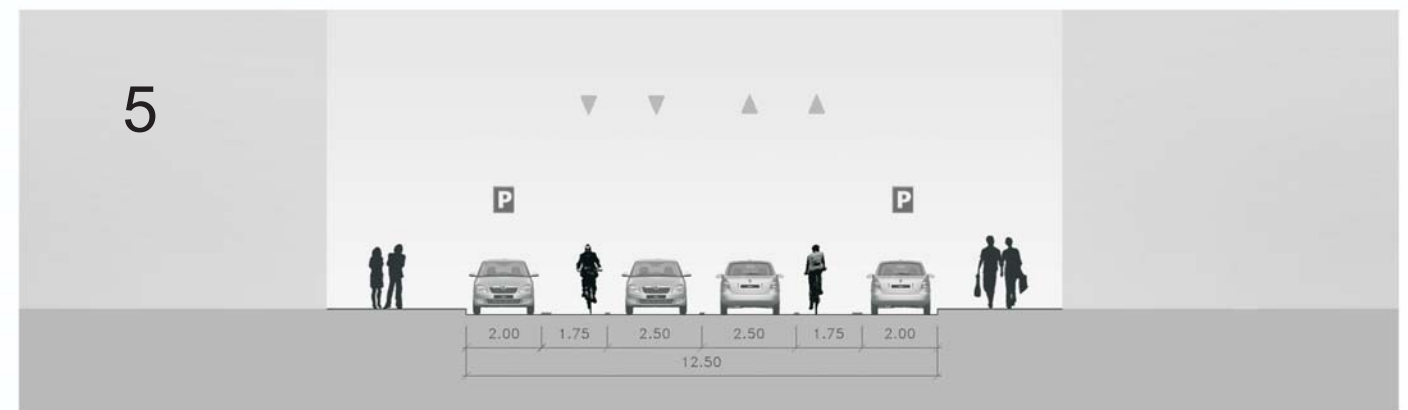
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2x 12/8,5/50



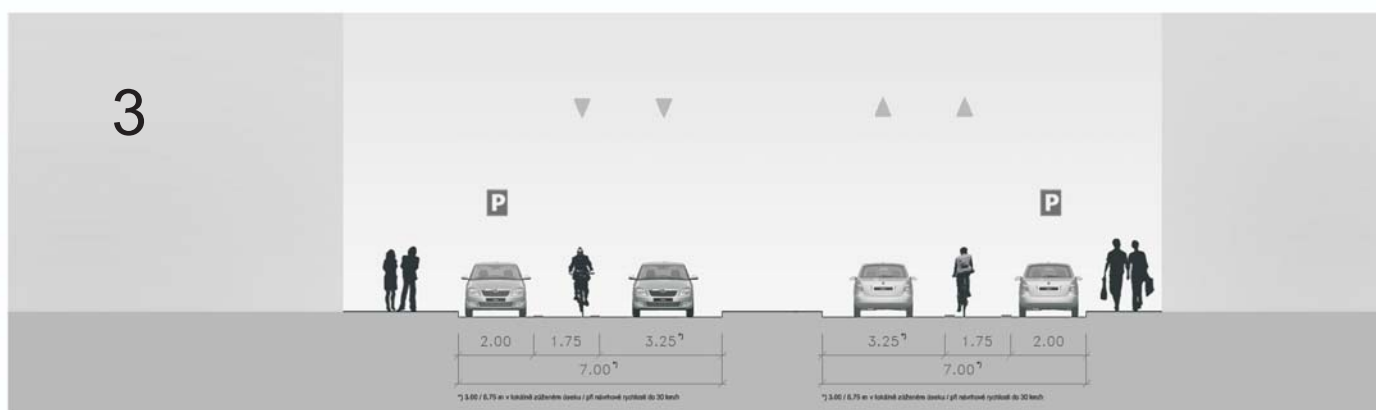
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2ap 18/14,5/50



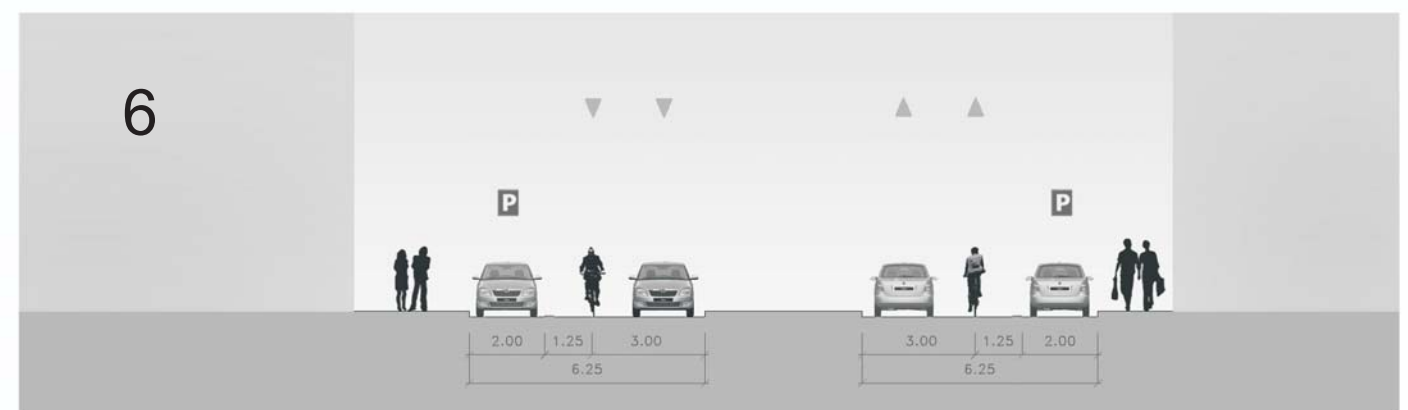
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2xp 17/13,5/50



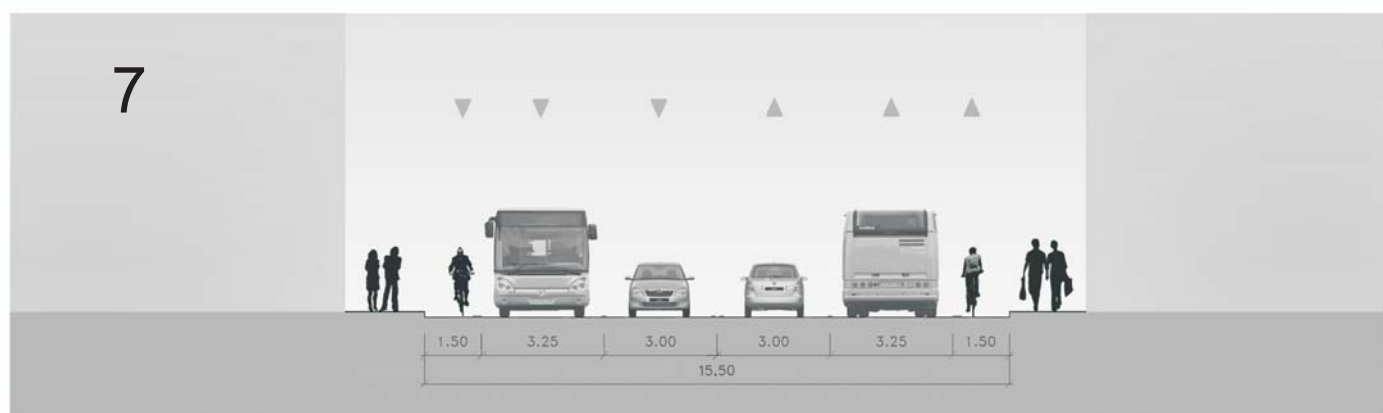
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2dap 21/17,5/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS2d xp 19,5/16/50



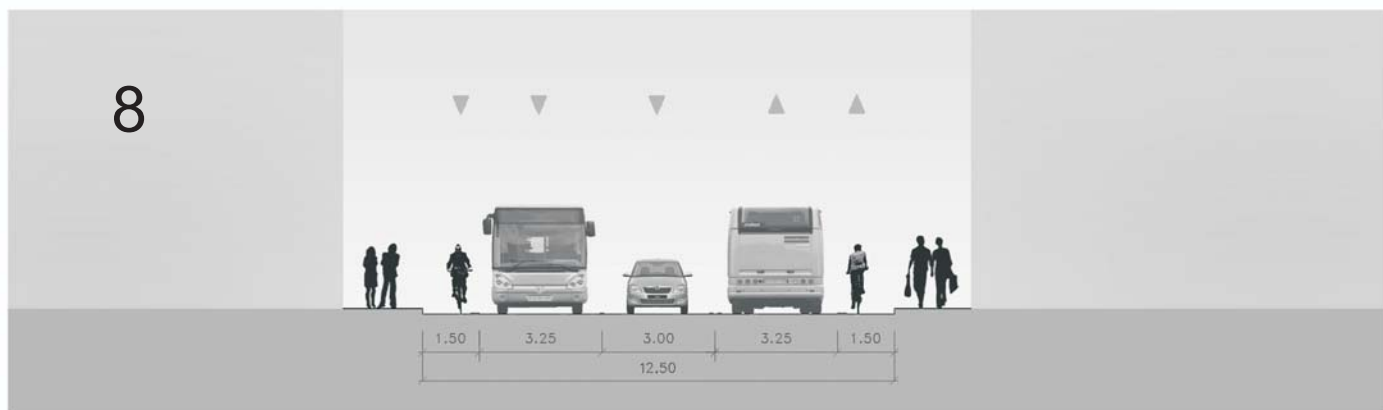
VZOROVÝ ŘEZ  
MS4a 20/16,5/50



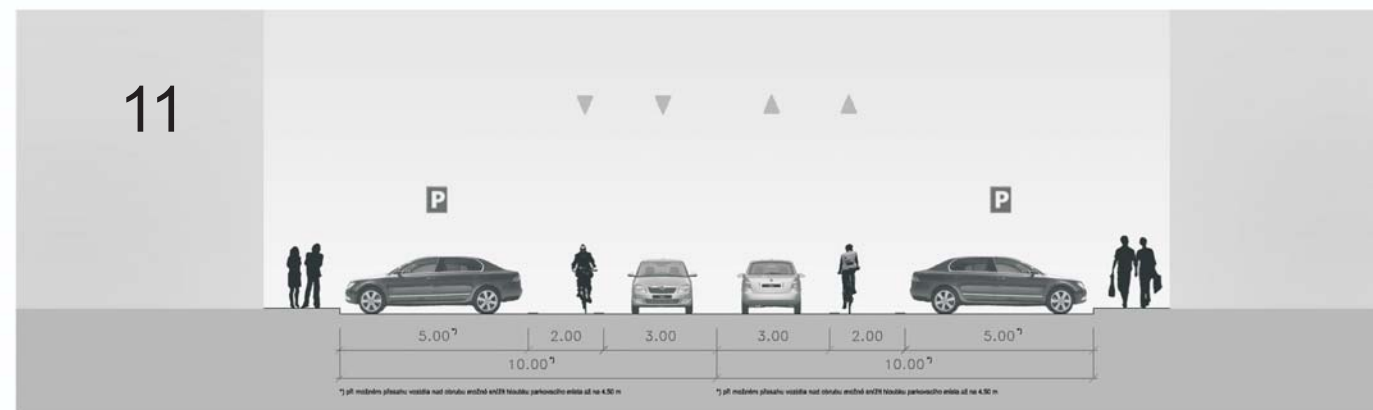
VZOROVÝ ŘEZ  
MS2x 11,5/8/50



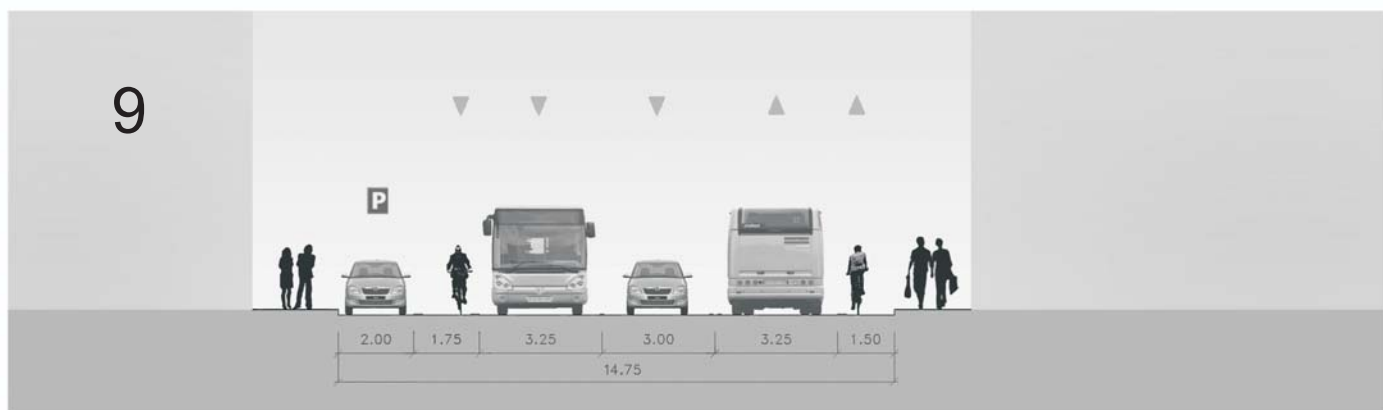
VZOROVÝ ŘEZ  
MS3a 17/13,5/50



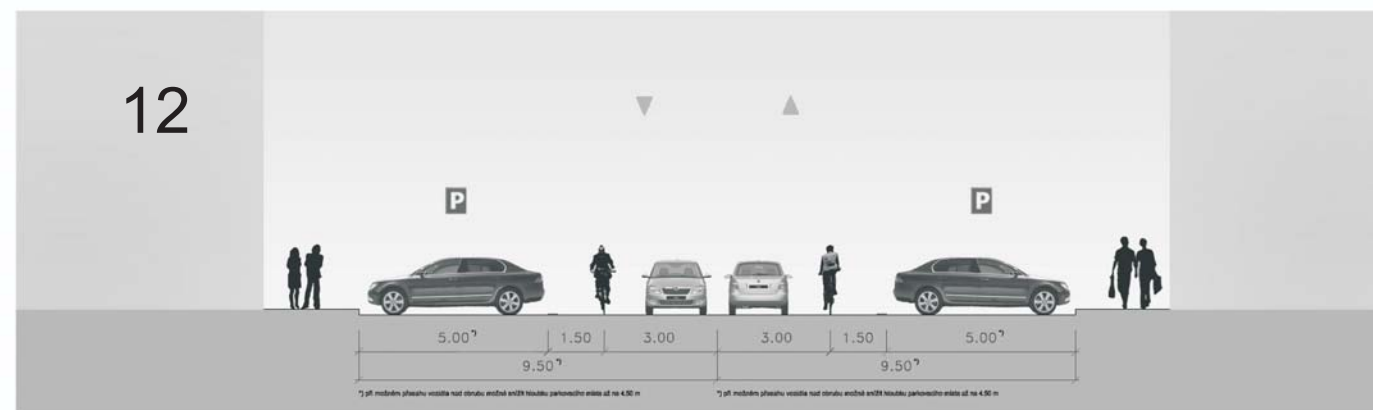
VZOROVÝ ŘEZ  
MO2as 24,5/21/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MS3ap 19,25/15,75/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MO2xs 23,5/20/50

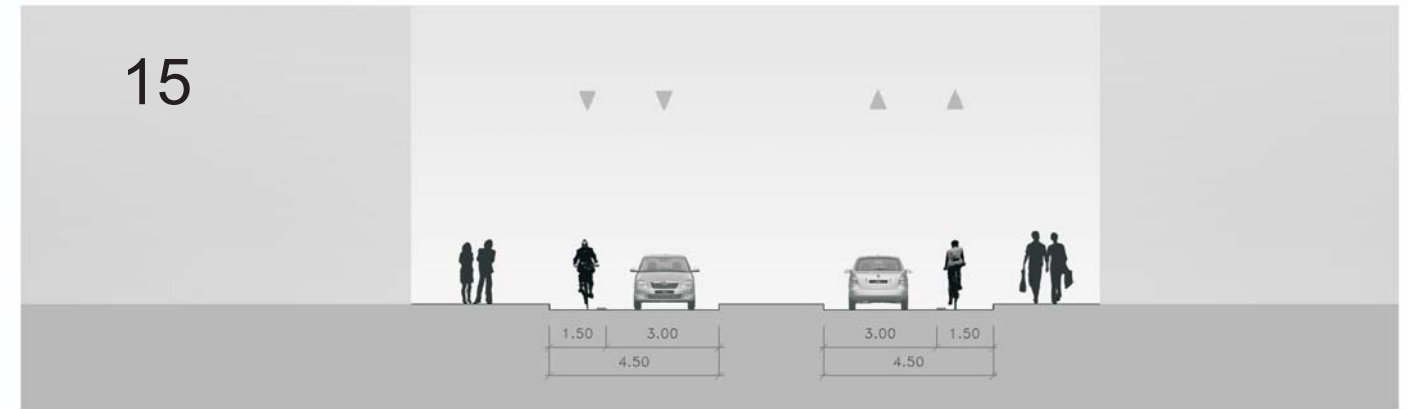




VZOROVÝ ŘEZ  
AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA NA MS2a



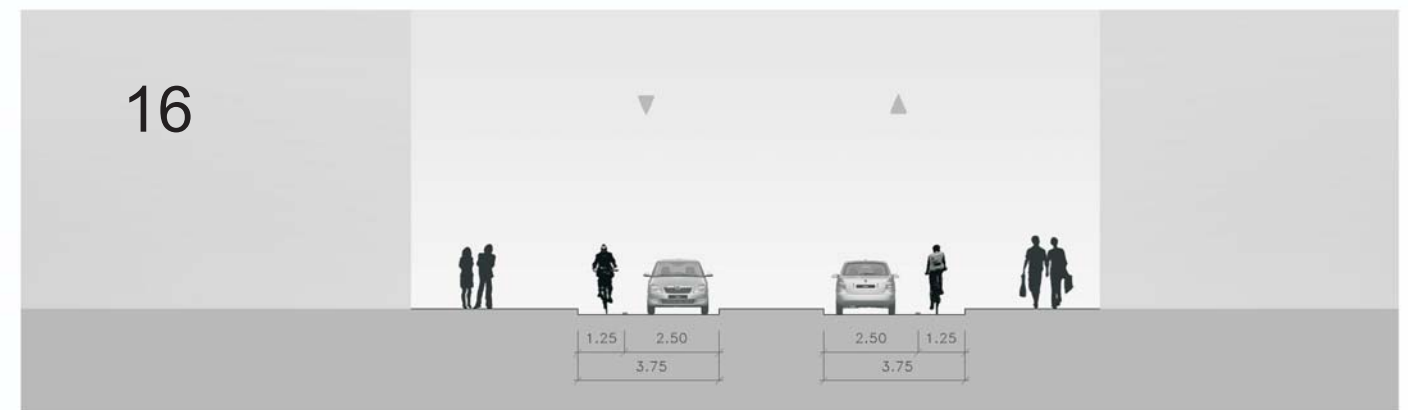
VZOROVÝ ŘEZ  
LOKÁLNÍ ZÚŽENÍ (NAPŘ. OCHRANNÝ OSTRŮVEK) NA MS2a



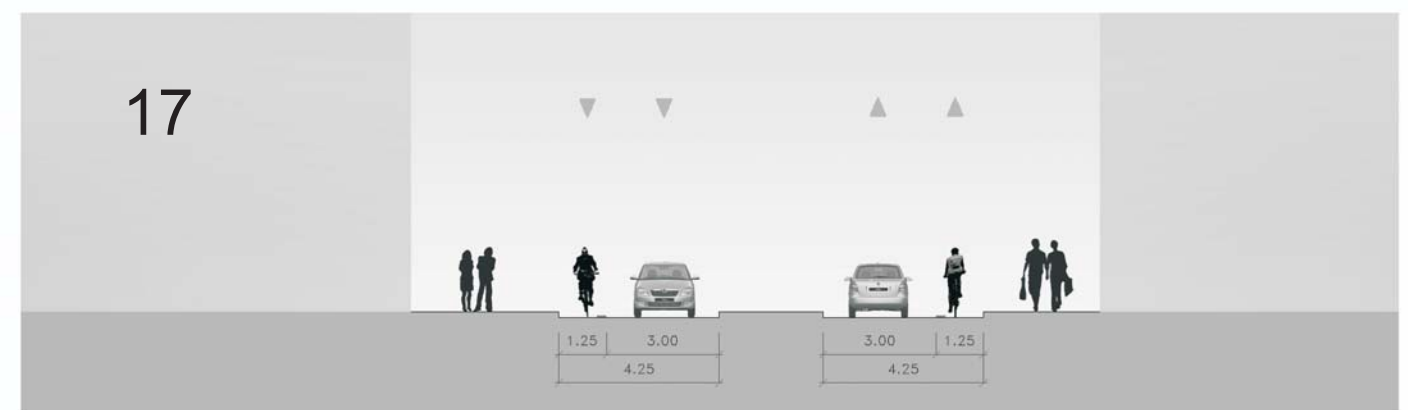
VZOROVÝ ŘEZ  
AUTOBUSOVÁ ZASTÁVKA NA MS2x



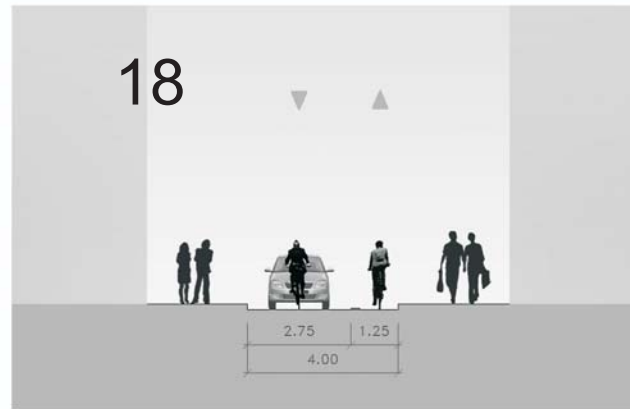
VZOROVÝ ŘEZ  
LOKÁLNÍ ZÚŽENÍ (NAPŘ. OCHRANNÝ OSTRŮVEK) NA MS2x



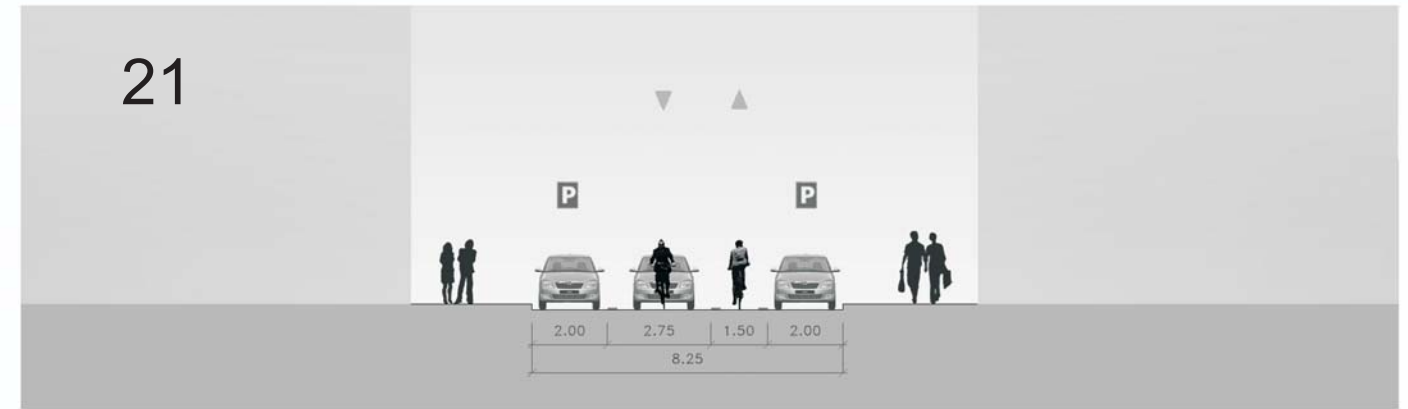
VZOROVÝ ŘEZ  
LOKÁLNÍ ZÚŽENÍ (NAPŘ. OCHRANNÝ OSTRŮVEK) NA MO2a, 30 km/h



