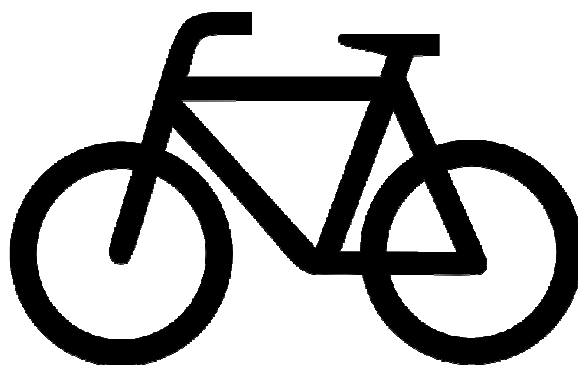


KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

LADŮV KRAJ 

NA KOLE



A. TEXTOVÁ ČÁST

POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL

Svazek obcí Ladův kraj

se sídlem: Masarykovo nám. 83, Říčany 251 01

ZPRACOVATEL

Ing. Květoslav Syrový

se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00

spolupráce: Ing. Jitka Trevisan, Trevisan Atelier +
krajinnářská architektura / landscapearchitecture

prosinec 2015

OBSAH:

1. Smysl a cíle koncepce
2. Současná síť komunikací pro cyklisty
3. Průzkumy a podklady
4. Výchozí stav pro návrhy / rozbor
5. Principy návrhů
6. Návrhy
7. Veřejná doprava / multimodální doprava
8. Vybavení
9. Akční plán / etapizace
10. Financování
11. Majetkoprávní vztahy
12. Práce s dokumentem

NÁZVOSLOVÍ

- **Veřejný prostor** je nezastavěné místo, které je volně a bezplatně přístupné všem lidem k veřejnému používání. Odehrávají se v něm společenské aktivity, plní zpravidla funkci dopravní i pobytovou.
- **Veřejné prostranství** je zejména náměstí, tržiště, komunikace, park a veřejná zeleň, jakož i další prostory přístupné každému bez omezení (výjimečně s časovým omezením).
- **Pobytová funkce veřejného prostoru** zahrnuje především společenské aktivity sloužící k setkávání a komunikaci lidí, případně jejich odpočinku a volnočasovým či pracovním činnostem ve veřejném prostoru.
- **Dopravní funkce veřejného prostoru** zahrnuje především přepravu osob a zboží a s ní spojené činnosti a opatření, jejich forma velmi závisí na intenzitě a skladbě jednotlivých druhů dopravy v daném místě.
- **Sdílený prostor** je vhodné uspořádání veřejného prostoru, ve kterém je primárním cílem dosažení dobrovolné změny chování všech účastníků provozu tak, aby byly zrovnoprávněny všechny druhy dopravy (*zdroj: Hans Monderman*).
- **Extravilán** je nezastavěná část obce, resp. nezastavěná část jejího katastrálního území.
- **Intravilán** je souhrnné označení pro zastavěné plochy obcí, popřípadě pro zastavěné plochy a plochy určené k zástavbě.
- **Vozovka** je část pozemní komunikace určená především pro jízdu vozidel, ohraničená zpravidla vodorovnou dopravní značkou „vodící čára“; kde tato značka vyznačena není, je vozovka ohraničena krajnicí anebo jiným optickým nebo stavebním prvkem.
- **Hlavní dopravní prostor** (dále také HDP) je část prostoru místní komunikace, u komunikací funkčních skupin A, B a C s postranními obrubníky vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupů, u komunikací bez postranních obrubníků vymezená šířkou mezi vodícím anebo záchytným bezpečnostním zařízením, u komunikací bez těchto zařízení vymezená šířkou koruny komunikace.
- **Přidružený prostor** (dále také PP) je část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace (uliční čára apod.) Je využíván zejména bezmotorovou dopravou, resp. dopravou v klidu (ČSN 73 6110).
- **Cyklistická trasa** (nebo též „cyklotrasa“) je směrově značený průjezd územím, který usnadňuje cyklistům orientaci, přičemž neurčuje dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán).
- **Integrační opatření (integrace)** je soubor dopravních opatření, která mají zajistit bezpečný společný pohyb s ostatními uživateli pomocí vhodného zvýraznění průjezdu jízdních kol. Mezi integrační opatření se počítají cyklopiktokoridory a

cyklopruhy, které v rámci jednoho dopravního proudu přerozdělují společnou část hlavního dopravního prostoru (část vozovky v jednom směru) a dále sem patří vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (dále také VJP), to vše v jednosměrné či obousměrné komunikaci.

- **Piktogramový koridor pro cyklisty** (nebo také „cyklopiktokoridor“) vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů. Je vyznačen příslušným vodorovným dopravním značením č. V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“, složeným z piktogramu cyklisty a směrového znaku.
- **Cyklopruh (ochranný pruh pro cyklisty)** je jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudu za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. Na tento jízdní pruh pro cyklisty smí řidiči ostatních vozidel vjet v podélném směru rovněž tehdy, není-li přilehlý jízdní pruh pro tato vozidla dostatečně široký; nesmí přitom ohrozit ani omezit cyklisty.
- **Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty v HDP** je část vozovky určená především pro provoz cyklistů a označená dopravní značkou č. IP20 „Vyhrazený jízdní pruh“.
- **Pás pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více jízdních pruhů pro cyklisty.
- **Segregační opatření (segregace) / chráněné opatření** je soubor opatření resp. fyzického uspořádání, který má zajistit v co největší míře oddělení provozu od ostatního (např. stezky a pásy pro cyklisty v přidruženém prostoru apod.) a který má zajistit vytvoření základní sítě tzv. „chráněných“ cest, resp. cyklotras. Segregace má zpravidla význam pro rekreaci či plní účely vyšší ochrany a bezpečnosti cyklistů, v některých úsecích může být doplněna integračními prvky.
- **Pás / pruh pro chodce** je část pozemní komunikace určená pro pohyb chodců.
- **Pás pro chodce a cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část určená pro společný pohyb chodců a cyklistů.
- **Stezka pro cyklisty (C8)** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou (č. C 8a „Stezka pro cyklisty“).
- **Stezka pro chodce a cyklisty (C9)** je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz chodců cyklistů a vyznačená příslušnou dopravní značkou:
 - v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno se společným provozem),
 - v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty značkou C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“ (dále uváděno s odděleným provozem).
- **Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7+E13)** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro provoz chodců, ve kterém je povolen provoz jízdních kol, avšak za podmínky, že cyklisté nesmí ohrozit chodce (vyznačená příslušnou dopravní značkou č. C7a „Stezka pro cyklisty“ + dodatkovou tabulkou E13 se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD

POVOLEN“). Jedná se v podstatě o liniovou obdobu pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol.

- **Komunikace s vyloučeným provozem motorové dopravy (B11)** je pozemní nebo účelová komunikace (vč. lesních, polních či vnitroareálových cest), ve kterých je vyloučen provoz motorových vozidel a označen příslušnou dopravní značkou č. B11 „zákaz vjezdu motorových vozidel“.
 - **Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty** slouží k příčnému překonání vozovky společně pro chodce i cyklisty a zpravidla vzájemně propojuje přerušené stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem v křížení či křižovatce.
-

SEZNAM ZKRATEK:

<i>LK</i>	<i>Ladův kraj</i>
<i>MHMP</i>	<i>Magistrát hl. m. Prahy</i>
<i>GIS</i>	<i>geografický informační systém</i>
<i>CT</i>	<i>cyklotrasa</i>
<i>DZ</i>	<i>dopravní značení</i>
<i>EV</i>	<i>mezinárodní cyklotrasa Eurovelo</i>
<i>GW P-W</i>	<i>Greenway Praha – Vídeň</i>
<i>KČT</i>	<i>Klub českých turistů</i>
<i>MUK</i>	<i>mimoúrovňová křižovatka</i>
<i>OK</i>	<i>okružní křižovatka</i>
<i>MHD</i>	<i>městská hromadná doprava</i>
<i>TV</i>	<i>těžká vozidla</i>
<i>VD</i>	<i>veřejná doprava</i>
<i>ul.</i>	<i>ulice</i>
<i>PD</i>	<i>projektová dokumentace</i>
<i>PB</i>	<i>plošná bariéra</i>
<i>LB</i>	<i>liniová bariéra</i>
<i>BB</i>	<i>bodová bariéra</i>

1. SMYSL A CÍLE KONCEPCE

Krajinu tvoří zpravidla tři vrstvy - reliéf, příroda a na ně působící kulturní vlivy, které jsou přímým odrazem různých přímých i nepřímých vlivů člověka. Krajina je buď zastavěná, dále pak volná se zásahy člověka, anebo bez zásahů (dnes již ojediněle). Krajina s minimálními zásahy má určitou hodnotu a člověk ji má tendenci mimo jiné i vyhledávat a chránit. Určité části krajiny jsou tedy chráněné a v kombinaci s dalšími kulturně-historickými hodnotami mohou nabízet nejen relaxaci, ale taktéž zážitek, či se v jejich blízkosti může žít jinak či hodnotněji.

Součástí krajiny je i infrastruktura v podobě cest, které společně se sídly tvoří komunikační síť. S rozvojem společnosti a tedy i technologií a veškerou globalizací se zvyšuje potřeba stále většího přesunování osob a nákladů. S tímto trendem se však postupně vytrácí odpovídající měřítko, které může dané místo znehodnotit natolik, že se původní charakter vytratí zčásti či úplně zanikne.

Pro Ladův kraj je typické lidské měřítko (současně zásadní a vyhledávanou hodnotou), které odráží nejen reliéf, ale taktéž kulturní krajina v kombinaci s přírodou. Cesty toto (člověku přirozené) měřítko do značné míry respektují a tam, kde byly přerušeny, je třeba je navrátit, nahradit, či jinak doplnit. Nejen sídla a přírodní a kulturní zajímavosti, ale především i cesty a zážitky při cestování po nich jsou typickou vyhledávanou hodnotou (např. "Cesta je cíl").

Úkolem koncepce cyklistické dopravy v Ladově kraji je najít a definovat takové cesty v sídlech, mezi sídly a v krajině, které budou sloužit nejen účelům cykloturistiky (a budou tedy propojovat zajímavá místa), ale umožní prostřednictvím jízdního kola i část dopravní obsluhy, tj. pro účely každodenní dopravy. Ta má potenciál především pro krátké a střední vzdálenosti (2-5 km) či na vzdálenosti delší - dle schopností a potřeby každého jednotlivce. Kontinuální či dálková propojení pak slouží nejen pro přepravu z místa A do místa B (především do spádové obce, protože např. z Prahy do Vídně jede málokdo), ale i jako páteřní a bezpečné cesty právě pro kratší vzdálenosti. Dálková turistika je pak nadregionální přidaná hodnota, která může zásadním způsobem podpořit místní podmínky.

Koncepce mapuje současný stav, potenciál a analyzuje možnosti zlepšení stavu, tj. nabídky adekvátního a bezpečnějšího řešení pro jízdu na kole územím. Níže uvedený výchozí stav z rozhodujících hledisek, které je třeba definovat v případě cyklistické dopravy, je zde popisován nejprve v obecné rovině, neboť je třeba uchopit principy. **Tato koncepce podrobně nerozebírá a nenavrhuje jednotlivé katastry celého území - pro tyto účely se pořizuje tzv. cyklogenerel, který je podrobnou koncepcí cyklistické dopravy vycházející z analytických podkladů.** Koncepce řeší především vztahy a potřeby v širším území, tj. v měřítku regionu a v souvislosti s okolím.

2. SOUČASNÁ SÍŤ KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY

Na jízdním kole lze využít všechny sjízdné i částečně sjízdné silnice, komunikace a stezky, dále lesní, polní a jiné účelové cesty či pěšiny - vyjma těch, které jsou pro jejich provoz zakázány (dálnice, silnice pro motorová vozidla a lokální zákazy vjezdu všech vozidel).

Územím Ladova kraje prochází dálnice D1 a železnice Praha, Vršovice – Benešov (linka S9). Obě tyto páteřní komunikace vytváří jednak potenciál pro území (připojení území z delší vzdálenosti, propojení regionů) a jednak svými vlivy naopak znamenají určité hrozby přím pro území LK (příliš rychlý či pro území neadekvátní rozvoj, negativní vlivy z dopravy, fyzické či prostorové bariéry apod.).

Smyslem současných vyznačených cyklotras je především turistické propojení sídel a zajímavých přírodních či kulturních míst a to v návaznosti na dopravní infrastrukturu (vlak). V prostoru lze sledovat jednak trasy KČT (Klub českých turistů), které jsou značeny jedno až čtyřcifernou číselnou řadou (X až XXXX) a dále pak marketingové produkty, kterými jsou Greenway Praha – Vídeň (GW P-W) a Greenway Josefa Lady (okruh v LK). V budoucnu má SČ kraj značit i evropskou Eurovelo č. 7. Na území hl. m. Prahy navazuje pražský systém páteřních a hlavních cyklotras (Ax / Axx / Axxx), který na hranicích Prahy plynule navazuje svými páteřními trasami na nadregionální trasy ČR (CT č. 1 -> pražská A24 / CT č. 11 -> pražská A23).

Mnohé značené trasy vedou v určitých úsecích po silnicích II. třídy (např. po kom. II/107 vedou trasy 11+GW PW či 0020 apod.). Snahou koncepce je tyto úseky nahradit či zde zvýšit bezpečnost. Podrobně viz návrhy.

Páteřní / nadregionální cyklotrasy I. třídy v Ladově kraji a okolí:

- 1 Praha - Brno (v Praze jako trasa č. A24 + A25): směr SZ-JV
- 11 Praha - Tábor (souběh s GW Praha - Vídeň): směr S-J
- 19 Posázavská cyklotrasa (Nové město na Moravě - Týnec nad Sázavou - Davle): směr V-Z

Cyklotrasa Greenway Praha - Vídeň (GW P-W) v současném stavu opouští území Prahy ve stopě tzv. staré Pražské cesty (Chodovská tvrz - Jižní Město - Průhonice), avšak mezi Dobřejovicemi a Kamenicí se trasa odklání k cestě Linecké, kterou v Kamenici kříží a pokračuje po silnici II. třídy do Týnce nad Sázavou. V této části se trasa dostává do blízkosti stopy původní Horácké cesty, která vedla přes Sulice a Těptín do Prosečnice.

Greenway KRAJEM JOSEFA LADY je cyklotrasa značená v souběhu se souč. místními trasami KČT (viz níže) a tvoří okruh po Ladově kraji.



Místní trasy KČT řady 002x byly vyznačeny před cca 10-15 lety, trasy číselné řady 00xx a 8xxx byly realizovány posléze postupně (až do současnosti). Jejich smyslem byla především cykloturistika v rámci regionu i v rámci celé ČR.

Vybrané radiální směry v LK jsou pokryty současnými cyklotrasami:

- 1 (Praha - ... - Žernovka - ... - Brno)
- 11 + GW PW (Praha - Průhonice - Kamenice - Týnec nad Sázavou)
- 0020 (Říčany - Hláska u Sázavy)
- 0024 (Říčany - Jevany)
- 0028 (Dobřejšovice - Pyšely)

Vybrané tangenciální směry v LK jsou dnes zčásti pokryty trasami:

- 0065 (Nebřenice - Strančice) + 8174 (Svojsovice - Tehov),
- 0029 (Grybla - Kamenice - Strančice) + 0022 (Mnichovice - Žernovka),
- 0030 (Nespeky - Hrušov) + 0023 (Hrušov - Zvánovice - Louňovice)
- 19 (Nové Město na Moravě - ... - Sázava - Týnec nad Sázavou - Davle)

Další významnější propojení tvoří trasy:

- 0027 (Průhonice - Říčany) jako připojení Ladova Kraje na Prahu
- 0025 (Kunice - Turkovice)

Podrobné umístění tras je zřejmé z grafických situačních příloh.

Stav směrového značení výše uvedených tras odpovídá době vzniku a jeho údržbě, někdy značení chybí či je poškozené. Vybrané úseky jsou řešeny nevhodně (např. CT č. 0020 v Říčanech v okolí vlak. nádraží), anebo se změnila situace či možnosti v území a je třeba reagovat úpravami (viz návrhy). Stav značení podrobně popisován a evidován není, pouze se doporučuje plošná revize dle aktuálních potřeb.

Součástí infrastruktury pro cyklisty je i infrastruktura veřejné dopravy. Zatímco vlakové soupravy zpravidla již jízdní kola přepravují, nádraží a zastávky jsou mnohdy vybaveny jen obyčejnými kolostavy anebo vůbec. Zřídka se nachází kolostavy i u zastávek autobusové dopravy. Kolostavem se rozumí stojan na kola, ke kterému lze kolo uzamknout pouze za přední či zadní kolo vložené do malého rámu. Nejedná se o bezpečné stojany, ke kterým lze uzamknout kolo za jeho rám. Pro tyto účely zpravidla fungují spíše sloupky dopravního značení či zábradlí.

3. PRŮZKUMY A PODKLADY

Podrobné průzkumy území probíhaly průběžně během roku 2015, účastnil se i zástupce svazku Ladova kraje Roman Sauer, dále Martin Tušl za Nadaci partnerství a jako obyvatel a aktivní cyklista v LK, konzultace proběhly se zástupcem SČ kraje, cyklokoordinátorem Pavlem Klimešem. Následovaly konzultace s vybranými zástupci jednotlivých obcí.

Na průzkumech se podíleli subdodavatelé, krajinářský ateliér Trevisan Atelier + (Ing. Jitka Trevisan, Bc. Slavoj Kvíz), kteří významnou měrou pomohli uchopit problematiku LK z pohledu hodnot, potřeb a významu celého tématu pohybu v krajině.

Vedle běžných mapových podkladů od ČUZK (ZABAGED, ortofoto, KN) a dopravních dat (ROPID, ŘSD, UDI-TSK, IPR MHMP, heatmap: strava.com) byly využity územně plánovací dokumentace obcí i SČ kraje (ÚP, PUR, ZUR, cyklogenerel). Dále byla zdrojem dat Historie Velkých Popovic a stručně Říčany, 1998, autor: Jan Vinš.

Průzkumy jsou propsány do situace souč. stavu B1 a dále pak do všech celkových a podrobných návrhových situací. Koncepce nemá za úkol zobrazit pasport stavu komunikací a jejich parametry.

Přestože MČ Praha Kolovraty či obec Strančice nejsou součástí svazku obcí Ladova kraje, bylo s nimi uvažováno, jako by tomu bylo naopak. Krajina zpravidla jen zčásti respektuje správní hranice urč. území a „Ladův kraj“ buď přesahuje území katastrů obcí ve svazku, anebo naopak přibírá do území kraj sousední, jako je tomu např. v případě okolí Kamenice a Popovic (Ringhoffer). Koncepce sice zobrazuje hranici LK, avšak průzkumy a analýzy probíhaly v podstatě přes hranice LK, což je patrné na návrhu a projednávání přeložení trasy GW P-W právě v území mezi Prahou a krajem barona Ringhoffera.

Přibližná spádovost obcí (Praha – Kolovraty - Uhříněves, Říčansko, Mnichovicko, Mukařovsko, Velkopopovicko, Kamenicko, Ondřejovsko) je naznačena v situaci B2. Z tohoto rozboru se odvíjí potřeba vzájemného vnitřního a vnějšího propojení těchto oblastí. Pro srovnání se toto objevuje v situaci současného stavu cyklotras i v návrhu.

Největším problémem se v současnosti jeví:

- ***ponechání provozu jízdních kol na nebezpečných úsecích silnic I. a II. třídy bez adekvátní bezpečné náhrady či alternativy***
- ***cyklodoprava není ani na krátké vzdálenosti konkurenceschopný dopravní prostředek***
- ***absence plošné obsluhy území prostřednictvím cyklistické dopravy, díky stav komunikací a cest či jejich postupnému přerušování (údržba, úmyslné přerušení až zánik)***

Krajinářský rozbor je součástí přílohy E. Pouze v digitální podobě jsou pak na DVD k dispozici soubory fotografií uživatelů, krajiny a cest.

4. VÝCHOZÍ STAV PRO NÁVRHY / ROZBORY

Rozbory jsou vepsány do analytických situací B2 a B3. Obecně je lze pro potřeby obsluhy území cyklistickou dopravou takto:

4.1 POKRYTÍ ZÁKLADNÍCH POTŘEB V ÚZEMÍ

Cykloturistika - nutno naplnit základní i doplňkové poptávkové vztahy mezi zajímavými přírodními, kulturními či historickými cíli a hodnotným územím.

Základní směry jsou určeny především mezi přírodními lokalitami v kombinaci s koncentrací zajímavostí v krajině či v obcích, dále pak se zástavbou (bydlení čili koncentrované zdroje cest, tj. poptávkou po rekreaci ... např. Praha -> Ladův kraj, Mnichovice -> řeka Sázava apod.). V situaci B2 jsou tyto teoretické vztahy znázorněny zeleně.

