



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE
FAKULTA DOPRAVNÍ

Kateřina Dreherová
**KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY
V PROSTĚJOVĚ**

Bakalářská práce

2015



K612 Ústav dopravních systémů

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Kateřina Dreherová

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

B 3710 – DOS – Dopravní systémy a technika

Název tématu (česky): **Koncepce cyklistické dopravy v Prostějově**

Název tématu (anglicky): General Concept of Cycle Transport in Prostějov

Zásady pro vypracování

Při zpracování bakalářské práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- analýza stávajícího stavu cyklistické dopravy v Prostějově
- analýza stávající sítě cyklistických tras v řešené oblasti (popis a zhodnocení úseků)
- analýza dřívějších návrhů a koncepcí řešení vč. územně-plánovací dokumentace
- návrh sítě cyklistických tras (doplnění stávající sítě) podle ČSN 73 6110 „Projektování místních komunikací“ a TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“
- podrobnější zpracování významných míst v síti (přehledné situace křižovatek apod.)

Rozsah grafických prací: celkový přehledný výkres sítě cyklistických tras
situační výkresy řešených míst

Rozsah průvodní zprávy: 35 – 50 stran (vč. obrázků, tabulek a grafů)

Seznam odborné literatury: ČSN 73 6102, ČSN 73 6110
TP 179
Dopravní systémy a stavby (Kotas P.)

Vedoucí bakalářské práce:

Ing. Tomáš Padělek

Datum zadání bakalářské práce:

28. června 2013

(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)

Datum odevzdání bakalářské práce:

24. srpna 2015

- a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
- b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia

prof. Ing. Pavel Příbyl, CSc.
vedoucí Ústavu dopravních systémů



prof. Dr. Ing. Miroslav Svítek
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání bakalářské práce.

.....
Kateřina Dreherová
jméno a podpis studenta

V Praze dne 7. prosince 2014

Poděkování

Na tomto místě bych ráda poděkovala všem, kteří mi poskytli podklady pro vypracování této práce. Zvláště pak děkuji Ing. Tomáši Padělkovi za odborné vedení a konzultování bakalářské práce a za rady, které mi poskytoval po celou dobu mého studia. Děkuji také svým kolegům v práci bez nichž by tato práce byla mnohem větším oříškem. A v neposlední řadě je mou milou povinností poděkovat také mé rodině za morální i materiální podporu, bez které by tato práce nikdy nevznikla.

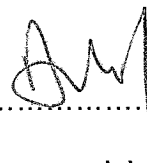
Prohlášení

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě bakalářskou práci, zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracovala samostatně a že jsem uvedla veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod pro užití tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze dne 20. srpna 2015



.....
podpis

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ

Fakulta dopravní

KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V PROSTĚJOVĚ

Bakalářská práce

srpen 2015

Kateřina Dreherová

ABSTRAKT

Předmětem bakalářské práce „**Koncepce cyklistické dopravy v Prostějově**“ je analýza současného stavu cyklistických komunikací v Prostějově a návrh řešení, které povede ke zlepšení stavu cyklistické dopravy ve městě.

ABSTRACT

The subject of thesis „**Conception of Cycle Traffic in Prostějov**“ is the analysis of the current situation of the cycling infrastructure in Prostějov and a proposal solution, that will improve the state of cycling traffic in the city.

KLÍČOVÁ SLOVA

Cyklistika, doprava, trasa, stezka, hlavní dopravní prostor, křižovatka, svislé a vodorovné značení.

KEYWORDS

Cycling, transport, line, trail, main road space, intersection, traffic signs.

Obsah

1	Úvod	7
2	Historie města	8
3	Strategický rozvoj města	9
3.1	Strategický plán rozvoje	9
4	Situace širších vztahů a dopravy v Prostějově	9
4.1	Pěší doprava	9
4.2	Silniční doprava	9
4.3	Intenzity silniční dopravy	11
4.4	Cyklistická doprava	12
4.4.1	Intenzity cyklistické dopravy	12
4.4.2	Nehodovost	12
4.4.3	Zdroje a cíle cyklistické dopravy	13
4.5	Železniční doprava	18
4.6	Doprava v klidu	19
4.7	Veřejná doprava	19
4.8	Letecká doprava	20
5	Analýza současného stavu cyklistické sítě v Prostějově	20
5.1	Cyklistické trasy mezinárodního významu vedoucí Prostějovem	20
5.1.1	EuroVelo 9	20
5.1.2	Greenway Krakov – Morava – Vídeň	22
5.1.3	Cyklostrasa č. 5	23
5.2	Cyklotrasy lokálního (regionálního) významu	25
5.3	Analýza sítě cyklistických stezek v Prostějově	25
5.3.1	Analýza současného stavu z hlediska povrchů	25
5.3.2	Analýza stavu v generelu 2004 z hlediska vedení trasy	26
5.3.3	Analýza současného stavu z hlediska vedení trasy	27
6	Analýza současného stavu v místě návrhu	34
7	Návrh a řešení části cyklistické sítě	34

7.1	Návrh vedení cyklistů v ulici Janáčkova	34
7.2	Návrh cyklostezky v ulici Trávnícká	35
7.3	Řešení uličního prostoru Jihoslovanské ulice	36
7.4	Návrh vedení cyklistů v západní části ulice Svatoplukova	37
7.5	Návrh vedení cyklistů v ulici Újezd	38
8	Závěr a zhodnocení	39
9	Použité zdroje	40
9.1	Seznam použité literatury	40
9.2	Seznam dalších zdrojů	41
10	Seznam tabulek	42
11	Seznam obrázků	43
12	Seznam příloh	44

Seznam použitých zkratek

ČSN	Česká technická norma
HDP	Hlavní dopravní prostor
IAD	Individuální automobilová doprava
IDSOK	Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje
KIDSOK	Koordinátor integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje
MHD	Městská hromadná doprava
PP	Přidružený prostor
SDZ	Svislé dopravní značení
SSZ	Signalizační světelné zařízení
TP	Technické podmínky
VDZ	Vodorovné dopravní značení

1 Úvod

Cyklistická doprava zaznamenává v posledních letech svůj největší rozvoj. To je částečně způsobeno uvědoměním populace, že je třeba také pečovat o životní prostředí, které utrpělo obrovským nárůstem automobilové dopravy v předešlých dekadách. Tento problém se týká také České republiky, která v minulosti cyklistické dopravě nepřikládala důležitost, což se negativně projevilo na současné infrastruktuře a přispělo k faktu, že cyklistická doprava není brána jako plnohodnotná forma dopravy. Druhým faktorem, který přispěl k přepravě na kole, je stále zdražování pohonných hmot a ve většině měst nedostatečná kapacita parkovacích míst. Kolo je ideálním prostředkem pro pohyb ve městě. Tento způsob přepravy je umožněn nezávislé na stáří i výši příjmu. Výhodou je také velmi nízká hlučnost a v neposlední řadě možnost parkování blízko cílů podniknutých cest.

Nevýhodou cyklistické dopravy je kvalita infrastruktury a představa, že o cyklistickou dopravu není zájem. Pokud budou pravidelně prováděny úpravy stávajících podmínek ve prospěch cyklistické dopravy, podíl cyklistické dopravy se zajisté bude také zvyšovat. V současné době je problémem, že se cyklista na mnoha komunikacích, které nejsou pro cyklodopravu upraveny, necítí bezpečně a využívá dopravu jinými prostředky. Je však nutno rozlišovat dva typy cyklistické dopravy, z hlediska dopravní funkce a z hlediska rekreační. Rekreační cyklista má za cíl samotnou jízdu na kole, proto mu nevádí když bezpečnější trasa nevede přímo. Naopak cyklista, který kolo využívá jako dopravní prostředek si pravděpodobně vybere rychlejší a přímější trasu i za cenu nižší bezpečnosti.

Z důvodu, že mám k cyklistické dopravě velmi blízko, i když spíše jako rekreační cyklista, rozhodla jsem se studovat obor „Rozvoj cyklistické dopravy“ a zabývat se v této práci koncepcí cyklistické dopravy v Prostějov.

2 Historie města

Prostějov je statutárním městem ležícím na západním okraji Hané v Olomouckém kraji. Nejbližším městem je 17 km severovýchodně vzdálená Olomouc. Město leží v rovinaté oblasti v průměrné výšce 225 metrů nad mořem s rozlohou 46,6 km². Ačkoliv se počet obyvatel každým rokem snižuje, zůstává Prostějov 26. nejlidnatějším městem v České republice, přičemž k 1.1. 2015 je evidováno 44 094 obyvatel. Historie sahá do roku 1141, kdy bylo město malou osadou Prostějovice. Zajímavostí je dochovaná část hradeb s baštou z 15. století. Dalším významným datem je rok 1728 jako počátek stavby císařské silnice spojující Vídeň s Polskem přes Brno, Prostějov a Olomouc.

O necelých 150 let později, a to v roce 1870, byl Prostějov spojen železnicí s nedalekými Nezamyslicemi a Olomoucí. Po první světové válce byla schválena smlouva o zřízení vojenského letiště. V 50. letech minulého století proběhla stavba nového hlavního nádraží. Prostějov je důležitou průmyslovou oblastí a to zejména díky firmám Hanácké železářny a pérovny a.s. a DT Výhybkárna a strojírna a.s.. Prostějov však byl znám především oděvním průmyslem firmy OP Prostějov, která dnes již neexistuje. Hlavní dominantou je 66 metrů vysoká městská radnice s orlojem. Nejznámější osobnosti spojené s Prostějovem jsou Matěj Rejsek, Jiří Wolker a Otto Wichterle. Prostějov má 7 místních částí – Čechovice, Čechůvky, Domamyslice, Krasice, Prostějov, Vrahovice a Žešov.



Obrázek 1: Prostějovská radnice na nám. T.G.M [9]

3 Strategický rozvoj města

Jedním ze základních dokumentů územního celku, který vyjadřuje předpokládaný vývoj v dlouhodobějším časovém období, je strategický plán rozvoje. Vychází ze současného stavu demografického, kulturního, ekonomického a sociálního charakteru.

3.1 Strategický plán rozvoje

V roce 2010 byla pro zpracování strategického plánu rozvoje vybrána Agentura pro regionální rozvoj a.s. Jako hlavní metoda pro zpracování byla vybrána analýza SWOT (z anglického Strong points – silné stránky, Weak points – slabé stránky, Opportunities – příležitosti, Threats – ohrožení). Je standardní metodou používanou v analytice, kde je principem charakteristika silných a slabých stránek zkoumaného objektu, a také zjištění možných příležitostí a ohrožení. Výsledky této analýzy byly využity pro zaměření celé rozvojové strategie města, pro upřesnění strategických témat a jako základ pro definování a formulaci strategických projektů strategického plánu. [10]

4 Situace širších vztahů a dopravy v Prostějově

4.1 Pěší doprava

Pěší provoz se koncentruje zejména do historického jádra a tedy centra města, kde je zřízena pěší zóna. Vzhledem k rovinatému terénu je pěší doprava oblíbeným způsobem dopravy, tvoří až 20% z celkové dopravy ve městě.