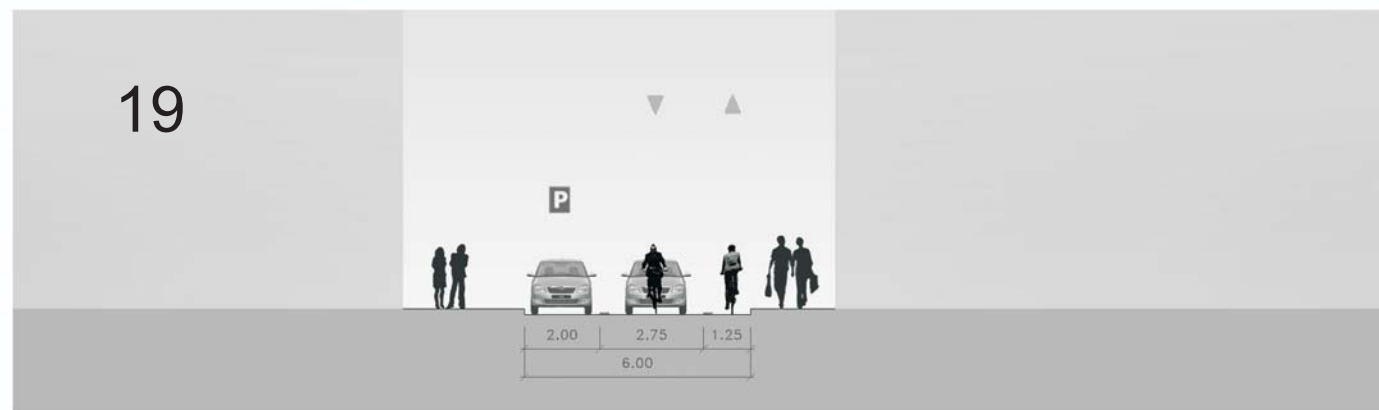
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1A 8,5/5/30



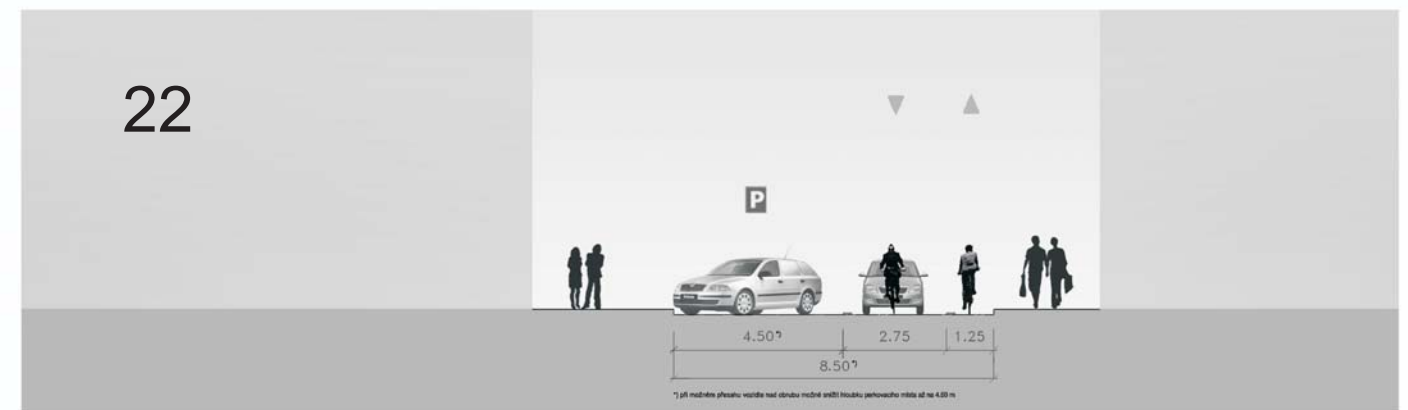
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1APp 12,75/9,25/30



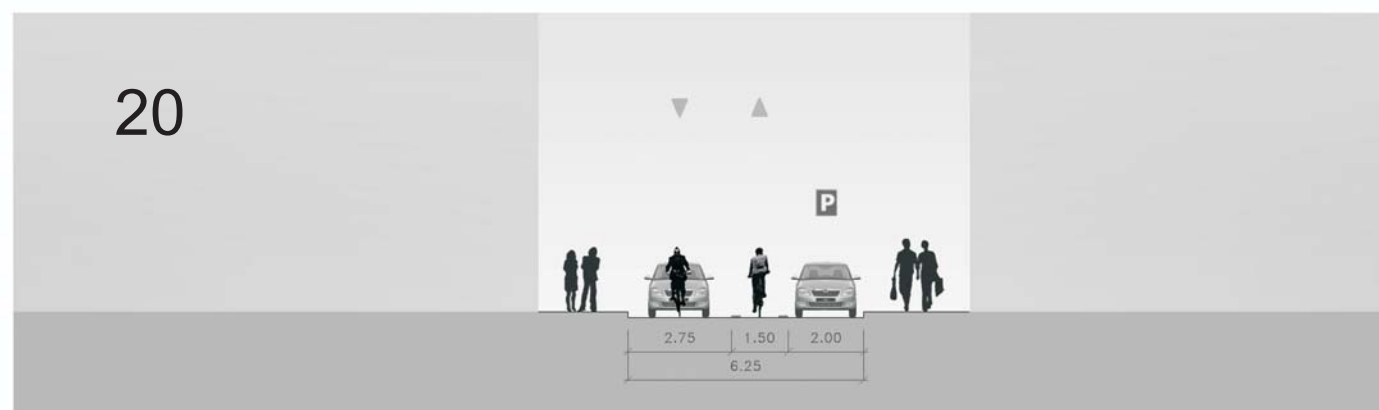
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Ap 10,5/7/30



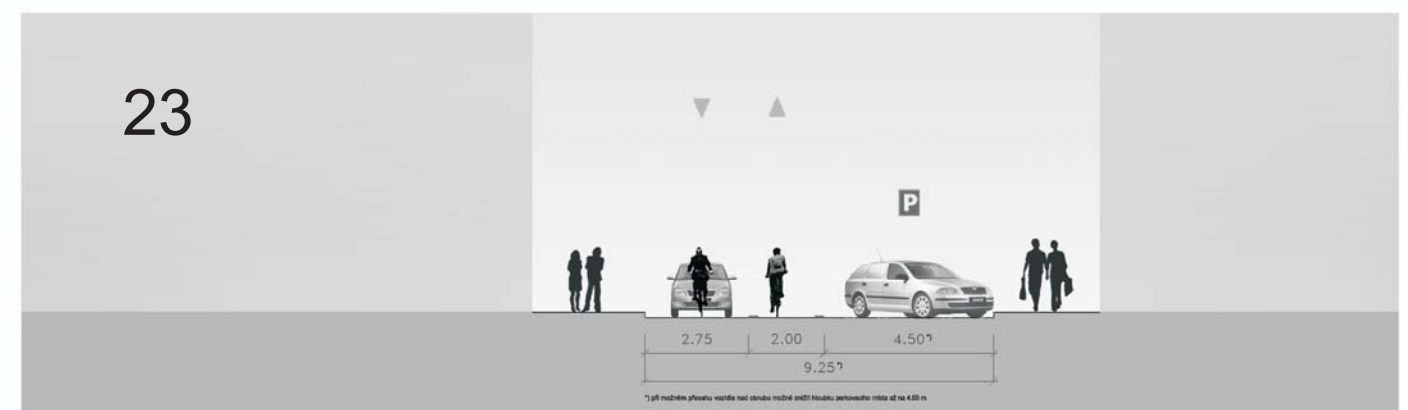
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1As 13/9,5/30



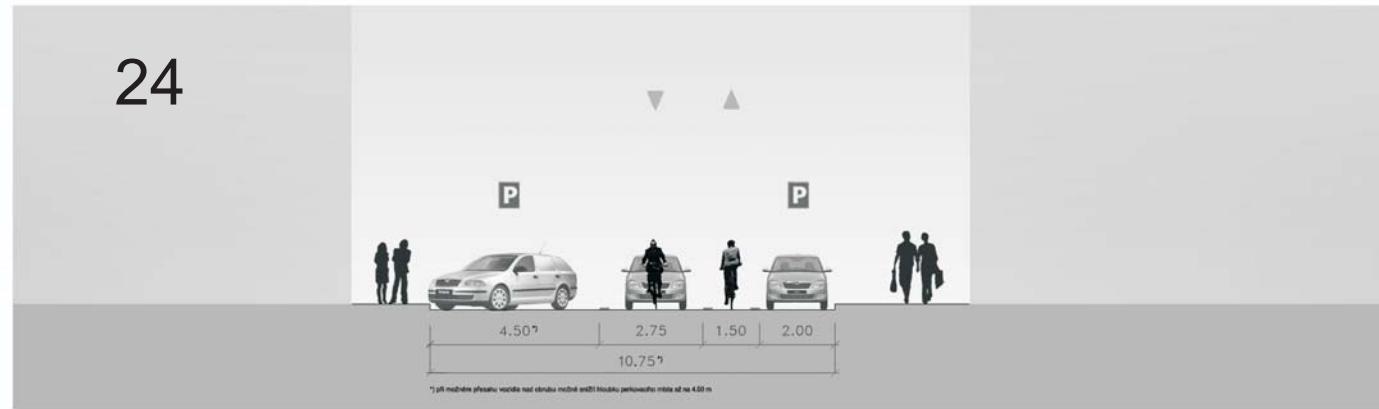
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1AP 10,75/7,25/30



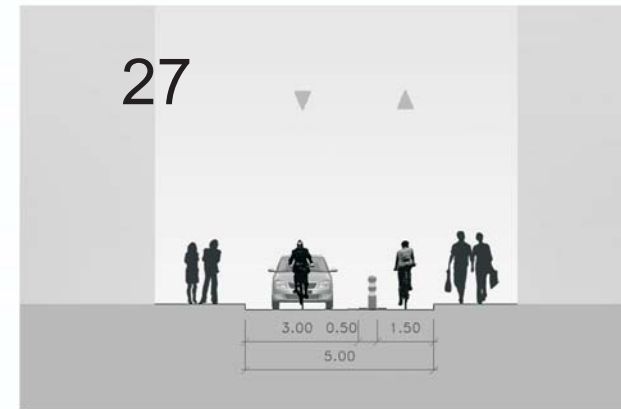
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1AS 13,75/10,25/30



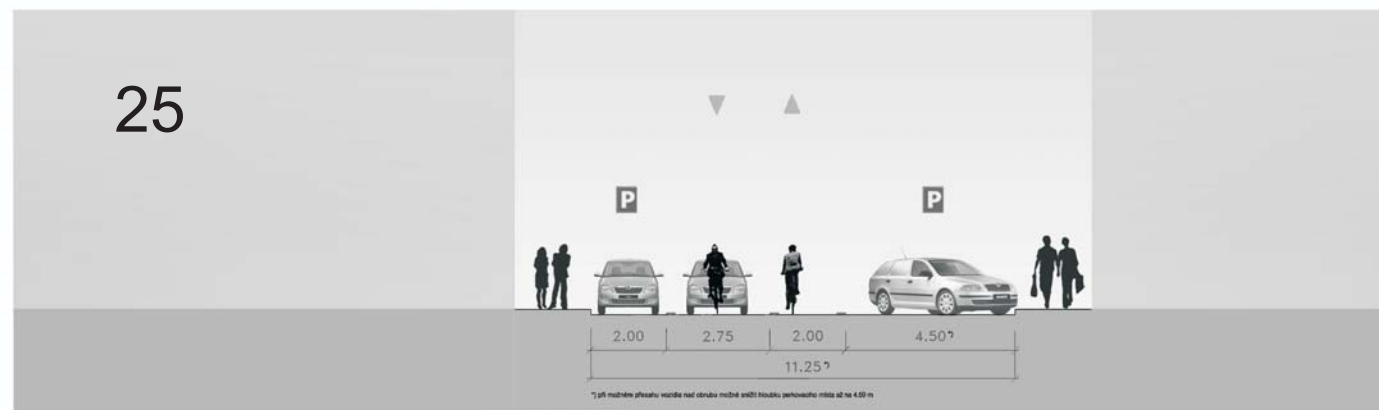
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1APs 15,25/11,75/30



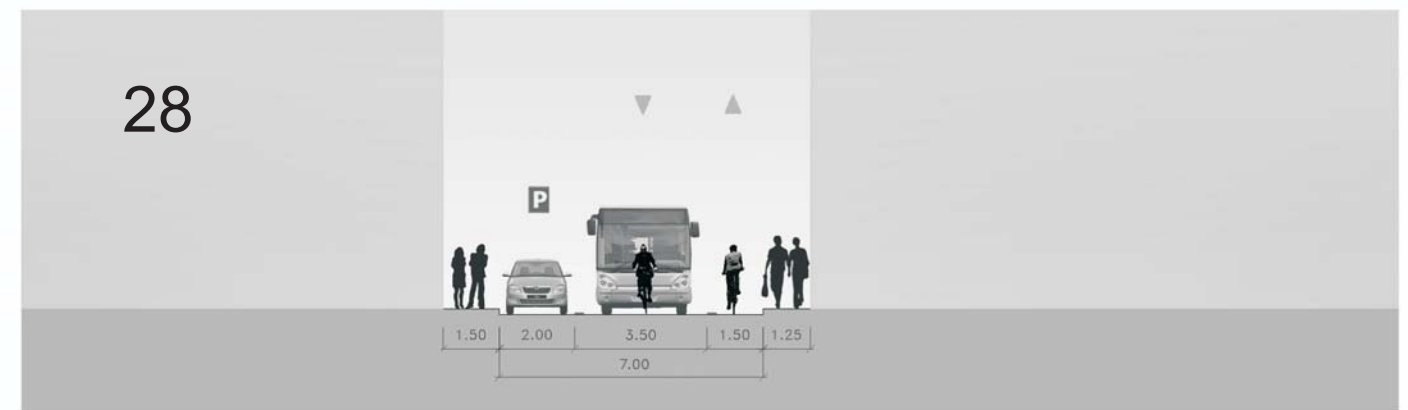
VZOROVÝ ŘEZ  
MS1A 9,5/6/50



VZOROVÝ ŘEZ  
MO1ASp 15,75/12,25/30



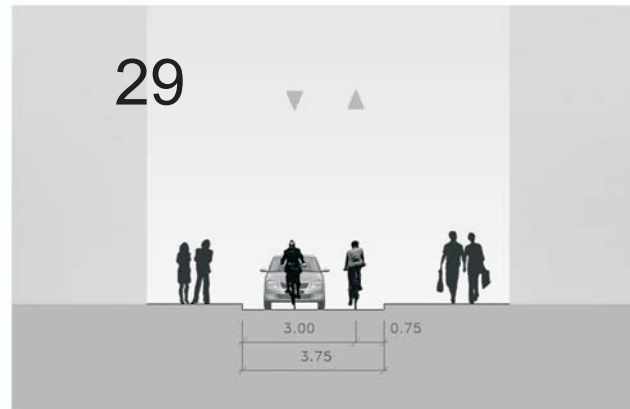
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Ap 11,5/8/30



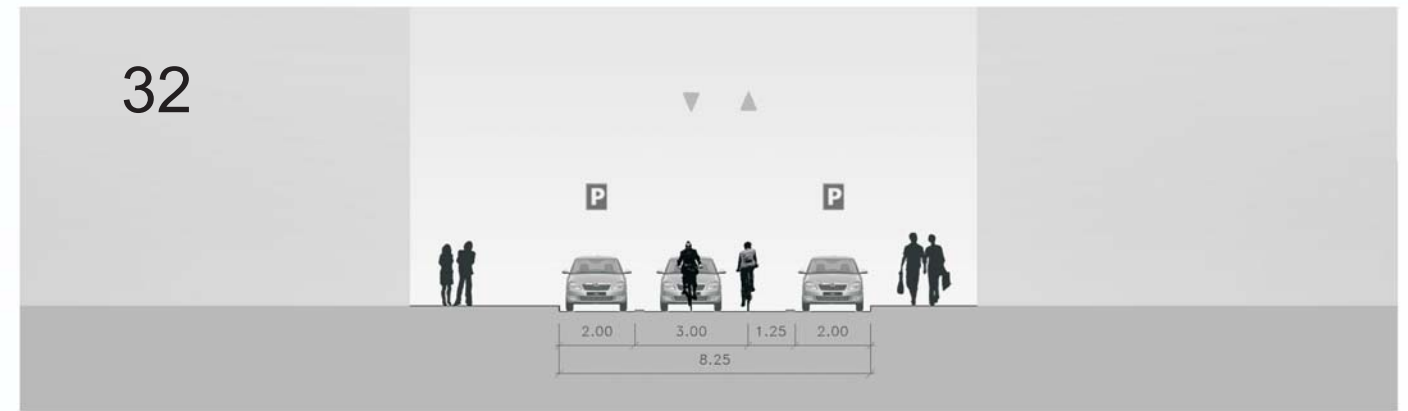
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1ASs 18,25/14,75/30



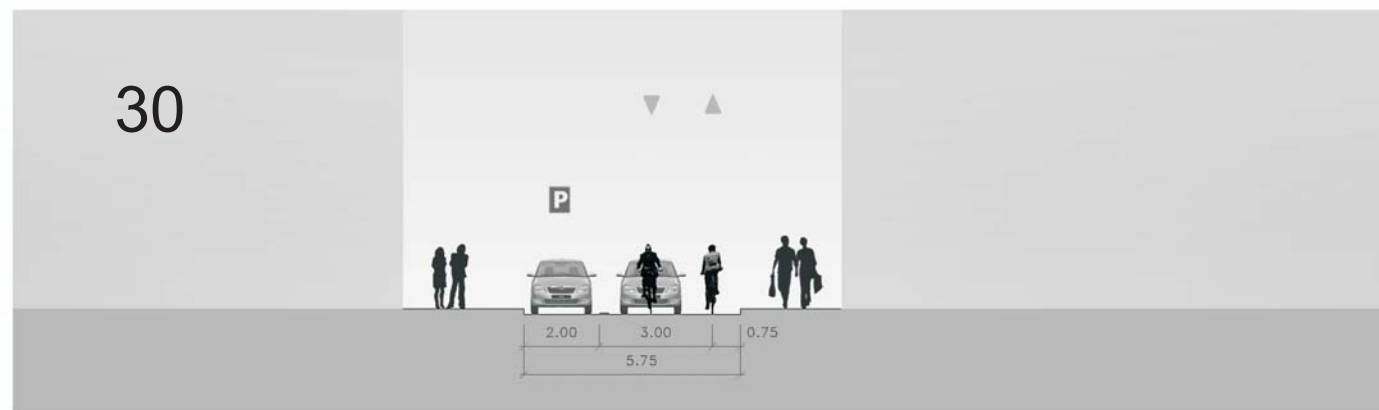
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1X 8,25/4,75/30



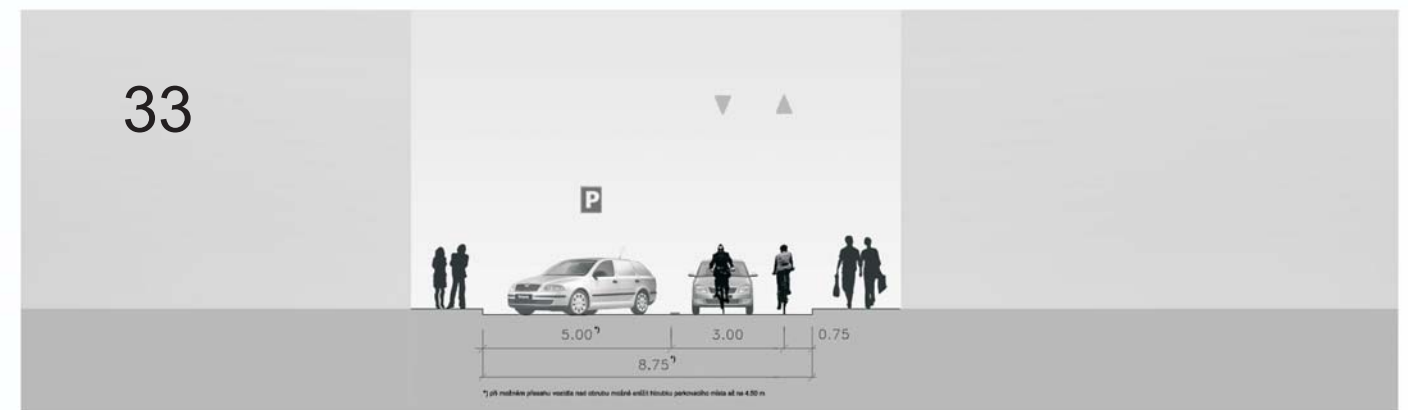
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XPp 12,75/9,25/30



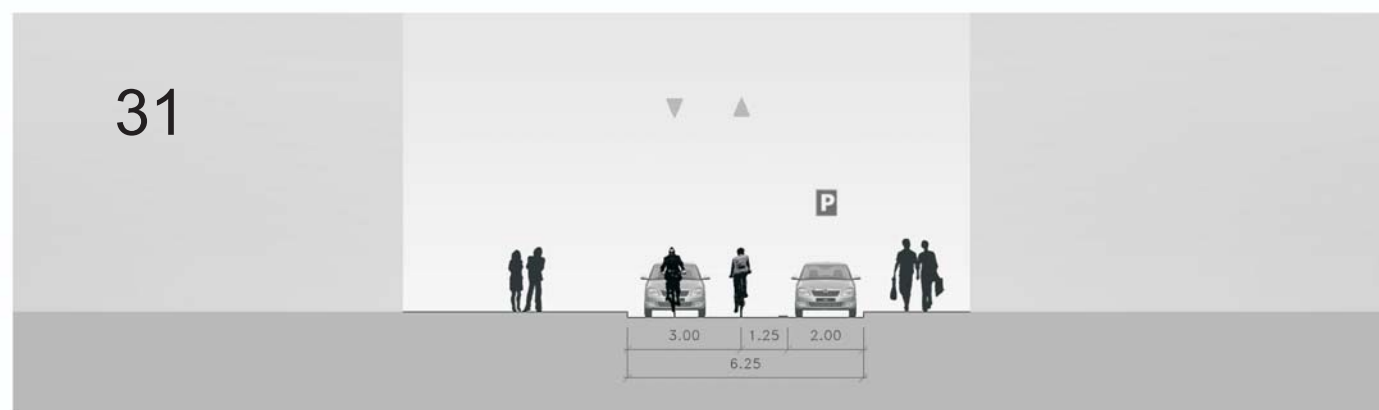
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Xp 10,25/6,75/30



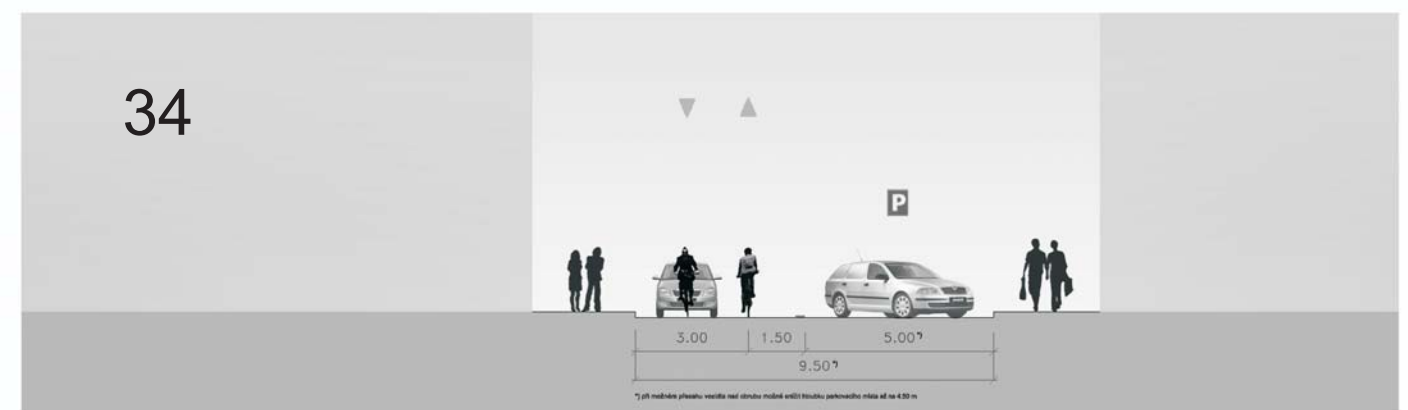
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Xs 13,25/9,75/30



