

# GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA JABLUNKOVA ČÁST C - NÁVRH

Únor 2016

CA 1069



Objednatel: Město Jablunkov  
Zodpovědný projektant: Ing. Martin Krejčí

0

## 1) TEXTOVÁ ČÁST



# **OBSAH:**

<b>1</b>	<b><u>ÚVOD</u></b>	<b>5</b>
1.1	SOUHRNNÉ ÚDAJE O DOKUMENTACI	5
1.2	POUŽITÉ PODKLADY	5
1.3	PŘEDMĚT ŘEŠENÍ A DŮVODY POŘÍZENÍ	6
1.4	ZÁKLADNÍ CÍLE NÁVRHU	6
1.5	NÁVRHOVÉ OBDOBÍ	7
1.6	NÁVAZNOST SÍTĚ NA CELOSTÁTNÍ A REGIONÁLNÍ CYKLOTRASY	7
<b>2</b>	<b><u>NÁVRH SÍTĚ CYKLISTICKÉ DOPRAVY</u></b>	<b>8</b>
2.1	CYKLISTICKÉ TRASY PODLE FUNKCE	8
2.2	CYKLISTICKÉ TRASY PODLE VÝZNAMU	9
2.3	TYPY TRAS A POŽADAVKY NA JEJICH VÝBĚR	9
2.4	TYPIZACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS	11
2.4.1	SAMOSTATNÁ STEZKA PRO CYKLISTY	11
2.4.2	SPOLEČNÁ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (NEDĚLENÁ)	12
2.4.3	SPOLEČNÁ STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY (DĚLENÁ NA ČÁST PRO CHODCE A CYKLISTY)	12
2.4.4	VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY (NA VOZOVCE)	13
2.4.5	ÚČELOVÁ KOMUNIKACE (POLNÍ, LESNÍ CESTA, JINÁ KOMUNIKACE)	13
2.4.6	VEDENÍ TRASY VE ZKLIDNĚNÉ KOMUNIKACI	13
2.4.7	VEDENÍ TRASY PO VOZOVCE PŘEVÁŽNĚ MÍSTNÍCH OBSLUŽNÝCH KOMUNIKACÍ NEBO DOPRAVNĚ MĚNĚ VÝZNAMNÝCH SILNICÍCH III. TŘÍDY (DO 3 - 5 000 VOZ/DEN)	14
2.4.8	VEDENÍ TRASY PO VYHRAZENÝCH JÍZDNÍCH PRUŽÍCH SPOLEČNÝCH PRO AUTOBUSOVOU A CYKLISTICKOU DOPRAVU, PŘÍP. TAXI	14
2.4.9	ALTERNATIVNÍ ŘEŠENÍ	14
2.4.10	LESY, PARKY A LESOPARKY	15
2.4.11	ŠÍRKOVÉ PARAMETRY	15
2.5	VZTAH SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS K BUDOUCÍM DOPRAVNÍM STAVBÁM	16
2.6	ROZMÍSTĚNÍ, DÉLKA A DRUH TRAS	16
2.7	TRASY REKREAČNÍ (TRASY KČT)	16
2.7.1	TRASA DÁLKOVÉ A REGIONÁLNÍ	16
2.7.2	TRASY MÍSTNÍ	17
2.7.3	TÉMATICKÉ OKRUHY	17
2.8	TRASY S PŘEVAŽUJÍCÍ FUNKCÍ DOPRAVNÍ	17
2.8.1	TRASY PÁTEŘNÍ	17
2.8.2	TRASY DOPLŇKOVÉ	20
<b>3</b>	<b><u>ETAPIZACE</u></b>	<b>23</b>

**Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**  
**Část C – Návrh**

<b>3.1</b>	<b>NÁVRH PODLE NEJŽÁDANĚJŠÍCH SMĚRŮ POPTÁVKY .....</b>	<b>23</b>
<b>3.2</b>	<b>NÁVRH PODLE NUTNOSTI ZLEPŠENÍ BEZPEČNOSTI .....</b>	<b>23</b>
<b>3.3</b>	<b>NÁVRH PODLE NEJMENŠÍCH INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ .....</b>	<b>24</b>
<b>3.4</b>	<b>VÝSLEDNÝ NÁVRH.....</b>	<b>24</b>
<b>4</b>	<b><u>OPATŘENÍ.....</u></b>	<b><u>25</u></b>
<b>5</b>	<b><u>DOPLŇKY .....</u></b>	<b><u>27</u></b>
<b>5.1</b>	<b>NAVRŽENÁ INFRASTRUKTURA .....</b>	<b>27</b>
5.1.1	MAPY (INFORMAČNÍ TABULE, BODY): .....	27
5.1.2	ODPOČÍVKY: .....	27
5.1.3	STOJANY, ÚSCHOVNY: .....	28
<b>5.2</b>	<b>SLUŽBY PRO CYKLISTY .....</b>	<b>30</b>
<b>5.3</b>	<b>NÁVAZNOST CYKLISTICKÉ DOPRAVY A HROMADNÉ DOPRAVY .....</b>	<b>31</b>
<b>6</b>	<b><u>FINANCOVÁNÍ, ODHAD NÁKLADŮ .....</u></b>	<b><u>32</u></b>
<b>7</b>	<b><u>ZÁVĚR.....</u></b>	<b><u>34</u></b>

## 1 ÚVOD

### 1.1 **Souhrnné údaje o dokumentaci**

<u>Název dokumentace:</u>	Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova Část C – Návrh Textová část
<u>Charakter dokumentace:</u>	územně plánovací podklad
<u>Objednatel:</u>	Město Jablunkov
<u>Řešené území:</u>	Město Jablunkov + návazné katastry
<u>Zhotovitel:</u>	HaskoningDHV Czech Republic, spol. s r.o., Sokolovská 100/94, 186 00 Praha 8, Kancelář Ostrava, Prokešovo nám. 5, 702 00 Ostrava
<u>Termín dokončení:</u>	únor 2016
<u>Zodpovědný projektant:</u>	ing. Martin Krejčí
<u>Spolupráce:</u>	Jiří Guřan – výkresová část Simona Marková - kompletace
<u>Archivní číslo:</u>	CA 1069.

### 1.2 **Použité podklady**

Pro řešení konceptu návrhu Generelu cyklistické dopravy na území města Jablunkova bylo především využito následujících významných materiálů:

- výsledky celostátního sčítání dopravy na silničních komunikacích (ŘSD, 2010)
- mapové podklady z internetových serverů ([www.rsd.cz](http://www.rsd.cz), apod.)
- ÚP obcí a měst ([www.kr-t.cz](http://www.kr-t.cz))
- Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova, část A - průzkumy a rozborů + část B – Koncept návrhu (HaskoningDHV CR, 2015)
- Generel cyklistické dopravy v regionu Jablunkovska, Třinecka, Těšínska (HaskoningDHV CR, 2014-2015)
- podklady poskytnuté objednatelem
- ZUR MS kraje, aktualizace (2014)
- Koncepce rozvoje cyklistické dopravy na území MS kraje (2006)
- Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury MS kraje (2008)
- ČSN 73 6110 vč. změny Z1
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
- fotodokumentace
- průzkumy v terénu
- materiály poskytnuté městským úřadem (projekty)
- podklady DI PČR – nehodovost
- výhledové zatížení komunikační sítě (podklad KÚ MSK)
- sčítání cyklistů 10.9.2015
- výsledky ankety ze září 2015
- vyhláška č. 294/2015Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích

**Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**  
**Část C – Návrh**

- zákon č. 268/2015Sb., kterým se mění zákon o pozemních komunikacích, zákon o silničním provozu
- Zákon, kterým se mění zákon o silničním provozu (senátní tisk z 13.1.2016 podepsaný prezidentem – dosud nevyhlášen ve sbírce zákonů)
- Ochranné pruhy pro cyklisty na průtazích (přeložil ing. Pavel Skládáný, CDV, 2009).

### **1.3 Předmět řešení a důvody pořízení**

Předmětem řešení návrhu generelu cyklistické dopravy a důvodem pro pořízení je:

- na základě analýzy stavu stávajících cyklistických komunikací ve městě a vytipování problémových míst, návrh úprav stávající sítě komunikací pro cyklisty a vytvoření nové sítě pokrývající dostatečně území celého města (se zaměřením na denní dojíždění i rekreaci)
- upřesnění územně-plánovací dokumentace a podkladů
- rozdělení sítě cyklistické dopravy na trasy páteřní a doplňkové
- návrh postupu výstavby
- odhad nákladů na výstavbu
- projednání s městem a okolními obcemi.

### **1.4 Základní cíle návrhu**

Základní cíle návrhu jsou následující:

- Zajištění možnosti denního dojíždění na kole do škol, zaměstnání, za obchodem v hlavních přepravních směrech jako alternativy především k individuální automobilové dopravě s možností kombinace s hromadnou dopravou (Bike & Ride)
- Hlavní trasy pro denní dojíždění musí být bezpečné, v místech se silnou motorovou a zejména těžkou dopravou segregované
- V místech návaznosti na hromadnou dopravu a v místech cílů musí být vytvořeny podmínky pro bezpečné a komfortní odstavování jízdních kol včetně systému Bike & Go
- Na trasy pro denní dojíždění je vhodné navázat trasy pro cykloturistiku, včetně zapojování návaznosti na železniční a autobusovou dopravu
- Kromě budování páteřních a návazných tras je nutné zajistit též podmínky pro cyklistickou dopravu na vybraných místních a účelových komunikacích (zklidnění dopravy, umožnění průjezdu cyklistů v pěších zónách, vybraných jednosměrných komunikacích, vodící žlábků pro kola na schodech, apod.)
- Postupné rozšiřování sítě infrastruktury pro cyklisty (informační body, servisní body, pítka, úschovny, apod.).

