



KONCEPCE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY V PELHŘIMOVĚ



Město Pelhřimov

Masarykovo náměstí 1, 393 01 Pelhřimov

Zpracoval: Ing. Veronika Němečková

2022

Obsah

ÚVOD	4
Důvody pro změnu	5
Podpora aktivní mobility	6
TECHNICKÉ PARAMETRY	11
Dopravní koridory	11
Společný provoz cyklistů a motoristů	11
Piktogramový koridor pro cyklisty	11
Prostor pro cyklisty	12
Cyklostezka	14
Cyklotrasa	15
Piktokoridory	15
Cykloobousměrky	16
Cyklopruhy	16
Cyklisté na chodníku	16
Cyklisté v obytné zóně	17
Cyklisté v pěší zóně	17
Cykloznačení	17
Vjezd cyklistů v protisměru povolen	20
Vodorovné dopravního značení	21
BEZPEČNOST	27
PRÁVNÍ ODPOVĚDNOST	28
PŘÍKLADY PRACOVNÍ NÁPLNĚ KRAJSKÉHO A MĚSTSKÉHO CYKLOKOORDINÁTORA	30
CÍLE	34
ÚZEMNÍ PLÁN	36
Současný stav cyklistické dopravy Pelhřimově	37
Cyklo opatření pro místní části	41
Okruhy	42
Turistické pěší trasy	45
Podpora terénní cyklistiky	47
Singletrail	47
Pumptrack	48
STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA	49
SWOT analýza	49

KONCEPCE KRAJE VYSOČINA	53
KONCEPCE SÍTĚ CYKLOTRAS/CYKLOSTEZEK.....	57
BĚŽÍCÍ AKCE	65
Stežka pro pěší a cyklisty Pelhřimov – Skrýšov	65
Cyklostežka Pelhřimov, Polní dvůr - silnice III/11244 na Pavlov	66
Výstavba samostatné stezky Žirov-Rybníček, pro cyklisty a chodce	66
Cyklo (in-line) stežka Stráž.....	67
PROCES VÝSTAVBY CYKLOSTEZKY.....	71
CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY v Pelhřimově - BODY ZÁJMU	72
NÁVRH MOBILIÁŘE A TECHNICKÉHO ZÁZEMÍ PRO CYKLISTY	74
Veřejné opravy kol	78
Návrh mobiliáře do centra města.....	81
Návrh mobiliáře mimo historické centrum	83
SDÍLENÍ KOL – BIKESHARING	89
CYKLISTIKA V JINÝCH EVROPSKÝCH ZEMÍCH	90
DOPROVODNÉ PROGRAMY PRO PODPORU CYKLODOPRAVY	91
Do práce na kole.....	91
Přípomínky veřejnosti a cyklokomunit.....	91
FINANCOVÁNÍ + MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY	92
Národní zdroje.....	92
SOUHRN A ZÁVĚR.....	94
NÁZVOSLOVÍ.....	95
NÁVOD PRO CYKLISTY	100
FOTOGRAFICKÁ ČÁST	103

ÚVOD

Koncepce cyklistické dopravy města Pelhřimova je dokument, který má za cíl stanovení koncepce cyklistické dopravy jako součásti dopravního systému města. Jedná se o dokument, který nejlépe řeší síť cyklistických tras ve vzájemné provázanosti a je tak významným podkladovým materiálem pro jakékoliv rozhodování o cyklistické infrastruktuře. Bude sloužit pro uplatňování potřeb cyklistiky ve městě i blízkém okolí. Jedná se o otevřený dokument, který se bude v průběhu času aktualizovat.

Na periferii města se úspěšně rozvíjí infrastruktura pro bezmotorovou dopravu (polní cesty, cyklostezky atd.). V zájmu Města Pelhřimova by nově mělo být rozšíření bezmotorové dopravy (především cyklistiky) i ve městě a místních částech za účelem snížení množství automobilové dopravy a souvisejících nehod, zlepšení ovzduší, veřejného zdraví a uvolnění veřejného prostoru, který je zablokován popojíždějícími i parkujícími auty.

Pro odlehčení lokální dopravy je nutné, aby pokud možno rovinaté páteřní trasy spojovaly centrum města, sídliště, školy, sportoviště, průmyslovou zónu a autobusové/vlakové nádraží. Takové trasy mají několikanásobný účel: bezmotorová doprava do škol, za sportem a do práce včetně použití pro turistiku. Musíme přihlížet k bezpečnosti cyklistů všech věkových skupin a dopřát jim bezpečný průjezd městem i dojíždění do města z místních částí a to stanovením režimu na vozovkách (včetně změny na jednosměrný provoz), přehledným značením, piktogramy, zaváděním cyklo pruhů, protisměrných proudů pro cyklisty v jednosměrkách či povolení smíšených chodníků při zachování preference chodců.

Nezbytná součást cyklistické koncepce bude návrh technologického vybavení pro centrální část města i městské čtvrti. Cílem je systematické rozšíření cyklo dopravy ve městě, koordinace správy a údržby sítě cyklistických tras a zvýšení bezpečnosti pro cyklisty, a to se zachováním rovnováhy mezi jednotlivými druhy dopravy.

V souladu tohoto zájmu, je také vnitřní komunikace a výměna informací mezi příslušnými odbory, a to hlavně při rozvoji a investicích, aby se s touto cyklostrategií počítalo v připravovaných projektech jako například rekonstrukce silnic/ulic (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů). V neposlední řadě také vnější koordinace s dalšími městy, projektanty, ŘSD, KČT, Policií ČR, městskými cyklokoordinátory na území ČR a dalšími organizátory a správci dopravní infrastruktury pro zajištění provázanosti.

Důležitá bude také komunikace s médii a s veřejností pro zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součást životního stylu. Propagace ve formě map, článků, tipy na výlety, cyklomailu – názory občanů, webové stránky „Pelhřimov na kole“ samostatně nebo součást webových stránek města Pelhřimova. V této oblasti se předpokládá úzká součinnost s informačním centrem města (KZMP).

Koncepce cyklistické dopravy ve městě Pelhřimov navrhuje vybudování sítě cyklistických stezek a cyklistických tras, které budou sloužit pro rekreační účely i pro každodenní cesty např. do práce či do školy. Jednotlivé úseky jsou plánovány samostatně, zejména trasy mimo město, a také jsou a budou realizovány v rámci různých investic.

Koncepce má rovněž sloužit jako podklad pro systematickou projektovou přípravu a výstavbu městské a příměstské cyklistické sítě včetně mobiliáře a podporu rozvoje základních cyklistických služeb (stojany na kola, úschovny, půjčovny, odpočívadla).

Zároveň bude sloužit jako podklad pro zpracování cyklistických tras a stezek do územního plánu města na ochranu koridorů všech navrhovaných tras a stezek, aby při majetkových operacích s pozemky, dopravním značením, výsadbě zeleně, oprav komunikací, parkovišť, chodníků, zastávek apod. byly zohledněny i potřeby cyklistické dopravy.

Důležitá bude postupná změna dopravního chování občanů a postupné přecházení na alternativní energie pro individuální dopravu.

Důvody pro změnu



Nelegální jízda na kole v jednosměrné ulici Poděbradova

Proč podporovat cyklistickou dopravu?

Česká města zaostávají ve využívání cyklistické dopravy jako alternativy dopravní obslužnosti. Vhodná cyklistická infrastruktura se začala budovat mnohem později a stále jsou ve většině měst dokončeny jen její fragmenty. Cyklistická doprava je vzhledem ke geografické poloze České republiky z důvodů klimatických podmínek do značné míry sezónní záležitostí. Přesto podle

opakovaných průzkumů jsou hlavní bariéry pro větší využití jízdního kola jako dopravního prostředku nízký pocit bezpečí, intolerantní chování řidičů k cyklistům, nedostatečně rozvinutá cyklistická infrastruktura a zajištění bezpečného „zaparkování“ kola v cíli cesty, včetně zázemí pracovišť a škol.

Cyklodoprava je přístupná všem věkovým i sociálním skupinám a je šetrná k městskému prostředí. Kdyby se automobilová doprava ve městě nahradila alespoň z části cyklistickou, došlo by k výraznému úbytku emisí výfukových plynů, hluku, prašnosti a jistě i k úbytku dopravních nehod. Nečekáte na křižovatkách při dopravní špičce, nehledáte místo na parkování, využijete různých zkratk, kde s autem nemůžete. V neposlední řadě je prospěšná našemu zdraví. Kolo umožní fyzický pohyb, který samozřejmě v autě nemáte. Často si lidé stěžují, že nemají na aktivní pohyb čas. Přitom každodenní jízda na kole do práce může spojit dobré s užitečným.

Vážnou námitkou proti jízdě na kole je bezpečnost cyklistů a obavy z dopravních nehod. Úkolem pro město je naplánovat a postupně vybudovat bezpečnou a dostatečně rozsáhlou infrastrukturu pro cyklisty, která by motivovala a lákala další příznivce cyklistické dopravy.

Jednotlivé směry cyklistických stezek musí být bezpečné a musí zároveň vést k žadáným cílům a logicky na sebe navazovat.

Podle dokumentu Koncepce městské a aktivní mobility, který je návazným dokumentem na Dopravní politiku České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, přičemž je přenesena do úrovně krajské a zejména obecní samosprávy, patříme do kategorie F – město velikosti do 25 tis. obyvatel.

Tato velikostní kategorie měst je značně různorodá, a proto lze jen orientačně odhadnout hodnoty optimalizovaného rozsahu dělby přepravní práce:

- Pěší doprava se může ustálit na hodnotě kolem 40 – 50 %
- Cyklistická doprava může mít podíl, alespoň v klimaticky příznivých obdobích roku 20 – 30 %
- Veřejná hromadná doprava může dosáhnout podílu 5 – 20 %
- Individuální automobilová doprava by se podílela na přepravních výkonech v rozmezí 20 – 25 %.

Podpora aktivní mobility

Vzhledem k tomu, že ochota lidí chodit pěšky výrazně klesá zejména u délky cest na 1,5 – 2 km, je možnost alternativního řešení k individuální dopravě významně omezené.

Vzhledem ke krátké průměrné délce cest po městě je potenciál aktivní mobility velmi významný. Je proto nutné rozvíjet síť bezpečných cyklotras a odstraňovat bariéry pro pěší dopravu. I v tomto městě můžeme podpořit systém bikesharingu. Význam cyklodopravy se odvíjí od místních klimatických a geomorfologických podmínek. Na významných místech je nutné vytvářet lepší předpoklady pro parkování jízdních kol.

Úprava veřejného prostoru

Důležité je přistoupit k humanizaci uličního prostoru založené na historickém vývoji komunikačního systému města a s ohledem na rozlohu historického centra přistupovat k jeho zklidnění.

Územní plánování rozšířit o krajinné plánování ve městech a v příměstském prostoru.

Plánování města se zohledněním potřeb jednotlivých skupin obyvatel (pracujících, žen, dětí, seniorů, pečujících osob a osob s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace) již ve fázi územního a strategického plánování rozvoje; s cílem omezit nutnost dojíždění na větší vzdálenosti.

Snížení stupně automobilizace

- výchova a osvěta k udržitelné mobilitě
- podpora pěší dopravy a dopravní cyklistiky
- podpora vzniku firemních plánů mobility u středních a větších firem a vzniku školních plánů mobility (podpora carpoolingu zaměstnanců a řešení parkovacích míst pro tento účel, parkovací zařízení pro cyklodopravu, zázemí pro cyklisty apod.)

Zvýšení aktivní mobility

- dobudování sítě bezpečných cyklostezek/cyklotras ve městě a aglomeraci
- podpora systému bikesharingu
- zlepšování podmínek pro pěší dopravu zaváděním opatření pro segregaci a bezpečnost pěšího provozu (bezbariérové, širší chodníky pro pečující osoby s dětmi a kočárky, budování ramp pro kočárky a vozíky, dobře značené a přehledné dopravní prostředí, osvětlení zastávek a podchodů, správné osvětlení přechodů atd.)
- v městském provozu dostatečně zohledňovat preferenci pěšího provozu
- tvorba cyklozázemí

Zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu

- zapracování pěší a cyklo dopravy do generelu dopravy města
- parkovací politika pro cyklodopravu
- rozvoj sítě parkovacích míst pro kola (stojany, boxy), včetně dobíjecích stanic pro elektrokola
- podpora začlenění opraven a prodejen kol do systému podpory cyklistické dopravy ve městě
- vybudování zabezpečených míst pro odložení jízdních kol v cílových místech dopravy, kde jsou zřízena parkoviště
- v územních plánech měst definovat propojení současných fragmentovaných částí cyklostezek do jednoho funkčního celku s minimalizací konfliktů s ostatní dopravou
- stanovení zásad preference pěší dopravy ve městech

Úprava pravidel provozu v aktivní mobilitě

Do oblasti provozu aktivní mobility je nutné zahrnout kromě pohybu čistě vlastní silou i další způsoby pohybu pomocí různých druhů prostředků mobility (vozítek), které jsou poháněny zpravidla elektřinou. Typy těchto prostředků se neustále vyvíjejí a rozšiřuje se jejich používání, avšak nejsou stanovena pravidla jejich užívání na různých typech pozemních komunikací. Vystává proto potřeba definovat typy aktivní mobility a vymezit legislativní pravidla pro jejich vzájemnou koexistenci, a to dle typu dopravní infrastruktury a typu užití:

Typy aktivní mobility:

- Plně aktivní mobilita (zcela bezmotorová) – (pěší, cyklisté silniční, cyklisté terénní, cyklisté rodiny, velké koloběžky, malé skládací koloběžky do 5', in-line, skike, kolečkové lyže, skate board atd.).
- Částečně motorizovaná (příšlap) – (pedelec, S-pedelec, cyklorikša a nákladní kola)
- Plně motorizované (elektrokoloběžky malé, elektrokoloběžky velké se sedátky (skútry), koloběžky na spalovací motor, jednokolky, elektro skate board, segway a jiná vyvažovací vozítka atd.)
- Vozíky pro zvláštní účely (elektrovozíky pro hůře se pohybující lidi, invalidní vozíky elektrické, invalidní vozíky bez motoru atd.)

Typy komunikací:

Chodníky

Cyklostezky

Cyklopruhy na silničních komunikacích

Silniční komunikace

Různé kombinace

Typy uživatelů:

Cyklisté v rámci dopravní obslužnosti

Silniční cyklisté

Terénní cyklisté

Rekreační cyklisté

Rodiny s malými dětmi

Hůře se pohybující osoby a osoby se sníženou schopností pohybu

Úprava dopravního značení v souvislosti s aktivní mobilitou

V rámci problematiky dopravního značení ve vztahu k aktivní mobilitě je identifikováno několik témat, které bude nutné řešit přípravou podkladů pro návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, případně aktualizací TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty. K jednotlivým tématům patří:

Zavedení sdílené zóny

Je nutné definovat režim Sdílená zóna, která rozšiřuje možnosti koexistence vozidel a slabých účastníků ve společném prostoru i do aplikací dosud u nás nevídaných, kde je poměrně silná automobilová doprava, včetně tranzitní funkce a linkové autobusové dopravy. Běžně se jedná např. o průtah nebo křižovatku s několika tisíci auty za den, přednádražní prostor, či významnou obchodní ulici v centru města). Proto zde ani nejsou dovoleny hry dětí. Ukazuje se, že takový režim je překvapivě životaschopný a kapacitní, pokud splníme klíčovou podmínku nízké rychlosti (zpravidla do 20 km/h). Oproti tomu současně užívaný režim „Obytná zóna“ je principiálně předpokládán do oblastí, kde převažuje rezidentní funkce (vilová čtvrť rodinných domků), jen zdrojová a cílová doprava a provoz vozidel je velmi slabý (zpravidla jen jednotlivá vozidla v řádu minut). Proto jsou zde i dovoleny hry dětí.

Úprava dopravního režimu v obcích beroucí ohled na cyklistickou dopravu

Při nastavení dopravního režimu v obcích se vychází především z provozu motorové dopravy, a na specifika cyklistického provozu se zapomíná. Je to dáno mimo jiné tím, že nejsou definovány dopravní značky, které by specifika cyklodopravy jednoduchým způsobem umožnily zavádět.

Tematické okruhy k řešení:

- o cykloobousměrky
- o křížení a sjednocení práv a povinností
- o označení cest dopravními značkami pro kola
- o nepovinné použití cyklistického opatření
- o prostor s převažující funkcí
- o stezka podél hlavní komunikace
- o kvalita povrchu ve městech a údržba cyklostezek
- o ochranné / víceúčelové pruhy
- o jízda na kole nejen při pravém kraji vozovky
- o zklidněné oblasti a snižování rychlosti
- o možnost provedení zkušebního opatření / pilotní projekty
- o ochrana slabších uživatelů

Podpora odstraňování bariér správců komunikací

Dále se doporučuje vést správce silnic I., II. a III. třídy ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnosti cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Doporučuje se vytvořit podmínky pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic I., II. a III. třídy o řešení bezpečného vedení cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy s preferováním integrace do hlavního dopravního prostoru. Systém spolufinancování vlastní realizace i následné údržby jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Požadavek na řešení cyklodopravy na silniční síti musí předně vzejít ze strany obce, na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu a koncepční návaznost.

Důležité je zajištění součinnosti ŘSD ČR a Správy železnic při realizaci či rekonstrukci velkých dopravních staveb s poptávkou po výstavbě cyklistických komunikací. Pokud např. ŘSD, nebo krajská správa silnic plánuje vybudovat obchvat obce, pak s realizací takové stavby je potřeba současně plánovat i zklidňování, či humanizaci stávajících komunikací, nebo pamatovat na křížení pro bezmotorovou dopravu.

Cílem je předcházet těmto problémům:

- častému opomíjení jiné než motorové dopravy
- cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení
- vícenáklady spojené s dodatečným často komplikovaným řešením infrastruktury pro cyklistickou dopravu zejména ve stísněných prostorových podmínkách v intravilánu obcí
- řešení prostupnosti území v návaznosti na výstavbu velkých dopravních staveb, zajištění průchodnosti pro nemotorovou dopravu
- ideální řešit ve fázi studie proveditelnosti
- v rámci auditů staveb zvažovat i vliv projektu na prostupnost krajiny a jeho zásah na místní vazby

Dále se doporučuje vytvořit podmínky pro zamezení rizika vzniku bariér pro cyklistickou i pěší dopravu při novostavbách a rekonstrukcích státních komunikací a při realizaci velkých železničních staveb atd. Na žádost obce, či dalších klíčových organizací bude kraj vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při přípravě velkých železničních staveb (kde je správcem Správa železnic), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

K podpoře plošné obsluhy území cyklistickou dopravou bude žádoucí využít procesy pozemkových úprav. Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního aparátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší prostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty. Doporučením je, aby město Pelhřimov žádalo Státní pozemkový úřad o bezúplatné převody dotčených pozemků, které leží na významných cyklotrasách (již zahájeno).

TECHNICKÉ PARAMETRY

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 Průběžná, Pražská, Příkopy, Vlášnická. 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:

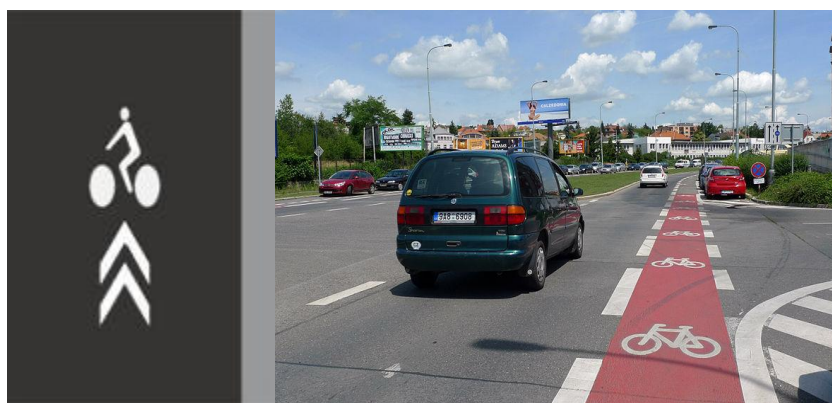
- vyhrazený pruh pro cyklisty
- víceúčelový pruh
- piktogramový koridor pro cyklisty
- prostor pro cyklisty na světelně řízených křižovatkách

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.

Společný provoz cyklistů a motoristů

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.

Piktogramový koridor pro cyklisty



„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.

Cyklista se musí pohybovat po piktogramech, které usnadňují sdílení prostoru ve společném provozu s ostatními vozidly. Pokud se piktogramy souvisle opakují, mohou cyklisty v rámci jízdního pruhu zleva míjet osobní či jednostopá vozidla.

Řidičům piktogramy na vozovce ve společném provozu napomáhají předvídat pravděpodobný pohyb cyklistů v daném směru. V jízdním pruhu s vyznačeným piktogramovým koridorem se pohybují nalevo od piktogramů. Podél cyklistů musí řidič projíždět vždy ohleduplně a se zvýšenou opatrností, tj. přiměřenou rychlostí a s dostatečným bočním odstupem.

Jak se odbočuje v koridoru

Piktogramový koridor pro cyklisty pouze naznačuje průjezd daným směrem, může se na něj kdekoliv najet či jej opustit. Cyklisté musí dávat včas znamení o změně směru jízdy, odbočovat předvídatelně a ujistit se, že nikoho neohrozíte za sebou ani před sebou.

Piktogramový koridor končí... A co dál?

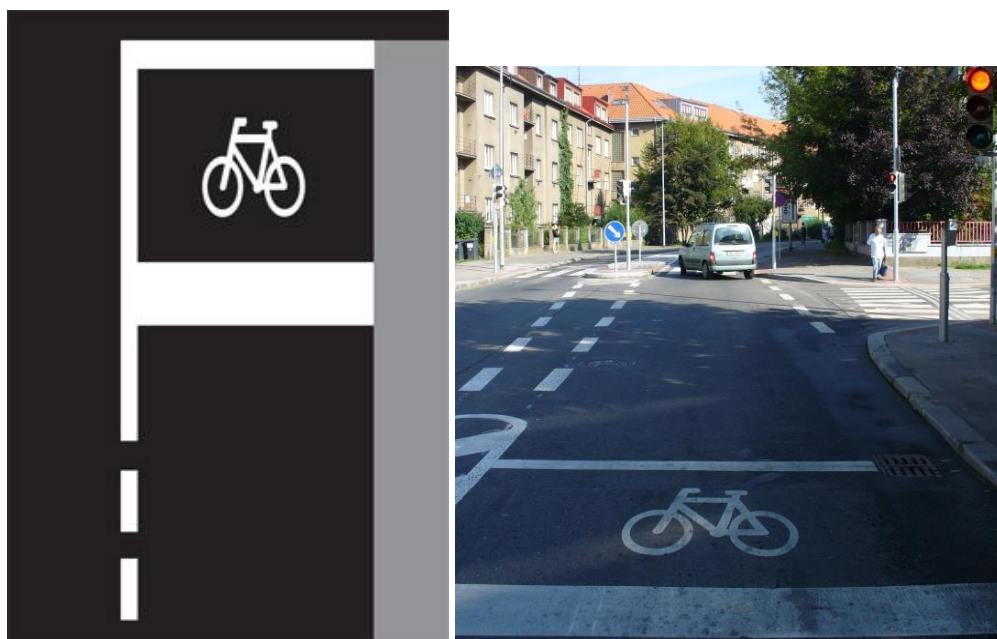
Pokud piktogramový koridor končí, pokračuje se plynule dále ve stejném jízdním pruhu společně s motoristy bez zvláštních opatření anebo v navazujícím integračním opatření.

Jestliže to není nezbytně nutné, tak se v piktogramovém koridoru nezastavuje ani nestojí. Blokováním piktogramového koridoru se zhoršují podmínky především projíždějícím cyklistům, kteří se musejí zařadit mezi ostatní vozidla. Pokud však cyklista musí zastavit, musí to udělat opatrně a předvídatelně, aby neohrozil ostatní.

Prostor pro cyklisty

Předsunutá stopčára označuje vymezení prostoru v rámci světelné křižovatky, kam si mohou někteří účastníci silničního provozu během čekání najet, což jim poté umožní vjet do křižovatky jako první.

Nejčastěji je tato výhoda realizována pro cyklisty, v českém prostředí se tak děje pomocí vodorovné dopravní značky V19 „Prostor pro cyklisty“. Ta byla zavedena vyhláškou 30/2001 Sb., o pravidlech provozu na pozemních komunikacích.





ZÁKLADNÍ PARAMETRY CYKLISTICKÝCH TRAS

Pro představu o nárocích jednotlivých typů cyklistických komunikací uvádím obvykle používané nebo doporučené hlavní parametry. Pro návrhy platí ČSN 73 6110.

Při zpracování konkrétních návrhů budeme pochopitelně vycházet z místních podmínek.

Komunikace pro cyklisty musí splňovat požadavky na průjezdný profil jízdního kola a cyklisty, do něhož nesmějí zasahovat žádné pevné překážky, ve vozovce nesmí být umístěny vpusti, jejichž mříže jsou souběžné se směrem jízdy.

Při stanovení profilu je doporučeno vycházet z následujících hodnot: šířka jízdního kola: 60 cm

nutný pohybový prostor: 2x20 cm

bezpečnostní prostor: 2x25 cm

podjezdná výška: 250 cm

Základní typy cyklistických tras

a) samostatná cyklistická stezka – šířka cyklistického pásu pro obousměrný provoz je doporučena 300 cm.

- b) nedělená stezka pro pěší a cyklisty – nejmenší šířka je doporučována 300 cm. Tato šířka zajistí v případě setkání jednoho cyklisty a dvou pěších nezbytný prostor 100cm pro cyklistu a 2x75cm pro pěší.
- c) dělená cesta pro pěší a cyklisty – minimální šířka je 400cm s doporučeným dělením 200cm+200cm.
- d) cyklistická trasa na dopravně zklidněné komunikaci (pěší zóna, obytná ulice aj.)- cyklista využívá spolu s ostatními účastníky provozu dopravní prostor, v němž je povolena jízda pouze rychlosti do 20km/hod.
- e) cyklistické pruhy na vozovce- doporučená šířka pruhu vyznačeného na vozovce je 150cm +25cm vodící proužek.
- f) cyklistická trasa na polní a lesní cestě pro cyklistický provoz jsou využívány málo frekventované účelové komunikace o šířce obvykle v rozpětí 2,5- 5m.
- g) cyklistická trasa vedená společně s motorovou dopravou na obslužné komunikaci- pro cyklistický provoz je využívána komunikace s malou intenzitou dopravy.

Podélný sklon by neměl překročit na komunikaci pro cyklisty v pahorkovitém území 6%.

Přitom délka úseku se stoupáním 4% by neměla překročit 250m, 6% pak 65m. Na kratší vzdálenost (do 8 m) je však možno použít stoupání až 12% .

Poloměry směrových oblouků jsou závislé na navrhované rychlosti. Při rychlosti 30km/hod je minimální poloměr 22 m a při rychlosti 20km/hod pak 8 metrů.

Cyklostezka

Komunikace vyhrazená pro cyklisty, in-line bruslaře, jezdce na koloběžkách, popřípadě lyžaře na kolečkových lyžích. Auta sem nesmí. Bývá označena kulatou modrou dopravní značkou s bílým piktogramem jízdního kola uprostřed. Cyklostezka může být i smíšená, takže ji mohou zároveň využívat chodci, pak je na značce vedle jízdního kola namalován i chodec. Pokud není jasně vyznačeno, na které straně se mají pohybovat chodci a na které ostatní účastníci provozu, je celá stezka určena všem. Obecně platí, že cyklisté (popřípadě další jezdci) se musí pohybovat při pravém okraji. Zákon ale jasně nestanovuje, která strana patří chodcům. Vše je řešeno pouze s ohledem na vzájemnou toleranci, protože ani chodec nesmí jezdce ohrozit. Základním pravidlem na cyklostezce je nechodit a nejezdit vedle sebe, ale vždy za sebou. Pokud předjíždíte, tak zásadně zleva. Ukažte znamením ruky těm za vámi, že chystáte úhybný manévr. I při hustém provozu nesmíte ohrozit ani omezit ostatní účastníky v protisměru. Zkušenější cyklista by měl dát přednost méně zkušenému. Také by cyklisté měli být ohleduplní k bruslařům, protože pro ty je komplikovanější zastavit. Cyklostezka může být rájem pro všechny, kdo se chtějí vyhnout motorovým vozidlům, ale velmi záleží na vzájemné toleranci.

Rozlišujeme tři základní druhy cyklostezek:



- 1) **Stežka pro cyklisty** je vyhrazena primárně cyklistům, mohou se zde ale také legálně pohybovat bruslaři, jezdci na osobních přepravnících a podobní uživatelé.
- 2) Po **smíšené stezce pro chodce a cyklisty** se pohybují všichni společně, chodec nesmí ohrozit projíždějící cyklisty a naopak.
- 3) **Oddělená stežka pro chodce a cyklisty** umožňuje společný provoz chodců a cyklistů. Chodci i cyklisté musí používat svou část stezky. Do druhé části mohou vstoupit jen při obcházení, objíždění nebo křížení a nesmí tím ohrozit ostatní.

A aby to bylo ještě složitější, kromě toho máme ještě **stežku pro chodce s povolenou jízdou cyklistů** (označeno dodatkovou tabulkou kola). Cyklisté tu smí jezdit jen do 20 km/h v případě potřeby musí zastavit. Chodci naopak musí umožnit cyklistům průjezd. Stejná pravidla platí při jízdě na kole také pro pěší zónu s povolenou jízdou cyklistů a obytnou zónu. Zde se navíc chodci mohou pohybovat plošně všemi směry, zatímco cyklisté by neměli vjíždět na chodníky.

Cyklotrasa

Vyznačuje pouze trasu v terénu pomocí cyklistických značek. Jedná se o pouhý návod, kudy se dá jet. Cyklotrasy mohou vést po silnici, cyklostezce, ale i po nezpevněných cestách. Na cyklotrasách není nijak zajištěna bezpečnost. Pokud vede trasa po silnici, cyklista se musí chovat jako účastník silničního provozu a dodržovat veškerá pravidla. V terénu je zase nutné dávat pozor na spadané větve a další překážky. Zvláště po dlouhotrvajícím dešti být jízda po cyklotrase, která vede převážně mimo zpevněné komunikace, nebezpečná.