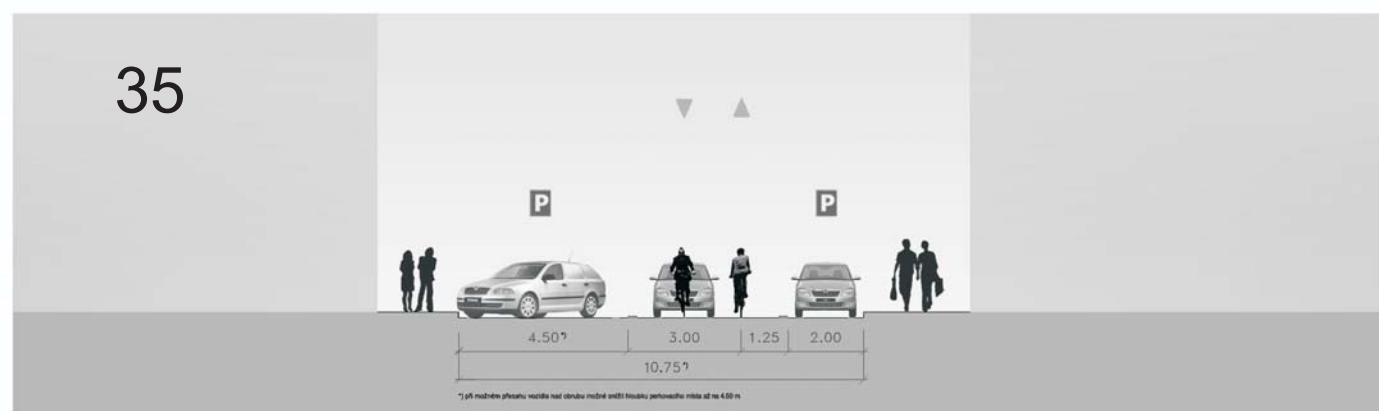
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XP 10,75/7,25/30



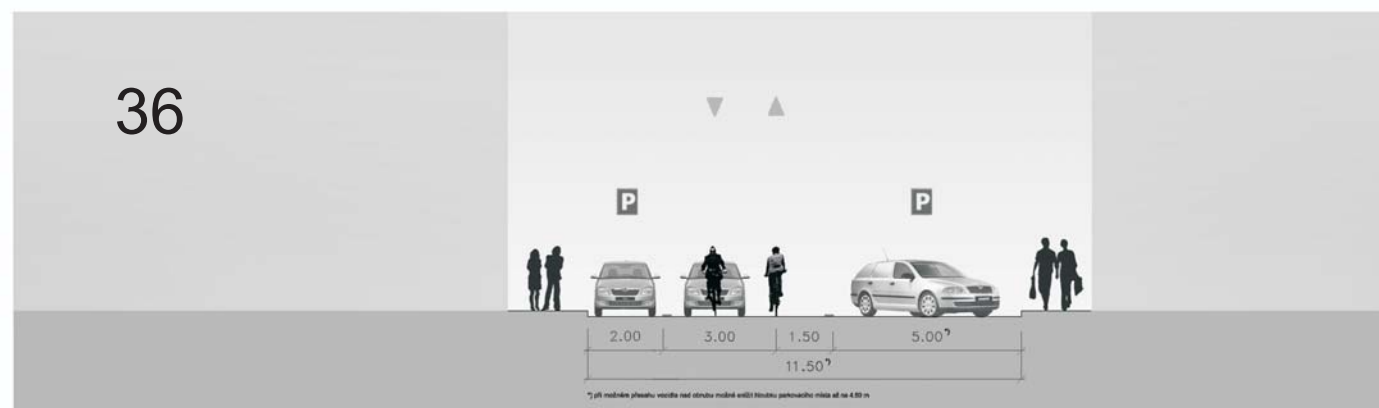
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XS 14/10,5/30



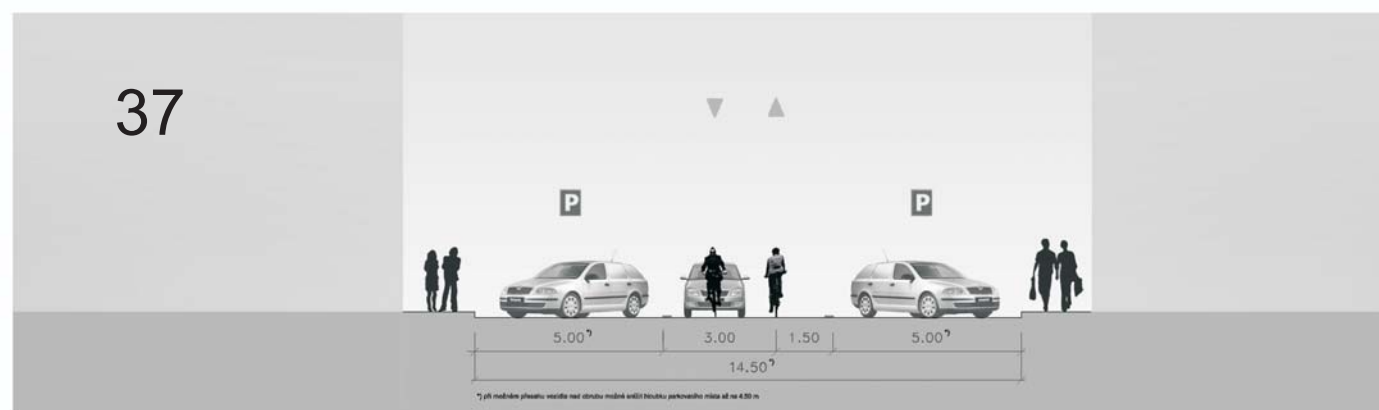
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XP<sub>s</sub> 15,25/11,75/30



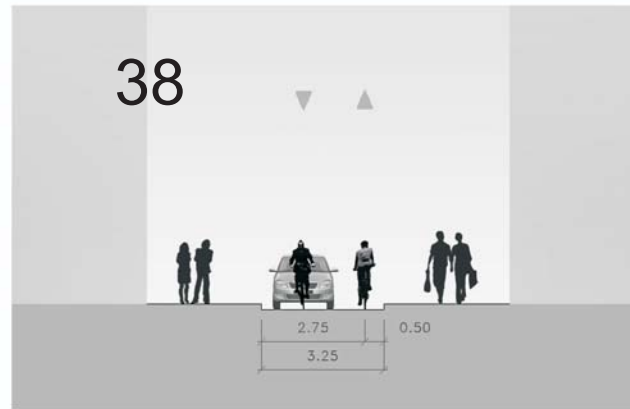
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XSp 16/12,5/30



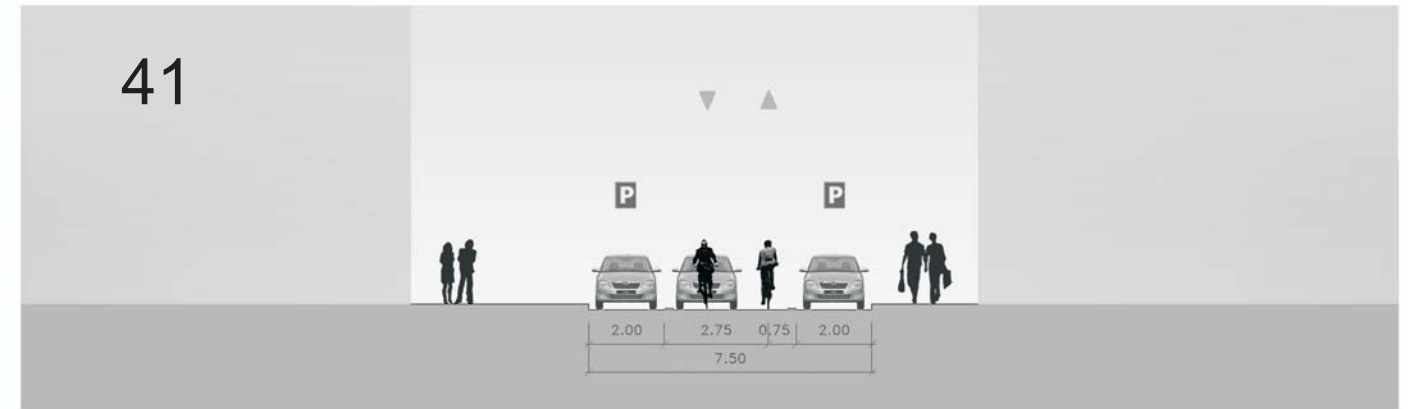
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1XS<sub>s</sub> 19/15,5/30



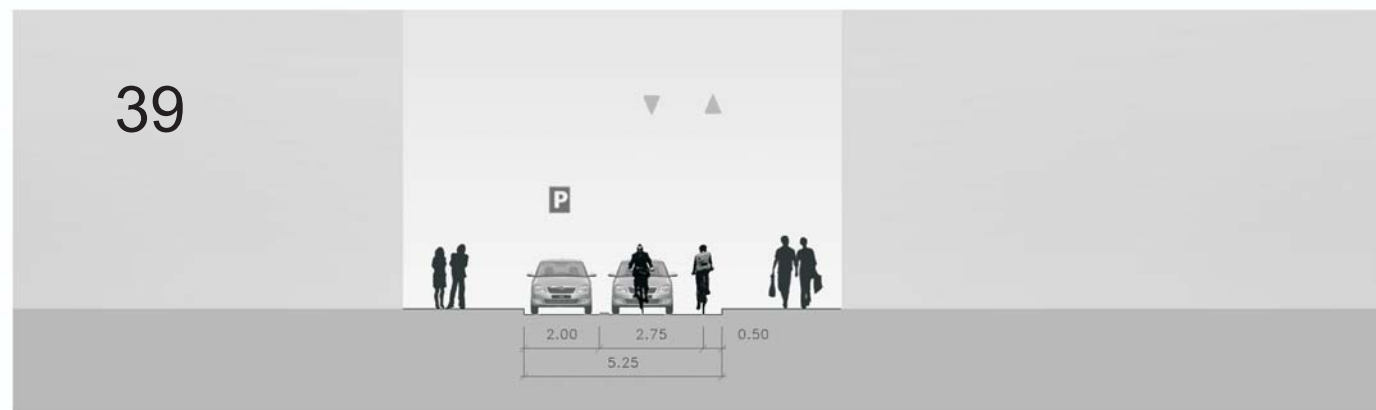
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1M 7,75/4,25/30



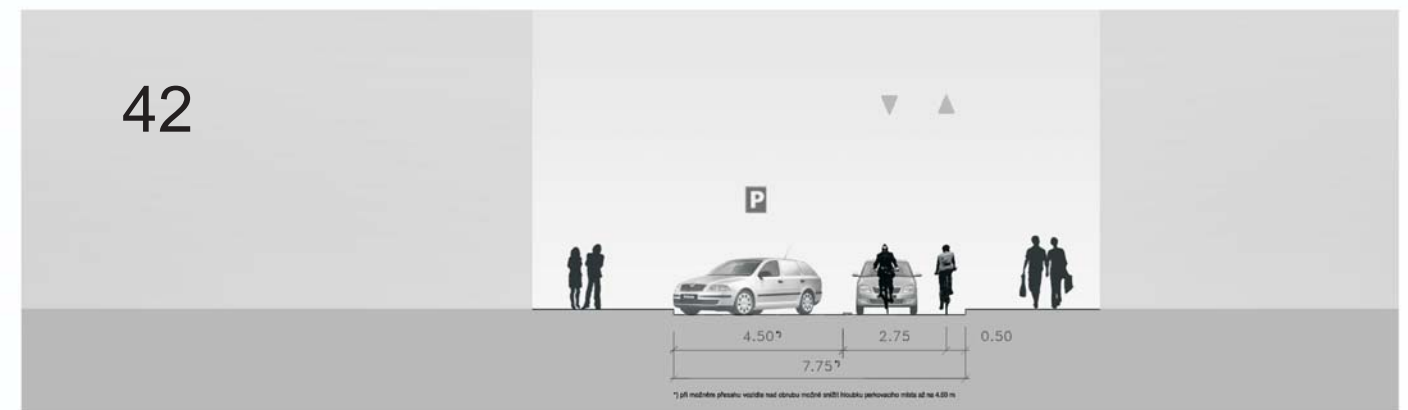
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MPp 12/8,5/30



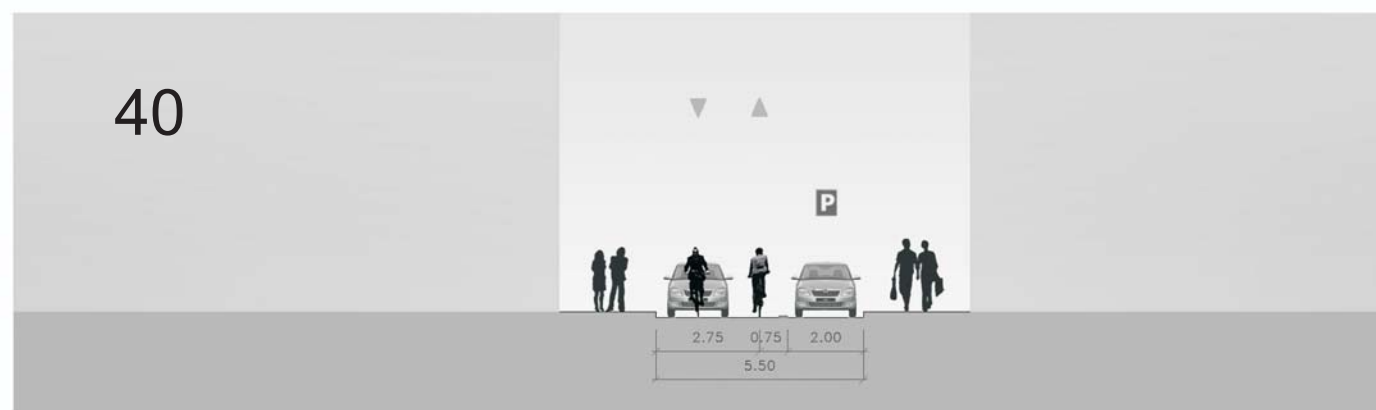
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Mp 9,75/6,25/30



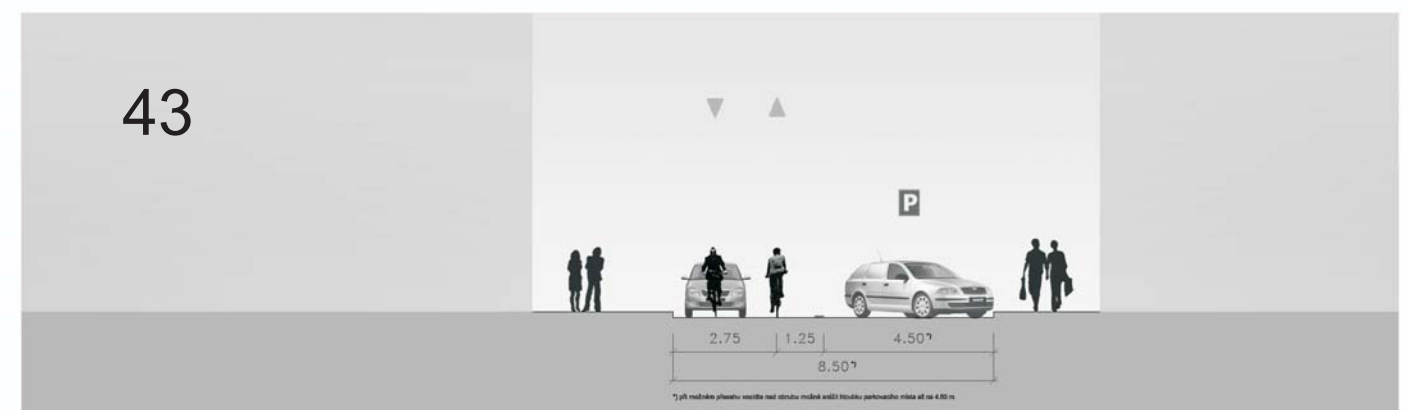
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1Ms 12,25/8,75/30



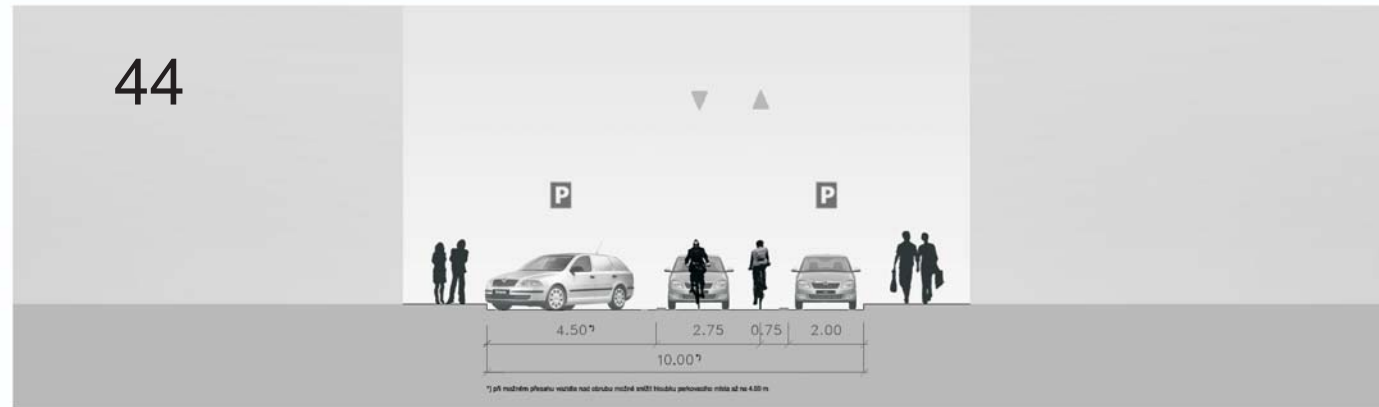
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MP 10/6,5/30



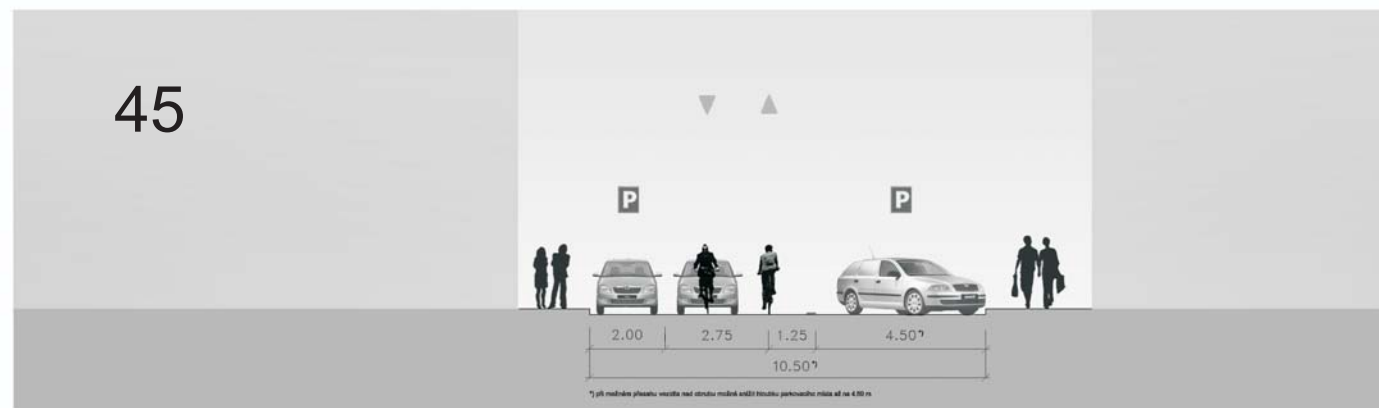
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MS 13/9,5/30



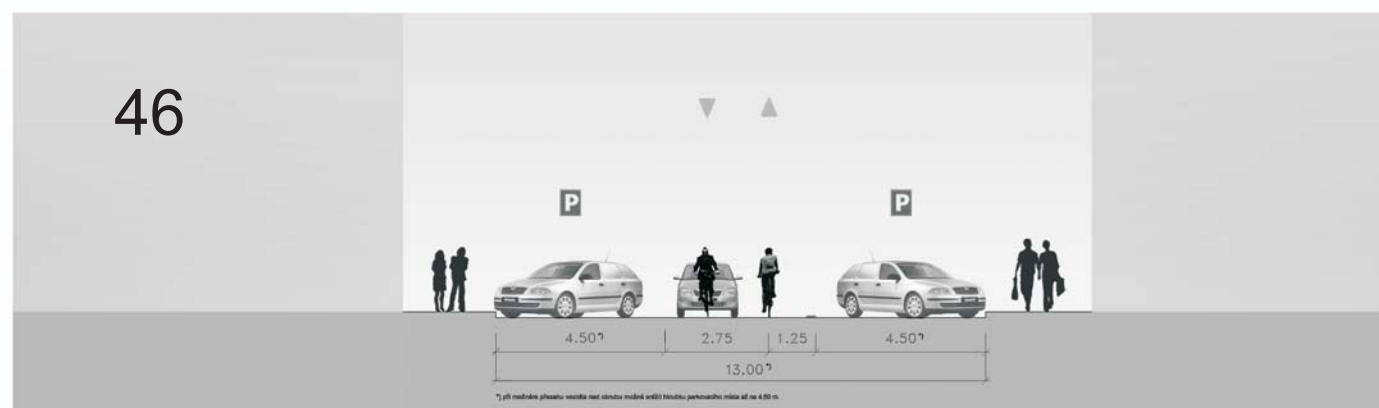
VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MPs 14,5/11/30



VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MSp 15/11,5/30



VZOROVÝ ŘEZ  
MO1MSs 17,5/14/30



ORIENTAČNÍ SÍŤ CYKLOTRAS PRO JEDNOTLIVÁ NÁVRHOVÁ OBDOBÍ	01
STAV SÍŤE 2011	01
NÁVRH SÍŤE - ANALÝZA VÝCHODISEK	03
OPATŘENÍ NA HLAVNÍCH KORIDORECH - SROVNÁVACÍ ANALÝZA	04
NÁVRH SÍŤE - PRVNÍ ETAPA - 2013	05
NÁVRH SÍŤE - DRUHÁ ETAPA - 2015	07
NÁVRH SÍŤE - BEZ ROZVOJOVÝCH ZÁMĚRŮ MĚSTA	08
NÁVRH SÍŤE - S ROZVOJOVÝMI ZÁMĚRY MĚSTA	09
PŘÍKLADY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ V PRVNÍ ETAPĚ	10

MOTIVACE

PODMÍNKY

SYSTÉM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

DOPLŇKY



# ETAPIZACE

## STAV 2011

V současné době charakterizují cyklistickou síť (lépe řečeno komunikační síť města z pohledu uživatele kola) dvě skutečnosti:

- 1) Síť rekreačních cyklotras je díky dosavadní podpoře města poměrně dobře rozvinutá.
- 2) Z hlediska každodenního dojíždění do práce, školy a podobně však není komunikační síť příliš uzpůsobena potřebám pohybu na jízdním kole.

Tento stav je dán historicky. Kolo bylo v posledních 70. letech vnímáno jako dopravní prostředek minulosti. Urbanismus ovlivněný myšlenkami funkcionalismu z počátku 20. století a mylný dojem, že automobil vyřeší všechny dopravní cesty - to jsou hlavní viníci toho, že naše města nejsou již utvářena pro přirozený pohyb pěšky potažmo na kole, tj. vlastní silou, ale pouze pro pohyb autem či jinak motorově.

Generel z roku 2003 reagoval na převládající názor, že kolo je pouze doplňkovým dopravním prostředkem.

Změny které se odehrávají v planetárním měřítku, bezprecedentní rychlost přenosu informací, trendy, nastoupené v západní Evropě již v 70. letech, které od let devadesátých, spolu s rostoucími cenami ropy a vystřízlivěním z technologického opojení, mění pohled na stavbu měst a život v nich - to vše způsobuje převratné změny ve vnímání kola - stává se plnohodnotným partnerem v dělbě přepravní práce.

Z tohoto hlediska k cyklo dopravě přistupují autoři aktualizace generelu. Víze Jihlavy budoucnosti tak není na straně Dillí nebo Káhiry, ale spíše Kodaně či Barcelony.

