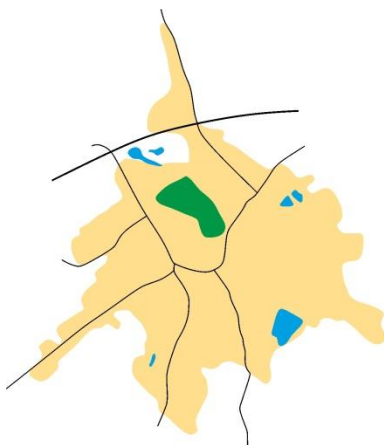


KONCEPCE CYKLODOPRAVY MĚSTA KROMĚŘÍŽE



Zpracoval: Mgr. Martin Gabryš

e-mail: m.gabrys@mapujme.cz

tel.: 720 175 349

Aktualizace: duben 2023

Odbor regionálního rozvoje MěÚ Kroměříž

OBSAH

1.	ZADÁNÍ	3
2.	VYMEZENÍ ÚZEMÍ	4
3.	TEZE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	5
4.	STÁVAJÍCÍ STAV INFRASTRUKTURY A OPATŘENÍ V CYKLODOPRAVĚ	7
4.1.	SWOT ANALÝZA	7
4.2.	SYSTÉM CYKLODOPRAVY	8
5.	CÍLE	9
5.1.	Specifický cíl 1 – Realizace cyklistické infrastruktury	9
5.2.	Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring (Měkké nástroje)	10
5.3.	Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity	11
6.	Stručný přehled nejdůležitějších legislativních předpisů	12
7.	DOPRAVNÍ ZNAČENÍ	13
7.1.	Pohyb v přidruženém prostoru a s chodci / stezky	13
7.2.	Použitá integrační opatření	16
8.	CYKLOTURISTICKÉ ZNAČENÍ	24
	Metodika značení Klubu českých turistů	24
8.1.	Trasy značené číslem	24
8.2.	Trasy značené logem	26
8.3.	Terénní značení	29
8.4.	Trasy pro terénní cyklisty	29
8.5.	Jiné druhy značení	29
8.6.	Příklady místního značení	30
9.	ETAPY ROZVOJE, PRIORITY A AKČNÍ PLÁN	31
9.1.	VÝSTAVBA INFRASTRUKTURY	31
9.2.	SEZNAM OPATŘENÍ V CYKLODOPRAVĚ	32
	ZÁVĚR:	33

1. ZADÁNÍ

Předmětem zadání je:

- a. prověřit a shrnout současný stav infrastruktury pro cyklistickou dopravu,
- b. prověřit a shrnout současné potřeby a připravenost (projekční, investorskou),
- c. prověřit a shrnout současné názory na potřeby budoucí,
- d. poté komplexně shrnout existující povědomí dle bodů 1 – 3 a stanovit přehledné závěry.

Konečným smyslem materiálu je stanovení konkrétních kroků a postupů pro rozvoj městské infrastruktury umožňující optimální podmínky pro bezpečnou cyklistickou dopravu pro období několika dalších let. Snahou bylo navržení logických návazností, účelnost a efektivnost konkrétních kroků. Významný důraz je kladem na stanovení priorit (zejména úseků potřebných pro dokončení základní sítě cyklokomunikací ve městě).

Město Kroměříž jako alternativu k individuální automobilové dopravě bude podporovat veřejnou hromadnou dopravu a aktivity vztažené k rozvoji cyklistické a pěší dopravy na svém území.

Hlavními cíli dopravní politiky města Kroměříže jsou:

- Zlepšení mobility a dostupnosti města pro všechny cílové skupiny obyvatel včetně osob se sníženou schopností pohybu a orientace, zlepšení dostupnosti pro všechny cíle jejich cest (zaměstnání, školy, služby, volný čas), podpora intermodality.
- Zvýšení dopravní bezpečnosti a ochrany obyvatel rozšiřováním sítě cyklistické a pěší infrastruktury, snížením tranzitu nákladní dopravy městem, snížením individuální automobilové dopravy, odstraněním krizových míst a snížením nehodovosti.
- Zvýšení účinnosti a efektivity přepravy osob a zboží zajištěním podmínek pro intenzivnější využívání prostředků veřejné hromadné dopravy (např. zvýšení cestovní rychlosti a rozšíření nabídky tras, zkvalitnění informačního servisu, rozšiřování služeb dopravního integrovaného systému, optimalizace systému logistiky včetně využití základní železniční dopravy)
- Zvýšení kvality života ve městě rozvojem veřejných prostranství, snížením dopravní zátěže, optimalizací systému parkování, snížením negativních účinků dopravy na životní prostředí – snížení znečištění ovzduší, hladiny hluku a spotřeby energie.
- Zajištění udržitelné dopravní infrastruktury pro územní rozvoj v oblasti bydlení i podnikání, snížení poptávky po individuální automobilové dopravě s využitím managementu mobility a zapojením velkých zaměstnavatelů.
- Zvýšení atraktivnosti města, zvýšení potenciálu cestovního ruchu prostřednictvím managementu mobility – zvýšení kvality a rozšíření nabídky mobility, propagace udržitelné dopravy.

2. VYMEZENÍ ÚZEMÍ



Kroměříž přezdívána Hanácké Athény, je město ve Zlínském kraji. Leží na řece Moravě při jižním konci Hornomoravského úvalu a zároveň v jižním cípu úrodné Hané. Žije zde přibližně 29 tisíc obyvatel.

Severně od města prochází dálnice D1. Město je protkáno sítí komunikací, které kromě hlavního tahu centrem města nejsou příliš frekventované. Městem prochází cyklotrasy 5012, 5014, 5020 a 5033. Nejvýznamnější cyklotrasou je pak trasa EuroVelo4, což je cyklotrasa mezinárodního významu (na území ČR nazývaná také jako Moravská stezka). Tato cyklotrasa bohužel neprochází historickým centrem města, ale toto je možné do budoucna změnit. Končí zde také velmi známá 80 km dlouhá Cyklostezka podél Bažova kanálu. Další cyklostezka se nachází mezi Kroměříží a Bílany. Ve východní části bylo vytvořeno několik stezek pro pěší a cyklisty. V dalších částech města ale stezky chybí.

3. TEZE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

1. Cyklokonceptce má přispět k uskutečňování stanovených cílů, formulovaných v plánu rozvoje dopravy města, a má posílit fungování dopravy jako celku.
2. Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Cyklokonceptce chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.
3. Cyklokonceptce konkretizuje a doplňuje na místní úrovni celostátní cíle, stanovené v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020.
4. Blízké obce mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.
5. Město přátelské k cyklistům je městem krátkých cest – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorům a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura města zvýhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.
6. Cyklokonceptce chápe a podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.
7. Pohled na podporu cyklistické dopravy v nejrůznějších městech ukazuje, že rozhodujícím faktorem úspěchu je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
8. Poptávka po přímých, pohodlných a bezpečných spojeních pro cyklistickou dopravu je zřejmá po celém území města. Je proto nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních dopravních silnicích, ve vnitřním městě, v centrech, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet do centra města, do nákupní ulice, stejně jako k dalším důležitým destinacím ve městě a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.
9. Aby se podmínky pro cyklistickou dopravu mohly zlepšovat trvale a plošně, musí být na zájmy cyklistické dopravy brán ohled při realizaci všech opatření ve veřejném silničním prostoru tak, aby odpovídajícím způsobem zahrnovala její zamýšlený budoucí význam. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížděk, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.

