

15/ORM/18

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

Návrhová 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:
11/2018

Zastoupený:
Petrem Košanem, jednatelem

Číslo zakázky:
2018/0093

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

Kontrola:
Ing. Jiří Lávic

Objednatel:
Město Rokycany

Zastoupený:
Václavem Kočím, starostou

PLÁN ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTRY V ROKYCANECH (CYKLOGENEREL)

Návrhová část

**OBSAH**

1	ÚVOD	4
2	OBECNÉ INFORMACE	5
3	PODKLADY	6
3.1	ZÁKLADNÍ PLÁNOVACÍ PODKLADY	6
3.2	PODKLADY OD MĚSTA ROKYCANY	6
3.3	OSTATNÍ PODKLADY	6
3.4	VLASTNÍ PODKLADY	6
3.5	DOTAZNÍK	6
4	SHRNUTÍ VÝSLEDKŮ ANALYTICKÉ ČÁSTI	6
4.1	VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO PRŮZKUMU	7
5	DOPRAVNÍ POLITIKA VE VZTAHU K CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	8
5.1	ÚLOHA CYKLISTICKÉ DOPRAVY	8
5.2	DEFINICE DOPRAVNÍ POLITIKY VŮČI CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ	9
6	PRINCIPY USPOŘÁDÁNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ MĚSTA	9
6.1	VÝZNAMNĚJŠÍ KOMUNIKACE	9
6.2	ZKLIDNĚNÉ ZÓNY	10
7	NÁVRH TRAS CYKLISTICKÉ DOPRAVY, ZKLIDNĚNÝCH ZÓN A VYBAVENÍ MOBILIÁŘEM	11
7.1	STŘED MĚSTA	11
7.2	JIŽNÍ PŘEDMĚSTÍ	12
7.3	PLZEŇSKÉ PŘEDMĚSTÍ	13
7.4	SEVER MĚSTA	14
7.5	PRAŽSKÉ PŘEDMĚSTÍ A BOREK	15
8	CHRÁNĚNÉ CESTY A VÝZNAMNÁ PROPOJENÍ	15
9	PRIORITY ROZVOJE, ETAPIZACE	16
9.1	OPATŘENÍ V KRÁTKODOBÉM HORIZONTU	16
9.2	OPATŘENÍ VE STŘEDNĚDOBÉM HORIZONTU	16
9.3	OPATŘENÍ V DLOUHODOBÉM HORIZONTU	16
10	PROJEDNÁNÍ	17
10.1	VÝROBNÍ VÝBORY	17
10.2	VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ A WEB	17
11	ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ	17



SEZNAM PŘÍLOH

- B Koordinační výkres opatření pro cyklistickou opravu v Rokycanech
- C.1 Charakteristické příčné uspořádání cyklistických tras na území města
- C.2 Značené cyklotrasy
- C.3 Chráněné cesty pro cyklisty
- C.4 Vzorová situace uličního prostoru
- D.1 Kartogram intenzit cyklistické dopravy 2018
Záznamy jednání ze 13. 6. 2018 a 23. 8. 2018



1 ÚVOD

POMALEJŠÍ PROVOZ ZNAMENÁ ŽIVĚJŠÍ MĚSTO

Charakteristickým rysem města je ruch, život, který utvářejí lidé v ulicích. Podmínkou živého města je mimo kvalitní a esteticky příjemný vzhled veřejného prostranství, zdravé životní prostředí, které je v současné době narušované vysokou mírou automobilové dopravy. Individuální automobilová doprava 8nenarušuje pouze životní prostředí, ale také již zmíněný život ve městech utvářený lidmi v ulicích.

Ačkoliv se díky automobilům může zdát, že je ve městech mnohem více lidí a město je tak živější, opak je tomu pravdou. Město je právě kvůli automobilové dopravě zbytečně zrychlené a jen málo lidí se zastaví a z auta vystoupí. Sociální kontakt je na nule. Auta ujíždějí ještě dřív než si jich chodec, cyklista nebo jiný řidič stihne všimnout, natož aby se naskytla příležitost navázat jakýkoliv mezilidský kontakt. Rychlý a individuální provoz v automobilech má za následek města „bez života“. V diskusi o reorganizaci provozu a dopravy ve městech Gehl, 2012, argumentuje, že více života se nachází tam, kde se lidé pohybují pomalu. *Cílem tedy je vytvářet města, která lákají k chůzi a jízdě na kole, což vnese do ulice více života a větší bohatství zážitků, protože rychlý provoz přejde k pomalejšímu.* V tomto ohledu již došlo v Rokycanech k významnému zklidnění v centrální části města, kde byla ze středu náměstí vyloučena průjezdní doprava, přičemž parkování vozidel je možné na okrajových částech náměstí. Na Masarykově náměstí jsou tedy již v současné době vytvořeny příznivé podmínky pro pohyb cyklistů a pěších.

UDRŽITELNÁ MĚSTSKÁ DOPRAVA

Jediným východiskem pro ekologicky udržitelné městské prostředí je kvalitní síť veřejné dopravy (v závislosti na velikosti města) a prostředí pro komfortní chůzi a jízdu na kole.

Zaměříme-li se pouze na cyklo dopravu, jakožto na cílovou skupinu této práce, je potřeba si uvědomit, že čím více bude město přizpůsobené pro bezpečnou cyklo dopravu, tím více obyvatel města i dojíždějících z blízkého okolí bude cyklo dopravu využívat. Výsledky průzkumu cyklistické dopravy v Rokycanech potvrdily, že se na nejvytíženějších úsecích cyklotras pohybují intenzity cyklistů v řádech několik set. Ačkoli se v současné době může zdát, že cyklo doprava nepřebírá významnou část dopravních výkonů na území města, je zřejmé, že stávající počet cyklistů na území města je poměrně významný. Základním kritériem pro rozvoj cyklistické dopravy je propojená síť hlavních cyklistických tras skrze město. Na vytvořenou síť cyklistické infrastruktury navazuje kvalita provedení, tj. hladký povrch, bezpečné vedení trasy skrze automobilovou dopravu a logická propojení bez zbytečných objížděk.

ROZDÍLY MEZI UŽIVATELI PŘINÁŠEJÍ ROZDÍLNÉ POŽADAVKY

Cyklistická infrastruktura ve městě je předurčená především pro dopravní cesty – cesty do práce, do školy, do obchodu, za službami v centru města, na návštěvu aj. Rekreační a sportovní vyjíždky jsou vedlejším benefitem této infrastruktury, přičemž sportovci by měli předpokládat zbrzdění na městských trasách pomalejšími cestujícími.