### **1.5 Návrhové období**

Návrhové období generelu se stanovuje v rozsahu horizontu územního plánu, tj. cca 15 let. Vzhledem k měnícím se náhledům na cyklistickou dopravu a dlouhodobě připravovaným změnám legislativy, se **doporučuje tuto dokumentaci aktualizovat podle měnících se potřeb a situace v území, případně s ohledem na změny v plánovacích procesech v pravidelných intervalech, např. 4-5 let.**

### **1.6 Návaznost sítě na celostátní a regionální cyklotrasy**

V **ZUR** Moravskoslezského kraje bylo zpracovatelem navrženo vedení cyklotrasy ve směru sever-jih podél Olše, v podstatě respektování stávající trasy 56. Poloha v území není blíže specifikována

V **koncepti rozvoje dopravy MS kraje** je stávající trasa 56 v zásadě respektována s drobnými úpravami vyplývajícími z nutnosti vyhnoutí se frekventovaným komunikacím.

V **koncepti rozvoje cyklistické dopravy MS kraje** není pro území města v síti krajských cyklotras žádná změna.

V **koncepti dálkových tras CDV** už nefiguruje trasa 56, ale pouze trasa 10.

## **2 NÁVRH SÍTĚ CYKLISTICKÉ DOPRAVY**

### **2.1 Cyklistické trasy podle funkce**

TP 179 rozděluje typy cyklistických tras v zásadě podle funkce:

- Dopravní funkce
- Rekreačně turistická funkce.

Toto členění je v zásadě přijatelné i pro Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova, přičemž ovšem obě funkce nelze v zásadě při projektování cyklistických tras separovat, protože se mohou vzájemně prolínat.

**Každodenní provoz s dopravní funkcí** lze dále rozčlenit na následující dílčí funkce:

- pro dopravu do zaměstnání a škol
- pro příjezd k prostředku veřejné hromadné dopravy (systém Bike & Ride)
- pro dopravu za obchodem, službami, institucemi.

Z těchto funkcí **se vymykají dvě skupiny**, které není možno zcela postihnout a uspokojit z důvodu jejich specifických potřeb:

- sportovci (tréninkové a závodní jízdy vyžadující dostatečnou šířku a kvalitní povrch, tyto skupiny se realizují převážně na komunikacích určených pro motorová vozidla)
- kurýři (skupina přepravující zásilky, mající za úkol dorazit co nejrychleji k danému cíli) – v regionu asi nepředstavují velký objem dopravy.

Mezi **hlavní rozdíly každodenního a rekreačního provozu** patří tyto odlišnosti:

- ve směru trasy (pravidelná jízda vyžaduje pokud možno nejkratší směr, naopak u rekreační funkce je akceptovatelná zajížďka podložená lepším komfortem či zajímavostí na trase)
- v počtu osob (u pravidelné jízdy se předpokládá převážně individuální charakter, kdežto rekreační trasy bývají často využívány skupinami, z nichž nejrizikovější skupinu tvoří rodiny s dětmi)
- v době využívání (pravidelné trasy jsou využívány převážně v pracovní dny – samozřejmě vzhledem k dojíždění do třísměnných provozů navázaných na hutě v Třinci je částečnou výjimkou, rekreační trasy se koncentrují do odpoledních hodin, víkendů a prázdnin)
- v sezónnosti využívání (pravidelná doprava buď celoročně nebo mimo klimaticky nejméně příznivé období, rekreační doprava je více závislá na aktuálním počasí).

Přesto není v rámci plánování cykl. tras koncepce provedeno striktní dělení na trasy rekreační a s funkcí dopravní, nicméně tyto odlišnosti jsou brány v potaz při šířkovém uspořádání a směrovém a výškovém vedení jednotlivých cyklistických tras (viz detaily v TP 179 nebo dále v textu).



## 2.2 Cyklistické trasy podle významu

Podle významu se rozlišují:

**Trasy místní** – využívané pro dopravu v zastavěném území s funkcí převážně dopravní, které lze dále dělit na základní (zvané též **páteřní**) trasy a doplňkové (základní mají být značené orientačním značením, ve městě jsou vesměs značeny všechny cyklotrasy a tématické okruhy – např. po stopách hutnictví, Radegast Slezsko cyklotrack, apod.).

**Trasy regionální** spojují významné cíle regionálního charakteru s funkcí jak dopravní, tak i rekreační (v případě regionu se jedná o trasy dané koncepcí rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje).

**Dálkové trasy** spojují vzdálené cíle, mají funkci převážně rekreační (např. je městem vedena Cyklotrasa Krakov – Morava – Vídeň, která využívá převážně dalších značených cyklotras). V městě a okolí se jedná především o nynější cyklotrasu KČT č. 56 (dle staršího návrhu CDV někdy přečíslovaná na 8) vedoucí od Bohumína přes Český Těšín směrem na Jablunkovsko západně od hlavní rozvojové osy regionu (její budoucí význam může být ponížěn na regionální nebo místní trasu) a o trasu 10 vedoucí od Chotěbuzi přes Třinec na Jablunkovsko v převážné délce v souběhu s železničním koridorem. Zejména trasa 10 je však využívána k dennímu dojíždění z města a okolí do průmyslových závodů na Třinecku.

## 2.3 Typy tras a požadavky na jejich výběr

Je navrženo uvažovat s následujícími typy cyklistických tras:

- (samostatná) stezka pro cyklisty
- společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená) – preferovaná v extravilánu
- společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a cyklisty) – preferována u páteřních cyklistických tras v intravilánu
- vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (na vozovce) včetně příp. vedení takových cyklistických pruhů v protisměru jednosměrné komunikace
- účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace)
- vedení trasy v obytné zóně
- vedení trasy v pěší zóně
- vedení trasy v cyklistické zóně (dosud neexistuje oficiální verze značky)
- vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích do povolené rychlosti 50 km/hod v zastavěném území (zvláštním případem je výjimečně možné vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace bez vyznačení cykl. pruhu)
- vedení trasy po vyhrazených pruzích společných pro autobusovou a cyklistickou dopravu, příp. pro vozidla TAXI
- příp. je možné členění vozovky pomocí piktogramových koridorů pro cyklisty nebo v jízdních pruzích pro cyklisty – na tento pruh smí vjet řidič vozidla, pokud není přilehlý jízdní pruh pro vozidlo dostatečně široký.

## **Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**

### **Část C – Návrh**

První tři typy jsou příkladem segregovaného vedení (oddělený provoz nemotorové od motorové dopravy), zbylé případy jsou příkladem smíšeného (společného) provozu motorové a nemotorové dopravy, přičemž u cyklistického pruhu a příp. i u víceúčelového pruhu na vozovce se předpokládá, že tento pruh je odděleným provozem v rámci prostoru komunikace.

Principiálně se ctí tyto následující zásady:

- na komunikacích s rychlostí nad 50 km/h je cyklista nežádoucí. Je doporučeno cyklisty vést mimo vozovku na souběžné stezce mimo hlavní dopravní prostor fyzicky oddělené svodidly nebo dělicím pásem v dostatečné šířce – dle ČSN 73 6110). V Jablunkově je to především silnice I/11 a extravilánové úseky silnic II. a III. třídy.
- na sběrných komunikacích je doporučená segregace formou vedení vyhrazeného, příp. jízdního pruhu pro cyklisty na vozovce nebo po cykl. stezkách mimo hlavní dopravní prostor.
- u obslužných komunikací s častým provozem hromadné dopravy je doporučena segregace, u méně významných provozů na vozovce.
- u obytných a pěších zón provoz smíšený, avšak není doporučováno vést základní cykl. trasy těmito zónami z důvodu možných konfliktů s ostatními druhy dopravy
- u cyklistických zón je naopak preferována cyklistická doprava, tj. její užití je zejména tam, kde se předpokládá priorita cyklistů vůči motoristům, kteří cyklistu nesmí ohrozit, jsou povinni v případě nutnosti zastavit vozidlo a mohou se pohybovat maximální povolenou rychlostí 30 km/h. Do této zóny smí vjíždět jen vozidla vyznačená na spodní straně značky, cyklista smí použít celou šíři vozovky.

Ze zkušeností z **provozování cyklistických tras** je zvláštní zřetel kladen na následující prvky:

- pokud je nutné vyvést cyklistu z hlavního dopravního prostoru nadřazené komunikace (sběrné), je **nutné zabezpečit křížení** všech méně významných komunikací napojujících se do nadřazené komunikace, např. předností cyklistických stezek nebo zřízením fyzicky provedených zpomalovacích prahů
- **společné (nedělené) stezky pro chodce a cyklisty** se vzhledem k rozdílným rychlostem navrhuje pokud možno jen v místech se slabým provozem chodců, případně cyklistů a převážně v extravilánu, jinak pouze tam, kde jiné technické řešení není prostorově možné.

Při určování způsobu vedení cykl. tras z pohledu **bezpečnosti** je důležité klást důraz na nejčastější příčiny nehod:

- na stezkách
- na komunikacích.

Na **stezkách** je častou příčinou nehodovosti mj.:

- nedostatečný rozhled nebo osvětlení v místě křížení komunikace s provozem motorových vozidel
- vjezd a výjezd na pozemek mimo komunikaci (pozor zejména na ČS PHM a zařízení pro statickou dopravu)
- rozdílná rychlost chodců a cyklistů
- místa křížení stezek chodci (u dělených stezek i chůze v pruhu pro cyklisty)
- konflikty s in-line bruslaři.

Na **vozovkách** se řadí mezi nejčastější příčiny nehod:

- na komunikacích s povolenou nebo dosahovanou rychlostí nad 50 km/hod. rozdíly v rychlostech mezi cyklisty a vozidly
- odbočení vpravo řidičem mot. vozidla (cyklista může předjíždět i zprava) – příp. mrtvý úhel daný tuhými okenními sloupky na přední straně auta
- nedání přednosti v jízdě při odbočení vlevo protijedoucímu cyklistovi
- odbočení cyklisty vlevo (manévr před odbočením, konflikt s protijedoucím vozidlem, ...)
- otevírání dveří u zaparkovaných vozidel
- míjení cyklisty v malé vzdálenosti.