4.2 Silniční doprava

Prostějov je významným dopravním uzlem od 18. století. Dnes je nejvýznamnější komunikací mezinárodní evropská silnice 2. třídy E462, která spojuje Brno s Krakowem. Na území České republiky je tvořena několika komunikacemi, v regionu Prostějovska je to rychlostní komunikace R46 o délce 35 km. Komunikace R46 začíná u Vyškova v místě napojení na dálnici D1 a končí v Olomouci, kde navazuje na komunikaci R35. Prostějovem prochází také 6 silnic II. třídy, které jsou uvedeny v následující tabulce.

označení	Trasa komunikace
II/150	Votice – Ledec nad Sázavou – Světlá nad Sázavou – Havlíčkův Brod – Žďár nad Sázavou – Nové Město na Moravě – Bystřice nad Pernštejnem – Boskovice – Prostějov – Přerov – Valašské Meziříčí
II/366	Mikuleč – Svitavy – Jevíčko – Konice – Kostelec na Hané – Prostějov
II/367	Prostějov – Klenovice na Hané – Kojetín – Kroměříž – Tlumačov

označení	Trasa komunikace
II/377	Tišnov – Černá Hora – Rájec - Jestřebí – Sloup – Drahaný – Plumlov – Prostějov
II/433	Prostějov – Výšovice – Němčice nad Hanou – Morkovice - Slížany – Střílky
II/449	Prostějov – Slatinice – Senice na Hané – Litovel – Uničov – Dlouhá Loučka – Rýmařov

Tabulka 1: Silnice II. třídy

Z pohledu dopravních tras se komunikační síť města dá nejlépe přirovnat k radiálně – okružnímu systému s dálničním obchvatem. Vnitřní okruh města propojuje sběrné místní komunikace, které jsou součástí některých komunikací II. a III. třídy. Tyto komunikace patří ve městě k nevyužívanějším. V severní části města se nachází ulice Kostelecká, kterou využívají především dojíždějící ze severozápadní části okresu. Ulice Olomoucká je velmi významnou komunikací pro propojení rychlostní komunikace, nákupní zóny a přilehlé obce Držovice s centrem města. Vrahovická je využívána spíše hromadnou dopravou a obyvateli Vrahovic. Ulice Dolní ve východní části města představuje důležitou spojnicí města s průmyslovou zónou a dobrou dostupností z centra k rychlostní komunikaci. Z R46 je také možné napojení na ulici Brněnskou, která vede z jihu na vnitřní okruh města. Poslední významnou komunikací je ulice Plumlovská, která patří k nejdelším ve městě. Leží západně od centra a je využívána především obyvateli z přilehlým městských částí (Domamyslice, Krasice, Čechovice), ale také obyvateli okolních obcí, které leží západně od Prostějova.



Obrázek 2: Mapa širších vztahů [11]

4.3 Intenzity silniční dopravy

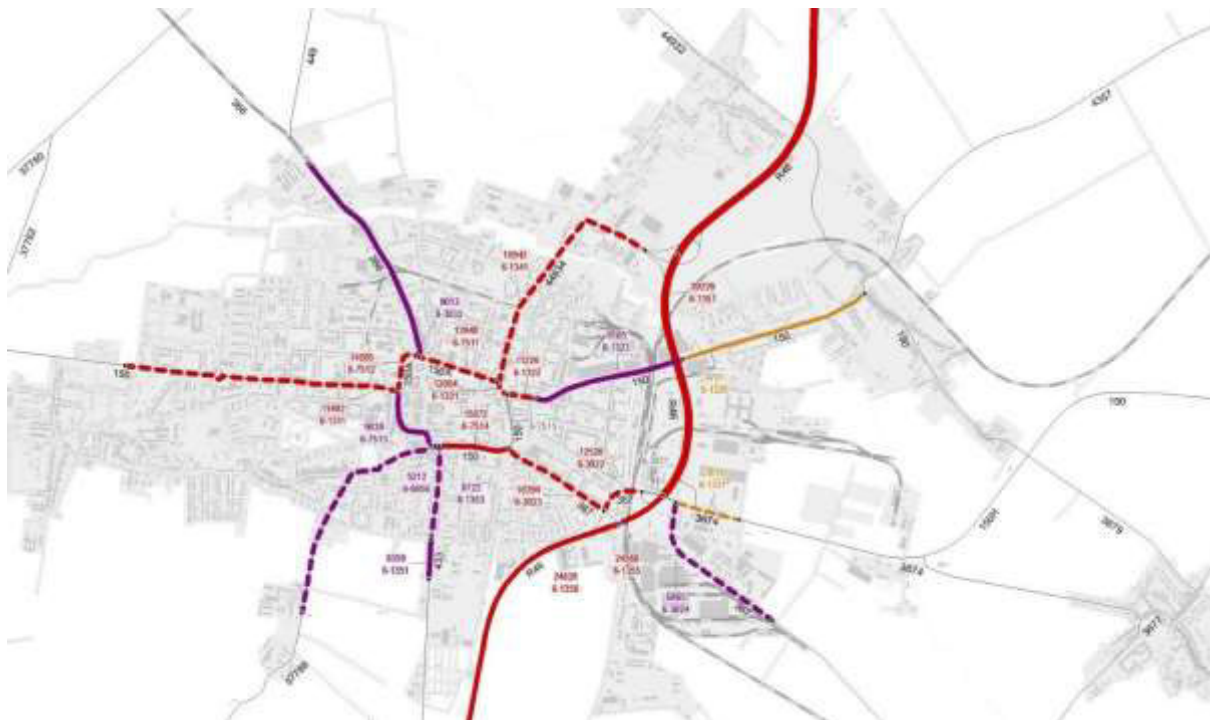
Intenzity dopravy vychází z celostátního sčítání dopravy (CSD), které se uskutečnilo poprvé v roce 1959 a je prováděno pravidelně po pěti letech. Od 80. let se provádí v letech, které končí číslicí 0 a 5. Poslední sčítání je z roku 2010. Toto sčítání zajišťuje Ředitelství silnic a dálnic (ŘSD). Celostátní sčítání se provádí na dálnicích, silnicích I. a II. třídy a také na vybrané síti silnic III. třídy a místních komunikací. Sčítání je rozděleno na jednotlivé úseky, jejichž průměrná délka činí 3 km. Na jeden úsek připadá jeden sčítací profil.

Stanovení intenzit se řídí dle TP 189, která mimo jiné umožňuje přepočítat výsledky krátkodobých průzkumů intenzit dopravy na roční průměr denních intenzit (RPDI), což je základní a také nejčastější údaj charakterizující její využití.

RPDI je určována odhadem, neboť není možné získat její přesnou hodnotu, kterou je možné stanovit pouze na základě výsledků měření, prováděných 24 hodin denně 365 dní v roce. Pomocí této hodnoty se rozhoduje o kategorii komunikace, skladbě vozovky, hodnotě hluku z dopravy a další. [12]

NÁZEV ULICE	SČÍTACÍ ÚSEK	MOTOROVÁ VOZIDLA CELKEM	OSOBNÍ A DODÁVKOVÁ	TĚŽKÁ MOTOROVÁ VOZIDLA
R 46 severní část	6-1357	29229	23034	6146
R 46 jižní část	6-1356	24828	18679	6107
Wolkerova	6-7514	15672	13963	160
Blahoslavova	6-7512	14085	12090	1866
Vápenice	6-7511	13948	12280	1567
Plumlovská	6-1311	1492	993	1416
Svatoplukova	6-1322	11226	9480	1660
Olomoucká	6-1341	10942	9569	1309
Dolní	6-3023	10394	8824	1470
Palackého	6-7513	9639	8228	1314
Vrahovická	6-1323	9185	7737	1384
Kostelecká	6-3032	9013	782	1131
Brněnská	6-1353	6722	5676	966
Žeranovská	6-6956	5212	4559	616

Tabulka 2: Intenzity silniční dopravy v Prostějově [12]



Obrázek 3: Intenzity dopravy v Prostějově [12]

4.4 Cyklistická doprava

Kolo je díky rovinatému území velmi oblíbeným typem dopravního prostředku jak pro spojení okolních vesnic s Prostějovem, tak i pro samotný pohyb po městě. K hojnému využití přispívá také rychlost, neboť je srovnatelná s MHD. Tento způsob dopravy má také negativa, a to v podobě bezpečnosti a klimatických podmínek. To se odráží i na obsazenosti prostředků městské hromadné dopravy, kde se projevuje poloprázdnými autobusy v létě, avšak přeplněnými v zimě.

4.4.1 Intenzity cyklistické dopravy

Intenzity cyklistické dopravy ve městě Prostějov lze najít v generelu z roku 2004. Od vydání generelu cyklistické dopravy v Prostějově však uplynulo více jak 10 let, čímž ztrácí svou vypovídající hodnotu. Proto tyto intenzity nelze použít.

4.4.2 Nehodovost

Za posledních 7 let došlo na území města celkem ke 150 nehodám. Každoroční průměr činí okolo 17 nehod, avšak z dlouhodobějšího pozorování je vidět, že počet nehod každým rokem vzrůstá, což pravděpodobně není způsobeno nízkou bezpečností komunikací, ale nárůstem osob využívající cyklistickou dopravu. Nejčastějšími příčinami nehod je nedodržení předpisů, nepozornost, nezvládnutí řízení a v neposlední řadě také alkohol. [18]

4.4.3 Zdroje a cíle cyklistické dopravy

Stávající i budoucí zdroje a cíle cyklistické dopravy jsou oblasti či zařízení, které jsou pro cestu na jízdním kole atraktivní. Jsou to obytné oblasti, základní, střední a vysoké školy, terminály veřejné dopravy, průmyslové oblasti, obchodní, sportovní a kulturní zařízení, rekreační oblasti apod. Místa napojení regionálních tras jsou také dalším zdrojem či cílem cyklistické dopravy. [1]

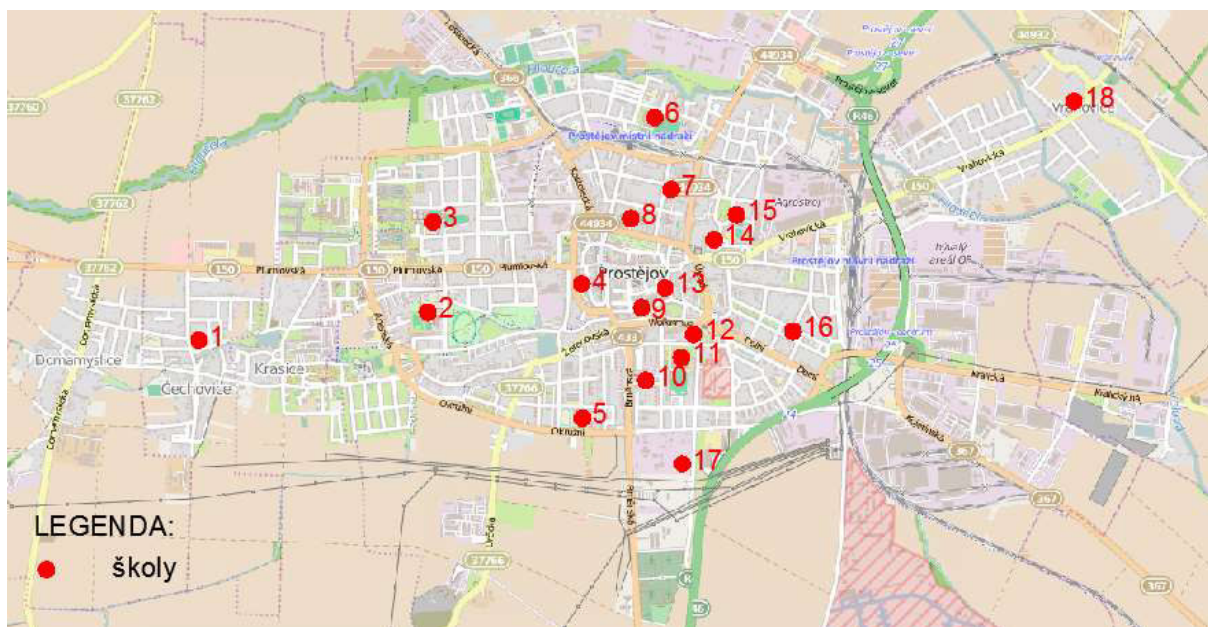
Jednou z výhod cyklistické dopravy je také nedostatečný počet parkovacích míst pro automobilovou dopravu v okolí centra.