Obecně lze říci, že cestující na kole se zbytečně při jízdě nezdržují, preferují plynulou jízdu, současně se nesnaží o sportovní rekordy, i když se to tak leckdy může zdát. Rozdílem mezi uživateli mimo rychlost jízdy mohou být i zkušenosti s jízdou na kole v provozu. Jedná se především o děti (do 15 let) a uživatele vyššího věku (65 let plus). Tito uživatelé vyžadují obzvláště bezpečnou cyklistickou infrastrukturu ve smyslu samostatných oddělených cyklotras nebo sníženou rychlost provozu v daném úseku bez cyklistické infrastruktury. V současné době se cyklistická infrastruktura často řeší vyznačením cyklistických pruhů na vozovce, o kterých ovšem nelze tvrdit, že jsou bezpečné, pokud je rychlost motorových vozidel i jen o málo větší než 50 km/h nebo pokud je v dopravním proudu vyšší procento nákladních vozidel. Cyklistické pruhy pouze umožňují cyklistovi jet po místní komunikaci ve vlastním 1,5 m širokém vymezeném prostoru. V horším případě to jsou pouze piktogramy, které řidiče pouze upozorňují na možný pohyb cyklistů na vozovce. Takto řešená



infrastruktura není řešením cyklistické dopravy ve městě tak, aby sloužila všem věkovým skupinám. V případě pokud není v uličním prostoru dostatek místa, je potřeba použít alternativní trasu (i za předpokladu delší vzdálenosti), která umožní bezpečnou jízdu z obytné části do centra na jízdním kole všem.

BEZPEČNOST

Pokud si přejeme, aby si lidé osvojili cyklistickou dopravu, musí se cítit bezpečně, to je zcela zásadní požadavek.

Kdysi dávno, když bylo ještě výjimečné vlastnit automobil, byla jízda na kole po městě přirozeným a bezpečným dopravním prostředkem. S nástupem automobilismu, který se za posledních padesát let zasloužil o to, že se automobil stal dostupným pro většinu populace, se města zaplavila automobily. Doprava se „zrychlila“, z individualizovala a vytlačila z ulic ostatní dopravu. Zároveň tak jak rostou intenzity automobilové dopravy na místních komunikacích a silnicích nižších tříd, které současně slouží i rekreační a cyklistické dopravě narůstá počet nehod a jejich následků u cyklistů. Výsledkem bývá vytlačení cyklistů z dopravního prostoru a celkové opomenutí takového způsobu dopravy v mnoha městech naší země. Dopravní projektanti se zaměřovali na to, aby pro automobilovou dopravu a parkování vytvořili ještě více místa. Cyklostezky jako nedílná součást infrastruktury byly v některých regionech opomenuty. Na území města Rokycany k této situaci naštěstí nedošlo a tradice využívání cyklistické dopravy zde není přerušena, byť i zde došlo k výraznému nárůstu intenzit motorové a nákladní dopravy na průjezdních úsecích silnic městem.

REVITALIZACE SYSTÉMU

Pro Rokycany je možné s ohledem na provedená zjištění považovat cyklo dopravu za jedno z východisek pro městskou udržitelnou dopravu a opravdu živé město.

Co je pro cyklistu, který volí cyklo dopravu jako běžnou součást života nejdůležitější:

- **bezpečnost** během dopravy vůči automobilům, ale i chodcům (ne vždy jsou sdílené chodníky vhodným řešením bezpečnosti);
- **spojitá síť cyklotras;**
- **přímé a logické spojení:** obytná část – centrum, obytná část – škola/kulturní zařízení aj.;
- **plynulá jízda** bez zbytečného sesedání a zpomalování (schody v rámci cyklotrasy, v některých případech nezbytné čekání na semaforech, cyklotrasy umístěné na frekventované chodníky apod.);
- **povrch vozovky** (ideálně hladký a současně materiálově či barevně odlišený od okolní infrastruktury);
- místo pro **parkování kol** (cyklostanů u škol, na nádraží, u obchodů, na náměstí, u kulturních zařízení apod.).

Všechna výše uvedená kritéria jsou zohledněna v návrhové části cyklogenerelu města.

2 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. Tato část – návrhová – navazuje na analytickou část. Jsou zde podrobněji rozpracována a prověřena doporučená řešení, která vyplynula z analytické části. Výstupem je návrh sítě komunikací vhodných pro provoz cyklistické dopravy a souhrn požadavků na jejich parametry. Je navrhováno vedení cyklistů v hlavním dopravním prostoru nebo na chráněných cyklistických stezkách. Počítá se s využitím již existující infrastruktury, tak i s výstavbou nových stezek cyklistických stezek a jiných stavebních nebo dopravních opatření. Pro zvýšení bezpečnosti a zvýšení atraktivity cyklistické dopravy je navržena síť zklidněných zón mimo hlavní komunikace a doplnění vybavení mobiliářem pro cyklisty.



3 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 něž byl vypracován dopravní model. Soubor poznatků doplní informace z dotazníkového šetření.

3.1 ZÁKLADNÍ PLÁNOVACÍ PODKLADY

Základními strategickými dokumenty, které byly využity při zpracování návrhové části jsou:

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR
- Koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklo dopravy v Plzeňském kraji
- Územní plán města Rokycany

3.2 PODKLADY OD MĚSTA ROKYCANY

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

- 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

3.3 OSTATNÍ PODKLADY

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

3.4 VLASTNÍ PODKLADY

- Průzkum (sčítání) cyklistů na vybraných profilech v síti – 20. a 27. června 2018
- Dopravní model cyklistické dopravy kalibrováný dle údajů z průzkumu
- Fotodokumentace
- Analytická část studie

3.5 DOTAZNÍK

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

4 SHRNUÍ VÝSLEDKŮ ANALYTICKÉ ČÁSTI

Rovinatý charakter reliéfu města dává vhodný základ pro využití cyklistické dopravy. Jednotlivé stávající cyklotrasy byly pasportovány, analyzovány a byly identifikovány problémy. Stávající cyklostezky jsou často limitovány neúplnými kříženími s nutností sesednutí z kola či vysokými



intenzitami dopravy na trasách vedených po silnici. Bariérou pro cyklisty je také koridorová železniční trať a řeka Klabava.

Byl proveden průzkum cyklistické dopravy. Na Masarykově náměstí bylo zaznamenáno 610 cyklistů/24 h, z toho 286 v relaci východ – západ či opačně. Dále v Klicperově ulici projelo 350 cyklistů/24 h, u železniční stanice 330 cyklistů/24 h, přes okružní křižovatku u Nerudova náměstí 576 cyklistů/24 h, přes křižovatku Plzeňská x Jiráskova x Třebízského 622 cyklistů/24 h, v okolí gymnázia 357 cyklistů/24 h. Okolo 400 cyklistů/24 h bylo zaznamenáno i na profilech na Plzeňském a Jižním Předměstí.

Pro určení matice přepravních vztahů cyklistické dopravy byl vytvořen dopravní model. Nejvyšší poptávka po cyklistické dopravě byla dosažena na Plzeňské ulici (až 460 cyklistů/24 h), v ulici Svazu bojovníků za svobodu (455 cyklistů/24 h) a v ulici Josefa Růžičky/Zeyerova (až 370 cyklistů/24 h). Významný počet cyklistů je i na cyklotrase č. 3 jihovýchodním směrem (385 cyklistů/24 h), či po modré turistické značce ve směru Borek (290 cyklistů/24 h).