Při **plánování** je nutné dále sledovat následující obecné požadavky:

- požadavek na minimální redukci stávajících pěších tras
- požadavek na plynulá vedení tras a minimalizaci výškových rozdílů, omezení závlaků
- požadavek na zajištění bezpečnosti trasy (minimum podjezdů – možnost přepadení, strach z používání ve večerních hodinách, apod., nutnost dostatečného odstupu od vyjíždějících zaparkovaných vozidel při kolmém stání).

Pruhy na vozovce, případně cyklistické piktogramové koridory nebo víceúčelové pruhy jsou vždy jednosměrně pojížděné. Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem mohou být obousměrně nebo jednosměrně pojížděné. Zvláštním případem je pak vedení cykl. dopravy v protisměru jednosměrné komunikace s vyznačením jízdního pruhu pro cyklisty, piktogramového koridoru nebo bez vyznačení.

## **2.4 Typizace sítě cyklistických tras**

### **2.4.1 Samostatná stezka pro cyklisty**

Samostatná stezka pro cyklisty se navrhuje na intenzivně využívaných cyklistických trasách, převážně páteřních tam, kde je nutné separovat chodce od cyklistů nebo kde je pohyb chodců zajištěn souběžnou komunikací, např. na jiné straně vozovky nebo kde se s pohybem chodců neuvažuje. Povrch stezky převážně živičný, základní barva černá v extravilánu, v intravilánu červená (živice). V místech s intenzivním výskytem podzemních inženýrských sítí je možno výjimečně uvažovat o zámkové dlažbě, základní barva červená, bez zkosených hran.

**Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**  
**Část C – Návrh**

**2.4.2 Společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená)**

Společná stezka pro chodce a cyklisty bez rozdělení na část pro chodce a cyklisty se uplatní na všech typech nemotoristických komunikací v extravilánu, pokud neexistuje souběžná pěší trasa nebo zde není pravidelný pojezd vozidel. V intravilánu se uplatní tento typ především na trasách doplňkových, u páteřních pouze tam, kde je nízká intenzita chodců a/nebo cyklistů.

Tento typ lze očekávat rovněž na hrázích podél vodních toků, na některých účelových komunikacích (polní cesty, lesní cesty), kde se vyskytuje výjimečný provoz jiných účastníků silničního provozu (správce toku, správce lesa, vlastníci nebo uživatelé zemědělských pozemků). Provoz se povolí pomocí dodatkové tabulky pod značku C 9a. V úsecích, kde lze očekávat zvýšený pohyb in-line bruslařů je nutno šířkově přizpůsobit profil stezky očekávanému vyššímu nároku těchto uživatelů. Základní materiál v intravilánu černá živice, v místech intenzivního výskytu podzemních inženýrských sítí výjimečně zámková dlažba bez zkosených hran, doporučena červená barva. V extravilánu se povrch řídí požadavky orgánu ochrany přírody nebo případných vlastníků pozemků. V místech očekávaného využití in-line bruslařů nebo na páteřních cyklistických trasách doporučena černá živice, v místech zvýšené ochrany přírody (biokoridory) nebo na hrázích toků ve vlastnictví Povodí Odry, s.p. mimo centrum a hlavní trasy povrch štěrkový, u ostatních případů také stabilizace, mlat, případně recyklát nebo makadam.

**2.4.3 Společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a cyklisty)**

Tento typ se uplatní především v intravilánu, hlavně na páteřních trasách a u doplňkových tras na místech, kde je nutno z důvodu intenzit nebo bezpečnosti dopravy oddělit provoz pěších a cyklistů (autobusové zastávky, úseky podél parkovacích zálivů apod.). Cyklistická část může být jednosměrná (pruh) nebo obousměrná (pás). Základním pravidlem je to, že cyklistický pruh nebo pás je situován blíže vozovce, pokud tomu nebrání bezpečnostní důvody (např. výše uvedené nástupiště autobusové zastávky, parkovací pruh podél vozovky). V místech, kde není vozovka, se cyklistický pruh nebo pás umísťuje tak, aby bylo kříženo méně pěších tras. Základní barva cyklistického pruhu nebo pásu je červená, základní materiál živice, opět pouze výjimečně v místech vysokého výskytu podzemních sítí červená zámková dlažba bez zkosených hran. U části pro chodce se předpokládá přednostní použití šedé zámkové dlažby (případně jiné, nesmí však být červená), pokud by byla část pro chodce z černé živice, je červená živice na stezce nezbytná. Mezi pruhem/pásem pro cyklisty a částí pro chodce se zřídí 30 cm pruh z reliéfní dlažby (hmatný pás), buď šedé nebo červené. Na části pro cyklisty se doporučuje zřídit 10 cm pruh z bílé nereliéfní zámkové dlažby nahrazující podélnou čáru. Křížení komunikací s touto stezkou tam, kde komunikace není pojižděna hromadnou dopravou a s výjimkou světelně řízených a okružních křižovatek, mají být upravena formou zvýšeného zpomalovacího prahu.

#### **2.4.4 Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (na vozovce)**

Vyhrazené cyklistické pruhy se zřizují pouze v intravilánu na místních sběrných nebo obslužných komunikacích, většinou při okraji vozovky. Speciálním případem jsou vyhrazené cyklistické pruhy umístěné v protisměru jednosměrných komunikací. V cyklistických pruzích nemají být umístěny uliční vpusti, doporučuje se jako základní řešení umístění podobrubníkových vpustí. Pokud to z technických důvodů není možné, musí být vpusti otočeny tak, aby do nich cyklista nemohl zapadnout. Základní barva cyklistického pruhu je červená (červeně probarvená živice nebo jiná vhodná úprava).

Při značení jízdních pruhů na stávající komunikace se připouští také ponechání černého živичného povrchu, v místech významných křižovatek, vjezdů nebo jiných nebezpečných míst je však nutno použít červený nátěr s drsností odpovídající živici.

#### **2.4.5 Účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace)**

Tam, kde není možno z důvodu častého nebo pravidelného pojezdu zřídit společnou stezku pro chodce a cyklisty s dodatkovou tabulkou umožňující provoz jiným subjektům než chodcům a cyklistům, bude klasická účelová komunikace. Šířka a druh povrchu se volí podle typu a četnosti průjezdu vozidel. V úvahu připadá jak nezpevněný, tak i zpevněný povrch. Příslušná cyklistická trasa se vyznačí orientačním značením.

#### **2.4.6 Vedení trasy ve zklidněné komunikaci**

Jedná se v zásadě o zónu 30, pěší, obytnou nebo cyklistickou zónu.

V zóně 30 se předpokládá vedení cyklistické trasy po vozovce bez zvláštních úprav, nutno pouze na křižovatkách zdůraznit přednost zprava, která při tomto typu zklidnění bývá obvyklá. V obytné a pěší zóně se předpokládá vedení cyklistických tras převážně doplňkových, z důvodu možné hry dětí na vozovce a pohybu pěších po celé šířce pěší zóny by neměly být páteřní cyklistické trasy vedeny obytnou zónou, pokud je to technicky možné. V centrální pěší zóně by měl být provoz cyklistů umožněn celodenně bez omezení, vyhrazenou cyklistickou trasu lze vyznačit jako u všech ostatních typů zklidněných komunikací obvyklým směrovým značením. Pokud by v pěší zóně hrozily konflikty z důvodu uspořádání, je možné cyklisty svést do určitého vyznačeného koridoru. Zásadně však nesmí být ve zklidněné komunikaci v místě vedené cyklistické trasy montované zpomalovací pruhy bez odstupu min. 0,75 – 1 m od okraje vozovky.

V cyklistické zóně je vedení cyklistů prioritní, nutno volit vhodné komunikace, kde není intenzivní provoz motorové dopravy ani nehrozí konflikty s velkými pěšími proudy.

V Jablunkově je možno uvažovat s cyklistickou ulicí například v průtahu cyklotrasy 10 kolem areálu gorolské vesničky. Protože jde o novou věc, je nutno důkladně zvážit klady a zápory a případně informovat občany zejména v daných lokalitách.

**Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**  
**Část C – Návrh**

**2.4.7 Vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích III. třídy (do 3 - 5 000 voz/den)**

Tam, kde z prostorových nebo finančních důvodů není možné zřídit oddělený provoz cyklistů od motorové dopravy, budou cyklistické trasy vedeny po vozovce bez zvláštních úprav s vyznačením orientačním značením. Při vedení těchto tras je nutno zvážit, zda není intenzita v některých obdobích (dopravní špičky, obchodní špičky, víkendový návrat) tak vysoká, že by mohlo dojít k ohrožení cyklistů.

Rovněž není tento typ možný v místech vysokých intenzit nákladní dopravy nebo třeba na obratištích autobusů. Tam, kde je podél vozovky situován parkovací pás bez bezpečnostního odstupu od vozovky (přímo navazující na jízdní pruh) s kolmým nebo šikmým stáním (u šikmého stání s vyjížděním couváním), není tento typ vhodný a cyklisté by měli být vyvedeni mimo vozovku nebo svedeni do cyklistického pruhu s bezpečnostním odstupem. Taktéž je doporučeno v křižovatkách využít nové značky E 12c, která umožňuje cyklistům jízdu v jízdních pružích odlišně od motorové dopravy.

Speciálním příkladem je pak vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace po vozovce bez vyznačení vyhrazeného pruhu pro cyklisty. Toto řešení lze použít pouze výjimečně ve stísněných poměrech anebo tam, kde je intenzita jak motorové dopravy, tak cyklistů nízká a je nutno řádně vyznačit příslušným svislým značením, příp. doplnit piktogramovým koridorem.

