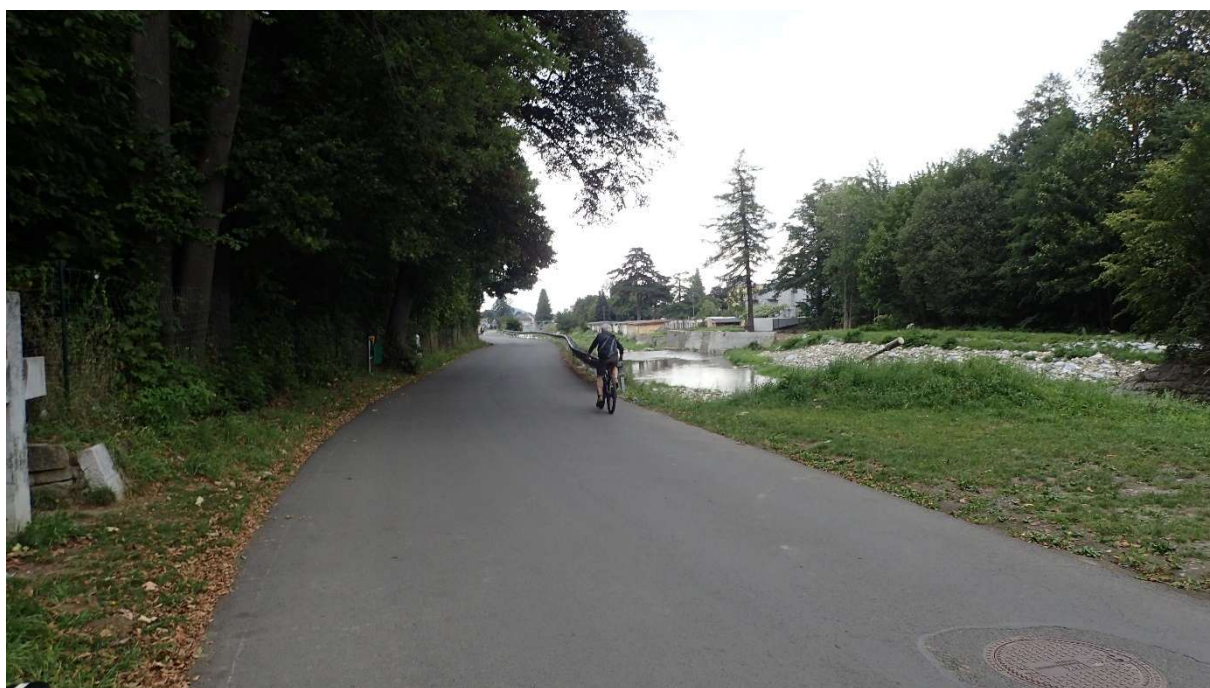


GENEREL CYKLISTICKÉ DOPRAVY MĚSTA JESENÍK



Textová část



Obsah

1. Analytická část	4
1.1 Úvodní údaje	4
1.2 Údaje o objednateli	4
1.3 Údaje o zpracovateli	4
1.4 Seznam vstupních & podkladů	6
1.5 Průzkumy	6
1.5.1 Širší vztahy	6
1.5.2 Silniční síť	7
1.5.3 Místní a účelové komunikace	8
1.5.4 Cyklistická doprava	9
1.5.5 Železniční doprava - možnost přepravy jízdních kol	12
1.5.6 Ostatní druhy doprav, jiné významné skutečnosti	13
1.6 Rozbory	13
1.6.1 Poloha města v regionu, význam, turistické atraktivity	13
1.6.2 Záměry vyplývající z územně plánovacích dokumentací a podkladů	14
1.6.3 Zhodnocení stávajícího stavu komunikační sítě se zaměřením na cyklistickou dopravu	16
2. NÁVRHOVÁ ČÁST	21
2.1 Návrh sítě cyklistických komunikací	21
2.1.1 Předpoklady rozvoje cyklistické dopravy na národní, krajské a městské úrovni	21
2.1.2 Typologie cyklistické sítě	22
2.2 Návrh typů tras	23
2.3 Návrh doplňkové cyklistické infrastruktury (včetně mobiliáře)	34
2.4 Návrh úprav a doplnění stávajících cyklistických komunikací na území města	36
2.4.1 Návrh úprav cyklotras KČT	36
2.4.2 Návrh doplnění sítě městských cyklistických komunikací	38
2.5 Návrh etapizace rozvoje cyklistické sítě a opatření	43
2.5.1 Návrh podle intenzit dopravy	44
2.5.2 Návrh podle nejvyšší míry nehodovosti	44
2.5.3 Návrh podle nejmenších investičních nákladů	45
2.5.4 Výsledný návrh etapizace	48
2.6 Návrh na využití cyklistické dopravy v návaznosti na ostatní druhy dopravy	51
2.6.1 Návaznost na veřejnou hromadnou dopravu	51
2.6.2 Bikessharing	51
2.6.3 Systémy Bike&Ride, Bike&Go	52
2.7 Návrh měkkých opatření (webové a tiskové prezentace, soutěže, komunikace s veřejností, cyklokoordinátor, apod.)	53
2.8 Návrh cyklo-opatření při obnově města po povodni 2024	54
2.9 Využití materiálu „Cyklovize 2030“ Olomouckého kraje	57
2.10 Příprava pro Bikessharing	57
2.11 Projednání konceptu a čistopisu návrhové části	57

Vysvětlení obrázku na titulní straně:

Fotografie na titulní straně - ul. O. Březiny - možnost cykloprovozu v protisměru, nesprávně však je ve směru od České Vsi dodatková tabulka přelepena nápisem upozorňujícím na povodňové škody.

Seznam tabulek:

Analytická část obsahuje tyto tabulky:

- Tabulka 1 Silniční síť na území města,
- Tabulka 2 - Intenzity dopravy na sčítané silniční síti na území města v roce 2020/2021,
- Tabulka 3 - cyklotrasy KČT na území města,
- Tabulka 4 - Intenzity cyklistické dopravy sčítané na území města v roce 2022 (6-18h).

Seznam citací:

Aktuální dokument neobsahuje žádné prameny.

1. Analytická část

1.1 Úvodní údaje

a) Název

Generel cyklistické dopravy města Jeseník

b) Místo - kraj, katastrální území

Kraj: Olomoucký

Obec: Jeseník

Katastrální území: Jeseník, Bukovice u Jeseníka, Seč u Jeseníka

c) Důvody pro pořízení generelu

Návaznost na pořízený a schválený Plán udržitelné městské mobility, rozpracovává podrobněji řešení cyklistické dopravy v příslušně více detailním rozsahu. Generel přímo navazuje na zpracované zásadní materiály - Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje, Koncepti cyklistické dopravy Olomouckého kraje, Cyklovizi 2030 a další materiály vztahující se k cyklistické dopravě. Potřebnost materiálu vznikla zároveň po povodních ze září 2024, kdy město potřebuje koncepční dokument na cyklistickou dopravu, aby mohlo v souladu s principem Build back better zlepšovat jesenickou infrastrukturu, jelikož po povodních je příležitost opravovat infrastrukturu do lepšího než původního stavu.

1.2 Údaje o objednateli

Město Jeseník, Masarykovo náměstí 167/1, 790 01 Jeseník.

Zastoupeno: ing. Markéta Bartáková, vedoucí Oddělení strategického rozvoje a cestovního ruchu

Garant: ing. Václav Urban, místostarosta.

1.3 Údaje o zpracovateli

a) obchodní firma, identifikační číslo a sídlo právnické osoby

Název: PUDIS a.s., Podbabská 1014/20, 160 00 Praha 6; společnost je zapsána v obchodním rejstříku u Městského soudu v Praze, oddíl B, vložka zápisu 1458

Kontaktní osoba

pro věci smluvní: Ing. Martin Höfler, ředitel

pro věci technické: Ing. Jan Vlček, výrobní ředitel

IČO: 45272891

DIČ: CZ 45272891

Doručovací adresa: PUDIS a.s., středisko Ostrava, Prokešovo nám. 634/5, 702 00 Ostrava.

b) hlavní projektant

ing. Martin Krejčí

c) spolupráce

Jiří Guřan, Tomáš Kučera.

1.4 Seznam vstupních & podkladů

- Zadání objednatele
- Katastrální mapa (www.cuzk.cz)
- Digitální technická mapa
- Politika územního rozvoje ČR v aktuální podobě
- Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050
- Plán udržitelné městské mobility města Jeseník (PUDIS a.s., 2023)
- ÚP Jeseník po změně č. 2 (Urbanistické středisko Ostrava, 2023)
- ZUR Olomouckého kraje ve znění Aktualizace č. 5 (Ateliér Cihlář-Svoboda, 2023)
- Koncepce cyklistické dopravy Olomouckého kraje
- Cyklovize 2030 (mapa Olomouckého kraje)
- výsledky projednání během zpracování generelu
- fotografická dokumentace
- průzkumy in situ
- studie a projektové dokumentace a další materiály poskytnuté objednatelem
- Vyhláška č. 146/2024Sb. o požadavcích na výstavbu
- Stavební a silniční zákon v platném znění a prováděcí vyhlášky k zákonům
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 132 – Zásady pro zklidňování dopravy na pozemních komunikacích v obcích
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 170 – Navrhování vozovek pozemních komunikací – konsolidované znění
- TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty
- ČSN 73 6107 Projektování polních cest
- ČSN 73 6108 Lesní cestní síť
- ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací včetně změny Z1 a Z2
- ČSN 73 4001 Přístupnost a bezbariérové užívání
- Údaje o nehodovosti (www.nehody.cdv.cz)
- Další běžně přístupné údaje z webových stránek (např. www.mapy.cz, www.idsok.cz, www.mmr.cz, www.rsd.cz, apod.).

1.5 Průzkumy

1.5.1 Širší vztahy

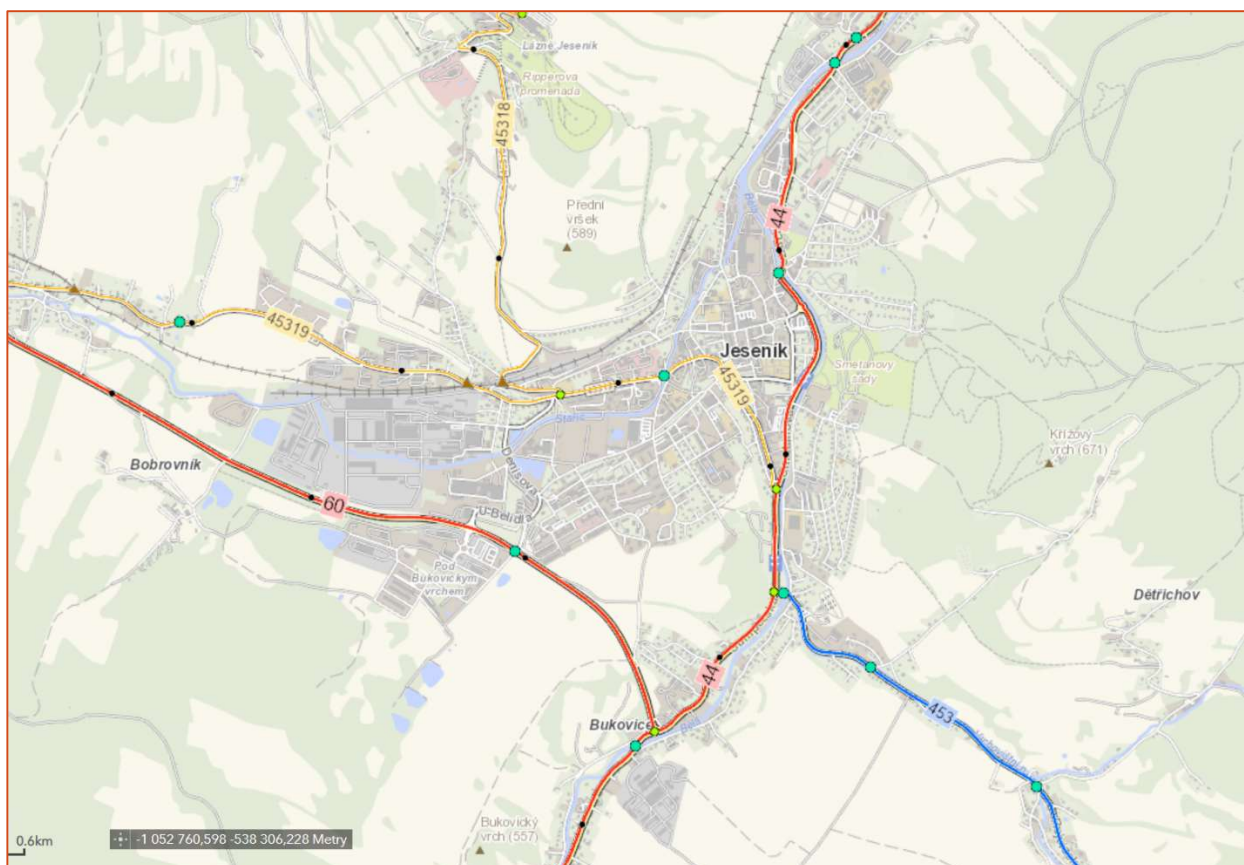
Město Jeseník je obcí s rozšířenou působností pro region Jesenicka, oddělený od zbytku České republiky pásmem hor, která tvoří přirozenou bariéru pro dopravní síť. Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje řadí město mezi významné póly osídlení a jeho okolí jako rozvojovou oblast RO 4. Jeseník je zároveň lázeňským městem a nachází se v Chráněné krajinné oblasti Jeseníky, což činí město z turistického hlediska velmi atraktivním. Z hlediska širších dopravních vazeb je město nadřazenou silniční infrastrukturou napojeno na okolní území silnicí I. třídy č. 44, propojující na jihu Šumperk a na severu Polskou republiku a silnicí I/60 vedoucí na Javornícko. Železniční doprava je opět napojena celostátní tratí č. 292 na jihu na Šumperk/Zábřeh na Moravě a na severu tratí č. 318 na Glucholazy na polském území, přes něž vede peážní trať do Krnova. Cyklistickou páteř představuje cyklotrasa č. 4 – Moravská stezka vedoucí přes Moravu od jihu na sever.

1.5.2 Silniční síť

Městem prochází silnice, obsažené v tabulce 1.

Silniční síť na území města		
č. silnice	Významné cíle	Dotčená městská část
I/44	Státní hranice Polsko/ČR – Mikulovice – Jeseník – Šumperk - Mohelnice	Jeseník, Bukovice
I/60	Jeseník – Lipová-lázně – Žulová – Javorník – státní hranice ČR/Polsko	Jeseník, Bukovice
II/453	Jeseník – Rejvíz – Heřmanovice – Město Albrechtice	Bukovice, Dětrichov
III/45318	Jeseník – lázně Jeseník	Jeseník, lázně Jeseník
III/45319	Lipová-lázně - Jeseník	Jeseník

Tabulka 2 Silniční síť na území města



Obrázek č. 1 - Silniční síť na území města (www.rsd.cz)

Silnice jsou v základním dvoupruhovém uspořádání, případně v intravilánu doplněny chodníky. Zákaz vjezdu cyklistům není aplikován.

Intenzity silniční dopravy byly sčítány jak v rámci Celostátního sčítání dopravy 2020/2021, tak i podrobněji v rámci Plánu udržitelné městské mobility města Jeseník (viz oddíl cyklistická doprava). V tabulce 2 jsou zaznamenány intenzity silniční dopravy a cyklistů z celostátního sčítání.

