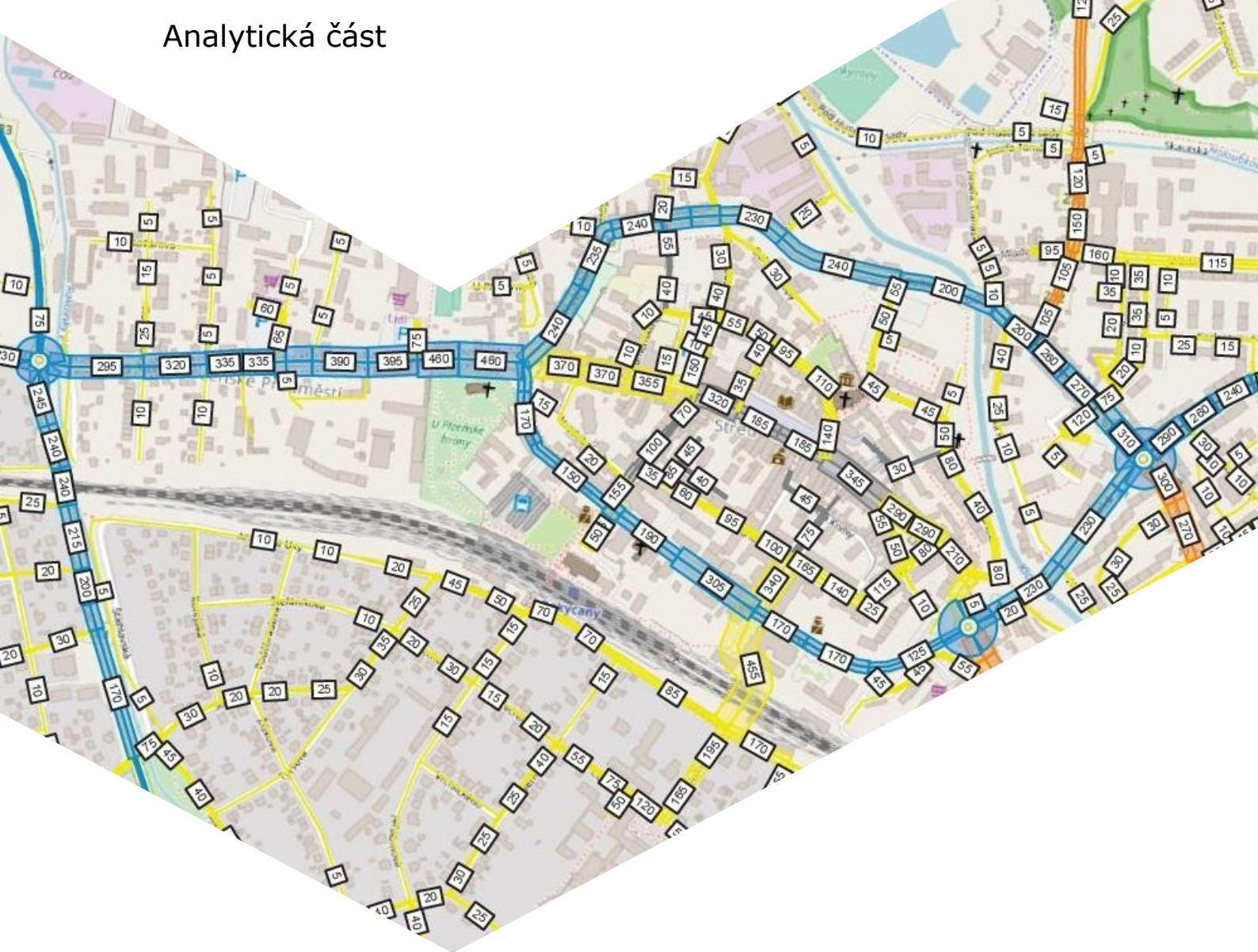


15/ORM/18

**PLÁN ROZVOJE INFRASTRUKTURY
PRO CYKLISTY V ROKYCANECH
(CYKLOGENEREL)**

Analytická část



Objednatel:

Město Rokycany
Masarykovo náměstí 1
337 01 Rokycany, Střed

Zhotovitel:

AF-CITYPLAN s.r.o.
Magistrů 1275/13, 140 00 Praha 4
www.afconsult.com | www.af-cityplan.cz





Zhotovitel:
AF-CITYPLAN s.r.o.

Datum:
08/2018

Zastoupený:
Petrem Košanem, jednatelem

Číslo zakázky:
2018/0093

Autorský kolektiv:
Ing. Martin Pavlů
Ing. Marek Šída
Eliška Kistulinczová
Ing. Zuzana Vaňková
Mgr. Pavel Kaňka

Kontrola:
Ing. Jiří Lávic

Objednatel:
Město Rokycany

Zastoupený:
Václavem Kočím, starostou

PLÁN ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTRY V ROKYCANECH (CYKLOGENEREL)

Analytická část

**OBSAH**

1	OBECNÉ INFORMACE	5
2	PODKLADY	5
2.1	PODKLADY OD MĚSTA ROKYCANY	5
2.2	JINÉ PODKLADY	5
2.3	VLASTNÍ PODKLADY	5
2.4	DOTAZNÍK	5
3	POPIS ÚZEMÍ	6
4	PLÁNOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	7
4.1	STRATEGICKÉ DOKUMENTY	7
4.2	ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ	7
4.3	CYKLOGENEREL	7
5	ANALÝZA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	8
5.1	ZPŮSOBY VEDENÍ CYKLISTŮ NA KOMUNIKACI.....	9
5.1.1	V Hlavním dopravním prostoru	9
5.1.2	V přidruženém prostoru	9
5.2	STÁVAJÍCÍ ZNAČENÉ CYKLOTRASY A JEJICH PROBLÉMOVÁ MÍSTA.....	10
5.2.1	Cyklotrasa č. 3	10
5.2.2	Cyklotrasy č. 352 a 2158	10
5.2.3	Cyklotrasa č. 2127	11
	Cyklotrasa č. 2157	12
5.3	CYKLOSTEZKY BEZ VEDENÍ ZNAČENÝCH CYKLOTRAS.....	12
5.3.1	Boženy Němcové – Zeyerova	12
5.3.2	Jiráskova	12
5.3.3	Kotelská	12
5.3.4	Okolí Nerudova náměstí.....	12
5.4	DALŠÍ VÝZNAMNÉ TRASY CYKLISTICKÉ DOPRAVY A JEJICH PROBLÉMOVÁ MÍSTA	13
5.4.1	Vztah Střed – Jižní předměstí	13
5.4.2	Soukenická ulice	14
5.4.3	Oblast okolo nemocnice	14
5.4.4	Turistické stezky	15
5.4.5	Třebízského ulice	15
5.4.6	Rokycanská stráž	15
5.4.7	Spojení s okolními obcemi po silnicích	15
5.5	PLÁNOVANÉ STAVBY	16
5.5.1	Rekonstrukce silnice II/605.....	16
5.5.2	Prodloužení cyklostezky RT3 na ul. Plzeňská.....	16
5.5.3	Rekonstrukce Palackého ulice	16
5.5.4	Rekonstrukce Jiráskovy ulice	16
5.5.5	Rekonstrukce a prodloužení ulice Vrchlického	16
5.5.6	Revitalizace přítoku Rakovského potoka a okolí	16
5.5.7	Využití zrušené vlečky	16
5.5.8	Nová obytná zástavba na jihozápadě města	16
5.5.9	Cyklostezka podél Štáhlavské ulice	16



5.5.10	Rekonstrukce Jeřabinové ulice	17
5.5.11	Napojení výrobní a skladové haly Na Nivách	17
5.6	DOPROVODNÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA	17
5.6.1	Parkovací zařízení	17
5.6.2	Sdílení a půjčovna kol	17
5.6.3	Návaznost na VHD	17
5.7	INFORMAČNÍ A PROPAGAČNÍ ČINNOST	17
5.7.1	Bezpečné cesty do škol	17
5.7.2	Do práce na kole	18
5.7.3	Pumptracková dráha	18
6	PRŮZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY	18
6.1	METODIKA PRŮZKUMU	18
6.2	TERMÍN PRŮZKUMU	19
6.3	SČÍTANÉ PROFILY	19
6.4	POČASÍ V DOBĚ PRŮZKUMU	20
6.5	ZPRACOVÁNÍ DAT	20
7	MODEL CYKLISTICKÉ DOPRAVY	21
7.1	DOPRAVNÍ POPTÁVKA	21
7.2	DOPRAVNÍ NABÍDKA	23
7.3	KALIBRACE MODELU	24
8	DOTAZNÍK	24
9	PROJEDNÁNÍ	26
10	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	26

SEZNAM TABULEK

Tabulka 1. Seznam sčítaných bodů – profilů.	19
--	----

SEZNAM OBRÁZKŮ

Obrázek 1 – Mapa rozmístění sčítacích profilů na území Rokycan	20
Obrázek 2 – Zonální členění města Rokycany	22
Obrázek 3 – Náhled cyklistického dotazníku, jenž byl zveřejněn na internetových stránkách města. Zdroj: www.rokycany.cz	25

SEZNAM GRAFŮ

Graf 1 - Variace cyklistické dopravy a doba provedení průzkumu – smíšený provoz	21
Graf 2 - Regresní graf výsledku kalibrace	24



SEZNAM PŘÍLOH

1. Mapa cyklistické infrastruktury města
2. Problémová mapa a záměry s předpokládaným vlivem na cyklistickou dopravu
3. Pentlogram intenzit cyklistické dopravy
4. Pentlogram základních směrů poptávky cyklistické dopravy:
 - Uvnitř města
 - Vnější vazby
5. Záznamy z jednání
 - 13. 6. 2018
 - 23. 8. 2018



1 OBECNÉ INFORMACE

Hlavním cílem práce je určit základní požadavky a priority pro rozvoj cyklistické infrastruktury na území města Rokycany. Práce sestává z analytické a návrhové části. V této (analytické) části je proveden rozbor území, stávající cyklistické infrastruktury a komunikační sítě ve městě z pohledu cyklistické dopravy, jejích limitů a bariér. U zjištěných problémů je proveden nástin možného řešení, jehož vhodnost a realizovatelnost bude prověřena v návrhové části cyklogenerelu. V rámci výchozí analýzy byl proveden i průzkum cyklistické dopravy ve městě, který posloužil jako podklad pro následné určení základních směrů poptávky cyklistické dopravy po městě a pro tvorbu modelu cyklistické dopravy. Z důvodu upřesnění dopravního chování a potřeb obyvatel města ve vztahu k cyklistice, byl ve spolupráci s městem Rokycany proveden i anketní průzkum ve formě dotazníku.

Na analytickou část naváže část návrhová, jež bude se zjištěnými informacemi dále pracovat a přetvoří je v koncepční dokumenty pro rozvoj cyklistické dopravy ve městě Rokycany.

2 PODKLADY

Pro zpracování generelu cyklistické dopravy byly použity dvě hlavní skupiny podkladů. Do první skupiny patří informace a podklady poskytnuté objednatelem dokumentace – městem Rokycany, do druhé skupiny pak průzkum a pozorování cyklistické dopravy v terénu, provedený zpracovatelem – AF-CITYPLAN, z něžž byl vypracován dopravní model. Soubor poznatků doplní informace z dotazníkového šetření.