**2.4.8 Vedení trasy po vyhrazených jízdních pružích společných pro autobusovou a cyklistickou dopravu, příp. TAXI**

Tento typ se uplatní zejména na sběrných komunikacích, kde by cyklistovi jízda mezi pruhem pro autobus a jízdními pruhy pro motorová vozidla mohla způsobit kolizní situace. Je-li to prostorově možné, měl by být tento pruh dostatečně široký, aby umožnil předjetí cyklisty autobusem bez nutnosti vybočení do průběžných jízdních pružů a naopak v zastávce. Bude řešeno pravděpodobně operativně, zatím nejsou ve městě Jablunkově známy návrhy na BUS pruhy.

**2.4.9 Alternativní řešení**

Teoreticky se dá uvažovat výhledově s užitím jízdních pružů pro cyklisty nebo piktogramových koridorů pro cyklisty. Piktogramové koridory pro cyklisty je navrženo používat zejména v těchto případech:

- Vedení cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací bez možnosti vyhradit samostatný protisměrný pruh
- Krátké vedení cyklistů po významnější komunikaci mezi dvěma kolmými návaznými komunikacemi bez možnosti vyvedení mimo vozovku na této významnější komunikaci
- Navedení cyklistů k prostoru pro cyklisty (V 19) u světelně řízené křižovatky – v Jablunkově se zatím se světelnou signalizací nelze potkat
- V místě propojení dvou úseků (např. vyhrazených jízdních pružů pro cyklisty) tam, kde nelze použít žádné jiné vhodnější opatření.

Jízdní pruhy pro cyklisty (do nichž smí řidič vozidla v podélném směru vjet v případě, že pro něj není dostatečně široký přilehlý jízdní pruh) je doporučeno zřizovat buď v místech, kde z důvodu šířkového uspořádání je nutno řešit sjetí cyklistů a motorových vozidel do užšího prostoru nebo tam, kde je malý pohyb širších vozidel a do části pro cyklisty bude zasahovat pouze minimum těchto vozidel. Případně lze použít jako náhradu piktogramového koridoru, protože díky vodorovnému značení je řidič např. osobního automobilu veden mimo část, po které by se měl pohybovat cyklista.

#### **2.4.10 Lesy, parky a lesoparky**

V lesích a lesoparcích se předpokládá smíšený provoz buď formou společné stezky pro chodce a cyklisty nebo na účelových komunikacích. Není-li to nezbytně nutné, je vhodné povrch přizpůsobit přírodě. Případně lavičky podél těchto komunikací nutno situovat s dostatečným odstupem od průjezdného profilu, aby cyklista nemohl ohrozit sedícího. V parcích se doporučuje s ohledem na větší počet dětí a starších lidí separovaný provoz, tj. buď formou dělené stezky pro chodce a cyklisty nebo samostatnou stezkou. V parcích se vzhledem k možnému pohybu in-line bruslařů počítá spíše s živичným povrchem. Povrch a šířka komunikací v lesích musí být projednána s jejich správcí, tj. převážně Lesy ČR. V případě používání lesních cest pro přibližování dřeva musí být respektovány požadavky normy ČSN 73 6108.

#### **2.4.11 Šířkové parametry**

Šířkové parametry vycházejí z očekávaného provozu pěších, cyklistů, in-line bruslařů, příp. motoristů, event. jezdců na koních (výjimečné případy). Základní hodnoty jsou uvedeny v normě ČSN 73 6110, resp. u polních cest 73 6109, příp. v TP 179, u pěších a obytných zón též v TP 103. Doporučuje se u doplňkových cyklotras projektovat spíše na minimální doporučené hodnoty, u páteřních cyklotras v případě složitých poměrů bez provozu in-line bruslařů na střední hodnoty, v případě neomezených prostorových možností a očekávaného velkého provozu bruslařů na hodnoty maximální. Šířkové parametry vozovek s běžným provozem motorových vozidel ani cyklistickou zónu generel neřeší (viz však poznámka níže). Projektanti u návrhu při vedení cyklostezky v souběhu s vozovkou zohlední potřebnost či nutnost bezpečnostního odstupu, příp. oddělení travnatým pásem. U samostatných stezek pro cyklisty se předpokládá základní šířková hodnota v rozmezí 2 – 2,5 m, výjimečně 3 m, u společných nedělených stezek výjimečně v extravilánu 1,5 m, jinak 2 – 3 m, v případě hrází a účelových komunikací min. 2,5 m. Společná stezka dělená na část pro chodce a cyklisty má základní kategorii v případě vedení části pro cyklisty podél vozovky 2,5 m/1,5 m část pro chodce, v případě opačném 2/2 m. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty ve vozovce má mít základní šířku 1,25 m, v případě silného provozu cyklistů a/nebo motoristů nebo v případě nemožnosti vymístění vpustí mimo vozovku 1,5 m, pokud je pruh veden podél podélného stání, je šířka 1,75 m vč. bezpečnostního odstupu. Doporučená šířka cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné ulice je 1,5 m.

Na komunikacích s minimálními parametry je nutno na dohled provést rozšíření tak, aby bylo umožněno vyhnutí (například na polní cestě kolo s traktorem apod.).

## **Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**

### **Část C – Návrh**

Šířkové parametry jízdního pruhu pro cyklisty ani vlastní značka dosud nejsou přesně dány, neexistuje ještě oficiální verze příslušné vyhlášky. Dle podkladu CDV se doporučují šířky 1,25 – 1,50 m. I v tomto případě je nutné před prvním použitím v Jablunkově důkladně seznámit veřejnost s takovýmto opatřením, aby se předešlo možným kolizním situacím.

U piktogramových koridorů se doporučuje například umístění osy značky do vzdálenosti 1 m od obruby nebo 0,75 m od vodící čáry (značka by měla ležet pokud možno v ose předpokládaného pohybu cyklistů).

#### **2.5 Vztah sítě cyklistických tras k budoucím dopravním stavbám**

V průběhu prací na generelu byl konzultován projekt ing. Sauera (parkoviště na ul. Polní) a ing. Čmiela (Alej Míru). Byly navrženy doporučení, jak projekty upravit. U ulice Nádražní bylo doporučeno provést v případě rekonstrukce chodníku podobrubníkové vpusti, aby mohly být následně vyznačeny vyhrazené cyklistické pruhy, v místech křižovatek s červeným podbarvením.

#### **2.6 Rozmístění, délka a druh tras**

Síť tras je koncipována jako nerovnoměrně rozložená v prostoru tak, aby vyhovovala potřebám denní dojížděky do hlavních cílů. V oblasti centra města je síť zhuštěna, má prvky spíše pravouhlého nebo radiálně okružního systému. V oblasti nízkopodlažní zástavby je síť navržena spíše nepravidelně, v navazujících oblastech podhůří Beskyd pak pouze sleduje hlavní komunikační spojnice, převážně stávající cyklotrasy.

Trasy jsou navrženy jak pro síť republikovou, regionální, tak i místní v systému Klubu českých turistů – dále jen KČT (značené čísly) a pro síť městskou (značenou jinak, příp. u doplňkových tras nemusí být značení žádné). O tom, zda budou trasy KČT změněny a převedeny na navržené trasy po jejich vybudování, je nutno ze strany města vést jednání s KČT.

Trasy mohou být navrženy i variantně a to pro současné a výhledové řešení.

#### **2.7 Trasy rekreační (trasy KČT)**

##### **2.7.1 Trasa dálkové a regionální**

Základním předpokladem je, že stávající dálková trasa KČT č. 56 (výhledově kdysi plánována č. 8) bude ponechána, přestože její vedení není z pohledu výškového profilu příliš atraktivní (teoreticky může být i přeřazena do tras místních). Nově se předpokládá úprava již částečně vyznačené trasy č. 10. Tato trasa by měla výhledově propojit oblast Jablunkovska přes Třinec s Těšínskem, Karvinskem a Bohumínkem (dnes doznačena do Chotěbuzi) a měla by po dokončení potřebných úprav sloužit jako bezpečná cyklotrasa. Funkce by byla nejen rekreační, ale zčásti i dopravní (dojížděka do zaměstnání).



### 2.7.2 Trasy místní

Ostatní úseky stávajících cyklotras s funkcí převážně rekreační zůstanou zachovány, případně se přečísují nebo upraví v místech nebezpečných. S dalším rozvojem rekreačních cyklotras KČT na území města ve významném měřítku se nepočítá, nevylučuje se, avšak ani významně nerozšiřuje, pokud tyto trasy vznikají tak jako dnes většinou vyznačením na stávajících komunikacích bez stavebních úprav a pro cyklistickou dopravu tak nepřináší žádnou výraznou přidanou hodnotu. Mohou mít význam v okrajových částech města a okolí v návaznosti na masiv Beskyd, kde nelze předpokládat budování cyklostezek.

### 2.7.3 Tématické okruhy

Stávající tématické okruhy mohou zůstat zachovány, z navržených tras je možno pro účely marketingu tvořit i další okruhy. S ohledem na množství značek je však doporučeno je samostatně neznačit.

**Poznámka:** Vzhledem k chaotickému způsobu značení je doporučeno provést redukci počtu směrových tabulí a tabulek například náhradou značkami IS 20.

## 2.8 Trasy s převažující funkcí dopravní

Tyto trasy jsou pracovníě značeny názvy. Jejich skutečné označení může být buď písmeny jako např. v Ostravě nebo názvy tras, barevnými symboly či logy, případně bez vyznačení..

### 2.8.1 Trasy páteřní

Páteřní trasy jsou dány Generelem cyklistické dopravy v regionu Jablunkovska, Těšínska a Třinecka.