4.4.3.1 Obytné oblasti

V Prostějově můžeme nalézt několik typů zástavby. V centru a přilehlém okolí se nachází převážně zástavba dvou až třípatrových činžovních domů. Dále od centra existuje několik sídlišť zpravidla se čtyřpatrovými nebo sedmipatrovými panelovými domy. V oblastech jako jsou Čechovice, Domamyslice, Krasice a Vrahovice jsou domy převážně rodinného typu.

4.4.3.2 Školy

Jak je patrné z obrázku, většina základních a středních škol se nachází poblíž centra. Školy jsou důležitým dopravním cílem nejen pro cyklistickou dopravu, která zaujímá vyšší podíl dopravy zejména u středních škol, ale také pro pěší, městskou hromadnou a v neposlední řadě také automobilovou dopravu.



Obrázek 4: Přehled škol [13]

Označení	Název školy	Adresa
1	ZŠ a MŠ Prostějov, ul. Palackého	Palackého 152/16
2	ZŠ a MŠ Jana Železného Prostějov, Sídl. Svobody	Sídlíště Svobody 3577/78
3	ZŠ a MŠ Prostějov, ul. Melantrichova	Melantrichova 4082/60
4	Obchodní Akademie Prostějov	Palackého 159/18
5	ZŠ Prostějov, ul. Dr. Horáka	Dr. Horáka 2611/24
6	ZŠ Prostějov, ul. E. Valenty	E. Valenty 3970/52
7	TRIVIS – SŠ veřejnoprávní Prostějov	Havlíčková 24
8	SŠ designu a módy Prostějov	Vápenice 2986/1
8	Střední zdravotnická škola Prostějov	Vápenice 2985/3
8	SOŠ podnikání a obchodu	Rejskova tř. 2987/4
8	SŠ automobilní Prostějov	Vápenice 2977/9
9	Cyrlometodějské gymnázium a MŠ Prostějov	Komenského 1592/17
10	SŠ, ZŠ a MŠ JISTOTA	Tetín 1506/1
11	Reálné gymnázium a ZŠ města Prostějov	Studentská 4/2
12	SOŠp a SOUs Prostějov	Lidická 1686/4
13	SOU obchodní Prostějov	Nám. E. Husserla 30
14	Gymnázium Jiřího Wolкера Prostějov	Kollárova 2602/3
14	ZŠ a MŠ Prostějov, ul. Kollárova	Kollárova 2596/4
14	Přírodovědecká fakulta Univerzity Palackého	Kollárova 2602/3
15	Švehlova střední škola polytechnická	Nám. Spojenců 2555/17
16	ART ECON – Střední škola	Husovo nám. 2061/91
17	SŠ, ZŠ a DD Prostějov	Lidická 1454/86
18	ZŠ Prostějov, ul. Majakovského	Majakovského 131/1

Tabulka 3: Školy v Prostějově

4.4.3.3 Terminály veřejné dopravy

Mnoho obyvatel využívá cyklistickou dopravu jako prostředek pro přesun k terminálům veřejné dopravy, odkud se dále přepravují za prací, rekreací či kulturou. O tomto svědčí také plně stojany v přednádražním prostoru Hlavního nádraží.

označení	Název	Adresa
1	Prostějov místní nádraží	Sladkovského 3162/1
2	Autobusové nádraží Prostějov	Janáčkova
3	Prostějov hlavní nádraží	Janáčkova 3159/2

Tabulka 4: Terminály veřejné dopravy

4.4.3.4 Velké podniky

Doprava na kole je také velmi oblíbený a rychlý způsob pro cestu do práce. Většina podniků je situována na východě města v Průmyslové zóně, proto je zbytečné uvádět v tabulce jednotlivé firmy.

označení	Název	Adresa
1	Gala	Západní 1/75
2	Průmyslová zóna Prostějov	Východní část města

Tabulka 5: Velké podniky

4.4.3.5 Obchodní střediska

Prostějov, stejně jako ostatní města v naší republice, má mnoho supermarketů a obchodních středisek. Velmi významná je oblast v ulici Konečná u exitu 462 rychlostní silnice R46, kde se nachází OG Arkáda, nonstop Tesco, Kaufland, OBI a mnoho menších obchodů. Avšak významnějším místem z hlediska cyklistické dopravy je Zlatá brána, která byla otevřena v loňském roce a nachází se přímo na náměstí T. G. Masaryka.

označení	Název	Adresa
1	Albert	Plumlovská 456/32
2	Billa	Plumlovská 4210/104
3	Lidl	Anenská 4511/27
4	Zlatá brána	Dukelská brána 25/7
5	Lidl	Újezd 2169/19
6	Kaufland	Okružní 4262/10
7	Albert	Vrahovická 4266/13
8	Kaufland	Olomoucká 120
9	OG Arkáda	Konečná 23
9	Tesco	Konečná 25

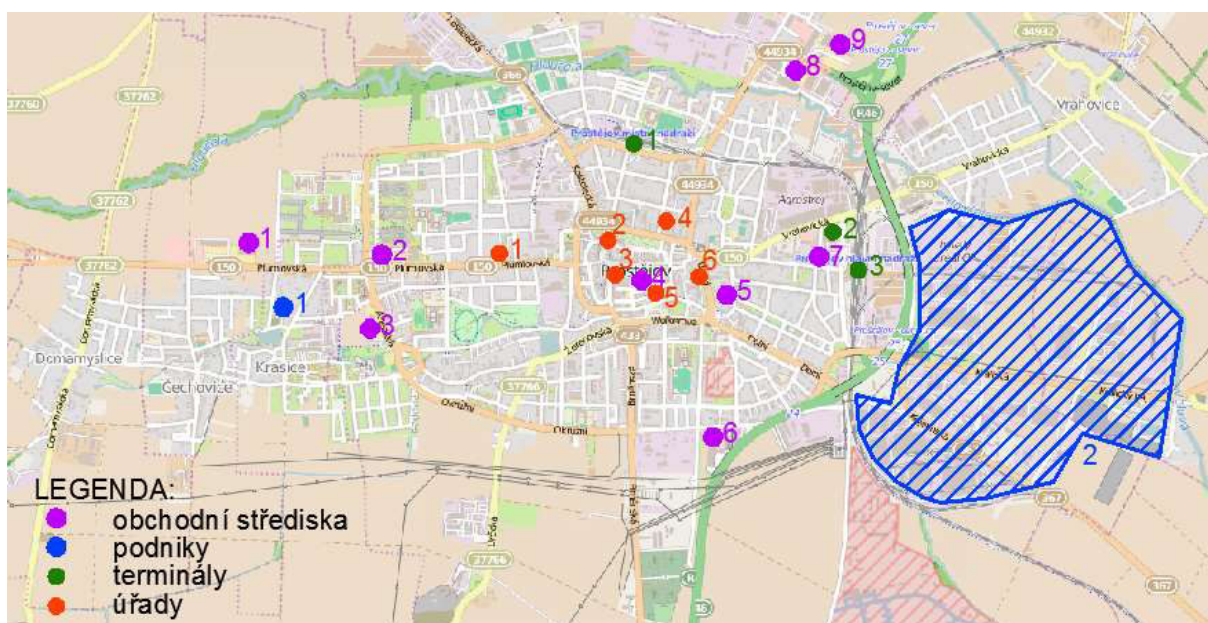
Tabulka 6: Obchodní střediska v Prostějově

4.4.3.6 Odbory Magistrátu a Policie

Mnoho poboček se nachází v centru města v blízkosti náměstí. Náměstí T. G. Masaryka je pěší zónou s omezeným provozem automobilové dopravy, což výrazně zvyšuje poptávku po dopravě cyklistické. V letošním roce by také mělo dojít k přestěhování několika úředních poboček na adresu nám. Spojenců 2632/13. Čímž vznikne nový cíl cyklistické dopravy.

označení	Název	Adresa
1	Úřad práce	Plumlovská 458/36
2	Regionální informační centrum	Pernštýnské nám. 176/8
2	Odbor sociálních věcí	Školní 4
2	Odbor rozvoje a investic	Školní 4
2	Obecní živnostenský úřad	Školní 4
2	Odbor občanských záležitostí – matrika, pasy	Školní 4
3	Odbor správy a zabezpečení	Náměstí T.G.M. 130/14
3	Finanční odbor – pokladna, poplatky	Náměstí T.G.M. 130/14
3	Stavební úřad	Náměstí T.G.M. 130/14
3	Odbor školství, kultury a sportu	Náměstí T.G.M. 130/14
3	Odbor správy a údržby majetku města	Náměstí T.G.M. 130/14
4	Městská policie	Havlíčková 4
5	Odbor dopravy	Křížkovského 36/7
6	Policie ČR	Újezd 12

Tabulka 7: Odbory Magistrátu a Policie



Obrázek 5: Přehled obchodních středisek, podniků, terminálů a úřadů [13]

4.4.3.7 Místa pro volnočasové aktivity

Dalšími cíli cyklistické dopravy jsou také místa pro sportovní vyžití, neboť mnoho z těch, kteří se věnují nějakému sportu upřednostní dopravu na kole před automobily.

označení	Název	Adresa
1	Aquapark – Prostějov	Krasická 936/6
2	In-line dráha	Kolářovy Sady
3	Zimní hokejový stadion	U Stadionu 4452
4	Tenisový areál TK	Za Kosteleckou 4187/49
5	Biokoridor Hloučela	
5	Sportcentrum DDM	Olympijská 4228/4
6	Městské lázně	Floriánské nám. 2672/1
7	Sokolovna	Skálovo náměstí 173/4
8	Fitness centrum	Újezd 1502/3A, 4012/10
9	Horolezecká stěna	Kollárova 2602/3
10	Koupaliště Vrahovice	Mikoláše Alše 811