Cyklodoprava - nutno nabídnout takovou infrastrukturu, která bude buď sama o sobě či ve spojení s veřejnou dopravou zajišťovat potřeby pro každodenní přesunování mezi cíli (zaměstnání, školy, nákupy, kultura apod.) a to pro co nejdelší část sezóny / roku (nejen v létě). Podmínkou je sjízdná trasa, která je výsledkem vhodné kombinace kvality, komfortu, bezpečnosti, přímosti, minimálních ztracených spádů (opakovaně z kopce do kopce a tedy fyzické námahy).

Základní dopravní směry jsou určeny jednak spádovostí obcí (územně správní celky), jednak rozložením cílů v kraji (školy a školky v sousední spádové obci,

zaměstnání v regionu, zábava a volnočasové aktivity, nákupy + pošta + běžné záležitosti, apod.). V situaci B2 jsou tyto teoretické vztahy znázorněny oranžově.

V mnohých stopách se může jednat o souběh (např. komunikace jednak pro turistiku a jednak jako důležité propojení dvou spádových obcí, současně jako bezpečná alternativa zatížené komunikaci automobilovou dopravou) či přiblížení dvou cest či stop k sobě. Takovéto blízké stopy se nevyklučují, ale vzájemně doplňují.

Ze situace - z rozložení zdrojových a cílových míst a reliéfu je patrné, které souč. cyklotrasy:

- slouží převážně rekreaci
- mohou pokrýt i některé z dopravních směrů
- které směry nejsou pokryty vůbec

Ze schematického znázornění lze zjistit i přímot tras a zda jsou v tomto smyslu konkurenceschopné co do dopravního využití.

Nutno brát v úvahu další kritérium, a tím je bezpečnost. Dopravním bariérám se věnuje grafická příloha B3.

4.2 POKRYTÍ ZÁKLADNÍCH VZTAHŮ V ÚZEMÍ

Pro potřeby koncepce cyklistické dopravy v Ladově kraji se je třeba věnovat dvěma účelům využití jízdního kola: **rekreační a dopravní**. Existuje ještě sportovní využití, které se dále dělí na silniční a terénní, avšak tato oblast již není součástí řešení, neboť se již v podstatě jedná o specifické druhy sportu, které vyžadují jiné potřeby, marketing atd.

V rámci meziregionálních vztahů je třeba nutno vymezit základní komunikační osy území Ladova kraje, které zobrazují jak vztahy z/do regionu tak uvnitř (v situaci B2 jsou to červené = radiální a modré = tangenciální osy vůči centrálnímu regionu: Praze). V rámci území jsou pak doplněny vztahy lokální (základní dopravní a turistické vztahy - viz oranžové a zelené šipky v situaci B2).

4.3 RELIÉF

Míra zvládnutí krajiny, tj. "kopcovitost" je pro volbu trasy jízdy každého cyklisty zásadní z pohledu fyzické zdatnosti i časové dostupnosti. **Cykloturistika** je jednodušší v tom, že uživatel již s námahou předem počítá a mírné zvládnutí a občasný náročnější terén zvládnou i méně zdatní. V nezbytném případě si lze plánovat zajižďky či objížďky, to je však podmíněno informovaností a orientací v terénu.

Pro každodenní **cyklodopravu** jsou nezbytné co nejrovinatější podmínky, komfort co do povrchu a přímosti a rychlé dosažitelnosti různých cílů. Právě obnova starých cest v krajině je v tomto ohledu přívětivá nejen reliéfem a jemu přizpůsobenou trasou, ale také přímostí a mnohdy i pozemkovými podmínkami. Některé z původních cest jsou však zaorané z dob kolektivizace. S rozvojem elektrokol přestává být reliéf problémem i pro méně fyzicky zdatné.

Grafická příloha B2 znázorňuje dva extrémy, tmavě je zvýrazněn náročný / kopcovitý reliéf a světle pak v podstatě rovinatý terén. Mírně zvlněný je v prostoru mezi nimi.

4.4 DOPRAVA

4.4.1. BARIÉRY V ÚZEMÍ LINIOVÉ UMĚLÉ - NEPŘÍSTUPNÉ

Jsou tvořeny převážně komunikacemi se zakázaným provozem jízdních kol. Jedná se o dálnici a železnici.

Železnice je z pohledu vlastního nezávislého pohybu na jízdním kole bariérou, avšak z pohledu možnosti přepravy se jedná o součást páteřní sítě, neboť přeprava s jízdním kolem či přeprava k žel. zastávkám a stanicím je důležitou součástí kombinovaného druhu dopravy (multimodalita).

4.4.2. BARIÉRY V ÚZEMÍ LINIOVÉ UMĚLÉ - PŘÍSTUPNÉ

Jsou tvořeny silnicemi s intenzivním provozem. Využít tyto komunikace na jízdním kole je možné, avšak díky intenzivnímu provozu zpravidla v extravilánu nebezpečné či pouze pro zkušené cyklisty. V návrhu je třeba uvažovat i s plánovanými přeložkami a novými liniovými stavbami (dle ZUR a UP jednotlivých obcí) a v rámci nich pak i řešit opatření pro cyklisty v koordinaci s krajskou a místní koncepcí cyklistické dopravy.

4.4.3. BARIÉRY V ÚZEMÍ BODOVÉ

Jsou tvořeny převážně úrovnovými křižovatkami, křížením či složitými dopravními uzly.

4.4.4. INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Jsou převzaty ze sčítání dopravy 2010 (ŘSD). Uvedené hodnoty jsou pro oba směry za 24 hod. pro všední den.

4.4.5. INTENZITY CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Přesto, že jsou převzaty taktéž ze sčítání dopravy ŘSD, jsou pouze orientační, neboť byly sledovány společně s automobilovou dopravou a to převážně na silnicích I., II. a vybraných III. tříd. Těmto komunikacím se cyklisté převážně vyhýbají, obyvatelé kvůli absenci infrastruktury pro cyklisty raději volí jiný druh dopravy anebo se na nich pohybují spíše mimo všední dny. Intenzity dopravy jsou pro všední dny za 24 hod. Dalším orientačním podkladem, který ukazuje přehled pohybu cyklistů v území, je Global Heatmap, která ukazuje tzv. teplotní gradient výskytu cyklistů, kteří mají zapnutý jakýkoliv snímač GPS s nastavením pro pohyb na jízdním kole (modrá - nižší výskyt, červená - vyšší výskyt). Lze však vysledovat hlavní poptávkové směry.

4.5 SWOT ANALÝZA

SILNÉ STRÁNKY

- hodnoty území (měřítko, zajímavosti, historie, živé a rozvíjející se obce LK)
- historicky kulturní krajina a její lidské měřítko
- relativně zachovaná prostupnost krajiny
- malé vzdálenosti mezi obcemi
- zčásti zachované historické cesty
- tradice turistiky, cílová destinace (fungující propagace, Svazek obcí)
- železnice vede centrem LK
- celkově dobrá dopravní dostupnost

SLABÉ STRÁNKY

- zčásti přerušené historické cesty
- existující suburbie a negativní vlivy z dopravy
- intenzity automobilové dopravy na silnicích I. a II. tříd
- absence zklidnění dopravy v centrech obcí
- chybí adekvátní vybavenost / infrastruktura pro cykl. dopravu (B+R, stojany)
- severní a západní oblast LK bez obsluhy kolo+veřejná doprava (chybí cyklobusy anebo návaznosti, resp. přímá podpora koalice cyklistické a veřejné dopravy)
- z hlediska cyklodopravy: morfologie

HROZBY

- nekoordinovaný územní rozvoj a dále vznikající neadekvátní suburbie
- další průmyslové zóny v okolí D1
- zvyšující se intenzity automobilové dopravy / spedice a nákladní doprava
- absence tématu řešit cyklistickou dopravu (dopravní politika)
- absence opatření pro cyklisty v rámci nových dopravních staveb či jejich úprav (např. přeložka II/107, VRT, D0)

PŘÍLEŽITOSTI

- téma cest
- existující platforma obcí v rámci LK v oblasti PR (propagace)
- možnost řešit účelové komunikace a cesty i pro provoz jízdních kol, aniž by se jednalo o cyklostezky (opravy a úpravy lesních a polních cest, pěšin)
- téma cyklistické dopravy zajímá většinu zástupců obcí
- poptávka po cykloturistice v LK
- poptávka po každodenní dopravě v LK

5. PRINCIPY NÁVRHŮ

Snahou koncepce Ladova kraje v oblasti cyklistické dopravy a turistiky je cíl vytvoření komunikací přívětivých pro provoz jízdních kol a přitom využít především cest současných či historických (definovaných v katastru nemovitostí, avšak z dob kolektivizace „zaoraných“). Teprve v nezbytných či vhodných případech se přistupuje k definování komunikace nové: cyklostezky čili stezky pro chodce a cyklisty.

Nově navržené koridory jsou tedy vymezeny především tzv. stopami v území - nejedná se vždy o v terénu vyznačené cyklotrasy směrovým značením: jde především o zajištění fyzicky možné prostupnosti území, tj. sjízdná, udržovaná komunikace či cesta (mnohdy stačí / či je přímo i vhodný šterkový povrch).

Obecně:

- Přímost a logika propojení - vzájemné propojení všech jednotlivých obcí a sídel v logických a co nejpřímějších směrech, nejlépe v trase historických cest
- Atraktivita - vzájemné propojení zajímavých míst a území v kontextu (v kraji i mimo)
- Bezpečnost - řešení mimo silnice I. a II. tříd a mimo nebezpečná místa / úseky
- Alternativa – nabídka alternativy k přepravě autem, na delší vzdálenosti i v kombinaci s veřejnou dopravou - jedním z cílů je zlepšení obsluhy celého území v návaznosti na veřejnou dopravu (možnost využití tzv. kombinované dopravy: kolo + autobus, kolo + autobus + vlak, kolo + vlak)
- Udržitelné řešení
- Střídme řešení - nové stezky a cesty jen v nezbytně nutném rozsahu
- Kontext v nadregionálním významu – hlavní, resp. páteřní trasy jako sběrnice na dlouhé i krátké přesuny
- Kontinuita – bez ztracených spádů a směru jízdy
- Variabilita / plošné pokrytí / nabídka – možnost plánovat cestu dle potřeby (např. paralelní řešení se silnicí I. či II. třídy)

6. NÁVRHY

6.1 VŠEOBECNĚ

Z hlediska jízdy na kole je třeba vnímat dvě polohy tématu pro zajištění potřeb provozu cyklistů v území:

- Účel jízdy (rychlost, vybavení, volba trasy i období jízdy, bezpečnost a další okolnosti ovlivňující volbu dopravního prostředku a trasy)
- Směr jízdy (informovanost v území)

Z výše uvedeného vyplývá potřeba vybavenosti dopravní infrastruktury, tj.

- volba dopravního režimu a uspořádání a tedy i návrh a údržba odpovídajícího opatření pro provoz jízdních kol (v kontextu ostatní dopravy)
- kudy povedou cyklistické trasy a pro jaký účel budou sloužit
- navigace v území, např. pouze směrovka z hlavního tahu „nádraží“, avšak to bývá součástí již obecného informativního dopravního či místního komunálního značení.

Obecně lze akceptovat společný pohyb cyklistů s ostatní dopravou, avšak v závislosti na všeobecné bezpečnosti.

- V případě chodců se jedná o nutnost oddělení až v případě, že je provoz buď velmi intenzivní anebo nebezpečný z hlediska ztráty přehlednosti či příliš častého vzájemného ohrožování. V extravilánu se doporučuje zpravidla vždy společný smíšený provoz. V intravilánu je třeba postupovat zpravidla dle odp. metodiky schválené MD ČR (ČSN 73 6110 a TP179).
- V případě společného provozu s automobilovým provozem je pro volbu opatření zásadní charakter prostředí, účel jeho využití, směry pohybů, a samozřejmě intenzity a rychlost.
- Polní, lesní a jiné účelové cesty není třeba technicky nijak řešit, je třeba zajistit odpovídající a požadovanou kvalitu povrchů a samozřejmě legální pohyb (odstranit tvrdé zákazy vjezdu všech vozidel a nahradit zákazem vjezdu pouze motorových vozidel (B1 za B11)).
- Společný provoz s automobilovým zpravidla není problematický ani v místních obslužných komunikacích i přesto, že nejsou zklidněny (např. zóny 30, obytné a pěší zóny).

Pozornost je třeba věnovat především silnicím I a II. třídy, sběrným komunikacím, anebo komunikacím s intenzivním provozem, či v úsecích, kde lze sledovat rychlou či nebezpečnou jízdu. Jedná se o tyto uzly (v situaci zvýrazněno tm. modře), úseky či oblasti (v situaci naznačeny přeložky či opatření):

- **Silnice mezi obcemi Průhonice – Čestlice – Nupaky – Říčany (cyklotrasa č. 0027 na silnicích III/0039 a III/00312)**
- **Silnice Průhonice – Pitkovice (III/00310)**
- **Okolí Dobřejovic směr Herink (trasa 11+GW PW), křížení III/00316 se silnicí II/101**
- **Propojení Dobřejovice – Modletice**
- **Příčná křížení i provoz na silnicí I/2 v Říčanech i dále (směry Praha i Mukařov)**

- **Silnice II/107 vč. budoucího obchvatu Tehova (CT č. 0020 a 8174)**
- **Silnice Tehov – Vojkov II/1011**
- **Silnice Světice – Všestary – Mnichovice (III/1012)**
- **Silnice Strančice – Kunice (III/1015 a III/1016, CT č. 0029)**
- **Silnice II/107: Velké Popovice – Štířín – Kamenice (CT.č. 11 / GW P-W / 8217)**
- **Silnice II/603: Mandava – Kamenice – Ládví – Nespeky (CT 11 a GW P-W)**
- **Silnice II/508: Mnichovice – Mirošovice (vč. průjezdu Mirošovickými)**
- **Průjezd Senohraby po hlavní (III/6031)**
- **Silnice II/508: Mnichovice – Struhařov**
- **Silnice II/113: Třemblat – Ondřejov**
- **Silnice II/335: Ondřejov – Stříbrná Skalice**

V celkových situacích B5 jsou naznačena i místa budoucích křížení např. s Pražským okruhem, kde sice ještě žádná stavbě neexistuje, avšak je třeba koordinovat budoucí stav křížení či opatření, jak toto křížení řešit.

6.2 NÁVRHY ÚPRAV SYSTÉMU ZNAČENÝCH TRAS (v situaci zvýrazněno žlutě)
Vybrané dopravně nepříjemné úseky lze na značených trasách zlepšit např. úpravou již vyznačené trasy. Současná síť komunikací se postupně doplňuje či mění stavební stav či dopravní zatížení a na to je třeba v čase reagovat. Níže jsou uvedeny návrhy přeložek a úprav značených tras, které slouží převážně turistickému účelu.

Radiální trasy

1 (Praha - Brno)	úsek Mukařov - Vyžlovka	dle koncepce SČ kraje
11 (Praha - Tábor)	úsek Křížkový Újezdec - Štířín úsek přes Kamenici	obnova původní cesty zčásti současné i obnovované cesty
GW P-W: (Praha - Vídeň)	úprava trasy greenway Praha - Vídeň je návrhem koncepce Ladova kraje, trasa takto sleduje části původních hist. cest Praha - Vídeň (např. úsek Bartošky - Kovářovice) či Praha – Linz	
	úsek Průhonice - Olešky úsek Čenětice – Nespeky	obnova povrchu staré cesty zčásti staré cesty a zčásti cesty nové
0020 (Březí - Hláska):	lokální úpravy trasy v Říčanech úsek Světice - Svojšovice	okolí železniční stanice nová stezka podél silnice
II/107	úsek Strančice - Mnichovice úsek Mirošovice - Senohraby	úpravy povrchů přeložka do údolí podél potoka
0024 (Říčany, Olivovna - Jevany):	přeložka úseku Říčany - Tehov	
0028 (Dobřejovice - Pyšely):	prodloužení k vlakové zastávce Pyšely a Čerčany (+ CT č. 19)	

Tangenciální trasy

0023 (Louňovice - Senohraby)	úsek před Ondřejovem, trasa po nově upravených lesních cestách
0029 (Grybla - Strančice):	úsek Strančice, nová trasa ul. Ke Hrušce - náves
8100 (Pražské kolo, výhledově jako A50)	úsek Nupaky - Kolovraty nově přes Benice (8100 bude celá přeznačena na A50m, tj. pražský systém a ten by neměl ve větší míře zasahovat na území SČ kraje)

Propojovací trasy

0025 (Šmejkalka - Kunice):	úsek přes Mirošovice, nová trasa ul. K Nádraží - U Zvoničky - Na ohradě - Ke Hřišti
0027 (Říčany, ul. Voděrádská - Průhonice):	navrhuje se přeložit celý úsek Říčany – Čestlice provést úpravy zklidnění dopravy a integrační opatření v trase Průhonice - hranice k.ú. Čestlice

Ostatní trasy - beze změn

6.3 NOVÉ CESTY (TRASY) VZÁJEMNĚ PROPOJUJÍCÍ OBCE LADOVA KRAJE Radiální (směr Praha)

- 7 + EV 7 : nově značená nadreginální trasa č. 7 společně s evropskou Eurovelo 7 (dle koncepce SČ kraje)
- nová páteřní cyklotrasa (dle systému KČT III. třídy, č. "XXX") - propojení Ladova kraje s Prahou v trase Stříbrná Skalice - Ondřejov - Hrusice - Mnichovice - Všestary - Světice - Říčany - Praha Kolovraty - ...
- Říčany - Tehov - Struhařov - Zvánovice - Kostelní Střimelice - Stříbrná Skalice
- Křeslice - Pitkovice - Lipany - Kuří - Voděrádky - Světice - Tehov - Klokočná - Struhařov
- Hrusice - Turkovice - Lensedly - Kaliště - Chocerady
- Říčany - Světice - Svojšovice - Strančice - Kunice - Dol.Lomnice - Hor. Lomnice - Kovářovice - Zaječice - Pyšely - Nespeky (u Říčan jako součást nové páteřní trasy a od Horní Lomnice součást nové stopy GW P-W)
- Popovičky - Nebřenice - Radimovice - Velké Popovice - Hor. LOMnice - Kovářovice - Mirošovice - Senohraby - Hláska
- Štířín - Řepčice - Mokřany - Lojovice - Dubiny - Pyšely - Čtyřkoly
- Kunratice - Vestec - Jesenice - Jirčany - Kamenice - Týnec nad Sázavou

Tangenciální

- Říčany - Nedvězí - Křenice
- Sulice - Křížkový Újezdec - Nebřenice - Předboř - Všechromy - Svojšovice
- Kostelec u Křížků - Štířín - V.Popovice - ... - Strančice - Všestary - Tehov - Strašín
- V.Popovice - Dol.Lomnice - Všešimý - Mnichovice - Struhařov - Louňovice

- Skuheř - Ládví - Mokřany - Lojovice - Křivá Ves - Zaječice - Senohraby - Hrusice - Myšlín - Struhařov - Svojetice - Srbín - Mukařov
- Hrusice - Třemblat - Zvánovice - Jevany - Kozojedy

6.4 TRASA EUROVELO 7



Územím Kamenicka prochází cyklotrasa EUROVELO č. 7 – Sluneční trasa: Nordkapp – Malta (7 409 km) v souběhu s národní trasou č. 7.