Jedná se o tyto koridory tras:

#### **Koridor cyklotrasy Návsí – Jablunkov – Písek (koridor cyklotrasy 10)**

Koridor začíná v Návsí podél silnice II/474 nevhodně zřízenou stezkou pro chodce a cyklisty, která je vytvořena pouhým vyznačením původního chodníku. V křižovatkách zde nejsou zajištěny žádné rozhledy a proto je využívání této stezky minimální a ve své podstatě nebezpečné. Proto se navrhuje na celém úseku silnice II/474 mezi železniční stanicí Návsí a ul. Bezručovou v Jablunkově jednotně zřídit na okraji vozovky cyklistické pruhy, které budou vyznačeny vodorovným a svislým dopravním značením, případně červeným podbarvením v místech křížení místních komunikací a silnic. Vedení po ulici Bezručově je z důvodu zajištění do supermarketu navrženo vést pomocí piktogramového koridoru. Trasa dále pokračuje po ul. Lesní s minimálním provozem motorových vozidel, kde nejsou nutné žádné úpravy přes Městský Les (možné použití cyklistické zóny) až k ulici Bukovecké. Zde je nutno zajistit bezpečné křížení této silnice a vybudovat lávku přes Olši tak, aby mohla cyklotrasa dále pokračovat pomocí stezky pro chodce a cyklisty na břehu Olše podél místní komunikace přes Ameriku (z důvodu velkého množství parkujících vozidel

## **Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova** **Část C – Návrh**

v letním období minimálně k hřišti) až k autobusové zastávce Lyski, rozcestí. Zde trasa odbočí na místní komunikaci podél Olše až k lávce přes Olši. Tuto lávku je navrženo zrekonstruovat a rozšířit na cca 2,5 m tak, aby byl umožněn obousměrný provoz pěších i cyklistů. Po překročení Olše se navrhuje vybudovat další lávku min. š. 2 m přes potok Kotelnice a zrekonstruovat lesní cestu podél pravého břehu Olše až do zástavby Písku (min. šířka 2,5 m).

### **Koridor cyklotrasy Jablunkov – Dolní Lomná (-Horní Lomná)**

Trasa navazuje na křižovatce ulic Nádražní a Bezručova na výše uvedený páteří koridor. Pokud nebude křižovatka ulic Nádražní a Bukovecké řešena jako okružní křižovatka, trasu je navrženo převést po východní straně komunikace a mostu se změnou chodníku na stezku pro chodce a cyklisty, dále doplnit přejezd pro cyklisty vedle přechodu na ul. Bukovecké. (Je možné, že úpravy si vyžádají částečné rozšíření stávajícího chodníku a vybudování opěrné zídky v blízkosti parkoviště marketu). Trasa dále pokračuje po východní straně ul. Nádražní (nutno upravit nájezdy k Albertu a zrušit jedny schody) a před náměstím vyústí do vozovky, kde bude vedena až po sanatorium jako pruhy na vozovce. Nutno je dořešit pouze nově upravený přechod na horní straně náměstí, kde byla vozovka zúžena a toto místo lze považovat za místo možného potenciálního konfliktu (cyklisté by byli navedeni do zúženého profilu). Zde je možný výběr z více variant (návrat k původní šířce vozovky, vyvedení cyklistů do přidruženého prostoru, řešení formou tzv. víceúčelového pruhu po změně legislativy nebo piktogramovým koridorem). Od sanatoria vzhledem ke stísněným poměrům je navrženo rozšíření stávajícího chodníku z cca 2 m na min. 2,5, dop. 2,75 m. Toto rozšíření bude na úkor plochy stávajícího sanatoria (posun oplocení) nebo na úkor silnice (vzhledem k šířce vozovky by znamenalo posun cca o 0,75 m do svahu). Dále trasa bude formou stezky pro cyklisty min. š. 2 m (v případě nutnosti možno lokálně zúžit na krátkém úseku na 1,5 m) převedena přes louky pod estakádou silnice I/11 k Olši a zde sledovala levý břeh Lomné až do prostoru stávající lávky k železniční stanici Bocanovice. Trasa se napojí na bývalou silnici a vede po ní směrem k obchůdku v Městské Lomné. Zde trasa vyjede do souběhu se silnicí (dop. společná stezka pro chodce a cyklisty š. 2,5 m) a před mostem přes Lomnou zabočí do místní komunikace, po níž je vedena na katastr Mostů u Jablunkova a po stávající panelové komunikaci k stávající lávce pod viaduktem žel. trati. Zde je nutno dobudovat pouze krátký úsek a novou lávku k stávající cyklostezce tak, aby cyklista nebyl nucen použít nejužší místo na vozovce pod viaduktem. Stávající cyklotrasa by se kompletně převedla ze silnice III. třídy v úseku Dolní Lomná - viadukt – Městská Lomná na méně konfliktní úsek.

### **Koridor cyklotrasy Jablunkov – Mosty u Jablunkova**

Trasa navazuje u autobusové zastávky Lyski, rozcestí na koridor Návsí – Jablunkov – Písek. Trasa sleduje místní komunikaci až k prostoru autobusové zastávky u potoka. Zde je navrženo vedení stezky pro cyklisty, příp. chodce a cyklisty podél potoka Lyski od č. 105 až po hranici Mostů. Zde trasa naváže na stávající komunikaci a podle projektu obce Mosty u Jablunkova by měla vést kolem skiareálu až na stávající cyklotrasu 561.

### **Koridor cyklotrasy Jablunkov – Návsí (přes Bělou)**

Trasa navazuje na koridor Návsí – Jablunkov – Písek v místě plánované lávky přes Olši na ulici Bukovecké. Navrhuje se doznačení přejezdu pro cyklisty a přechodu nebo místa pro přecházení přes komunikaci k Americe a dále využití dnešní stezky pro chodce a cyklisty až po odbočku k ul. Školní mezi průmyslovými areály (samozřejmě s úpravami stávajících nevyhovujících řešení na stezce). Dále je navrženo zpevnit stávající šterkový povrch průchodu mezi areály v š. cca 2,5 m pro provoz chodců a cyklistů. Trasa dále pokračuje po ul. Školní, kde v koncovém úseku mezi ul. Lipovou a Alejí Míru se navrhuje přemístit parkovací stání na severní stranu vozovky a ve směru od Bělé zřídit na vozovce protisměrný pruh pro cyklisty. Trasa musí bezpečně překonat silnici II/474 a dále pokračuje po ul. Hasičské a přes zástavbu Bělé až k podjezdu pod železniční tratí. Zde se navrhuje vybudování stezky pro chodce a cyklisty š. 2 m, které by v druhé úrovni nad úzkou vozovkou mohlo minout toto kritické místo – podmínkou je, aby stezka dále pokračovala až do Návsí podél vozovky, protože by jinak cyklisté zcela jistě nepovažovali za nutné vyjíždět na zeď nad vozovkou a dále vhodný podélný profil této stezky. Trasa se napojí do prostoru silnice III. třídy Milíkov – Návsí s možným pokračováním v koridoru ul. Dlouhé na katastru Návsí s napojením na páteřní trasu podél silnice II/474.

### **Koridor cyklotrasy centrem Jablunkova**

Tento koridor má za úkol ve směru sever – jih propojit centrum Jablunkova východně od silnice II/474. Trasa začíná v křižovatce ulic Za Učilištěm a Školní a vede po vozovce ul. Za Učilištěm, dále přes sídliště (doporučeno zvážit zřízení zóny 30 s předností zprava). při změně stávajícího chodníku na konci ul. ČSA na stezku pro chodce a cyklisty a navazuje na místní komunikaci ústící do ul. Bukovecké. Zde bude nutno vybudovat v místě jižního chodníku stezku pro chodce a cyklisty a cyklistický přejezd vedle stávajícího přechodu k lávce. Přes lávku pak trasa naváže na již vyznačené stezky pro chodce a cyklisty podél školy a napojí se na ul. Lesní. Trasa tak propojí dva páteřní koridory ve směru jihovýchod – severozápad.

### **Alternativní možné řešení páteřních koridorů**

Podél silnice II/474 je možno uvažovat s oddělením cyklistických pruhů např. zvýšenou tvarovkou nebo zřízením povrchu typu Rocbinda (barevné i materiálové odlišení) nebo vyvýšením do meziprostoru mezi vozovkou a chodníkem (tzv. třetí úroveň používaná ve skandinávských zemích – zatím nemá oporu ve stávající legislativě). V úseku podél ul. Nádražní není doporučeno vzhledem k častým křížením vyvést cyklisty mimo profil vozovky z důvodu očekávaného nevyužívání cyklisty a zhoršení postavení cyklisty vůči najíždějícím a vyjíždějícím vozidlům.

## **Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**

### **Část C – Návrh**

U trasy Jablunkov – Dolní Lomná je variantně možné v úseku od náměstí vést trasu po ul. plk. Velebnovského, např. formou pěší zóny s povoleným provozem cyklistů po ul. Hasičskou a dále po Alej Míru formou piktogramového koridoru v protisměru jednosměrné komunikace (nutno zajistit dostatečnou šířku na míjení v celé délce úseku). Další pokračování potom je možné formou dělené stezky pro chodce a cyklisty až k sanatoriu s rozšířením stávajícího chodníku na 4 m (2+2) při umístění stezky blíže k vozovce a zajištění křížení místních komunikací a vjezdů formou stavebně upraveného zvýšeného zpomalovacího prahu na místě pro přecházení a cyklistickém přejezdu). S ohledem na převažující pohyb cyklistů po vozovce by to však vedení v přidruženém prostoru mělo mít spíše funkci doplnění provozu na pruzích na vozovce (např. rodiče s dětmi by jeli po stezce, cyklisté dojíždějící do práce a školy po pruzích na vozovce).

U trasy Jablunkov – Mosty u Jablunkova je namísto vedení v Lyskách podél potoka alternativně možno využít místní komunikaci s provozem autobusů pouze několikrát denně, má však značně odlišný výškový průběh.

#### **2.8.2 Trasy doplňkové**

Jedná se o ostatní trasy navazující na páteřní výše uvedené koridory.