2.1 PODKLADY OD MĚSTA ROKYCANY

Od města Rokycany byl objednateli předány především dokumentace plánovaných stavebních akcí na území města s předpokládaný vlivem na cyklistickou dopravu. Jsou to:

- Územní plán města Rokycany
- Rekonstrukce Jiráskovy ulice
- Prodloužení Vrchlického ulice
- Rekonstrukce ul. Palackého
- Studie vnitrobloku Josefa Knihy
- nové ulice a výstavba v okolí ul. Mokroušská
- Revitalizace pravostranného přítoku Rakovského potoka a okolí
- Prodloužení cyklotrasy RT3
- Rekonstrukce silnice II/605 – akce Správy a údržby silnic Plzeňského kraje
- Výrobní a skladová hala Na Nivách

2.2 JINÉ PODKLADY

- Celostátní sčítání dopravy, 2016
- Informace ze serverů Cyklodoprava.cz a Cyklomesta.cz
- Normy a technické podmínky

2.3 VLASTNÍ PODKLADY

- průzkum (sčítání) cyklistů na vybraných profilech v síti – 20. a 27. června 2018
- dopravní model cyklistické dopravy kalibrovaný dle údajů z průzkumu
- fotodokumentace

2.4 DOTAZNÍK

- krátký dotazník o využívání cyklistické dopravy s možností vyplnění na webových stránkách města, v městském informačním centru nebo ve školách



3 POPIS ÚZEMÍ

Město Rokycany se nachází v Plzeňském kraji s celkovým počtem 14 074 obyvatel. Leží 16 km východně od Plzně. Městem prochází hlavní železniční trať č. 170 Praha – Plzeň (celostátní dráha), po níž je veden III. tranzitní železniční koridor, z něj odbočuje vedlejší regionální dráha, trať č. 175 Rokycany – Nezvěstice. V blízkosti města vede dálnice D5, vedoucí z hlavního města přes Plzeň na hranice s Německem. Územím města procházejí silnice II. třídy č. II/183, II/232 a II/605. Převážná část města se nachází v Rokycanské kotlině, kde je povrch rovný nebo jen s mírnými sklony, jen v okrajových částech města se terén zvedá do okolních vrchů Švihovské vrchoviny. Městem prochází řeka Klabava, do níž se vlévá Holoubkovský potok.

Hlavní železniční trať, vedoucí ve směru východ-západ rozděluje město na dvě přibližně stejné poloviny – severní a jižní.

V severní části se nachází střed města s historickým centrem, místní části Pražské předměstí, Borek a oblast za Holoubkovským potokem, kde se nachází i nemocnice. Centrum – střed města je možné přibližně vymezit ulicemi Třebízského, Soukenická a Jiráskova (silnice II/605 a II/605B). V sousedství středu města je umístěno autobusové a vlakové nádraží. Mezi městem a dálnicí se nachází sportovní letiště. Zástavba ve středu města je tvořena jak ze starší nízko- a středně-podlažní cihlové zástavby, tak i z vysokopodlažní panelové zástavby, která nahradila původní zástavbu v rámci asanace historického centra. V okrajových částech je zástavba samostatnými rodinnými domy. Ve středu města je situována občanská i turistická vybavenost – např. městský úřad, katastrální úřad, finanční úřad, úřad práce, informační centrum, městská policie, hasiči, knihovna a muzeum.

Jižní část města sestává z částí Plzeňské předměstí, Rašínov, Jižní předměstí a Nové Město. Jádrem Jižního předměstí je tvořeno z vícepodlažních panelových i cihlových domů, zbytek zástavby sestává z nízkopodlažních rodinných domů. Na jižním okraji města se nachází průmyslová zóna. V této oblasti leží také železniční zastávka „Rokycany předměstí“ na regionální trati č. 175. Další průmyslová oblast je situována na severozápadním okraji města. Nejvýznamnějším průmyslovým oborem v Rokycanech je výroba součástek pro automobilový průmysl. Největším zaměstnavatelem v regionu je firma Borgers, výrobce textilních výrobků pro interiér a exteriér automobilu. V roce 2014 zaměstnával v rokycanském závodě 590 zaměstnanců, v závodech v sousedních obcích to bylo 750 zaměstnanců v Hrádku a 790 ve Volduchách. Dalšími významnými zaměstnavateli jsou společnosti Hutchinson, jež má více jak 700 zaměstnanců a dodává gumové díly pro automobilový průmysl, společnost EuWe Eugen Wexler, která zajišťuje výrobu plastových výlisků pro automobilový průmysl nebo výrobce měděných a niklových slitin Kovohutě Rokycany. Výrobní závod firmy Hutchinson je situován na Plzeňském předměstí, závody ostatních firem jsou umístěny v průmyslové zóně na Jižním předměstí.

V Rokycanech se nacházejí tři základní školy. Dvě z nich (T. G. Masaryka a Míru) leží v západní části centra, třetí ZŠ Čechova za železniční tratí na Jižním předměstí. Jedno gymnázium je společně se středním odborným učilištěm umístěno v části u nemocnice, druhé, kombinované se střední odbornou školou je na jižním okraji centra. Další střední škola se nachází na Jižním předměstí. Mateřských škol je šest budov rozmístěných celým územím města včetně Borku. U ZŠ a MŠ Čechova na Jižním předměstí je umístěn Dům dětí a mládeže.

Dva supermarkety se nacházejí na Plzeňské ulici mezi centrem a Plzeňským předměstím, dva na jihovýchodním okraji centra u ulice Josefa Růžičky. Další supermarket leží v jádru sídliště na Jižním předměstí. Menších prodejen se ve městě nachází více.

Sportoviště a dětských hřišť je po městě rozmístěných více. Z nich je možno zmínit areál s fotbalovým hřištěm, koupaliště a plaveckým bazénem na severu u soutoku Klabavy a Holoubkovského potoka nebo zimní stadion a sportovní halu jihovýchodně od centra u železniční tratě.

Hřbitov je situován v odlehle lokalitě na severním okraji města poblíž letiště a dálnice D5.



4 PLÁNOVÁNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Prakticky všechna města na světě se od druhé poloviny 20. století potýkají se strmým nárůstem automobilismu a jeho negativními průvodními jevy jako jsou zábor prostoru, hluk, exhalace, spotřeba fosilních paliv, dopravní nehody. Cyklistická doprava představuje vhodnou alternativou vůči automobilové dopravě především na krátké a střední cesty. Pro její podporu a další rozvoj je nezbytné kvalitní plánování, které zajistí zohlednění požadavků cyklistické dopravy v rámci projektování nové infrastruktury nebo úpravách stávající komunikační sítě.

4.1 STRATEGICKÉ DOKUMENTY

Úloha a postavení cyklistické dopravy jsou zakotveny v evropských i národních strategických dokumentech týkajících se dopravy. Patří mezi ně:

Evropská úroveň

- Bílá kniha: Plán jednotného evropského dopravního prostoru -
- vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011)

Národní úroveň

- Dopravní politika ČR 2014-2020, s výhledem do roku 2050
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020

4.2 ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ

Územní plán je jedním ze základních nástrojů tvorby vyváženého a uživatelsky komfortního dopravního systému každého města. Měl by klást důraz na podporu udržitelných forem dopravy (pěší, cyklistická, VHD), aby odlehčil městu od automobilismu a zrovnoprávnil postavení jednotlivých druhů dopravy. Mobilita je významně ovlivněna už základním rozmístěním funkcí v území. Přiblížením nebo sloučením zdrojů a cílů cest bude více cest realizovatelných pěšky nebo na kole. Pro tyto druhy dopravy je pak nutné vytvořit atraktivní a bezpečné trasy a odstraňovat bariéry v prostupnosti území, aby nebyli obyvatelé od využití udržitelných druhů dopravy zbytečně odrazováni. Na národní a oblastní úrovni řeší územní plánování následující dokumenty:

- Politika územního rozvoje ČR
- Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje
- Územní plán města Rokycany,

Ve výkresové části nového územního plánu města Rokycany (v průběhu prací na cyklogenerelu byl návrh územního plánu schválen) jsou stanoveny 5 m široké koridory nemotorovou dopravu. V odůvodněných případech, je-li to v zájmu komfortu cyklistů a bezpečnosti provozu, připouští územní plán jejich změnu. V textové části je obecně zakotveno postavení cyklistické dopravy ve městě a deklarován její další rozvoj, zvláště jsou zdůrazněny trasa páteřní cyklotrasy č. 3 a potřeba zohlednit cyklistickou a pěší dopravu při úpravách nábřeží Holoubkovského potoka, Klabavy a na výjezdech z města. Dále je umožněno pro cyklistickou dopravu využít také plochy označené jako zeleň, zemědělská, lesní přírodní, smíšené nezastavěné území a specifická.

4.3 CYKLOGENEREL

Generel cyklistické dopravy je dříve používaný a zažitý termín pro územní studii. Slouží jako podklad pro územně plánovací činnost obce.

Existuje pět základních požadavků na cyklistickou infrastrukturu:

- spojitost
- přímota trasy
- bezpečnost
- komfort
- atraktivita



Důvody pro využívání jízdního kola a schopnosti cyklistů se liší, proto jsou různé nebo i protichůdné uživatelské požadavky jednotlivých skupin cyklistů. Hlavními odlišnostmi jsou:

- účel cesty – doprava, rekreace
- způsob pohybu – pomalá jízda, rychlá jízda

Ke každé ze skupin cyklistů je proto třeba přistupovat individuálně a budovat opatření, která zohlední jejich specifické požadavky. Pomalejší, rekreační cyklisté vyžadují stavebně segregovanou infrastrukturu a dopravně zklidněné komunikace, na nichž se cítí bezpečně, a nevadí jim ani mírné prodloužení cesty, naopak rychlejší a zdatnější cyklisté, kteří bicykl využívají k běžné dopravě, příp. sportovci, mohou být integrováni a sdílet prostor společně s motorovou dopravou s oddělením nebo vyznačením pohybu pouze dopravním značením. Sdílení prostoru je vhodné podpořit plošným snížením rychlosti vozidel na 30 km/h (tzv. „Zóna 30“) a realizací zklidňovacích opatření pro motorovou dopravu v oblastech mimo hlavní komunikace.

V rámci území by měl být umožněn co nejvolnější pohyb osob a jednotlivé prvky dopravy by měly být omezovány jen v nezbytné míře. V minulosti byla ve městech řada ulic zjednosměrněna jako důsledek rozvoje automobilismu, aby se získala nová parkovací místa a došlo k zamezení nežádoucímu průjezdu skrz obytnou oblast, přičemž nebylo vůbec dbáno na požadavky cyklistů, kterým se vytvořila zbytečná překážka v prostupnosti území a kteří potřebu zjednosměrnění nevyvolali.

Kombinace jízdního kola s veřejnou dopravou zvyšuje konkurenceschopnost udržitelných forem dopravy i na delší vzdálenosti. Propojuje pružnost a operativnost jízdního kola s rychlostí a pohodlím prostředku VHD, zpravidla kolejové. U přestupních terminálů VHD, u stanic a zastávek železnice, městských rychlodrah nebo tramvají je proto žádoucí budovat parkoviště B+R „Bike and Ride“ nebo alespoň stojany pro bezpečné odstavení jízdního kola během přepravy hromadnou dopravou. Namísto používání vlastního kola je také možnost využít služeb bikesharingu, tedy sdílení jízdních kol, pokud takový systém v daném místě funguje.

