

Studie vedení cyklostezek města Kroměříž

Zpracovatel projektu:

Ateliér PB, Smetanova 1237, 767 01 Kroměříž
tel./fax: 0634 / 336 220

Datum zpracování:

Srpen 2002

Zodpovědný projektant:

Ing. arch. Petr Bumbálek

mob 604 239 485

Obsah:

1. Průvodní zpráva
2. Situace širších vztahů vztahů s vazbou na síť cykloturistických tras
3. Situace cykloturistických tras - celková
4. Situace cykloturistických tras - jednotlivé trasy
5. Fotodokumentace
6. Závěr

Příloha v samostatném složce:

Příloha 1- Sčítání cyklistů v terénu

Příloha 2- Průzkumy ve školách

1. Průvodní zpráva

1.1. Úvod

Okres Kroměříž se rozkládá v severozápadní části Zlínského kraje.

Severovýchodní hranice sousedí s Olomouckým krajem.

Kroměříž je lákavým cílem pro turisty díky množství kulturních památek

Patří mezi ně zejména Arcibiskupský zámek a zahrady zapsané do seznamu památek UNESCO a řada památkových objektů a zákoutí v městské památkové rezervaci. Městem protéká řeka

Morava, která tvoří výrazný předěl

městské zástavby a vyčleňuje oblast Zámoraví od ostatních městských částí..

Toto vše a navíc množství pracovních příležitostí dělá z Kroměříže důležitý dopravní uzel, v němž mají zastoupení všechny druhy dopravy a tedy i cyklistika.

V posledních letech došlo k výraznému zvýšení zájmu o kolo jako dopravního prostředku.

K rekreačním účelům je dnes využívána celá řada polních a lesích cest, převážně v krajinných rekreačních oblastech. Naproti tomu možné využití kola ve větší míře i pro cesty do škol a do zaměstnání ztroskotává na naprostém nedostatku nebo neexistenci sítě bezpečných spojení uvnitř hustě zastavěných území.

Vyjdeme-li z předpokladu, že téměř polovina cest do zaměstnání nepřesahuje ve většině měst vzdálenost a skutečnosti, že tato vzdálenost může být realizována nejen prostředky veřejné dopravy či automobilem, ale i na kole či pěšky, může výstavba cyklistických stezek, resp. tras, do značné míry přispět ke změně dopravní práce ve prospěch nemotorové dopravy.

1.2. Zadání úkolu

Prověření vhodnosti stávajících cyklistických tras, resp. návrh stavebních a organizačních opatření vedoucích ke zvýšení bezpečnosti a těchto trasách a v opodstatněných případech i změna vedení samotné trasy, či návrh nových cyklistických propojení. To byly hlavní cíle, které zadavatel očekával od výsledků „ Studie vedení cyklostezek města Kroměříž ”.

1.3. Podklady

Zadavatel poskytl zpracovateli tyto podklady:

Digitální mapa Kroměříže

Schema vedení existujících cyklistických tras

Mapa dálkových cykloturistických tras v okolí Kroměříže.

Průzkumy intenzity dopravy na území města, resp. vyhodnocení nehodovosti na hlavních dopravních tazích.....

1.4. Metodické zásady

Územní logičnost

Trasy musí logicky procházet podél důležitých zdrojů (bydlení) a cílů (pracoviště, školy, obchody, místa zajímavé z pohledu krátkodobé rekreace) cest.

Bezpečnost

Musí být dostatečně bezpečné, aby je mohli i bez větších potíží využívat i děti, které nemají dostatečnou znalost dopravních předpisů.

Ucelenost

Zajímavé jsou pouze ty trasy, které nejsou na mnoha místech přerušeny a nenutí cyklistu využívat existujících dopravně zatížených komunikací k tomu, aby se dostal na další, byť bezpečnou část trasy.

Příměst

Cyklista, podobně jako chodec využívá k přemístění z bodu A do bodu B vlastní energie a tudíž hledá až na výjimky (rekreace) taková spojení, která vedou co nejpříměji k cíli jeho cesty.

Komfort

Je dán jednak rovinností povrchu, jednak výškovým uspořádáním trasy a v neposlední řadě množstvím kolizních bodů na trase.

Aktivita

Je tvořena souborem všech uvedených zásad.

Monitorování

Monitoring nehodovosti.

Monitorovat jestli bylo zavedeno nějaké opatření eliminující nehody a nakolik nově zavedené opatření odpovídalo na potřeby společnosti.

Zjistit podíl cyklistické a pěší dopravy na celkové dělbě přepravní práce a nadále údaje monitorovat.

Porovnávat statistické údaje o intenzitě cyklistů na vybraných komunikacích.

Rozšířit sčítání automobilové dopravy i o cyklistickou dopravu.

1.5. Detailní průzkum území

Zadavatel poskytl zpracovateli tyto podklady:

Digitální mapa Kroměříže

Schema vedení existujících cyklistických tras

Mapa dálkových cykloturistických tras v okolí Kroměříže.

Průzkumy intenzity dopravy na území města, resp. vyhodnocení nehodovosti na hlavních dopravních tazích.....

Kromě výše uvedených podkladů, získaných od objednavatele, provedl zpracovatel vlastní podrobný průzkum řešeného území, z něhož pořídil bohatou fotodokumentaci.

1.6. Požadavky na technické a provozní parametry

Požadavky na technické parametry stezek vychází z normy ČSN 736 110. Provozní možnosti jsou dány zákonem o Provozu na silničních komunikacích.

1.7. Spektrum opatření pro realizaci tras

V této kapitole jsou nastíněny možnosti řešení vycházející ze zahraničních zkušeností a respektující uvedené normy, resp. zákon.

Následující dvoustránka ukazuje typickou cyklistickou trasu. Z obrázků je patrné, že pojem cyklistická trasa zahrnuje celou škálu možných technických a organizačních opatření, které ve svých důsledcích vedou ke zvýšení bezpečnosti cyklistů při průjezdu územím. Při uplatňování těchto opatření v praxi však nesmíme zapomínat na další důležité

skutečnosti, podle níž je každá

cyklistická trasa hodnocena. Jsou jimi souvislé vedení a dostatečná atraktivita území v celé délce trasy.

V zastavěném území nemusí být samostatné cyklistické stezky, tak jak je známe z extravilánu, nezbytně tím nejvhodnějším řešením. Kromě toho, že musí splňovat přísné technické normy a předpisy, které jsou v husté městské zástavbě svazující, mohou mnohdy vést k vytváření nových kolizních bodů na křižovatkách a tím paradoxně i ke snížení všech účastníků provozu.

Ukazuje se, že v městském prostředí mohou hrát organizační opatření neméně důležitou roli jako finálně náročná opatření stavební. Radí se k nim různé formy dopravního omezení, ať už ve formě zamezování průjezdů územím zbytné motorové dopravě nebo snižování rychlosti souběžně jedoucích vozidel. Jinde mohou stejně dobře napomoci vedení cyklistické trasy průjezdy parky a pěšími zónami, přednost cyklistů při průjezdu křižovatkami či umožnění průjezdu cyklistů slepými a jednosměrnými ulicemi v obou směrech. A tam, kde není možno se vyhnout důležitým dopravním tepnám je nutné zabezpečit jejich bezpečné křížení. Samostatnou kapitolou je řešení dopravy v klidu. Uvolnění uličního prostoru od parkujících automobilů by bylo ve většině případů dostačující.

Aby byla cyklistická trasa zajímavá musí být pokud možno přímá a dostatečně rychlá v porovnání s ekvivalentní cestou vykonanou automobilem. Při návrhu takové trasy hraje důležitou roli okolní uliční prostor. Bude-li trasa vedena zklidněným územím, bohatým na uliční zeleň, může se kolo stát naprosto přirozeným prostředkem pro vykonání cesty ať už za prací nebo za rekreací. K tomu je však navíc potřeba, aby procházela podél takových cílů cest, jakými jsou školy, sportoviště, obchodní centra, kulturní a společenská zařízení, rekreační příměstská zařízení, ale i zdroje bydlení a pracovní příležitosti.

Příprava a následná realizace výše uvedených opatření není jednoduchou záležitostí. Je to ale "jen" způsob řešení. Na začátku musí stát politická vůle. Protože bude-li jasná představa o prioritách ve vytváření městského prostředí, budou finanční prostředky a najdou se také odpovídající řešení.

Detailní popis opatření použitých ve městě Kroměříž ve formě jakýchkoli typových listů následuje. Je to určité proto, aby projektant, řešící konkrétní trasu měl k dispozici dostatečné podklady k vlastnímu technickému návrhu.

1.8. Návrh tras

Vlastní návrh vychází v podstatě z návrhu tras z územního plánu, který se v současné době řeší. Výsledek projednání studie cyklostezek na území města bude zapracován do konceptu a návrhu územního plánu. Studie reaguje na aktuální podmínky, resp. vedení cykloturistických tras přes město. Podle výše uvedených zásad tvorby sítě se pak pokouší doplnit tuto síť tak, aby tvořila ucelený systém, obsluhující důležité zdroje a cíle cest ve městě.

Jednotlivé trasy jsou v návrhu ostaničeny, jsou jim přiřazeny odpovídající typy úprav a následně detailně popsány jak z pohledu technického, tak z pohledu cyklisty, ekonomické náročnosti a v neposlední řadě i priorit výstavby.

Návrh tras je navržen z pohledu vytvoření uceleného systému cyklistické dopravy ve městě s maximálním důrazem na bezpečnost.

1.9. Vazba na regionální a nadregionální síť

Existující síť cykloturistických tras v regionu a způsob vedení těchto tras městem je součástí dokumentace.

1.10. Účinky stavby

Vybudování sítě cyklotras je podmíněno vyřešením majetkoprávních vztahů. Většina tras je vedena na pozemcích v majetku města a státu. Nelze vyloučit potřebný zábor pozemku ve vlastnictví jiného subjektu. Je věcí podrobných studií jednotlivých tras a projektů vyspecifikovat konkrétní parcely a dále jednání města s vlastníky těchto parcel o možnosti jejich odkoupení.

1.11. Způsob dopravního a informačního značení tras

Je znázorněn v typových listech.

1.12. Systém parkování

Při volbě dopravního prostředku hraje důležitou roli i možnost zaparkování poblíž cíle cesty. Zatímco auto potřebuje k naplnění této podmínky cca 12,5 m² je plocha potřebná pro zaparkování kola řádově menší (cca 1 m²). Ve stísněných podmínkách historické části města hraje tento fakt důležitou roli.

Dalším důležitým kritériem je bezpečnost, resp. možnost zajištění dopravního prostředku proti krádeži. Musí existovat taková forma zabezpečení, kde bude možnost zcizení minimalizována, případně úplně vyloučena. Instalování parkovacích stojanů na kola může přinést i výhody majitelům obchodu. Bude-li mít cyklista možnost odstavit bezpečně svoje kolo v blízkosti obchodu, stává se potenciálním zákazníkem.

1.13. Návrh řešení cyklistické dopravy v centru

Doporučujeme takový režim obsluhy centrální části města, který dovoluje cyklistům průjezd pěší zónou době od 18.00 - 9.00 podobně jako je tomu u dopravní obsluhy. Mimo takto vymezenou dobu budou pro cyklistu vyčleněny komunikace, kde se cyklista může pohybovat jako účastník silničního provozu, dále budou v pěší zóně vyčleněny komunikace kde bude pro cyklistu platit zákaz vjezdu pro cyklisty. V dalších oblastech historického jádra by měla platit pro cyklistu stejná omezení jako pro dopravní obsluhu. Z režimu provozu cyklistické dopravy se odvíjí i návrh na umístění parkovacích stojanů. Měly by být situovány při vjezdech do pěší zóny a na obchodně atraktivních místech mimo pěší zónu.

1.14. Návrh postupu výstavby

Priority města Kroměříž při budování tras jsou součástí popisu konkrétní trasy. Jsou pouze orientační a vychází ze závěrů jednání, které vedl zpracovatel na půdě objednatele.

1.15. Návrh strategických vizí, cílů a opatření pro rozvoj cyklistické dopravy

Cílem města Kroměříž může být přijetí lokální strategie rozvoje cyklistické dopravy, která bude následně součástí celonárodní strategie. To znamená, že tato městem vytvořená, projednaná a schválená lokální strategie bude definovat společný a závazný strategický materiál ve vztahu k cyklistické dopravě a cykloturistice, který bude součástí národní strategie.

1. Zástupce rady města předloží důvodovou zprávu Radě města.
2. Je nutné vytvořit pracovní skupinu, která by byla pověřena přípravou lokální strategie města. Tato pracovní skupina by měla být složena z těchto zástupců: Tvůrci politiky (zástupce rady města); zaměstnanci (zástupce odboru koncepce a rozvoje; zástupce odd. cestovního ruchu, zástupce odboru školství, zástupce odboru investic); uživatelské skupiny (poradenské orgány cyklistické skupiny, individuální uživatelé); Městská Policie.
3. Postup při zpracování lokální strategie města.
 - a) Analýza současné situace.

Bude výstižně definovat situaci, hlavní problémy a rozvojový potenciál města. Použité údaje, statistická data a další relevantní zdroje informací budou dokumentovat a dokladovat zjištěné problémy (popř. přiblíží rozvojové možnosti). Hodnocení se bude opírat o porovnání různých koutů ČR. Analýza bude také zaměřena na ekonomické a sociální dopady.
 - b) Vnitřní a vnější faktory
Silné a slabé stránky představují vnitřní faktory (zcela či částečně ovlivnitelné z pozice daného subjektu).
Příležitosti a hrozby reprezentující vnější faktory (stimulující či ohrožující vývoj daného subjektu).
 - c) Vize a priority
(Příloha č.1 - příklad navržených vizí, cílů a priorit).
Vynikající předlohou pro město může být 18 doporučených principů uvedených v "Konceptním návrhu souhrnu opatření".
Vize představuje definici toho, čeho by chtěl daný subjekt dosáhnout v horizontu cca 5-10 let. Naplnění strategického opatření musí být ovlivnitelné z pozice daného subjektu. Stanovení priorit znamená cílený výběr, musí přihlížet k reálným možnostem časovým, k možnostem spolufinancování
Rozhodnutí o tom, na co se zaměří nejdříve, co je pro řešení daných problémů důležitější. Vnitřní provázanost a logika rozvojové strategie by se měla odrazit v jednoznačnější orientaci cílů a priorit programu při řešení problémů daného subjektu.
 - d) Projekty (Příloha č.2 - příklad navrhovaných opatření)
Projekt představuje konkrétní akci, řešící daný problém.
Nejedná se o izolovanou akci, uskutečňuje se v kontextu integrovaného programu. Cíle projektu musí být v souladu s cíli strategie.
Projekt musí být postaven na skutečném a reálném problému, nikoliv pro způsob, jak získat finanční prostředky.
Výhodou je připravovat a podporovat integrované projekty jako je např. regionální a nadregionální trasy cyklostezek Dálková cyklotrasa Kroměříž - Kojetín, Kroměříž - Holešov, Cykloturistika bez hranic.

Příloha č.1 - příklad navržených vizí, cílů a priorit.

Strategická vize:

Kroměříž bude městem:

- bezpečným, poskytujícím obyvatelům i návštěvníkům při jízdě na kole pocit jistoty a bezpečí;
- zdravým, poskytujícím obyvatelům dostatek příležitostí ke změně životního stylu přispívajícího k upevňování jejich zdraví;
- čistým, se sníženou hladinou hluku a emisí a s kvalitnějším životním prostředím;
- vzdělaným, poskytujícím svým obyvatelům další informace o svobodné volbě dopravního prostředku, o ochraně životního prostředí, o trvale udržitelném rozvoji, o změně životního stylu a o nových podnikatelských možnostech;
- atraktivním, přitahujícím mnoho tuzemských i zahraničních návštěvníků;
- přátelským, dobrým sousedem a partnerem;

Pracovní skupina by rovněž definovala tři prioritní osy, jejichž řešení bude představovat největší vklad pro naplnění strategické vize:

- (A) Rozvoj celoživotního učení,
- (B) Rozvoj dopravní obslužnosti a cyklistické infrastruktury města,
- (C) Tvorba produktů pro podporu kola jako běžného dopravního prostředku a pro podporu cestovního ruchu.

Na prioritní osy navazuje Finanční plán a Monitoring. Vzhledem k provázanosti prioritních os byly stanoveny jednotné globální cíle:

Globální cíle:

1. Snížení nehodovosti cyklistů, zejména jejich nejzávažnějších důsledků na životě a zdraví.
2. Snižování poptávky po motorizované dopravě přizpůsobováním v územním, městském a regionálním rozvojovém plánování.
3. Zlepšování cyklistické infrastruktury.
Cyklistická doprava je nedílnou součástí dopravního systému, a proto je nutné ji rozvíjet jako součást zdravého životního stylu šetrného k životnímu prostředí a podporujícího zdraví obyvatel města. Cílem současného dopravního plánování musí být systematická podpora dopravy přátelské k životnímu prostředí, jejíž součástí je i budování cyklistických komunikací, které přispějí k celkové bezpečnosti silničního provozu.
4. Vytváření podmínek pro rozvoj další vzdělanosti obyvatel města Kroměříž
5. Zvyšování přitažlivosti cyklistiky, chůze a veřejné dopravy; podpora vzájemných návazností mezi těmito druhy dopravy.
Cílem je přinést praktické návrhy pro všechny, kteří se zabývají rozvojem našich regionů, celkovou podporou trvale udržitelné dopravy, ochranou životního prostředí či kultury a zdravotní osvětou; ať už na úrovni samosprávy, zájmové sféry či laické veřejnosti. Cílem je poskytnout dostatek informací o svobodné volbě dopravního prostředku, o změně životního stylu a o nových podnikatelských možnostech.
6. Snížení srdečních, cévních chorob a obezity.
Zdraví patří k prioritním hodnotám jednotlivce, rodiny i společnosti. Je předpokladem jejich sociální a ekonomické úspěšnosti, podmínkou náležité kvality jejich života. Narušené zdraví naopak přináší nejen tělesné a psychické strádání, ale i značné újmy ekonomické. Proto společným zájmem a odpovědností všech občanů, institucí, státní i místní správy je ochrana a podpora zdraví. Zdraví závisí především na podmínkách každodenního života lidí. Východiskem ochrany a podpory zdraví je svobodné a odpovědné jednání informovaného občana. Základní motivací je jeho vědomí, že být zdravý je v jeho vlastním zájmu.
7. Snížení emisí a hlukové zátěže životního prostředí.
Moderní doprava je nepostradatelnou součástí života společnosti. Umožňuje pohyb obyvatel, přístup k místům, službám, vzdělání, pracovním příležitostem i k ostatním lidem. Zvyšující se mobilita lá však i negativní dopady, které narůstají zejména u silniční dopravy. Jsou to rostoucí emise (oxidu dusíku, pevné částice, oxid uhličitý, těkavé organické látky) a hluková zátěž životního prostředí, fragmentace krajiny.

8. Vytváření podmínek pro rozvoj dalšího sportovního a společenského vyžití obyvatel města Kroměříž.

9. Prohloubení podpory cestovního ruchu prostřednictvím cykloturistiky.

Cyklistika je v České republice sportem číslo jedna, celonárodní zábavou a snad nejoblíbenější náplní volného času. Výběrem vhodných produktů můžeme upozornit na širší využití kola, a to jako běžného dopravního prostředku. Využitím současného zájmu o cyklistiku u nás a vůbec v celé Evropě můžeme připravit produkty, které rozšíří nabídku cestovního ruchu.

10. Růst image města.

Město se může zviditelnit mnoha komerčními metodami, ale i skrze partnerství v rámci integrovaných regionálních i celonárodních aktivit i cestou vstřícného přístupu k návštěvníkům a místnímu obyvatelstvu. Nejcenějším dokladem o životě a úrovni města je důkaz, že dbáme na životní podmínky v zájmu veřejnosti, že umíme vzájemně spolupracovat, že jsme se již naučili vzájemnému respektu a partnerství, které je nezbytnou podmínkou úspěšnosti jakékoliv činnosti. Právě tyto principy tvoří pilíře existence a fungování evropského společenství.

Příloha č.2 - příklad navrhovaných opatření.

Prioritní osa A - ROZVOJ CELOŽIVOTNÍHO UČENÍ.

1. Přihlásit se k myšlenkám místních aktivit pro cykloturistiku a prosazovat jejich uplatňování v širším kontextu. Shodně mohou ovlivnit dopravu, turistiku, zdraví, výchovu a vzdělávání, místní tradice, spokojenost, rekreaci, společenský život, zaměstnanost, plánování..
2. Informovat veřejnost v rámci akce "Týden kola", o možnosti propojení cyklistiky s veřejnou hromadnou dopravou, jak v oblasti denního dojíždění do práce či do školy tak i v rámci volného času či turismu. V zásadě se jedná o tyto možnosti: Program spolupráce s ČD - Ride nad Bike; Program spolupráce s autobusovou dopravou (CAD nebo MH D). (Tento druh kampaní je neúspěšný v případě, že chybí kvalitní infrastruktura).
3. Projednat s Městskou Policií možnost poskytování osvěty ve věci zvýšení povědomí o výhodách využívání cyklistické přilby při jízdě na kole. Podněcovat cyklisty, aby používali nejen přilby, ale rovněž reflexní oblečení, světla a zvonky na kolech.
4. Projednat s Městskou Policií možnost poskytování osvěty ve věci vzájemné ohleduplnosti a bezpečnosti mezi řidiči a cyklisty
5. Provést nakolik je možné zavést program o pořízení digitální fotodokumentace kol, po ukradení ihned zveřejňovat na internetu, vybudovat síť dobrovolných spolupracovníků monitorujících bazary
6. Iniciovat každoročně akci "Týden kola". Týdenní cyklus přednášek, článků, rozhovorů a akcí.
7. Podporovat propagační cyklovýlety pro širokou veřejnost.
8. Podporovat "Den bez aut"
9. Ve spolupráci s médii iniciovat informační kampaně pro veřejnost, a to medializací problematiky - informovat v denním tisku, na internetu, účastnit se veletrhů, pořádat tiskové konference, zvát novináře na exkurze do terénu, apod.
10. Podporovat a realizovat informační kampaně pro veřejnost "Já mám kolo, kdo má víc". Tj. poskytnout odborné i laické veřejnosti informace na téma pozitivní vliv cyklistiky a chůze na zdraví jedinců a na životní prostředí, ukázat na příležitosti k jízdě na kole a dávat podněty k uvážlivé volbě dopravního prostředku, šetrného životního prostředí - úspora času, rychlost pohotovost; finanční nenáročnost (tento druh kampaní je neúspěšný v případě, že chybí kvalitní infrastruktura). Program nese i funkci zapojení veřejnosti do procesu tvorby a realizace strategie cyklistické dopravy. Setkání transformovat na širší platformu (Krajský úřad, CDV (MDS), poslanci, senátoři).
11. Konzultacemi a dotazníkovou metodou zjistit, jaký je náhled obyvatel města Kroměříž na cyklistiku a na jejich potřeby.
12. Identifikovat stávající i potenciální bariéry v rozvoji cyklistiky ve městě jako druhu dopravy - konzultacemi s "novými cyklisty" a "necyklisty".
13. Podporovat činnost neziskových a sportovních organizací, kteří se chtějí aktivně zapojovat do procesu podpory Strategie.
14. Poskytovat podnikatelům poradenský servis ve vztahu k možnostem pro podnikání v této oblasti a podnítit je do zapojení do celého procesu.

Prioritní osa B - ROZVOJ DOPRAVNÍ OBSLUŽNOSTI A CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY MĚSTA A REGIONU.

1. Provést průzkumy:
Nehodovost - Je nutné monitorovat nehody, jejichž účastníky jsou cyklisté a iniciovat opatření pro jejich snížení (stavební opatření, utváření dopravního prostoru).
Intenzita cyklistů - Je nutné zajistit průzkum intenzity cyklistické dopravy na vybraných komunikacích, ze kterých chceme odklonit cyklisty.
Intenzita AD - Je nutné zajistit průzkum intenzity automobilové dopravy na vybraných komunikacích, ze kterých chceme odklonit cyklisty. Bez těchto průzkumů žadatel neobdrží dotaci z jakéhokoliv dotačního titulu. (Přednost bude dáována rovněž projektům, které budou řešeny v rámci místní strategie cyklistické dopravy.)
2. Přidělit pořadí důležitosti pro realizaci místních a účelových komunikací, po kterých vedou cyklotrasy včetně časového plánu pro období 2002 - 2005.
3. Vést pasportizaci místních komunikací IV Kategorie (cyklistických komunikací) a jejich vybavení. (vést fotodokumentaci cyklistických opatření).
4. Vytvořit cyklotrasy pro horská kola. Projednat opětovně záměr s Lesy ČR, provést povrchovou úpravu tras.
5. Realizovat pilotní projekt na téma řešení cyklistické dopravy jako integrované a rovnocenné součásti dopravního systému.
Cílem dokumentu je zdůraznit úlohu cyklistické a pěší dopravy:
 - v rámci obecných formulací jako např. Rozvoj dopravní obslužnosti a infrastruktury regionů v systému hromadné dopravy osob z pohledu ekonomického, ekologického a sociálního.
 - provést sčítání přepravy kol po železnici.
 - provést sčítání zaparkovaných kol na aut. i žel. zastávkách a stanicích.
 - provést průzkum daných podmínek železničních stanic k možnostem propojení cyklistické a veřejné dopravy (úschovny kol, přístup ke stanici apod.)
 - navrhnout opatření (stezky, terminály).
 - realizovat navržená opatření.
6. Zabezpečit parkovací infrastrukturu pro místa, kde dochází k parkování kol nebo k přestupu z kola na jiný dopravní prostředek: zastávky, školy nemocnice, přístaviště, kostely, kanceláře, zařízení volného času, obchodní centra.
7. Vyhodnotit stávající dopravní značení cyklistických tras a komunikací a osadit nové a chybějící značení upřesněné dle Zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a vyhlášky MDS ČR č. 30/2001 Sb. Výsledky předat na odbor dopravy.
8. Provést zřízení následujících aktivit:
 - půjčovnu kol (stanovit podmínky pro půjčení)
 - centrum pro cyklisty ("Mountainbike - Parcours") v místě, kde by cyklista mohl přenocovat (stačí třeba jen stanovat) by mělo být:
 - celkové sportovní zázemí (hráště na kopanou, tenisové kurty hráště na odbíjenou, hokejbal, dětské hráště).
 - sociální a hygienické zázemí
 - zkvalitnění restauračních zařízení
 - možnost úschovny kol
 - odpočívky pro cyklisty - jednoduchá lavička, stůl a odpadkový koš
 - informační systém (informační tabule, mapy)

Prioritní osa C - VYTVOŘENÍ PRODUKTŮ PRO PODPORU KOLA JAKO BĚŽNÉHO DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU A PRO PODPORU CESTOVNÍHO RUCHU.