Piktokoridory

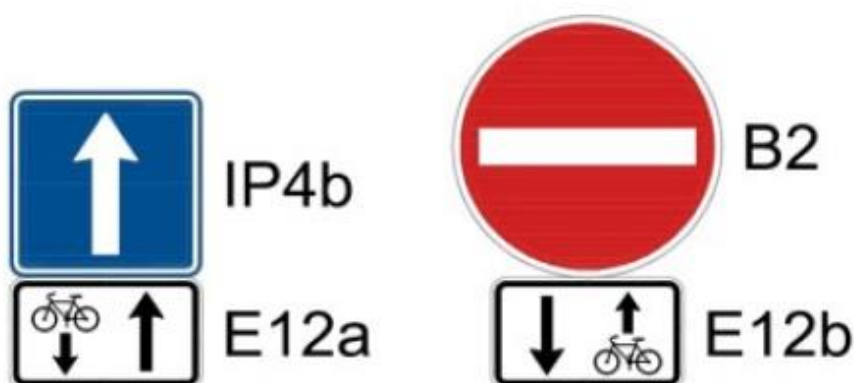
pouze upozorňují na možnou přítomnost cyklistů a nezakládají nikomu žádná zvláštní práva nebo povinnosti – jízda v nich není povinná. Nyní je v řadě míst postupně nahrazují ochranné cyklopruhy.

Na světelných křižovatkách může být **vyhrazený prostor pro cyklisty**, ve kterém můžete čekat před auty a nedýchat tak jejich výfuky. Výhodou je, že auta vás vidí, a když padne zelená, můžete vjet do křižovatky jako první, což vám zajišťuje vyšší bezpečí.

Cykloobousměrky

dovolují cyklistům jízdu v protisměru jednosměrné ulice. Díky tomu nemusíte objíždět bloky domů jako auta. V cykloobousměrkách je potřeba dávat si pozor na vjezdu a na výjezdu, obavy z jejich nebezpečnosti jsou ale neopodstatněné. Statistiky žádnou vyšší nehodovost oproti běžným cyklopruhům nevykazují. Frekventované cykloobousměrky se řeší cyklopruhem, v klidné uličce zklidněné na 30 km/h stačí dodatková tabulka.

Značení je realizováno dodatkovou tabulkou a případným vodorovným značením. Co se týče rozměrů tak je cykloobousměrnost ustanovena následovně: V ulici užší 2,6 m je cykloobousměrnost zakázána. V ulici se šířkou 2,6 m–3 m je cykloobousměrnost povolena.



Cyklopruhy

jsou vizuálně odděleným pruhem pro jízdní kola (a také bruslaře) přímo ve vozovce. Ostatní vozidla je smí křížit pouze při odbočování, objíždění a v rámci manévru parkování. Vozidla nesmí v cyklopruzích zastavit a stát. Podobně jako u cyklostezek, cyklopruhy musíte použít – ale pozor, jen ve správném směru!

Existují dva základní druhy cyklopruhů:

- 1) Vyhrazený cyklopruh bývá podbarven červeně a zřizuje se tam, kde je dost místa – auta po vyhrazeném cyklopruhu nesmí jet.
- 2) Ochranný cyklopruh se zřizuje ve stísněných poměrech. Projíždět jím mohou jen velká vozidla, která se nevejdou vlevo od pruhu, přičemž nesmí ohrozit cyklistu. Ochranné cyklopruhy se na rozdíl od vyhrazených malují tenčí čarou a neznačí se svislou dopravní značkou.

Když cyklopruh skončí, pokračujete s auty. Řidič nesmí ohrozit cyklistu vyjíždějícího z končícího cyklopruhu.

Cyklisté na chodníku

Pokud je cyklistovi méně než 10 let, po chodníku na kole jezdit smí, dokonce sám, bez dohledu starší osoby. Pokud cyklistovi již bylo 10 let, na chodníku musí jít pěšky a kolo pouze vést. V obou případech se musí dbát na chodce.

Cyklisté v obytné zóně

V obytné zóně mohou jezdit auta i cyklisté. Maximální rychlost je pro všechny omezena na 20 km/h.

Cyklisté v pěší zóně

V pěší zóně platí pro cyklisty stejná pravidla jako na chodníku.

Je-li na dopravní značce „Pěší zóna“ piktogram jízdního kola, může se cyklista pohybovat na jízdním kole bez časového či prostorového omezení přiměřenou rychlostí. Samozřejmostí je ohleduplnost vůči chodcům a dalším účastníkům provozu.

Cykloznačení

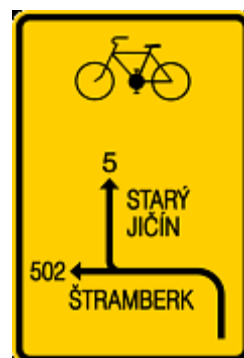
INFORMATIVNÍ ZNAČKY SMĚROVÉ:

Kilometrovník IS

18a/b



Návěst před křižovatkou IS 20



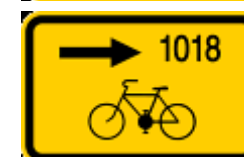
Směrová tabulka (přímo) IS 21a



Směrová tabulka (vlevo) IS 21b

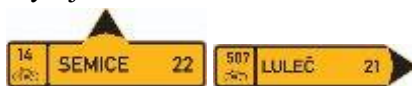


Směrová tabulka (vpravo) IS 21c



Směrová tabule pro cyklisty s jedním cílem IS

19a/19c



Směrová tabule pro cyklisty se dvěma cíli IS

19b/19d



INFORMATIVNÍ PROVOZNÍ:

Přejezd pro cyklisty“ - dopravní značka č. IP 7
(Cyklista nemá na rozdíl od chodců přednost!)



Způsob značení cyklistických tras a stezek podle vyhlášky MDS č. 30/2001 Sb.

PŘÍKAZOVÉ ZNAČKY:

„Stezka pro cyklisty“ - dopravní značka č. C 8a
(příkazová značka)



„Konec stezky pro cyklisty“ - dopravní značka č. C 8b



„Stezka pro chodce a cyklisty“ - dopravní značka č. C 9a



(příkazová značka, cyklisté i chodci mají společný pruh)



„Konec stezky pro chodce a cyklisty“ - dopravní značka č. C 9b



„Stezka pro chodce a cyklisty“ - dopravní značka č. C 10a
(příkazová značka, cyklisté a chodci mají oddělené pruhy)



„Konec stezky pro chodce a cyklisty“ - dopravní značka č. C 10b



Příkaz "Cyklisto sesedni z kola" - dopravní značka C14a

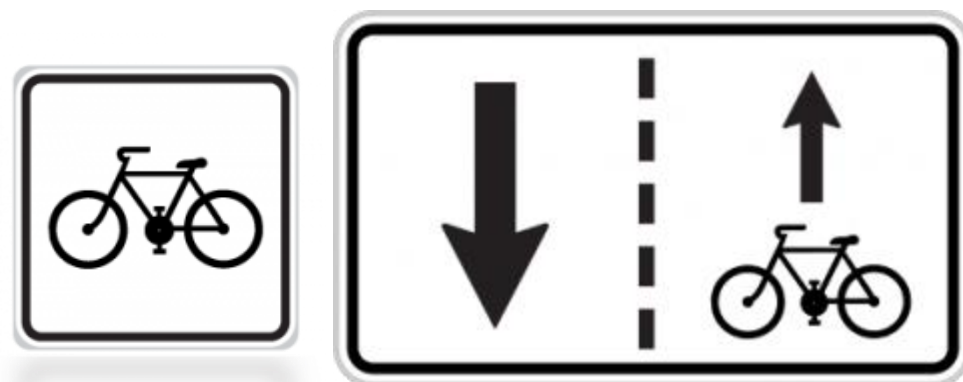


konec příkazu "Cyklisto sesedni z kola" - dopravní značka C 14b

VÝSTRAŽNÉ DOPRAVNÍ ZNAČKY:



Výstražná značka upozorňující na pohyb cyklistů na silnici B8

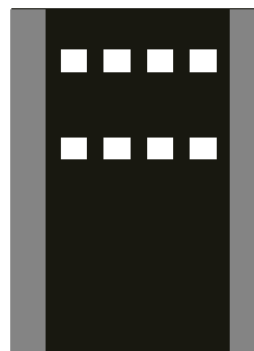
Dodatkové tabulky**Kód: E 12b**

Vjezd cyklistů v protisměru povolen

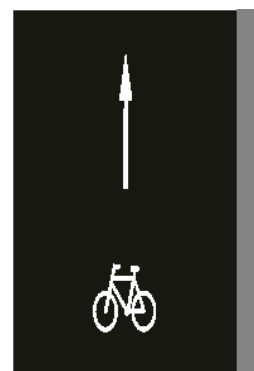
V případě, že je umístěna pod dopravní značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel“ (č. B 2), povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace.

Vodorovné dopravního značení

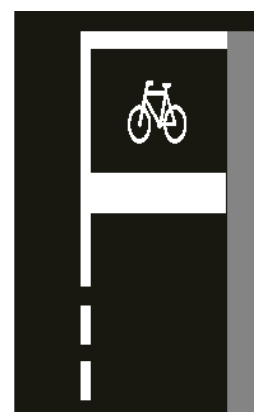
„Přejezd pro cyklisty“ - dopravní značka č. V 8



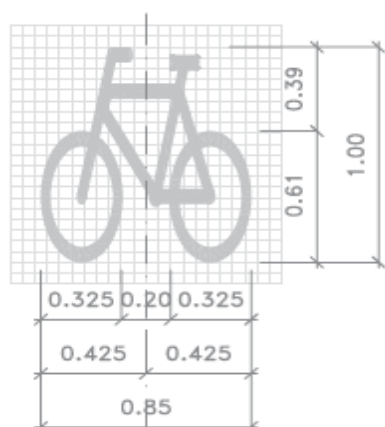
„Jízdní pruh pro cyklisty“ - dopravní značka č. V 14



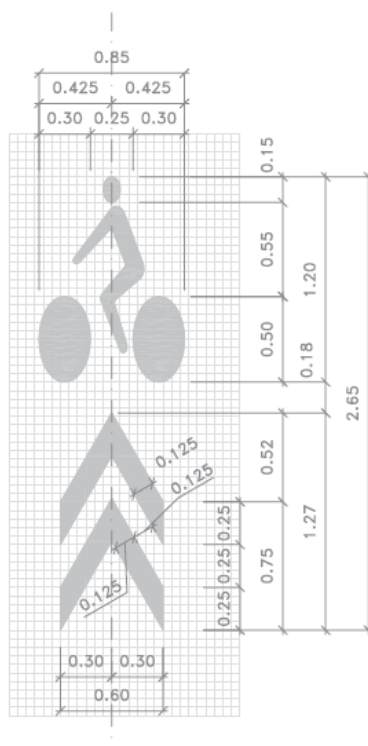
„Prostor pro cyklisty“ - dopravní značka č. V 19



Piktogram - jízdní kolo

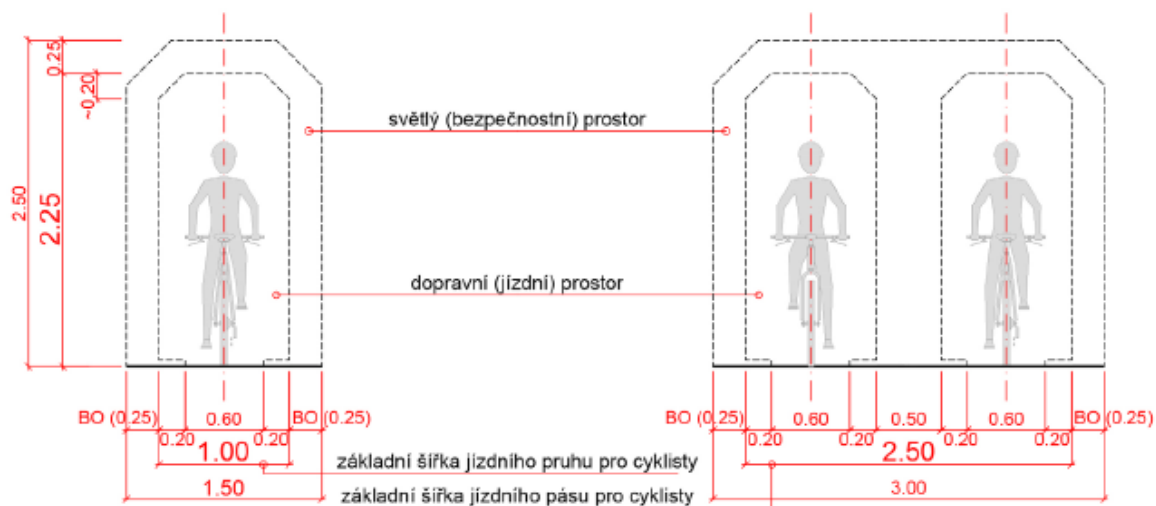


Piktogram - cyklista se směrovým znakem



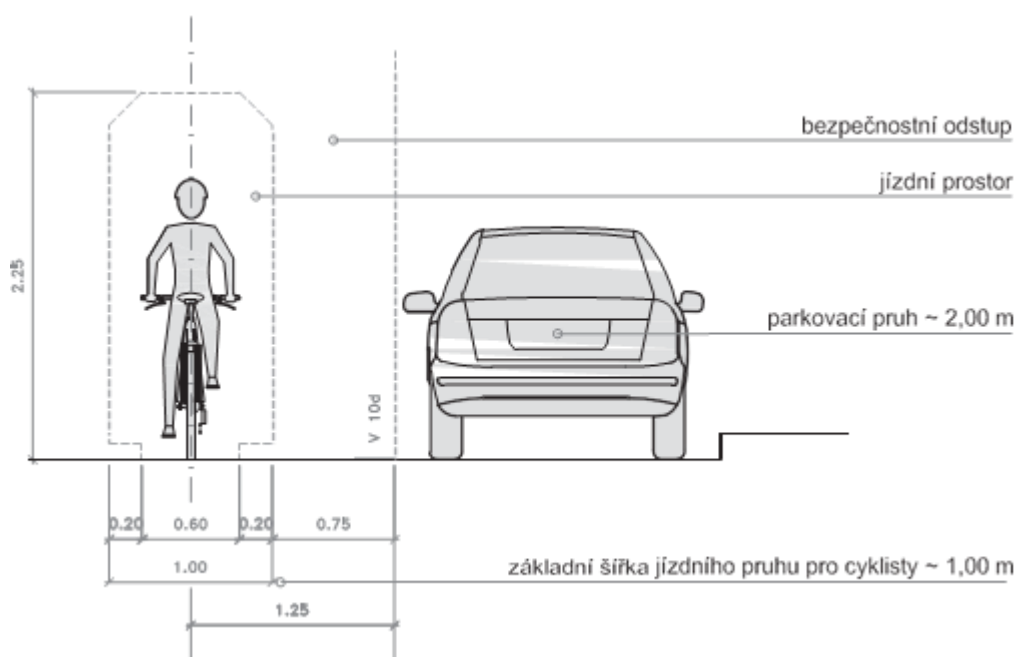
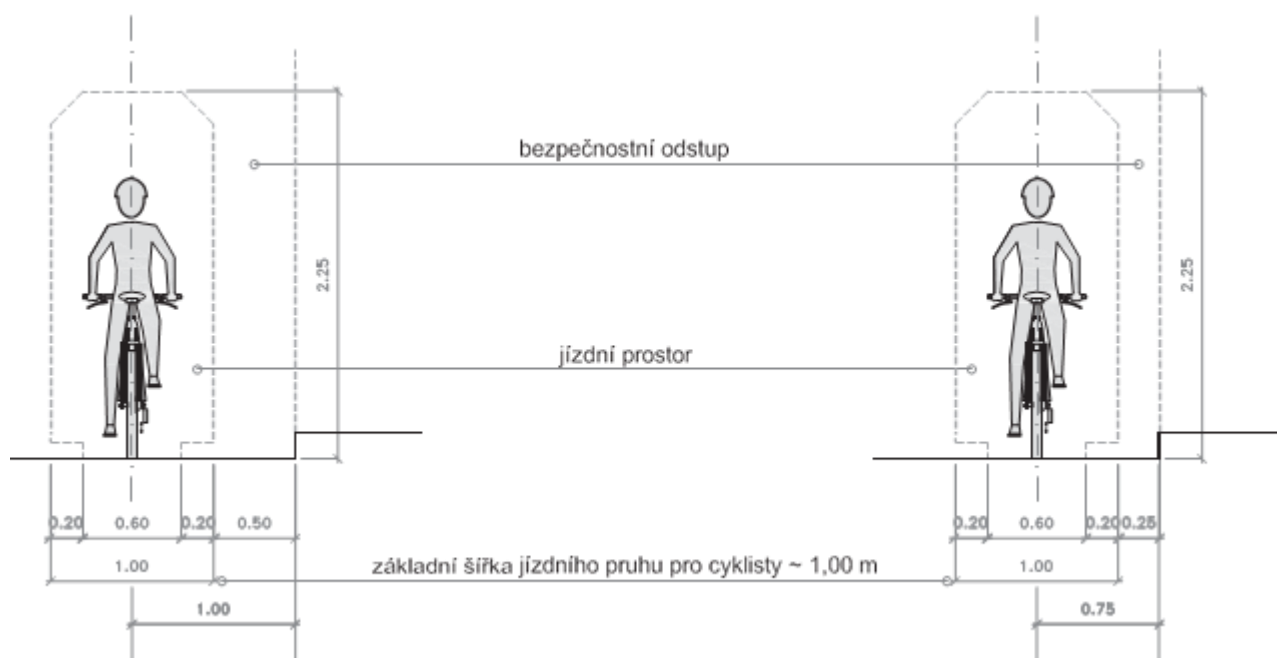
Detaily základních šířkových uspořádání

Základní prostorové nároky pro jednosměrný a obousměrný provoz

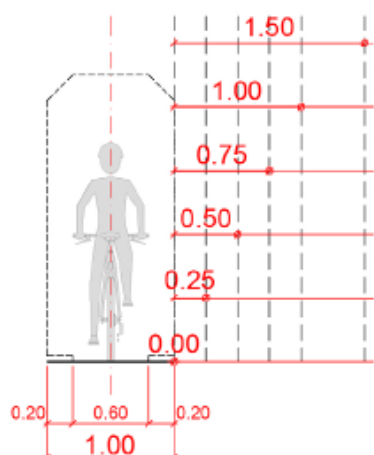


Poznámka:

- Při intenzitách nižších než 120 cyklistů/h lze v odůvodněných případech vypustit bezpečnostní prostor mezi protisměrnými pruhy.
- Při nízkých intenzitách (do 20 cyklistů/h v obou směrech) lze navrhnout jednopruhový obousměrný pás, pokud prostorové podmínky neumožňují jiné účelné řešení. V takovém případě je třeba fyzicky umožnit vyhnutí dvou cyklistů v místech v dohledové vzdálenosti.

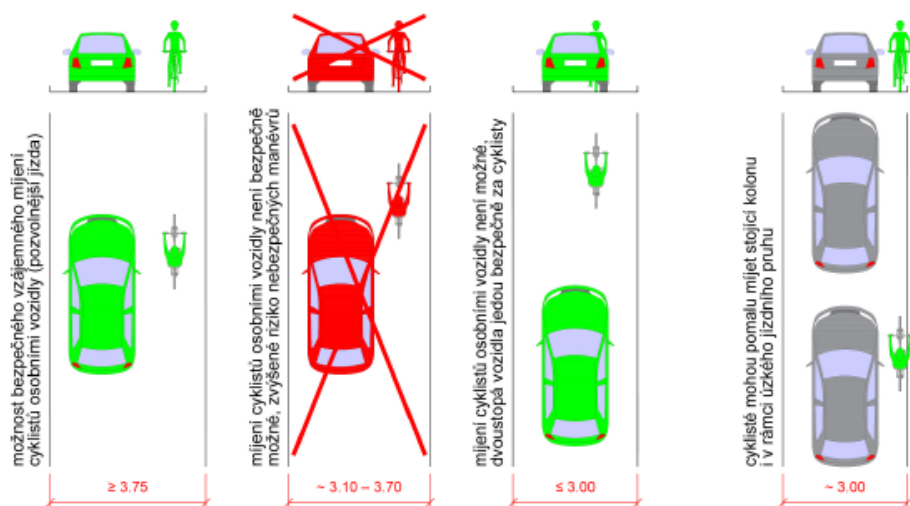


Základní minimální boční bezpečnostní odstupy pro jízdu

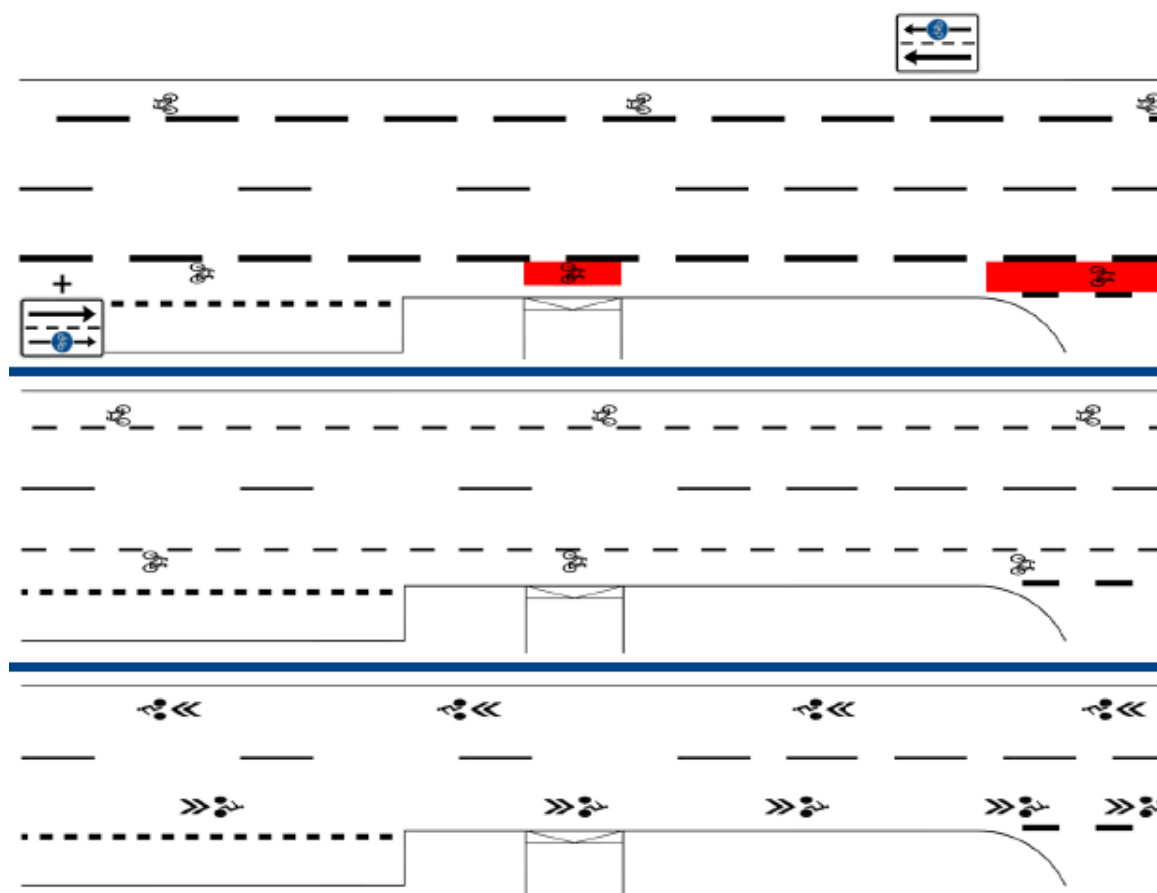


Jízdní pruh pro motorovou dopravu (souběžný)	–
Jízdní pruh pro motorovou dopravu (protisměrný)	0,50 m (–)
Obrubník přesahující povrch jízdního pruhu pro cyklisty o více než 0,02 m	0,50 m (0,25 m)
Podélné parkování (okraj pásu či jednotlivých míst)	0,75 m
Kolmé a šikmé parkování (okraj pásu či jednotlivých míst)	1,00 m
Pás pro chodce	0,50 m (0,25 m)
Jízdní pruh pro cyklisty (protisměrný) při intenzitách do cca 120 cyklistů/h v obou směrech celkem	–
Jízdní pruh pro cyklisty (protisměrný) při intenzitách nad cca 120 cyklistů/h v obou směrech celkem	2 × 0,25 m = 0,50 m
Pevná překážka	0,50 m (0,25 m)
Pružné (plastové) sloupky	–
Vchody, vjezdy – zejména v souvislé obytné zástavbě	1,50 m (1,00 m)
Doporučené rozšíření ve stoupání a klesání (> 6 %)	0,25 m (–)

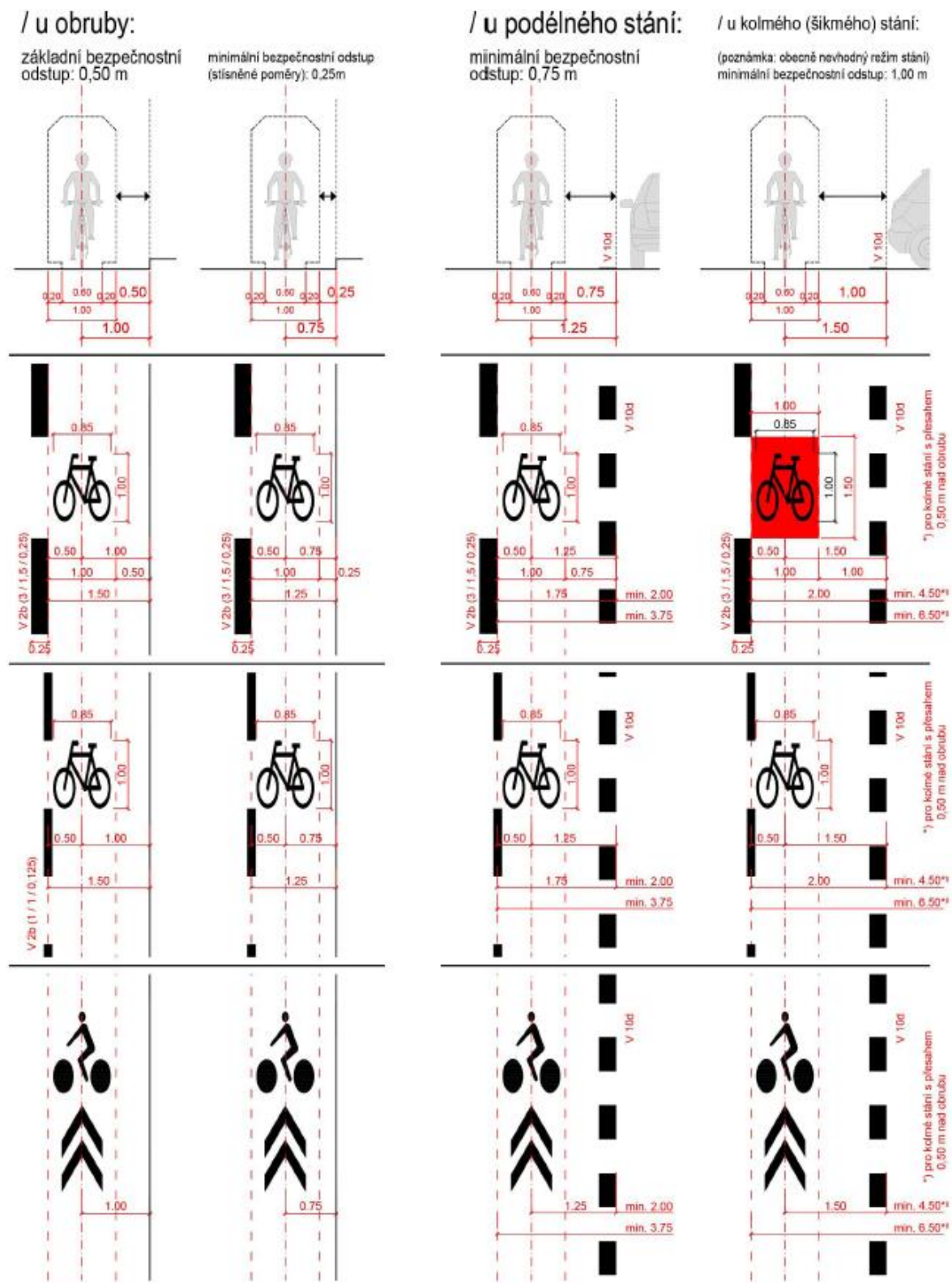
Šířkové zohledňování provozu jízdních kol ve společném provozu



Srovnání základních liniových integračních opatření pro cyklisty ve vozovce



Vyznačení integračních opatření a boční bezpečnostní odstupy



BEZPEČNOST

Bezpečnost zranitelných účastníků provozu při zohlednění rozvoje aktivní mobility

Cyklisté jsou nejvíce zranitelní účastníci provozu. Stejně jako pěší nejsou chráněni konstrukcí dopravního prostředku a deformační zónou. Na rozdíl od pěších se však cyklisté pohybují vyšší rychlostí a jsou více v kontaktu s motorovou dopravou. Zaručit bezpečnost cyklistů je proto možné především návrhem bezpečných komunikací, po kterých se cyklisté pohybují. S ohledem na zahraniční výzkumy a statistiky je možno najít přímo úměrný vztah mezi podílem cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce a bezpečností dopravy. Orientace měst na podporu cyklodopravy a nemotorové dopravy obecně je nástrojem prevence dopravních nehod.

Pohyb pěších, cyklistů i řidičů v hlavním i přidruženém prostoru, resp. jeho bezpečnost, je podmíněna zejména dvěma aspekty:

- uspořádáním prostoru, tzn. druh a typ pozemních komunikací, organizace prostoru (a to nejen dopravním značením),
- používáním prostoru, tj. chováním jeho uživatelů, které je ovlivněno pravidly silničního provozu, jejichž dodržování je ovlivněno nejen jejich znalostmi, ale návyky a zvyklostmi

Důležité je, aby se oba aspekty navzájem podporovaly a aby uspořádání prostoru ovlivňovalo jeho užívání tak, aby se jeho uživatelé chovali intuitivně v souladu s požadavky a nemuseli nad tím zvlášť přemýšlet.