5 ANALÝZA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Rovinatý charakter reliéfu města dává vhodný základ pro využití cyklistické dopravy. Ve městě se nachází několik stavebně oddělených cyklostezek i značených cyklotras. Místní cyklostezky jsou nejčastěji limitovány neúplným křížením s nutností sesednutí z kola, vysokou intenzitou dopravy na trasách vedených po silnici, chybějícími piktogramy a spojovacími úseky. Bariérou v prostupnosti území je koridorová železniční trať, kterou je možno překonat jen na několika místech. Pro její překonání je nezbytné použít mosty nebo lávky pro pěší. Protékající řeka Klabava s postranními přítoky vytváří další překážku pohybu cyklistů po městě. Na křížení cyklostezek s místními komunikacemi většinou chybí vodorovné značení, takže řidiči odbočujících vozidel nejsou na výskyt cyklistů dostatečně upozorněni. Stávající síť cyklostezek a cyklotras je zakreslena v příloze č. 1. Mapa města se zakreslenými problémy a plánovanými stavebními akcemi tvoří přílohu č. 2.

Městem vede několik značených cyklotras. Na části z nich i mimo jejich síť se nachází cyklostezky. Většina cyklostezek je řešena jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty. V následujícím textu jsou rozebrány stávající cyklotrasy ve smyslu značení v terénu, cyklostezky a další trasy významné pro cyklistickou dopravu, tedy cyklotrasy ve smyslu územně plánovací dokumentace. Jsou zanalyzována problémová místa a nastíněny možné návrhy řešení. Návrhy řešení jsou rozlišeny na dočasné nebo snadno realizovatelné úpravy, např. pomocí dopravního značení a na náročnější trvalá řešení, vyžadující stavební zásahy. Odlišeny jsou také úpravy na komunikacích, které nejsou ve správě města Rokycany. Jde o silnice II. a III. tříd, na nichž je správcem Správa a údržba silnic Plzeňského kraje. Návrhy řešení budou více prověřeny v návrhové části cyklogenerelu.

Před zahájením průzkumu byl za účelem zjištění aktuálního stavu proveden pasport stávajících cyklotras a stezek. Pasport byl prováděn s využitím jízdního kola jako dopravního prostředku a byl



doplňen i časovým a prostorovým záznamem (GPS) průjezdu cyklisty při normálním provozním stavu. Z provedeného pasportu byla pořízena fotodokumentace, GPS záznam průjezdu trasy byl využit pro kalibraci parametrů cyklistických komunikací v dopravním modelu.

V rámci analýzy stávající infrastruktury vzešly i předběžné návrhy opatření a řešení problematických míst. Tyto návrhy budou dále prověřeny a upřesněny v návrhové části.

5.1 ZPŮSOBY VEDENÍ CYKLISTŮ NA KOMUNIKACI

V této části jsou popsány hlavní způsoby vedení cyklistů na komunikaci, se kterými je operováno v dalším textu.

5.1.1 V Hlavním dopravním prostoru

Hlavní dopravní prostor lze zjednodušeně definovat jako část komunikace mezi obrubníky (vozovka) zvětšená o bezpečnostní odstupy.

- Vyhrazený jízdní pruh
 - Část pozemní komunikace vymezená svislým i vodorovným značením pro provoz cyklistů
 - Nemá být souvisle pojížděna ostatními vozidly
- Jízdní pruh pro cyklisty (ochranný)
 - Část pozemní komunikace vymezená vodorovným značením pro provoz cyklistů
 - Může být souvisle pojížděna ostatními rozměrnějšími vozidly
- Piktogramový koridor pro cyklisty
 - Druh vodorovného značení
 - Používá se ke zvýraznění pohybu cyklistů nebo naznačení směrových pohybů
- Cykloobousměrka
 - Povolení pohybu cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace

5.1.2 V přidruženém prostoru

- Přidružený prostor je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace.
- Stezka pro cyklisty
 - Je určena pouze pro provoz jízdních kol a obdobných dopravních prostředků (koloběžka, brusle, apod.)
 - Může být s obousměrným provozem nebo dvojice jednosměrných stezek po pravé straně komunikace pro každý směr jízdy zvlášť
- Stezka pro chodce a cyklisty
 - Je určena pro provoz chodců i cyklistů, kteří se nesmějí vzájemně ohrozit
 - Rozlišujeme dva základní typy dle uspořádání provozu:
 1. S odděleným provozem chodců a cyklistů – vhodnější, ale prostorově náročnější řešení
 2. Se společným provozem chodců a cyklistů – dochází k ovlivňování jízdy cyklistů vlivem souběhu s chodci, ale je prostorově úsporná, může vzniknout i přeznačením stávajícího chodníku, podobným typem je komunikace s vyloučením motorové dopravy
- Stezka pro chodce s povolením jízdy cyklistů
 - Doplnkové povolení provozu cyklistů po komunikaci pro pěší (chodníku)
 - Pěší provoz je nadřazen



5.2 STÁVAJÍCÍ ZNAČENÉ CYKLOTRASY A JEJICH PROBLÉMOVÁ MÍSTA

5.2.1 Cyklotrasa č. 3

Cyklotrasa č. 3 je součástí nadregionální cyklistické trasy Praha – Plzeň – Řezno (Regensburg). Vede od jihovýchodu podél řeky Klabavy přes dopravně zklidněné historické centrum města po komunikacích funkční skupiny C nebo D.

Vedení cyklotrasy pokračuje po cyklostezkách ulicemi Míru a Plzeňská. Ulice Míru je pro silniční vozidla jednosměrná, proto je na jižním chodníku vyznačena stezka pro chodce a cyklisty. Pro překonání okružní křižovatky a návazné vedení ulic Plzeňskou jsou zřízeny dvojice jednosměrných cyklostezek (pro každý směr jedna) v přidruženém prostoru.

Po překonání okružní křižovatky s Arbesovou ulicí končí cyklostezka na křižovatce s Baarovou ulicí. Další 650 m jsou cyklisté vedeni v hlavním dopravním prostoru silnice II/605 (ul. Plzeňská) až k ulici U Klabavy, po níž vede cyklotrasa dále směrem na Plzeň.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě města

Úpravy dopravního značení

- U cyklostezek podél Plzeňské ulice na křižovatkách s bočními křižujícími komunikacemi doplnit VDZ V 8a „Přejezd pro cyklisty“.
- V ul. Míru je vhodnější umožnit cyklistům jízdu v hlavním dopravním prostoru, a to i v protisměru (cykloobousměrka), protože úsek je přehledný a rychlost silničních vozidel nízká, než vést cyklostezku po úzkém chodníku vedle obchodů, kde je riziko střetu s chodcem a komfort jízdy cyklistů je nízký.

Stavební úpravy

- Na východním okraji historického centra na křižovatce Jiráskova x Rokycanova jsou cyklisté zbytečně vedeni po cyklostezce v přidruženém prostoru. Oblouky o malém poloměru a dávání přednosti na přejezdu pro cyklisty zbytečně zpomalují jízdu cyklistů. Vzhledem k nízké intenzitě automobilové dopravy by stačilo cyklostezku zaústit do křižovatky přímo, stejně jsou i dnes vedeni hned za křižovatkou v úseku přes Malé náměstí v hlavním dopravním prostoru.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě kraje

Úpravy dopravního značení

- Doplnit VDZ V 8a „Přejezd pro cyklisty“ přes frekventovanou silnici II/605 – Plzeňskou ul. u křižovatky s Klostermannovou ulicí za účelem upozornění řidičů na příčný pohyb cyklistů.
- Na silnici II/605 (ul. Plzeňská) v úseku Baarova – U Klabavy upozornit řidiče na pohyb cyklistů pomocí VDZ (ochranný cyklopruh nebo cyklopiktokoridor) do doby výstavby cyklostezky.

Stavební úpravy

- Dostavba cyklostezky na silnici II/605 – ul. Plzeňská v úseku Baarova – U Klabavy.

5.2.2 Cyklotrasy č. 352 a 2158

Obě cyklotrasy se spojují ve Svojkovicích a na území Rokycan mají společný průběh. Vedou ze severovýchodu po silnici II/605 (ul. Pražská) v hlavním dopravním prostoru přes místní část Borek. Na okraji centra města jsou značené cyklotrasy odkloněny severním směrem do komunikací s nižší intenzitou automobilové dopravy, spojují se s cyklotrasou č. 3 a společně s ní dosahují centra města od severu. V ulici Pod Husovými sady a na lávkách přes vodní toky je trasa značená jako stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem, na ostatních komunikacích jsou cyklotrasy vedeny v hlavním dopravním prostoru. S ohledem na vysokou intenzitu automobilové dopravy na Pražské



ulici volí část cyklistů pro cestu mezi Borkem a Rokycany jízdu po značené turistické trase navazující na ul. K Borku.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě kraje

Úpravy dopravního značení

- Do doby rekonstrukce silnice II/605 (ul. Pražská) lze upozornit řidiče na pohyb cyklistů pomocí VDZ (ochranný cyklopruh nebo cyklopiktokoridor) nebo prověřit možnost legalizace pohybu cyklistů po souběžném chodníku značkou C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty (společná)“.

Stavební úpravy

- Šířkové poměry ul. Pražská odpovídají době před dokončením dálnice D5, kdy tudy vedla silnice I/5. Stavebními úpravami a přeuspořádáním prostoru lze získat místo pro cyklostezku v přidruženém prostoru, tak jak k tomu došlo na opačném konci města v Plzeňské ulici. Existuje technická studie na rekonstrukci silnice II/605. Ta ale opatření pro cyklistickou dopravu nezahrnuje. Je proto potřeba v dalších fázích přípravu projektu s výstavbou cyklostezky nebo pruhu pro cyklisty počítat.

5.2.3 Cyklotrasa č. 2127

Cyklotrasa č. 2127 se odpojuje od cyklotrasy č. 3 na okružní křižovatce Plzeňská x Arbesova a vede jižním a jihozápadním směrem v hlavním dopravním prostoru po silnici č. II/183 (ulice Arbesova a Štáhlavská).

Protože podjezd pod železniční tratí na silnici II/183 je jedním z nemnoha míst pro bezproblémové překonání koridorové trati, existuje zde silný přepravní vztah cyklistů jedoucích v relaci Střed – jih, Plzeňské předměstí, Rašínov. Aby se vyhnuli okružní křižovatce Pražská x Arbesova, zkracují si cestu po slepé části ul. Arbesovy východně od Rakovského potoka. Napojení slepého konce na silnici II/183 je však provedeno pouze úzkým chodníkem do místa pod železničním mostem a průjezd cyklistů touto spojkou není povolen.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě města

Úpravy dopravního značení

- Do doby stavebních úprav oblasti podjezdu po železniční tratí prověřit legalizaci průjezdu cyklistů po stezkách a chodníku mezi ulicemi Arbesova – slepá část a Štáhlavská. Vzhledem k malé šířce stezky by to bylo možné jen značkou C 7a „Stezka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou „[Symbol jízdního kola] vjezd povolen“, aby bylo zřejmé, že provoz chodců je nadřazen a cyklisté se mají na stezce pohybovat ohleduplně.