1. Provést průzkum intenzity cykloturistů.
Pro tvorbu "balíčků" se musí provést vlastní průzkum intenzity cykloturistů na značených cyklotrasách.
2. Provést další průzkumy.
Pro tvorbu "balíčků" se musí provést další průzkumy a to počet ubytovaných cykloturistů (včetně tržby) a průzkum zájmu o cykloturistiku na informačním centru.
3. Podporovat a nadále rozvíjet síť cyklistických přátelských ubytovacích a stravovacích možností a napojit je na internetovou síť.
4. Realizovat produkty zaměřené na obyvatele daného města a mikroregionu, směřující na běžné využití kola - denní dojíždění do práce i pro volný čas (balíčky služeb, možných výletů i tras pro každodenní dojíždění na kole v daném regionu).
5. Vydát tiskové materiály, vybízející k aktivitám:
 - regionální vlakový jízdní řád pro cyklisty
 - pravidla pro přepravu kol, přehled úschoven
 - regionální autobusový řád pro cyklisty, nabídka tras
 - mapu městských cyklistických tras
 - mapu cyklistických tras regionu
6. Pracovat v rámci tvorby produktů na těchto úkolech:
 - Zajistit společnou propagaci se zahraničím
 - Rozdělit produkt do segmentů (rodina, mládež...)
 - Propojit kolo s vodní turistikou - táboření, koupání atd.)
7. Pokračovat v realizaci programu "Marketingový turistický region Střední Morava".
Soustředit se na vytvoření integrovaného cykloturistického projektu.
Zajistit vytvoření dalších navazujících produktů venkovských mikroregionů.
Vypracovat jednotlivé produkty a rozdělit je do segmentů (rodina, mládež...).
8. Připravovat materiály tak, aby vyšla ediční řada marketingových turistických regionů ČCCR.
9. Podporovat program Moravských vinařských tras
9. Propagovat cykloturistiku prostřednictvím internetu, propojit se speciální internetovou stránkou ČR zaměřené na cykloturistiku: www.cykloserver.cz

FINANČNÍ PLÁN

1. Navrhnout finanční pravidelný rozpočet města Kroměříž na výstavbu cyklistické infrastruktury
2. Realizovat pilotní projekty v období 2002 - 2005
Motivace pro další zainteresované organizace pro dokončení první etapy celého procesu a to mezinárodní prezentací v roce 2005.
Období 2002 - 2004 je považováno za přípravné období. Obce, města a kraje budou v rámci svých možností maximálně využívat všech možných zdrojů a postupně realizovat dle svých priorit realizaci jednotlivých pilotních os. Nejdůležitějšími programy budou SAPARD a PHARE.
Období 2005 je považováno za rok podpory cyklistické dopravy ČR za podpory strukturálních fondů EU.

MONITORING

1. Monitoring nehodovosti.
 - Evidovat: počet nehod, vyčíslení následků nehod, úmrtí, náklady na zdravotní péči).Monitorovat jestli bylo zavedeno nějaké opatření eliminující nehody a nakolik nově zavedené opatření odpovídalo na potřeby společnosti.
2. Zjistit podíl cyklistické a pěší dopravy na celkové dělbě přepravní práce s ČSÚ a nadále údaje monitorovat.
3. Porovnávat statistické údaje o intenzitě cyklistů na vybraných komunikacích. Rozšířit celostátní sčítání automobilové dopravy i o cyklistickou dopravu (2005, 2010,...). Sčítání doplněno o monitorování intenzity cyklistické dopravy na vybraných místních komunikacích.
4. Monitorovat cykloturistiku
 - 4.1. počet cykloturistů na cyklotrasách
 - 4.2. počet přenocovaných cykloturistů

Záznam z jednání na akci:
Studie vdeň cyklostezek města Kroměříž

Přítomni: Viz. Prezenční listina -.

V úvodu jednání předložil projektant návrh řešení průběhu tras městem Kroměříž. Svůj návrh podložil provedeným průzkumem z zájmové lokality a zkušenostmi s řešením podobných problémů jak v České republice, tak i v zahraničí. Předložený návrh rámcově navazuje na vedení cyklostezek v územního plánu zpracovavaný pro město Kroměříž. Tento návrh byl projektantem doplněn tak, aby v maximální míře využil stávající komunikační sítě, která je pro provoz cyklistických tras vhodná. Stezkou propojil co největší počet důležitých cílů ve městě a tvořil celistvý svazek tras, které na sebe logicky navazují a slouží cyklistické dopravě, jak vnitroměstské, tak tranzitní. Zvláštní kapitolu sítě stezek a tras tvoří samostatné historické jádro. Historické jádro města neumožňuje vybudování sítě stezek, a tak se zúčastnění dohodli, že přístup cyklistů bude v centru města časově omezen na dobu, kdy samotné centrum není zatíženo jinými druhy dopravy. Z důvodu časového omezení přístupu cyklistům do historického jádra města předpokládá návrh vybudování určitého zázemí pro cyklisty (vybudování hlídaných parkovišť pro jízdní kola, půjčovny jízdních kol, atd.) a to hned na několika důležitých přístupových bodech do centra města. Dále bylo projednáno vedení každé trasy. Při projednávání jednotlivých částí tras bylo jak projektantem, tak objednatelem upozorněno jak na důležité, tak i na problémové místa jednotlivých tras. S předloženým návrhem objednatel v zásadě souhlasil. Dále byl projektantem předložen systém řešení vlastní studie. Projektant zpracuje typové listy obsahující ukázkové způsoby řešení cyklotras na území města. Každá trasa bude rozdělena na úseky, jimž bude přiřazeno odpovídající řešení dle typových listů.

Zpoznámek zapsal: Ing.arch. Petr Bumbálek

Prezenční listina

KROMĚŘÍŽ – MĚSTO PRO CYKLISTY
STŘEDA DNE 24.4.2002



Jméno	Instituce	Město	Podpis
1. MARTIN KLEČÍ	DHV ČR, s.r.o.	OSTRAVA	Kleč
2. ŠEVČÍK LUDĚK		KROMĚŘÍŽ	Ševčík
3. Čepák Jozef	SBČ	Č. Budějovice	Čepák
4. TOMÁŠ OTEPRA	DOPRAVNÍ PORADCE	TREBOVÁ	Otepř
5. ŠIMKOVICHOVÁ EVA	KÚ ZK - ODŠA ZLÍN	ZLÍN	Šimková
6. Rozbořný Petr	Správní úřad ČR	KROMĚŘÍŽ	Rozbořný
7. Jir. Ruzička	Český a slovenský dopravní klub	BRNO	Ruzička
8. RADOMÍRA TLIŠKOVÁ	CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU	OLOMOUČ	Tlišková
9. HANA FOLTÝNOVÁ	DOPRAVA 21	BRNO	Foltýnová
10. NOVÁ RUDOLFA	DHS KROMĚŘÍŽ	KROMĚŘÍŽ	Nová
11. PAVLA DLABAJOVÁ	NADACE PARTNERSTVÍ	BRNO	DLABAJOVÁ
12. ROBERT SEDLÁK	- II -	BRNO	Sedláček
13. M. KROMĚŘÍŽ	DI KROMĚŘÍŽ		Kroměříž
14. FOLTÝNOVÁ ANT.	DI KM		Foltýnová

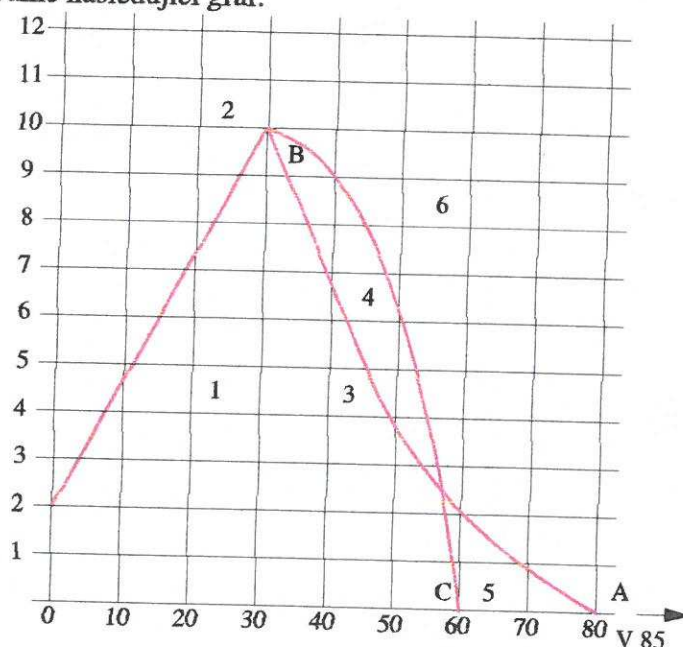
X

15.	DRAHVA	ODBOJ SLUŽEB	KM	
16.	ING. KOUPIL	ŘSK, MAJSP. KM		
17.	VRATNÍČ	SÚS KROHÉŘIČ		
18.	Půl	MČ 19 M		
19.	Zabehlička	projektantka		
20.	D. Debel	RHK	RHK	
21.	Pilát Key	OLČ KM		
22.	Procházka	ČU KM	ŘSKF	
23.	Čižák JOSEF	MČU ČJ - LUDOS		
24.	HANZAL	MČU 1107		
25.	ČELADUŠKOVÁ	MČU KM - SU		
26.	KOLÍNEČ	ORVIVENÍ	PRAHA	
27.	Budulova	SOŠA SOU KM		
28.	ŠKREŠSKÝ	HP	Křmín	
29.	MUDr. Šchnalová	MČU KM	ČH	
30.	Mgr. Šedláček		ČH	
31.	Ing. Polkorná	MČU KM 7217	KM	
32.	Bacháček	MČU ČH - ODP	ČH	
33.	Ing. Arch. Bambaček		KM	
34.	Mst. Petr ŠEDLÁČEK	Město Kroměříž		
35.	Mgr. Milos Háj	- 11 -	KH	
36.	Mgr. Barchánek	ES OŠK	KM	
37.	Richard MEDAL	CEA	Trenčín	

38.	SIGMUND	HP KROHÉŘIČ		
39.	KOPLIK	MČU KM		
40.				
41.				
42.				
43.				
44.				
45.				
46.				
47.				
48.				
49.				
50.				
51.				
52.				
53.				
54.				
55.				
56.				
57.				
58.				
59.				
60.				

Segregace nebo integrace?

Pro rozhodování o umístění trasy do hlavního, resp. přidruženého dopravního prostoru používáme následující graf.



Typy oddělení cyklistické a mototové dopravy podle různých kombinací rychlosti a intenzit dopravy - vodorovná osa V 85 udává skutečnou rychlost motorové dopravy (ne povolenou rychlost), svislá osa udává množství jednotkových vozidel v tisících za 24 hodin.

Plocha 1: V zónách 30 nejsou cyklistické pruhy potřebné, protože rozdíl v rychlostech je poměrně malý a cyklista může v případě potřeby využít celé šířky jízdního pruhu. Cyklista je navíc přímým účastníkem silničního provozu.

Plocha 2: Kombinace velmi nízkých rychlostí a velkých objemů dopravy se prakticky navyskytuje. V nahodilých případech se neuvažuje o oddělení cyklistů.

Plocha 3: Rozhodujícím pro oddělení cyklistické dopravy budou další charakteristiky dopravního proudu. Obecně se však s cyklistickými pruhy nepočítá.

Plocha 4: Cyklistické pruhy jsou žádoucí, ale není nezbytné je oddělovat fyzicky.

Plocha 5: Cyklistické pruhy jsou žádoucí. Vhodnější je fyzické oddělení, tzn. vedení stezky mimo hlavní dopravní prostor.

Plocha 6: Při těchto rychlostech a intenzitách dopravy je vedení cyklistů v přidruženém dopravním prostoru podmínkou.

Křivka mezi body A a B Udává mezní hodnoty kombinace rychlosti a intenzit, za kterými je už oddělení (fyzické nebo optické) žádoucí

Křivka mezi body B a C Vymezují kombinaci rychlosti, při které je vhodnější vést cyklistu mimo hlavní dopravní prostor.

....a pak ještě aspoň jeden důležitý moment. Když je poptávka po parkování větší než 85 % nabídky parkovacích míst a je velká pravděpodobnost zneužití cyklistického pruhu, nedoporučuje se zřizování souběžných cyklistických pruhů v hlavním dopravním prostoru.

Typy konstrukcí

Typ A Kalená konstrukce (K)

posyp z kameniva drceného 130 kg/M2
15 cm podkladní vrstva z kameniva 0 - 90 mm
10 cm vyrovnání pláňe do 10 cm 0 - 63 mm
kce položena na urovnanou pláň, zbavenou veškerého porostu, v případě velkého podélného sklonu osazená svodnicemi

Typ B Penetrace (P)

Penetrační nátěr 1,9 kg/m2
10 cm Recyklát existujícího povrchu
na cesty s existujícím zpevněným povrchem (živičným, resp. z obalovaného kameniva), který vyžaduje opravu

Typ C Penetrační makadam (M)

Penetrační nátěr 1,9 kg/m2
10 cm Penetrační makadam PA
penetrační nátěr spojovací 1,6 kg/m2
15 cm podkladní vrstva z kameniva 32 - 63 mm
10 cm vyrovnání pláňe do 10 cm 32 - 63 mm
na polní a lesní cesty, nezátížené pravidelnou dopravou, bez odvodňovacího podélného zařízení vhodné pro mírné spády, v kombinaci s velkým příčným spádem i do nejprůzračnějších sklonových poměrů. Osazen ocelovými svodnicemi.

Typ D Živičná konstrukce (Ž)

5 cm Asfaltový beton
10 cm Obalované kamenivo OK II
20 cm Lože z drti 32 - 63 mm, zhutněno
kce položena na urovnanou pláň, zbavenou veškerého porostu na veškeré cesty s nepříznivými sklonovými poměry pravidelně poježděné a na vybrané cyklotrasy

Typ E Obrusná vrstva z asfaltového betonu (A)

5 cm Asfaltový beton
penetrační nátěr spojovací 1,6 kg/m2

Orientační stavební náklady

Orientační ukazatele pro odhad stavebních nákladů vychází jednak z ceníkových položek, jednak ze skutečných nákladů u podobných staveb a v neposlední řadě i z nabídky dodavatelských prací v řešené lokalitě (orientační náklad na m2)
Náklady nezahrnují nutné rekonstrukce ulic, zásahy do inženýrských sítí ani náklady výkupy dotčených pozemků.

Typ A Kalená konstrukce (K)

Ceníková položka:

Ukazatele dleskutečných nákladů jiných staveb:

Lokální dodavatel: od 325,- Kč/m2 do 425,- Kč/m2 (podle množství souvisejících prací)

Typ B Penetrace (P)

Ceníková položka:

Ukazatele dleskutečných nákladů jiných staveb:

Lokální dodavatel: 180,- Kč/m2

Typ C Penetrační makadam (M)

Ceníková položka:

Ukazatele dleskutečných nákladů jiných staveb:

Lokální dodavatel: od 460,- Kč/m2 do 660,- Kč/m2 (podle množství souvisejících prací)

Typ D Živičná konstrukce (Ž)

Ceníková položka:

Ukazatele dleskutečných nákladů jiných staveb: 1200,- Kč/m2

Lokální dodavatel:

Typ E Obrusná vrstva z asfaltového betonu (A)

Ceníková položka: 220,- Kč/m2

Ukazatele dleskutečných nákladů jiných staveb:

Lokální dodavatel:

Typ E Dopravní a orientační značení (DOZ)

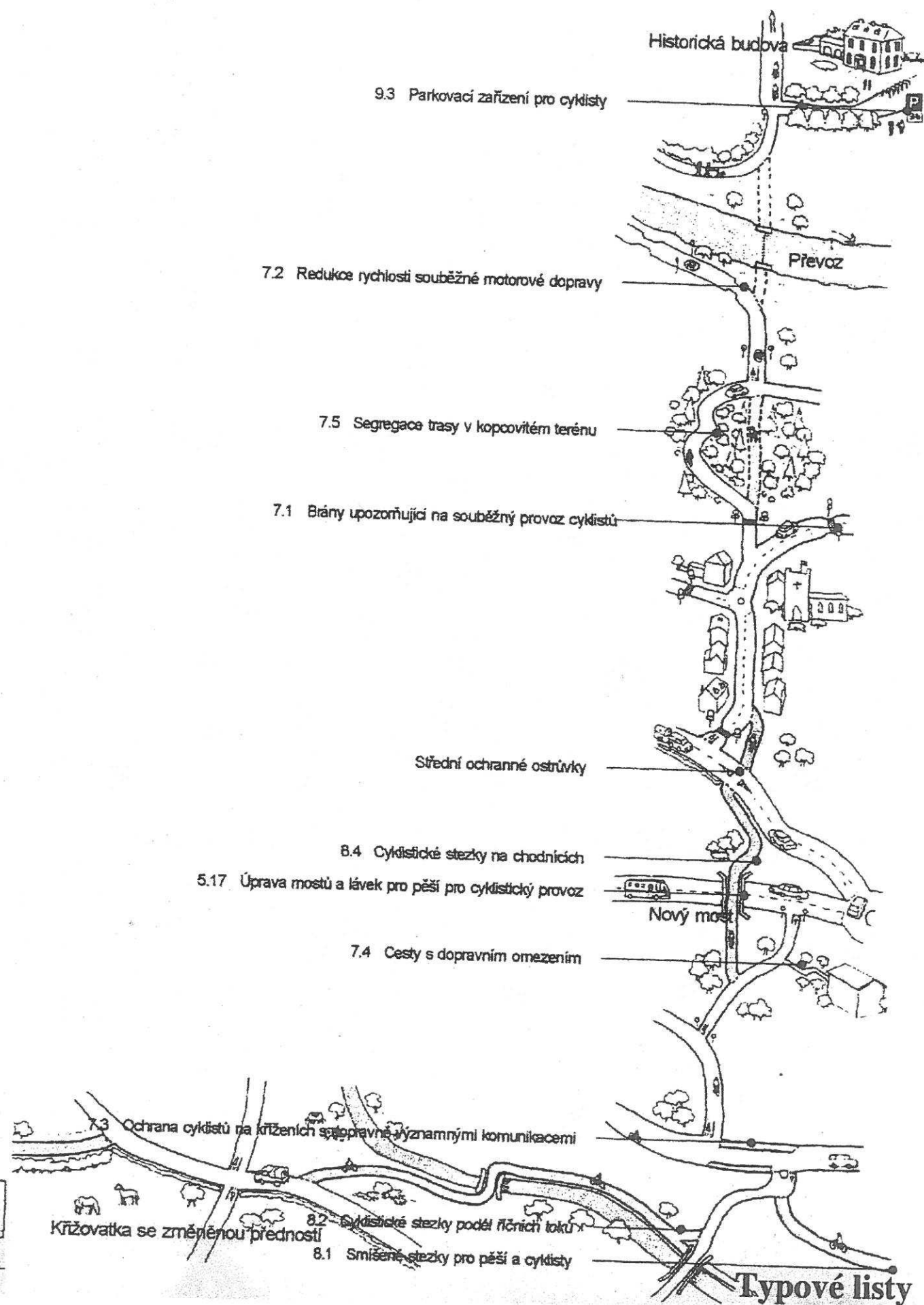
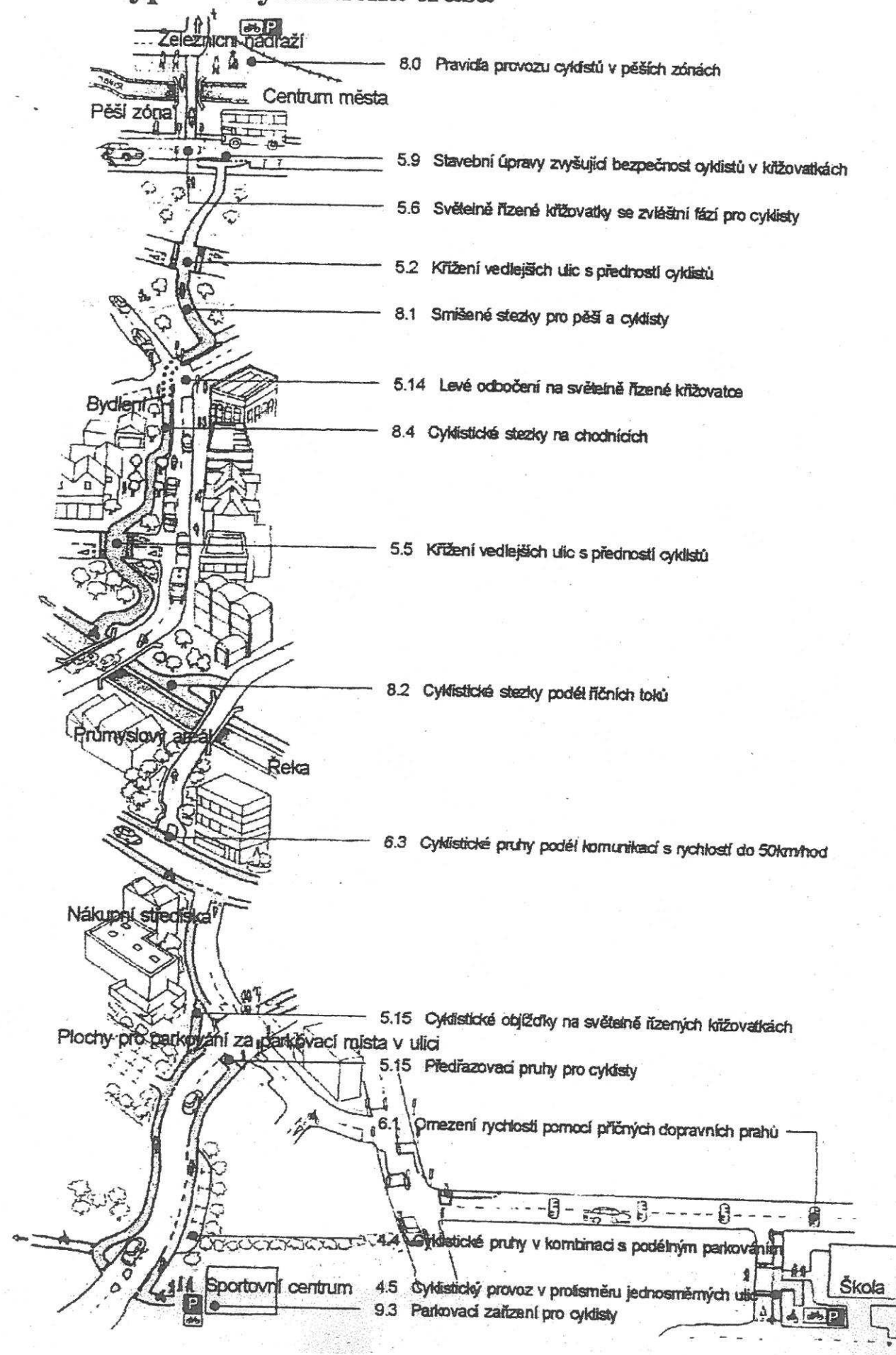
Ceníková položka: 20,- Kč/m2

Ukazatele dleskutečných nákladů jiných staveb:

Lokální dodavatel:

