

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE
FAKULTA ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ
KATEDRA APLIKOVANÉ GEOINFORMATIKY A ÚZEMNÍHO
PLÁNOVÁNÍ



Cyklistická doprava na Strakonicku

Bakalářská práce

Vedoucí práce: prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Bakalant: Petr Barvíř

2015

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Petr Barvíř

Územní plánování

Název práce

Cyklistická doprava na Strakonicku

Název anglicky

Bike transportation: Strakonice micro-region

Cíle práce

Analýza města Strakonice a okolí z hlediska potenciálů pro bezmotorovou dopravu. V rámci místního pracovištního obvodu (LLS = local labour system) vymezení území obsluhovatelného cyklistickou dopravou ve vztahu k hlavním pracovištím. Koncepte řešení cyklotras pro jejich využití k dopravě do místa zaměstnání, včetně kombinace s železniční dopravou.

Metodika

Pro vymezení místního pracovištního obvodu budou využity dostupné práce uvedené v literatuře. Identifikace hlavních míst pracovišť v takto vymezeném obvodu. Analýza dostupných nástrojů územního plánování a řešení dopravy se zvláštním zřetelem na cyklistickou dopravu. Na základě nashromážděných materiálů provést vyhodnocení současného stavu cyklotras na Strakonicku a jejich využití cyklisty pro dopravu do zaměstnání a následně navrhnout koncepci cyklotras, zařízení pro cyklisty a kombinace s železniční dopravou vyhovující potřebám dojížděky za prací.

Doporučený rozsah práce

Text včetně obrázků, grafů a tabulek

Klíčová slova

cyklistika, doprava, vyjížďka za prací

Doporučené zdroje informací

ČESKÁ REPUBLIKA: Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050
Cyklistika pro města. Ministerstvo životního prostředí v Praze, 2002, 2006
ČESKÁ REPUBLIKA: Národní strategie cyklistické dopravy. www.cyklostrategie.cz
Landa P., Lišková J. Rekreační cyklistika. Praha: Grada Publishing, 2004
MINISTERSTVO DOPRAVY ČR, 2006: Technické podmínky 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
Soulek, I., Martínek K. Cyklistika. Praha: Grada Publishing, 2000
ÚAP Strakonice 2012 2. aktualizace
Územně plánovací dokumentace – ÚPn Strakonice a územní plány okolních obcí
Vymezení LLS Muliček, Sýkora

Předběžný termín obhajoby

2015/06 (červen)

Vedoucí práce

prof. Ing. arch. Karel Maier, CSc.

Elektronicky schváleno dne 23. 3. 2015

Ing. Petra Šimová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 26. 3. 2015

prof. Ing. Petr Sklenička, CSc.

Děkan

V Praze dne 13. 04. 2015

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Cyklistika na Strakonicku“ vypracoval samostatně, pod vedením prof. Ing. arch. Karla Maiera, CSc., a že jsem uvedl všechny literární prameny a publikace, ze kterých jsem čerpal.

Poděkování

Chtěl bych poděkovat panu prof. Ing. arch. Karlovi Maierovi, CSc. za odborné vedení mé bakalářské práce, ochotu konzultovat, za cenné rady a připomínky. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Danielu Frankemu, Ph.D. za pomoc při získávání potřebných dat.

V Praze dne 15.4. 2015

.....

Abstrakt:

Tato práce obsahuje analýzu místního pracovištního obvodu města Strakonice a místních hlavních pracovišť z hlediska potenciálu pro dojížděku za prací s využitím cyklistické dopravy, včetně její kombinace s železniční dopravou. Součástí práce je také návrh koncepce cyklotras a zařízení pro cyklisty vyhovující potřebám dojížděky za prací.

Klíčová slova:

cyklistika, doprava, vyjížděka za prací

Abstract:

This work contains analysis of commuting potential for cycling and the combination of cycling with rail transport in local labour system defined around Strakonice and local main workplaces. The work includes also a conception of cycling infrastructure and equipment convenient for commuting to work.

Key words:

cycling, transport, commuting to work

Obsah

1. Úvod.....	10
2. Cíle práce	10
3. Metodika	11
4. Literární rešerše.....	13
4.1 Charakteristika cyklistické dopravy	13
4.1.1 Základní pojmy	13
4.1.2 Pozitivní vlastnosti cyklistické dopravy	14
4.1.3 Negativní vlastnosti cyklistické dopravy.....	15
4.2 Historie cyklistiky	15
4.3 Bezpečnost cyklistické dopravy	16
4.4 Informovanost obyvatel území o možnostech cyklistiky	17
4.5 Značení cyklotras	17
4.6 Legislativa upravující pohyb na kolech.....	18
4.7 Financování cyklistické dopravy.....	21
4.8 Navrhování sítě komunikací pro cyklisty.....	22
4.8.1 Zásady navrhování	22
4.8.2 Postup při návrhu	22
4.9 Nástroje správy.....	23
4.10 Kombinace cyklistiky s železniční dopravou.....	24
5. Strakonice a okolí.....	25
5.1 Rozbor udržitelného rozvoje území.....	25
5.2 Rozvoj cyklistiky na Strakonicku.....	26
5.2.1 Podmínky podporující rozvoj	26
5.2.2 Faktory zpomalující rozvoj.....	26
5.2.3 Možnosti pro podporu rozvoje.....	27
5.3 Strategie rozvoje města Strakonice 2010 - 2025	27
6. Místní pracovištní obvod	28
6.1 Vymezení pracovních regionů.....	28
6.2 Identifikace hlavních pracovišť	28
6.2.1 Pracovní příležitosti ve Strakonících	29
6.2.2 Pracovní příležitosti v Horažďovicích.....	30
6.2.3 Pracovní příležitosti ve Volyni	30
6.3 Dojíždka do hlavních pracovišť	31

7. Analýza cyklo dopravy v řešeném území	33
7.1 Cyklistická infrastruktura	33
7.2 Železniční infrastruktura	33
7.3 Území obsluhovatelná cyklistickou dopravou	34
7.3.1 Centrální pracoviště Strakonice	35
7.3.2 Hlavní pracoviště Horažďovice	36
7.3.3 Hlavní pracoviště Volyně	37
8. Potenciál města Strakonice pro bezmotorovou dopravu	38
8.1 Komunikace pro cyklisty	38
8.1.1 Cyklotrasy	38
8.1.2 Stezky pro chodce a cyklisty	39
8.2 Dostupnost a vybavení pracovních příležitostí pro cyklisty	40
9. Dotazníkové šetření	41
9.1 Výsledky dotazníkového průzkumu	41
10. Návrh doplnění cyklistické infrastruktury	48
10.1 Návrh doplnění sítě cyklotras v LLS Strakonice	48
10.2 Doplnění cyklistické infrastruktury v centrálním pracovišti Strakonice	50
11. Diskuse	52
12. Závěr	53
13. Zdroje	54
14. Seznam grafických příloh	57

1. Úvod

Kolo má jako dopravní prostředek mnohem delší historii než automobil. V městském prostředí může cyklistická doprava snadno konkurovat automobilové, je méně prostorově náročná jak při provozu tak i při parkování a šetrná k životnímu prostředí. Přesto se postupem času stala individuální automobilová doprava pro většinu lidí dojíždějících za prací do větších měst pohodlnějším a oblíbenějším způsobem dopravy, zatímco cyklistika byla odsunuta do ústraní.

Nárůst počtu aut se spalovacími motory na silnicích má však za následek zvýšené množství skleníkových plynů v ovzduší, čímž se výrazně zhoršuje kvalita životního prostředí měst a obcí ve většině zemí světa. Tím se tento směr vývoje dopravy stal globálním problémem.

V dnešní době je kvalita životního prostředí a také podpora opatření pro její zlepšení žhavým tématem jak v Evropské unii tak i na všech úrovních státní správy členských zemí, včetně České republiky. Součástí těchto opatření je také snaha vrátit cyklistickou dopravu do měst vysoce zatížených motorovou dopravou a vytváření vhodných podmínek pro tento ekonomicky i ekologicky šetrný způsob dopravy. Současně je také kladen důraz na vytváření podmínek pro využití kombinace jízdy na kole s železniční dopravou, jenž je dalším zastupitelem způsobů dopravy šetrných k životnímu prostředí.

Předmětem analýz v této práci je město Strakonice a jeho okolí. Síť cyklotras je na Strakonicku výrazně řidší oproti okolním regionům a při pokusech o její rozšiřování a zkvalitňování se obce uchylují k individuálním záměrům, které v mnoha případech nenavazují na stávající trasy, nejsou řešeny kolektivně s okolními obcemi a neutvářejí tak smysluplnou síť. Příkladem nízké úrovně řešení cyklodopravy jsou právě Strakonice, které začali vytvářet ve městě podmínky pro jízdu na kole teprve před několika lety a mají tak pro vytvoření vhodných podmínek

2. Cíle práce

Cílem této práce je analýza města Strakonice a okolí z hlediska potenciálů pro bezmotorovou dopravu. V rámci místního pracovištního obvodu bude vymezeno území obsluhovatelé cyklistickou dopravou ve vztahu k hlavním pracovištím. Poté bude navržena koncepce řešení cyklotras pro využití k dopravě do místa zaměstnání, včetně kombinace s železniční dopravou.

3. Metodika

Pro dosažení cílů této práce byla vypracována rešerše odborné literatury se zaměřením na cyklistiku, zákonů, technických podmínek, norem, publikací se zaměřením na cyklistiku, územně plánovacích dokumentací a územně analytických podkladů obcí a také volně dostupných zdrojů na veřejné síti internet.

Území místního pracovištního obvodu bylo vymezeno dle prací uvedených v doporučených zdrojích informací, podle kterých byla identifikována také hlavní pracoviště v takto vymezeném obvodu. Pro každé z hlavních pracovišť byly také identifikovány významné pracovní příležitosti. Pro zjištění skutečné dojížděky do hlavních pracovišť z obcí ve vymezeném obvodu byla využita volně dostupná data o Dojížděce do zaměstnání a do škol ze sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011 poskytovaná Českým statistickým úřadem.