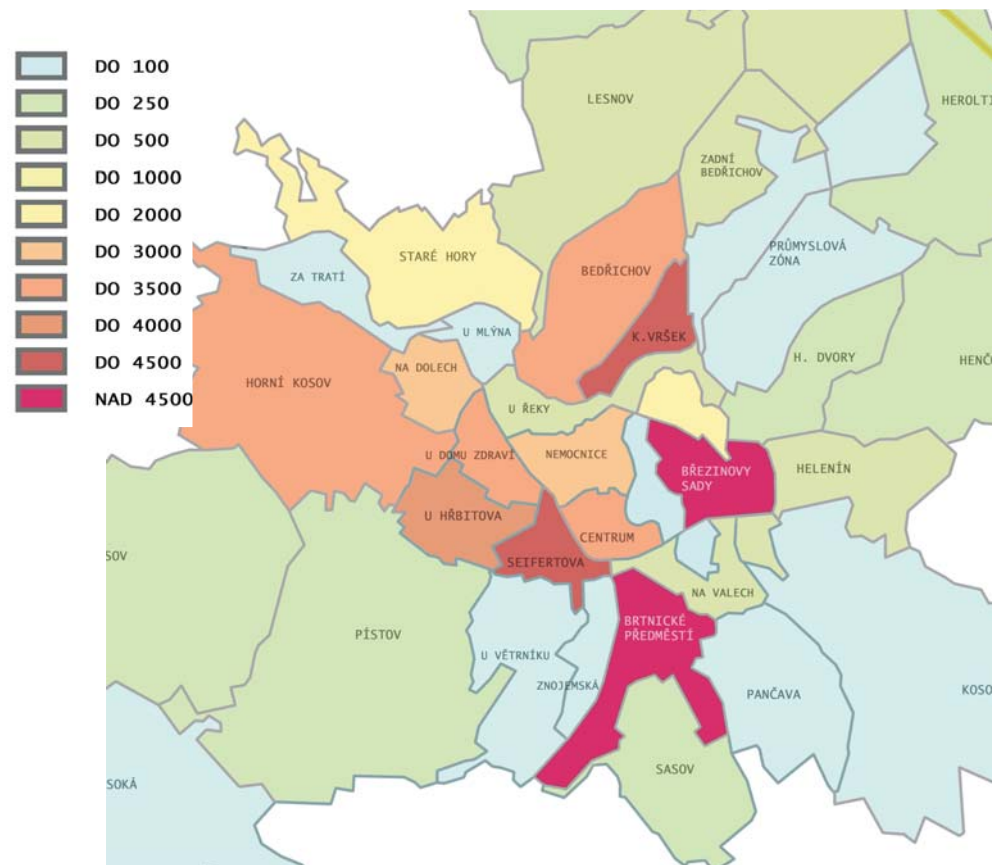
Konkrétně návrh sítě a následně navržené etapizace realizace jednotlivých úseků vychází z faktu, že rozvoj segregovaných komunikací naráží na řadu problémů (finanční a prostorová náročnost, majetkoprávní vypořádání).

Procyklistických opatření v rámci společného provozu s automobily je v Jihlavě zatím poskrovnu. Dobrým příkladem může být cykloobousměrka na starém brněnském mostě.

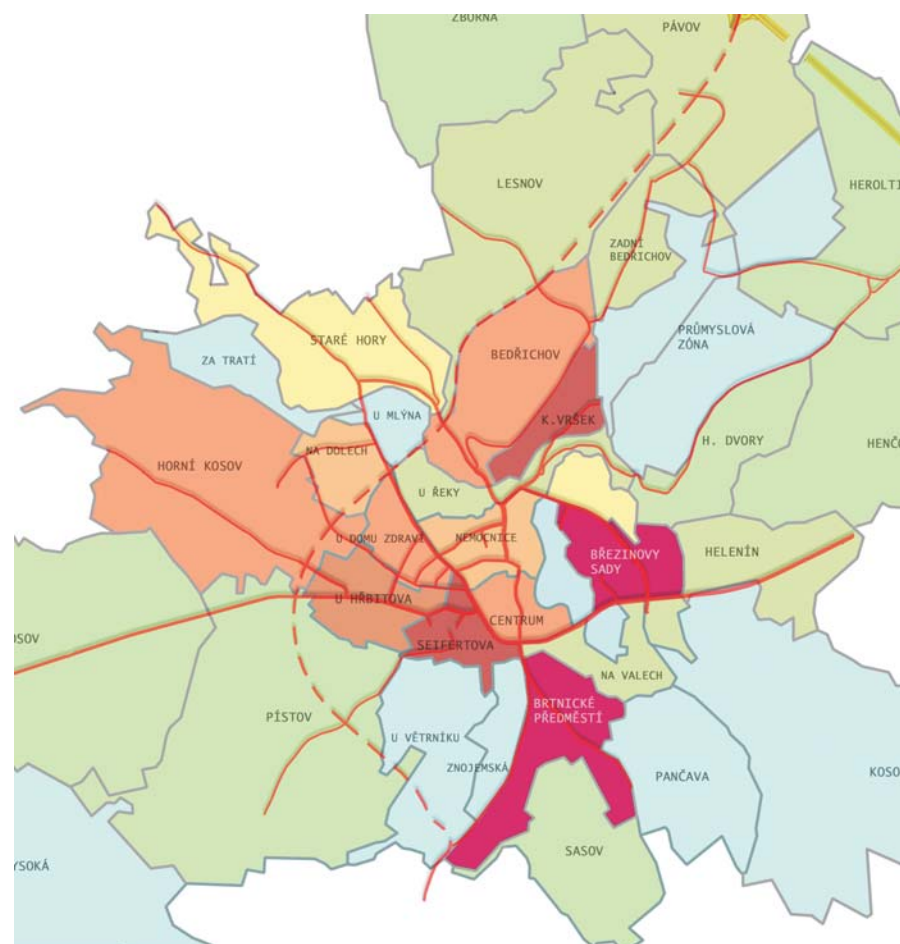
Z dosavadního počínání města je dobře patrná snaha o rozvoj cyklistiky, která však byla vnímána spíše jako rekreační aktivita. To že lidé na kolo vůbec sednou, byť jen odpoledne po práci nebo o víkendu je však výborným odrazovým můstkem k používání kola každý den k cestám, které by jinak, mnohdy zcela zbytečně uskutečnili autem.

Tento generel poskytuje návod, jak docílit toho, aby ježdění na kole bylo rychlé, bezpečné a příjemné. Jedině tak budou lidé kolo používat každý den a Jihlava se bude moci znovu zhluboka nadechnout.

## POČTY OBYVATEL V ZÁKLADNÍCH SÍDELNÍCH JEDNOTKÁCH



## SÍŤ SBĚRNÝCH KOMUNIKACÍ



## NÁVRH - METODIKA

Navržená etapizace vychází především z aktuálních přepravních vztahů v rámci města. Hovoříme tedy o potřebách každodenní přepravy konkrétních osob, obyvatel města. Nejdříve bylo nutno se zaměřit na místa nejhustší zástavby a následně na nejpodstatnější cíle, tj. zjistit, odkud kam se nejčastěji lidé přepravují.

Tak byly identifikovány komunikace, po kterých se teoreticky cyklisté mohou přepravovat již dnes a pokud se tak neděje, zjišťovalo se, co jim v tom brání.

Byly identifikovány největší překážky pohybu na kole a v poslední fázi bylo vytipováno několik hlavních dopravních koridorů, na kterých by bylo třeba učinit procyklistická opatření tak, aby bylo co největšímu počtu lidí umožněno dostat se na kole bezpečně ke svým hypotetickým cílům.

Teoretický konstrukt byl pak podpořen průzkumem uskutečněným přímo v terénu.

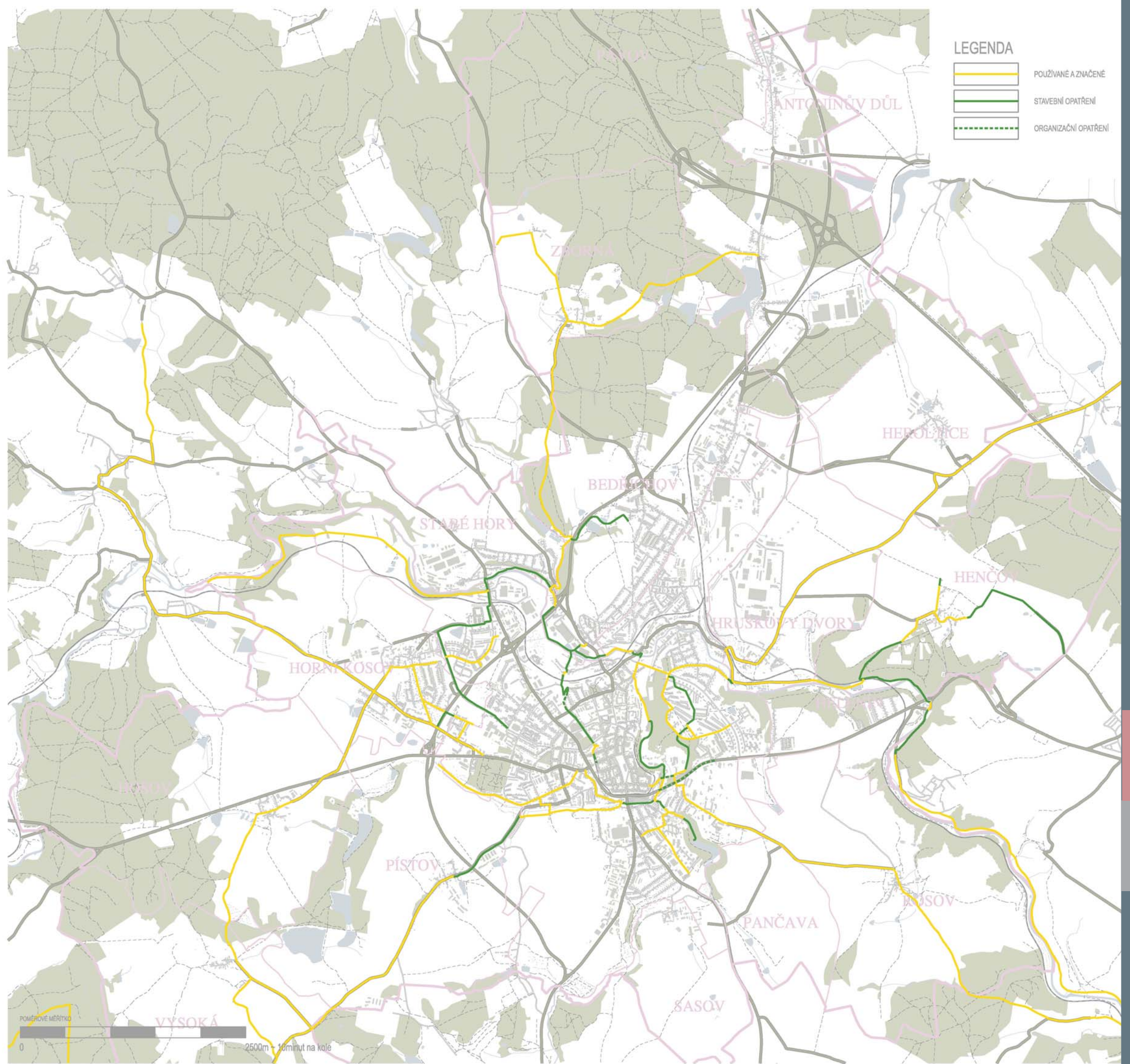
Několik navržených koridorů bylo nakonec v hrubých črtech podrobeno projektové analýze - tj. zjišťovalo se, jaký konkrétní opatření by bylo možno na nich učinit. Tato opatření byla následně hrubě naceněna.

Ve fázi určení etapy jedna pak byly na misku vah položeny tyto argumenty:

- cena opatření na konkrétní trase
- přínos této trasy - počty obyvatel
- délka trasy a návaznost na již existující trasy
- stávající intenzity IAD, tj. otázky bezpečnosti
- snadnost realizace (tj. nutnost projednání, stavební opatření atd.)

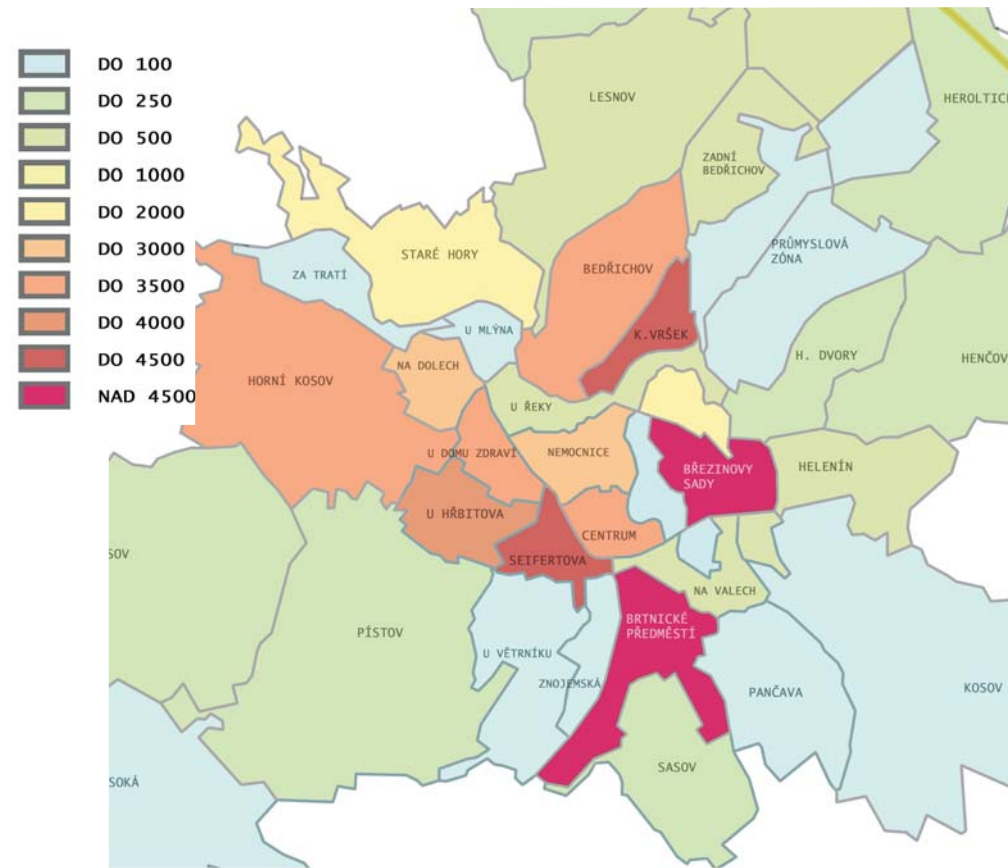
Výsledkem je síť, kterou zde předkládáme.

STAV SÍŤE - 2011

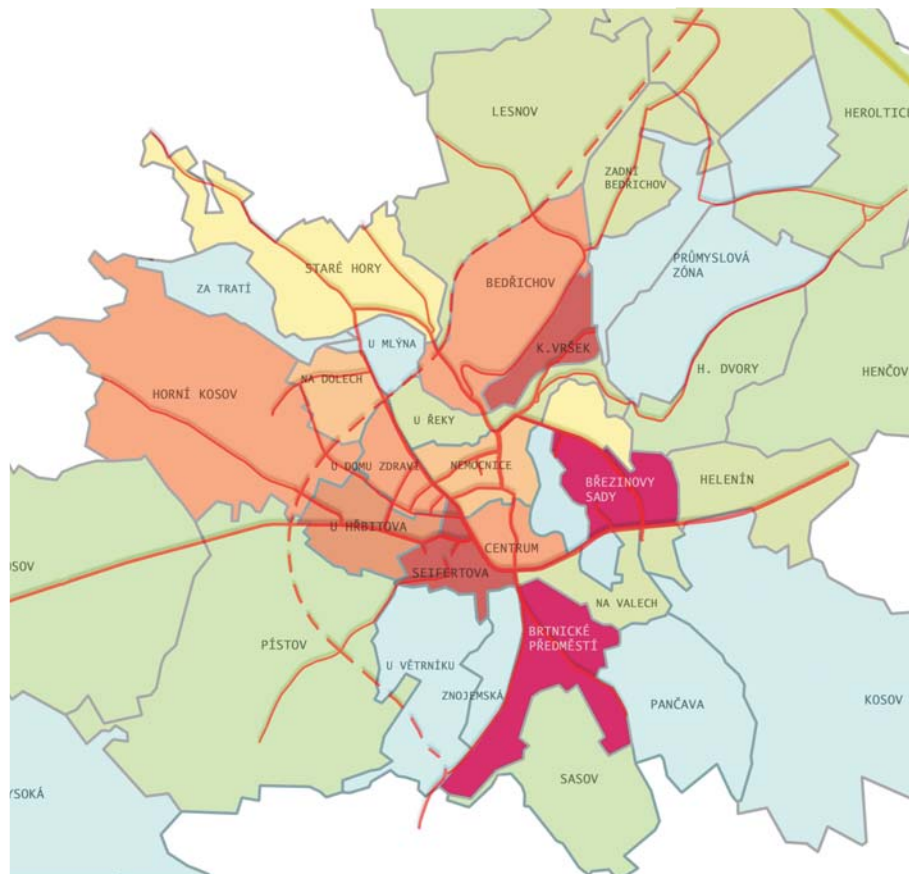


## NÁVRH SÍŤ - ANALÝZA VÝCHODISEK

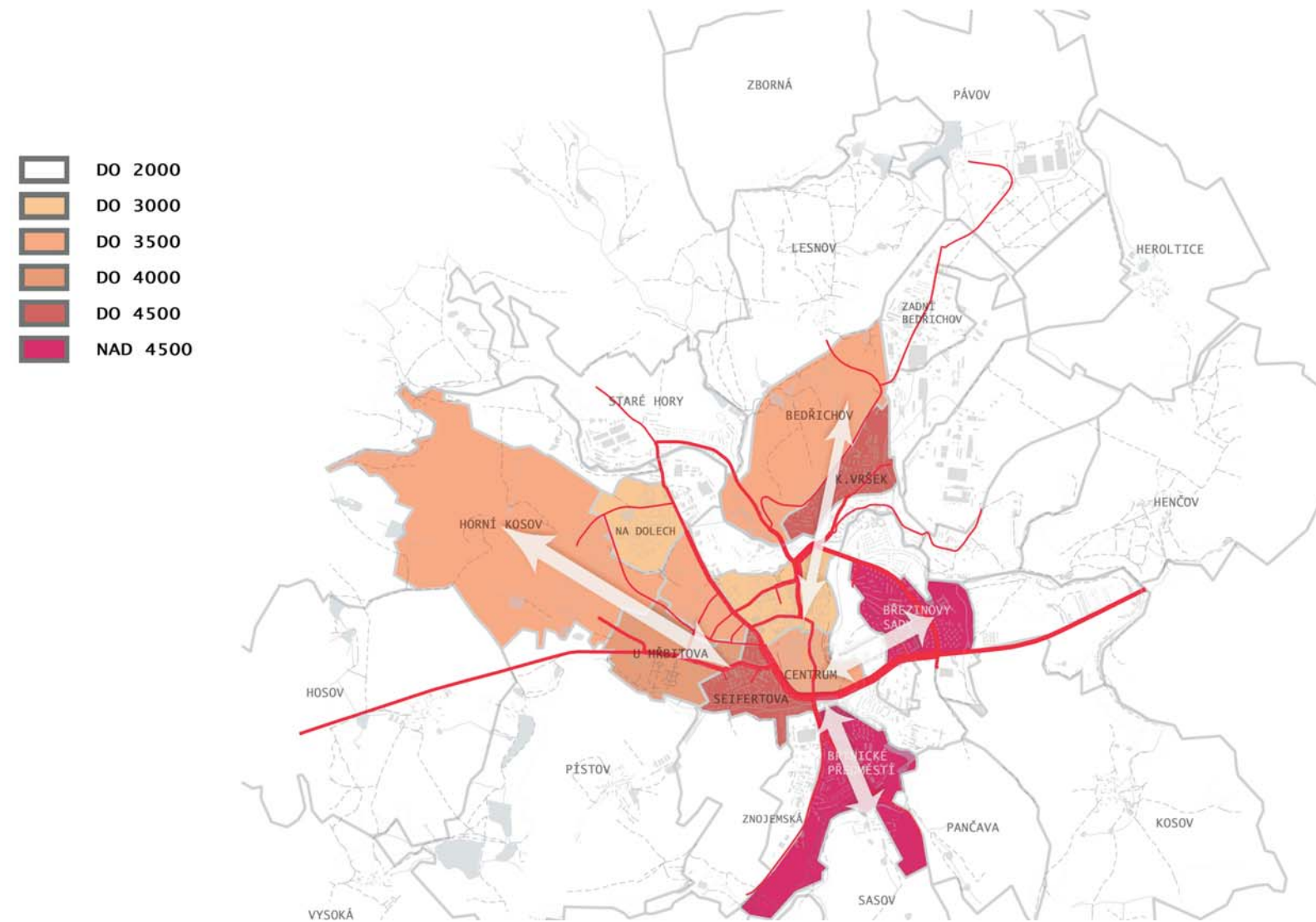
POČTY OBYVATEL V ZÁKLADNÍCH SÍDELNÍCH JEDNOTKÁCH



SÍŤ SBĚRNÝCH KOMUNIKACÍ



POČTY OBYVATEL V ZÁKLADNÍCH SÍDELNÍCH JEDNOTKÁCH, SÍŤ KOMUNIKACÍ S INTENZITAMI IAD NAD 2500/24h a SCHEMA HLAVNÍCH VNITROMĚSTSKÝCH DOPRAVNÍCH TAHŮ



## SHRNUTÍ VÝCHODISEK

Jihlava se rozrůstala v zásadě po třech hlavních osách:

- 1) centrum - severozápad
- 2) centrum - severovýchod
- 3) centrum - jihovýchod a jih

Východně se Jihlava rozrostla až v 70. 80. letech výstavbou sídliště Demlova a Březinovy sady.

Mezi severovýchodní, Východní a Jižní částí a centrem existují poměrně obtížně překonatelné bariéry - říční údolí.

Terénní konfigurace vybízí k růstu města především západním směrem, což se také děje.

Mapky počtu obyvatel v sídelních jednotkách ukazují poměrně jasné rozdělení podle toho, co je uvedeno výše.

Problematická z hlediska dopravy je zejména skutečnost, že říční údolí, ale i nově stavěné bariéry (I/38), lze překonat v několika málo bodech. Takto vytvořené koridory pak jsou nuceni použít všichni, kteří se chtějí dostat pohodlně a rychle z jednotlivých částí do centra i mezi jednotlivými předměstími navzájem.

A především na těchto koridorech koliduje cyklo doprava s automobilovou dopravou, jelikož zde automobilová doprava dosahuje logicky nejvyšších intenzit.

Z hlediska pohybu po městě na kole je použití těchto koridorů nezbytností, z hlediska bezpečnosti pak často hazardem. Proto je nutné učinit opatření nejdříve právě na těchto trasách - viz dále.

## OPATŘENÍ NA HLAVNÍCH KORIDORECH - SROVNÁVACÍ ANALÝZA

Tyto koridory byly identifikovány v analytické části jako nejvhodnější a nejpotřebnější k realizaci opatření na podporu cyklistiky (především její bezpečnosti a plynulosti) v prvních dvou etapách (do r. 2013 a do r. 2015). Dalším srovnáním pak byly určeny ty, které jsou nejvhodnější k zařazení do první etapy, tj. k okamžitému zahájení přípravných prací - projektu.

1)

### JIRÁSKOVA:

typ úpravy: cyklopruhy  
délka úpravy - 1.540m  
náklady - 1.850.000 CZK vč 23xV19  
ohrožení - křižovatkové úseky

2)

### HAVLÍČKOVA:

typ úpravy: cyklopruhy  
cyklopruh délka - 1.850m  
náklady - 2.850.000 CZK vč 0xV19  
ohrožení: křižovatka s Fritzovou,  
úsek mezi kruhovými objezdy

3)

### PRAŽSKÁ:

typ úpravy: cyklopruhy  
délka úpravy - 430m  
náklady - 550.000 CZK vč 0xV19  
+ stavební opatření (ca 300.000)  
ohrožení - úsek na mostě

4)

### ŽIŽKOVA:

#### A) DLOUHÁ VARIANTA

typ úpravy: cyklopruhy  
délka úpravy - 1.270m  
náklady - 2.000.000 CZK vč 7xV19  
+ stavební opatření (2.000.000)  
ohrožení: projednání stavebních opatření

#### B) KRÁTKÁ VARIANTA

typ úpravy: cyklopruhy  
délka úpravy - 920m  
náklady - 1.450.000 CZK vč 7xV19  
ohrožení: křižovatka se Seifertovou

5)

### BRTNICKÁ:

typ úpravy: cyklopruhy  
délka úpravy - 670m  
náklady - 500.000 CZK vč 10xV19  
ohrožení: křižovatka se Znojemskou,

6)

### HRADEBNÍ

typ úpravy: bus + cyklopruh  
délka úpravy - 500m  
náklady - 300.000 CZK vč 0xV19  
ohrožení: křižovatka Žižkova, projednání

7)

### BRNĚNSKÁ

již ve fázi přípravy

8)

### VRCHLICKÉHO

již ve fázi přípravy

TOTO JE DŮVOD, PROČ JE TŘEBA ŘEŠIT CYKLODOPRAVU PŘEDEVŠÍM NA FREKVENTOVANÝCH KOMUNIKACÍCH:



FRITZOVA, FOTO AUTOŘI

## NÁVRH SÍŤE - PRVNÍ ETAPA - 2013

Do roku 2013 by měla být realizována nekonfliktní opatření především na sběrných komunikacích a pak opatření následující:

- Legalizace používaných spojení (vjezdy do jednosměrek - viz např. starý most na Havlíčkově ulici
- Vyznačení prostoru pro cyklisty (V19) na všech světelných křižovatkách, v první etapě alespoň všude tam, kde nebude třena posouvat stávající stopčáru.