10. K překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.

11. Řada cest, které lidé ve městech vykonají autem a které spadají do kategorie cest na krátké vzdálenosti, tzn. bylo by možné je podniknout na jízdním kole, má co do činění s nějakou volnočasovou aktivitou. Na druhém místě co do počtu jsou cesty za nákupy a vyřizování různých záležitostí. Při plánování infrastruktury a při práci s veřejností by měl být na tyto účely cest brán cíleně ohled.

12. A na této jednoduché filosofii je pak možné postavit pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa, ve kterém nejde jen o plánování a postupné realizování co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury. Jde o to, vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů a zároveň s tím nabídnout jistou míru kvality. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku. Cyklistika může být velkým pomocníkem pro efektivní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdními koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti.

V kontextu cyklistiky je třeba naplnit pět základních požadavků:

- **celistvost (spojitost)**
- **přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)**
- **bezpečnost**
- **komfort**
- **atraktivita**

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velikou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby infrastruktury a jejich interakce s ostatními druhy dopravy.

Úloha plánování a přípravy staveb

Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům,

Nový princip zpracování Konceptu rozvoje cyklistické dopravy se nesoustředí pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společenskoobchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem).

4. STÁVAJÍCÍ STAV INFRASTRUKTURY A OPATŘENÍ V CYKLODOPRAVĚ

- **Mapa stávajícího stavu je přílohou č. 1 tohoto dokumentu**

4.1. SWOT ANALÝZA

Silné stránky

- Stávající síť cyklotras
- Dálková trasa EuroVelo4
- Cyklostezka podél Baťova kanálu
- Síť stezek pro pěší a cyklisty v jihovýchodní části města

Slabé stránky

- Slabě rozvinutá a nespojitá síť cyklostezek a celkově nedostatečná cyklistická infrastruktura
- Nedostatek opatření v cyklodopravě
- Chybějící chodníky v některých částech města
- Bezpečnostní rizika a snížený komfort pro cyklistickou a pěší dopravu plynoucí zejména z vysokých intenzit IAD a dále z nevhodného sdruženého pohybu chodců a cyklistů v některých exponovaných místech

Příležitosti

- Doplnění a propojení sítě cyklostezek a cyklotras
- Větší segregace cyklistické dopravy od motorové a pěší dopravy
- Pozitivní změna dělby přepravní práce ve prospěch udržitelných forem dopravy
- Větší participace občanů na dopravním plánování
- Rozvíjející se cyklistická infrastruktura
- Pozitivní vnímání benefitů cyklodopravy strategickými zaměstnavateli

Hrozby

- Řada kritických nebezpečných míst v pěší i cyklistické dopravě
- Neprovozanost udržitelných forem dopravy (hromadná, cyklistická, pěší i motorová)
- Zvyšující se stupeň automobilizace a vytlačování ostatních dopravních módů
- Nevyužití potenciálu cykloturistického uzlu

4.2. SYSTÉM CYKLODOPRAVY

INFRASTRUKTURA

- Cyklostezky
- Stezky pro pěší i cyklisty
- Chodníky

OPATŘENÍ V CYKLODOPRAVĚ

Svislé i vodorovné dopravní značení:

- Cyklopruhy
- Cyklopiktogramové koridory
- Stezky pro pěší i cyklisty
- Dělené stezky pro pěší i cyklisty
- Chodníky s umožněným vjezdem cyklistů

BUDOVÁNÍ DOPROVODNÝCH STAVEB

- bezpečné (kryté) parkování kol v blízkosti vlakového nádraží
- směrovky na cyklostezky a cyklotrasy (informační tabule)
- odpočívky podél páteřních stezek
- obnova cyklostanů ve městě u cílů (školy, úřad, poliklinika, obchody)
- umístění cykloservisních stánků (možnost zapojení místních cykloprodejen) a dobíjecích stanic v centrálních bodech

DALŠÍ OPATŘENÍ NA PODPORU CYKLODOPRAVY

Rozvoj cyklodopravy není myslitelný bez aktivního zapojení občanů, firem, škol a dalších institucí do tohoto projektu.

K tomu bude město realizovat:

- a) zřízení stálé komise pro cyklopravu za účasti města a odborníků
- b) cyklokordinátora na úrovni města
- c) dopravní výzkumy a monitoring dopravního chování
- d) zjišťování potřeb cyklistů
- e) plán marketingové podpory cyklodopravy v tom: Vytvoření webových stránek k cyklodopravě, včetně FB (částečně plní spolek KolemKM), Do práce na kole, Do školy na kole, Nakupuj na kole, Podpora seniorů, Další akce (cyklojízdy, ETB, apod.)
- f) zvýšení bezpečnosti – Informační kampaně o bezpečném chování cyklistů i ostatních účastníků (přilby, odstupy, vzájemný respekt...), dopravní výchova, prevence krádeže kol, podpora cykloturistiky a cyklo sportu, portál cykloturistika s trasami, zajímavými místy v okolí, prezentace města, budování sportovišť pro cyklisty (singletrack, pumptrack apod.)

5. CÍLE

5.1. SPECIFICKÝ CÍL 1 – REALIZACE CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAT PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS a ROZVÍJET KOMUNIKAČNÍ SÍŤ S OHLEDEM NA CYKLISTY

Oblast 2. UTVÁŘET CELÉ MĚSTO PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM

- ZÓNA 30, OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY, uvolnění komunikací od parkujících automobilů
- JEDNOSMĚRKY – prověřit možnost obousměrné jízdy ve všech jednosměrných ulicích
- CYKLISTICKÉ ULICE

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- KVALITA
 - o dávat podněty k údržbě, správné umístění zařízení na komunikacích – dešťové vpusti, mobilní dopravní značení apod.
 - o počítat s potřebnými prostředky na opravu a údržbu cyklostezek,
 - o sbírat informace k jednotlivým úsekům.
- BEZBARIÉROVOST
 - o zajistit průjezdnost bez překážek při zimní údržbě a čištění ulic/silnic,
 - o zajistit označení neodstranitelných překážek, osvětlení na trasách.

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY JÍZDNÍCH KOL

- KONCEPCE
 - o zpracovat celkovou koncepci parkování jízdních kol, řešení stávajících koláren,
 - o místní cyklokoordinátor ve spolupráci s příslušným odborem připraví strategii parkování jízdních kol, včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru (obchodní centra, školy, dům s pečovatelskou službou a další veřejné budovy).
- PARTNEŘI
 - o nabídnout místním firmám a spolkům spolupráci při vytváření koncepce.

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

- ZASTÁVKA
 - o Zajistit: více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách, místní cyklokoordinátor vypracuje program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy.

Oblast 6. SLUŽBY

- SLUŽBY
 - o podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb.

