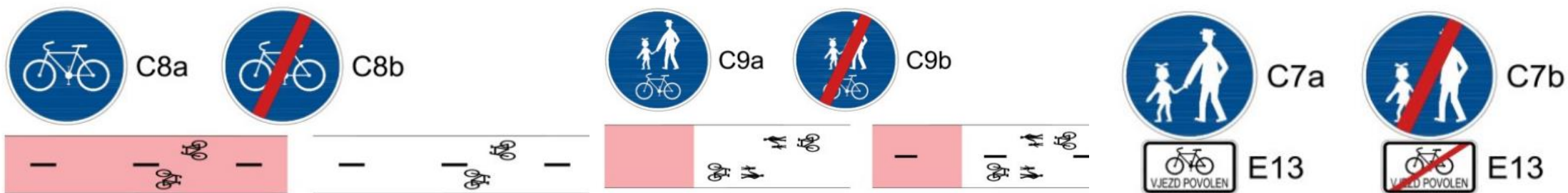


Legenda

- Duální průjezd (vyhrazený pruh pro cyklisty + SDZ C 7a+E13)
- Ochranný pruh pro cyklisty
- Pěší a cyklistický podchod (rezerva z ÚP)
- Sdílená zóna
- Stávající stezka pro chodce a cyklisty
- Stávající stezka pro chodce a cyklisty oddělená
- Stezka pro chodce a cyklisty
- Stezka pro chodce a cyklisty oddělená
- Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11
- Úzké hrdlo - železniční most
- Vyhrazený pruh pro cyklisty
- Zóna 30
- Cyklistická trasa navržená v Cyklovizi 2030

Principy navrhování cyklistických opatření na území města Nymburk a v jeho nejbližším okolí



Obsah

1. Úvod	5
2. Základní rozměry a prostorové nároky cyklistické dopravy	5
3. Boční bezpečnostní odstupy (BO).....	8
4. Vedení cyklistické dopravy v intravilánových úsecích.....	9
4.1 Integrovaná opatření cyklistické dopravy	9
4.2 Stezky.....	14
5. Popis navržených cyklistických tras na území města Nymburk	16
5.1 Ponechané stávající značené cyklistické trasy a Cyklovize 2030.....	16
5.1.1 Cyklistická trasa N1	16
5.1.2 Cyklistická trasa N2.....	17
5.1.3 Cyklistická trasa N3.....	18
5.1.4 Cyklistická trasa N4.....	20
6. Schématické příčné řezy dotčených ulic v navrhované koncepci	21
6.1 Schématický příčný řez ulicí Boleslavská třída – Řez A	22
6.2 Schématický příčný řez ulicí Boleslavská třída – Řez B	23
6.3 Schématický příčný řez ulicí Ferdinanda Schulze – Řez C	24
6.4 Schématický příčný řez ulicí Zbožská – Řez D	25
6.5 Schématický příčný řez ulicí Purkyňova – Řez E.....	26
6.6 Schématický příčný řez ulicí Drahelická – Řez F.....	27
6.7 Schématický příčný řez ulicí Pražská – Řez G	28
6.8 Schématický příčný řez ulicí Kolínská – Řez H.....	29
6.9 Schématický příčný řez ulicí Poděbradská – Řez CH	30

6.10 Schématický příčný řez ulicí Tyršova – Řez I	31
6.11 Schématický příčný řez ulicí Bobnická – Řez J.....	32
6.12 Schématický příčný řez ulicí Maršála Koněva – Řez K.....	33
6.13 Schématický příčný řez ulicí Komenského – Řez L	34
6.14 Schématický příčný řez ulicí Havlíčkova – Řez M	35
6.15 Schématický příčný řez ulicí Velké Valy – Řez N.....	36
6.16 Schématický příčný řez ulicí Okružní – Řez O	37
6.17 Schématický příčný řez stezkou podél vodního toku Liduška– Řez P	38
6.18 Schématický příčný řez ulicí Palackého třída – Řez Q.....	39
6.19 Schématický příčný řez ulicí V Kolonii – Řez R	40
6.20 Schématický příčný řez ulicí Nádražní – Řez S	41
6.21 Schématický příčný řez ulicí Boleslavská třída (silniční most) – Řez T	42
7. Návrh budování tras v extravilánu.....	43
7.1 Povrchy využitelné pro stavbu nových komunikací pro cyklisty	43
7.1.1 Živičný povrch	43
7.1.2 Dlážděný povrch	46
7.1.3 Cementobetonový povrch.....	48
7.1.4 Mlatový povrch.....	50
7.1.5 Využití technologie GLORIT	52
8. Nově navrhované trasy do přilehlých obcí města Nymburk.....	54
8.1 Cyklistická trasa Chleby	54
8.2 Cyklistické trasy Hořátev 1 a Hořátev 2	55
8.3 Cyklistické trasy Dvory, Dvory 1 a Dvory 2	57

8.4	Cyklistické trasy Veleliby a Vel/Chle.....	59
8.5	Cyklistické trasy Kostomlaty a Kostomlaty´.....	60
8.6	Cyklistické trasy Zálabí a Veslák.....	61
8.7	Cyklistická trasa Bobnice.....	62
8.8	Cyklistická trasa Kovansko.....	63
8.9	Cyklistická trasa Šlotava.....	63
8.10	Cyklistická trasa Křečkov.....	64
8.11	Cyklistická trasa Hoř/Kov.....	64
8.12	Cyklistická trasa Zvěřínek.....	65
8.13	Cyklistická trasa Kamenné Zboží.....	65
9.	Zdroje.....	67
10.	Seznam obrázků.....	68
11.	Seznam tabulek.....	71

1. Úvod

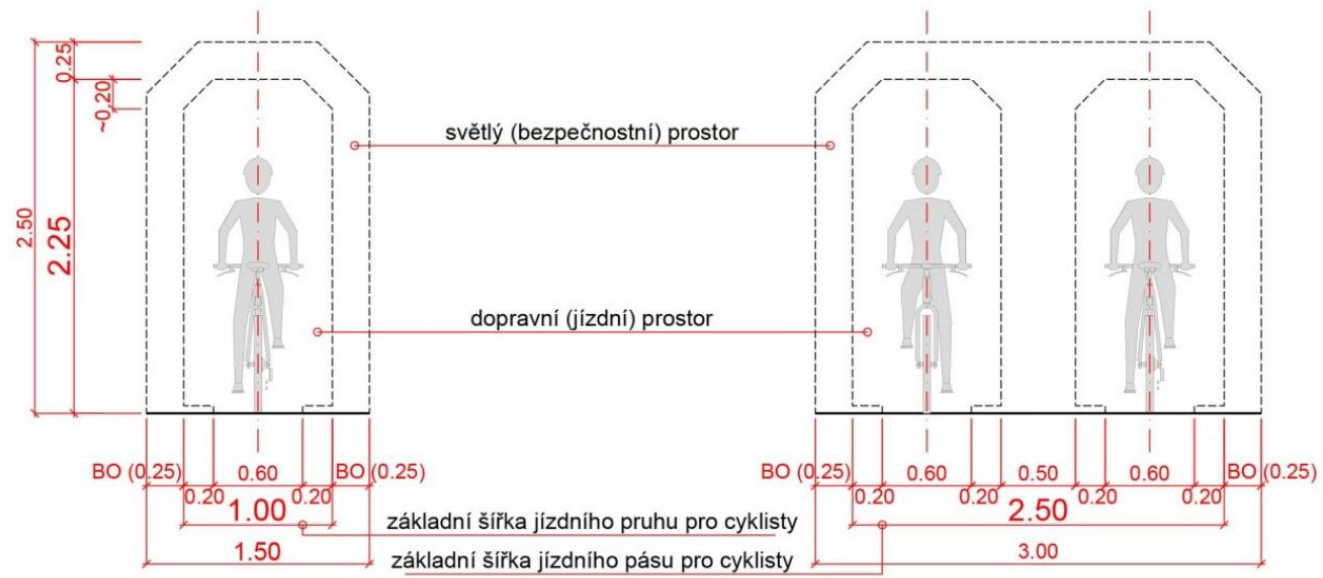
Tato příloha definuje základní rozdělení cyklistických tras a komunikací dle technických podmínek TP 179 – Navrhování komunikací pro cyklisty, které shrnují pravidla a principy pro navrhování pozemních komunikací tak, aby byly bezpečné a komfortní také pro užívání jízdních kol. Během tvorby Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Nymburce bylo čerpáno především z ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“ a právě z TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“. Dále jsou v tomto dokumentu shrnuty navrhované cyklistické trasy v koncepci na území města Nymburk. V neposlední řadě jsou také ukázány schématické příčné řezy vybraných ulic města Nymburk, kterými jsou trasovány jednotlivé cyklistické trasy.

2. Základní rozměry a prostorové nároky cyklistické dopravy

Následující Tabulka 1 reprezentuje základní parametry především pro jízdu v základním idealizovaném úseku, tedy přímém a rovinatém. Obrázek 1 poté znázorňuje základní prostorové nároky pro jednosměrný a obousměrný cyklistický provoz (v přímém směru, nutné rozšíření v oblouku).

Tabulka 1: Základní rozměry a prostorové nároky cyklistické dopravy [1]

Základní rozměry jízdního kola	
Délka běžného jízdního kola	1,80 m
Šířka jednostopého jízdního kola	0,70 m (0,60 m)
Výška běžného jízdního kola	1,30 m
Délka běžného jízdního kola s přívěsným (dětským) vozíkem	3,30 m
Šířka běžného jízdního kola s přívěsným (dětským) vozíkem	0,90 m (0,75 m)
Základní prostor a průjezdný profil cyklisty	
Šířka cyklisty (ramena, řídítka)	0,60 m
Základní šířka jízdního pruhu pro cyklisty	1,00 m
Podjezdná výška	2,25 m
Šířka bezpečnostního prostoru	0,25 m
Šířka zpevněného povrchu pro jízdu bez (dětského) vozíku	0,75 m
Šířka zpevněného povrchu pro jízdu s (dětským) vozíkem	1,25 m
Minimální rozměry světlého prostoru	
Šířka světlého prostoru (1 cyklista)	1,50 m
Šířka světlého prostoru (2 cyklisté)	2,50 m
Výška světlého prostoru	2,50 m
Základní rozměry odstavných a manipulačních prostorů	
Plocha nezbytná pro odstavení jednoho běžného jízdního kola	0,90 m (0,80 m) × 2,00 m
Plocha nezbytná pro odstavení dvou běžných jízdních kol vedle sebe	1,00 (2× 0,50) m × 2,00 m
Půdorysný rozměr minimálního manipulačního prostoru pro běžné jízdní kolo	2,20 × 0,90 m



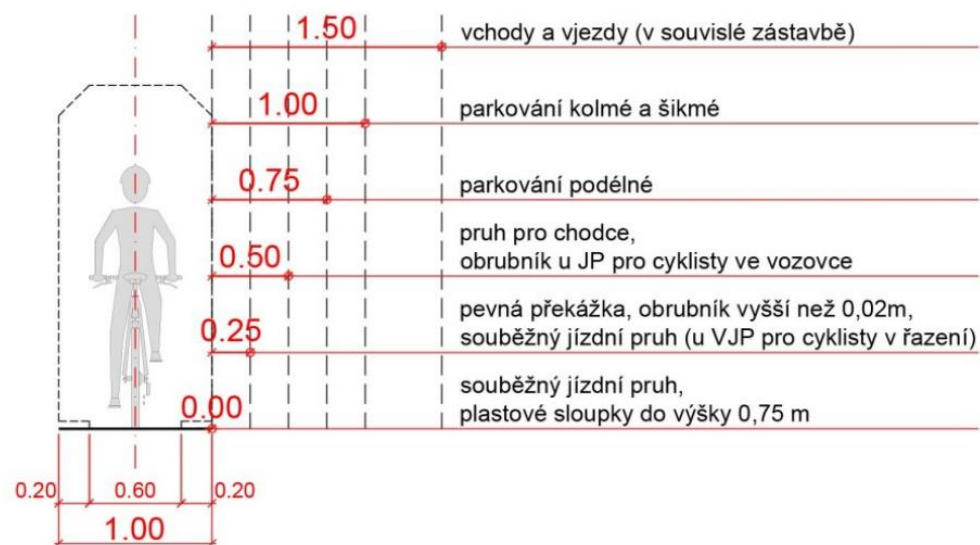
Obrázek 1: Základní prostorové nároky pro jednosměrný a obousměrný cyklistický provoz (v přímém směru, nutné rozšíření v oblouku) [1]

3. Boční bezpečnostní odstupy (BO)

Pro zajištění bezpečného fungování cyklistické infrastruktury je třeba navrhnout dostatečné boční bezpečnostní odstupy. Při návrhu nových komunikací se užívají základní hodnoty nebo vyšší. Pouze v případě stísněných podmínek je přípustné užít hodnoty minimální (v Tabulce 2 uvedeny v závorkách). Tabulka 2 reprezentuje základní (minimální) bezpečnostní boční odstupy (BO). Veškeré hodnoty jsou standardně uváděny pro přímý průjezd. Obrázek 2 následně znázorňuje základní bezpečnostní odstupy (BO) pro jízdu na jízdním kole.

Tabulka 2: Základní (minimální) bezpečnostní boční odstupy (BO) [1]

Jízdní pruh pro motorovou dopravu (souběžný)	–
Jízdní pruh pro motorovou dopravu (protisměrný)	0,50 m (–)
Obrubník přesahující povrch jízdního pruhu pro cyklisty o více než 0,02 m	0,50 m (0,25 m)
Podélné parkování (okraj pásu či jednotlivých míst)	0,75 m
Kolmé a šikmé parkování (okraj pásu či jednotlivých míst)	1,00 m
Pás pro chodce	0,50 m (0,25 m)
Jízdní pruh pro cyklisty (protisměrný) při intenzitách do cca 120 cyklistů/h v obou směrech celkem	–
Jízdní pruh pro cyklisty (protisměrný) při intenzitách nad cca 120 cyklistů/h v obou směrech celkem	2 × 0,25 m = 0,50 m
Pevná překážka	0,50 m (0,25 m)
Pružné (plastové) sloupky	–
Vchody, vjezdy – zejména v souvislé obytné zástavbě	1,50 m (1,00 m)
Doporučené rozšíření ve stoupání a klesání (> 6 %)	0,25 m (–)



Obrázek 2: Základní boční bezpečnostní odstupy (BO) pro jízdu [1]

4. Vedení cyklistické dopravy v intravilánových úsecích

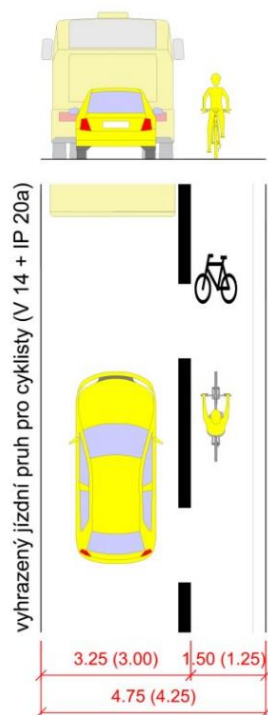
V zásadě jsou v intravilánu 2 možnosti vedení cyklistické dopravy. První možnost je vedení cyklisty v hlavním dopravním prostoru (tzv. integrační opatření cyklistické dopravy) a druhá možnost je poté vedení cyklisty v přidruženém dopravním prostoru (tzv. stezky).

4.1 Integrační opatření cyklistické dopravy

Základním principem integračních opatření cyklistické dopravy je „podkreslení“ bezpečného a plynulého průjezdu cyklistů a zároveň cyklistům vyhrazení určitý prostor. Přítomnost integračních opatření ve vozovce má prostorový i psychologický význam a napomáhá lepšímu vzájemnému vnímání či chování cyklistů a řidičů motorových vozidel. Typy integračních opatření cyklistické dopravy jsou následující:

- Vyhrazený pruh pro cyklisty

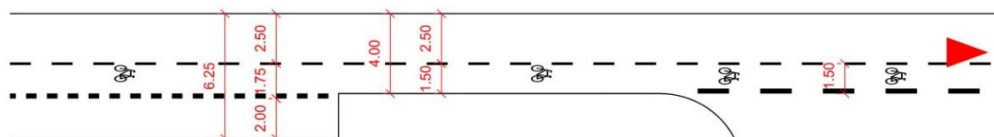
Vyhrazený pruh pro cyklisty je nejvyšší úroveň integračního opatření cyklistické dopravy. Vyhrazený pruh pro cyklisty dovoluje bezpečné míjení uživatele na jízdním kole jak s osobními vozidly, tak s nadměrnějšími vozidly (autobus, nákladní vozidlo). Jedná se tedy o kvalitativně nejvyšší opatření v rámci integračních opatření, nicméně z hlediska prostorových nároků také o nejnáročnější variantu. Obrázek 3 reprezentuje základní rozměry jízdního pruhu a vyhrazeného pruhu pro cyklisty.



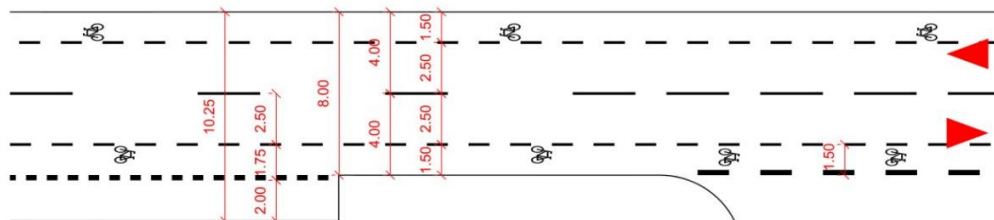
Obrázek 3: Základní (minimální) prostorové nároky vyhrazeného pruhu pro cyklisty [1]

- Ochranný pruh pro cyklisty

Ochranný pruh pro cyklisty přerozděluje provoz ve vozovce tak, aby byla zajištěna možnost vzájemného míjení jízdních kol a minimálně osobních vozidel souvisle bez omezení (bez nutnosti vybočovat ze směru jízdy, mimo příslušný jízdní pruh) při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů. Ostatní rozměrnější vozidla (autobus, nákladní vozidlo) pak pojíždějí i samotný jízdní pruh pro cyklisty a s jízdními koly se řadí vzájemně za sebou, nebo je míjejí s vybočením do přilehlého jízdního pruhu. Obrázek 4 reprezentuje základní rozměry jízdních pruhů a ochranného pruhu pro cyklisty.