Intenzity dopravy na sčítané silniční síti na území města v r. 2020/1		
č. silnice	Úsek	RPDI/cyklisté
I/44	Česká Ves – Jeseník	5 403/160
I/44	Průtah Jeseníkem	7 391/367
I/44	Křižovatka se silnicí III/45319 – křižovatka se silnicí II/453	7 956/288
I/44	Křižovatka se silnicí II/453 - křižovatka se silnicí I/60	7 202/136
I/44	Křižovatka se silnicí I/60 – Bělá pod Pradědem	5 554/194
I/60	Jeseník – Lipová-lázně	4 895/48
II/453	Jeseník - Dětrichov	2 785/238
II/453	Dětrichov - Rejvív	1 343/58
III/45319	Lipová-lázně - Jeseník	3 299/188
III/45319	Průtah Jeseníkem	4 737/240

Tabulka 2 - Intenzity dopravy na sčítané silniční síti na území města v roce 2020/2021

1.5.3 Místní a účelové komunikace

Mezi nejvýznamnější místní komunikace v území kromě silnic patří:

- ulice Poštovní - Dittersdorfova – Zámecké náměstí - jedná se o původní průtah městem
- ulice Jaroslava Ježka – Denisova – U Bělidla – propojení s průmyslovou zónou
- ulice Dukelská – propojení sídliště s centrem
- ulice Fučíkova – spojnice silnice III/453149 s ul. Dukelskou
- ulice K. Čapka – Nábřežní - Rejvízská – napojení východní části zástavby od centra
- ulice Nádražní – napojení železniční stanice
- ulice Březinova – Vodní – Gogolova – západní obchvat centra
- ulice Palackého (část) – Masarykovo náměstí – Tyršova – napojení centra města
- ulice Tovární – Palackého (část) – východní obchvat centra.

Účelové komunikace mimo zástavbu pak představují polní a lesní cesty. Ty jsou zčásti též využity pro vedení cykloturistických nebo pěších turistických tras.

1.5.4 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava spojující město s okolím je vedena po značených cyklotrasách KČT (viz tabulka 3).

Cyklotrasy KČT na území města		
Č. cyklotrasy	Popis, významné cíle	Dotčená městská část/území
4	dálková cyklotrasa Moravská stezka (Břeclav – Olomouc – Jeseník – Mikulovice)	Jeseník
55	dálková cyklotrasa Slezská magistrála (Mokré Lazce – Opava – Krnov – Jeseník)	Jeseník, Děřichov
6074	místní cyklotrasa Vidly – Opavská chata – Černá Opava, most	Mimo zástavbu
6209	místní cyklotrasa Horní Lipová – Jeseník – Česká Ves	Mimo zástavbu
6210	místní cyklotrasa Mariin pramen – Jeseník	Bukovice, Jeseník
6248	místní cyklotrasa Rejvív – Děřichov	Mimo zástavbu
6248A	místní cyklotrasa Nad Svorností – Cesta svobody	Mimo zástavbu
6278	místní cyklotrasa (okruh) Za zatopenými lomy	Lázně Jeseník
6279	místní cyklotrasa (okruh) Okolo Studničního vrchu	Lázně Jeseník
6280	místní cyklotrasa (okruh) Tajemným hvozdem	Lázně Jeseník
6281	místní cyklotrasa Česká Ves – prameny Javorné	Jeseník

Tabulka 3 - cyklotrasy KČT na území města



Fotografie č. 1 – vedení cyklotrasy č. 55 po silnici II. třídy směrem na Rejvív v Děřichově

Cyklotrasa č. 4 je též součástí evropské sítě dálkových cyklotras Eurovélo č. 9.

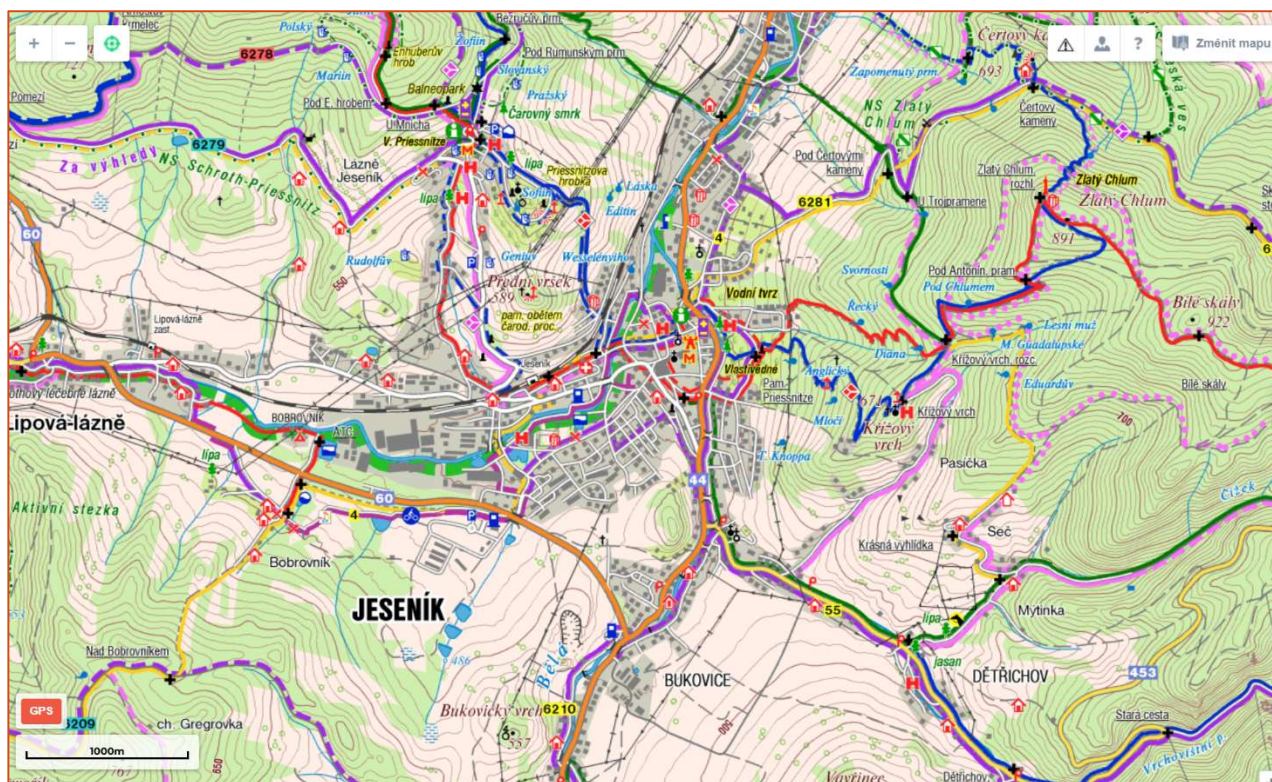
Vyznačené cyklotrasy jsou vedeny po stávajících místních a účelových komunikacích, případně po silnicích bez zásadních úprav. Některé cyklotrasy jsou značeny pásovým turistickým značením, jiné pouze dopravním značením. Na území města jsou též další tematické okruhy, např. Cyklotrasa za výhledy, Okolo Javoříku, Za starými osadami a Čarodějnická cyklotrasa.

Ve městě jsou některé části cyklotras vedeny i po stezkách pro chodce a cyklisty:

- podél potoka Staříč
- od Bobrovníku do zóny Za Podjezdem až po ul. Denisovu
- v oblasti náměstí Hrdinů
- od rybníčku k ul. Dukelské kolem sportovní haly
- Alej nářků
- v sídlištích.

Většina stezek pro chodce a cyklisty je společných, část trasy podél Staříče je dělená na část pro chodce a cyklisty, z této stezky pak vychází stezka pro cyklisty k areálu Technických služeb Jeseník. Dělená stezka je též v oblasti ul. U Bělidla, stezka pro cyklisty je zde v jednom směru.

Přehled značených a doporučených cyklistických tras je znázorněn na webové stránce www.cykloserver.cz (viz obrázek č. 2).



Obrázek č. 2 - Značené a doporučené cyklotrasy na území města (www.cykloserver.cz)

Řada místních komunikací je též značena svislým dopravním značením umožňujícím jízdu cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace nebo v pěší zóně, např.:

- Ul. Březinova
- Část ul. Školní
- Ul. Tyršova
- Ul. Žižkova

- Ul. Dvořákova
- Ul. Husova.

Rovněž je povolen provoz cyklistů po parkových cestách i kupř. ve Smetanových sadech.

Poznámka: Některé komunikace, cyklotrasy a stezky jsou stále ještě poničené povodní z roku 2024. Odstraňování povodňových škod probíhá průběžně.

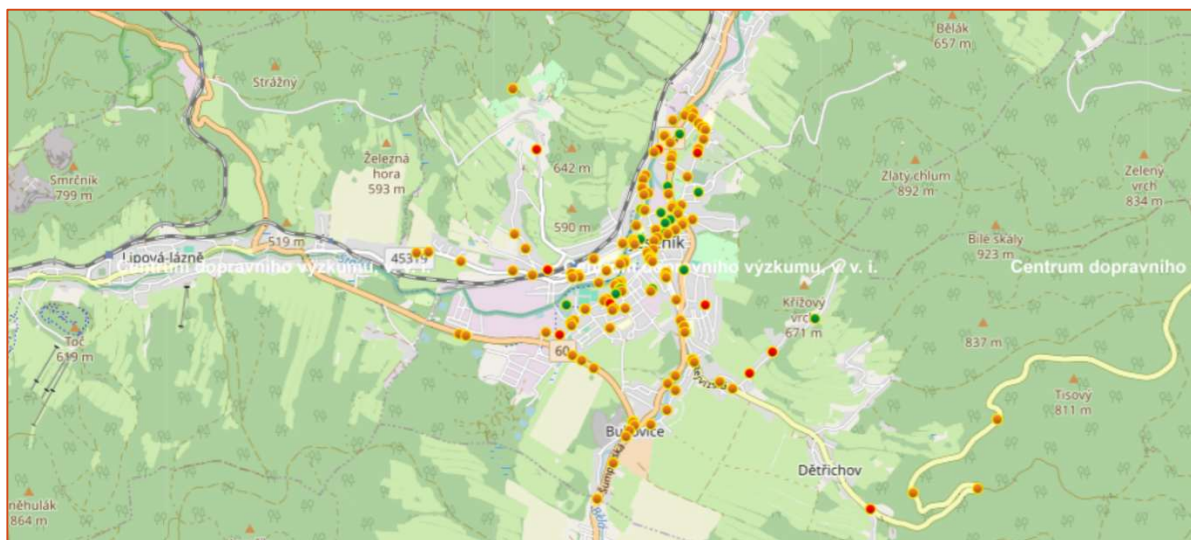
Ve městě se nachází různorodá cyklistická infrastruktura:

- Cyklo stojany různých druhů a velikostí
- Dobíjecí stanice pro elektrokola
- Cykloboxy
- Odpočívky
- Půjčovny kol, elektrokol
- Cykloservis, cykloobchod
- Cyklopoint (cyklostanice s nářadím a cyklo stojany).



Fotografie č. 2 – odpočívka v Dětrichově

Pokud se týče nehodovosti, tak dle statistik CDV (www.nehody.cdv.cz) došlo na území města Jeseníku k 153 nehodám cyklistů, které vyšetřovala Policie ČR v období od 1.1.2006 do 31.7.2025. Jejich lokalizace je znázorněna v obrázku č. 3, kde červená tečka značí těžké zranění, oranžová lehké zranění a zelená pouze hmotnou škodu.



Obrázek č. 3 – Nehodovost cyklistů v rozmezí leden 2006 – červenec 2025 (www.nehody.cdv.cz)

Intenzity cyklistů byly sčítány kromě celostátního sčítání dopravy též v průběhu zpracování Plánu udržitelné městské mobility – tyto hodnoty jsou však za 12 hodin (viz tabulka 4).

Profil	Intenzita/12 h.
ulice Dukelská	152
ulice Lipovská (most přes Staříč)	192
náměstí Svobody	140
ulice Smetanova	154
ulice Priessnitzova	58
ulice Bezručova (silnice)	178
ulice Bezručova (přechod)	132
Masarykovo nám. - ul. Palackého	136
Masarykovo nám. - ul. Školní	48
Masarykovo nám. - ul. Tyršova	79
Masarykovo nám. - ul. Revoluční	202
Masarykovo nám. - ul. Průchodní	69
ulice Rejvízská	127
ulice O. Březiny	425

Tabulka 4 - Intenzity cyklistické dopravy sčítané na území města v roce 2022 (6-18h)

V grafické příloze jsou vyznačeny přepočtené intenzity cyklistické dopravy za 24 hodin.

1.5.5 Železniční doprava - možnost přepravy jízdních kol

Pro dopravu jízdních kol je dle platného jízdního řádu na trati do Šumperka, případně do Javorníka umožněna ve všech spojkách (ne všechny spoje umožňující přepravu kol jsou však pro cestující komfortní z důvodu nutnosti překonání výškového rozdílu, u některých je možná rezervace). Na trati do Krnova, resp. Mikulovic rovněž všechny spoje umožňují přepravu jízdních kol.



Fotografie č. 3 – regionální nízkopodlažní vlak s bezbariérovou přepravou jízdních kol

V železniční stanici je i úschovna a půjčovna kol.

Poznámka: Po povodních je v úseku do Mikulovic a z Lipové-lázně do Javorníka zavedena náhradní autobusová doprava. V úseku do Mikulovic od 1.7. do 31.10. náhradní autobusová doprava přepravuje i jízdní kola.

1.5.6 Ostatní druhy doprav, jiné významné skutečnosti

V současné době existuje jediný spoj autobusové dopravy, který přepravuje jízdní kola na lince do Olomouce o víkendech. Jezdí pouze v letním období. Kola přepravuje v přívěsu s kapacitou 20 jízdních kol.

Na západní straně bývalých kasáren se nachází bikrosový areál a v blízkosti i pumptrack.

Ve městě funguje dětské dopravní hřiště.