Typové listy

Typická cyklistická trasa



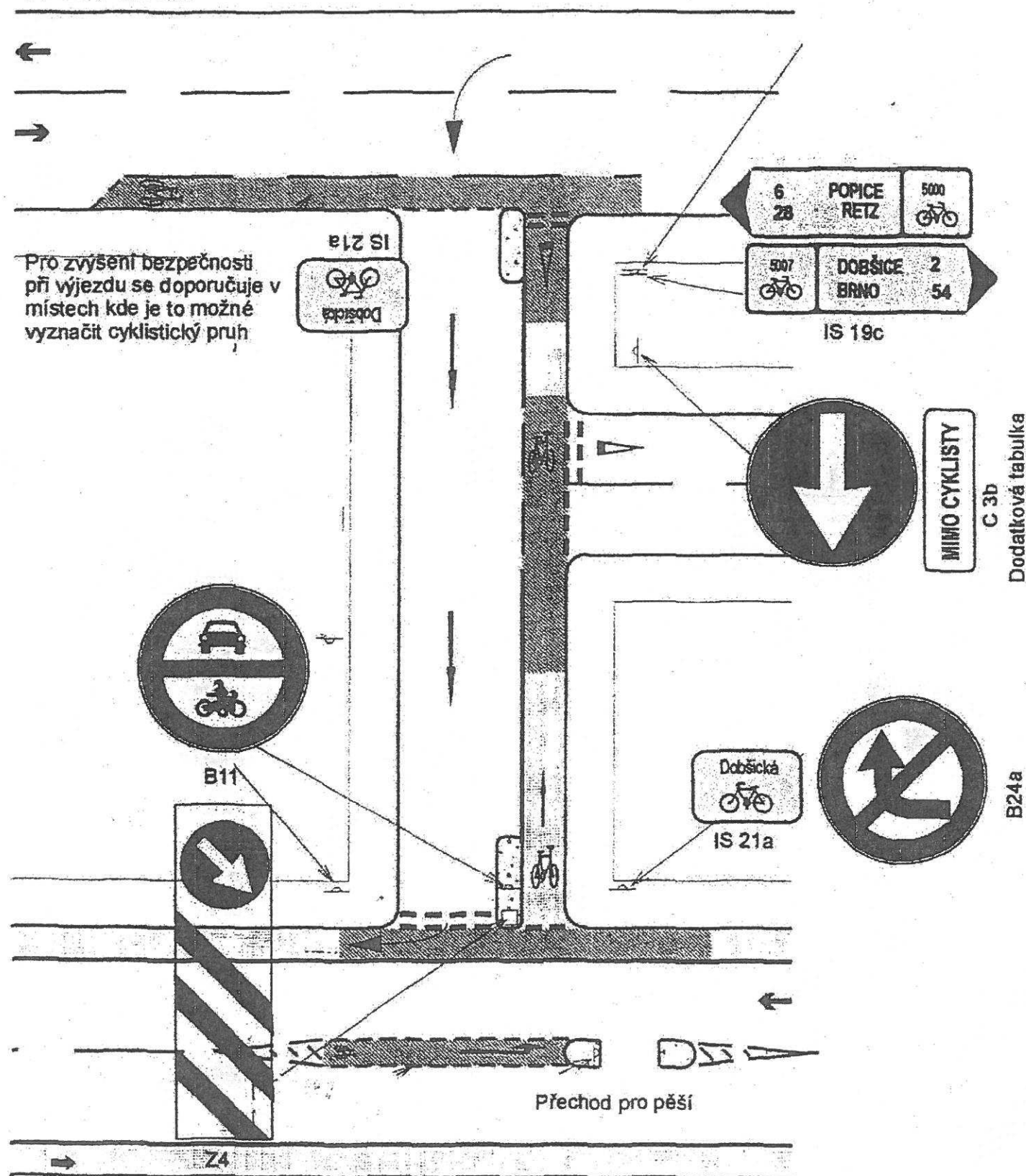
Typové listy

Typ 4.5 Cyklisté v protisměru jednosměrných ulic

Pokud vykazuje motorová doprava v jednosměrné ulici nízkou rychlost i intenzitu, je možné pro vedení protisměrné cyklistické trasy použít tzv. falešné jednosměrné ulice. Toto řešení, které je běžné ve většině zemí Evropské unie umožní pokrýt jak potřeby parkovacích stání, tak i vedení obousměrné cyklistické trasy. Doporučená šířka je 1,50 m minimum je 1,00 m v nutných případech je možné cyklistický pruh oddělit fyzickou překážkou

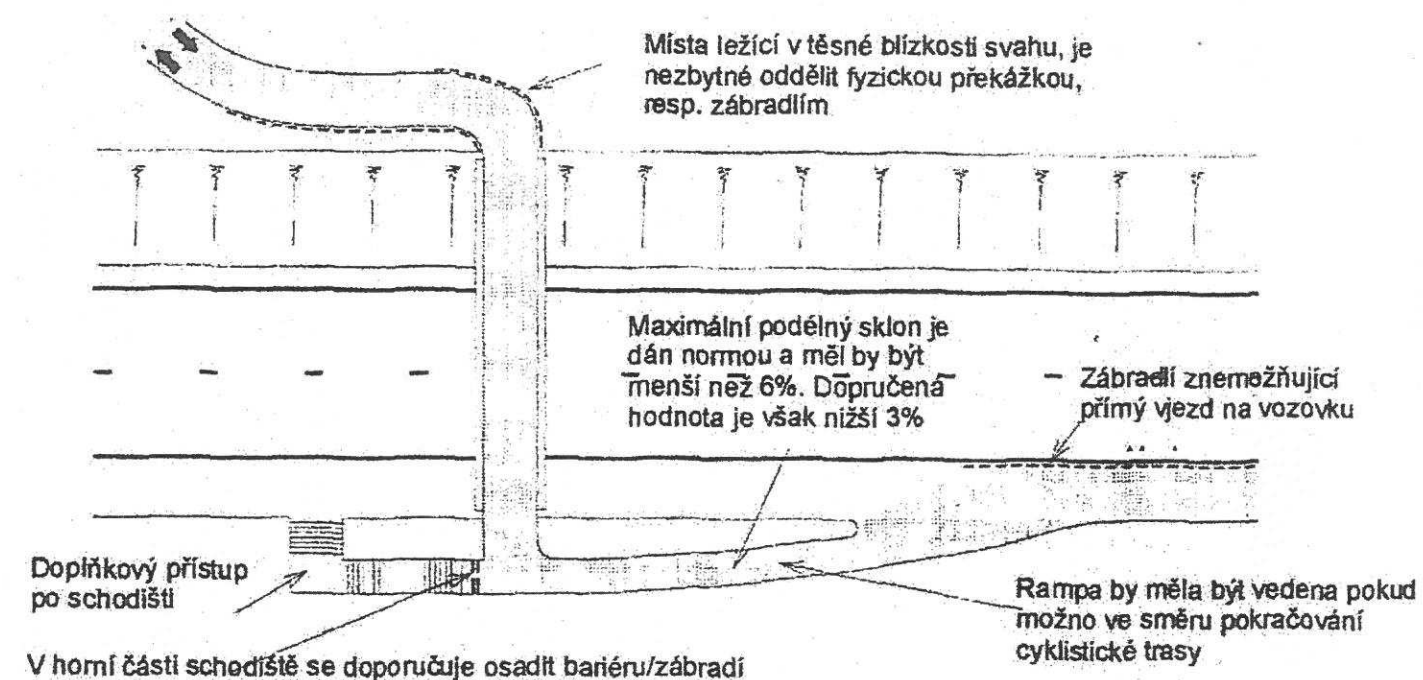
Na vjezdu do ulice se doporučuje vybudovat tzv. cyklistické brány

Pro levé odbočení z návazné ulice se při intenzitách přes 6.000 vozidel/24 hodin doporučuje vybudovat ochranný ostrůvek



Typ 5.17 Cyklistická trasa na mostě, resp. lávce

Situsce typického řešení společného mostu/lávky pro cyklisty a pěší



Příčné uspořádání společného mostu/lávky pro cyklisty a pěší



Segregovaná trasa minimální šířka 2,70 m

Nesegregovaná trasa minimální šířka 2,00 m

Uvedené hodnoty jsou převzaty ze zahraničních materiálů

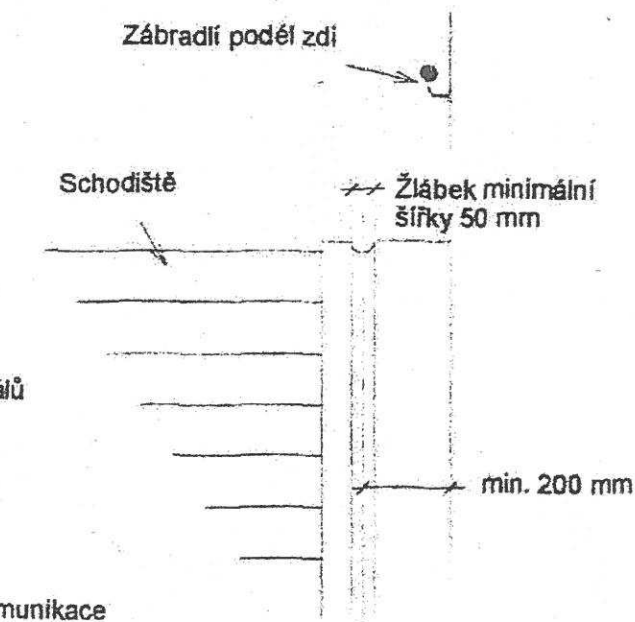
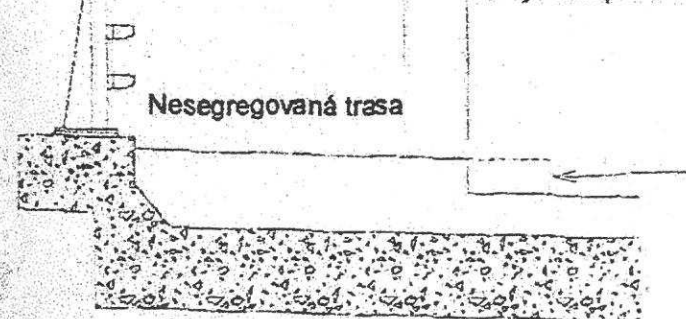
Příčné uspořádání silničního mostu

Jednopruhá stezka minimální šířka 1,50 m

Dvoupřuhová stezka minimální šířka 2,00 m

Odstup 0,50 m

Průjezdni profil od komunikace



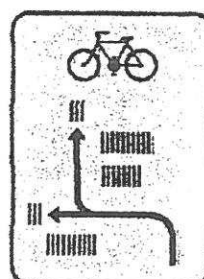
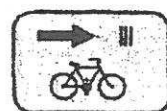
Typické řešení přístupu po schodišti

Typ 7.1 Státní silnice III. třídy

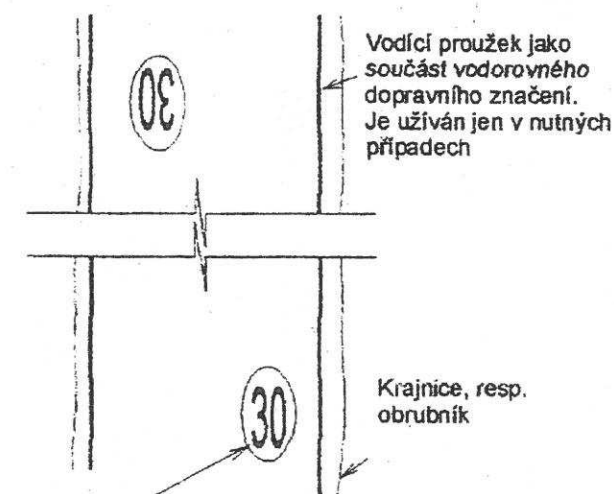
Cykloturistické trasy přicházející do města jsou *ponejvíce* vedeny po silnicích III. třídy, tedy po komunikacích společně s automobilovou dopravou. Obecně platí, že na těchto tazích by neměla intenzita motorové dopravy výrazněji překročit 1000 vozidel za 24 hodin. Při těchto intenzitách a při dobrých rozhledových poměrech je trasa dostatečně bezpečná a není třeba ji speciálně značit (kromě informačního značení pro cyklisty). V místech se sníženou viditelností nebo v dlouhých přímých úsecích, kde vozidla dosahují značné rychlosti je vhodné osadit svislou dopravní značku A19, upozorňující řidiče motorových vozidel na zvýšený výskyt cyklistů.



Informační značení pro cyklisty
Je umísťováno na významějších křižovnicích cest nebo příměně směru jízdy



Typ 7.2 Dopravně zklidněné ulice a cesty

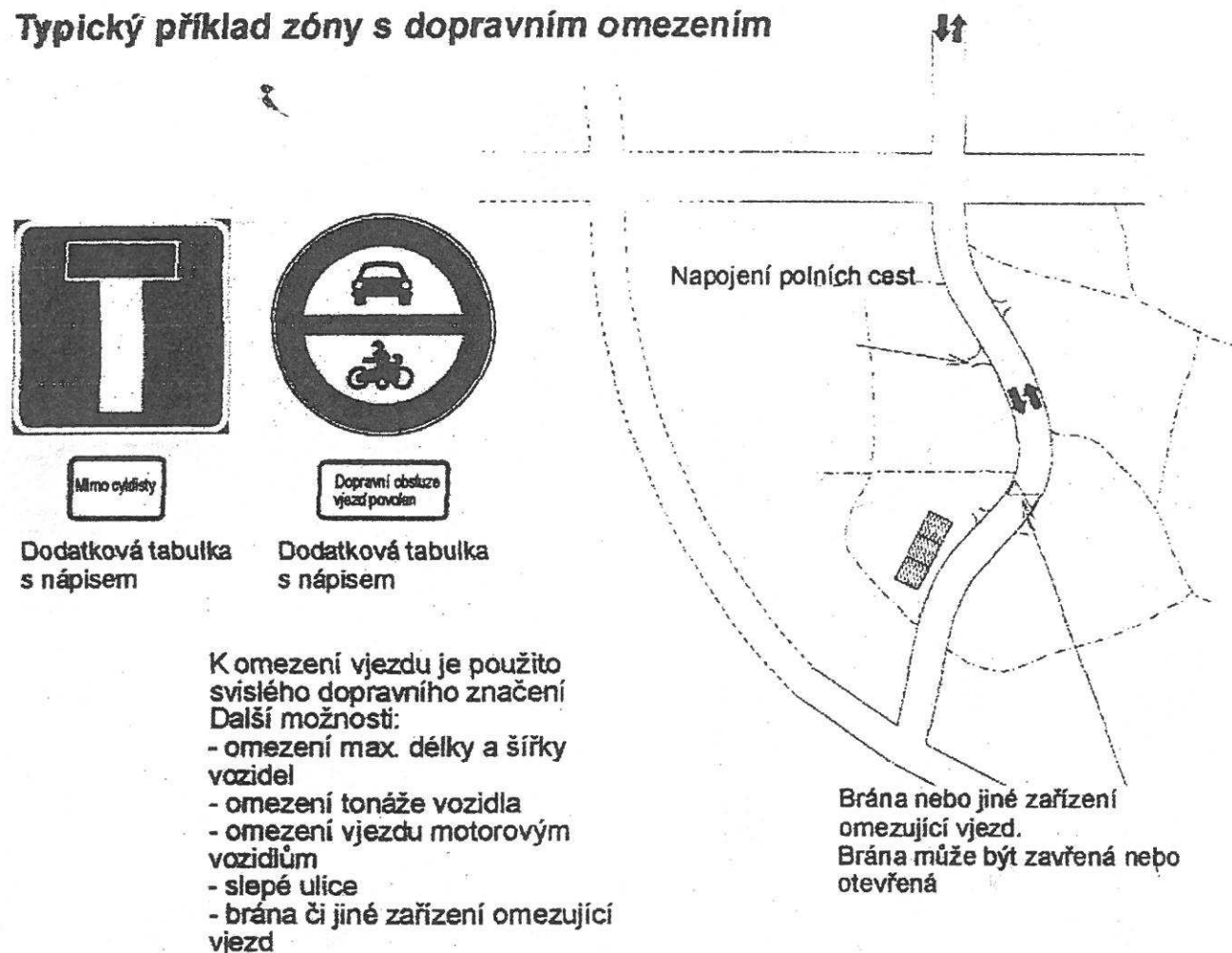


Vodorovné dopravní značení upozorňující na omezení maximální rychlosti

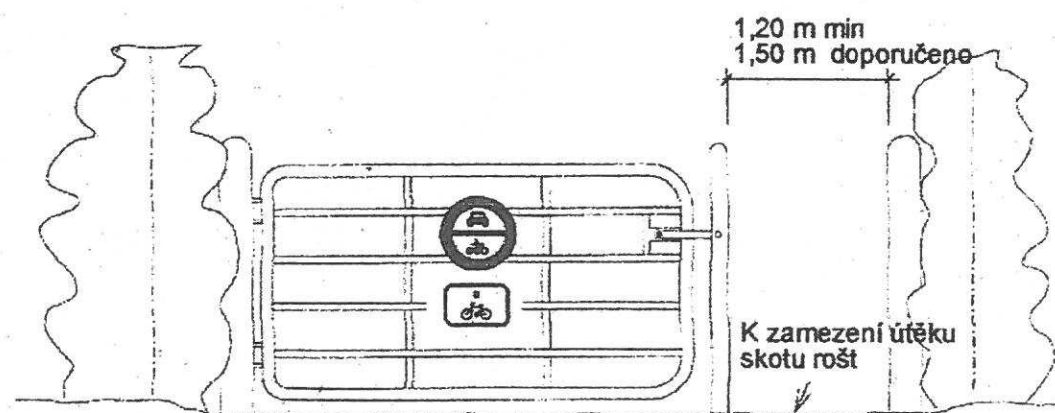
Pro zdůraznění bezpečnosti cyklistů může projektant použít cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru
Další opatření, které upozorní řidiče na zvýšený pohyb cyklistů:
- logo cyklisty
- svislé dopravní značení
- zúžená místa s průjezdem pro cyklisty
- barevný povrch

Typ 7.4 Zóny s dopravním omezením

Typický příklad zóny s dopravním omezením



Brána umožňující vjezd cyklistům



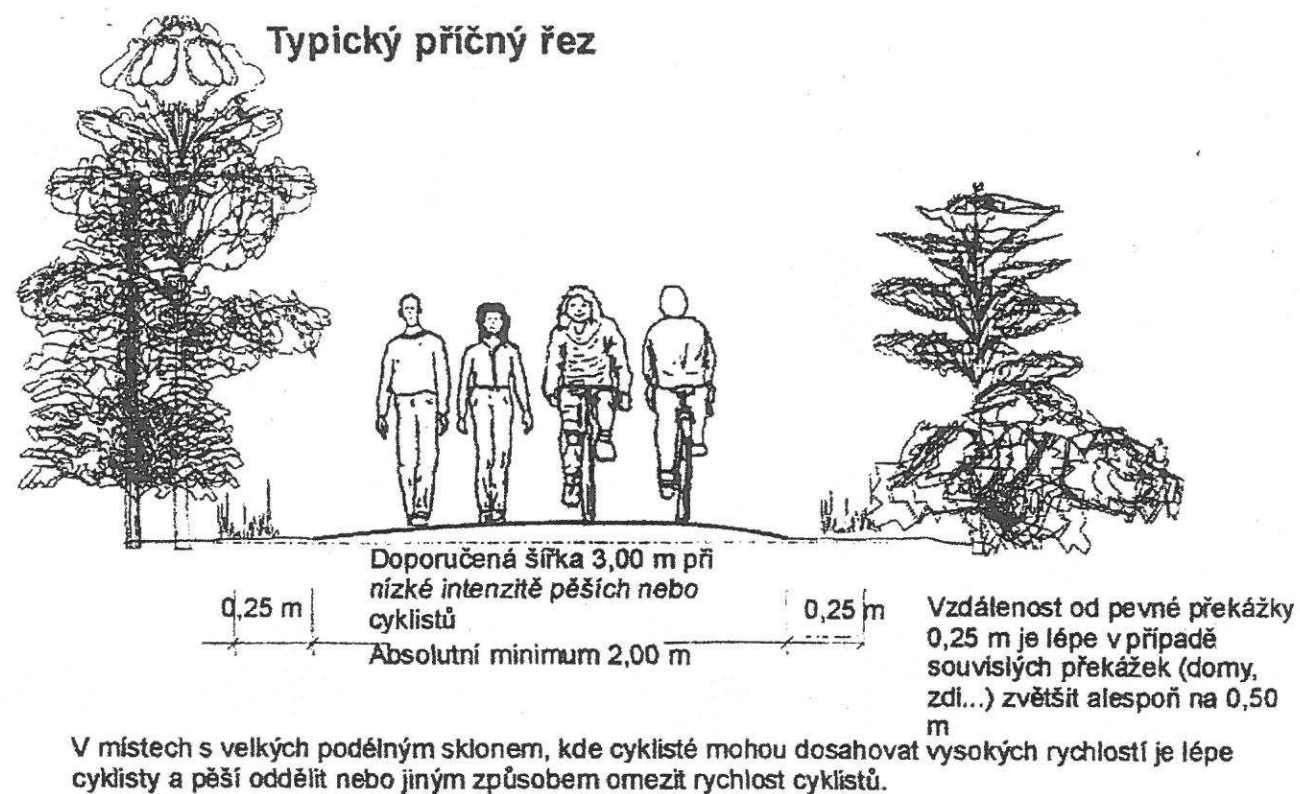
Typ 8.7 Cyklistická trasa v parcích

Pro vedení cyklistické dopravy v parcích se doporučuje umožnit průjezd cyklistům po vyznačených trasách. Aby se snížilo riziko konfliktu s chodci, resp. hrajícími se dětmi, je vhodné stavebními úpravami přinutit cyklistu snížit rychlost jízdy. Jednou z možností je opakované umístění retardérů, míst s odlišným povrchem (vydlážděných) nebo míst s lokálním zúžením, které donutí cyklistu přibrzdit a snížit možné následky konfliktu na minimum.

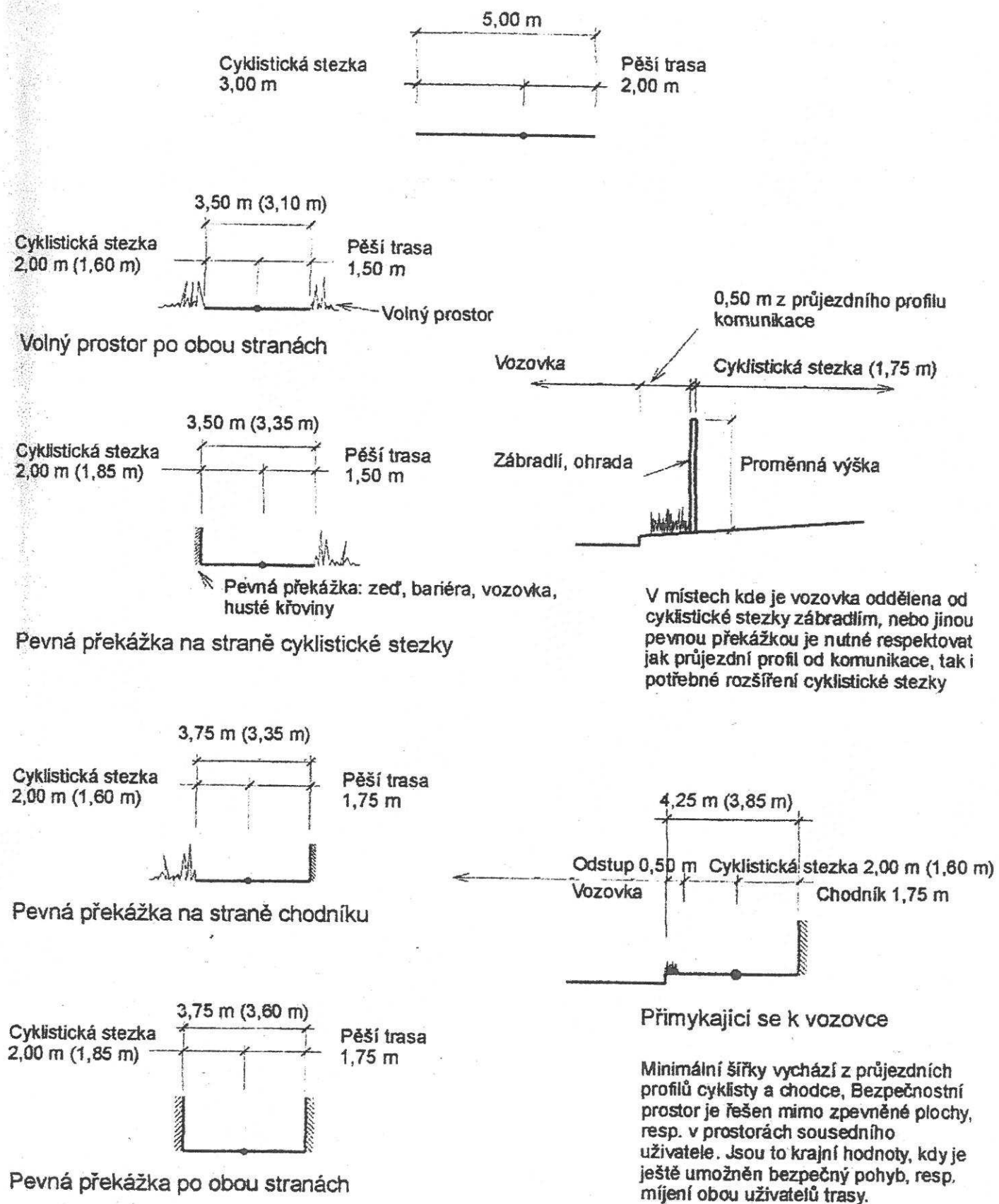
Typ 8.8 Cyklistická trasa v pěších zónách

Doporučujeme takový režim obsluhy centrální části města, který dovoluje cyklistům průjezd pěší zónou v době od 18.00 - 9.00, podobně jako je tomu u dopravní obsluhy. Mimo takto vymezenou dobu nemá cyklista možnost se do pěší zóny dostat. V dalších oblastech historického jádra by měla platit pro cyklistu stejná omezení jako pro dopravní obsluhu. Z režimu provozu cyklistické dopravy se odvíjí i návrh na umístění parkovacích stojanů. Měly by být situovány při vjezdech do pěší zóny a na obchodně atraktivních místech mimo pěší zónu.