Stavební úpravy

- Zkosit obrubník chodníku na ul. Štáhlavské naproti napojení ulice K Trhovce, aby umožňoval plynulý nájezd cyklistů z ul. K Trhovce nebo z hlavního dopravního prostoru Štáhlavské ulice na východní chodník a dále směr Arbesova – slepá část.
- Rozšířit propojku mezi slepou částí ul. Arbesovy a Štáhlavskou ulicí, aby bylo úzké hrdlo omezeno jen na prostor pod železničním mostem a v navazujících úsecích nebyl provoz chodců a cyklistů vzájemně ovlivňován.
- V územním plánu je počítáno s cyklostezkou na východní části Štáhlavské ulice (na pravém břehu Rakovského potoka).

Návrhy úprav na komunikacích ve správě kraje

Stavební úpravy

- Protože by se na cyklostezku na pravém břehu potoka obtížněji dostávali cyklisté z oblasti Plzeňského předměstí a Čiliny, je třeba, aby – podobně jako v Pražské nebo Plzeňské ulici –



zde bylo možné při výhledové rekonstrukci komunikace stavebními úpravami a přeuspořádáním prostoru získat místo pro cyklostezku v přidruženém prostoru silnice II/183.

Cyklotrasa č. 2157

Na území Rokycan také okrajově zasahuje cyklotrasa č. 2157. Ta se v místní části Borek u Rokycan napojuje na trasy č. 352 a 2158 a vede v hlavním dopravním prostoru obslužnou komunikací Ke Střelnici po východním okraji města, odkud dále pokračuje směrem na Dobřív.

5.3 CYKLOSTEZKY BEZ VEDENÍ ZNAČENÝCH CYKLOTRAS

5.3.1 Boženy Němcové – Zeyerova

Jedná se o stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem vedenou po jižní straně ul. Boženy Němcové a po západní straně Zeyerovy ulice v úseku mezi železniční přejezdem P1207 a Stehlíkovou ulicí. Její význam je hlavně pro lokální vazby po Jižním předměstí, např. k supermarketu, lékárně a poště u Vokáčovy ulice. Protože je vedena pouze po jižní straně ulice a oddělena od vozovky travnatým pásem, jsou problematické vazby na boční ulice napojené stykovou křižovatkou a zaústěné pouze do severní poloviny ulice.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě města

Úpravy dopravního značení

- Doplnit VDZ V 8a „Přejezd pro cyklisty“ na křižováních cyklostezky s bočními komunikacemi.

Stavební úpravy

- Postavit stavební propojky cyklostezky s vozovkou v ul. Boženy Němcové naproti vyústění komunikací ze severu, pokud nemají pokračování jižním směrem. Týká se to křižovatek s ulicemi Jeřabinová, Vokáčova, Pod Ohradou, Erbenova. U ulice Vokáčova je stávající propojení umístěno nevhodně – excentricky. Jedná se o odstranění cca 2 m travnatého pásu a jeho náhrada sjezdem se sníženým obrubníkem a zpevněným povrchem. Ulice Jeřabinová je vhodnou komunikací pro jízdu k nádraží a do centra města a sjet z cyklostezky je možné pouze přes přechod pro chodce nebo už na křižovatce s ulicemi Kotelská, resp. Dělostřelců.

5.3.2 Jiráskova

Chodník na severní straně Jiráskovy ulice byl v r. 2018 vyznačen jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty, aby na této komunikaci existovala chráněná cesta pro cyklisty do doby rekonstrukce.

5.3.3 Kotelská

Jde o dva krátké izolované úseky společné stezky pro chodce a cyklisty podél Kotelské ulice na jižním okraji města. Výhledově po rekonstrukci mezilehlého úseku by měly být propojeny. Leží na trase modré turistické značky, která vede z centra Rokycan podchodem pod železniční stanicí, ulicemi Jeřabinová, Boženy Němcové, Kotelská a dále po účelové komunikaci mimo zástavbu směrem k vrcholu Kotel.

5.3.4 Okolí Nerudova náměstí

Jde o krátké jednosměrné cyklostezky po okrajích ulic Pražská, Pivovarská a Soukenická v blízkosti jejich okružní křižovatky na Nerudově náměstí. Ulice Pražská již byla zmíněna v části věnující se cyklotrasám č. 3, 352 a 2158. Jedná se o alternativní kratší trasu do centra podél ulice Pražská. Na ulici Pivovarská je nižší intenzita vozidel, proto je akceptovatelné vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru v navazujícím úseku za koncem cyklostezky. Problém s vedením v ulici Soukenické je zmíněn v samostatném odstavci v dalším textu.



5.4 DALŠÍ VÝZNAMNÉ TRASY CYKLISTICKÉ DOPRAVY A JEJICH PROBLÉMOVÁ MÍSTA

5.4.1 Vztah Střed – Jižní předměstí

Z přepravních vztahů, kudy nevede cyklostezka nebo značená cyklotrasa, je tato trasa z centra do oblasti jižně od hlavní železniční tratě nejdůležitější.

Dvě nejkratší trasy pro jízdu z historického centra do jižních částí města vedou ulicí Palackého, podchodem pod železniční stanicí a ulicí Jeřabinovou nebo podjezdem pod železniční tratí v ul. Svazu bojovníků za svobodu.

Ulice Palackého je ale jednosměrná a směr jednosměrnosti je v půlce vystřídán tak, že neumožňuje plynulý průjezd ani jedním směrem a kolo je nutno vést nebo objet ulicí Hradební. Šířkové parametry podchodu pod železniční stanicí neumožňují jízdu na kole. Na koncích podchodu se nachází výtah, ten je ale malý a větší bicykl je nutno sklopit do výšky, aby se do něj vešel. V minulosti bývaly na schodech lišty pro vedení kola, ale byly odstraněny. Cyklisté tak musejí sesednout a použít výtah nebo překonat schodiště.

Při využití ulice Svazu bojovníků za svobodu je překonání železniční trati sice komfortnější, ale i tak problematické. V podjezdu pro automobily je vozovka úzká a prostor pod mostem neosvětlený, tudíž cyklisté volí raději chodník. Samotný průchod pod tratí je přehledný, ale navazující chodník má nevyhovující parametry pro provoz jízdních kol. Na straně ke středu města je chodník sevřen z jedné strany zárubní zídkou, z druhé strany zábradlím a uhýbá v pravém úhlu. Provoz zde funguje na bázi vzájemné ohleduplnosti, cyklisté na kolech jedou nebo je vedou dle aktuálního množství chodců.

Směrem od ul. Svazu bojovníků za svobodu k náměstí nejkratší trasa vede přes vnitroblok Josefa Knihy a průchodem pod domem čp. 126, kde je ale jízda cyklistů zakázána a kolo je nutné vést.

Dalšími možnostmi překonání železniční tratě jsou cyklotrasy č. 3 a 2127 nebo jízda ulicemi Josefa Růžičky a severní částí ul. Zeyerova, kde ale v úseku u železniční tratě jakékoli prvky pro cyklistickou dopravu chybí.

Na Jižním předměstí se nachází několik jednosměrných ulic, které se sice dají objet sousedními ulicemi, ale tvoří zbytečnou bariéru pro pohyb cyklistů. Jde o ulice Školní, Čechova, Švermova, Vrchlického a Družstevní. Tyto ulice jsou jednosměrné, aby v nich bylo možno legálně parkovat, ale vzhledem k minimálním intenzitám automobilové dopravy a jejich dobré přehlednosti lze bezpečně povolit provoz cyklistů oběma směry.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě města

Úpravy dopravního značení a jednoduché úpravy

- Zobousměrnit pro cyklisty co nejvíc jednosměrných ulic. Pro zvýšení bezpečnosti provozu ve sdíleném prostoru je vhodné toto zjednosměrnění doplnit plošnými opatřeními pro zklidnění motorové dopravy v oblasti (Zóna 30, zpomalovací prvky). V rezidenčních oblastech by měly být komunikace značeny jako cykloobousměrka primárně a provoz cyklistů v daném směru vyloučen jen v odůvodněných případech. U ulice Palackého je zobousměrnění pro cyklisty plánováno v rámci rekonstrukce. Dále jsou z tohoto hlediska významné ulice na Jižním předměstí, které navazují na podjezd pod železniční tratí a připravované propojení Čechova – Vrchlického – Vokáčova. Jsou to ulice Školní, Čechova, Vrchlického, Švermova. Zřízení cykloobousměrek by zlepšilo podmínky pohybu cyklistů také v jiných částech města, kde jsou dosud komunikace jednosměrné (např. Gottliebova, Družstevní).
- Provéřit legalizaci průjezdu cyklistů po chodníku v části ul. Svazu bojovníků za svobodu u železničního mostu značkou C 7a „Stežka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou „[Symbol jízdního kola] vjezd povolen“. To by nenutilo cyklisty zbytečně sesedat z kola, kdyby se



v dohledu žádný chodec nenacházel, zároveň by však cyklisté věděli, že provoz chodců má prioritu.

- Doplnit stojan na jízdní kola u jižního konce podchodu pod nádražím

Stavební úpravy

- Provést stavební úpravu vnitrobloku Josefa Knihy, aby bylo možné zřídit cyklostezku a omezit úsek k vedení kola jen na průchod pod domem čp. 126. Na tuto akci již existuje studie. Skrz vnitroblok by měly vést dva paralelní cesty, tudíž by se každou z nich dal vést jeden směr jízdy cyklistů.
- Rozšíření prostoru navazujícího na průchod v ul. Svazu bojovníků za svobodu by zlepšilo situace pro cyklisty i chodce, protože by se vytvořila výhybna a vyčkávací prostor před vjezdem do průchodu.
- V ulicích Zeyerova a J. Růžičky v úseku od podjezdu pod žel. tratí až k zimnímu stadionu upozornit řidiče na pohyb cyklistů pomocí VDZ (ochranný cyklopruh nebo cyklopiktokoridor), následně možnost vedení cyklotrasy po komunikaci podél zimního stadionu s napojením na cyklotrasu č. 3 nebo pro zdatnější cyklisty dále ulicí J. Růžičky v hlavním dopravním prostoru.

Návrhy úprav vyžadujících součinnost SŽDC

- Výhledová přestavba alespoň jižního konce podchodu, aby se získalo místo pro rampu, jež by umožnila plynulý vjezd a výjezd cyklistů.

5.4.2 Soukenická ulice

Při rekonstrukci Soukenické ul. byla upřednostněna parkovací místa před cyklistickou infrastrukturou a cyklisté jezdí ve vozovce nebo po chodníku.

Návrhy úprav značení na komunikacích ve správě města

- Zvážit možnost vyznačení alternativní trasy podél Klabavy a přes ulici Na Pátku. Tato trasa je však pro cyklisty méně komfortnější a delší oproti přímému průjezdu Soukenickou ulicí, je proto vhodná pouze pro rekreační cyklisty.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě kraje

- Rychlejší cyklisté mohou sdílet hlavní dopravní prostor s automobily na Soukenické ulici (silnice II/605), na pohyb cyklistů v hlavním dopravním prostoru je možné upozornit piktogramovým koridorem.

5.4.3 Oblast okolo nemocnice

Tato oblast, nacházející se v okolí ulic Voldušská a Osecká, je umístěna na svahu na druhém břehu Holoubkovského potoka, což bez existence potřebné infrastruktury zhoršuje možnost využití jízdního kola pro méně zdatné cyklisty. Naopak ve směru z kopce není otázka chybějících opatření pro cyklisty tak palčivá, protože díky využití samospádu jsou všichni cyklisté schopni vyvinout rychlost blízkou rychlosti motorového vozidla v obci.