V rámci budování nových komunikací pro cyklisty se realizace zaměří na projekty s dotací z evropských fondů a na připravované projekty v pokročilé fázi příprav. Realizováno by mělo být také několik lokálních opatření pro zlepšení návaznosti.

Značení rychlých dopravních koridorů by mělo začít na frekventovaných komunikacích, kde lze zřídit vyhrazené pruhy pro cyklisty - viz dále v textu.

V případě rekonstrukcí uličních profilů či křižovatek je třeba tyto řešit s ohledem na rozvoj cyklistické dopravy.

Na lokální úrovni je třeba zpřístupnit pro cyklisty centrum města, včetně povolení obousměrného provozu cyklistů v jednosměrkách. Další cykloobousměrky by měly vznikat na koridorech a dále v ulicích, které samy skýtají zdroje a cíle dopravy (bydlení, obchody atd.).

## HLAVNÍ KORIDORY

Jiráskova - hlavní tepna severozápadní části města, napojení Doliny, Starých hor přímo do centra města. Neexistuje srovnatelná alternativa. Zatížení motorovou dopravou (12.000 vozidel za 24h) vyžaduje realizaci opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklodopravy. Ulice je má ve větší části šířkové parametry, které umožňují nekonfliktní realizaci vodorovného dopravního značení pro cyklodopravu.

Havlíčková - napojuje lidnatý severovýchod, jedná se o jednu z hlavních os tohoto území a zároveň jednu ze 2 spojnic s centrem města (druhou je Sokolovská). Je dostatečně široká (na rozdíl od Sokolovské) - lze sem umístit vodorovné dopravní značení bez větších problémů.

Pražská - jediná spojnice ze severu (od Sokolovské) přímo do centra, zatížení motorovou dopravou dosahuje takové výše (10-15.000 vozidel/24h), že je třeba tuto trasu, jako jedinou přímou spojnici urgentně řešit.

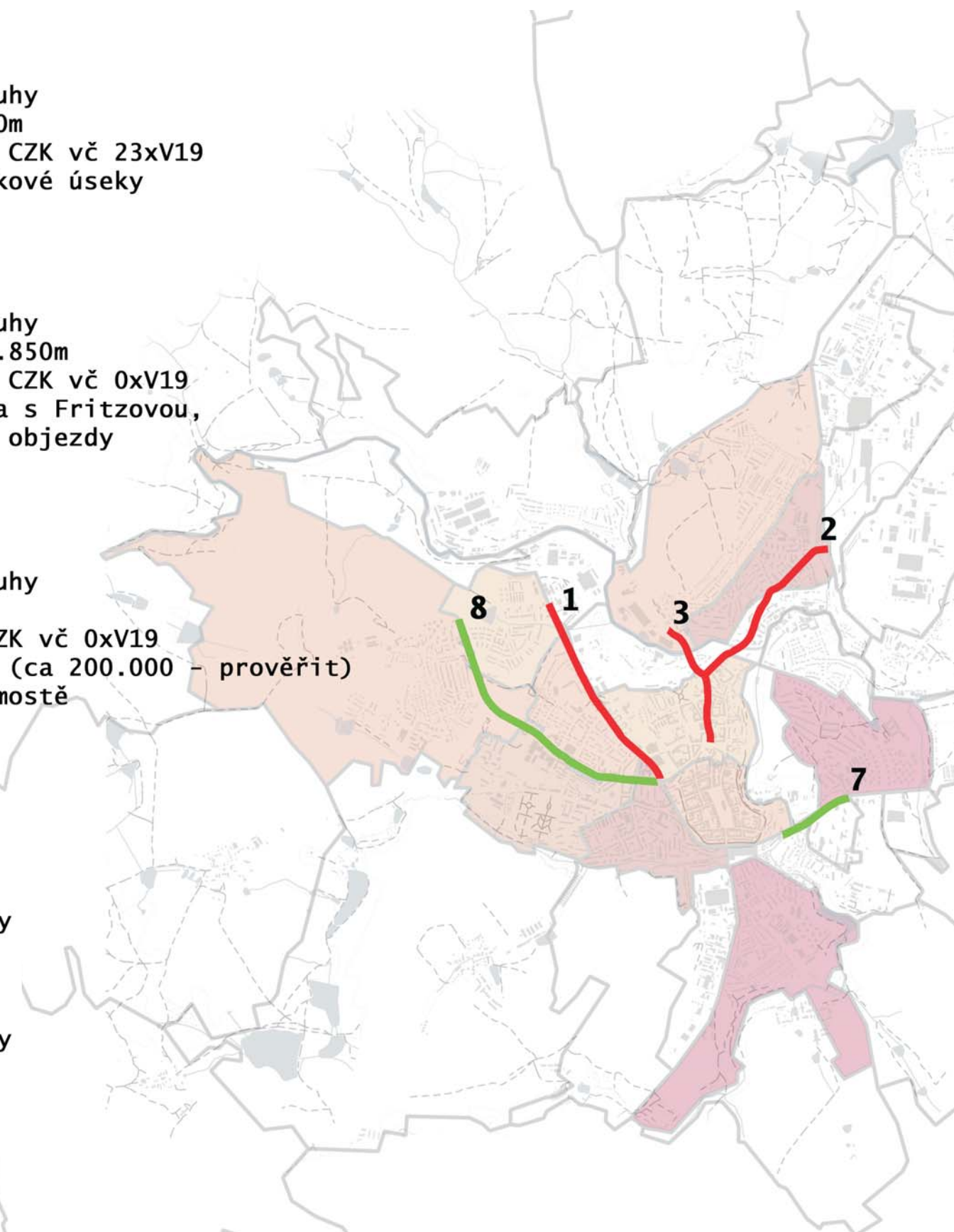
1)  
**JIRÁSKOVA:**  
typ úpravy: cyklopruhy  
délka úpravy - 1.540m  
náklady - 1.850.000 CZK vč 23xV19  
ohrožení - křižovatkové úseky

2)  
**HAVLÍČKOVA:**  
typ úpravy: cyklopruhy  
cyklopruh délka - 1.850m  
náklady - 2.850.000 CZK vč 0xV19  
ohrožení: křižovatka s Fritzovou,  
úsek mezi kruhovými objezdy

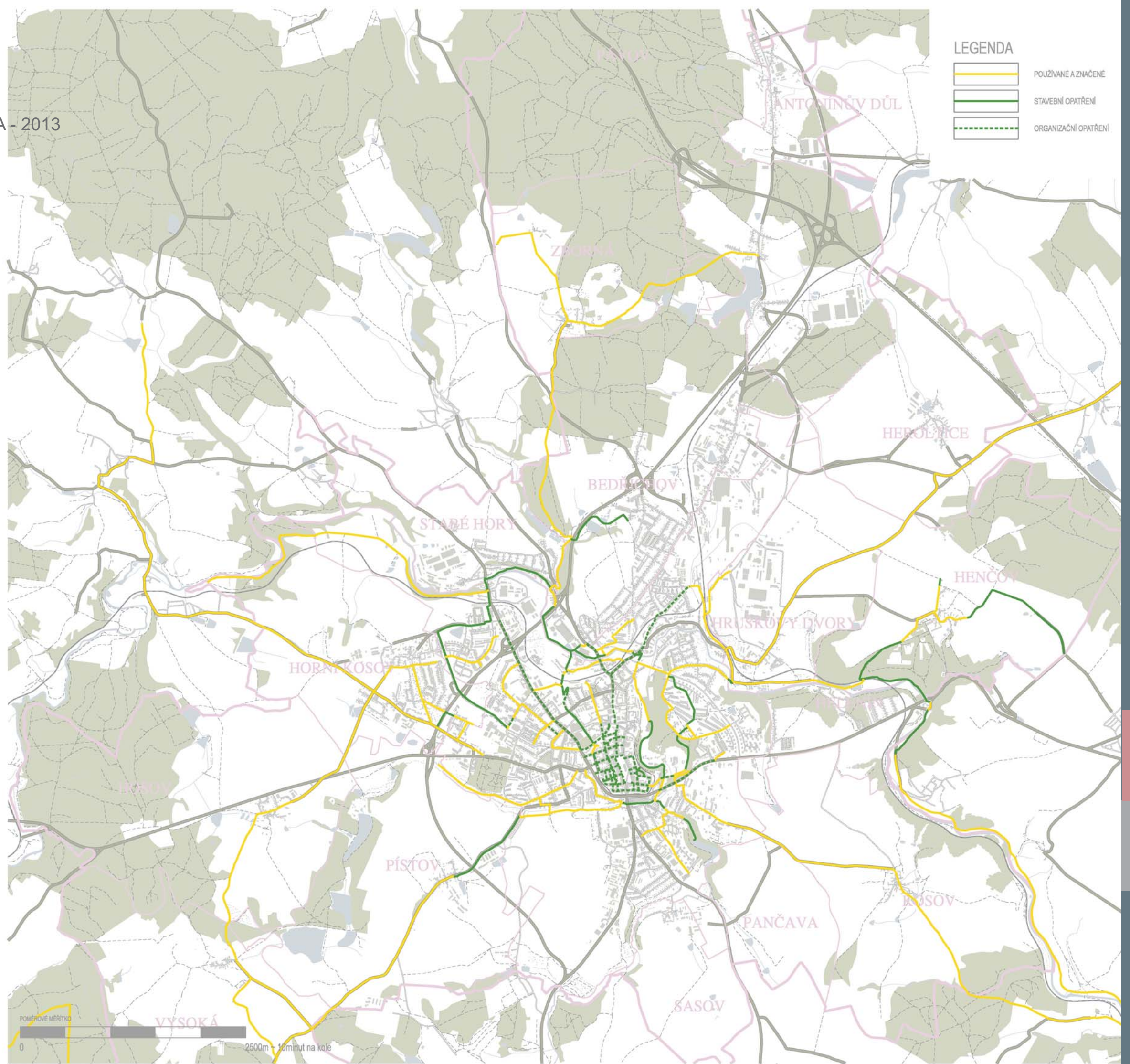
3)  
**PRAŽSKÁ:**  
typ úpravy: cyklopruhy  
délka úpravy - 430m  
náklady - 550.000 CZK vč 0xV19  
+ stavební opatření (ca 200.000 - prověřit)  
ohrožení - úsek na mostě

7)  
**BRNĚNSKÁ**  
již ve fázi přípravy

8)  
**VRCHLICKÉHO**  
již ve fázi přípravy



NÁVRH SÍTĚ - PRVNÍ ETAPA - 2013



LEGENDA

	POUŽÍVANÉ A ZNAČENÉ
	STAVEBNÍ OPATŘENÍ
	ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ

## NÁVRH SÍTĚ - DRUHÁ ETAPA - 2015

Po realizaci první etapy by měl být proveden detailní průzkum - sčítání cyklistů. Tato data jsou stěženy pro případnou úpravu zde navržených opatření pro realizaci v druhé etapě. Jedině to bude zárukou, že infrastruktura bude sloužit dobře svým uživatelům, bude se zřizovat především tam, kde je nejvíce třeba a že peníze, které byly utraceny, byly utraceny účelně.

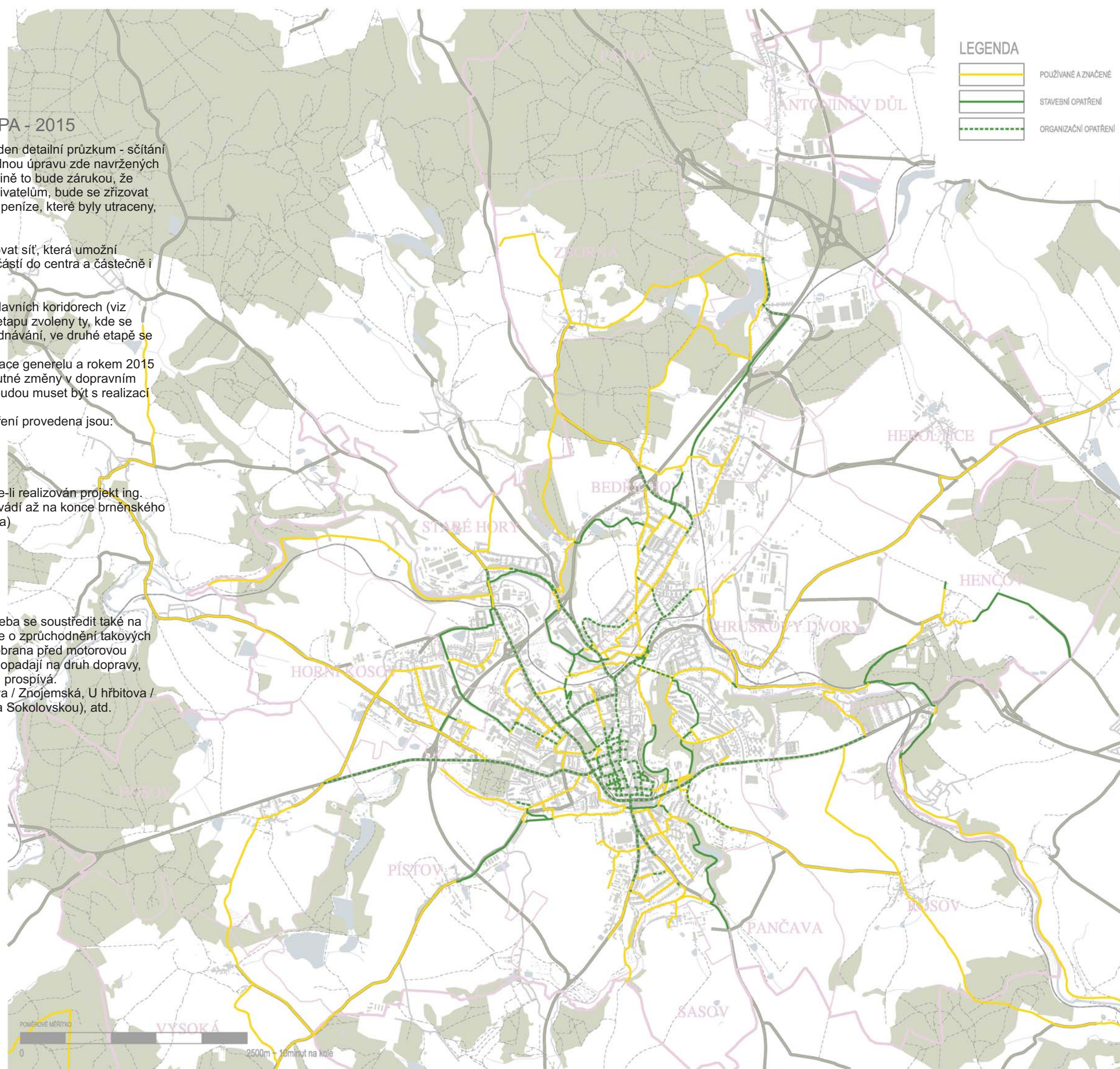
Do roku 2015 by mělo být možné dobudovat síť, která umožní bezpečná spojení z hlavních městských částí do centra a částečně i mezi sebou navzájem.

Jde především o pokračování práce na hlavních koridorech (viz předchozí strany). Jelikož byly pro první etapu zvoleny ty, kde se nepředpokládaly výrazné obtíže při projednávání, ve druhé etapě se objevují ty ulice, kde je situace složitější. Dostatek času mezi dokončením aktualizace generelu a rokem 2015 však dává možnost projednat úspěšně nutné změny v dopravním značení i drobné stavební úpravy, které budou muset být s realizací opatření spojeny.

Hlavní ulice, na kterých by měla být opatření provedena jsou:

- Hradební
- Žižkova
- Brtnická (Znojemská)
- Navazující úsek Brněnské (bude-li realizován projekt ing. Langmajera, který cyklopruhu dovádí až na konce brněnské mostu, zbývá úsek k centru města)
- Okružní
- Fritzova
- Jiráskova - dokončení
- Sokolovská
- R. Havelky

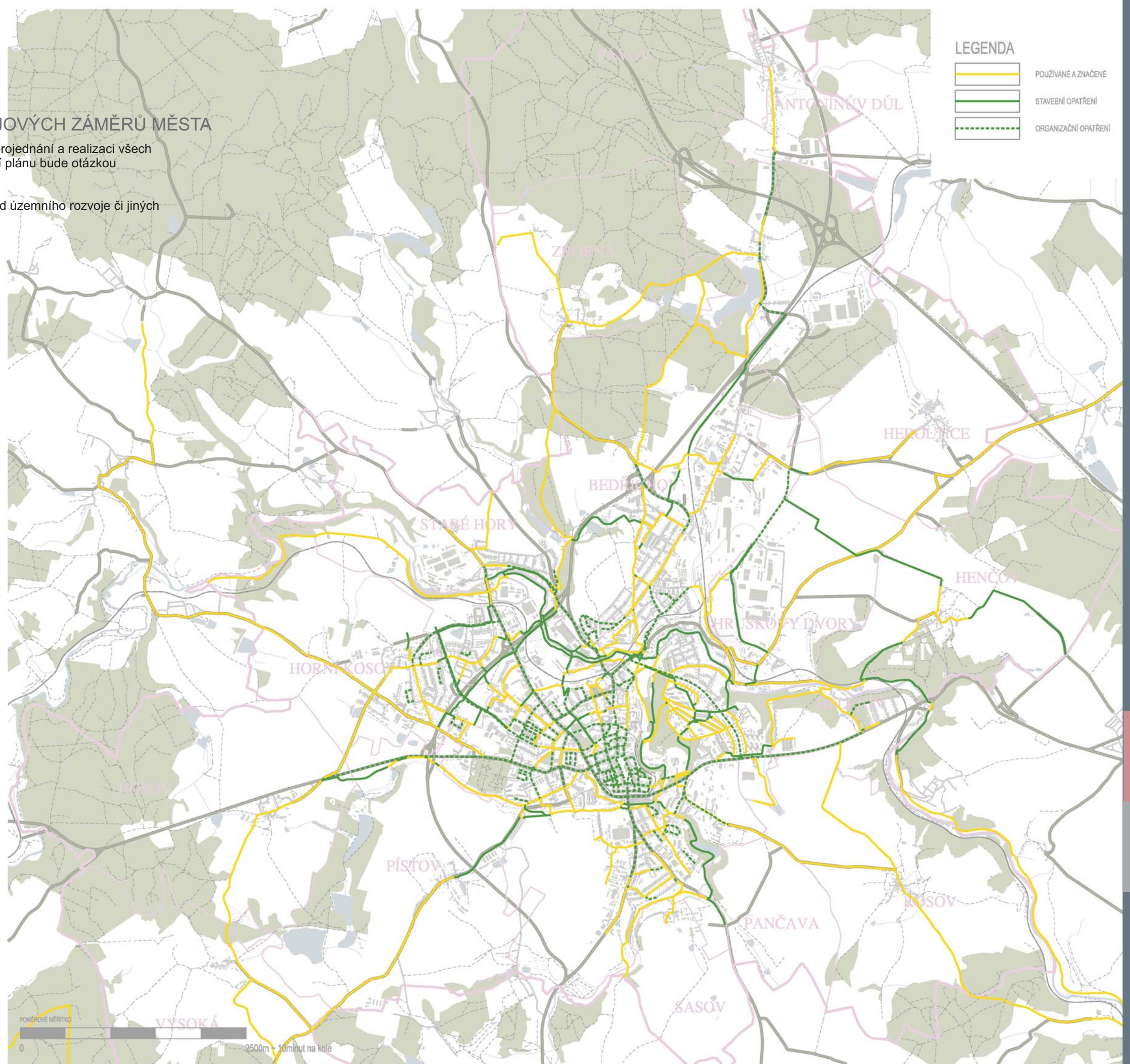
Kromě těchto hlavních koridorů je však třeba se soustředit také na drobné úpravy plošně po městě. Jedná se o zprůchodnění takových míst, která jsou záměrně uzavřena jako obrana před motorovou dopravou. Tato opatření zcela zbytečně dopadají na druh dopravy, která nejenže městu neškodí, naopak mu prospívá. Namátkou se jedná o propojení Nezvalova / Znojemská, U hřbitova / Telečská, Jánská / Smrčenská (rozdělena Sokolovskou), atd.



## NÁVRH SÍŤE - BEZ ROZVOJOVÝCH ZÁMĚRŮ MĚSTA

V další etapě již bude dostatek času na projednání a realizaci všech stavebních opatření. Rychlost naplňování plánu bude otázkou zajištění finančních zdrojů.  
?

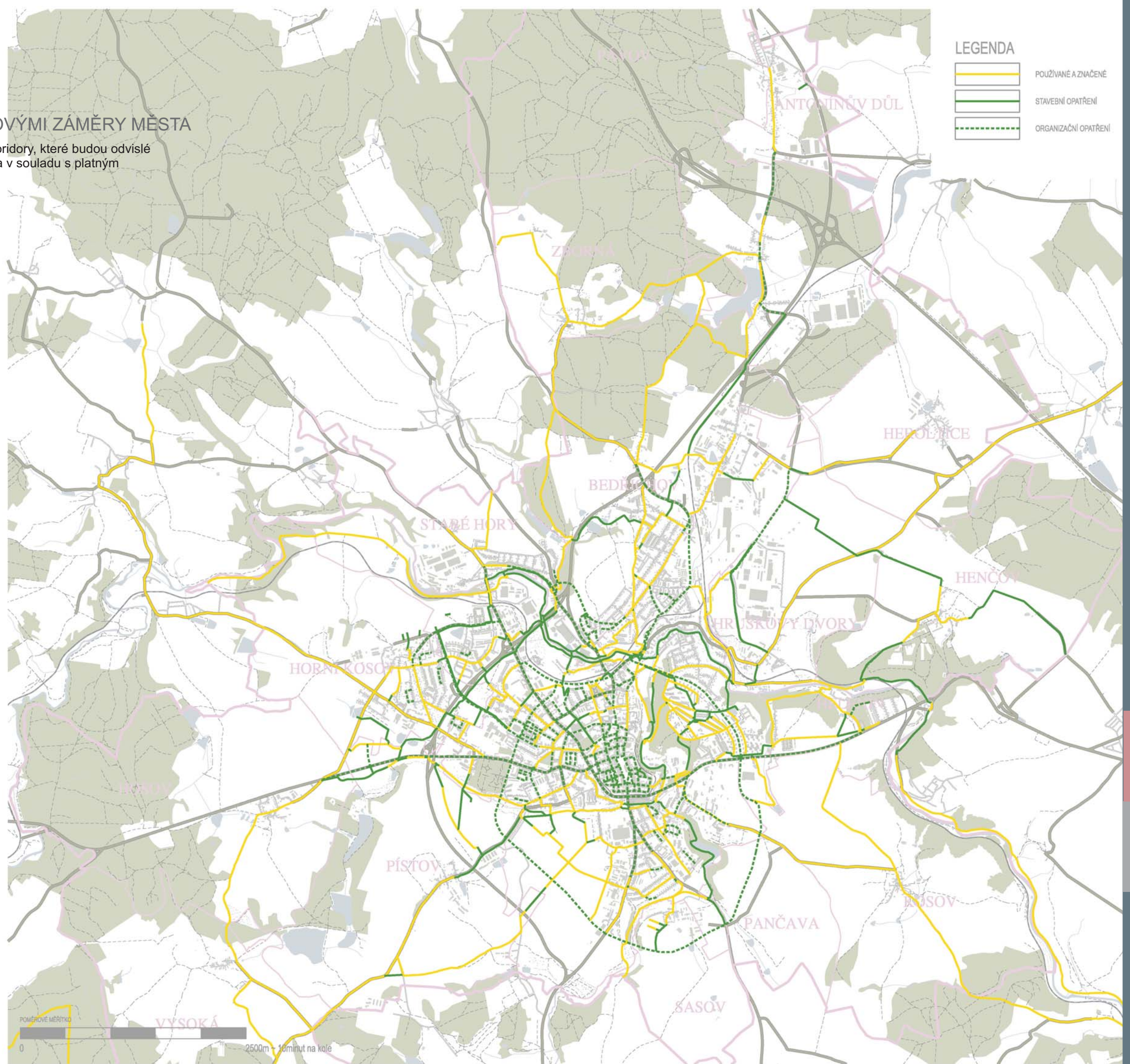
Tato mapa neobsahuje koridory odvislé od územního rozvoje či jiných staveb.