Tabulka 7: Místa pro volnočasové aktivity

4.4.3.8 Kulturní zařízení

Kulturní zařízení můžeme také zahrnout mezi zdroje a cíle cyklistické dopravy.

označení	Název	Adresa
1	Lidová hvězdárna	Riegrova 3348
2	Městská knihovna	Skálovo nám. 6
2	Zámek Prostějov	Pernštýnské nám. 176/8
2	Kino Metro 70	Školní 3694/1
3	Městské divadlo	Vojáčkovo nám. 218/1
4	Muzeum a galerie v Prostějově	Filipcovo nám. 20/4
4	Společenský dům Prostějov	Komenského 4142/6

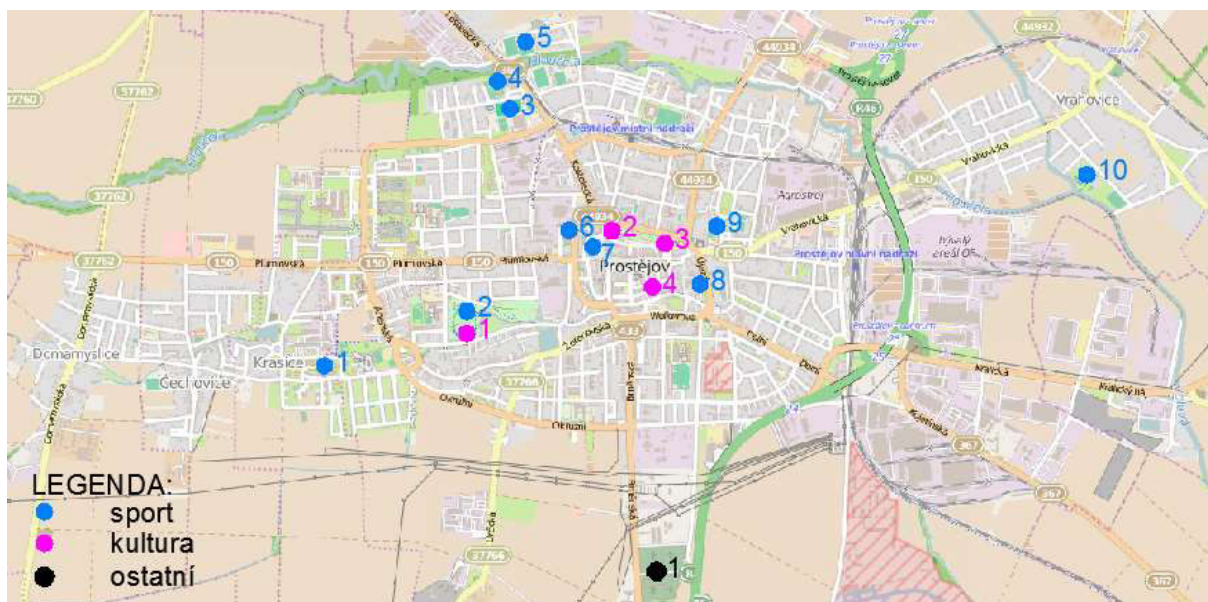
Tabulka 8: Kulturní zařízení

4.4.3.9 Ostatní zařízení

Vzhledem k umístění nemocnice a městského hřbitova v okrajových částech města, je kolo ideálním dopravním prostředkem pro návštěvníky.

označení	Název	Adresa
1	Nemocnice	Mathonova 291/1
2	Městský hřbitov	Brněnská

Tabulka 9: Ostatní zařízení



Obrázek 6: Přehled sportovišť, kultury a ostatních [13]

4.5 Železniční doprava

Prostějovem prochází železniční trať 301 Nezamyslice – Olomouc. Tato trať je z hlediska regionální dopravy nejvýznamnější v celém okrese, neboť propojuje Prostějov s krajským městem Olomouc. Jedná se o jednokolejnou elektrizovanou trať, jejíž provoz sahá až do roku 1870, avšak elektrizovanou tratí se stala až v roce 1993.

Další dvě tratě jsou neelektrizované a propojují menší obce v okrese. Trať 271 Prostějov – Chornice je součástí tzv. Moravské západní dráhy. Její délka je 33,8 km. V úseku Prostějov hl.n – Kostelec na Hané má společnou kolej s tratí 273 Červenka - Prostějov. Tato je jednokolejná stejně jako trať předchozí a má 42,249 km. Všechny tyto tratě provozuje státní organizace SŽDC.

Prostějov má dvě železniční stanice. Stanice Prostějov místní nádraží leží pouze na trati 271 a 273. Stanice Prostějov hlavní nádraží leží na trati 301, ale je zároveň konečnou stanicí pro předchozí dvě tratě. Denně projede Prostějovem přes 100 osobních vlaků a rychlíků.

4.6 Doprava v klidu

Statická doprava je problémem ve všech městech. Výjimkou není ani Prostějov. Nejproblémovější jsou lokality v centrální části města, bezprostředním okolí centra a sídlišť

(Šárka, Hloučela, Brněnské předměstí). V blízkosti historického jádra města se nachází pět parkovišť. V Mlýnské, Školní, E. Husserla a Křížkovského jsou stání placená. V ulici Komenského je v místě bývalé budovy sodovkárny nezpevněný povrch, který v současné době slouží jako neplacené parkoviště. Do budoucna je však počítáno s rekonstrukcí této oblasti včetně doplnění o parkovací automat.

4.7 Veřejná doprava

Prostějov patří mezi města, která sdružuje Integrovaný dopravní systém Olomouckého kraje (IDSOK). Tento systém existuje na celém území Olomouckého kraje a zahrnuje systémy jak železniční tak i autobusové, včetně městské hromadné dopravy. Integrace tohoto systému spočívá nejen v jednotném uznávání různých dopravců, ale i přepravních podmínkách a tarifech. Koordinátorem této dopravy je KIDSOK (Koordinátor Integrovaného dopravního systému Olomouckého kraje, p. o.). Prostějov je zónou číslo 41.

Městská hromadná doprava v Prostějově má v současné době 14 linek a 50 zastávek. Autobusové nádraží je v těsné blízkosti nádraží vlakového, stanice Prostějov hlavní nádraží. Autobusové nádraží Prostějov je situováno ve stejné ulici s docházkovou vzdáleností cca 3 minuty.



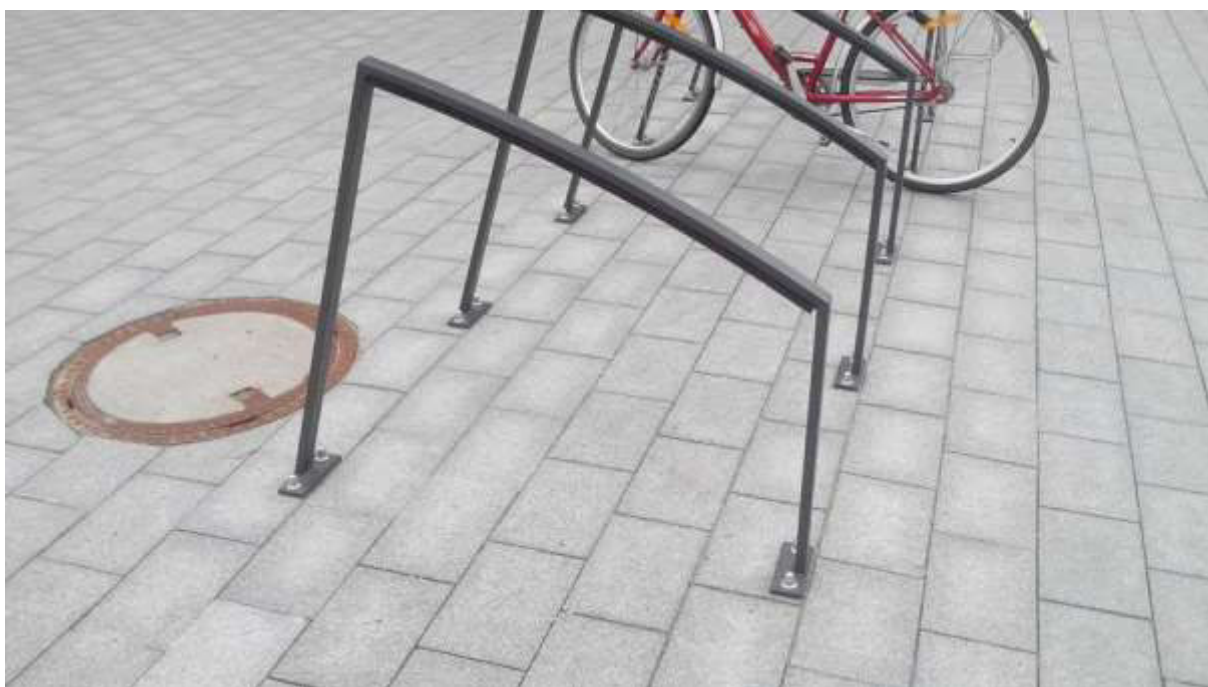
Obrázek 7: Síť linek MHD [11]

4.8 Letecká doprava

Na jihovýchodním území města leží neveřejné vnitrostátní letiště s travnatým povrchem.

5 Analýza současného stavu cyklistické sítě v Prostějově

Prostějov je často označován jako jedno z cyklistických měst, díky tvaru místního reliéfu, který je rovinatého charakteru a také podnebí. Oblíbenost tohoto dopravního prostředku svědčí také umístění velkého množství bezpečnostních stojanů na více jak 110 různých místech ve městě a průběžná výstavba nových propojení města s okolními obcemi. Tyto stojany byly navrženy speciálně na poptávku města a jsou patentovány firmou TANO TECHNIK, spol. s.r.o. Díky těmto stojanům se snížil počet krádeží kol o více jak třetinu. V letošním roce byla dokončena rekonstrukce náměstí T. G. Masaryka, bylo přidáno několik nových stojanů na kola. Tyto stojany mají jednoduchou kovovou konstrukci, která je zespod opatřena gumovým páskem, který zabraňuje podřetí rámu opřených kol. Zabezpečení jednotlivých kol je realizováno pouze vlastním zámek. Stojany jsou připevněny na každé straně do jedné dlažební kostky, což nepůsobí zrovna bezpečným dojmem.