5.2. SPECIFICKÝ CÍL 2 – PROPAGACE & BEZPEČNOST & MONITORING (MĚKKÉ NÁSTROJE)

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS
 - o vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy, spolupráce se zaměstnavateli, školami a dalšími subjekty
- DO PRÁCE NA KOLE – realizovat kampaň „Do práce na kole“
- DO ŠKOLY NA KOLE – realizovat kampaň „Do školy na kole“
- NAKUPUJ NA KOLE – realizovat kampaň „Nakupuj na kole“
- SENIOŘI – realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

- MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA
 - o podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni
- OHLEDUPLNOST
 - o posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodce
- PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL
 - o podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

Oblast 3. VÝZKUM & MANAGEMENT DAT

- DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility
 - o průzkum dopravy, jaké dopravní prostředky lidé využívají,
 - o realizovat sčítání cyklistů.
- DATA – zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou
 - o nehodovost,
 - o délka a kvalita cyklistických tras.
- POTŘEBY CYKLISTŮ – průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba
 - o dotazníkové šetření (otevřené nebo uzavřené otázky),
 - o veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy,
 - o návštěvy dotčených lokalit,
 - o kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů.

5.3. SPECIFICKÝ CÍL 3 - CYKLOTURISTIKA & VOLNOČASOVÉ AKTIVITY

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

- CYKLOPRODUKT - vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty
- PREZENTACE – zajistit souhrnnou prezentaci města. Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky, a to prostřednictvím:
 - o cykloportálu, aktualizace mapy cyklotras města, jednoduchého letáku,
 - o realizace kampaní na místní úrovni,
 - o spolupráce na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven jízdních kol do vzdálenějších lokalit, které jsou vzhledem k fyzické či časové náročnosti cyklistou hůře dosažitelné,
 - o zapojení do sítě měst podporujících cyklo dopravu – Asociace měst pro cyklisty,
- WEB ČESKOJEDE – zajistit vklad cykloproduktů města na web
 - o www.ceskojede.cz

Oblast 2. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA PRO CYKLOTURISTIKU

- DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA
 - o Připravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury.
- ZNAČENÍ
 - o Zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras
- TERÉNNÍ CYKLISTIKA
 - o Podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku.

Oblast 3. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

- CYKLOPRŮVODCOVSTVÍ
 - o vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky & zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství
- INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA
 - o podpořit projekty integrace jízdních kol do jednotlivých druhů dopravy
- CERTIFIKACE
 - o podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“

6. STRUČNÝ PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ

Zákony a vyhlášky

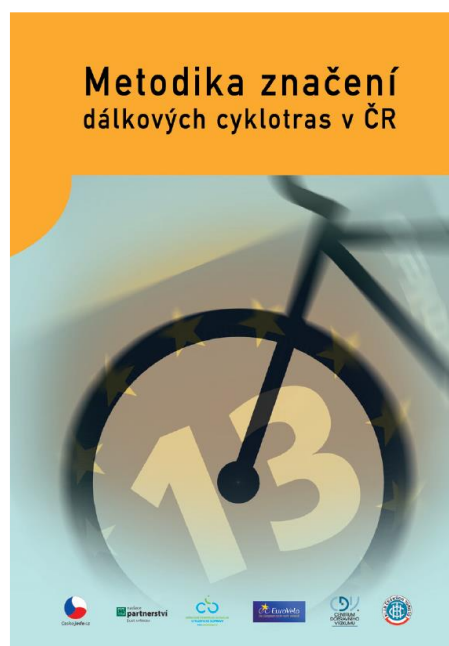
- Zákon o pozemních komunikacích 13/1997
- Zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích
- Vyhláška č. 294/2015 Sb. kterou se provádějí pravidla na pozemních kom.

Technické podmínky

- TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 100 – Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty

Metodiky

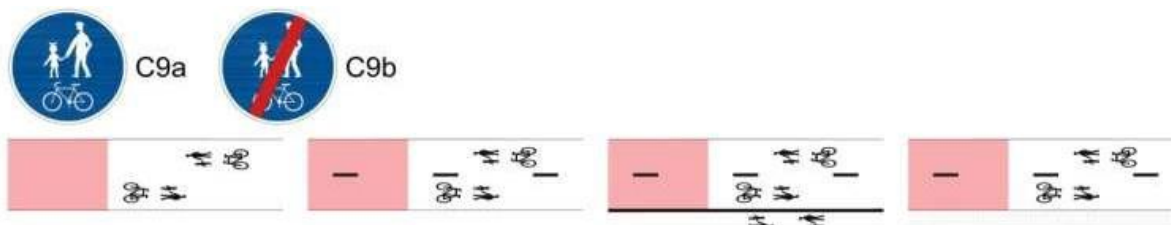
- Klub českých turistů - Rada značení: Značení cyklotras, aktualizace prosinec 2019
- CDV, Nadace Partnerství: Metodika značení dálkových tras v ČR, březen 2013



7. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

7.1. POHYB V PŘIDRUŽENÉM PROSTORU A S CHODCI / STEZKY

STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SE SPOLEČNÝM PROVOZEM (C9)



Stežky pro chodce a cyklisty se společným provozem, jak ji definují TP 179

- Určena pro společný pěší a cyklistický provoz v jednom prostoru, může být užívána bruslaři;
- provoz je standardně obousměrný pro všechny uživatele, jednosměrné omezení cyklistického provozu se provádí pouze výjimečně v odůvodněných případech;
- režim je vhodný především pro liniová vedení tras, včetně jejich napojení;
- uživatelé se zpravidla pohybují vpravo, rychlejší míjejí pomalejší zleva;
- zvláště pro zajištění bezkolizního pohybu bruslařů prostorově nejefektivnější řešení;
- v odůvodněných případech je přípustné užití pro vymezenou síť tras a propojení namísto režimu zóny či omezení na vjezd do vymezené oblasti (s omezeným množstvím přístupů).



Ilustrační snímek stežky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (těsně podél komunikace)

CHODNÍK S POVOLENÝM VJEZDEM JÍZDNÍCH KOL (C7+E13)



Chodník s povoleným vjezdem jízdních kol jak ho definují TP 179

Stežka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol je obdobou pěší zóny s povoleným cyklistickým provozem pro liniové úseky. Namísto stežky pro chodce a cyklisty společně se užívá zejména pokud:

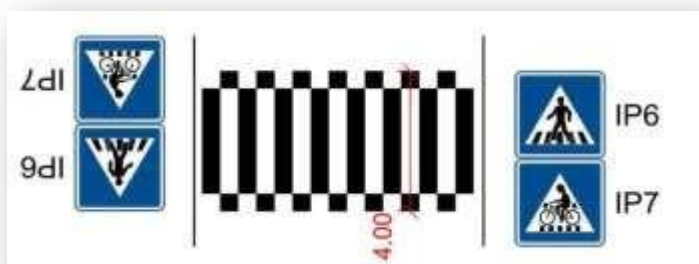
- stavebně-provozní parametry stežky jsou především pěšího charakteru (například stávající chodník s legalizovaným cyklistickým provozem);
- je vhodné zdůraznit, že je užití dané stežky pro cyklisty nepovinné (zejména při souběžném vedení s vozovkou);
- na stežce je nutné doplňkově umožnit provoz dalších vybraných vozidel s jasně definovanými právy a povinnostmi (např. vozidla povodí nebo pro příjezd k nemovitosti).

Zde má chodce ze zákona prioritu a vodorovné značení se přizpůsobuje spíše vizuálu chodníku. Přesto symboly cyklistů upozorňují i na výskyt cyklistů, současně tyto symboly mohou radit cyklistům, kudy mají prostorem projíždět.