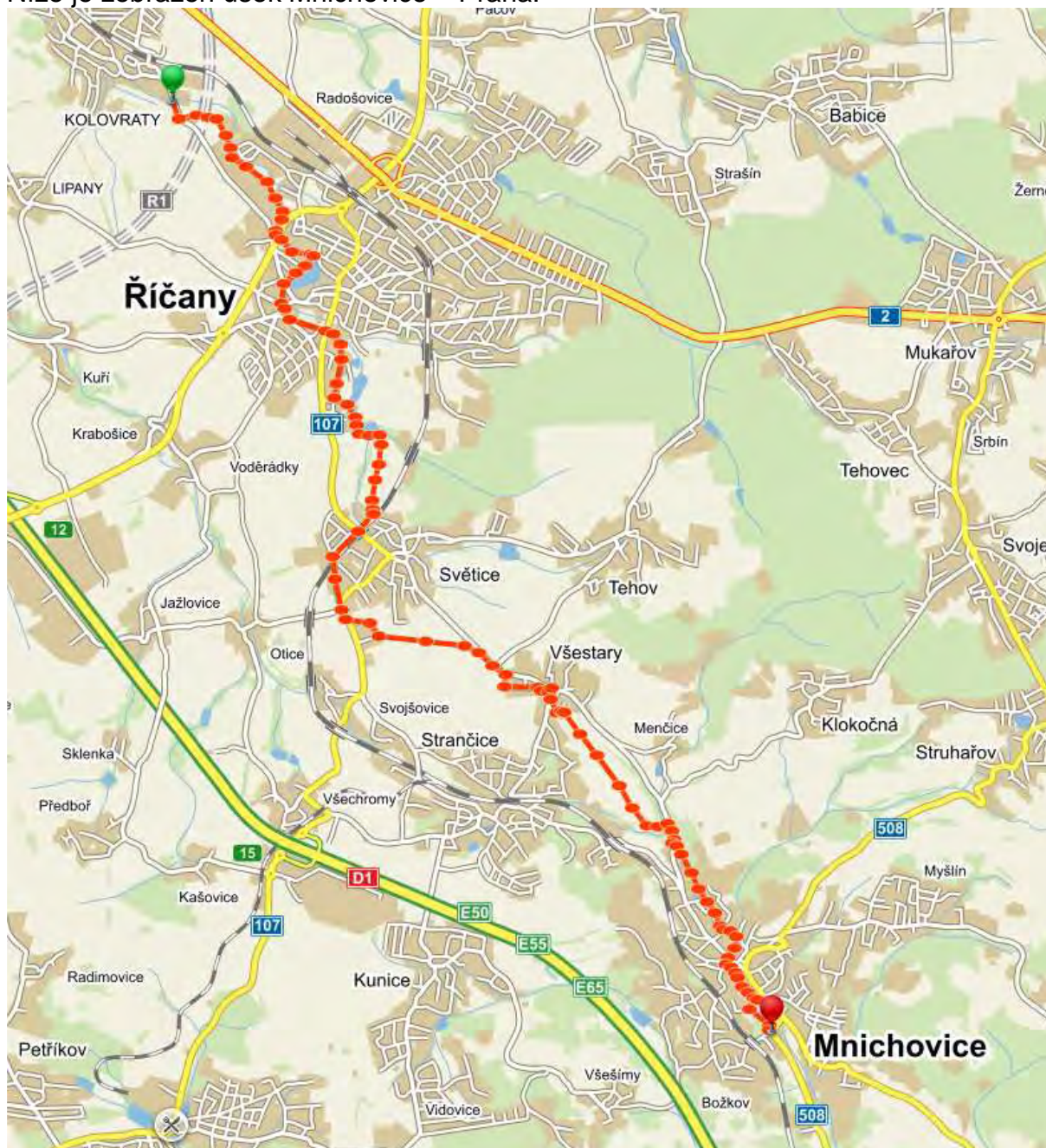
Trasa má vést podél řek Labe a Vltava, tj. v rámci ČR cca severojižním směrem (Děčín – Ústí nad Labem – Litoměřice - Praha Orlík – Týn n. Vltavou – České Budějovice – Český Krumlov – Vyšší Brod), avšak ve středním Povltaví (jižně od Prahy) se trasa odklání od řeky, neboť se zde vyskytuje několik (z hlediska reliéfu a přírodních bariér) problematických úseků.

Směrové dopravní značení je společné, logo EV7 (Sun Route / Sluneční trasa) bude umístěno dle metodiky na současné či doplněné značení, které bude vždy obsahovat všechna čísla a označení tras (číslo a loga).



6.5 PÁTEŘNÍ CYKLOTRASA LADOVA KRAJE (Stříbrná Skalice - Ondřejov - Hrusice - Mnichovice - Všestary - Svěťice - Říčany - Praha Kolovraty)

Níže je zobrazen úsek Mnichovice – Praha:



Toto propojení má být řešeno převážně jako oddělená stezka pro chodce a cyklisty od ostatního provozu. Jejím smyslem je pojmout nejen účely cykloturistiky, ale především nabídnout paralelu dráze mezi oblastí Ondřejovska, Mníchovicka, Říčanska a tyto oblasti napojit na prahu v místa MČ Praha Kolovraty. Návrhový projekt je zvažován pod názvem Do Prahy na kole.

Podrobněji viz příloha D

7. VEŘEJNÁ DOPRAVA / MULTIMODÁLNÍ DOPRAVA

7.1 OBECNĚ

Součástí infrastruktury pro cyklisty je i propojení s veřejnou dopravou. Veřejnou dopravou lze cestovat buď s jízdním kolem anebo bez něj (pouze se k prostředkům veřejné dopravy přiblížit, či pokračovat pouze od nich). V případě odložení kola je jízdní kolo zpravidla odloženo v bezprostřední blízkosti či přímo na zastávce či stanici, takže je třeba zajistit takový druh zařízení, aby toto bylo bezpečně možné. Jednak je cestující s jízdním kolem pro dopravce taktéž zákazníkem a jednak se jedná pro municipality o potenciál nabídky dalšího druhu přepravy na střední a delší vzdálenosti a tedy o rozšíření spektra druhů dopravy po městě a okolí.

Z důvodu podpory udržitelných druhů dopravy se doporučuje zajistit přepravu jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy zdarma, jako je tomu např. na území hl. m. Prahy.

7.2 NÁVRHY – ŽELEZNIČNÍ DOPRAVA

Nutno postupně zvyšovat kapacitu pro přepravu jízdních kol ve vlacích na lince S9 a nabídnout odpovídající komfort pro odkládání jízdních kol. Dále je třeba zajistit:

- vyšší komfort při jízdě s kolem železničními vozidly (podmínky od dopravce/ů)
- pohyb po nástupištích včetně základní navigace pohybu s jízdním kolem po nádraží
- bezbariérový pohyb v rámci dopravního uzlu (odbavení, nákup jízdenek s jízdním kolem, WC apod., tj. bezpečné odložení v rámci dopravního uzlu)
- bezbariérový přístup na komunikace v okolí nádraží
- infopanely s mapou území
- krátkodobé / pohotovostní odložení jízdních kol
- **dlouhodobé odložení jízdních kol / B+R v rámci P+R i samostatně / uzamykatelné boxy (kapacity, rozsah a umístění je nutno řešit v rámci podrobné prověřovací studie).**

7.3 NÁVRHY – CYKLOBUSY

Ve směru jižní části Prahy (Praha 4 / Praha-Kunratice) - Jesenice - Vestec - Kamenice - Týnec nad Sázavou je v současnosti velmi intenzivní provoz automobilové dopravy a chybí kontinuální bezpečné řešení pro chodce i cyklisty. Nabízí se jednak postupně propojovat jednotlivé úseky mezi obcemi v severojižním směru a současně co nejdříve zřídit CYKLOBUS v trase linky 339, mezi Budějovickou - Kamenicí (překonání vzdálenosti a intenzivně zatížených komunikací) a dále pokračování z Kamenice do Týnce nad Sázavou (překonání výškové), tj. současně bude toto spojení sloužit jako "cyklovýtah" od Sázavy.

Provoz

Vzhledem k náročnějšímu odbavování, je třeba vždy zvážit, zda budou místa odbavení jízdních kol (naložení / vyložení) pouze v cílových destinacích, anebo zda v závislosti na obsazenosti spoje, vyhodnocení situace a tedy domluvě řidiče a

cestujících s jízdními koly bude možné odbavení i na jiných zastávkách určených jízdním řádem či nikoliv.

8. VYBAVENÍ

Situování a kapacity vybavení infrastruktury tato koncepce neurčuje, pouze popisuje principy, dle kterých je třeba provést podrobný návrh záměru pro určité území. To je ponecháno na každém správci / investrovi v dané oblasti, dále na potřebě, finančních a dalších konkrétních možnostech, které se zpravidla v jednotlivých částech LK liší.

8.1 REVIZE STAVU MŘÍŽÍ ULIČNÍCH VPUSTÍ

Jako prvotní zajištění bezpečnosti je třeba provést zjištění stavu a případně provést revize veškerých uličních vpustí v obcích a dále zajistit opravu výtluků, které se nacházejí při straně vozovky všech komunikací. Tam, kde tato úprava předpokládá stavební zásah, budou vpusti upravovány postupně v rámci rekonstrukcí daných komunikací.



Vlevo nevhodné natočení mříží, vpravo vhodné (po úpravě)

8.2 B+R

Kombinace kola a veřejné dopravy je významnou součástí životního prostředí přívětivé mobility a umožňuje překonat větší vzdálenosti, nepříjemná stoupání, vodní toky, nepřízeň počasí, nepojízdnost kola nebo jen únavu fyzickou či materiálu. Vhodnou kombinací jízdního kola a veřejné dopravy lze dosáhnout velmi pohodlného, rychlého, úsporného a svobodného způsobu přemísťování z hlediska uživatele. Ostatním lidem pak toto šetrné chování přináší mnohem přívětivější a klidnější prostředí k životu.

Uživatelsky lze kombinaci jízdního kola a veřejné dopravy rozdělit na dvě základní varianty: na kole k veřejné dopravě nebo s kolem veřejnou dopravou.

V případě přestupních uzlů, do či od kterých směřují obyvatelé i návštěvníci s jízdním kolem, je třeba zajistit bezpečné uložení jízdních kol, nejlépe v podobě uzamykatelných boxů. Součástí významnějšího B+R může být i cyklopoint (např. automat na drobné díly, duše apod. základní nářadí pro drobné opravy, pumpička či

pumpa atd.) B+R má nabízet určitý komfort, co se přístupu a zázemí týče. V území se pro cyklopoint nabízí např. Říčany, Strančice či Mnichovice.

8.3 KRYTÉ STOJANY / UZAMYKATELNÉ BOXY

Kryté uzamykatelné boxy slouží pro dlouhodobější odložení kola anebo se umísťují tam, kde lze předpokládat odložení kol dražších, s bagaží či nákupem.

Prvotní potřebu lze předpokládat v těchto místech:

- školy, úřady, pošty, knihovny, další veřejně navštěvované instituce
- dopravní terminály a uzly, zastávky

Jednotlivé typy parkování jízdních kol jsou uzpůsobeny závislosti na době, po kterou má být jízdní kolo odloženo, od čehož se odvíjí způsob volby opatření k umístění a celkového zabezpečení.

8.4 STOJANY

Klíčová místa na veřejných prostranstvích, v blízkosti institucí a obchodních oblastí či tříd apod.. budou postupně osazována cyklostožany. Za klíčová místa jsou v tomto případě považována především prostory u škol, úřadů, obchodů, významných pracovišť, na náměstích, v parcích, u dětských hřišť, na významných křižovatkách, na zastávkách autobusů či vlaků (dopravní uzly, přestupy) a jiné. Při výběru konkrétního typu stojanů je třeba zvážit především tu skutečnost, zda nebudou umístěná kola překážkou v pohybu chodců či jízdních kol, poskytují kolu dostatečnou fyzickou ochranu a nepoškozují výplety kol, jsou umístěny na dostatečně frekventovaném místě a zda splňují estetické požadavky kladené na ně zvláště v historickém kontextu centra města.

Podrobné podmínky a kritéria jsou popsány v metodické části.

Krátkodobé odkládání kol

- odložení kola zpravidla jen na několik minut;
- krátké návštěvy obchodu, služeb, vyzvednutí dětí ze školy apod.;
- požadavek na minimální docházkovou vzdálenost od parkování ke vchodu, resp. cíli návštěvy;
- nejčastěji dochází k podceňování zabezpečení jízdního kola (nezamknuté kolo před obchodem je častým důsledkem odcizení kola)
- zpravidla postačí jen samostatné, vhodně situované stojany (kapitola 17.2.1)



Střednědobé odkládání kol

- odložení kola na desítky minut až hodiny;
- v zaměstnání či ve škole, po čas pracovní schůzky, nákupu, návštěvy úřadu, kulturní akce, sportoviště, v rámci zastávek a přestupních uzlů (B+R, více také v kapitole 18);
- požadavek na krátkou docházkovou vzdálenost (řádově desítky metrů);
- vyšší požadavek na bezpečné uzamknutí kola včetně všech základních demontovatelných částí (možnost uzamknutí rám a obě kola);
- požadavek na umístění stojanů na přehledném a frekventovaném místě (zvýšení ochrany před odcizením);
- vhodná ochrana před povětrnostními vlivy (přístřešek, závětrří),



- zpravidla stojany s přístřešky

Dlouhodobé odkládání kol

- odložení kol na dny až týdny nebo měsíce (nejčastěji v rámci bydlení);
- v rámci zastávek a přestupních uzlů (B+R, více také v kapitole 18);
- maximální požadavek na bezpečné uzamknutí kola včetně všech základních demontovatelných částí (rám a obě kola);
- vhodné zajistit část parkovací kapacity jako stále uzavřený prostor - riziko zcizení a ochrany před povětrnostními vlivy



Zřízení umožňující uzamknutí za přední i zadní kolo včetně rámu ke stojanu. Zničení nebo manipulace se samotným stojanem nesmí být snazší než odcizení kola překonáním zámků.

Vhodné umístění a provedení venkovních stojanů má splňovat následující požadavky:

- minimální vzdálenost od cíle návštěvy;
- v případě umístění v přidruženém prostoru je třeba zajistit bezbariérové řešení, resp. pohodlný příjezd ke stojanu (snížená obruba apod.);
- zajištění maximální bezpečnost, viditelnost, osvětlení (stále „na očích“ je lépe než v tmavém rohu - snížení rizika odcizení);
- v případě delší doby parkování zajistit částečnou nebo úplnou ochranu před povětrnostními vlivy (přístřešek, závěťí);
- stojany je nutné umisťovat jednotlivě či ve skupinách tak, aby byl zajištěn jednak dostatečný prostor pro manipulaci s kolem a současně aby umístění respektovalo běžný okolní provoz tj. stojany i s uzamknutými koly nesmí překážet a to i z hlediska pohybu nevidomých (kapitola 17.3.1),
- co nejmenší nároky na zábor plochy.

Z požadavků na stabilitu a bezpečnost zaparkovaného kola vyplývají obecné požadavky na konstrukční provedení cyklostojanu. S ohledem na reálné uplatnění jsou uvedeny i další požadavky jsou technické požadavky na zařízení pro parkování jízdních kol tyto:

- bezpečnost
 - z hlediska odcizení;
 - z hlediska rizika poškození jízdního kola při parkování;
- použitelnost – umožnění parkování pro jakékoli jízdní kola a způsob uzamykání (uzavřená konstrukce stojanu v těsné blízkosti rámu i obou kol opřeného bicyklu, nejlépe dva svislé/šikmé profily cca 60 cm vzájemně vzdáleny a pevně ukotveny);
- stabilita - stojan musí umožňovat opření jízdního kola rámem, nikoliv za jednotlivá kola (musí udržet opřené kolo s nákladem - kolo s nákupem, s brašnami apod.);
- pevná a robustní konstrukce, včetně dobrého ukotvení;
- všechny části stojanu musí být oblé, tj. bez hran;
- trvanlivost - v úpravě nepodléhajícím povětrnostním vlivům, nebo jen velmi pomalu (pokud provedení v kovu tak nejlépe jako nerez apod.);
- pokud možno bezúdržbové s opatřením proti podléhání povětrnostním vlivům;
- obtížně poškoditelné, vandaluvzdorné;

- možnost umístění variabilně - za sebou, vedle sebe (i šikmo), jako zábradlí či ochrana např. stromů apod.;
- vizuálně a architektonicky v souladu s okolním prostředím;
- cenově příznivé;
- eventuální možnost umístění reklamy;
- event. možnost označení stojanu symbolem kola a informace o bezpečnosti uzamčení.



vlevo na snímku jsou patrné původní nevhodné stojany (betonové bloky), vpravo již 5 nových bezpečných stojanů s kapacitou pro 10 jízdních kol (Praha Letňany)



Příklad špatného parkování pro jízdní kola (Praha, stanice metra Ládví),

Zvýšení ochrany odložených kol ve venkovním prostoru proti povětrnostním vlivům je možné provést ochráněním pomocí přístřešku (se závětrím či bez). Z důvodu odcizení lze přístřešek vybavit oplocením a vytvořit tak klec, která může být opatřena klasickým zámekem na klíč, nebo zařízením na čip.



Ukázky přístřešků, vlevo kryjící stojany u nákupního centra (Budapešť), vpravo v rezidenční čtvrti řešen včetně závětrí (Bern)

Rezidenční oblasti, bydlení

Vzhledem ke stavu k roku 2010, kdy je v přepočtu na jednoho obyvatele ČR cca 0,9 jízdních kol¹ je v rámci bydlení nutné zajistit odkládání jízdních kol v podstatě pro celou rodinu. V současnosti jsou kola odkládána v bytech, do sklepních či půdních prostor, na balkonech atd. Při novostavbách lze vyčlenit kolárnu nejlépe v rámci přízemních prostor co nejbližší hlavnímu vchodu (resp. vchodu do budovy, která navazuje na komunikační síť), vedle kterého je zpravidla další zázemí. Při rekonstrukcích lze provádět dodatečné úpravy, resp. přístřešky s oplocením a dostatečným zabezpečením. Nutné je brát ohled nejen na praktické a technické ztvárnění, ale také na esteticko-architektonické. Další nezbytností je bezbariérové řešení. Součástí jsou nejen dlouhodobá stání, avšak i středně a krátkodobá pro běžný provoz, tj. současně umístění stojanů před domem. Poměr požadavku na dlouho, resp. střednědobého parkování kol je uveden v tabulce výše.

Veřejný prostor

Součástí veřejného prostoru je i mobiliář, do kterého patří i stojany na jízdní kola. Nedílnou součástí projektu má být i umístění, architektonické ztvárnění a technické řešení (odvodnění apod.) parkování jízdních kol, dle potřeb, které jsou popsány v této kapitole 17. Požadavky jsou především na volné a částečně kryté stojany v rámci nákupních tříd, parků a oddechových ploch. Orientační potřeba počtu stání je uvedena v tabulce výše.

Pracovní oblasti, zaměstnání, výrobní prostory

Požadavky na parkování se liší umístěním v rámci území, druhem odvětví, počtem zaměstnanců společnosti, návštěvností a její frekvencí. Proto je nutné vhodně kombinovat středně a krátkodobá parkování a samozřejmě i jinak situovat. V případě potřeby lze řešit parkování společně, avšak primárně s vyšším komfortem a kvalitou (tj. uvažovat celou potřebnou kapacitu pro střednědobé parkování).

¹) zdroj Český statistický úřad (ČSÚ)



Příklad umístění parkoviště u výrobní budovy řešené pro krátko i střednědobé odložení kola, kde budova je hned po pravé straně. Příjezd je řešen jako zadní (vzadu vpravo) a cyklisté tak nemusí čekat na zvednutí závoří na vjezdu do areálu (Nová Ves u Třebíče)

Obchody, nákupní centra

Drobný a středně velký nákup lze odvézt na jízdním kole, takže zájmem obchodníků je taktéž péče o zákazníka - cyklistu. Zpravidla stačí krátkodobé parkování.



Příklad nevhodného typu parkování kol u obchodního domu v Plzni. Zdroj: Radka Žáková

Vzdělávání, školy

Požadavkem je zpravidla odložení kol na středně dlouhou dobu a zčásti i na krátkodobé (pro rodiče doprovázející děti o školy a pak pokračující dále do zaměstnání). Vzhledem k různým podobám školních areálů a možnosti existence více vchodů je třeba zvážit, jak systematicky nevhodněji rozmístit stojany pro jednotlivá použití (děti/žáci/studenti vs. zaměstnanci resp. návštěvníci). Míst pro parkování může být i více. Stojany mohou být:

- vnější mimo areál školy (na ulici, veřejném prostranství před školou)
- vnější v areálu školy (za plotem na veřejně přístupném místě)
- vnější v areálu školy (vnitroblok, bez přístupu cizích osob)
- vnitřní v budově školy



*Příklad zřízení parkování a následné dopravní indukce
vlevo: prostor před základní školou před realizací parkování kol
vpravo: po vybudování přístřešku pro odkládání kol (ZŠ Praha Kunratice)*

Dopravní uzly a zastávky veřejné dopravy

Dobrá parkovací infrastruktura na nádražích a zastávkách přispívá rozhodující měrou k ochotě lidí používat zejména ke každodennímu dojíždění kombinovanou dopravu, tj. kombinaci kola a veřejné hromadné dopravy. Je třeba zajistit co nejméně náročný přestup z kola na veřejný dopravní prostředek.

V případě zastávek se jedná o krátko až střednědobá stání a u dopravních uzlů a stanic se jedná o středně až dlouhodobá stání, tudíž kola mohou být více vystavena krádežím a vandalismu.