V další části práce byla provedena analýza současného stavu cyklistické a železniční infrastruktury v řešeném území. V rámci této části byla vymezena území obsluhovatelná cyklistickou dopravou, včetně kombinace s železniční dopravou, ve vztahu k hlavním pracovištím. V těchto územích byla provedena analýza územně plánovacích dokumentací obcí a z nich byly vyjmuty záměry se zaměřením na cyklistickou dopravu, které by v případě realizace pomohly zlepšit podmínky pro dojížděku za prací.

Tato část práce byla zmapována s pomocí programu ArcGIS 10.2 na podkladu základní mapy České republiky poskytované Českým úřadem zeměměřickým a katastrálním (ČÚZK). Do programu byly nahrány vrstvy stávající sítě cyklotras a železniční sítě poskytnuté Krajským úřadem Jihočeského kraje a také Krajským úřadem kraje Plzeňského, jelikož část pracovištního obvodu se nachází na jeho území.

Poté bylo podrobena detailní analýze město Strakonice, které plní úlohu centrálního pracoviště s největším počtem obcí vyjížděky, a to z hlediska potenciálu pro bezmotorovou dopravu. S pomocí programu ArcGIS 10.2 byl zmapováno současné řešení cyklotras, ostatních komunikací pro cyklisty na území města, včetně záměrů z územně plánovací dokumentace města. Dále byla ověřena jejich dostupnost z identifikovaných pracovních příležitostí, u kterých byla také ověřena existence a kapacita vybavení pro cyklisty. tato část analytické části byla provedena také s pomocí terénního průzkumu.

Pro zjištění aktuálního stavu využití cyklodopravy k dojížděce do zaměstnání a názoru jejich uživatelů na současný stav infrastruktury a vlivy cyklistické dopravy jsem provedl dotazníkové šetření v centrálním pracovišti Strakonice. Tohoto šetření se účastnilo 150 anonymních respondentů a vyhodnocení bylo provedeno ze všech 150 vyplněných dotazníků.

V závěrečné části této práce bylo navržena koncepce doplnění sítě cyklotras a vybavení pro cyklisty splňující požadavky dojížděky do zaměstnání, a to nejprve v území obsluhovatelném cyklistickou dopravou a poté také samostatně pro centrální pracoviště Strakonice včetně místních pracovních příležitostí. Návrhová část byla zmapována v programu ArcGIS 10.2 na základní mapu České republiky, poskytovanou ČUZK, ve dvou částech. Nejprve pro obsluhovatelná území a poté pro centrální pracoviště.

4.Literární rešerše

4.1 Charakteristika cyklistické dopravy

Pro většinu z nás je kolo nezbytnou součástí našeho každodenního života. K tomu abychom se dostali jak se říká „z bodu A do bodu B“ volíme po chůzi nejčastěji právě jízdu na kole. Patří mezi schopnosti, které se nezapomínají, a které si ve většině případů osvojíme už v raném dětství jako například plavání.

Doprava znamená pro většinu lidí silniční komunikace s automobily, cyklistika je však také plnohodnotným způsobem dopravy, který se dá snadno kombinovat s ostatními druhy. Na kole můžeme dojíždět i za každodenními povinnostmi a potřebami, jako například do zaměstnání, do školy nebo na nákup. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

4.1.1 Základní pojmy

Technické podmínky 179 (EDIP s.r.o., 2006) uvádějí tyto základní pojmy:

Komunikací pro cyklisty se rozumí pozemní komunikace nebo její část, kde není zakázán provoz cyklistů.

Cyklistickou trasou je pozemní komunikace, která je pro cyklisty upravená dopravním značením nebo i stavebními úpravami.

Jízdní pruh pro cyklisty nebo pouze **pruh pro cyklisty** je částí pozemní komunikace, která je určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.

Pásem pro cyklisty se rozumí pozemní komunikace nebo její část tvořená jízdními pruhy pro cyklisty.

Pruhem/pásem pro chodce se rozumí ta část pozemní komunikace, která je určena pro provoz chodců.

Společným pásem pro provoz cyklistů a chodců je pozemní komunikace nebo její část, která je určena pro společný provoz chodců a cyklistů.

Stezkou pro cyklisty se rozumí pozemní komunikace nebo její část, která je určena pro provoz cyklistů. Značí se značkou č.C8a - Stezka pro cyklisty:

Obr. č. 1: Značka č.C8a - Stezka pro cyklisty



Stezka pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je určena pro provoz cyklistů a chodců a to buď ve společném pásu (označovaném dopravní značkou č.C9a) nebo v oddělených pruzích pro chodce a cyklisty zvlášť (označovaných dopravní značkou č.C10a)

Obr č.2: Dopravní značka č.C9a



Obrázek č.3: Dopravní značka č.C10a



Zdroj: Urbania, 2010

Dle §12 odstavce (7) zákona č.13/1997 Sb. je jízdní pruh nebo pás pro cyklisty součástí té pozemní komunikace, na jejímž tělese je umístěn. Samostatná stezka pro cyklisty je podle své povahy a umístění buď místní komunikací IV. třídy, nebo účelovou komunikací. (Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích)

4.1.2 Pozitivní vlastnosti cyklistické dopravy

Pozitivní vlivy cyklistiky výrazně převyšují její negativa. Cyklistika je dostupná pro lidi všeho věku, není finančně náročná, nevytváří téměř žádný hluk, nezatěžuje životní prostředí a je nenáročná i na potřebnou plochu. Cyklisté se nepotýkají s problémy řidičů automobilů, jako je například omezená možnost parkování, kolony a podobné potíže spojené s motorovou dopravou. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

Pořízení kola je finančně dostupné pro většinu lidí a považuje se za investici na delší dobu. Vlastní energií nahradíme paliva, která jsou potřebná k provozu automobilů, a tak ušetříme veškeré náklady. Pokud se o kolo dobře staráme, může nám sloužit několik let bez jakýchkoliv dalších investic, nepočítáme-li obnovu povinné výbavy kola a pořizování různých doplňků. (Landa P. a Lišková J., 2004)

Při dojížděcí za prací je pak výhodou snížení času stráveného v dopravních zácpách. U ostatních cest je to například lepší fyzická dostupnost občanského vybavení. Využívání cyklistiky ve větší míře šetří peníze jak samotným uživatelům, tak i orgánům zajišťujícím údržbu dopravní infrastruktury. Co se časové náročnosti týká, ušetří tento způsob dopravy cyklistům hodně času při cestách na krátkou a střední vzdálenost. (Ministerstvo životního prostředí ČR, 2006)

Jízda na kole může snadno konkurovat automobilové dopravě ve městě do vzdálenosti 5km. Využíváme-li kolo k pohybu každý den, můžeme tak předejít

problému nadváhy a souvisejících zdravotních potíží a tím i dlouhodobě ušetřit na výdajích za zdravotnické služby. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

4.1.3 Negativní vlastnosti cyklistické dopravy

Jak již bylo řečeno v předchozí kapitole, je negativních vlastností cyklistické dopravy výrazně méně než pozitivních a týkají se více samotného cyklisty než jeho okolí.

Cyklisté mají jako účastníci provozu několik nevýhod, jako je například nízká rychlost pohybu nebo horší viditelnost ze strany automobilů a ostatních motorových vozidel. V případě nehody jsou také mnohem zranitelnější než ostatní „oplechovaní“ účastníci provozu. (Ministerstvo životního prostředí ČR, 2006)

Cyklistika je závislá na příznivém počasí. To však platí více pro cykloturistiku než při každodenním využití dopravní funkce kola. (EDIP s.r.o., 2006)

4.2 Historie cyklistiky

Jak uvádí Richard Ballantine a Richard Grant (1993) první obrázek stroje připomínajícího dnešní moderní kolo pocházel od Leonarda da Vinciho, který ho načrtl někdy kolem roku 1490, a byl objeven italskými mnichy v roce 1996. Neexistují žádné důkazy o tom že by tento futuristický návrh byl zkonstruován.

O více než čtvrtstoletí později začal reálný rozvoj této myšlenky a to se zásluhami Francouze de Sivrac. Jeho Celerifere složený ze dvou kol spojených nosníkem byl poháněn jezdcem, který se musel odstrkovat nohama od země.

De Sivracův vynález posunul o krok dále německý baron Karl von Drais tím, že doplnil konstrukci říditelnou částí předního kola, což značně zvýšilo šanci udržet rovnováhu na „drezíně“, jak byla nazvána podle samotného barona. Drezína se tak stala populárním doplňkem pro německou, francouzskou, britskou a poté i americkou šlechtu.

Pedály přidal na přední kolo kovář Kirkpatrick Macmillan ze Skotska. Šlapáním dvou pák urazil v roce 1842 trasu 226km, jeho vynález ale nedostal velké slávy.

Počátečním bodem opravdového rozvoje cyklistiky se stalo kolo vyrobené Pierrem Michauxem ve Francii v roce 1861. Jeho vynález byla drezína doplněná o zvětšené přední kolo s upevněnými dvěma klikami s pedály. V roce 1869 spatřilo světlo světa několik užitečných vylepšení jako například náboj s kuličkovým ložiskem, kolo s výpletem, blatníky a měnič převodů. Po válce s Prusky rok poté se další rozvoj přesunul do Británie. Zde přišla na řadu vysoká kola. Protože rychlost jízdy záležela

na velikosti předního kola a umístění jezdce blízko těžiště, bylo sedlo umístěno přímo na vysoké přední kolo.