Výstupem této části je zpracovaný kartogram intenzit cyklistické dopravy na území města a matice stávajících dopravních vztahů.

Pro doplnění poznatků z dopravního průzkumu a modelu byl na internetových stránkách města uveřejněn krátký dotazník o využívání cyklistické dopravy ve městě Rokycany. Cílem bylo zjištění několika doplňujících údajů o mobilitě obyvatel města v kontextu cyklistické dopravy.

V roce 2018 byla síť cyklistických stezek rozšířena o stezku podél západní části Soukenické ulice a o legalizaci jízdy po chodníku v Jiráskové ulici osazením značek C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty (společná)“. Protože byla analytická část připravována v průběhu roku 2018, výkres stávajícího stavu tyto úseky neobsahuje. V návrhové části je s nimi počítáno.

4.1 VÝSLEDKY DOTAZNÍKOVÉHO PRŮZKUMU

Na dotazníkový průzkum zareagovalo 185 osob, což lze vzhledem ke zjištěným intenzitám cyklistické dopravy považovat za poměrně vysoké číslo. Dotazníkový průzkum byl proveden na webových stránkách města.

Otázka č. 1 zjišťovala, jak často lidé jezdí na kole. Výsledky byly následující:

- Denně: **29 %**
- Týdně: **42 %**
- Méně často: **29 %**

Otázka č. 2 zjišťovala, z jakého důvodu lidé jezdí na kole. Výsledky byly následující:

- Do práce: **19 %**
- Na nákupy: **6 %**
- Rekreační a sportovní cyklistika: **75 %**

Tato otázka umožňovala i doplnění dalších informací – několik lidí uvedlo, že by zaškrtno více možností, bylo-li by to možné.

Otázka č. 3 zjišťovala, jaká je průměrná délka jedné cesty na kole. Výsledky byly následující:

- Do 5 minut: **4 %**
- 5 – 10 minut: **5 %**
- 10 – 15 minut: **15 %**
- Nad 30 minut: **76 %**

Dále byla možnost doplnit vlastní komentář. Nejčastější komentáře se týkaly nedostatečného rozsahu cyklostezek, a to zejména ve vztahu k okolním obcím. Spokojenost není ani se stavem stávajících cyklostezek, např. nerovnost a materiál povrchu. Další připomínky se týkaly např. problémů při společném provozu cyklistů a chodců (vzájemné omezování/ohrožování bezpečnosti). Z komentářů



ankety také vyplynuly rozdílné požadavky rekreačních cyklistů a cyklistů, kteří používají kolo jako každodenní dopravní prostředek na koncepční řešení cyklistické infrastruktury.

Při interpretaci výsledků průzkumu je nutné zohlednit, že průzkum byl prováděn v elektronické podobě na webových stránkách města. Výsledky průzkumu proto ukazují vyšší procento rekreačních a sportovních cyklistů čemuž odpovídá i delší doba cesty na kole, než bylo zjištěno při provádění průzkumu intenzit cyklistické dopravy na území města, kde byl podíl rekreačních a sportovních cyklistů nižší. Smíšená dopravní funkce infrastruktury pro cyklisty však byla průzkumem jednoznačně potvrzena.

5 DOPRAVNÍ POLITIKA VE VZTAHU K CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

5.1 ÚLOHA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická doprava představuje ve městě Rokycany důležitý druh dopravy s významem dopravním i rekreačním. Z hlediska dopravní je významná zejména pro spojení do centra města v okolí Masarykova náměstí, kde představuje často nejrychlejší způsob dopravy. Významné je i spojení ke školám a větším podnikům. K rekreační dopravě slouží zejména cyklotrasa podél Klabavy. Nadregionální význam má mezinárodní trasa č. 3 a regionální trasy 352, 2127, 2157 a 2158, které prochází územím města.

Nejvýznamnějšími zdroji cest jsou:

- Jižní a Plzeňské Předměstí,
- Borek (dále ze Svojkovic apod.),
- obce jižně od Rokycan
- Osek, Litohlavy, Volduchy.

Nejvýznamnějšími cíli cest jsou:

- centrum města (v okolí Masarykovo náměstí),
- železniční stanice,
- školská zařízení na Jižním předměstí,
- průmyslové podniky na jihu města.

Těmto zdrojům a cílům odpovídá základní navrhovaná síť cyklotras, vybavení mobiliářem a jiných cykloopatření, která jsou podrobně popsána v kapitole 7. K propojení uvedených nejvýznamnějších zdrojů a cílů cest jsou tedy určeny:

- cyklotrasa č. 3 – součást mezinárodní cyklotrasy Praha – Plzeň – Regensburg;
- regionální cyklotrasa č. 352 (část úseku Rokycany – Radnice);
- regionální trasy 2127, 2157 a 2158;
- nová trasa 2155 ve směru Mešno.
- Cykloobousměrky v centru města;
- nová cyklostezka podél Holoubkovského potoka, výhledově i cyklopruh v ulici Pražská (souběh integrovaného a chráněného koridoru – „duální průjezd“);
- propojení jižní předměstí s cyklotrasou č. 3 ulicí Matěje Šmolíka;
- nová cyklostezka mezi železniční stanicí a Plzeňskou ulicí po tělese zrušené vlečky;
- upravený podjezd pod cyklisty v sousedství železniční stanice a autobusového nádraží;
- ulice Jeřabinová, Boženy Němcové, Štáhlavská;
- nová cyklotrasa ve směru na Osek.



5.2 DEFINICE DOPRAVNÍ POLITIKY VŮČI CYKLISTICKÉ DOPRAVĚ

Základním cílem dopravní politiky vůči cyklistické dopravě by mělo být **nevytvářet nové překážky** k jejímu použití a v maximální možné míře odstraňovat překážky stávající. Opatření musí pamatovat na dopravní i rekreační význam cyklistické dopravy a různou výkonnostní úroveň jednotlivých cyklistů. Výsledkem by mělo být **zvýšení** podílu cyklistické dopravy – pro každého by měla existovat **bezpečná** trasa mezi zdrojem a cílem cesty.

Základními koncepčními nástroji jsou:

- Provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru všude tam, kde to intenzita provozu motorových vozidel umožňuje, výhodou je zejména zachovaná přednost, prostředky k dosažení cíle jsou rozvoj zklidněných zón a zklidňovacích opatření.
- Rozvíjení chráněných segregovaných tras na komunikacích s vyloučením motorového provozu, případně v přidruženém prostoru na významných komunikacích na samostatných jednosměrných nebo obousměrných pásech pro cyklisty.
- Rozvoj parkovacích míst pro jízdní kola, zejména u železniční stanice (a autobusového nádraží), dále pak v okolí významných podniků, u obchodů a u železniční zastávky Rokycany předměstí.

Z těchto principů vyplývají zásady komunikací na základě jejího druhu uvedené v kapitole 6.