Návrhy úprav značení na komunikacích ve správě města

- Projektová dokumentace rekonstrukce ulice Voldušská s cyklisty vůbec nepočítá. Přesto je vhodné alespoň dodatečně provést opatření formou dopravního značení - ve směru do stoupání vyznačit ochranný cyklopruh nebo legalizovat jízdu cyklistů po chodníku.

Návrhy úprav na komunikacích ve správě kraje

- Ve směru do stoupání je doporučeno vyznačit ochranný cyklopruh na silnici II/232 – ul. Voldušská.



5.4.4 Turistické stezky

Modrá i červená značená pěší trasa Klubu českých turistů vedou skrz podchod pod nádražím. Jižním směrem vede červená trasa přes Rašínov a mimo město na Štáhlavy, modrá stezka vede ulicemi Jeřabinová, Boženy Němcové a Kotelská ulicí směrem na Kotel. Obě trasy vedou po zklidněných komunikacích a jsou rovněž vhodné i pro využití cyklisty. Ulici Jeřabinovou je v plánu v časovém horizontu do 10 let zrekonstruovat.

Přes centrum vede modrá značka ulicemi Palackého a Srbovou, které jsou jednosměrné, a pro cyklisty tvoří bariéru v pohybu.

Směrem na východ nabízí modrá značka alternativní trasu do Borku pro rekreační a pomalejší cyklisty oproti jízdě po Pražské ulici, protože vede po nebezpečné cestě podél Holoubkovského potoka. Červená trasa vede východním směrem po polní cestě k vrchu Žďár. Na východním okraji Rokycan se napojuje na cyklotrasu č. 2157.

5.4.5 Třebízského ulice

V Třebízského ulici se nachází základní i mateřská škola, ale tomu odpovídající cyklistická infrastruktura ve směru od okružní křižovatky s Pražskou ulicí zde chybí. Školáci proto používají chodník na východní straně ulice, po němž kola a koloběžky vedou nebo na nich pomalu jedou. Východním směrem se dají využít ulice Komenského/Gottliebova a průjezd přes střed města nebo cyklotrasy 352 a 2158, příp. cyklostezka Soukenická – podél řeky – Nerudovo nám.

Návrhy úprav

Jedná se o silnici II/605, která je ve správě SÚS Plzeňského kraje, ale chodníky sad přidružené komunikace jsou ve správě města.

Úpravy dopravního značení

- Do doby případného stavebního rozšíření chodníku a lze legalizovat jízdu cyklistů po východním chodníku Třebízského ulice v úseku mezi Pražskou ul. a ZŠ kombinací dopravních značek C 7a „Stezka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou „[Symbol jízdního kola] vjezd povolen“, aby bylo zřejmé, že provoz chodců je nadřazen a cyklisté se mají na stezce pohybovat ohleduplně.

Stavební úpravy

- Nejlepším řešením by bylo rozšíření východního chodníku alespoň v místech, kde to s ohledem na stromy bude možné, napojení na cyklostezku na okružní křižovatce Pražská x Třebízského a přestavba sítě pěších komunikací před základní školou, aby zde vznikla cyklostezka umožňující přímý průjezd cyklistů podél Třebízského ulice a ke školským zařízením.

5.4.6 Rokycanská stráž

Z důvodu ochrany přírody je zakázán vjezd cyklistů do oblasti přírodní památky Rokycanská stráž na severu města za řekou Klabavou. Cyklisté tak musejí objet vyloučený úsek přes střed města.

5.4.7 Spojení s okolními obcemi po silnicích

Kromě výše uvedených možností cyklotras a turistických tras pro pěší lze využít také silnice II. a III. tříd, po nichž není žádná cyklotrasa značená. Na cyklostezku v Zeyerově ulici navazují jižním a jihovýchodním směrem silnice III/11733 (Bezručova ul.) do Kamenného Újezdu, Hrádku a Mirošova a silnice III/11732 (ul. Veselská) do Veselé. Na pravém břehu Klabavy vede silnice III/11724 směrem na Dobřív. Po zprovoznění celé trasy obchvatu Rokycany – Hrádek se dá očekávat pokles intenzit motorové dopravy na silnici č. III/11733, která tak bude lépe využitelná i pro cyklisty.



5.5 PLÁNOVANÉ STAVBY

V této kapitole jsou popsány a zrekapitulovány plánované stavby s vlivem na cyklistickou dopravu ve městě. Některé již byly zmíněny v analýze stávající cyklistické infrastruktury. Investorem staveb je město, není-li uvedeno jinak.

5.5.1 Rekonstrukce silnice II/605

Investorem akce je Plzeňský kraj. Rekonstrukce je na území Rokycan plánována ve dvou úsecích. Západní úsek tvoří úsek Plzeňské ulice od Ejpovic k ul. Baarova, východní úsek pak Pražská ulice od ulice Františka Kotyzy až do Holoubkova

5.5.2 Prodloužení cyklostezky RT3 na ul. Plzeňská

Jedná se o doplnění cyklostezky podél silnice II/605 – ul. Plzeňská v úseku U Klabavy – Baarova na páteřní cyklotrase č. 3 v návaznosti na rekonstrukci silnice připravovanou krajem.

5.5.3 Rekonstrukce Palackého ulice

V rámci rekonstrukce Palackého ulice je plánován vznik cykloobousměrky.

5.5.4 Rekonstrukce Jiráskovy ulice

Je zpracována dokumentace rekonstrukce Jiráskovy ulice v úseku od autobusového nádraží k mostu přes Klabavu, která s aplikací opatření pro cyklisty nepočítá. Protože Jiráskova ulice je silnicí II/605B, jde o akci Plzeňského kraje.

5.5.5 Rekonstrukce a prodloužení ulice Vrchlického

Kromě samotné Vrchlického ulice obsahuje stavba také propojovací smíšenou stezku pro chodce a cyklisty mezi ulicemi Čechova a Vokáčova s napojením na ul. Vrchlického.

5.5.6 Revitalizace přítoku Rakovského potoka a okolí

V rámci studie na revitalizaci pravostranného přítoku Rakovského potoka a okolí vznikne 3 m široká cesta, jež propojí ulice Štáhlavská a Kotelská a mohla by být označena jako smíšená stezka pro chodce a cyklisty. Předpokládá se využití cyklisty za účelem rekreace.

5.5.7 Využití zrušené vlečky

Mezi nádražím a Plzeňskou ulicí u prodejny Penny Market se nachází těleso zrušené železniční vlečky do bývalé továrny Marila. Na něm by bylo možné vybudovat cyklostezku, která by zrychlila jízdu z nádraží a Jiráskovy ulice do západní a jihozápadní části města. Zároveň by se cyklistům zpřístupnila část parku U Plzeňské brány.

5.5.8 Nová obytná zástavba na jihozápadě města

V současnosti vzniká nová nízkopodlažní obytná zástavba v oblasti okolo ulice Mokroušská. Výhledově je v územním plánu určen k zástavbě celý pás na západě a jihozápadě města směrem k vrchu Čilina.

5.5.9 Cyklostezka podél Štáhlavské ulice

V územním plánu je počítáno s cyklostezkou pouze na východní části Štáhlavské ulice (na pravém břehu Rakovského potoka). Na ni by se ale obtížněji dostávali cyklisté z oblasti Plzeňského předměstí a Čiliny. Proto by bylo vhodné doplnit cyklostezku také na západní stranu Štáhlavské ulice.



5.5.10 Rekonstrukce Jeřabinové ulice

Přibližně do 10 let je plánována rekonstrukce Jeřabinové ulice, která je vhodnou zklidněnou komunikací pro jízdy cyklistů ze středu na jih města.

5.5.11 Napojení výrobní a skladové haly Na Nivách

Investorem akce je soukromá firma. Pro cyklisty nové napojení zkrátí spojení mezi hřbitovem a silnicí II/183. Na druhou stranu se zvýší počet kamionů, mezi nimiž budou cyklisté jezdit. Opatření pro cyklisty nejsou v rámci akce plánována.

5.6 DOPROVODNÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

5.6.1 Parkovací zařízení

Zařízení pro odstavení a parkování kol je třeba budovat v místech cílů cest (zaměstnání, školy, úřady, obchody, sportoviště, přestupy na VHD), ale i u jejich zdrojů (obytné zástavby). U bytové výstavby by mělo být 1 místo na 2 obyvatele, u cílů cest je třeba zjistit potřebný počet dle konkrétní situace poptávky průzkumem v sezóně.

Mezi odstavná a parkovací zařízení patří:

- stojany
- odstavné plochy/objekty
- úschovné prostory/boxy

5.6.2 Sdílení a půjčovna kol

Systém sdílení kol (bikesharingu) funguje na principu, že si uživatel může na jednom místě v dané oblasti kolo vypůjčit a na jiném místě oblasti jej vrátit. Dle typu systému se kolo se ukládá do určených stojanů nebo se dá zamknout kdekoli, kde je to možné. K odemknutí kola může sloužit čipová karta nebo mobilní aplikace. Ceny za využití jsou nastaveny progresivně, aby byli uživatelé motivováni ke krátkým jízdám a nebylo příliš nutné kola přesouvat v rámci oblasti. V Česku systémy fungují převážně ve větších městech nad 100 tisíc obyvatel.

5.6.3 Návaznost na VHD

Propojení cyklistické dopravy s veřejnou hromadnou dopravou probíhá těmito způsoby:

- přeprava kol v prostředcích VHD
- zaparkování kola u terminálu nebo zastávky VHD (B+R – „Bike and Ride“)
- půjčení kola u terminálu nebo zastávky VHD

V Rokycanech se jedná především o návaznost na železnici. Přeprava kol ve vlaku je záležitostí převážně rekreační cyklistiky. Pro pravidelnou dojížďku do školy nebo zaměstnání je klíčová především možnost zaparkovat a bezpečně uložit jízdní kolo poblíž železniční stanice. Doporučuje se vybudování stojanů s ochranou proti povětrnostním vlivům (zastřešení) a ochranou proti krádeži (uzamykatelné boxy, dohled provozního personálu, kamerový systém). Zároveň nemá být systém manipulace s bicyklem (umístění stojanů, způsob uložení kola) časově náročný a prodlužovat cestu, protože pak nebude uživateli dostatečně využíván a bude se jednat o zbytečnou investici.

5.7 INFORMAČNÍ A PROPAGAČNÍ ČINNOST

5.7.1 Bezpečné cesty do škol

V souvislosti s všeobecným nárůstem automobilové dopravy také rodiče vozí více své děti do škol. To má pak negativní následky v podobě zvyšování intenzity automobilové dopravy, vzniku



nebezpečných a nepřehledných situací v blízkosti škol jako je nelegální parkování či pohyb dětí ve vozovce a vytváření špatných návyků v dětech (málo pohybu, nadužívání IAD).

Hustá a bezpečná síť infrastruktury pro pěší a cyklisty, opatření pro zklidnění a vymístění zbytečné motorové dopravy společně s kvalitní osvětou a dopravní výchovou na školách mohou tento trend zvrátit a umožnit, aby více dětí používalo jízdní kolo pro cestu do školy. U dětí do 10 let zákon nepřímou povoluje jízdu na kole i po chodnících a naopak zakazuje samostatnou jízdu na vozovce. U starších dětí a mládeže, které mají již dostatek zkušeností s pohybem v silničním provozu, platí podobný přístup k implementaci opatření jako u ostatních cyklistů. Přínosy jsou zvýšení bezpečnosti dopravy a snížení intenzit IAD v okolí škol, zlepšení zdravotní kondice dětí a zažití cyklistiky jakožto běžné formy dopravy už od dětství.