1.6 Rozbory

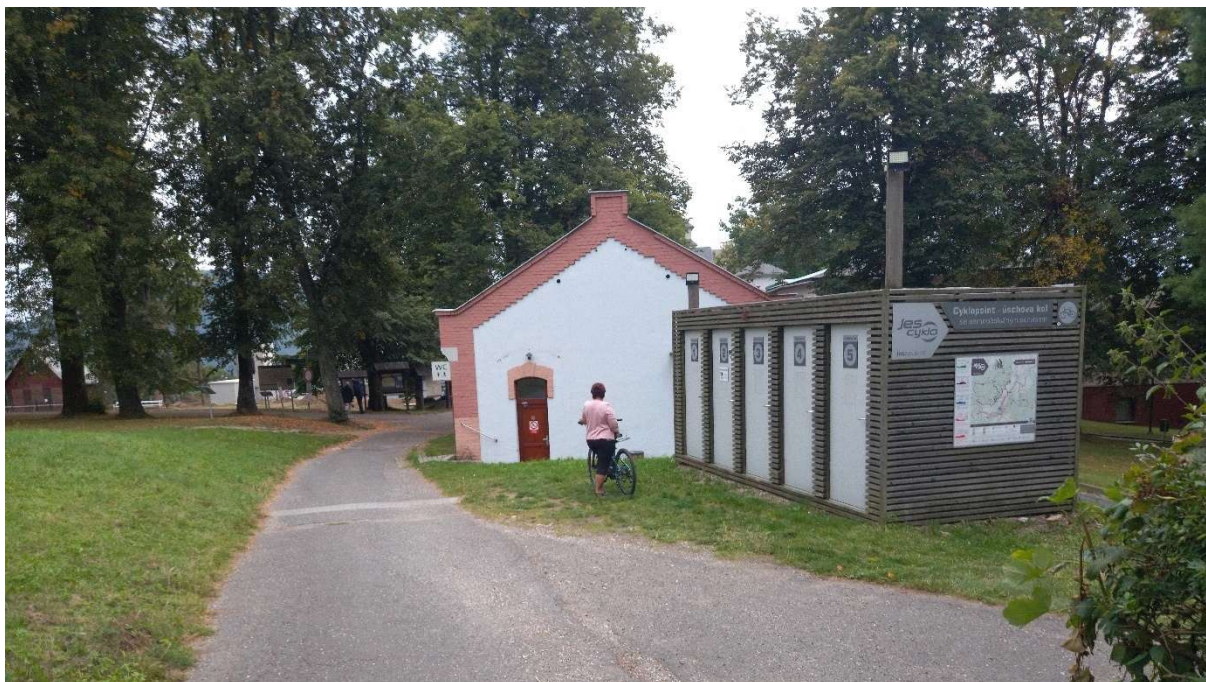
1.6.1 Poloha města v regionu, význam, turistické atraktivity

Město Jeseník je centrem osídlení okresního významu na severu Olomouckého kraje v blízkosti polské hranice. Jedná se o lázeňské město v údolích na soutoku řek Staříč a Bělá mezi masivem Hrubého Jeseníku a Rychlebskými horami. V současné době má 10 456 obyvatel. Výměra města je cca 38 km². Skládá se ze tří městských částí – Jeseníku (vč. lázní), Bukovic a Děřichova. Terén města s výjimkou centra je výškově poměrně členitý – nejvyšší body dosahují výšky přes 1 000 m.n.m. Město leží zčásti v CHKO Jeseníky. Na severu sousedí s obcemi Mikulovice a Česká Ves, na západě s Lipovou-lázněmi, na jihu s Bělou pod Pradědem a na východě se Zlatými Horami.

Mezi nejvýznamnější turistické atraktivity kromě lázní vč. sanatoria, promenády a pramenů patří:

- Vodní tvrz
- Náměstí s radnicí a sochou Jana Nepomuckého
- Sakrální stavby vč. křížové cesty
- Architektonicky významné vily
- Přírodní památky (skalní útvary, památné stromy).

Město je východiskem pro turistické a cykloturistické trasy do okolí (Šerák, Rychlebské hory vč. trailů, Zlatý chlum s rozhlednou, Rejvíz, atd.).



Fotografie č. 4 – cykloboxy v lázních Jeseník

1.6.2 Záměry vyplývající z územně plánovacích dokumentací a podkladů

Politika územního rozvoje ČR v podobě nejnovější aktualizace zasazuje město do specifické oblasti SOB3 Jeseníky-Kralický Sněžník, kde se zmiňuje nutnost posílení sociálního a ekonomického rozvoje, rozvíjení a využití přírodně cenné a společensky atraktivní oblasti pro rekreaci a lázeňství a nutnost zlepšení nevyhovující dopravní obslužnosti území. Pro dopravní obslužnost mj. je stanoven úkol pro Olomoucký a Pardubický kraj pro vytváření územních podmínek pro rozvoj systému pěších a cyklistických tras a propojení systému s Polskem, koncepční rozvoj systému dálkových tras.

Zásady územního rozvoje Olomouckého kraje v aktuálním znění vymezily rozvojovou oblast nadmístního významu RO4 Jeseník (Mikulovice) – s výjimkou k.ú. Seč u Jeseníku – kde z dopravního hlediska požadují chránit koridor pro přeložku silnice I/44 jako dvoupruhovou komunikaci vč. tunelu pod Křížovým vrchem. U železniční trati č. 292 předpokládají modernizaci (SŽ nyní připravuje projekt elektrizace trati Bludov/Postřelmov – Jeseník). V oblasti ostatní dopravy je dle ZUR nutno respektovat základní síť cyklistických tras a v ÚP obcí akceptovat vedení cyklistické trasy Mikulovice – Písečná – Jeseník – Hanušovice... a trasy Krnov – Heřmanovice – Rejvíz – Jeseník. Dále zmiňují nutnost rozvoje cykloturistiky, budování sítě cyklostezek v obcích i mezi nimi.

ÚP Jeseník po změně č. 2 stanovuje v oblasti dopravy potřebu zpřístupnění Jeseníku z vnitrozemí po silnici I/44, zvýšení bezpečnosti a zklidnění dopravy pomocí vnitřního obchvatu centra, řešením problematických křižovek a doplněním komunikačních propojení.

Dále územní plán řeší dopravní vazby:

- Navrhuje se úprava napojení Fučíkova – Lipovská s novým přemostěním Staříče.
- Navrhuje se napřímit trasu ul. Dukelská – U Bělidla – I/60 – s cílem lepšího rozdělení dopravy a zklidnění prostoru nám. Svobody. Křižovatka Dukelská x Denisova bude řešena jako kruhový objezd.
- Navrhuje se řešení prostoru nám. Svobody – Poštovní kruhovým objezdem bez zásahu do stávající zástavby, bez významných zásahů do stávající zeleně a s vyloučením zbytné dopravy, která bude vedena jinými trasami (*v současné době se připravuje architektonická soutěž, rondel nebude řešen*).
- Nové připojení silnice II/453 (ul. Rejvízská) na stávající silnici I/44, včetně odstranění bodové závady (nevyhovující silniční most) a včetně mostu přes Vrchovištní potok a napojení na ul. Slunnou bude umístěno v rámci koridoru P200 pro dopravní připojení přeložky I/44.
- Navrhuje se obchvat lázní s vazbou na plochu pro navrhovanou lanovou dráhu (*s lanovkou se nepočítá*). Vytvoří se tak integrovaný komunikační systém lázní s realizací klidové zóny ve středu lázeňského území.
- Navržena je in-line stezka Jesenícko, která má vazby na sousední území a povede až do Polska.
- Pro přístup do Smetanových sadů se navrhuje most pro pěší provoz – z centra přes Bělou.



Fotografie č. 5 – stávající most na ul. Lipovské přes Staříč, pohled k ul. Fučíkové vč. provizorní lávky

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji je střednědobý koncepční rozvojový dokument pro období do roku 2025. Vzhledem k ukončení jeho aktuálnosti byly převzaty pouze požadavek na úpravu dálkové trasy č. 4 – bezpečné převedení přes silnici I/44 v České Vsi u mostu, který bezprostředně navazuje na území města.

Plán udržitelné městské mobility města Jeseník mj. zjišťoval v rámci dotazníkového průzkumu názory veřejnosti na cyklistickou dopravu. Přišlo celkem 425 podnětů a námětů. Mezi nejméně bezpečná místa pro cyklisty považují respondenti křižovatku ulic Lipovská x Dukelská x Poštovní a křižení Moravské stezky s ulicí Lipovská. Dále se občané vyjadřovali k nedostatečné šířce komunikací, stavu povrchu silnic a k chybějícím propojením. Mobiliář převážně chybí v oblasti Masarykova náměstí, autobusového a vlakového nádraží a u městského koupaliště.

Jedná se převážně o uzamykatelné stojany či cykloboxy, nabíječky a zastřešená stání. Z pohledu respondentů je realizace nových stezek a propojení preferována především v ulici O. Březiny, na Masarykově náměstí a přes Smetanovu ulici u autobusového nádraží.

Cyklovize 2030 obsahuje rovněž mapu Olomouckého kraje se zakresleným vedením tras v oblasti města.

1.6.3 Zhodnocení stávajícího stavu komunikační sítě se zaměřením na cyklistickou dopravu

Z pohledu intenzit motorové dopravy se jeví jako nejvíce problematický stávající průtah silnice I/44. Přesto je cyklisty poměrně značně využíván, jak vyplývá z provedených sčítání. Na průtahu je také evidováno větší množství dopravních nehod s cyklisty.

Druhou nejzatíženější komunikací je silnice I/60, její využití cyklisty však není velké vzhledem k její poloze v území a souběžně vedené cyklotrase.

Další velmi frekventovanou komunikací je silnice III/45319, tedy původní výpadek na Lipovou-lázně. Tato je vnímána i občany jako vysoce nebezpečná, vzhledem k poloze a množství dopravních nehod s cyklisty – zejména v centru, problematické je i křížení cyklostezky podél Staříče s touto komunikací.

Větší množství nehod s cyklisty je evidováno i na méně zatížených komunikacích – ul. O. Březiny, Husově, U Jatek, Dukelské, Gogolově.



Fotografie č. 6 – ul. Dukelská u Kauflandu – vedení cyklotrasy č. 55 po frekventované komunikaci

Základními problémy sítě cyklistických komunikací a infrastruktury obecně je:

- Cyklistické komunikace - vzájemná neprovázanost (náměstí Hrdinů, sídliště) a různorodost (střídání typů cyklotras)
- Chybějící přejezdy přes křižující významnější komunikace vč. vhodných úprav (zejména ul. Lipovská, Tyršova, Bezručova, Na Bělidle, U Rybníčku, apod.)

- Chybějící bezbariérové úpravy na koncích stezek (vjezd do sídliště u ul. Lipovské)
- Nedotažené nebo neprovedené úpravy pro cyklisty v protisměru (část ul. Školní, spojka Lipovská – Tyršova, Masarykovo náměstí, aj.)



Fotografie č. 7 – nemožný průjezd cyklistů v protisměru (na mapách.cz však vyznačen)

- Bariéry v území (některé lávky, chybějící propojení z centra do lázní a k obchodní zóně)
- Různé, případně nesprávné nebo nečitelné značení, včetně jednotlivých úseků cyklotras nebo stezek (příp. nesrozumitelné zejména pro cizince)



Fotografie č. 8 – nečitelná návěst před křižovatkou pro cyklisty v Bukovicích

- Vedení části cyklotras po silnici I. třídy bez úprav (6210, 55)



Fotografie č. 9 – vedení cyklotrasy č. 55 po silnici I. třídy s intenzivním provozem bez úprav

- Kolize s pěšími – úzký profil (ul. Březinova, u hřbitova, apod.)
- Nekvalitní povrch, typ žulové dlažby, resp. někde chybějící údržba
- Nevhodné typy nasazovaných vagónů spěšných vlaků (bariérový nástup)
- Nesprávně situovaný mobiliář - odpadkové koše, lavičky umístěné přímo u stezek (podél Staříče)



Fotografie č. 10 – lavička se vstupem do pásu pro cyklisty

- Neexistence cyklobusů s výjimkou jedné rotace (např. chybějící možnost propojení směr Červenohorské sedlo, příp. lázně)
- Nevhodné nebo chybějící typy stojanů, chybějící další mobiliář



Fotografie č. 11 – nepříliš vhodný typ stojanu před nádražím

- Neexistence bikesharingu (nicméně město už provedlo vstupní konzultace s provozovateli)
- (Dočasné) zhoršení průjezdnosti po povodních z r. 2024, chybějící zábradlí, výtluky, apod.



Fotografie č. 12 – devastovaný povrch ul. Mlýnské, po níž vede cyklotrasa

- Chybějící napojení dětského dopravního hřiště a bikrosu na cyklotrasy



Fotografie č. 13 – bikrosový areál není bezpečně napojen na protější cyklotrasu

- Nenapojení vlastního centra města na (dálkové) cyklotrasy
- Nevhodné trasování cyklotras kvůli chybějící vhodné infrastruktuře
- Neznačení objížděk na rekonstruovaných komunikacích, po nichž vedou cyklotrasy.



Fotografie č. 14 – cyklotrasa končící v oplocení staveníště – ul. Žižkova

V Ostravě dne 30.9.2025

2. NÁVRHOVÁ ČÁST

2.1 Návrh sítě cyklistických komunikací

2.1.1 Předpoklady rozvoje cyklistické dopravy na národní, krajské a městské úrovni

Dopravní politika ČR pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050 má za cíl zajistit rozvoj kvalitní, funkční a spolehlivé dopravní soustavy postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické a sociální vlivy a dopady na obyvatelstvo (sociální koheze, veřejné zdraví, životní úroveň), bezpečnost a obranu státu a všechny složky životního prostředí, na principu udržitelného využívání přírodních zdrojů.

V oblasti osobní dopravy se předpokládá, že v případě kratších cest je rovněž velmi důležitou alternativou bezmotorová (aktivní) doprava (pěší a cyklistika). V oblasti cyklodopravy pro naši republiku je zmíněno, že podmínky pro rozvoj cyklodopravy v rámci dopravní obslužnosti se začaly systematicky rozvíjet v 90. letech, přičemž trvalo určitou dobu, než i cyklodoprava začala být vnímána jako plnohodnotná součást dopravy. Nicméně stále se ještě objevují hlasy, že značení cyklostezek na městských komunikacích omezuje rozvoj individuální dopravy. Přitom právě cyklodoprava má hlavní výhodu nejen v bezemisnosti dopravy, ale rovněž v úspoře veřejného prostoru. Potenciál cyklodopravy je značný, což dokládají zkušenosti ze západoevropských měst. Na druhou stranu je třeba ale zohlednit, že v podmínkách ČR se jedná do značné míry o sezonní způsob dopravy. Je to dáno zejména klimatickými podmínkami, v hornatém území (a tedy i Jeseníku s vyšší nadmořskou výškou) jsou klimatické podmínky z hlediska celoroční cyklodopravy značně obtížnější. V minulosti se budovaly úseky zejména tam, kde byly investičně méně náročné, takže velmi často vznikly izolované a vzájemně nepropojené úseky. V příměstských a venkovských oblastech se souvislé cyklostezky budují obtížně i z důvodů značné roztříštěnosti obecní struktury v ČR.

Mezi hlavní opatření navržená vládní strategií mj. patří:

- Dobudovat síť cyklostezek.
- Rozšířit bikesharing, a to s rozlišením typů vozítek.
- Zlepšovat podmínky pro pravidelné dojíždění do zaměstnání a škol, a to i jako součást firemních a školních plánů mobility.
- Urychlit postupné budování infrastruktury cyklistické dopravy včetně dobíjecích bodů s cílem většího zapojení cyklistické dopravy do systému osobní dopravy na kratší vzdálenosti.
- Segregací cyklistického provozu od ostatních druhů dopravy na silně zatížených komunikacích v extravilánech dosáhnout snížení počtu nehod s účastí cyklistů. V hustě obydlených oblastech je vhodným řešením dle místních podmínek vyčlenění samostatného jízdního pruhu pro cyklisty ve spojení s realizací prvků na zklidňování dopravy

Výše uvedená opatření lze jednoznačně aplikovat i na podmínky Jeseníku.

Na úrovni Olomouckého kraje je k dispozici **Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji**. Jde o strategii dalšího rozvoje cyklostezek a cyklotras v kraji a o návrhy opatření ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do práce či školy i při volnočasových aktivitách. V současné době je aktuální akční plán pro léta 2024-2026.

Z opatření, které kraj sleduje, jsou důležitá pro město Jeseník zejména tato:

- Dotační program kraje na podporu cyklodopravy
- Jednotný geografický informační systém
- Podpora vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků
- Využívání polních a lesních cest pro vedení cyklotras
- Podpora rozvoje systému Bike&Ride
- Podpora provozu linek s vozidly uzpůsobenými pro přepravu kol
- Zpracování studií a PD pro Moravskou cyklotrasu
- Podpora terénní cyklistiky
- Podpora doprovodné cyklistické infrastruktury
- Podpora komplexní dopravní výchovy.