6 PRINCIPY USPOŘÁDÁNÍ KOMUNIKAČNÍ SÍTĚ MĚSTA

V této kapitole je popsáno rozdělení komunikační sítě města na dvě skupiny důležité z hlediska plánování vedení tras cyklistické dopravy.

Následující tabulka shrnuje základní požadavky na cyklistickou infrastrukturu v obou kategoriích komunikační sítě města:

Skupina komunikace	Významnější komunikace	Zklidněné zóny
Rychlost motorových vozidel	50 km/h	30 (20) km/h
Vedení cyklistů	V přidruženém prostoru V hlavním dopravním prostoru	V hlavním dopravním prostoru
Opatření pro cyklisty	<ul style="list-style-type: none"> • Stezky pro cyklisty (a chodce) • Jízdní pruhy pro cyklisty – ochranné nebo vyhrazené 	<ul style="list-style-type: none"> • Cykloobousměrky • Zpomalovací prvky přizpůsobené pohybu cyklistů

6.1 VÝZNAMNĚJŠÍ KOMUNIKACE

Průtahy silnic II. a III. tříd a důležité místní komunikace (sběrné, vybrané obslužné) jsou určeny pro tranzitní motorovou dopravu a cesty na střední a delší vzdálenosti. Sbíhají se do nich přepravní proudy z méně významných obslužných komunikací a jsou po těchto komunikacích převáděny k nadřazené komunikační síti (dálnice, silnice I. třídy) k cíli cesty. Proto má být komfort jízdy motorové dopravy omezen jen mírně na vybraných místech, kde dochází ke křížení s ostatními účastníky provozu – na železničních přejezdech, křižovatkách, přechodech pro chodce a přejezdech pro cyklisty. Nejvyšší dovolená rychlost je ponechána na standardní hodnotě 50 km/h pro jízdu v obci. Prostor místní komunikace je členěn na hlavní dopravní prostor, na němž je vozovka, a přidružený prostor s chodníkem. Cyklisté mohou být vedeni po stezce v přidruženém prostoru nebo ve vlastním jízdním pruhu v hlavním dopravním prostoru. V případě, že na těchto komunikacích opatření pro cyklistickou dopravu chybí, na jízdu v hlavním dopravním prostoru si troufnou jen zkušenější a zdatnější cyklisté. Ostatní cyklisté volí alternativní trasu po jiné komunikaci, jedou



nelegálně po chodníku, kde dochází ke konfliktům s chodci, nebo na jízdní kolo nesednou vůbec a přepraví se jiným způsobem.

Do této kategorie jsou zařazeny průtahy silnic II. a III. tříd:

- II/183 (Štáhlavská, Arbesova)
- II/232 (Dvořákova)
- II/605 (úsek Plzeňská ↔ Pražská)
- III/11732 (Josefa Růžičky)
- III/11724 (Pivovarská)

a následující místní komunikace:

- Boženy Němcové
- Kotelská
- Tymákovská
- U Bílé haldy
- Václava Nového

Zásady rekonstrukce významnějších komunikací

Základním opatřením pro cyklisty při rekonstrukci významnějších komunikací v intravilánu je vyhrazený pruh pro cyklisty při pravém okraji vozovky šířky 1,50 m. Jelikož jsou tyto významnější komunikace označeny jako hlavní, je výhodou tohoto opatření skutečnost, že cyklista jedoucí přímo má nadále přednost před odbočujícími vozidly či vozidly přijíždějícími z vedlejší. Šířka jízdního pruhu pro ostatní dopravu je navržena 3,00 m nebo 3,25 m. Ve stísněných poměrech je vyhrazený jízdní pruh nahrazen ochranným pruhem pro cyklisty, který umožňuje snížit šířku jízdního pruhu pro ostatní dopravu na 2,50 m. V ještě více prostorově omezených případech je pouze vyznačen piktogramový koridor pro cyklisty.

U významných komunikací pro příjezd k chráněným segregovaným cyklotrasám je žádoucí na základě principu tzv. „duálního průjezdu“ umožnit jízdu i v přidruženém dopravním prostoru – v tomto případě postačí společná stezka pro pěší a cyklisty. Stezku v přidruženém prostoru není nutné zřizovat v souběhu se segregovanými cyklotrasami (např. v Pražské ulici v úseku od ulice K Borku do místní části Borek).

6.2 ZKLIDNĚNÉ ZÓNY

V rezidenčních oblastech mimo hlavní komunikace je dopravní funkce komunikace upozaděna, naopak se upřednostňuje pobytová a estetická funkce prostoru, snaha o zvýšení bezpečnosti provozu, vymístění zbytečné dopravy, a tím zlepšení podmínek pro nemotorizované účastníky provozu. Rychlost jízdy je snížena na 30 km/h (v zónách 30) nebo 20 km/h (v obytných zónách). Na vjezdu do oblasti a uvnitř těchto oblastí jsou aplikována fyzická i psychologická zklidňovací opatření pro zdůraznění charakteru komunikace. V zóně 30 je ještě zachováno členění prostoru na vozovku a chodník, v obytné zóně je tento rozdíl potlačen a účastníci provozu sdílí jeden společný prostor místní komunikace. Odstavování a parkování vozidel je v zóně 30 povoleno standardně dle zákonných ustanovení, v obytné zóně smí řidič parkovat jen na vyhrazených místech s tím, že se primárně počítá s odstavováním vozidel na soukromých pozemcích. Díky nižším intenzitám a rychlostem motorových vozidel nejsou ve zklidněných zónách potřeba další opatření k ochraně zranitelných účastníků dopravy, jako jsou přechody pro chodce, jízdní pruhy a stezky pro cyklisty. U cyklistické dopravy je pouze třeba dbát na to, aby restriktivní opatření pro automobilovou dopravu neomezovala také cyklisty, proto je žádoucí povolit cyklistům jízdu v protisměru jednosměrné komunikace (cykloobousměrka) a zpomalovací prahy a polštáře konstruovat tak, aby jednostopé jízdní kolo mohlo projet volně. Řidič automobilu by neměl zklidněnou zónou mezi sběrnou komunikací s rychlostí 50 km/h a zdrojem nebo cílem cesty projíždět déle než přibližně jednu minutu, aby



nedocházelo k přílišnému prodloužení cestovní doby a aby byla zklidňovací opatření lépe respektována.

Do této kategorie jsou zařazeny všechny místní komunikace vyjma uvedených v kapitole 6.1.

Zásady rekonstrukce komunikací ve zklidněných zónách

U těchto komunikací je zachován provoz cyklistů v hlavním dopravním prostoru. Jednosměrné pozemní komunikace pro motorovou dopravu jsou zpravidla navrženy pro cyklistickou dopravu jako obousměrné – tzv. cykloobousměrky. Prostor pro cyklisty je možné v takovém případě vyznačit, ale při intenzitě motorových vozidel do 100 voz/h to není nutné.