Protože vysoká kola měla více nevýhod než výhod hlavně co se bezpečnosti týká, vystřídal je v osmdesátých letech bezpečné kolo poháněné řetězem, vyrobené J.K. Starleyem v roce 1885 v Anglii. Menší průměr stejný u obou kol byl vhodnější, ale hůře snášel nerovnosti. To vyřešil J.B. Dunlop v roce 1888 vzduchovými pneumatikami, které navíc zvyšovali i rychlost jízdy. Bezpečné kolo bylo zpočátku drahé, ale cena postupem času klesala až se stalo dostupným téměř pro každého.

Díky rozvoji materiálového složení konstrukce a doplnění kola o měnič převodů tak vešly ve známost lehké a kvalitní bicykly.

Po druhé světové válce v Evropě narůstal počet automobilů na úkor cyklistiky jejíž popularita klesla, zatímco v Americe tomu bylo právě naopak, a tak se lehká kola s převody vyvážela přes oceán. Během sedmdesátých let 20. století v kalifornii vyvinuli horské kolo, které změnilo život mnohým uživatelům po celém světě. (Richard Ballantine, Richard Grant, 1993)

V dnešní době nabízejí výrobci různé typy kol podle účelu využití, a to pro dopravu ve městě, rekreační a terénní cyklistiku nebo i profesionální sport. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

4.3 Bezpečnost cyklistické dopravy

Podle zahraničních zkušeností má rostoucí počet chodců a cyklistů pozitivní vliv na rostoucí bezpečnost měst. Řidiči automobilů věnují s jejich rostoucím počtem větší pozornost řízení a vzájemně tak mezi sebou podporují soustředěnost. (www.cyklodoprava.cz, ciatce 13.1.2015)

Bezpečnost cyklistické dopravy je brána jako nejdiskutovanější problém, je ale statisticky dokázáno že pro určité věkové skupiny je nejméně riskantní, a to pro cyklisty ve věku od 18 do 50 let. Největší nebezpečí pak hrozí mladým cyklistům neznalým pravidel a bez schopnosti ovládat nadšení z jízdy. Záleží také na individuálních vlastnostech uživatele jako jsou například fyzické předpoklady, dovednosti, znalosti a zkušenosti, nejen sami uživatelé cyklostezek a cyklotras však mohou ovlivnit bezpečnost jízdy. Důležitou roli hraje také vyhovující povrch trasy, značení nebo oddělení od ostatních druhů dopravy. Vážnost případných nehod úzce souvisí s rychlostí jakou se cyklisté pohybují. Čím větší rychlost, tím vážnější mohou být následky. (Ministerstvo životního prostředí ČR, 2006)

Omezit nehodovost cyklistů pomáhá také cyklistické desatero. Jak uvádí web cyklodoprava.cz, zavěšovali krajští koordinátoři BESIP ve spolupráci s dopravní a městskou policií letáky s desaterem na kola po celé zemi. Toto desatero obsahuje bodově uvedené rady, jak udělat tento druh dopravy bezpečnější jak pro cyklistu tak

pro jeho okolí, každý bod je pak stručně rozveden. Nabádá cyklisty například aby dbali na stav kola a jeho výbavu, vyhýbali se alkoholu a omamným látkám nebo jezdili při pravém okraji a s rozestupy. (<http://cyklodoprava.cz>, citace 13.1.2015)

4.4 Informovanost obyvatel území o možnostech cyklistiky

Průzkumy mezi zastánci cyklistiky bylo dokázáno že informovanost veřejnosti není na mnoha místech dostatečná. Místní obyvatelé si představují pohyb na kole jako namáhavou aktivitu, avšak dnešní typy kol jsou lehké, snadno ovladatelné, odolné a také efektivní po stránce ovládní funkcí kola. Dalším problémem je, že většina řidičů automobilů si neuvědomuje náklady které by mohli v případě využití kola namísto motorového vozidla ušetřit. Právě této nevědomosti by se mohli chopit veškeré kampaně na podporu cyklistiky a pomocí plakátů, letáků a tematických publikací osvětlit řidičům motorových vozidel tyto výhody. (Ministerstvo životního prostředí ČR, 2006)

4.5 Značení cyklotras

Značení cyklotras a cykloturistických tras a údržbu tohoto značení má v České republice na starost Klub českých turistů spolu s dalšími organizacemi od roku 1997. Finance na tyto činnosti poskytuje odbor Cestovního ruchu na Ministerstvu pro místní rozvoj.

Veškeré značení pro cyklisty je vyobrazeno na žlutém podkladu. Značení na cyklotrasách se podobá značení pro motorová vozidla. Každá značka je označena symbolem kola, číslem trasy a pokud jde o směrovou tabuli tak i vzdálenost cíle v kilometrech.

Tři základní typy značek jsou: návěst před křižovatkou, směrová tabule, směrová tabulka (Klub českých turistů, 2012)

Obrázek č.4: Návěst před křižovatkou



Obrázek č.5: Směrová tabule



Obrázek č.5: Směrová



Zdroj: Urbania, 2010

4.6 Legislativa upravující pohyb na kolech

Hlavním souhrnem pravidel pro cyklisty je zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění. Tento zákon stanovuje práva a povinnosti účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích. Cyklista je samozřejmě právě jedním ze zmíněných účastníků, protože při využívání cyklostezek nebo cyklotras se ve většině případů nelze vyhnout provozu na místních komunikacích, po kterých jsou často vedeny.

Dle §2 je účastníkem provozu na pozemních komunikacích „každý, kdo se přímým způsobem účastní provozu na pozemních komunikacích.“ Řidičem „je účastník provozu na pozemních komunikacích, který řídí motorové nebo nemotorové vozidlo anebo tramvaj, řidičem je i jezdec na zvířeti.“

Nemotorovým vozidlem je vozidlo uvedené do pohybu pomocí lidské nebo zvířecí síly, čímž je například právě jízdní kolo. Dále tento paragraf vysvětluje pojem přejezd pro cyklisty jako „místo na pozemní komunikaci určené pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci vyznačené příslušnou dopravní značkou.“

Dle §4 jsou povinnostmi účastníka provozu

„a) chovat se ohleduplně a ukázněně, aby svým jednáním neohrožoval život, zdraví nebo majetek jiných osob ani svůj vlastní, aby nepoškozoval životní prostředí ani neohrožoval život zvířat, své chování je povinen přizpůsobit zejména stavebnímu a dopravně technickému stavu pozemní komunikace, povětrnostním podmínkám, situaci v provozu na pozemních komunikacích, svým schopnostem a svému zdravotnímu stavu,

b) řídit se pravidly provozu na pozemních komunikacích upravenými tímto zákonem, pokyny policisty, pokyny osob oprávněných k řízení provozu na pozemních komunikacích podle § 75 odst. 5, 8 a 9 a zastavování vozidel podle § 79 odst. 1 a pokyny osob, o nichž to stanoví zvláštní právní předpis, vydanými k zajištění bezpečnosti a plynulosti provozu na pozemních komunikacích,

c) řídit se světelnými, případně i doprovodnými akustickými signály, dopravními značkami, dopravními zařízeními a zařízeními pro provozní informace.“

§5 stanovuje v odstavci (1) povinnosti pro řidiče vozidla, kterým je i kolo a to například „věnovat se plně řízení, přizpůsobit jízdu technickým vlastnostem vozidla, podrobit se na vyzvu policisty, vojenského policisty, zaměstnavatele, ošetřujícího lékaře nebo strážníka obecní policie vyšetření podle zvláštního právního předpisu ke zjištění, zda není ovlivněn alkoholem.“ Odstavec (2) pak určuje co je řidiči zakázáno jako například požití alkoholu během jízdy nebo řídit vozidlo bezprostředně po požití alkoholu nebo jiné návykové látky.

Dle §53 odstavce (2) „*Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí chodníku nebo stezky pro chodce užívat, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.*“ Odstavec (7) stanovuje, že *“osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užit chodníku, jen neohrozí-li ostatní chodce; jinak musí užit pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.”*

Stěžejními paragrafy jsou pro cyklistu §57 a §58, které stanovují pravidla pro jízdu na kole.

§ 57

„(1) Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užit.

(2) Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky; nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.

(3) Cyklisté smějí jet jen jednotlivě za sebou.

(4) Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa; přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti.

(5) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou “Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce.

(6) Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou “Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je cyklista povinen užit pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užit pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty; přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.

(7) Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užit i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení. Přitom je tato osoba povinna řídit se pravidly podle odstavců 3, 5 a 6 a světelnými signály podle § 73.

(8) Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zda-li může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí přejíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy přijíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.

§ 58

(1) Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.

(2) Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let; to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně.

(3) Na jednomístném jízdním kole není dovoleno jezdit ve dvou; je-li však jízdní kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let. Osoba starší 18 let může vézt nejvýše dvě děti mladší 10 let v přívěsném vozíku určeném pro přepravu dětí, který splňuje

technické podmínky stanovené zvláštním předpisem, nebo dítě na dětském kole připojeném k jízdnímu kolu spojovací tyčí.

(4) Cyklista nesmí jet bez držení řídítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.

(5) Cyklista je povinen za snížené viditelnosti mít za jízdy rozsvícen světlomet s bílým světlem svítícím dopředu a zadní svítilnu se světlem červené barvy nebo přerušovaným světlem červené barvy. Je-li vozovka dostatečně a souvisle osvětlena, může cyklista použít náhradou za světlomet svítilnu bílé barvy s přerušovaným světlem.