##### **Trasa Radvanovským údolím**

Začátek trasy je na území Návsí v místě mostu přes Olši na silnici do Milíkova. Trasa vede po místních komunikacích k brodu u č. 71 v Návsí a pokračuje po komunikaci po pravém břehu Olše pod most železniční trati (nutné stavební úpravy). Další pokračování je po pěšině podél břehu Olše, která by se změnila na stezku pro chodce a cyklisty š. 2 m s vyústěním do místní komunikace u soutoku Olše s potokem Radvanov. U garáží západně od ul. Nádražní by trasa sešla do bermy potoka, čímž by bezpečně vykřížila silnici II/474, napojila by se na starý most přes Radvanov (v tomto místě by bylo propojení s páteřní cyklotrasou podél ul. Nádražní) a dále pokračovala po komunikaci mezi garážemi po levém břehu potoka. Od posledních garáží by se dnešní vyšlapaná pěšina změnila na stezku pro chodce a cyklisty š. 2 m a navázala na dnešní chodník mezi kostelem a údolím Radvanova – chodník i lávku by bylo nutno homogenizovat. Další pokračování by vedlo po místních komunikacích Radvanova až na točnu autobusů a dále po lesní cestě na Groníček s napojením na cyklotrasy na hřebenu.

##### **Severojižní trasa**

Trasa propojuje oblast tenisových kurtů v Bělé, centrum, Červené a Mosty u Jablunkova. Trasa začíná na místních komunikacích v Bělé v blízkosti tenisových kurtů – místo napojení na páteřní trasu do Návsí. Navrhuje se vybudování stezky pro chodce a cyklisty š. 2 – 2,5 m s překonáním Lomné lávkou v místě brodu a s propojením do slepé komunikace u výstavní sítě. Trasa překříží ul. Nádražní, povede formou rozšíření chodníku na stezku pro chodce a cyklisty do ul. Mlýnské a Lipové, dále pokračuje v peáži s páteřní trasou k ul. Sadové a tou je vedena po místních komunikacích na Červenou. Zde se trasa navrhuje vybudovat nově údolím potoka od č. 300 po č. 469 a dále podél pravobřežního přítoku Ošetnice trasa vchází na území Mostů u Jablunkova, další pokračování je po místních komunikacích

východně od silnice I/11. V extravilánu by postačila šířka zpevnění 1 m, s výhybnami na dohled.

### **Západní trasa**

Trasa propojuje Návší, Černé, Bocanovice, Městskou Lomnou a Mosty u Jablunkova. Trasa začíná napojením na silnici Milíkov – Návší u mostu přes silnici I/11. Trasa vede dále kolem protihlukové stěny po místní komunikaci, překračuje Černý potok a stoupá na hřeben Černé (nutná úprava povrchu). Kříží cyklotrasu 56 a pokračuje směrem k pile v Bocanovicích na silnici kolem zastávky. Odtud je navrženo vybudování stezky pro chodce a cyklisty včetně nové lávky přes Lomnou až po páteřní cyklotrasu podél Lomné. Od obchůdku trasa odbočuje na východ po komunikaci ke kapličce (nutná úprava povrchu) a v blízkosti autobusové zastávky je nutno zajistit bezpečné křížení silnice II/474. Dále trasa pokračuje po polní cestě pod estakádu silnice I/11, v údolí potoka Ošetnice by bylo nutno vybudovat stezku pro chodce a cyklisty š. 1 m s výhybnami s novou lávkou přes Ošetnici a její levostranný přítok s napojením na komunikaci u objektu Povodí Odry.

### **Trasa podél Ošetnice**

Jedná se o propojení oblasti sanatoria a Mostů u Jablunkova mimo silnici II/474. Od sanatoria stoupá trasa po staré silnici až k odbočce panelové cesty do údolí Ošetnice. Od ukončení panelové cesty je nutno vybudovat stezku pro cyklisty min. šířky 1 m s výhybnami na dohled po břehu Ošetnice až k plánovanému napojení západní trasy. Od objektu Povodí Odry pak trasa překračuje Ošetnici a údolím se napojuje na místní komunikaci v blízkosti č. 174 v Mostech (napojení na trasu severojižní).

### **Jižní trasa**

Trasa je vedena jižním okrajem souvislé zástavby města. Začíná na Aleji míru napojením na páteřní trasu a pokračuje po ul. Polní (v úseku k ul. Lipové v jednom směru vedena po vozovce, v druhém směru jako protisměrný cyklistický pruh v jednosměrné komunikaci), trasa dále pokračuje po ul. Polní až k Americe, dále peáží s páteřní trasou k ul. Bukovecké. V úseku k zástavbě Žihly využívá trasa stávající stezku (za předpokladu dobudování lávky v rámci páteřní trasy). Dále se navrhuje křížení silnice a vybudování stezky pro chodce a cyklisty po severní straně silnice do Písku s ukončením stezky před potokem Kotelnice, odtud bude v místě stávající pěšiny dobudována stezka pro chodce a cyklisty k páteřní trase podél Olše (š. 2 m).

### **Severní trasa**

Severní trasa je navržena od ul. Nádražní v místě mostu přes Olši podél pravého břehu Olše s využitím stávajícího chodníku a stezky pro chodce a cyklisty. Trasa dále pokračuje po ul. Lesní, vykříží páteřní cyklotrasu a po slepé místní komunikaci vede k domu č. 131 a odtud po pěšině, kterou je navrženo rozšířit na stezku pro chodce a cyklisty stoupá k ul. Bezručově. Zde se napojuje na tuto ulici a vede po točnu na hranici Písečné a dále po silnici přes Písečnou až k lokalitě Žihla, kde se napojuje na jižní trasu.

**Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**  
**Část C – Návrh**

Stávající úseky cyklistických tras 56 od Bělé po Bocanovice a cyklotrasy č. 6080 z Lysek na Pláňavu se nemění, je možno je případně zahrnout systémově do některých z již navržených tras. Dále jsou v návrhu obsažené drobné propojky, např. v ul. Lipové, Bukovecké, propojení od Červené po zastávku Lyski u potoka, propojení od Městského lesa do Písečné po modré turistické značce aj., které nejsou detailně popisovány.

**Možné alternativy:**

U trasy podél Ošetnice, pokud by nebyl průchozí např. z majetkoprávních důvodů úsek podél potoka, lze alternativně zvažovat vedení po staré cestě až k silnici I/11 a poté se napojit souběžně s touto silnicí na západní trasu pod estakádou. Případný koncový úsek na území Mostů lze vést též po místních komunikacích namísto lávky a novostavby stezky.

U trasy severojižní, pokud by nebylo možné řešení v údolí potoka, je teoreticky možné její vedení přes Uši nebo Vitališov – vedení přes Vitališov je však z pohledu výškového řešení nejhorší možná varianta.

### 3 ETAPIZACE

Harmonogram lze tvořit podle tří základních hledisek nebo jejich kombinací:

- 1) podle největšího počtu cyklistů (nejžádanější stávající a výhledové směry poptávky)
- 2) podle největší nehodovosti (zlepšení bezpečnosti)
- 3) podle nejmenších investičních nákladů.

#### **3.1 Návrh podle nejžádanějších směrů poptávky**

Bylo navrženo v první fázi realizovat směry:

- a) Úprava stávajících nevhodných řešení na cyklotrase 10 (úsek Jablunkov – Návsí po ul. Nádražní)
- b) Zajištění návaznosti z centra směr Žihla, úprava závad na cyklistické stezce
- c) Zajištění návaznosti z centra směr Bělá, zejména křížení silnice II/474
- d) Propojení Jablunkova s Dolní Lomnou.

#### **3.2 Návrh podle nutnosti zlepšení bezpečnosti**

Pro zlepšení bezpečnosti cyklistů se jeví jako nejlepší provést následující opatření:

- vyřešit nejvíce nehodové lokality
- svést cyklisty z nejvíce zatížených komunikací
- odstranit bariéry pro cyklisty.

Mezi nejvíce **nehodové lokality** patří:

- Úsek na sil. II/474.

**Nejvíce zatížené komunikace**, kde je nutno cyklisty řešit segregovaně, jsou komunikace s intenzitami kolem a nad 10 tis. voz/24 hod., **kde neexistuje dosud adekvátní trasa pro cyklisty**, tj.:

- Úsek Návsí – Jablunkov.

Mezi **největší bariéry, které nutí cyklisty používat nevhodné komunikace** patří:

- Silnice I. a II. třídy
- Řeka Olše a její přítoky
- Koridor dvoukolejné trati č. 320
- Průmyslové zóny.

Z pohledu tohoto patří k nejvíce potřebným:

- Vyřešit křížení a souběh se silnicí II/474
- Navrhnout využití lávek přes Olši pro cyklistickou dopravu, případně jejich doplnění (zejména na ul. Bukovecké v návaznosti na stezku)
- Odstranit závady na vjezdech do areálů podél ul. Bukovecké

**Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**  
**Část C – Návrh**

Závěrem při konjunkci všech výše uvedených kritérií tedy **pro zvýšení bezpečnosti** je nejdůležitější:

- **Úprava cyklistické trasy 10 v úseku Návsí – Jablunkov.**

### **3.3 Návrh podle nejmenších investičních nákladů**

Dle **nejmenších investičních nákladů** je možno navrhnout následující typy tras:

- úseky s nutností pouze vyznačení orientačními nebo dopravními značkami (po účelových a místních obslužných komunikacích, vedení společných nedělených stezek namísto stávajících chodníků, pruhy na vozovce, piktogramové koridory)
- úseky s nutností pouze drobných úprav (úpravy prahů v obytných zónách, vložení rádků z reliéfní dlažby do stávajících chodníků)
- středně náročné úpravy (provedení zpomalovacích prahů stavebně upravených přes místní obslužné a dopravně zklidněné komunikace, úpravy na vozovkách se zlepšením povrchu, drobná rozšíření stávajících nemotoristických komunikací)
- doplnění mobiliáře (zejména stojany, příp. servisní body, mapy).

Z pohledu těchto opatření se jeví jako vhodné:

- vytvoření cykl. pruhů na širokých vozovkách (II/474)
- povolení vjezdů cyklistů do protisměru jednosměrných komunikací (tam, kde jsou pro to dostatečné šířkové parametry, např. ul. Školní, Lipová)
- zřizování Zón 30, případně obytných zón (zklidňování dopravy) nebo cyklistických ulic (po změně legislativy).