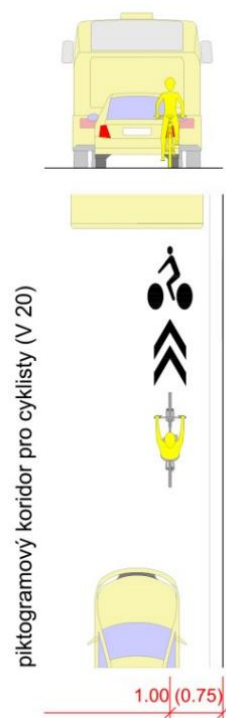
Obrázek 14 – Ochranný pruh pro cyklisty na směrově dělené komunikaci, resp. jednosměrné vozovce



Obrázek 4: Základní prostorové nároky ochranného pruhu pro cyklisty [1]

- Piktogramový koridor pro cyklisty

Piktogramový koridor pro cyklisty je integrační opatření cyklistické dopravy pro společný provoz s ostatními vozidly. Vyznačuje se pouze pomocí vodorovného dopravního značení složeného z piktogramu cyklisty a směrového znaku. Vyznačením piktogramového koridoru pro cyklisty nevyplývají pro účastníky provozu žádná zvláštní práva ani povinnosti. Obrázek 5 reprezentuje piktogramový koridor pro cyklisty.



Obrázek 5: Základní (minimální) prostorové nároky piktogramového koridoru pro cyklisty (VDZ V 20) [1]

- Samostatný jednosměrný cyklistický pás

Samostatný jednosměrný cyklistický pás se umísťuje napravo od provozu motorových a je fyzicky oddělen od všech ostatních druhů dopravy. V oblastech křižovatek prochází formou vyhrazených pruhů pro cyklisty ve vozovce. Cyklista není tedy nucen v oblastech křižovatek dávat přednost souběžně jedoucím vozidlům. Samostatný cyklistický pás není vhodný pro krátké mezikřižovatkové úseky. Je vhodný především pro dopravně – urbanistické osy v intravilánu s aktuálním nebo výhledově předpokládaným intenzivním cyklistickým provozem. Obrázek 6 představuje samostatný jednosměrný cyklistický pás s přechodem na vyhrazený pruh pro cyklisty.



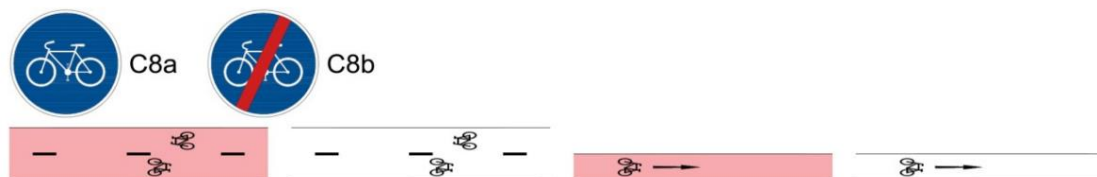
Obrázek 6: Samostatný jednosměrný cyklistický pás (přechod pásu na vyhrazený pruh pro cyklisty) [1]

4.2 Stezky

Stezka je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz vybraných bezmotorových uživatelů vyobrazených na příslušném dopravním značení. Stezky je doporučováno zřizovat především tam, kde je zaznamenán především vyšší provoz motorové dopravy. Nicméně pokud šířkové parametry dotčené ulice dovolují zřízení stezky, může se realizovat i v tomto případě. Stezky jsou vhodné především v úsecích, ve kterých nevznikají časté konflikty s vozidly odbočujícími vpravo, jelikož cyklisté na souběžných stezkách s místními komunikacemi musejí dávat přednost vozidlům odbočujícím vpravo. Druhy stezek jsou následující:

- Stezka pro cyklisty

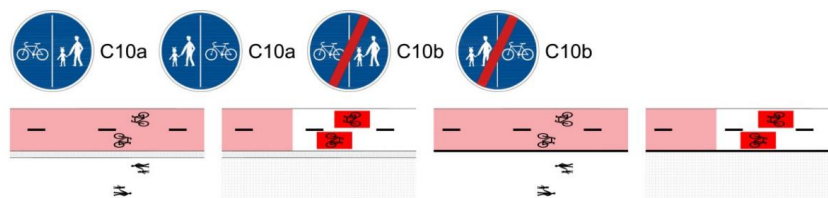
Stezka pro cyklisty je označena svislým dopravním značením C 8a, resp. C 8b (Obrázek 7). Je určena výhradně pro cyklistický provoz, nikoliv pro chůzi. Šířka samostatné stezky pro cyklisty se navrhuje alespoň 1,0 m pro jeden směr jízdy. Uvažovanou světlou šířku stezky je nezbytné zvětšit o boční bezpečnostní odstupy.



Obrázek 7: Stezka pro cyklisty (SDZ C 8a/b) [1]

- Stezka pro chodce a cyklisty oddělená

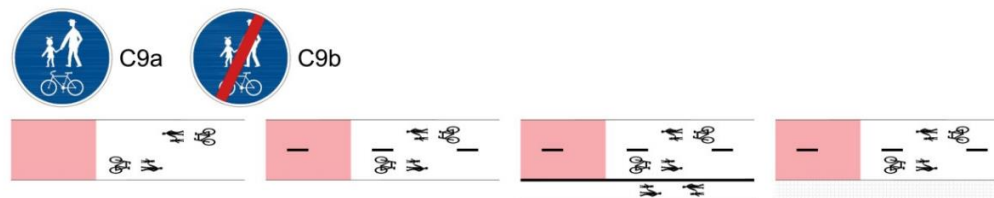
Stezka pro chodce a cyklisty oddělená je určena pro oddělený pěší a cyklistický provoz vedle sebe v rámci jednoho prostoru. Stezka se označuje SDZ C 10a, resp. C 10b. (Obrázek 8)



Obrázek 8: Stezka pro chodce a cyklisty oddělená (SDZ C 10a/b) [1]

- Stezka pro chodce a cyklisty společná

Stezka pro chodce a cyklisty je určena pro společný pěší a cyklistický provoz v jednom prostoru. Stezka se označuje SDZ C 9a, resp. C 9b. (Obrázek 9) Navrhuje se především v místech s minimálními intenzitami pěší dopravy, např. v okrajových částech města. Zároveň může být využita v režimu tzv. duálního průjezdu pro cyklisty. V rámci tzv. duálního průjezdu se nicméně většinou označuje chodník SDZ C 7a + E 13 („Cyklistům vjezd povolen“). Duální průjezd pro cyklisty znamená vytvoření integračního opatření cyklistické dopravy v hromadném dopravním prostoru a současně vytvoření souběžné stezky v přidruženém prostoru s povoleným vjezdem pro cyklisty. Rychlejší a zdatnější cyklisté budou volit integrovanou jízdu v hromadném dopravním prostoru, nicméně nemělo by být zapomináno i na méně zdatné cyklisty, kteří mají v duálním průjezdu možnost pomalejšího ale bezpečnějšího průjezdu v přidruženém prostoru.



Obrázek 9: Stezka pro chodce a cyklisty společná (SDZ C 9a/b) [1]

5. Popis navržených cyklistických tras na území města Nymburk

Jak je popsáno v technické zprávě, v rámci koncepce byly v intravilánu města Nymburk navrženy celkem 4 cyklistické trasy a jedna cyklistická trasa vedena do obce Všechlapy. V tomto dokumentu budou blíže popsány především tabulkami jednotlivých segmentů a návrhem opatření pro cyklistickou dopravu v daném segmentu. Jinými slovy jaká organizace dopravy je v daném segmentu trasy zamýšlena.

5.1 Ponechané stávající značené cyklistické trasy a Cyklovize 2030

V rámci koncepce byly zanechány všechny 3 stávající cyklistické trasy (CT 2, CT 2A a CT vedoucí k Hlavnímu nádraží Nymburk (pracovně označována jako CT ZS)). Jak bylo popsáno v technické zprávě, koncepce vychází v souladu s národní vizí cyklistické dopravy (Cyklovize 2030). V Cyklovizi 2030 jsou stávající cyklistické trasy 2 a 2A označeny jako páteřní trasy národního významu. V Cyklovizi 2030 jsou zaneseny také páteřní trasy nadregionálního významu a regionálního významu. S těmito trasami bylo v návrhu také počítáno, nicméně podrobně rozebrány nejsou, jelikož jejich návrh je v gesci především Středočeského kraje. Návrh městského systému cyklistických tras tedy vyšel především z propojení základních zdrojů a cílů v území a ze zajištění provázanosti s páteřními trasami.

5.1.1 Cyklistická trasa N1

Cyklistická trasa N1 vytváří základní spojení mezi jižní částí města a centrem. Trasa začíná nedaleko křižovatky Pražská x Komárno, kde vychází ze současné CT 2A. Vede ulicemi Pražská, Kolínská, dále pokračuje pěší a cyklistickou lávkou přes řeku Labe do ulice Tyršova. Ulicí Tyršova dále pokračuje přes náměstí Přemyslovců do ulice Soudní. Ulicí Soudní se trasa dostane až na Kostelní náměstí, odkud dále především přes úzké uličky s vyloučeným motorovým provozem vyústí do křižovatky s ulicí Velké Valy. Hlavní trasa pokračuje ulicí Havlíčkova do ulice Komenského, kde se napojí na navrhovanou CT N3. V návrhu je navrženo také alternativní trasování N1', které představuje propojku s trasou N2. Trasa N1' je vedena parkem Dr. Antonína Brzoráda a ulicí Zbožskou do křižovatky Zbožská x Letců R.A.F. x Široká, kde se napojí na navrhovanou trasu N2. Následující Tabulka 3 reprezentuje jednotlivé segmenty navrhované cyklistické trasy N1. V prvním sloupci je napsána ulice, kterou trasa vede. Ve třetím sloupci je navrhované cyklistické opatření v daném segmentu a v posledním sloupci je zaznamenána délka inkriminovaného segmentu.

Tabulka 3: Parametry navrhované CT N1

Komunikace	Číslo CT	Opatření	Délka [m]
Pražská	N1	Stezka pro chodce a cyklisty společná	1 491
Kolínská	N1	Stezka pro chodce a cyklisty oddělená	565
Na Bělidlech	N1	Stezka pro cyklisty	64
Lávka pro chodce a cyklisty	N1	Stávající stezka pro chodce a cyklisty společná	56
Lávka pro chodce a cyklisty	N1	Stávající stezka pro chodce a cyklisty společná	154
Kaple sv. Jana Nepomuckého	N1	Stezka pro chodce a cyklisty	129
Tyršova	N1	Sdílená zóna	89
Soudní	N1	Sdílená zóna	179
Kostelní náměstí	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	22
Kostelní náměstí	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	86
Palackého třída	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	56
Vodárenská	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	93
Vodárenská	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	8
Vodárenská	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	52
Vodárenská	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	45
Vodárenská	N1	Úsek s vyloučeným motorovým provozem SDZ B 11	42
Havlíčkova	N1	Stezka pro chodce a cyklisty oddělená	240
Velké Valy	N1'	Stezka pro chodce a cyklisty oddělená	130
Park Dr. Antonína Brzoráda	N1'	Stezka pro chodce a cyklisty oddělená	198
Zbožská	N1'	Duální průjezd	498

5.1.2 Cyklistická trasa N2

Navrhovaná cyklistická trasa vytváří spojnicí mezi západní částí města a Hlavním nádražím města Nymburk. Trasa začíná v křižovatce Drahelická x U Skály. Prvotní trasování je tedy ulicí Drahelická, poté trasa zahne do ulice Okružní. Následně je trasa vedena ulicí Letců R.A.F., dále ulicí Široká, odkud se odpojuje do stezky podél vodního toku Liduška. Dále trasa pokračuje ulicemi Topolová a Dvorská do ulice Jičínská. Poslední úsek trasy tvoří ulice Nádražní. V rámci trasy

jsou vytvořeny dvě alternativní odbočky. První odbočka spojuje trasu N2 s trasami N3 a N1. Druhá odbočka vytváří spojnicí mezi trasou N2 a N4 v ulici Ferdinanda Schulze. Alternativní trasování je opět značeno apostrofem jako N2'. Následující Tabulka 4 opět reprezentuje jednotlivé segmenty trasy. V prvním sloupci je napsána ulice, kterou trasa vede. Ve třetím sloupci je navrhované cyklistické opatření v daném segmentu a v posledním sloupci je zaznamenána délka inkriminovaného segmentu.

Tabulka 4: Parametry navrhované CT N2

Komunikace	Číslo CT	Opatření	Délka [m]
Drahelická	N2	Stezka pro chodce a cyklisty společná	1 049
Drahelická	N2	Stezka pro chodce a cyklisty společná	556
Okružní	N2	Stezka pro chodce a cyklisty oddělená	731
Letcu R. A. F.	N2	Stávající stezka pro chodce a cyklisty oddělená	417
Široká	N2,N3	Zóna 30	78
Liduška	N2	Stezka pro chodce a cyklisty společná	619
Liduška	N2	Zóna 30	91
Dvorská	N2	Úzké hrdlo – železniční most (bez rozšíření mostu nelze realizovat žádné integrační opatření)	115
Jičínská	N2	Zóna 30	183
Nádražní	N2	Vyhrazený pruh pro cyklisty	654
Tyršova	N2'	Doplnění vznikající jednosměrné stezky pro cyklisty	197
Tyršova	N2'	Doplnění vznikající jednosměrné stezky pro cyklisty	282
Tyršova	N2'	Sdílená zóna	241
Ferdinanda Schulze	N2'	Vyhrazený pruh pro cyklisty	216

5.1.3 Cyklistická trasa N3

Navrhovaná cyklistická trasa N3 spojuje všechny páteřní trasy, ať už stávající 2, 2A nebo navrhované páteřní cyklistické trasy Cyklovizí 2030. Spojuje východní část města se západní částí. Začíná u sportovního areálu Veslák, kde se odpojuje od CT 2. V počátku je trasována po souběžné stezce pro cyklisty, která má v budoucnu vzniknout na stávající panelové cestě. Po této cestě a zároveň po zcela nově navrhované je stezka dovedena až do křižovatky Poděbradská x Bobnická. Dále trasa pokračuje ulicemi Bobnická, Maršála Koněva, Komenského až k plánovanému podchodu (rezerva z platného ÚP), který propojí ulice Komenského a Šeříkova. Dále je trasa vedena ulicemi Šeříkova, Sadová, Široká, Letců R.A.F., Generála Antonína Sochora, Karla Čapka, Brigádnická až do ulice

Tyršova. Z ulice Tyršova je následně trasována po lávce pro pěší vedenou souběžně na železničním mostu trati č. 060. Poté se napojí na současnou stezku pro chodce a cyklisty a v ulici Pražská se následně napojí na plánovanou páteřní cyklistickou trasu zaznamenanou v Cyklovizi 2030. I navrhovaná trasa N3 má svou alternativu. Především z důvodu nemožnosti vést aktuálně trasu možným podchodem, který je v územním plánu uveden pouze jako rezerva. Proto je alternativní trasa N3' vedena z ulice Komenského před zmiňovaným podchodem do ulice Jičínská, poté je vedena ulicemi Máchova, Tyršova až ke stezce u trati č. 060. Následující Tabulka 5 opět reprezentuje jednotlivé segmenty trasy. V prvním sloupci je napsána ulice, kterou trasa vede. Ve třetím sloupci je navrhované cyklistické opatření v daném segmentu a v posledním sloupci je zaznamenána délka inkriminovaného segmentu.

Tabulka 5: Parametry navrhované CT N3

Komunikace	Popis	Opatření	Délka [m]
U Vesláku	N3	Stezka pro cyklisty	398
Bobnická	N3	Stezka pro cyklisty	270
Maršála Koněva	N3	Ochranný pruh pro cyklisty	741
Komenského	N3	Ochranný pruh pro cyklisty	266
Komenského	N3	Ochranný pruh pro cyklisty	451
Plánovaný podchod pro pěší a cyklisty z ÚP	N3	Pěší a cyklistický podchod (rezerva z ÚP)	103
Šeříkova	N3	Zóna 30	76
Sadová	N3	Zóna 30	115
Generála Antonína Sochora	N3	Zóna 30	339
Karla Čapka	N3	Zóna 30	78
Brigádnická	N3	Zóna 30	343
Lávka pro chodce železniční	N3	Stávající stezka pro chodce a cyklisty	183
Lávka pro chodce železniční	N3	Stávající stezka pro chodce a cyklisty	28
Lávka pro chodce železniční	N3	Stávající stezka pro chodce a cyklisty (ve výhledu rozšířit)	498
Jičínská	N3'	Zóna 30	227
Máchova	N3'	Zóna 30	547

5.1.4 Cyklistická trasa N4

Cyklistická trasa N4 vytváří spojnici mezi Hlavním nádražím města Nymburk a severní částí města. Je trasována ulicemi Školní, V Kolonii, Boleslavská třída přes silniční most. Následně je vedena ulicí Za Žoskou a pokračuje severním směrem, kde se napojuje na navrhovanou extravilánovou cyklistickou trasu Bobnice. Trasa N4 nemá navržené žádné alternativní trasování. Nicméně lze do této navrhované cyklistické trasy zahrnout navrhovanou cyklistickou trasu Všechlapy, která se od trasy N4 odklání v křižovatce Boleslavská třída x Za Žoskou. Následující Tabulka 6 reprezentuje jednotlivé segmenty tras N4 a Všechlapy. V prvním sloupci je napsána ulice, kterou trasa vede. Ve třetím sloupci je navrhované cyklistické opatření v daném segmentu a v posledním sloupci je zaznamenána délka inkriminovaného segmentu.