Obr. 27: Ilustrační snímek stežky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (MČ Praha 8)

SDRUŽENÝ PŘECHOD PRO CHODCE A PŘEJEZD PRO CYKLISTY „PŘECHODOPŘEJEZD“ (V8C)



Vyznačuje se dopravním značením „Sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty“ (V 8c):

- kombinace vyznačení přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty, které se v ploše překrývají (přechod pro chodce je „vložen“ do přejezdu pro cyklisty);
- na podélné bílé čáry přechodu pro chodce šířky 0,5 m na obou koncích šachovnicovitě navazují bílé čtverce přejezdu pro cyklisty o rozměru 0,5 × 0,5 m;
- pokud se bezmotorová vazba s vozovkou kříží pod šikmým úhlem, platí pro vyznačování standardní pravidla dle obrázku č. 29 (tj. namísto obdélníků a čtverců na sebe navazují kosoúhelníky a kosočtverce).

Sdružený přechod pro chodce s přejezdem pro cyklisty, jak ho definují TP 179



Ilustrační snímek „přechodopřejezdu“ mezi stezkou pro chodce a cyklisty a chodníkem s povoleným vjezdem jízdních kol (Praha 1, ul. Jelení, podíl Pražského hradu)

Tzv. přechodopřejezdem se doplňuje přerušená kontinuita jednotlivých úseků stezek v přidruženém prostoru stezek. Prostorem mohou cyklisté přejíždět vozovku, práva a povinnosti jsou stejné, jako u přejezdů pro cyklisty, mohou na přejezd vjet, neblíží-li se jiné vozidlo / dávají přednost jiným vozidlům na komunikaci, kterou kříží (cyklisté dávají stále přednost), navíc se musí jen vzájemně respektovat s chodci. Doplnit lze jak do neřízených, tak okružních tak světelně řízených křižovatek

7.2. POUŽITÁ INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ

OCHRANNÝ PRUH PRO CYKLISTY (OCP)

Jízdní pruhy pro cyklisty ve vozovce jsou základním cyklistickým integračním opatřením:

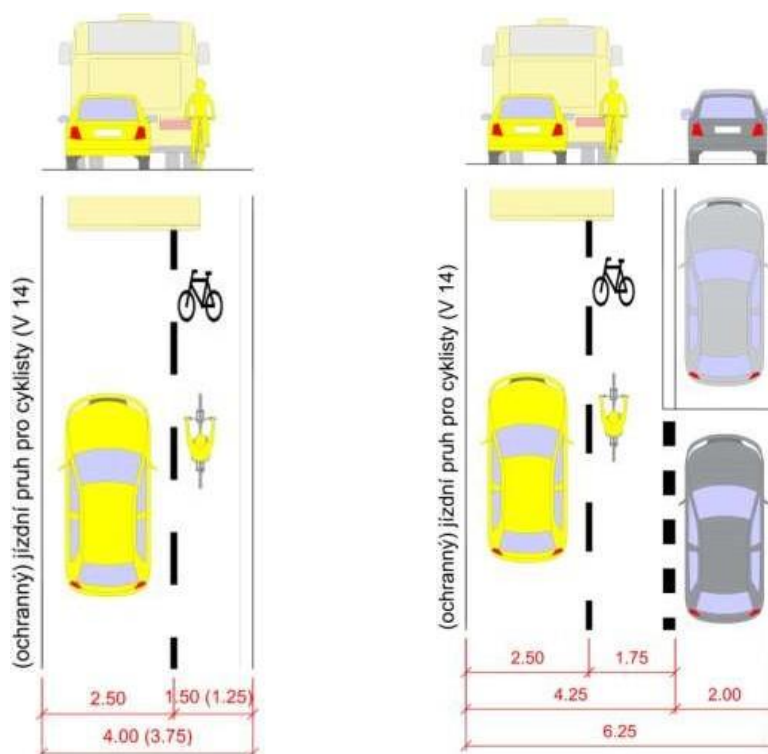
- umožňují částečné nebo případně úplné oddělení cyklistického provozu od ostatních vozidel;
- vyznačují se pouze vodorovným dopravním značením pomocí přerušované čáry a symbolu jízdního kola, červené zvýraznění se (zpravidla) neprovádí;
- svislým dopravním značením se ochranné jízdní pruhy pro cyklisty neoznačují.

Jízdní pruhy pro cyklisty velmi efektivně hospodáří s prostorem komunikace:

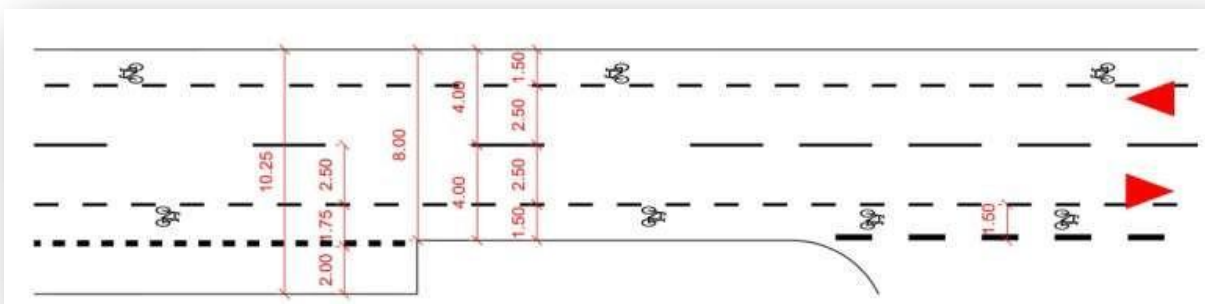
- ostatní vozidla mohou podélně projíždět v případě, že pro ně vedle ve vozovce (resp. v souběžném jízdním pruhu) není dostatek místa;
- není nutné uvažovat s větším rozšířením vozovky ve směrových obloucích (kvůli vlečným křivkám rozměrnějších vozidel).

Vhodné jsou především na komunikacích s vyššími intenzitami automobilové dopravy (v městské zástavbě například na významných ulicích a třídách), kde není možné či účelné vyznačit samostatný vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty.

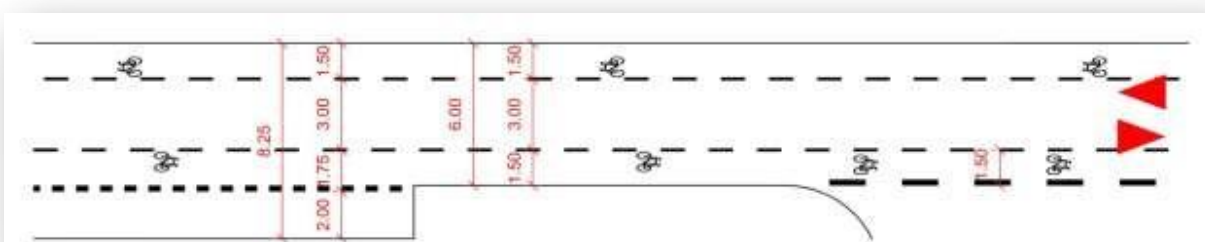
Na komunikacích s nižšími intenzitami automobilového provozu mohou zklidnit a přerozdělit prostor vozovky a ekonomicky tak zvýšit bezpečnost a komfort cyklistického provozu bez dalších prostorových nároků. V rámci zklidněných komunikací lze takto vyznačit protisměrný průjezd jízdních kol jednosměrnými komunikacemi s obousměrným provozem cyklistů, je-li to účelné.