Cyklisté jsou jednou z nejvíce ohrožených skupin účastníků silničního provozu. Nezbytná součást každého cyklisty je dobrá výbava s kvalitními bezpečnostními prvky. Podle statistiky je podíl zavinění nehod ze strany cyklisty méně než poloviční, jde o zhruba 40 procent. Cyklisté si ale z kolizí s motorovými vozidly odnášejí drtivou většinu těžkých následků. I to byl jeden z důvodů, proč poslanecká sněmovna schválila novelu zákona o provozu na pozemních komunikacích. Řidiči musí dodržet od cyklisty při předjíždění odstup jedna a půl metru nebo jeden metr v místech, kde je maximální povolená rychlost 30 kilometrů za hodinu.

Dostatečný boční odstup při předjíždění cyklisty je klíčovým prvkem bezpečnosti. K nehodě ale může dojít i jinak, například při odbočování nebo přehlédnutí cyklisty na křižovatce. Kolize vozu s cyklistou může vést ke zranění cyklisty, zatímco hmotné škody bývají menší – i proto se často nehlásí, zejména když se obě zúčastněné stran dohodnou na řešení.

Jízda po chodníku je přestupek. I když je to z hlediska předpisů nešťastné, kvůli nedostatku bezpečné infrastruktury. Ve městech, která postrádají dostatek cyklistické infrastruktury, mohou mít cyklisté tendenci na chodníku zůstat, i když se už dostatečně zocelí. Zkušenosti městští cyklisté ale vědí, že to není ani tak bezpečné, ani tak praktické. Cyklisté se nesmí bát jet po silnicích.

Rady pro bezpečnou jízdu na kole viz příloha – návod pro cyklisty.

Ačkoli je cyklista obecně chápán jako ten zranitelnější účastník silničního provozu, ani on nemusí být zcela bez viny. Naopak. S přibývajícím bezohledností cyklistů na silnicích se zvyšuje i počet nehod, jež mohou jít takzvaně na triko cyklisty. Třeba proto, že cyklista nedal řidiči automobilu přednost a střemhlavě vjel do křižovatky. Řidič se mu vyhýbal – a naboural. I cyklista má nejen práva, ale i povinnosti. Kromě dodržování pravidel silničního provozu k nim patří i povinnost nahradit škodu, pokud ji způsobil.

Každý účastník provozu na pozemních komunikacích je povinen se chovat ohleduplně. Silnější navíc musejí projevovat mimořádnou opatrnost ke slabším. To platí jak ve vztahu mezi motoristy a cyklisty, tak ve vztahu mezi cyklisty a chodci!

Od 1. ledna 2022 na českých silnicích platí nové pravidlo pro předjíždění cyklistů. Podle novely zákona o provozu na pozemních komunikacích řidiči musí se svým autem dodržet boční vzdálenost jeden a půl metru.

PRÁVNÍ ODPOVĚDNOST

Pád stromu na cyklostezku – občanskoprávní odpovědnost

Vlastník lesa je povinen kontrolovat stav stromů v blízkosti frekventovaných cest, popř. cyklostezek, kde se nacházejí stromy, které by mohly ohrozit osoby vstupující do lesa. U stromů v blízkosti turisticky využívaných cest, musí vlastník lesa dbát zvýšené omezitelnosti a provádět důkladnější kontrolu stavu porostů. Neučinil-li vlastník lesního pozemku žádnou kontrolu stromů v blízkosti cyklostezky, nezjistil závadný stav řady stromů a nepřijal žádná opatření, aby odstranil nebo alespoň omezil riziko pádu stromu na cyklotrasu, porušil tak svoji prevenční povinnost a odpovídá tak za škodu tím způsobenou.

Zákon č. 361/2000 Sb. O silničním provozu

I když cyklista není povinen mít řidičské oprávnění, je podle zákona řidič bezmotorového vozidla a účastník silničního provozu. Musí v potřebném rozsahu ovládat zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu a rozeznat základní cyklistickou infrastrukturu.

Cyklostezka v obecném jazyku může v terminologii zákona znamenat stezka pro cyklisty (C8a), stezka pro chodce a cyklisty společná (C9a), stezka pro chodce a cyklisty dělená (C10a), stezka pro chodce s povoleným vjezdem kol, pěší zóna s povoleným vjezdem kol, cyklistická zóna, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, jízdní pruh pro cyklisty, piktogramový koridor pro cyklisty či cyklistická trasa. Jednotlivé druhy stezek mají různou právní úpravu a jejich uživatelé mají jiné povinnosti. Proto je třeba mezi nimi rozlišovat. Cyklisté byli dříve povinni použít pouze „stezku pro cyklisty“ (označenou symbolem jízdního kola). V rámci zjednodušení výkladu pravidel však docházelo k matení pojmů. Vznikl názor, že cyklisté měli povinnost užít jakoukoli cyklostezku. Nejčastěji byla „stezka pro cyklisty“ zaměňována se „stezkou pro chodce a cyklisty“ (označenou symbolem chodců a jízdního kola). Stezku pro chodce a cyklisty ale nebyl cyklista povinen užít nikdy. A koncem loňského roku zákon fakticky zrušil i povinnost užít stezku pro cyklisty.

S účinností od 1. ledna 2022 cyklisté nemusejí užít ani jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, pokud by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu.

§57 (1) zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu: „Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, vyhrazený 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 užít v daném místě a směru, ledaže by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích.“

Cyklista nově nemusí užít žádný druh cyklostezky. Uvedená výjimka je totiž natolik široká, že pokrývá v zásadě všechny důvody, kvůli kterým cyklisté cyklostezky neuvítají. Typicky se jedná o nevhodnou trasu, špatný technický stav komunikace nebo množství chodců, které činí cyklostezku v

danou chvíli nepoužitelnou. Je logické, že rychlejší cyklisté volí spíše silnici, zatímco pomalejší cyklisté, zejména rodiny s dětmi nebo senioři, hledají každou možnost, jak se silnici vyhnout.

Bezpečnost cyklistů může zvýšit zřizování kvalitních cyklostezek, nikoliv plošné zákazy užití silnice cyklisty. To platí zejména v českých podmínkách, kde významná část cyklostezek vznikla pouhým označením původního chodníku a má podřadnou kvalitu nebo je zatížena vysokým počtem chodců. Smyslem cyklostezek je zlepšovat podmínky pro cyklistickou dopravu a otevřít ji širšímu okruhu lidí. Smyslem není zakazovat lidem na kole, aby jezdili po silnicích jako dosud, a přikazovat chodcům, aby trpně snášeli nával cyklistů na něčem, co vnímají jako chodník, protože to tak skutečně vypadá a funguje. Stezky se společným provozem chodců a cyklistů mají být bezpečnou alternativou pro cyklisty, kteří se na silnici neodvážejí, a bezpečné musejí zůstat i pro chodce. Dobrovolné užití cyklostezek proto přinese zvýšený tlak na to, aby se budovaly opravdu smysluplné cyklostezky, které budou dostatečně bezpečné a komfortní.

Doufejme, že zboření mýtu o povinných cyklostezkách pomůže zlepšit vzájemné vnímání cyklistů a motoristů, a tím sníží míru agresivity. Je na nás, jestli se vydáme cestou zákazů a represí, nebo cestou oboustranného respektu a ohleduplnosti.

Zakotvení odůvodněné výjimky z povinnosti užití cyklistická opatření přinese i zvýšený tlak na to, aby se budovala skutečně smysluplná cyklistická opatření, která budou dostatečně bezpečná a komfortní.

Dopravní značky

Význam, užití, provedení a tvary dopravních značek a jejich symbolů upravuje vyhláška č. 294/2015 Sb. (§ 62 odst. 5). Dopravní značka C8a „Stezka pro cyklisty“ přikazuje cyklistům užití v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky, dopravní značka C9a „Stezka pro chodce a cyklisty společná“ přikazuje chodcům a cyklistům užití v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky a dopravní značka C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty dělená“ přikazuje chodcům a cyklistům užití v daném směru části vyznačené pro chodce nebo cyklisty a označuje jejich situování.

Neexistuje však žádný požadavek na to, aby užití cyklistické stezky bylo pro cyklisty povinné. Skutečnost, že cyklistické stezky mohou být užívány pouze cyklisty, neznamena, že jiné pozemní komunikace cyklisty užívány být nemohou. Výstavba cyklistické stezky neznamena stoprocentní oddělení cyklistické dopravy od motorové dopravy, ale vznik alternativy, kterou cyklisté budou moci užit, pokud to bude bezpečnější.

Ministerstvo dopravy (resp. BESIP) dlouhodobě přistupuje k cyklistické dopravě s představou, že se cyklisté budou pohybovat jen po cyklistické infrastruktuře oddělené od silnější motorové dopravy, a nikoli po silnicích a místních komunikacích. Oficiálním cílem je zvýšení bezpečnosti cyklistů. Jak, ale bylo blíže rozvedeno v cit. odůvodnění pozměnovacího návrhu, který je součástí zákona č. 365/2021 Sb., bezpečnost cyklistů může zvýšit zřizování cyklistické infrastruktury, nikoliv však bezvýjimečná povinnost ji užit, resp. zakazování cyklistům užití jiné pozemní komunikace, zejména v domácích podmínkách, kdy má velká část od provozu oddělené cyklistické infrastruktury podřadnou kvalitu nebo je zatížena silným pěším provozem. Skutečným motivem k plošnému zakazování cyklistům užití pozemní komunikace není zvýšení bezpečnosti cyklistů, ale upřednostňování motorové dopravy.

Na základě výše uvedeného nelze než dospět k závěru, že povinnost cyklisty užití stezky pro chodce a cyklisty neexistuje. Cyklista může legálně užití pozemní komunikaci, i když se nachází poblíž stezky pro chodce a cyklisty, pokud není označená dopravní značkou „Zákaz vjezdu jízdních kol“.

Aktuální novela účinná od 1. 1. 2022 přiblížila právní úpravu různých druhů „cyklostezek“ tak, že cyklista nově de facto nemusí užít ani stezku pro cyklisty a další v § 57 (1) zákona č. 361/2000 Sb.

Změna přístupu veřejnosti

Změna dopravního chování je v konečném důsledku závislá na většinovém chování veřejnosti. Záleží zde nejen na ovlivňování veřejnosti prostřednictvím masmédií a v důsledku vytváření podmínek ze strany politické reprezentace, je rovněž nutná i změna obecného vnímání podstaty mobility ze strany veřejnosti, což se neobejde bez působení na mladou generaci ve školách a bez pozitivního příkladu v rodinách.

Podstatné je pomocí osvěty docílit ohleduplnějšího chování řidičů na českých silnicích a pomoci tak alternativním modům dopravy (pěší, cyklistika) k rychlejšímu rozvoji. Změna dopravního chování musí být založena na využívání jiné, než individuální automobilové dopravy, a to nejen z environmentálního, ale i ekonomického a zdravotního hlediska. Poptávka veřejnosti po alternativních možnostech dopravy postupně roste a záleží čistě na politické vůli vedení obcí, zda tento růst podpoří, nebo je neschopností dlouhodobé a udržitelné vize městského plánování spíše přibrzdí.

PŘÍKLADY PRACOVNÍ NÁPLNĚ KRAJSKÉHO A MĚSTSKÉHO CYKLOKOORDINÁTORA

Krajský cyklokoordinátor

Umožnění koordinační činnosti / spolupráce (přístup a výměna informací s příslušnými odbory kraje a příspěvkovými organizacemi kraje), nastavení komunikačních kanálů při koordinaci připravovaných a probíhajících projektů, včasný přehled o správě a údržbě sítě cyklistických tras, spolupráce s jednotlivými odbory úřadu (vnitřní koordinace) - rozvoj a investice (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů), doprava (příprava, stanoviska, integrace do jiných projektů) a cestovní ruch. Vyhodnocování nedostatků, kontrola jakosti vč. zpětné vazby.

Obecně:

Přenos know-how do kraje (z ČR, resp. jiných měst – alespoň základní přehled o dění v oboru cyklistické dopravy), účast na strategických jednáních / seminářích / konferencích)

Spolupráce s dalšími (především sousedícími) kraji, resp. zajištění „vertikální“ provázanosti (předávání zkušeností)

Finanční zdroje:

- Spolupráce na přípravě rozpočtu Koncepce,
- přehled o dalších možnostech finančního krytí (fondy, granty...)

Oblast plánování a přípravy:

Každoroční doporučení (revize) priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok:

CHRÁNĚNÉ CESTY BEZMOTOROVÉ KORIDORY apod.

- nové vč. doprovodné infrastruktury
- revize stávajících - opravy, údržba

PLOŠNÁ OBSLUHA ÚZEMÍ PRO DOPRAVU NA JÍZDNÍM KOLE (dopravní opatření, která mohou sloužit k podpoře cyklistické dopravy).

- nová vč. doprovodné infrastruktury
- integrace
- revize stávajících - opravy, údržba

CYKLOZNAČENÍ (svislé i vodorovné značení)

- vyznačení nových tras
- pravidelná plošná revize
- průběžná revize

Koordinace řešení problematiky majetkoprávních vztahů (mezi příslušným odborem správy majetku a vlastníky pozemků), nejenom ve smyslu stanovení vlastníků, ale i řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků

Posuzování projektových dokumentací ve vztahu k cyklistické dopravě, které se týkají silnic II. a III. třídy, včetně spolupráce s odborem dopravy, resp. naopak (OD přizve k vyjádření cyklokoordinátora).

Oblast vnější koordinace:

- ŘSD, SŽDC a další správci dopravní infrastruktury
- Organizátoři veřejné dopravy, dopravci veřejné dopravy
- Města / Obce
- Projektanti jednotlivých staveb
- Připravované projekty, které nejsou jinak koordinovány a integrace cyklistické infrastruktury nebo i jednoduchých úprav může být jediným pojítkem

Oblast propagace a komunikace s médií a s veřejností, občanskými sdruženími

- Podklady pro PR (osvěta, nové realizace = medializace),
- Cyklomail – připomínky veřejnosti, podněty
- Pilotní řešení „nových cykloopatření“ (letáky, články...),
- Aktualizace krajského cyklowebu,
- Koordinace propagace (mapy, letáky, výlety tipy...)

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistiky. "

Má-li být snaha o propagaci a posílení cyklistiky úspěšná, bude se vždy potřebovat podpora a pomoc řady rozdílných hráčů. Ať již se bude pracovat s veřejnou správou, se sdružením cyklistů nebo jiným typem organizace, vždy bude klíčová spolupráce, partnerství a další způsoby vzájemné podpory.

Městský cyklokoordinátor

Cyklokoordinátor je oficiální zástupce města, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace ve městě.

Koordinační činnosti a spolupráce v přístupu a výměně informací mezi jednotlivými odbory magistrátu či městského úřadu, obchodními organizacemi zřizovanými městem a příspěvkovými organizacemi města, umožnění:

- Nastavení komunikačních kanálů při koordinaci připravovaných a probíhajících projektů,
- Koordinace a řízení interní pracovní skupiny Cyklistická doprava
- Koordinace subjektů zajišťujících interně ale i externě zpracovávání a naplňování jednotlivých dílčích kapitol a opatření cyklostrategie města
- Příprava podkladů pro jednání rady a zastupitelstva města, v oblasti cyklistických opatření a plnění úkolů, stanovených na základě rozhodnutí rady a zastupitelstva města v této oblasti,
- Včasný přehled o správě a údržbě sítě komunikací (opravy, zimní údržba)
- Spolupráce s jednotlivými odbory úřadu
- Příklady činností v oblasti vnitřní koordinace:
 - Odboru investic (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů),
 - Odboru dopravy (stanoviska k dopravní infrastruktuře, integrace do projektů údržby komunikací, dopravní značení),
 - Odboru stavebního, oddělení, které hájí zájmy města v územním řízení,
 - Odboru životního prostředí (pasportizace zeleně a dřevin),
 - Odboru majetkoprávního (majetkoprávní vztahy),
 - Odboru informatiky (pasporty cyklostezek a související, GIS, statistiky),
 - Odboru vnějších vztahů, odd. cestovního ruchu,
 - Odboru kancelář primátora (osvěta, PR, politická podpora),
 - Odboru evropských projektů (dotace do cyklodopravy),
 - Odboru sociálních věcí (bezbariérové úpravy),
 - Odboru památkové péče (cyklistická infrastruktura v památkové zóně)

Příklady činností v oblasti vnější koordinace:

- ŘSD, SŽDC, SSOK, KČT, Policie ČR, Speciální stavební úřad dopravní a další správci dopravní infrastruktury,
- Organizátoři veřejné dopravy, dopravci veřejné dopravy
- Přenos know-how do města (z ČR - spolupráce s pracovním týmem národního cyklokoordinátora, krajského cyklokoordinátora, resp. cyklokoordinátorů jiných měst, alespoň základní přehled o dění v oboru cyklistické dopravy), účast na strategických jednáních / seminářích / konferencích, asociace měst pro cyklisty)
- Spolupráce s dalšími (především sousedícími) městy / městskými částmi, i s dalšími městskými cyklokoordinátory na území ČR, zajištění „vertikální“ provázanosti (předávání zkušeností),
- Spolupráce s projektanty jednotlivých staveb, při zpracovávání úprav generelu cyklodopravy, IZ, DÚR a DSP jednotlivých projektů cykloinfrastruktury,

- Vyhledávání připravovaných projektů na území města, které nejsou jinak koordinovány a integrace cyklistické infrastruktury nebo i jednoduchých úprav v oblasti cyklodopravy do PD.

Oblast propagace a komunikace s médií a s veřejností, občanskými sdruženími

- Podklady pro PR (osvěta, nové realizace = medializace),
- Aktivní spolupráce na vytváření Plánu městské udržitelné mobility a při jeho udržitelnosti – prosazování do každodenního života
- Koordinace při vytvoření webového portálu cyklodoprava a jeho naplňování
- Cyklomail – připomínky veřejnosti, podněty,
- Pilotní řešení „nových cykloopatření“ a koordinace propagace (mapy, letáky, články, výlety tipy...)
- Web „Město cyklistické“ (samostatně nebo součást oficiálních stránek města),
- Kampaně (např. Na kole do práce apod.)

Finanční zdroje

- Přehled o možném zatížení rozpočtu města, který bude nutný pro deklarovaný rozvoj cyklistické dopravy (dle programového prohlášení Rady města),
- přehled o dalších možnostech finančního krytí (fondy, granty, Kraj Vysočina ap.)

Oblast plánování a přípravy

- Generel cyklodopravy
- Plán městské udržitelné mobility – oblast cyklodoprava
- Každoroční doporučení (revize) priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok: chráněné cesty (cyklostezky), bezmotorové koridory apod. včetně doprovodné infrastruktury (stojany na kola, mapy, odpočívadla, revize stávajících cyklostezek včetně značení - opravy, údržba
- Plošná obsluha území pro dopravu na jízdním kole (dopravní opatření, která mohou sloužit k podpoře cyklistické dopravy), včetně doprovodné infrastruktury, revize stávajících - opravy, údržba,
- Cykloznačení (svislé i vodorovné značení), vyznačení nových tras, pravidelná plošná revize, průběžná revize
- Koordinace řešení problematiky majetkoprávních vztahů (mezi odborem majetkoprávním, odborem investic a vlastníky pozemků), nejenom ve smyslu stanovení vlastníků, ale i řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků,
- Posuzování projektových dokumentací ve vztahu k cyklistické dopravě (vazby na územní plán města a generel cyklistické dopravy), včetně spolupráce s odděleními odboru koncepce a rozvoje a odborem dopravy, resp. ostatními zainteresovanými odbory.

CÍLE

Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

- + Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty
- + Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách
- + Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

- + Zajištění komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky
- + Realizace páteřních dálkových tras na území kraje
- + Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

Koordinace a organizace cyklistiky

- + Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky
- + Realizace poradenství a propagace

Podpora bezpečných cest do škol

- 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 neúčinnější 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 deseti let. Zde se opatření neliší od opatření pro cyklisty všeobecně, tj. především vyznačování cyklopruhů, představený prostor pro cyklisty na křižovatkách atd.

Současný stav cyklistické dopravy Pelhřimově

Navrhované řešení územního plánu respektuje existující cyklistické trasy: číslo cyklistické trasy: 1223, 5129, 1219.

V Pelhřimově jsme začali s přípravou výstavby cyklistických stezek v roce 2010. Na počátku vznikla cyklostezka v městských sadech. Zajímavá historie vzniku městských sadů a jejich vysoká návštěvnost byla podnětem pro vybudování okruhu naučné stezky informující o zajímavostech parku samotného i přírody Pelhřimovska.

Zároveň jsme průběžně řešili výstavbu části cyklistických stezek ve městě v rámci jiných oprav komunikací. Tyto dílčí úseky je nutné postupně propojit a vytvořit navazující síť cyklistických stezek v Pelhřimově.

Územní plán respektuje následující cyklistické trasy:

- a) stávající cyklistická trasa **Pelhřimov – Smrdov (1223)**

Obtížnost: střední

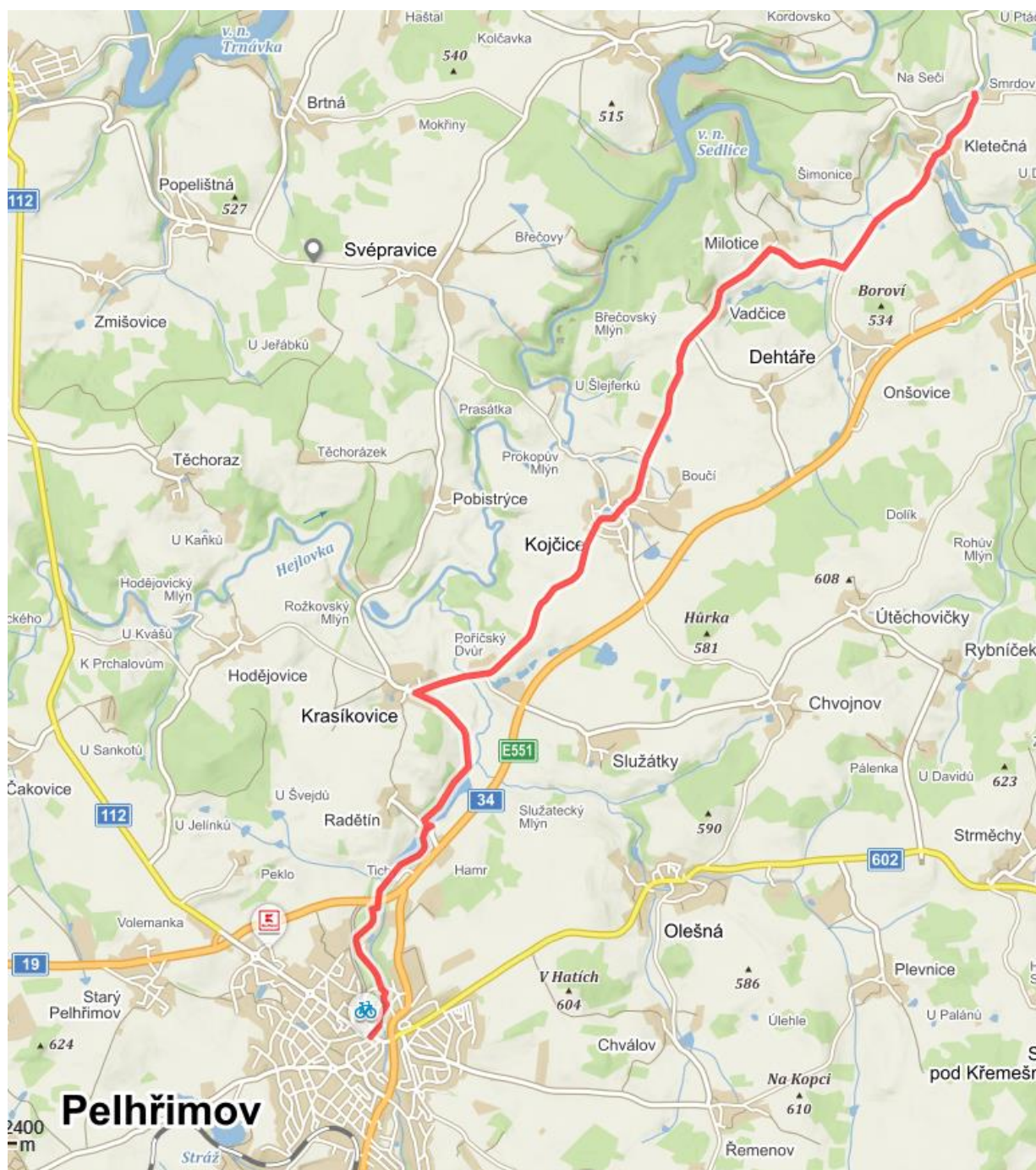
Značení: silniční

Komunikace: III.tř, účelové komunikace

Povrch: asfalt, zpevněný i nezpevněný povrch

Vhodné pro MTB a trekingové bicykly

Trasa Pelhřimov – Smrdov: 0 km Pelhřimov, 2,5 km Radětín, 4 km Krasíkovice, 7 km Kojčice, 9 km Vadčice, 10 km Milotice, 12,5 km Smrdov



b) stávající cyklistická trasa, která vede z **Pelhřimova do Třeště (5129)**

Obtížnost: střední

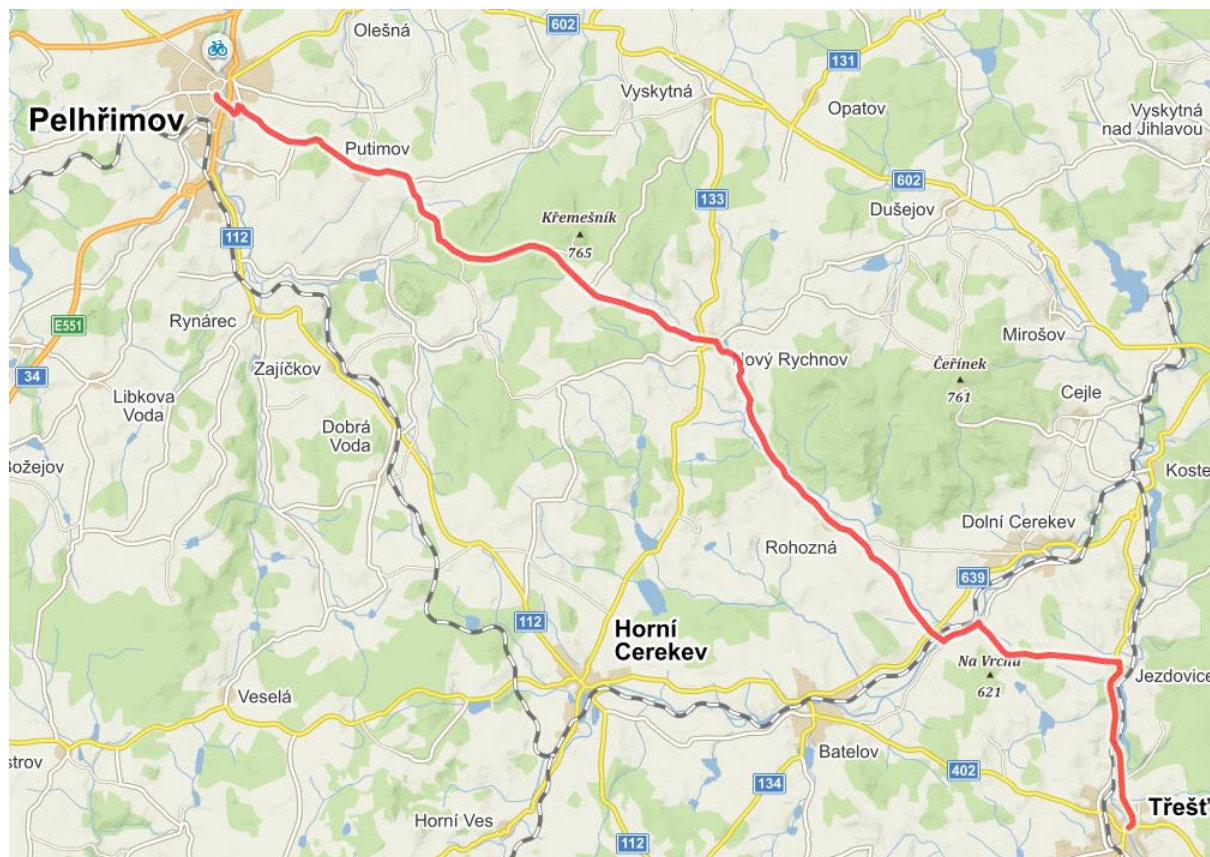
Značení: silniční

Komunikace: silnice II. a III.tř., účelové komunikace

Povrch: asfalt

Vhodné pro všechny typy bicyklů

Trasa Pelhřimov – Třešť: 0 km Pelhřimov, 4 km Putimov, 9 km Křemešník, 10 km Sázava pod Křemešníkem, 14 km Nový Rychnov, 18 km Rohozná, 23 km Spělov, 26 km Jezdovice, 30 km Třešť



c) stávající cyklistická trasa, která vede z **Pelhřimova do Pacova (1219)**

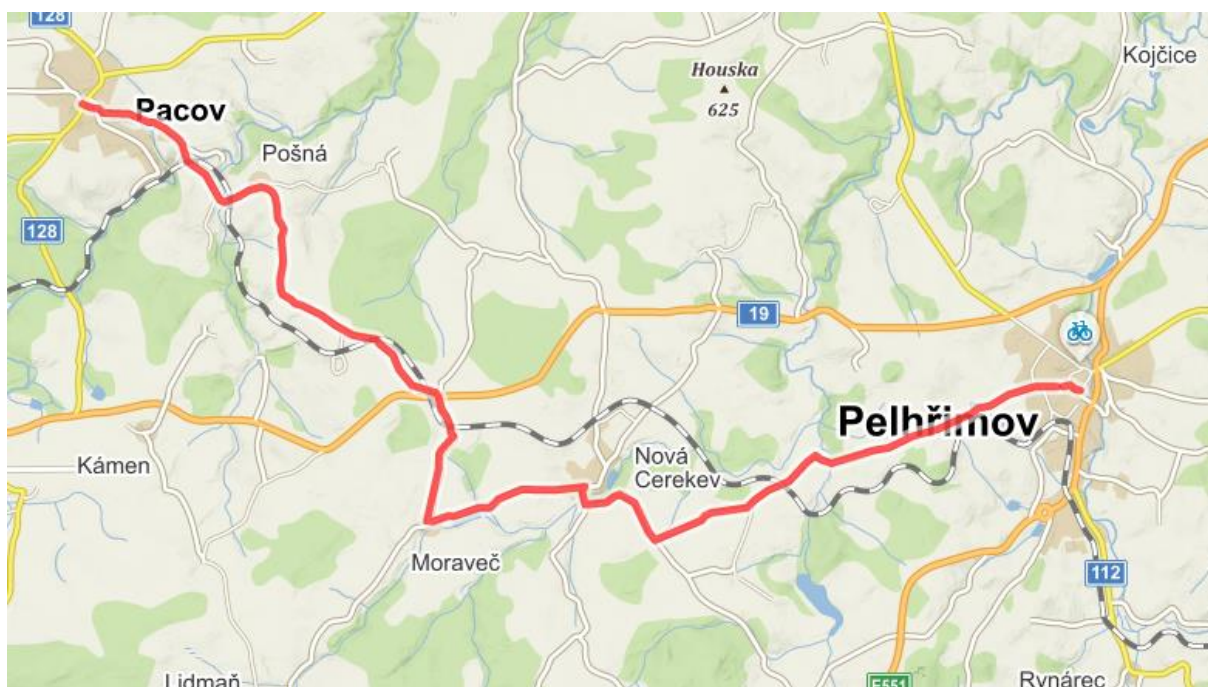
Obtížnost: střední

Značení: silniční

Komunikace: silnice III.tř.