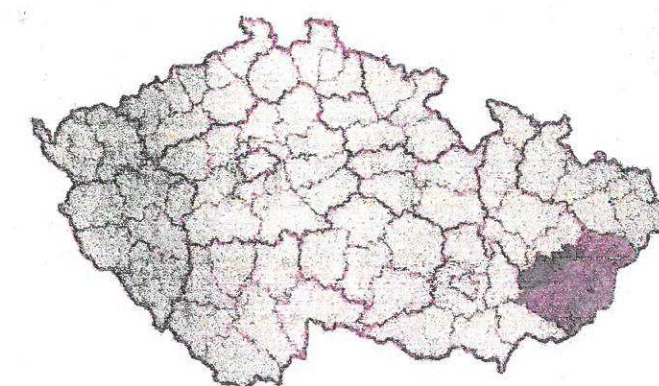
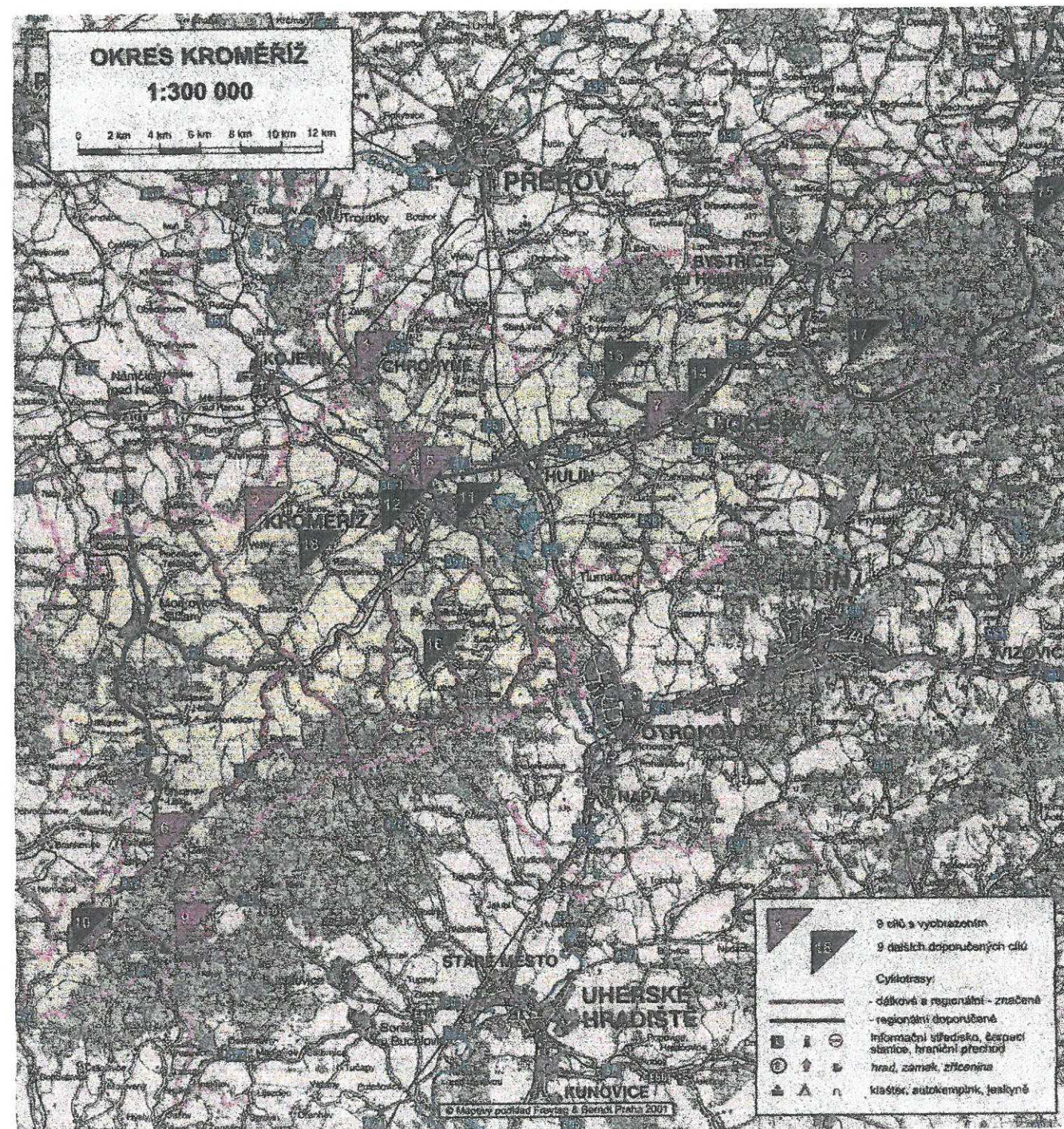
Typ 8.1 Společná cesta pro cyklisty a pěší



Typ 8.4 Segregovaná cesta pro cyklisty a pěší

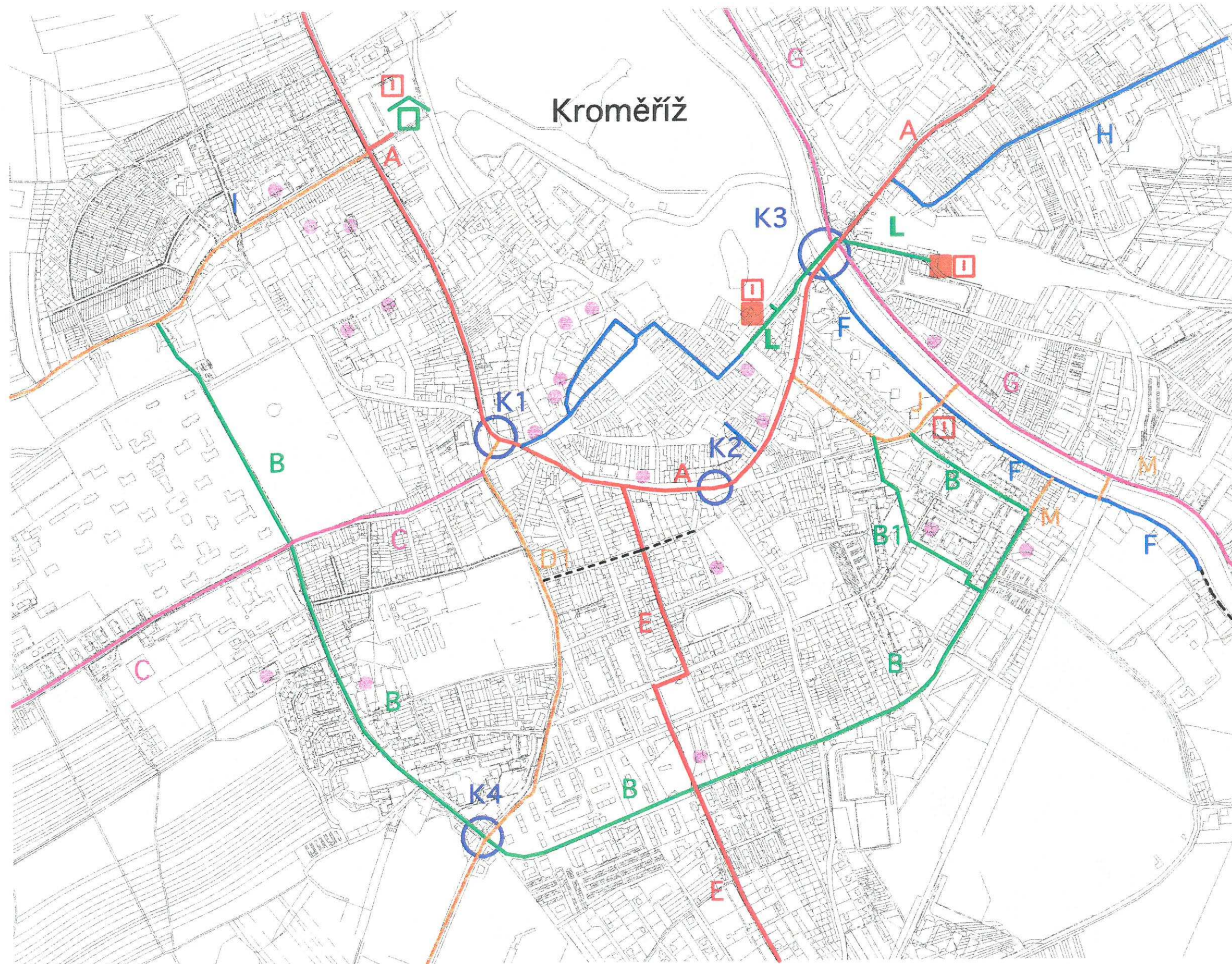


2. Situace širších vztahů vztahů s vazbou na síť cykloturistických tras



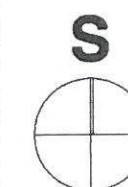
Situace širších vztahů s vazbou na síť cykloturistických tras

3. Situace cykloturistických tras - celková



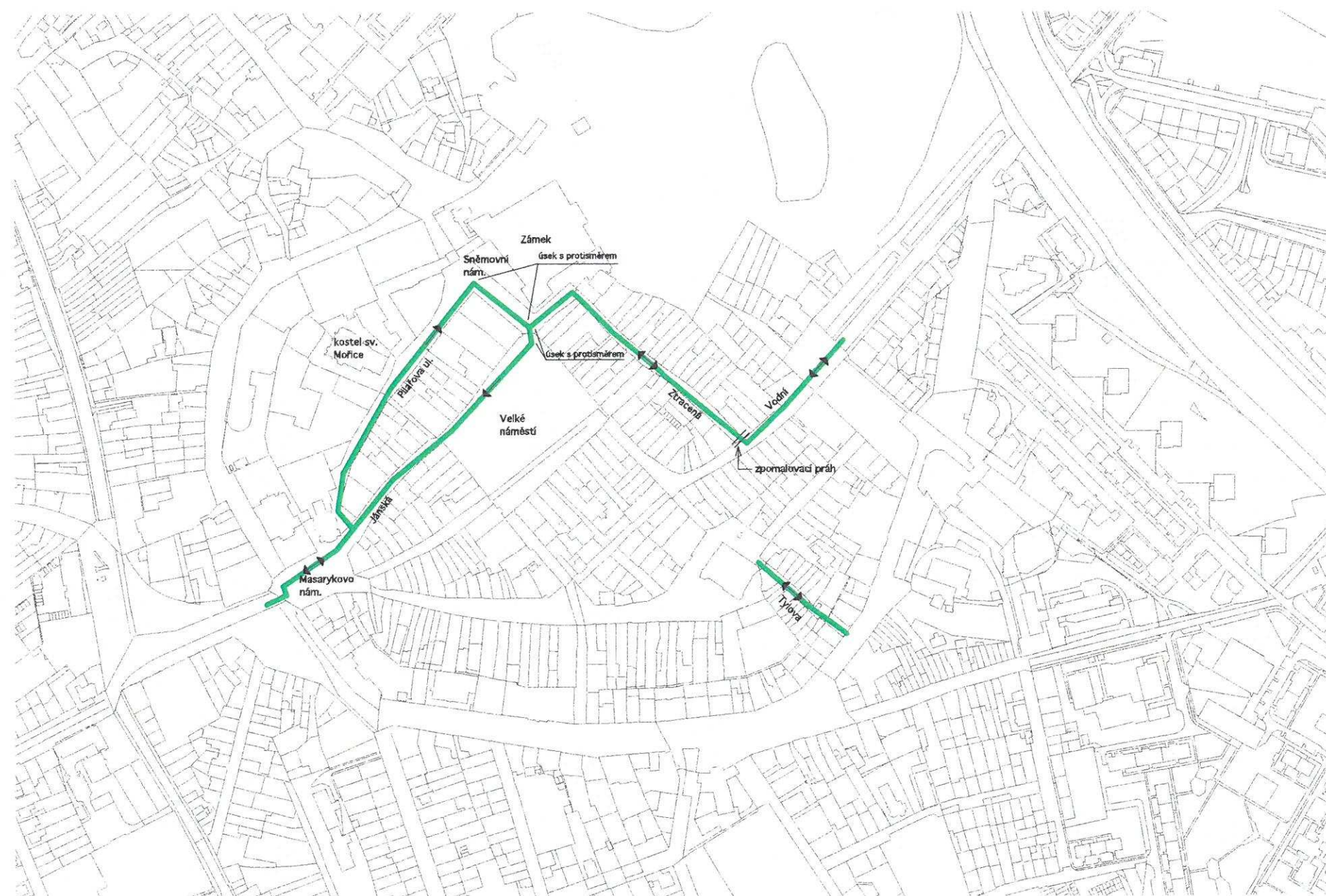
LEGENDA:

- A —
- B —
- C —
- D —
- možnost dopravy pro cyklisty v historickém centru města
- I informační tabule pro cyklisty
- úschovna kol
- školy a školská zařízení
- O K1 kolizní křižovatky
- 🏠 cyklokemp
- stávající a navržené trasy



Přehledná situace vedení cyklostezek

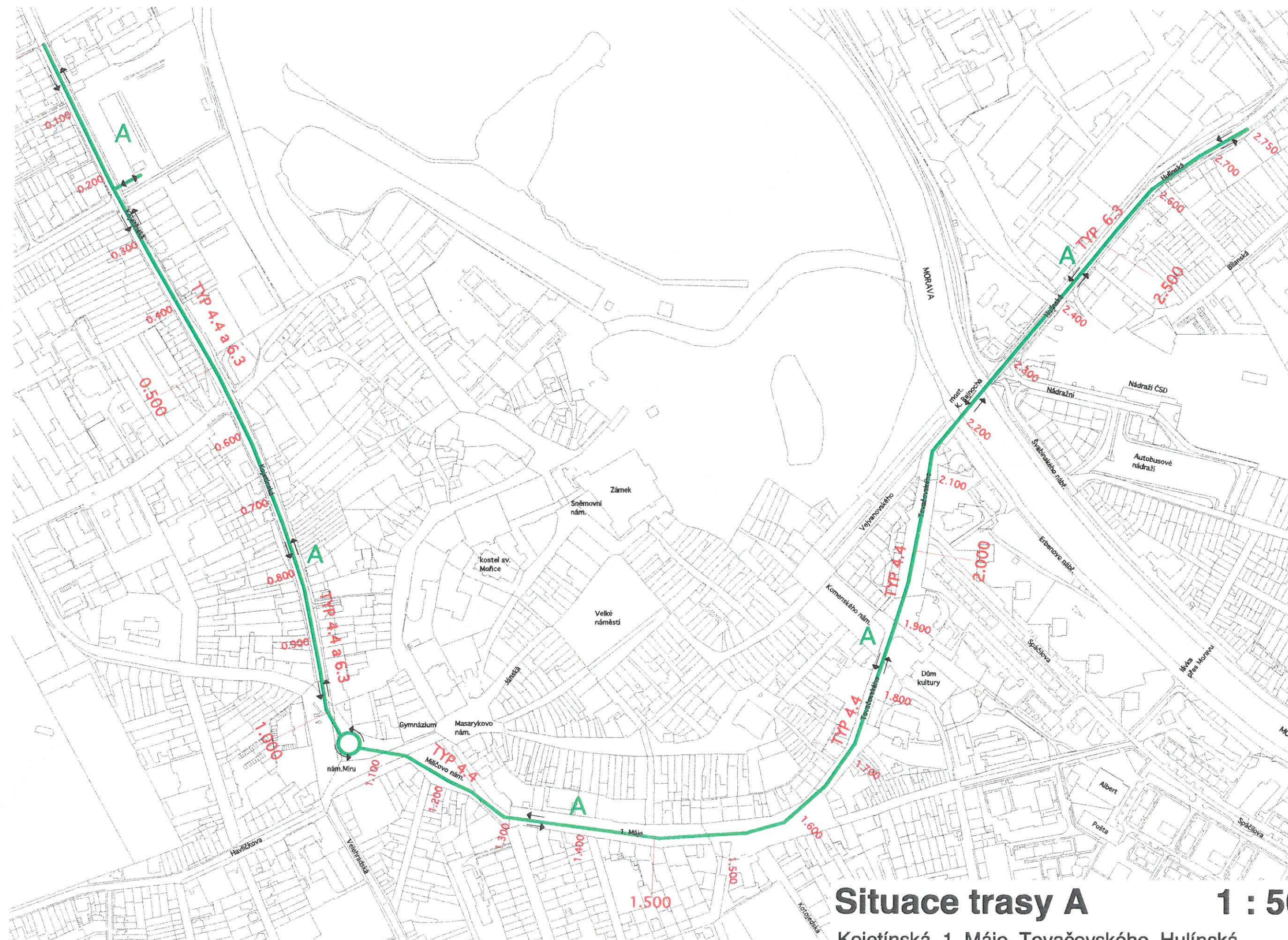
4. Situace cykloturistických tras - jednotlivé trasy



Situace tras v hist. centru města 1 : 5000

[illegible]

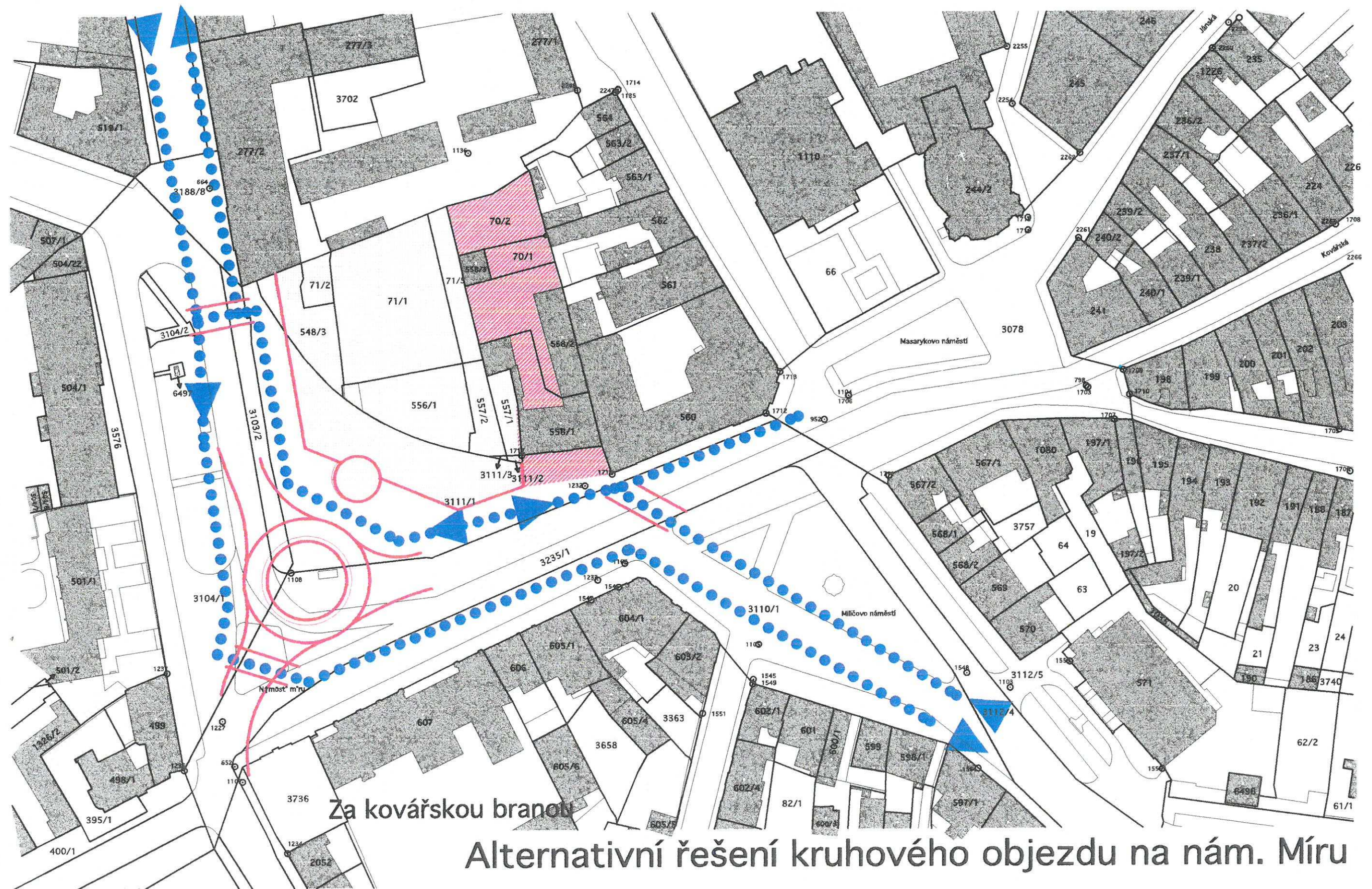
Rekapitulace ukazatelů tras v centru



Situace trasy A 1 : 5000

Kojetínská, 1. Máje, Tovačovského, Hulínská

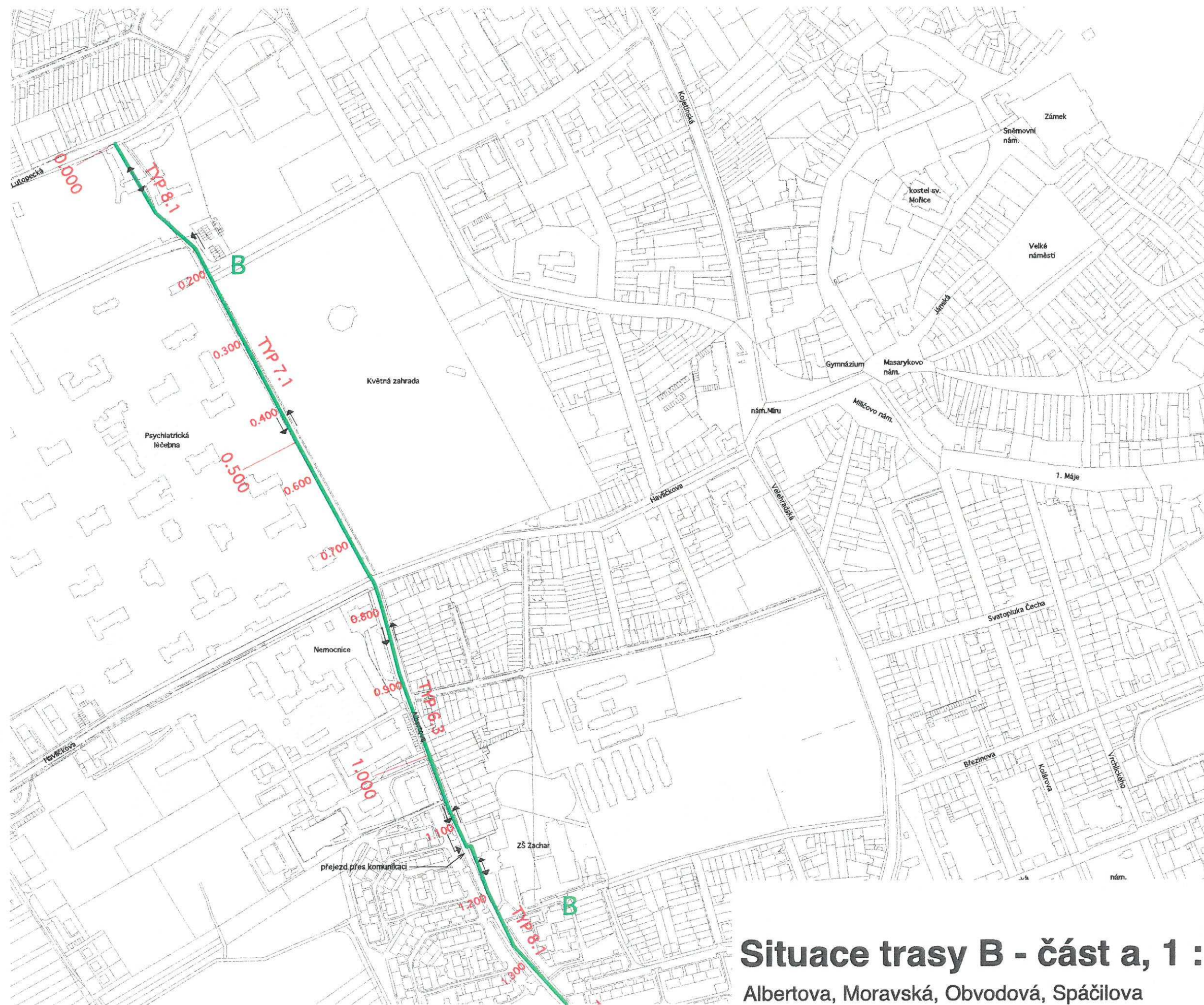
Z poznatků z provozu na kruhovém objezdu vyplývá nebezpečnost provozu na kruhových objezdech pro cyklisty. Rovněž z výsledků setkání zahraničních urbanistů na Kroměřížském Workshopu ve spolupráci s Nadací Partnerství, kde jedním z řešených prostorů bylo i nám. Míru, vyplývá vhodnost přemístění kruhového objezdu mimo osu stávající komunikace. Toto řešení nejenom urbanisticky začleňuje vhodně prosto nám. Míru do městských prostorů v souladu s historickým kontextem vývoje tohoto místa, ale má zásadní význam pro vyčlenění cykladopravy mimo kruhový objezd, a s tím spojený výrazný dopad na bezpečnost provozu v křižovatce. Stávající řešení toto možnost vylučuje.