Obrázek 8: Nové stojany na náměstí

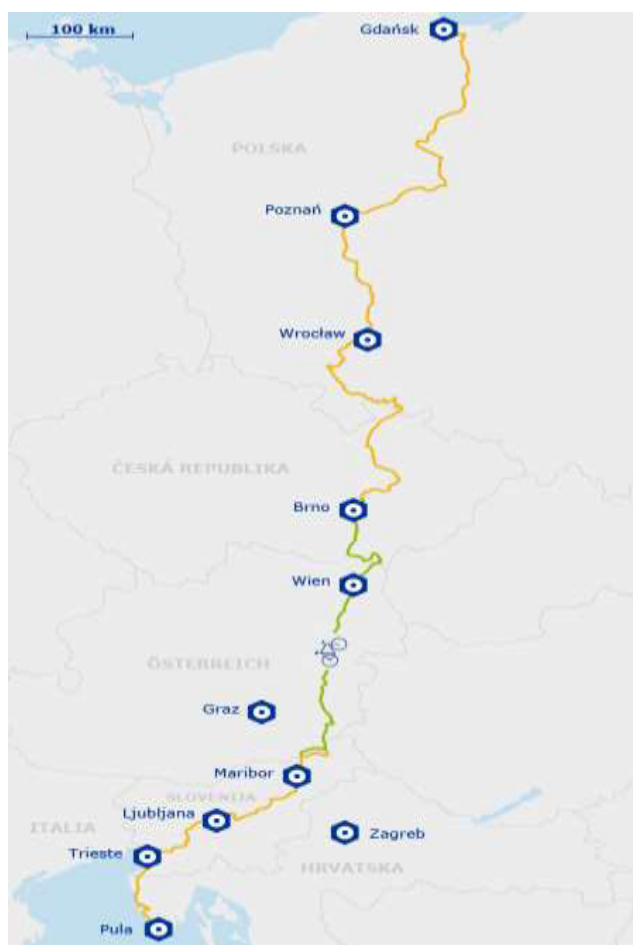
5.1 Cyklistické trasy mezinárodního významu vedoucí Prostějovem

5.1.1 EuroVelo 9

Eurovelo je síť cyklistických tras napříč celou Evropou. Její organizaci zajišťuje Evropská cyklistická federace sídlící v Bruselu. Celkem existuje 14 cyklistických tras, avšak ani jedna není zcela dokončena. Trasy vedou jak po existujících cyklostezkách a silnicích, tak i po plánovaných stezkách, které je nutné zrealizovat pro konečné propojení. Tento projekt zatím není financován z peněz Evropské Unie.

Trasy jsou rozděleny na tři typy, a to severojižní, západovýchodní a okružní trasy. Podle tohoto systému jsou také číslovány. Lichá čísla patří trasám severojižním, sudá čísla od 2 do 8 patří západovýchodním a označení EV 10 a EV 12 mají trasy okružní.

Prostějovem prochází trasa EuroVelo 9. Celková délka trasy činí 1930 km z čehož 342 km je na území České republiky. Trasa začíná v polském přístavišti města Gdaňsk a vede podél řeky Visly, která je nejdelším přítokem Baltského moře, dále lemuje řeku Odru a přechází do České republiky, kde začíná náročnější terén, neboť trasa prochází přes pohoří Jeseníky. Následně pokračuje na našem území zajímavými místy, jako je historické centrum Olomouce, Sloupsko - šošůvské jeskyně a v neposlední řadě také Lednicko - valtickým areálem až do Mikulova. Dále prochází hlavním městem Rakouska Vídní, odkud až do Bad Radkersburgu prochází několika místy s termálními lázněmi. Poté odbočuje na jih přes druhé největší město Slovinska Maribor. Odtud vede přes italský Terst až do Chorvatska, kde lemuje pobřeží Istrie a vede až do historického přístaviště Pula. Tato trasa je do Prostějova vedena souběžně s regionální trasou 5028 po cyklistické stezce, která propojuje Prostějov se Smržicemi na Hané. Odtud pokračuje ulicí Pod Kosířem a odbočuje do Lesoparku Hloučela a dále podél říčky do Mostkovic.



Obrázek 9: Mapa trasy EuroVelo 9 [14]

5.1.2 Greenway Krakov – Morava – Vídeň

Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. [15]



Obrázek 10: Greenways stezky na území ČR [15]

Na našem území se nachází celkem 11 Greenways stezek. Tyto stezky rozvíjí od roku 1998 největší česká nadace pro lidi a přírodu Nadace Partnerství. Jedna z Greenways stezek také prochází Prostějovem, a to stezka Krakov – Morava – Vídeň. Symbolem této stezky je ovocná alej, která je nejdelší v Evropě. Její délka činí 780 km, přičemž 550 km vede Českou republikou, kde je tvořena dvěma páteřními linkami. Do Prostějova je tato trasa přivedena ze severu od Smržic a po několika stech metrech se napojuje na naučnou stezku biokoridorem Hloučela (hloučela je místní říčka) stejně jako Eurovelo 9, dále pokračuje přes Mostkovice kolem Plumlovské přehrady dál na západ. V úseku Olomouc – Prostějov – Blansko – Brno - Nový Přerov je vedena společně s výše uvedenou trasou EuroVelo 9.

5.1.3 Cyklostrasa č. 5

Tato cyklotrasa je jednou z mála, která se řadí v naší zemi k dálkovým cyklotrasám I. třídy. Její celková délka na území České republiky činí i s odbočkami 334,5 km. Na našem území začíná u hraničního přechodu Hatě a prochází východní částí Ostravy, kolem místní části Svinov, dále kopíruje CHKO Povydíří až do Starého Jičína, kde se připojuje k výše zmíněné stezce Greenway Krakov – Morava – Vídeň, se kterou má společnou trasu až do Prostějova. Narozdíl od cyklotras GW K-M-V a EV 9 vede také centrem města a místními částmi Čechovice a Domamyslice do Mostkovic, kde se připojuje zpět k GW K-M-V a EV 9. Společně s nimi vede až do jihomoravského Nového Přerova a dále směrem k hraničnímu přechodu Hevlín. V úseku Hať – Brno je známá pod názvem Jantarová stezka. Tento název vychází z historie, neboť tato trasa fungovala mnoho staletí jako důležitý dopravní koridor pro přepravu jantaru. Kolem této cyklotrasy se nachází mnoho zajímavostí, mezi něž patří bezesporu hrad Helfštýn, významná archeologická naleziště v oblasti Hranic a Přerova, dále pak Moravský kras a vinařské oblasti jižní Moravy.



Obrázek 11: Dálkové cyklotrasy [16]

5.1.3.1 Cyklotrasa č. 5 na území města

Do Prostějova je tato trasa vedena ze severu od Smržic na Hané společně s výše zmíněnými cyklotrasami. Dále pokračuje ulicí Pod Kosířem, kde se dělí na dvě části. Jedna část pokračuje podél Hloučely do Mostkovic, druhá je vedena dále ulicí Pod Kosířem, kde u železničního přejezdu uhýbá do ulice Za Kosteckou. Následuje další odbočka do ulice

Krapkova a ulicemi Melantrichova, Nerudova a Česká pokračuje dále přes Sídliště Svobody do ulice Holandská a J. V. Myslbeka, kde se napojuje na ulici Západní. Z této ulice odbočuje kolem Krasického rybníka do Třešňové ulice, a po Čechovické pokračuje do Žitné ulice a dále do Mostkovic ulicí Na Splávku. V opačném směru vede ve dvou místech jinou trasou. U ulice J. V. Myslbeka odbočuje do Švýcarské a pokračuje Francouzskou, Belgickou, Finskou a Anglickou zpět k okružní křižovatce u Sídliště Svobody. Odtud vede Anenskou ulicí k ulici Jungmannova a napojuje se na Českou ulici. Na rozdíl od protisměrné varianty je vedena dále po České a teprve na jejím konci odbočuje do Rostislavovy přes Bezručovo náměstí do Krapkovy.

Tato mezinárodní dálková cyklotrasa by měla být vedena spíše historickým centrem města, než vedlejšími ulicemi města, které ve většině nejsou ani zdaleka cyklistům přizpůsobeny. Vzhledem ke stále se rozšiřující síti cyklostezek, by mohla být trasa vedena bezpečněji po cyklostezkách přes náměstí T. G. Masaryka s možností zastávek pro kulturní vyžití nebo odpočinek v městském parku.

5.2 Cyklotrasy lokálního (regionálního) významu

Mimo cyklotrasy mezinárodního významu můžeme nalézt v Prostějově také několik tras IV. třídy, které propojují město s okolními obcemi. Výpis těchto tras je pro přehlednost uveden v tabulce.

označení trasy	Trasa	délka
5013	Prostějov – Skalka - Němčice nad Hanou – Pavlovice u Kojetína – Uherské Hradiště	70 km
5042	Prostějov – Kralice – Věrovany – Císařov – Rokytnice - Přerov	32 km
5028	Prostějov – Čelechovice na Hané – Čechy pod Kosířem – Pěnčín – Konice - Skřípov	37 km
5250	Prostějov – Bedihošť – Čelčice - Skalka	10,5 km

Tabulka 11: Cyklotrasy regionálního významu

5.3 Analýza sítě cyklistických stezek v Prostějově

I přes každoroční zvyšování počtu komunikací pro cyklisty postrádá síť cyklostezek celkovou ucelenost. Chybí průtahy městem, které by byly snáze pochopitelné i pro cykloturisty, kteří město neznají a orientují se především dle mapy. Realizace průtahů tohoto typu by zvýšilo bezpečnost, neboť mnoho cyklistů volí raději kratší a přímější cestu (i za zvýšení rizika nehody či úrazu), která vede v současné době po hlavních silnicích do centra.

5.3.1 Analýza současného stavu z hlediska povrchů

V Prostějově jsou pro cyklistické komunikace používány dva typy povrchů. Betonová dlažba je použita zejména v okolí přilehlém centru města. Výhodou tohoto povrchu je vodopropustnost, snadná možnost rozebrání v případě rekonstrukce inženýrských sítí a také barevné odlišení. Avšak na několika místech jsou barevné kostky pro odlišení jízdního pruhu položeny náhodně, což může snižovat bezpečnost. Nevýhodou tohoto typu povrchu je vyšší míra nerovnosti a také použití typu zámkové dlažby. V Prostějově se používá dlažba podobná typu BEST HARMONY, která neumožňuje vytvořit zcela hladkou plochu. Spáry jsou vysypané spárovacím pískem, čímž se stává jízda po tomto povrchu velmi znatelná a nekomfortní. Pro in-line bruslaře spíše nemožná. Dnes se používají dlažby bez fazety, které se vyrábí speciálně pro tyto a podobné účely. Asfaltový povrch je hojně použit ve vzdálenějších místech od centra. Vyjimku v rámci povrchů jsou Kolářovy sady, kde je stezka tvořena nezpevněnou zeminou, která patří do skupiny ostatních povrchů.