(6) K jízdnímu kolu se smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 900 mm, má na zádi dvě červené odrazky netrojúhelníkového tvaru umístěné co nejbliže k bočním obrysům vozíku a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívěsný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být přívěsný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem. Jsou-li v přívěsném vozíku přepravovány děti, musí být přívěsný vozík označen žlutým nebo oranžovým praporkem nebo štítkem o rozměru 300 x 300 mm vztyčeným ve výšce 1200 - 1600 mm nad úroveň vozovky.“ (Zákon o provozu na pozemních komunikacích č. 361/2000 Sb. v platném znění)

Pravidla provozu na pozemních komunikacích a úpravu a řízení provozu na nich provádí vyhláška č. 30/2001 Sb. V jednotlivých bodech obsahuje:

1. pravidla provozu na pozemních komunikacích
2. úpravu provozu na pozemních komunikacích
3. speciální označení vozidel a osob
4. zařízení pro provozní informace
5. řízení provozu na pozemních komunikacích

Cyklisté zde najdou informace týkající se oděvních doplňků z retroreflexního materiálu, vodorovného i svislého dopravního značení (provedení, umístění či platnost) a dále jsou zde také vysvětleny a popsány světelné a akustické signály.

Dalším předpisem důležitým pro uživatele jízdního kola je vyhláška 341/2014, která obsahuje technické požadavky na vybavení jízdních kol. Nejzákladnějšími prvky vybavení jsou:

- dvě nezávisle na sobě fungující, účinné brzdy
- zaslepené volné konce trubky řídítek
- červenou odrazkou umístěnou vzadu případně v kombinaci se zadní svítilnou svítící červeně (odrazky mohou být umístěny i na oblečení nebo obuvi cyklisty)
- bílá přední odrazka (umístění možné obdobně jako u zadní odrazky)
- oranžové odrazky na pedálech šlapátek (případně na obuvi)
- nejméně jedna oranžová odrazka na paprscích předního nebo zadního kola (možno umístění na bocích kostry kola nebo oděvu cyklisty)

Za snížené viditelnosti musí být kolo vybavené přední svítilnou se světlem bílé barvy a zadní svítilnou s červeným světlem.

4.7 Financování cyklistické dopravy

Státní fond dopravní infrastruktury

Podpora cyklistiky státním fondem dopravní infrastruktury (SFDI) se řídí Zákonem č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury a v současné době také Cyklostrategií 2013 - 2020 (specifický cíl 1 – zajištění financování cyklistické infrastruktury). První příspěvek činil v roce 2001 pouhých 12 mil. Kč pro 7 projektů. Podpora rostla každým rokem a celkově bylo od roku 2001 do roku 2012 podpořeno 432 projektů částkou 1 349 mil. Kč.

Doposud byly ze SFDI podporovány projekty ke zvýšení bezpečnosti cyklistů s pomocí programu „Cyklistické stezky“ a projekty ke zvýšení bezpečnosti a zpřístupnění dopravy lidem s omezenou schopností pohybu a orientace s pomocí programu „Zvyšování bezpečnosti,“ který některými úpravami pomáhá řešit i bezpečnost cyklistů uvnitř měst. Nově od roku 2013 lze podpořit i projekty zvyšující bezpečnost dopravy a její zklidnění prostřednictvím úprav infrastruktury. Cyklostrategie pro roky 2013 - 2020 uvádí několik doporučení pro další období, jako například úpravu zákona č. 104/2000 tak, aby bylo možné upřednostnit výstavbu cyklostezek v úsecích s vysokou intenzitou provozu, které cyklisté musí nyní používat na svých cestách do zaměstnání a škol. Dále pak doporučuje úpravu pravidel tak, aby mohly být na silnicích I., II. a III. třídy zřízeny pruhy pro cyklisty uvnitř měst, které jsou ve většině případů levnějším řešením než samostatné cyklostezky. S tím souvisí i požadavek aby mohl být příjemcem příspěvku i kraj, kvůli zřízení „cyklopruhů“ i na krajských komunikacích. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

Strukturální fondy EU

Pomocí evropských strukturálních fondů (ESF) byly financovány projekty cyklistické dopravy i cykloturistiky a to nejvíce z regionálních operačních programů NUTS II a to do roku 2012, kdy byly prostředky vyčerpány. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

Od roku 2014 bude financování z ESF založeno na Operačním programu Doprava 2014 - 2020. Řídícím orgánem OPD je podle Usnesení vlády ČR z roku 2012 Ministerstvo dopravy, které se na čerpání z evropských zdrojů připravuje už od zmíněného roku 2012. Tento operační program je založen na Dohodě o partnerství, jenž je hlavním dokumentem na národní úrovni, který obsahuje souhrn prioritních cílů pro financování z ESF. (Operační program doprava, 2014)

Obecně platí, že financování projektů zaměřených na cyklistiku vyjde téměř vždy levněji než pro ostatní druhy dopravy a tyto výdaje můžeme do budoucna snížit, nezapomeneme-li na cyklisty při plánování nových komunikací či úpravách stávajících. (Ministerstvo životního prostředí 2002,2006)

4.8 Navrhování sítě komunikací pro cyklisty

Základní vlastnosti sítí cyklotras a postup při jejich navrhování uvádí technické podmínky 179.

4.8.1 Zásady navrhování

Prvním požadavkem na síť cyklotras je její **ucelenost**. Té lze dosáhnout její souvislostí, bezpečností, poskytnutím vybavení pro cyklistickou dopravu (parkovací plochy, úschovny, značení). Síť by měla plošně pokrývat celé území obce (řešeného území), aby mohla být využita většinou zdejších obyvatel.

Další důležitou vlastností sítě je **propojit zdroje a cíle** cesty podle poptávky, aby tak plnila dopravní i rekreační funkci.

Síť by měla být **atraktivní** pro potencionální uživatele. Toho lze docílit skrze její bezpečnost pro chodce, cyklisty i automobilovou dopravu. Nejvhodnějším způsobem pro dosažení bezpečnosti je oddělený provoz cyklistické a automobilové dopravy. V prostorech pro společný provoz cyklistů a chodců je vhodnější varianta odděleného provozu. Trasy by neměly být vedeny v odlehlých, tmavých nebo nepřehledných místech a měly by nabízet co nejkratší a nejpohodlnější možnost spojení, což znamená přímost trasy, vyvarování se prudkým sklonům a velkým převýšením.

Síť by měla být pro cyklistu **srozumitelná**. To znamená, že usnadňuje jeho prostorovou orientaci, směřuje logicky a plynule ke svému cíli a sleduje přirozené a umělé vodící linie (např. vodní toky, hlavní uliční síť, trasy veřejné dopravy). Všechny dopravní situace ve vymezeném území by měly být řešeny shodným způsobem. (EDIP s.r.o., 2006)

4.8.2 Postup při návrhu

Prvním krokem při návrhu sítě cyklistických tras je vymezení řešeného území, které většinou zahrnuje obec, region nebo kraj. Návrhy v řešeném území by měli být v souladu se sítěmi sousedních oblastí a propojeny s funkčně vyššími sítěmi cyklistických komunikací.

Následujícím krokem je analýza současného stavu cyklistické dopravy. Ta obsahuje analýzu a dokumentaci současné úrovně rozvoje cyklistické dopravy, zjištění nehodových a jiných problémových míst a také popis stávající nabízené infrastruktury pro cyklisty.

Poté se zmapují zdroje a cíle cyklistické dopravy. Těmi jsou oblasti a zařízení atraktivní pro cyklisty, jako např. obytné oblasti, školy, stanice veřejné dopravy, obchody apod.

Dále je potřeba navrhnout samotnou síť cyklistických komunikací. Nejdříve se vymezí hlavní směry poptávky, což jsou přímočará spojení zdrojů a cílů. Ty se pak promítnou na komunikační síť. Těsně sousedící směry poptávky je možné sdružovat. V místech s vysokou frekvencí dopravy je vhodné navrhnout cyklistickou dopravu odděleně od automobilové a doplnit potřebné úpravy a vybavení. Pro každou část trasy se určí vhodný způsob vedení provozu cyklistů.

Následujícím krokem je určení stavebních nebo organizačních opatření (včetně odhadovaných nákladů) a priorit výstavby. Prioritami může být např. snížení dopravní nehodovosti nebo zvýšení podílu cyklistiky na dělbě přepravní práce.

Výsledný návrh se projedná se zástupci státní správy a místní samosprávy a poté se stane územně plánovacím podkladem pro doplnění územního plánu.

Závěrečným krokem je pak sledování projektu, pravidelná aktualizace a kontrola realizace opatření, jejich účinnosti a také vyhodnocení nehodovosti po provedení. (EDIP s.r.o., 2006)

4.9 Nástroje správy

Právní nástroje

Právními nástroji jsou změny v zákonech a souvisejících předpisech. Tyto změny by měli pomáhat vytvoření vhodných podmínek při plánování a provádění projektů v cyklistické infrastruktuře.

Ekonomické nástroje

Hlavním ekonomickým nástrojem je financování cyklistické infrastruktury. Jak už bylo řečeno v kapitole 4.6 Financování cyklistické dopravy, jsou zdroji pro podporu financování evropské fondy, SFDI a k nim patří také krajské rozpočty, rozpočty měst a obcí podílející se na podpoře cyklistiky.

Organizační nástroje

Organizačními nástroji jsou státní správa, kraje, města a obce a další partneři (např. státní příspěvkové a neziskové organizace). Ze státní správy je hlavním orgánem Ministerstvo dopravy, které spolupracuje s ostatními ministerstvy a Dopravním inspektorátem policie ČR. Kraje spolupracují s ministerstvy, které poskytují koordinační, metodické a konzultační činnosti a podporují cyklistiku na základě koncepčních dokumentů. Města a obce se podílejí na realizaci cyklostrategie v roli orgánů místní samosprávy.