Město Jeseník má schválený **plán udržitelné městské mobility**. Z vizí tohoto plánu vyplývá např. že pro obyvatele města i jeho návštěvníky je přirozené používat pro své cesty pěší pohyb nebo jízdu na kole, k udržitelnému dopravnímu chování přispívá bezpečná, komfortní, atraktivní a bezbariérová pěší a cyklistická infrastruktura a komunikační síť města je dopravně zklidněná, čímž se stává bezpečnou pro všechny účastníky silničního provozu.

Pro dosažení těchto cílů plán udržitelné městské mobility v sobě zahrnuje mj. i následující systém konkrétních opatření pro cyklistickou dopravu:

- realizace nových úseků cyklistické infrastruktury, infrastruktura napojení na okolní obce
- rozvoj cykloopatření na komunikační infrastrukturu, opatření pro zvýšení bezpečnosti cyklistů (odstranění rizikových míst, zřízení přejezdů ve vybraných lokalitách, segregační opatření)
- realizace doplňkové cyklistické infrastruktury (cyklopointy, odpočívky, cykloboxy a stojany, nabíjecí místa, městský mobiliář, parkoviště, dopravní značení)
- podpora sdílené mobility
- údržba a modernizace stávající infrastruktury.

2.1.2 Typologie cyklistické sítě

Technické podmínky TP 179 rozděluje typy cyklistických tras v zásadě podle funkce:

- Dopravní funkce
- Rekreačně turistická funkce.

Toto členění je v zásadě přijatelné i pro Generel cyklistické dopravy města Jeseník, přičemž ovšem obě funkce nelze striktně při navrhování cyklistických tras separovat, protože se mohou vzájemně prolínat.

Každodenní provoz s dopravní funkcí lze dále rozčlenit na následující dílčí funkce:

- pro dopravu do zaměstnání a škol
- pro příjezd k prostředku veřejné hromadné dopravy (systém Bike&Ride)
- pro dopravu za obchodem, službami, institucemi.

Z těchto funkcí **se vymykají dvě skupiny**, které není možno zcela postihnout a uspokojit z důvodu jejich specifických potřeb:

- sportovci (tréninkové a závodní jízdy vyžadující dostatečnou šířku a kvalitní povrch, tyto skupiny se realizují převážně na komunikacích určených pro motorová vozidla)
- kurýři (skupina přepravující zásilky, mající za úkol dorazit co nejrychleji k danému cíli) – v Jeseníku nepředstavují převažující objem cyklistické dopravy.

Mezi hlavní rozdíly každodenního a rekreačního provozu patří tyto odlišnosti:

- ve směru trasy (pravidelná jízda vyžaduje pokud možno nejkratší směr, naopak u rekreační funkce je akceptovatelná zajižďka podložená lepším komfortem či zajímavostí na trase)
- v počtu osob (u pravidelné jízdy se předpokládá převážně individuální charakter, kdežto rekreační trasy bývají často využívány skupinami, z nichž nejrizikovější skupinu tvoří rodiny s dětmi)
- v době využívání (pravidelné trasy jsou využívány převážně v pracovní dny, rekreační trasy se koncentrují do odpoledních hodin, víkendů a prázdnin)
- v sezónnosti využívání (pravidelná doprava buď celoročně nebo mimo klimaticky nejméně příznivé období, rekreační doprava je více závislá na aktuálním počasí).

Přesto není v rámci plánování cyklistických tras v generelu provedeno striktní dělení na trasy rekreační a trasy s funkcí dopravní, nicméně tyto odlišnosti jsou brány v potaz při šířkovém uspořádání a směrovém a výškovém vedení jednotlivých cyklistických tras (viz detaily v TP 179 nebo dále v textu).

Síť cyklistických komunikací je tedy navržena na dva hlavní typy tras:

- **páteřní** (jedná se o průtahy významných dálkových a regionálních cykloturistických tras městem a hlavní dopravní spojnice pro dojížďku)
- **doplňkové** (z cykloturistických tras převážně o cyklotrasy IV. třídy, cyklookruhy a méně významné městské propojovací vazby)
- příp. i speciální (např. biketraily, singletracky, apod.).

2.2 Návrh typů tras

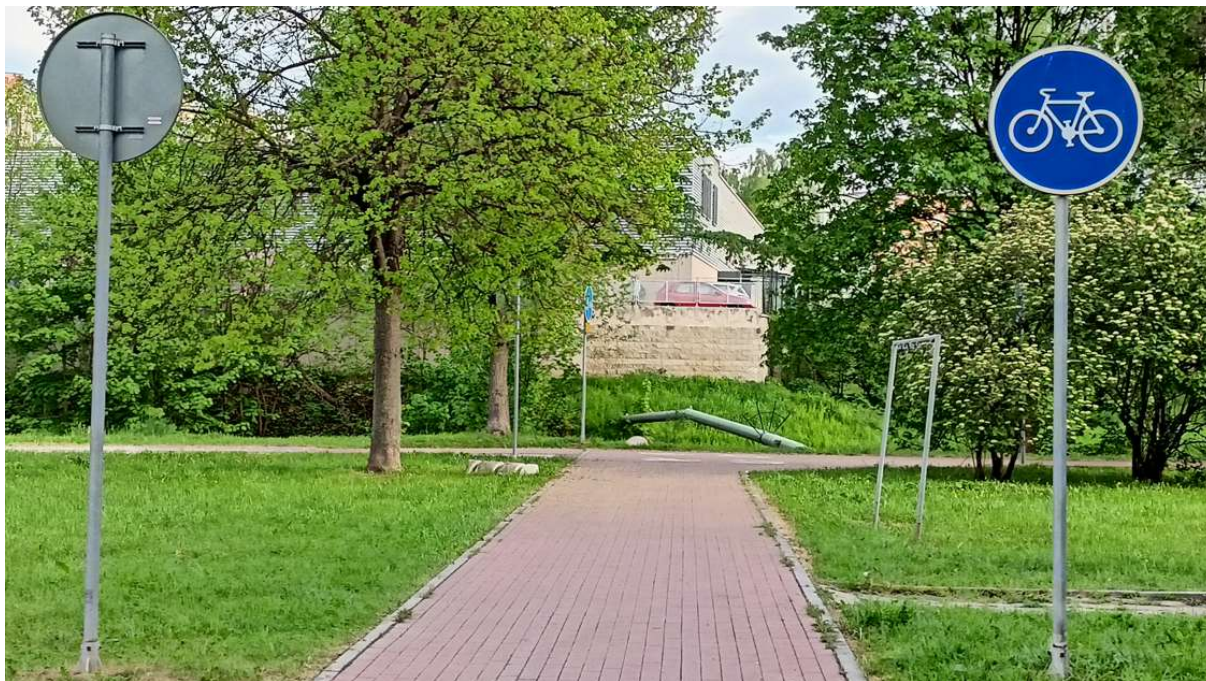
V principu podle současné legislativy se uvažuje s následujícími typy cyklistických tras:

- (samostatná) stezka pro cyklisty
- společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená)
- společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a část pro cyklisty)
- stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů
- vyhrazené cyklistické pruhy (na vozovce) včetně vedení cyklistických pruhů v protisměru jednosměrné komunikace
- ochranné pruhy pro cyklisty
- účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace)
- cyklistická zóna
- vedení trasy v zóně 30
- vedení trasy v obytné zóně
- vedení trasy v pěší zóně
- vedení trasy ve sdílené zóně

- vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích (bez vyznačení vodorovným značením)
- vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích s vyznačením pomocí piktogramových koridorů (včetně vedení v protisměru jednosměrné komunikace)
- samostatný cyklistický jednosměrný pás
- vedení trasy po vyhrazených pruzích společných pro autobusovou a cyklistickou dopravu, příp. pro TAXI (v Jeseníku se nevyskytuje ani vzhledem ke stísněným podmínkám v intravilánu ani nepředpokládá).

Samostatná stezka pro cyklisty

Samostatná stezka pro cyklisty se navrhuje na intenzivně využívaných cyklistických trasách, převážně páteřních tam, kde je nutné separovat chodce od cyklistů nebo kde je pohyb chodců zajištěn souběžnou komunikací, např. na jiné straně vozovky nebo kde se s pohybem chodců neuvažuje. Povrch stezky převážně živičný, základní barva černá v extravilánu, v intravilánu je dle normy doporučena červená (živice). V místech s intenzivním výskytem podzemních inženýrských sítí je možno výjimečně uvažovat o zámkové dlažbě, doporučeno opět základní barva červená, bez zkosených hran (z důvodu eliminace otřesů). V Jeseníku zřejmě nebude těchto komunikací velké množství, protože provoz chodců nelze fyzicky eliminovat.



Obrázek č. 4 – Samostatná stezka pro cyklisty

Společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená)

Společná stezka pro chodce a cyklisty bez rozdělení na část pro chodce a část pro cyklisty se uplatní na všech typech nemotoristických komunikací v extravilánu, pokud neexistuje souběžná pěší trasa nebo zde není pravidelný pojezd vozidel. V intravilánu se uplatní tento typ především na trasách doplňkových, u páteřních pouze tam, kde je nízká intenzita cyklistů a chodců. Tento typ lze očekávat rovněž na hrázích podél vodních toků, na některých účelových komunikacích (polní cesty, lesní cesty), kde se vyskytuje výjimečný provoz jiných účastníků silničního provozu (správce toku, správce lesa, vlastníci nebo uživatelé zemědělských pozemků). V případě Jeseníku to zřejmě bude i nadále hlavní typ komunikace pro cyklisty.

Případný výjimečný provoz motorových vozidel se povolí pomocí dodatkové tabulky pod dopravní značkou C 9a. V úsecích, kde lze očekávat zvýšený pohyb in-line bruslařů, je nutno šířkově přizpůsobit profil stezky očekávanému vyššímu nároku těchto uživatelů. Základní materiál v intravilánu černá živice, v místech intenzivního výskytu podzemních inženýrských sítí výjimečně zámková dlažba bez zkosených hran, doporučena červená barva. V extravilánu se povrch řídí požadavky orgánu ochrany přírody nebo případných vlastníků pozemků. V místech očekávaného využití in-line bruslařů nebo na páteřních cyklistických trasách doporučena černá živice, v místech zvýšené ochrany přírody (biokoridory) nebo na hrázích toků ve vlastnictví Povodí Odry, s.p. mimo intravilán města a hlavní trasy povrch šterkový, u ostatních případů také stabilizace, mlat, případně recyklát nebo makadam.



Obrázek č. 5 – Společná stezka pro chodce a cyklisty

Společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a část pro cyklisty)

Tento typ se uplatní především v intravilánu, hlavně na páteřních trasách a u doplňkových tras na místech, kde je nutno z důvodu intenzit nebo bezpečnosti dopravy oddělit provoz pěších a cyklistů (autobusové zastávky, úseky podél parkovacích zálivů apod.). Cyklistická část může být jednosměrná (pruh) nebo obousměrná (pás). Základním pravidlem je to, že cyklistický pruh nebo pás je situován blíže vozovce, pokud tomu nebrání bezpečnostní důvody (např. výše uvedené nástupiště autobusové zastávky, parkovací pruh podél vozovky). V místech, kde není vozovka, se cyklistický pruh nebo pás umísťuje tak, aby bylo kříženo méně pěších tras. Základní barva cyklistického pruhu nebo pásu je červená, základní materiál živice, opět pouze výjimečně v místech vysokého výskytu podzemních sítí červená zámková dlažba bez zkosených hran. U části pro chodce se předpokládá přednostní použití šedé zámkové dlažby (případně jiné, nesmí však být červená), pokud by byla část pro chodce z černé živice, je červená živice na stezce nezbytná. Mezi pruhem/pásem pro cyklisty a částí pro chodce se zřídí 30 cm pruh z reliéfní dlažby, buď šedé nebo červené. Na části pro cyklisty se doporučuje zřídit 10 cm pruh z bílé nereliéfní zámkové dlažby nahrazující podélnou čáru. Křížení komunikací s touto stezkou tam, kde komunikace není pojížděna hromadnou dopravou a s výjimkou světelně řízených a okružních křižovatek, mají být upravena formou zvýšeného zpomalovacího prahu.

V Jeseníku je tento typ doporučen zejména v případě průtahu páteřní Moravské stezky, příp. v centru města nebo na sídlištích.



Obrázek č. 6 – Stezka pro chodce a cyklisty – dělená

Stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů

Tyto stezky se navrhují tam, kde nelze z důvodu ochrany chodců zvolit např. společnou stezku pro chodce a cyklisty nebo tam, kde by užitím dopravní značky C9a byl cyklista nucen použít dle platné legislativy stezku, což by s ohledem na prostorové řešení nebylo vhodné (například cyklista by byl nucen odbočit vlevo z komunikace a po krátkém úseku by do ní musel znovu najet). Na tomto typu je podobně jako v pěší zóně prioritní provoz chodců a cyklista nesmí chodce ohrožovat a zbytečně omezovat. Použití je individuální po projednání s vlastníkem komunikace a policií. Používá se též jako možnost do doby výstavby regulérní stezky, protože není nutno řešit hmatové prvky – proto by však její použití mělo být krátké a dočasné.

Lze použít například na chodníku podél hlavních silnic nebo v lázních apod.

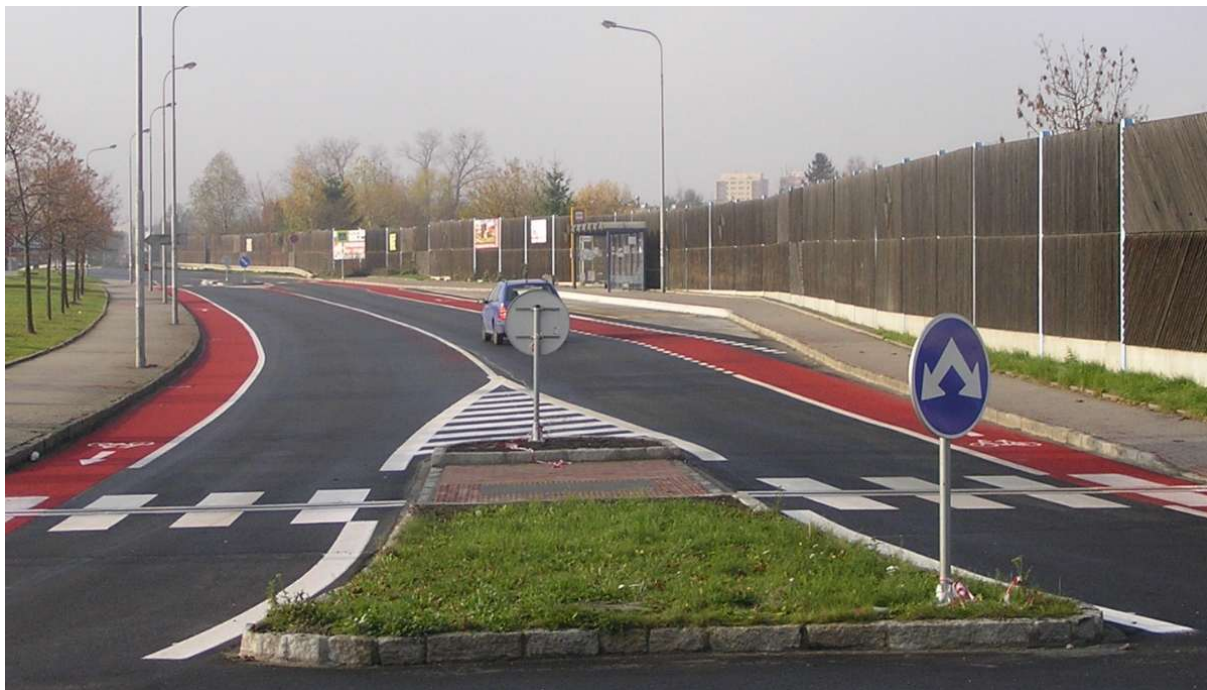


Obrázek č. 7 – Stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů

Vyhrazené pruhy pro cyklisty

Vyhrazené cyklistické pruhy se zřizují pouze v intravilánu na místních sběrných nebo obslužných komunikacích, většinou při okraji vozovky. Speciálním případem jsou cyklistické pruhy umístěné v protisměru jednosměrných komunikací. V cyklistických pruzích nemají být umístěny uliční vpusti, doporučuje se jako základní řešení umístění podobrubníkových vpustí. Pokud to z technických důvodů není možné, musí být vpusti otočeny tak, aby do nich cyklista nemohl zapadnout. Základní barva cyklistického pruhu je červená (červeně probarvená živice). Při značení jízdních pruhů na stávající komunikace se připouští také ponechání černého živičného povrchu, v místech významných křižovatek, vjezdů nebo jiných nebezpečných míst je však vhodné použít červený nátěr s drsností odpovídající živici.