Vhodné pro všechny typy bicyklů

Trasa Pelhřimov – Pacov: 0 km Pelhřimov, 5 km Vlásenice u Pelhřimova, 9 km Nová Cerekev, 12 km Moraveč, 14 km Leskovice, 16 km Nesvačily, 18,5 km Pošná, 22 Pacov



Na cyklotrasy ve městě bude navazovat síť navrhovaných cyklotras.

Všechny významné trasy budou vybaveny orientačním systémem, případně odpočivnými místy.

Mapa – mobiliář

Bude potřeba každoroční revize priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty včetně stojanů na kola, map, odpočívadel a revize stávajících cyklostezek včetně značení – opravy, údržba.

Cyklo opatření pro místní části

Spojení z Pelhřimova do místních částí Pelhřimova.



Okruhy

Okolo studánek na Křemešník

Délka trasy: 32 km

Časová náročnost: ca 2 hodiny a 30 minut

Náročnost: Střední (terénem vhodná pro horská kola)

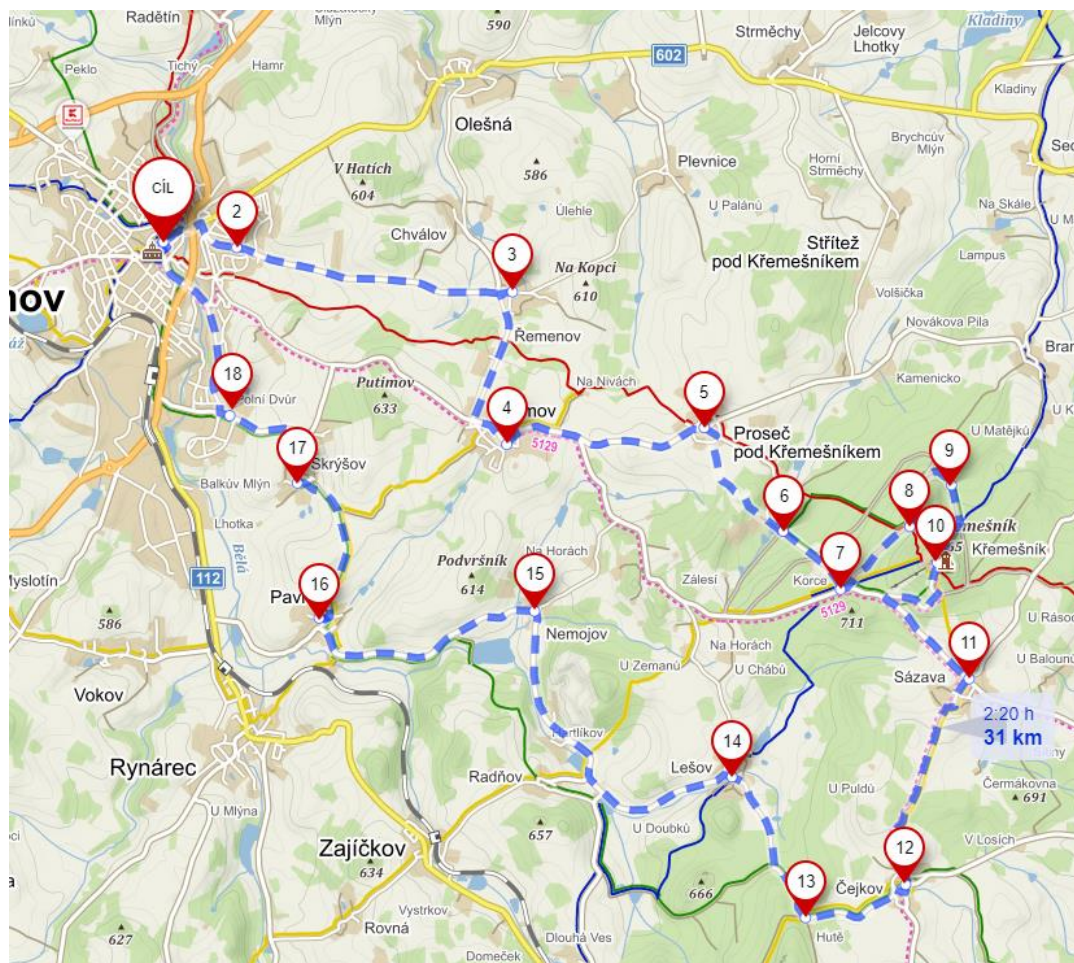
Vystoupejte členitou krajinou k poutnímu místu Křemešník. Čeká vás náročnější cesta, na které vám budou odměnou krásné výhledy a zastavení u křemešnických studánek. Samotný vrch Křemešník nabízí několik krásných míst, na které si určitě udělejte čas. Poutní kostel Nejsvětější Trojice, Křížová cesta, Větrný zámek, rozhledna Pípalka a outdoorové centrum.

Zajímavosti na trase:

Ivaniny rybníčky, Stříbrná studánka, Zázračná studánka, studánka U Buku, poutní vrch Křemešník a další...

Trasa vede přes:

Pelhřimov, Řemenov, Putimov, Proseč pod Křemešníkem, Stříbrná studánka, Korce rozcestí, Zázračná studánka, U Buku, Křemešník, Sázava, Čejkov, Hutě háj., Lešov, Nemojov, Pavlov, Skrýšov, Pelhřimov



Okolo přehrad

Délka: 37 km

Časová náročnost: ca 2 hodiny a 50 minut

Náročnost: střední (terénem vhodná pro horská kola)

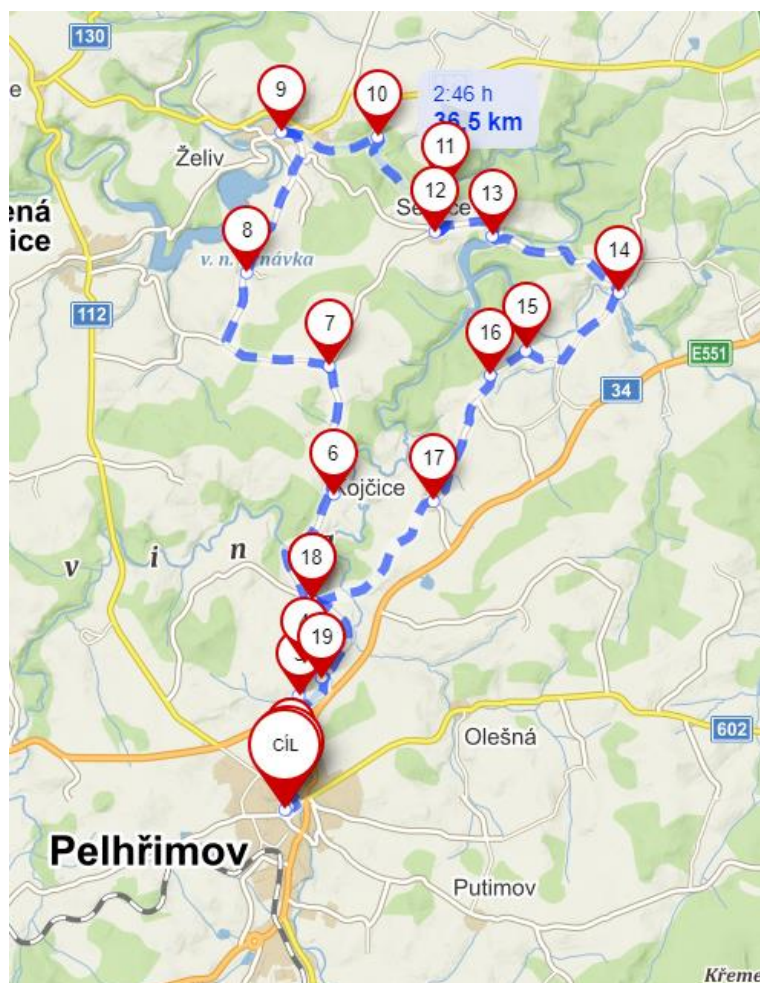
Projeďte se okolo vodních velikánů a užijte si cestu plnou přírodních i technických zajímavostí. Na vyjížďce okolo přehrad můžete obdivovat kouzelné výhledy, obří technické památky a sledovat proměny vodních ploch. Projíždět budete okolo malé přehrady Vřesník, Sedlické hydroelektrárny a Sedlické přehrady. V Želivě se odměňte procházkou klášterním komplexem a návštěvou pivovaru.

Zajímavosti na trase: poutní místo Želiv, malá přehrada Vřesník, Sedlická hydroelektrárna, Sedlická přehrada

Možnosti občerstvení na trase: Klášterní restaurace Želiv, restaurace Na Kocandě Želiv, občerstvení u Hydroelektrárny, občerstvení Kletečná (rekreační středisko)

Trasa vede přes:

Pelhřimov, Městské sady, Radětín, Krasíkovice, Pobistrýce, Svěpravice, Brtná, Želiv, Malá přehrada Vřesník, Sedlická hydroelektrárna, Sedlice, Sedlická přehrada, Kletečná, Milotice, Kojčice, Krasíkovice, Tichý mlýn, Městské sady, Pelhřimov



Okolo vodních mlýnů

Délka: 30 km

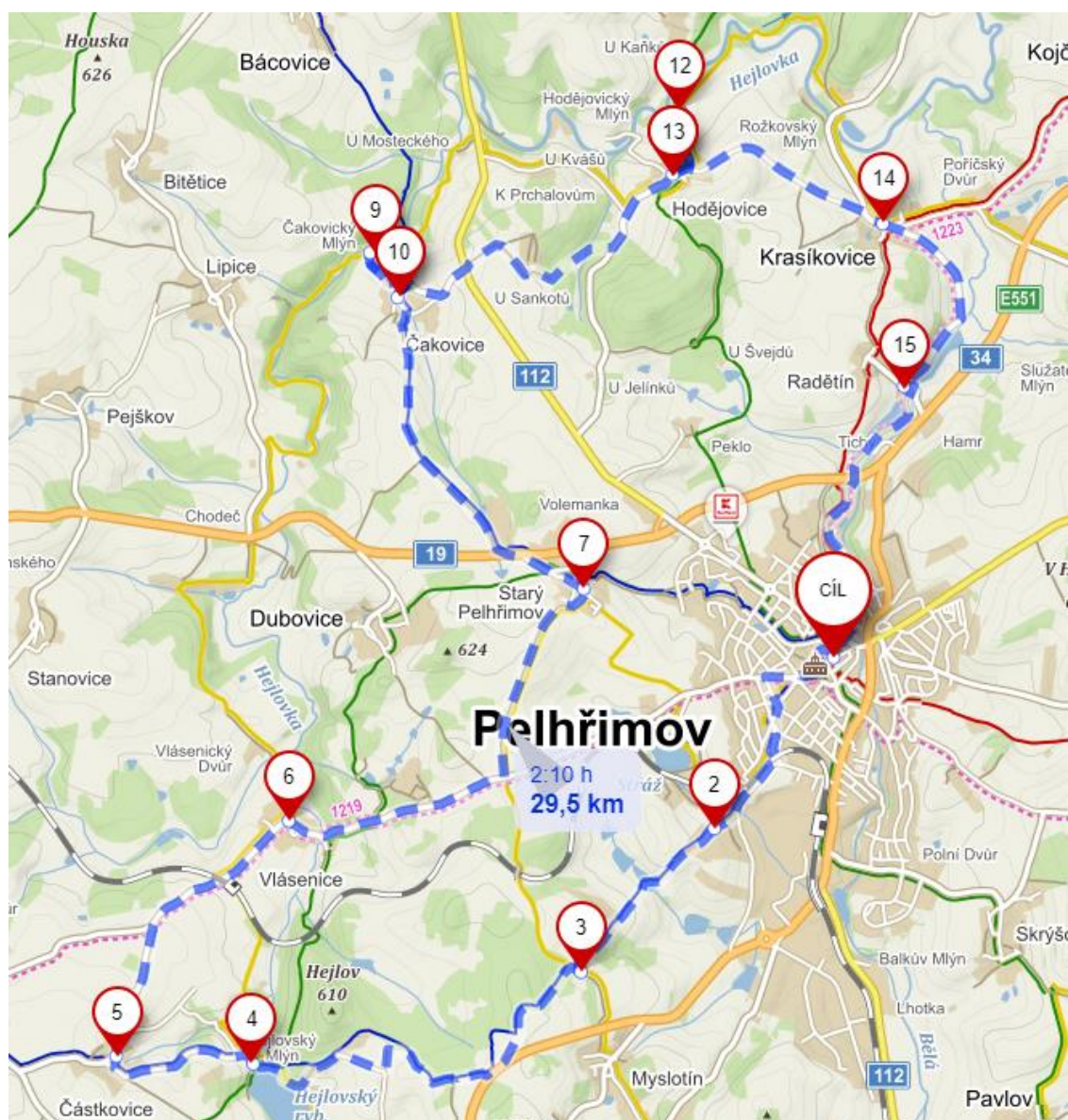
Časová náročnost: ca 2 hodiny a 15 minut

Náročnost: snadná

Vydejte se po stopách vodních mlýnů v okolí Pelhřimova. Vystoupejte Javorovou alejí a projed'te se okolo Hejlovského rybníka, poté vás čeká průjezd malebnou krajinou nad Pelhřimovem. Po cestě budete m'jet Hejlovský mlýn – Čakovický mlýn – Hodějovický mlýn (z Hodějovic zajižd'ka 500 z návsí) - Tichý mlýn. Trasa je velmi členitá a nudit se rozhodně nebudete.

Trasa vede přes:

Pelhřimov, Javorová álej, Maštalka, Hejlovský rybník, Hejlovský mlýn, Častkovice, Vlásenice, Dubovice, Čakovice, Čakovický mlýn, Hodějovice, Hodějovický mlýn, Krasíkovice, Radětín, Tichý mlýn – občerstvení, Městské sady Pelhřimov – občerstvení



Tyto budoucí cyklotrasy bude potřeba označit pomocí Klubu Českých turistů, kteří se o toto značení starají. Značkaři udržují a obnovují nejen stávající tradiční trasy, ale vyznačují i nové projekty. Značení finančně podporuje Kraj Vysočina.

Turistické pěší trasy

Na pěší trasy samotného města a jeho zázemí navazuje stávající systém pěších turistických značených cest v širším okolí města, který bude postupně doplňován o trasy umožňující nová propojení v území a zpřístupňující další zajímavá místa.

Návaznost na pěši

Pěší turistika, cykloturistika, zimní turistika

V současné době městem Pelhřimov procházejí značené pěší turistické stezky uvedené v následující tabulce. V centru Pelhřimova pak mají svůj počátek či jím procházejí všechny čtyři značky. Důležité je především spojení s vrcholem a poutním místem Křemešník prostřednictvím červené, modré a žluté značky. Pelhřimov se také nachází na významné česko-moravské trase vedoucí po červené značce z jižní Moravy (Radostice, Ivančice) podél řeky Jihlavy do Třebíče, Jihlavy a přes vrcholy Čerínky a Křemešník do Pelhřimova, dále do Želiva, Červené Řečice a Pacova, kde se stáčí na jih a přes další obce okresu Pelhřimov pokračuje přes Řáskou do Telče, Želetavy a končí v Jaroměřicích nad Rokytnou.

Pěší trasy procházející územím města Pelhřimov

Barva	Průběh pěší trasy
červená	Radostice – Ivančice – Třebíč – Jihlava – Čerínka – Křemešník – Pelhřimov – Pelhřimov, Radětín – Sedlice – Želiv – Červená Řečice – Pacov – Kámen – Černovice – Kamenice n. L. – Žirovnice – Počátky – Řáská – Telč – Želetava – Jaroměřice nad Rokytnou
modrá sever	Votice – Mladá Vožice – Pacov – Nová Cerekev – Hejlovský ryb. – Pelhřimov – Pelhřimov, Starý Pelhřimov – Pelhřimov, Čakovice – Červená Řečice – Košetice – Lukavec
modrá jih	Dobrá Voda (HB) – Světlá nad Sázavou – Humpolec – Křemešník – Pelhřimov, Lešov – Pelhřimov, Houserovka – Kamenice n. L. – Deštná – Kardašova Řečice – Veselí nad Lužnicí – Sezimovo Ústí – Tábor
zelená východ	Batelov – Čejkov – Pelhřimov, Radňov – Pelhřimov, Skřýšov – Pelhřimov – Pelhřimov, Hodějovice – Želiv – Kejžlice – Wolkerův památník
zelená západ	Pelhřimov, Starý Pelhřimov – Dubovice – Pelhřimov, Vlásenice – Hejlov/rybník/ – Božejov – Častov – Žirovnice
žlutá sever	Mladé Bříště – Pelhřimov, Útěchovičky – Pelhřimov, Chvojnov – Pelhřimov, Služátky – Krasíkovice – Pod Hodějovicemi – Čakovský mlýn – Pelhřimov, Vlásenice – Hejlovský rybník – Ondřejov – Libkova Voda – Zajíčkov – Pelhřimov, Radňov – Křemešník
žlutá jih	Pelhřimov, Starý Pelhřimov – Pelhřimov, Myslotín – Vokov – Rynárec – Pavlov – Putimov – Nivy

Pramen: www.mapy.cz, KČT Pelhřimov

Většinou osad, resp. jejich katastrálním územím, prochází alespoň jedna turistická stezka s výjimkou Janovic, Jelcových a Kocourových Lhot, Ostrovce, Strměch, i když se zde nachází studánka a na východě sem zasahuje přírodní rezervace Kladinský potok, a Vlásenic-Drbohlavů, přestože také tady se hranic dotýká přírodní rezervace (Mezence). Dvě nebo tři turistické stezky vedou přes katastr Čakovic, Hodějovic, Lešova, Myslotína, Radětína (studánka), Radňova, kde se na hranicích se sousedním Nemojovem nachází zbytky tvrze a chráněný strom (lípa malolistá), Skrýšova (pomník obětem válek), Služátkami a Starým Pelhřimovem.

Ve městě Pelhřimov je pro návštěvníky připravena tzv. **Stezka po stavebních slozích**, která zájemce provází centrem města a jeho přilehlým okolím a představuje jim stavby, které charakterizují několik různých stavebních slohů. Na sklonku roku 2003 Městský úřad Pelhřimov a Středisko ekologické výchovy Mravenec připravily projekt „**Naučná stezka Městské sady**“. Ta se skládá z dvanácti informačních tabulí rozmístěných na téměř 3 km dlouhém okruhu. 1. Historie Městských sadů, 2. Stromy, 3. Zvířata, 4. Horniny, 5. Lesy, 6. Voda a ryby, 7. Lesní stopy, 8. Podnebí, 9. Ptáci-budky, 10. Rostliny, 11. Významné stromy, 12. Chráněná území. Třetí naučnou stezkou, která ve městě funguje od roku 2005, je **Procházka Českou knihou rekordů**. Trasa spojuje Muzeum rekordů a kuriozit a expozici Zlaté české ručičky, je dlouhá 2 km a vede centrem města. Její součástí jsou kromě zmíněných expozic tři „mluvící“ tabule, ve kterých lze najít přes 300 rekordních údajů z různých oblastí lidské činnosti (také anglicky a německy), na tři desítky fototapet představujících jednotlivé rekordmany a také některé maxi exponáty, které se do vnitřních expozic nemají šanci vejít.

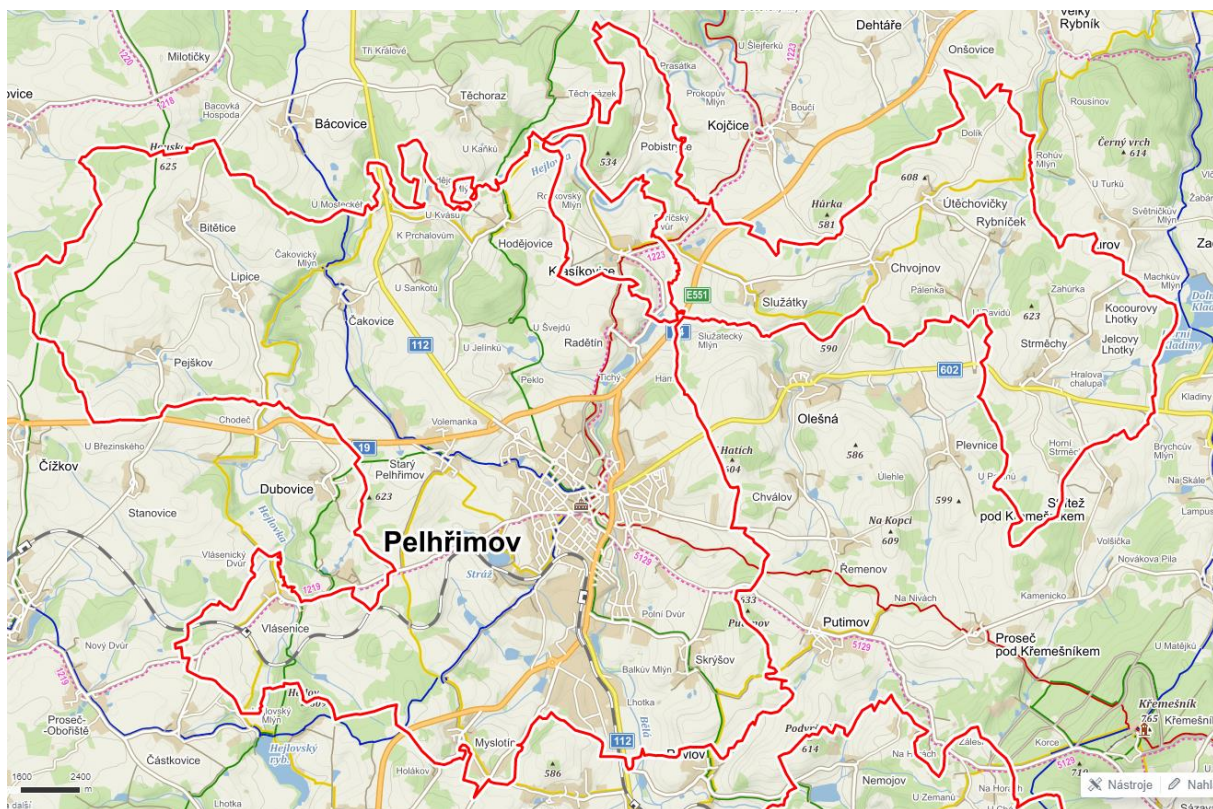
Přírodní a kulturní atraktivity, které se nacházejí v bezprostřední blízkosti města, a přijatelné terénní podmínky tvoří významný potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy. Městem Pelhřimov a jeho částí **Lešov** prochází značená cykloturistická trasa č. 5129 Pelhřimov – Sázava - Nový Rychnov – Rohozná – Jezdovice, kde se spojuje s cyklotrasou č. 16 a končí v Třešti (tzv. Českomoravská stezka). Mezi další cyklotrasy procházející městem Pelhřimov patří cyklotrasa č. 1223 vedoucí na sever přes **Radětín** – Krasíkovice – okraj **Služátek** – Kojčice – Kletečnou, která se u Smrdova sbíhá s trasou č. 161, jež vede dále do Humpolce. Třetí cyklotrasa (č. 1219) vede z Pelhřimova na západ přes **Vlásenici** a Novou Cerekev a končí v Pacově.

Na území města Pelhřimov bývá v zimních měsících, pokud jsou bohaté na sníh, vyznačeny lyžařské stopy (Vlásenice - Starý Pelhřimov, Městské sady – Radětín, Pelhřimov – Křemešník), které měří celkem zhruba 40 km. V blízkosti města (zhruba 10 km) se nachází lyžařský areál Křemešník, který disponuje sjezdovkou a v okolních lesích je vyznačena řada lyžařských tras. Lokalita je z hlediska vzdálenosti snadno dostupná všem milovníkům zimních sportů žijícím v Pelhřimově.

Reliéf

Pelhřimovsko patří spíše mezi výše položené oblasti České republiky s nadmořskými výškami, které neklesají pod 500 a nepřekročí 700 m n. m. Z regionálně geomorfologického členění spadá území do podsoustavy Českomoravská subprovincie, oblasti Českomoravská vrchovina a celku Křemešnická vrchovina. Město Pelhřimov vlivem roztržitosti své plochy zasahuje do více geomorfologických podcelků, resp. okrsků. Svojí severní a západní částí spadá do Želivské pahorkatiny, konkrétně do okrsku Hořepnická pahorkatina, jižní částí do Pacovské pahorkatiny (okrsek Vyskytenská pahorkatina) a východní částí do Humpolecké vrchoviny (Božejovská pahorkatina). Reliéf se zvedá především na jihovýchod, kde jsou i nejvyšší vrcholy území – nad 650 m n. m. má Tapač (666 m), Kučerův vrch (674 m) a U Liščích kamenů (683 m) na katastru Lešova a Nemojovský vrch (667 m) na území Radňova. V blízkosti katastru města se nachází vrchol Křemešník, významná turistická atraktivita regionálního významu (765 m n.m.), na jihozápad pak vrchol Troják (704 m n.m.).

Pelhřimov a jeho okolí z hlediska turistických a cykloturistických cest



Podpora terénní cyklistiky

Podpora realizace infrastruktury terénní cyklistiky (singletreků či singletrailů) a dalších staveb pro technické cyklistické disciplíny využitelných širokou veřejností. Jedná o podporu zbudování dráhy (pumptrack) nebo menších bikeareálů. Bude potřeba zahrnout vyhledávání, projektování, projednávání a vyznačování souvislých tras pro horská kola v terénu. Výběr míst bude majetkoprávně velmi náročné.

Singletrail

Singletrail nebo singletrack jsou názvy označující typ přírodní nebo přírodě blízké sportovní trasy, určené pro horské kolo a šířkou odpovídající šířce jednoho kola. Objevuje se také název singltrek, který je v ČR předmětem ochranné známky. Idea single treku je budování a úprava stezek pro sportovní účely.



Pumptrack

Pumptrack je uměle vytvořený uzavřený okruh pro jízdu na kole a pokud to povrch pumptracku umožňuje, pak také pro jízdu na koloběžce, skateboardu či inline bruslích. Dráhu lze projíždět bez šlapání či odrážení. Okruh je tvořený vlnami a klopenými zatáčkami, které umožňují udržovat a zvyšovat rychlost.

Výběr pozemku na pumptrack byl již zahájen a v polovině června 2022 proběhne anketa na stránkách města, kde by měl být pumptrack umístěn.



Pumptrack u Luk nad Jihlavou

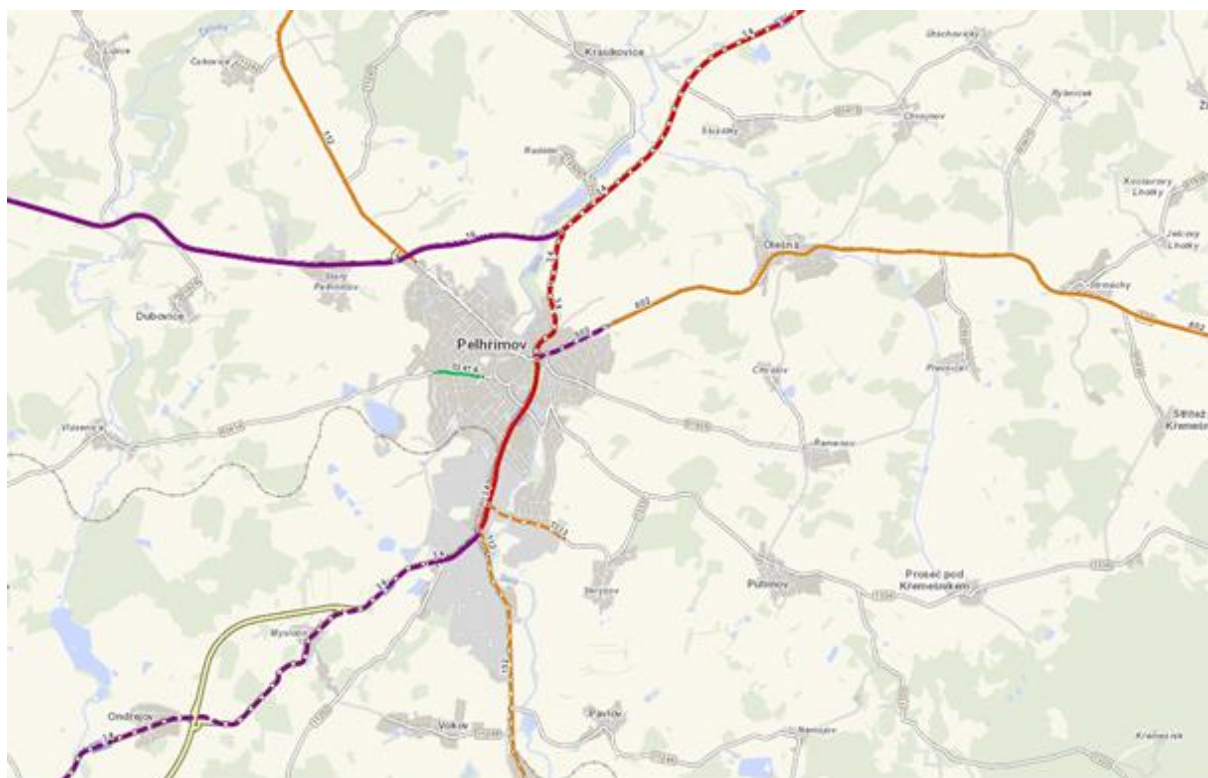
STRATEGICKÝ PLÁN ROZVOJE MĚSTA

Jedním ze strategických cílů Pelhřimova pro období 2021 - 2027 je zvýšení bezpečnosti cyklistů při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou prostřednictvím budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty. Tento cíl je v souladu se strategickým cílem Kraje Vysočina pro období 2021-2027 – Opatření: Bezpečnost silničního provozu a zklidňování dopravy ve městech a dále Infrastruktura cestovního ruchu.