Tabulka 6: Parametry navrhované CT N4

Komunikace	Popis	Opatření	Délka [m]
Školní	N4	Stávající stezka pro chodce a cyklisty	151
V Kolonii	N4	Vyhrazený pruh pro cyklisty	527
Boleslavská třída	N4	Vyhrazený pruh pro cyklisty	759
Za Žoskou	N4	Stezka pro chodce a cyklisty	516
III/27517	N4	Stezka pro chodce a cyklisty	485
Boleslavská třída	Všechlapy	Stávající stezka pro chodce a cyklisty	872

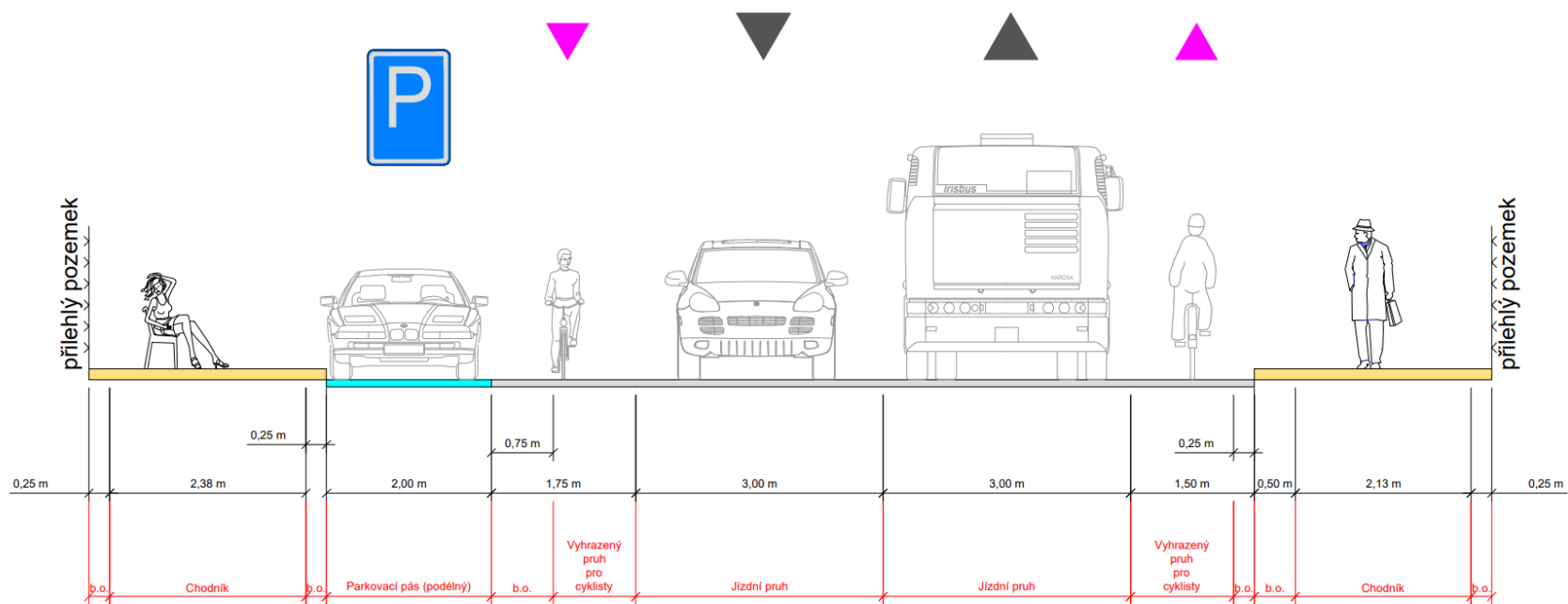
6. Schématické příčné řezy dotčených ulic v navrhované koncepci

Pro všechny ulice, kterými jsou v koncepci trasovány jednotlivé nově navržené trasy, byly zhotoveny příčné řezy uličním profilem. Je nicméně nutné zmínit, že ulice, které jsou navrhovány v zóně 30, rozkresleny nebyly. Zóny 30 se navrhují dle TP 218 a již v nynějším stavu jsou ulice přívětivé i pro uživatele jízdních kol. Příčné řezy tudíž byly zvoleny jen v místech, kde bylo nutné ukázat zamýšlené integrační opatření pro cyklistickou dopravu. Pro ulice Boleslavská třída, Purkyňova a Poděbradská byly řezy zhotoveny také, jelikož zde jsou navrhována integrační cyklistická opatření v rámci úprav všech sběrných komunikací na území města Nymburk. Lokace jednotlivých příčných řezů uličních profilů lze dohledat v Příloze 8.

6.1 Schématický příčný řez ulicí Boleslavská třída – Řez A



Obrázek 10: Současný stav ulice Boleslavská třída [2]

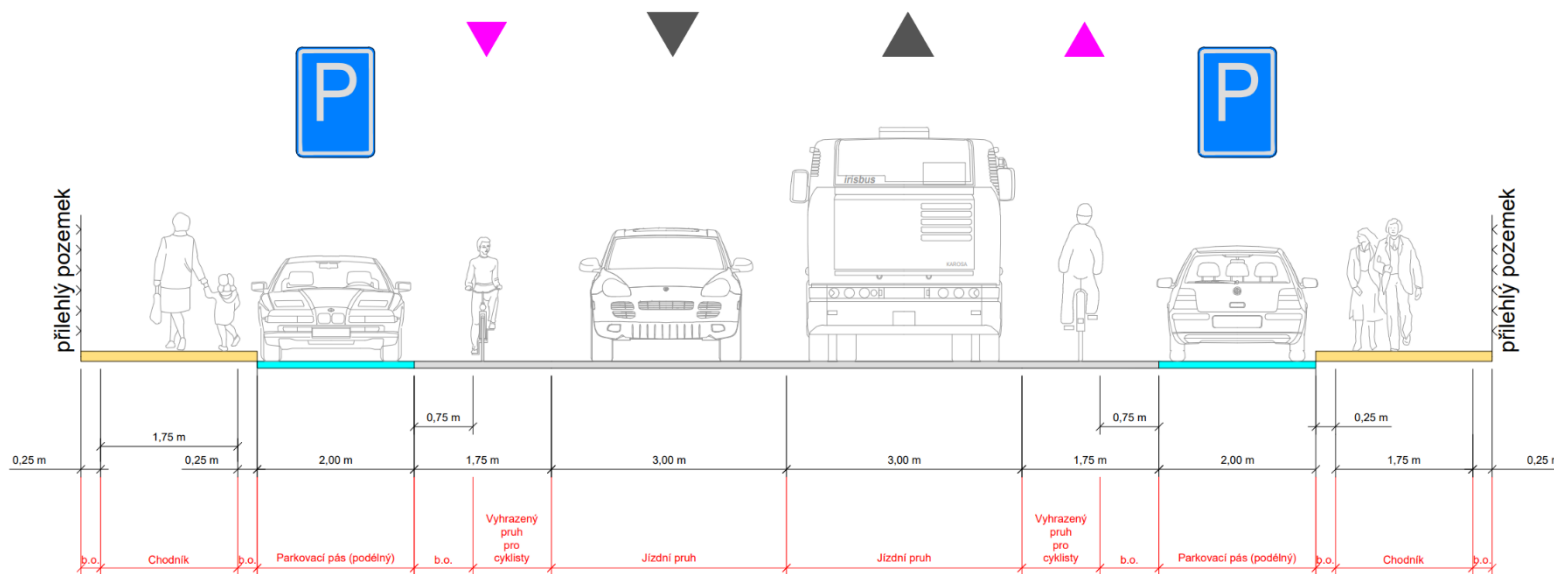


Obrázek 11: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Boleslavská třída

6.2 Schématický příčný řez ulicí Boleslavská třída – Řez B



Obrázek 12: Současný stav ulice Boleslavská třída [2]

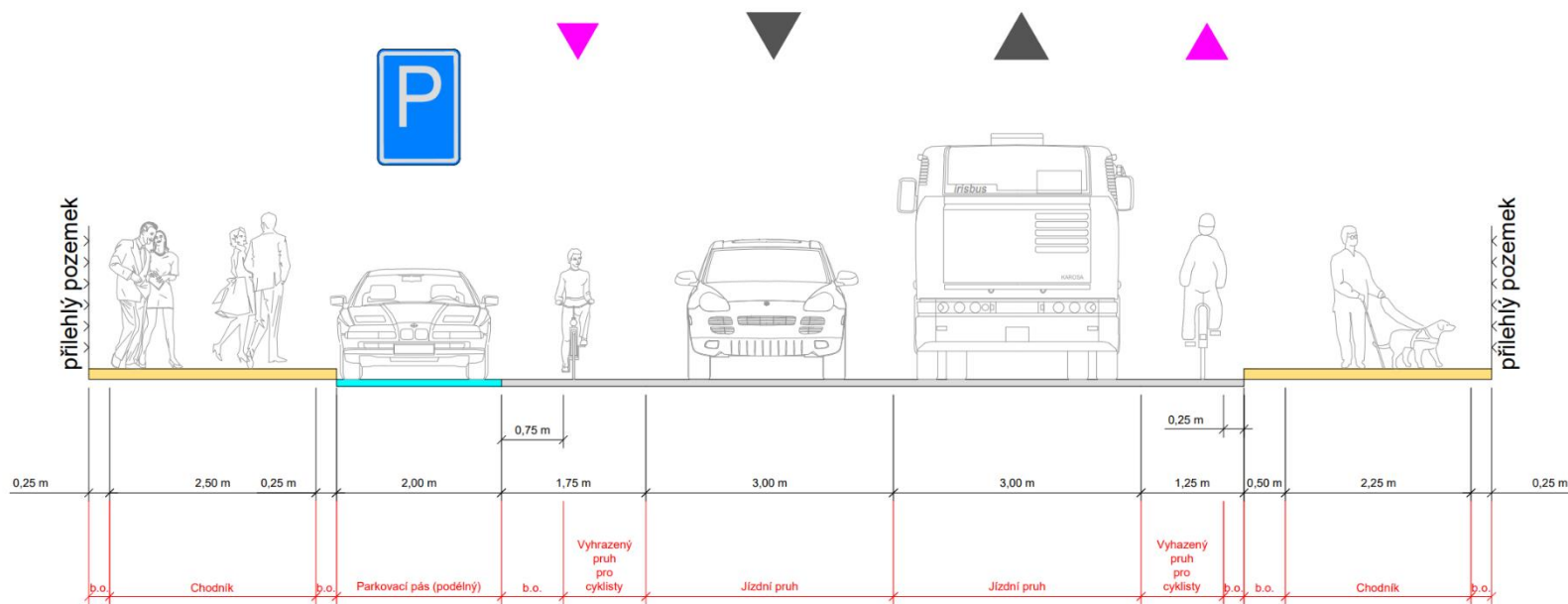


Obrázek 13: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Boleslavská třída

6.3 Schématický příčný řez ulicí Ferdinanda Schulze – Řez C



Obrázek 14: Současný stav ulice Ferdinanda Schulze [2]

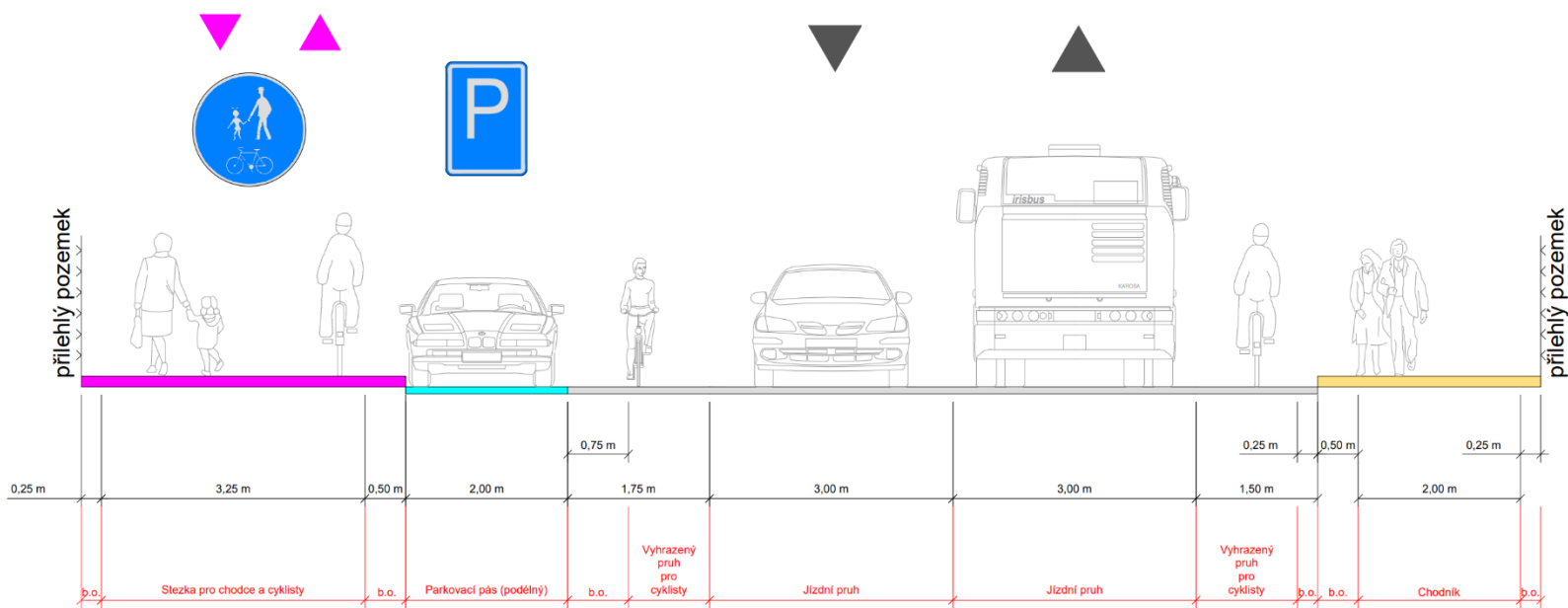


Obrázek 15: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Ferdinanda Schulze

6.4 Schématický příčný řez ulicí Zbožská – Řez D



Obrázek 16: Současný stav ulice Zbožská [2]

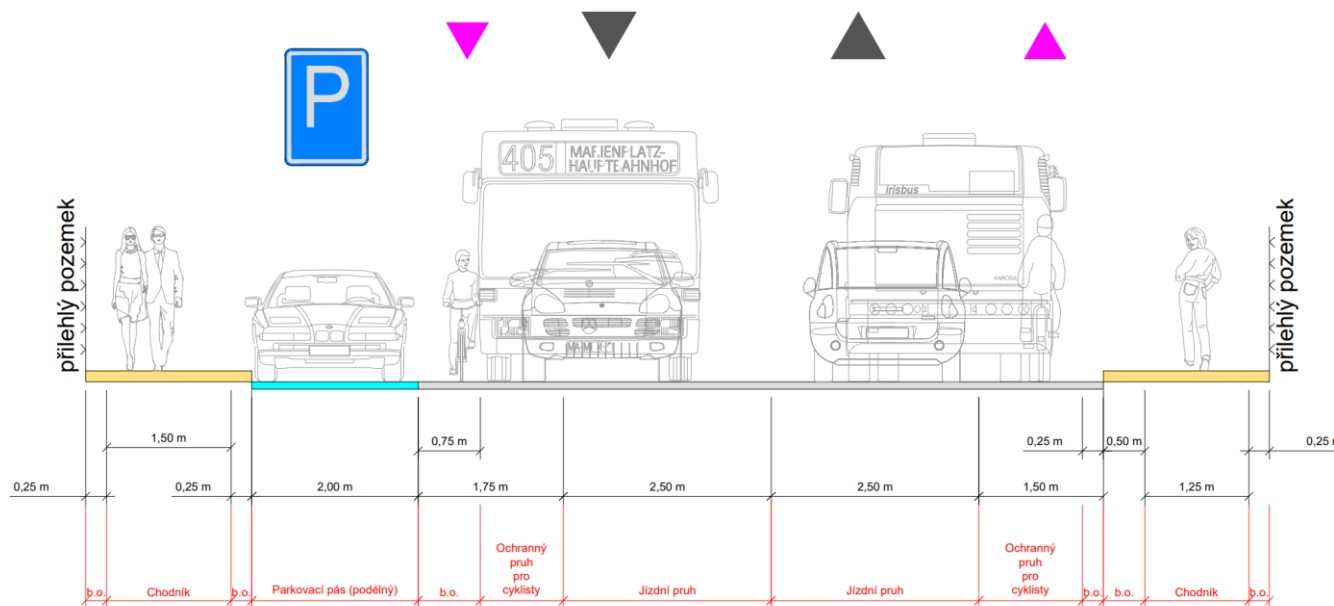


Obrázek 17: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Zbožská

6.5 Schématický příčný řez ulicí Purkyňova – Řez E



Obrázek 18: Současný stav ulice Purkyňova [2]