Návrhy 1. etapy dle jednotlivých kritérií jsou znázorněny ve výkresové části.

### **3.4 Výsledný návrh**

Na základě projednání návrhu generelu byly navrženy následující priority pro první etapu:

1. Řešení cyklistické dopravy v ul. Nádražní (vč. Návsí)
2. Řešení cyklistické dopravy v Aleji Míru
3. Usnadnění pohybu cyklistům v centru města
4. Vybudování zázemí pro cyklisty a motoristy systému Park And Bike na území terminálu autobusové dopravy
5. Zřízení mobiliáře pro cyklisty.

Zpracovatel generelu doporučuje ještě v rámci první etapy provést kontrolu značení cyklistických stezek a tras a zejména redukci zbytného značení formou vhodné náhrady. Též by bylo vhodné provést jednoduché úpravy pro lepší využití stezky na ul. Bukovecké.



## 4 OPATŘENÍ

Pro vytváření dobrých podmínek je navrženo provádět **opatření** ve prospěch zlepšování cykl. dopravy:

- nově navrhovaná parkoviště nesituovat do míst, kde budou vedeny cykl. stezky nebo trasy (u jiných než podélných stání)
- upřednostnit budování hromadných garáží ve vícepodlažní zástavbě na úkor stání na terénu, zejména kolmých a šikmých, kde hrozí ohrožení cyklistů při manévrech zajíždění a vyjíždění
- vyznačit trasy a společné nedělené stezky pro chodce a cyklisty tam, kde to šířkové poměry již dnes dovolují
- stávající příčné prahy z recyklovatelného materiálu předělat tak, aby mezi prahem a obrubníkem vznikl prostor pro jízdu cyklistů min. 0,75 m, dop. 1 m
- **u všech projektových dokumentací dopravních staveb, které nebyly dosud realizovány, prověřit možnost doplnění prvků cykl. dopravy**
- v místech křížení významných cykl. a pěších tras přes komunikace vybudovat prvky pasivní ochrany (nasměření, dělící ostrůvky, apod.)
- **v rámci územních a stavebních řízení u staveb občanské vybavenosti trvat na doplnění prvků cykl. dopravy dle rozsahu záměru investora**
- zapracovat výsledky koncepce do změny územního plánu města a strategického plánu
- **zvážit možnost etapových opatření v úsecích a křižovatkách, kde je výhledové řešení odlišné od současného a připravovaného stavu**
- u komunikací s velkým podílem cyklistů preferovat podobrubníkové nebo speciální vpusti s mříží neumožňující zapadnutí kola
- **stavební úřad může doporučovat nebo si vymínit realizaci stojanů pro kola nebo příjezdových komunikací pro cyklisty u staveb občanské vybavenosti, přičemž stojany by měly být doporučeny jednotné (buď typy již používané nekřivící kostry kol nebo ty, které bude mít město stanovené jako vhodné pro cyklistický mobiliář)**
- na městy zřizovaných nebo dotovaných službách (parkoviště, koupaliště, kulturní domy, apod.) umožnit bezplatné nebo zlevněné odstavení kol
- v programech města pro regenerace panelových sídlišť dbát na osazování stojanů, vedení vnitrosídlištních cyklotras, případně větší úschovny pro obyvatele
- zintenzivnit spolupráci městské policie a vlastníků kol pro jejich registraci, např. syntetickou DNA
- v blízkosti kamerových systémů městské policie zřídit stojany pro kola
- podporovat školy a komunální organizace při možnostech dojíždky zaměstnanců a dětí.

## **Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova** **Část C – Návrh**



**Fotografie č. 1 - Vpusti vhodné pro provoz cyklistů na vozovce (Ostrava)**

Mezi **opatření stimuluje rozvoj cyklistické dopravy ve městě** zahrnujeme (s výjimkou stavebních opatření zmíněných výše):

- výuku jízdy na kole (předškolská a školská výchova včetně soutěží typu BESIP) na dopravním hřišti na ul. Lesní
- jednorázové a pravidelné propagační kampaně (nošení přilby, při otvírání cyklistických stezek, tras, pruhů) – nejčastěji formou letáků, v místních tiskovinách, na internetových stránkách
- vytvoření a pravidelná aktualizace digitální i tištěné cyklistické mapy města, příp. okolí (bezplatné nebo částečně dotované)
- zřízení a pravidelná aktualizace internetových stránek věnovaných cyklistické dopravě, zejména výluk a uzavírek
- propagační cyklistické jízdy (u příležitosti Dne země, Týdne bez aut, při otevření cyklistických stezek – možno využít spoluprací s neziskovými a nevládními organizacemi a Jablunkovského centra kultury a informací, p.o.)
- zřízení kontaktního telefonu – vyčlenění pracovníka zabývajícího se podněty občanů (na městském úřadě) – v návaznosti na zřízení funkce cyklokoordinátora, příp. výhledově koordinátora městské mobility
- besedy s občany, pravidelná setkání – zpětná vazba na realizovaná opatření, nejlépe v pravidelných půlročních nebo ročních cyklech (i zde je možno využít pomoci nevládních, neziskových nebo ekologických iniciativ)
- program Bezpečná cesta do škol, zahrnující vybudování opatření pro bezpečný přístup pěších a cyklistů do škol
- aktualizace rubriky Tipy na výlety v místní tiskovině zahrnující návrhy na vyjížďky do okolí měst a obcí
- zřídit na úrovni města pracovní skupinu (poradní sbor) pro cyklistickou dopravu (příp. pro všechny druhy udržitelné dopravy)
- motivovat k získávání dotací na projekty týkající se cyklistické dopravy
- začít připravovat plán udržitelné městské mobility
- zapojit se do soutěže Do práce na kole.

## 5 DOPLŇKY

### 5.1 **Navržená infrastruktura**

Stávající infrastrukturu je vhodné doplňovat s rozvíjející se sítí cyklotras.

#### 5.1.1 **Mapy (informační tabule, body):**

K stávajícím místům je možno dle potřeby přidávat další mapové sestavy. Přednostně by se tyto sestavy měly umísťovat do míst křížení cyklotras a tam, kde plní zároveň funkci orientačního plánu (u významných zastávek HD, u významných objektů občanské vybavenosti). Je možné tyto mapy spojit i s mapami orientačními, přidat zde informace o zajímavostech, historii, službách pro cyklisty, apod. Mapy by měly být chráněny proti vandalizmu a pokud možno i proti povětrnostním vlivům (stříška či jiná ochrana).

Navržená místa pro osazení map:

- Autobusové stanoviště (spíše pro orientaci návštěvníků)
- Centrum města (náměstí, úřad)
- Významné křižovatky cyklotras (vhodně mimo prostor křižovatky silnic nebo zatížených místních komunikací) – např. u koupaliště

Mapy se mají osazovat postupně, nutná je jejich pravidelná aktualizace a údržba. Rovněž v rámci odpočívek se předpokládá umístění map.

#### 5.1.2 **Odpočívky:**



**Fotografie č. 2 – příklad odpočívky s krytým posezením (ul. Bukovecká)**

Součástí odpočívky (nejlépe kryté posezení se stolem a lavicemi) kromě mapy by měla být též nádoba na odpadky, stojan na kola, ideální je doplnit pítkem.

## **Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**

### **Část C – Návrh**

Odpočívku je dobré budovat na zpevněném povrchu, v extravilánu postačí vyštěrkovaná plocha z důvodu zamezení zabahnění. S ohledem na zkušenosti je vhodné odpočívky budovat na snadno kontrolovatelném místě (při umístění mimo zástavbu totiž snadno podléhají devastaci a destrukci).

Doporučuje se zřídit následující další odpočívky:

- Radvanov, konečná (možnost využití i pro čekání na autobus namísto stávající čekárny)
- Lyski, rozcestí (možnost využití i pro čekání na autobus namísto stávající čekárny).

#### **5.1.3 Stojany, úschovny:**

Ke stávajícím místům se stojany lze dle uvážení přidávat další, doporučeno je vybavit mj. polikliniku, sanatorium, dopravní hřiště, další významné body občanské vybavenosti a sportoviště.

Vhodné je navrhovat vhodné typy stojanů, kde kolo není náchylné na poškození. Po zkušenostech ze zahraničí lze doporučit například stojany typu obráceného U /viz obr./ nebo bezpečnostní stojany.



**Fotografie č. 3 – příklad stojanů typu obráceného U (Ostrava)**

Pro významné zaměstnavatele, do centra města je vhodné zvážit možnost umístění systému např. Biketower nebo krytých úschoven. Kryté úschovny kol, nejlépe pod dohledem kamer městské policie lze financovat z městských zdrojů, nevylučuje se jejich osazování i soukromými subjekty, např. u závodů, obchodních zón, ve školách, u nemocnic, atd.). Navrhují se například:

- U městského úřadu
- U polikliniky
- U autobusového stanoviště
- U obou ZŠ v gesci města.

Umístění každého objektu pro cyklisty je nutno podmínit napojením na stávající nebo výhledovou cyklotrasu, cyklostezku nebo bezpečným napojením na komunikace, zejména zajištění bezpečného křížení nadřazené komunikační sítě (aby umístěním nedošlo ke zvýšení nehodovosti cyklistů s motorovými vozidly)



**Fotografie č.4 – příklad umístění úschovny typu Biketower (Hradec Králové)**

Dále je znázorněna možná úprava pro zaměstnance dojíždějící do práce a školy v rámci prostor.