SWOT analýza

DOPRAVNÍ A TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	
Silné stránky	Slabé stránky
• dobrá dostupnost dálnice D1 • poloha města na významných komunikacích I. tříd • zklidnění dopravy ve městě (dva nové kruhové objezdy) • dobrá dostupnost krajského města • přímé dopravní spojení do Prahy • provoz MHD ve městě • přítomnost cyklostezek • železniční trať • zlepšení obslužností okrajových částí města autobusy • dostatečná kapacita zařízení technické infrastruktury pro současný počet obyvatel (vodovody, kanalizace, ČOV, rozvod energie apod.) • připravenost technické infrastruktury na nárůst počtu obyvatel a rozvoj podnikání • napojení města na vysokorychlostní páteřní komunikační síť • aktuální územní plán	• absence západní části dopravního obchvatu města • přítomnost úseků s velmi intenzivní dopravou • silnice I. třídy procházející v blízkosti centra města • jednokolejná železniční trať • nekomfortní železniční spojení s krajskými městy a Prahou • nedostatečná obslužnost okrajových částí města o víkendech
Příležitosti	Ohrožení
• zklidnění dopravy a snížení intenzity dopravy ve městě • vybudování západního obchvatu a obchvatu Starého Pelhřimova • inteligentní řízení dopravy • popularizace veřejné dopravy • podpora alternativních druhů dopravy (sdílená kola) • zkvalitnění napojení průmyslových zón na okolní obce • výstavba parkovacích stání (domů) • výstavba nových cyklostezek • realizace opatření v návaznosti na zpracováváný PRVK Kraje Vysočina a území plán • maximální využití finanční prostředků z krajských, národních i evropských zdrojů	• nedořešení západní části silničního obchvatu města • zvýšení intenzity silniční dopravy • neuskutečnění plánovaných rekonstrukcí a vybavení technickou infrastrukturou (vodovody, kanalizace) • nedostatečné investice do technické infrastruktury

Základní silniční síť a intenzita dopravy v Pelhřimově a jeho okolí při sčítání dopravy 2016



V roce 2016 bylo opět provedeno celostátní sčítání dopravy organizované Ředitelstvím silnic a dálnic ČR. Na všech z níže uvedených úseců silnic vedoucích územím celého města Pelhřimov lze sledovat nárůst celkového počtu vozidel mezi roky 2010 a 2016 (s výjimkou posledních dvou úseků silnic III. třídy). Nejzatíženější silniční komunikací ve městě stále zůstává silnice č. I/34, na níž intenzita provozu v určitých úsecích v roce 2016 dosáhla téměř 16 tis. vozů za 24 hodin. Velmi podstatně však intenzita dopravy vzrostla v úseku silnice č. I/19 na severu mezi mimoúrovňovou křižovatkou se silnicí č. II/112 a zaústěním silnice č. I/34, a to téměř o polovinu ve srovnání se stavem z roku 2010 (z 5,3 tis. na 7,7 tis.), přičemž šlo především o nárůst počtu osobních vozidel. Ve čtyřech úsecích se během sledovaného období snížil počet těžkých vozidel, a to mezi obcí Čížkov a mimoúrovňovou křižovatkou silnic č. I/19 a č. II/112 na severu, zaústěním silnice č. 03410 (Božejov) a začátkem zástavby Pelhřimova, od začátku zástavby podél silnice č. II/602 po zaústění do silnice č. I/34 a také na silnici III. třídy č. 03414 v západní části města. Na posledních dvou uvedených úsecích klesl také počet osobních aut.

Průměrná denní intenzita dopravy na komunikacích ve městě Pelhřimov (více než 1000 aut)

Silnice č.	Sledovaný úsek	TV		O		M		SV	
		2010	2016	2010	2016	2010	2016	2010	2016
19	2-0920 zaús. 12917 – mimoúř. křiž. s 112	1 936	1 784	5 281	6 642	36	41	7 253	8 467
19	2-0929 mimoúř. křiž. s 112 – zaús. 34	1 904	1 987	3 324	5 645	21	43	5 249	7 675
34	2-1070 zaús. 19 – výús. 03416	2 584	3 159	9 454	10 015	58	68	12 096	13 242
34	2-1080, 1081 zaús. 602 – zaús. 19	2 065	2 250	7 444	7 772	60	50	9 569	10 072
34	2-1090 křiž. 03410 –	1 215	1 119	3 743	4 540	29	46	4 987	5 705

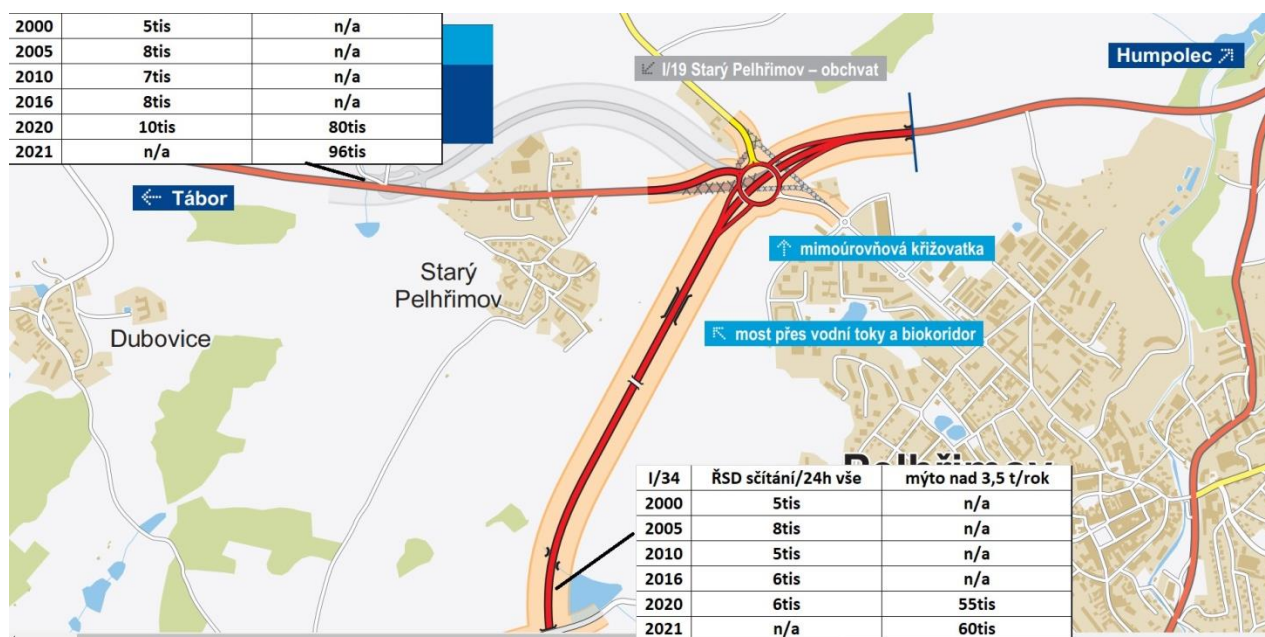
	Pelhřimov z.z.								
34	2-1093 vyús. 112 – zaús. 602	2 494	2 822	10 997	13 037	63	112	13 554	15 971
112	2-2850, 2851 vyús. 34 – Nová Buková z.z.	367	613	1 649	2 021	19	11	2 035	2 645
112	2-2860 vyús. 129 – zaús. do MK	350	391	2 925	3 154	25	47	3 310	3 592
602	2-0940 zaús. 347 – Pelhřimov z.z.	594	685	2 449	3 054	27	23	3 070	3 762
602	2-0941 Pelhřimov z.z. – zaús. do 34	1 156	654	6 348	5 690	69	18	7 573	6 362
1333	2-0943 vyús. 34 – Pelhřimov k.z.	515	612	1 438	1 850	14	11	1 967	2 473
03414	2-0944 počátek 03414 – křiž. s MK	197	58	1 710	776	18	6	1 925	840
11255	2-4650 vyús. 112 – zaús. do 639	147	167	1 110	942	9	0	1 266	1 109

Zdroj: Ředitelství silnic a dálnic ČR, Celostátní sčítání dopravy 2010 a 2016

Vysvětlivky zkratk: TV – těžká motorová vozidla, O – osobní a dodávková vozidla, M – jednostopá motorová vozidla, SV – všechna motorová vozidla celkem (součet vozidel)

Nejnovější data ze sčítání dopravy

I/19	ŘSD sčítání/24h vše	mýto nad 3,5 t/rok	I/34	ŘSD sčítání/24h vše	mýto nad 3,5 t/rok
2000	5tis	n/a	2000	5tis	n/a
2005	8tis	n/a	2005	8tis	n/a
2010	7tis	n/a	2010	5tis	n/a
2016	8tis	n/a	2016	6tis	n/a
2020	10tis	80tis	2020	6tis	55tis
2021	n/a	96tis	2021	n/a	60tis



Od zpracování poslední verze SPRM vyrostly ve městě také dva kruhové objezdy, a to na silnici č. I/34 u Agrostroje na jihu města a u kulturního domu Máj v centru města, které by měly posílit bezpečnost dopravy ve městě.

Město rovněž disponuje dvěma cyklostezkami ulehčujícími pohyb cyklistům při výjezdu z města nebo vyznavačům in-line bruslení. První a starší vede od sportovního areálu na Polní dvůr a cyklisty bezpečně vyvádí z města přes ulici K Jezu směrem na Skryšov a Křemešník. Druhá vznikla v roce 2010. Obousměrná, pruhy neoddělená cyklostezka se skládá ze tří navazujících tras. Začíná v Městských sadech a vede na lesní a polní cestu podél západního okraje Městských sadů. Cyklisté se projedou i kolem čistírny odpadních vod a poté se vrátí zpět k Městským sadům. Cyklostezka tvoří uzavřený okruh, ale dá se s ní pokračovat podél Bělé a Radětínského rybníka až k penzionu Tichý mlýn v Radětíně. Stezka má asfaltový povrch a je dva a půl metru široká, dlouhá je přes tři kilometry. V roce 2016 byly vykoupeny pozemky pro stavbu chodníku pro pěší a cyklisty mezi Starým Pelhřimovem a zástavbou Pelhřimova, která však dosud nebyla vybudována.

KONCEPCE KRAJE VYSOČINA

Přehled cyklotras

V dnešní době, kdy cyklistika, zvláště pak rodinná, prožívá značný rozmach a kdy je zvýšená poptávka po cyklostezkách a cyklotrasách, je potřeba podporovat výstavbu nových tras a rovněž údržbu a doplňování tras stávajících. Pro evidování a značení cyklostezek byl vytvořen národní systém značení, který trasy rozlišuje jednak podle významu (I. – IV. třída) a jednak podle umístění v republice (počáteční číslo z celkového čísla cyklostezky – u cyklostezek regionálního významu). Cyklistické trasy jsou rozděleny do čtyř tříd, třídě odpovídá počet cifer v číselném označení trasy (např. 1, 47, 471, 0028).

1. I. třída (mezinárodní dálkové) – trasy mezinárodní úrovně propojující velká města v Evropě.
2. II. třídy (dálkové) – trasy nadregionálního významu
3. III. třída (regionální) – propojení regionálních cílů
4. IV. třída (místní) – lokální propojení





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, nejúspěšnější 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“ 07 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



Strategie Kraje Vysočina 2020 (2012) je zpracována jako střednědobý strategický dokument na léta 2014 - 2020.

Strategie sice uvádí, že dlouhodobě je v kraji podporován rozvoj infrastruktury pro cestovní ruch, přičemž se jedná například o cyklotrasy, cyklostezky, in-line dráhy, naučné, pěší a lyžařské trasy, hipostezky, sportovní areály apod., a to včetně doprovodné infrastruktury (odpočívadla, lavičky, informační tabule, mapy apod.) a současně, že údržba, zkvalitňování a další budování této infrastruktury přispěje k dalšímu rozvoji cestovního ruchu v kraji. Na druhé straně však ve výčtu klíčových aktivit podpora dalšího rozvoje cyklistické dopravy chybí. Podporu cykloturistiky tak lze předpokládat zejména v rámci souvisejících klíčových aktivit „využití polohy Kraje Vysočina, jeho přírodního, historického a kulturní bohatství pro rozvoj cestovního ruchu“ a „zkvalitňování a garance služeb v odvětví cestovního ruchu“

Prostřednictvím těchto prací a podnětů od jednotlivých obcí nebo sdružení byl proveden návrh nových tras a stezek tak, aby pro veřejnost byla zpřístupněna řada kulturních, historických, přírodních a památkově významných lokalit, kterých je v kraji Vysočina značné množství. Zdroje, cíle a jejich priority byly na mnoha projednání konzultovány pořizovatelem, a řadou zainteresovaných institucí, resp. orgánů státní správy, a takto jsou také ve studii dokumentovány. Nově navržené trasy vychází z celkové koncepce vzniku a rozvoje cyklistické sítě v České republice. Trasy je možno rozdělit dle významu na nadregionální, regionální, významné lokální a ostatní.

Návrhy nových tras jsou zpracovány do mapy návrhů, kde jsou zároveň barevně odlišeny pro lepší orientaci, a to zejména návrhů základní sítě cyklistických tras kraje Vysočina. Některým novým trasám širšího významu bylo již Klubem českých turistů přiděleno číslo, které je u tras v mapovém podkladu uvedeno. Nově navržené cyklistické trasy jsou v rámci geografických možností co nejvíce přiblíženy k významným historickým a kulturním památkám, případně technickým zajímavostem.

KONCEPCE SÍTĚ CYKLOTRAS/CYKLOSTEZEK

NÁVRH CYKLISTICKÝCH TRAS A STEZEK v Pelhřimově

Cyklistická doprava jako stále rozšířenější druh dopravy hraje čím dál větší význam v upevňování vzájemných regionálních vazeb a podstatnou měrou stimuluje rozvoj cestovního ruchu. Základní infrastrukturu tvoří systém značených cyklotras a cyklostezek. Pelhřimovem neprochází žádná dálková cyklotrasa. Doposud chybí cyklostezky (komunikace určené výhradně pro cyklistickou a pěší dopravu).

Trasování nových cyklostezek je vždy koncipováno s ohledem na požadavky aktuálně žádaných místních vazeb, propojení turisticky významných míst a oblastí, vedení v atraktivních krajinných polohách, širší vztahy a zapojení do nadřazené sítě cyklistické a ostatní dopravní infrastruktury. Město Pelhřimov vytvoří místní koncepci sítě cyklostezek, která ve výsledku propojí pracovní a turisticky významná místa v okolí města. V Pelhřimově v současnosti čekáme na zahájení dvou cyklostezek, které propojí město s Rynářcem a Skřýšovem a jedné cyklostezky kolem rybníka Stráž. Tento místní systém cyklotras a cyklostezek bude sledovat napojení do nadřazených a sousedních systémů a rozvíjet vazby na místní části města.

Je potřeba propojit periferie města páteřními trasami

1. Starý Pelhřimov - sídliště - Strachovské rybníky - kino (centrum) – Gymnázium/OA – autobusové nádraží/sportoviště (odbočka na Rynárec) - vlakové nádraží/Agrostroj
2. využití průjezdu od sportovišť (Rynárec) podél řeky až do sadů; stávající promenáda (dle možných parametrů to zatím není možné, snad alespoň uvažovaný úsek rybárna - Mountfield bude cykloprůjezdný a zvažovaná úprava parkovišť od Billy k sadům. Trasa podél řeky je přes pro cyklisty vždy příjemnější, minimální převýšení a v létě chladí
3. Agrostroj - Stráž - sídliště

Mapa koncepce cyklistické infrastruktury

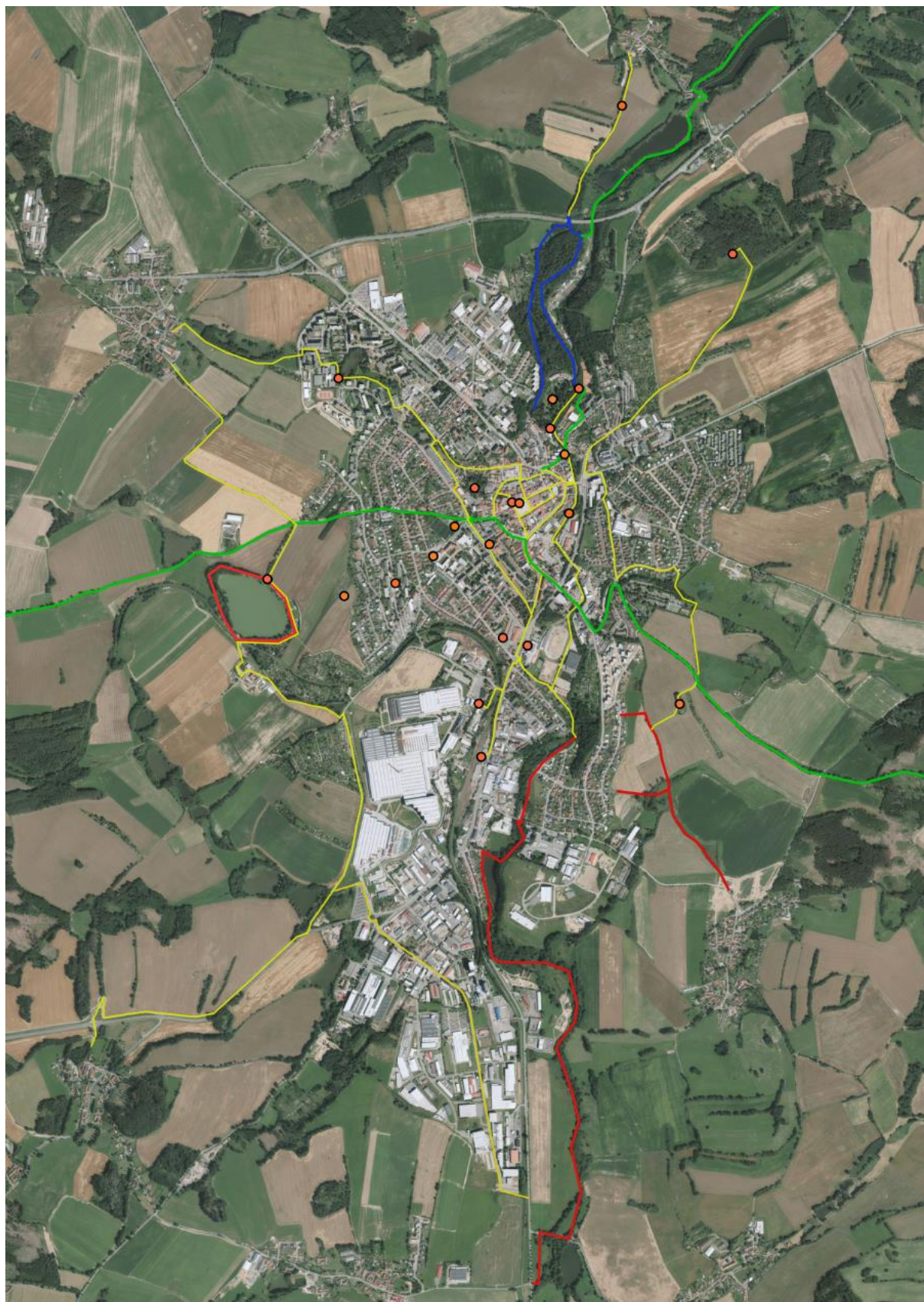
Stávající cyklotrasy

V realizaci 2022 (po odsouhlasení dotací)

Návrh nových cyklo opatření – cyklotrasy, svislé a vodorovné značení

Stávající cyklostezka

Návrh mobiliáře (stojan, boxy, veřejná opravna kol, pumpa, odpočívadlo)



Koncepce sítě cyklotras – centrum



Úkol 1

Řešit potřeby cyklistů a pěších není jen otázka zdraví a ekologie, ale i možností města. Parkoviště s ulicemi nejsou nafukovací a je třeba motivovat lidi, aby zbytečně nejezdili autem, pokud nemusejí. Na okrajích Pelhřimova vznikají úseky plnohodnotných cyklostezek pro relax i cestování, které je žádoucí propojit a vytvořit funkční a bezpečnou možnost dopravy. To je v širším centru Pelhřimova na některých místech prakticky možné zřejmě pouze legalizací pohybu kol na stávajících chodnících s postupnými stavebními ad hoc úpravami nebo většími úpravami při dílčích rekonstrukcích. Od roku 2016 legislativa umožňuje legalizaci kol na chodníku do 20km/h při zachování preference chodců. Veřejnost je při případném zprovoznění tras třeba řádně (a opakovaně) informovat.

Trasa 1 přes město: nejvhodnější trasa vzhledem k využití především pro děti a rodiny do škol či za sportem vzhledem k obslužnosti dalších míst, celistvosti, kopcovitosti i přijatelných nákladů spojuje Starý Pelhřimov – sídliště - školy - sportoviště – Rynárec i průmyslovou zónu. V úseku Mercie – p. Marie je celistvě vždy k dispozici opačná strana chodníku pouze pro pěší (kočárky, atd.). Konkrétně:

- 1) od Starého Pelhřimova nově zbudovaným chodníkem k sídlišti, nyní všeobecný zákaz vjezdu – změna na z.v. pro všechna motorová vozidla, nebo C7a + cyklo vjezd povolen(?)
- 2) sídlištěm, pokud někudy značit trasu (spíše pro turisty) asi nejjednodušeji Tábořská, kolem rybníku Moučka na parkoviště arch. Janáka (navrhněte případně jinou trasu)
- 3) přejezd frekventované ulice Arch.Janáka (smíšený cyklopřechod?)
- 4) obytná zóna u Saunabaru (zde je naznačen zámkovou dlažbou prostor pro pěší a ostatní, čili vyhovující úsek)
- 5) přejezd ulice U Stínadel (odbočení k III. ZŠ, ideálně cykloobousměrkou)
- 6) jednosměrná ulice U Rendlíku (potřeba převést na cykloobousměrnou)
- 7) chodník podél Mercie a pivovaru (šířka cca 2,4m, nejvhodnější se jeví legalizace cyklojízdy po vzoru Žďáru n.S “C7a cyklovjezd povolen” s horizontálním značením aby nevznikal “les značek”
- 8) nový kruhový objezd, kde je třeba najít vhodné vedení trasy a přejezdu i za cenu stavebních úprav. Variantu “cyklisto sesedni z kola” prosím uvažujme jako krajní (a ne zcela spolehlivou)
- 9) u kina šířka chodníku více jak 3m až k jídelně; podél parčíku cca 2,6m (možnost úprav s chystanou rekonstrukcí parku)
- 10) přejezd ulice Jirsíkovy (obrubníky, odbočení ke Gymnázium)
- 11) chodník podél zdi gymnázia šířka cca 2,7m (stromy, zastávka, špatný stav povrchu, rekonstrukce?)
- 12) přejezd ulice Vnitřní I, od policie zaznělo, že zde již byly problémy díky špatným rozhledovým poměrům pro vozidla vyjíždějící z Vnitřní, řešením je zřejmě umožnit pouze vjezd
- 13) chodník podél Třídy legií v rámci rekonstrukce – cyklopruh/cyklokoridor

- 14) přejezd ulice Vnitřní II
- 15) přejezd Třídy legií → kolem p.Marie, nejjednodušeji zřejmě na parkoviště a z něj vystavěnou přípojkou na chodník podél Nádražní (nebo po stávajícím chodníku)
- 16) přejezd vjezdu na autobusové nádraží
- 17) chodník kolem podchodu (v budoucnu bezbariérový) k semaforům u bazénu (C7a cyklovjezd povolen), propojení s T2
- 18) ulicí K Jezu na stávající cyklostezku a přes řeku na nově projektovanou cyklostezku podél Bělé až k rybníku Štemflík za Vokov
- 19) napojení a přejezd frekventované Rynářské silnice - Rynárec

Trasa 2 podél řeky pro relax, sport, turismus i cesty do práce od Radětína – sady – Billa – sportoviště – vlakové nádraží (Agrostroy)

- 1) od Radětína dvě možnosti: terénní severní cestou (vyhovující již dnes) či méně náročnou obslužnou komunikací k ČOV (legalizace po uplynutí dotační lhůty, či změnou na zákaz vjezdu pro motor. vozidla?)
- 2) sady, po rekonstrukci chodníků nebyl obnoven zákaz jízdy na kole, vyhovující úsek (navrhujeme opět značení C7a a cyklo vjezd povolen pro vyjasnění pravidel)
- 3) přejezd úzké lávky (relevantní pro “cyklisto sesedni z kola”) a ulice na Obci
- 4) most a legalizace poměrně široké promenády od muzea rekordů po kamenný most pomocí C7a cyklo vjezd povolen (?), mnohem horší alternativa je frekventovaná silnice
- 5) přejezd frekventované Václava Petru (kamenný most) přes semafor
- 6) 2 možnosti – podél Průběžné a nově plánovaným parkovištěm k Bille (zdá se vhodnější, nutno zapracovat do projektu P), nebo legalizace poměrně široké promenády pro cyklo k rozvětvení a vedení cyklo k bývalé poště
- 7) ulice U Splavu pod Billou
- 8) rybárna, mostek a legalizace cyklo C7a v budoucím úseku promenády k býv. Modetě, kdy projekt byl pro tento účel již upraven (realizace 2021)
- 9) přejezd ulice Křemešnická (není vyznačen ani pro chodce zatím)
- 10) málo frekventovaný areál sportoviště a ulicí K Jezu k semaforům, propojení s T1 k Rynárci
- 11) přejezd ulice Průběžná na řízené křižovatce
- 12) chodník podél “PSJ” šířka cca 2,5m a sloupy značek/semaforů, problematický úsek, majitel přilehlé zdi Z. Martínek je ochotný s městem jednat
- 13) prodejna AutoKelly, chodník se rozšiřuje na cca 2,8m a dále více jak 3m (rizikové sloupy značek)

- 14) přejezd ulice před závorami, odbočka k Agrostroji a jeho obslužnost
- 15) chodník až k vlakovému nádraží více jak 3m, místy rizikové sloupky značek a sesuté zábradlí, jinak doufejme vyhovující pro legalizaci C7a+; do jisté míry strategický úsek pro turisty přivážející kolo vlakem i pro místní odjíždějící vlakem na cyklovýlety

Trasa 3 okolo Stráže pro relax, sport a jako alternativa pro cesty do práce. Vede od Starého Pelhřimova – Stráž – Lhotka – Ondřejov / Rynárec

- 1) ze Starého Pelhřimova polní cesta zpevněná asfaltovou hrabankou 2019 ke křižovatce nad Stráží
- 2) přejezd vlášenické silnice a sjezd po silnici ke Stráži
- 3) okolo Stráže povede nová cyklostezka
- 4) 2 možnosti: kolem drážního domku, (přechod přes koleje nyní oficiálně jen pro pěší, zaznělo, že pro stavební úpravy má cesta velmi mnoho vlastníků) a poměrně rozbitou cestou k přeložce; nebo po hrázi Stráže, kolem statku, velmi rozbitou cestou z kopce a k přeložce (opravu cesty by velmi uvítali i tamní chataři a zahrádkáři)
- 5) po přeložce k cyklostezce podél plotu zadní vrátnice Agrostroje, nebo ven z města od Medenice obslužnými cestami podél obchvatu Ondřejova (směr Hejlov)
- 6) kruhový objezd a ulice K Silu zakončený parkovištěm by bylo vhodné propojit po stávajícím chodníku a průchodu pod viaduktem ke Kulíkovu rybníku a T1 (cesty do práce do Lhotky)
- 7) nyní existuje pouze provizorní napojení na Rynářskou (kopřivami a přes trať), v budoucnu snad dopojení ulice K Silu na Rynářskou

Úkol 2

Revize současných dopravních omezení pro motorová vozidla pro podporu bezmotorové dopravy (dle dostupných výkladů e-kolo či e-koloběžka jsou považovány jako bezmotorové), zejména u škol a exponovaných míst, kde tvoří mnohdy zbytečné bariéry a je otázka jak jsou cyklisty/koloběžkáři respektováni.

Zvážit změnu zákazu vjezdu na zákaz vjezdu pro všechna motorová vozidla:

- 1) I. a II. ZŠ Komenského + Gymnázium mají zákaz vjezdu s dodatkovou tabulkou "mimo dopravní obsluhy". Pokud toto stačí pro žáky/rodiče projíždějící na kolech či koloběžkách, tak je to značení dostačující, ale projíždějící auto tudy nesmí, čili ani projíždějící kolo (?)
- 2) U Rendlíku + Hrnčířská, šikovní a poměrně široká odbočka od sídliště k sadům a do města, nyní také s dodatkovou tabulkou mimo dopravní obsluhy (nebo označit C7a + cyklo?)
- 3) Jihlavská brána (od řeky do města, jinak po chodníku a tedy také nelegálně)
- 4) chodník od St. Pelhřimov k sídlišti
- 5) obslužná komunikace Radětín - čistička (součást T2 až po dokončení podmínek dotace)

- 6) obecně zvažovat tuto možnost i při rekonstrukcích ulic ve městě, kdy je možné usnadnit obslužnost

Zvážit přeměnu jednosměrných ulic na cykloobousměrky:

- 1) I. a II. ZŠ Friedova, obslužnost, legalizace, snížení mamataxi
- 2) III. ZŠ U Stínadel, obslužnost, legalizace, snížení mamataxi
- 3) MŠ Osvobození obslužnost, legalizace, snížení mamataxi (populární u řady lidí vozit děcko na kole a pak jet rovnou do práce)
- 4) U Rendlíku (k Mercii)
- 5) Solní - Dr. Tyrše, odbočka do sadů, k Valentovi; možné kolizní místo s cyklisty jedoucími rychle z kopce a auty u výjezdu z parkoviště "Ateliér" → přidání A19 "cyklisté zleva"
- 6) Palackého, lepší obslužnost po centru, legalizace
- 7) Rynářská brána, lepší obslužnost, legalizace
- 8) Mikuláše z Pelhřimova, lepší obslužnost, využívána cyklisty jedoucími z města na Rynářskou, protože je přehledně rovná a po vrstevnici, donedávna tam fungoval obousměrný provoz, nyní se na dopravní komisi jedná o návrhu cykloobousměrky pro cyklisty
- 9) P před halou a bazénem (lepší obslužnost, časem možná bezbariérový podchod)

Obecně zvažovat tuto možnost při zavádění nových jednosměrných ulic, i dočasných cest k rekonstrukcím.