5.7.2 Do práce na kole

Úspěšnou akcí k propagaci cyklistické dopravy v Česku je soutěž „Do práce na kole“, která probíhá každým rokem od roku 2011, nyní už ve více jak dvacítce měst a jejich počet se stále zvyšuje. Cílem soutěže je motivovat co nejvíce lidí ke každodennímu používání jízdního kola nebo jiné bezmotorové formy přepravy (běh, chůze). Díky soutěži začnou jezdit denně na kole i lidé, kteří ho dříve používali pouze k rekreaci, přičemž zjistí, že cyklistická doprava se dá využít jako plnohodnotná forma dopravy, a začnou používat kolo k běžným cestám i po skončení soutěže.

Město může akci podpořit formou propagace nebo i zapojení vlastním zaměstnanců. Možností je také se jen nechat inspirovat a vytvořit vlastní soutěž na podobné bázi. Například v Litoměřicích proběhl v r. 2018 již třetí ročník akce „Úředník na kole“, jejímž cílem bylo podpořit ekologický způsob dopravy do zaměstnání i za zábavou.

5.7.3 Pumptracková dráha

K navázání kladného vztahu k cyklistice a jízdě na kole mohou dopomoci podpora volnočasových činností, při nichž je používáno jízdní kolo. Takovým počinem může být stavba pumptrackové dráhy. Jedná se o typ dráhy pro bicykly, který využívá jako hnací sílu pumpování, tedy pohyb nahoru a dolů. Cyklisté tímto způsobem mohou cvičit rovnováhu a různé dovednosti. Pumptracková dráha může být umístěna např. vedle cyklostezky s rekreačním charakterem provozu nebo jako v blízkosti sportoviště pro mládež, skateparku, apod.

6 PRŮZKUM CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Provádění dopravních průzkumů a přepočítání naměřených hodnot řeší Technické podmínky (TP) 189 – Stanovení intenzit dopravy na pozemních komunikacích. Na jejich základě byla definována metodika prováděného průzkumu tak, aby byly naměřené hodnoty využitelné pro sestavení a kalibraci modelu cyklistické dopravy ve městě Rokycany. Nad rámec metodiky byly prováděny krátkodobé průzkumy i u významných zdrojů a cílů cyklistů ve městě (nákupní centra, brána Borgers, Gymnázium a SOŠ).

6.1 METODIKA PRŮZKUMU

Průzkumy cyklistické dopravy se provádí v příznivých podmínkách, zejména s ohledem na počasí. Doba průzkumu se volí s ohledem na předpokládaný charakter cyklistické dopravy. V tomto případě se jedná o smíšený charakter. V rámci analýzy bylo provedeno ruční sčítání cyklistické dopravy na 15 vybraných křižovatkách, přes které vedou cyklistické trasy. Byly zaznamenávány průjezdy cyklistů ve všech křižovatkových pohybech ve čtvrt hodinových intervalech. Dále bylo rozlišováno, zda cyklista ke křižovatce přijel v hlavním dopravním prostoru (ve vozovce) nebo v přidruženém prostoru (cyklostezka, chodník). Pro účely průzkumu byly za cyklisty považováni také lidé jedoucí na koloběžkách nebo chodci vedoucí kolo.



6.2 TERMÍN PRŮZKUMU

S ohledem na větší množství sčítaných profilů a s tím spojenou personální náročnost byl průzkum cyklistické dopravy proveden celkem ve třech termínech s tím, že převážná část profilů byla naměřena ve dnech 20. a 27. června 2018 (středy) v časech 6:30 - 11:00 a 13:00 - 17:30. Jednalo se o běžné pracovní dny ve školní rok, kdy není doprava významně ovlivněna jinými vlivy. Mírné ovlivnění je možné předpokládat z důvodu končícího školního roku a tím i většího množství mimoškolních aktivit.

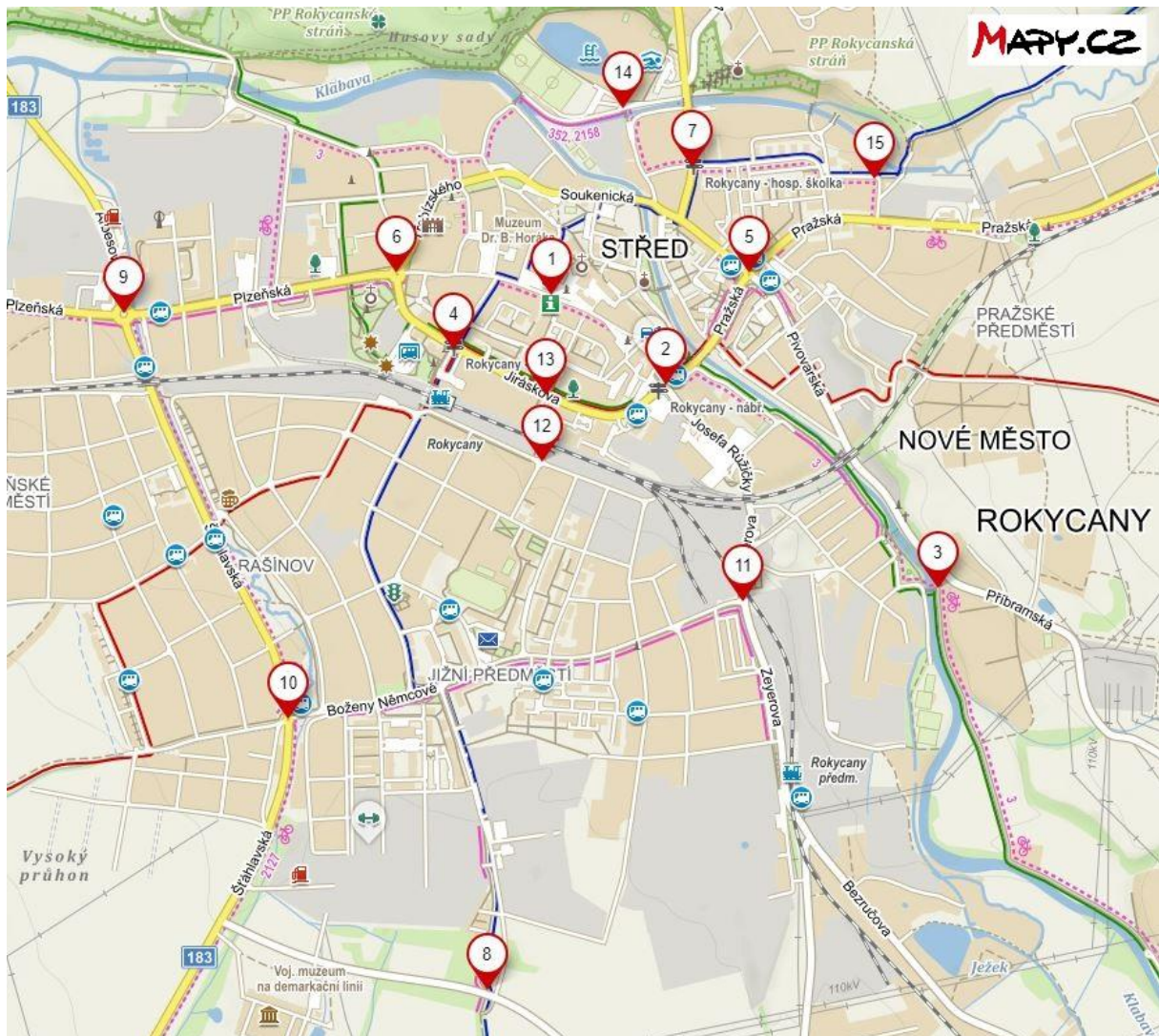
6.3 SČÍTANÉ PROFILY

Tabulka 1. Seznam sčítaných bodů – profilů.

Číslo sčítacího bodu	Lokalita	Typ měření	Způsob vedení trasy
1	Masarykovo náměstí	úsek	cyklotrasa
2	Jiráskova x Josefa Růžičky	křižovatka	silnice
3	Pod Starou hutí x Klicperova	křižovatka	cyklotrasa
4	náměstí 5. května x Jiráskova	křižovatka	silnice
5	Pražská x Soukenická	křižovatka	cyklostezka
6	Plzeňská x Jiráskova	křižovatka	cyklostezka
7	Dvořákova x Mládežníků	křižovatka	cyklotrasa
8	turistická trasa - modrá x Kotelská	křižovatka	cyklostezka
9	Plzeňská x Arbesova	křižovatka	cyklostezka
10	Štáhlavská x Boženy Němcové	křižovatka	cyklotrasa
11	Zeyerova x Boženy Němcové	křižovatka	cyklostezka
12	Dukelská x Školní	křižovatka	silnice
13	Jiráskova x Svazu bojovníků za svobodu	křižovatka	silnice
14	Pod Husovými sady x Josefa Tomáška	křižovatka	cyklotrasa
15	Luční	křižovatka	cyklotrasa



Obrázek 1 – Mapa rozmístění sčítacích profilů na území Rokycan.



© Seznam.cz, © OpenStreetMap, © NASA

6.4 POČASÍ V DOBĚ PRŮZKUMU

V průběhu obou sčítacích dní bylo jen minimum drobných přeháněk a přijatelná teplota vzduchu, bez výraznějších výkyvů. V tomto ohledu lze označit podmínky provedení průzkumu cyklistické dopravy za ideální, což vyplývá z následujících údajů.

Středa 20. června 2018

- zpočátku zataženo, během dne postupně jasno
- nejvyšší denní teplota 27 °C

Středa 27. června 2018

- střídavě polojasno až zataženo
- odpoledne 5 min déšť
- nejvyšší denní teplota 21 °C

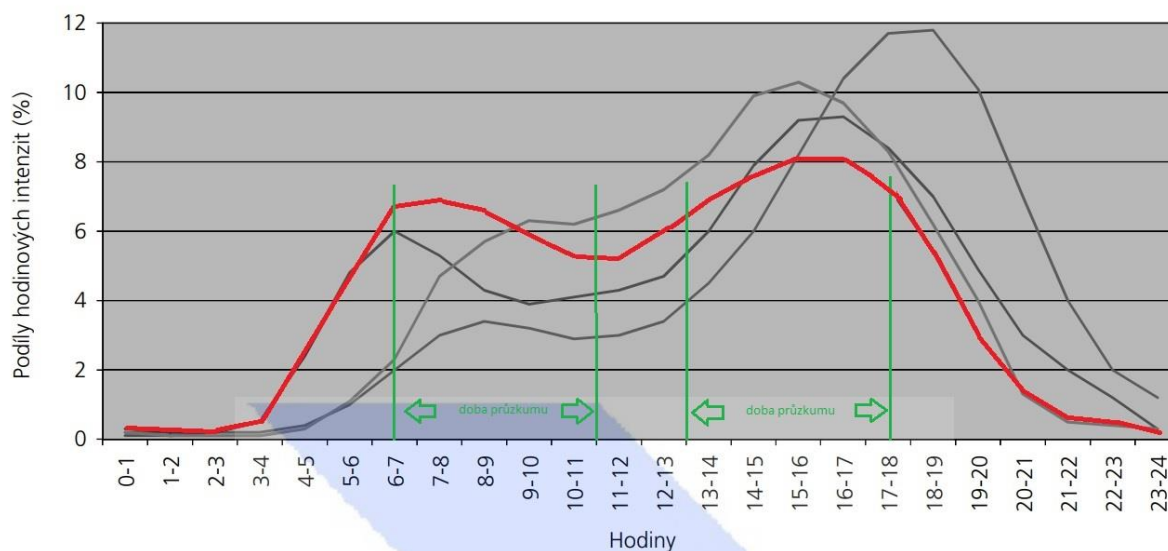
6.5 ZPRACOVÁNÍ DAT

Z hodnot intenzit cyklistické dopravy naměřených při průzkumu byl zpracován graf variací cyklistické dopravy. Porovnáním hodnot z průzkumu a variací dopravy podle TP 189 bylo zjištěno, že naměřený



průběh intenzit cyklistické dopravy nejvíce odpovídá smíšenému provozu (dopravně-turistický charakter). Naměřené údaje o intenzitách z doby průzkumu byly proto přepočteny na celodenní intenzitu dle tabulky denních variací pěší a cyklistické dopravy – smíšený provoz (TP 189 – příloha 6). Z příloženého grafu variací je patrné, že průzkumem bylo v rámci sledovaného období zachyceno více než 70% cyklistů z celodenní intenzity, tedy většina.