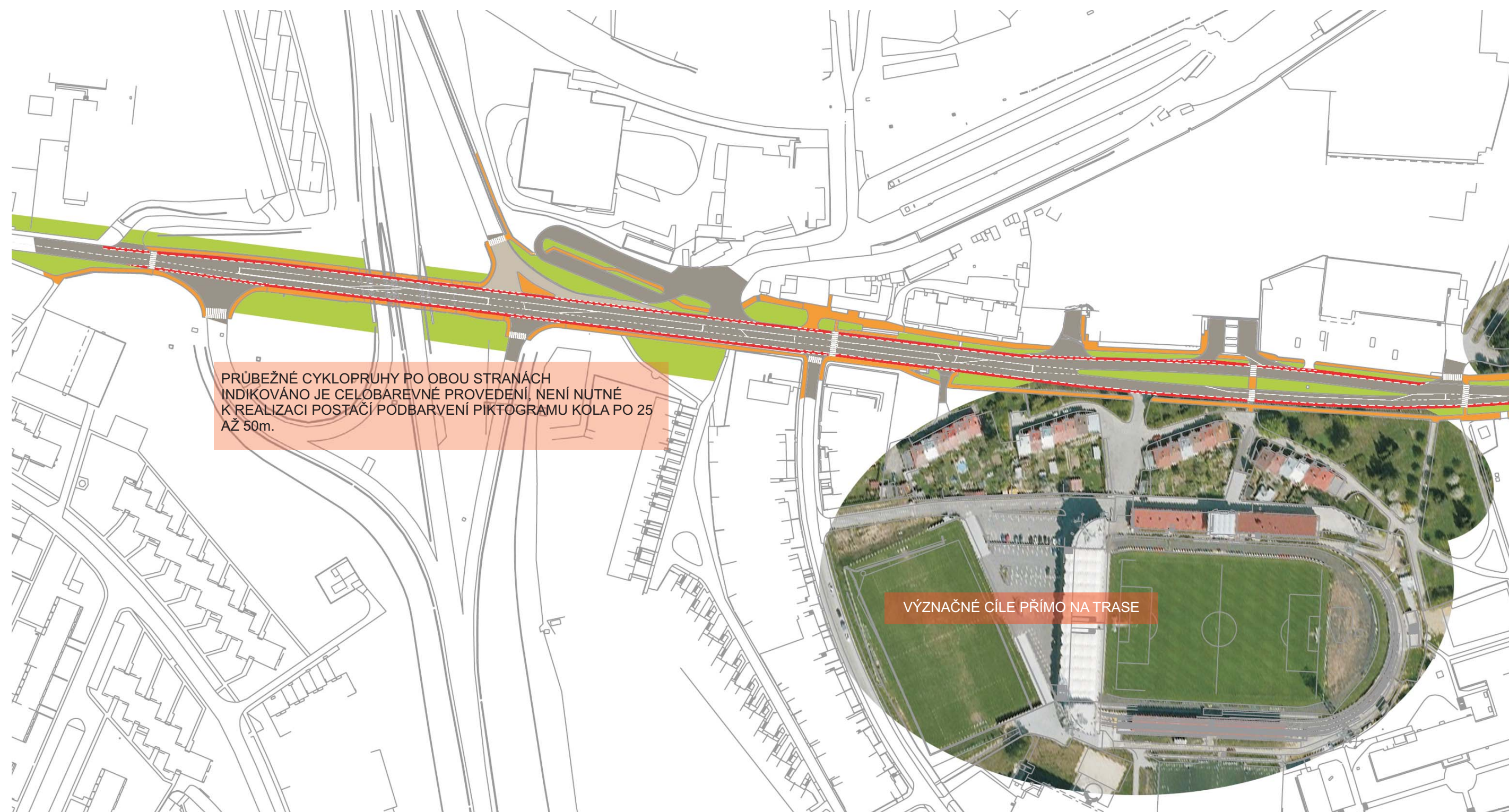


## NÁVRH SÍŤE - S ROZVOJOVÝMI ZÁMĚRY MĚSTA

Zobrazená síť již obsahuje i výhledové koridory, které budou odvislé od naplňování rozvojových záměrů města v souladu s platným územním plánem.



## PŘÍKLADY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ V PRVNÍ ETAPĚ

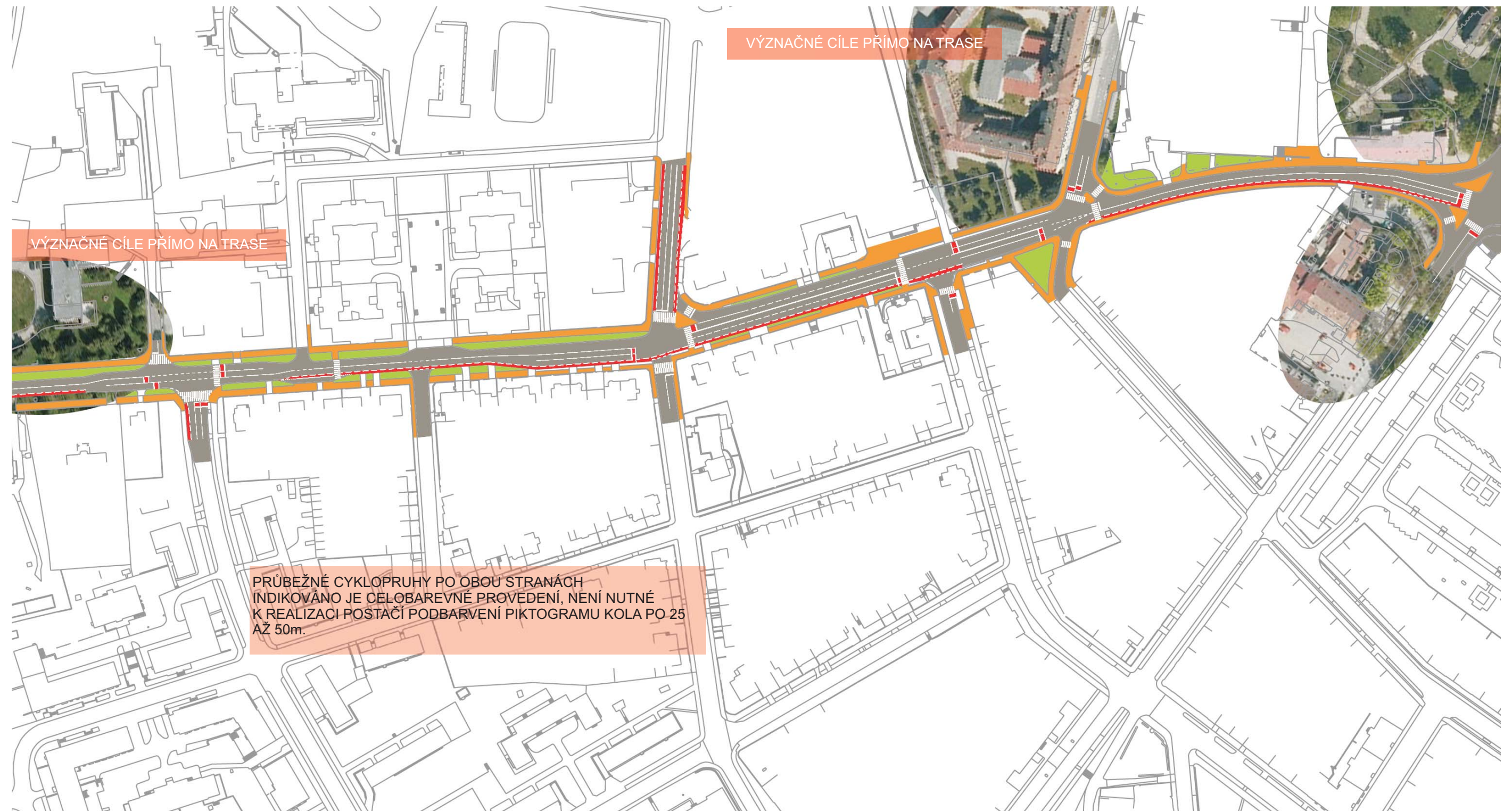


PRŮBEŽNÉ CYKLOPRUHY PO OBOU STRANÁCH  
INDIKOVÁNO JE CELOBAREVNÉ PROVEDENÍ, NENÍ NUTNÉ  
K REALIZACI POSTAČÍ PODBARVENÍ PIKTOGRAMU KOLA PO 25  
AŽ 50m.

VÝZNAČNÉ CÍLE PŘÍMO NA TRASE

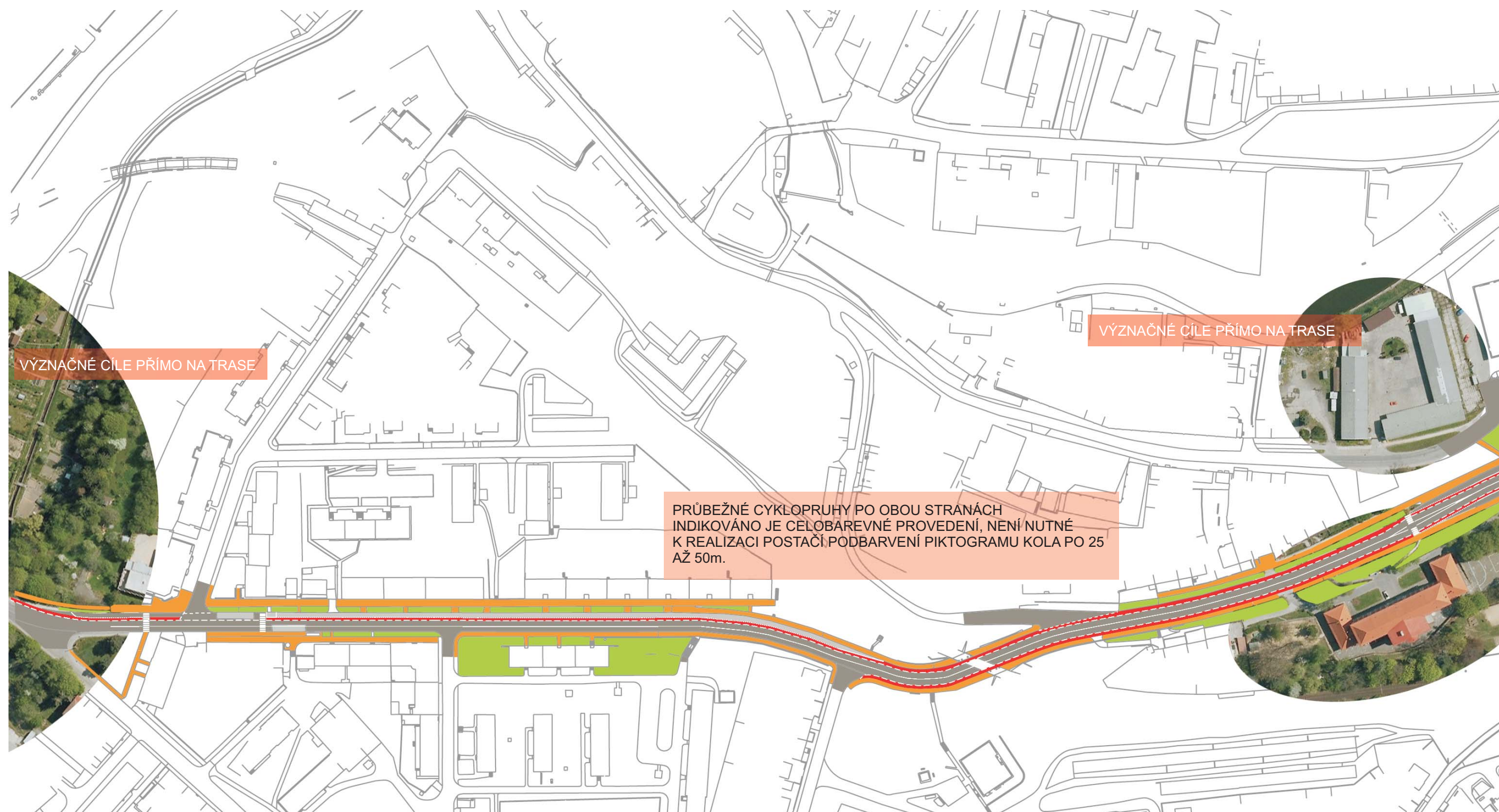
ULICE JIRÁSKOVA OD SEVERU (NAPOJENÍ NA I/38) AŽ PO AREÁL LIDLU

## PŘÍKLADY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ V PRVNÍ ETAPĚ



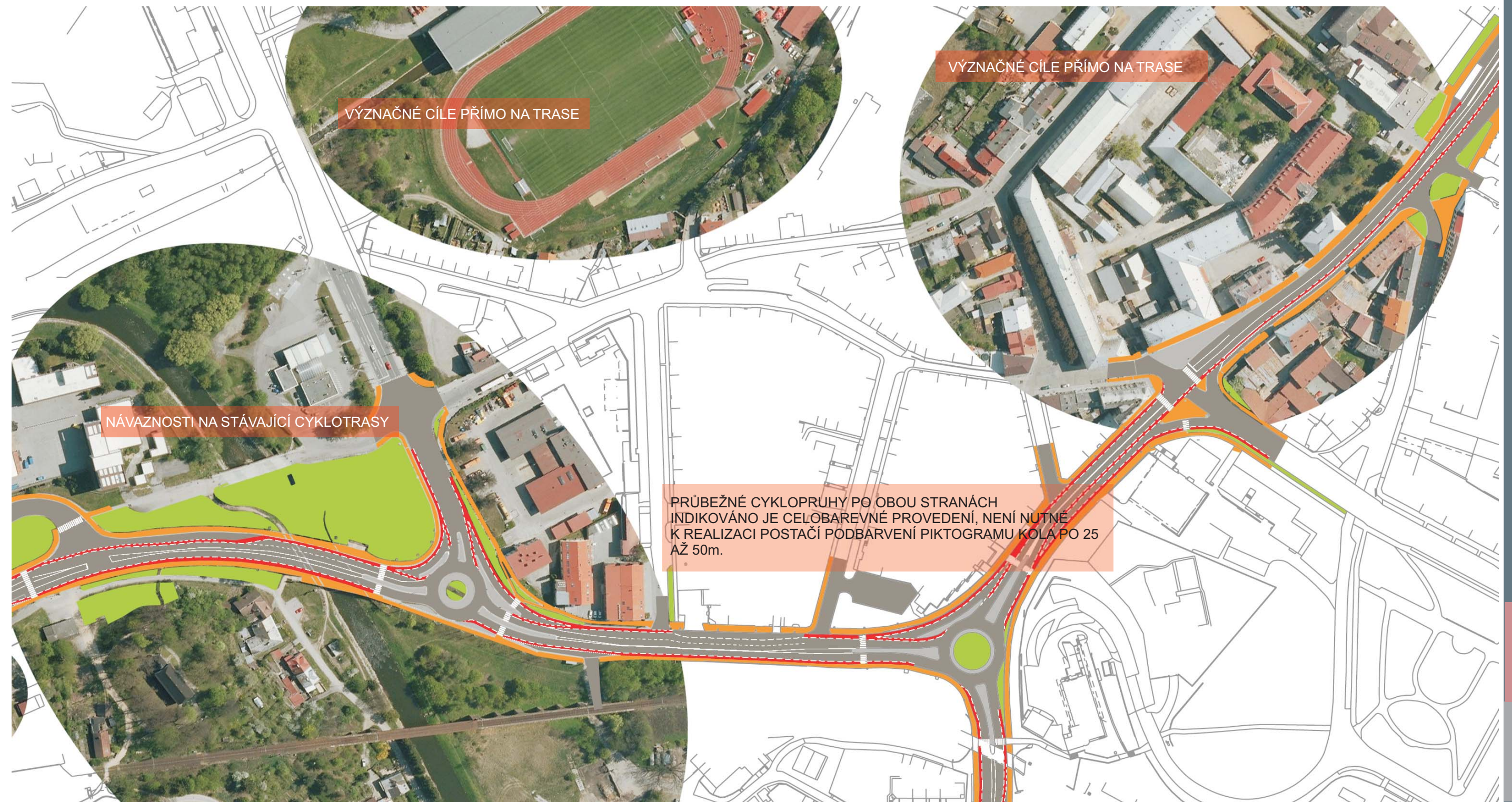
ULICE JIRÁSKOVA OD SEVERU (KANCELÁŘSKÉ OBJEKTY) AŽ K CENTRU (KŘÍŽOVATKA S UL.VRCHLICKÉHO)

## PŘÍKLADY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ V PRVNÍ ETAPĚ



ULICE HAVLÍČKOVA OD SEVEROVÝCHODU (HLAVNÍ NÁDRAŽÍ) K ZÁKLADNÍ ŠKOLE

## PŘÍKLADY ŘEŠENÍ DOPRAVNÍCH OPATŘENÍ V PRVNÍ ETAPĚ



ULICE HAVLÍČKOVA OD KŘIŽOVATKY S UL. POLENSKOU K CENTRU MĚSTA, NÁVAZNOST NA ULICI PRAŽSKÉ

	DOPLŇKY	01
	DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA	01
	PŘEPRAVA KOL V PROSTŘEDCÍCH HROMADNÉ DOPRAVY	02
	VEŘEJNÉ OPRAVNY KOL	03
	INFORMAČNÍ SYSTÉM	03
	SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ	03
	SDÍLENÍ KOL - BIKE SHARING	03
	CALL A BIKE - NĚMECKÝ SYSTÉM	04
DOPROVODNÉ PROGRAMY PRO PODPORU CYKLODOPRAVY		05
	PODPORA BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOL	05
	DO PRÁCE NA KOLE	05

MOTIVACE

PODMÍNKY

SYSTÉM

METODIKA

OPATŘENÍ

ETAPIZACE

## JIHLAVA /// GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

DOPLŇKY

# OSTATNÍ

## DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA

Spolu s budováním liniové infrastruktury je třeba nabídnout bezpečné odstavení kol, zejména tam, kde je poptávka očekávána. Jedná se o dopravní terminály, místa cílů cest obecně (služby, úřady, školy, sportovní zařízení ...), ale jde i o zdrojové lokality, jelikož ne každý má možnost odstavit svoje kolo doma.

Odstavování jízdních kol se teoreticky dělí pouze na krátkodobé (1 až 2 hodiny) nebo dlouhodobé (po dobu pracovní doby, vyučování, přes noc, systém Bike and Ride apod.) Pro krátkodobé odstavení slouží jednoduché stojany, dlouhodobé odstavení je nutno řešit podle konkrétního případu. Co se týče odhadu počtu parkovaných kol, pak například u bytových a občanských staveb má být kromě vypočtu stání pro motorová vozidla prokázáno i zajištění dostatečného počtu míst pro kola (udává se 1 kolo na 2 obyvatele). Pro návrh jsou rozhodující sezónní nároky (letní měsíce). V případě zařízení pro výrobu a obchod lze potřebný počet odstavných stání stanovit průzkumem či v závislosti na dělbě přepravní práce. Povinnosti každého zaměstnavatele je podle zákoníku práce zajistit bezpečné odstavení jízdního kola pro zaměstnance, pokud jej používá k cestě do zaměstnání a zpět. (zákoník práce, §145).

Druhy odstavných zařízení pro jízdní kola:

- Stojany - u zdrojů a cílů cest - drobné obchody, bydliště.  
Tedy prakticky na každé ulici, plošně v pěších zónách.
- Odstavné plochy (objekty) - pro menší i větší počet jízdních kol.  
U škol, rekreačních a sportovních zařízení, pracovišť, nákupních center. Většinou zastřešené.
- Úschovné prostory/boxy - uzamykatelné prostory pro dlouhodobější odstavení jízdních kol (nádraží, stanice metra, pracoviště, bydliště). Jejich výhodou je bezpečná ochrana jak proti krádeži a vandalismu, tak proti povětrnostním vlivům.

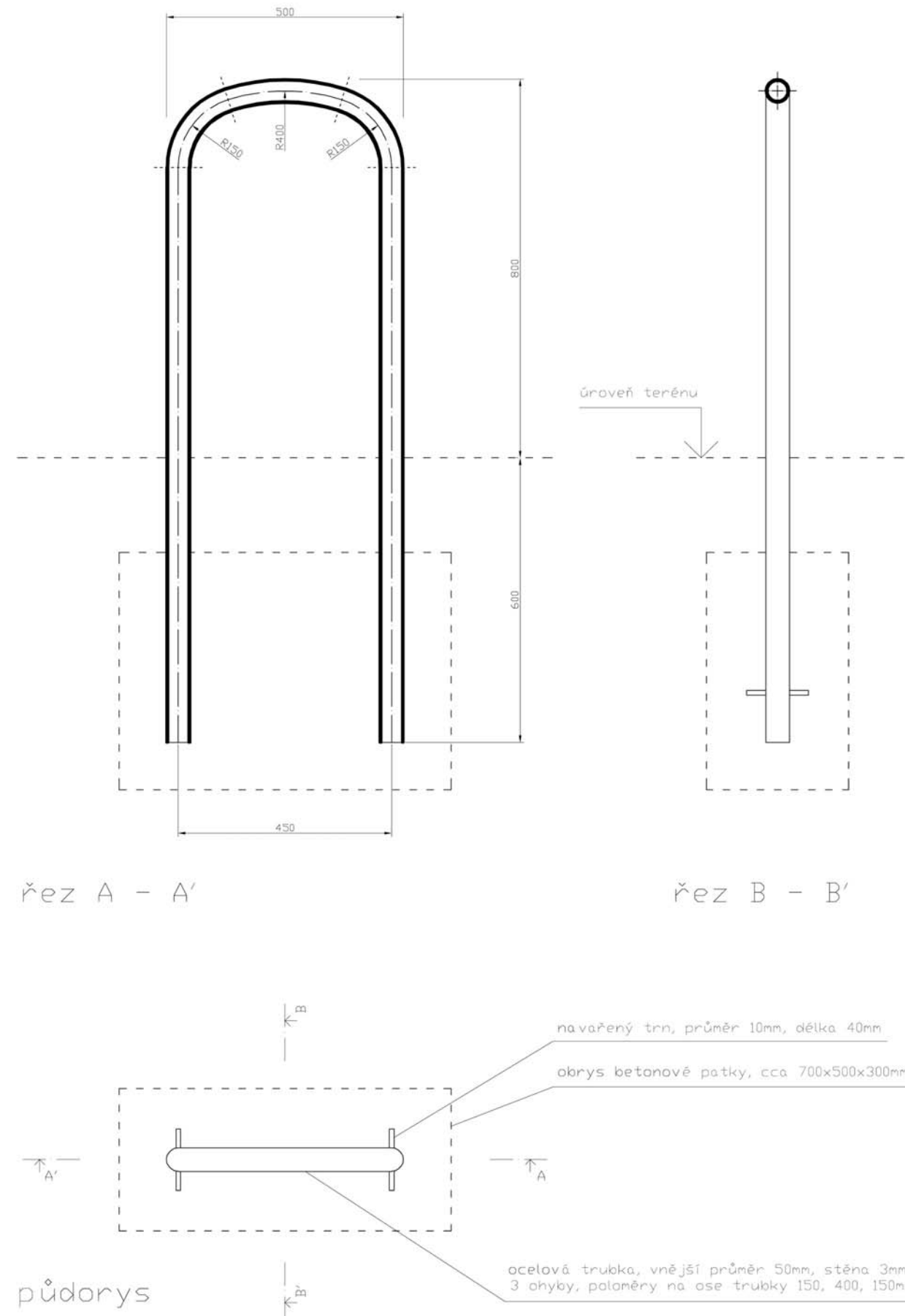
Odstavná zařízení pro jízdní kola mají splňovat tyto požadavky:

- stabilní opření kola, musí být pevné, aby udrželo kolo i s nákladem (nákupem) nebo za silného větru
- pohodlné zajištění kola s možností uzamčení rámu a alespoň jednoho kola
- má vyhovovat většině druhů a velikostí jízdních kol
- nesmí docházet k poranění osob ani poškození jízdních kol
- dlouhodobá stání je třeba ochránit před povětrnostními vlivy
- provedení stojanů (a zastřešení) má odpovídat okolnímu prostředí
- umístění na viditelném místě, na veřejném prostranství, pokud možno v zorném poli cyklisty, např. v blízkosti vchodu do objektu (atraktivita použití, bezpečnost odstavených kol, propagace cyklistické dopravy)
- větší zařízení je vhodné zajistit ostrahou (kamerovým systémem)

Doporučení počtu parkovacích míst podle lokality (podle holandských zkušeností – při průměrné dělbě dopravní práce 20% oproti 5% v Jihlavě, jsou hodnoty 4x nižší):

Obchody a obchodní centra	10 - 20 míst na 1000 m <sup>2</sup>
Kanceláře	4 - 10 míst na 1000 m <sup>2</sup>
Vzdělávací zařízení	100 - 200 míst na 1000 studentů
Sportovní zařízení	50 - 150 míst na 1000 návštěvníků
Nemocnice	50 - 100 míst na 1000 lůžek
Parky, koupaliště...	30 - 100 míst na 1000 uživatelů

Město by mělo přednostně budovat bezpečná parkovací zařízení v budovách magistrátu a městských institucí a vyžadovat budování těchto zařízení po velkých investorech u nákupních center, multifunkčních budov a velkých sportovních areálů. A také pamatovat na hlídaná místa pro kola ve všech hromadných garážích.