Návrh na nové označení cyklotras (žlutě vyznačené trasy)

cesta ke sv. Anně

cesta směr Radětín

cesta Starý Pelhřimov – Stráž, Myslotín

cesta z Polního dvora směr k vodojemu

centrum

Označení cyklotras piktogramy

ulice Humpolecká, Průběžná, Nádražní

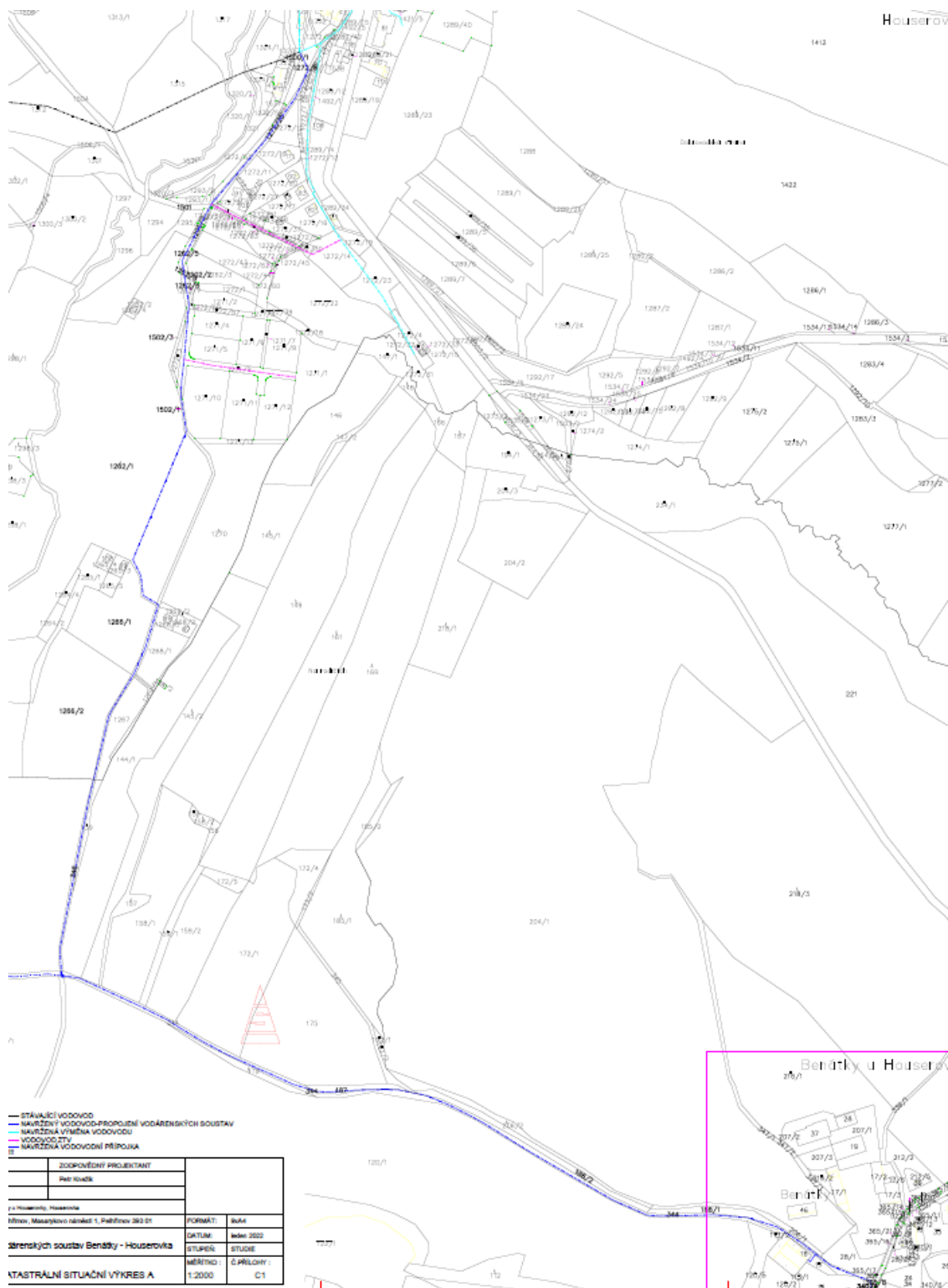
Návrh mobiliáře

u rybníka Stráž, sv. Florián, sv. Anna, cesta Radětín – odpočívadlo, městské sady, autobusové nádraží, vlakové nádraží, sportovní centrum, základní a střední školy, Pahorek Pub, vodojem Polní dvůr, u řeky Bělá

Změna v místní části

Připravuje se výměna vodovodního potrubí **Benátky – Houserovka**.

Řešené území se nachází na částech pozemků v k.ú. Benátky u Houserovky a k.ú. Houserovka. Pozemky dotčené stavbou jsou vedeny jako lesní pozemek a trvalý travní porost, orná půda, ostatní plocha. Po linii, kde bude vést vodovod, by se měla navrhnout také nová trasa pro cyklisty.



BĚŽÍCÍ AKCE

Stezka pro pěší a cyklisty Pelhřimov – Skřýšov (podána žádost o dotaci, zahájení letos?)



Jedná se o stavbu stezky pro chodce a cyklisty mezi Pelhřimovem a Skřýšovem. Stezka začíná v místě napojení na stávající místní komunikaci ve Skřýšově. Konec úseku 1 stezky (část trvalá i po výstavbě ZTV lokality v Pelhřimově) je v místě napojení na plánovanou místní komunikaci v rámci výstavby nového ZTV. Na úsek 1 navazuje úsek 2, který je navržen v linii navrhované komunikace jako dočasné napojení na stávající místní komunikaci. Na páteřní úsek 1 navazuje úsek 3 propojující stezku na ul. Topolová. Trasa je rozdělena do tří samostatných na sebe navazujících úseků – úsek 1 je trasa ukončená v místě budoucí komunikace v rámci nové výstavby a navazující úsek 2 je dočasné provázání na stávající místní komunikaci, kde bude stezka ukončena, úsek 3 napojení na ul. Topolová. Komunikace sloužící jako společná stezka pro pěší a cyklisty, je navržena v šířce 2,5 m dle prostorových a pozemkových možností a ve vazbě na nižší intenzity provozu, povrch je z minerálního betonu (MZK), v místech přejezdu zemědělské techniky zámková dlažba, úsek 2 (dočasná část) ze šterkodrtě.

Délka úseku 1 : 952,50 m

Délka úseku 2 : 82,10 m

Délka úseku 3 : 298,75 m

Dopravní značení: Svislé DZ. Budou použity reflexní značky na sloupek a patku.

Stavba neslouží jako oficiální chodník, ale jako vycházková trasa pro pěší se společným provozem s cyklisty.

**Cyklostezka Pelhřimov, Polní dvůr - silnice III/11244 na Pavlov
(podána žádost o dotaci SFDI/Kraj – zahájení letos)**

Trasa cyklostezky Pelhřimov – Vokov by podle připravovaného záměru stavby měla vést z lokality Polní dvůr podél řeky Bělá, přes silnici v ulici Skrýšovská, mostem přes řeku Bělou a dále podél této řeky, okolo Kulíkova rybníka, dále opět podél Bělé až k silnici do Pavlova, přes tuto silnici pak v souběhu se silnicí II/112 na Rynárec a končit by měla proti silnici vedoucí do Vokova. Trasa je navržena tak, aby byl minimalizován zábor zemědělské půdy.

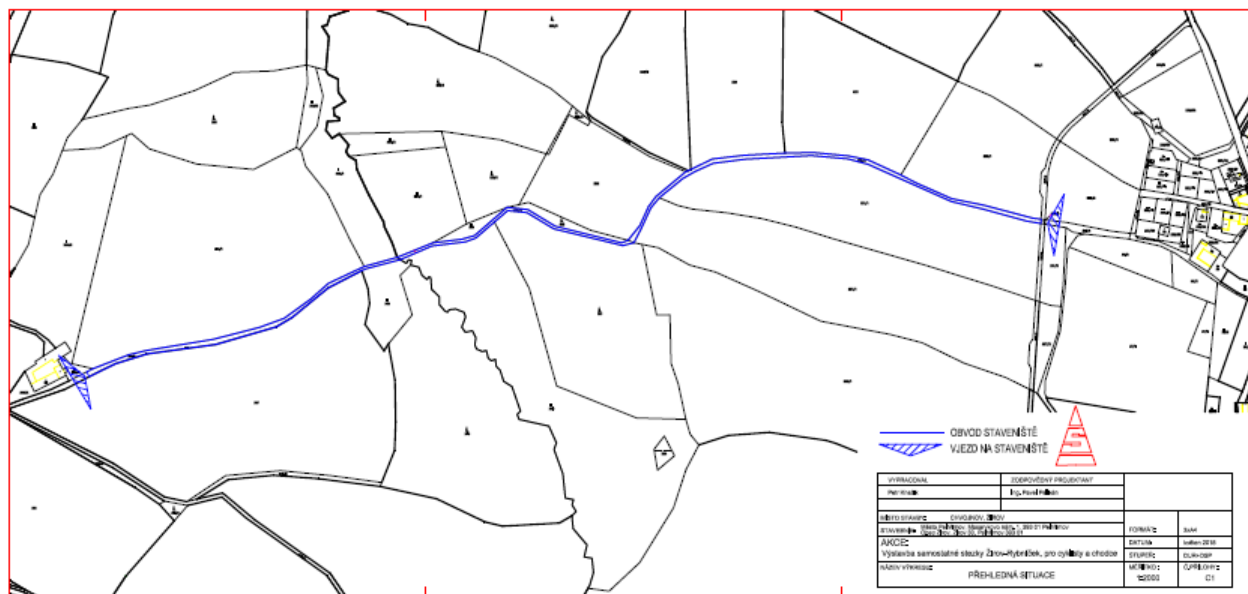


Snahou Města je využít k realizaci projektu, tj. k výstavbě nové cyklostezky, dotační prostředky z národních zdrojů pro financování projektu, zejména příspěvek pro financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty z rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury (dále jen „SFDI“).

Cyklostezka bude projektována a povolována jako účelová komunikace v parametrech dle TP 179. Povrch cyklostezky bude navržen v asfaltobetonu za předpokladu, že nebude např. s ohledem na ochranu přírody a krajiny vyžadován jiný neznepevněný povrch. Po dokončení výstavby cyklostezky bude cyklostezka převedena do pasportu místních komunikací jako místní komunikace IV. Třídy.

Výstavba samostatné stezky Žirov-Rybníček, pro cyklisty a chodce

Žirov – spolupráce



Náklady (odhad): 1. etapa

Fin. zdroje (možné): Město Pelhřimov, spolupracující obce a města, MŽP, MMR, EU

Úkol 1 Realizace 1. etapy

Úkol 2 Zpracování projektové dokumentace na další etapy

Úkol 3 Postupná realizace dalších úseků

V úterý 2. května proběhla kolaudace samostatné stezky pro cyklisty a chodce, která propojila obec Žirov a místní část Pelhřimova – Rybníček. Stezka vznikla v místě, kde bývala historicky polní cesta. Jedná se o komunikační propojení obce Žirov a osady Rybníček, která nebude rušena přítomností automobilového provozu a stane se zajisté dalším turistickým a žádaným cílem při toulkách krajinou. Stezka napomůže k dalšímu rozvoji pěší turistiky a cyklistiky. Pro obce má velký význam, je výsledkem úspěšné meziobecní spolupráce, která napomohla zlepšit služby veřejnosti a rozvoj území.

Stezka pro cyklisty a pěší v celkové délce 1,058 km byla financována z rozpočtu města Pelhřimov, obce Žirov a z prostředků evropské unie.

Cyklo (in-line) stezka Stráž

(schválena dotace – zahájení letos) – víceúčelová stezka

Předmětem realizace je stavba pro zajištění rekreace a doplnění stávajících prvků cyklostezek a inlajnových drah v k.ú. Pelhřimov, a ve formě víceúčelové stezky s doprovodnými objekty. Stavba se nachází v extravilánu Města Pelhřimov. Nachází se na pozemcích vedených jako vodní plochy, orná půda, trvalé travní porosty a ostatní plochy. Pozemky určené ke stavbě jsou ve vlastnictví Města Pelhřimov, případně si k nim Město Pelhřimov zřídí souhlas se stavbou. Lokalitou protéká bezejmenný přítok Myslotínského potoka a prochází tudy účelová komunikace. Křížení bezejmenného toku a stezky bude v případě hlavní víceúčelové stezky (SO 01.1.) řešeno pomocí stávajícího zatrubnění, to bude v délce 11m z důvodu poškození nahrazeno novým potrubím DN 500. U chodníku (SO 01.2.) bude křížení řešeno pomocí dřevěného mostku s nosnou částí z ocelových I profilů. Odstavení vozidel bude umožněno pomocí nově zbudovaného parkoviště pro 6 vozidel (součástí je 1 parkovací místo pro osoby s omezenou schopností pohybu či pro osoby doprovázející dítě v kočárku) označeno bude vodorovnou a svislou dopravní značnou (IP12+O1, V 10f).

Stezka

Jedná se o stezku kolem rybníka Stráž, která slouží k rekreaci a zatraktivnění samotné lokality. Stavební objekt se skládá z víceúčelové stezky, chodníku a parkoviště.

Víceúčelová stezka

Jedná se o stezku s celkovou délkou 1280 m. Stezka je řešena jako víceúčelová, sloužící pro pohyb chodců, kočárků, cyklistů i jezdců na kolečkových bruslích. Šířka stezky je 3m, jedná se tedy o jednopruhovou sloučenou stezku (stezka pro společný provoz cyklistů a chodců) s jednosměrným provozem.

Součástí stezky je i část víceúčelové stezky s povrchem z asfaltového betonu (ACO 11+). Délka úseku je 1166m. Stezka vede okolo zátopy malé vodní nádrže s výjimkou úseku hráze. Po bocích nádrže je umístěna 5-19m od hladinové linie, v záhlaví obchází kolem stávajícího lesíka lemujícího přítok. Stezka bude z velké části zbudována v rostlém terénu, pouze úsek 0,580 – 0,620 km bude umístěn na

násypu do zdrže malé vodní nádrže. Pro zajištění stability násypu bude v patě provedena patka z lomového kamene 500x700mm a svah bude opevněn kamenným pohozem tl. 250mm na štěrkopískový podsyp tl. 150mm. Výrazně podmáčená místa budou doplněna sanací podkladu pro zajištění vhodné únosnosti. Podélné sklony povrchu cesty jsou 0,0-2,08%, příčný sklon jednostranný 3 %.

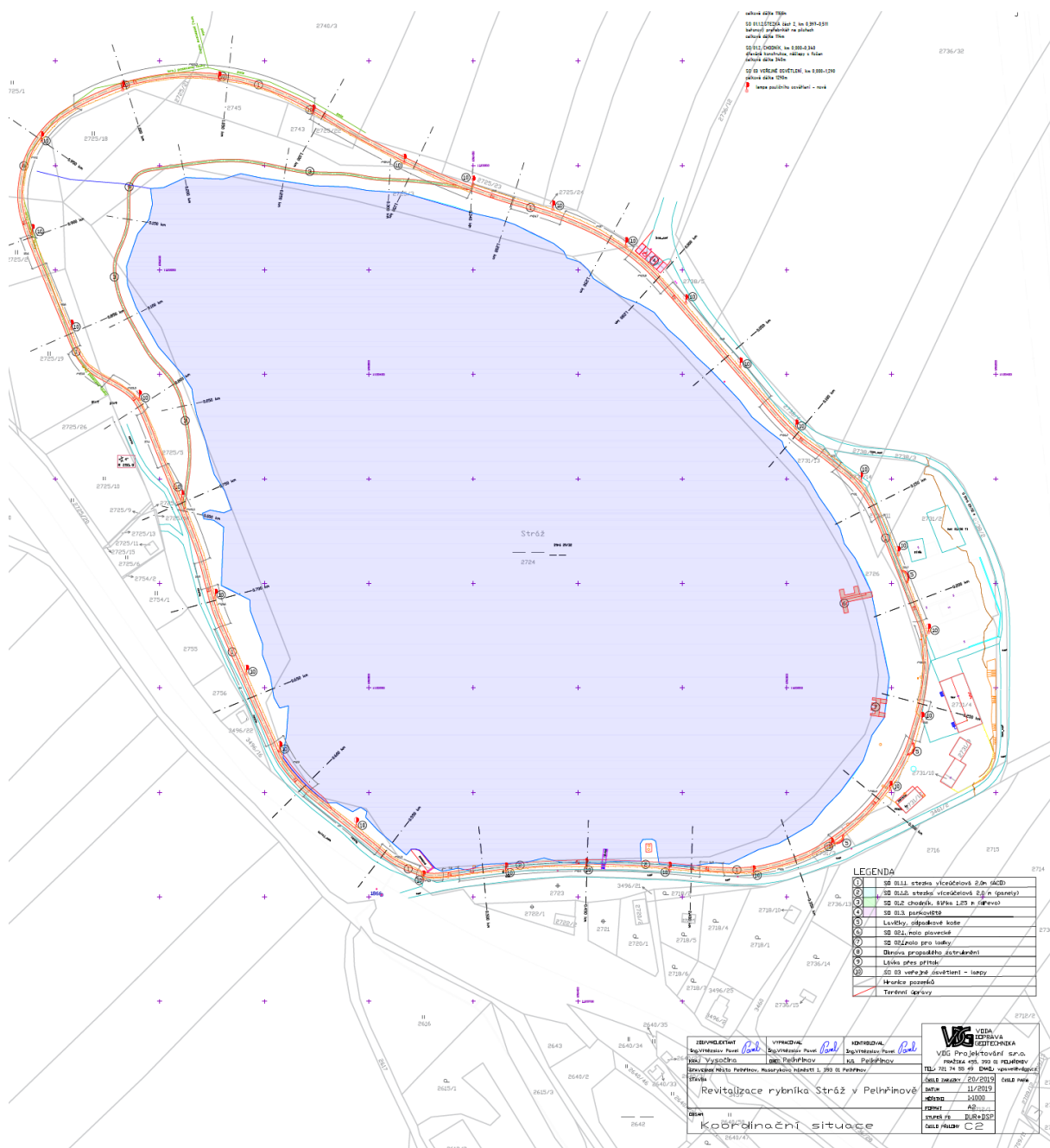
Skladba stezky:

Skladba povrchu v úseku 0,650-0,790 bude provedena sanace LK 100/300 400mm

- Úprava pláně 45 Mpa
- Podsyp (drcené kamenivo 32-63) ŠD 200 mm
- Podklad (vibrovaný štěrk 16-32) VŠ 200 mm
- Postřík živичný infiltrační 0,5-0,7 kg/m²
- Ložná vrstva (asfaltobenon hrubozrnný) ACL 16+ 60 mm
- Postřík živичný spojovací 0,5-0,7 kg/m²
- Obrusná vrstva (asfaltobeton střednězrnný) ACO 11+ 40 mm

Předmětem realizace je stavba pro zajištění rekreace a doplnění stávajících prvků cyklostezek a inlajnových drah v k.ú. Pelhřimov, a ve formě víceúčelové stezky s doprovodnými objekty. Stavba se nachází v extravilánu Města Pelhřimov. Nachází se na pozemcích vedených jako vodní plochy, orná půda, trvalé travní porosty a ostatní plochy. Pozemky určené ke stavbě jsou ve vlastnictví Města Pelhřimov, případně si k nim Město Pelhřimov zřídí souhlas se stavbou. Lokalitou protéká bezejmenný přítok Myslotínského potoka a prochází tudy účelová komunikace. Odstavení vozidel bude umožněno pomocí nově zbudovaného parkoviště pro 6 vozidel (součástí je 1 parkovací místo pro osoby s omezenou schopností pohybu či pro osoby doprovázející dítě v kočárku) označeno bude vodorovnou a svislou dopravní značnou (IP12+O1, V10f).

Stezka v délce 1280m a šířce 3m (šířka dle ČSN 72 6110 10.4.3.6. stezka pro společný provoz cyklistů a chodců) bude vytyčena, dojde k odstranění vrchní humózní vrstvy, k vyhloubení kufru stezky a následně k pokládce jednotlivých konstrukčních vrstev. Sklon povrchu bude jednostranný 3%, odvodnění bude zajištěno příčným sklonem. V úseku kopírujícím hráz rybníka stráž (SO 01.1.1.2) bude stezka v délce 114m umístěna na mikropilotech a tvořena z železobetonových nosníků a pochozích panelů. Pro zajištění bezpečnosti bude tento úsek stezky osazen oboustranným zábradlím se svislou výplní. Chodník s celkovou délkou 340m a šířkou 1,25m bude vytyčen, provedou se terénní úpravy v trase a výkopy nutné k umístění betonových prahů pro usazení mostku. Následně dojde k pokládce konstrukce chodníku. Chodník bude usazen na dřevěné kulatině zajištěné dřevěnými kůly. Součástí stezky je i doprovodný inventář ve formě laviček a odpadkových košů.



Inline dráha v okolí rybníka Stráž je součástí plánu celkové revitalizace, která by měla zkvalitnit rekreační charakter této lokality a rozšířit možnosti trávení volného času.

PROCES VÝSTAVBY CYKLOSTEZKY

Cesta od nápadu k projíždce po nové cyklistické trase je vždy delšího trvání a má při svém vývoji i řadu úskalí. Na počátku je myšlenka vybudovat cyklistickou stezku. Je dobré její realizaci plánovat koncepčně v souvislostech s územním plánem, strategickým plánem rozvoje města a také s regionálními záměry vyššího správního celku. Pokud máme skutečně jasno odkud a kam by měla stezka vést, nastupuje úloha projektanta, který navrhne studii pro zadaný směr stezky, a zároveň si již zjišťujeme majetkové poměry na zamýšleném úseku.

Majetkové řešení trasy přináší kromě shánění finančních prostředků na samotnou realizaci největší úskalí při přípravě stavby. Na začátku najde projektant se zadavatelem společně tu neoptimálnější trasu. Poté, než se začne s projektovou dokumentací, nastupují jednání s vlastníky pozemků pod budoucí cyklistickou stezkou. Řešení jsou různá, od vykoupení pozemků přes směnu pozemků až po dlouhodobý pronájem. Stane se, že narazíte na vlastníka pozemku, který má velmi neúměrné nároky na majetkové vypořádání. Pak hledáte alternativní řešení v podobě objížděk apod. Tím se trasa prodlužuje, prodražuje a realizace zdržuje. Jen například prostá směna pozemků pro novou cyklostezku Pelhřimov – Vokov trvala déle než rok.

Po vyřešení majetkových záležitostí na plánované trase můžeme zpracovat projektovou dokumentaci, která nám v závěru odhalí mimo jiné i přibližné náklady na stavbu. Výstavba cyklistických stezek není vůbec levná záležitost. 1km v intravilánu města (bez výkupů pozemků) přijde cca na 2- 4 mil Kč (přeložky sítí, bezbariérové a slepecké úpravy, značení, výsadky zeleně, překonání komunikací apod.). V extravilánu je cena ovlivněna druhem zvoleného povrchu, výkupy pozemků, přemostěními říčních toků či jiných komunikací apod.

Celkový proces výstavby cyklistické stezky od prvotního záměru po ukončení stavby tak trvá nejméně dva roky a je tedy nutné už při realizaci jedné etapy řešit majetkově a projekčně etapu další.

Řešené území koncepce cyklistické dopravy je vymezeno územím města Pelhřimova a místními částmi. Snahou koncepce je, aby navržená cyklistická síť na území města Pelhřimova pokud možno pokrývala rovnoměrně s přihlédnutím na dílčí cyklistické cíle (do práce, do školy, za rekreací a odpočinkem, do centra, za sportem, do sousedního regionu) a také s přihlédnutím na hustotu silniční dopravy, které se snažíme, pokud je to technicky možné, vyhnout a nahradit hlavní silniční spoje bezpečnějšími a pro cyklisty pohodlnějšími alternativami propojení cyklistických cílů.

CÍLE CYKLISTICKÉ DOPRAVY v Pelhřimově - BODY ZÁJMU

Navržená cyklistická síť umožní rychlé, plynulé, bezpečné a pohodlné spojení většiny významných cílů cyklistické dopravy ve městě a formou návaznosti i na regionální tratě v jeho blízkém okolí. Návrh cyklistické sítě je veden snahou o minimalizaci překonávaného převýšení i za cenu prodloužení trasy zejména v blízkém kopcovitém okolí města. Pochopitelně není vždy technicky a prostorově možné cyklostezku dovést až k samotnému cíli. Mnohdy se jedná o kombinaci cyklostezky s cyklistickou trasou či komunikací s vyznačeným cyklistickým pruhem nebo cyklistickou trasu vedenou společně s motorovou dopravou na komunikaci apod.

Předpokládané cyklistické cíle navržené v koncepci

- a) Kultura a služby – určuje cíle typu městský úřad, půjčovna kol, historické památky, nádraží, kulturní instituce apod.
- b) Školy – mapuje jednotlivé základní a střední školy, včetně domu dětí a mládeže, kde se předpokládá cílové místo pro dojíždějící školáky, studenty nebo personál uvedených zařízení.
- c) Sport – zahrnuje významnější sportoviště na území města, které mohou být cílem cyklistické dopravy.
- d) Regionální cíle – nejbližší okolí města jako je hrad Kámen, hotel Farma Poříčí a vzdálenější cíle v regionu jako např. Jihlava Humpolec, Pacov, Kamenice nad Lipou, Třešť.

Kultura a služby	Školy	Sport	Okolí
Městský úřad, Katastrální úřad, Úřad práce	Dům dětí a mládeže, p.o.	Sportovní areál – sportovní hala, plavecký bazén, sauna, basketball, kuželky, areál volejbalu, atletický sektor	Sídlíště
Masarykovo náměstí, Informační centrum	Mateřská škola, p.o.	Zimní stadion	Průmyslová zóna
Servis kol, obchod s koly	Školní jídelna Pelhřimov, p.o.	Fotbalové hřiště s umělým, pískovým a přírodním povrchem	Křemešník
Kulturní dům Máj	Základní škola Krásovy domky, p.o.	Venkovní hřiště Kalvárie	Ski Křemešník
Domov pro seniory	Základní škola Komenského, p.o.	Minigolf	Želiv
Autobusové nádraží	Základní škola Na Pražské, p.o.	Beachwell	Stráž
Vlakové nádraží	Základní škola Osvobození, p.o.	Bowling	hrad Kámen
Nemocnice	Základní umělecká škola, p.o.	Fitness, posilovna ZŠ Osvobození – multifunkční hřiště	Farma Poříčí
Děkanský kostel sv. Bartoloměje		Sportovně rekreační centrum	památné stromy
Dolní (Jihlavská brána)		Tenisový areál	Třešť

Drechselova vila	Tenisová hala	Jihlava
Dům čp. 3 na náměstí	Budoucí in-line dráha kolem Stráže	Kamenice nad Lipou
Dům čp. 17	Budoucí Skate park	Zámek Pacov
Fárův dům	Budoucí pumptrack	
Horní (Rynářská brána)	Budoucí discgolf	
Kaple Panny Marie		
Sedmibolestné		
Kaple sv. Kříže		
Kašna se sochou sv. Jakuba		
Kostel sv. Víta		
Městské divadlo		
Náměstí – historické domy, osobnosti		
Muzeum Vysočiny		
Muzeum rekordů a kuriozit		
Pivovar Poutník		
Radnice		
Šrejnarovský dům čp. 10		
Zahradní domek v Děkanské zahradě		

NÁVRH MOBILIÁŘE A TECHNICKÉHO ZÁZEMÍ PRO CYKLISTY

Důvodem pro budování bezpečných míst pro parkování kol jsou mimo jiné následující statistiky:

72 % všech ukradených kol bylo zaparkováno na veřejných místech.
23 % obětí krádeží kol si už žádné další kolo nekoupí.
6 kol se dá zaparkovat na místo pro jedno auto.

Zázemí cyklistických stezek

Z hlediska dalšího rozvoje cykloturistiky ve městě a okolí je důležité zajistit a podpořit rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury a služeb. Kromě údržby a výstavby cyklistických stezek je také nutné vybavit stezky mimo město odpočívadly s informačními tabulemi a stojany na kola. Odpočívadlo s podporou místní akční skupinou MAS Šipka se již vybudovává na trase Pelhřimov - Radětín.

Cyklistické stojany bude potřeba rozmístit i u některých uvedených cílů ve městě (např. u škol, úřadů, sportovišť apod). U cílů, které jsou zároveň pracovním místem, by bylo vhodné postupně zřizovat úschovny kol pro bezpečné uložení po celou délku pracovní doby zaměstnanců. Tím by se výrazně zvýšil zájem o dojezd do práce na kole po cyklistické stezce.

V informačním středisku v centru najde turista veškeré informace potřebné pro turisty. Také zde počítáme s půjčovnou či úschovnou kol.

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 atd.).

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.

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.
- Odstavné plochy - 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 velikosti 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)

Prevence krádeží kol

Jak již bylo uvedeno, zloděj dokáže přestřípnout nejbezpečnější zámek během 30 sekund. Je tedy velmi důležité dbát na prevenci krádeží ze strany samotného města např. registracemi kol, specializovanou policií proti krádežím a vhodným zařízením pro odstavení kol (dle délky stání) - viz Kapitola 3 Zařízení cyklistické parkovací infrastruktury. Ze strany cyklisty jde o vhodně zvolené parkování (nejlépe blízko míst s vysokou intenzitou pohybu chodců apod.), vhodného zámku a způsobu zamčení jednotlivých částí kola. Je velmi důležité informovat cyklistu o nutnosti vhodného zamykání jízdního kola, aby se alespoň částečně předešlo krádežím kol a jejich součástí, a to jak samolepicími obrázky na jednotlivých stojanech, tak informačními letáky o této problematice.