Graf 1 - Variace cyklistické dopravy a doba provedeného průzkumu – smíšený provoz



7 MODEL CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Pro vytvoření dopravního modelu byl použit dopravně-plánovací software PTV-VISION® společnosti PTV Karlsruhe. Použit byl program pro modelování dopravní poptávky a zatěžování komunikační sítě VISUM® 17.00.

Program VISUM® obsahuje modul jak na modelování přepravní poptávky, tak na přiřazení matic dopravní poptávky na parametrizovanou dopravní síť. Vstupy do modulu přepravní poptávky jsou: členění území do zón, demografické a aktivní informace o jednotlivých zónách, vzory dopravního chování homogenních skupin obyvatelstva, rozhodovací algoritmy a nabídka dopravních sítí a dopravních služeb. Výstupem jsou matice přepravních vztahů pro jednotlivé módy dopravy.

Modul na přiřazování poptávky na dopravní síť respektuje kapacitně závislé zatěžování, desítky iteračních kroků, síť definovanou uzly, spojnicemi, délkou, kategorií, kapacitou, výchozí rychlostí, křižovatkami, povolenými křižovatkovými pohyby a délkou zdržení.

Program VISUM® umožňuje sledovat rozdíly v zatížení komunikační sítě pro různé varianty a různé časové horizonty.

7.1 DOPRAVNÍ POPTÁVKA

Město Rokycany je v dopravním modelu rozděleno na 66 zón. Základem pro zonální členění jsou sčítací obvody definované Českým statistickým úřadem. Dále bylo při vytváření zón zohledněn potenciál jednotlivých lokalit na území města pro zdroj a cíl cyklistické dopravy. Takovými zónami jsou např. areály výrobních podniků na území města významné z hlediska počtu zaměstnanců dojíždějících do práce na kole. Dopravní zóny mimo Rokycany představují vstupní zóny do řešeného území umístěné na okrajových profilech cyklistické sítě.

Model dopravní poptávky obsahuje matice přepravních vztahů cyklistické dopravy v řešeném území. Matice přepravních vztahů jsou vytvořeny v modulu na modelování dopravní poptávky v programu VISUM. Vstupními hodnotami jsou strukturální parametry dopravních zón, které mají vliv na



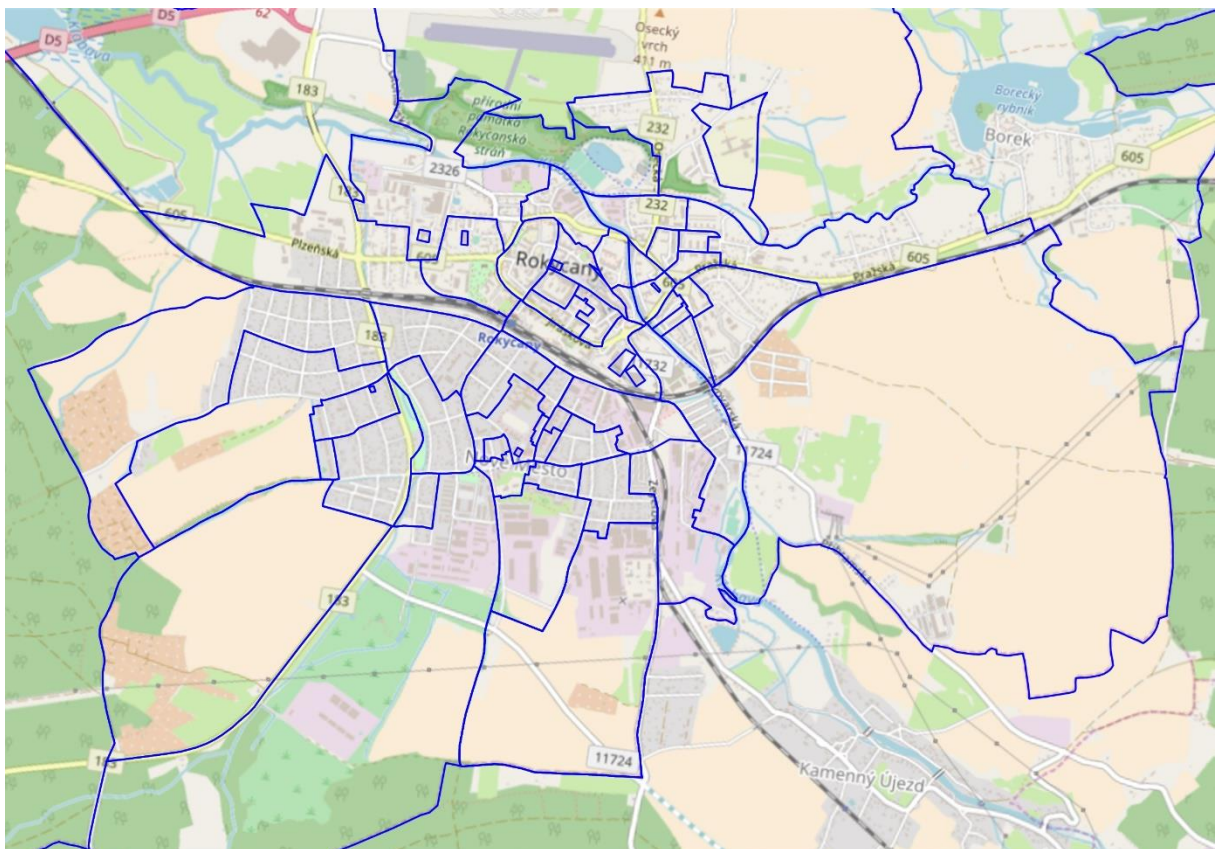
atraktivitu území z hlediska počtu generované dopravy. Každé dopravní zóně byly přiřazeny parametry zohledňující:

- počet obyvatel,
- počet pracovních míst,
- prodejní plochy obchodů,
- kapacita SŠ, ZŠ a MŠ,
- zdravotnická zařízení,
- sportoviště,
- úřady,
- autobusové a železniční nádraží,
- ostatní volnočasové cíle.

Následuje výpočet matic přepravních vztahů ve 3 krocích (tvorba počtu cest, distribuce cest, volba dopravního módu). V prvním kroku je na základě parametrů dopravních zón vygenerován celkový počet cest, které v dané zóně začínají a končí. Ve druhém kroku dojde k propojení těchto zdrojů a cílů cest na základě distribuční funkce do matice přepravních vztahů (tzv. distribuční matice) a ve třetím kroku je z této matice všech cest vyčleněna matice přepravních vztahů pro cyklistickou dopravu.

Výše popsanou metodou byla získána matice přepravních vztahů cyklistické dopravy pro vnitřní vztahy, tj. vztahy v rámci Rokycan. Vztahy vstupující do řešeného území a vztahy tranzitní byly získány zjednodušeným gravitačním modelem na základě vzdálenosti a z dopravního průzkumu získaných hodnot intenzit cyklistické dopravy.

Obrázek 2 – Zonální členění města Rokycany



Dopravní model obsahuje celkem 76 dopravních zón a kompletní komunikační síť.



7.2 DOPRAVNÍ NABÍDKA

Pro vytvoření modelu dopravní nabídky je použit program VISUM®, který pracuje na základě principů síťové analýzy. Síť je tvořena uzly a hranami (spojnicemi), představujícími komunikační síť. Uzly představují křižovatky a místa napojení dopravních zón.

Pro každou spojnici jsou zadány následující parametry:

- typ spojnice (dálnice, silnice pro motorová vozidla, silnice I., II. a III. třídy, železnice, místní komunikace rychlostní, sběrné, obslužné, cyklostezky, pěší cesty),
- přípustné dopravní systémy,
- maximální rychlost,
- kapacita / 24 hod.

Uzly představují křižovatky a místa napojení dopravních zón. Křižovatky mají následující parametry:

- typ křižovatky (světelně řízená, neřízená s / bez přednosti v jízdě, mimoúrovňová),
- zakázané pohyby v křižovatkách,
- zdržení při průjezdu křižovatkou.

Silniční komunikace jsou v dopravním modelu děleny podle typu na:

- dálnice,
- silnice pro motorová vozidla,
- silnice I. třídy (a průtahy),
- silnice II. třídy (a průtahy),
- silnice III. třídy,
- místní komunikace rychlostní (funkční skupina A),
- místní komunikace sběrné (funkční skupina B),
- místní komunikace obslužné (funkční skupina C).
- cyklostezky a pěší cesty

Komunikační síť slouží pro modelování cyklistické dopravy. Pro tyto účely je komunikační síť doplněna o cyklostezky a další spojnice.

Z hlediska cyklistické dopravy má každý typ komunikace odlišnou atraktivitu. Na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla je cyklistická doprava vyloučena. U ostatních typů mají nejvyšší atraktivitu samostatné cyklostezky a cyklopruhy mimo hlavní dopravní prostor. Atraktivita se snižuje přes MK obslužné, sběrné, silnice III. třídy, silnice II. třídy až po silnice I. třídy s nejnižší atraktivitou. Při výpočtu výsledného zatížení komunikační sítě cyklistickou dopravou bylo uvažováno rovněž se zohledněním odporu tras vyplývajících ze zdržení na světelně řízených křižovatkách a z předností v jízdě. Atraktivita komunikace pro cyklistickou dopravu je takto zohledněna v dopravním modelu.

Dopravní model rozlišuje atraktivitu cyklistických tras, které jsou vyznačeny v mapách, na základě následujícího členění:

- hlavní dopravní prostor
 - bez označení
 - piktogramový koridor
 - vyhrazený pruh pro cyklisty
- přidružený prostor
 - stezka pro cyklisty
 - stezka pro pěší a cyklisty
- samostatná cyklostezka
- cyklostezka v rámci chodníku pro pěší

Volba optimální trasy je v případě cyklistické dopravy také ovlivněna kvalitou dopravního spojení, která je v případě cyklistiky závislá i na dalších aspektech ovlivňujících komfort jízdy (např. podélný sklon). V rámci průjezdu plovoucího vozidla byly zjištěny průměrné hodnoty rychlosti jízdních kol na cyklistické síti. Přičemž průměrná rychlost představuje parametr sítě, který je přímo závislý na



kvalitativních charakteristikách cyklistické sítě. Zjištěná průměrná rychlost je v dopravním modelu nastavena jako další parametr zohledňující atraktivitu dopravního spojení.