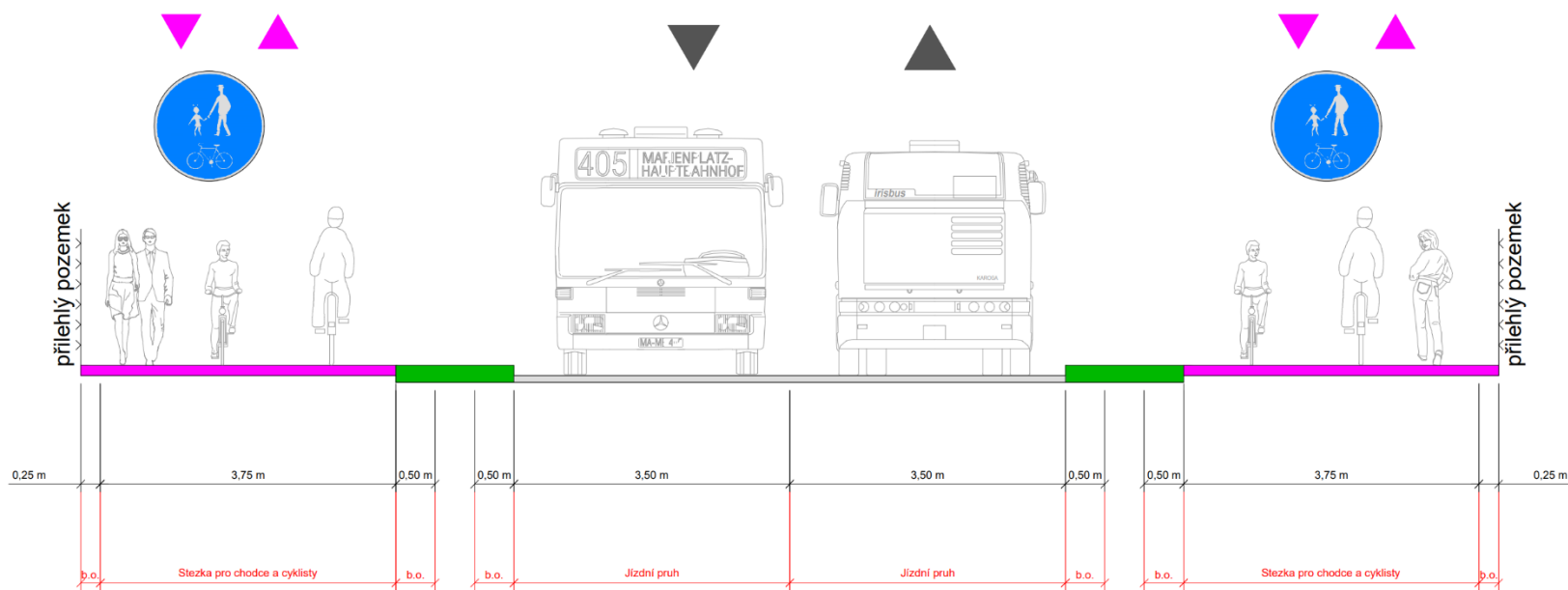


Obrázek 19: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Purkyňova

6.6 Schématický příčný řez ulicí Drahelická – Řez F



Obrázek 20: Současný stav ulice Drahelická [3]

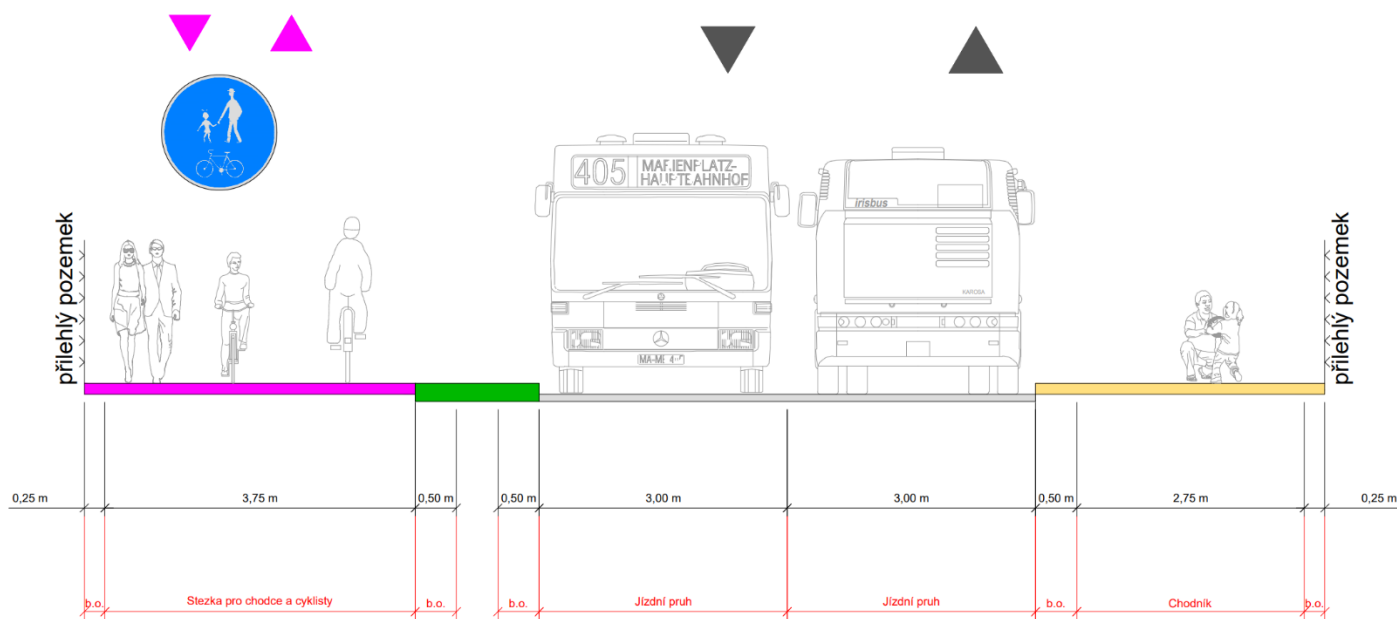


Obrázek 21: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Drahelická

6.7 Schématický příčný řez ulicí Pražská – Řez G



Obrázek 22: Současný stav ulice Pražská [2]

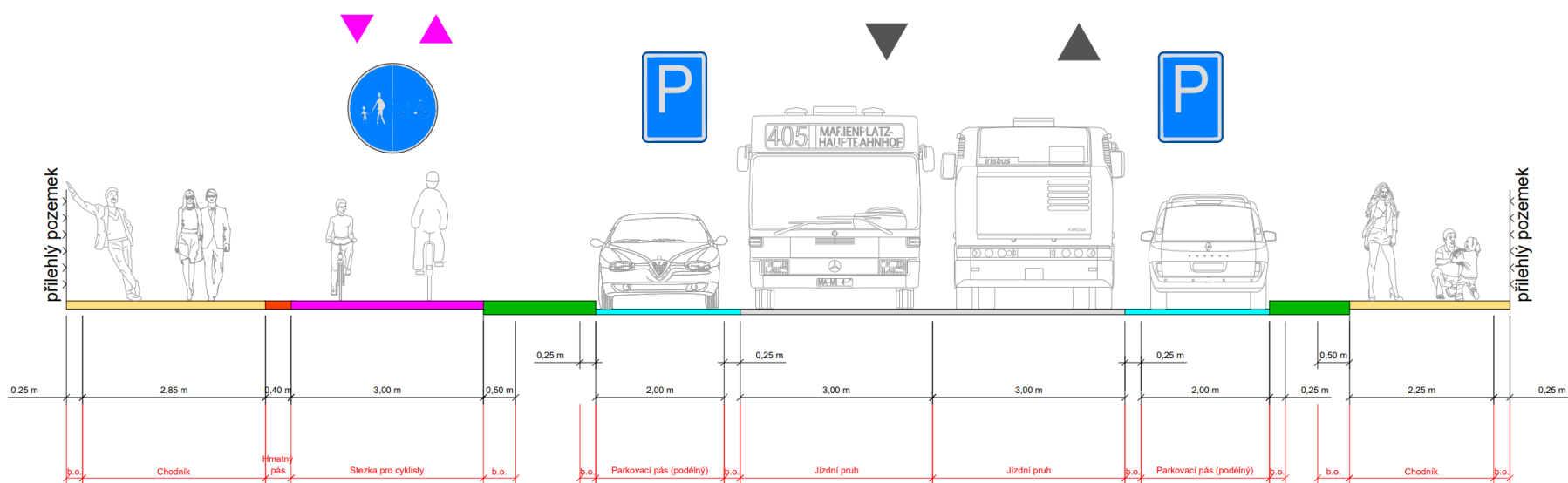


Obrázek 23: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Pražská

6.8 Schématický příčný řez ulicí Kolínská – Řez H



Obrázek 24: Současný stav ulice Kolínská [2]

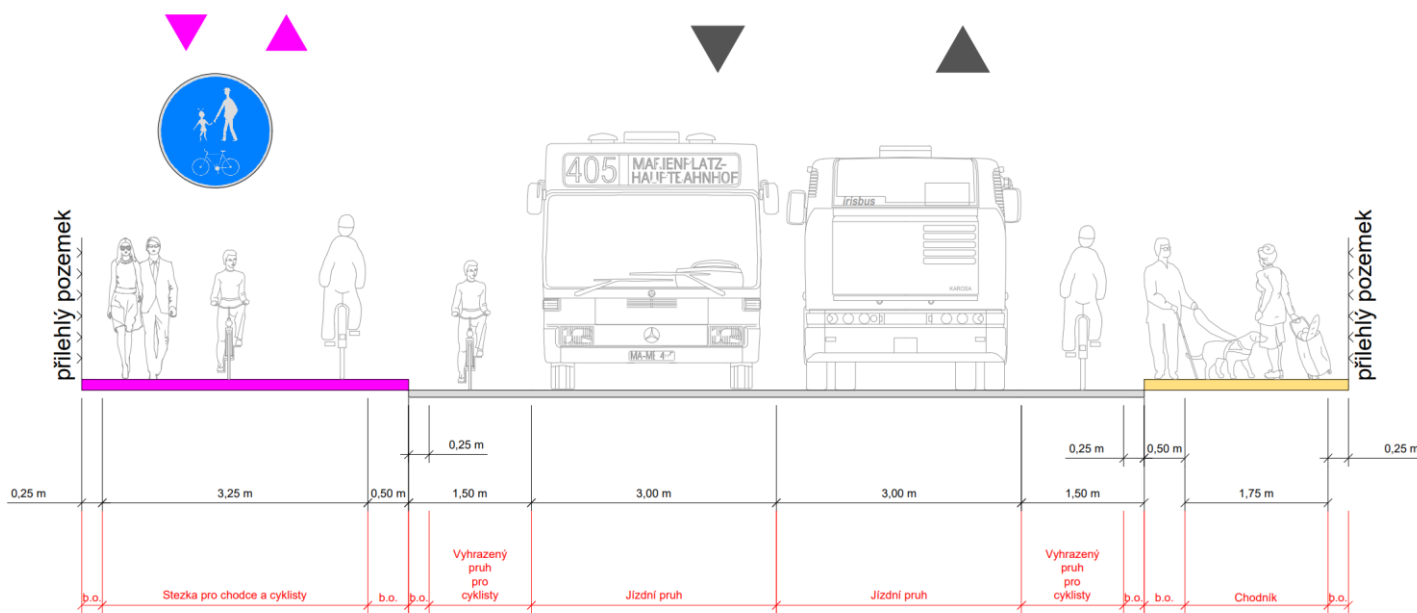


Obrázek 25: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Kolínská

6.9 Schématický příčný řez ulicí Poděbradská – Řez CH



Obrázek 26: Současný stav ulice Poděbradská [2]

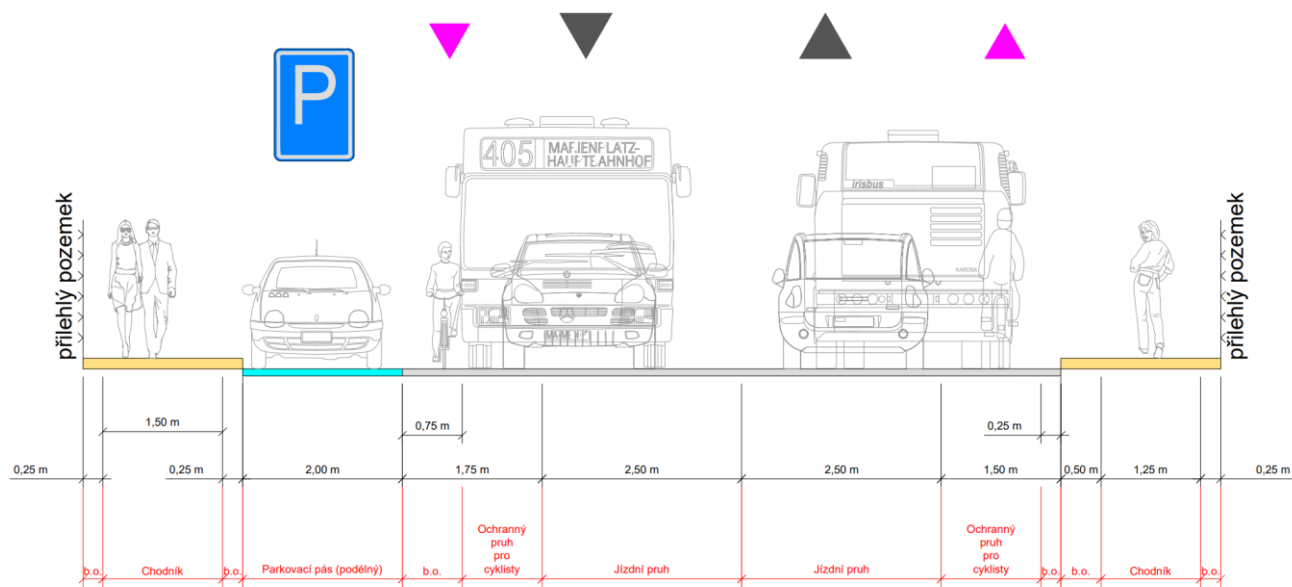


Obrázek 27: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Poděbradská

6.10 Schématický příčný řez ulicí Tyršova – Řez I



Obrázek 28: Současný stav ulice Tyršova [3]

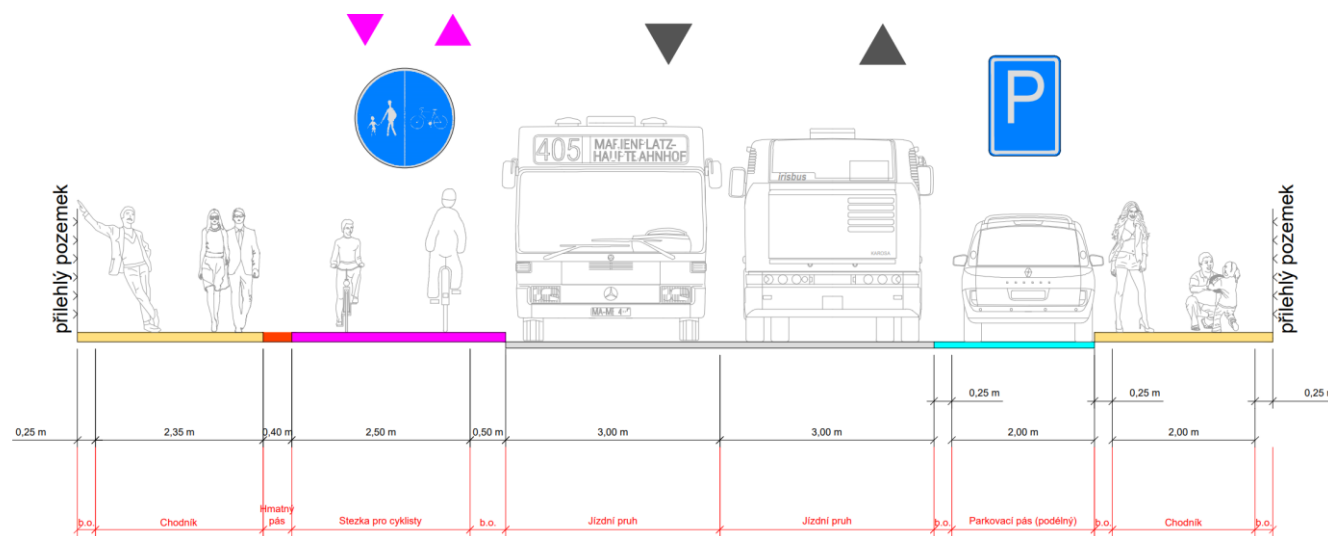


Obrázek 29: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Tyršova (v případě nerealizování režimu sdílené zóny)

6.11 Schématický příčný řez ulicí Bobnická – Řez J



Obrázek 30: Současný stav ulice Bobnická [3]