Použití v Jeseníku je doporučeno tam, kde to šířkové poměry vozovek dovolí nebo případně u novostaveb.



Obrázek č. 8 – Vyhrazený pruh pro cyklisty

Ochranné pruhy pro cyklisty

Ochranné pruhy pro cyklisty se využijí na komunikacích, kde jsou jízdní pruhy dostatečně široké, aby bylo možno zřídit část pro osobní automobily a část pro cyklisty, přičemž rozměrnější vozidla (nákladní, autobusy) pojíždějí i tu část, po které se pohybují i cyklisté. Proto není tento způsob vhodný pro silně zatížené komunikace těžkou dopravou. I zde je důležité správné řešení odvodnění, aby cyklista nebyl nucen vyjíždět z tohoto pruhu při vyhýbání se vpustím.



Obrázek č. 9 – Ochranný pruh pro cyklisty

Důležitou podmínkou je, aby v místech ochranných pruhů nebyla poptávka po parkování. V případě Jeseníku by bylo možno tyto pruhy použít například na části původního průtahu městem (ul. Lipovská, 28. října), avšak tam, kde je možno parkování vyloučit.

Účelová komunikace (např. polní a lesní cesta)

Tam, kde není možno z důvodu častého nebo pravidelného pojezdu zřídit společnou stezku pro chodce a cyklisty s dodatkovou tabulkou umožňující provoz jiným subjektům než chodcům a cyklistům, bude provoz cyklistů řešen v režimu klasické účelové komunikace. Šířka a druh povrchu se volí podle typu a četnosti průjezdu vozidel. V úvahu připadá jak nezpevněný, tak i zpevněný povrch. Příslušná cyklistická trasa se vyznačí orientačním značením.

V Jeseníku obecně je to hlavní typ mimo zastavěné území v lesních úsecích.



Obrázek č. 10 – Účelová komunikace

Cyklistická zóna

V roce 2016 byl na dvou místech v Ostravě a později i mezi Českým Těšínem a Ropcí použit též nový prvek, tzv. cyklistická zóna. Jedná se o komunikaci se smíšeným provozem, kde prioritu mají cyklisté (jako např. v pěší zóně chodci). Výhodou je možnost cyklistů jet například ve dvou řadách vedle sebe a snížená rychlost pro motorová vozidla (pokud do ní mají přístup, což je nutno vyznačit na značce zóny). Použití v Jeseníku se nevylučuje, pokud bude nalezeno vhodné místo.



Obrázek č. 11 – Cyklistická zóna

Vedení cyklistů po vozovce na zklidněné komunikaci

Jedná se v zásadě o zónu 30, pěší, obytnou nebo sdílenou zónu. V zóně 30 se předpokládá vedení cyklistické trasy po vozovce bez zvláštních úprav, nutno pouze na křižovatkách zdůraznit přednost zprava, která při tomto typu zklidnění bývá obvyklá. V obytné zóně se předpokládá vedení cyklistických tras převážně doplňkových, z důvodu možné hry dětí na vozovce by neměly být páteřní cyklistické trasy vedeny obytnou zónou, pokud je to technicky možné. V pěší zóně by měl být provoz cyklistů umožněn celodenně bez omezení, vyhrazenou cyklistickou trasu lze vyznačit jako u všech ostatních typů zklidněných komunikací obvyklým směrovým značením. Zásadně však nesmí být ve zklidněné komunikaci v místě vedené cyklistické trasy (montované) zpomalovací prahy bez odstupů min. 0,75 – 1 m od okraje vozovky. Sdílená zóna je nový prvek zařazený do zákona o provozu na pozemních komunikacích, v ČR ještě není běžně užitá.

Použití v Jeseníku všech typů je vhodné, u sdílené zóny bude potřebné postupovat zpočátku obezřetně a vytipovat vhodnou lokalitu, například v přednádrazí, příp. v ul. Sadová nebo v lázních – dokud si řidiči nezvyknou – bude nutná propagace a upozornění dopravním značením na vjezdu na dobu min. 3 měsíců. U všech typů nutno zajistit vhodný typ zklidňujících prvků neomezujících jízdu cyklistů.



Obrázek č. 12 – Zklidněná komunikace

Vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích III. třídy (do 3 – 5 000 voz/den)

Tam, kde z prostorových nebo finančních důvodů není možné zřídit oddělený provoz cyklistů od motorové dopravy, budou cyklistické trasy vedeny po vozovce bez zvláštních úprav, pouze s vyznačením orientačním značením. Při vedení těchto tras je nutno zvážit, zda není intenzita v některých obdobích (dopravní špičky, obchodní špičky, víkendový návrat) tak vysoká, že by mohlo dojít k ohrožení cyklistů (například provoz do lázní apod.).

Rovněž není tento typ možný v místech vysokých intenzit nákladní dopravy nebo např. na obratištích autobusů. Tam, kde je podél vozovky situován parkovací pás bez bezpečnostního odstupu od vozovky (přímo navazující na jízdní pruh) s kolmým nebo šikmým stáním (u šikmého stání s vyjížděním couváním), není tento typ vhodný a cyklisté by měli být vyvedeni mimo vozovku nebo svedeni do cyklistického pruhu s bezpečnostním odstupem. Rovněž je doporučeno využít dopravní značky E12c, která umožňuje cyklistům jízdu v jízdních pružích odlišně od motorové dopravy. Případně možno doplnit podbarvením dle zásad TP 179.

Speciálním příkladem je pak vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace po vozovce. Téměř všechny místní ulice s jednosměrným provozem (mimo vysoce frekventované komunikace) je dnes možné, a hlavně potřebné a účelné, opatřit cykloobousměrnou průjezdností (dle TP 179, částečně také dle ČSN 73 6110). Ačkoli je zjednosměrnění ulic účelné pro omezení průjezdné motorové dopravy nebo prostředkem ke zvýšení parkovacích míst, pro cyklisty je závažnou překážkou (nelze projet přímou či nejkratší trasou, cesta se prodlužuje apod.). Vedení cyklistů v protisměru by mělo být vyznačeno cyklistickým pruhem nebo piktogramovým koridorem, bez vyznačení vodorovným značením lze použít pouze výjimečně ve stísněných poměrech nebo tam, kde je intenzita jak motorové dopravy, tak cyklistů nízká. Zároveň je nutno řádně vyznačit příslušným svislým značením (viz hodnoty dle TP 179).



Obrázek č. 13 – Málo zatížená místní komunikace

V případě Jeseníku lze použít na silnicích II. a III. třídy a ostatních méně významných komunikacích. U jednosměrných komunikací vždy tam, kde nehrozí nebezpečí střetu s protijedoucími vozidly, případně ohrožení cyklistů při výstupu z parkovacích stání.

Piktogramové koridory pro cyklisty

Piktogramové koridory pro cyklisty je navrženo používat zejména v těchto případech:

- Vedení cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací bez možnosti vyhradit samostatný protisměrný pruh,
- Krátké vedení cyklistů po významnější komunikaci mezi dvěma kolmými návaznými komunikacemi bez možnosti vyvedení mimo vozovku,
- V místě propojení dvou úseků (např. vyhrazených nebo ochranných jízdních pruhů pro cyklisty) tam, kde nelze použít žádné jiné vhodnější opatření.

V podmínkách města Jeseník lze počítat s použitím piktogramových koridorů na sběrných a významných obslužných komunikacích tam, kde nelze vyhradit ochranný nebo vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty a v jednosměrkách.



Obrázek č. 14 - Piktogramový koridor pro cyklisty

Samostatný jednosměrný cyklistický pás

V podmínkách Jeseníku se jeho budoucí využití nepředpokládá, ale ani nevylučuje. V České republice není mnoho realizací, proto není ani doložena fotografie (používá se například v Dánsku, Rakousku apod.).

Šířkové parametry

Šířkové parametry vycházejí z očekávaného provozu pěších, cyklistů, in-line bruslařů, příp. motoristů, event. jezdců na koních (výjimečné případy). Základní hodnoty jsou uvedeny v normě ČSN 73 6110 vč. změn Z1 a Z2, resp. u polních cest ČSN 73 6109, lesních cest ČSN 73 6108, příp. v TP 179, u zklidněných komunikací též v TP 132. Doporučuje se u doplňkových cyklotras projektovat spíše na minimální doporučené hodnoty, u páteřních cyklotras v případě složitých poměrů bez provozu in-line bruslařů na střední hodnoty, v případě neomezených prostorových možností a očekávaného velkého provozu bruslařů na hodnoty maximální. Šířkové parametry vozovek s běžným provozem motorových vozidel generel neřeší.

Projektanti u návrhu při vedení cyklostezky v souběhu s vozovkou zohlední potřebnost či nutnost bezpečnostního odstupu, příp. oddělení travnatým pásem. U samostatných stezek pro cyklisty se předpokládá základní šířková hodnota v rozmezí 2 – 2,5 m, výjimečně 3 m, u společných nedělených stezek výjimečně v extravilánu 1,5 m, jinak 2 – 3 m, v případě hrází a účelových komunikací min. 2,5 m. Společná stezka dělená na část pro chodce a cyklisty má základní kategorii v případě vedení části pro cyklisty podél vozovky 2,5 m/1,5 m část pro chodce, v případě opačném 2/2 m. Cyklistický pruh ve vozovce má mít základní šířku 1,25 m, v případě silného provozu cyklistů a/nebo motoristů nebo v případě nemožnosti vymístění vpustí mimo vozovku 1,5 m, pokud je pruh veden podél podélného stání, je šířka 1,75 m vč. bezpečnostního odstupu. Doporučená šířka cyklistického pruhu v protisměru jednosměrné ulice je 1,5 m.

2.3 Návrh doplňkové cyklistické infrastruktury (včetně mobiliáře)

Problematikou doprovodné cyklistické infrastruktury se zabýval rovněž detailně plán udržitelné městské mobility.

Jedná se o:

- Infrastrukturu pro parkování jízdních kol (stojany volně umístěné na prostranstvích, stojany opatřené střechou, cykloboxy, cyklověže, úschovny kol v objektech, apod.)
- Odpočívky (kryté či nekryté) vybavené stolem, lavicemi, stojany, odpadkovým košem, případně informačními body
- Značení cyklistické infrastruktury (nadmístní, celostátní, místní) – systém dopravního a/nebo turistického značení jednotlivých cyklistických tras, okruhů, cílů
- Informační body (mapové podklady, infopanely o lokalitě, doplněné informacemi, fotografiemi či QR kódy, apod.)
- Cyklopointy (veřejná servisní místa, cyklopumpy)
- Dobíjecí stanice pro elektrokola
- Pumptracková hřiště
- Dopravní hřiště (veřejná, neveřejná – např. u mateřských školek)
- Sportovní areály (bikrosy, cyklokrosy, biketrailové, apod.)
- Jiné – např. světelné signalizační zařízení pro cyklisty, žlábkové vedení kol na schodištích, apod.
- Prodejny a opravny jízdních kol
- Půjčovny kol.

Město Jeseník má zpracovaný materiál pro jednotný městský mobiliář, jehož součástí jsou i stojany na kola od výrobce Streetpark pro centrální oblasti města a pro okrajové oblasti pak podobné stojany typu obráceného písmene U. Součástí materiálu jsou i lavičky a odpadkové koše, které by se mohly použít v rámci odpočívky. V dodatku materiálu jsou i cyklopřístřešek a modulární stojany, které však vzhledem k fixaci pouze jednoho z kol zpracovatel generelu nepovažuje za vhodné.



Převzatá fotografie č. 1 – větší stojan na kola (zdroj město Jeseník – mobiliář)



Obrázek č. 15 – Stávající stojany v centru města



Převzatá fotografie č. 2 – přístřešek na kola (zdroj město Jeseník – mobiliář)

Městský architekt vypracoval společně s paní arch. Lanžhotskou studii umístění městského mobiliáře u základních škol včetně stojanů, resp. krytých přístřešků pro stojany na kola.

2.4 Návrh úprav a doplnění stávajících cyklistických komunikací na území města

2.4.1 Návrh úprav cyklotras KČT

Návrh úprav cyklotras KČT vychází zčásti z koncepce Olomouckého kraje, zčásti ji upravuje dle potřeb města Jeseníku. Koncepce Olomouckého kraje zároveň změnou číslování tras zdůrazňuje jejich význam i z pohledu případných investic kraje do prioritních tras značených jedním až třemi číslicemi.

Cyklotrasa č. 4 – dle koncepce Olomouckého kraje (viz Cyklovize 2030) na území města není měněna. V současnosti však vyvstává nutnost změny trasy z důvodu vedení přes soukromý pozemek v oblasti pivovaru. Etapově je navrženo trasu převést do ul. Tyršovy a Vodní. Ve výhledu je více variant:

- Vedení po ul. O. Březiny s propojením podél TS Jeseník do ul. Haškovy v České Vsi a pokračování přes lávku na stávající cyklotrasu č. 4 (odpadne tedy úsek po ul. Tovární, Husově a U Jatek),



Fotografie č. 15 – možný koridor trasy mezi Jeseníkem a Českou Vsí za areálem TSJ

- Vedení přes Masarykovo náměstí a po ul. Palackého (zrušeno by bylo tedy vedení po Tovární ulici). Nevýhodou tohoto návrhu je nevhodný povrch z velkých žulových kostek v úseku Tyršova – Kostelní náměstí,
- Vybudování nové lávky severně od pivovaru s vedením po ul. Komenského a Školní (toto je však nejnáročnější varianta vč. zásahu do soukromých pozemků – nebylo městem akceptováno).

Výsledné výhledové řešení je vedení cyklotrasy 4 ve směru do České Vsi centrem města a po ul. Husově, v opačném směru od České Vsi po ul. Březinově.

Cyklotrasa č. 55 – dle Cyklovize 2030 je v okolí a na území Jeseníku zrušena a přečíslována v úseku Rejváz – Bukovice na cyklotrasu **6071**. Vedení po staré rejvázské cestě a po ul. Rejvázské bez úprav dle koncepce zůstává zachováno.

Cyklotrasy č. 6248, 6248A a 6209 na území města jsou navrženy krajem ke zrušení.

Cyklotrasa č. 6210 je na městském katastru v souladu s krajskou koncepcí přečíslována na **cyklotrasu 528** a mezi Bělou p.P. a Bukovicemi je vedena východně od zástavby Bukovic až po ul. Slunnou. V úseku přes Smetanovy sady je navrženo vedení převést přes most přes Bělou a po ul. Dittersdorfově a Palackého. Dále krajská koncepce uvažuje s peáží této cyklotrasy s trasou č. 4 do České Vsi.