Ochranný pruh pro cyklisty, jak ho definují TP 179



Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné dvoupruhové komunikaci se středovou dělicí čarou



Ochranný pruh pro cyklisty na obousměrné dvoupruhové komunikaci bez středové dělicí čáry



Ilustrační snímek z Prahy 6 s ochrannými cyklopruhy na Evropské třídě (silnice I. třídy č. 7 s uspořádáním 2+2 jízdní pruhy)



Ilustrační snímek foto z Prahy 6 s ochrannými cyklopruhy na Evropské třídě (silnice I. třídy č. 7). Patrné je zejména respektování prostoru pro cyklisty i přesto, že se v něm zrovna žádný cyklista nepohybuje

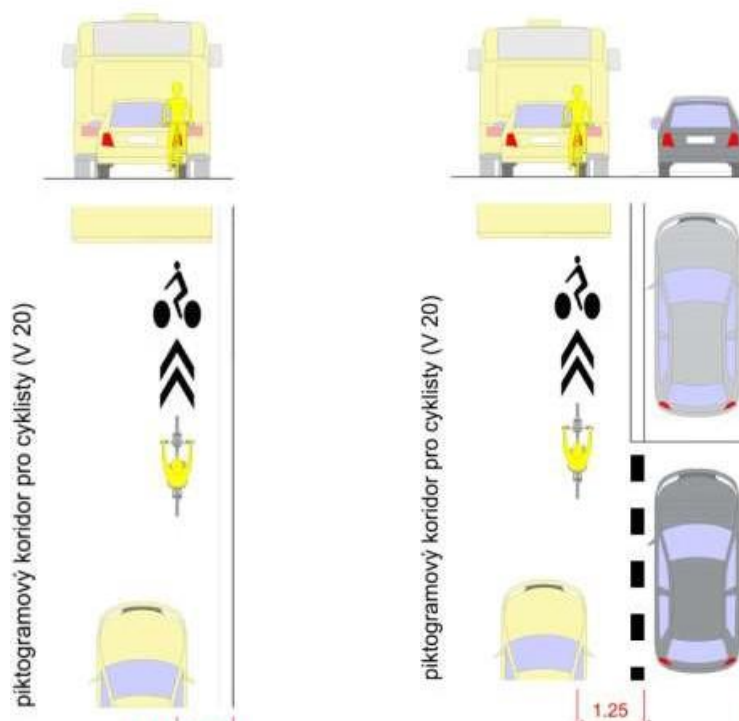


Ilustrační snímek ochranného cyklopruhu (Praha 1, ul. Jelení, podíl Pražského hradu)



Ilustrační snímek nepřímého levého odbočení z cyklopruhu (ul. Ocelkova, MČ Praha 14)

PIKTOGRAMOVÝ CYKLOKORIDOR (V20)



Piktogramové koridory pro cyklisty jsou integračním opatřením cyklistické dopravy pro společný provoz s ostatními vozidly.

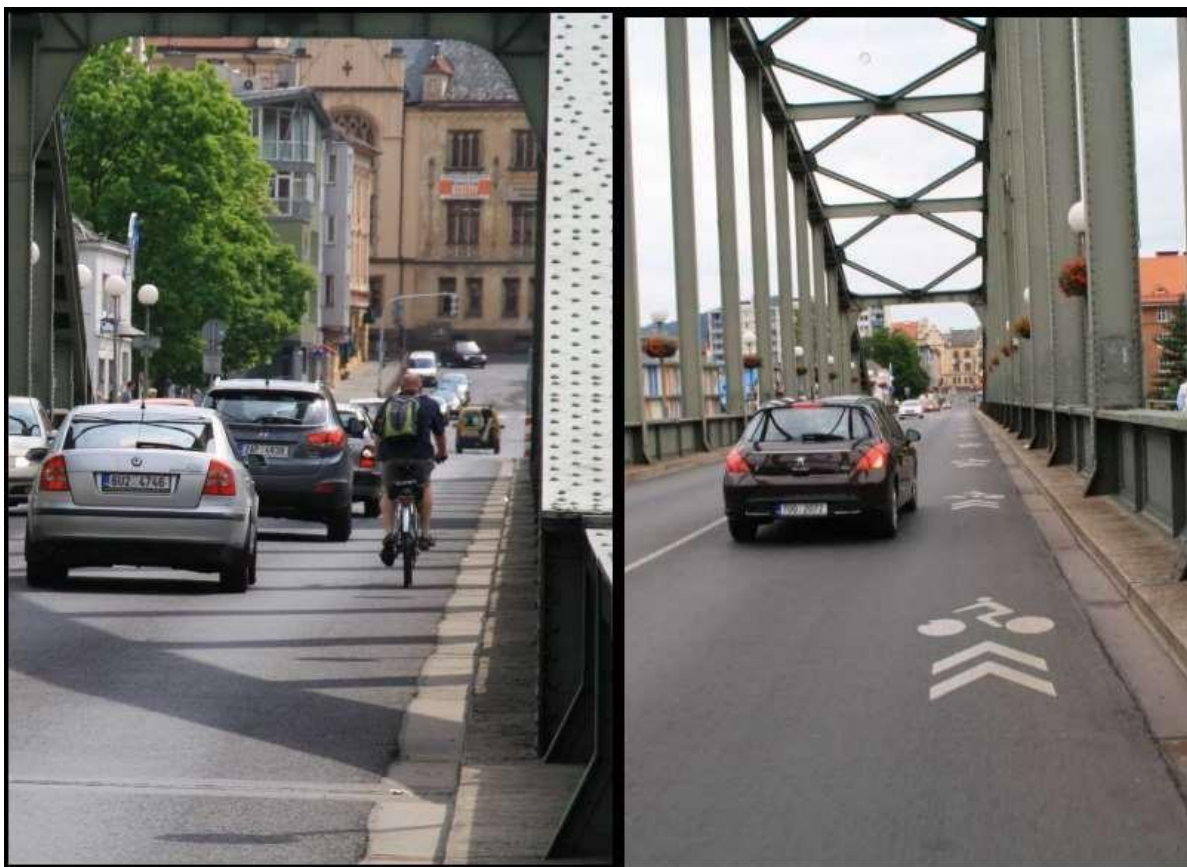
- vyznačují se pouze pomocí vodorovného dopravního značení složeného z piktogramu cyklisty a směrového znaku;
- vyznačením nevyplývají pro účastníky provozu žádná další zvláštní práva ani povinnosti;
- opatření je kombinovatelné s dalšími prvky cyklistické infrastruktury (u návazností jízdnic pruhů pro cyklisty, u protisměrného cyklistického provozu atd.).

Z hlediska četnosti značení:

- je vhodné užívat toto opatření přiměřeně především pro vybrané situace a pohyby;
- podstatný je zejména kontext důležitosti cyklistických vazeb a intenzity automobilového provozu, intenzita cyklistického provozu přitom nemusí být nutně vysoká;
- provozně ani ekonomicky není žádoucí, aby byly piktogramové koridory nadužívány, zejména pro vyznačování všech možných křižovatkových pohybů apod.