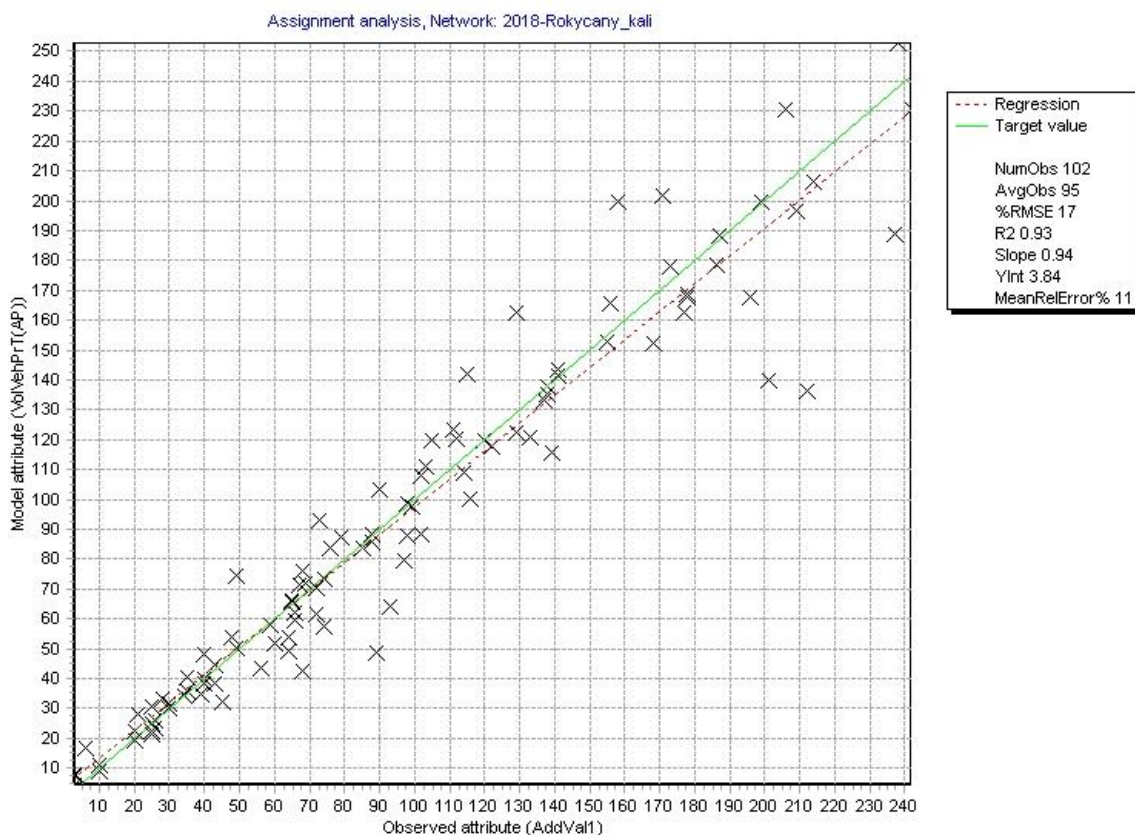
7.3 KALIBRACE MODELU

Kalibrace představuje proces, jehož cílem je nalezení optimálního nastavení výpočtu modelu tak, aby modelované hodnoty cyklistické dopravy souhlasily se zjištěnými hodnotami z dopravních průzkumů.

Matice cest cyklistické dopravy byla kalibrována na hodnoty z provedených sčítání na jednotlivých křižovatkách. V celém zájmovém území, zahrnujícím město Rokycany, byla cyklistická doprava kalibrována na 11 křižovatkách.

Kvalita kalibrace dopravního modelu je zobrazena i v následujícím grafu porovnáním intenzit v modelu (Model attribute) se sledovanými hodnotami (Observed attribute) pomocí regresní křivky.

Graf 2 - Regresní graf výsledku kalibrace



Dále byla spočítána statistika GEH, která slouží k porovnání přesnosti hodnot modelovaných veličin s hodnotami zjištěnými měřeními. Model je považován za věrohodný, pokud alespoň 85 % zkoumaných profilů vyhovuje podmínce $GEH < 5$. Ze všech kalibračních profilů jich vyhoví výše zmíněné podmínce 100 %.

Výsledkem je kalibrovaný model cyklistické dopravy současného stavu města Rokycany – viz kartogram intenzit cyklistické dopravy a mapa hlavních směrů cyklistické dopravy na území města.

8 DOTAZNÍK

Pro doplnění poznatků získaných z dopravního průzkumu a modelu v rámci analytické části byl na internetových stránkách města uveřejněn krátký dotazník o využívání cyklistické dopravy ve městě



Rokycany. Aby potenciálního respondenta neodradila přílišná délka dotazníku, obsahoval pouze 3 základní otázky – jak často, z jakého důvodu jezdí tazatel na kole a jaká je průměrná doba jeho cesty na kole. Dále měl tazatel možnost specifikovat jiný důvod cesty na kole a napsat další své postřehy vztahující se k cyklistické dopravě v Rokycanech. Dotazník na webu byl spuštěn 22. srpna 2018. Po týdnu fungování v době dokončování analytické části bylo zaznamenáno necelých 200 reakcí, tudíž návratnost dotazníku je vysoká. Dotazník byl uveřejněn v zářijových městských listech, je možné jej vyplnit v městském informačním centru a byl také distribuován do škol. Sběr dat bude průběžně pokračovat paralelně s prací na návrhové části.

Obrázek 3 – Náhled cyklistického dotazníku, jenž byl zveřejněn na internetových stránkách města.
Zdroj: www.rokycany.cz

Cyklistický dotazník

Tento dotazník je vytvořen za účelem zjištění důležitých informací o využívání cyklostezek ve městě Rokycany. Dotazník je anonymní. Vhodné odpovědi označte prosím křížkem, popř. doplňte.

1. Jak často jezdíte na kole? *

denně
 týdně
 méně často

2. Z jakého důvodu jezdíte na kole? *


do práce
 na nákupy
 do školy
 rekreační a sportovní cyklistika

jiný důvod (jaký?)

3. Jaká je průměrná délka jedné Vaší cesty na kole? *

do 5 minut
 5 – 10 minut
 10 – 15 minut
 delší než 30 minut

Prostor pro Vaše poznámky:

Nejsem robot  reCAPTCHA
Ochrana soukromí - Smluvní podmínky

Odesláním souhlasíte se [zpracováním údajů](#)

*) Položka je povinná



9 PROJEDNÁNÍ

K cyklogenerelu proběhly dosud na dva výrobních výbory se zástupci objednatele – 13. června 2018 a 23. srpna 2018.

13. června se konal vstupní výrobní výbor. Zástupci města seznámili zpracovatele s úlohou a hlavními problémy cyklistické dopravy v Rokycanech. Byl dohodnut harmonogram prací, provedení průzkumu, tvorba dopravního modelu a celková koncepce cyklogenerelu.

Na jednání dne 23. srpna byl projednáván koncept analytické části cyklogenerelu, který byl objednateli zaslán v elektronické podobě dne 8.8. k připomínkám. Zhotovitel seznámil objednatele s výsledky dopravního průzkumu a modelu. Objednatel vznesl několik připomínek a doplnění, které byly následně prodiskutovány. Byl také dohodnut termín veřejného projednání cyklogenerelu s občany.

Záznamy z obou jednání jsou spolu s prezenčními listinami přiloženy v přílohách k této zprávě.

10 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Potenciál využití cyklistické dopravy ve městě

Provedený dopravní průzkum a následně zpracovaný model intenzit cyklistické dopravy prokázaly, že cyklistika má své nezpochybnitelné místo v dopravním systému Rokycan jak z hlediska dopravní funkce, tak i z hlediska volnočasové aktivity. Tomuto faktu dopomáhá i převážně rovinný až mírně zvlněný charakter území i jeho rozloha, na které je možné s jízdním kolem významně snížit cestovní dobu. Potvrdilo se, že nejvytíženější přepravní proud je spojení středu a přilehlé části města s jeho jižní a jihozápadní oblastí, kde se nachází obytné celky i průmyslová zóna.

Zjištěný stav infrastruktury pro cyklisty

Zároveň se také ukázalo, že cyklistickou dopravu omezuje řada limitů a bariér v území. Asi největší bariérou nejen pro jízdu na kole je rozdělení města koridorovou železniční tratí na dvě poloviny a nevelký počet možností jejího překonání. Hlavní proudy cyklistů směřujících ze středu města na západ a na jih jsou tak koncentrovány do několika tras s intenzitou 250 – 450 cyklistů za den. Zde se na úzkém prostoru potkávají rychlí i pomalí cyklisté, chodci a vozidla. Významnou překážkou pro větší rozvoj cyklistiky je nekompletní síť pruhů a stezek pro cyklisty, která snižuje potenciál jízdy na kole po frekventovaných silnicích II. třídy. Zatímco např. na silnici II/605 (ul. Pražská) v oblasti Borku je intenzita cyklistické dopravy minimální, po souběžně vedené modré turistické značce nebo na úseku této silnice doplněném cyklostezkou na ul. Plzeňská dosahuje denní intenzita 300 cyklistů. V řadě případů pak atraktivitu cyklistiky snižují vybraná úzká hrdla, kde je nutno kolo vést, čímž je narušen komfort plynulé jízdy po celé linii, a i v navazujících úsecích je pak intenzita cyklistického provozu nízká, přestože v nich podmínky pro jízdu na kole jsou vyhovující. Těmito místy jsou např. podchod pod nádražím nebo vnitroblok Josefa Knihy a navazující průchod pod domem směrem k náměstí. Podrobnější výčet problémů je přehledně zobrazen v problémové mapě území, která je přílohou tohoto dokumentu.

Potřeby obyvatel města

To, že stav cyklistické infrastruktury je pro řadu obyvatel důležitým kritériem, ovlivňujícím hodnocení kvality života ve městě, plyne z počtu respondentů i podnětů, které byly získány při anketním průzkumu. Obecně se dá shrnout, že cyklistům nejvíce vadí nespojitost sítě. Těm méně zdatným proto, že pokud by část trasy museli absolvovat po frekventovaných komunikacích společně s motorovou dopravou, raději kolo k cestě nebo na výlet s dětmi nevolí vůbec. Chodcům zase vadí, že v takovýchto místech jezdí cyklisté po chodníku, z čehož plynou konflikty mezi těmito účastníky. Rychlejší cyklisté by uvítali jízdní pruhy pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru namísto kolize s pěšími a pomalejšími cyklisty na smíšené stezce pro chodce a cyklisty.

**Návrhová část**

V návrhové části a poté při uplatňování opatření do praxe je proto třeba klást důraz na zlepšení prostupnosti území pro všechny druhy cyklistů, doplnění chybějících prvků infrastruktury a odstranění nebo alespoň vylepšení míst snižujících komfort cyklistické dopravy. Využití již vybudovaných prvků infrastruktury ukazuje, že potenciál pro další růst ekologické a udržitelné cyklistické dopravy v Rokycanech je.

V Praze, srpen 2018

Autorský kolektiv