*Ukázka parkování u zastávky a stanice veřejné dopravy,
vlevo návaznost veřejné a cyklistické dopravy v Oxfordu, vpravo vlakové nádraží v Aalteru.
Zdroj: Galatík, CDV, v.v.i.*

8.5 INFOPANELY

Infopanely sloužící k doplnění informací o pohybu v území se zpravidla umísťují ve výchozích bodech (nádraží, náměstí apod.) a ve významnějších křižovatkách. Obsahují mapy území se zakreslením cyklistických tras a infrastruktury (pro jízdu, parkování, servis) včetně přírodních zajímavostí, příp. sportovišť, rekreačních zařízení, ubytovacích možností atd. Zakreslené cyklistické trasy je možné rozdělit podle obtížnosti, uvést jejich vhodnost pro méně zdatné cyklisty (děti), kilometráž jednotlivých úseků, výškový profil apod. Plocha by měla být upravena proti přímým

povětrnostním vlivům (fólie), nad ní stříška a potisk by měl odolávat vlivu slunce. Sloupky je třeba dobře upevnit proti vývratu (opření apod.) a materiál musí být ošetřen vhodnými přípravky pro zajištění trvanlivosti.

Umístění je třeba zvolit tak, aby se čtenář popř. čtenáři mohli u tabule zastavit a nepřekáželi dalšímu provozu.

Obsahovat mají mapu se všemi důležitými cíli co do turistiky, tak institucemi, cyklistická vrstva má nabízet, cyklotrasy a poukazovat na míru přívětivosti pro jízdu na kole + zařízení (stojany, B+R, cyklopoint, odpočívky, opravny a prodejny kol atd.) V mapách na webech i na infopanelech mohou být vyznačeny taktéž tzv. „doporučené trasy“, které budou vymezeny až dle aktuálního stavu přípravy mapy a budou konzultovány s místní a aktivními znalci, resp. veřejností.



Vlevo: Příklad orientačního infopanelu (Švýcarsko)

Vpravo: ukázka osvětové infotabule pro cyklisty umístěné v parkových plochách (Uherské Hradiště),

8.6 ODPOČÍVKY / MÍSTA K ODPOČINKU

V závislosti na místě je třeba určit design, materiály a míru vybavení. Umístěny jsou na atraktivních či strategických místech z hlediska cykloturistiky.

"Odpočívkami" se rozumí místo k posezení nebo odpočinku vybavené sezením (případně i se stolem, přístřeším či závětrím) v provedení co nejvíce odolném proti povětrnostním vlivům a vandalismu.

"Odpočívka" má být umístěna na přehledném místě, tedy nejen v krajině, ale také poblíž cílů nebo jako zastávky u zajímavých lokalit, atraktivního místa, výhledu, křižovatky tras, studánky, vodního zdroje, zajímavého krajinného prvku atd. V urbanizovaném území je zpravidla dalším požadavkem vodní zdroj, pítka, tok či plocha atd. Převážně se jedná o zařízení na rekreačních a cykloturistických trasách.

Dle lokality je třeba uvažovat se stínem (např. u stromu nebo skupiny stromů), zčásti i závětrím.

Je vhodné ji vybavit mapou, stojanem na kola a případně i zastřešením či košem na odpadky (musí být ale zajištěn odvoz odpadků). Na trasách rodin s dětmi mohou být tyto odpočívky vybaveny např. hravými hlavolamy a hracími prvky odolnými povětrnostním vlivům a vandalům.



Ukázky odpočívky, vlevo u křižovatky tras, vpravo ukázky umístění mezi potokem a stezkou



*Příklady odpočívky
(vlevo městský typ včetně pítka - Praha 11), vpravo pítko v extravilánu (Švýcarsko)*

8.7 HERNÍ PRVKY

Součástí odpočívky mohou být i herní prvky pro děti i dospělé (např. vrch Bartošky).

8.8 OSVĚTLENÍ

Osvětlení komunikace pro cyklisty má být provedeno tak, aby se uživatelé cítili bezpečně a měli rozhled na dostatečnou vzdálenost před sebou. Samostatné osvětlení komunikace pro cyklisty vedené v těsném souběhu s osvětlenou komunikací s provozem motorové dopravy se zpravidla nenavrhuje.

Samostatné osvětlení má být navrženo tam, kde je předpoklad zvýšeného využívání komunikace i za snížené viditelnosti a není-li již osvětlena z jiných světelných zdrojů. Navrhuje se zejména u komunikací sloužících převážně pro cyklodopravu (do zaměstnání, škol apod.), které propojují sousední obce a zajišťují tak dopravní obsluhu. Na mostech, rampách a lávkách se doporučuje provádět osvětlení do zábradlí nebo v odrazném proužku (snížení světelného smogu a zároveň neoslňuje uživatele).



Příklad osvětlení na lávce v odrazném proužku (Londýn)

Přejezdy pro cyklisty přes komunikace s provozem motorové dopravy je žádoucí zvýraznit vhodně navrženým a umístěným veřejným osvětlením obdobně jako jsou řešeny přechody pro chodce (odlišná intenzita, barva apod. od běžného uličního osvětlení).

V nezastavěném území obce a v chráněných oblastech s nižšími intenzitami cyklistické dopravy je osvětlení z důvodu ochrany životního prostředí nevhodné. V odůvodněných případech lze provést nenáročné nasvícení v provedení s větší odolností proti poškození (viz obrázek níže). Osvětlení je také vhodné provizorní osvětlení provizorní, náhradní trasy / stezky. Osvětlení může fungovat i pouze ve večerních či brzkých ranních hodinách od podzimu do jara (např. 5:00-7:00 a 19:00-23:00 hod apod.) a může být nezávislé, tj. napájeny solárními panely.



Nenáročné nasvícení stezky v nezastavěné části obce (Jihlava, zdroj ADOS)

V podjezdech delších než 5 m se navrhuje osvětlení celodenní s vandaluvzdorným opatřením (mřížka, materiál, LED-diody při povrchu). Stěny a strop podjezdu opatřit nejlépe světlým nátěrem z důvodu náhlého vjetí ze světla do přití.

Z důvodů sociálního bezpečí je v parcích vhodné nasvícení nejen vlastních komunikací, ale také částečně prostoru kolem koridorů se zvýšeným pohybem chodců a cyklistů. Dbát se však musí na minimální zatížení prostoru světelným smogem (např. návrhem nízkých lamp, osvětlení pomocí LED apod).



Osvětlení na nábřeží Maxipsa Fíka v Kadani

Souhrnem pro řešení veřejného osvětlení:

- Intravilán: osvětlení vždy kromě samostatných komunikací s minimálním využitím.
- Extravilán: pouze významná dopravní propojení a místa (ochrana ŽP, světelný smog, úspora).

9. AKČNÍ PLÁN / ETAPIZACE

ZÁKLADNÍ PRINCIPY ETAPIZACE

Cílem je co nejdříve doplnit základní síť obsluhy prostřednictvím infrastruktury, která bude přívětivá pro jízdu na kole, tj. - vybrána jsou klíčová, používaná a zároveň poptávaná propojení, nejlépe v návaznosti na veřejnou dopravu či již existující infrastrukturu.

Akční plán není nikdy dogmatický a lze ho dle potřeby aktuálně upravovat - jedná se o tzv. živý dokument, který má aktuálně reagovat na potřeby obyvatel či dalších potřeb zajišťující správu města.

Podrobně viz samostatná příloha.

10. FINANCOVÁNÍ

Trasa EV 7	příprava i realizace	Středočeský kraj
Cyklotrasy značení	příprava i realizace	SČ kraj + KČT, Svazek obcí
drobné úpravy značení a povrchů	příprava i realizace	dle správce
Pátevní koridory - integrační opatření	příprava realizace	obce / SFDI obce / SFDI
Pátevní koridory - stavební opatření	příprava realizace	obce / SFDI obce / SFDI / ROP / jiné
Stojany	příprava realizace	obce obce / SFDI / ROP / jiné
Infopanely	příprava realizace	obce obce / ROP / jiné
B+R na nádraží	příprava realizace	obce / spol. SŽDC obce / další fondy

11. MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

Integrační či stavební opatření v rámci současných komunikací není problém realizovat, neboť se jedná zpravidla o vypořádané pozemky a tedy ve správě města a obcí.

U stezek a účelových komunikací s omezeným provozem motorových vozidel mimo pozemky souč. komunikací je třeba před zahájením přípravy tyto pozemky prověřit, zda nejsou ve vlastnictví soukromé či právnické osoby, anebo instituce zastupující stát atd.

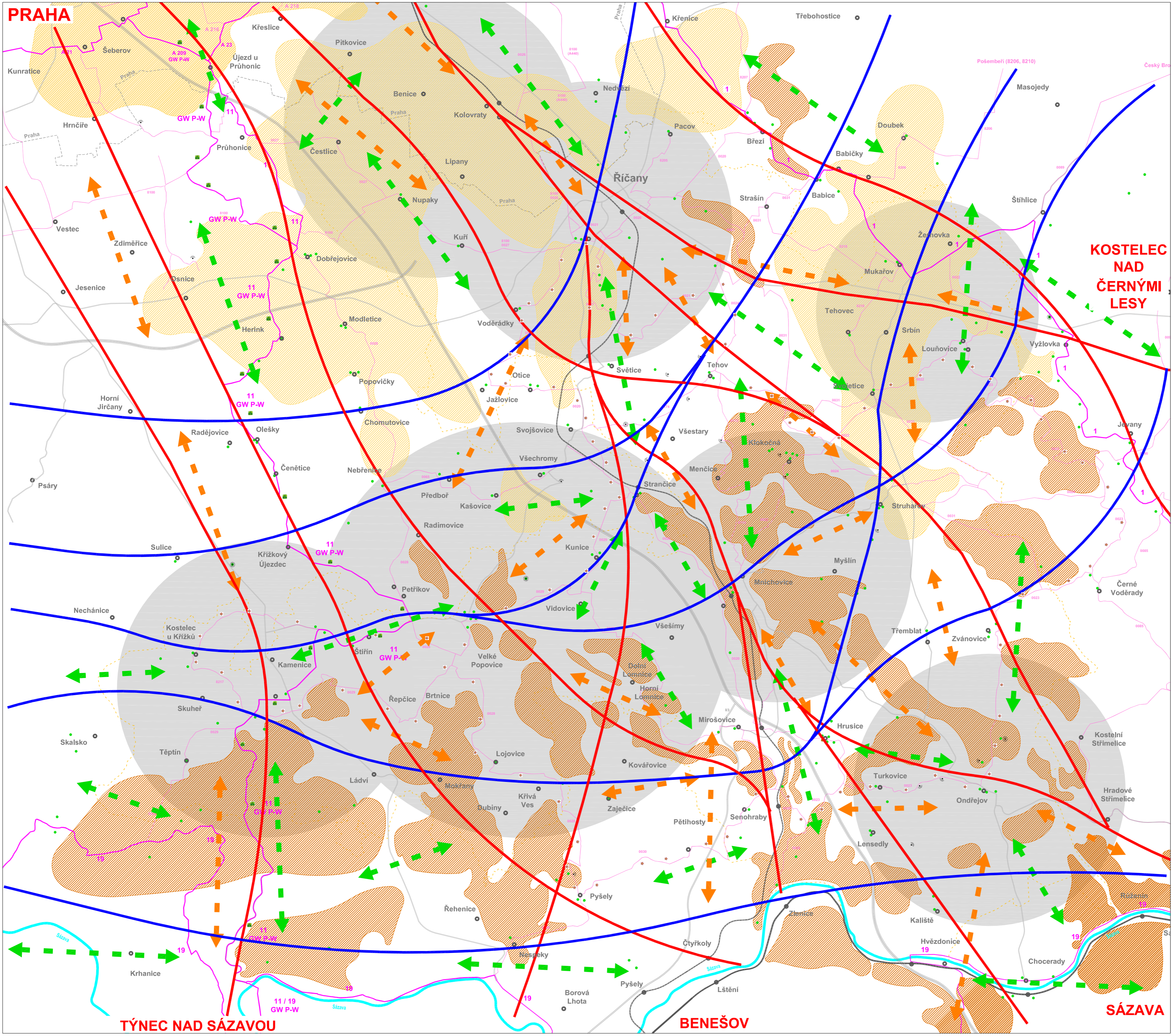
Následně buď vejít do jednání o vypořádání pozemků či pronájmu, resp. vyřízení věcného břemene. Doporučuje se odkup.

12. PRÁCE S DOKUMENTEM

Koncepce může, resp. má sloužit:

- zástupcům Svazku obcí
- zástupcům obcí
 - samosprávě jako podklad k přípravě investic do projektů a realizací
 - státní správě za účelem zajištění požadavků na infrastrukturu a koordinace v rámci jiných záměrů
- správě komunikací a dalším orgánům ve věci koordinace s dalšími akcemi
- kraji a dalším institucím především ve věci koordinace potřeb rozvoje nejen cyklistické dopravy či cykloturistiky
- správcům inženýrských sítí
- architektům, urbanistům a projektantům jako jeden z územně analytických podkladů
- veřejnosti – jako informace o záměrech

PRAHA



ZÁKLADNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ

Pro potřeby koncepce cyklistické dopravy v Ladově kraji se je třeba věnovat dvěma účelům využití jízdního kola: **rekreační a dopravní**. Existuje ještě sportovní využití, které se dále dělí na silniční a terénní, avšak tato oblast již není součástí řešení, neboť se již v podstatě jedná o specifické druhy sportu, které vyžadují jiné potřeby, marketing atd.

V rámci meziregionálních vztahů je třeba nutno vymezit základní komunikační osy území Ladova kraje, které zobrazují jak vztahy z/do regionu tak uvnitř (červené - radiální a modré - tangenciální osy vůči centrálnímu regionu: Praze). V rámci území jsou pak doplněny vztahy lokální (základní dopravní a turistické vztahy - viz oranžové a zelené šipky).

- Vybrané radiální směry** jsou pokryty současnými cyklotrasami:
- 1 (Praha - ... - Žemovka - ... - Brno)
 - 11 + GW PW (Praha - Průhonice - Kamenice - Týnec nad Sázavou)
 - 0020 (Říčany - Hlaska u Sázavy)
 - 0024 (Říčany - Jevany)
 - 0028 (Dobřevovice - Pyšely)
- Vybrané tangenciální směry** jsou dnes zčásti pokryty trasami:
- 0065 (Nebřemice - Strančice) + 8174 (Svojsovice - Tehov),
 - 0029 (Grybla - Kamenice - Strančice) + 0022 (Mnichovice - Žemovka),
 - 0030 (Nespeky - Hrušov) + 0023 (Hrušov - Zvánovice - Louňovice)
 - 19 (Nové Město na Moravě - ... - Sázava - Týnec nad Sázavou - Davle)
- Další významnější propojení tvoří trasy:
- 0027 (Průhonice - Říčany) jako připojení Laďova Kraje na Prahu
 - 0025 (Kunice - Turkovice)

KOSTELEC NAD ČERNÝMI LESY

Cykloturistika - nutno naplnit základní i doplňkové poptávkové vztahy mezi zajímavými přírodními, kulturními či historickými cíli a hodnotným územím. Základní směry jsou určeny především mezi přírodními lokalitami v kombinaci s koncentrací zajímavosti v krajině či v obcích, dále pak se zástavbou (bydlení cíli koncentrování zdroje cest, tj. poptávkou po rekreaci ... např. Praha -> Laďuv kraj, Mnichovice -> řeka Sázava apod.)

Cyklo doprava - nutno nabídnout takovou infrastrukturu, která bude buď sama o sobě či ve spojení s veřejnou dopravou zajišťovat potřeby pro každodenní přesunování mezi cíli (zaměstnání, školy, nákupy, kultura apod.) a to pro co největší část roku (nejen v létě). Podmínkou je možná trasa, která je výsledkem vhodné kombinace kvality, komfortu, bezpečnosti, přimotosti, minimálních ztracených spádů (opakované z kopce do kopce a tedy fyzické námahy).

Základní dopravní směry jsou určeny jednak spádovostí obcí (územní správní celky), jednak rozložením cílů v kraji (školy a školky v sousední spádové obci, zaměstnání v regionu, zábava a volnočasové aktivity, nákupy + pošta + běžné záležitosti, apod.).

V mnohých stopách se může jednat o souběh (např. komunikace jednak pro turistiku a jednak jako důležité propojení dvou spádových obcí, současně jako bezpečná alternativa zatížené komunikaci automobilovou dopravou) či přiblížení dvou cest či stop k sobě. Takovoto blízké stopy se nevyklučují, ale vzájemně doplňují.

Ze situace - z rozložení zdrojových a cílových míst a reliéfu je patrné, které souč. cyklotrasy:

- slouží převážně rekreaci
- mohou pokrýt i některé z dopravních směrů
- které směry jsou nepokryté vůbec

Ze schematického znázornění lze zjistit i přimotost tras a zda jsou v tomto smyslu konkurenceschopné co do dopravního využití. Nutno brát v úvahu další kritérium, a tím je bezpečnost. Dopravním bariérám se věnuje následující příloha B3.

RELIÉF

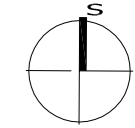
Míra zvlnění krajiny, tj. "kopcovitost" je pro volbu trasy jízdy každého cyklisty zásadní z pohledu fyzické zdatnosti i časové dostupnosti. **Cykloturistika** je jednodušší v tom, že uživatel již s námahou předem počítá a mírně zvlnění a občasny náročnější terén zvládnou i méně zdatní. V nezbytném případě si lze plánovat zajíždky či objíždky, to je však podmíněno informovaností a orientací v terénu.

Pro každodenní **cyklo dopravní** jsou nezbytné co nejrovinatější podmínky, komfort co do povrchu a přimotosti a rychlé dosažitelnosti různých cílů. Právě obnova starých cest v krajině je v tomto ohledu přivítavá nejen reliéfem a jemu přizpůsobenou trasou, ale také přimotostí a mnohdy i pozemkovými podmínkami. Některé z původních cest jsou však zaorané z dob kolektivizace. S rozvojem elektrokol přestává být reliéf problémem i pro méně fyzicky zdatné.

Situace znázorňuje dva extrémy, tmavě je zvýrazněn náročný / kopcovitý reliéf a světle pak v podstatě rovinný terén. Mírně zvlněný je v prostoru mezi nimi.

LEGENDA

- - - hranice Ladova kraje (dle katastrů všech obcí Ladova kraje)
- současná vyznačená cyklotrasa - páteřní
- současná vyznačená cyklotrasa - regionální / místní
- současná vyznačená cyklotrasa - Greenway KRAJEM JOSEFA LADY
- současná vyznačená cyklotrasa - Greenway PRAHA - VÍDEŇ
- územní osa - radiální (směr Praha)
- územní osa tangenciální
- místní vztah / vazba v území ... převážně dopravní
- místní vztah / vazba v území ... převážně rekreační
- reliéf kopcovitý
- reliéf mírně zvlněný
- reliéf rovinný
- dálnice a rychlostní komunikace - současná / výhledová (ZUR)
- silnice I. a II. třídy - současná / výhledová (ZUR)
- železniční trat - současná / návrh VRT (ZUR)
- cíle - železniční zastávky a nádraží
- cíle - kultura, historie, hrad, zámek, zajímavost
- ☼ vyhlídka / rozhled do krajiny



mapový podklad: ČÚZK

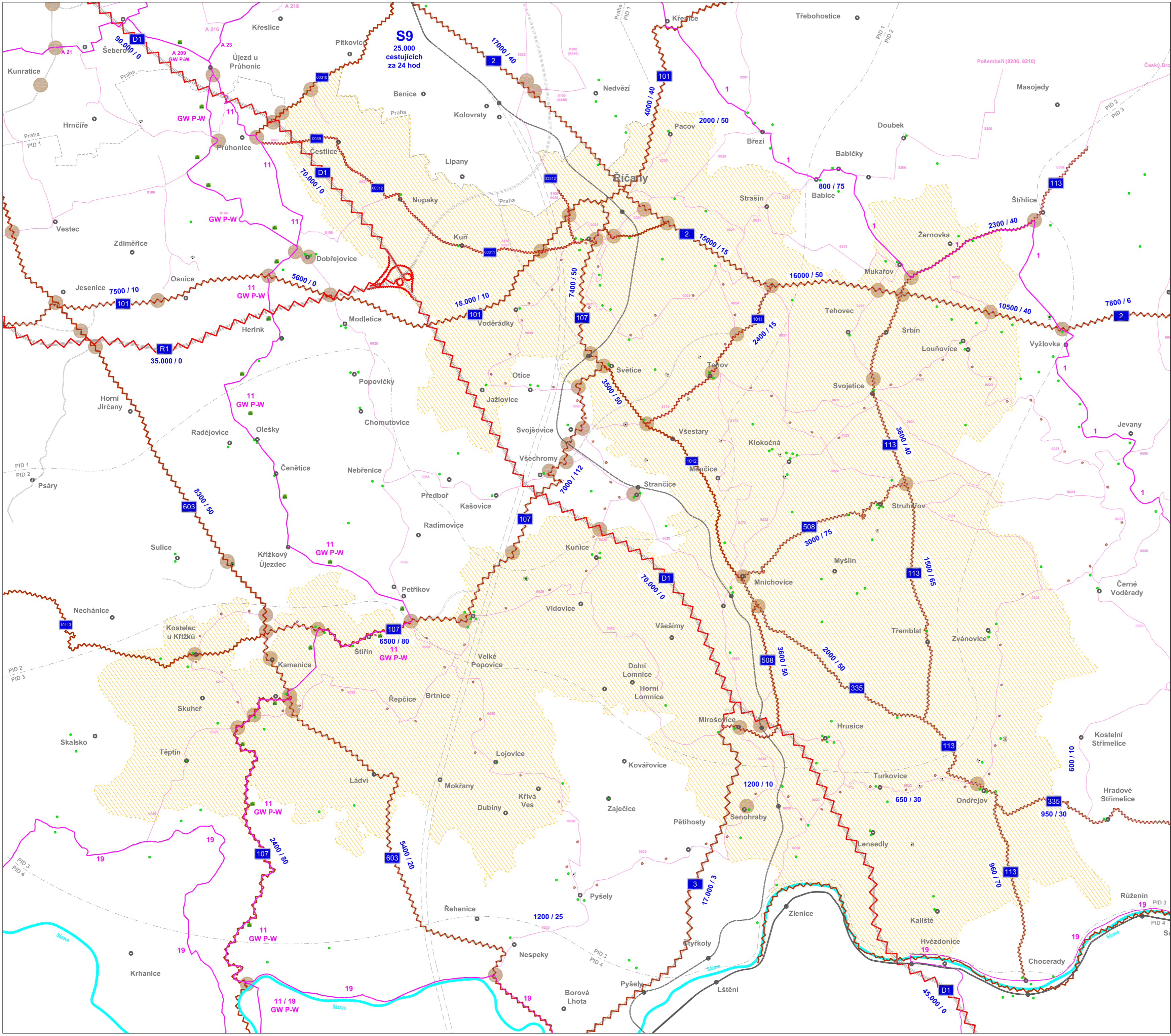
zadavatel PD:	Svazek obcí "Laďuv kraj" Masarykovo nám. 83 Říčany, 251 01
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com
Spolupráce a analýzy:	Ing. Jitka Trevlisan, Bc. Slavoj Kvíz / Trevlisan Ateller + krajinářská architektura / landscapearchitecture
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE
výkres:	ANALÝZA ÚZEMÍ VZTAHY A RELIÉF
formát:	A2
datum:	12 / 2015
měřítko:	1 : 50 000
číslo přílohy:	B2

TÝNEC NAD SÁZAVOU

BENEŠOV

SÁZAVA

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



ZÁKLADNÍ DOPRAVNÍ VZTAHY V ÚZEMÍ
 Dopravní vztahy v území jsou znázorněny v příloze B.2.