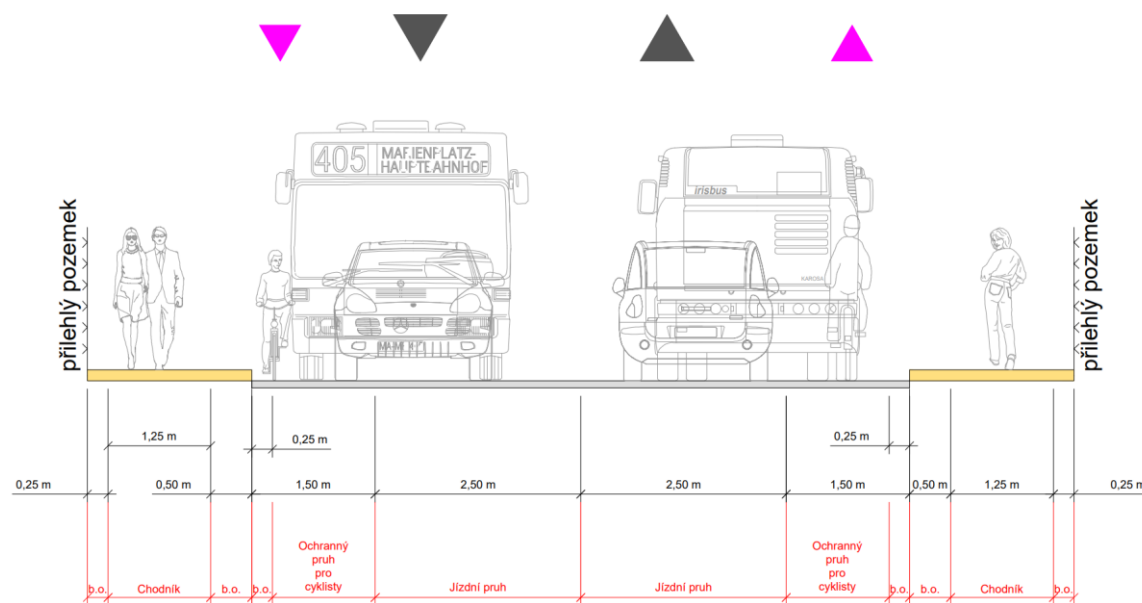


Obrázek 31: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Bobnická

6.12 Schématický příčný řez ulicí Maršála Koněva – Řez K



Obrázek 32: Současný stav ulice Maršála Koněva [2]

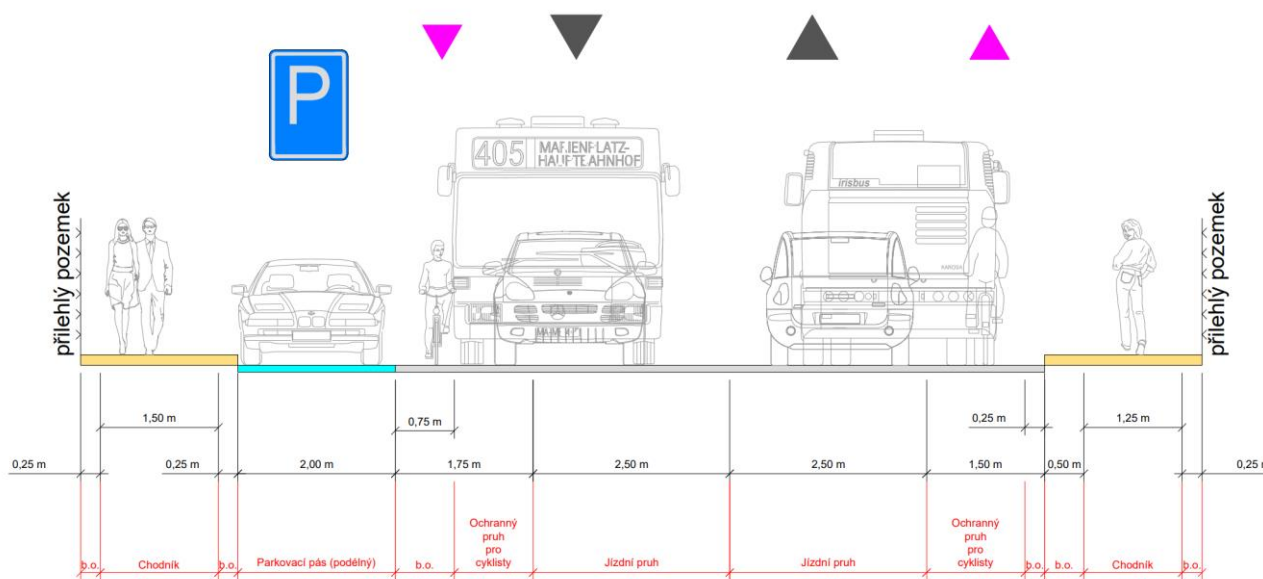


Obrázek 33: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Maršála Koněva

6.13 Schématický příčný řez ulicí Komenského – Řez L



Obrázek 34: Současný stav ulice Komenského [2]

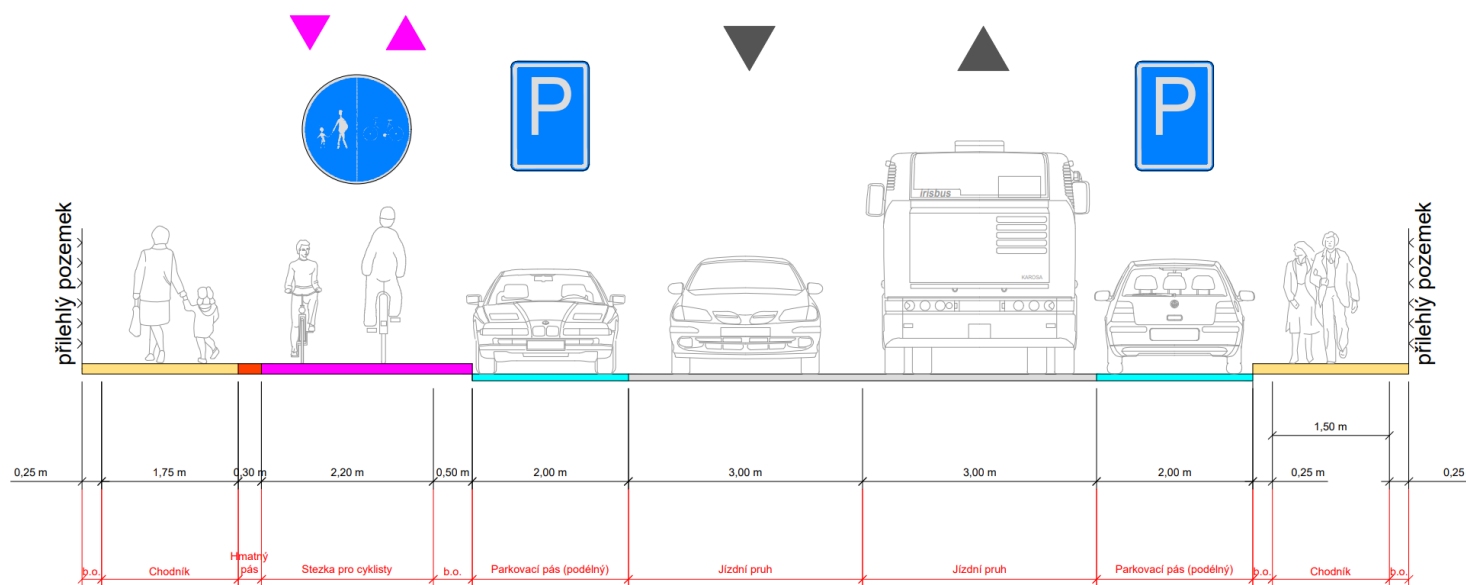


Obrázek 35: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Komenského

6.14 Schématický příčný řez ulicí Havlíčkova – Řez M



Obrázek 36: Současný stav ulice Havlíčkova [2]

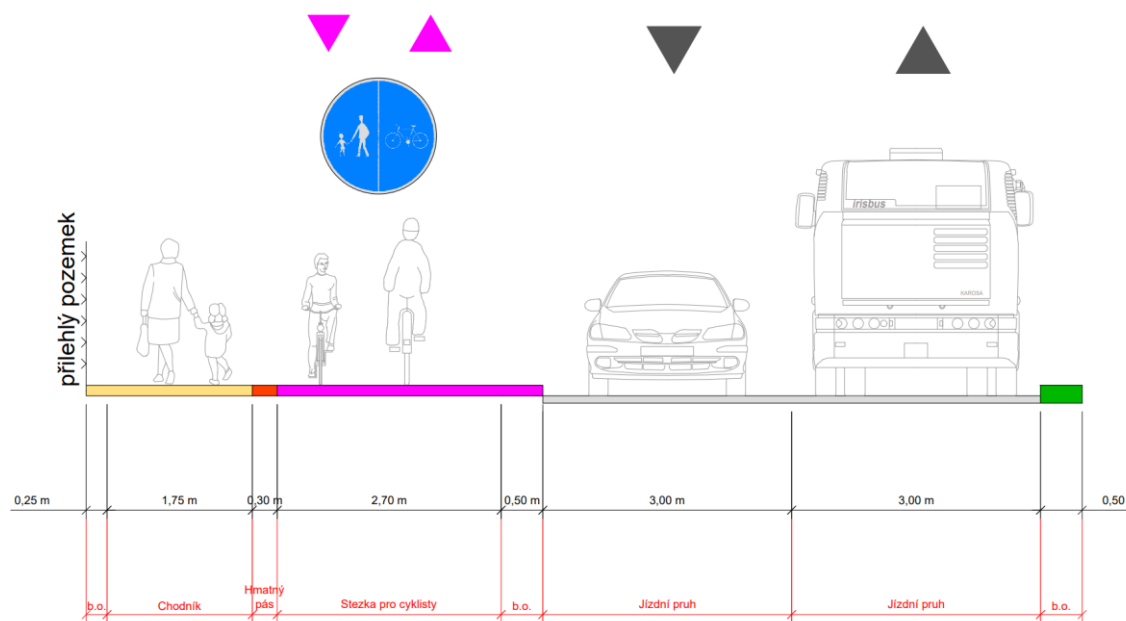


Obrázek 37: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Havlíčkova

6.15 Schématický příčný řez ulicí Velké Valy – Řez N



Obrázek 38: Současný stav ulice Velké Valy [2]

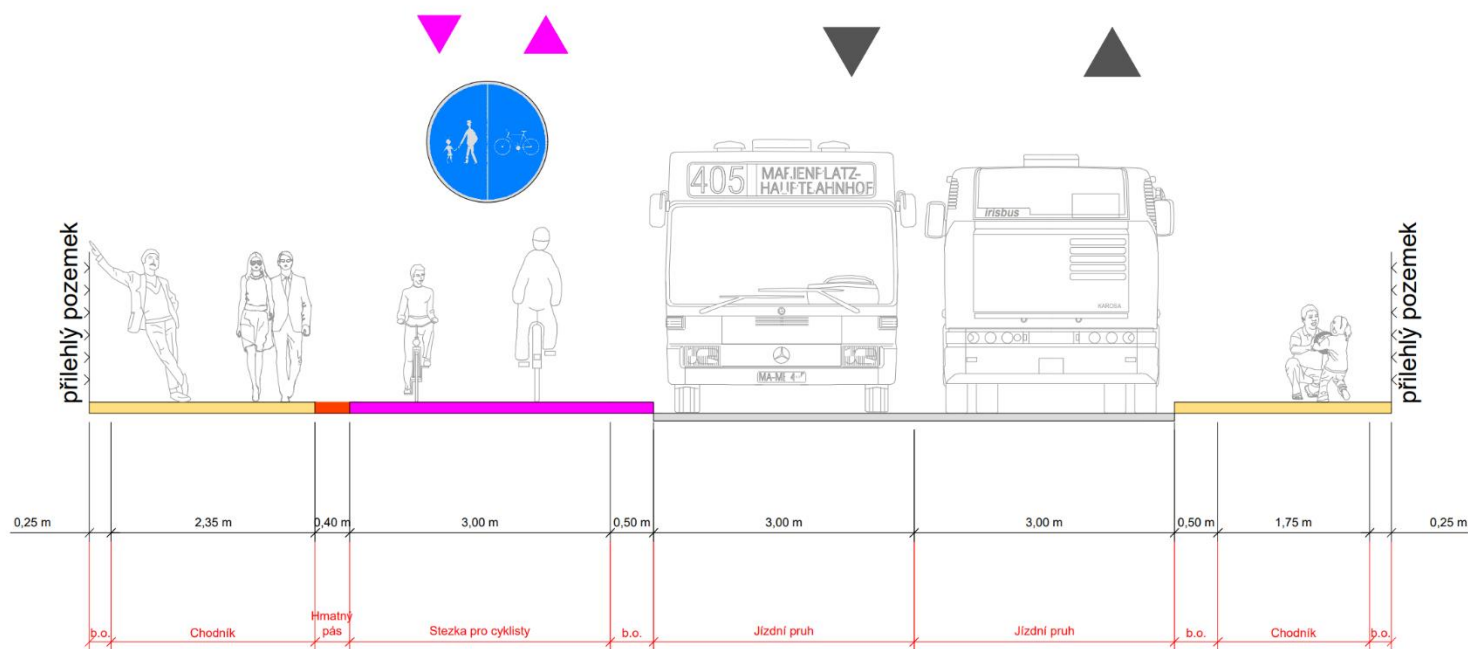


Obrázek 39: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Velké Valy

6.16 Schématický příčný řez ulic Okružní – Řez O



Obrázek 40: Současný stav ulice Okružní [3]

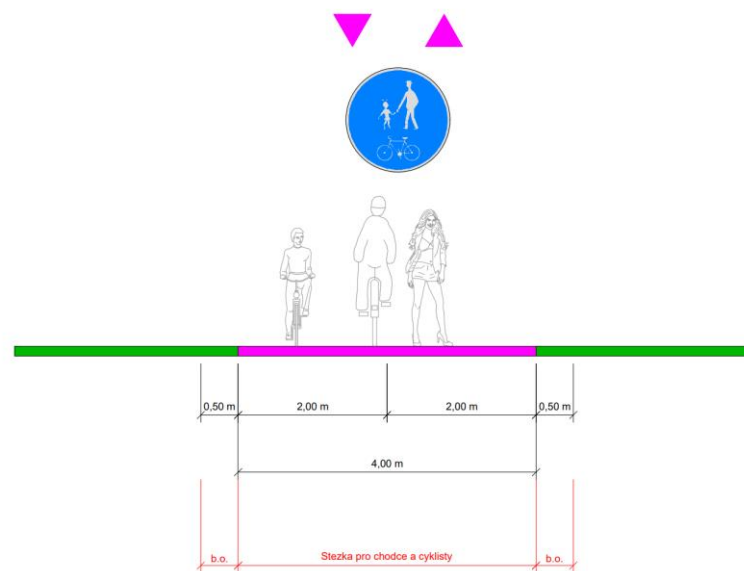


Obrázek 41: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Okružní

6.17 Schématický příčný řez stezkou podél vodního toku Liduška– Řez P



Obrázek 42: Současný stav stezky podél vodního toku Liduška [2]

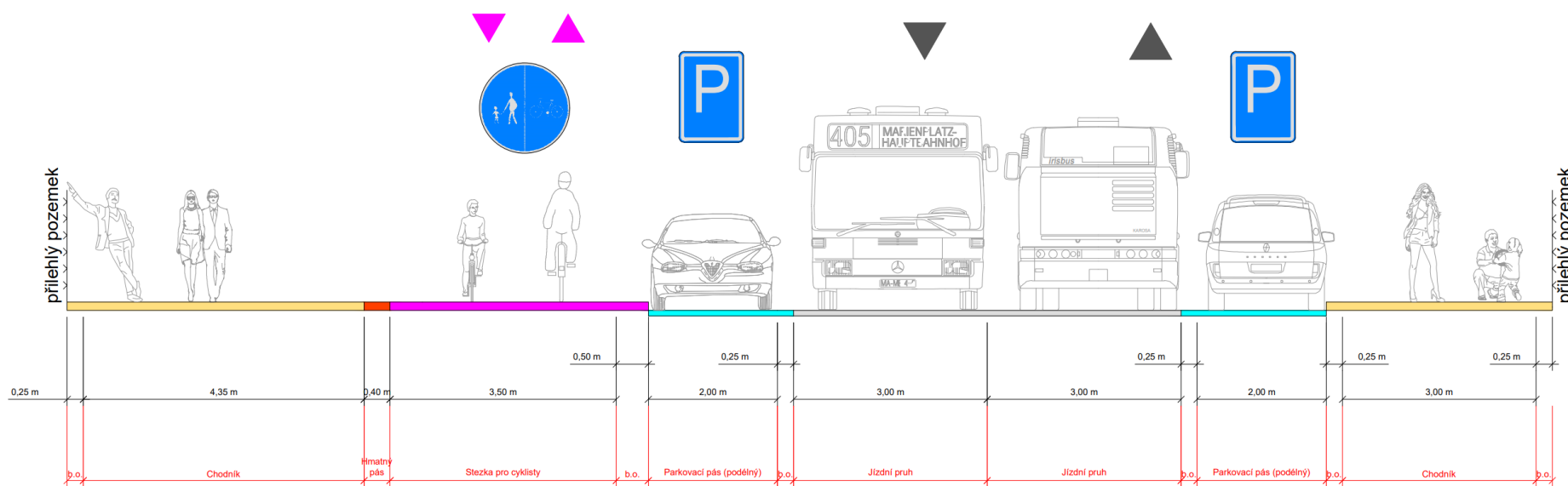


Obrázek 43: Schéma příčného uspořádání prostoru stezky podél vodního toku Liduška

6.18 Schématický příčný řez ulicí Palackého třída – Řez Q



Obrázek 44: Současný stav ulice Palackého třída [2]