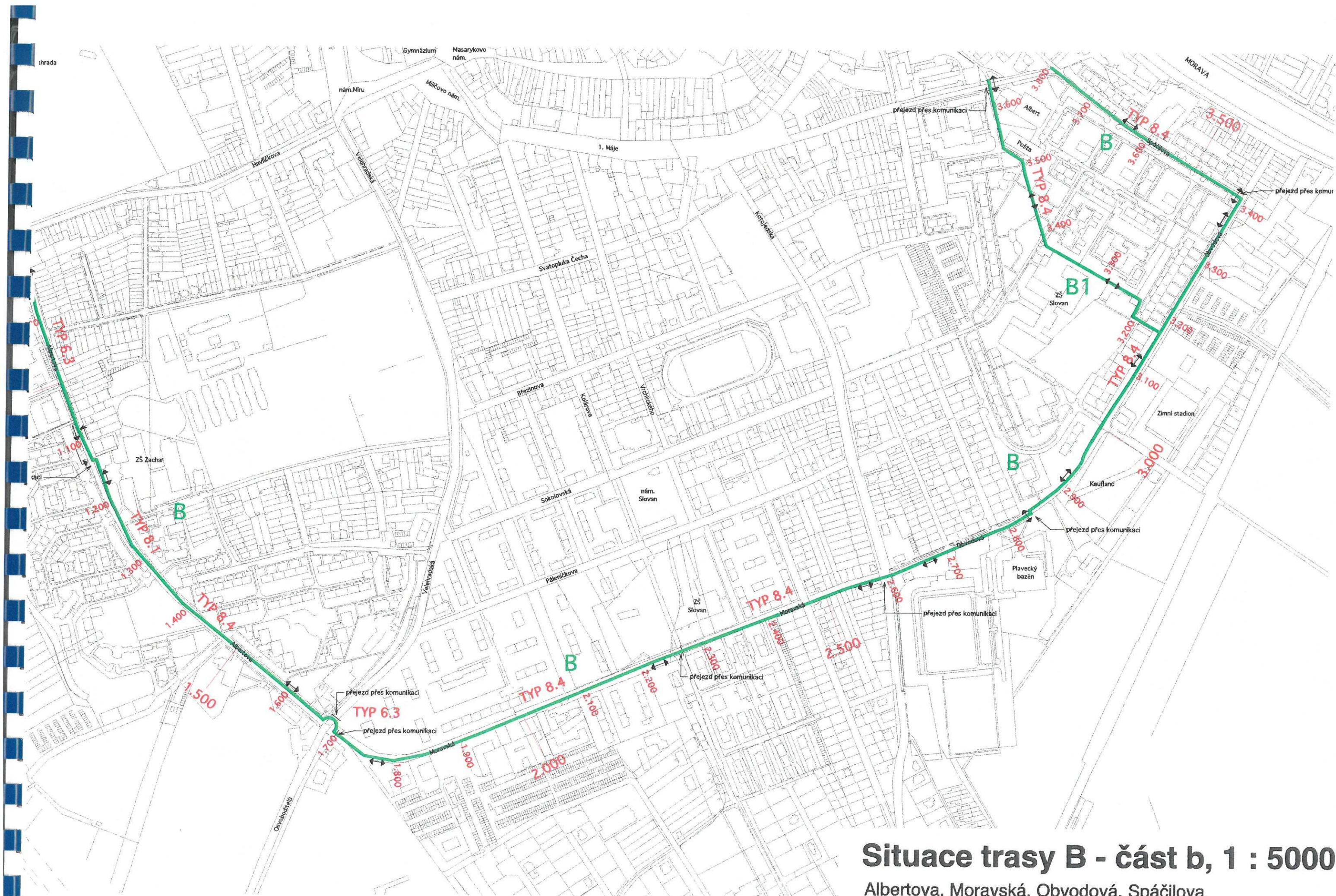
Úsek	Popis	Význam	Účel	Cyklisti	Délka	Návrh		Náklady	Priorita
km	Upřesnění vedení trasy	Pro region	Dopravní význam	Vhodnost pro cyklisty	Celková délka	Návrh opatření	Typ opatření	Orientační náklady	Etapová výstavba
0.000-1.000	vyznačený pruh š=1 podél komunikace v silničním tělese po obou stranách komunikace, v části souběh s parkováním aut	regionální	obslužný turistický	2	1 000 m	Úprava vodorovného zn. úprava šířky kom. na 3,25 m Informační tabule u kempu	4.4 a 6.3 DOZ	50 000,-	1
1.000-1.100	Vyznačený pruh š=1 podél komunikace kruh objezdu=vyžaduje samostatný projekt křižovatky (altern. celková úprava objezdu s vyčl. cyklotras mimo objezd)	regionální	obslužný turistický	5	100 m	Šířková úprava objezdu, značení	6.3 DOZ	1 500 000,-	2
1.100-1.500	vyznačený pruh š=1 podél komunikace v části souběh s parkováním aut	místní	obslužný	3	400 m	Úprava vodorovného zn. úprava šířky kom. na 3,25 m	4.4 a 6.3 DOZ	350 000,-	2
1.500-1.600	vyznačený pruh š=1 mezi odboč. pruhy = vyžaduje samostatný projekt křižovatky	místní	obslužný	3	100 m	Úprava vodorovného zn. úprava šířky kom. na 3,25 m odbočovací pruhy	6.3 DOZ	250 000,-	2
1.600-2.200	vyznačený pruh š=1 podél komunikace v části souběh s parkováním aut	místní	obslužný	2	600 m	Úprava vodorovného zn. úprava šířky kom. na 3,25 m	4.4 a 6.3 DOZ	150 000,-	2
1.200-2.250	vyznačený pruh š=1 na chodníku mostu K. Rajnocha na obou stranách, výšk. upravený chodník, odděl. od komunikace zvýš. obrubníkem, sjezdy z chodníků = vyžaduje samostatný projekt úprav	regionální	obslužný turistický	2	50 m	Nové chodníky na mostu K. Rajnocha , úpravy sjezdů	DOZ	250 000,-	2
1.250-2.300	světelně řízená křižovatka se spec. fází pro cyklisty = vyžaduje samostatný projekt křižovatky	regionální	obslužný turistický	4	50 m	celková úprava svět. křižov.	svět. říz.křižov. DOZ	1 500 000,-	3
2.300-2.750	vyznačený pruh š=1 podél komunikace úpravy sjezdů z chodníku	regionální	obslužný turistický	2	450 m	Úprava vodorovného zn. úprava šířky kom. na 3,25 m	6.3 DOZ	40 000,-	1
	Celkem				2 750m			4 090 000,-	

Rekapitulace ukazatelů trasy A

Kojetínská, Nám. Míru, 1. Máje, Tovačovského
Hulínská



Situace trasy B - část a, 1 : 5000
Albertova, Moravská, Obvodová, Spáčilova

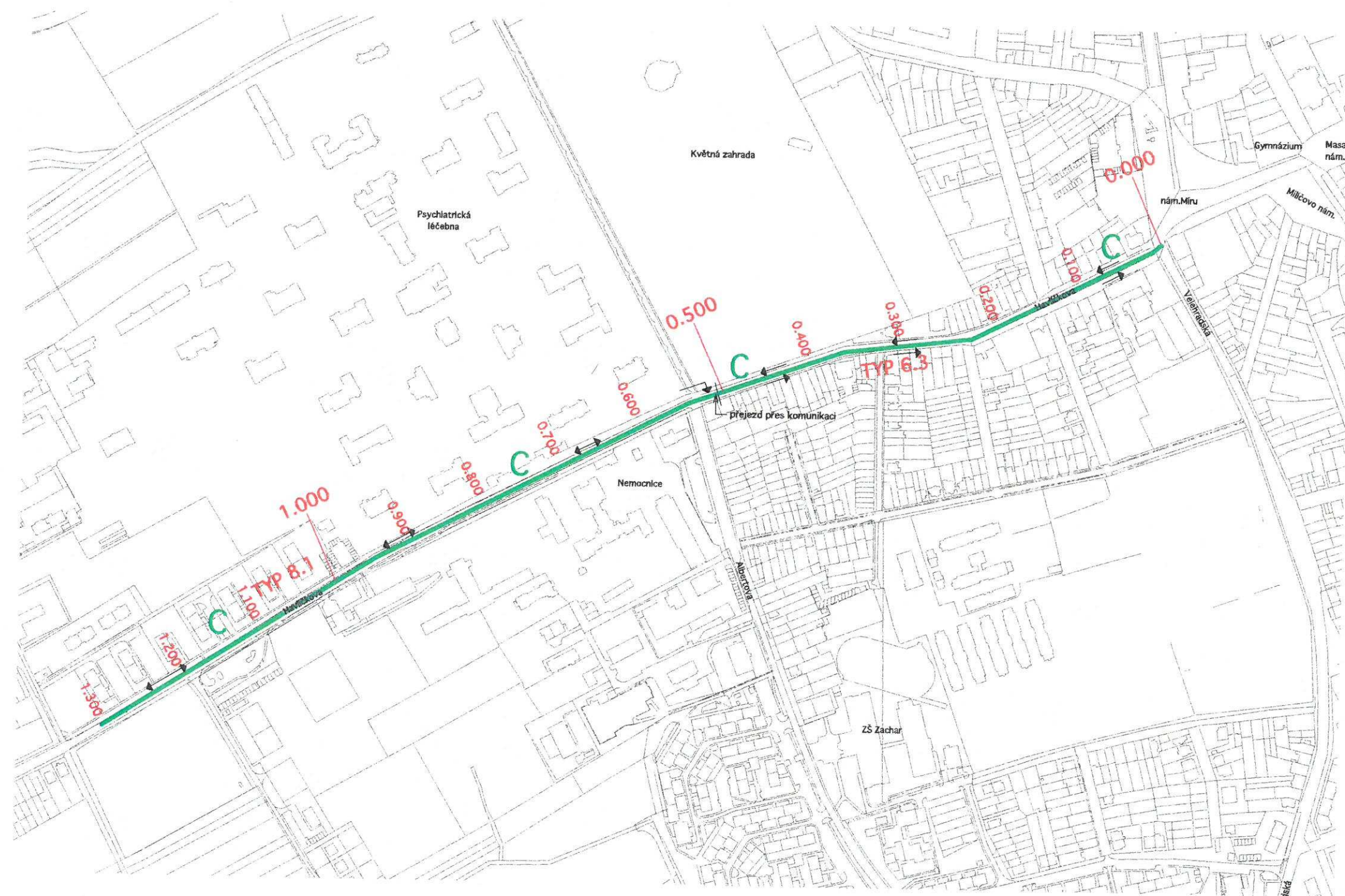


Situace trasy B - část b, 1 : 5000
Albertova, Moravská, Obvodová, Spáčilova

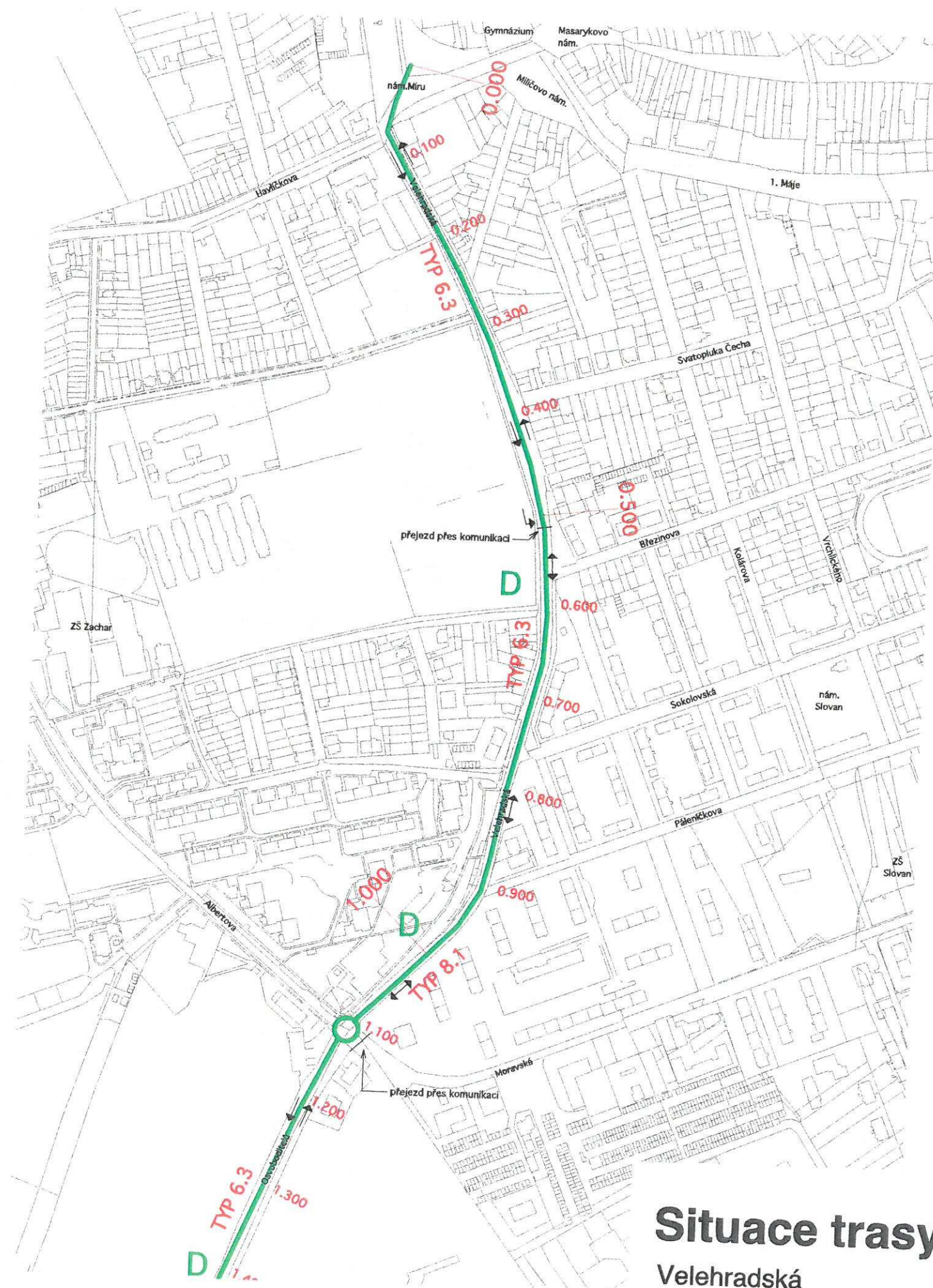
Úsek	Popis	Význam	Účel	Cyklisti	Délka	Návrh		Náklady	Priorita
km	Upřesnění vedení trasy	Pro region	Dopravní význam	Vhodnost pro cyklisty	Celková délka	Návrh opatření	Typ opatření	Orientační náklady	Etapová výstavba
0.000-0.150	Smíšená stezka pro pěší a cyklisty mimo komunikaci pol trasa s chodníkem	místní	obslužný	1	150 m	nový chodník š=3 m	8.1 DOZ + Ž	540 000,-	1
0.150-1.100	trasa ve stávající komunikaci bez značení po obou stranách	místní	obslužný	2-3	950 m	odbočovací pruh pro cykl. vlevo na stezku úprava obrubníků	7.1 DOZ	15 000,-	1
1.100-1.650	Smíšená stezka pro pěší a cyklisty, obousměrná mimo komunikaci na straně ZŠ Zachar	místní	obslužný	1	550 m	nový chodník š=3 m	8.1 DOZ + Ž	1 980 000,-	1-2
1.650-1.700	Smíšená stezka pro pěší a cyklisty mimo kruhový objezd = vyžaduje samostatný projekt křižovatky	regionální	obslužný	1	50 m	nový chodník š=3 m sjezdy z chodníků	8.1 DOZ + Ž	180 000,-	2
1.700-2.850	samostatná segregovaná trasa mimo komunikaci. přejezd přes komunikaci	místní	obslužný	1	1150 m	nová stezka š=1,5 m	8.4 DOZ + K	604 000,-	1-2
2.850-3.180	samostatná segregovaná trasa mimo komunikaci. přejezd přes komunikaci podél chodníku k byt. zástavbě	místní	obslužný	1	930 m	nová stezka š=1,5 m sjezdy z chodníků	8.4 DOZ + Ž	594 000,-	1-2
3.180-3.400	samostatná segregovaná trasa mimo komunikaci, podél chodníku k byt. zástavbě sjezdy v chodníku	místní	obslužný	1	220 m	nová stezka š=1,5 m sjezdy z chodníků	8.4 DOZ + Ž	396 000,-	2
3.400-3.800	samostatná segregovaná trasa mimo komunikaci, podél chodníku k byt. zástavbě přejezd přes komunikaci	místní	obslužný	1-2	400 m	nový chodník š=3 m přemístění zastávky MHD na Spáčilově ul.	8.4 DOZ + Ž	1 640 000,-	2-3
3.180-3.680 TRASA B 1	samostatná segregovaná trasa mimo komunikaci, mimo stávající chodníky	místní	obslužný	1	500 m	nová stezka š=1,5 m sjezdy z chodníků	8.4 DOZ + Ž	525 000,-	1-2
	Celkem				3 800m	do nákl. započítána trasa B1		6 474 000,-	

Rekapitulace ukazatelů trasy B

Albertova, Moravská, Obvodová, Spáčilova



Situace trasy C - 1 : 5000
Havlíčková



Situace trasy D -
Velehradská

1 : 5000

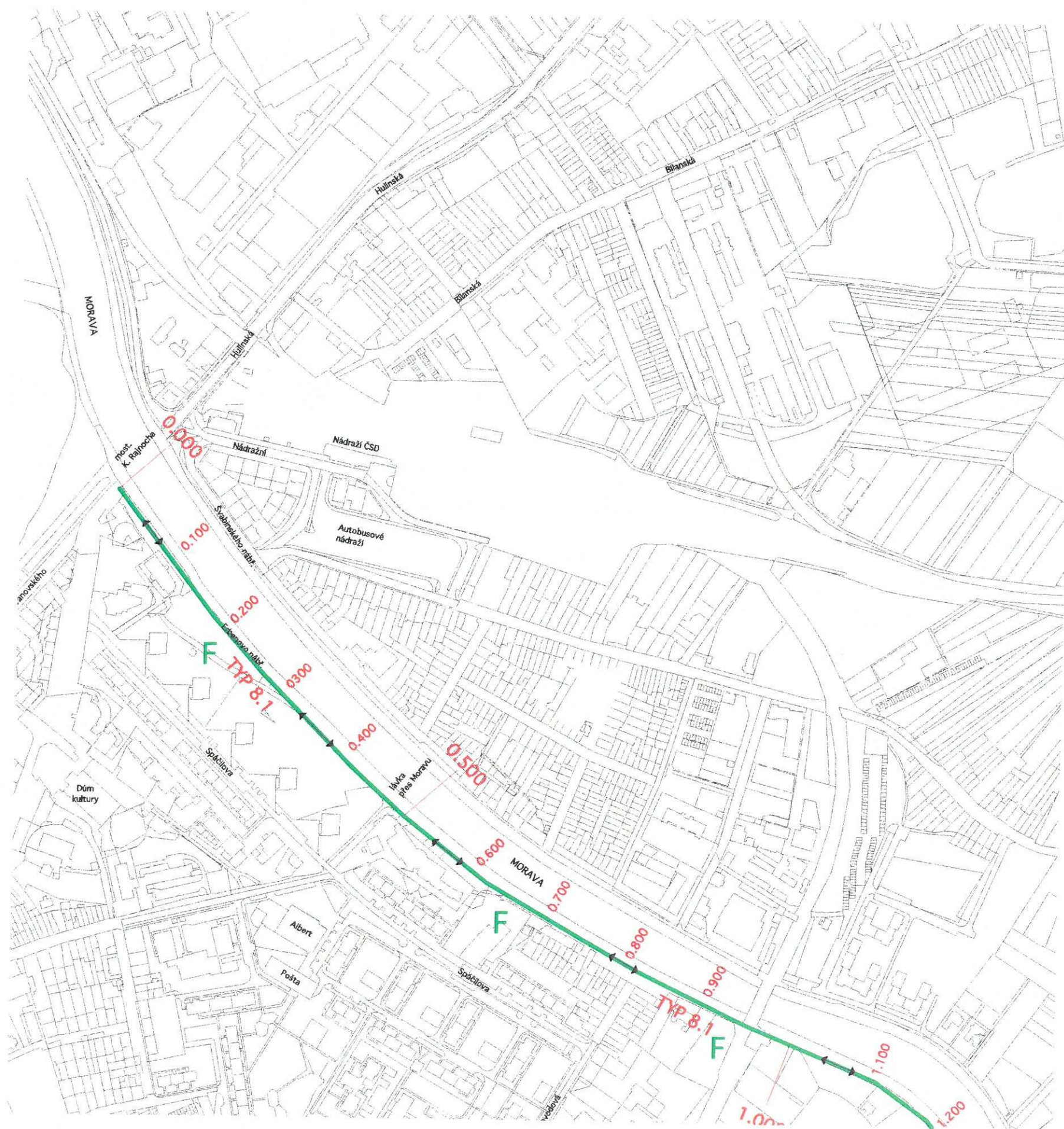
[illegible]

Rekapitulace ukazatelů trasy D

Velehradská, Osvoboditelů



Situace trasy E - 1 : 5000
Vrchlického, nám. Míru, Třasoňova



Situace trasy F -
Erbenovo nábrž.

1 : 5000



Situace trasy G -
Švabinského nábr.

1 : 5000

2 160 000,-

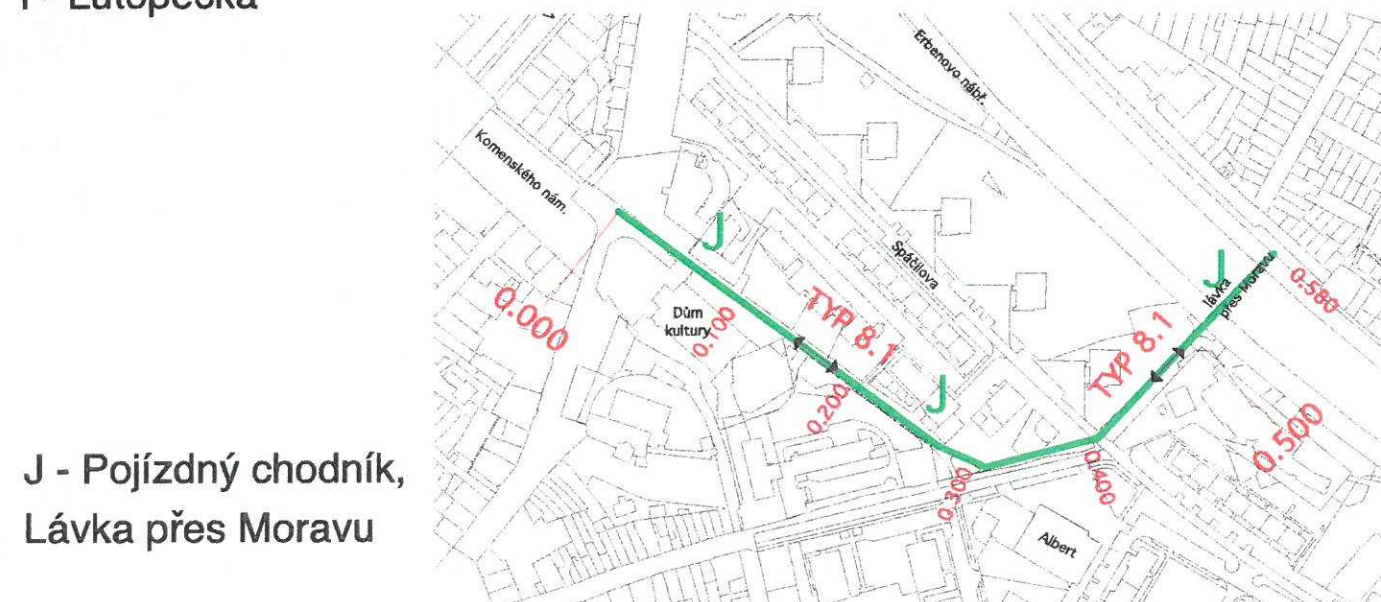
[illegible]

Rekapitulace ukazatelů trasy G

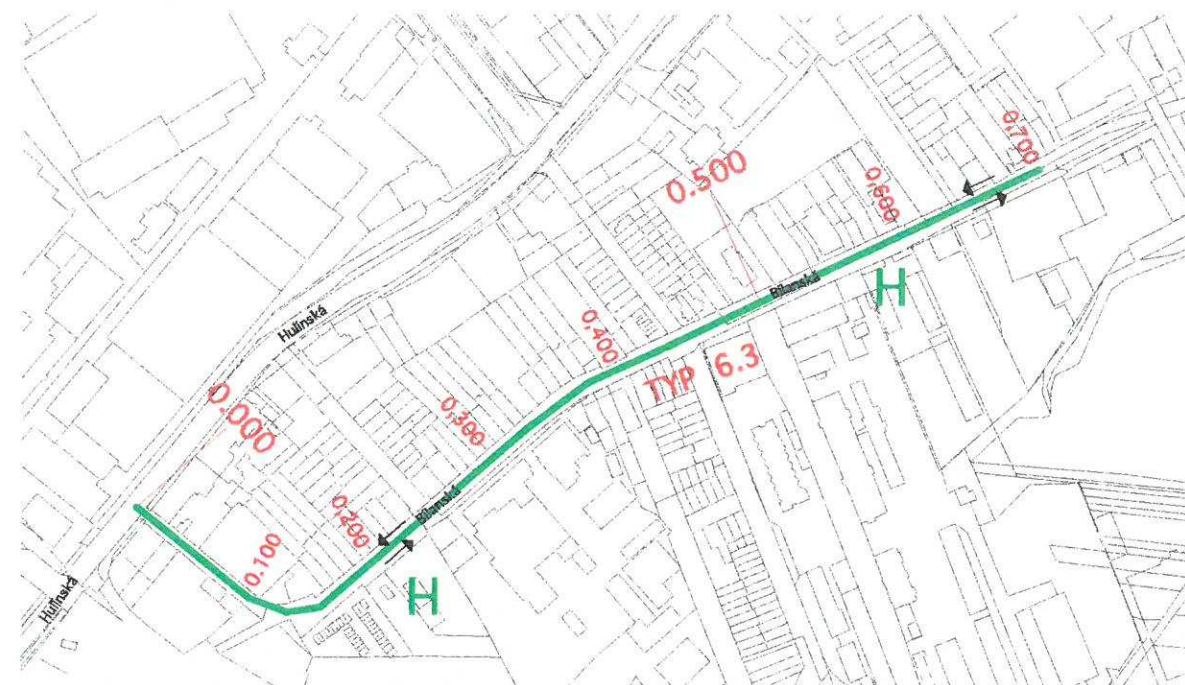
Švabinského nábř.