BARIÉRY V ÚZEMÍ LINOVÉ PŘIROZENÉ
 Jsou tvořeny krajinnými prvky v podobě řek, jejich přítoků a dalších vodotečí. V kombinaci s reliéfem mohou klást cestám v krajině i značné plošné bariéry.

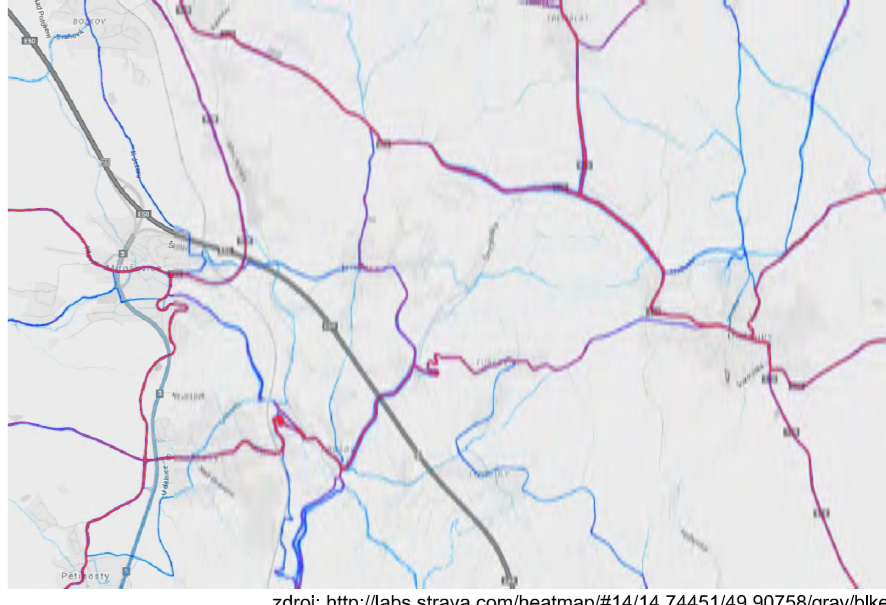
BARIÉRY V ÚZEMÍ LINOVÉ UMĚLÉ - NEPŘÍSTUPNÉ
 Jsou tvořeny převážně komunikacemi se zakázaným provozem jízdních kol. Jedná se o:
 • dálnice
 • železnice
 Železnice je z pohledu vlastního nezávislého pohybu na jízdním kole bariérou, avšak z pohledu možnosti přepravy se jedná o součást páteřní sítě, neboť přeprava s jízdním kolem či přeprava k žel. zastávkám a stanicím je důležitou součástí kombinovaného druhu dopravy.

BARIÉRY V ÚZEMÍ LINOVÉ UMĚLÉ - PŘÍSTUPNÉ
 Jsou tvořeny silnicemi s intenzivním provozem. Využití tyto komunikace na jízdním kole je možné, avšak díky intenzivnímu provozu zpravidla v extralínu nebezpečné. V návrhu je třeba uvažovat i s plánovanými přeložkami a novými liniovými stavbami (dle ZUR a UP jednotlivých obcí).

BARIÉRY V ÚZEMÍ BODOVÉ
 Jsou tvořeny převážně úrovniovými křížovatkami, křížením či složitými dopravními uzly.

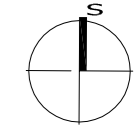
INTENZITY AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY
 Jsou převzaty ze sčítání dopravy 2010 (RSD). Uvedené hodnoty jsou pro oba směry za 24 hod. pro všední den.

INTENZITY CYKLISTICKÉ DOPRAVY
 Přesto, že jsou převzaty taktáž ze sčítání dopravy RSD, jsou pouze orientační, neboť byly sledovány společně s automobilovou dopravou a to převážně na silnicích I., II. a vybraných III. tříd. Těmito komunikacemi se cyklisté převážně vyhýbají, obyvatelé kvůli absenci infrastruktury pro cyklisty raději volí jiný druh dopravy anebo se na nich pohybují spíše mimo všední dny. Intenzity dopravy jsou pro všední dny za 24 hod.
 Dalším orientačním podkladem, který ukazuje přehled pohybu cyklistů v území, je Global Heatmap, která ukazuje tzv. teplotní gradient výskytu cyklistů, kteří mají zapnutý jakýkoliv snímač GPS s nastavením pro pohyb na jízdním kole (modrá - nižší výskyt, červená - vyšší výskyt). Lze však vysledovat hlavní poptávkové směry.



VEŘEJNÁ DOPRAVA
 V situaci je znázorněna pro řešené území páteřní železniční trasa - linka S9. Případný směr a cíl dojížděky z území k vlaku a zpět značně ovlivňují i tarifní pásma PID (čerchované).

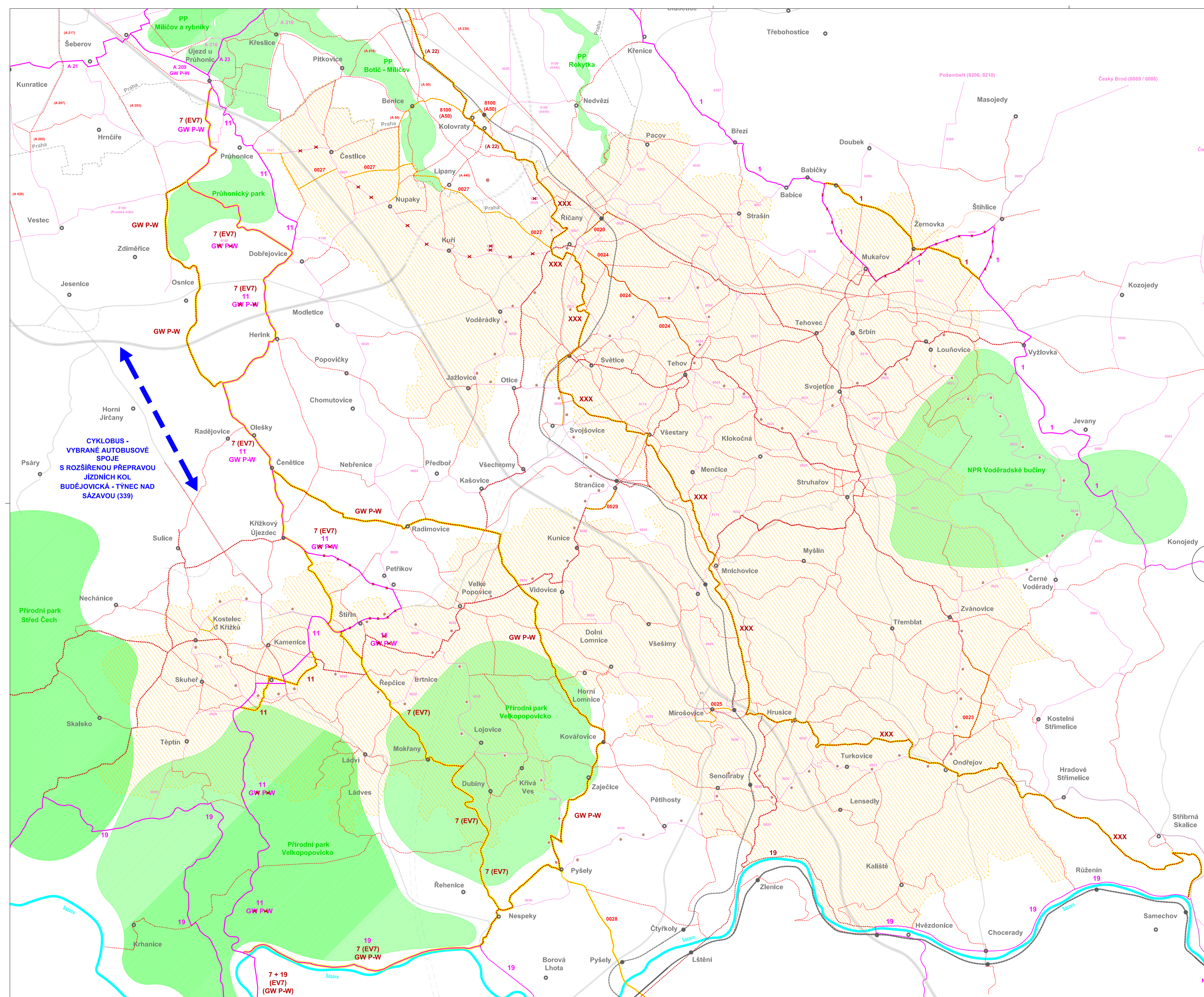
- LEGENDA**
- hranice Ladova kraje (dle katastrů všech obcí Ladova kraje)
 - tarifní pásma PID
 - současná vyznačená cyklotrasa - páteřní
 - současná vyznačená cyklotrasa - regionální / místní
 - současná vyznačená cyklotrasa - Greenway KRAJEM JOSEFA LADY
 - současná vyznačená cyklotrasa - Greenway PRAHA - VÍDEŇ
 - dopravní bariéra liniová se zákazem jízdy na kole (dálnice)
 - dopravní bariéra liniová - silnice s intenzivním provozem
 - dopravní bariéra bodová
 - 7000 / 112 intenzity automobilové / cyklistické dopravy za 24 hod (dle RSD)
 - dálnice a rychlostní komunikace - současná / výhledová (ZUR)
 - silnice I. a II. třídy - současná / výhledová (ZUR)
 - bariéra liniová železniční trať - současná / návrh VRT (ZUR)
 - cíle - železniční zastávky a nádraží
 - cíle - kultura, historie, hrad, zámek, zajímavost
 - vyhlídka / rozhled do krajiny



mapový podklad: ČÚZK

zadavatel PD:	Svazek obcí "Ladův kraj" Masarykovo nám. 83 Říčany, 251 01
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Syrový Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, syrovky.k@gmail.com
Spolupráce a analýzy:	Ing. Jitka Trevisan, Bc. Slavoj Kvíz / Trevisan Ateller + krajinná architektura / landscapearchitecture
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE
výkres:	ANALÝZA ÚZEMÍ DOPRAVA
formát:	A2 datum: 12 / 2015
měřítko:	1 : 50 000 číslo přílohy: B3

Dílo a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu



SOUČASNÉ VYZNAČENÉ CYKLISTICKÉ TRASY (KČT)
 Smyslem těchto tras je především turistické propojení sídel a zajímavých přírodních či kulturních míst a to v návaznosti na dopravní infrastrukturu (vlak).

NAVROVÁNE CESTY A KORIDORY PRO JÍZDU NA KOLE
 Obecně:
 • nové navržené koridory vymezují především stopy v území - nejedná se vždy o v terénu vyznačené cyklotrasy směrovým značením; jde především o zajištění fyzicky možné prostupnosti území, tj. sjízdná, užitková komunikace či cesty (mnohdy stačí již je vlnový štěrkový povrch)
 • cyklistům přívětivé cesty vzájemně lépe propojují nejen regiony, ale i sousední obce či města a to co nejpřímějším způsobem (nejen rekreace, ale i doprava)
 • jedním z cílů je zlepšení obsluhy celého území v návaznosti na veřejnou dopravu (možnost využití tzv. kombinované dopravy: kolo + autobus, kolo + autobus + vlak, kolo + vlak)
 • mimo zastávané části obcí se propojení v maximální možné míře vyhýbají silnicím I. a II. třídy
 • vybrané cesty sledují původní historické a logické cesty v krajině

NAVHRHY ÚPRAV SYSTÉMU ZNAČENÝCH TRAS (V SITUACI POBARVENO ŽLUTĚ)

Radiální trasy
 1 (Praha - Brno) úsek Mukařov - Vyzlovka dle koncepce SC kraje
 11 (Praha - Tábor) úsek Křížkový Újezdec - Štítno obnova původní cesty
 GW P-W; (Praha - Víděň) úsek přes Kamenici zčásti současně i obnovené cesty
 takto sleduje část původních hist. cest Praha - Víděň (resp. úsek Bartolky - Kovářovice) či Praha - Linz
 úsek Průhonice - Olešky obnova povrchu staré cesty
 úsek Čestlice - Nespeky zčásti staré cesty a zčásti cesty nové
 0020 (Březi - Hlaska): lokální úpravy trasy v Říčanech okolí železniční stanice
 úsek Světlé - Svojsovice nová stezka podél silnice II/107
 úsek Strančice - Mnichovice úpravy povrchu
 úsek Mírošovice - Senohraby ploštinová do údolí podél potoka
 0024 (Říčany, Olivova - Jevany): přeložka úseku Říčany - Tehov
 0028 (Dobřejšovice - Pyšely): prodloužení k vlakové zastávce Pyšely + CT č. 19

Tangenciální trasy
 0023 (Louňovice - Senohraby) úsek před Ondřejovem, trasa pro nové upravených lesních cestách
 0028 (Gryblá - Strančice): úsek Strančice, nová trasa ul. Ke Hrušce - návse
 úsek Nupaky - Kolovraty nová přes Sienku (8100) bude celá přeložena na A50m, tj. pražský systém a ten by neměl ve větší míře zasahovat na území SC kraje

Propojovací trasy
 0025 (Šnejkalka - Kunice): úsek přes Mírošovice, nová trasa ul. K Nádraží - U Zvoníčky - Na ohradě - Ke Hřístě
 0027 (Říčany, ul. Voděrádská - Průhonice): navrhuje se přeložit celý úsek Říčany - Čestlice provést úpravy základní dopravy a integrovat opatření v trase Průhonice - hranice k.ú. Čestlice

Ostatní trasy - beze změn

NOVÉ CESTY (TRASY) VZÁJEMNĚ PROPOJUJÍCÍ OBCE LADOVÁ KRAJE

Radiální (směr Praha)
 • 7 + EV 7 : nové značená nadregionální trasa č. 7 společně s evropskou Eurovélou 7 (dle koncepce SC kraje)
 • nová páteřní cyklotrasa (dle systému KČT III. třídy, č. "XXX") - propojení Ladova kraje s Prahou v trase Štítná Skalice - Ondřejov - Hrušice - Mnichovice - Všeňstary - Světlé - Říčany - Praha Kolovraty - ...
 • Říčany - Tehov - Struhařov - Zvánovice - Kostelní Střímelice - Štítná Skalice
 • Křeslice - Píbovice - Lipany - Kufi - Voděrádky - Světlé - Tehov - Klokočná - Struhařov
 • Hrušice - Turkovice - Lensedy - Kaliště - Chočeradý
 • Říčany - Světlé - Svojsovice - Strančice - Kunice - Dolní Lomnice - Hor. Lomnice - Kovářovice - Zaječice - Pyšely - Nespeky (u Říčan jako součást nové páteřní trasy a od Horní Lomnice součástí nové stopy GW P-W)
 • Popovický - Nebřehnice - Radimovice - Velké Popovice - Hor. Lomnice - Kovářovice - Mrošovice - Senohraby - Hlaska
 • Štítno - Repčice - Mokřany - Lojovice - Dubiny - Pyšely - Čtyřkoly
 • Kunratice - Vestec - Jesenice - Jirčany - Kamenice - Týnec nad Sázavou

Tangenciální
 • Říčany - Nedvězí - Křenice
 • Sázka - Křížkový Újezdec - Nebřehnice - Přebřoň - Všechromy - Svojsovice
 • Kostelec u Křížků - Štítno - V. Popovice - ... - Strančice - Všeňstary - Tehov - Strašín
 • V. Popovice - Dolní Lomnice - Všeňstary - Mnichovice - Struhařov - Louňovice
 • Skuhel - Ládví - Mokřany - Lojovice - Křivá Ves - Zaječice - Senohraby - Hrušice - Myšlín - Struhařov - Svojetice - Štítno - Mukařov
 • Hrušice - Třemblat - Zvánovice - Jevany - Kozojedy

NAVHR ROZŠÍŘENÍ PŘEPRAVY JÍZDNÝCH KOL VEŘEJNOU DOPRAVOU

1. Zvýšit kapacitu pro přepravu vlaky na lince S9
 2. Ve směru jižní části Prahy (Praha 4 / Praha Kunratic) - Jesenice - Vestec - Kamenice - Týnec nad Sázavou je v současnosti velmi intenzivní provoz automobilové dopravy a chybí kontinuální bezpečné řešení pro chodce i cyklisty. Nabízí se jednak postupně propojovat jednotlivé úseky mezi obcemi v severojižním směru a současně co nejdříve zřídit CYKLOBUS v trase linky 339, mezi Budějovickou - Kamenicí (překročení vzdálenosti a intenzivně zatížených komunikací) a dále pokračování z Kamenice do Týnce nad Sázavou (překročení vyškolení, tj. současně bude toto spojení sloužit jako "cyklovýřah" od Sázavy.