**Fotografie č. 5 – vhodný způsob uskladnění kol zaměstnanců dojíždějících do práce (IBC Ostrava)**

**Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova**  
**Část C – Návrh**



**Fotografie č. 6 - krytá stání pro kola (škola – Ostrava)**

## **5.2 Služby pro cyklisty**

Obecně služby pro cyklisty jsou v současné době doménou soukromého sektoru. Proto nelze specifikovat místa, kde by se tyto služby měly vyskytovat, město může pouze vytvářet podmínky pro jejich zřízení nebo zachování (formou regulace nájmu, příspěvků na činnost, apod.).

Kromě již zmíněné infrastruktury pod služby pro cyklisty patří zejména:

- prodejny jízdních kol a cyklo doplňků – soukromý sektor
- opravny jízdních kol – soukromý sektor
- půjčovny kol – doporučeno ve spolupráci s ČD ve stanici Návsí
- speciální zařízení pro cyklisty (dětská dopravní hřiště – u ZŠ Lesní, cyklotrialové areály - např. u této školy nebo u workoutového hřiště)
- úschovny kol (viz též kapitola cyklistická infrastruktura, zde je možné využít jak soukromý sektor, drážní dopravce nebo městské služby)
- pítka – u ZŠ Lesní nebo v areálu městského lesa
- servisní body (vzduch, základní opravárenské nástroje) – stanoviště MP Jablunkov
- bufety, občerstvení, restaurační zařízení – soukromý sektor.

Na rozdíl od generelu cyklistické dopravy celého regionu je doporučeno zřízení záchytného parkoviště nikoliv u MÚK silnice I/11 a II/474 v Městské Lomné, ale v prostoru dnešního autobusového stanoviště, kde by mohlo sloužit pro nástup na trasy všemi směry a současně i pro přestup na případné cyklobusy (jedná se o systém Park & Bike) – viz též kapitola níže.



Fotografie č. 7 – vzduchová pumpy pro cyklisty (Tinec)

### 5.3 Návaznost cyklistické dopravy a hromadné dopravy

Cyklobusy – městem zatím nejsou vedeny. Je možné uvažovat o následujících trasách, které by po dohodě s dopravcem mohly být v některých časových polohách využívaných pro cyklobusy v návaznosti na odjezdy spojů z žel. stanice Návsí:

- Směr Šance – Hřčava
- Směr Písek – Bukovec
- Směr Dolní Lomná – Horní Lomná.

Vlaky – většina osobních vlaků projíždějících po trati v blízkosti Jablunkova již umožňuje přepravu jízdních kol jako spoluzavazadlo (moderní jednotky typu City Elefant i bezbariérově, není však vhodně dořešeno umístění kol v interiéru vozidla). Je nutno proto tlačit na dopravce o zavedení nových moderních vozidel. U rychlíků se předpokládá možnost úschovy během přepravy.

Společnost KODIS zabývající se integrací hromadné dopravy připravuje materiál pro zvýšení atraktivity železničních tratí v Moravskoslezském kraji, jejich součástí bude i systém Bike & Ride. Nutné je zabezpečení všech nástupních míst pro bezbariérový bezpečný přístup s koly na nástupiště a dostatečnou nabídku odstavování kol v přednádražním prostoru (železniční stanice Návsí i zastávka Bocanovice leží mimo katastr města).

Kromě již zmíněných potřebných úprav bezbariérového řešení přístupnosti nádraží a zastávek železnice vč. případných úschoven je možné z pohledu návaznosti cyklistické a hromadné dopravy zmínit:

- možnost výhledového půjčování kol v prostorách nádraží Návsí (dle již zavedených zvyklostí jako např. v Krnově, v Ostravě a Frýdku-Místku). Ve vybraných stanicích je možno si zapůjčit jízdní kolo na základě smluvních podmínek a je možno jej vrátit v jiné stanici
- vybavení některých významných zastávek hromadné dopravy odkládacími prostory na kola (systém Bike & Ride) – jedná se o významné nácestné zastávky, doporučuje se zvážit postupné budování takovýchto typů zařízení

## **Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova Část C – Návrh**

kromě železničních zastávek a stanic, které nejsou na území města, např. na následujících zastávkách:

- Lyski, U potoka
- Radvanov, rozcestí
- Točna.

Zařízení cyklistické infrastruktury jsou znázorněny na samostatné výkresové příloze.



Fotografie č. 8 - kryté stání pro kola na autobusové zastávce (Stockholm)

## **6 FINANCOVÁNÍ, ODHAD NÁKLADŮ**

V současné době je k dispozici program **Státního fondu dopravní infrastruktury** - poskytování příspěvků **na výstavbu a údržbu cyklistických stezek**. Tyto příspěvky jsou poskytovány v roce 2016 až do výše 85% celkových uznatelných nákladů.

**iROP** v rámci evropského plánovacího období **2014-2020** vyhlašuje výzvu specifického cíle 1.2. – podpora podílu udržitelných forem dopravy, kde je součástí i cyklodoprava a bezpečnost, jejichž předmětem je:

- Rekonstrukce, modernizace a výstavba komunikací pro cyklisty sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami. Samostatné stezky pro cyklisty, jízdní pruhy pro cyklisty v přidruženém prostoru, liniová opatření pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru silnic a MK (např. vyhrazené jízdní pruhy) a související doprovodná cyklistická infrastruktura, výsadba zeleně a prvky zvyšující bezpečnost cyklodopravy.
- Rekonstrukce, modernizace a výstavba bezbariérových komunikací pro pěší včetně souvisejících prvků zvyšujících bezpečnost silniční, cyklistické a pěší dopravy.

**Kraj** v současnosti nemá žádný program pro financování staveb pro cyklistickou dopravu. Případně lze ještě čerpat dotace z programů přeshraniční spolupráce.



Na základě cenových normativů SFDI pro rok 2015 předpokládá se **pro hrubý odhad nákladů pro potřeby financování** následující hodnota novostaveb pro cyklisty:

- Stezka pro cyklisty šířky 3 m (délka 1 km) – 5 000 000,- Kč
- Lávka pro cyklisty šířky 3 m (délka 10 m – extrapolace) – 693 680,- až 2 390 960,- Kč
- Polní, lesní cesta šířky 3 – 5 m (délka 1 km) – 5 300 000,- až 8 900 000,- Kč.

Pro úpravy stávajících komunikací platí normativy SFDI:

- Výměna obrusné vrstvy vozovky (m<sup>2</sup>) – 414,- až 1 035,- Kč
- Vybudování cyklistického pruhu rozšířením vozovky (m<sup>2</sup>) – 1 630,- Kč.

Přirážky (všeobecné, přípravné práce, sítě, VH objekty, úpravy ploch, aj.):

K výše uvedeným cenám se připočte v intravilánu až 49,3% a v extravilánu 30,6%.

Pro úseky prováděné pouze dopravním značením nebo pro pruhy na vozovce jsou k dispozici tyto orientační ceny (vycházejí z cen používaných v Ostravě, mohou se lišit podle výrobce a typu dopravního značení):

- Značka IP20 a/b - 2200 Kč/ks (možno provést i zmenšené)
- Značka C8a/b, C 9a/b, C 10a/b – 790,- Kč/ks (možno provést i zmenšené)
- Značka IS 19a/b/c – 850,- Kč/ks
- Značka IS 20 – 950,- Kč/ks
- Značka IS 21a/b/c/d – 220,- Kč/ks
- Patka - 450 Kč/ks, (pro IP 20 a/b zapotřebí 2ks)
- Sloupek pozinkovaný - 110 Kč/m (cca 0,2m do patky + 2,5m nad terén + 1,5m délka značky = 4,2m sloupku pro IP 20a/b) - pro sloupky na IP 20 a/b opět potřeba 2ks
- Montáž patky - výkop + beton - 900 Kč/ks (pro 2 patky cca 1300 Kč/2ks)
- Montáž na sloupek - 100 Kč/ks.
  
- VDZ při očekávané délce VDZ do 0,5 km:
- Čára bílá 0,125m – 18,- Kč/m včetně předznačení
- Čára bílá 0,25m - 25,- Kč/m včetně předznačení
- Symbol V14 – 150,- Kč/ks šipka + kolo = 1 ks
- Symbol V 20 – 200,- Kč/ks
- Symbol V 19 – 400,- Kč/ks
- Nátěr typu Rocbinda (m<sup>2</sup>) – 760,- Kč.

Pro potřeby města tedy doporučujeme pro odhad nákladů uvažovat s následujícími předběžnými cenami:

- Cyklostezka 1 km – cca 7,5 mil. Kč
- Účelová komunikace 1 km – cca 10 mil. Kč
- Cyklistický pruh na vozovce 1 km jeden směr (pouze nátěr/rekonstrukce krytu/novostavba) – cca 1,2/2/5 mil. Kč
- Cyklistická trasa 1 km (pouze vyznačení dopravním směrovým značením, příp. piktogramové koridory) – cca 0,1 mil. Kč.

## **7 ZÁVĚR**

Generel cyklistické dopravy na území města Jablunkova navrhuje zásady pro vytvoření funkční sítě cyklistické dopravy ve městě a okolí.

Generel byl na závěrečném jednání dne 3.2.2016 projednán a následně dorepřacován.

Do návrhu byly zapracovány výsledky projednání, které jsou obsaženy v konceptu návrhu nebo v dokladové části tohoto návrhu.

Fotodokumentace je obsažena v části průzkumů a rozborů a konceptu návrhu, proto nebyla už opakována v návrhové části.

Závěrem je možno říci, že návrh byl kladně projednán s dotčenými orgány a odbornou veřejností, včetně obcí. V případě kladného projednání návrhu v radě a zastupitelstvu města je doporučeno zapracovat výsledky generelu do územního a strategického plánu města a též případně do obdobných dokumentů okolních obcí.

Ostrava, únor 2016

Ing. Martin Krejčí a kolektiv

## **2) VÝKRESOVÁ ČÁST**

**1. Typy tras**

**2. Další cyklistická infrastruktura**

**3. 1. etapa výstavby sítě**

**4. Návrh trasování**

**0**

### **3) DOKLADOVÁ ČÁST**

**1. Zápis z projednání**

**2. Prezenční listina**