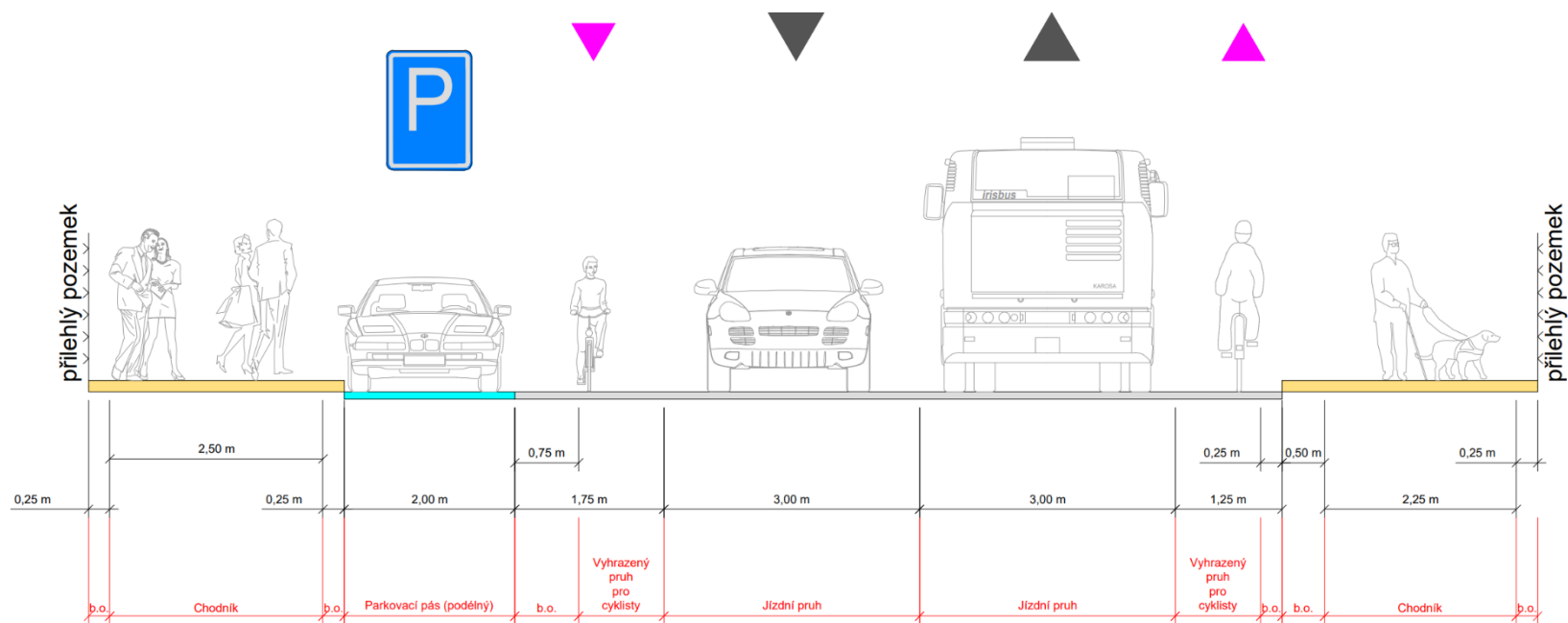


Obrázek 45: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Palackého třída

6.19 Schématický příčný řez ulicí V Kolonii – Řez R



Obrázek 47: Současný stav ulice V Kolonii [2]

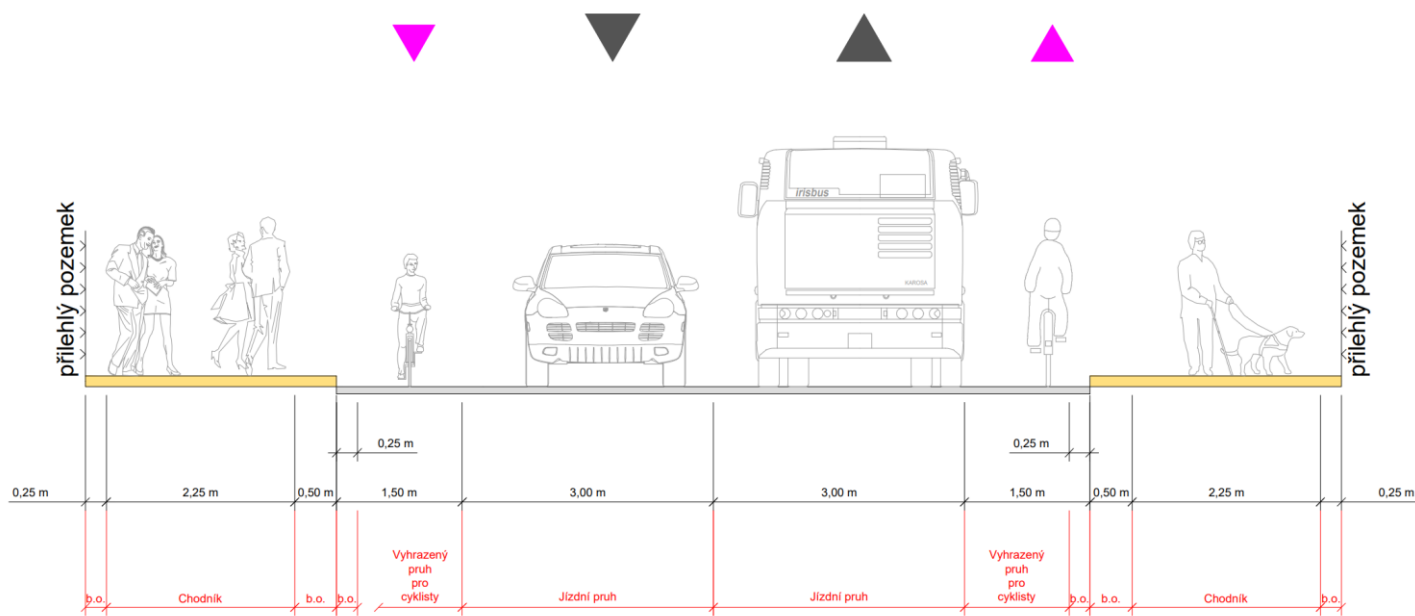


Obrázek 46: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice V Kolonii

6.20 Schématický příčný řez ulicí Nádražní – Řez S



Obrázek 48: Současný stav ulice Nádražní [2]

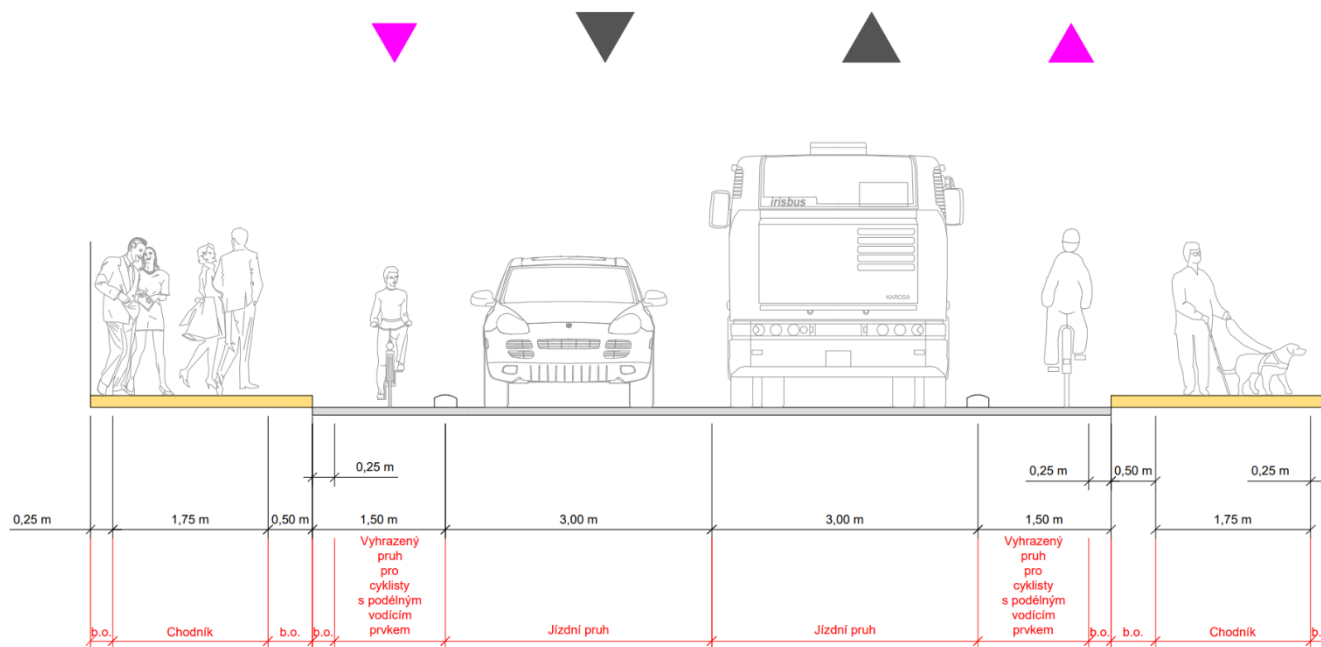


Obrázek 49: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Nádražní

6.21 Schématický příčný řez ulicí Boleslavská třída (silniční most) – Řez T



Obrázek 50: Současný stav mostu silnice II/503 [2]



Obrázek 51: Schéma příčného uspořádání prostoru mostu na silnici II/503

7. Návrh budování tras v extravilánu

Součástí vypracované koncepce je i návrh sítě cyklistických tras do nejpřílehlějších obcí města Nymburk. Nejprve je nicméně nutné zmínit specifikace budování cyklotras v extravilánových úsecích. V extravilánu se jedná zpravidla o budování účelových pozemních komunikací pro cyklisty, ale s možným vjezdem dalších vozidel vlastníka či správce. Zpravidla je nutné při vybudování cyklistické komunikace v extravilánu projít celým procesem stavebního řízení.

Požadavky dotčených subjektů mají klíčový vliv na skladebné vrstvy a šířku budoucí komunikace a tím i na potřebné náklady. Další neznámou je únosnost zemní pláně. V případě málo únosné zemní pláně se cena může navýšit i o několik tisíc korun na čtvereční metr. Často jsou tyto technické parametry budoucí komunikace doplňovány požadavky na výsadbu stromořadí zejména podél tras vedoucích přes pole atd.

Dalším problémem je otázka budoucího správce nové komunikace. Dle zkušeností z praxe je doporučeno, aby správce byl jen jeden pro všechny klíčové cyklotrasy a bylo jím město i na cizích pozemcích. Tím se zaručí pravidelná, jednotná a správná údržba nové komunikace.

Další kapitola pojednává o možných površích, které mohou být realizovány v rámci nových úseků navrhovaných tras. Jedná se především o polní a lesní cesty, kde by mohla být využita technologie GLORIT k levnému zpevnění dané komunikace. V rámci vedení cyklistických tras po historických cestách lze využít zbylé 4 možnosti povrchů, jelikož je třeba vybudovat zcela nové těleso komunikace.

7.1 Povrchy využitelné pro stavbu nových komunikací pro cyklisty

7.1.1 Živičný povrch

Asfaltové povrchy (viz Obrázek 55) jsou výhodné zejména pro svou jednoduchou pokládku a z toho vyplývající snadnou dostupností firem schopných tento typ povrchu aplikovat v českých podmínkách. U asfaltového povrchu se na základě složení jednotlivých vrstev pokládá jedna nebo více vrstev asfaltové směsi. Nejčastěji se pro svrchní obrusnou vrstvu používá asfaltový beton (ACO). [4]

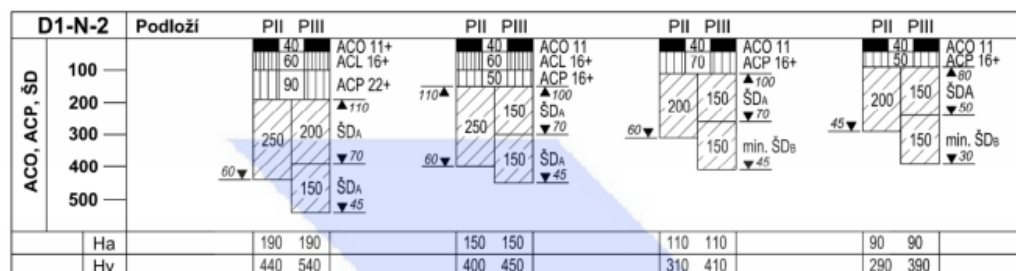
Pro svrchní vrstvu asfaltového povrchu se obvykle volí střednězrný (ACO 16+), jemnozrný (ACO 11+) a velmi jemný (ACO 8+) asfaltový beton. Tyto typy se dále rozdělují podle velikosti zrn na jemné, střednězrné, hrubozrné a velmi hrubozrné. Tloušťka této vrstvy se obvykle pohybuje mezi 30 a 50 milimetry. (viz Obrázek 52) Pro použití v městské zástavbě je často horní vrstva zbarvena do červena, zejména pro stezky pro cyklisty. [4]

Při zvolení asfaltové obrusné vrstvy je také jednou z možností využití litého asfaltu s jemnějším kamenivem (MA 8 II, MA 8 V, MA 5 V). Nicméně pokládka litého asfaltu je náročnější, a to jak finančně, tak konstrukčně. Využití litého asfaltu je proto pro konstrukce využívané cyklisty neefektivní. [4]

Pod svrchní obrusnou vrstvou existuje opět možnost využití asfaltového betonu, buďto v ložní nebo již v podkladní vrstvě. Pro ložní vrstvu se obvykle používá typ ACL 16+, zatímco pro podkladní vrstvu je typicky zvolen ACP 16+. Tloušťka těchto vrstev zpravidla nepřesahuje 100 milimetrů. [4]

Pro komunikace určené pro pěší a cyklisty je rovněž příhodné zvážit použití recyklované vrstvy R-mat pod svrchní vrstvu. Tato vrstva vzniká buď frézováním existujících asfaltových vrstev nebo rozdrčením starších kusů asfaltových desek. Obvykle se navrhuje tloušťka této vrstvy 50 nebo 60 milimetrů. (viz Obrázek 53 a Obrázek 54) Vzhledem k tomu, že postupem času bude ubývat kameniva, bude využívání mechanicky zpevněného kameniva nebo šterkodrtě nákladné. Recyklovaný materiál by tak mohl být v budoucnosti využíván i do podložních vrstev. [4]

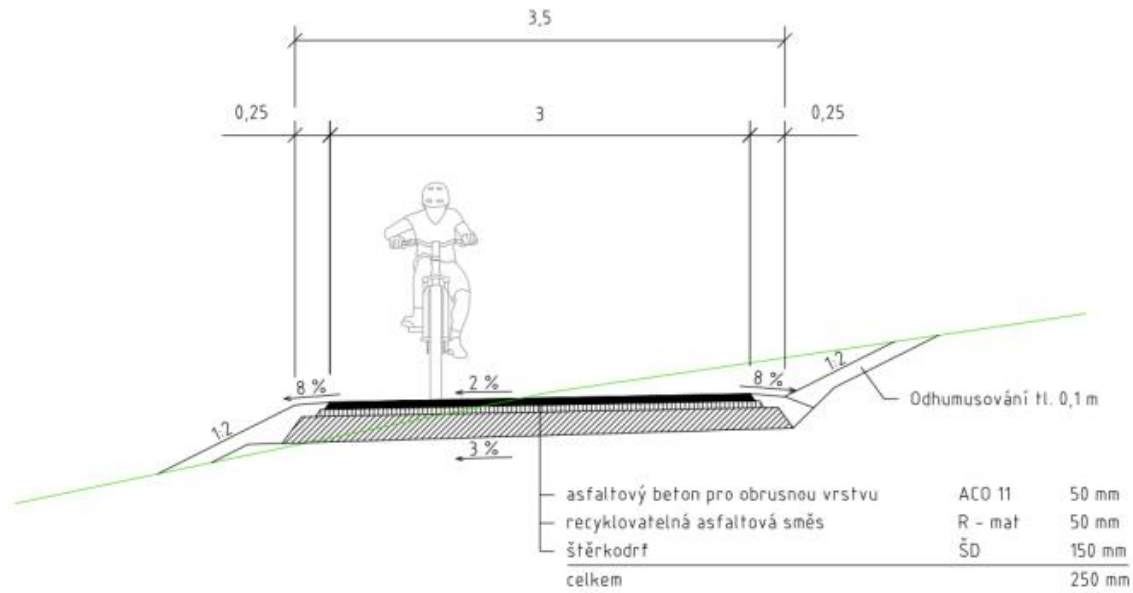
Pro vytvoření podložní vrstvy se často používá buď mechanicky zpevněné kamenivo (MZK) nebo šterkodrt' (ŠD). Tloušťka vrstvy se u mechanicky zpevněného kameniva obvykle pohybuje mezi 150 a 250 milimetry, zatímco pro šterkodrt' je doporučeno minimálně 150 milimetrů. [4]



Obrázek 52: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem [4]

D2-N-3		Podloží		PII PIII		ACO 16		ACO 11		ACO 8		ACO 8CH	
ACO, R-mat, ŠD / MZ	100	80	60	60	70	50	50	60	50	50	60	40	40
	200		60		150	150	150	150	150	150	150	150	150
	300	45			45	200	200	200	200	200	200	150	150
	400												
	500												
	Ha		60	60		50	50		50	50		50	50
	Hv		320	370		250	300		250	300		250	250

Obrázek 53: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem a recyklovanou ložní vrstvou [4]



Obrázek 54: Vzorový příčný řez stezky s asfaltovým povrchem [5]



Obrázek 55: Stezka pro cyklisty s asfaltovým povrchem [6]

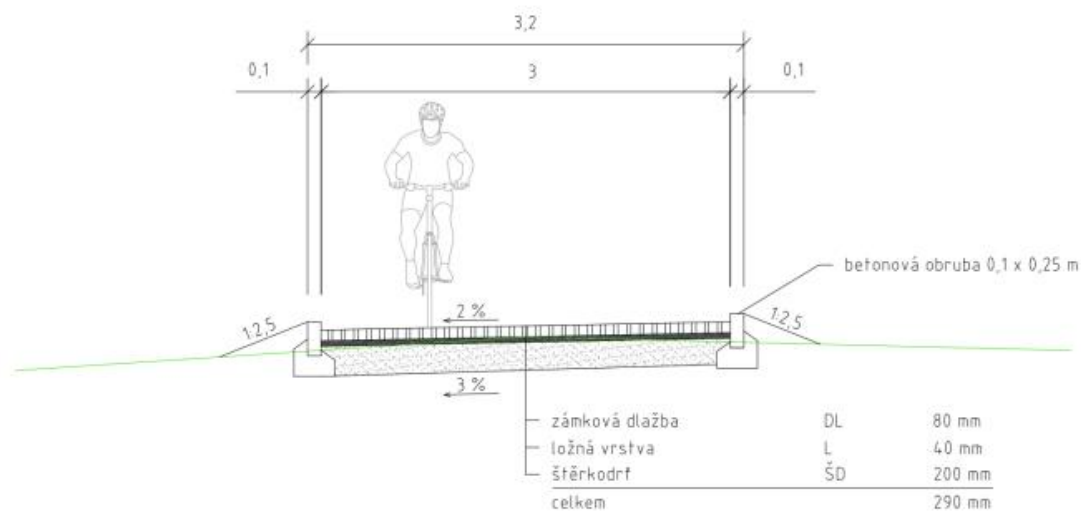
7.1.2 Dlážděný povrch

Kryt komunikace je tvořen z dlažebních prvků či dílců zasazovaných do ložné vrstvy. (viz Obrázek 57 a Obrázek 58) Při použití přírodních materiálů je běžné štípnání nebo řezání těchto materiálů. Mezi často využívané přírodní materiály patří žula, andezit nebo syenit. Ceny těchto materiálů v posledních letech významně nerostou, nicméně jejich pokládka je náročná a časově i finančně nákladná. Navzdory těmto obtížím však přírodní dlažba vykazuje dlouhou životnost a je možné její opakované využití. Kvůli nerovnosti vzniklé při lámání dlaždic a větších spárách se klade důraz na fyzikální vlastnosti, jako je pevnost v tlaku, obrusnost, nasákavost a odolnost vůči mrazu. Dlažební prvky jsou k dispozici v různých velikostech a tvarech, a to jak ve formě velkých kostek, tak i obrubníků a krajníků. Kvůli uvedeným nevýhodám se často používají umělé materiály, jako je cementobeton nebo recyklované materiály, pro vytvoření dlaždice.