Velmi dobře



Špatně



Dobře



Dobře

Druhy mobiliáře

U-stojan dovoluje, aby bylo kolo bezpečně zamčené a chrání jej před pádem. Jeden stojan slouží pro dvě jízdní kola. Kotvení stojanů je buď zabetonováním nebo přišroubováním.

Držák rámu předního kola zajišťuje, že přední kolo je pevně připojeno ke stojanu - stabilní a chráněné před převrácením

Kryté stojany s přístřešky různých tvarů.

Boxy na kola jsou uzamykatelné "minigaráže" s možností odložení příslušenství kola. Chrání kolo proti krádeži i před povětrnostními vlivy. Součástí modernějších boxů může být i zásuvka pro dobíjení elektrokola. U nás se tyto boxy začínají rozmáhat.

Stanice pro jízdní kola je samostatný parkovací dům pro kola, často jsou jejich součástí doplňkové služby opraven, úschoven či prodejny s příslušenstvím. Náklady na realizaci těchto stanic jsou vysoké a vyplatí se budovat pouze v místech s vysokou poptávkou po parkovacích stáních. Jedním z jejich příkladů může být i plně automatická cyklověž v Hradci Králové.



Kolobox



S originálním řešením přišli na Vysoké škole chemicko-technologické v Praze. Jedná se o zastřešené stání, tzv. kolobox. Kruhový tvar je odvozen od celkového architektonického rázu prostoru, převážně od sousedního komínu. V boxu jsou kola zavěšena na háčích a lze zde také uschovat přilbu a další věci.



Důležitými stanovišti jsou:

- Nádraží a zastávky veřejné dopravy (decentralizovaná parkoviště u každého vchodu, při větší potřebě parkování cyklistická stanice nebo parkovací dům pro jízdní kola).
- Obytné domy (zamykatelné prostory pro jízdní kola v přízemí nebo garáže pro jízdní kola).
- Školy, pracoviště (blízko vchodu, podle možnosti hlídané).
- Obchody, úřady.
- Zařízení pro volný čas – koupaliště, sportoviště.
- Restaurace, kulturní a sociální zařízení.
- Turistické cíle – zvláště ty, co nabízejí prohlídku (blízko vchodu, podle možností hlídané).

Pro vhodný výběr lokality by měly být splněny tyto požadavky:

- Dostatek prostoru pro přístup a zaparkování kola.
- Minimální zábor plochy bez zaparkovaných kol.
- Viditelné frekventované místo s dostatečnou možností průchodu okolo stojanu.
- V dohledu z místa, kam cyklista jde (prodejna, restaurace, sportoviště).
- Zastřešený prostor, je-li to možné.
- V zorném poli bezpečnostních kamer, pokud se v lokalitě nacházejí.

Je třeba pečlivě vážit, kde budou cyklisté bezpečně parkovat a dobře se dívat, kde vlastně cyklisté běžně parkují. Parkovací infrastrukturu je třeba zřizovat na trasách, které cyklisté přirozeně využívají. Musí být nápadná, snadno přístupná, v minimální vzdálenosti od konečné destinace cyklisty, nejlépe ve směru pohybu cyklisty, tj. bez zbytečných zajiždek a zacházek. Parkování na odlehlých místech a mimo dohled kolemjdoucích často jsou místy frekventovaných krádeží a vandalismu. Z psychologického hlediska je výběr parkovacího místa velmi důležitý a parkovací místa, vybudovaná dle tohoto principu, budou vždy obsazována nejdříve. Často je nejlepším vodítkem pro výběr místa k vybudování parkoviště vysoká koncentrace už zaparkovaných kol – zpravidla provizorně zamknutých k plotu, dopravním značkám, městskému mobiliáři či prastarému stojanu.

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.

Veřejný pracovní servisní stojan



Tento veřejný servisní stojan s nářadím je připravený zachránit jakékoli kolo v nouzi. Ergonomicky navrženo tak, aby bylo vhodné pro všechny typy jízdních kol i pohodlnou obsluhu. Pro vnitřní i vnější instalaci. Nářadí na stojanu je v dostatečných rozestupech a navrženo tak, aby se opletené kabely z nerezové oceli nezatýkaly. Rozměry: š. 21,6 x v.126 x hl.40,6 cm.

Návrh umístění:

městské sady
ulice Družstevní – Pahorek Pub
Turistické informační centrum Pelhřimov

Veřejná pumpa

Pumpa je vybavena multifunkční hlavou a měla by tak být schopná obsáhnout všechny typy ventilků. „Jedná se sice o malé, nicméně důležité opatření, které může např. motivovat k tomu, aby ten, kdo potřebuje na úřadě něco vyřídit, přijel na kole a to si zde dofoukl. Určitě se každému z cyklistů někdy stalo, že potřeboval své kolo dofouknout, aby alespoň takzvané „vydrželo“ až domů nebo do servisu,“.



Vysoce odolná venkovní pumpa s manometrem

Pumpa je vysoce odolná k venkovnímu použití s povrchem z nerez oceli, maximální odolnost proti vandalům. Výška pumpy je 66 cm, šířka je 23 cm a délka 17,8 cm. Dlouhá hadice 89 cm včetně bočního klipu, provozní tlak 11 bar. Možno ve variantě k připevnění k luxusnímu pracovnímu stojanu nebo samostojná (cena stejná). Pro použití při teplotách od -34 do +43 stupňů Celsia.



Nabíjecí stanice pro elektrokola/elektrokoloběžky



Nabíjecí stanice umožňuje majiteli elektrokola či elektrokoloběžky nabít si baterii, i když se nachází mimo domov. Nemusí si s sebou vézt svojí vlastní (většinou poměrně těžkou a objemnou) nabíječku baterie elektrokola. Díky stále se rozšiřujícímu portfoliu typů nabíjecích stanic je v nabídce spousta firem nabízejících stanic s poměrně širokou nabídkou kabelových koncovek, které jsou kompatibilní s 90% elektrokol provozovaných na českém trhu. Například v nabíjecí stanici od firmy Powerbox jsou vestavěny originální nabíječe doporučené výrobcí baterií elektrokol (systém nástrčných kabelů). Nabíjení probíhá maximálním proudem 4A, což je relevantní a pro všechny typy baterií elektrokol s napětím 36V.



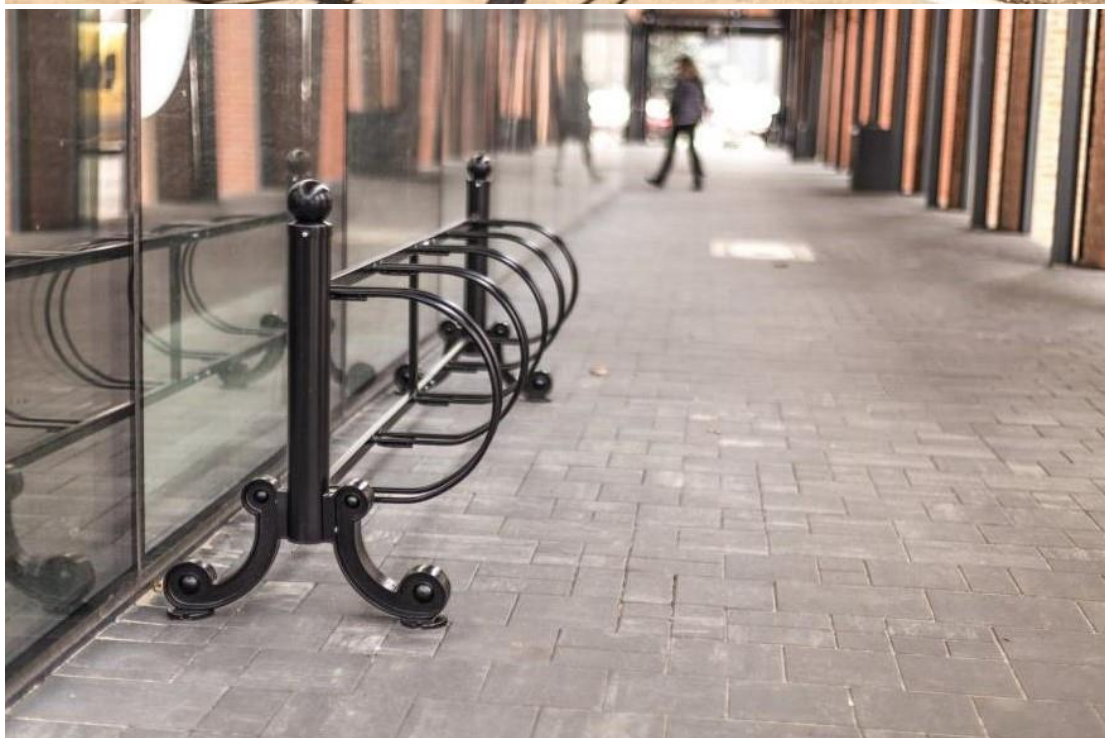
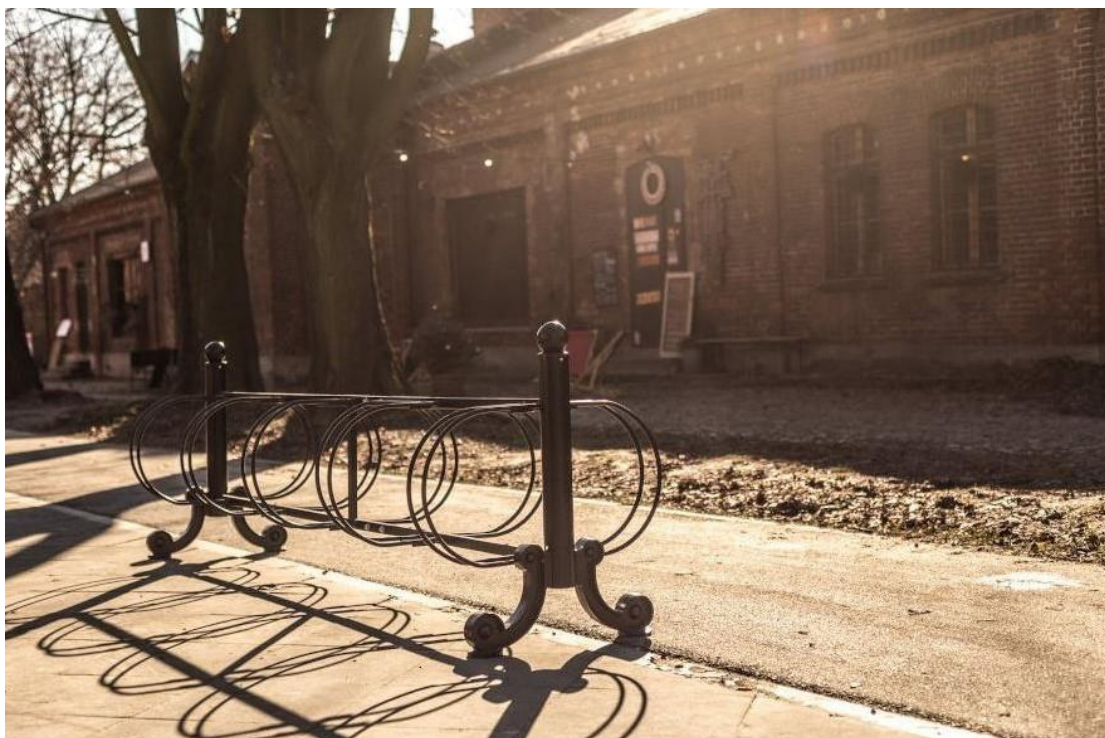
Nabíjecí stanice je již zřízena v Humpolci, v Lukách nad Jihlavou a jednu máme také v Pelhřimově na parkovišti u KD Máj. Další stanice by mohla být v centru města např. u informačního centra nebo u rybníka Stráž.



Návrh mobiliáře do centra města

Stojan na kola Proficity – Praha – 10 kol nebo 5 kol

Desetimístný stojan je oboustranný. Používáním tohoto modelu tak ušetříme cenný prostor. Stojany na kola na zem Praha vypadají skvěle ve starých centrech měst vedle kostelů a vedle památek. Počet kol 10: délka stojanu 250 cm, výška stojanu 80 cm, šířka stojanu 80 cm, cena: 6 490 Kč. Počet pozic 5 kol: délka stojanu 250 cm, výška stojanu 80 cm šířka stojanu 60 cm, cena: 5 890 Kč.



Stojan na kola Lodž – 5 a 10 kol

Základní modul lze instalovat trvale do země nebo ke zdi. Počet kol 5: délka stojanu 250 cm, výška stojanu 80 cm, šířka stojanu 60 cm, cena: 5 850 Kč. Počet pozic 10: délka stojanu 250 cm, výška stojanu 80 cm, šířka stojanu 80 cm, cena: 6 451 Kč.



Stojan na kola Vilnius – 5 kol

Pětimístný stojan na kola Vilnius se dokonale hodí do jakéhokoli veřejného prostoru. Stojan na jízdní kola Vilnius je ideální pro místa před nákupními centry nebo místními obchody.

Počet pozic 5, délka stojanu 250 cm, výška stojanu 80 cm, šířka stojanu 45 cm, cena: 5 490 Kč



Návrh mobiliáře mimo historické centrum

Kovo-Art – Stojan na kola Elisa

Hmotnost: 25 kg

Výška: 1000 mm

Cena: 3833 Kč

Úprava kovu: vypalovaná barva nebo žárový zinek

Konstrukce: plochá ocel 60x8 mm, jechl 60 x 60 mm



Stojan na kola IKS, www.mestskymobiliar.cz

Konstrukce: Ocelová konstrukce skládaná ze segmentů. Jednotlivé segmenty jsou svařeny z ohýbaného jeklu 60×20 mm a pásové oceli. Žárově zinkováno nebo lakováno fasádní vypalovanou barvou na žárový zinek ponorem. Tyto technologické postupy jsou zárukou kvality a **životnosti až 50 let v exteriéru**. Cena 4 843 Kč – 13 613 Kč (dle počtu stání).



Betonový stojan na kola BLOCK

Mohutný stojan na jízdní kola je ideálním doplňkem veřejného prostranství. Plní jednak funkci stojanu na kola, ale také funkci bariéry pro rozdělení např. parkoviště, chodníku a cyklostezky. Ocelová konstrukce je protikorozně ošetřena práškovou vypalovanou barvou (komaxitem) v černém matném odstínu. Stojan je vyroben technologií vibrolití z prostého betonu a kameniva - v šedém odstínu.

Délka stojanu: 160 cm

Šířka stojanu: 48 cm

Výška stojanu: 40 cm

Hmotnost stojanu na kola: 680 kg

Povrch betonu: hladký

Cena: 8 298 Kč

Výhody: vysoká pevnost, mrazuvzdornost, odolnost vůči působení vody a chemickým látkám, minimální údržba, dobrá stabilita, nemusí se kotvit.



MMcité – stojan na kola Lotlimit

Velmi dobře komunikuje jak se současnou, tak s historickou architekturou.
Zinkovaná ocelová konstrukce opatřena nástřikem práškového vypalovacího laku. Kotvení pod dlažbu se skrytými šrouby.

**Stojan na kola POLARIS – 5 stání**

Stojan se pěti drážkami pro jízdní kolo, s madlem pro připoutání jízdních kol. Kotvení stojanu je zajištěno šrouby. Hmotnost: 49 Kg, Délka: 1210 mm, Šířka: 630 mm, Úprava kovu: vypalovaná barva nebo žárový zinek, Výška: 890 mm, cena 10 820 Kč



Stojan na kola KOVO – ART – ART

Stojan, který je možno tvarovat do různých obrazců. Obsahem balení jsou celkem 3 ks. Stojan je vhodný pro všechny typy jízdních kol. Kotvení stojanů k zemi je řešeno šrouby.

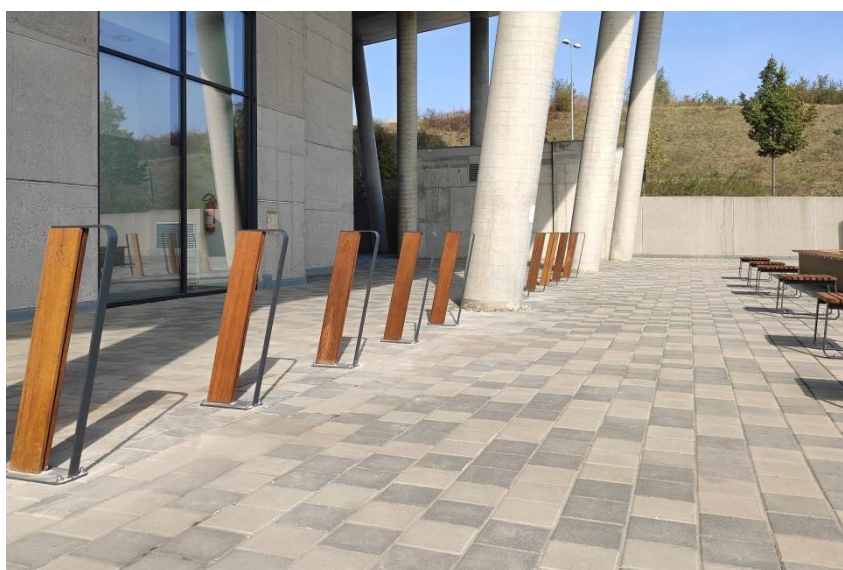
Počet stání 6, Hmotnost: 25 kg, Šířka: 800 mm, Výška: 1000 mm

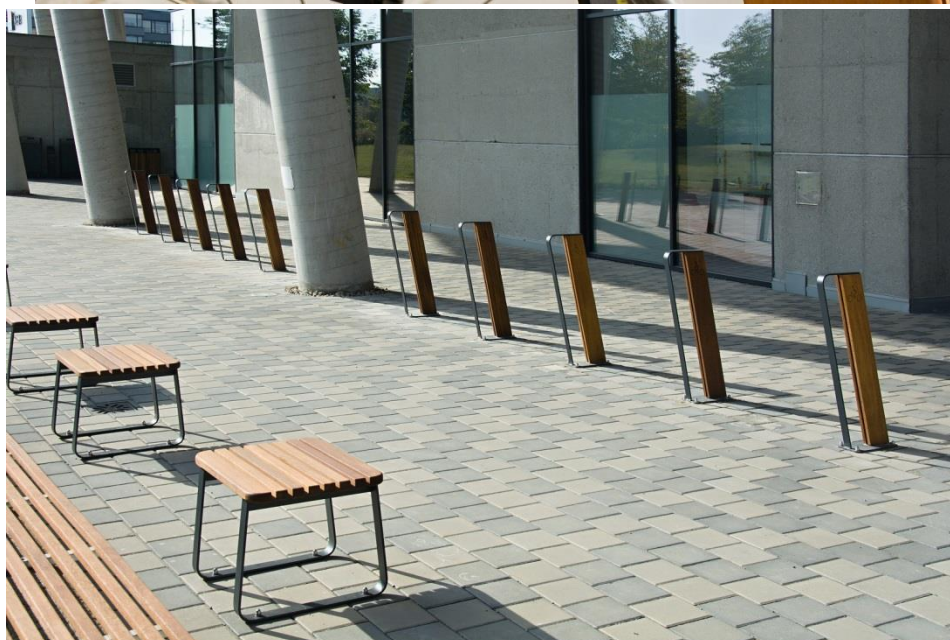
Úprava kovu: vypalovaná barva nebo žárový zinek

Konstrukce: jelek 30 x 30 mm, cena: 4 940 Kč

**Stojan na kola - Velone**

Oboustranný parkovací stojan pro opření všech druhů jízdních kol. Díky deskám z masivního dřeva je šetrný k laku kol. Použité dřevěné prvky zjemňují výraz kolostavu a umožňují jeho umístění i tam, kde by jiné výrobky působily příliš rušivě např. u historických a dalších památkově chráněných objektů. Zinkovaná ocelová nosná konstrukce opatřená práškovou vypalovací barvou. Desky z masivního dřeva. V rozích podstavy stojanu jsou čtyři otvory pro kotvení k povrchu. Piktogram cyklisty může být nahrazen logem města, firmy nebo jiným detailem.





V červnu 2022 se pomocí ankety vybírá mobiliář města Pelhřimova, který je na ukázkou vystaven u Masarykova náměstí před zámekem. Bylo by dobré řešit mobiliář komplexně a cyklostojany sladit s ostatními. Do historického centra města bych situovala mobiliář nerušící architekturu a naopak u základních škol nebo u obchodních center bych vybírala modernější prvky.

SDÍLENÍ KOL – BIKESHARING



Systém sdílení kol (v češtině také bikesharing) je systém půjčování jízdních kol, které si lze na jednom místě půjčit a na jiném vrátit. Nejčastěji se počítá s půjčováním kol ve městě pro dopravu na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i systémy regionální pro turistiku. Mnoho systémů pro sdílení kol umožňuje lidem půjčit si kolo ze stojanů a vrátit jej v jiném stojanu, který patří do stejného systému. Stojany jsou speciální v tom, že kolo uzamknou a elektronicky/počítačem uvolní. Uživatel zadá platební či přihlašovací údaje a počítač odemkne kolo. Uživatel vrací kolo tak, že jej umístí do stojanu, který je uzamkne na místě. Další a novější systémy jsou bez pevných stojanů. Provozovatelem může být samo město či region prostřednictvím své sítě veřejné dopravy či odděleně od ní, soukromá společnost provozující veřejnosti otevřený systém nebo může být systém provozován soukromou společností pro interní účely.

V současnosti na světě existují tisíce měst, v nichž operují přinejmenším stovky různých provozovatelů bikesharingových systémů. Existují jak místní provozovatelé omezení na určité město (často zřizovaní či propojení s místní správou), region či stát, tak také provozovatelé působící ve více státech či na více kontinentech. Jeden provozovatel může přitom v různých městech pracovat s odlišným portfoliem typů dopravních prostředků - zatímco v určitém městě nabízí mechanická jízdní kola a elektrokola, v dalším městě má pouze mechanická kola, či naopak provozuje elektrické koloběžky.

U nás v ČR nabízí systém sdílených kol Rekola nebo Nextbike. Například Nextbike je evropským lídrem v oblasti sdílení kol. Jako průkopníci vyvíjí udržitelné systémy sdílení kol již více než 14 let. V současné době působí ve více než 200 městech a tato služba je považována jako efektivní doplněk městské dopravy, který má pozitivní dopad na zlepšení dopravní situace v našich městech, životního prostředí a fyzického zdraví každého uživatele. Jejich obchodní model je založen na spolupráci s městy, poskytovateli veřejné dopravy, univerzitami a komerčními subjekty, kteří jsou často úzce spojeni s daným regionem. Společně se snaží o zlepšení kvality života v městském prostoru a přizpůsobení se nejnovějším trendům chytrých měst.

Nextbike působí také nově také v nedaleké Jihlavě, kde situaci sledujeme. Za první měsíc provozu mají sdílená kola v Jihlavě přes sedm a půl tisíce výpůjček. Dubnová statistika překonala všechna očekávání města i provozovatele. Od 1. do 30. dubna bylo 7 589 výpůjček. V Jihlavě je aktuálně 112 sdílených kol na asi padesáti stanovištích. Nejvyužívanějším bylo v dubnu místo u gymnázia, kde

evidují 415 výpůjček a 409 vrácení. Dalšími velmi vytiženými stanovišti jsou obě místa na Masarykově náměstí, na Náměstí Svobody, u nemocnice nebo u autobusového nádraží. Dle přepočtu Jihlavané provozem sdílených kol ušetřili za duben 1,33 tun oxidu uhličitého. Největší zájem je o krátké jízdy zdarma. Z každých sto výpůjček je devadesát bezplatných do 15 minut, dalších devět do 45 minut.

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. Jedinec má plnou odpovědnost za kolo do doby jeho návratu do stojanu. 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. 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.

Dle mého názoru, by bylo dobré s bikesharingem ve městě Pelhřimov posečkat, až bude vytvořena bezpečnější cyklistická infrastruktura na silnicích.

CYKLISTIKA V JINÝCH EVROPSKÝCH ZEMÍCH

Například v Berlíně s ambiciózním plánem, jak ulevit životnímu prostředí, přišla v červnu německá iniciativa Changing Cities, která bojuje za udržitelnou dopravu. Pravidelná roční prémie v hodnotě 1100 eur má motivovat lidi, aby místo auta používali jiný, udržitelnější typ dopravy - autobus, tramvaj, kolo, sdílená auta nebo zkrátka chodili pěšky.

K tomu, aby lidé méně využívali osobní automobily, se snaží motivovat obyvatelé i jiné evropské státy, třeba Francie. Tamní politici v dubnu schválili, že za zničení staršího vozu, který bude splňovat určitá pravidla, může majitel dostat příspěvek od státu 2500 eur (přes 63 tisíc korun) na koupi elektrokola. Podobný program už déle funguje také ve Finsku.

V různých evropských městech již funguje okolo 400 automatizovaných veřejných půjčoven kol, ve kterých si uživatel může kolo vyzvednout a vrátit zpravidla 24 hodin denně. Nejčastěji se počítá s půjčováním kol ve městě pro dopravu na krátkou vzdálenost, respektive na krátký čas, existují ale i regionální systémy zaměřené na cykloturistiku. Ve městech obvykle bývá prvních 30 minut jízdy zdarma. Mezi nejznámější města s fungující půjčovnou veřejných kol patří Londýn, Paříž, Barcelona či Stockholm.

DOPROVODNÉ PROGRAMY PRO PODPORU CYKLODOPRAVY

Do práce na kole

Naše město Pelhřimov již je zapojeno do organizace Do práce na kole a lokální organizátor (HODINA H) spolupřádají výzvu, organizují jednotlivé akce a vyhlášení vítězů. Hlavní organizace pak zůstává na AutoMatu jako celorepublikovém organizátorovi.

Hlavní důvod je zlepšení životního prostředí ve městě, vylepšení obrazu svého města a získání titulu Cykloměsto roku. Získání cenných dat o chodcích a cyklistech ve svém městě. Ty se můžou využít pro další plánování cykloopatření či jiných dopravních opatření. Tyto data představují bezmotorové dopravě cenné informace, díky kterým se můžeme lépe rozhodovat – předvídat scénáře dalšího vývoje, včasné odhalovat problémy nebo plánovat nové projekty. Konkrétně dopravní data města v kombinaci s jeho mapovými podklady nám prozradí např., jaké cesty lidé po městě nejčastěji volí, jak moc využívají cyklostezky, kde z nich sjíždějí ve prospěch silnic nebo naopak, jakým místům se radši úplně vyhýbají. Měštům se tak odhalí slabá a nebezpečná místa, kterým by měla věnovat větší pozornost. Data také pomohou k lepšímu vytipování tras – jinými slovy, kudy vést novou infrastrukturu (či přetrasovat starou) s ohledem na skutečný pohyb osob. Kromě dat a jejich analýzy městům poskytuje i konzultace nad dalšími kroky a ideální řešení v konkrétních místech.

Přípomínky veřejnosti a cyklokomunit

Přípomínka zastupitele města Pelhřimova

„Moc děkuji za skvělou iniciativu. Na gymplu máme týmy, které se také účastní Do práce na kole, tohle je skvělá věc. Pelhřimáci by měli ve městě chodit co nejvíce pěšky, bohužel se tomu mnohdy neděje...“

Přípomínka z cyklokomunity ve městě Pelhřimov pana Mgr. Martina Koukola

„Dobrý den, reaguji ve zkratce na tento e-mail. S navrženou koncepcí nemám v zásadě žádný problém, jen bych se přimlouval na urychlené vytvoření stezky od volejbalu k Pavlovu. Na kole jezdím tisíce kilometrů ročně a rýnárecká rovinka, to je při dnešním provozu vážně pro sebevrahy. Do ostatních okolních vesnic se dá dojet celkem bezpečně. Stojany, boxy... to leda před Pahorkem!! U ostatních osvěžoven na odložení kol místa jsou a jinde se snad cyklisté nekumulují.“

FINANCOVÁNÍ + MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH STEZEK

Všechny úseky cyklistické sítě uvedené v Generelu cyklistické dopravy města Pelhřimova budou projektově postupně připravovány v souladu se svým významem nebo přednostně při investiční akci, která se daného úseku dotýká (např. při regeneraci sídlišť, rekonstrukci chodníků, komunikací apod.). Při stavebních akcích nesouvisejících s cyklistickou dopravou je nutné dotčené úseky cyklistické sítě vždy budovat bez ohledu na to, zda v dané chvíli navazují na další hotové úseky, protože není možné spoléhat na jejich dodatečnou realizaci po dokončení stavby. K propojení jednotlivých úseků do souvislé sítě dojde postupně při dalších investičních akcích.

Aby byl rozvoj cyklistických stezek ve městě a okolí zajištěn, bude třeba každoročně průběžně uvolňovat z rozpočtu města určitou částku. Zároveň lze využít dotačních finančních prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), kde je možnost získat podporu v případě výstavby cyklistické stezky až 85%.

Národní zdroje

Státní fond dopravní infrastruktury

Účelem zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je financování výstavby, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Vše výše uvedené v rozsahu zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, kterým byl zřízen. SFDI financuje nejen velké akce dopravní infrastruktury, ale také komunikace pro cyklisty, které mají velký přínos pro každého obyvatele České republiky.

Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na:

- výstavbu cyklistické stezky,
- opravu cyklistické stezky
- zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích.

Příjemci příspěvku:

- obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jako vlastník místní komunikace, na které se zřizuje cyklistický pruh,
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti,
- kraj jako vlastník budované cyklistické stezky nebo jako osoba provádějící výstavbu cyklistické stezky nebo jako vlastník silnice, na které se zřizuje cyklistický pruh.

Výše příspěvku:

Z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek maximálně do výše 85 %.

Finanční prostředky SFDI nelze kombinovat s prostředky fondů a programů Evropské unie.

Stálý zájem ze strany územně samosprávných celků o příspěvky na cyklostezky dokládá potřebu financování tohoto typu akcí ve městech a obcích České republiky.