V zónách 30 je nejvyšší dovolená rychlost vozidel stanovena na 30 km/h, v obytných zónách je to 20 km/h. Pro dodržování těchto rychlostí se zřizují zpomalovací prvky – ty je nutno přizpůsobit cyklistům tak, aby nebyl tímto omezováni, ale řidič motorového vozidla je musel alespoň jedním kolem přejet.

7 NÁVRH TRAS CYKLISTICKÉ DOPRAVY, ZKLIDNĚNÝCH ZÓN A VYBAVENÍ MOBILIÁŘEM

V této kapitole je popsán návrh výhledové sítě cyklistických tras, mobiliář pro cyklisty a zklidněných zón ve městě dle jednotlivých městských částí. V rámci zklidněných zón není rozlišeno, zda bude v konkrétním případě upřednostněno řešení prostoru formou zóny 30, obytné zóny nebo pěší zóny, neboť z hlediska cyklistické dopravy se nejedná o významný rozdíl, protože na všech typech komunikací je díky zklidňovacím opatřením umožněno sdílení prostoru cyklisty a motorovými vozidly. Situace vedení cyklistických tras a roztřídění sítě na hlavní nezklidněné komunikace a oblasti zklidněných zón jsou vyobrazeny na příloze č. C.1.

7.1 STŘED MĚSTA

V centrální části města jsou navrženy zklidněné zóny v oblastech mimo určené hlavní komunikace, jimiž jsou silnice II. a III. třídy. Jmenovitě se jedná o okruh ulic Jiráskova, Soukenická a Třebízského a dále ulice Pražská, Plzeňská, Dvořáková, Pivovarská a Josefa Růžičky.

Na hlavních komunikacích je navrženo vedení cyklistů v přidruženém prostoru na stezce pro cyklisty nebo smíšeně pro chodce a cyklisty všude tam, kde to bude prostorově možné. Na ulici Soukenická mezi koncem stávající cyklostezky a Raisovou ulicí, v Jiráskově ulici v úseku přes most, v Třebízského ulici mezi základní školou a okružní křižovatkou a ve Dvořákově ulici budou cyklisté z důvodu nedostatečné šířky komunikací vedeni v hlavním dopravním prostoru s upozorněním na jejich provoz piktogramovým koridorem. Na zmíněném úseku ulice Soukenická bude umožněna jízda cyklistů po zdejších chodnících kombinací značek C 7a „Stezka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou „[Symbol jízdního kola] vjezd povolen“.

Náhradou za ulici Soukenickou bude pro méně zdatné cyklisty vyznačena alternativní trasa podél Klabavy a lávkou přes Klabavu směrem na Nerudovo náměstí. Zde je potřeba především stavebně upravit a rozšířit lávku a nájezd na ni, protože v současnosti je zde zákaz vjezdu cyklistů kvůli malé šířce a ukončení schody nebo lomenou rampou. Pro cesty směrem na Borek je možnost použít cyklotrasu č. 3 vedenou vedlejšími ulicemi Ke Koupališti, Pod Husovými sady, Josefa Tomáška, Mládežníků a Luční, příp. její navrhované alternativy vedené podél Holoubkovského potoka (viz dále).

V rámci stavebních úprav koryta a břehů Klabavy je navrženo využít levý břeh Klabavy k výstavbě náplavky v režimu stezky pro chodce a cyklisty. Vedla by od místa stávajícího konce cyklostezky v místě připojení cyklotrasy č. 3 na Čapkovu ulici podél řeky až k ulici U Soutoku. Ulice Jiráskova a



Soukenická by pobřežní stezka překřížila mimoúrovňově vedením pod mosty, ale současně by byly postaveny i sjezdové nájezdové rampy ze stezek podél těchto komunikací.

V centrální části města jsou respektovány základní stopy cyklistických tras, které navazují na komunikace vedoucí do dalších částí města. V rámci umožnění co nejvolnějšího pohybu cyklistů je navrženo jednosměrné komunikace značit jako cykloobousměrka, většina z nich byla ještě před několika lety obousměrná i pro automobily. V té souvislosti je nahrazeno nevyhovující vedení cyklistů v ulici Míru po úzkém chodníku vedle obchodů vedením obousměrně v hlavním dopravním prostoru. K tomu je potřeba změnit oboustranné parkování k úseku Hradební – Komenského na jednostranné, což by znamenalo zrušení cca 5 parkovacích míst. V rámci revitalizace vnitrobloku Josefa Knihy je navrženo zřídit stezku pro cyklisty, která zkrátí úsek s nutností vést kolo pouze na průchod skrz dům čp. 126. Jako tzv. cykloobousměrky jsou navrženy ulice Míru, Hradební, Palackého, Komenského, Smetanova a Gottliebova.

Na východním okraji historického centra na výjezdu z Malého náměstí ke 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 je navrženo stezky pro cyklisty zaústit do křižovatky přímo, stejně jsou i dnes vedeni hned za křižovatkou v úseku přes Malé náměstí v hlavním dopravním prostoru.

U průchodu pod železniční tratí v ulici Svazu bojovníků za svobodu je navrženo rozšířit prostor navazující na tento průchod. To by zlepšilo situaci pro cyklisty i chodce, protože by se vytvořila výhybna a vyčkávací prostor před vjezdem do průchodu. Tím by se vytvořily podmínky pro legalizaci průjezdu cyklistů po chodníku v části ul. Svazu bojovníků za svobodu u železničního mostu značkou C 7a „Stezka 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.

Na jižní straně podchodu pod železniční tratí je navržena výstavba rampy, jež by umožnila plynulý vjezd a výjezd cyklistů bez nutnosti vést kolo po schodech nebo ho těsnat do malého výtahu. Rampu by šlo umístit do prostoru západně od stávajícího vyústění za předpokladu výkupu zdejších pozemků. (vlastníky jsou České dráhy a soukromá osoba).

Mezi nádražím a Plzeňskou ulicí u prodejny Penny Market je navrženo využít těleso zrušené železniční vlečky do bývalé továrny Marila pro výstavbu cyklostezky, 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. Doporučené rozmístění stojanů pro cyklisty a v případě B+R i cykloboxů je patrné z koordinačního výkresu, který je součástí grafických příloh návrhové části.

7.2 JIŽNÍ PŘEDMĚSTÍ

Na Jižním předměstí je navržena velká zklidněná zóna, ohraničená na severu a východě železniční tratí a dále ulicemi Boženy Němcové a Štáhlavská. Protože se na jižním a jihovýchodním okraji města nachází průmyslová zóna i výjezdové středisko záchranné služby, je žádoucí ponechat větší prostupnost ulic pro nákladní i automobilovou dopravu a zklidněné zóny ponechat jen v oblastech s obytnými soubory. Jedná se o oblast mezi Zeyerovou ulicí a řekou Klabavou a tři části jižně od ulice Boženy Němcové, vzájemně rozdělené ulicemi Štáhlavská, Kotelská, Václava Nového, Zeyerova a U Bílé haldy. Tyto ulice je navrženo ponechat mimo zklidněnou oblast, proto je podél ulic Boženy Němcové, Kotelská a Zeyerova navrženo vedení cyklistů na stezce v přidruženém prostoru. U stezky podél jižní strany ulice Boženy Němcové je třeba dostavět nájezdy i z komunikací ze severní strany.