A ZÁVĚREM: STEJNĚ JAKO PARKOVÁNÍ AUT - PARKOVÁNÍ KOL SE MUSÍ ŘEŠIT V KAŽDÉ ULICI.



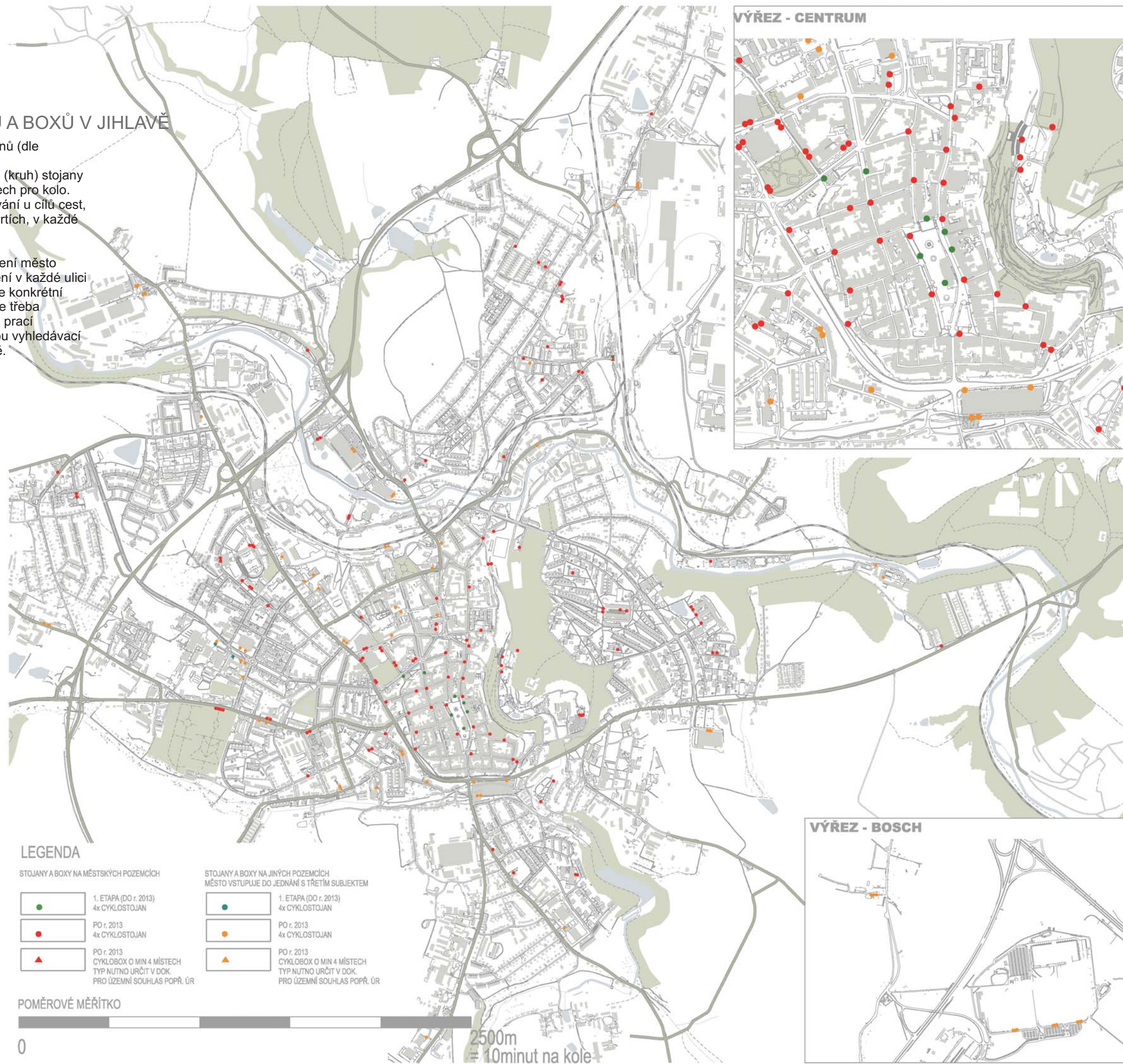
### Umístění

Stojany jsou umístovány jednotlivě, či ve skupinách tak, aby byl zabezpečen volný manipulační prostor 1,5m do každého směru od kraje stojanu (skupiny stojanů) k nejbližší pevné překážce. Osová vzdálenost jednotlivých stojanů je 55cm. Při osazení na chodnicích navazujících na komunikaci pro motorová vozidla bude stojan osazen minimálně 50cm od hrany komunikace a v rámci chodníku bude zajištěn minimální průchod 1,5m, což je zjednodušená aplikace normy ČSN 73 6110. Stojany jsou pod povrchem komunikace obetonovány. Hloubka zapuštění do země je 55cm. Vyčnívající část stojanu je vysoká 85cm od povrchu komunikace. Při umístění bude stávající povrch vyřiznut v rozsahu přečnívajícími půdorys stojanu na každou stranu o 30cm, skladby komunikace budou vybourány na úroveň -30cm. Po provedení výkopových prací je stojan osazen a obetonován do úrovně -30cm. Skladby komunikace jsou nahrazeny ve složení 20cm betonové lože - PB I (C20/25), 4cm štěrka frakce 0/4, 6cm zámková dlažba betonová. V případě osazení do stávající živичné vrstvy je povrch zámkové dlažby proveden tak, aby plynule navazoval na stávající povrch. V případě umístění do zatravněné plochy je postupováno obdobně s tím, že celá plocha je ohraničena záhonovým obrubníkem uloženým v betonovém loži. Okolí je zpětně upraveno a zatravněno. Pouze v případě, kdy původní povrch je tvořen rozebíratelnými prvky, jsou tyto pouze vyjmuty a po instalaci v původní skladbě vráceny zpět.

## NÁVRH UMÍSTĚNÍ STOJANŮ A BOXŮ V JIHLAVĚ

Tento výkres ukazuje návrh umístění stojanů (dle předchozí strany) na území města Jihlavy. Každý barevný bod na mapě znázorňuje 4 (kruh) stojany nebo box (trojúhelník) o minimálně 4 místech pro kolo. Návrh prozatím počítá s umístěním parkování u cílů cest, není tedy řešeno parkování v obytných čtvrtích, v každé ulici.

Pokud se k instalaci stojanů či jiných zařízení město Jihlava rozhodne, pak je třeba řešit umístění v každé ulici a není třeba zvláštního výkresu. Jiná věc je konkrétní místo v každé ulici, pro správné umístění je třeba zkušeného technika, který má s podobnou prací zkušenosti a je třeba vypracovat podrobnou vyhledávací studii a dozorovat umístění přímo na místě.





## PŘEPRAVA KOL V PROSTŘEDCÍCH HROMADNÉ DOPRAVY

Možnost použití jízdního kola v kombinaci s prostředky hromadné dopravy podstatně zvětšuje mobilitu lidí používajících kolo. Při užívání hromadné dopravy je cyklista v podobné pozici jako například rodiče s malými dětmi (s kočárkem) – potřebuje více místa než běžný cestující. Je třeba na to myslet jak při návrhu vozového parku, tak při budování či úpravě zastávek, stanic.

Co se týče možnosti přepravy, existuje celá řada závěsných a ostatních přídatných zařízení, ke kterým lze kolo připevnit. Taková zařízení jsou vhodnější například na delší vzdálenosti, meziměstská spojení. Co se týče městské dopravy, odbavení na zastávkách musí být především rychlé, kolo tak máme většinou stále u sebe. Z toho plyne určité omezení přepravy například v době dopravní špičky.

Jiná situace je, pokud kolo ponecháváme v terminálech, na zastávkách, což se může týkat jak městské dopravy (konečné linky MHD), tak meziměstské. Především jde o to mít kolo kde ponechat tak, aby bylo chráněno před krádeží a ideálně též před povětrnostními vlivy.

Nejlepší řešení je takové, kdy kola jsou hlídána kamerami, dají se zamknout do boxů (prostorově náročné), jsou blízko nástupiště a odbavovací haly atd. Každé umístění, které prodlužuje manipulaci s kolem a cestu k němu bude nepopulární a nebude využíváno. Dále viz: ČSN 73 6110, čl. 10.4.2.6 – B+R

Pokud má být kolo začleněno do integrovaného dopravního systému je potřeba, aby tento systém umožňoval:

- Přepravu kol v prostředcích hromadné dopravy
- Bezpečné zaparkování kola ve významných dopravních uzlech ve městě (přestupní terminály)
- Půjčení kola na vytipovaných dopravních uzlech majících vazbu na kraj (autobusové nádraží, vlaková nádraží)



## VEŘEJNÉ OPRAVY KOL

Veřejné opravy kol jsou jednou z možností jak cyklistům na vybraných místech zpříjemnit cestování. Dost často totiž zjistíte, že potřebujete utáhnout povolenou matku, napumpovat prázdné kolo nebo namazat suchý řetěz. Jak na to ukazuje příklad z Velocity.



## INFORMAČNÍ SYSTÉM

Pro snadnou orientaci v systému cyklotras je důležité mít na paměti několik zásadních pravidel:

- síť cyklotras musí tvořit logický celek s vazbou na důležité cíle v intravilánu a extravilánu
- informačního značení vychází ze celostátního systému značení, kde má každá trasa přidělené číslo. Tento systém bude přednostně uplatňován na základních rekreačních cyklotrasách. O opatřeních na síti místních komunikací budou cyklisté informováni v cyklistických mapách, resp. na infotabulích. Složitě značení sítě na těchto komunikacích je kontraproduktivní.
- orientační tabule, které značení doplňují a usnadňují orientaci v prostoru. Navíc umožňují informovat o místních cílech
- mapy. Optimálním řešením pro město je zjednodušený mapový podklad s vyznačením systému městských cyklotras, doplněným o vyznačení parkovacích zařízení, významných přestupních terminálů atd. Vhodným doplňkem je mapa regionu s vyznačením regionálních napojení.

## SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ

Pravidelné sčítání cyklistů je nezbytné pro zjišťování aktuálních potřeb cyklistické dopravy a zároveň potvrzením užitečnosti provedených opatření na síti místních komunikací. Sčítání na realizovaných úsecích cyklostezek je vhodné automatizovat, tzn. opatřit automatickými sčítači s průběžným vyhodnocováním počtu projelých cyklistů.



Je to jen takový nápad, opět inspirovaný Kodaní. Tento sčítač vyhrál prestižní cenu Falco, která je udělena v rámci každoroční cyklistické konference. Není náhradou za běžné plošné sčítání. Je tou pověstnou třešničkou na dortu, tedy na vybudovaných cyklotrasách. Společně s kolegou Cachem jsme vymysleli celostátní soutěž. Kolik cyklistů projede vybraným profilem cyklostezky v tom kterém městě. Soutěžít mohou mezi sebou česká města, ale pro zajímavost třeba i s Kodaní. A výsledky se mohou zobrazit na instalovaném sčítači on-line. Podobně jako v Kodaní ujeté kilometry za den, či rok. Stačí jedině. Domluvit se s výrobcem a přesvědčit město, že je to potřebná investice.



## SDÍLENÍ KOL - BIKE SHARING

Systémy sdílení kol jsou stále populárnější. Ve světě existuje celá řada systémů, od těch provozovaných nejrůznějšími společenstvími a neziskovými organizacemi až po ty komerční, fungujících na bázi reklamy.

Ústředním motivem většiny systémů je volný nebo cenově dostupný přístup k jízdním kolům pro realizaci krátkých cest uvnitř města.

Současná popularita sdílení kol se připisuje známému pařížskému systému Vélib, který v roce 2007 zprovoznil síť 20.000 speciálně konstruovaných kol, která rozdělil mezi 1450 stanic volně rozmístěných po celé Paříži. Jedná se o systém založený na principu členství, kde se jedinec registruje členskou kartou (kreditní kartou nebo telefonem) na kterékoli ze stanic a použije kolo na časově omezené období, obvykle kratší než dvě hodiny. Jedinec má plnou odpovědnost za kolo do doby jeho návratu do stojanu. Paříž, podobně jako další evropská města spolupracují s reklamní kanceláří (v případě Paříže se jedná o JCDecaux), což jim umožňuje provozovat komerčně velké množství kol při minimálních uživatelských poplatcích. A protože se jedná o Public-Private Partnership Project se spoluúčastí města je možné využívat kolo první půl hodiny zdarma.

Další možností je spolupráce s dráhou, resp. drážním operátorem. V takovém případě je systém úzce navázán na systém veřejné dopravy. Nejznámější takto fungující společností je Deutsche Bahn a jejich systém Call a Bike. (v našem případě by se jednalo zřejmě o ČD nebo Student Agency).

Výhodou všech moderních systémů sdílení kol je jednoznačná identifikace uživatele a tím pádem zaručená návratnost kol, ať už do konkrétního stojanu nebo nově kdekoli ve městě za podmínky přesné identifikace místa. Takto může jedno kolo vykonat až 15 jízd za den s patnácti různými uživateli a najezdit přitom až 10 000 km za rok (Lyon, VeloV). Podmínkou úspěšnosti je dostatečné množství kol a vzdálenost stojanů cca 300 - 400 m v centru města. Dalším důležitým prvkem je progresivní navýšení sazby za dlouhodobější užívání kola, což přirozeně vede ke zmenšení oblasti využití a celý proces se tím stává efektivnější (není nutné svážet kola z velkých vzdáleností a pokud ano, tak to přijde uživateli draž).

Od 1.7.2010 funguje systém Vélib i v Londýně. Londýn spolupracuje s bankou Barclays





Published by:  
DB Rent GmbH  
Call a Bike  
Köln Strasse 4  
60327 Frankfurt am Main  
Germany  
www.callabike.de, info@callabike.de  
24h service tel.: 07000 5225522\*  
Telephone number when calling  
from abroad: +49(0) 345 29297-0  
\*German landline calls, Mon to Fri 9-18 h,  
12.6 ct/min, other times 6.3 ct/min incl. VAT,  
mobile phone charges may vary.  
Subject to change without notice.  
Correct at: March 2010

GRENT 20110

# Call a Bike, the Deutsche Bahn bike rental system

## The fastest way around town: Call a Bike

Call a Bike is the fast way to get around, bypassing traffic jams, regardless of time-tables. It's good for your figure and good for the environment.

### How it works:

#### 1. Registration

You only have to register once at [www.callabike.de](http://www.callabike.de) or by calling 07000 5 22 55 22\*.

#### 2. Collect a bike and off you go

You can set off as soon as you have registered. All it takes is one quick phone call.

#### 3. Returning the bike:

##### Flex-System (Berlin, Frankfurt/Main, Karlsruhe, Cologne, Munich)

Simply lock the bike to a fixed object at the next major crossroads. After you have closed the lock and pressed the button, the display will show the words "Return bike?". Press "Yes". You will then see the 4-digit receipt code. To complete the rental process, phone the number on the lock cover again, key in the receipt code on your mobile phone and state the location of the bike.

##### Fix-System (Stuttgart and ICE pick-up points)

Return the bike to a Call a Bike pick-up point and secure it using the bolt provided there. Close the lock, press the button and note the receipt code on the lock display. Phone the number on the lock cover again, key in the receipt code and the 4-digit number of the pick-up point.

## Mobility at affordable prices

### You can choose between two different rates:

#### 1. Rates per minute:

Customer status	Standard rate	BahnCard rate
	8 cents per minute	6 cents per minute
per day (24 hours)	EUR 9 maximum	
per week (7 days)	EUR 36	



In Stuttgart, the first half hour is free. After that, the above rates apply.

**2. Flat rate:** Pay once – and cycle for 1 year with no more bother. By paying a one-off flat rate, the first 30 minutes of each journey are free.

Customer status	Standard rate	BahnCard 25	BahnCard 50, subscription holders and subscriptions to S-Bahn Berlin	BahnCard 100
Flat rate	EUR 99/year	EUR 75/year	EUR 50/year	EUR 25/year
as from 31st minute	8 cents per minute	6 cents per minute	6 cents per minute	6 cents per minute

The flat rate can be used in all Call a Bike cities and is valid for 12 months from the date of purchase. Please check the latest price list at [www.callabike.de](http://www.callabike.de).

## The system at a glance:

#### Flex-System – Collecting:

? Call the phone no. on the lock,   
listen to opening code, key into display, open lock – off you go.

#### Flex-System – Returning:

? Lock CallBike, phone centre,   
key in receipt code \*   
state location #

#### Fix-System – Collecting:

? Call the phone no. on the lock,   
listen to opening code, key into display, open lock – off you go.

#### Fix-System – Returning:

? Lock CallBike, phone centre,   
key in receipt code and number of pick-up point on your mobile

#### Call a Bike is available in the following cities:

Berlin, Frankfurt am Main, Karlsruhe, Cologne, Munich, Stuttgart.

... and for example at the following ICE stations:

Augsburg Hbf	Darmstadt Hbf	Heidelberg Hbf	Oldenburg (Oldb.) Hbf
Baden-Baden Hbf	Dortmund Bf	Hildesheim Hbf	Regensburg Hbf
Bamberg Hbf	Düsseldorf Hbf	Kaiserslautern Bf	Saarbrücken Bf
Bielefeld Hbf	Freiburg i. Br. Hbf	Kassel Wilhelmshöhe Bf	Weimar Bf
Bonn Hbf	Göttingen Bf	Magdeburg Hbf	Wiesbaden Hbf
Braunschweig Bf	Halle Hbf	Mainz Hbf	Wolfsburg Hbf
Bremen Hbf	Hanover Hbf	Mannheim Hbf	Würzburg Hbf

**Please note:** At the above ICE stations, CallBikes can only be collected from and returned to the pick-up point.

An up-to-date list of participating cities is available at [www.callabike.de](http://www.callabike.de)

Furthermore, as a customer of Call a Bike you can use **StadtRAD Hamburg** with out any additional registration. The prices of StadtRAD Hamburg apply as well. For more information, visit [www.stadtradhamburg.de](http://www.stadtradhamburg.de).



## Call a Bike – The Deutsche Bahn bike rental system

The smart answer to traffic jams and city stress.

Deutsche Bahn – the mobility driver

When the green light on the lock flashes, call the telephone number in the red box on the cover of the lock. You will hear a 4-digit opening code, which you key into the display underneath the cover. This releases the lock and you can then remove the bolt. If the bike is already in use by someone else, the lock flashes red.

**NB:** A return call will be made to your phone showing the opening code – in other words, you do not have to remember the code.

Breaking your journey: If you want to take a break, you can "park" your bike by simply **closing the bolt** and pressing the button to the right of the lock. The opening code remains valid.

# DOPROVODNÉ PROGRAMY PRO PODPORU CYKLODOPRAVY

## PODPORA BEZPEČNÝCH CEST DO ŠKOL

Na českých silnicích zemře každoročně kolem třiceti dětí a tisíce jich utrpí zranění. Je to jedním z důvodů, proč stále více rodičů své děti do školy raději vozí autem. To nejenže zvedá úroveň IAD ve městech, ale vytváří v dětech návyky, které si ponесou celý život s sebou. Jak tedy dosáhnout toho, aby se děti do škol (ale nejen tam) dostaly bezpečně (ať už pěšky nebo na kole)?

Jedná se o celou řadu opatření z nichž nejučinnější je omezení automobilového provozu ve městech, což není předmětem tohoto generelu.

Jiná opatření pro nejzranitelnější cyklisty se dají shrnout do následujících bodů:

- vyznačení speciálních tras zklidněnými ulicemi
- budování oddělené infrastruktury
- podpora bezpečného přecházení pro děti používající chodníky

Zdánlivě nejbezpečnější je v současné době pro děti jízda po chodníku. Dle platné právní úpravy (§ 53 zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu) konkrétně § 58, stanoví, že děti mladší 10 let nesmí samy jezdit po silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci (mohou pouze s doprovodem osoby starší 15 let), ale vzápětí upřesňuje, že tento zákaz neplatí pro chodníky, cyklistické stezky a obytné a pěší zóny. Nepřímo tím tedy umožňuje dětem mladším 10 let, aby jezdily po chodníku. Nicméně se z tohoto ustanovení nedá odvodit, že by se tato výjimka vztahovala i na osoby starší 10 let, takže všichni ostatní mají tuto činnost zakázanou. Pokud bychom zajistili dostatečné šířkové profily chodníků všeobecně (především opatřeními na zamezení najíždění parkujících aut až ke stěnám domů) získáme rozsáhlou síť tras pro menší děti.

!Slabými místy však zůstávají přechody pro chodce. (je třeba mít na paměti fakt, že aby cyklista dostal na přechodu pro chodce přednost, musí podle zákona sesednout z kola). Zde se nabízí technická opatření (rozšířená chodníková plocha), která zúží šířku vozovky tak, aby přecházení bylo co nejbezpečnější. Jedním z nejdůležitějších faktorů ovšem zůstává tolerované nezákonné parkování (do 5m) od přechodů (malé děti nejsou za auty vidět).

S ohledem na přechody je rovněž zásadní změna legislativy tak, aby dávala povinnost řidičům dát přednost rovněž cyklistům na vyznačených přejezdech.

Co se týče nejlevnější a nejučinnější úpravy, jedná se o co nejširší zavádění zón tempo 30. Je možné vjezdy do takové zóny opět zdůraznit (zúžení vozovky, zvýšené prahy atd.)

I menší děti jsou po dostatečném výcviku schopné jezdit po silnici, ale opatření na vozovce se budou týkat především dětí starších 10ti let. Zde se opatření neliší od opatření pro cyklisty všeobecně, tj. především vyznačování cyklopruhů, předsazený prostor pro cyklisty na křižovatkách atd.

Samostatnou kapitolou je pak vyznačení tras zklidněnými ulicemi, ulicemi s minimálním provozem či přímo stavba oddělené infrastruktury (cyklostezek).

## DO PRÁCE NA KOLE

Maďarská národní kampaň na podporu dojíždění na kole se představila pod názvem „Bringázz a Munkába“, v překladu „do práce na kole“.

„Pokud by se pořádalo mistrovství světa v pozitivní propagaci cyklistiky, všichni bookmakeři by si vsadili na Maďary,“ píše server copenhagenize.com. Propagační kampaň našich bývalých jižních sousedů představuje jízdní kolo jako normální a přijatelný způsob dopravy.

Maďari se touto kampaní zařadili na stále rostoucí seznam zemí, které propagují dojíždění na kole jako zdravou, příjemnou a přijatelnou alternativu.



# CENOVÉ KALKULACE

## ODHAD NÁKLADŮ NA PROJEKTOVOU PŘÍPRAVU VYBRANÝCH ÚSEKŮ V PRVNÍ ETAPĚ A DOPLŇKOVÉ GRAFICKÉ ČINNOSTI

Úsek	Termín	Popis	Celková délka	Způsob dopravního značení	Podklady	Jednotková cena v rozmezí*			Projekt v rozmezí*		Projednáni	Tisky	Celkové náklady na projekt v rozmezí*	
			km/ks			Kč								
JIRÁSKOVA	30.6.2011	Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v ul. Jiráskova (obousměrně, resp. částečně jednosměrně) +V19	1,54	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	4 738	20 000	50 000	30 800	77 000	9 477	2 369	47 400	93 600	
HAVLÍČKOVA	30.7.2011	Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v ul. Havlíčkova (obousměrně, resp. částečně jednosměrně) +V19	1,85	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	5 692	20 000	50 000	37 000	92 500	11 385	2 846	57 000	112 500	
PRAŽSKÁ	30.8.2011	Vyznačení vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty v ul. Pražská (obousměrně, resp. na mostě jednoduchá stavební úprava)	0,43	Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty	2 315	35 000	50 000	15 050	21 500	4 631	1 158	23 200	29 700	
STOJANY	30.9.2011	Stojany na kola na vytipovaných lokalitách	10	územní souhlas	6 154	4 000	5 000	40 000	50 000	12 308	3 077	61 600	71 600	
BROŽURA	30.9.2011	Návrh, tisk brožury "Jihlava – městem na kole"	3000	návrh a tisk	18 462	40	40	120 000	120 000	36 923	9 231	184 700	184 700	
INFOLETÁK	30.6.2011	Informační leták (leporelo) pro cyklisty	3000	návrh a tisk	6 923	15	15	45 000	45 000	13 846	45 000	110 800	110 800	

\* uvádí se cenové rozmezí, konečná cena zakázky se odvíjí od požadované podrobnosti a celkového obsahu zakázky, požadovaného grafického zpracování a zejména neodhadnutelného počtu revizí, které mohou nastat.