Marketingové, informační a publikační nástroje

Komunikační plán cyklostrategie má za úkol oslovit cílové skupiny kvůli ovlivnění pohledu na kolo jako „funkční, praktický a užitečný nástroj určený k aktivnímu

pohybu po městě.“ Těmito skupinami jsou „osoby s rozhodovací pravomocí, politici úředníci, aktivní obyvatelé obcí“ apod. Hlavními komunikačními nástroji jsou například spolupráce s médii, webové portály jako www.cyklostrategie.cz nebo www.ibesip.cz, vydávání článků o cyklistické dopravě, vzdělávací akce. S účastí veřejnosti jsou to pak bezpečnostní kampaně (BESIP) a motivační kampaně jako je například projekt Do práce na kole. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

4.10 Kombinace cyklistiky s železniční dopravou

Kombinace kola a vlakové dopravy dokáže obstojně konkurovat individuální motorové dopravě, a to hlavně v blízkém okolí měst. To však závisí i na službách poskytovaných stanicemi, jako jsou stojany na kola nebo úschovny. Podle namátkového průzkumu je takové vybavení na vlakových stanicích v ČR vzácné, a to hlavně kvůli majetkoprávním vztahům mezi Správou železniční dopravní cesty a Českými drahami, které se dělí o vlastnictví některých nádraží. (Cyklodoprava.cz, 2014)

Možnosti parkování či uschování kola jsou převážně v kompetenci obcí, menší nádraží pak mají na starosti České dráhy nebo Správa železniční dopravní cesty. Jedná se však o vážný problém, protože možnosti parkování/uschování kola jsou v cíli nebo začátku jízdy hlavním poptávaným vybavením. Stát a kraje by tak měli zajistit podporu pro zřízení těchto opatření alespoň v přestupních či důležitých uzlových bodech na železničních tratích. (Centrum dopravního výzkumu, 2013)

Přepravovat kolo ve vlacích umožňují České dráhy dvěma způsoby. Prvním způsobem je vzít s sebou kolo jako spoluzavazadlo, což je možné ve vozech které jsou označeny symbolem kola. V prvním a posledním vagonu jsou pak ještě v prostoru u dveří místa pro maximálně dvě kola. Toto místo je u některých vlaků ČD, označených zakroužkovaným kolem, možno rezervovat. Druhý způsob je dát kolo během přepravy do úschovny, kde je kolo v bezpečí pod dozorem průvodčího. Tento způsob je pohodlnější co se týká bezpečnosti uložení, je však doporučeno sundat z kola všechny prvky které lze snadno odmontovat. (České dráhy a.s., 2014)

5. Strakonice a okolí

Město Strakonice se nachází na západě Jihočeského kraje na soutoku řeky Otavy a Volyňky. Správní obvod obce s rozšířenou působností obsahuje 69 obcí, a pověřenými úřady jsou MÚ Strakonice a MÚ Volyně.

Město se skládá z osmi městských částí. Těmi jsou Strakonice I, Strakonice II, Přední Ptákovice, Modlešovice, Virt, Hajská, Střela a Dražejov. Žije zde necelých 24 000 obyvatel. Ve vztahu k větším městům se Strakonice nachází 60 km od Českých Budějovic, 80 km od Plzně a 110 km od Prahy. (Městský úřad Strakonice, 2010)

Územím prochází důležité silniční komunikace, a to v první řadě silnice I/4, která spojuje Prahu a Strakonice a pokračuje dále až k hranicím s Německem. Další důležitou komunikací je pak silnice I/22 spojující obce Domažlice, Klatovy, Horažďovice, Strakonice a Vodňany. Strakonicemi prochází železniční trať č. 190 na trase Plzeň - České Budějovice a severním směrem vede trať č. 203 Strakonice - Blatná - Břežnice a na jih potom trať č. 198 Strakonice - Volary. (Hulcová P. a kol., 2014)

5.1 Rozbor udržitelného rozvoje území

Ze SWOT analýzy v ÚAP ORP Strakonice byly vybrány silné stránky, slabé stránky, příležitosti a hrozby v souvislosti s dojížděnkou za prací s využitím cyklistiky, včetně kombinace s železniční dopravou.

Silné stránky:

- Dobrá kvalita ovzduší
- Dobrá čistota ovzduší a životního prostředí
- Hustá železniční a silniční síť
- Dobrá dopravní obslužnost území a vazba podnikatelských subjektů na silnici I/4

Slabé stránky:

- průtahy hlavních komunikací přes centrální části některých sídel
- absence obchvatů větších měst
- nevhodně vedené části cyklotras přes dopravně frekventované silnice

Silné a slabé stránky obsahují vlastnosti území vnitřního významu.

Příležitosti:

- zkapacitnění železniční infrastruktury a upřednostnění železniční dopravy před silniční

Hrozby:

- zvýšení nákladní dopravy na silnicích nižších tříd a přes obce v důsledku nevhodně vymezených rozvojových ploch výroby a skladování
- snížení hospodářského rozvoje ORP v důsledku dynamického rozvoje blízkého města Písku, které má výhodnější polohu a hospodářské podmínky (Hulcová P. a kol., 2014)

Příležitosti a hrozby vyplývají z vnějších vlivů na území.

5.2 Rozvoj cyklistiky na Strakonicku

Území Strakonicka díky svému charakteru území nabízí vhodné podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy. Vzájemná vzdálenost mezi obcemi a centrem oblasti Strakonice je pro cyklistiku optimální. (RERA a.s., 2009)

Oberfalcer (2002) popisuje krajinu regionu jako vrchy o výšce 400 - 600m, které se střídají s rovinami kolem rybníků a řek a utvářejí tak rozmanitou krajinu spíše mírného profilu.

Předpokladem pro rozvoj cyklistiky je také dobrá přístupnost regionu železniční dopravou s možností převážet ve vlacích kola. (RERA a.s., 2009)

5.2.1 Podmínky podporující rozvoj

- čisté životní prostředí
- rostoucí zájem místních obyvatel o cyklistiku, dobrá životospráva
- síť značených cyklotras a reálné záměry na její rozšiřování a zkvalitňování
- možnost využití dálkových a regionálních tras procházejících územím a propojujících Jihočeský kraj se sousedními kraji a okolními státy

5.2.2 Faktory zpomalující rozvoj

- nevyhovující povrch komunikací na kterých jsou cyklotrasy značeny, scházející nebo poničené značení tras
- nedostatečné finanční prostředky na obnovu a údržbu povrchů a značení cyklotras
- nedostatečný mobiliář a služby pro cyklisty (půjčovny, servisy, občerstvení, parkování)

5.2.3 Možnosti pro podporu rozvoje

- doznačit cyklotrasy podle existujících návrhů a projektů v územích, kde trasy značení postrádají
- vybavit postupně cyklotrasy mobiliářem, zlepšit informovanost uživatelů cyklistických komunikací
- zajistit finanční podporu pro postupné obnovení a údržbu značení a povrchů tam, kde je to potřeba
- podporovat doplňkové služby pro cyklisty - servisy, půjčovny apod. (RERA a.s., 2009)

5.3 Strategie rozvoje města Strakonice 2010 - 2025

Město Strakonice stanovuje ve svém strategickém plánu rozvoje města pro období 2010 - 2025 cíle a opatření v rámci jednotlivých prioritních oblastí, kterými jsou:

- životní prostředí a infrastruktura
- ekonomika a vzdělávání
- sociální a společenská problematika

Cíle a opatření týkající se cyklistické dopravy jsou obsaženy v návrhové části Strategie v rámci prioritní oblasti Životní prostředí a infrastruktura. Zde jsou stanovena tato opatření pro podporu cyklistiky na území města:

- Rozšiřování sítě kolostavů (stojanů pro odstavení kola) na území města Strakonice
- Studie cyklostezky a cyklotrasy na území města Strakonice
- Cyklostezka mezi mosty Jana Palacha a mostem v Ellerově ulici (včetně lávky pro pěší a cyklisty)
- Chodník a cyklostezka v ul. Ellerova, Strakonice
- Cyklostezka Nový Dražejov – Katovice
- Cyklostezka Strakonice – Přešťovice
- Lávka pro pěší a cyklisty pod soutokem Otavy s Volyňkou
- Lávka pro pěší a cyklisty v Novém Dražejově
- Postupná realizace autobusových zastávek na území města Strakonice (Městský úřad Strakonice, 2010)

Některá z uvedených opatření jsou již částečně realizována, jako např. chodník a cyklostezka v jižní části ulice Ellerova a cyklostezka mezi mosty Jana Palacha a mostem v Ellerově ulici vedená při pravém břehu Otavy.

6. Místní pracovištní obvod

V této kapitole jsem se zabýval vymezením pracovištního obvodu na Strakonicku a identifikací hlavních pracovišť ve vymezeném území.

6.1 Vymezení pracovních regionů

Místní pracovištní obvody (local labour systems) byly vymezeny jako tzv. pracovní regiony v rámci analytické části projektu RePUS (Strategy for Regional Polycentric Urban System in Central-Eastern Europe Economic Integrating Zone). K jejich vymezení bylo využito sčítání lidu, domů a bytů (SLDB) v roce 2001 se zaměřením na dojížděku za zaměstnáním. Při regionalizaci České republiky byl u každé obce identifikován směr nejsilnějšího vyjíždějícího pracovního proudu. Významným centrem pracovního regionu se mohla stát obec, která nabízela více jak 1000 pracovních příležitostí a do které směřoval alespoň jeden významný pracovní proud z jiné obce. Tímto způsobem vzniklo 376 pracovních regionů, pro které byla dále stanovena podmínka územní celistvosti a minimální počet obyvatel v regionu na 15 000. Konečný počet center a pracovních regionů byl 150. (Maier a kol., 2007)

Tuto metodu navrhl Luděk Sýkora s Ondřejem Mulíčkem jako reakci na studii ESPON, Potentials for polycentric development in Europe zpracovanou v roce 2005, která na území České republiky vymezila pohých 25 funkčních městských regionů a postrádala tak informace o českém úrbánním a regionálním systému. (Sýkora, Mulíček, 2009)

Touto metodou byl vymezen také místní pracovištní obvod (LLS) na Strakonicku s centrem pracovních příležitostí v ORP Strakonice.

6.2 Identifikace hlavních pracovišť

Pro identifikaci hlavních pracovišť v řešeném území jsem použil ukazatel obsazených pracovních míst (OPM).