Cementobetonové dlaždice jsou obvykle lisovány do speciálních forem, aby se vytvořila zámková dlažba. Tato dlažba může být pokládána ručně nebo strojově, přičemž strojová pokládka je vhodná pro větší plochy. Díky výrobě z umělých materiálů je možné měnit barvy a tvary dlažebních kamenů. Jednou z nevýhod umělé dlažby je potřeba obrubníků pro udržení tvaru komunikace. (viz Obrázek 57)



Obrázek 56: Vzorová skladba stezky s dlážděným povrchem [4]



Obrázek 57: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s dlážděným povrchem [5]



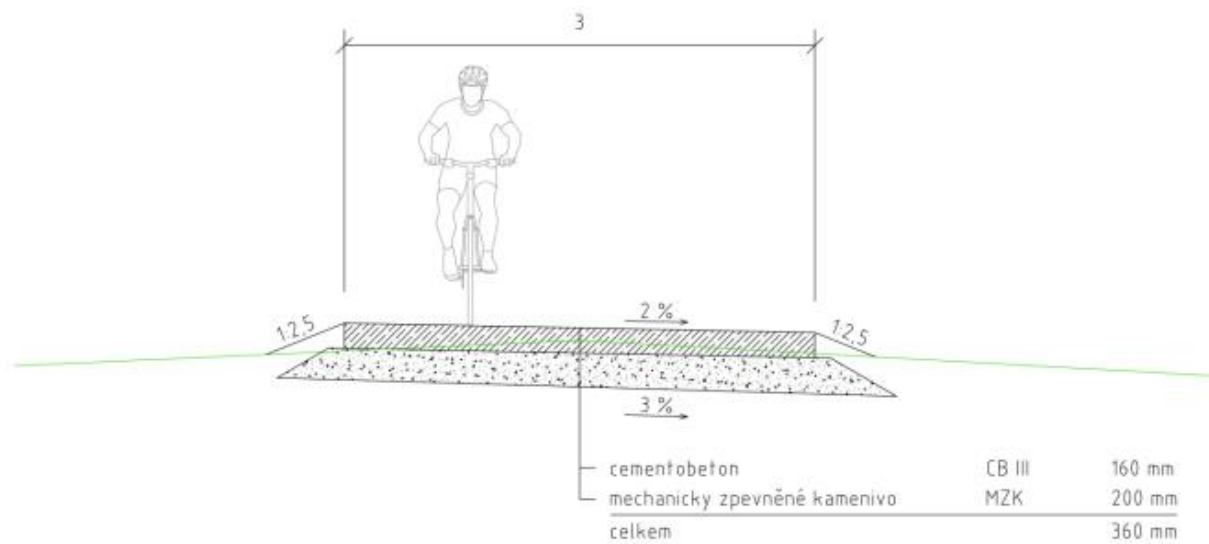
Obrázek 58: Stezka pro chodce a cyklisty s dlážděným povrchem [7]

7.1.3 Cementobetonový povrch

Tento druh povrchu je tvořen betonem s ocelovou výztuží. Pro předcházení deformace teplotou jsou v cementobetonovém krytu vytvořeny dilatační spáry. Oproti živičnému povrchu se tento druh povrchu vyznačuje delší životností a lepším udržením svého tvaru a struktury. Jeho nespornou výhodou je také to, že není třeba využít obrubníků, což znamená značnou úsporu nákladů. Celkově je tento druh povrchu ekonomicky více přijatelnější, než ostatní varianty i vzhledem k menší nutnosti údržby. (viz Obrázek 59, Obrázek 60 a Obrázek 61)

D2-T-4		Podloží		P II	P III	P II	P III	P II	P III	P II	P III
CB, MZ	100			180	CB III	160	CB III	140	CB III	120	CB III
	200	60▼	▲50	60▼	▲50	60▼	▲50	60▼	▲50	45▼	▲45
	300	45▼	150	200	MZ	150	200	MZ	150	150	MZ
	400										
	500										
	Ha										
	Hv		330 380		310 360		290 340		270 270		

Obrázek 59: Vzorová skladba stezky s cementobetonovým povrchem [4]



Obrázek 60: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s cementobetonovým povrchem [5]

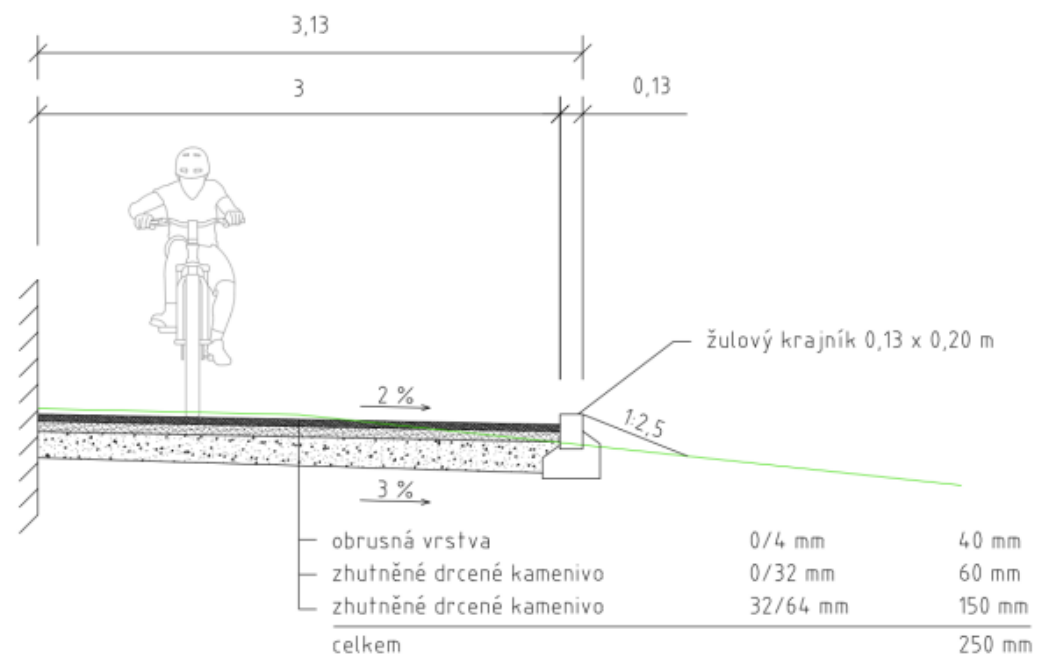


Obrázek 61: Stezka pro cyklisty a chodce s cementobetonovým povrchem [8]

7.1.4 Mlatový povrch

Jednou z dalších možností povrchu pro cyklistické komunikace je mlatový povrch. Tento typ povrchu je již dnes běžně využíván v parcích a historických částech měst. Pro zajištění dlouhodobé trvanlivosti je klíčové použití kvalitního materiálu a pečlivé provedení podkladních, ložních a obrusných vrstev. Každá z těchto vrstev musí být správně vyrovnána a dostatečně zhutněna, aby konstrukce dosáhla požadované pevnosti a stability. Pro dodatečné zvýšení stability se doporučuje využít obrubníků, dřevěných trámů nebo ocelových pásů k ohraničení okrajů mlatové cesty. Tyto prvky také pomáhají předejít samovolné erozi materiálu nebo jeho promísení s okolní půdou.

Jednou z nevýhod tohoto povrchu je nerovný povrch, na kterém se nachází písek nebo drobný štěrk. I když tento fakt obvykle nemá zásadní vliv na cyklistickou dopravu, může být nevhodný pro použití například v městských oblastech, kde je požadavek na přístupnost stezky i pro uživatele kolečkových bruslí. (viz Obrázek 62 a Obrázek 63)



Obrázek 62: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s mlatovým povrchem [4]



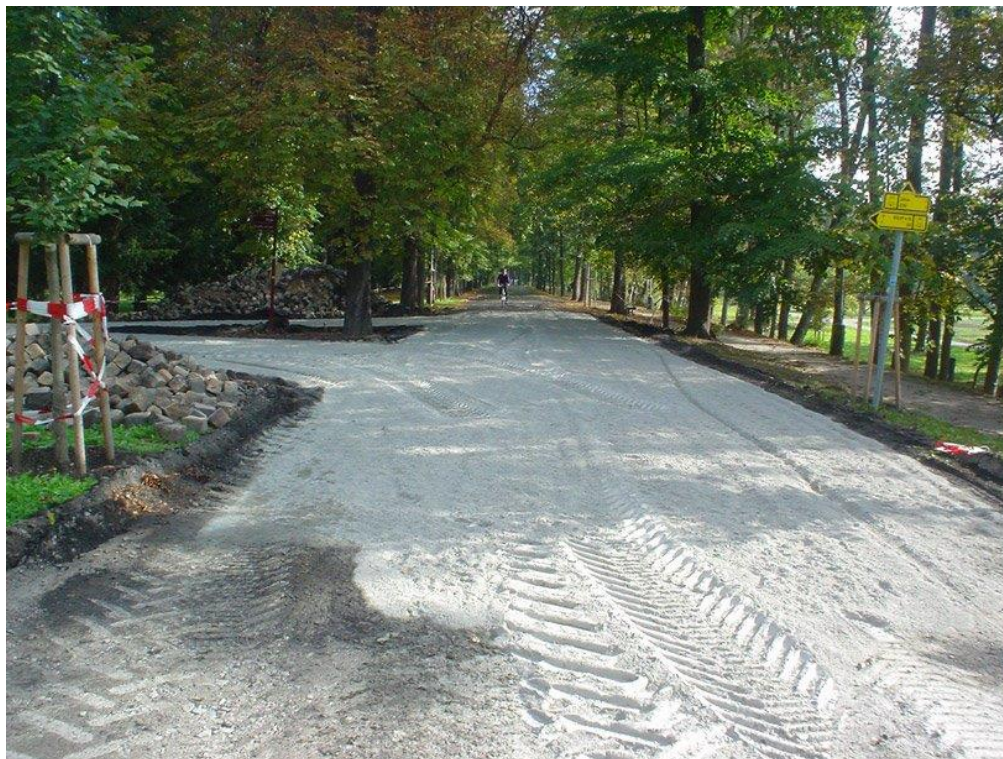
Obrázek 63: Stezka pro chodce a cyklisty s mlatovým povrchem [9]

7.1.5 Využití technologie GLORIT

Tato moderní technologie pro výstavbu a zpevnění cest, stezek a cyklistických stezek funguje na principu recyklace původního materiálu, do něhož se přidává cement a stabilizační prostředek GLORIT. (viz Obrázek 64) Výsledkem je velmi pevná a odolná vrstva (20 cm tloušťky), která skvěle odolává mrazu i značnému zatížení. Cesty upravené touto technologií mají charakter zpevněné cesty z minerálního betonu. GLORIT je stabilizační prostředek na bázi solí v práškové formě. Byl vyvinut v Japonsku a úspěšně se používá více než 15 let.

Mezi hlavní výhody technologie GLORIT patří vyšší pevnost, částečná vodopropustnost, toxická nezávadnost, vysoká mrazuvzdornost, delší životnost, šetrnost k životnímu prostředí, rychlá doba výstavby a v neposlední řadě také nižší cenu v porovnání s klasickými technologiemi.

Tato technologie by mohla být využita při zpevnění polních a lesních cest, které spadají do sítě nově navržených cyklistických tras do přilehlých obcí.



Obrázek 64: Cesta zpevněná technologií GLORIT [10]

8. Nově navrhované trasy do přilehlých obcí města Nymburk

V této kapitole budou blíže popsány všechny navrhované cyklistické trasy do přilehlých obcí vytvořené v rámci koncepce. Budou popsány obdobným způsobem jako navržené cyklistické trasy v intravilánu. Nejprve budou popsány slovně a poté bude u každé trasy tabulka, která bude reprezentovat jednotlivé segmenty dané trasy a které opatření je v daných segmentech navrhováno.

8.1 Cyklistická trasa Chleby

Cyklistická trasa Chleby vytváří cyklistické spojení mezi městem Nymburk a obcí Chleby. Začíná v ulici Za Žoskou a končí v ulici Zelená v obci Chleby. Jelikož se jedná o cyklistické spojení s velkým potenciálem, byl kladen velký důraz na trasování po chráněných komunikacích, což znamená po stávajících lesních a polních cestách. Velký potenciál trasy lze spatřovat primárně v tom, že obec Chleby je významným cílem převážně rodin s dětmi z důvodu místní zoologické zahrady. Tabulka 7 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdny. Nutno ale podotknout, že trasa prochází rozvojovým územím města Nymburk. Je tedy důležité zajistit kooperaci s rozvojem dané oblasti a zajistit bezpečné cyklistické spojení případně po jiných komunikacích se zachovaným směrem.

Tabulka 7: Parametry navrhované CT Chleby

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Chleby	1682/3	499	Stávající stav vyhovuje.
Chleby	1666/6	244	Stávající stav vyhovuje.
Chleby	1682/4	420	Stávající stav vyhovuje.
Chleby	1931/1	1 171	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	3464	918	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	1662/1	629	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	1662/1	181	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Chleby	358	769	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	945	253	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	587	92	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	583/2	97	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	592/1	27	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	583/3	207	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	583/5	199	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	582/1	112	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	582/2	149	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	580/1	210	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Chleby	593/2	733	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

8.2 Cyklistické trasy Hořátev 1 a Hořátev 2

Cyklistické trasy Hořátev 1 a Hořátev 2 propojují město Nymburk s obcí Hořátev. Cyklistická trasa Hořátev 1 začíná v OK Kolínská x K Letišti, odkud je dále trasována ulicí K Letišti po navrhované stezce pro chodce a cyklisty společně souběžně s místní komunikací. Dále je CT vedena po historické cestě v blízkém okolí silnice III/33013 až do obce Hořátev. Zde je nutné vybudovat nové těleso cyklistické komunikace. K této cyklistické trase je navržena alternativní trasa Hořátev 2, která odbočuje z primární trasy u nymburského letiště. Zde je vedena po stávající polní cestě. Dále je trasována opět po historických cestách

až k polní cestě u Kopanického potoku. Následně je trasa vedena po stávajících polních cestách, které jsou sjízdné v aktuálním stavu. Tabulka 8 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 8: Parametry navrhovaných CT Hořátev 1 a Hořátev 2

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Hořátev 1	605	447	Vytvoření stezky pro chodce a cyklisty společné
Hořátev 1	1630/11	673	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 1	1630/12	301	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 1	635/11	746	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 1	488/41	964	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 2	1624/2	595	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hořátev 2	843/24	833	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 2	1618/1	56	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 2	784/16	253	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 2	873/3	397	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 2	915/1	410	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Hořátev 2	1615/3	144	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hořátev 2	1616/1	718	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hořátev 2	1617/1	76	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Hořátev 2	1119	447	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hořátev 2	1097/1	515	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hořátev 2	188/3	469	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

8.3 Cyklistické trasy Dvory, Dvory 1 a Dvory 2

Jak je z názvů patrné, výše zmíněné cyklistické trasy představují spojení mezi městem Nymburk a obcí Dvory severozápadním směrem. Cyklistická trasa Dvory 1 začíná v ulici Okružní. Dále je vedena po stávajících polních cestách a nově nalezených historických cestách až do obce Kamenné Zboží. Zde je trasa vedena po zklidněných komunikacích a následně je trasována zhruba 600 m po silnici III/3318. Tento úsek silnice III. třídy je nicméně relativně zklidněný. Z toho důvodu by zde nemuselo být realizováno žádné speciální cyklistické opatření. Následně je trasa vedena opět polními cestami, které jsou sjízdné již v stávajícím stavu. Cyklistická trasa Dvory 2 začíná v křižovatce Dvorská x Topolová. Dále pokračuje po silnici III/3323, kde je navrhováno vybudování souběžné stezky pro chodce a cyklisty. Následně je trasa vedena po polních cestách až na silnici III/3323, kde navrhováno opět vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty. Následně trasa pokračuje po historických cestách až do obce Dvory. Cyklistická trasa Dvory vytváří propojku mezi CT Dvory 1 a CT Dvory 2. Tabulka 9 reprezentuje jednotlivé segmenty tras, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 9: Parametry navrhovaných CT Dvory, Dvory 1 a Dvory 2

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Dvory	451	199	Zklidněná komunikace v obci Kamenné zboží
Dvory	315/2	21	Zklidněná komunikace v obci Kamenné zboží
Dvory	315/2	33	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory	207/24	933	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Dvory 1	1031/273	38	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	1714/1	522	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	835	93	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	608/5	240	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	591/12	381	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 1	468/10	143	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 1	355/1	131	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 1	360	46	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 1	359	120	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 1	445/2	205	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	446/1	39	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	445/3	104	Zklidněná ulice v obci Kamenné zboží
Dvory 1	445/1	111	Zklidněná ulice v obci Kamenné zboží
Dvory 1	419/1	225	Zklidněná ulice v obci Kamenné zboží
Dvory 1	438/1	151	Intravilánový úsek silnice III/3318
Dvory 1	433/1	456	Intravilánový úsek silnice III/3318
Dvory 1	433/14	654	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	433/12	172	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 1	487	251	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 2	1703/10	791	Vedení po komunikaci III/3323, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Dvory 2	1703/2	478	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Dvory 2	1705/1	221	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 2	759/2	801	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 2	472	896	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Dvory 2	472	310	Zklidněná komunikace v obci Dvory

8.4 Cyklistické trasy Veleliby a Vel/Chle

Cyklistická trasa Veleliby začíná v křižovatce Drahelická x Příčná. Odtud je trasována severním směrem vesměs po stávajících polních cestách. Tyto cesty jsou doplněny trasováním po silnicích III. třídy, kde je navrhováno vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty. CT Veleliby je ukončena v křižovatce I/38 x III/32926. Dále pokračuje jako trasa Vel/Chle, která vytváří propojku mezi CT Veleliby a CT Chleby. Tabulka 10 reprezentuje jednotlivé segmenty tras, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný. Trasa Vel/Chle je opět trasována rozvojovým územím města Nymburk, ve kterém je nutné zajistit kooperaci s výstavbou rozvojové oblasti ve smyslu ponechání zmíněné vazby.