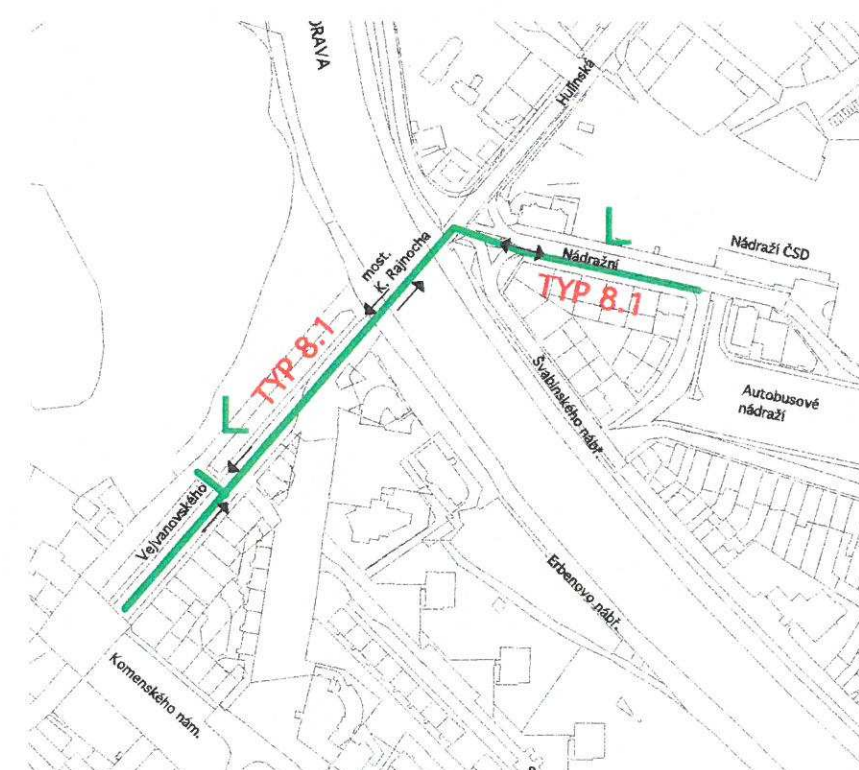
I - Lutopecká



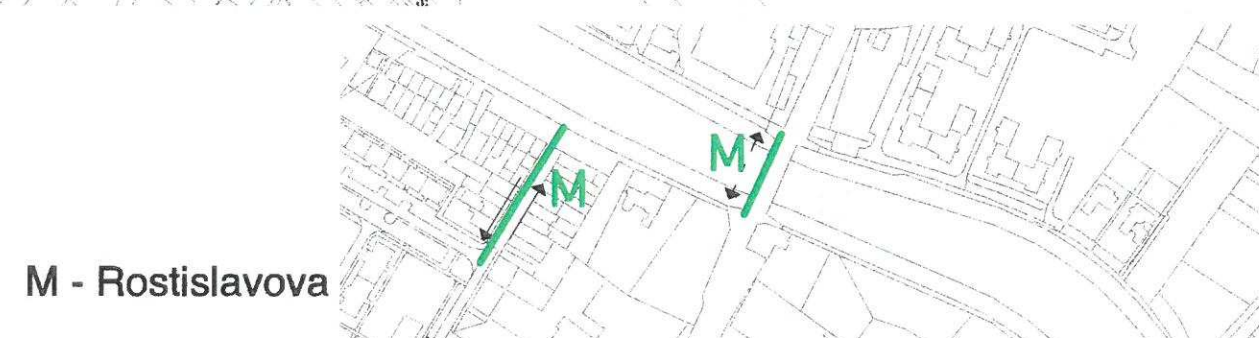
J - Pojízdny chodník,
Lávka přes Moravu



H - Bílanská



L - Vejvanovského, Nádražní



M - Rostislavova

Situace trasy H, I, J, L, M - 1 : 5000
Švabinského nábř.

[illegible]

Rekapitulace ukazatelů trasy I

Lutopecká

[illegible]

Rekapitulace ukazatelů trasy J

Pojízdný chodník, Lávka přes Moravu

[illegible]

Rekapitulace ukazatelů trasy L

Vejvanovského

[illegible]

Rekapitulace ukazatelů trasy M

Rostislavova, Zborovský most

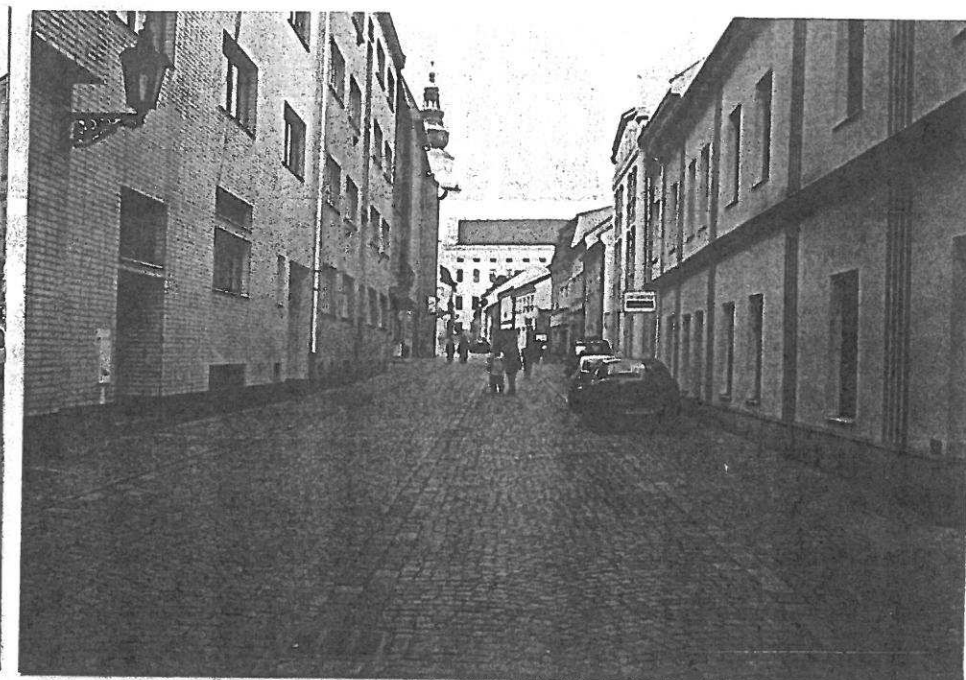
Úsek	Popis			Délka		Náklady	Priorita
trasy	Upřesnění vedení trasy			Celková délka		Orientační náklady	Etapová výstavba
hist. jádro	centrum			1 020 m		165 000,-	1
Trasa A	Kojetínská, Nám. Míru, 1. Máje, Tovačovského			2 750m		4 090 000,-	1,2,3
Trasa B	Albertova, Moravská, Obvodová, Spáčilova			3 800m		6 474 000,-	1,2,3
Trasa C	Havlíčkova			1 300m		2 880 000,-	2
Trasa D	Velehradská			1 400m		1 510 000,-	1,2
Trasa E	Vrchlického, Třasoňova			1 400m		910 000,-	1,2
Trasa F	Erbenovo nábř.			1 400m		5 000,-	1
Trasa G	Švabinského nábř.			1 330 m		796 000,-	3
Trasa H	Bílanská			700 m		0,-	1
Trasa I	Lutopecká			700 m		50 000,-	1
Trasa J	Pojízdný chodník, Lávka přes Moravu			700 m		105 000,-	1
Trasa L	Vejvanovského			500 m		750 000,-	1,2
Trasa M	Rostislavova, Zborovský most			160 m		10 000,-	1
	Celkem			17 160 m		17 745 000,-	

Rekapitulace nákladů tras

5. Fotodokumentace

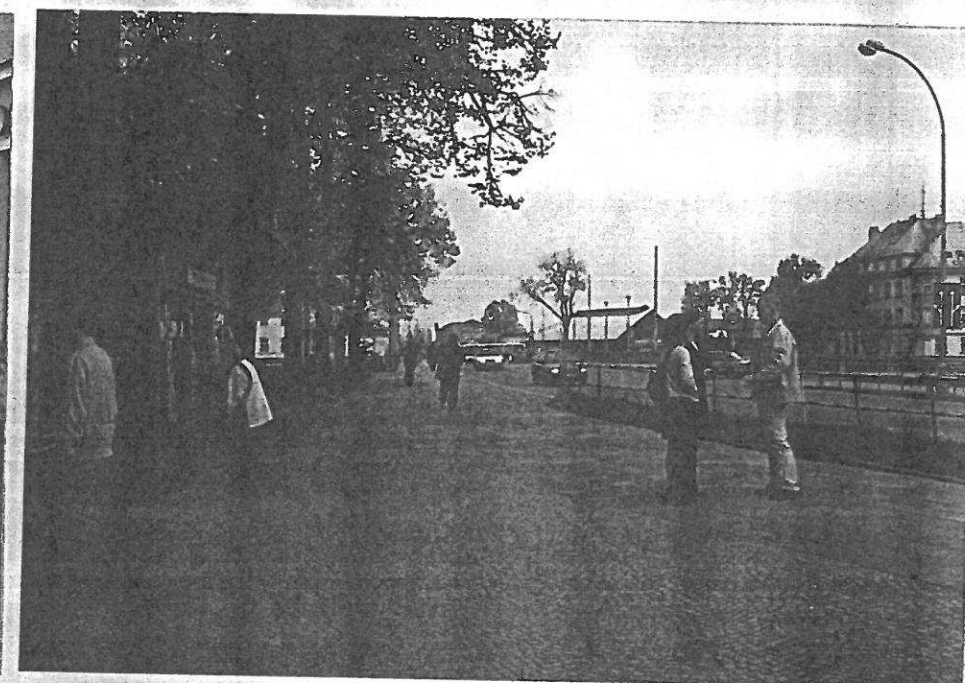
Historické centrum
Velké nám.

Historické centrum
Ztracená ul.



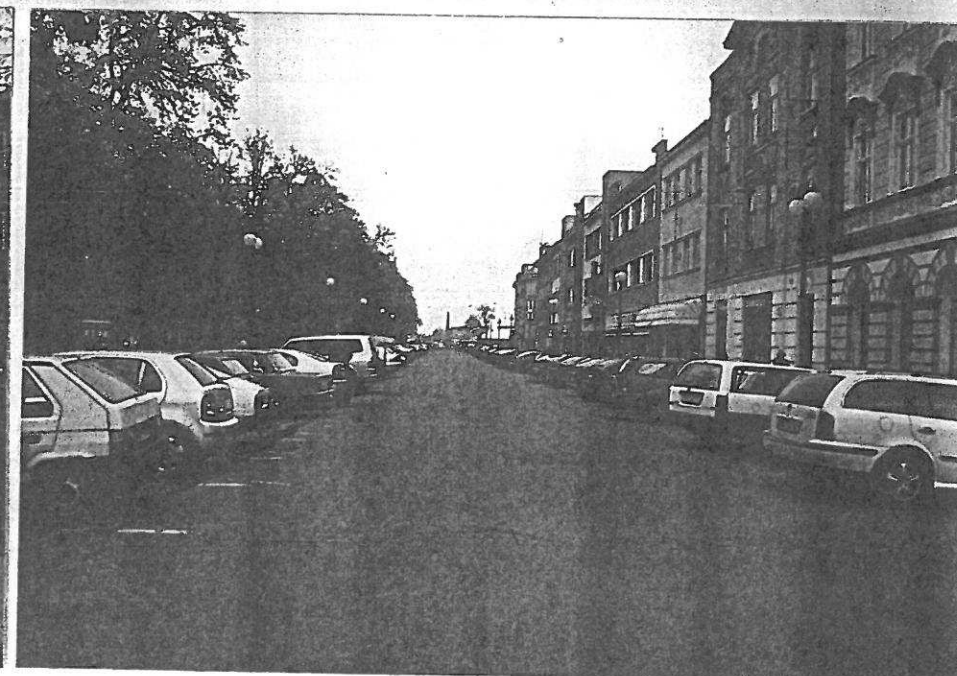
Historické centrum
Vodní ul.

Trasa L
Vejvanovského



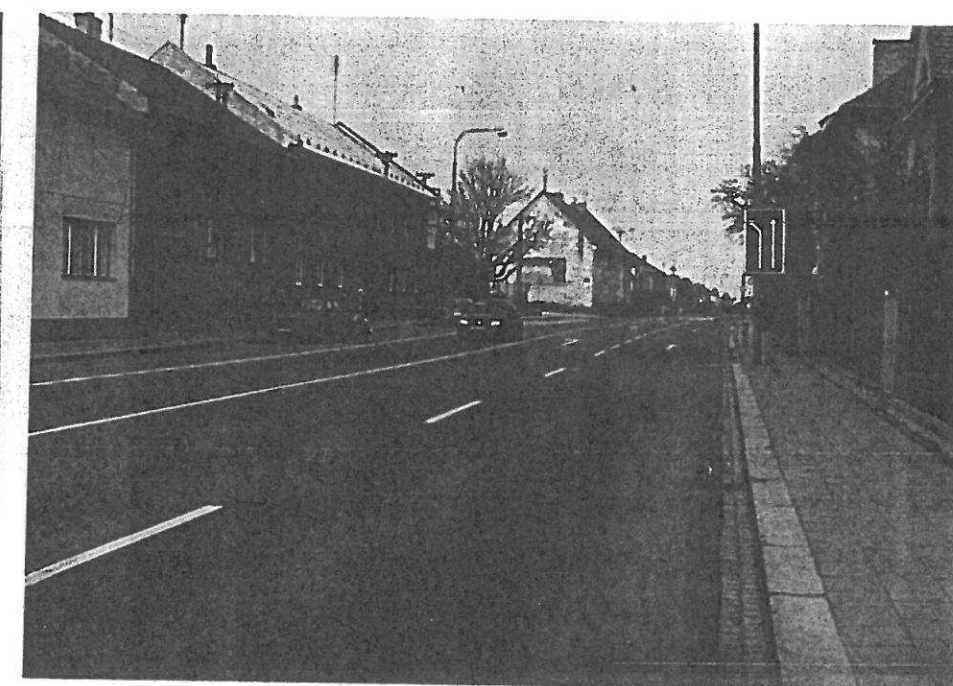
Trasa L
Vejvanovského
Prostor pro úschovnu kol

Trasa L
Vejvanovského



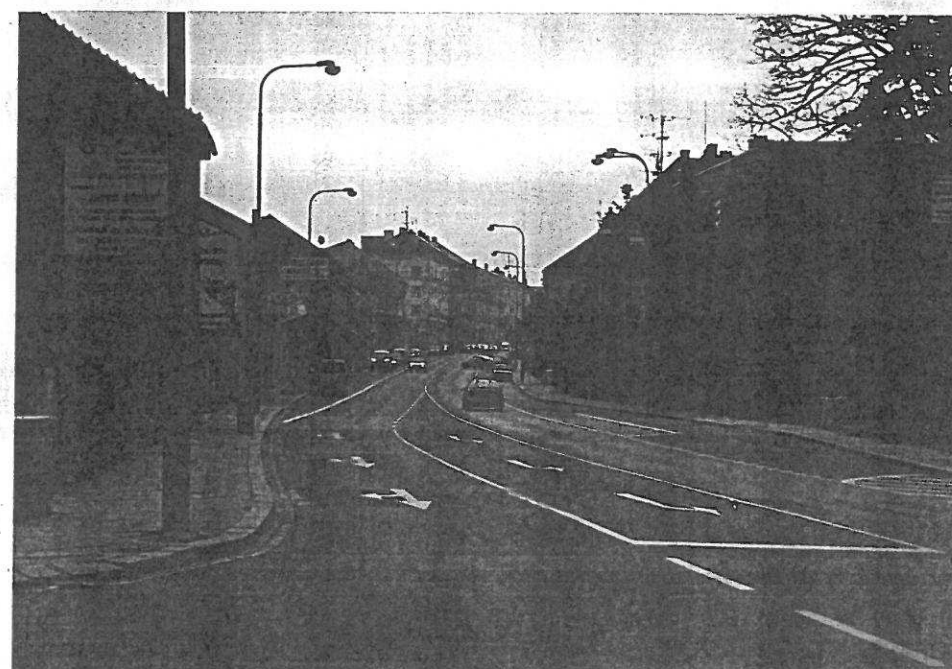
Trasa A
Kojetínská ul.
km - 0.200

Trasa A
Kojetínská ul.
km - 0.300



Trasa A
Kojetínská ul.
km - 0.600

Trasa A, K1
Nám. míru, kruhový objezd
km - 1.050



Trasa A, K1
Nám. míru, kruhový objezd
km - 1.050

Trasa A, K1
Nám. míru, kruhový objezd
km - 1.050



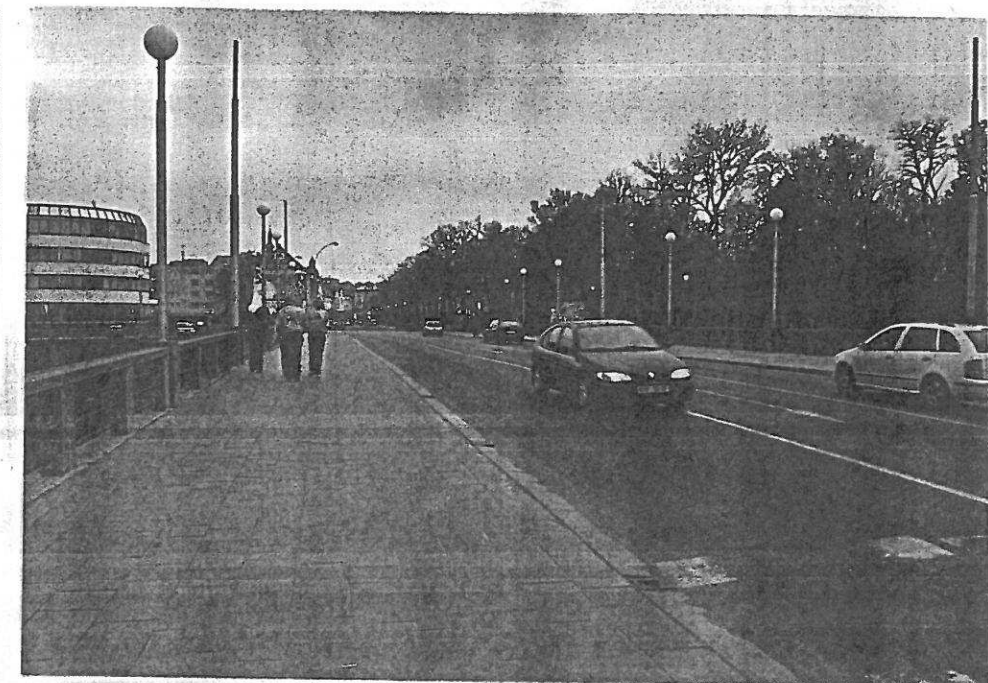
Trasa A, K2
Tovačovského ul.
km - 1.700

Trasa A
Tovačovského ul.
km - 1.800



Trasa A
Tovačovského ul.
km - 2.100

Trasa A, K3
Most K. Rajnocha
km - 2.100



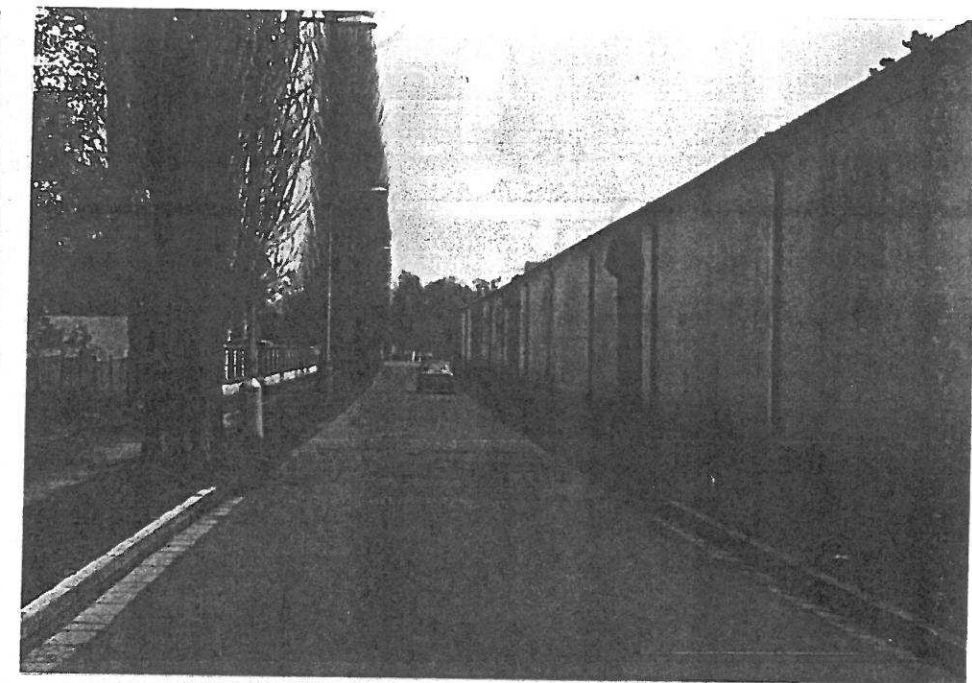
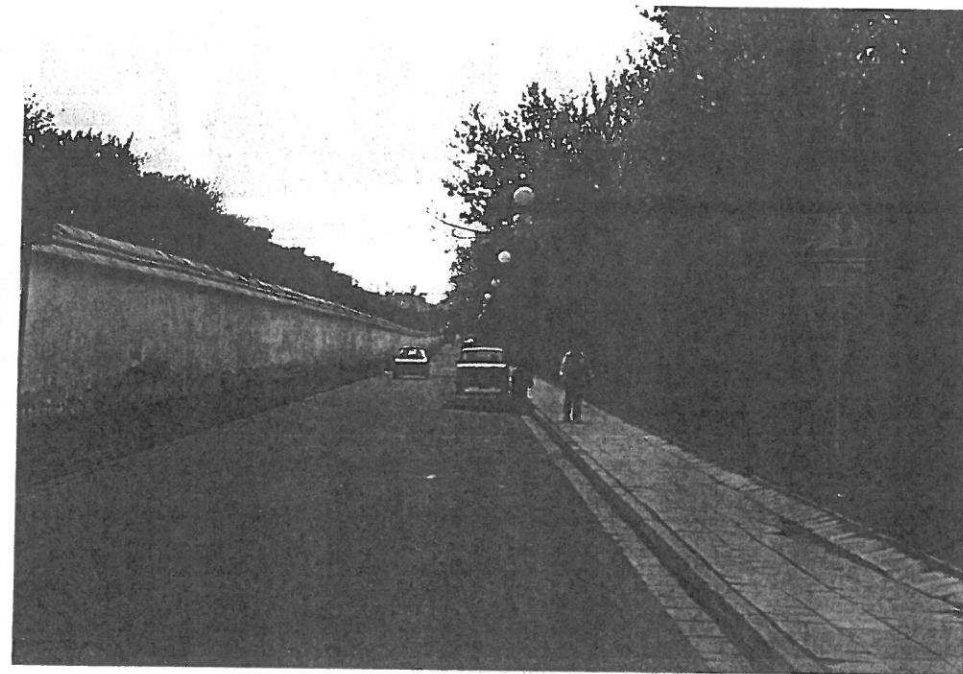
Trasa A
Hulínská ul.
km - 2.300