V rámci generelu je navrženo mezi Bukovicemi a Bélou p.P. vedení kolem stávající vodoteče a v centru města alternativní trasa s návrhem cyklopruhů po silnici I/44 mezi ul. K. Čapka a Ovčím mostem.



Fotografie č. 16 – možný koridor trasy mezi Jeseníkem a Bělou p.P. za areálem farmy v Bukovicích

Cyklotrasa č. 6278 ve směru od České Vsi kraj navrhuje do lázní přeznačit na trasu č. **6280**. Další pokračování západním směrem nebude už značeno jako cyklotrasa IV. třídy, ale jako okruh YES cyklo. Za zatopenými lomy.

Obdobně cyklotrasa č. 6279 na území města je zrušena a převedena do kategorie cyklookruhu YES Okolo Studničního vrchu. V úseku od lázní k jeskyním je přečíslována na **cyklotrasu č. 6280**.

Původní úsek cyklotrasy 6280 je přeznačen od lázní směrem na sever na YES okruh pod stejným názvem Tajemným hvozdem.

Cyklotrasu č. 6281 zkracuje koncepce ve směru od Čertových kamenů pouze po Husovu ulici (dle sdělení zástupců města je úsek po louce v rámci komplexních pozemkových úprav připravován pro výstavbu nové komunikace vedoucí ve tvaru serpentiny), ve směru do České Vsi je nahrazena cyklotrasou č. 528.

Tyto úpravy ponechává cyklogenerel beze změn s výjimkou možnosti vedení cyklotrasy č. 6281 místo po louce směrem do ul. Nerudovy s navázáním na ul. Husovu.

2.4.2 Návrh doplnění sítě městských cyklistických komunikací

Kromě výše uvedeného **propojení mezi Jeseníkem a Českou Vsí** se jako dlouhodobý výhled uvažuje s vedením souběžné cyklistické komunikace (charakteru účelové komunikace s provozem cyklistů) severně od železniční trati – na území České Vsi byly zčásti provedeny výkupy pozemků. Na katastru Jeseníku by trasa vyústila do ul. K. H. Máchy a pak by pokračovala podél železniční trati až k přejezdu na západním zhlaví železniční stanice a dále k ul. Lipovské (další možné pokračování do lázní).



Fotografie č. 17 – možný koridor trasy severně železniční trati od ul. Lipovské směrem na Českou Ves

Propojení mezi **městem a lázněmi** je v zásadě možné po dvou trasách:

- Po ul. Kalvodově s tím, že v místě stávajících schodů by bylo nutno vybudovat bezbariérovou trasu pro chodce a cyklisty charakteru serpentín. Toto v rámci projednání nebylo městem akceptováno, byla navržena trasa v ul. V Aleji (v jednom směru v protisměru jednosměrné ulice s tím, že pokračování po ul. Priessnitzově bude ve vozovce formou zklidněné Zóny 30). Je však nutno upravit ulici Kalvodovu vzhledem k množství atraktivit v této úzké komunikaci,
- Propojení od ul. Lipovské po stávající komunikaci směrem na Přední vršek s pokračováním s vybudováním účelové komunikace s provozem cyklistů až do zatáčky stávající cyklotrasy západně od lázní. Toto vedení západně od zástavby je však výrazně delší.



Fotografie č. 18 – možný koridor mezi městem a lázněmi západně od zástavby ul. Kalvodovy

Poznámka: Krajskou koncepcí uvažované vedení propojovací cyklotrasy mezi městem a lázněmi nebylo městem akceptováno.

Propojení **mezi Jeseníkem a Lipovou-lázněmi**, které je dnes realizováno po cyklotrase č. 4, která je sice z velké části segregována od motorové dopravy, ale je výrazně delší a výškově méně vhodná včetně nebezpečného křížení silnice I/60 západně od Jeseníku, jsou generelem navrhovány tři možnosti řešení, přičemž všechny tři jsou poměrně náročné a nemají rychlé řešení:

- Vedení podél Lipovské ulice od železničního přejezdu po jejím jižním okraji jako stezka pro cyklisty na úkor stávající aleje a dále přes louku západně od zástavby města k železniční trati až do Lipové-lázní. Nevýhodou této varianty je jednak velmi technicky náročné řešení na ul. Lipovské vč. zajištění průchodu zastávkou autobusů a pak vyústění v Lipové-lázních do stávající silnice III. třídy (tato varianta nebyla městem akceptována),
- Vybudování prodloužení cyklistické stezky v ul. U Bělidla k areálu hasičů a dále severně podél silnice I/60 až k stávajícímu křížení cyklotrasy č. 4. Tato varianta je sice z pohledu investic asi nejméně finančně náročná, avšak její vedení už není o moc výhodnější než stávající cyklotrasa č. 4, pozitivem snad je, že nekříží silnici I. třídy (i tato varianta nebyla v rámci projednání městem akceptována),
- Vedení podél Staříče od zastávky U rybníčku po jednom, například jižním břehu mezi průmyslovými areály s vyústěním do slepé komunikace vedoucí k autokempu. Výhodou této varianty je nejlepší směrové a výškové vedení, velkou nevýhodou nutnost úprav břehů v koordinaci s Povodím Odry, zásah do průmyslových areálů a šířkově nevhodné pokračování do Lipové po červené turistické značce (případně navrácení k silnici I/60).



Fotografie č. 19 – možný koridor mezi městem a Lipovou-lázněmi podél Staříče v průmyslové oblasti

Doplnění propojení mezi **Bukovicemi a průmyslovou zónou** je uvažováno mezi ul. Slunnou a Za Podjezdem ve dvou základních variantách, jejichž společným znakem je po obnově zničené lávky přes Bělou vedení kolem garáží k silnici I/60 na východní straně a vedení podél silnice I/60 od ul. Za Podjezdem ke Kuchlerově křížku nad městem na západní straně. Střední úsek byl řešen variantně:

- V ul. Na Středisku s vybudováním nové cyklostezky podél ul. Šumperské až k místu křížení u garáží (městem tato varianta byla vyloučena),
- V ul. U Sokolovny a Na Zahrádkách s propojením podél areálu volného času.



Fotografie č. 20 – možný koridor podél volnočasového areálu v Bukovicích

Je nutné zajistit kromě obnovení lávky i bezpečné křížení přes ul. Šumperskou a průchod podél silnice I/60 v místě oplocení v blízkosti ul. Za Podjezdem.

Navrhovaný cyklookruh kolem Křížového vrchu byl možností pro zdatné cyklisty pro denní rekreaci. Cyklookruh začíná u městského úřadu na konci ul. K. Čapka, pokračuje ul. Havlíčkovou a Na Svahu a dále po městských pozemcích novou účelovou komunikací s provozem cyklistů k ul. Za Pilou a na Křížový vrch. Odtud pak po lesních cestách ke konci ul. J. Hory s propojením přes Smetanovy sady k městskému úřadu. Realizace tohoto cyklookruhu nebyla městem akceptována.

Doplnění sítě v centru a širším centru města:

V centru města mimo hlavní komunikace se předpokládá zklidnění pomocí zón 30, obytných či sdílených zón. Nicméně i tak je doporučeno dobudovat následující propojení i za použití stavebních úprav:

- **Propojení západně od centra:** od ul. Tyršovy v protisměru jednosměrné komunikace k ul. Lipovské, dále vybudováním dělené stezky pro chodce a cyklisty k lávce přes Staříč a vedením podél koupaliště k ul. Dukelské. Dále s využitím zklidněné komunikace v ul. U Kasáren s vedením v protisměru ul. Horské a pokračováním po účelové komunikaci ke Kűchlerově křížku.
- **Propojení ul. U Bělidla s centrem:** od areálu bikrosu je navrženo vybudovat nejprve cyklistickou stezku a pak dále v ul. Dukelské zřídít ochranné či vyhrazené pruhy pro cyklisty podle možného šířkového uspořádání až k hospodě Kuželka. Dále je navrženo z důvodu stísněných poměrů vyvést cyklisty mimo vozovku až ke křížovatce s ul. B. Němcové. Dále je v horním páse ul. Dukelské navrženo vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace, a vyvedení cyklistů přes náměstí Hrdinů, křížení Lipovské ulice a převedení přes ul. Revoluční, Masarykovo náměstí a ul. Školní.



Fotografie č. 21 – ul. Dukelská, v pozadí úsek s navrženými pruhy pro cyklisty

- **Západní obchvat centra:** Od cyklotrasy č. 4 s vybudováním nové lávky přes Staříč a dělené stezky pro chodce a cyklisty podél polikliniky – tento úsek je dle města z důvodu technických a majetkových nereálný a byl z generelu vypuštěn. Zůstalo tedy propojení po zklidnění ulici B. Němcové se zřízením společné stezky pro chodce a cyklisty k ul. Horské s napojením dětského dopravního hřiště a školy.



Fotografie č. 22 – místo napojení dětského dopravního hřiště na cyklotrasy

- **Jižní trasa:** od bikrosového areálu pomocí stezky pro chodce a cyklisty kolem domova důchodců, dále podél dětského dopravního hřiště s využitím zklidněné ul. Křížkovského do ul. Žižkovy, přes novou lávku do ul. Nábřežní a po zklidnění ul. Habrové (plánovaná Zóna 30) k budově městského úřadu.



Fotografie č. 23 – místo vyvedení cyklistů z ul. Žižkovy na stezku pro chodce a cyklisty k nové lávce

- **Propojení železniční stanice s autobusovým stanovištěm:** vybudováním společné stezky pro chodce a cyklisty od přejezdu v ul. Priessnitzově kolem nádraží, dále po chodníku s příkazem vedení kola do ul. Tyršovy s využitím stávajícího vedení cyklistů v protisměru jednosměrky, do souběžné komunikace s ul. Gogolovou, zřízením společné stezky pro chodce a cyklisty podél Lipovské ulice.

Trasa pokračuje přes náměstí Svobody s vedením cyklistů v sdílené zóně v ul. Sadové a vybudováním stezky pro chodce a cyklisty až k mostu přes Bělou. Z této trasy je navržena odbočka do ul. Žižkovy.

- **Propojení na sídlišti Pod Chlumem:** plánovanou stezku pro chodce a cyklisty v ul. Zeyerově je navrženo prodloužit až k ul. Husově na jižním konci a k rekonstruované lávce přes Bělou na ul. O. Březiny na západním konci.

Poznámka: Některé návrhy vedení cyklistických komunikací z koncepce kraje jsou výše uvedenými trasami modifikovány.

2.5 Návrh etapizace rozvoje cyklistické sítě a opatření

Harmonogram lze tvořit podle tří základních hledisek nebo jejich kombinací:

- podle intenzit cyklistické dopravy (nejžádanější stávající a výhledové směry poptávky)
- podle nejvyšší míry nehodovosti (zlepšení bezpečnosti)
- podle nejmenších investičních nákladů.

2.5.1 Návrh podle intenzit dopravy

Podle **intenzit cyklistické dopravy** lze rozdělit etapizaci na trasy:

- městské (s funkcí dopravní)
- turistické
- příp. kombinované.

U městských tras bylo navrženo v první fázi realizovat směry:

- rekonstrukce ul. O. Březiny s vytvořením pruhu pro cyklisty v protisměru a vybudováním nové lávky přes Bělou
- rekonstrukce ul. Nábřežní s vybudováním nové lávky přes Bělou a propojením do ul. 28. října
- náhrada úseku vedeného kolem pivovaru

U turistických tras by bylo sice vhodné uvažovat s propojením podél Staříče do Lipové Lázní a nové propojení do České Vsi, avšak daná opatření po stránce majetkoprávní a/nebo finanční nejsou realizovatelná v krátkém časovém horizontu a proto po projednání nebyly v rámci čistopisu dále sledovány.

2.5.2 Návrh podle nejvyšší míry nehodovosti

Pro **zlepšení bezpečnosti cyklistů** se jeví jako nejlepší provést následující opatření:

- vyřešit nejvíce nehodové lokality
- svést cyklisty z nejvíce zatížených komunikací
- odstranit bariéry pro cyklisty.

Mezi nejvíce **nehodové lokality cyklistů** patří:

- Ul. Březinova – Vodní - Gogolova
- Silnice I/44
- Silnice III/45319
- Ul. Husova – U Jatek
- Ul. Dukelská - Fučíkova.

Nejvíce zatížené komunikace, kde je nutno cyklisty řešit segregovaně, jsou komunikace s vedením cyklistické trasy nebo tam, **kde neexistuje dosud adekvátní trasa pro cyklisty**, tj.:

- Silnice I/44 v peáži s cyklotrasou 55
- Silnice I/44 a I/60 v peáži s cyklotrasou 6210
- Silnice III/45319 v centru města.

Mezi **největší bariéry, které nutí cyklisty používat zatížené komunikace** patří:

- řeky Staříč a Bělá v místech nedostatečné vzdálenosti lávek
- schody do lázní
- významné komunikace bez cyklistických přejezdů nebo možnosti mimoúrovňových křížení (Lipovská, Tyršova, I/44)

- železniční trať
- průmyslové areály podél Staříče.

Z pohledu tohoto patří k nejvíce potřebným:

- vyřešit křížení silnice I/44 u Ovčího mostu
- vyřešit křížení ul. Lipovské a Tyršovy s cyklotrasou 4



Fotografie č. 24 – křížení ul. Tyršovy s cyklotrasou č. 4 s nedostatečnými rozhledovými poměry

- navrhnout alternativní propojení do Bělé pod Pradědem mimo silnice I/44 a I/60
- navrhnout vhodné propojení cyklotrasy 6210 v úseku mezi ul. K. Čapka a Ovčím mostem
- svést cyklotrasu 55 ze silnice I/44 vybudováním nové lávky přes Bělou
- umožnit cyklistům na konci ul. Březinovy bezpečné napojení na Českou Ves.

2.5.3 Návrh podle nejmenších investičních nákladů

Dle nejmenších investičních nákladů je možno navrhnout následující typy tras:

- úseky s nutností pouze vyznačení orientačními nebo dopravními značkami (po účelových a místních obslužných komunikacích, vedení společných nedělených stezek nebo stezek s povoleným provozem cyklistů namísto stávajících chodníků, pruhy na vozovce, cyklistické přejezdy)
- úseky s nutností pouze drobných úprav (úpravy prahů v obytných zónách, vložení řádků z reliéfní dlažby do stávajících chodníků)
- středně náročné úpravy (provedení zpomalovacích prahů stavebně upravených přes místní obslužné a dopravně zklidněné komunikace, úpravy na vozovkách pouze změnou značení, příp. nástřikem, drobná rozšíření stávajících nemotoristických komunikací).

Z pohledu těchto opatření se jeví jako vhodné:

- umožnění provozu cyklistů v protisměru ve zbývajícím úseku ul. Školní



Fotografie č. 25 – úsek ul. Školní, kde není dosud povolen provoz cyklistů v protisměru

- umožnění provozu cyklistů v protisměru na Masarykově náměstí (od Tyršovy)
- zrušení požadavku na vedení kola po Ovčím mostě a vyznačení cyklistického přejezdu přes silnici I/44



Fotografie č. 26 – úsek po Ovčím mostě a v okolí s požadavkem na vedení kola cyklisty

- doplnění cyklistických přejezdů tam, kde nejsou a jejich zřízení je jednoduché (např. v kombinaci sdružený přejezd a přechod)



Fotografie č. 27 – křižování, které by bylo vhodné provést jako sdružený přechod a přejezd pro cyklisty

- umožnění provozu cyklistů v protisměru k ul. Lipovské (od Tyršovy)



Fotografie č. 28 – vhodné umožnění provozu cyklistů v protisměru k ul. Lipovské

- zřizování dalších zón 30, případně obytných nebo sdílených zón (zklidňování dopravy).