Celkem bez DPH	484 700 Kč	602 900 Kč
DPH 20%	96 940 Kč	120 580 Kč
Celkem s DPH	581 640 Kč	723 480 Kč

## ODHAD NÁKLADŮ VYTVOŘENÍ UCELENÉ SÍTĚ CYKLOOPATŘENÍ VE MĚSTĚ JIHLAVĚ

náklady za opatření byly vypočítány jako násobek jednotkové ceny a délky opatření

ETAPA	DRUH OPATŘENÍ										
	stavební opatření 5 000 000 Kč/km)		vyhrazený pruh 600 000 Kč/km realizace, 60 000Kč/km/rok obnova)			víceúčelový pruh 200 000 Kč/km realizace 40 000Kč/km/rok obnova)			NÁKLADY V ETAPĚ CELKEM		
	délka opatření km	realizace Kč	délka opatření km	realizace Kč	obnova Kč/rok	délka opatření km	realizace Kč	obnova Kč/rok	délka opatření km	realizace Kč	obnova Kč/rok
2011*	3,36	16 800 000	1,41	846 000	84 600				4,77	17 646 000	84 600
2013	0,00	0	6,37	3 822 000	382 200				6,37	3 822 000	382 200
celkem do roku 2013	3,36	16 800 000	7,78	4 668 000	466 800				11,14	21 468 000	466 800
2015	4,89	24 450 000	16,84	10 104 000	1 010 400	7,61	1 522 000	304 400	29,34	36 076 000	1 314 800
celkem do roku 2015	8,25	41 250 000	24,62	14 772 000	1 477 200	7,61	1 522 000	304 400	40,48	57 544 000	1 781 600
2030	16,62	83 100 000	3,78	2 268 000	226 800	12,44	2 488 000	497 600	32,84	87 856 000	724 400
celkem do roku 2030	24,87	124 350 000	28,40	17 040 000	1 704 000	20,05	4 010 000	802 000	73,32	145 400 000	2 506 000
ca 2050	5,14	25 700 000	17,46	10 476 000	1 047 600	2,29	458 000	91 600	24,89	36 634 000	1 139 200
celkem do roku 2050	30,01	150 050 000	45,86	27 516 000	2 751 600	22,34	4 468 000	893 600	98,21	182 034 000	3 645 200

Lávka**	v závislosti na typu konstrukce	9 500 000	až	18 000 000
---------	---------------------------------	-----------	----	------------

Jedná se o uvažovanou lávku přes I/38, která tvoří bariéru mezi sídlištěm Na dolině a centrální částí města (se stadionem E. Rošického, přístupným jen po komunikacích s provozem motorových vozidel)

\* počítána již naplánovaná opatření na ulici Vrchlického a Brněnská (Ing. Langmajer)

\*\* počítána minimální šířka 2m, délka ca 70m

**ODHAD NÁKLADŮ NA UMÍSTĚNÍ CYKLOSTOJANŮ A CYKLOBOXŮ K HLAVNÍM CÍLŮM  
NA ÚZEMÍ MĚSTA JIHLAVY**

ETAPA	DRUH PARKOVÁNÍ											
	MĚSTSKÉ POZEMKY*						POZEMKY JINÝCH SUBJEKTŮ*					
	cyklobox** pro 4 kola			cyklostojan** pro 1 kolo			cyklobox** pro 4 kola			cyklostojan** pro 1 kolo		
	jednotková cena Kč			jednotková cena Kč			jednotková cena Kč			jednotková cena Kč		
40 000 až 80 000			4 000 až 6 000			40 000 až 80 000			4 000 až 6 000			
ks		Kč	ks		Kč	ks		Kč	ks		Kč	
2013	0	0	0	32	128 000	192 000	0	0	0	8	32 000	48 000
2015	1	40 000	80 000	504	2 016 000	3 024 000	2	80 000	160 000	264	1 056 000	1 584 000
celkem do roku 2015***	1	40 000	80 000	536	2 144 000	3 216 000	2	80 000	160 000	272	1 088 000	1 632 000

celkem za boxy i stojany  
**městské pozemky** do roku  
2015:

2 184 000

až

3 296 000

celkem za boxy i stojany  
**neměstské pozemky** do  
roku 2015:

1 168 000

až

1 792 000

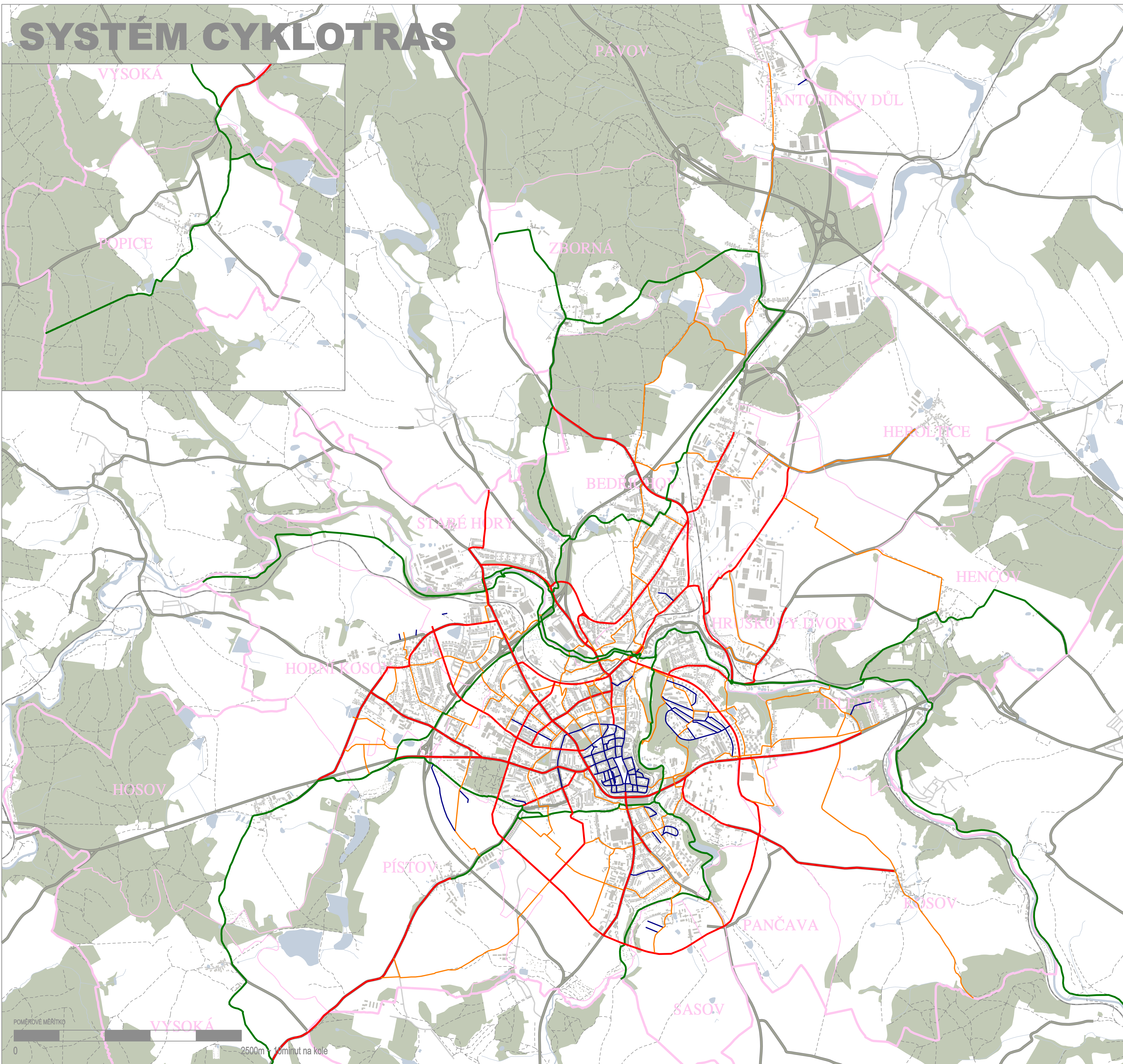
projektová příprava: cena se bude lišit zcela zásadně dle počtu připravovaných parkovacích míst a jejich typu

\* data čerpána z podkladů magistrátu města Jihlavy

\*\* typy cykloboxů a cyklostojanů se liší provedením, velikostí i funkčností, od toho se zásadně odvíjejí ceny

\*\*\* datum je reálně v případě, že instalaci bude dána priorita a najde se dostatek finančních prostředků, technicky není úkol náročný a dá se projektově připravit a realizovat do tohoto termínu



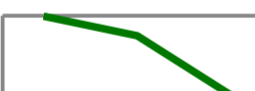
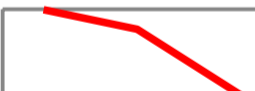
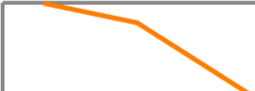
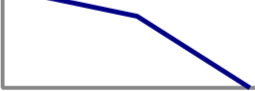
# SYSTÉM CYKLOTRAS

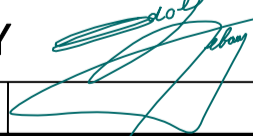




## OPATŘENÍ NA PODPORU CYKLODOPRAVY:

- 1) Spojitá síť cyklotras**  
Jedná se o nabídku rychlých, přímých a bezpečných spojení k nejdůležitějším cílům.
- 2) Průchodnost**  
Pro cyklisty je důležité moci se plynule pohybovat v dopravě. Proto se GENEREL soustředí také na hladké převedení cyklo dopravy v křižovatkách, které se nacházejí na hlavních dopravních trasách. Zlepšení podmínek na křižovatkách značně přispívá k rychlému, snadnému a bezpečnému pohybu po městě. Výraznou bariérou jsou pro jízdu na kole jednosměrné komunikace. Většinu z nich je možné pro cyklisty zobousměřit a zatraktivnit tak cyklistickou dopravou oproti IAD. Při jednosměřování je třeba pamatovat na cyklo dopravu, pro kterou by měly všechny komunikace zůstat obousměrné.
- 3) Bezpečnost**  
Cyklisté jsou nejvíce ohroženou skupinou uživatelů ulic a silnic. Zásady dopravní bezpečnosti musí být zohledněny jednak při realizaci opatření na komunikacích (v ulicích), ale také je třeba působit na veřejnost v rámci kampaní, školení, ale i restrikce.
- 4) Intermodalita - svoboda volby**  
Svoboda volby mezi různými dopravními prostředky, zejména kombinace jízdního kola s městskou a příměstskou dopravou zvyšuje svobodu pohybu obyvatel a vzdálenost dojezdu. GENEREL tak řeší nejen dopravní těžkosti ve vlastním městě, ale i v okolí.
- 5) Parkování**  
Více cyklistů v ulicích vytváří potřebu adekvátních parkovacích podmínek. U cílů cest, ale také v místech přístupu na veřejnou dopravu. GENEREL řeší i tuto problematiku.
- 6) Správa a údržba**  
Uživatelé jízdního kola jsou více než jiní účastníci provozu omezení vadami povrchu komunikací, nečistotami a podobně. Proto je důležité řádně udržovat cyklotrasy (ve všech jejich podobách) a sladit jejich údržbu s údržbou ostatních komunikací.
- 7) Otevřenost, dialog, informovanost**  
Město se nemůže zastavit jen u stavby infrastruktury. Důležitá je propagace, informovanost veřejnosti, spolupráce s veřejností, občanskými iniciativami, zaměstnavateli, policií atd.

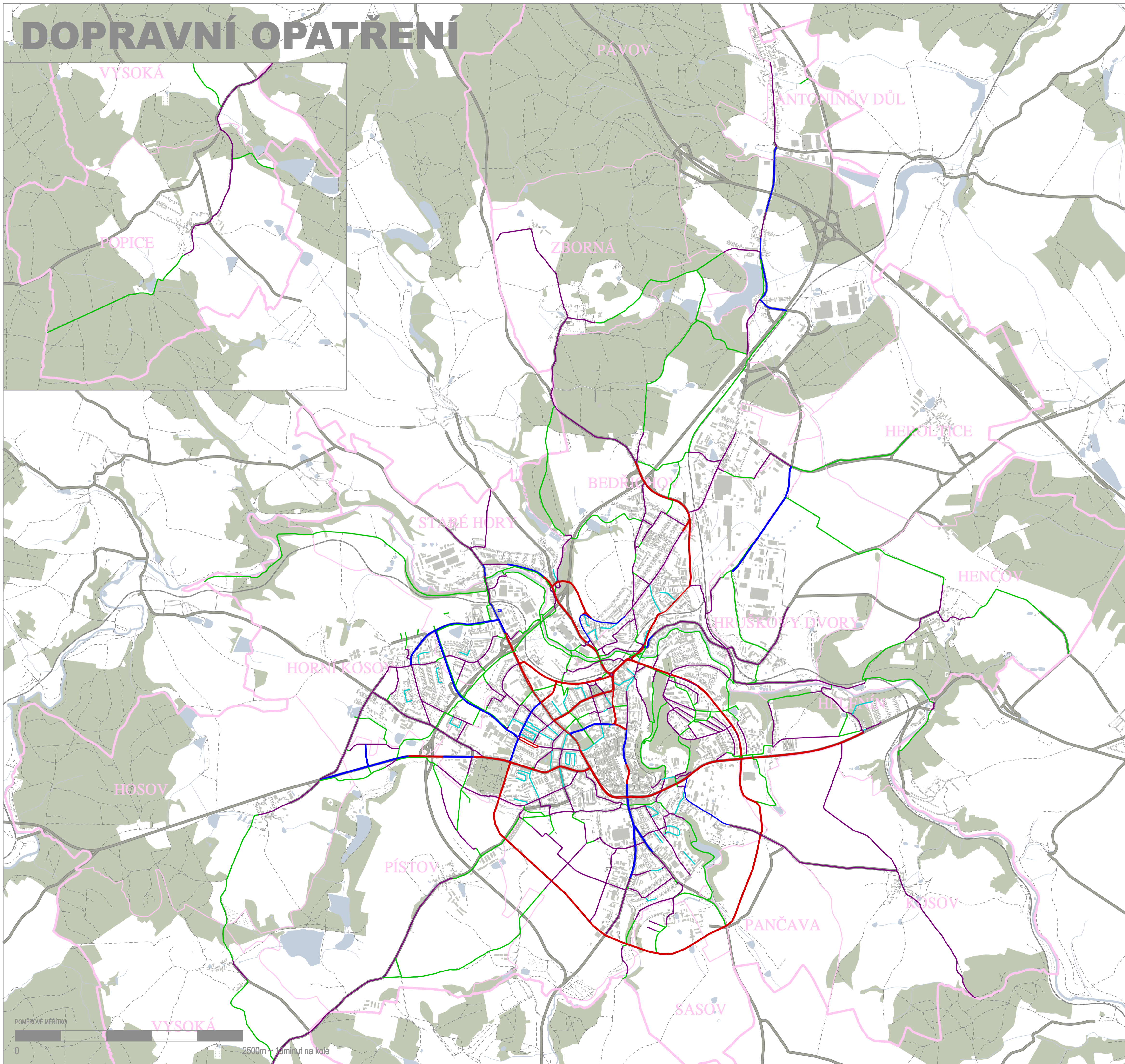
## LEGENDA :

-  HRANICE MĚSTA
-  HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ
-  REKREAČNÍ KORIDORY
-  DOPRAVNÍ KORIDORY
-  DOPLŇKOVÉ KORIDORY
-  MÍSTNÍ VAZBY (PROBLÉMOVÉ)



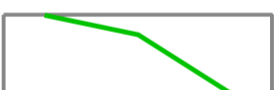
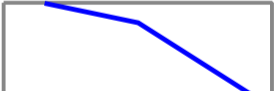
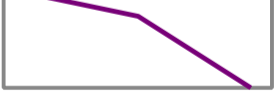

**HLAVNÍ PROJEKTANT STAVBY**  
 HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU: ING. ADOLF JEBAVÝ  
  
  


HLAVNÍ PROJEKTANT ING. ADOLF JEBAVÝ	PROJEKTOVALI ING. JAN JOKL ING. JAKUB KUTILEK	PROJEKTOVALI ING. LUKÁŠ ČERNÝ ING. LENKA ŠRÁMKOVÁ	KONTROLOVAL ING. EVA POKORNÁ 	<b>AlternativníDopravníStudio</b> ING. EVA POKORNÁ, AUTORIZOVANÝ INŽENÝR V OBLASTI DOPRAVNÍ STAVBY V SEZNAMU AUTORIZOVANÝCH OSOB VEDENÝCH ÚŘADY JE VEDEN POD ČÍSLEM 1001904
OBJEDNATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO JIHLAVA	KRAJ: VYSOČINA	DATUM: 12/2010	FORMÁT: A4	UČEL: GEN
<b>GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA JIHLAVY</b>		ČÍSLO ZAKÁZKY: 10_046	MĚŘÍTKO: 1:20.000 na A1	ČÍSLO VÝKRESU: B.1
<b>CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b>		GRAFICKÉ PŘÍLOHY		
SYSTÉM CYKLOTRAS				

# DOPRAVNÍ OPATŘENÍ



## LEGENDA :

-  HRANICE MĚSTA
-  HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ
-  CYKLOSTEZKA (STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY, ÚČELOVÁ KOMUNIKACE)
-  VYHRAZENÝ PRUH PRO CYKLISTY
-  VÍCEÚČELOVÝ PRUH (PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY)
-  SPOLEČNÝ PROVOZ S MOTOROVOU DOPRAVOU
-  CYKLOOBOUSMĚRKA (PROTISMĚRNÝ PROVOZ CYKLISTŮ NA JEDNOSMĚRNÉ KOMUNIKACI)

HLAVNÍ PROJEKTANT STAVBY

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

ING. ADOLF JEBAVÝ



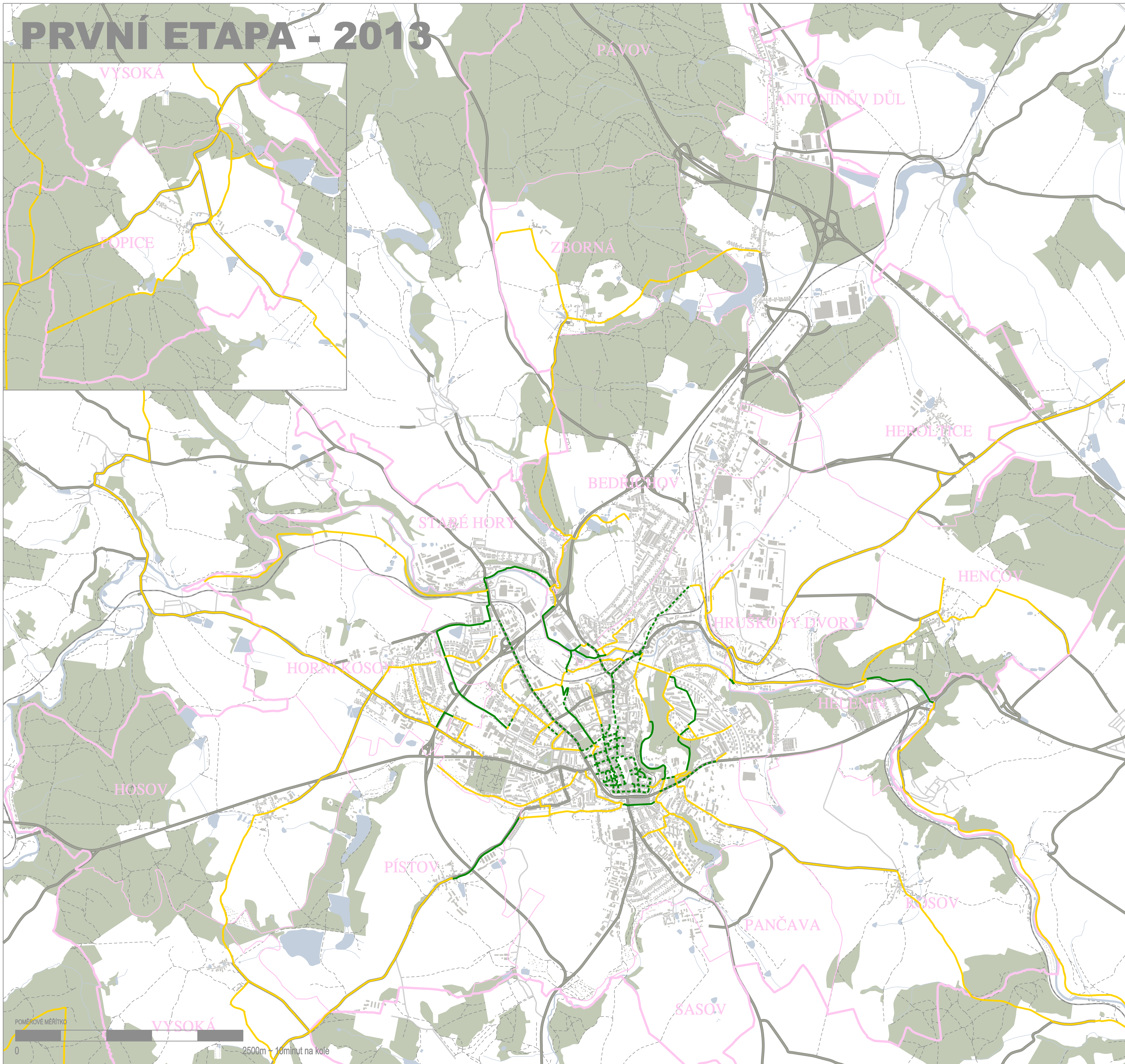
ING. ADOLF JEBAVÝ  
SAMOSTATNÝ PROJEKTANT  
office: Františkova 6, 582 01 Brno  
email: jebavy@ados.cz  
tel.: +420 542 218 172

HLAVNÍ PROJEKTANT	PROJEKTOVALI	PROJEKTOVALI	KONTROLOVAL	<b>AlternativníDopravníStudio</b>	
ING. ADOLF JEBAVÝ	ING. JAN JOKL	ING. LUKÁŠ ČERNÝ	ING. EVA POKORŇÁ	ING. EVA POKORŇÁ, AUTORIZOVANÝ INŽENÝR V OBLASTI DOPRAVNÍ STAVBY V SEZNAMU AUTORIZOVANÝCH OSOB VEDENÝCH ÚKAT JE VEDEN POD ČÍSLEM 1001904	
OBEDNATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO JIHLAVA	KRAJ	VYSOČINA		DATUM	12/2010
GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA JIHLAVY				FORMÁT	A4
<b>CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b>				ÚČEL	GEN
GRAFICKÉ PŘÍLOHY				ČÍSLO ZAKÁZKY	10_046
DOPRAVNÍ OPATŘENÍ				MĚŘÍTKO	1:20.000 na A1
				ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO VÝKRESU B.2



POMĚROVÉ MĚŘÍTKO  
0 2500m = 10minut na kole



# PRVNÍ ETAPA - 2013



## LEGENDA :

-  HRANICE MĚSTA
-  HRANICE KATASTRÁLNÍCH ÚZEMÍ
-  POUŽÍVANÉ A ZNAČENÉ ÚSEKY
-  STAVEBNÍ OPATŘENÍ
-  ORGANIZAČNÍ OPATŘENÍ

HLAVNÍ PROJEKTANT STAVBY

HLAVNÍ INŽENÝR PROJEKTU

ING. ADOLF JEBAVÝ



ING. ADOLF JEBAVÝ  
SAMOSTATNÝ PROJEKTANT  
office: Františkova 6, 582 01 Brno  
email: jebavy@ados.cz  
tel.: +420 542 218 172

HLAVNÍ PROJEKTANT	PROJEKTOVALI	PROJEKTOVALI	KONTROLOVAL	<b>AlternativníDopravníStudio</b> ING. EVA POKORŇNÁ, AUTORIZOVANÝ INŽENÝR V OBLASTI DOPRAVNÍ STAVBY V SEZNAMU AUTORIZOVANÝCH OSOB VEDEBNÍCH ČINNOSTÍ JE VEDEN POD ČÍSLEM 1001904	
ING. ADOLF JEBAVÝ	ING. JAN JOKL ING. JAKUB KUTÍLEK	ING. LUKÁŠ ČERNÝ ING. LENKA ŠRÁMKOVÁ	ING. EVA POKORŇNÁ		
OBJEDNATEL: STATUTÁRNÍ MĚSTO JIHLAVA	KRAJ	VYSOČINA	DATUM	12/2010	
GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA JIHLAVY <b>CYKLISTICKÁ DOPRAVA</b> GRAFICKÉ PŘÍLOHY				FORMÁT	A4
PRVNÍ ETAPA - 2013				ÚČEL	GEN
				ČÍSLO ZAKÁZKY	10_046
				MĚŘÍTKO	1:20.000 na A1
				ČÍSLO PARÉ	ČÍSLO VÝKRESU B.3

POMĚROVÉ MĚŘÍTKO  
0 2500m = 10minut na kole