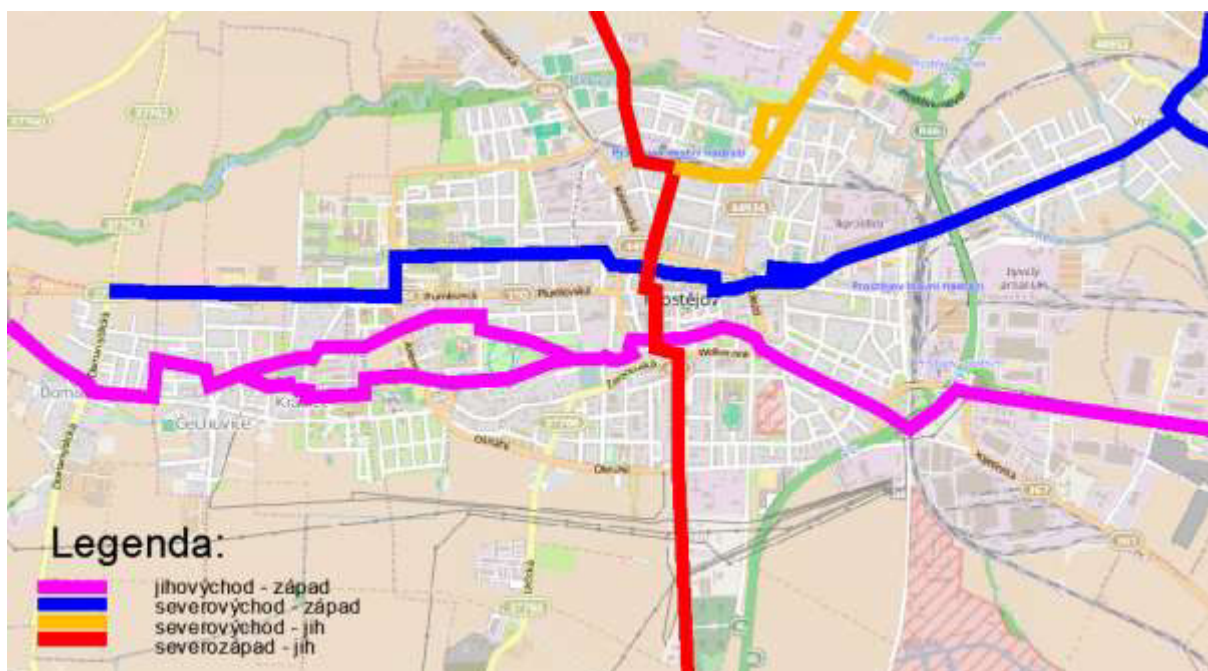


Obrázek 12: Příklad nesprávného užití barevně rozlišené dlažby

5.3.2 Analýza stavu v generelu 2004 z hlediska vedení trasy

První generel cyklistické dopravy tohoto města byl vytvořen v roce 1999. Bylo navrženo celkem 8 (označené písmeny A – H) tras pro cyklisty, které by měly vést z historického jádra města. O pět let později, a to v roce 2004 byl vydán nový aktualizovaný generel, v němž byly cyklotrasy pojaty novým způsobem. Byly navrženy 4 páteřní cyklotrasy (v přehledné situaci označené barvami), které vycházely z původních tras navržených v generelu z roku 1999. Dále byly navrženy doplňkové cyklotrasy, které navazují na trasy páteřní a propojují mimo jiné také často

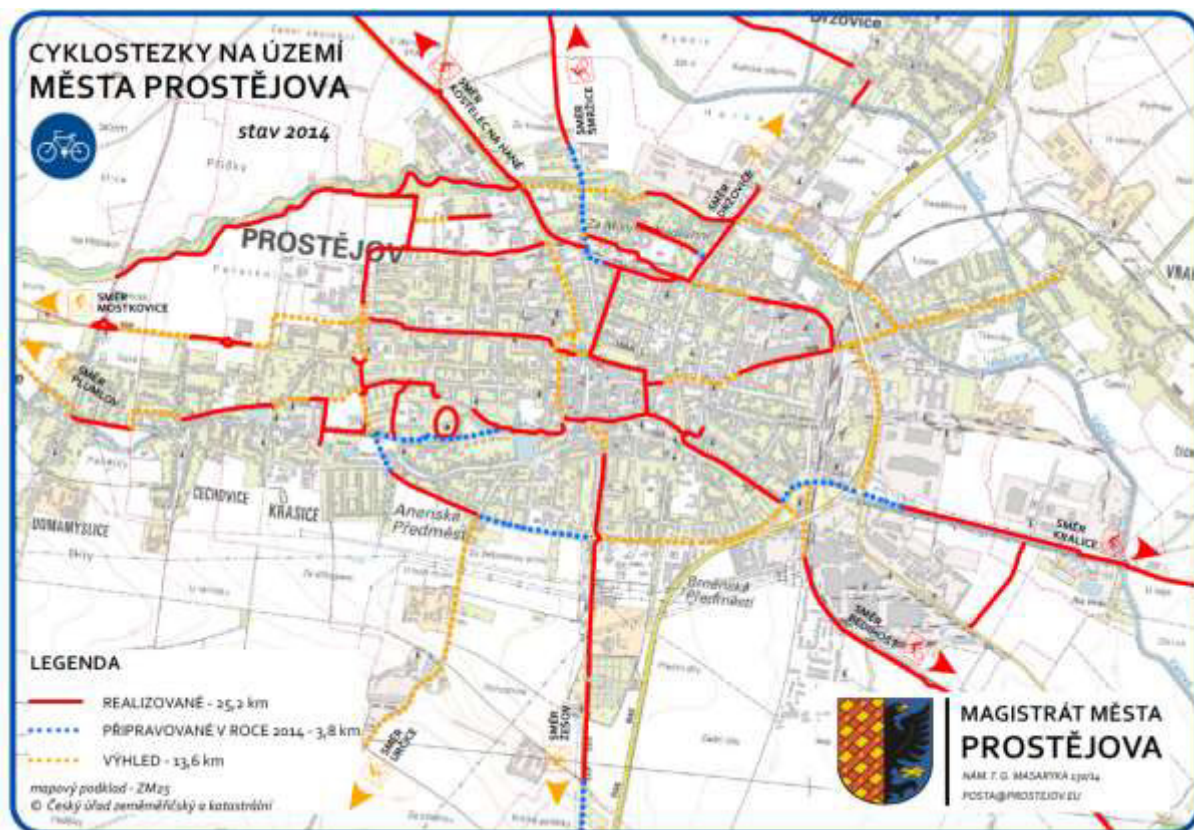
používané lokality. Jak je viditelné ze schéma páteřních cyklotras, které je uvedené pod tímto textem, ani v tomto generelu není počítáno s propojením centra města s Hlavním a Autobusovým nádražím. [2]



Obrázek 13: Schéma páteřních linek navržených v generelu 2004 [13]

5.3.3 Analýza současného stavu z hlediska vedení trasy

V posledních letech město každoročně uvolňuje peníze na výstavbu nových cyklostezek. Nejnovějšími cyklistickými komunikacemi v roce 2015 jsou tři úseky. Jedním úsekem je protažení cyklostezky z ulice Dolní na Kralickou s využitím stávajícího silničního nadjezdu. Druhým místem je dobudování cyklostezky v ulici Sladkovského nedaleko místního nádraží a železničního přejezdu. Poslední realizovaný úsek propojuje ulice Brněnskou a Anenskou. Jedna část tohoto úseku byla realizována v úseku Brněnská – Určická. Druhá část pak v oblasti nově vzniklé okružní křižovatky u Aquaparku Koupelky s napojením na přilehlé cyklostezky. Aktualizované schéma cyklostezek s výhledovým plánem realizace je v následujícím obrázku. Pro rok 2015 nebylo schéma aktualizováno, proto jsou některé zrealizované úseky stále ještě označené jako „připravované v roce 2014“ a jsou označené žlutou puntíkovanou čarou.



Obrázek 14: Mapa realizovaných a připravovaných stezek v Prostějově [17]

Na výše uvedeném obrázku je vidět, že cyklostezky jsou realizovány po menších úsecích, které by jednou mohly tvořit ucelenou síť. Pro větší přehlednost jsou všechny realizované cyklostezky uvedené ve třech následujících tabulkách, kde jsou rozděleny dle uspořádání provozu. Vyjimku, která není uvedena v tabulkách, tvoří ulice Vrahovická, kde je cyklistický pruh realizován v jízdním pruhu společně s motorovou dopravou vyjma krátkého úseku ve směru do centra, který je veden v přilehlém prostoru označeném svislou dopravní značkou C10a „Stežka pro chodce a cyklisty“. Pod každou tabulkou je navíc několik fotografií s příklady.

5.3.3.1 C8a Stezka pro cyklisty

č.	ulice	povrch	Délka [m]
1	B. Šmerala	Asfalt	170
2	Barákova – Vrahovická	Asfalt	700
3	Bří Čapků	Asfalt	160
4	Domamyslická X Plumlovská	Asfalt	20
5	Dykova, Skálovo Náměstí	dlažba	240
6	E. Husserla	Dlažba	100
7	Jungmannova, Sídl. Svobody	Asfalt	100

Č.	ulice	povrch	Délka [m]
8	K. Svobinského	Asfalt	170
9	Okružní (Brněnská – Bulharská)	Asfalt	400
10	Rejskova	Asfalt	250
11	Sádky	Dlažba	230
12	Sladkovského (Za Samoobsluhou)	Asfalt	50
13	Školní, Hlaváčkovo Nám.	Dlažba	420
14	U Stadionu	Asfalt	640
R 5250	Prostějov - Bedihošť	Asfalt	300

Tabulka 10: Stezky označené SDZ č. C8a



Obrázek 15: Nám. E. Husserla



Obrázek 16: Kolářovy Sady



Obrázek 17: Sádky



Obrázek 18: Sladkovského ul.

5.3.3.2 C9a společný prostor pro cyklisty a chodce

Č.	ulice	povrch	Délka [m]
15	Biokoridor Hloučela (od křižovatky směr západ)	Asfalt	2370
16	Biokoridor Hloučela (Od Křižovatky Směr Východ)	Štěrk	420
17	Bří Čapků (podél kolejí)	Asfalt	200
18	C. Boudy – Biokoridor Hloučela	Asfalt	300
19	Dolní	Asfalt	730
20	J. Lady	Asfalt	800
21	Kolářovy Sady	Štěrk	250
22	Kralická	Asfalt	880
23	Křižovatka Komenského X Palackého	Asfalt	3
24	Moravská – Švýcarská	Asfalt	260
25	Okružní (Brněnská)	Dlažba	40
26	Olomoucká (od mostu po E. Valenty)	Dlažba	530
27	Podél Aquaparku	Asfalt	230
28	Podél Hloučely (vyústění na Olomouckou)	Štěrk	250
29	Prostějov – Kostelec na Hané	Asfalt	960
30	Sídl. Svobody (Za Školou)	Asfalt	310
31	Třešňová	Asfalt	580
32	U Spořitelny	Dlažba	70
33	Za Místním nádražím	Asfalt	400
R 5013	Brněnská	Asfalt	1870
R 5042	Prostějov – Držovice	Asfalt	40
R 5028	Prostějov - Smržice	Asfalt	600

Tabulka 11: Stezky označené SDZ č. C9a



Obrázek 19: Okružní ul. (u okružní křižovatky s Brněnskou ulicí)



Obrázek 20: Nová okružní křižovatka v Krasické ulici



Obrázek 21: Stezka do Kostelce n. Hané



Obrázek 22: Olomoucká ul.