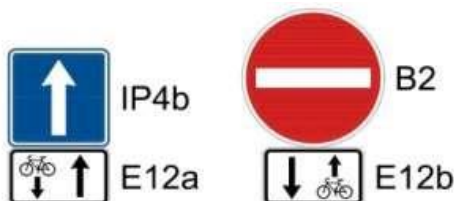


V úsecích s nedostatečným prostorem pro stezku a ani pro cyklopruh, je umístěn cyklopiktokoridor v jízdním pruhu vozovky (symbol cyklisty s dvojicí šipek). Ten je umístěn vždy v dostatečném odstupu od hrany vozovky či parkování, v úsecích řidší kadence, v křižovatkách či před výjezdy se kadence zhušťuje. Smyslem je podkreslit koridor pohybu cyklistů, upozornit ostatní, kudy se může cyklista pohybovat, a naopak pro cyklisty se jedná o radu, kudy se pohybovat tak, aby byl jeho pohyb předvídatelný pro ostatní.



Ilustrační snímky cyklopiktokoridoru před (vlevo) a po realizaci (vpravo), kde je patrné, že se pro ostatní účastníky v podstatě nic nemění (neubírá se prostor), pouze se upozorňuje na prostor, kde lze očekávat provoz jízdních kol (Děčín)

CYKLOBOUSMĚRKA (COB)



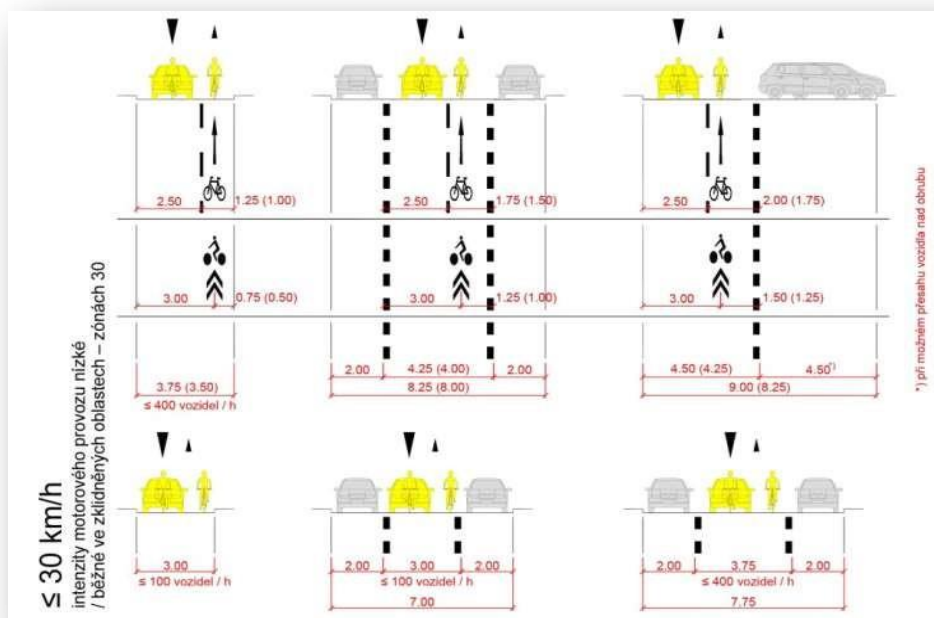
Cykloobousměrky jsou komunikace s jednosměrným provozem vozidel s povoleným protisměrným, resp. obousměrným cyklistickým provozem. Práva a povinnosti a z nich vyplývající principy řešení protisměrného cyklistického provozu v úsecích a křižovatkách jsou obdobné jako v případě běžného průjezdu po směru jízdy v pravostranném provozu.

Opatření se užívá především v zastavěném území a tam, kde jednosměrný provoz komunikací omezuje přímota a rychlost cyklistického průjezdu a dopravní obsluhu území pomocí jízdního kola.

Jednosměrný provoz je v těchto případech stanoven zejména z důvodů, které nemají vést k omezení prostupnosti území pro cyklistickou dopravu:

- nedostatečné šířkové poměry pro plynulý obousměrný provoz všech vozidel;
- zamezení nežádoucí tranzitní automobilové dopravy;
- zvýšení kapacity parkování;
- kombinace výše uvedeného.

V rámci zklidněných zón (pěší, obytné a cyklistické zóny a zóny 30) má být obousměrný provoz jízdních kol zajištěn automaticky a nerealizován případně pouze tehdy, pokud to v odůvodněných případech není možné nebo vhodné.



Cykloobousměrky, jak jsou definovány TP 179



S rostoucími intenzitami a rychlostmi motorové dopravy stoupá požadavek na přerozdělení prostoru:

- šířka vozovky má v takovém případě umožnit vzájemné míjení alespoň osobních vozidel a jízdních kol v celém úseku nebo jeho převážné části;
- přípustné je snížení či vypuštění bezpečnostních odstupů s předpokladem snížení okamžité rychlosti průjezdu vozidel a cyklistů při vzájemném míjení;
- případné vyhnutí s ojedinělými rozměrnějšími vozidly (např. svoz odpadu) má být zajištěno alespoň v některých místech, i za cenu výrazného snížení rychlosti až zastavení cyklisty nebo vozidla nezbytného pro vzájemné vyhnutí ve stísněných poměrech.

Základní šířkou volné pojezděné vozovky (např. mezi obrubami nebo podélným parkováním) jsou:

- u nově navrhovaných komunikací 4,0 m při rychlostech ≤ 30 km/h, resp. 4,50 m při rychlostech ≤ 50 km/h;
- u stávajících komunikací je možné šířky snižovat až o 0,5 m, tj. na úroveň cca 3,50 m (2,50 + 1,00 m), pod tento limit je nutné komunikaci uvažovat jako jednopruhovou (viz výše).

Provoz ve vozovce s možností redukce bezpečnostních odstupů dle TP179.



Obr. 34: Ilustrační snímek cyklobousměrky (ul. Buštěhradská, Praha 6, zdroj: prahounakole.cz)

8. CYKLOTURISTICKÉ ZNAČENÍ

METODIKA ZNAČENÍ KLUBU ČESKÝCH TURISTŮ

Klub českých turistů (KČT) je garantem turistického značení a cykloznačení v České republice. Za metodické a organizační řízení značení v rámci celého KČT odpovídá Rada značení ÚV KČT, jejíž pokyny jsou závazné pro všechny nižší značkářské složky.

Obsah této kapitoly je shrnutím metodiky KČT, která je zároveň obsahem přílohy č. 2.

Podle metodiky KČT v České republice existuje tyto typy značení:

1. Trasy značené číslem
2. Trasy značené logem
3. Terénní značení
4. Trasy pro terénní cyklisty
5. Jiné druhy značení

8.1. TRASY ZNAČENÉ ČÍSLEM

Základní systém značení Klubu českých turistů (KČT) používá jedno až čtyřciferné číslo podle třídy důležitosti. Číslo trasy se uvádí na cyklistickém dopravním značení. V případě odboček je možné číslo trasy ponechat i pro odbočku a odlišit ji velkým písmenem. Odbočky k turistickým cílům je možné označit také odpovídajícím piktogramem.

Značky mají žlutou pokladovou barvu a jsou označeny symbolem kola. Trasy jsou značeny čísly nebo logy a mohou být doplněny i piktogramy. Značky jsou součástí dopravního značení a jsou tří typů:

- IS 19
- IS 20
- IS21

SMĚROVÁ TABULKA IS21 A SMĚROVÁ TABULE IS19

Značky obsahují kromě čísla trasy také názvy cílů a vzdálenosti k nim.