LEGENDA

- hranice Ladova kraje (dle katastrů všech obcí Ladova kraje)
- současná vyznačená cyklotrasa - páteřní
- současná vyznačená cyklotrasa - regionální / místní
- navrhovaná páteřní cyklotrasa - přeložka / nová
- navrhovaný významný koridor pro cyklisty / cesta umožňující příjezd na kole
- navrhovaný koridor pro cyklisty / cesta umožňující příjezd na kole
- navrhovaná úprava současně vyznačené cyklotrasy / nová cyklotrasa
- navrhované propojení veřejné dopravy - CYKLOBUSY
- dálnice a rychlostní komunikace - současná / vlnedová (dle ZUR)
- silnice I. a II. třídy - současná / vlnedová (dle ZUR)
- železniční trať - současná / návrh VRT (dle ZUR)
- čtvereček - železniční zastávky a nádraží

mapový podklad: ČÚZK

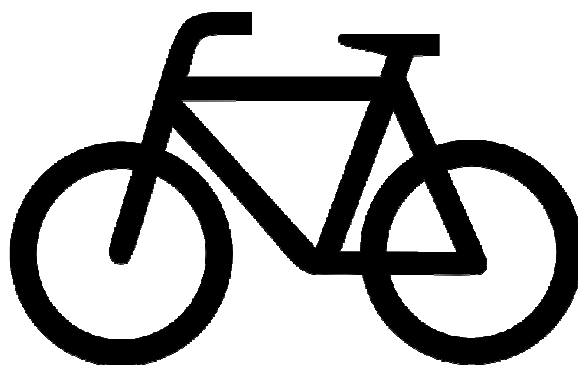
zadavatel PD:	Svazek obcí "Ladův kraj" Masarykovo nám. 83 Říčany, 251 01
zpracovatel PD:	Ing. Květoslav Srovy Sušická 850/28, Praha 6, 160 00 / IČO: 76384110 tel. +420 731 701 027, srovy.k@gmail.com
Spolupráce a analýzy:	Ing. Jitka Trevisan, Bc. Slavoj Kvíz / Trevisan Atelier + krajinářská architektura / landscapearchitecture
záměr:	KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
stupeň:	KONCEPCE / STUDIE
výkres:	NAVHRHY CELKOVÉ SCHÉMA
formát:	A1 datum: 12 / 2015
měřítko:	1 : 35 000 číslo přílohy: B4

Díla a všechny jeho části je chráněno zákonem o autorském právu

KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

LADŮV KRAJ 

NA KOLE



C. METODICKÁ ČÁST

POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL

Svazek obcí Ladův kraj

se sídlem: Masarykovo nám. 83, Říčany 251 01

ZPRACOVATEL

Ing. Květoslav Syrový

se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00

spolupráce: Ing. Jitka Trevisan, Trevisan Atelier +
krajinnářská architektura / landscapearchitecture

prosinec 2015

1. OPATŘENÍ PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

V této části jsou zmíněna především dosud málo používaná opatření k přerozdělení dopravního prostoru. Další opatření jsou popsána v technické literatuře a metodických pokynech (TP 179 – navrhování komunikací pro cyklisty). Aktuálně bude třeba pracovat s novelami zákona 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a novou prováděcí vyhláškou k tomuto zákonu č. 294/2015 Sb., ve které jsou nově definovány některé prvky a tedy i nové dopravní značky a jejich využití.

1.1. Společný provoz

Na provoz lze upozornit pouze svislým dopravním značením, nebo úsekově či plošně snížit rychlost:

- na sběrných komunikacích snížení buď na 40 km/hod (viz. zóna 40 Praha-Libuš včetně sběrných komunikací) - zónou nebo v úsecích, anebo jen lokálně v úsecích
- plošně v místních obslužných komunikacích (**zóny 30, obytné zóny**).



ilustrační foto: Praha, ul. Staroujezdská - úsek se sníženou rychlostí 40 km/hod

1.2. Cykloobousměrky

Mohou být buď :

- s cyklopruhem v celé délce
- s cyklopruhem jen v úvodním a koncovém úseku (cca 7,5-10,0 m)
- s cyklopiktokoridorem
- v případě příznivých intenzit i v koridoru 3,0 m bez opatření (dle potřeb s výhybnami) – komunikace funguje jako obdoba jednopruhovému obousměrné komunikace






ilustrační foto: Zóna 30 s obousměrným provozem cyklistů – cykloobousměrky jsou vodorovným značením (VDZ) vyznačeny pouze na začátku a konci, jinak je provoz společný.



ilustrační foto: hranice zóny 30 (Praha Libuš)

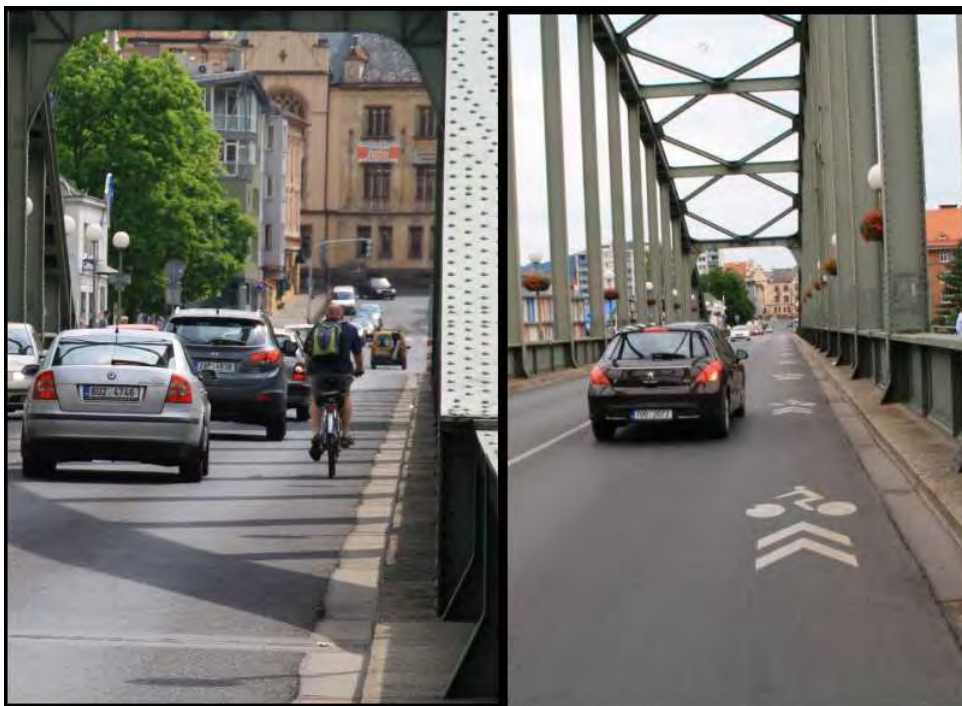
Vyhláška 294/2015 Sb.:

E 12a		Jízda cyklistů v protisměru Tabulka v případě, že je umístěna pod značkou „Jednosměrný provoz“, informuje řidiče o tom, že v protisměru je povolena jízda cyklistů. Této skutečnosti musí řidič přizpůsobit své chování, zejména stanovenou mu povinnost neohrozit ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích (cyklisty).
Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
E 12b		Vjezd cyklistů v protisměru povolen Tabulka v případě, že je umístěna pod značkou „Zákaz vjezdu všech vozidel“, povoluje vjezd cyklistů v protisměru do jednosměrné pozemní komunikace.
E 12c		Povolený směr jízdy cyklistů Tabulka za použití odpovídajících směrových šipek vyznačuje možný směr jízdy cyklistů.

1.3. Piktogramový koridor pro cyklisty / „cyklopiktokoridor“

Dopravní značka „Piktogramový koridor pro cyklisty“ (označená jako č. V20), vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů.

Umisťuje se zpravidla tam, kde fyzicky nelze umístit pruh pro cyklisty, avšak stále je prostor pro bezpečné míjení osobních motorových vozidel s cyklisty. Dalším využitím je naznačení průjezdu územím, či místem (křižovatkou, křížením, zúženým profilem apod.). Umisťuje se zpravidla na komunikaci sběrného charakteru (sběrné i místní důležité).



ilustrační foto v praxi před a po vyznačení (vpravo, Děčín, Tyršův most)



ilustrační foto: V20 v křižovatce podél hlavní komunikace (zdroj: cyklo.praha.eu)




ilustrační foto: V20 jako označení průjezdu (Praha 5 a Praha 7)



ilustrační foto: V20 navazující na vyhrazený jízdní pruh (Praha 18, Tupolevova)

Vyhláška 294/2015 Sb.:

V 20		<p>Piktogramový koridor pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů. Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na pozemní komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů.</p>
------	---	---

1.4. Cyklopruh / ochranný pruh (známý jako „Víceúčelový“ jízdní pruh)

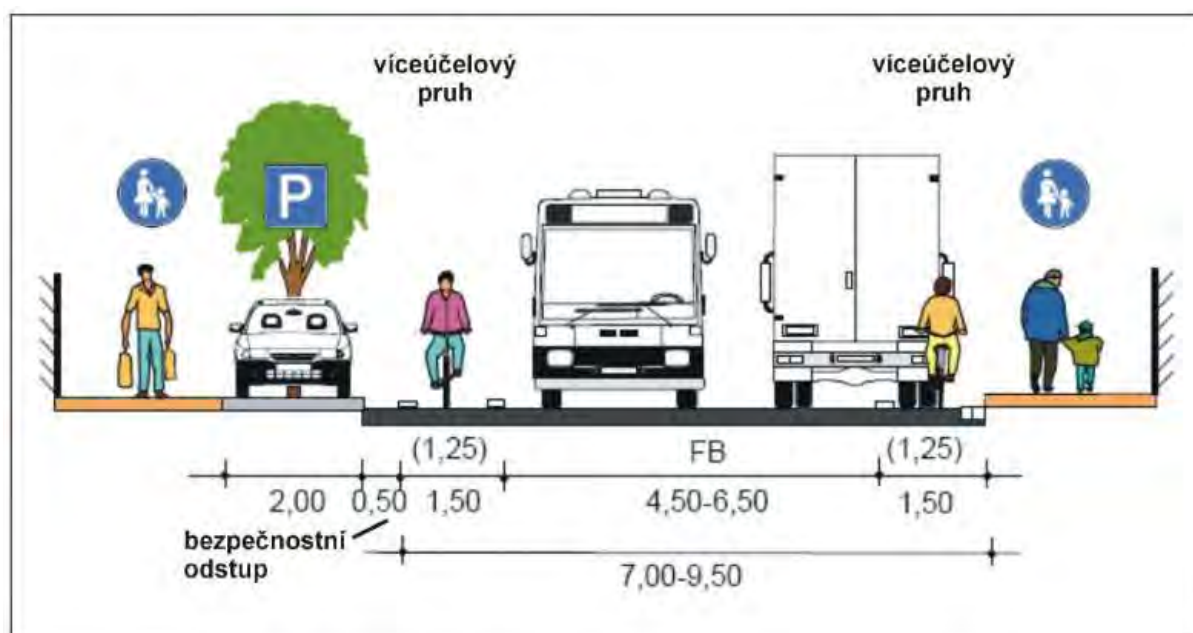
je jízdní pruh, jehož část oddělená příslušnou dopravní značkou podélné čáry přerušované, slouží k užití především cyklistům jedoucím v jednom směru a jízdním proudem za sebou a podle okolností i s jinými vozidly. Nově definováno v rámci novely zákona 361/2000 Sb..

Z prostorových nebo jiných důvodů mnohdy nelze vytvořit samostatné cyklistické pruhy, pásy ani stezky tam, kde není společný provoz cyklistů s automobilovou dopravou optimální. V současnosti jediný používaný „vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty“ má svým striktním vymezením vůči ostatním jízdním pruhům značně omezené využití. Jízdní pruhy pro cyklisty s možností použití i jinými vozidly (za určitých okolností) jsou v Evropě běžným opatřením. Například v sousedním Rakousku tzv. „víceúčelové pruhy“ vhodně přerozdělují alespoň provoz jízdních kol a osobních vozidel a zvyšují tak všeobecnou bezpečnost provozu.

Je tu jistá podobnost s cyklopiktokoridorem (V 20), avšak víceúčelový pruh je opticky více kontinuální než cyklopiktokoridor, je užíván pro rozdílné situace a platí v něm odlišná práva a povinnosti.

Příklady, kde nelze vytvářet plnohodnotné vyhrazené pruhy pro cyklisty, avšak řešení cyklistické dopravy je žádoucí:

- úzké profily komunikací, zúžená místa, průjezd podél ostrůvků apod.,
- řazení před křižovatkou a průjezd křižovatkou,
- výrazné zklidnění dopravy a zdůraznění provozu cyklistů v obslužných či sběrných komunikacích nebo na průtazích.



Příklad šířkového uspořádání z Německa (rozměry v závorkách jsou minimální) – zdroj: řešerše zahraniční technické literatury CDV, v.v.i – Ing. Petr Pokorný, Ing. Pavel Skládaný, 07/2009



ilustrační foto: ochranný pruh v Nizozemsku (patrné přerozdělení současného prostoru komunikace pouze jiným dopravním značením).



ilustrační foto: ochranný pruh v Nizozemsku (vlevo) / první ochranný pruh v ČR, Mikulov (vpravo)

1.5. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty



ilustrační foto – VJP místě přechodu pro chodce (ul. V Olšínách, Praha 10)

Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (dále jako VJP) se zpravidla provádí na sběrných komunikacích, kde je třeba cyklisty více ochránit od ostatního provozu a současně na jejich výskyt více upozornit. Na rozdíl od cykloprostorů jsou zde jasně vymezena práva a povinnosti. Cyklopruhy se nezapočítávají do délky přechodu (ČSN 73 6110). Podél parkování je třeba zachovat odstup od tzv. dveřní zóny. Červené podbarvení se provádí zpravidla v místech křížení a kde je třeba VJP zvýraznit, či na něj upozornit ostatní druhy dopravy.

VJP se v signalizovaných křižovatkách mění v prostory pro cyklisty (V19), které se umísťují vždy v závislosti na směrech odpovídajícího možného odbočení (viz. následující strany).

1.6. Stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10)

Řešení je funkční, pokud je prostor min. 2,5 m pro chodce a 2,5 m pro cyklisty, tj. jsou zajištěny bezpečné odstupy od podélných bariér a je přehled o území. Za nepřívětivých prostorových podmínek je zpravidla vhodnější řešit jako stezku se společným provozem s optimální šířkou 3,5m. Opatření se v městském prostředí používá spíše pro účely jednosměrných pásů podél chodníků nad vozovkou (foto níže).



ilustrační foto – stezka pod Vyšehradem (Podolské nábřeží, Praha 4)



ilustrační foto – jednosměrný pás pro cyklisty podél Sparty (Letná - M. Horákové, Praha 7)



ilustrační foto – křížení pásů pro cyklisty s vedlejšími komunikacemi, které jsou ve zklidněném režimu (např. zóna 30, resp. obytná či pěší zóna) je vhodné řešit jako nadřazené, tj. stavebně i opticky jako primární směr, který je křížován (Německo, Berlín)



ilustrační foto (Praha 7, Letná) – jednosměrný pás pro cyklisty v místě výjezdu mimo PK, přednost cyklistů daná zákonem zde musí být jasně zvýrazněna kontinuálním provedením pásu ve shodné výšce i provedení (inspirace pro řešení stezek podél sběrných kom. v katastru Prahy 21)

1.7. Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9)



ilustrační foto – obousměrná stezka na samostatném tělese (propojení Litovel-Uničov)





ilustrační foto – obousměrná stezka na společném tělese vozovky (Zlínsko)

1.8. Stezka pro chodce s povoleným pohybem cyklistů (C7+E13)

V některých případech lze povolit provoz cyklistů v místech, která jsou primárně určena chodcům, avšak cyklisté se zde mohou pohybovat jen „jako hosté“. Obdobou pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů je stezka pro chodce s povoleným pohybem jízdních kol.

Vyhláška 294/2015 Sb. tuto možnost definuje větou: „Ostatním účastníkům ... je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak.“, což odp. dodatková tabulka E13 doplňuje.



Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
C 7a		<p>Stezka pro chodce</p> <p>Značka přikazuje chodcům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky. Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak.</p> <p>Chodcem se rozumí i osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vedoucí jízdní kolo, psa apod.</p> <p>Stezku pro chodce smí užít i osoba pohybující se na osobním přepravníku.</p>
C 7b		<p>Konec stezky pro chodce</p> <p>Značka ukončuje platnost značky „Stezka pro chodce“.</p>



vlevo: ilustrační foto použití v Praze

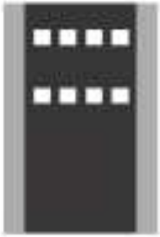

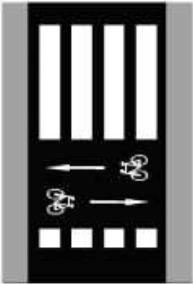
vpravo: ilustrační foto použití ve Švýcarsku



vpravo: ilustrační foto použití v Německu

1.9. Přejezd pro cyklisty, přejíždění komunikace, křížení

Mohou být signalizované i nesignalizované, samostatné, podél přechodů anebo přimknuté.

V 8a		<p>Přejezd pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.</p>
V 8b		<p>Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce</p> <p>Značka vyznačuje plochu určenou pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci bezprostředně sousedící s přechodem pro chodce.</p> <p>Plocha určená pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci může být zvýrazněna určeným symbolem nebo značkou „Jízdní pruh pro cyklisty“.</p> 




ilustrační foto – jednosměrný přejezd pro cyklisty (Praha 7, nábr. kpt. Jaroše)

1.10. Sdružené přechody a přejezdy

Zásadním doplněním usnadňující život cyklistů, bude nové dopravní značení sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty (značka č. V8c). Půjde o dlouho očekávané prostorově nenáročné a jednoduché řešení, které nebude přerušovat společné stezky pro chodce a cyklisty v místech křížení s vozovkou tj. cyklisté nebudou nuceni slézat z kol a zásadním způsobem nebude svislého značení. Práva všech zůstávají stejné jako jsou dnes. Zároveň bude možné použít dvoubarevné světelné soustavy v režimu chodec + cyklista, lze očekávat přibývání těchto „přechodo-přejezdů“ (i v rámci signalizací) jako hub po dešti. Součástí novely (vyhláška č. 294/2015 ve znění 84/2016 Sb.)

Současně došlo i k aktualizaci přímknutého přejezdu pro cyklisty k přechodu pro chodce, který může být buď obousměrný při jedné straně, anebo po obou stranách přechodu pro chodce a to vždy jednosměrný. Vždy záleží na uspořádání navazujících stezek. Takto lze konečně ošetřit všechny situace křížení stezek s jinými komunikacemi. Pro zlepšení orientace mohou být vloženy symboly se šipkami (značení č. V8b).

Zásadním rozlišovacím prvkem je uspořádání čtverců podél přechodu. V případě sdruženého přejezdu jsou čtverce těsně podél přechodu a posunuté o 0,5 m, v případě přímknutých přejezdů se vynechává odpovídající prostor a čtverce jsou v linii s pásy přechodu.

V 8c		<p>Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty</p> <p>Značka označuje přechod pro chodce sdružený s plochou určenou pro přejezd cyklistů přes pozemní komunikaci v místě křížení stezky pro chodce a cyklisty s jinou pozemní komunikací.</p>
------	--	---






Vzorové řešení sdruženého přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, které propojuje stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem.





ilustrační foto – místo pro překonání (přejíždění a přecházení) komunikace, vybraná místa není třeba řešit pomocí vodorovného značení, avšak středovým ostrůvkem ala místo pro přecházení (Dánsko, Kodaň)

1.11. Světelné signalizace

Nově lze využívat žlutého světla pro upozornění na pohyb cyklistů v rámci křižovatek.

		Signál žlutého světla ve tvaru chodce
S 4a		Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty
S 4b		Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty
S 4c		Signály „Signál žlutého světla ve tvaru chodce“, „Signál žlutého světla ve tvaru cyklisty“ nebo „Signál žlutého světla ve tvaru chodce a cyklisty“, jimiž je doplněn signál se zelenou šipkou směřující vpravo nebo vlevo, upozorňují řidiče, že při jízdě směrem, kterým tato šipka ukazuje, křížuje směr chůze přecházejících chodců, směr jízdy přejíždějících cyklistů nebo směr chůze přecházejících chodců a směr jízdy přejíždějících cyklistů.

Nově lze provádět i dvoubarevné soustavy, což je důležité především pro dodatečné zprovoznění současných komunikací v přidruženém prostoru, které jsou pro chodce i cyklisty (stezky) mnohdy společné, avšak v místě SSZ přerušené. Nově je definován společný provoz pro přecházení a přejíždění (sdružený přechod a přejezd) a tomu musí odpovídat i signalizace. Mnohdy bude možné vyměnit jen skříčka ve výstroji světelného zařízení.

<p>S 10</p>		<p>Tříbarevná soustava se signály pro cyklisty</p> <p>S 10a – Signál pro cyklisty se znamením „Stůj!“ S 10b – Signál pro cyklisty se znamením „Pozor!“ S 10c – Signál pro cyklisty se znamením „Volno“</p> <p>Je-li sestava umístěna u přejezdu pro cyklisty, platí pro cyklisty obdobně jako pro chodce signály umístěné na druhé straně pozemní komunikace (na druhé straně přejezdu pro cyklisty). V takovém případě lze užít dvoubarevnou signální soustavu se znamením „Stůj!“ a „Volno“.</p>
<p>S 11</p>		<p>Tříbarevná soustava se signály pro chodce a cyklisty</p> <p>S 11a – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Stůj!“ S 11b – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Pozor!“ S 11c – Signál pro chodce a cyklisty se znamením „Volno“</p> <p>Je-li sestava umístěna u přejezdu pro cyklisty přimknutého k přechodu pro chodce, platí pro cyklisty stejně jako pro chodce signály umístěné na druhé straně pozemní komunikace. V takovém případě lze užít dvoubarevnou signální soustavu se znamením „Stůj!“ a „Volno“.</p>




Světelná brána s přechodem pro chodce ve Světicích (pokud jede vozidlo rychleji, než je dovoleno, dostane signál stůj, přestože žádný chodec nezmáchl výzvu pro chodecké volno)

1.12. Prostor pro cyklisty



Používá se na signalizovaných křižovatkách před STOPčárou před vozidly. Smyslem je jednak vyčkávání v prostoru křižovatky před výfuky motorových vozidel a následný průjezd křižovatkou za větší pozornosti ostatních – cyklisté jedou do křižovatky jako první.



ilustrační foto, vlevo: VJP a navazující prostor pro cyklisty V19 (V Olšínách, Praha 10),
vpravo – prostor pro cyklisty V19 (Praha 6, M. Horákové)

V 19		<p>Prostor pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“.</p>
------	--	---

1.13. Zóna pro cyklisty

IZ 9a		<p>Zóna pro cyklisty</p> <p>Značka označuje oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v cyklistické zóně.</p> <p>Ve spodní části značky se uvedou nápisem nebo vhodným symbolem jiná vozidla než jízdní kola, kterým je vjezd do cyklistické zóny povolen.</p> 
-------	---	--

(1) Cyklistická zóna je oblast, jejíž začátek je označen dopravní značkou "Zóna pro cyklisty" a konec je označen dopravní značkou "Konec zóny pro cyklisty".