5.3.3.3 C10a stezka s rozděleným provozem pro chodce a cyklisty

Č.	ulice	povrch	Délka [m]
34	Anenská	Asfalt	130
35	Anglická	Asfalt	100
36	Dolní (u benzínky)	Dlažba	170
37	E. Valenty	Asfalt	520
38	Fanderlíkova	Asfalt	40
39	Komenského	Asfalt	380
40	Kralická – Kojetínská	Asfalt	600
41	Melantrichova	Asfalt	750
42	Netušilova	Asfalt	200
43	Okruh v Kolářových sadech	Asfalt	550
44	Okružní (Bulharská – Krasická)	Asfalt	540

Č.	ulice	povrch	Délka [m]
45	Okružní křižovatka Plumlovská (Albert)	Dlažba	430
46	Olomoucká (E. Valenty – Sladkovského)	Asfalt	60
47	Palackého	Dlažba	70
48	Petrské nám.	Dlažba	100
49	Rejskova (u křižovatky)	Dlažba	190
50	Sídl. Svobody (Anglická – Riegrova)	Asfalt	100
51	Sladkovského	Asfalt	480
52	Švýcarská	Dlažba	150
53	Vodní	Asfalt	340
54	Vrahovická (na chodníku)	Asfalt	150
55	Za velodromem	dlažba	150
56	Žitná	Asfalt	350

Tabulka 12: Stezky označené SDZ č. C10a



Obrázek 23: Petrské náměstí



Obrázek 24: Okružní ul.

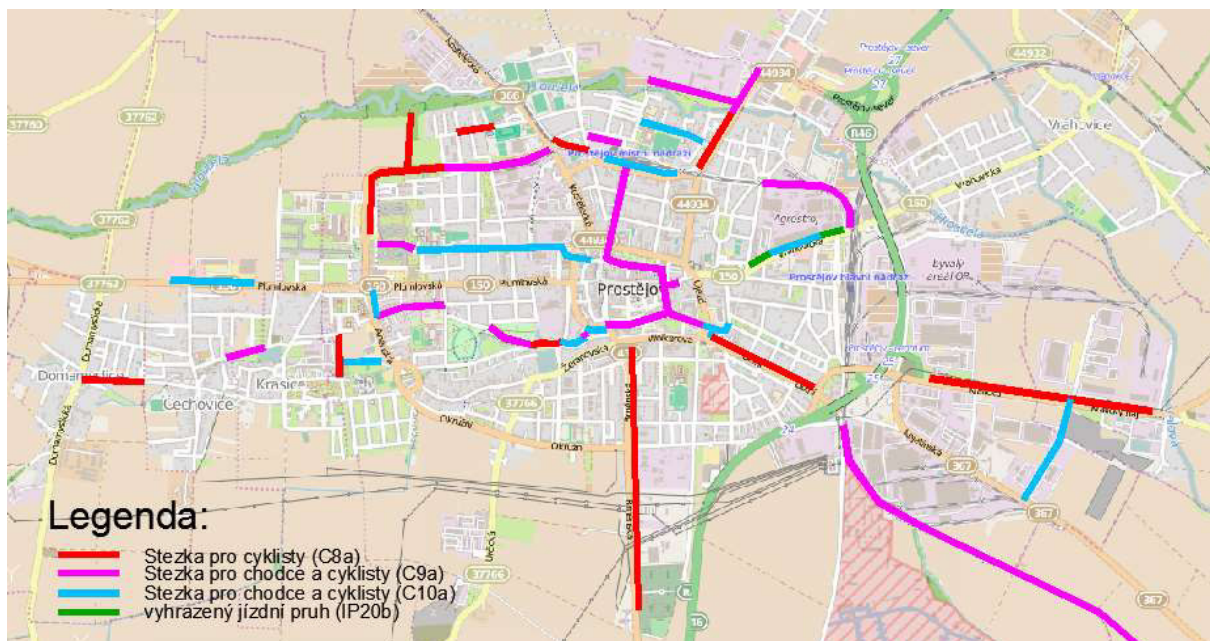


Obrázek 25: Okružní ul.



Obrázek 26: Olomoucká ul.

Na obrázku č. 27 jsou všechny komunikace pro cyklisty vyznačené a barveně odlišené. Komunikace označené růžovou barvou jsou stezky pro cyklisty se svislou dopravní značkou C9a. Komunikace se společným provozem chodců a cyklistů označené C10a mají červenou barvu a komunikace s odděleným provozem chodců a cyklistů C11a.



Obrázek 27: Přehled cyklostezek dle typu vedení [13]

5.3.3.4 Nedostatky ve značení

Velkým nedostatkem sítě cyklistických komunikací v Prostějově je špatné značení. Na mnoha místech neodpovídá vodorovné značení svislému, případně svislé značení realizované stezce. Opět jsou přiloženy fotografie.



Obrázek 28: Komenského ul.



Obrázek 29: Za Aquaparkem



Obrázek 30: Žitná ul.



Obrázek 31: Dolní ul.

6 Analýza současného stavu v místě návrhu

V současné době je v ulicích, které byly vybrány pro návrh doplnění cyklistické sítě, jen několik metrů komunikací pro cyklisty. Cyklostezka vedoucí z ulice Komenského, pokračuje přes Sádky, dále kolem benzinové pumpy na Petřském náměstí a pokračuje do Jihoslovanské ulice. Druhým místem pro navázání návrhu je náměstí E. Husserla, kde stezka ve směru k nádraží končí. Ostatní zvolené ulice žádnými cyklistickými komunikacemi nedisponují. Některé komunikace, jako například ulice Trávnícká nebo Janáčkova jsou z hlediska šířky uličního prostoru předimenzované a bylo by vhodné provést rekonstrukci nejen z hlediska jejich povrchů. Jedním z vhodných řešení je zavedení cyklostezky a celková úprava prostoru.

7 Návrh a řešení části cyklistické sítě

Stále se rozšiřující síť cyklistických stezek na území Prostějova čítá v současné době necelých 30 km. Město ve výhledu počítá v nejbližší době ještě alespoň s 13,6 km situovaných převážně v okrajových částech. Nejbližší cyklistická stezka od Hlavního a Autobusového nádraží se nachází v ulici Vrahovická, na kterou však dosud nebyla realizována žádná navazující stezka. Proto bylo hlavním cílem návrhu propojení Hlavního vlakového nádraží a Zdravotnického centra na Trávnícké ulici s centrem města. Pro snazší orientaci je návrh rozdělen do několika částí podle ulic.

7.1 Návrh vedení cyklistů v ulici Janáčkova

Návrh trasy začíná u objektu pro bezpečné odstavení kol v přednádražním prostoru Hlavního nádraží. Odtud pokračuje společně s pásem pro chodce, od kterého je cyklostezka oddělena bezpečnostním pásem a označena svislou dopravní značkou č. C10a „Pás pro chodce a cyklisty“. Stezka je vedena kolem pomníku s parní lokomotivou a za autobusovými zastávkami odbočuje samostatně přes ulici Janáčkovu do ulice Trávnícké.



Obrázek 32: Přednádražní prostor



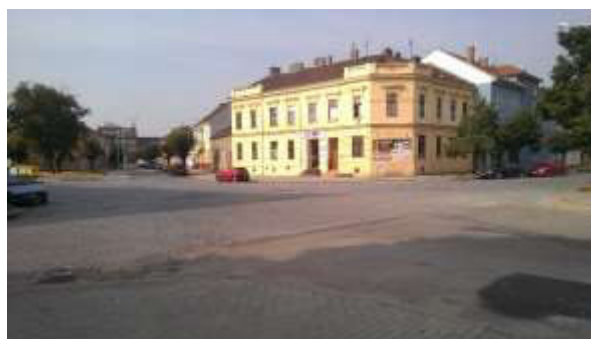
Obrázek 33: Janáčkova ul.

7.2 Návrh cyklostezky v ulici Trávnícká

Stežka je přivedena z Janáčkovy ulice na pravou stranu (při pohledu směrem do centra), odkud je vedena opět s pásem pro pěší. Tato část je označena svislou dopravní značkou č. C10a „Stežka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem“. Za křižovatkou s ulicí Karlov je převedena přejezdem přes komunikaci samostatně na levou stranu ulice, kde se připojuje ke komunikaci pro pěší a je opět označena dopravní značkou č. C10a. Dále pokračuje v nezměněném stavu až ke Zdravotnickému centru. Zde je stežka ukončena a komunikace pro cyklisty pokračuje o několik metrů dále u dalšího odstavného zařízení pro jízdní kola.



Obrázek 34: Trávnícká ul.



Obrázek 35: Křižovatka u Karlova



Obrázek 36: Trávnícká ul. v místě přejezdu



Obrázek 37: Prostor před Zdravotním centrem

7.3 Řešení uličního prostoru Jihoslovanské ulice

Od Petrského náměstí jsou cyklisté vedeni po stávající cyklostezce označené svislou dopravní značkou č. C8a kolem čerpací stanice, odkud pokračují slepou částí Jihoslovanské ulice v jízdním pruhu v hlavním dopravním prostoru. Za křižovatkou s Husovým náměstím je převedena z komunikace do přidruženého prostoru a přimyká se k pásu pro chodce, kde je označena dopravní značkou č. C10a. Tímto způsobem je vedena až ke Zdravotnickému centru, kde jsou dvě varianty pohybu. Jednou z nich je odbočení do ulice Trávnícká kolem odstavných zařízení pro jízdní kola, za kterým je stezka na několik metrů ukončena svislou dopravní značkou č. C10b a doplněna značkou č. C14a „Cyklisto, sesedni z kola“. Toto opatření je z důvodu zvýšeného pohybu pěších. Druhou variantou je pokračování přímým směrem po přejezdu pro cyklisty přes ulici Trávnícká a dále samostatným vedením v Jihoslovanské ulici až k obchodnímu domu Dona. V těchto místech jsou cyklisté převedeni zpět do hlavního dopravního prostoru a tedy pruhu pro cyklisty, odkud mohou pokračovat v jízdním pásu po ulici Svatoplukova západním nebo východním směrem.

Stezka v opačném směru začíná na pravé straně u přejezdu pro cyklisty v místech Zdravotnického centra, kde je vedena odděleným provozem společně s chodci. Dále navazuje na stávající obousměrný úsek, který pokračuje přes Petrské náměstí.



Obrázek 38: Jihoslovanská ul. u Polikliniky



Obrázek 39: Jihoslovanská ul. ve slepé části

7.4 Návrh vedení cyklistů v západní části ulice Svatoplukova

V ulici Svatoplukova je směrem do centra navržen pás pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru. Za přechodem pro chodce u ulice Kollárova, v místech, kde jízdní pruh přechází na dva řadící pruhy, se cyklistický pruh také rozděljuje na dva dopravní směry. Před řadícími pruhy je zřízen prostor pro zastavení cyklistů na světelné křižovatce. Jeden pruh je přizpůsoben pro odbočení vpravo do ulic Vápenice a Olomoucká. Druhý pruh je realizován se záměrem napojení na nám. E. Husserla nebo pokračování v cyklistickém pruhu v ulici Újezd. Ve směru k Hlavnímu nádraží je navržen cyklopiktokoridor, který za stykovou křižovatkou s Jihoslovanskou ulicí přechází do pruhu pro cyklisty.



Obrázek 40: Svatoplukova ul.