Trasa G
Švabinského nábr.
km - 0.000



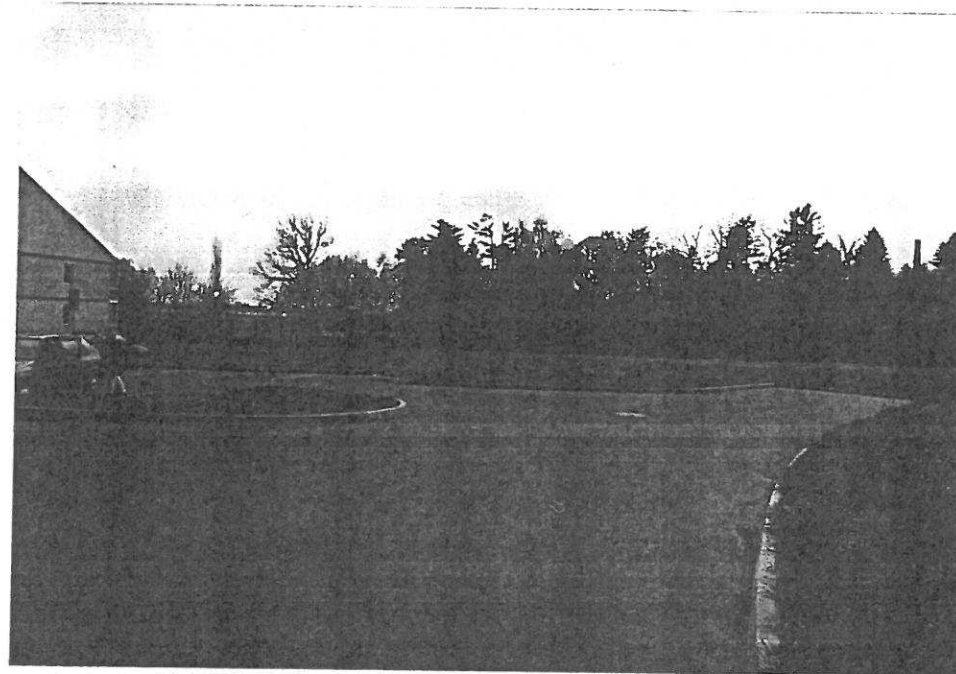
Trasa B
Cesta u Květné zahrady
km - 0.100

Trasa B
Cesta u Květné zahrady
km - 0.300



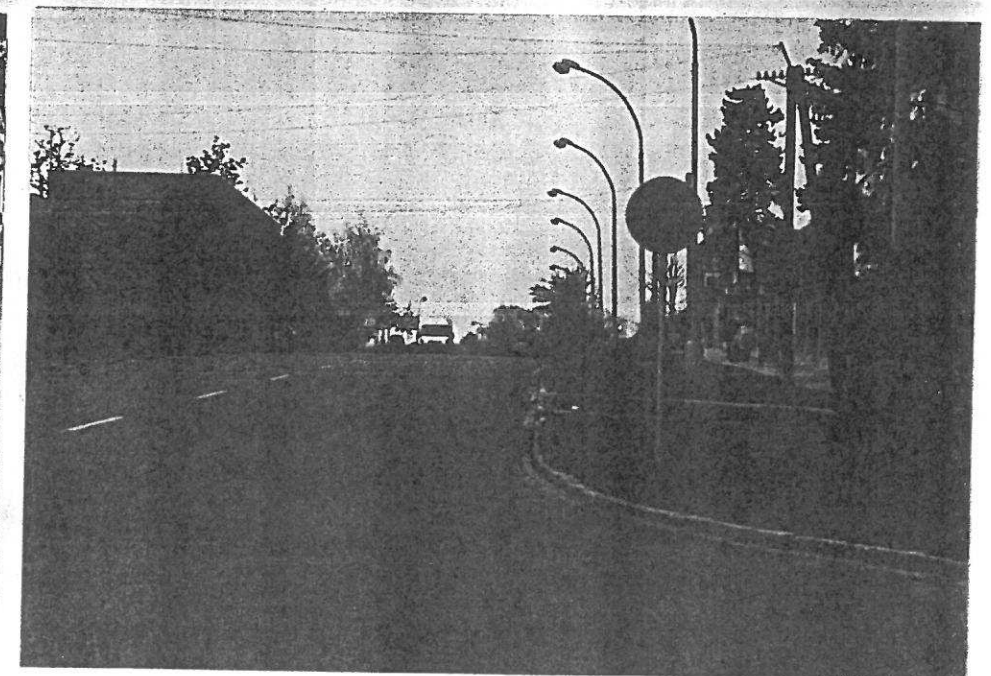
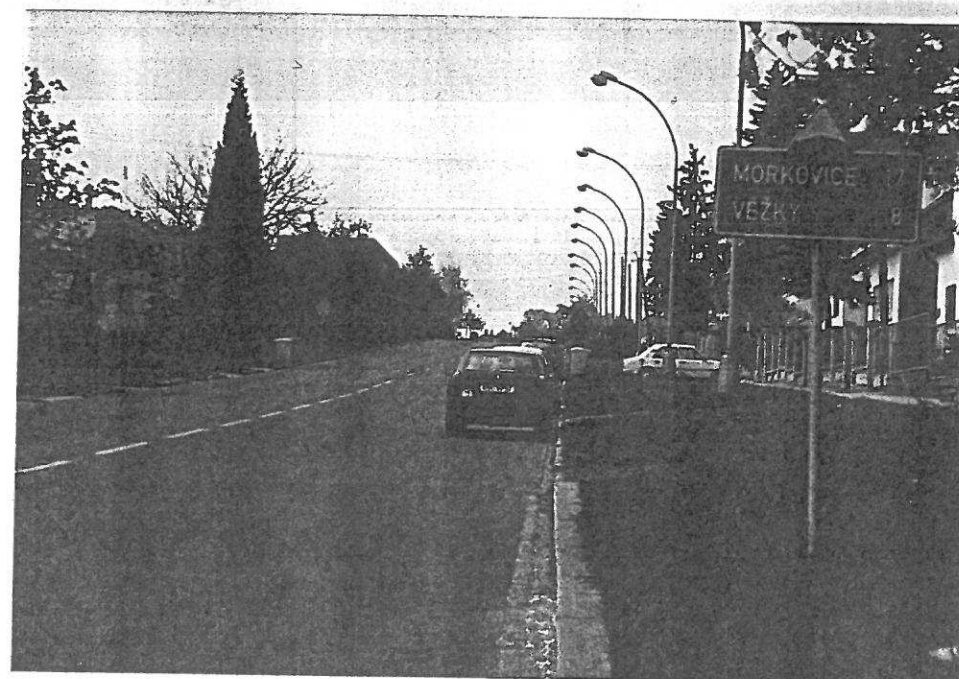
Trasa B
Penzion seniorů
km - 0.000

Trasa I
Lutopecká ul.
km - 0.700



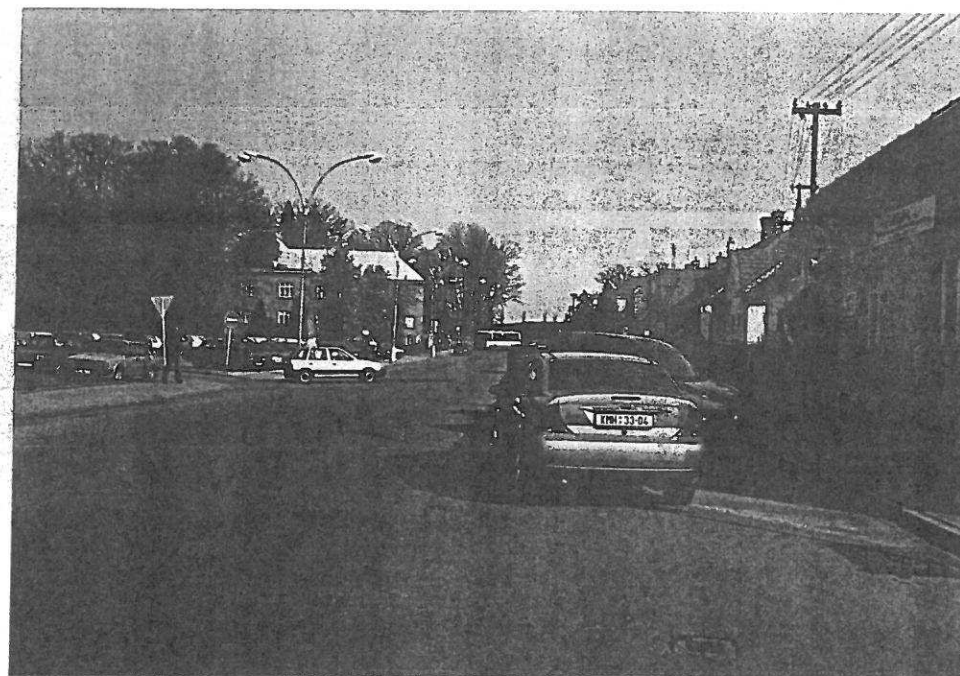
Trasa I
Lutopecká ul.
km - 0.100

Trasa I
Lutopecká ul.
km - 0.200



Trasa B
Albertova ul.
km -1.000

Trasa B
Albertova ul.
km -1.100



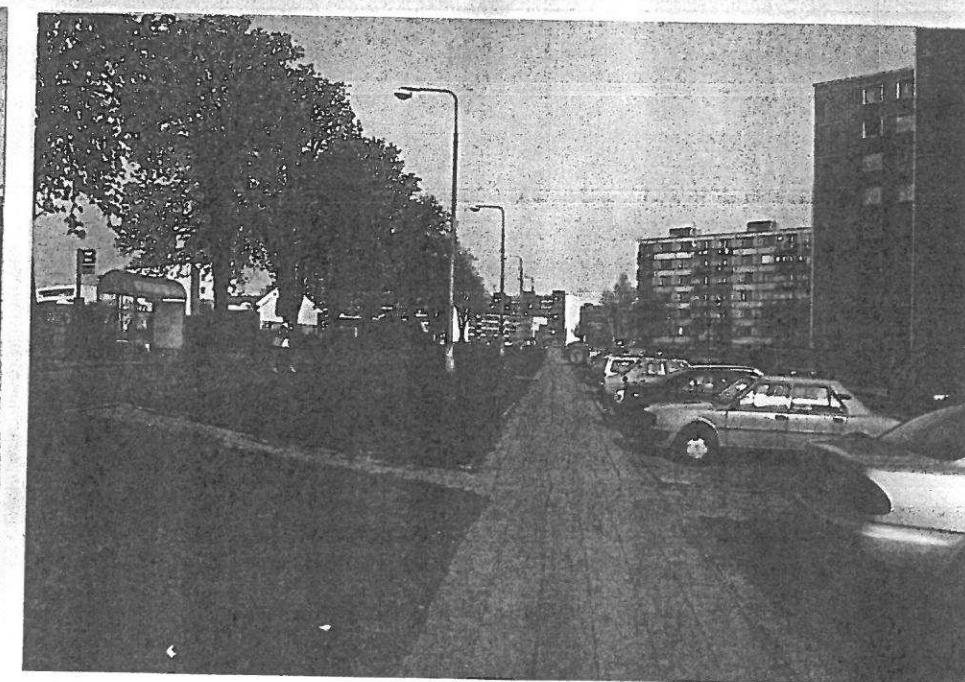
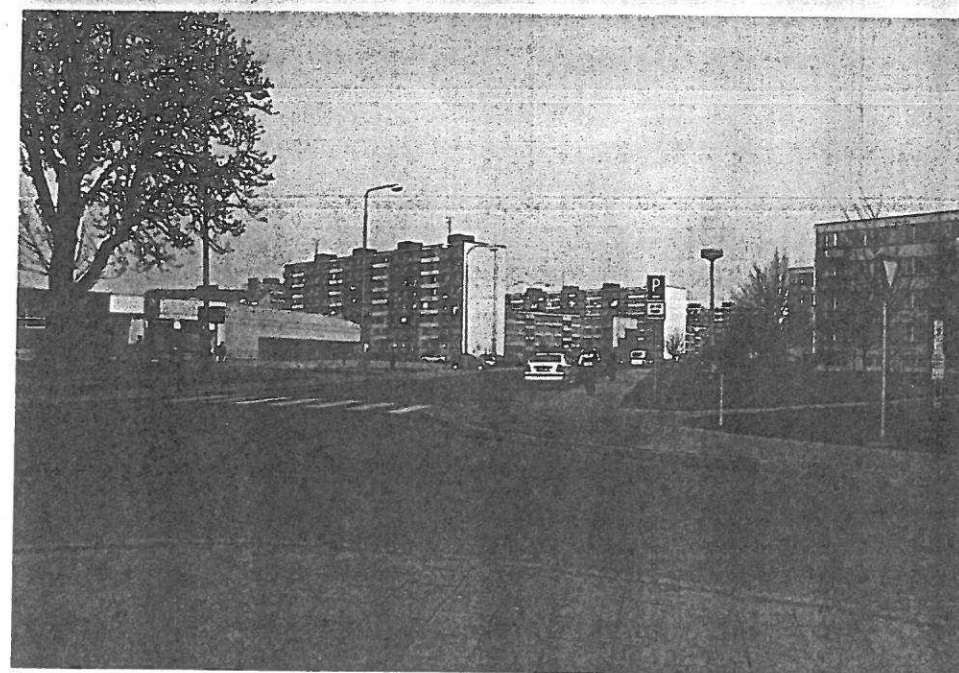
Trasa B
Albertova ul.
km -1.200

Trasa B
Albertova ul.
km -1.400

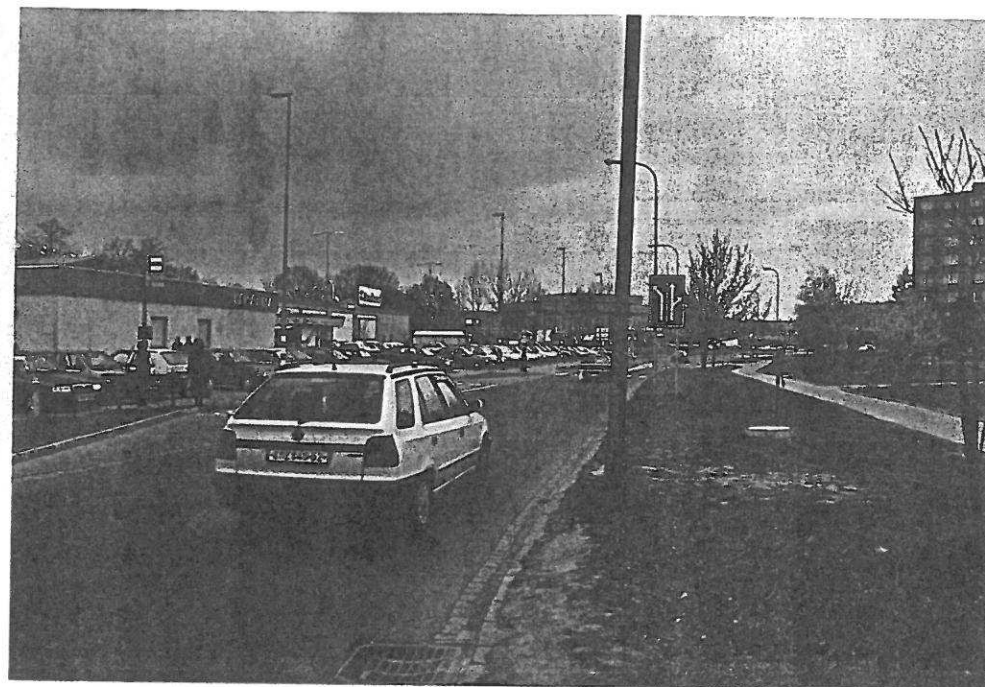


Trasa B, K4
Albertova ul.
km -1.700

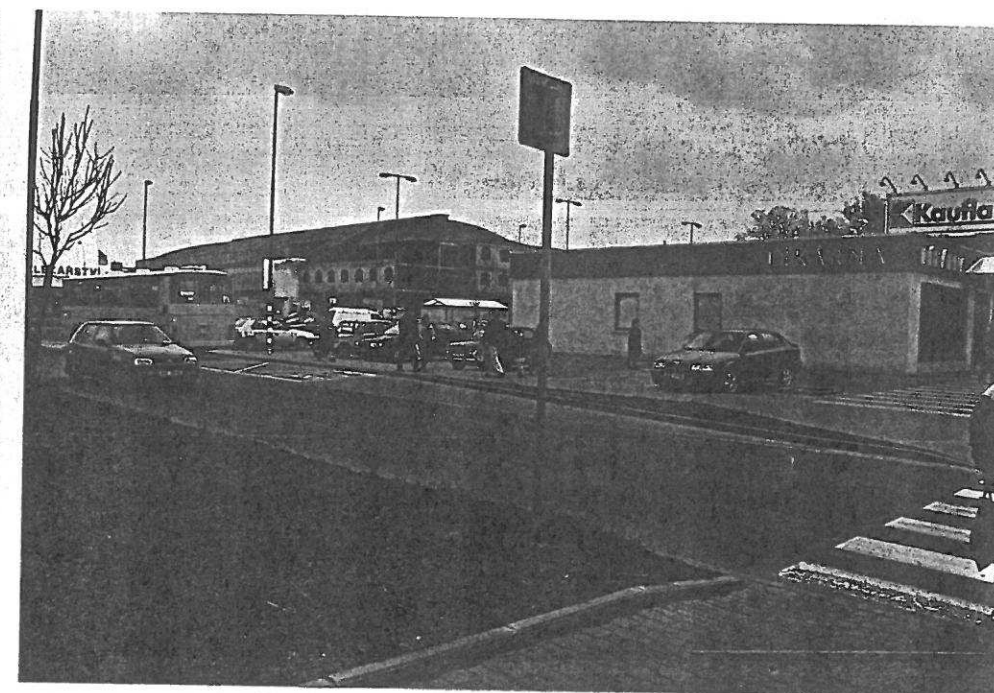
Trasa B
Albertova ul.
km -1.600



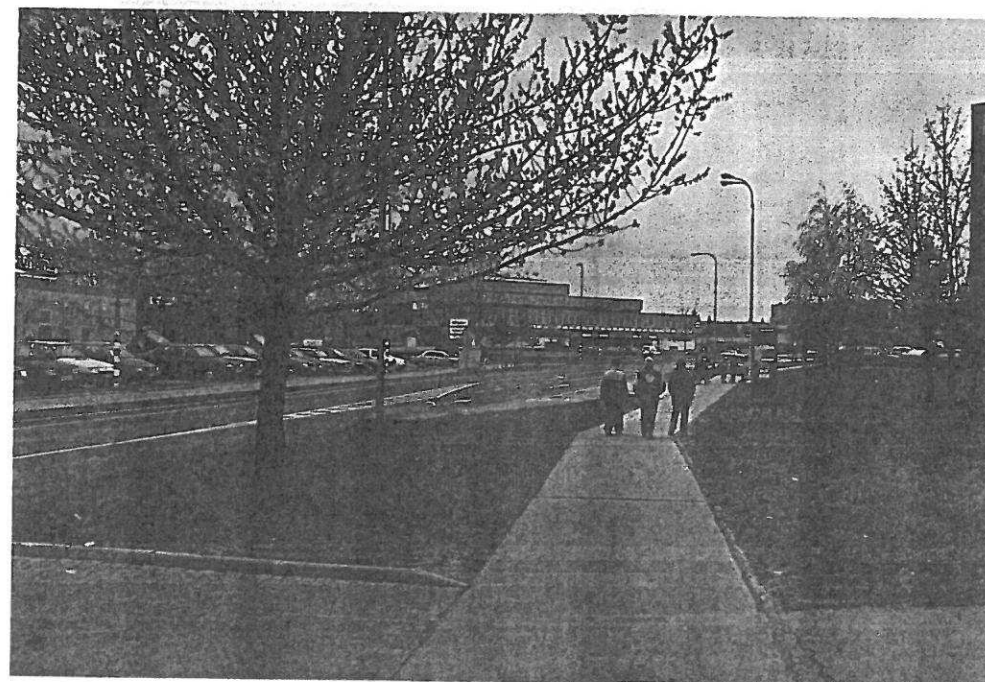
Trasa B
Obvodová ul.
km -3.000



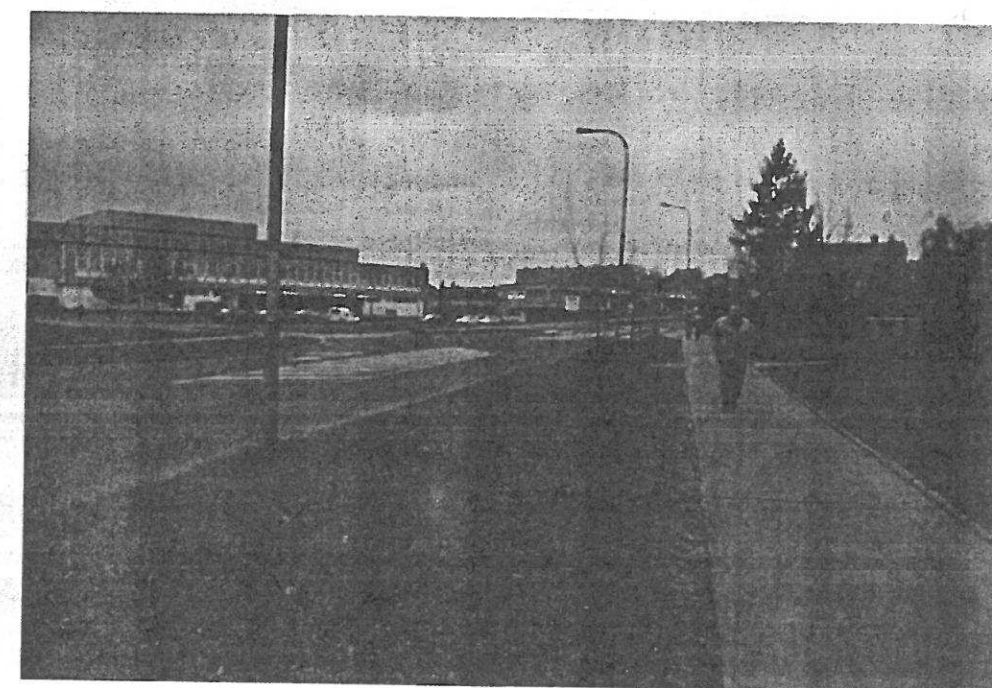
Trasa B
Obvodová ul.
km -3.000



Trasa B
Obvodová ul.
km -2.900



Trasa B
Obvodová ul.
km -2.800



Trasa B
Obvodová ul.
km -2.750

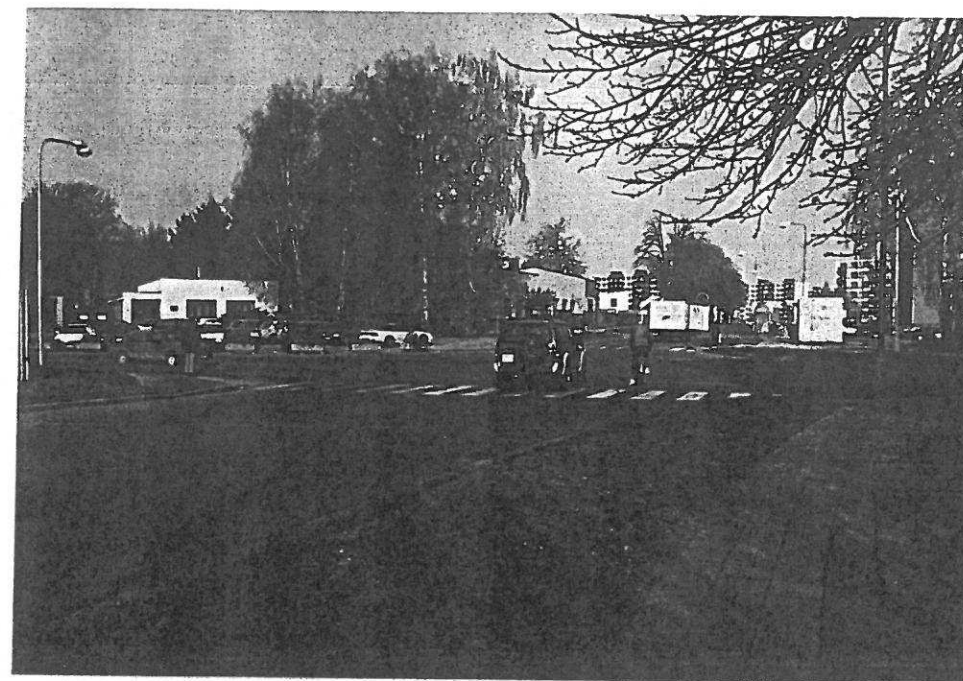


Trasa B
Obvodová ul.
km -2.700



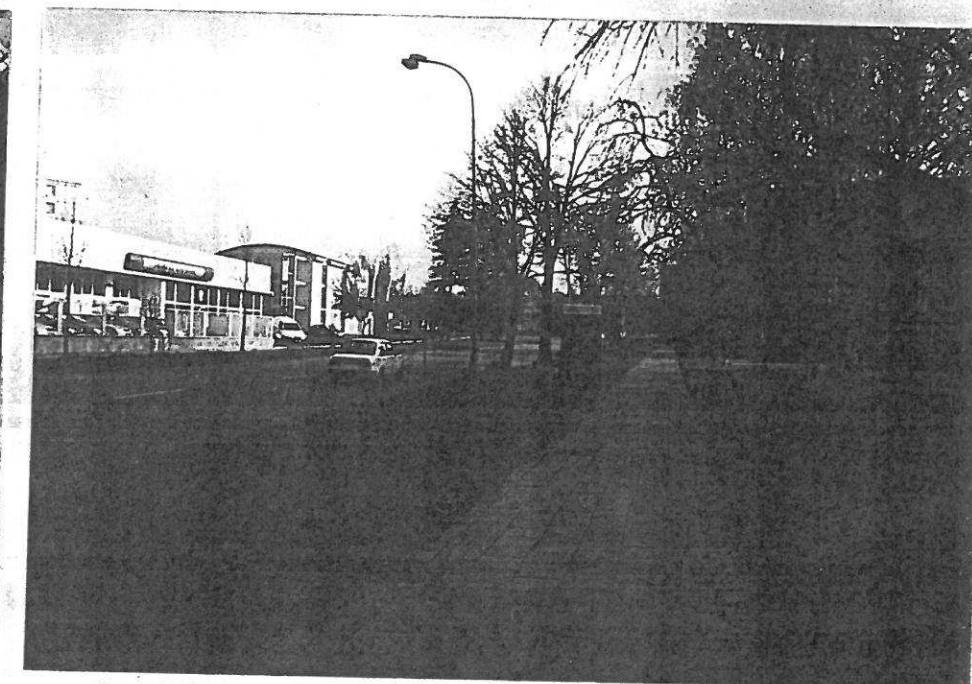
Trasa B, D, K4
Křižovatka u Vážanského
hřbitova, budoucí kruhový
objezd
km - 1.700