Výslednými hlavními pracovišti jsou obce s počtem obsazených pracovních míst překračujícím 1000 OPM a do kterých směřuje alespoň jeden nejsilnější proud dojížděky z jiné obce jako tomu bylo u vymezení pracovních regionů. Obsazená pracovní místa (OPM) jsou součtem počtu zaměstnaných osob a salda dojížděky bez pracujících studentů a učňů. 200 - viz Tab. č.2: „Významné pracovní příležitosti ve Strakonících“ 200 - viz Tab. č.2: „Významné pracovní příležitosti ve Strakonících“ 200 - viz Tab. č.1: „Hlavní pracoviště v LLS Strakonice“

Tab. č.1: Hlavní pracoviště v LLS Strakonice

Obec	Počet zaměstnaných osob	Saldo dojížd'ky	OPM
Strakonice	10032	1799	11831
Horažďovice	2255	-20	2235
Volyně	1324	-136	1188

Zdroj: SLDB 2011

Nejvýznamnějším pracovištěm jsou Strakonice, které jsou zároveň centrem pracovního regionu a počet obsazených pracovních míst je zde nejvyšší. Druhým největším pracovištěm jsou Horažďovice s výrazně menším počtem OPM než mají Strakonice. Třetím a posledním pracovištěm ve vymezeném území, splňujícím stanovené podmínky, je město Volyně s nejnižším počtem obsazených míst.

6.2.1 Pracovní příležitosti ve Strakonících

Územně analytické podklady ORP Strakonice (Hulcová P. a kol., 2014) obsahují také identifikaci místních pracovišť včetně orientačního počtu zaměstnanců. V tabulce jsou vybraná významná pracoviště s počtem zaměstnanců převyšujícím 200 - viz Tab. č.2: „Významné pracovní příležitosti ve Strakonících“

Tab. č. 2: Významné pracovní příležitosti ve Strakonících

Obchodní jméno	Sídlo	Počet zaměstnanců
Nemocnice Strakonice, a.s.	Strakonice	500-999
Brabant Alucast Czech, Site	Strakonice	250-499
FEZKO THIERRY a.s.	Strakonice	250-499
ČZ Řetězy, s.r.o.	Strakonice	200-249
Město Strakonice	Strakonice	200-249
Teplárna Strakonice, a.s.	Strakonice	200-249

zdroj: Hulcová P. a kol., 2014

Nejvýznamnějším pracovištěm ve Strakonících je Nemocnice Strakonice, a.s. s počtem zaměstnanců převyšujícím hranici 500. Pracuje zde průměrně 540 zaměstnanců a v některých oborech plní nemocnice svou funkci i v nadregionální působnosti.(Nemocnice Strakonice a.s., 2012)

Brabant Alucast Czech, FEZKO THIERRY, ČZ Řetězy jsou hlavními představiteli výrobního odvětví. Teplárna Strakonice zajišťuje dodávku tepla pro celé město. Město Strakonice je subjekt vykonávající správní činnost ORP Strakonice.

6.2.2 Pracovní příležitosti v Horažďovicích

Územně analytické podklady ORP Horažďovice také poskytují výčet hlavních činností podniků na území města s dlouholetou tradicí. Orientační počty zaměstnanců byly získány z Registru ekonomických subjektů - viz Tab. č.3: „Významné pracovní příležitosti v Horažďovicích“

Tab. č.3: Významné pracovní příležitosti v Horažďovicích

Obchodní jméno	Sídlo	Počet zaměstnanců
Teraso s.r.o.	Horažďovice	25 - 49
Lyckeby AMYLEX	Horažďovice	50 - 99
Otavské strojírný a.s.	Horažďovice	200 - 249

zdroj: Kotlaba J., 2008

Otavské strojírný jsou největším pracovištěm ve městě Horažďovice, zaměstnávají 200 - 249 pracovníků. Teraso je podnik zabývající se výrobou betonových produktů, což napovídá už název firmy a zaměstnává 25 - 49 zaměstnanců. Lyckeby AMYLEX se zabývá zpracováním bramborového škrobu a pracuje zde 50 - 99 zaměstnanců. (http://www.info.mfcr.cz/ares/ares_es.html, 3.4.2015)

6.2.3 Pracovní příležitosti ve Volyni

Město Volyně spadá do správní činnosti ORP Strakonice, v jejíchž UÁP je zmíněna místní nejvýznamnější pracovní příležitost, tj. „Jednota, spotřební družstvo ve Volyni.“ - viz Tab. č.4: „Významné pracovní příležitosti ve Volyni“

Tab. č.4: Významné pracovní příležitosti ve Volyni

Obchodní jméno	Sídlo	Počet zaměstnanců
Jednota, spotřební družstvo ve Volyni	Volyně	250 - 499
Nemocnice Volyně s.r.o.	Volyně	50 - 99

zdroj: Hulcová P. a kol., 2014

Nejvýznamnějším pracovištěm ve Volyni je „Jednota, spotřební družstvo ve Volyni“ zabývající se maloobchodem s převahou potravin, nápojů a tabákových výrobků v nespécializovaných prodejnách. Podnik zaměstnává 250 - 499 zaměstnanců. Dalším

významným pracovištěm je Nemocnice Volyně s.r.o. s 50 - 99 zaměstnanci. (Ministerstvo financí ČR, 2015)

6.3 Dojíždka do hlavních pracovišť

Pro zjištění obcí s největším podílem na dojíždce do každého z pracovišť jsem využil data o „Dojíždce do zaměstnání a do škol“ ze Sčítání lidu domů a bytů (SLDB) v roce 2011. (Český statistický úřad, 2012)

Pro město Strakonice jsem kvůli velkému počtu obcí vyjíždky vybral obce s celkovým počtem dojíždějících převyšujícím 25 osob. Obce, které se polohově nacházejí mimo LLS Strakonice nebyly do analýzy zahrnuty - viz Tab. č.5: „Vyjíždka do Strakonice“

Tab. č.5: Vyjíždka do Strakonice

Obec vyjížd'ky	Dojíždějící celkem	Obec vyjížd'ky	Dojíždějící celkem
Volyně	216	Sousedovice	42
Katovice	161	Malenice	38
Horažďovice	146	Miloňovice	37
Radomyšl	137	Třebohostice	35
Střelské Hoštice	111	Nihošovice	34
Radošovice	93	Pracejovice	34
Štěkeň	91	Chrástovice	33
Čejetice	84	Mutěnice	32
Čestice	71	Rovná	29
Řepice	70	Novosedly	29
Volenice	67	Dřešín	27
Osek	60	Drahonice	26
Cehnice	53	Štěchovice	25
Horní Poříčí	42	Kraselov	25
Přešťovice	42		

Zdroj: SLDB 2011

Obce s počtem vyjíždějících do Strakonice vyšším než 25 osob jsem rozdělil do tří skupin podle celkového počtu dojíždějících následně:

- 25 - 50 osob
- 51 - 100 osob
- 101 a více osob - viz Tab. č.6: „Vyjíždka do Horažďovic“

Tab. č.6: Vyjíždka do Horažďovic

Obec vyjíždky	Dojíždějící celkem
Malý Bor	56
Velký Bor	53
Střelské Hoštice	38
Chanovice	36
Pačejov	28
Svéradice	27
Velké Hydčice	27
Hejná	24
Hradešice	24
Strakonice	23
Břežany	21
Horní Poříčí	14
Kejnice	14
Slatina	10

Zdroj:SLDB 2011

Obcí s vyjíždkou do Horažďovic je výrazně méně než u Strakonice a proto byly zahrnuty bez stanovení minimálního počtu dojíždějících.

Následně jsem obce rozdělil pouze do dvou skupin podle počtu dojíždějících osob:

- 10 - 50 osob
- 51 a více osob- viz Tab. č.7: „Vyjíždka do Volyně“

Tab. č.7: Vyjíždka do Volyně

Obec vyjíždky	Dojíždějící celkem
Strakonice	127
Malenice	36
Čestice	25
Horažďovice	20
Vlachovo Březí	17
Nišovice	16
Litochovice	14
Předslavice	14
Nihošovice	12
Radošovice	10

Zdroj: SLDB 2011

Počet obcí s vyjížděkou do města Volyně je ze všech tří hlavních pracovišť nejnižší. Orientačně jsem obce rozdělil do tří skupin obdobně jako u města Horažďovice:

- 10 - 50 osob
- 51 a více osob

7. Analýza cyklodopravy v řešeném území

V této kapitole jsem vyhodnotil současný stav cyklistické infrastruktury v řešeném území a cílových vlakových stanic v hlavních pracovištích. K vyhodnocení jsem využil podklady poskytnuté krajským úřadem Jihočeského a Plzeňského kraje, informace poskytované Českými drahami na internetu a poznatky z vlastního terénního průzkumu.

7.1 Cyklistická infrastruktura

Území pracovního regionu pokrývá vcelku rozsáhlá síť cyklotras. Současná síť se skládá z více než 20 značených cyklotras. Cyklotrasy se z ORP Strakonice rozbíhají do všech světových stran a dosahují téměř do všech koutů vymezeného území (LLS). Problémem současné sítě cyklotras je však její hustota, která je například oproti sousednímu obvodu kolem města Písek výrazně řidší. Nejvyšší hustotu v řešeném území má síť cyklotras kolem města Horažďovice a jižně od města Volyně.

Nejvýznamnější trasou je Otavská cyklistická cesta (OCC) skládající se ze dvou tras č. 1066 směrem na západ a č. 1045 směrem na východ od Strakonice a propojující Jihočeský kraj s krajem Plzeňským. Cyklotrasy jsou z velké části vedeny po komunikacích III. třídy, místních a také účelových komunikacích. Několik kratších úseků je součástí komunikací II. třídy a výjimečně také součástí komunikace I.třídy.