(2) V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce, přičemž se na ně nevztahuje § 57 odst. 2 a 3.

(3) Jiným vozidlům než jízdním kolům je vjezd do cyklistické zóny povolen jen tehdy, jsou-li vyznačena ve spodní části dopravní značky podle odstavce 1.

(4) V cyklistické zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km.h⁻¹. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči cyklistům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.

(5) V cyklistické zóně musí cyklisté umožnit motorovým vozidlům jízdu.



Příklad cykloulice v Berlíně

Veškerá podrobná řešení:

- Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 294/2015 Sb. ve znění 84/2016 Sb.
- TP 179 – navrhovaná komunikací pro cyklisty
- Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů hlavním dopravním prostoru (MHMP, Cach / 2010)
- <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/>
- <http://www.cyklodoprava.cz/legislativa/platna-legislativa-a-predpisy/#zakony-vyhlasiky>

2. CESTY A KOMUNIKACE



asfaltový povrch silnice II. třídy mimo zástavbu



Zpevněné povrchy sběrných komunikací / průtahu vs. pochozích veřejných prostranství



společný provoz – přerozdělený sdílený prostor v zástavbě, změna funkce / jiný materiál

LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU



Absence řešení pro chodce a cyklisty



Málo využívaná žel. vlečka může v budoucnu plnit funkci „drážní stezky“



Vlečka do Velkých Popovic



štěrková cesta bez pojezdu těžké techniky



štěrková polní cesta s pojezdem místní obsluhy / zahrádkáři



Polní cesta s travnatým povrchem



Křížení dálnice – biomost



Křížení s železnicí



Křížení s potokem / lávky, brod



Zastávka BUS v jízdním pruhu



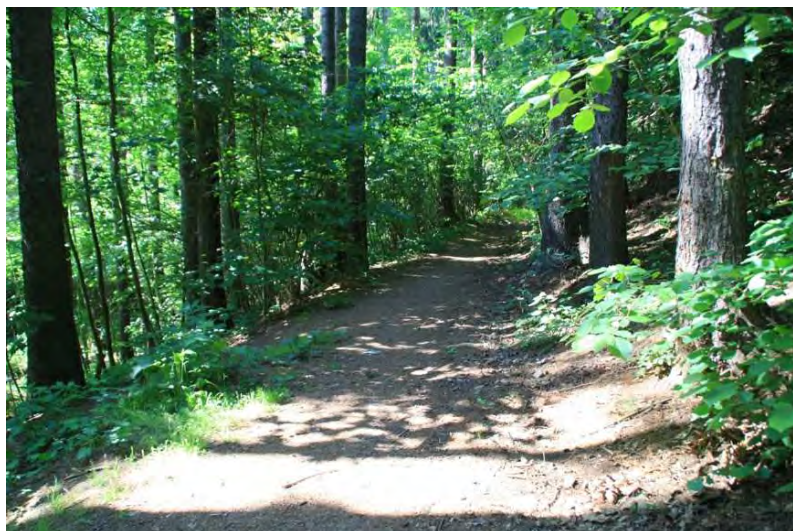
Alej mimo zástavbu



alej v zástavbě (Tehov)



Lesní zpevněná cesta



Lesní nezpevněná cesta



Lesní pěšina



Polní panelová cesta určená pro provoz těžké techniky



Provoz těžké techniky na cestě s postupně naváženými velkými kameny



Polní cesta s dobrými parametry, zřídka narušená provozem techniky



Polní cesta s novým štěrkovým povrchem



Polní cesta bez údržby a bez konstrukce



Polní cesta bez štěrkového podkladu



Odpočívka, prostor pro stanování



Odpočívka, sezení a info



Herní prvky v krajině, odpočívka se hřištěm





Parkové cesty / úpravy zpevněných ploch - dlažba



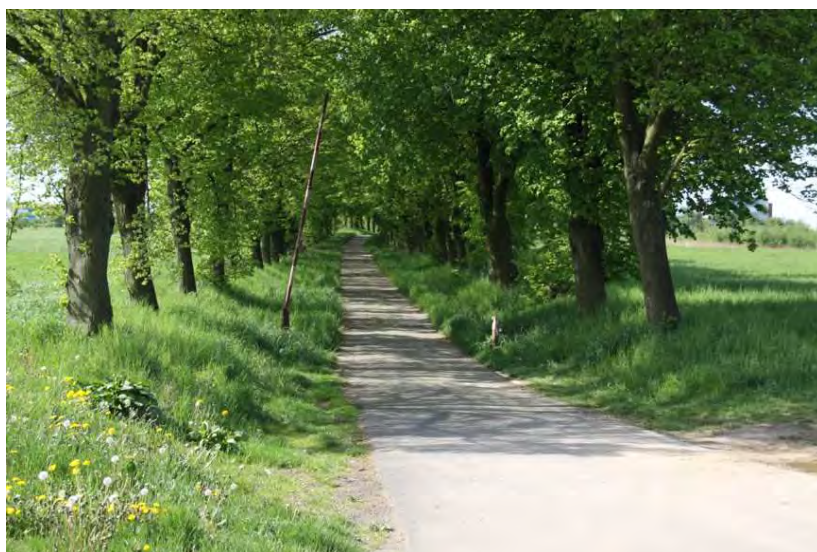
Parkové cesty / úpravy zpevněných ploch – mlat, štěrk



Parkové cesty / úpravy zpevněných ploch – mlat, štěrk



Nezpevněná nebezpečná krajnice





Historické cestl s alejí



Polní cesta s povrchem z uježděné zeminy



Polní cesta travnatá

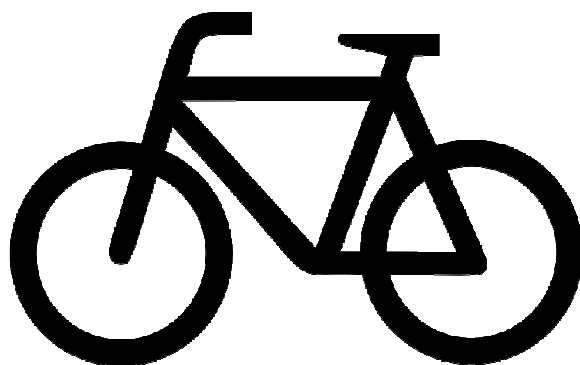


Stezka pro chodce a cyklisty

KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

LADŮV KRAJ 

NA KOLE



D. AKČNÍ PLÁN

POŘIZOVATEL / OBJEDNATEL

Svazek obcí Ladův kraj

se sídlem: Masarykovo nám. 83, Říčany 251 01

ZPRACOVATEL

Ing. Květoslav Syrový

se sídlem: Sušická 28/850, Praha 6, 160 00
spolupráce: Ing. Jitka Trevisan, Trevisan Atelier +
krajinařská architektura / landscapearchitecture

prosinec 2015

1. ZÁKLADNÍ PRINCIPY ETAPIZACE

Návrh zde popisuje pouze výčet řešení, jejichž příprava a realizace je dle působnosti vždy v gesci odp. správce či majitele komunikace.

Realizace rychlého zprovoznění klíčových tras je v určitých případech vhodné co nejjednodušším způsobem, např. formou provizorních opatření zajišťujících alespoň základní funkčnost směřující ke zvýšení bezpečnosti. Přednost tedy budou mít v první fázi nestavební opatření, jednoduchá reorganizace uličního profilu či odstranění drobných překážek či zlepšení povrchu cesty. Současně je třeba zvažovat přípravu klíčových a potřebných staveb.

Veškerá provizorní opatření mají být postupně nahrazována finálními (ve všech ohledech nákladnějšími) řešeními, jejichž konkrétní podoba bude vycházet také ze zkušenosti s reálnou funkčností těchto provizorních opatření, tedy primárně z podnětů od jejich uživatelů.

Úpravy mohou být:

- Stavební
 - údržba a opravy komunikací a cest a jejich součástí a vybavení
 - drobné stavební úpravy
 - nové stavby na pozemcích komunikace či obnova zaniklé cesty
 - nové stavby
- Dopravně-organizační (úpravy značení)

Druhy opatření:

- Bodová – odstranění výtluků, stavebně technických drobných bariér
- Dopravně organizační opatření v podobě jednoduchých úprav,
 - např. zobousměrnění pro cyklisty jinak jednosměrné komunikace,
 - nahrazení zákazu vjezdu apod.
- jednodušší liniová opatření včetně uzlů přičleněných k navazujícím koridorům
 - lokální či plošné opravy povrchů cest,
 - vyznačení trasy
- komplexní řešení celých oblastí či jejich částí (zklidnění centra obce apod.)
- programy osazování bodových prvků doplňkové infrastruktury (stojany, krytá stání, infopanely atp.), nové vybavení a mobiliář
- nové lesní, polní či jiné účelové kom.
- nové cyklostezky

2. ETAPIZACE

V první řadě je třeba provést obecná opatření, která jsou pro zvýšení konkurenceschopnosti cyklistické dopravy v území klíčová, ale jejichž příprava a realizace na rozdíl od jiných není časově, organizačně ani finančně příliš nákladná. Především se jedná o (rámcový návrh etapizace):

- 1. příprava nové páteřní stezky Do Prahy na kole**
- 2. úprava stavu a tras současného značení**
- 3. úpravy uličních vpustí – natočení mříží do správné polohy,**
- 4. odstranění jednoduchých bariér v podobě výtluků na hranici odvodňovacích proužků vozovky, vedle jehož hrany se zpravidla cyklisté na vozovce vždy pohybují,**
- 5. zajištění stojanů na kola na klíčových místech.**

6. Příprava dalších regionálních i lokálních koridorů

Zklidněné zóny tvoří samostatné téma - pouze se jedná o jejich rámcové vymezení. Je v nich třeba řešit i další témata jako pěší doprava, parkování, komunální a tříděný odpad atd.

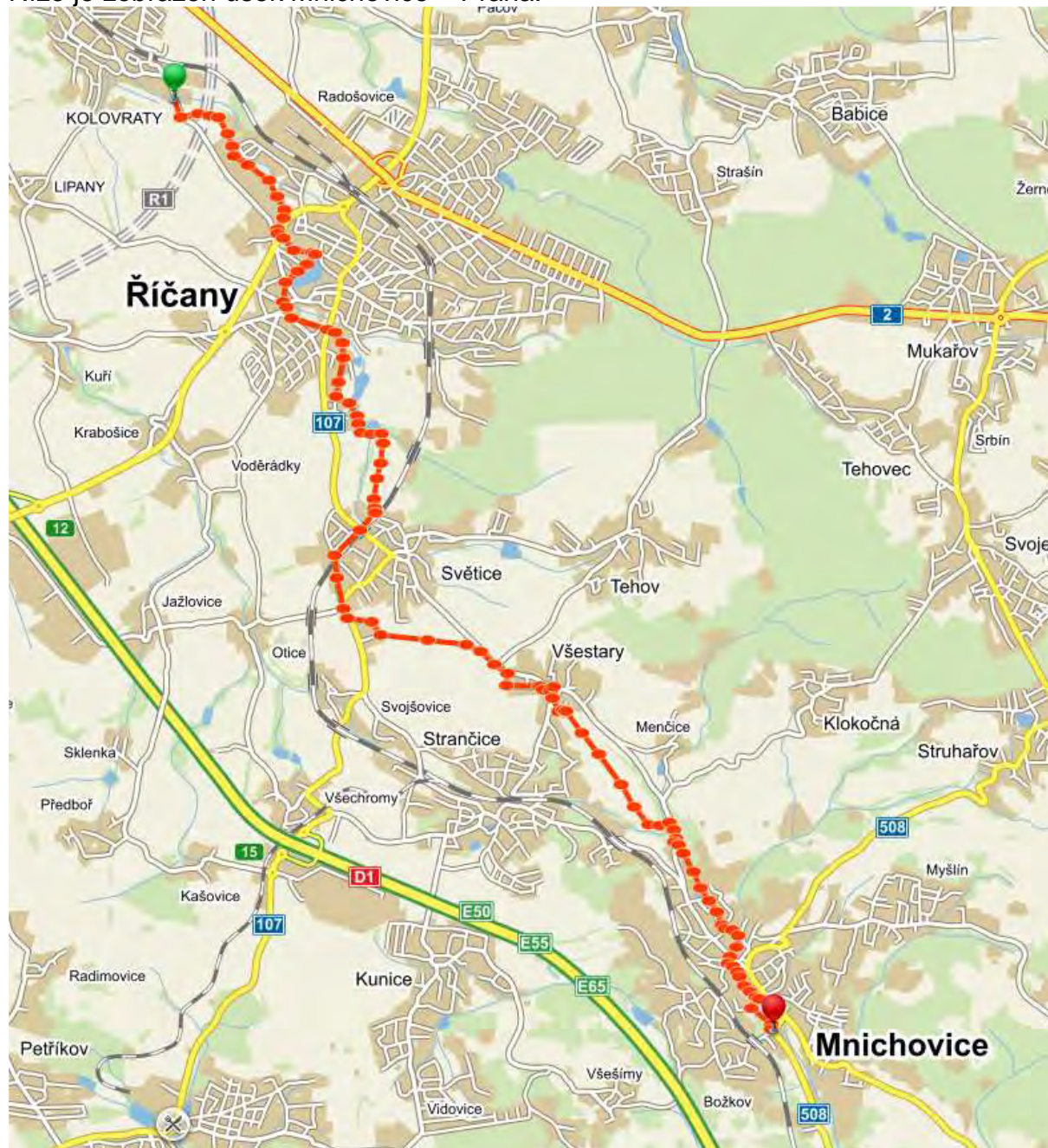
Nedílnou součástí realizace všech výše uvedených opatření je průběžné informování občanů města o všech proběhlých, probíhajících i plánovaných úpravách.

3. VZTAH K SOUBĚŽNÝM AKCÍM / KOORDINACE

Vedle postupných aktivit iniciovaných obcemi má pochopitelně docházet i ke zlepšování podmínek pro cyklistiku mimo rámec nastavený koncepcí LK, a to například v případě velké poptávky občanů po zlepšení situace v konkrétním místě nebo jako součást jiných úprav veřejných prostranství. Standardem má být, že v rámci jakékoliv stavby má být řešen i provoz cyklistů, resp. prověřeny potřeby pro jízdu na kole v řešeném území a jeho okolí.

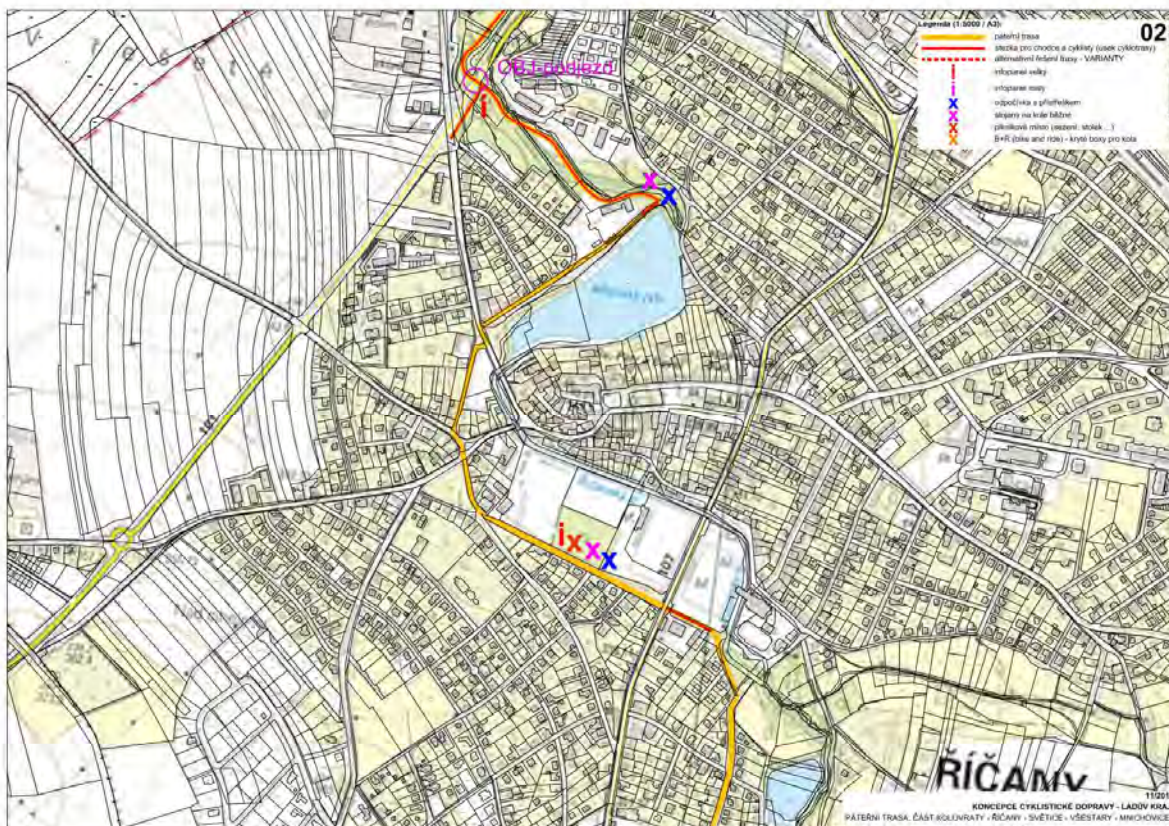
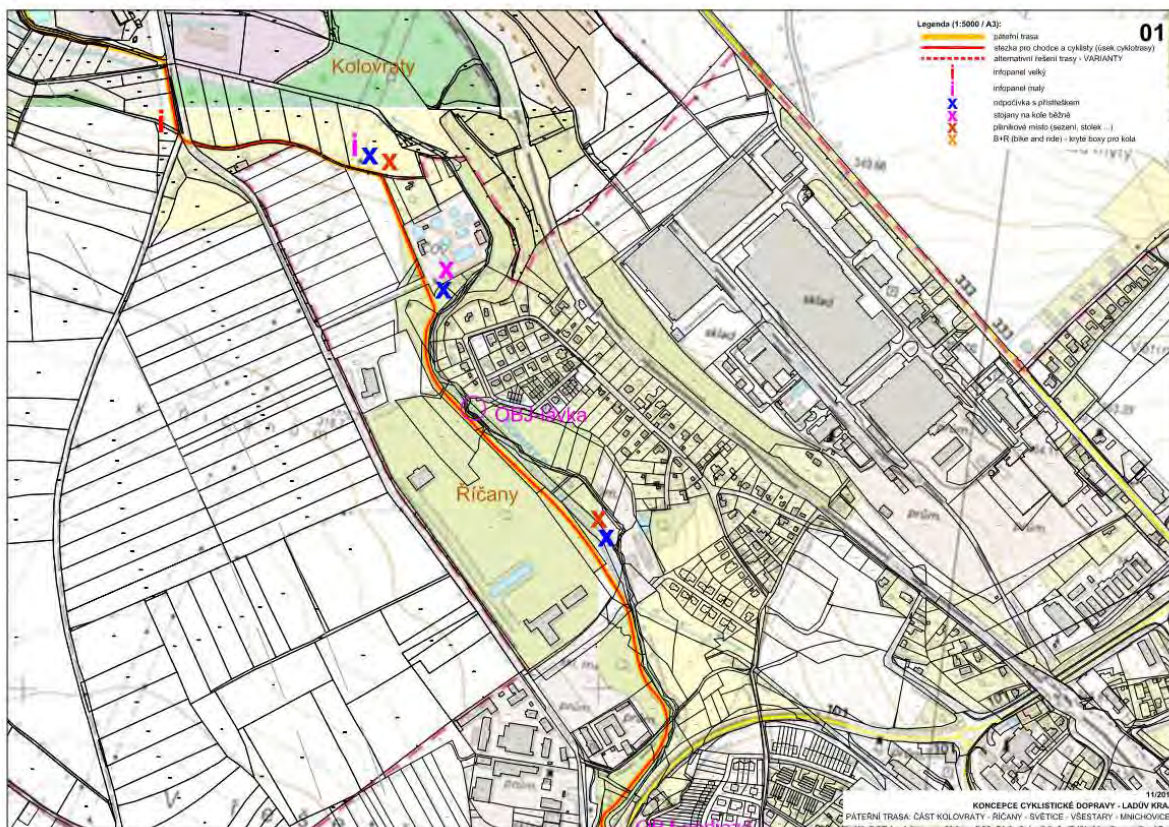
PÁTEŘNÍ CYKLOTRASA LADOVA KRAJE – „DO PRAHY NA KOLE“ (Stříbrná Skalice - Ondřejov - Hrusice - Mnichovice - Všestary - Světlice - Říčany - Praha Kolovraty)