7.5 Návrh vedení cyklistů v ulici Újezd

Směrem k Petřskému náměstí jsou cyklisti vedeni v cyklistickém páse označeným svíslou dopravní značkou č. IP20a „Jízdní pruh“ se symbolem značky č. C8a. Tento pás je veden společně s motorovou dopravou v hlavním dopravním prostoru. Ještě před zálivem pro autobusovou dopravu jsou převedeni do přidruženého prostoru, kde se kříží s pásem pro chodce a stáčí se na jih rovnoběžně s jízdními pruhy. Po několika metrech je u autobusové zastávky zřízeno místo pro odstavení kol. Zde je možno odbočit, kolo odstavit a jít pěšky nebo využít autobusovou dopravu. Druhou možností je pokračovat po cyklostezce dále a odbočit směrem k centru do ulic Komenská či Netušilova. Při odbočení vlevo může cyklista pokračovat do ulic Dolní nebo Jihoslovanská. Je nutno také říci, že pro opačný směr je stezka ukončena odstavnými stánky. Tato možnost by mohla být velmi výhodná, pokud by město podpořilo koncept Bike sharingu, který je dnes velmi populární v mnoha městech, například i v nedaleké Olomouci.



Obrázek 41: Sádka



Obrázek 42: Újezd u Lidlu

8 Závěr a zhodnocení

Cílem této bakalářské práce byla analýza všech cyklistických komunikací na území města Prostějov a následný návrh na zlepšení situace cyklistické sítě. Byla navržena trasa z přílehlého okolí centra, která navazuje na již realizované úseky. Bylo přihlédnuto na skutečnost, že vedení cyklostezek po hlavních a nejvytíženějších komunikacích není nejoptimálnějším řešením, a proto byla většina stezek vedena mimo tento prostor po paralelních klidnějších komunikacích. Snahou bylo také respektování zažitých a používaných směrů či tras místních obyvatel. Trasa z centra, která vede přes Petrské náměstí končí v přednádražním prostoru Hlavního nádraží Prostějov s možností dalšího návrhu na propojení k nádraží Autobusovému, které se nachází na konci ulice Janáčkova.

Jedním z problémů tohoto doplnění cyklistické sítě bylo napojení nynější cyklostezky na náměstí Edmunda Husserla, odkud bylo nutno pokračovat v návrhu přes jednu z nejvytíženějších křižovatek města (Újezd x Svatoplukova). Za křižovatkou je trasa vedena cyklopiktokoridorem směrem k nádraží, tento typ vedení je pro toto město novinkou. U obchodního domu Dona (za Jihoslovanskou ulicí) je převedena do cyklistického pruhu, odkud by mohla po realizaci plánované okružní křižovatky v oblasti nám. Padlých Hrdinů pokračovat dále jednou z přílehlých komunikací. V opačném směru byly zřízeny, u křižovatky ulic Svatoplukova a Újezd, odbočovací pruhy pro cyklisty. Další komplikací této křižovatky byl umístěný přechod, který je ve stávajícím stavu nevyhovující z hlediska délky přecházení. Bylo nutno zřídit ostrůvek a řadící pruhy posunout. Kritickým místem bylo také napojení cyklostezky v ulici Újezd na cyklostezku vedoucí ulicí Sádky. V původní koncepci byla tato cyklostezka jednosměrná, tento návrh by však pravděpodobně vedl k pravidelnému porušování předpisů a využití stezky obousměrně. Proto byla stezka změněna na obousměrnou až do míst autobusových zastávek v ulici Újezd. Cyklisté, kteří se budou chtít dostat z centra k Olomoucké ulici využijí cyklostezku v Netušilově ulici, která je paralelní s ulicí Újezd. Směrem na Vrahovice je možnost trasy přes Petrské náměstí a Jihoslovanskou ulici nebo přímo přes nám. E. Husserla a Svatoplukovu.

Hlavními podklady pro tuto bakalářskou práci byl cyklogenerel Prostějova z roku 2004 a přehledná mapa s návrhy vydaná Odborem rozvoje a investic. Pro grafické zpracování výkresové dokumentace, map a pláneků byl použit program AutoCad 2013/2014 a pro tuto textovou část MS Word 2010. Fotografie, u kterých není uveden zdroj, byly vytvořeny při vlastním pohybu po městě za účelem zjištění stavu cyklistických komunikací.

V této bakalářské práci jsem se snažila využít poslední trendy projektování cyklistických komunikací a nabyla jsem mnoho poznatků, u kterých věřím, že je užitečné ve své další práci.

9 Použité zdroje

9.1 Seznam použité literatury

- [1] Navrhování komunikací pro cyklisty: TP [technické podmínky] 179. 1. vyd. Mariánské Lázně: Koura, 2006, 103 s. ISBN 80-902527-3-7
- [2] projektování, spol. s r. o., Prostějov, generel cyklistické dopravy. Olomouc: Dopravní projektování, spol. s r. o., středisko Olomouc, 2004
- [3] Rozvoj cyklistické dopravy v České republice. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2000, 111 s. ISBN 80-9021-41-7-7
- [4] Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích: technické podmínky – TP 65: s účinností od 1.12.2002. Vyd. 2. Brno: Centrum dopravního výzkumu, c2002, 98 s. Dopravní značení. ISBN 80-86502-04-x
- [5] Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích: technické podmínky – TP 133: s účinností od 15.8.2005. Brno: Centrum dopravního výzkumu, 2005, 70s. ISBN 80-865-0225-2
- [6] ČSN 73 6110. Projektování místních komunikací. Praha: Český normalizační institut, 2006
- [7] ČSN 73 6102. Projektování křižovatek na pozemních komunikacích. Praha: Český normalizační institut, 2007
- [8] ČSN 73 6056. Odstavné a parkovací plochy silničních vozidel. Praha: Úřad pro technickou normalizaci, metrologii a státní zkušebnictví, 2011

9.2 Seznam dalších zdrojů

- [9] Prostějovská radnice [online]. 15.7.2015 [cit. 2015-07-15]. Dostupné z: <http://www.panoramio.com/>
- [10] Strategický plán rozvoje města Prostějova [online]. 19.6.2015 [cit. 2015-06-19]. Dostupné z: <http://www.prostějov.eu/cz/obcan/magistrat/struktura-magistratu/odbor-koncepce-rozvoje/dokumenty/>
- [11] Mapy.cz [online]. 5.6.2015 [cit. 2015-06-05]. Dostupné z: <http://mapy.cz/>
- [12] Prezentace výsledků sčítání dopravy 2010. Ředitelství silnic a dálnic ČR [online]. 28.5.2015 [cit. 2015-05-28]. Dostupné z: <http://scitani2010.rsd.cz/pages/map/default.aspx>
- [13] Openstreetmap.org [online]. 7.6.2015 [cit. 2015-06-7]. Dostupné z: <https://www.openstreetmap.org>
- [14] Eurovelo 9 [online]. 13.6.2015 [cit. 2015-06-13]. Dostupné z: <http://www.eurovelo.com/en/eurovelos/eurovelo-9>
- [15] Greenways v ČR [online]. 2.7.2015 [cit. 2015-07-02]. Dostupné z: <http://www.greenways.cz/>
- [16] Dálkové cyklotrasy [online]. 2.7.2015 [cit. 2015-07-02]. Dostupné z: <http://www.ceskojede.cz/>
- [17] Cyklistika [online]. 30.5.2015 [cit. 2015-05-30]. Dostupné z: <http://www.prostějov.eu/cz/turista/cyklistika/cyklistika.html>
- [18] Statistické vyhodnocení nehod v mapě [online]. 21.7.2015 [cit. 2015-07-21]. Dostupné z: <http://maps.jdvm.cz/cdv2/apps/nehodyvmape/Search.aspx>
- [19] Metodická pomůcka pro vyznačování pohybu cyklistů v HDP [online]. 10.8.2015 [cit. 2015-08-10]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/metodika-hdp-prah>

10 Seznam tabulek

Tabulka 1: Silnice II. třídy.....	10
Tabulka 2: Intenzity silniční dopravy v Prostějově	11
Tabulka 3: Školy v Prostějově	14
Tabulka 4: Terminály veřejné dopravy	15
Tabulka 5: Velké podniky	15
Tabulka 6: Obchodní střediska v Prostějově	15
Tabulka 7: Odbory a Policie	16
Tabulka 8: Místa pro volnočasové aktivity	17
Tabulka 9: Kulturní zařízení	17
Tabulka 10: Ostatní zařízení	18
Tabulka 11: Cyklotrasy regionálního významu	25
Tabulka 12: Stezky označené SDZ č. C8a	29
Tabulka 13: Stezky označené SDZ č. C9a	30
Tabulka 14: Stezky označené SDZ č. C10a	32

11 Seznam obrázků

Obrázek 1: Prostějovská radnice na nám. T.G.M [1]	8
Obrázek 3: Intenzity dopravy v Prostějově [3]	12
Obrázek 4: Přehled škol.....	13
Obrázek 5: Přehled obchodních středisek, podniků, terminálů a úřadů	17
Obrázek 6: Přehled sportovišť, kultury a ostatních.....	18
Obrázek 7: Síť linek MHD [4]	19
Obrázek 8: Nové stojany na náměstí	20
Obrázek 9: Mapa trasy EuroVelo 9 [5]	22
Obrázek 10: Greenways stezky na území ČR [7].....	23
Obrázek 11: Dálkové cyklotrasy [8].....	24
Obrázek 12: Příklad nesprávného užití barevně rozlišené dlažby	25
Obrázek 13: Schéma páteřních linek navržených v generelu 2004	27
Obrázek 14: Mapa realizovaných a připravovaných stezek v Prostějově	28
Obrázek 15: Nám. E. Husserla	29
Obrázek 16: Kolářovy Sady	29
Obrázek 17: Sádky	29
Obrázek 18: Sladkovského ul.	29
Obrázek 19: Okružní ul. (u okružní křižovatky s Brněnskou ulicí).....	31
Obrázek 20: Nová okružní křižovatka v Krasické ulici	31
Obrázek 21: Stezka do Kostelce n. Hané.....	31
Obrázek 22: Olomoucká ul.....	31
Obrázek 23: Petrské náměstí.....	32
Obrázek 24: Okružní ul.	32
Obrázek 25: Okružní ul.	32
Obrázek 26: Olomoucká ul.....	32
Obrázek 27: Přehled cyklostezek dle typu vedení.....	33
Obrázek 28: Komenského ul.....	33
Obrázek 29: Za Aquaparkem	33
Obrázek 30: Žitná ul.....	34
Obrázek 31: Dolní ul.	34
Obrázek 32: Přednádražní prostor	35
Obrázek 33: Janáčkova ul.	35
Obrázek 34: Trávnícká ul.	35
Obrázek 35: Křižovatka u Karlova.....	35
Obrázek 36: Trávnícká ul. v místě přejezdu	36

Obrázek 37: Prostor před Zdravotním centrem	36
Obrázek 38: Jihoslovanská ul. u Polikliniky	37
Obrázek 39: Jihoslovanská ul. ve slepé části	37
Obrázek 40: Svatoplukova ul.	37
Obrázek 41: Sádky	38
Obrázek 42: Újezd u Lidlu.....	38

12 Seznam příloh

- A.1 Návrh ulic Jihoslovanská, Svatoplukova, nám. E. Husserla, Újezd a Petrské náměstí
- A.2 Návrh v ulicích Trávnícká a Hvězda
- A.3 Návrh přednádražního prostoru v ulici Janáčkova
- B.1 Příčné řezy