7.2 Železniční infrastruktura

Strakonicemi prochází železniční trať č. 190 na trase Plzeň - České Budějovice. Tato trať prochází také hlavním pracovištěm Horažďovice. Severním směrem z města vede trať č.203 Strakonice - Blatná - Březnice a na jih potom trať č.198 Strakonice - Volary protínající třetí hlavní pracoviště, město Volyně. (Hulcová P. a kol., 2014)

Vlaková doprava je nejvhodnějším způsobem dopravy kombinovatelným s cyklistickou dopravou při absolvování delší cesty. Pro účel dojížděky do zaměstnání jsem provedl analýzu služeb poskytovaných cyklistům v cílových stanicích hlavních pracovišť, tedy na vlakové stanici města Strakonice, Volyně a Horažďovic. České

dráhy poskytují informace o stanicích, zastávkách a jimi poskytovaných službách na svých webových stránkách.

Města Horažďovice a Volyně neposkytují v prostoru ani v blízkosti vlakové stanice žádné služby pro cyklisty a dojíždějící cyklisté jsou tak nuceni cestu na pracoviště dokončit i s kolem, které musejí parkovat nebo uschovat až v místě zaměstnání. V nádražní budově ve Strakonících provozují ČD úschovnu a také půjčovnu kol a dojíždějící cyklisté tak mají možnost kolo zanechat v hlídané úschovně a do místa zaměstnání dojít pěšky nebo dojet s využitím MHD.

7.3 Území obsluhovatelná cyklistickou dopravou

Průměrná rychlost cyklisty je podle TP 179 12 - 25 km/h. Pro určení maximálních obsluhovatelných území jsem použil spodní hranici průměrné rychlosti, tedy 12 km/h. (EDIP s.r.o., 2006)

Podle projektu Cycle21 (Centrum dopravního výzkumu, 2008), kde byl zkoumán také vliv délky cesty na podíl cyklistiky na dělbě přepravní práce pro celou ČR, je nejvíce cyklistů ochotno dojíždět na vzdálenost 2 - 3 km(23%) a 3 - 6 km (16%). Při vzdálenosti 6 - 9 km klesá počet na 5% a při více jak 9 km dlouhé cestě je podíl cyklistiky zanedbatelný. Při využití návrhové rychlosti 12 km/h je tak na uražení vzdálenosti na kole potřeba 10 - 15 min, 15 - 30min a pro vzdálenost větší než 9 km více jak 45 min.

Pro vymezení obsluhovatelných území jsem tedy zvolil - vzhledem k terénním podmínkám, které jsou v pracovním regionu sice mírné ale ne zcela rovinné a zkrácení vznikajícím použitím kruhové metody - vzdálenosti 3 a 5 km. Předpokládaná doba pro uražení této vzdálenosti při dojížděcí na kole je tedy 15 a 25min.

Pro využití kombinace cyklistiky s vlakovou dopravou jsem dále stanovil maximální dobu cesty do cílové stanice hlavního pracoviště na 1 hodinu včetně cesty k vlakové stanici. Tuto dobu jsem zvolil protože podíl dojíždějících mezi obcemi v okrese Strakonice déle než 1 hodinu je podle SLDB 2011 výrazně nižší než při době kratší. Pro vyhledávání dostupných vlakových spojů jsem využil veřejný internetový jízdní řád IDOS dostupný online. Pro vlakové zastávky jsem stanovil okruh o poloměru 5 km a 3 km pro ty, které jsou vzdálené do 35 min cesty vlakem od cílové stanice hlavního pracoviště a pouze 3km (15 min cesty na kole) pro ty, kde je tato železniční trasa časově náročnější, maximálně však 45 min. Zastávky vzdálené od cílové stanice více jak 45 min cesty vlakem tedy nebyly zahrnuty.

Součástí této analýzy bylo také zmapování známých záměrů v územně plánovacích dokumentacích obcí vyjížděky do hlavních pracovišť a obcí s nimi sousedícími. Dále byla zmapována také servisní místa pro cyklisty

7.3.1 Centrální pracoviště Strakonice

Pro pracovní centrum Strakonice byly okruh dostupnosti pro dojížděku na kole vymezen nejdříve pro každou z hlavních pracovních příležitostí zvlášť a výsledné obsluhovatelné území vzniklo jejich sloučením.

Dále byla ověřena časová dostupnost vlakové stanice Strakonice ze všech ostatních vlakových stanic a zastávek (dále jen „zastávky“) v pracovištním obvodu, které se nacházejí poblíž obcí vyjížděky nebo na trase od těchto obcí směrem do Strakonice. Pro zastávky, splňující stanovené časové podmínky, byl vymezen 3 km a 5 km okruh dostupnosti pro dojížděku na kole.

Vymezením těchto území jsem identifikoval obce s vyjížděkou do Strakonice ležící za 5 km hranicí dostupnosti, které nelze za stanovených podmínek obsloužit cyklistickou dopravou (Čestice, Volenice, Třebohostice, Drahonice a Dřešín) a nebudou proto dál řešeny ani zahrnuty do návrhové části této práce.

Na druhou stranu všechny obce s nejvyšší vyjížděkou (101 a více vyjíždějících) mají vlastní vlakovou zastávku, a tak vzdálenost pro dojížděku na kole na vlak je u nich kratší než 1 km a není tudíž nutné pro ně navrhovat nové komunikace pro cyklisty. Z obcí se střední vyjížděkou (51 - 100 vyjíždějících) mají vlakovou zastávku pouze Čejetice a Radošovice a u obcí nízkou vyjížděkou (25 - 50 vyjíždějících) jsou to Pracejovice, Horní Poříčí a Malenice.

Z těchto obcí, jsem dále vybral ty, které postrádají napojení na stávající síť cyklotras vyhovující dojížděce do centrálního pracoviště včetně kombinace s vlakovou dopravou. Těmi jsou Nihošovice, Miloňovice, Novosedly, Přešťovice a Chrástovice. Dále jsem přiřadil k těmto pěti obcím i obec Cehnice, která je sice protnuta cyklotrasou vedoucí k zastávce Sudoměř u Písku, leží však v obsluhovatelném území vlakové zastávky Čejetice.

Pro všechny obce vyjížděky v obsluhovatelném území byl vyznačen předpokládaný směr vyjížděky s cílem pracoviště, jsou-li v území obsluhovatelném na kole nebo s cílem nejbližší vlakové zastávky, jsou-li za hranicí řečeného území. U některých obcí byl předpokládaný směr očividně veden územím bez možnosti napojení uvažované budoucí cyklotrasy na cíl vyjížděky, a proto byl zvolen sekundární směr s vhodnějšími podmínkami. Příkladem tohoto případu je obec Nihošovice, u které se směrem k zastávce Hoštice u Volyně nevyskytuje žádná komunikace, po které by bylo možné vést cyklotrasu a tak byl zvolen sekundární směr na vlakovou zastávku Volyně.

V územně plánovacích dokumentacích obsluhovatelých obcí vyjížděky a sousedních obcí jsem identifikoval záměry týkající se cyklistické dopravy, které by v případě realizace zlepšily podmínky pro vyjížděku za prací do centrálního pracoviště:

- cyklotrasa v územním plánu ORP Strakonice doplňující cyklotrasu č. 9003
- cyklotrasa v územním plánu obce Přešťovice napojená na na cyklotrasu č. 9003 táhnoucí se mezi Štěkní a Strakonicemi
- regionální cyklotrasa v územním plánu obce Nihošovice, Úlehle, Švejcárova Lhota

- viz příloha č. 1: „Obsluhovatelé území centrálního pracoviště Strakonice.“

7.3.2 Hlavní pracoviště Horažďovice

U hlavního pracoviště Horažďovice jsem jako střed kružnice o poloměru 5km, vymezující území obsluhovatelé dojížděkou na kole, zvolil centrum města tj. Mírové náměstí.

Časová dostupnost cílové stanice Horažďovice z ostatních zastávek byla ověřena obdobně jako u centrálního pracoviště. Vyznačeny byly zastávky splňující stanovené časové podmínky a nacházející se polohově poblíž některé z obcí dojížděky s cílem hlavního pracoviště Horažďovice nebo na železniční trati mezi obcí dojížděky a cílovou vlakovou stanicí v hlavním pracovišti. Pro zastávky, splňující stanovené časové podmínky, byl vymezen 3 km a 5 km okruh dostupnosti pro dojížděku na kole.

Vymezením těchto území jsem identifikoval obce s vyjížděkou do Horažďovic ležící za 5 km hranicí dostupnosti, které nelze za stanovených podmínek obsloužit cyklistickou dopravou (Chanovice, Hradešice, Slatina) a nebudou proto dál řešeny ani zahrnuty do návrhové části této práce.

Ve vymezeném území se nacházejí pouze dvě obce s více než 50 vyjíždějícími osobami a obě leží uvnitř hranice vymezené pro dojížděku na kole, Malý a Velký Bor. Velký Bor má vlastní vlakovou zastávku, avšak nabídka spojů je pro dojíždění do zaměstnání nevyhovující. Stejný problém nastává i u zastávky v Pačejově, není však řešitelný s pomocí nástrojů územního plánování. Svěradice a Břežany jsou napojeny na cyklistickou infrastrukturu stejně jako Velký a Malý Bor a nacházejí se v obsluhovatelém území přilehlých vlakových zastávek.

Rozdílná situace nastává u obcí Hejná a Kejnice, které se nacházejí v dostupné vzdálenosti od zastávky ve Velkých Hydčicích, která nabízí spoje vyhovující vyjížděce do pracoviště, avšak postrádají napojení na síť cyklotras. Pro vyjíždějící z obce Hejná je situace příznivější vzhledem k tomu, že se nacházejí jak v blízkosti vlakové zastávky, tak i v území obsluhovatelém dojížděkou na kole přímo do pracoviště.