2.5.4 Výsledný návrh etapizace

Výsledný návrh etapizace bylo politické rozhodnutí na základě shody všech zúčastněných během závěrečného projednání na základě znalosti území, finanční možnosti, majetkoprávních vztahů a je tedy kombinací výše uvedených tří podkapitol, případně s doplněním.

Navržené úseky cyklotras k prioritní realizaci:

- **Náhrada trasy č. 4 kolem pivovaru (v řešení):** Úprava dopravního značení – převedení od ul. Tyršovy do ul. Vodní po křižovatku s ul. Tovární.
- **Propojení lázní s centrem:** Od IC v lázních po ul. Priessnitzově až po křižovatku s ul. V Aleji ve vozovce za podmínky posunutí začátku zóny 30 až za křižovatku s ul. V Aleji (doporučeno s ohledem na provoz lázeňských hostů a návštěvníků doplnit na ul. Priessnitzově piktogramovými koridory). Po ul. V Aleji vedení včetně provozu cyklistů v protisměru (i zde minimálně na začátku, konci a v místě odbočení slepé komunikace zřídit značku V 20). Po ul. Kalvodově vedení ve vozovce (nutno však regulovat dopravním značením nelegální parkování), po ul. S. Tůmy opět ve vozovce bez úprav. V místě přejezdu a po ul. Puškinově a Nádražní vedení po vozovce, s ohledem na výše uvedené alespoň v ul. Priessnitzově a Puškinově doplnění pomocí piktogramových koridorů. Před nádražní budovou zajištění kolmého stání doplňkovou tabulkou zajištění couváním. Po úseku chodníku mezi nádražím a ul. Tyršovou doplnění značek Cyklisto, veď kolo. Po ul. Tyršově bez úprav až po stávající cyklotrasu č. 4.
- **Umožnění vedení cyklistů v protisměru jednosměrných komunikací:** Úprava svislého, případně vodorovného značení s doporučeným použitím značky piktogramového koridoru vždy na začátku, konci a v případě křižovatky nebo významného sjezdu (u úseku na žulových kostkách nutno zvážit realizovatelnost značky V 20). Jedná se o propojku ulic Tyršova – Lipovská, část ul. Školní a průjezd Masarykovým náměstím.
- **Úprava vedení cyklistů na cyklotrase 4 v ul. Denisově:** Zajištění bezpečného křížení cyklotrasy č. 4 s ul. Denisovou stavební úpravou (např. zvýšená plocha mezi oběma vyústěními a/nebo odsun zastávek mimo rozhledová pole nebo vybudování stezky pro chodce a cyklisty vč. přejezdu a přechodu přes ulici Denisovu anebo kombinace výše uvedených opatření).



Fotografie č. 29 – křížení cyklotrasy č. 4 s ul. Denisovou navržené k úpravě

- **Zřízení sdružených přejezdů a přechodů na cyklotrase č. 4:** Doplnění svislého a vodorovného značení v místě křížení cyklotrasy č. 4 s ul. U Bělidla a u příjezdu ke sportovní hale SPŠ.



Fotografie č. 30 – křížení cyklotrasy č. 4 s ul. U Bělidla navržené k úpravě

- **Propojení Masarykova náměstí s Ovčím mostem:** V rámci úprav ul. Palackého např. zřízení ochranných pruhů pro cyklisty v rámci zrušení podélného stání a jeho náhradou kolmými a organizačními opatřeními pomocí svislého a vodorovného značení, viz též výše.



Fotografie č. 31 – úsek ul. Palackého navržený k doplnění ochranných cyklistických pruhů (vč. části ul. Palackého ke kostelu)

- **Obnova ul. O. Březiny a lávky přes Bělou:** V rámci obnovy ul. O. Březiny provést úpravy dle studií Dopravoprojektu a PUDISu, tj. dobudovat tam, kde je možné, chodník, zřídit protisměrný pruh pro cyklisty a lávku nadimenzovat i pro provoz pěších a cyklistů (v mezidobí do dokončení napojení do sídliště Pod Chludem např. povolit provoz cyklistů dodatkovou tabulkou v rámci stezky pro chodce). Místo křížení u lávky zvýšit do stavebně upraveného zpomalovací prahu, případně realizovat další vhodná opatření pro zajištění dodržování rychlosti vč. realizace zóny 30.



Fotografie č. 32 – stávající provizorní lávka v ul. O. Březiny navržená k náhradě i pro provoz cyklistů

- **Zřízení cyklopruhů na ul. Smetanově a Bezručově:** V úseku mezi ul. K. Čapka a Ovčím mostem úprava vodorovného a svislého značení pro zřízení vyhrazených/ochranných pruhů dle možností na silnici I/44 včetně dořešení křížení u Ovčího mostu zřízením sdruženého přechodu a přejezdu pro cyklisty včetně úpravy značení na Ovčím mostě a na opačné straně s umožněním provozu cyklistů například formou stezky pro chodce s povoleným provozem cyklistů. V okružní křižovatce a na mostě na ul. K. Čapka doporučeno zřízení piktogramových koridorů.
- **Obnova lávky přes Bělou a zřízení stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. Nábřežní a Žižkovou:** V rámci připravované obnovy lávky navázat zřízením sdružených přechodů a přejezdů pro cyklisty přes ul. Smetanovu a 28. října se zřízením stezky pro chodce a cyklisty mezi ul. Nábřežní a Žižkovou vč. zvýšení vozovky v místě vyústění lávky do ul. Nábřežní.
- **Úprava vyústění cyklotrasy č. 4 do ul. Tyršovy:** Provést vhodná technická opatření pro zvýšení bezpečnosti výjezdu a křížení cyklistů, případně pěší trasy přes ul. Tyršovu, např. zvýšení vozovky vč. dopravního značení (sdružený přechod a přejezd) vč. úpravy odvodnění.
- **Zajištění bezpečného křížení cyklotrasy č. 4 a ul. Lipovské:** Úprava stávajících vyústění cyklotrasy č. 4 například zřízením posunutého sdruženého přechodu a přejezdu vč. nasvětlení přes ul. Lipovskou včetně posunu sjezdu a rozšíření severního chodníku na stezku pro chodce a cyklisty.

2.6 Návrh na využití cyklistické dopravy v návaznosti na ostatní druhy dopravy

2.6.1 Návaznost na veřejnou hromadnou dopravu

Železniční doprava

U železniční dopravy je nutné zajistit v rámci soutěže na nové provozovatele v rámci celostátní linky i IDSOK použití vhodných dostatečně kapacitních vozidel s bezbariérovým nástupem do vozidla a s odkládacím prostorem pro jízdní kola tak, aby nebylo nutno je zvedat a zavěšovat na háky, kdy dochází k poškozením.

Rovněž trvat na zajištění náhradní dopravy pro jízdní kola v době výluk mimo zimní sezónu.

Dále je nutné zajistit napojení železniční stanice na síť cyklistických komunikací. Podporovat provoz úschovny a půjčovny kol na železniční stanici. Zajistit vhodné stojany, příp. i kryté v přednádraží.

Autobusová doprava

Zde je nezbytné při dalších soutěžích na provozovatele v rámci příměstských linek IDSOK požadovat alespoň u některých linek zajištění vozidla umožňujících přepravu jízdních kol (např. v kombinaci s místem pro invalidy a/nebo kočárky).

U dálkových linek motivovat provozovatele k zajištění přepravy jízdních kol buď ve vozidle nebo přívěsu a to minimálně o víkendu, resp. i o pracovních dnech o hlavních letních prázdninách. V tomto případě je možné tolerovat omezení počtu zastávek, v nichž je možno kolo naložit/vyložit.

Zajistit napojení autobusového nádraží, příp. vybraných zastávek na síť cyklistických komunikací. Zajistit vhodné stojany, příp. i kryté v blízkosti autobusového nádraží a vybraných zastávek.

Všeobecně

Pro přepravu jízdních kol upravit smluvní přepravní podmínky v rámci IDSOK. Otázku elektromobility v hromadné dopravě řešit ve shodě s ostatními přepravci a/nebo kraji.

S vodní, lanovou nebo jinou (nekonvenční) dopravou se v rámci tohoto generelu neuvažuje.

2.6.2 Bikesharing

Ještě před pořízením generelu iniciovalo město Jeseník debatu ohledně zajištění bikesharingu. V této souvislosti byly osloveny i okolní obce, které však neprojevyly o tuto službu zájem, zejména z finančních důvodů, protože vzhledem k liniové poloze obcí by bylo nutno umístit několik stanovišť v údolním koridoru,

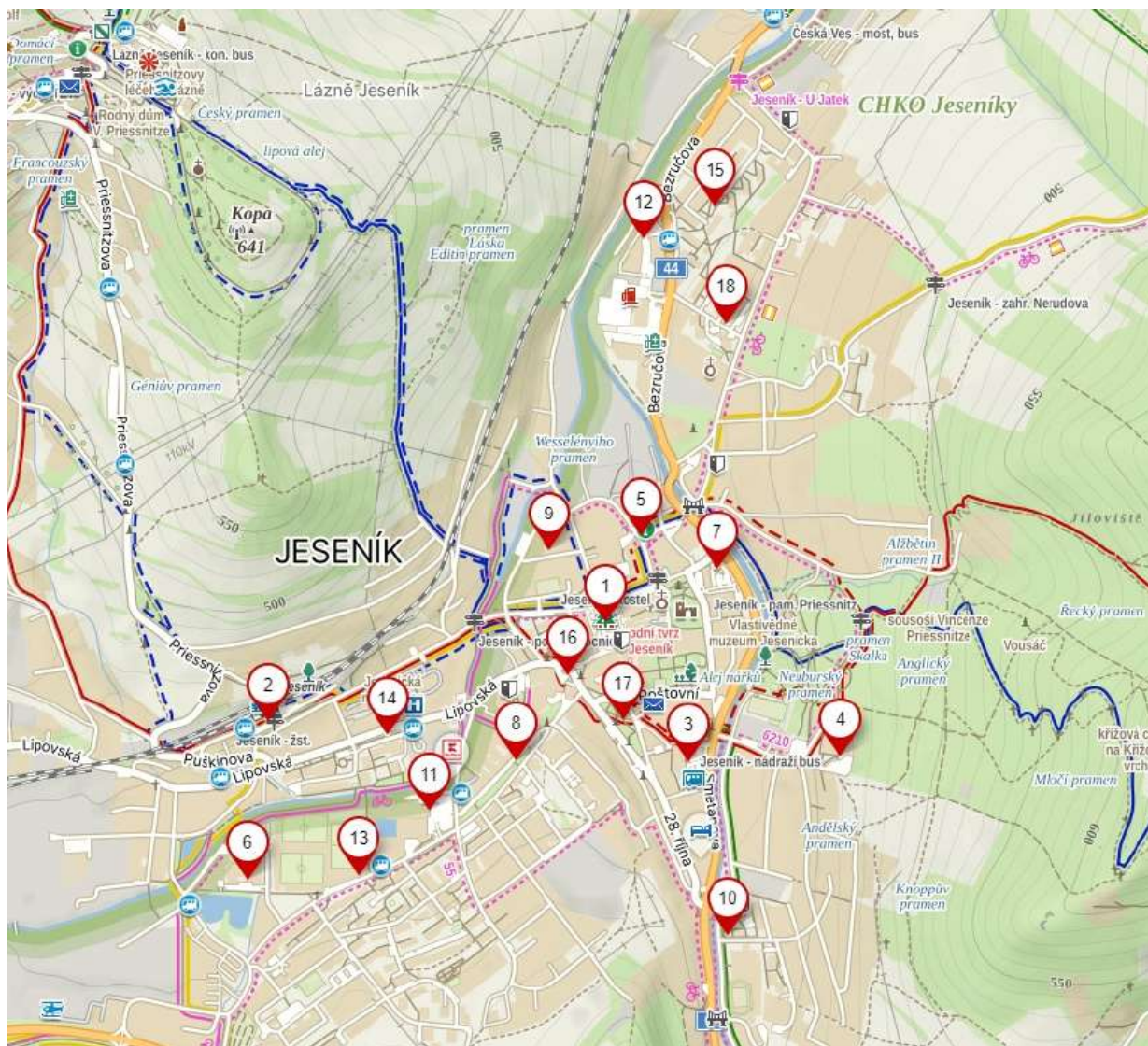
Zástupci města navštívili Krnov, aby získali informace o provozu a případných zkušenostech s vybraným provozovatelem. Jedním z důvodů, proč nebyl Bikesharing zřízen, byla obava z nedostatečné sítě bezpečných cyklistických komunikací a tím pádem z nevyužívání sdílených kol obyvateli z důvodu strachu z kolize s motorovými vozidly. Z důvodu následků povodně v roce 2024 však byly diskuze o další podobě ukončeny.

V rámci města bylo při přípravě vytipováno několik lokalit, kde by bylo vhodné stojany umístit (viz obrázek č. 4).

Zpracovatel generelu navrhuje zvážit doplnění dalších lokalit:

- V lázních (i s vědomím převážného využití k jízdě směrem do města),
- V ul. Kalvodově,
- V blízkosti SOŠ gastronomie a potravinářství,

- V Bukovicích v blízkosti skateparku (nutno zajistit obnovení lávky na ul. Slunnou),
- V blízkosti MŠ u ul. Na Mýtince,
- U dětského dopravního hřiště,
- U bikrosového areálu,
- V průmyslové zóně.



Obrázek č. 4 – Vytipované lokality pro Bikesharing (zdroj – město Jeseník)

2.6.3 Systémy Bike&Ride, Bike&Go

Tyto systémy se používají pro přestup z cyklistické dopravy na veřejnou hromadnou dopravu nebo pro pěší docházku např. do centra města, pokud není žádoucí nebo možné do daného místa zavést cyklistické komunikace. V případě Jeseníku se nejeví druhé zmiňované opatření jako nutné.

Pokud jde o Bike&Ride systém, lze ho aplikovat u zastávek autobusové dopravy například ve směru na Rejvíz, kde by bylo možno dojet např. k zastávce Dětrichov, školka z oblasti Seče a části zástavby Dětrichova, příp. na konečné (tady ale vzhledem k malému rozsahu zástavby je otázka využití). U ostatních autobusových zastávek vzhledem k relativně krátké vzdálenosti do centra se jeví jejich zřízení jako diskutabilní. Obdobně v lázních se nezdá nutnost řešení této problematiky.

Samozřejmě lze uvažovat s podobným řešením u železniční stanice, případně na autobusovém nádraží (pro cesty na delší vzdálenost – vyjížďka z Jeseníku). Tady se předpokládá i kombinace s bikesharingem.