V roce 2020 přišlo na Státní fond dopravní infrastruktury celkem 75 žádostí na výstavbu cyklostezek, s dosud rekordní výší požadovaného příspěvku 833 mil. Kč. Vyřazeny byly i některé žádosti, které splnily formální i věcné náležitosti.

SFDI umožňuje rovněž financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace.

V pasáži o hodnocení žádostí a výběru akcí podle dotačních pravidel se posuzuje „intenzita dopravy na úsecích pozemních komunikací, ze kterých má být cyklistický provoz odkloněn“. Žadatelé o dotace na výstavbu cyklistických stezek v odůvodnění např. uvádějí, že nová cyklostezka zajistí bezpečnost cyklistické dopravy jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. Existuje tedy vyšší šance na poskytnutí dotace v případě stezek podél úseků pozemních komunikací s vyšší intenzitou dopravy, což je zcela namístě.

SFDI upozorňuje na trvalou podmínku doložení majetkoprávního vypořádání pozemků (vlastnictví pozemků stavebníkem) dotčených stavbou cyklostezky v případě, že předložená cyklostezka je veřejnou účelovou komunikací z důvodu nemožnosti realizovat stavbu stezky určenou k veřejnému užívání na pozemku, který není v majetku žadatele.

SOUHRN A ZÁVĚR

Řešené území koncepce cyklistické dopravy je vymezeno územím města Pelhřimova a místními částmi. Snahou koncepce je, aby navržená cyklistická síť na území města Pelhřimova pokud možno pokrývala rovnoměrně s přihlédnutím na dílčí cyklistické cíle (do práce, do školy, za rekreací a odpočinkem, do centra, za sportem, do sousedního regionu) a také s přihlédnutím na hustotu silniční dopravy, které se snažíme, pokud je to technicky možné, vyhnout a nahradit hlavní silniční spoje bezpečnějšími a pro cyklisty pohodlnějšími alternativami propojení cyklistických cílů.

Výstavba kompletní městské a regionální sítě cyklistických stezek je dlouhodobou a finančně náročnou záležitostí. Proto je potřeba postupovat systematicky a pokud možno s využitím všech možných vnějších zdrojů financování.

Po odsouhlasení koncepce zastupitelstvem města Pelhřimova dáme do souladu plán výstavby cyklistických stezek s harmonogramem oprav a rekonstrukcí chodníků a komunikací ve městě, tak aby byla zajištěna průběžná návaznost jednotlivých etap, a vznikne tak z koncepce generel. Řada tras v koncepci je řešena i finančně méně náročným způsobem v podobě cyklistické trasy na dopravně zklidněné komunikaci nebo cyklistickým pruhem na vozovce či cyklistickou trasou vedenou společně s motorovou dopravou na obslužné komunikaci. Jde zejména o úseky, kde je hustá zástavba bytových a měšťanských domů v historickém centru města. Zde není prostor pro budování samostatné cyklistické stezky a ani by to nebylo z památkového hlediska vhodné. Vymezení cyklistické dopravy v těchto úsecích bude pochopitelně levnější, jelikož se omezí na svislé, popřípadě vodorovné dopravní značení. Po odsouhlasení koncepce provedeme zároveň postupně majetková šetření jednotlivých úseků. Většina plánovaných tras vede po pozemcích města. Na jednotlivé úseky začneme zároveň postupně připravovat projektovou dokumentaci.

Aktualizace koncepce/generelu cyklistických stezek ve městě Pelhřimov by měla probíhat průběžně.

Závěrem nezbyvá než popřát příznivcům cyklistické dopravy brzkou realizaci jednotlivých tras v koncepci a příznivcům motorismu popřát, aby občas vystoupili ze svého vozu a vyzkoušeli se vyhoupnout do sedla bicyklu.

NÁZVOSLOVÍ

Asociace měst Asociace měst pro cyklisty byla založena 2. července 2013 a jejím posláním je přinést především zlepšení pozice ve vyjednávání a prosazování společných zájmů cyklistické dopravy na vládní úrovni. Činnost Asociace navazuje na odkaz tzv. „Uherskohradištské charty“.

Biker Cyklista, který vyhledává náročnější trasy, zpravidla v terénu (singltraily, lesní cesty apod.).

Cyklistická doprava

Pojmem cyklistická doprava se v tomto materiálu má na mysli oblast cyklistiky, která zahrnuje jako využití kola jako dopravního prostředku (cyklodoprava), tak oblast využití kola jako formy turistiky či volného času (cykloturistika).

Cyklobalíček Účelově sestavený soubor tras, tipů na cyklovýlet včetně turistických služeb a cílů doplněný nabídkou ubytování, stravování a dalších doprovodných služeb, který může být naceněn a samostatně prodáván (např. cestovní kanceláři). Pravděpodobnější však je jeho využití jako souboru doporučených tras a tipů na výlety s doporučenými doprovodnými službami, který si jako celek nebo dle vlastního variantního výběru vybírá sám cykloturista / cyklovýletník.

Cyklodoprava Forma zajištění dopravních vztahů (přeprava do zaměstnání, do škol, za zábavou, nákupy apod.). Cyklodoprava je většinou spojena s využitím kola jako dopravního prostředku ve městech / obcích.

Cyklopruh - pruh pro cyklisty (cyklistický pruh, cyklopruh) je formálně vymezená část komunikace, která odděluje jízdní prostor pro kola od ostatní dopravy. Doporučuje se tam, kde jezdí vysoký počet cyklistů podél středně zatížené silnice. Často také může nahrazovat cyklostezku tam, kde není dostatek místa. Dále existuje tzv. doporučený cyklistický pruh (víceúčelový cyklistický pruh), který se vyznačuje pomocí přerušovaných čar. Ten je využíván zejména tam, kde je nedostatek místa pro samostatný cyklopruh. Vyhrazený jízdní pruh může být dále společný pro cyklisty a pro autobusy nebo taxi.

Cyklostezka Pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou a vyhrazený pouze pro jízdu na kole (automobilová doprava je vyloučena). Dle platných pravidel je cyklostezka využitelná i in-line bruslařům a lyžařům. Cyklostezka může vést v přidruženém prostoru komunikace nebo samostatně. Samostatné oddělené cyklostezky, ať již vedou podél silnic nebo zcela nezávisle, pak představují pravděpodobně nejbezpečnější trasy pro cyklisty. Stezka může být i smíšená pro chodce a cyklisty, a to s odděleným pruhem / pásem pro chodce a pro cyklisty nebo se společným pásem pro provoz chodců i cyklistů.

Cyklostrategie Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro roky 2013 – 2020 je základním programovým dokumentem určeným pro rozvoj cykloturistiky a cyklodopravy na republikové úrovni. Dokument byl schválen vládou 22. 5. 2013.

Cyklotrasa Dopravní cesta vedená po stávajících silnicích, místních a účelových pozemních komunikacích. Vzhledem k požadavkům na bezpečnost by měla být vedena po méně frekventovaných silnicích a komunikacích.

Cykloturista Osoba podnikající výlet / dovolenou mimo bydliště na jeden či více dnů za účelem provozování cykloturistiky. Cykloturista jezdí individuálně nebo organizovaně s využitím cyklobalíček, pokud jsou k dispozici.

Cykloturistika Způsob trávení volného času cestováním na jízdním kole. Cesty mohou být jednodenní (výletníci) nebo vícedenní (dálkoví cykloturisté). Cykloturistika je zpravidla realizována ve venkovských oblastech a je nejčastěji spojena s motivem aktivního trávení volného času a poznáváním přírodních zajímavostí.

Cyklovýletník Osoba podnikající jednodenní nebo kratší výlet za účelem provozování cykloturistiky. Výlet může být uskutečněn z místa bydliště nebo z místa ubytování v rámci dovolené.

Druhy c-tras Cyklotrasy se dělí na: 1) Dálkové, nadregionální cyklotrasy (I. a II. třídy) – spojení vzdálenějších cílů, značení jedno a dvojcifernými čísly, význam především pro cykloturistiku, 2) Regionální cyklotrasy (III. a IV. třídy) – zpravidla kratší cíle, značení troj a čtyřcifernými čísly, význam především pro cykloturistiku a částečně pro cyklodopravu, 3) Místní cyklotrasy (IV. třídy) – kratší trasy, značení čtyřcifernými čísly, funkce rekreační i dopravní.

EuroVelo EuroVelo je mezinárodní síť dálkových cyklotras. Českou republikou prochází čtyři EuroVelo trasy (EV4, EV7, EV9 a EV13) v celkové délce cca 2 100 km. Trasy EuroVelo prochází územím dané země, spojují Evropu od severu k jihu (lichá čísla) a od západu na východ (sudá čísla) a slouží především cykloturistice. Za koordinaci tras EuroVelo je na evropské úrovni zodpovědná Evropská cyklistická federace (European Cyclists' Federation ECF) a jejich partnerské organizace – národní koordináční centra v jednotlivých zemích (pro ČR je to Nadace Partnerství a Centrum dopravního výzkumu). Za tyto trasy jsou na národní úrovni odpovědné jednotlivé SUS (správa a údržba silnic) / TSK (technická správa komunikací) ve spolupráci s kraji, KČT a obcemi s finanční podporou státu.

Greenways (Zelené stezky) jsou stezky a koridory přinášející současně užitek životnímu prostředí a kvalitě života lidem v okolí. Jsou společným prostorem pro přírodu a nemotorovou dopravu ve městech i krajině. Využívají částečně nebo úplně nevyužívané dopravní linie, jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně.

Obousměrka (cykloobousměrka) Jednosměrná komunikace s obousměrným provozem jízdních kol, která umožňuje cyklistům legální průjezd v protisměru jednosměrné ulice.

Pěší zóna Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů je stavebně upravená a dopravním značením vymezená oblast určená chodcům s povoleným vjezdem cyklistů (popř. dalších přesně vymezených vozidel).

Piktokoridor (cyklopiktokoridor) či piktogramový koridor pro cyklisty je vyznačený koridor doporučující stopu průjezdu jízdních kol. Navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu.

Přejezd (cyklo) Přejezdy pro cyklisty slouží k příčnému překonání komunikací. Na rozdíl od jiných zemí jsou v Česku přejezdy pro cyklisty pouze vyznačeným koridorem pro příčný přejezd vozovky, cyklista na přejezdu nemá přednost. Jedinou výjimkou jsou přejezdy pro cyklisty řízené světelným signalizačním zařízením (semafony).

Singltrail Singltrail (používáno i označení singltreku - registrovaná značka) je přírodě blízká stezka budovaná z přírodních materiálů většinou v lesních terénech, často s využitím místních prvků (kameny, skály, svahy, zemina, dřevo apod.). Je určena zpravidla pro jednosměrný pohyb uživatelů.

Terénní cyklistika Forma rekreační cyklistiky na lesních a polních cestách a stezkách. Kromě radosti z pohybu a pobytu v přírodě je spojena s překonáváním terénních překážek - v obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně s nesením kola.

Víceúčelový pruh Jízdní pruh určený výhradně pro jednostopá vozidla (především jízdní kola). Je umístěn vpravo od "kmenového" zúženého jízdního pruhu.

VIZE 25 je myšlenka, která podporuje rozvoj městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. Co se týče cyklistické dopravy, vizí je, aby se v rovinných oblastech do roku 2025 podílela minimálně 25% na celkové dělbě dopravní práce u cest do vzdálenosti 5 km.

Zóna 30 Zóna (oblast) / komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu.

Veřejný prostor je nezastavěné místo, které je volně a bezplatně přístupné všem lidem k veřejnému používání. Odehrávají se v něm společenské aktivity, plní zpravidla funkci dopravní i pobytovou.

Veřejné prostranství je zejména náměstí, tržiště, komunikace, park a veřejná zeleň, jakož i další prostory přístupné každému bez omezení (výjimečně s časovým omezením).

Pobytová funkce veřejného prostoru zahrnuje především společenské aktivity sloužící k setkávání a komunikaci lidí, případně jejich odpočinku a volnočasovým či pracovním činnostem ve veřejném prostoru.

Dopravní funkce veřejného prostoru zahrnuje především přepravu osob a zboží a s ní spojené činnosti a opatření, jejich forma velmi závisí na intenzitě a skladbě jednotlivých druhů dopravy v daném místě.

Sdílený prostor je vhodné uspořádání veřejného prostoru, ve kterém je primárním cílem dosažení dobrovolné změny chování všech účastníků provozu tak, aby byly zrovnoprávněny všechny druhy dopravy (zdroj: Hans Monderman).

Extravilán je nezastavěná část obce, resp. nezastavěná část jejího katastrálního území.

Intravilán je souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro zastavěné plochy a plochy určené k zástavbě.

Vozovka je část pozemní komunikace určená především pro jízdu vozidel, ohraničená zpravidla vodorovnou dopravní značkou „vodicí čára“; kde tato značka vyznačena není, je vozovka ohraničena krajnicí anebo jiným optickým nebo stavebním prvkem.

Hlavní dopravní prostor (dále také HDP) je část prostoru místní komunikace, u komunikací funkčních skupin A, B a C s postranními obrubníky vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu, u komunikací bez postranních obrubníků vymezená šířkou mezi vodicím anebo záchytným bezpečnostním zařízením, u komunikací bez těchto zařízení vymezená šířkou koruny komunikace.

Přidružený prostor (dále také PP) je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace (uliční čára apod.) Je využíván zejména bezmotorovou dopravou, ersp. dopravou v klidu (ČSN 73 6110).

Cyklistická trasa (nebo též „cyklotrasa“) je směrově značený průjezd územím, který usnadňuje cyklistům orientaci, přičemž neurčuje dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovozen, resp. kde není zakázán).

Integrační opatření (integrace) je soubor dopravních opatření, která mají zajistit bezpečný společný pohyb s ostatními uživateli pomocí vhodného zvýraznění průjezdu jízdních kol. Mezi integrační opatření se počítají cyklopiktokoridory a cyklopruhy, které v rámci jednoho dopravního proudu přerozdělují společnou část hlavního dopravního prostoru (část vozovky v jednom směru) a dále sem patří vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (dále také VJP), to vše v jednosměrné či obousměrné komunikaci.

Piktogramový koridor pro cyklisty (nebo také „cyklopiktokoridor“) vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů. Je vyznačen příslušným vodorovným dopravním značením č. V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, složeným z piktogramu cyklisty a směrového znaku.

Cyklopruh (ochranný pruh pro cyklisty) je jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudu za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. Na tento jízdní pruh pro cyklisty smí řidiči ostatních vozidel vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro tato vozidla dostatečně široký; nesmí přitom ohrozit ani omezit cyklisty.

Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v HDP je část vozovky určená především pro provoz cyklistů a označená dopravní značkou č. IP20 „Vyhrazený jízdní pruh“.

Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více jízdních pruhů pro cyklisty.

Segregační opatření (segregate) / chráněné opatření je soubor opatření resp. fyzického uspořádání, který má zajistit v co největší míře oddělení provozu od ostatního (např. stezky a pásy pro cyklisty v přidruženém prostoru apod.) a který má zajistit vytvoření základní sítě tzv. „chráněných“ cest, resp. cyklotras. Segregace má zpravidla význam pro rekreaci či plní účely vyšší ochrany a bezpečnosti cyklistů, v některých úsecích může být doplněna integračními prvky.

Pás / pruh pro chodce je část pozemní komunikace určená pro pohyb chodců.

Pás pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určená pro společný pohyb chodců a cyklistů.

Stezka pro cyklisty (C8) je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou (č. C 8a „Stezka pro cyklisty“).

Stezka pro chodce a cyklisty (C9) je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou:

- v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno se společným provozem),
- v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty značkou C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno s odděleným provozem).

Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13) je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz chodců, ve kterém je povolen provoz jízdních kol, avšak za podmínky, že cyklisté nesmí ohrozit chodce (vyznačená příslušnou dopravní značkou č. C7a „Stezka pro cyklisty“ + dodatkovou tabulkou E13 se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD POVOLEN“). Jedná se v podstatě o liniovou obdobu pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol.

Komunikace s vyloučeným provozem motorové dopravy (B11) je pozemní nebo účelová komunikace (vč. lesních, polních či vnitro areálových cest), ve kterých je vyloučen provoz motorových vozidel a označen příslušnou dopravní značkou č. B11 „zákaz vjezdu motorových vozidel“.

Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty slouží k příčnému překonání vozovky společně pro chodce i cyklisty a zpravidla vzájemně propojuje přerušené stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v křížení křižovatce.

NÁVOD PRO CYKLISTY

V sedle nesmíte zapomenout na to, že jste účastníky silničního provozu a vztahují se na vás pravidla silničního provozu.

Buďte na sebe ohleduplní, nezdržujte provoz zbytečně pomalou jízdou a nepřekázejte ostatním řidičům. Zachránit Vás může i používání ochranné přilby. Oblékejte se barevně a světlem odrážejícím oblečením. Pravidelně ošetřujte své jízdni kolo a dbejte zejména na to, aby bylo řádně vybaveno a mělo v pořádku všechny součásti, které umožňují bezpečnou jízdu.

Na cyklistiku se nevztahuje povinnost mít sjednané povinné ručení. Pokud však během jízdy způsobíte škodu jiné osobě, dostanete nejen pokutu za porušení pravidel, ale máte i povinnost uhradit újmu vzniklou v této souvislosti jiným osobám na majetku a zdraví. Pro tyto případy se vyplatí mít sjednáno pojištění občanské odpovědnosti.

Co by měl cyklista znát z pravidel silničního provozu

Obecnou povinností řidiče je chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob, ani ten svůj. Řidič také musí přizpůsobit své chování stavu komunikace, povětrnostním podmínkám, svým schopnostem a zdravotnímu stavu a technickým vlastnostem vozidla – což pro jízdu na kole víceméně znamená nepouštět se v provozu do situací, které nezvládne. Ze zákona vyplývá také povinnost brát zvláštní ohledy na děti a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Cyklista musí

Jezdit při pravém okraji vozovky. Cyklista ale současně nesmí ohrozit sám sebe ani ostatní při jízdě ohrozit. Cyklista tak může jet v odůvodněných případech v bezpečné vzdálenosti od pravého okraje vozovky.

Užít jízdni pruh pro cyklisty, vyhrazený jízdni pruh pro cyklisty, stezku pro cyklisty nebo vymezený prostor pro cyklisty. Tato povinnost je ale významně zúžena jak prostorově, tak účelově. Povinnost se uplatní pouze v daném místě a směru (například v místě přímého napojení stezky pro cyklisty na jinou pozemní komunikaci). Neuplatní se, pokud by tím mohla být ohrožena bezpečnost nebo plynulost provozu na pozemních komunikacích. Typicky se jedná o nevhodnou trasu, špatný technický stav komunikace nebo množství chodců, které činí vyjmenovanou infrastrukturu v danou chvíli nepoužitelnou.

Tato povinnost se pak vůbec nevztahuje např. na chodník s povolenou jízdou cyklistů.

Mimo cyklistické zóny jet jen jednotlivě za sebou.

Před přjetím přejezdu pro cyklisty dávat přednost projíždějícím vozidlům; výjimkou je signalizovaný přejezd.

Používat cyklistickou přilbu, je-li mladší 18 let.

Cyklista zejména nesmí

Ohrozit chodce jdoucí po stezce pro chodce a cyklisty, na oddělené stezce chodce v pruhu vyznačeném pro chodce.

Jezdit v protisměru jednosměrných ulic, není-li to dovoleno dopravní značkou.

Jezdit po chodníku. Zažitý výklad dovoluje jízdu po chodníku u dětí do 10 let.

Na jednomístném kole jezdit ve dvou (s některými výjimkami u dětí).

Jezdit pod vlivem alkoholu.

Další, méně podstatná omezení najdete v § 57 zákona č. 361/2000 Sb.

Cyklista může

Jet po pravé krajnici, nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci.

Předjíždět nebo objíždět z pravé strany vozidla pohybující se pomalu nebo stojící za sebou při pravém okraji vozovky. Musí při tom dbát zvýšené opatrnosti a manévr nemůže provést, odbočuje-li vozidlo vpravo a dává-li znamení o změně směru jízdy.

Za dopravní přestupky spáchané při jízdě na kole se držiteli řidičského oprávnění neodebírají body.

Výhody jízdy ve vozovce

Jet po silnici často nebývá složité. Tam, kde je slabý provoz, jízdou v silnici jen získáte.

- Na silnici máte přednost. Při jízdě po chodníku křížíte boční ulice, křížíte je po přechodech, a spoléhat zde na přednost, kterou požívají chodci, není zrovna rozumné.
- Rozlehlé křižovatky projedete najednou. Zvláště velké křižovatky překonávají chodci po přechodech dělených na několik částí, s vyčkáváním mezi fázemi. S auty projedete velkou křižovatku zpravidla rychleji a pohodlněji.
- Jste ohleduplní vůči chodcům. Po frekventovaném chodníku můžete jet buď rychlostí chůze, nebo bezohledně, jiná možnost není.
- Ukážete ostatním, že kolo patří na silnici a do běžného městského života.

Autům se ve městě nevyhnete. I kdyby ve vašem městě vznikly desítky nebo stovky kilometrů oddělených cyklostezek (dle velikosti města), na ulicích, kde je slabý nebo středně silný provoz, se budete o společný prostor dělit s auty vždycky. Tak tomu je i v cyklisticky vyspělých zemích. Výjimkou je Nizozemsko, kde pro komfort lidí na kole udělali všechno; tam se to týká jen ulic s velmi slabým provozem, ale čím víc cyklistů bude v ulicích, tím více s nimi budou řidiči aut počítat.

Kdy byste měli jet ve vozovce?

- Ulice je v režimu zóny 30 nebo obytné zóny.
- Slabý provoz. Pokud po ulici jezdí tak málo aut, že každý, kdo vás předjede, bude mít místo v protisměru, není vůbec čeho se bát. Každý řidič si najede do protisměru a objede vás širokým obloukem
- Tam, kde (téměř) nejedí autobusy a nákladní auta.
- Tam, kde neparkuje mnoho aut. Ulice zavalené parkujícími vozy jsou méně přehledné. Musíte se držet alespoň metr od parkujících aut kvůli nebezpečné dveřní zóně nebo nepozorným řidičům na křižovatkách.

- Tam, kde jsou chodníky úzké nebo přelidněné. Na mnoha místech v širším centru, u stanic metra, obchodních center a na podobných místech můžete zjistit, že na silnici je větší pohoda než na přilehlém plném chodníku.
- Když nemusíte přímo odbočovat vlevo. Ani na rušnější silnici nemusíte mít problém, pokud jedete třeba jen jeden blok a pak odbočujete vpravo, nebo pro odbočení doleva využijete nepřímého odbočení.
- O víkendu nebo mimo špičku. Provoz mimo dopravní špičku bývá podstatně slabší a řada míst, kam byste si v úterý v půl osmé ráno netroufli, je v neděli v poledne prakticky pustá.

Je-li chodník zalidněný a vy se nechcete pouštět do provozu, nestyďte se z kola slézt a vést ho. Za žádných okolností na chodníku neohrožujte, neomezujte a ani neobtěžujte pěší.

Řidič, který je účastníkem nehody s cyklistou, by se měl nejdříve přesvědčit, jak velká zranění cyklistovi způsobil, případně ihned volat záchranku (linka 155). Pokud je jasným viníkem dopravní nehody řidič, je třeba volat policii jen v případě, že na vozidle či na některé z přepravovaných věcí vznikla škoda převyšující 100 tisíc korun. A samozřejmě ve chvíli, kdy má cyklista zranění. Jinak lze situaci řešit vzájemnou výměnou kontaktů a dohodou.

FOTOGRAFICKÁ ČÁST

Pelhřimov – stávající situace







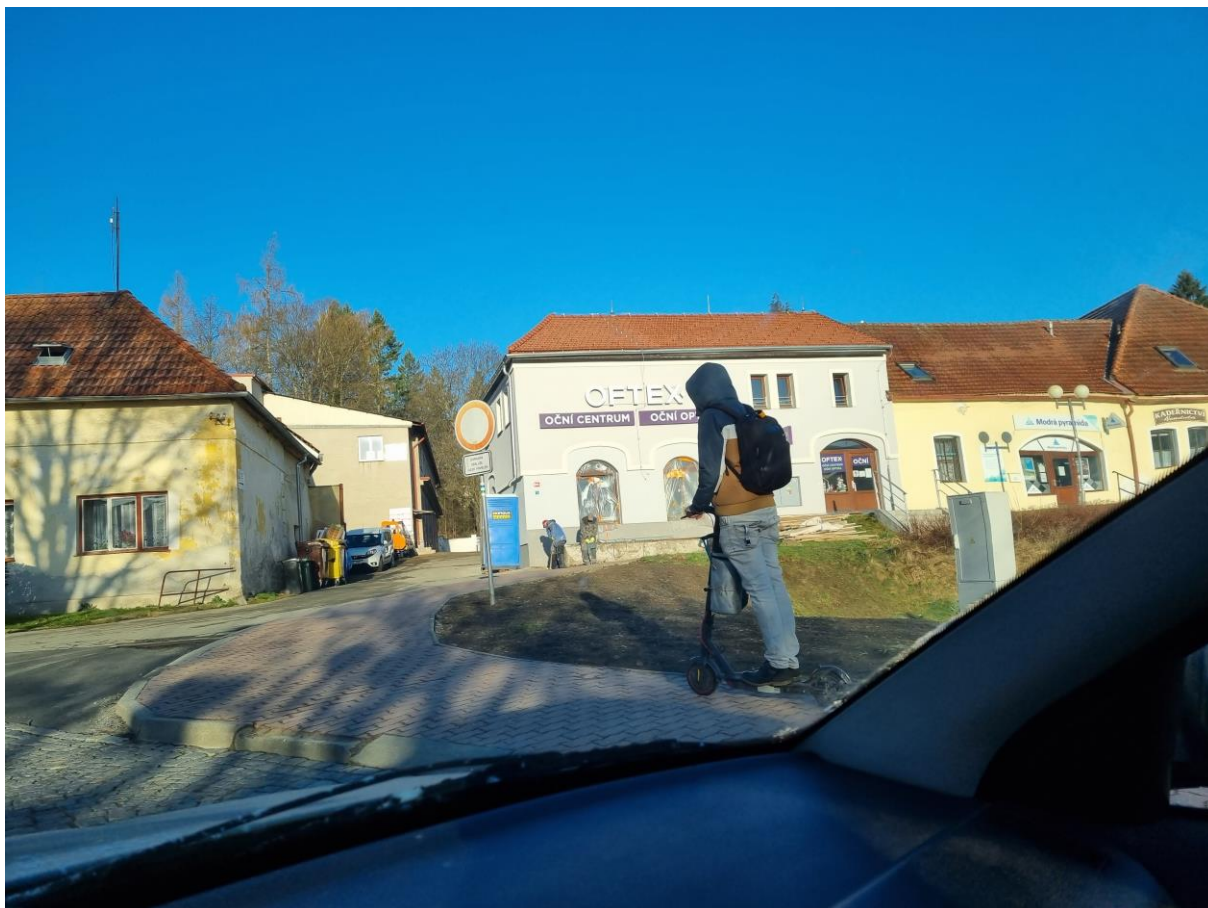








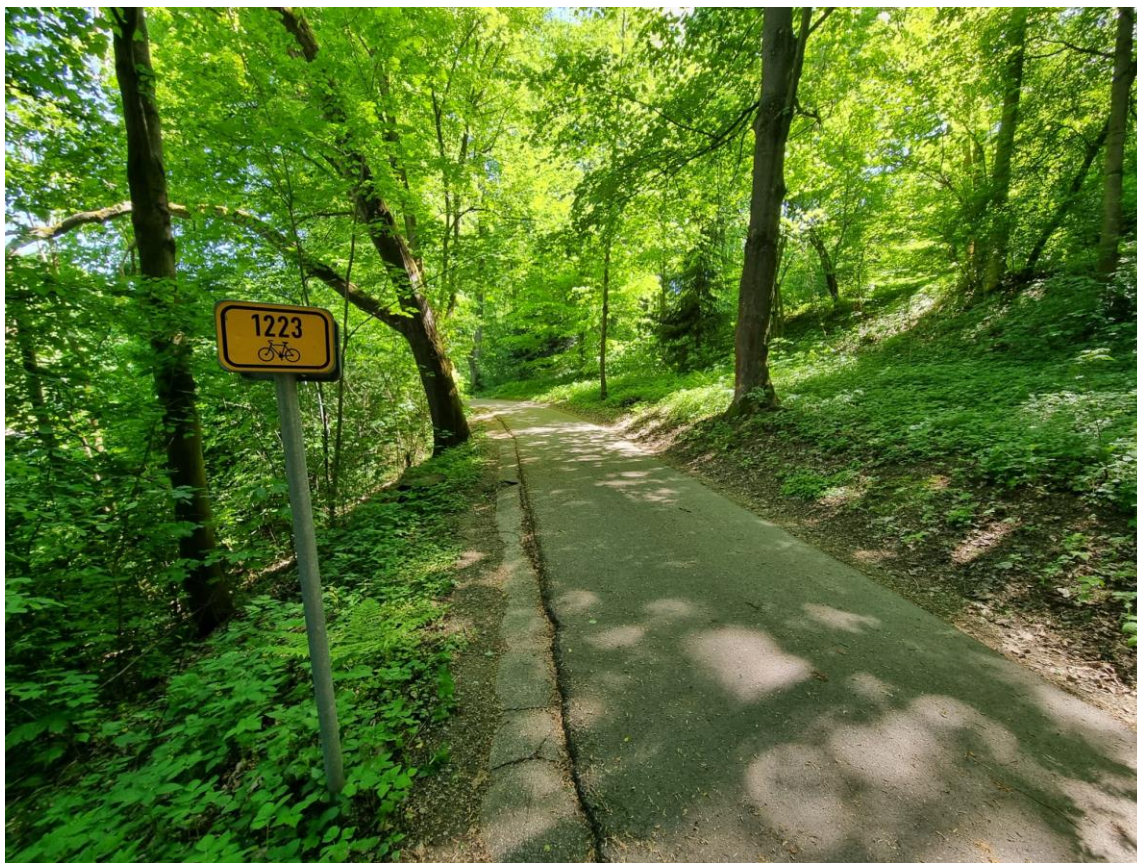








Možná cyklotrasa kolem hřbitovasměr vodojem, Polní Dvůr, Skřýšov



Stávající cyklotrasa č. 1223





Stávající stezka pro cyklisty a chodce