Tabulka 10: Parametry navrhovaných CT Veleliby a Vel/Chle

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Vel/Chle	1938	738	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Vel/Chle	1671/3	402	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Vel/Chle	1947	606	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Vel/Chle	1942	1 078	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Vel/Chle	1692/5	462	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Vel/Chle	1685/1	507	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Vel/Chle	1355/28	419	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Veleliby	600/1	277	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Veleliby	605/3	696	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Veleliby	607/2	248	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Veleliby	443/2	184	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Veleliby	438/5	340	Vedení po komunikaci III/3318, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty
Veleliby	443/1	583	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Veleliby	1706/1	169	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Veleliby	754	648	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Veleliby	764	409	Vedení po komunikaci III/3323, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty
Veleliby	365	673	Intravilánový úsek silnice III/3324
Veleliby	342/4	131	Intravilánový úsek silnice III/32926
Veleliby	779	529	Vedení po komunikaci III/32926, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty
Veleliby	217	171	Vedení po komunikaci III/32926, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty

8.5 Cyklistické trasy Kostomlaty a Kostomlaty´

Cyklistické trasy Kostomlaty vytvářejí spojnicí s obcí Kostomlaty. CT Kostomlaty je vedena z obce Kamenné zboží po stávajících polních cestách. CT Kostomlaty´ vytváří propojení mezi CT N2, CT Kamenné Zboží a CT 2. Tabulka 11 reprezentuje jednotlivé segmenty tras, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 11: Parametry navrhovaných CT Kostomlaty a Kostomlaty´

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Kostomlaty	425/1	336	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Kostomlaty	425/2	761	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Kostomlaty	991/1	1 326	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Kostomlaty´	365	343	Vedení po zklidněné komunikaci U Skály
Kostomlaty´	519/1	642	Vedení po komunikaci III/33110, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty
Kostomlaty´	519/1	642	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace

8.6 Cyklistické trasy Zálabí a Veslák

Cyklistická trasa Zálabí představuje propojku mezi CT 2 a plánovanou CT NR05 zaznamenanou v Cyklovizi 2030. Zároveň je zahrnuta odbočka k přílehlé zástavbě. Cyklistická trasa Veslák představuje plánovanou propojku mezi plánovanou místní komunikací a přílehlou rozvojovou zástavbou. Tabulka 12 reprezentuje jednotlivé segmenty tras, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdňý.

Tabulka 12: Parametry navrhovaných CT Zálabí a Veslák

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Veslák	1648	169	Bude se realizovat (Projekt K Vesláku)
Veslák	436/16	226	Bude se realizovat (Projekt K Vesláku)
Zálabí	1652/1	649	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Zálabí	1653/1	44	Vedení po komunikaci II/330, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty
Zálabí	364/2	277	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Zálabí	449/1	198	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

8.7 Cyklistická trasa Bobnice

Cyklistická trasa Bobnice začíná na křižovatce s navrhovanou CT Chleby a dále vede do obce Bobnice. Tato trasa je vedena opět rozvojovým územím, tudíž nelze zajistit, že bude trasována přesně vyznačeným způsobem, ale je důležité v budoucnu zajistit dodržení této vazby po nově navrhovaných komunikacích v této rozvojové oblasti. Je nutné zajistit souběžné projektování cyklistických komunikací. Tabulka 13 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 13: Parametry navrhované CT Bobnice

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Bobnice	3464	1 205	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Bobnice	3464/148	1 026	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Bobnice	1682/12	379	Vedení po komunikaci III/27517, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty
Bobnice	1738	302	Vedení po komunikaci III/27517, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty
Bobnice	1730	217	Vedení po komunikaci III/27517, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Bobnice	1728	264	Vedení po komunikaci III/27517, vytvoření souběžné stezky pro chodce a cyklisty

8.8 Cyklistická trasa Kovansko

Cyklistická trasa Kovansko představuje propojku mezi nově navrhovanou CT Bobnice a obcí Kovansko severně od města Nymburk. Tabulka 14 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 14: Parametry navrhované CT Kovansko

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Kovansko	1663/6	291	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Kovansko	1663	263	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Kovansko	953	400	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

8.9 Cyklistická trasa Šlotava

Cyklistická trasa Šlotava začíná v křižovatce nově navrhovaných CT Chleby a CT Vel/Chle. Je vedena do obce Šlotava. Většina trasy je vedena peážně s CT NR05 zaznamenanou v Cyklovizi 2030. Tabulka 15 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 15: Parametry navrhované CT Šlotava

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Šlotava	1660	377	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Šlotava	353	676	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

8.10 Cyklistická trasa Křečkov

Cyklistická trasa Křečkov představuje propojení mezi CT NR05 zaznamenanou v Cyklovizi 2030 a obcí Křečkov. Tabulka 16 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 16: Parametry navrhované CT Křečkov

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Křečkov	414	123	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Křečkov	392	169	Výstavba nového tělesa cyklistické komunikace
Křečkov	93/3	149	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Křečkov	331	409	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Křečkov	516/2	139	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Křečkov	516/1	1 508	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

8.11 Cyklistická trasa Hoř/Kov

Cyklistická trasa Hoř/Kov spojuje nově navrhovanou CT Hořátev 1 s obcí Kovanice a vytváří tak alternativní spojení mezi městem Nymburk a obcí Kovanice reprezentované CT 2A. Tabulka 17 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 17: Parametry navrhované CT Hoř/Kov

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Hoř/Kov	1731/3	233	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hoř/Kov	937/3	385	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hoř/Kov	937/1	491	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hoř/Kov	945/23	181	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Hoř/Kov	945/2	609	Stávající stav vyhovuje.

8.12 Cyklistická trasa Zvěřínek

Cyklistická trasa Zvěřínek vytváří spojení mezi CT 2A v obci Písty a obcí Zvěřínek. Tabulka 18 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 18: Parametry navrhované CT Zvěřínek

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Zvěřínek	184	181	Zklidněná komunikace v obci Písty
Zvěřínek	6/1	85	Zklidněná komunikace v obci Písty
Zvěřínek	195/1	582	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Zvěřínek	2194	276	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Zvěřínek	2196	189	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

8.13 Cyklistická trasa Kamenné Zboží

Cyklistická trasa Kamenné Zboží spojuje CT Kostomlaty' a CT Dvory 1. Tabulka 19 reprezentuje jednotlivé segmenty trasy, jejich délku a opatření, které je třeba v daném segmentu realizovat, aby byl bezpečně sjízdný.

Tabulka 19: Parametry navrhované CT Kamenné Zboží

Název	Parcela	Délka [m]	Opatření
Kamenné zboží	580/1	1 408	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu
Kamenné zboží	445/2	205	Stávající stav vyhovuje. Možnost zpevnění povrchu

9. Zdroje

- [1] Ing. arch. CACH Tomáš. TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty [online]. [cit. 2021-05-04]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_179_2017.pdf
- [2] Mapy.cz. Mapy.cz [online]. [vid. 2022-08-01]. Dostupné z: <https://mapy.cz/zakladni?>
- [3] Zdroj obrázků a fotografií: autor
- [4] VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ, FAKULTA STAVEBNÍ, ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE, FAKULTA STAVEBNÍ, Ing. ZAJÍČEK Jan - ATP SERVIS, EUROVIA CS a.s. TP 170: Navrhování vozovek pozemních komunikací [online]. Dodatek č. 1 vyd. 2010 [cit. 2021-05-04]. Dostupné z: http://www.pjpk.cz/data/USR_001_2_8_TP/TP_170_Dodatek_1.pdf
- [5] ČVUT FD, Jan Ondráček, „Návrh nového vedení a uspořádání páteřní cyklistické trasy Slavonice - Jihlava", Praha, 2021
- [6] VOŽEH, Tomáš. Labská cyklostezka. Dvě varianty realizace. Lysecko.cz [online]. 8. březen 2018 [vid. 2022-08-08]. Dostupné z: <https://lysecko.cz/2018/03/08/labska-cyklostezka-dve-varianty-realizace/>
- [7] Nová cyklostezka severně od Prahy propojila Měšice a Mratín - Městem na kole [online]. [vid. 2022-08-08]. Dostupné z: <https://mestemnakole.cz/2021/04/na-sever-od-prahy-byla-dokoncena-cyklostezka-mesice-mratin/>
- [8] Stezka pro cyklisty ve Chvojkových lomech na Slovanech | Správa veřejného statku města Plzně [online]. [vid. 2022-08-08]. Dostupné z: <https://www.svsmp.cz/archiv/2009/stezka-pro-cyklisty-ve-chvojkovych-lomech-na-slovanech.aspx>
- [9] Mlatová cesta nebo chodník: z jakého materiálu a jaký je postup a skladba. ČESKÉSTAVBY.cz [online]. [vid. 2024-05-15]. Dostupné z: <https://www.ceskestavby.cz/clanky/co-jsou-mlatove-pesiny-a-cesty-z-jakeho-materialu-se-realizuji-a-jak-28635.html>
- [10] Obnova komunikací | lesopol.cz [online]. [vid. 2024-05-15]. Dostupné z: <https://www.lesopol.cz/obnova-komunikaci/>

10. Seznam obrázků

Obrázek 1: Základní prostorové nároky pro jednosměrný a obousměrný cyklistický provoz (v přímém směru, nutné rozšíření v oblouku) [1]	7
Obrázek 2: Základní boční bezpečnostní odstupy (BO) pro jízdu [1]	9
Obrázek 3: Základní (minimální) prostorové nároky vyhrazeného pruhu pro cyklisty [1]	10
Obrázek 4: Základní prostorové nároky ochranného pruhu pro cyklisty [1]	11
Obrázek 5: Základní (minimální) prostorové nároky piktogramového koridoru pro cyklisty (VDZ V 20) [1]	12
Obrázek 6: Samostatný jednosměrný cyklistický pás (přechod pásu na vyhrazený pruh pro cyklisty) [1]	13
Obrázek 7: Stezka pro cyklisty (SDZ C 8a/b) [1]	14
Obrázek 8: Stezka pro chodce a cyklisty oddělená (SDZ C 10a/b) [1]	15
Obrázek 9: Stezka pro chodce a cyklisty společná (SDZ C 9a/b) [1]	15
Obrázek 10: Současný stav ulice Boleslavská třída [2]	22
Obrázek 11: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Boleslavská třída	22
Obrázek 12: Současný stav ulice Boleslavská třída [2]	23
Obrázek 13: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Boleslavská třída	23
Obrázek 14: Současný stav ulice Ferdinanda Schulze [2]	24
Obrázek 15: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Ferdinanda Schulze	24
Obrázek 16: Současný stav ulice Zbožská [2]	25
Obrázek 17: Schéma příčného uspořádání prostoru v ulici Zbožská	25
Obrázek 18: Současný stav ulice Purkyňova [2]	26
Obrázek 19: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Purkyňova	26
Obrázek 20: Současný stav ulice Drahelická [3]	27
Obrázek 21: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Drahelická	27
Obrázek 22: Současný stav ulice Pražská [2]	28
Obrázek 23: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Pražská	28
Obrázek 24: Současný stav ulice Kolínská [2]	29
Obrázek 25: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Kolínská	29
Obrázek 26: Současný stav ulice Poděbradská [2]	30
Obrázek 27: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Poděbradská	30
Obrázek 28: Současný stav ulice Tyršova [3]	31
Obrázek 29: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Tyršova (v případě nerealizování režimu sdílené zóny)	31

Obrázek 30: Současný stav ulice Bobnická [3]	32
Obrázek 31: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Bobnická	32
Obrázek 32: Současný stav ulice Maršála Koněva [2]	33
Obrázek 33: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Maršála Koněva	33
Obrázek 34: Současný stav ulice Komenského [2]	34
Obrázek 35: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Komenského	34
Obrázek 36: Současný stav ulice Havlíčkova [2]	35
Obrázek 37: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Havlíčkova	35
Obrázek 38: Současný stav ulice Velké Valy [2]	36
Obrázek 39: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Velké Valy	36
Obrázek 40: Současný stav ulice Okružní [3]	37
Obrázek 41: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Okružní	37
Obrázek 42: Současný stav stezky podél vodního toku Liduška [2]	38
Obrázek 43: Schéma příčného uspořádání prostoru stezky podél vodního toku Liduška	38
Obrázek 44: Současný stav ulice Palackého třída [2]	39
Obrázek 45: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Palackého třída	39
Obrázek 47: Současný stav ulice V Kolonii [2]	40
Obrázek 46: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice V Kolonii	40
Obrázek 48: Současný stav ulice Nádražní [2]	41
Obrázek 49: Schéma příčného uspořádání prostoru ulice Nádražní	41
Obrázek 50: Současný stav mostu silnice II/503 [2]	42
Obrázek 51: Schéma příčného uspořádání prostoru mostu na silnici II/503	42
Obrázek 52: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem [4]	44
Obrázek 53: Vzorová skladba stezky s asfaltovým krytem a recyklovanou ložní vrstvou [4]	45
Obrázek 54: Vzorový příčný řez stezky s asfaltovým povrchem [5]	45
Obrázek 55: Stezka pro cyklisty s asfaltovým povrchem [6]	46
Obrázek 56: Vzorová skladba stezky s dlážděným povrchem [4]	47
Obrázek 57: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s dlážděným povrchem [5]	47
Obrázek 58: Stezka pro chodce a cyklisty s dlážděným povrchem [7]	48
Obrázek 59: Vzorová skladba stezky s cementobetonovým povrchem [4]	49
Obrázek 60: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s cementobetonovým povrchem [5]	49

Obrázek 61: Stezka pro cyklisty a chodce s cementobetonovým povrchem [8]	50
Obrázek 62: Vzorový příčný řez stezky pro cyklisty s mlatovým povrchem [4]	51
Obrázek 63: Stezka pro chodce a cyklisty s mlatovým povrchem [9]	52
Obrázek 64: Cesta zpevněná technologií GLORIT [10]	53

11. Seznam tabulek

Tabulka 1: Základní rozměry a prostorové nároky cyklistické dopravy [1]	6
Tabulka 2: Základní (minimální) bezpečnostní boční odstupy (BO) [1]	8
Tabulka 3: Parametry navrhované CT N1	17
Tabulka 4: Parametry navrhované CT N2	18
Tabulka 5: Parametry navrhované CT N3	19
Tabulka 6: Parametry navrhované CT N4	20
Tabulka 7: Parametry navrhované CT Chleby	54
Tabulka 8: Parametry navrhovaných CT Hořátev 1 a Hořátev 2	56
Tabulka 9: Parametry navrhovaných CT Dvory, Dvory 1 a Dvory 2	57
Tabulka 10: Parametry navrhovaných CT Veleliby a Vel/Chle.....	59
Tabulka 11: Parametry navrhovaných CT Kostomlaty a Kostomlaty'	61
Tabulka 12: Parametry navrhovaných CT Zálabí a Veslák	62
Tabulka 13: Parametry navrhované CT Bobnice	62
Tabulka 14: Parametry navrhované CT Kovansko	63
Tabulka 15: Parametry navrhované CT Šlotava	63
Tabulka 16: Parametry navrhované CT Křečkov	64
Tabulka 17: Parametry navrhované CT Hoř/Kov.....	65
Tabulka 18: Parametry navrhované CT Zvěřínek	65
Tabulka 19: Parametry navrhované CT Kamenné Zboží	66

Legenda

- Nově navrhované cyklistické trasy extravilán
- Nově navrhované cyklistické trasy intravilán
- Stávající značené cyklistické trasy
- Páteřní trasa nadregionálního významu zaznamenaná v Cyklovizi 2030
- Páteřní trasa regionálního významu zaznamenaná v Cyklovizi 2030