2.7 Návrh měkkých opatření (webové a tiskové prezentace, soutěže, komunikace s veřejností, cyklokoordinátor, apod.)

Pro vytváření dobrých podmínek je navrženo provádět **okamžitá opatření** ve prospěch zlepšování cykl. dopravy:

- nově navrhovaná parkoviště nesituovat do míst, kde budou vedeny cykl. stezky nebo trasy (u jiných než podélných stání)
- upřednostnit budování hromadných garáží ve vícepodlažní zástavbě na úkor stání na terénu, zejména kolmých a šikmých, kde hrozí ohrožení cyklistů při manévrech zajíždění a vyjíždění
- vyznačit trasy a společné nedělené stezky pro chodce a cyklisty nebo chodníky s povolených provozem cyklistů tam, kde to šířkové poměry již dnes dovolují
- stávající příčné prahy z recyklovatelného materiálu předělat tak, aby mezi prahem a obrubníkem vznikl prostor pro jízdu cyklistů
- **u všech projektových dokumentací dopravních staveb, které nebyly dosud realizovány, prověřit možnost doplnění prvků cyklistické dopravy**
- v místech křížení významných cyklistických a pěších tras přes komunikace vybudovat prvky pasivní ochrany (nasvětlení, dělicí ostrůvky, apod.)
- **v rámci územních a stavebních řízení u staveb občanské vybavenosti trvat na doplnění prvků cyklistické dopravy dle rozsahu záměru investora**
- zapracovat výsledky generelu do změn stávajícího nebo nového územního plánu města
- **zvážit možnost etapových opatření v úsecích a křižovatkách, kde je výhledové řešení odlišné od současného a připravovaného stavu**
- u komunikací s velkým podílem cyklistů preferovat podobrubníkové vpusti
- **stavební úřad může doporučovat nebo si vymínit realizaci stojanů pro kola nebo příjezdových komunikací pro cyklisty u staveb občanské vybavenosti, přičemž stojany by měly být doporučeny jednotné (buď typy již používané bezpečnostní nebo ty, které bude mít město stanovené jako vhodné pro cyklistický mobiliář)**
- na městem zřizovaných nebo dotovaných službách umožnit bezplatné nebo zlevněné odstavování kol
- v programech regenerace panelových sídlišť dbát na osazování stojanů, vedení vnitrosídlištních cyklotras, případně větší úschovny
- zintenzivnit spolupráci Městské policie Jeseník a vlastníků kol pro jejich registraci, v blízkosti kamerových systémů MP zřídit stojany pro kola

- podporovat školy a komunální organizace při možnostech dojížděky zaměstnanců a dětí
- **zajistit dostatečně působnost městského cyklokoordinátora, např. aby měl možnost ovlivnit způsob prodeje nebo pronájmu městského pozemku tam, kde by to mohlo ohrozit budoucí výstavbu infrastruktury pro cyklodopravu.**

Mezi **opatření stimulující rozvoj cyklistické dopravy ve městě** zahrnujeme (s výjimkou stavebních opatření zmíněných výše):

- výuku jízdy na kole (předškolská a školská výchova včetně soutěží typu BESIP)
- jednorázové a pravidelné propagační kampaně (nošení přílby, při otvírání cyklistických stezek) – nejčastěji formou letáků, v místních tiskovinách, na internetových stránkách
- pravidelná aktualizace digitální i tištěné cyklistické mapy města (bezplatné nebo částečně dotované)
- zřízení a pravidelnou aktualizaci internetových stránek věnovaných cyklistické dopravě, zejména s důrazem na zajištění výluk a uzavírek
- propagační cyklistické jízdy (u příležitosti Dne země, Týdne bez aut, při otevření cyklistických stezek – možno využít spoluprací s neziskovými a nevládními organizacemi)
- zřízení kontaktního telefonu – vyčlenění pracovníka zabývajícího se podněty občanů (v současnosti je již vyčleněn pracovník na městském úřadě, ale cyklistická doprava je pouze částí jeho náplně práce), případně speciálního cyklistického telefonu se záznamníkem, kde může občan nahlásit 24 hodin denně závalu, podnět, připomínku
- besedy s občany, pravidelná setkání – zpětná vazba na realizovaná opatření, nejlépe v pravidelných půlročních nebo ročních cyklech (i zde je možno využít pomoci nevládních, neziskových nebo ekologických iniciativ)
- program Bezpečná cesta do škol, zahrnující vybudování opatření pro bezpečný přístup pěších a cyklistů do škol
- aktualizace rubriky Tipy na výlety v místní tiskovině zahrnující návrhy na vyjížděky do okolí města
- zřídit na městském úřadě existenci pracovní skupiny (poradního sboru, Komise při radě, atd.) pro cyklistickou dopravu
- motivovat soukromý sektor k získávání dotací na projekty týkající se cyklistické dopravy
- zavést soutěž pracovních nebo školních kolektivů pro motivaci dojíždění do práce
- fotografická soutěž o ceny – např. zajímavý motiv z jesenické cyklotrasy
- internetová anketa mezi cyklisty k aktuálním problémům.

2.8 Návrh cyklo-opatření při obnově města po povodni 2024

Během projednávání generelu byly ve fázi konceptu předloženy tyto záměry obnov po povodni:

- Obnova místní komunikace ul. Nábřežní (TUMVIA)
- Obnova místní komunikace ul. Mlýnská (TUMVIA)
- Obnova místní komunikace ul. Žižkova (Dopravní projektování)
- Jesenické lávky – studie (HUA HUA).

S projektanty lávek byl následně proveden konferenční hovor, kde výsledkem bylo doporučení rozšířit lávky na 3 m (lávka u ul. Nábřežní a u ul. Březinovy), u ul. Nábřežní byla dohodnuta úprava předpolí lávky a u ul. Vodní pak bylo doporučeno dopracovat navázání na městem doporučené řešení prostoru křižovatky.

U projektu ul. Nábřežní vzhledem k současně zadanému projektu zřízení zóny 30 v celé oblasti nebylo k navržené obnově komunikace připomínek s výjimkou požadavku na zajištění do kolmých stání couváním.

U ul. Mlýnské bylo doporučeno dopracovat více zklidňujících opatření (např. stavebně upravené zpomalovací prahy, apod.), protože lze očekávat, že plánované převedení cyklotrasy 6210 (pokud bude vůbec realizovatelné) nebude provedeno v brzké době.

U ul. Žižkovy se doporučuje provést piktogramové koridory, alespoň vyznačením na začátku a konci úseku + v křižovatce s ul. Jiráskovou + v místě kolmého stání. U kolmého stání se jeví jako nezbytné zajistit dopravním značením zajištění couváním.

Během projednávání čistopisu generelu byly zhotoviteli předloženy tyto další záměry:

- Obnova místní komunikace ul. Janáčkova v Jeseníku (TUMVIA)
- Obnova místní komunikace ul. Rejvízská II (TUMVIA)
- Rekonstrukce lokality V Oblouku – zpracování projektové dokumentace (Dopravní projektování)
- Obnova místních komunikací ul. Jaroslava Ježka a Denisova (TUMVIA)
- Obnova místní komunikace ul. Gogolova v Jeseníku (TUMVIA)
- Obnova místní komunikace ul. Fučíkova v Jeseníku (TUMVIA)
- Oprava vybraných místních komunikací v Jeseníku – Sekundární povodňové škody 2024 (VIAT).

K zaslaným dokumentacím bylo z pohledu zpracovatele GCD sděleno následující:

- Ul. Janáčkova – v rámci GCD je zde navržena alternativní trasa od ul. Lipovské po Staříč. Na základě závěrečného projednání GCD je městem Jeseník tato alternativní trasa do čistopisu zahrnuta. Sice není obnova povrchu z žulových kostek vhodným řešením, avšak vzhledem k alternativnosti trasy navázané na výhledové vedení trasy podél Staříče směrem do Lipové, pokud nelze už povrch změnit, je možné návrh akceptovat,
- Ul. Rejvízská – v rámci GCD je respektováno vedení cyklistů ve vozovce s návazností na plánovanou Zónu 30 v ul. Nábřežní. Případné vedení cyklistů po chodnících nemá vzhledem k jejich šířce a množství vjezdů smysl. S ohledem na vyloučení zbytného provozu a zklidnění dopravy lze doporučit jako vhodný prvek návrhu pro zlepšení pro cyklisty vybudovat fyzický zvýšený zpomalovací práh na místě pro přecházení u křižovatky s ul. Krátkou, který by zároveň sloužil i pro bezpečnější přecházení chodců,
- Ul. V Oblouku – dle čistopisu GCD se už nesleduje vedení cyklistů touto ulicí,
- Ul. Dukelská – Opět s ohledem na zřízení zóny 30 je nanejvýš vhodné, aby zpracovatel PD navrhl nějaký zklidňující prvek, kde optimální by bylo umístění místa pro přecházení u pomníku do zvýšeného stavebně upraveného zpomalovacího prahu. Ten by výhledově sloužil jako bezpečné vyvedení cyklistů v tomto místě do vozovky ul. Dukelské (nejdou známy podmínky zadání, ale obecně dle TP 132 je toto vyžadováno). Takovou malou změnu projektu by šlo realizovat bezodkladně, pouze je nutno zajistit dokonalé odvodnění,
- Ul. J. Ježka x Denisova – GCD nepředpokládá s ohledem na vedení městské linky autobusů v řešeném místě vedení nové cyklistické trasy, pro běžný provoz cyklistů v rámci pravidel provozu na PK je návrh určitě vyhovující,

- Ul. Gogolova – GCD navrhuje vedení cyklistů (z důvodu kolmých stání a intenzivního provozu v ul. Gogolově) myší dírou a po západním chodníku až k ul. Tyršově a v místě stávajícího přechodu podél ul. Lipovské pokračování směrem do centra/novým přechodem sdruženým s přejezdem přes ul. Lipovskou k náměstí Hrdinů.

Bylo by vhodné obnovu dlažby na chodníku provést bez zkosených hran a do kolmých stání umístit parkovací dorazy, aby vozidla nepřesahovala na chodník nežádoucím rozměrem. Opět z pohledu výhledového vedení cyklistů po ul. Tyršově by bylo více než žádoucí provést zklidnění křižovatky Tyršova x Gogolova formou miniokružní křižovatky, minimálně alespoň z typizovaného přejízdného pryžového vrchlíku. To souvisí i s plánovaným převedením cyklotrasy č. 4 do ul. Vodní, tato změna projektu je opět marginální a lze realizovat bez nutnosti povolení záměru,

- Ul. Fučíkova – v této ulici se s návrhem nové trasy nepředpokládá (případné propojení novou lávkou přes Staříč k Dukelské nebylo městem akceptováno). Navrhuje se však s ohledem na nebezpečné vyústění stávající cyklostezky z náměstí Hrdinů do ul. Fučíkovy doplnit naproti vyústění na zábradlí dvojicí zrcadel, která by nejen cyklistům, ale i vyjíždějícím motoristům zlepšila naprosto nedostatečný výhled – ulice je úzká s provozem autobusů,
- Ul. Karla Čapka, spojka Nábřeží a Havlíčkova, ul. Dvořákova a Habrová – návrhy nutno koordinovat po stránce věcné, časové i dopravního značení s dokumentací pro zřízení zóny 30,
- Ul. Dukelská – GCD počítá v úseku od ul. B. Němcové až po koupaliště vedení cyklistů na jižní straně formou rozšíření stávajícího chodníku na stezku pro chodce a cyklisty z důvodu vysokých intenzit motorové dopravy – v tomto úseku není záměr v kolizi s navrženým projektem. V dalším úseku až k ul. Denisově se předpokládá zřízení cyklistických pruhů na vozovce, ať už ochranných pruhů nebo vyhrazených pruhů. V úseku od přechodu pro chodce u parc. č. 2273/19 směrem na západ by bylo možno už v rámci projektu s takovým řešením uvažovat, protože šířka vozovky je nadbytečná (mj. cyklista může projet i zastávkou, pokud tam nestojí autobus – pruh se před zastávkou ukončí a za ní pokračuje) a stejně bude nutno upravit i nevhodně ponechaný dlouhý přechod pro chodce. Tu by se mělo řešit i vyvedení cyklistů ze stezky pro chodce a cyklisty od ul. Denisovy. Navržené řešení formou VDZ na vozovce nezaručí požadované chování účastníků silničního provozu v daném prostoru. V úseku od ul. U Kasáren k ul. U Bělidla si však generelem navržené řešení vyžádá rozšíření vozovky, což není v tuto chvíli reálné řešit. Aby nebyly pruhy na vozovce zřízeny pouze v krátkém úseku, doporučuje se v tomto úseku výjimečně provést v každém směru zřízení piktogramového koridoru pro cyklisty,
- Ul. U Bělidla – výhledově tady GCD předpokládá zřízení samostatné cyklistické stezky od křižovatky s ul. Dukelskou po stávající cyklostezku, vzhledem k náročnosti této úpravy pro zajištění koordinace s ul. Dukelskou i zde v tomto případě lze uvažovat s výjimečným použitím vyznačení piktogramového koridoru. Co je potřebné považovat za zásadní opatření, které je nutno realizovat v rámci stavby, je zřízení sdruženého přechodu a přejezdu v místě dnešního místa pro přecházení u vyústění cyklistické stezky od ul. Denisovy do ul. U Bělidla (opět jen změnou značení a reliéfní dlažby bez povolení záměru). Další alternativní trasa do Lipové-lázní na závěrečném projednání nebyla auditoriem schválena, tj. další úsek k silnici I/60 je bez připomínek,
- Ul. Denisova – daný projekt řeší de facto obnovu stávajícího stavu, pravděpodobně s ponecháním zastávek autobusů ve stávající poloze. Stávající způsob křížení ul. Denisovy cyklotrasou č. 4 s vedením po vozovce v místě zastávek je v GCD považován za jedno z nejkritičtějších míst celé trasy v průchodu Jeseníkem a fixace tohoto stavu může být příčinou kolize cyklistů s motorovou dopravou s vážnými následky. Ani plánované zřízení zóny 30 v této oblasti, pokud nebude doprovázeno podpůrnými stavebními úpravami, neřeší bezpečnost provozu. Ideálním řešením by bylo zajištění kolmému křížení cyklistů přes tuto komunikaci tak, aby zde byly alespoň minimální rozhledové poměry.

2.9 Využití materiálu „Cyklovize 2030“ Olomouckého kraje

Na základě telefonátu s p. ing. Martínkem byla výkresová část zpracována tak, aby bylo možno ji aplikovat do mapové části Cyklovize 2030. Současně byla viz výše převzata koncepce úprav cyklotras s případnou modifikací.

2.10 Příprava pro Bikesharing

Z pohledu bývalého cyklokoordinátora města Ostravy se jeví jako vhodné vybudovat v místech, kde jsou navržena stanoviště bikesharingu, stojany, pokud možno na zpevněných plochách, ev. vyštěrkovaných plochách. Tyto nemusí být určeny pouze pro Bikesharing, ale i pro odkládání běžných kol. Pokud se stojany nevybudují, bývá časté odkládání kol na veřejných prostranstvích, kde neopřená kola padají a brání pohybu chodců, příp. vozidel. S provozovatelem bikesharingu nutno dohodnout systém pokut pro uživatele, pokud odstaví kolo jinde a čas nápravy tohoto skutku provozovatelem.

2.11 Projednání konceptu a čistopisu návrhové části

Projednání konceptu bylo vedeno jednak online v rámci zpracování studie lávek s HuaHua architektky, jednak prezenčně na komisi dopravy města dne 20.11.2025 v Jeseníku.

Na základě zapracování připomínek vzešlých z projednání byl koncept dokončen a předán objednateli.

Ke konceptu následně proběhla pracovní schůzka dne 26.11.2025 na úrovni města, kde byly vysloveny požadavky na dopracování čistopisu návrhu. Zpracovatel na tyto náměty reagoval v rámci mailové komunikace.

Osloven byl telefonicky zástupce obce Lipová-lázně, který dodal stanovisko k variantám. Prioritně preferuje vedení podél silnice I/60. Toto bylo v čistopisu zohledněno.

V rámci čistopisu proběhlo projednání dne 27.1.2026 prezenčně na radnici v Jeseníku. Z jednání vzešly připomínky, které následně byly doplněny na interním jednání 6.2.2026. Dokument byl posléze upraven a dokončen.

Ostrava, 11.2.2026

ing. Martin Krejčí a kolektiv