Skrz zklidněnou oblast okolo školských zařízení bude vedena řada cyklistických tras v relaci centrum – jih města. Díky utlumení motorové dopravy budou cyklisté vedeni v hlavním dopravním prostoru a stávající jednosměrné komunikace je možno změnit na cykloobousměrky (jmenovitě Vrchlického, Švermova, Čechova, Školní, Družstevní). Ve směru od podjezdu v ul. Svazu bojovníků za svobodu



se jedná o trasy ulicemi Školní, Čechova, Dukelská, Václava Nového, směrem od podchodu pod železniční stanicí jde např. o ulice Jeřabinová, Antonína Uxy, Tyršova a Sokolská.

Vzniknou i komunikace s vyloučením motorové dopravy. Mezi ulicemi Čechova a Vokáčova s napojením na ul. Vrchlického je připravována stavba smíšené stezky pro chodce a cyklisty. Cyklostezka v Zeyerově ulici je na severním konci ukončena slepě u železničního přejezdu. Pro její pokračování dále do centra města je navržena přestavba stávající stezky pro pěší spojující ulice Zeyerovu a Matěje Šmolíka na smíšenou stezku pro chodce a cyklisty. Pak by cyklisté mohli podjet železniční trať a přijet do centra města po cyklostezce podél Klabavy, po níž vede cyklotrasa č. 3. Vedení ulicemi Zeyerova a Josefa Růžičky není vhodné vzhledem k nedostatečnému prostoru pod železničním mostem.

V souladu s vydaným územním plánem je navržena také cyklostezka po východě města – po nových či upravených zklidněných komunikacích v trase Pražská – Ždárská cesta – Příbramská – U Rozvodny – Hybešova. V ulici Hybešova je dle územního plánu slepě ukončena, bylo by vhodné doplnit propojení přes průmyslovou zónu do oblasti železniční zastávky Rokycany předměstí. S ohledem na bariéru v podobě průmyslové zóny je navrženo vedení ulic U Bílé haldy v přidruženém prostoru a následně propojkou na ulici Zeyerova v hlavním dopravním prostoru. Doplněno je také propojení této nové cyklotrasy s cyklotrasou č. 2157 po červené turistické značce.

Nová cyklotrasa je v územním plánu navržena také ulicemi Na Okrouhlici přes restrukturovanou oblast bývalých kasáren, kolem vojenského muzea na demarkační linii jižním směrem.

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.

7.3 PLZEŇSKÉ PŘEDMĚSTÍ

Hlavními komunikacemi na Plzeňském předměstí jsou silnice II/183 a II/605, tedy ulice Arbesova, Štáhlavská a Plzeňská. Oblasti mimo tyto komunikace je navrženo označit za zklidněné zóny. Dále je navrženo vypustit ze zklidněné zóny Tymákovskou ulici, protože se jedná o hlavní příjezdovou komunikaci k lokalitě pod Čilinou, kde má v budoucnu vzniknout obytná zástavba. Kdyby byly všechny komunikace západně od Štáhlavské zařazeny do zklidněné zóny, ze vzdálenějších oblastí Čiliny by řidič projížděl příliš dlouho po komunikaci s omezenou rychlostí a hrozilo by rozlítí dopravy do celé oblasti, takto bude určena jedna sběrná komunikace pro tuto lokalitu.

Podél Plzeňské ulice vede stezka pro cyklisty v přidruženém prostoru zatím pouze v úseku východně od okružní křižovatky s Arbesovou ulicí. Je navrženo její doplnění i západním směrem k odbočce na ulici U Klabavy, kde odbočuje cyklotrasa č. 3 na komunikaci určenou pro nemotorovou dopravu.

Podél Štáhlavské ulice je v územním plánu počítáno s cyklostezkou, avšak pouze na její východní části (na pravém břehu Rakovského potoka). Na ni by se ale obtížněji dostávali cyklisté z oblasti Plzeňského předměstí a Čiliny. Proto je navrženo doplnit cyklostezku také na západní stranu Štáhlavské ulice. Do doby přestavby uličního prostoru komunikace je navrženo povolit průjezd cyklistů po chodníku na západní straně kombinací značek C 7a „Stezka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou „[Symbol jízdního kola] vjezd povolen“. Problematickým bodem Štáhlavské ulice je podjezd pod železniční trať. Zde je navrženo rozšířit chodník na východní straně a navazující komunikace, aby na nich mohla být vyznačena smíšená stezka pro chodce a cyklisty, která by propojila východní část ulice Arbesovy, Štáhlavské a ulici Antonína Uxy. Napojení ulice K Trhovce by bylo řešeno zkosením obrubníku naproti výjezdu z této ulice.

Dalšími významnějšími komunikacemi z pohledu cyklistické dopravy mohou být ulice Tymákovská a Vysoký průhon, protože na východní straně na ně navazují mosty přes Rakovský potok. V obou z nich jsou cyklisté vedeni v hlavním dopravním prostoru. V Tymákovské ulici, kde se předpokládá vyšší intenzita motorové dopravy, je navrženo zřídit vyhrazené nebo ochranné pruhy pro cyklisty.



7.4 SEVER MĚSTA

Severním směrem vybíhají z města silnice II/183 (ul. Arbesova) k dálniční mimoúrovňové křižovatce (dále pokračuje jako silnice III/2326 na Litohlavy) a silnice II/232 (ul. Osecká) do Oseka a Radnic. Tyto komunikace, společně s částí Voldušské ulice u nemocnice, je navrženo ponechat nezklidněné a zbývající části zařadit do oblasti zklidněných zón.

Silnice II/183 – ul. Arbesova je kvůli připojení na dálnici D5 zatížena osobní i nákladní dopravou. V úvahu by přicházelo pouze vedení mimo hlavní dopravní prostor, což by si vyžadovalo výstavbu paralelní stezky pro cyklisty. Vzhledem k extravilánovému charakteru komunikace a nutnosti převedení přes řeku Klabavu by se ale jednalo o ekonomicky náročné řešení. Proto je vhodnější vést cyklisty alternativní trasou ulicemi Pražská, Klostermannova, Litohlavská, Klabavská stráž s minimální intenzitou motorové dopravy a dále po zelené turistické značce. Od Masarykova náměstí je možno dojet k Litohlavské ulici také po ulicích Komenského a Madlonova. Další alternativní trasou je navrhovaná propojovací cyklostezka mezi nadregionální cyklotrasou č. 3 a zelenou turistickou značkou v západní části města mimo obytnou oblast. Tu je navrženo vést od Plzeňské ulice podél vodní strouhy, dále podél Klabavy, místy, kudy vede stávající polní cesta, s připojením na stezku v trase zelené turistické značky poblíž mostu přes Klabavu silnice II/183. Její význam bude spíše rekreační, ale bude mít i dopravní význam pro pomalejší cyklisty z Plzeňského předměstí. Zkušenější a rychlejší cyklisté mohou jet v hlavním dopravním prostoru po silnici II/183. V souvislosti s výstavbou výrobní a skladové haly u dálnice D5 je plánována úprava zaústění Litohlavské ulice, aby se přímo napojovala naproti rampě z dálnice. Pak by bylo možné zkombinovat jízdu v hlavním dopravním prostoru po méně zatíženém úseku silnice III/2326 mezi Litohlavy a dálničním exitem a následně se vyhnout jízdě po frekventované silnici II/183 ulicemi Litohlavská a Klostermannova.