Horní řádek uvádí koncový cíl a na každém rozcestí se jeho název na každém rozcestí stále opakuje. U dálkových tras se v horní řádce uvádí významný cíl ve vzdálenosti kolem 25-35 km, takže se na trase po ujetí této vzdálenosti změní na následující významný cíl.

Dolní řádek uvádí název následujícího rozcestí.

Obrázek 1 Cykloturistické značení – IS 19, IS 21



NÁVĚST PŘED KŘIŽOVATKOU IS20

Na návěsti se uvádí číslo trasy a cílové místo, vyznačuje se směr jízdy, případně i způsob značení, nebo změna značení a případně i překážky na trase.

Obrázek 2 Cykloturistické značení – IS 20



Návěst vyznačuje vedení trasy č. 604 a č. 2023 a dále je piktogramem označena odbočka vlevo na vlakovou zastávku.

Změna typu značení. Silniční značení se zde mění na terénní. Trasa 2279 přechází v pásové značení bílé barvy.

UMÍSTĚNÍ ZNAČEK A ORIENTACE NA TRASE

Začátek a konec trasy je označen koncovou značkou, a rozcestí je vyznačeno vždy pomocí směrových tabulí IS19. Rozcestím se rozumí místo, kde trasa začíná (končí) a každé křížení dvou a více značených tras, případně odbočka ke kulturní nebo turistické zajímavosti.

Značená síť cyklotras používá jedno až čtyřmístná čísla podle důležitosti tras. Jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové národní trasy. Třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu.

SYMBOLY JINÝCH CÍLŮ

Pro informování cyklistů o kulturních a turistických cílech na trase se používají na značkách smluvené piktogramy. Jejich podoba podle metodiky KČT je obsahem přílohy č. 4.

Obrázek 3 Ukázky piktogramů na cykloturistickém značení podle metodiky KČT

Zdroj: Klub českých turistů



Obrázek 4 Odbočka k turistické zajímavosti (rozhledna)



8.2. TRASY ZNAČENÉ LOGEM

Tyto značky se používají pro vyznačení evropských cyklistických tras EuroVelo a tematických tras jako jsou např. Vinařské stezky, Greenways trasy, Euregio Egrensis nebo některé přeshraniční dálkové trasy.

Takto značené trasy mohou vést v souběhu s číslovanými trasami nebo samostatně.

UMÍSTĚNÍ ZNAČEK A ORIENTACE NA TRASE

Umístění značek na trase – trasy označené logem a číslem

Zdroj: CDV, Nadace Partnerství: Metodika značení dálkových tras v ČR, březen 2013

Na všech významných místech, křižovatkách a kříženích se osazují směrové tabule a návěsti před křižovatkou pro cyklisty, na kterých je logo CT vždy umístěno.

The diagram illustrates the combination of two signs into one. On the left, a yellow directional sign with a bicycle icon, the number '1234', and the text 'HORNÍ LHOTEC 56' and 'DOLNÍ LHOTKA 7'. This is added to a yellow sign with a bicycle icon, the number '1234', and a blue square with a white '4'. The result is a blue EuroVelo 4 sign with the text 'EuroVelo' and 'Central Europe Route'.

Na méně významných místech a kříženích se osazují pouze směrové tabulky pro cyklisty, na kterých se logo CT umísťuje jen tehdy, pokud zde nevede CT označená číslem.

The diagram shows two combinations. On the left, the number '1234' plus a blue EuroVelo 4 sign equals a yellow sign with a bicycle icon and the number '1234'. On the right, a blue EuroVelo 4 sign plus a yellow sign with a bicycle icon equals a yellow sign with a bicycle icon and a blue square with a white '4'.

V případě křížení cyklotras nebo jejich napojení se vždy osazují směrové tabule a návěsti před křižovatkou pro cyklisty, samostatné použití směrových tabulek je nepřipustné.

The diagram shows three examples of sign placement at a junction. The first is a correct setup with a large directional sign and a smaller sign with a bicycle icon and the number '000'. The second is a correct setup with a sign with a bicycle icon and the number '000' and a smaller sign with a bicycle icon and the number '000'. The third is an incorrect setup with a sign with a bicycle icon and the number '000' and a smaller sign with a bicycle icon and the number '000', which is crossed out with a red 'X'.

TRASY OZNAČENÉ JEN LOGEM

Pokud vedou trasy samostatně, používají se loga místo čísla trasy.

Trasy značené výhradně logem – IS 19, IS 21

Zdroj: Klub českých turistů



TRASY OZNAČENÉ LOGEM I ČÍSLEM

Pokud vedou logované trasy po číslovaných trasách, používá se logo spolu s číslem trasy na směrové tabuli IS19, nebo návěstích IS20. Na směrových tabulkách IS21 se logo neuvádí a je na nich jen číslo trasy. Pak se má za to, že logovaná trasa vede v souběhu s číslovanou trasou až do následujícího rozcestí.

Trasy značené logem i číslem – IS 19, IS 20, IS 21

Zdroj: Klub českých turistů



Evropská trasa EV4 vede po národní trase č. 39 a proto na směrových tabulkách IS21 už není logo uvedeno.

Trasa č. 7 spolu s EV7 a Vltavskou stezkou vedou do Mělníka ve dvou variantách – vlevo přívozem, nebo rovně, kde je potřeba překonat schody

TEMATICKÉ TRASY

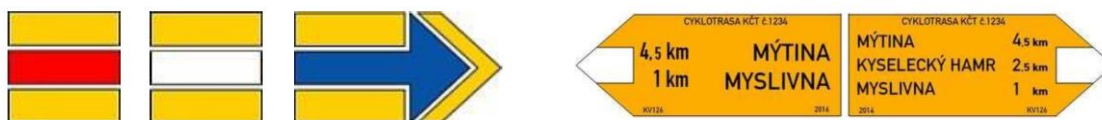
Trasy zaměřené na nějaký tematický okruh se značí logy. Jejich zřizovatelem není KČT a ani tyto trasy neudržuje.

Krom těchto mohou být v některých krajích vyznačeny i další místní nebo přeshraniční tematické trasy realizované a udržované místními sdruženími.

8.3. TERÉNNÍ ZNAČENÍ

Cykloturistické trasy, vedené náročnějšími terény a vhodné pouze pro horská kola, je možné značit turistickým (malovaným) pásovým značením. Zřizuje se jen na těch úsecích tras, které nejsou dostupné pro vozidla údržby značení, nebo pokud to vyžaduje správce (vlastník) území, případně pro značení cyklistických naučných stezek. Pak je nutné informovat cyklisty o změně značení ze všech přístupových směrů.

Ukázky terénního značení
Zdroj: Klub českých turistů



8.4. TRASY PRO TERÉNNÍ CYKLISTRY

Speciální trasy pro sportovní terénní cyklisty se značí zvláštním systémem značení, jehož garantem je Česká mountainbiková asociace - ČEMBA. Značení je určeno pro sportovní terénní cyklisty.