Trasa B
Moravská ul.
km - 1.900 km



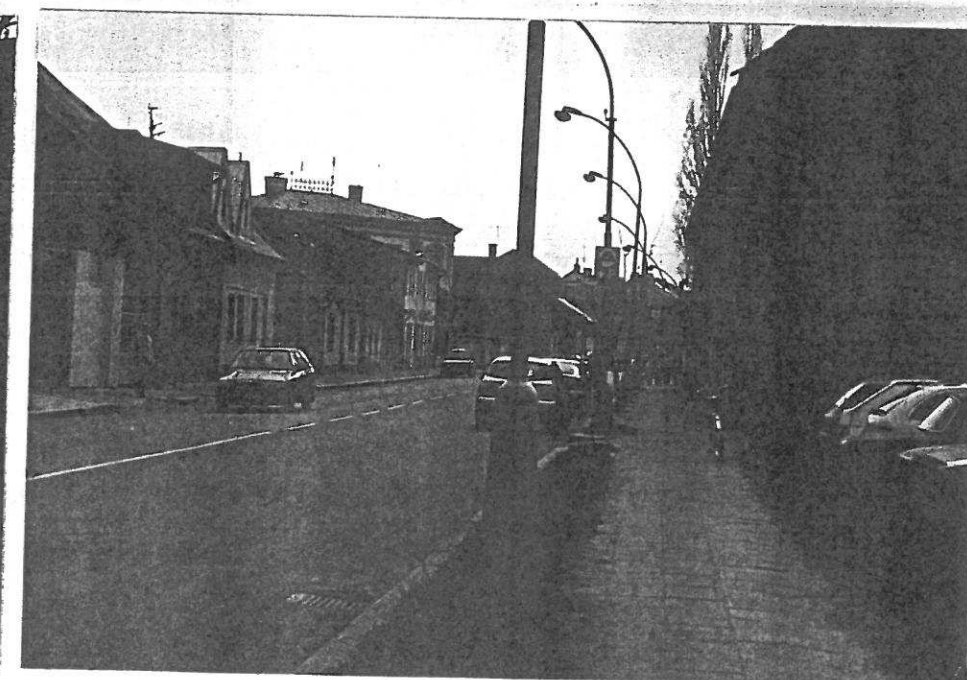
Trasa B
Moravská ul.
km - 2.100

Trasa D
Velehradská ul.
km - 1.000



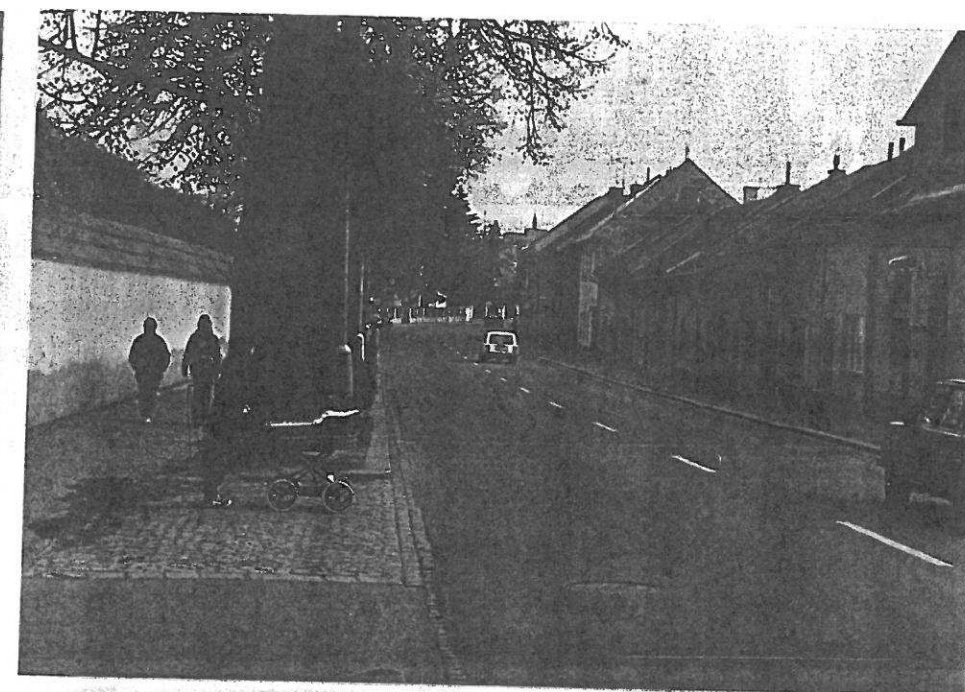
Trasa D
Velehradská ul.
km - 0.900

Trasa D
Velehradská ul.
km - 0.100



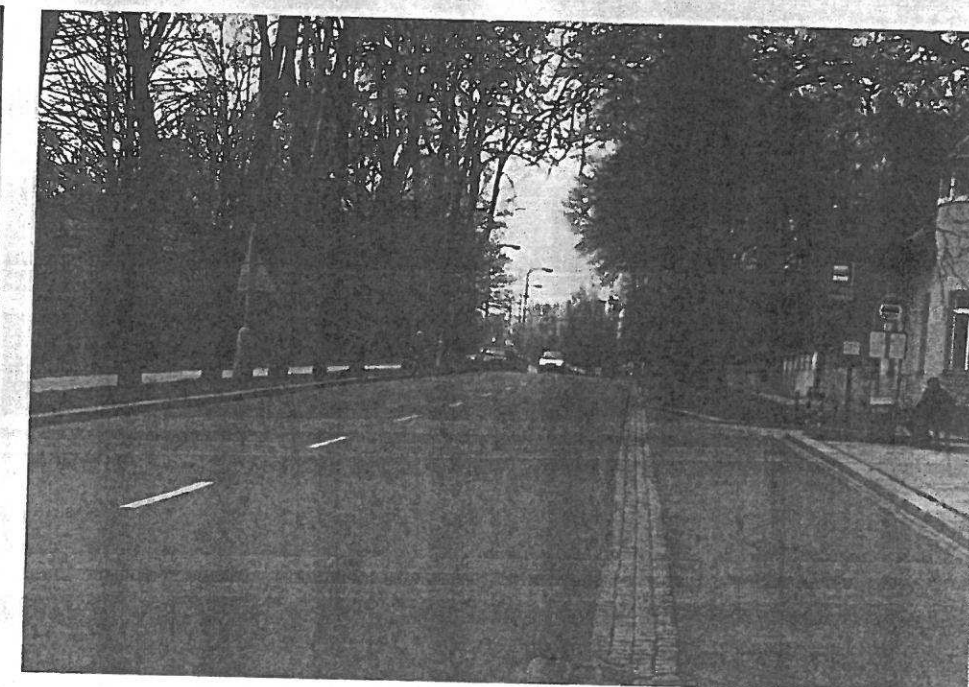
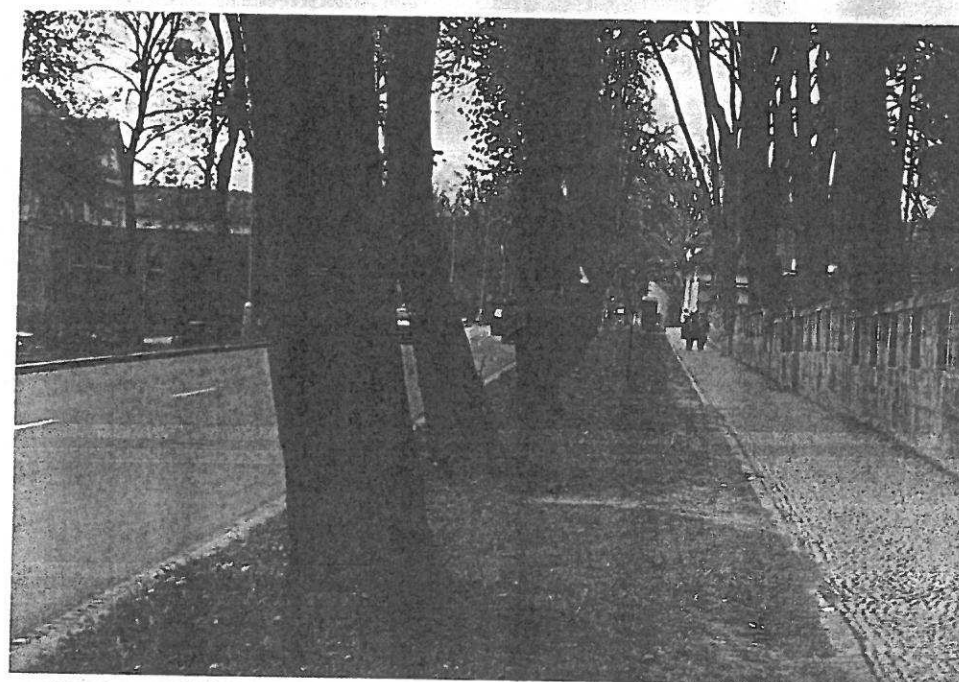
Trasa C
Havlíčková ul.
km - 0.100

Trasa C
Havlíčková ul.
km - 0.300

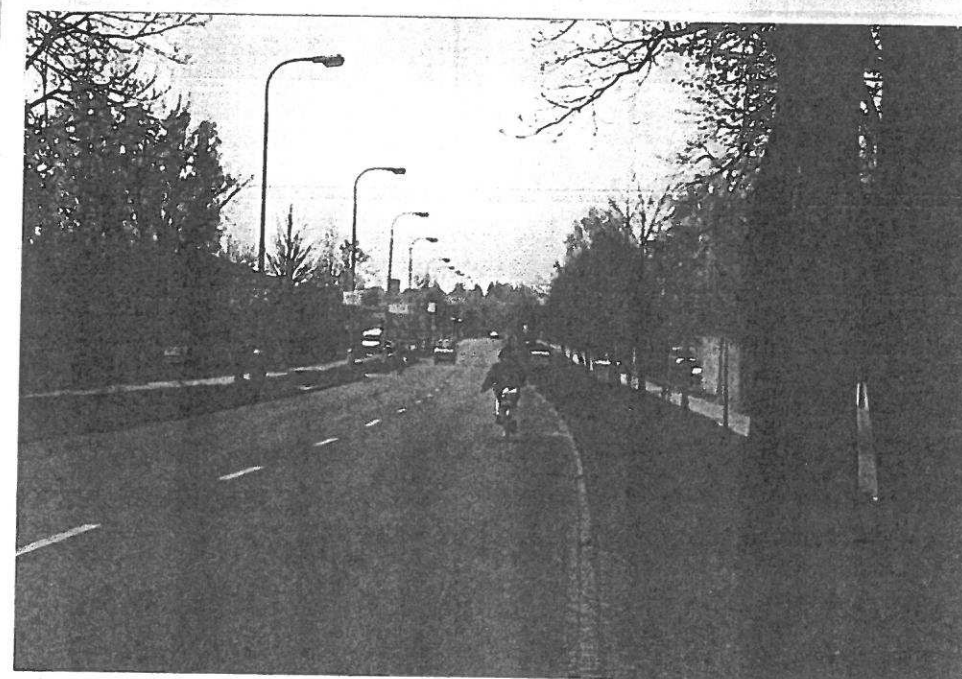


Trasa C
Havlíčková ul.
km - 0.600

Trasa C
Havlíčková ul.
km - 0.700



Trasa C
Havlíčková ul.
km - 1.000



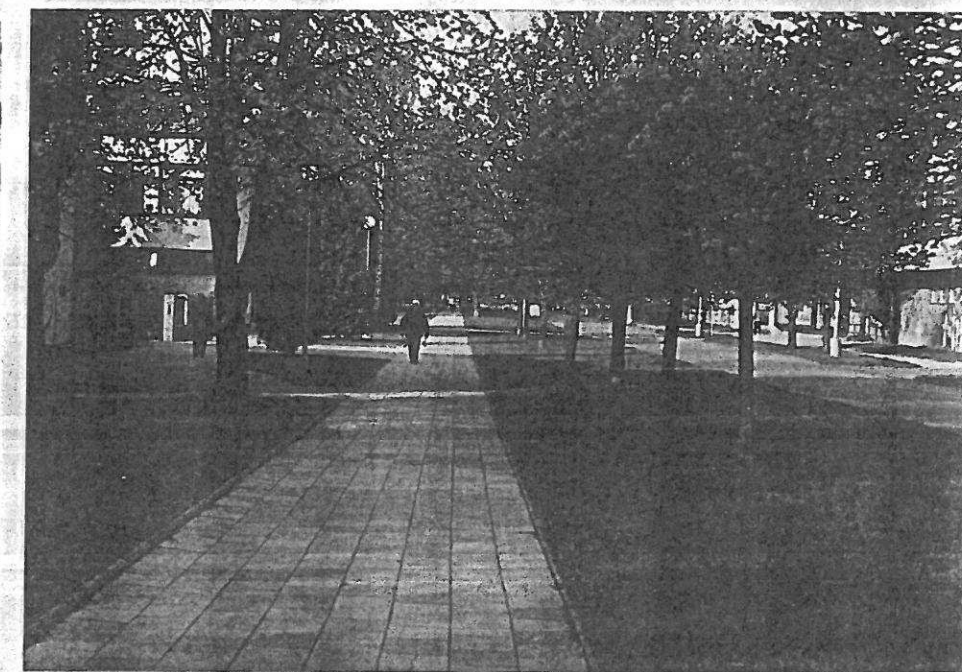
Trasa E
Vrchlického ul.
km - 0.100

Trasa E
Vrchlického ul.
km - 0.200



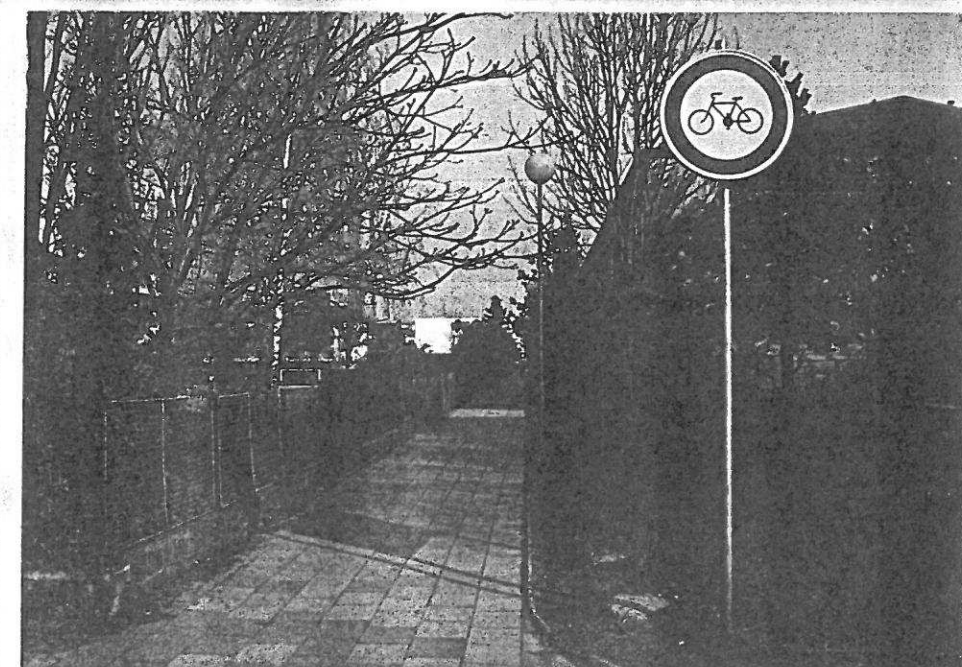
Trasa E
Vrchlického ul.
km - 0.550

Trasa E
Sládkova ul.
km - 0.700



Trasa E
Chodník u ZŠ na Slovanu
km - 0.750

Trasa E
Chodník u ZŠ na Slovanu
km - 0.900

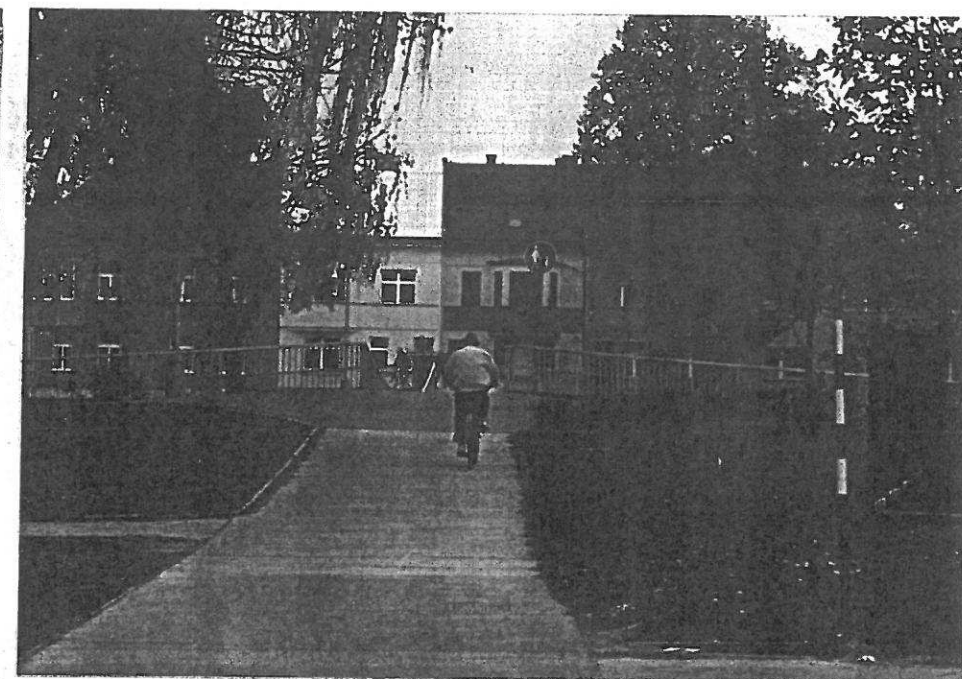


Trasa L

Vlakové nádraží, prostor pro
úschovnu kol a informační
tabuli pro cyklisty

Trasa J

Nájezd k lávce přes Moravu
km - 0.500

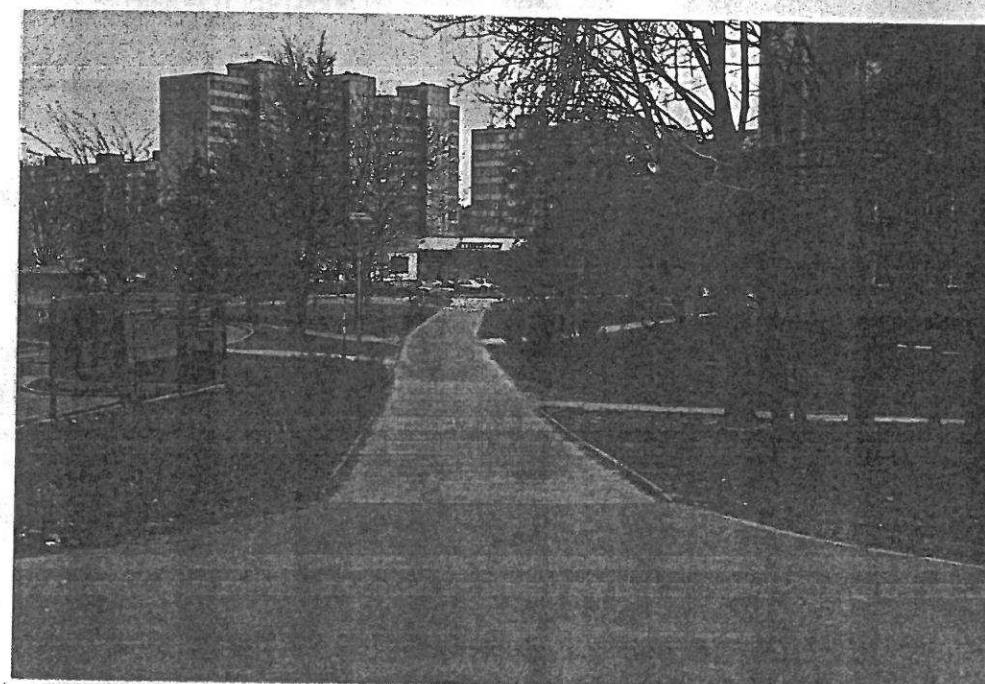


Trasa J

Chodník pro chodce od lávky
km - 0.500

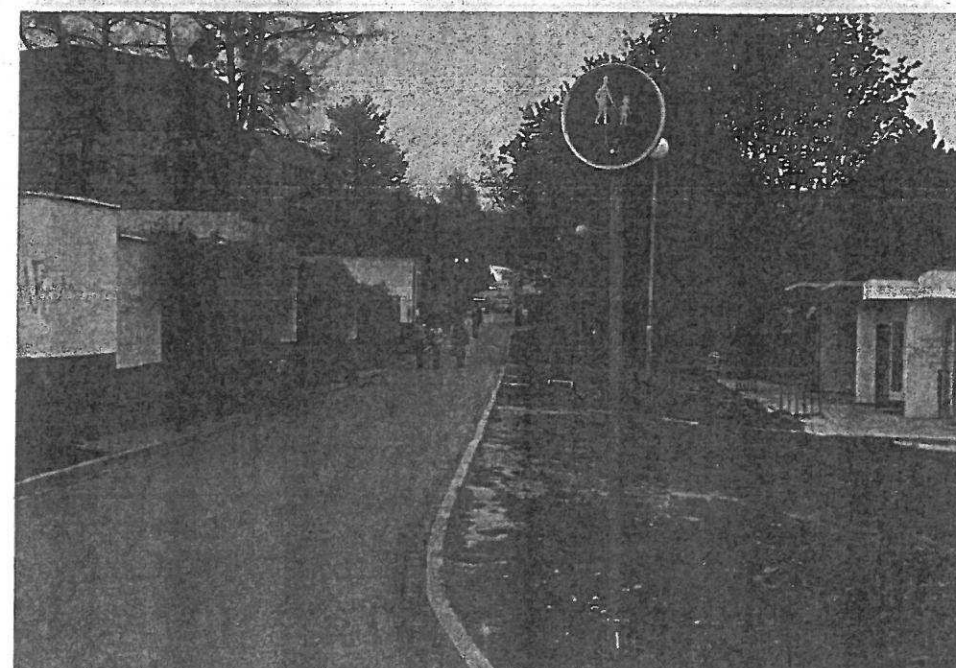
Trasa J

Chodník pro chodce od lávky
km - 0.400



Trasa J

Pojídný chodník u kult.domu
km - 0.200



Závěr:

Studie vedení cyklostezek ve městě Kroměříž vznikla na objednávku Města Kroměříž. Kroměříž má ideální podmínky pro vedení cyklotras vzhledem k rovinnému charakteru území města. Bohužel předchozí úpravy v komunikační síti výrazně omezilo cyklodopravu ve městě. Jednak upřednostněním automobilové dopravy a jednak přímými zákazy cyklodopravy i v místech, kde může vedle sebe bezproblémově probíhat doprava pěších a cyklistů.

Studie navrhuje ucelený systém propojení důležitých míst ve městě cyklostezkami. Trasy jsou vedeny tak, aby v maximální míře umožnily dostupnost školských zařízení a pracovních míst.

Studie nemůže vystihnout celou šíři problematiky cyklodopravy. Nastartovává důležitou etapu s cílem za bezpečnější dopravu ve městě s přísnivým dopadem na životní prostředí ve městě.

Je nesmírně důležité, aby na tuto dokumentaci navazovala projektová dokumentace, která podrobně rozpracuje problematiku cyklodopravy do realizační podoby.

Etapovitost bude podřízena finanční zajištěnosti jednotlivých etap, s cílem postupné realizace komplexu opatření a řešení.

Je důležité, aby realizace proběhla po ucelených celcích a nezastavila se uprostřed započatého komplexu. Proto je nutné v případě dílčích změn spolupracovat s městem a se zpracovatelem dokumentace.

Studie potvrdila nutnost podrobného řešení zejména kolizních křižovatek K1 - K4, které bude nutné v předstihu projednat s příslušnými orgány, aby nedošlo k realizaci dopravního značení a úprav v komunikacích, které jsou v rozporu s navrhovanou koncepcí.

Zpracovatel: Ing. arch. Petr Bumbálek