Na křižovatce Pražská x Klostermannova je žádoucí doplnění přejezdu pro cyklisty přes silnici II/605, aby byli řidiči upozorněni na možnost příčného pohybu cyklistů.

Kvůli nedostatečné šířce ulic Osecké a Dvořákovy (silnice II/232) na nich nezůstává místo pro zřízení stezky pro cyklisty v přidruženém prostoru. Pro oddělení pomalu jedoucích cyklistů je proto navrženo alespoň vyznačení ochranného jízdního pruhu pro cyklisty v části Osecké ulice směrem do stoupání a povolení jízdy cyklistů po chodníku, ve zbývajících směrech a úsecích postačí vyznačení piktogramovým koridorem na vozovce. Dvořákově ulici se lze při jízdě z Masarykova náměstí vyhnout po trase Gottliebova, Ke Koupališti, Pod Husovými sady. Po stavebním rozšíření hlavního dopravního prostoru Osecké ulice je možno vyznačit i vyhrazený jízdní pruh. V navazujícím extravilánovém úseku silnice II/232 je navržena stavba smíšené stezky pro cyklisty a chodce podél této komunikace. Po jejím dokončení je na ni navrženo převést značenou cyklotrasu č. 352, protože se jedná o kratší spojnicí směrem na Volduchy oproti jízdě přes Borek a Svojkovice.

Na ulici Voldušská je navrženo označit a výhledově i stavebně upravit chodník na její západní straně jako stezku pro chodce a cyklisty. Možností je i vyznačení ochranného cyklopruhu do stoupání jako v Osecké ulici.

Na severu města za řekou Klabavou je z důvodu ochrany přírody zakázán vjezd cyklistů do oblasti Husových sadů a přírodní památky Rokycanská stráž, protože by pohyb jízdních kol po svazích způsoboval erozi zeminy. Ještě severněji se nachází sportovní letiště, k němuž vede ulice Nad Husovými sady. Z bezpečnostních důvodů (pohyb letadel v oblasti hangárů) nelze tuto komunikaci využít pro provoz cyklistů. Kvůli těmto okolnostem vede v současnosti jediná objízdňá trasa před střed města. V rámci zpracovávané studie úpravy tohoto území je navrhována výstavba cesty podél Klabavy, po níž bude možné provoz cyklistů povolit. Nová trasa pak spojí křižovatku Litohlavská x Klabavská a fotbalové hřiště. Do doby výstavby komunikace podél Klabavy je navrženo vedení cyklistů po stávající cestě za chatami na spodním okraji rezervace. Aby existovala propojka také nahoře nad rezervací, je navržena výstavba stezky pro chodce a cyklisty, která by ze západního konce ulice Nad Husovými sady pokračovala severním okrajem přírodní památky mimo oblast hangárů.



a připojila by se na Litohlavskou ulici pod hřbitovem. Přesné trasování této stezky bude ještě prověřeno a upraveno dle místních poměrů a zkoordinováno s projektem úpravy Husových sadů.

7.5 PRAŽSKÉ PŘEDMĚSTÍ A BOREK

Na východě města je navrženo ponechat jako hlavní nezkidněné komunikace ulice Pražská (silnice II/605) a Pivovarská + Příbramská (silnice II/11724). Podél obou těchto komunikací je navrženo vést cyklisty po stezkách v přidruženém prostoru, které by navázaly na stávající krátké úseky u okružní křižovatky těchto ulic. Ulice Pražská díky své šířce umožní velkorysejší řešení vedení cyklistů podobně jako na opačném konci města ulice Plzeňská, kam se vejdou i dva jednosměrné jízdní pásy na každou stranu ulice. V úseku mezi Nerudovým náměstím a křižovatkou s ulicí Luční je navrženo vést cyklisty v přidruženém prostoru na stezce pro cyklisty. Od ulice Luční směrem na Borek je trasování cyklistů rozděleno. Pro rychlejší cyklisty budou vyznačeny vyhrazené jízdní pruhy v hlavním dopravním prostoru. Méně zdatní cyklisté budou moci využít jednak dvě paralelní trasy po zklidněných komunikacích u Holoubkovského potoka – viz níže, jednak je navrženo zlegalizovat průjezd cyklistů po chodníku na severní straně ulice, aby existovala chráněná cesta pro obsluhu zástavby podél Pražské ulice. Legalizaci průjezdu po chodníku je možno zrealizovat ihned, po rekonstrukci komunikace a přerozdělení prostoru je možno také zřídit vyhrazené pruhy v hlavním dopravním prostoru a případně přestavět chodník na smíšenou stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem.

Na ulici Pivovarská je navrženo dostavět krátký úsek mezi křižovatkou s ulicí K Řece a lávkou přes Klabavu vedle železničního mostu.

V návrhu sítě chráněných cest je ponecháno stávající vedení nadregionální cyklotrasy komunikacemi s minimálním nebo žádným provozem motorové dopravy podél Klabavy po ulicích Lázeňská, Čapkova, Klicperova a Pod Starou hutí. Na tuto trasu je navrženo u ulice Matěje Šmolíka napojit spojovací cyklostezku ze Zeyerovy ulice pro jízdu z Jižního předměstí. Po dostavbě chybějícího úseku stezky podél Pivovarské ulice pak bude z této cyklotrasy možno o kus vedle odbočit na lávku přes řeku a dojet na Nerudovo náměstí a ulici Pražskou.

Ke spojení do Borku je už v současnosti využívána trasa po modré turistické značce na severní straně Holoubkovského potoka, která je alternativou pro cyklisty, kteří si netroufnou absolvovat jízdu v hlavním dopravním prostoru ul. Pražská – II/605. Jde o trasu po zklidněných ulicích Mládežníků, Luční, K Borku. K této trase je navrženo vybudovat paralelní stezku podél Holoubkovského potoka přes areál SOU lesnického a zemědělského. Na západní straně by navazovala na prodloužení ulice Josefa Tomáška, na východní straně na ulici Kalvárie. Po dokončení by tudy mohla být vedena značená cyklotrasa č. 2158. Směrem do Borku je navrženo přestavět stávající nebezpečnou cestu navazující na ulici K Borku na běžnou stezku pro chodce a cyklisty.