8.5. JINÉ DRUHY ZNAČENÍ

V terénu se cyklista může setkat i s cyklotrasami vyznačenými mimo celorepublikový systém KČT. Může se jednat i o trasy značení silničním značením (např. na území Prahy trasy začínající písmenem „A“ nebo v Ostravě trasy značené písmeny, Vinařské cyklostezky značené logem apod. nebo trasy značené odlišným pásovým značením (např. Mníšecké okruhy) či zcela jiným systémem (např. Toulcovy Maštale, Cesta z města aj.).

8.6. PŘÍKLADY MÍSTNÍHO ZNAČENÍ

V následující kapitole je uvedeno několik ukávek místního značení, které se řídí pravidly odlišnými od metodiky KČT. Většinou jde o specifické podmínky husté sítě tras v rámci aglomerace (Praha, Ostrava) nebo v turisticky exponovaných regionech s tematickými trasami pro cykloturistiku (Vinařské stezky), terénní cyklistiku (Toulovcovy Maštale) či silniční cyklistiku, kdy jsou vytipovány speciální silnice vhodné pro tzv. „silničky“ (např. Křivoklátské okruhy).

Ukázka místního tematického značení ve Středočeském kraji (Křivoklátské okruhy)

Zdroj: Klub pražských cyklistů, www.krivoklatskeokruhy.cz



Ukázka místního tematického značení v Jihomoravském kraji (Vinařské stezky)

Zdroj: archiv města Břeclav



9. ETAPY ROZVOJE, PRIORITY A AKČNÍ PLÁN

9.1. VÝSTAVBA INFRASTRUKTURY

Pro koncepční řešení je vhodné si sestavit priority jednotlivých koridorů a následně jednotlivé stavby zařadit například do vytvořených investičních horizontů např. 5, 10 a 15 let.

Výši investice lze spočítat na základě investičního záměru připraveného projektantem dopravních staveb. Cyklostezky budou označeny jako stezky pro pěší i cyklisty – využijí je tedy nejen cyklisté, ale i pěší.

ROZPIS STAVEB

	NÁZEV STAVBY	DÉLKA ÚSEKU (km)	PRIORITA
C1	Cyklostezka Kroměříž-Postoupky	1,4	1
C2	Cyklostezka Kojetínská + ul. Na Sladovnách	0,5	1
C3	Cyklostezka Kotojedská	1,2	1
C4	Cyklostezka Kroměříž-Jarohněvice-Rataje	2,4	1
C5	Cyklostezka Kroměříž-Jarohněvice	1,3	1
C6	Cyklostezka Kotojedy-Vážany	0,43	1
C7	Cyklostezka Kotojedy-Vážany - napojení do Kotojed směr KM	0,25	1
C8	Cyklostezka Vejvanovského	0,13	1
C9	Cyklostezka Kroměříž-Plešovec - není KÚ KM, řešení je v zájmu města	1,1	1
C10	Cyklostezka Bílany-Skaštice (část KÚ Skaštice)	0,98	2
C11	Cyklostezka Kroměříž-Sobělice	2,3	2
C12	Cyklostezka u Rejdiště	0,3	2
C13	Cyklostezka Obvodová-Kotojedská	0,35	2
C14	Cyklostezka Trávnícké zahrady	0,9	2
C15	Cyklostezka Kroměříž-Lutopecny (část KÚ Lutopecny)	1	3
C16	Cyklostezka Vážany-K Terezovu	0,9	3
C17	Cyklostezka Kotojedy-Těšnovice	0,95	3
C18	Cyklostezka Kotojedy-Trávník	2,6	3
C19	Cyklostezka Bařův kanál-Těšnovice	1,6	3
C20	Cyklostezka Vážany-Kotojedská	1,1	3
C21	Cyklostezka podél žel. Trati	2,6	3
C22	Cyklostezka Wolfův Splávek	0,34	3
C23	Cyklostezka Talichova	0,2	3
C24	Propojení cyklostezek Kotojedy-Vážany a Kotojedy-Těšnovice	0,45	3
C25	Propojení cyklostezek Kroměříž-Jarohněvice-Rataje a Kroměříž-Sobělice	0,88	3
C26	Cyklostezka Kaplanova	0,35	3
		26,51	
		celkem (km)	

9.2. SEZNAM OPATŘENÍ V CYKLODOPRAVĚ

- Využití stávajících komunikací
- Svislé a vodorovné dopravní značení
- Drobné stavební úpravy
- Náklady na realizaci opatření se pohybují od desítek tisíc až do stovek tisíc za úsek

ULICE	CYKLOOPATŘENÍ	PRIORITA
Na Lindovce	Cyklopruhy	1
Lutopecká	Cyklopruhy	1
Koperníková	Cyklokoridor	1
Generála Svobody	Cyklokoridor	1
Velehradská	Cyklopruhy + cyklokoridor	1
Tovačovského	Chodník s povoleným vjezdem kol	1
Veivanovského	Chodník s povoleným vjezdem kol	1
Most	Chodník s povoleným vjezdem kol	1
Havlíčková	Cyklokoridor	2
Velehradská (u obch. centra)	Chodník s povoleným vjezdem kol	2
Kotojedy	Cyklokoridor	2
Svatopluka Čecha	Cyklokoridor	2
Obvodová	Chodník s povoleným vjezdem kol	2
Spáčilova	Stezka pro chodce a cyklisty	2
Nádražní	Chodník s povoleným vjezdem kol	2
Hulínská	Označení stezky pro pěší a cyklisty	2
Kaplanova	Označení stezky pro pěší a cyklisty	2
K výstavišti	Chodník s povoleným vjezdem kol	3
Vrchlického-Gorkého	Cyklokoridor	3
Páleníčkova	Dle řešení parkování	3
Na Sladovnách, Třebízského	Cykloturistické značení	3
Resslova	Cykloturistické značení	3

ZÁVĚR:

Město Kroměříž má velký potenciál v rozvoji cyklodopravy i cykloturistiky. Z pohledu cykloturisty velmi zajímavé historické centrum komplikuje výstavbu infrastruktury. Díky tomu, že ve městě je řada komunikací, které nejsou velmi frekventované a disponují dostatečnými šířkovými poměry, se zde nabízí vytvářet řadu opatření v cyklodopravě, jako jsou cyklopruhy, cyklopiktogramy, smíšené a dělené stezky. Řadu chodníků o dostatečné šířce lze vyznačit jako chodníky s umožněným vjezdem cyklistů. Městem prochází značená cyklotrasa mezinárodního významu EuroVelo 4, která se prolíná na území ČR s tzv. Moravskou stezkou. V Kroměříži začíná/končí také Cyklostezka podél Baťova kanálu. Z pohledu cykloturistiky se nabízí v budoucnu přetrasovat zmíněnou EuroVelo 4 a Moravskou stezku tak, aby trasy vedli přes historické centrum města. Zároveň tak dojde také k propojení Cyklostezky podél Baťova kanálu s připravovanou Arcibiskupskou cyklostezkou. Pro přetrasování je důležité vybudovat cyklostezku do Postoupek a propojit tak Zlínský a Olomoucký kraj cyklostezkou. Další propojení obou krajů nabídne také cyklostezka Kroměříž-Plešovec.

Výstavba infrastruktury je důležitá jak pro chodce tak cyklisty. Nově vytvořené cyklostezky, smíšené stezky a chodníky a s tím spojené dopravní značení pomůže jak rezidentům při jejich přepravě, tak turistům, kterých je ve městě především v letních měsících velké množství.

KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA KROMĚŘÍŽE

aktualizace k 19. 4. 2023