Níže je zobrazen úsek Mnichovice – Praha:

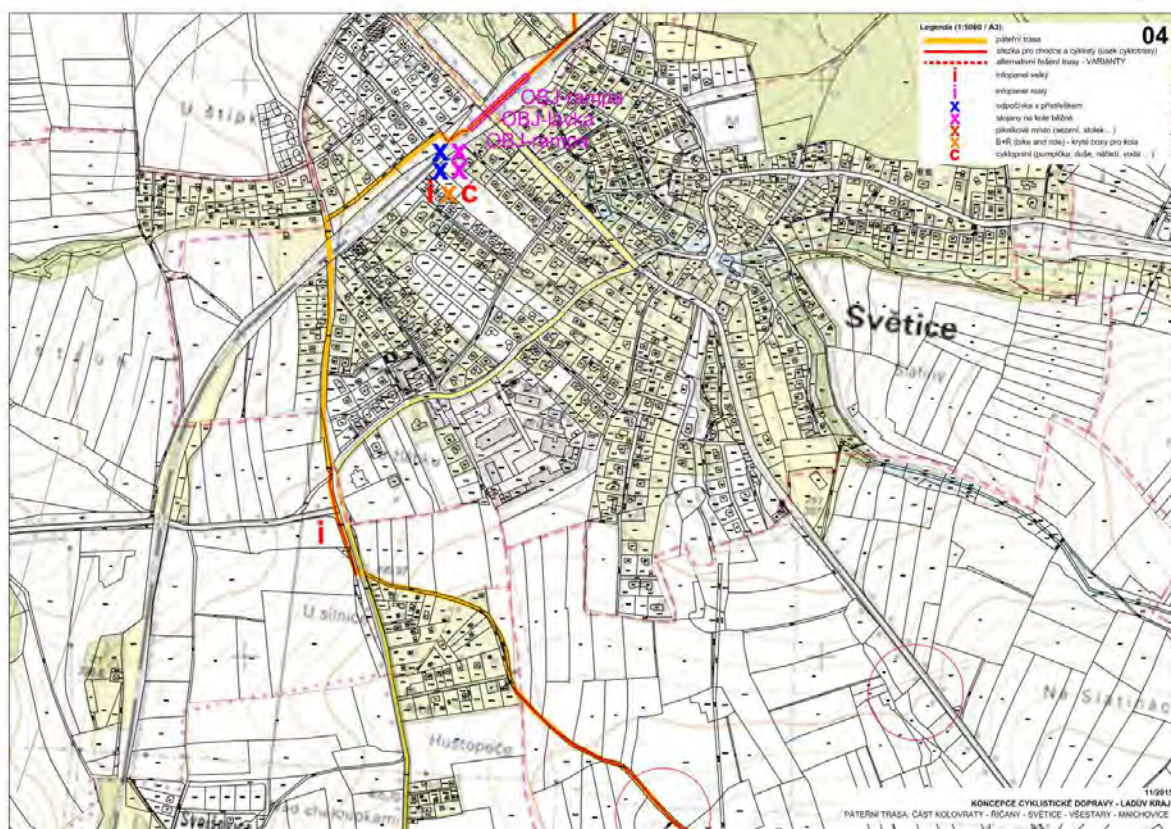


Toto propojení má být řešeno převážně jako oddělená stezka pro chodce a cyklisty od ostatního provozu. Jejím smyslem je pojmout nejen účely cykloturistiky, ale především nabídnout paralelu dráze mezi oblastí Ondřejovska, Mnichovicka, Říčanska a tyto oblasti napojit na prahu v místa MČ Praha Kolovraty. Návržný projekt je zvažován pod názvem Do Prahy na kole.

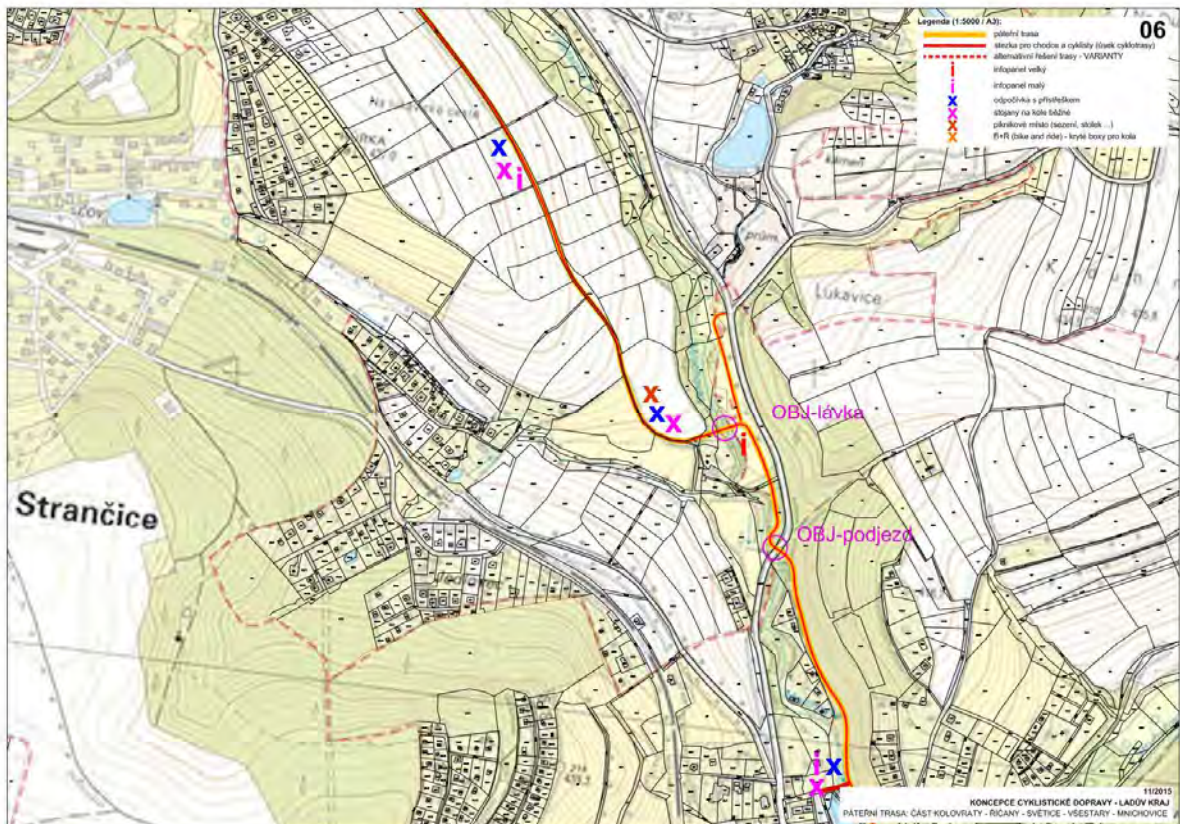
LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU



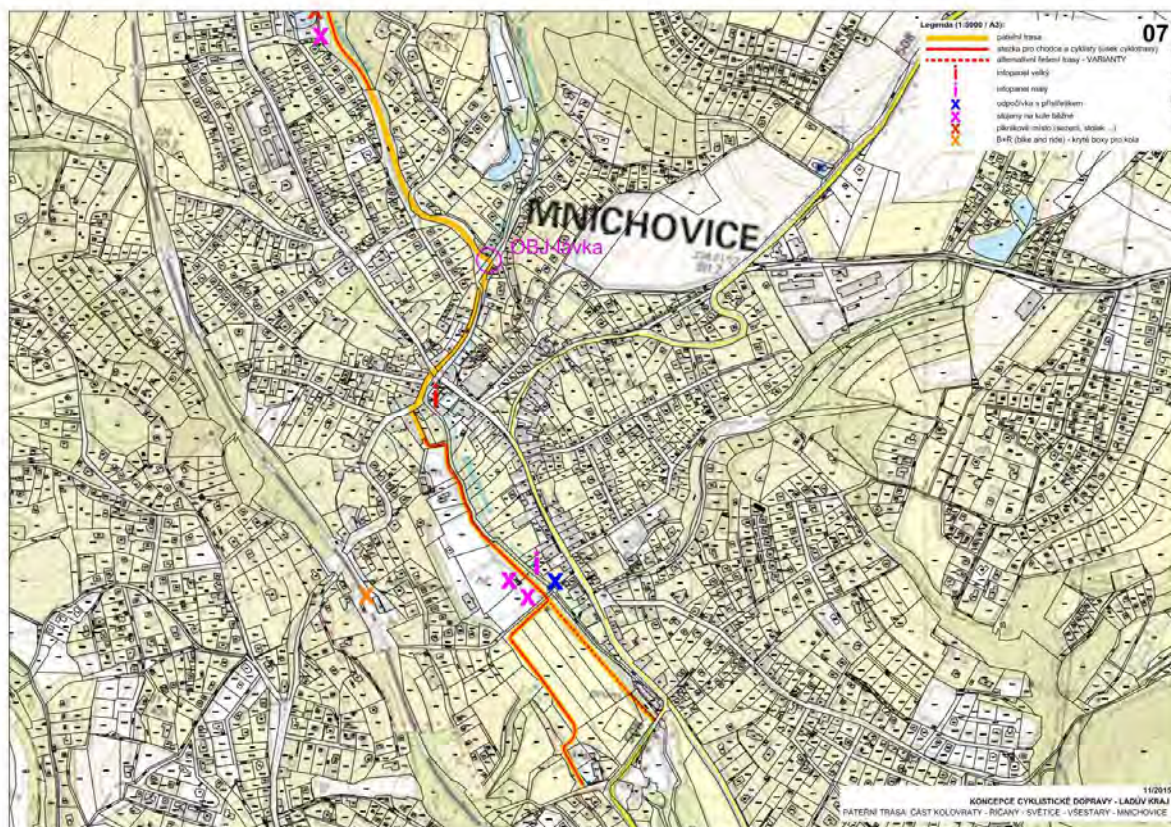
LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU



LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU



LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU



Následuje výčet a specifikace etap, úseků a potřebného vybavení:

1. **nová stezka pro chodce a cyklisty** rozdělená na úseky/etapy dle katastrů resp. úseků propojující jednotlivé obce, PD dle vyhlášky ke stavebnímu zákonu o rozsahu a obsahu PD, celkem **9,02 km**

etapa	k.ú.	délka	vybavení, objekty
Etapa I.a	Kolovraty	0,5 km	VO, alej a další objekty (viz tabulka)
Etapa I.b	Říčany	1,45 km	VO, lávka, podjezd a další
Etapa II.a	Říčany	1,87 km	VO, alej, rampa, lávka a další
Etapa II.a	Světlá	0,1 km	VO, rampa
Etapa III.a	Otice	0,2 km	VO, alej
Etapa III.b	Všestary	1,5 km	alej , VO (ne vysoké stožáry, ale drobné osvětlení povrchu vedle povrchu podél obruby),
Etapa IV.a	Všestary	1,4 km	alej, VO (ne vysoké stožáry, ale drobné osvětlení povrchu vedle povrchu podél obruby),
Etapa IV.b	Mnichovice	1,0 km	VO, podjezd + úprava koryta, 3x lávka z toho jedna drobná u koupaliště,
Etapa V.	Mnichovice	1,0 km	VO, opěrná zídka + úprava koryta

2. **objekty na jednotlivých stezkách** – výčet dle tabulky:

a.	ocelová lávka	1x
b.	ocelová rampa k lávce	2x
c.	dřevěná lávka	3x
d.	podjezd pod silnicí (Říčany, Mnichovice)	2x
e.	odpočívka	14x
f.	klasické stojany	80x
g.	uzamykatelné boxy na nádraží	50x
h.	piknikoviště	5x
i.	infotabule s mapou	10x
j.	pultový infopanel	5x
k.	cyklopoint	1x
l.	doprovodná zeleň, aleje	... dle potřeby či požadavků, bude upřesněno až na základě podrobné PD, nutno však v nabídce uvažovat s položkou na výsadby
m.	osvětlení a odvodnění	
n.	rezerva pro event. přeložky inženýrských sítí	
o.	opěrné zídky (podél potoka v Mnichovicích)	

3. **další a související přílohy**

- geodetické práce a zaměření skutečného stavu, zaměření skutečných hranic pozemků a jejich vytýčení
- majetkoprávní elaborát a práce spojené s majetkoprávním vypořádáním, smluvní vztahy apod.
- geotechnický průzkum případně další průzkumy
- vyňetí ze ZPF
- dendrologický elaborát stáv. dřevin příp. kácení
- DIO, nakládání s odpady, ZOV
- dokladová část

4. **nutné koordinace a další úkoly zhotovitele**

- koordinovat návaznosti dalších případných záměrů, stezek a opatření pro cyklistickou dopravu v celé délce předmětné stezky (Svazek Ladův kraj, resp. zúčastněné obce)
- koordinovat přípravu se SČ krajem, p. Klimeš.

5. **Pozemky v trase:**

LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

ETAPA / USEK	k.ú.	pozemek č.	vlastník	poznámka / objekty		
ETAPA I.a Kolovraty - Říčany	Kolovraty	815/35	Hl. m. Praha	současná cesta podél silnice		
		309	Hl. m. Praha			
		815/33	4x soukromý vlastník			
		815/31	1x soukromý vlastník			
		815/32	1x soukromý vlastník			
		815/25	Hl. m. Praha / MČ			
		815/41	1x soukromý vlastník			
		814/1	Hl. m. Praha / MČ			
		811/1	Hl. m. Praha			
		804	Hl. m. Praha / MČ			
ETAPA I.b Kolovraty - Říčany	Říčany	1826/10	4x soukromý vlastník			
		1826/11	2x soukromý vlastník	úsek podél ČOV		
		1826/12	2x soukromý vlastník			
		1811/1	město Říčany			
		1812/4	Státní pozemkový úřad			
		1812/1	1x soukromý vlastník			
		1812/10	město Říčany			
		1812/11	město Říčany			
		1815/2	2x soukromý vlastník	lávka přes potok k zastávbě		
		1815/3	2x soukromý vlastník			
		1815/1	vězeňská služba			
		1770/2	vězeňská služba			
		1770/3	město Říčany			
		987/19	město Říčany			
		987/20	město Říčany			
		987/22	Stavební podnik, s.p.			
		987/4	Stavební podnik, s.p.			
		987/1	1x soukromý vlastník			
		980/1	1x soukromý vlastník			
		1659/14	město Říčany			
		1659/4	město Říčany			
		978	město Říčany			
		979/1	město Říčany			
		1659/19	Povodí			
		1659/5	město Říčany			
		967	město Říčany			
		966/5	město Říčany			
				1832/13	SUS, kraj	objekt podjezdu pod silnicí II/101
				966/12	město Říčany	
				1832/12	SUS, kraj	odbočka (stezka délky cca 108 m) do ul. Wolkerova x Kolovratská - napojení na CT 0026 a 8100
				1832/6	město Říčany	dtto
				1832/11	město Říčany	dtto
				1832/4	SUS, kraj	dtto
		966/1	město Říčany			
		960/1	1x soukromý vlastník			
		1697/1	SUS, kraj			
		960/3	město Říčany			
		960/2	SUS, kraj			
		959	SUS, kraj			
		948/48	1x soukromý vlastník			
		dále po místních a účel kom.		ul. Podhrázká - U Studánky - Lipanská - Na Obci - U Hřiště		
		701/4	město Říčany			
		dále po MK V Chobotě				
ETAPA II.a	Říčany	266/1	město Říčany			

LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

Říčany - Světice		266/3	město Říčany	
		261/1	město Říčany	
		267/2	město Říčany	
		267/4	město Říčany	
		267/3	město Říčany	
		267/1	město Říčany	
		605/4	město Říčany	
		dále po účel kom. podél rybníků		
		1640/1	město Říčany	
		562	město Říčany	
		550/11	Státní pozemkový úřad	
		561	město Říčany	
		552/3	Státní pozemkový úřad	
		552/1	město Říčany	
		1705/34	SZDC	
		550/8	Státní pozemkový úřad	
	1705/29	1x soukromý vlastník		
	1705/1	SZDC	rampa + lávka	
ETAPA II.b Říčany - Světice	Světice	1113/1	SZDC	rampa
		504/62		
		dále po místní a účel kom. ul. Dlouhá a K Trati		
ETAPA III.a Světice - Všešary	Otice	268/2	Strančice	stezka podél silnice II. třídy při západní straně
		268/1	Strančice	
		265/1	Státní pozemkový úřad	
		269/1	Strančice	
		611/1	SUS, kraj	
		269/3	Strančice	
		269/2	Strančice	
		281/3	1x soukromý vlastník	
		dále po místních a účel kom. podél chatové oblasti - oprava povrchů		
ETAPA III.b Světice - Všešary	Všešary			nutno v budoucnu zajistit stabilizaci polohy stezky vůči trase přeložky silnice II. třídy dle ZUR SČ kraje
		280/40	Státní pozemkový úřad	
		280/13	Státní pozemkový úřad	
		280/39	Státní pozemkový úřad	
		1061/2	Všešary	
		96/2	Všešary	
		92	MANZONI, s.r.o	
		89/3	Všešary	
		dále po místních kom. ul. V Hatích - Pampelišková		
		81/1	Všešary	krátký úsek před návsi
		79/8	Všešary	
		79/6	Všešary	
		78/3	1x soukromý vlastník	
58	1x soukromý vlastník			
1051/3	Všešary			
dále po místních kom. ul. J. Barchy - Sluneční				
ETAPA IV.a Všešary - Mnichovice	Všešary	1100/1	Všešary	
		843	DFARMA	
		1100/2	1x soukromý vlastník, pl. Chudá	
		842	DFARMA	
		839	Všešary	
		836	2x soukromý vlastník	krátký úsek dl. cca 220 m - připojení stezky na křižovatku silnic směr Menčice
ETAPA IV.b Všešary - Mnichovice	Mnichovice	831	Všešary	dtto
		419	Mnichovice	lávka přes Mnichovku
		1671	Státní pozemkový úřad	
		415	Mnichovice	
1670	SUS	podjezd pod mostkem ul. Pražská		

LADOVÝM KRAJEM NA KOLE
KONCEPCE ROZVOJE INFRASTRUKTURY PRO CYKLISTICKOU DOPRAVU

		421/1	Mnichovice	cesta od mostku ke koupališti s občasným provozem místní obsluhy (cca 5 domů) - nutno dořešit dopravní režim a tedy i rozsah úprav, dále nutno v místě objektu vodáren vyřešit polohu stazky podél toku (poloha plotu, úprava koryta apod.)
		dále po MK ul. V Zatiši		
		1710/1	Úřad pro zastupování státu	jednoduchá lávka přes Struhařovský potok v Podskalí
		dále po MK ul. Podskalí ve společném provozu		
ETAPA V Mnichovice	Mnichovice	78	2x soukromý vlastník	přes soukromé pozemky
		108/1	Mnichovice	
		1462/1	1x soukromý vlastník	
		1461/1	1x soukromý vlastník	
		1458/1	1x soukromý vlastník	
		1458/2	1x soukromý vlastník	
		1458/3	Mnichovice	možno technicky řešit v korytě či na jeho hraně, zkapacitnit koryto na straně levého břehu a při břehu pravém provést zídku
		1455	TJ Mnichovice	dtto
		1710/1	Úřad pro zastupování státu	dtto
			1453/2	Mnichovice
	1714	Mnichovice	dále dvě varianty řešení - dle projednání s majiteli pozemků	
varianta A		1452/1	1x soukromý vlastník	od hřiště k ul. Mirošovická - podél potoka
		1511/5	1x soukromý vlastník	
		1511/1	Auto Babiš	
		1511/8	Auto Babiš	
varianta B		1452/1	1x soukr, pl. Vinklářová	od hřiště k ul. Mirošovická - dále od potoka ke stavebninám
		1452/4	4x soukromý vlastník	
		1452/2	2x soukromý vlastník	
		1452/3	2x soukromý vlastník	
		1511/10	1x soukromý vlastník	
		1508/3	1x soukromý vlastník	
		1507	4x soukromý vlastník	
		1514/1	1x	