Dále je v územním plánu zanesena trasa po zklidněných komunikacích, které vzniknou společně s novou obytnou zástavbou na jižní straně Holoubkovského potoka. Tuto trasu lze přibližně vymezit jako prodloužení dnešních ulic Luční, K Potoku, Dlouhá a U Hřiště. Aby i cyklisté ze zástavby podél Pražské ulice měli alternativní chráněnou cestu, je možné vzhledem k nízké intenzitě chodců povolit provoz cyklistů po zdejších chodnících kombinací značek C 7a „Stezka pro chodce“ s dodatkovou tabulkou „[Symbol jízdního kola] vjezd povolen“.

V ulici Klicperova bude vyměněn kryt pozemní komunikace pro zajištění pohodlnější jízdy cyklistů.

8 CHRÁNĚNÉ CESTY A VÝZNAMNÁ PROPOJENÍ

Především pro méně zdatné a rekreační cyklisty je určena síť chráněných cest, na kterých je motorová doprava zcela vyloučena nebo minimalizována. Jedná se o již v současnosti vyznačené cyklotrasy, kde dojde ke postupně ke stavebním úpravám pro zvýšení komfortu cyklistů:

- **Cyklotrasa č. 3** vedená přibližně podél řeky Klabavy



- **Cyklotrasa č. 2158** spojující střed města s Borkem po trase modré turistické značky
- **Cyklotrasa č. 2127 a 2157** vedená podél Štáhlavské ulice a Rakovského potoka
- **Nová cyklotrasa 2155** ve směru Mešno

Pro propojení cyklotras jsou určeny zejména tyto spojnice:

- Štáhlavská – Matěje Šmolíka podél ulice Boženy Němcové
- Boženy Němcové – Kovohutě
- Plzeňská – nádraží po tělese zrušené vlečky
- Kotelská – oblast Pod Kotle
- centrum - nemocnice
- spodní a horní trasa přes Husovy sady a Rokycanskou stráž
- propojení Čechova – Vokáčova – Vrchlického
- stezka po náplavce podél Klabavy
- západní propojení Plzeňská – zelená značka

Síť těchto zcela segregovaných cest není ve většině případů celistvá a k jejich propojení je využito obslužných komunikací ve zklidněných zónách s nízkou intenzitou motorové dopravy.

9 PRIORITY ROZVOJE, ETAPIZACE

Na základě dopravního významu, možnosti realizace a finanční náročnosti jsou navrhovaná opatření rozdělena na krátkodobá (možná téměř okamžitá realizace), střednědobá (realizace cca do 5 let) a dlouhodobá (realizace výhledová).

9.1 OPATŘENÍ V KRÁTKODOBÉM HORIZONTU

- provizorní úprava stezky podél Holoubkovského potoka (pro zajištění bezpečné cesty na Borek),
- cykloobousměrky,
- povolení průjezdu cyklistů po stávající dolní cestě v Husových sadech,
- provizorní lišty pro vedení jízdních kol v podchodu v železniční stanici,
- povolení jízdy cyklistů po chodníku podél Pražské ulice směrem do Borku,
- ochranný jízdní pruh ve stoupání v ulici Osecká,
- další jednoduché úpravy VDZ a SDZ zmíněné v kapitole 7.

9.2 OPATŘENÍ VE STŘEDNĚDOBÉM HORIZONTU

- cyklostezka po tělese zrušené vlečky,
- parkoviště jízdních kol B+R u železniční stanice a autobusového nádraží,
- vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty v ulici Pražská,
- cyklostezka v ulici Plzeňská – západní část,
- propojení Jižního předměstí s cyklostezkou č. 3 ulicí Matěje Šmolíka,
- rekonstrukce provizorně upravené trasy do Borku na řádnou stezku pro chodce a cyklisty,
- cyklostezka ve východní části ulice Štáhlavská,
- další drobné stavební úpravy zmíněné v kapitole 7.

9.3 OPATŘENÍ V DLOUHODOBÉM HORIZONTU

- vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty v ulici Plzeňská – východní část,
- výstavba rampy pro plynulý výjezd cyklistů na jižním konci podchodu u železniční stanice,
- cyklostezka jižním směrem (prodloužení ulice Kotelská), včetně propojky k ulici Štáhlavská,
- stezky pro chodce a cyklisty z jižní a severní strany PP Rokycanská stráž,
- cyklostezka v přidruženém prostoru silnice II/183 severním i jižním směrem,



- vyhrazený jízdní pruh ve stoupání v ulicích Voldušská a Osecká,
- cyklostezka po náplavce na levém břehu Klabavy,
- cyklostezka podél Holoubkovského potoka přes areál SOU,
- západní propojení Plzeňské ulice a zelené turistické značky.

10 PROJEDNÁNÍ

10.1 VÝROBNÍ VÝBORY

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

Dne 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. srpna k připomínkám. Zhotovitel seznámil objednatele s výsledky dopravního průzkumu a modelu. Objednatel vnesl 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.

10.2 VEŘEJNÉ PROJEDNÁNÍ A WEB

Veřejné projednání cyklogenerelu se konalo dle 21. listopadu 2018 od 17 hodin v zasedací místnosti rokycanské radnice Triana. Setkání se zúčastnilo přibližně 10-15 občanů. Občany na něm především zajímaly záměry města v oblasti cyklistické dopravy.

Cyklogenerel byl také umístěn na webových stránkách města. Po jeho prostudování poslal místní občan, pan Petr Straka, na městský úřad další návrhy na rozšíření cyklistické infrastruktury v Rokycanech a území v elektronické podobě. Tyto připomínky jsou zapracovány v samostatné příloze.

11 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

V analytické části byl zjištěn aktuální stav cyklistické dopravy z hlediska přepravních vztahů a infrastruktury v Rokycanech. Na základě toho pak vznikla návrhová část cyklogenerelu, jejímž hlavním výstupem je stanovení tras vhodných pro cyklistickou dopravu a způsoby vedení cyklistů tak, aby pokryly většinu významných přepravních vztahů ve městě. Kde je to možné, bylo upřednostněno sdílení prostoru s ostatními vozidly. To je podpořeno návrhem zklidněných zón mimo významnější komunikace. Podél komunikací zatížených motorovou dopravou jsou navrženy chráněné stezky v přidruženém prostoru, příp. duální principy průjezdu – rychlejší a zdatnější cyklisté v hlavním dopravním prostoru a existence alternativní trasy pro ostatní cyklisty. Navržená opatření byla rozdělena do několika etap realizace dle dopravního významu a jednoduchosti realizace. Nyní je třeba dbát na to, aby byla doporučení, vyjmenovaná v návrhové části cyklogenerelu, postupně uváděna do praxe a aby byly potřeby cyklistů zohledněny při přípravě rekonstrukcí komunikací. Využití již vybudovaných prvků infrastruktury ukazuje, že potenciál pro další růst ekologické a udržitelné cyklistické dopravy v Rokycanech je.

V Praze, listopad 2018

Autorský kolektiv