Pro obce vyjížděky v obsluhovatelém území byl dále vyznačen předpokládaný směr vyjížděky obdobně jako u centrálního pracoviště. Pro obec Malý Bor byl určen

sekundární směr vyjížděky k zastávce Velké Hydčice, ke které vede stávající cyklotrasa. Pro Břežany pak k zastávce Pačejov, z důvodu nevhodných podmínek pro případné vedení cyklotrasy v primárním směru. U první jmenované obce je problémem frekventovaná komunikace I. třídy a u druhé pak neexistence komunikace vhodné pro napojení na přílehlou zastávku. Velký Bor je sice napojen na síť cyklotras, ty se však nevhodně odchyľují od předpokládaného směru vyjížděky.

V územně plánovacích dokumentacích obsluhovatelných obcí vyjížděky a sousedních obcí nebyly nalezeny žádné záměry týkající se cyklistické dopravy, které by zlepšily podmínky pro vyjížděku za prací do hlavního pracoviště Horažďovice.

- viz příloha č. 2: „Obsluhovatelné území hlavního pracoviště Horažďovice.“

7.3.3 Hlavní pracoviště Volyně

U hlavního pracoviště Volyně jsem jako střed kružnice o poloměru 5km zvolil taktěž centrum města jako u předchozího pracoviště, konkrétně náměstí Svobody.

Časová dostupnost cílové stanice Volyně z ostatních zastávek byla ověřena obdobně jako u obou předchozích pracovišť. Vyznačeny byly zastávky splňující stanovené časové podmínky a nacházející se polohově poblíž některé z obcí vyjížděky s cílem hlavního pracoviště Volyně nebo na železniční trati mezi obcí dojížděky a cílovou vlakovou stanicí v hlavním pracovišti. Pro zastávky, splňující stanovené časové podmínky, byl vymezen 3 km a 5 km okruh dostupnosti pro dojížděku na kole.

Vymezením těchto území jsem identifikoval obec Čestice, která leží za 5 km hranicí dostupnosti a nelze ji tedy za stanovených podmínek obslužit cyklistickou dopravou. Obec Horažďovice je vzdálená více než jednu hodinu cesty vlakem do cílové stanice Volyně a nebude tak spolu s Česticemi ve vztahu k hlavnímu pracovišti Volyně dále řešena ani zahrnuta do návrhové části této práce.

Kromě Nihošovic jsou všechny obsluhovatelné obce vyjížděky protnuty cyklotrasami v dostatečné dostupnosti vlakových stanic. Nihošovice spolu s Nišovicemi, Litochovicemi a Malenicemi leží dokonce v území obsluhovatelném dojížděkou na kole. Radošovice, Malenice a Nišovice mají vlastní vlakové zastávky a tak u nich není třeba navrhovat doplnění cyklistických komunikací. Dostupnost hlavního pracoviště je tedy potřeba vyřešit primárně pro obec Nihošovice, protože Strakonice budou po stránce potenciálu pro cyklistiku řešeny samostatně.

Předpokládaný směr vyjížděky byl určen obdobně jako u předchozích dvou pracovišť.

V územně plánovacích dokumentacích obsluhovatelných obcí vyjížděky a sousedních obcí jsem identifikoval tyto záměry týkající se cyklistické dopravy:

- regionální cyklotrasa v územním plánu obce Nihošovice
- viz příloha č. 3: „Obsluhovatelné území hlavního pracoviště Volyně.“

8. Potenciál města Strakonice pro bezmotorovou dopravu

Podrobněji jsem se zabýval cyklistickou infrastrukturou ORP Strakonice, která je rozlohou největší z hlavních pracovišť a plní úlohu centrálního pracoviště ve vymezeném obvodu.

8.1 Komunikace pro cyklisty

Městem Strakonice prochází Otavská cyklistická cesta a další cyklotrasy (1062, 1260, 1068, 9003). Cyklotrasy jsou krajem ohodnoceny jako bezpečné a jsou určeny převážně pro silniční a trekkingová kola. Současná infrastruktura však strakonickým cyklistům neumožňuje pohodlný průjezd městem bez častého střetu s automobily, zastavování nebo sesedání z kola. Severní část města na levém břehu otavy, která se skládá převážně z ploch pro bydlení a občanskou vybavenost je co se týká cyklistické infrastruktury značně opomenuta.

Z územního plánu města Strakonice jsem identifikoval tyto záměry, týkající se cyklodopravy:

- doplnění cyklotrasy č.9003 o trasu vedenou po pravém břehu Otavy pod mostem Jana Palacha a trasu vedenou po levém břehu mezi tímto mostem a mostem v Ellerově ulici. Záměr není blíže specifikován.

8.1.1 Cyklotrasy

Otavská cyklistická cesta

Otavská cyklistická cesta č. 1066 (OCC) proniká do městského prostoru v blízkosti lávky pro chodce a cyklisty u Měšťanského pivovaru a pokračuje dále k mostu Jana Palacha značena jako „Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem“. V roce 2009 byla jako součást stavby lávky realizována také cyklotrasa vedoucí do Mutěnic kolem Blatského rybníku. Za mostem Jana Palacha pak OCC pokračuje jako cyklotrasa č. 1045 a u železničního přejezdu poblíž Teplárny Strakonice se na ni napojuje cyklotrasa 1068. Dále pokračuje trasa č. 1045 až k vlakové stanici ČD.

Cyklotrasa č. 1068

Cyklotrasa č. 1068 začíná u zmíněného železničního přejezdu a pokračuje dále směrem na Mutěnice vedena po účelové komunikaci, poté pokračuje jako „Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem“ až k Mutěnickému mostu a po komunikaci III. třídy do Sousedovic.

Cyklotrasa č. 1062

Cyklotrasa č. 1062 se napojuje na OCC na levém břehu řeky Otavy u mostu Jana Palacha a je vedena přes obytnou zónu na Palackého náměstí po účelové komunikaci, poté podjezdem až k travnatému prostranství vedle ulice Ellerova. Dále pokračuje přes toto prostranství po hliněné cestě bez povrchové úpravy k sídlišti Máj ,kde zatáčí po účelové komunikaci a pokračuje až k Radomyšlské ulici a směrem na Droužetice. Úsek od ulice Baarova k Radomyšlské je veden po účelové komunikaci bez povrchových úprav.

Cyklotrasa č. 1260

Cyklotrasa č. 1260 se napojuje na předchozí trasu a to na účelové komunikaci sídliště Máj po které podbíhá pod mostem klenoucím se přes řeku Otavu, směrem k Písecké ulici, pod kterou se táhne přes blízký železniční přejezd a poté do Řepice.

Cyklotrasa č. 9003

Cyklotrasa č. 9003 se v místě napojení na OCC překrývá s trasou č. 1260. Na konci Palackého náměstí pokračuje přes most k zimnímu stadionu, kde překračuje Ellerovu ulici a táhne se dále souběžně s řekou Otavou kolem Slanického rybníka k Přešťovicím. Trasa je mimo komunikací města z velké části bez povrchových úprav.

8.1.2 Stezky pro chodce a cyklisty

Na území města se nacházejí tři stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem a jedna stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem.

První stezka se společným provozem je vedena po chodníku od kruhové křižovatky u Velkého náměstí, podél ulice Katovické a dále k Husově ulici, kde končí. Další je vedena po chodníku Bezděkovskou ulicí a spojuje most Jana Palacha s nádražím ČD, kde se napojuje na cyklotrasu č.1045. Třetí stezka je vedena po chodníku od kruhové křižovatky v ulici Ellerova, podél Písecké ulice na sever k mostu přes řeku Otavu, kde končí.

Jediná stezka s odděleným provozem ve Strakonících začíná v ulici na ohradě a pokračuje dále podél ulice Ellerova a Písecké ulice k Nádražní ulici, kde se napojuje na stezku se společným provozem chodců a cyklistů vedoucí z ulice Bezděkovské.

8.2 Dostupnost a vybavení pracovních příležitostí pro cyklisty

Pro posouzení potenciálu města Strakonice pro dojížděku do místa zaměstnání jsem rozšířil identifikované významné pracovní příležitosti uvedené v kapitole „6.2.1 Pracovní příležitosti ve Strakonících“ o pracoviště s 100 - 199 zaměstnanci. Těmi jsou:

- ČSAD STTRANS a.s. autobusová doprava
- Elektrostav Strakonice s.r.o.
- JIHOSPOL a.s., obchodní a stavební společnost
- Městský ústav sociálních služeb Strakonice
- PechaSan spol. s.r.o.
- Střední škola řemesel a služeb Strakonice
- Základní škola Dukelská.

Pro každou z pracovních příležitostí jsem vymezil okruh pěší dostupnosti o poloměru 150 m jako vzdálenost, kterou lze snadno dokončit chůzí k prostoru pro parkování/uschování kola (je-li k dispozici) a poté jsem identifikoval ty, u kterých toto území neprotíná žádná ze stezek a cyklotras, tj. ČSAD STTRANS a.s., Město Strakonice s.r.o., Městský ústav sociálních služeb, Střední škola řemesel a služeb a Nemocnice Strakonice a.s.

Kromě území dostupnosti pracovních příležitostí byly vymezeny také plochy pro bydlení, kde žijí potenciální uživatelé cyklistických komunikací.

Součástí této analýzy bylo také ověření existence, bezpečnosti a kapacity prostorů pro parkování/uschování kola v místě zaměstnání pomocí vlastního terénního průzkumu. Jediným pracovištěm nabízejícím dostatečnou kapacitu střeženého prostoru pro parkování kol je ČZ strojírna a řetězy. Nemocnice Strakonice sice poskytuje svým zaměstnancům v areálu stojany pro odstavení kola, jejich počet je však nedostačující. Totéž platí pro ostatní pracoviště, kde je kapacita buď nedostačující nebo stojany zcela chybí. Tato skutečnost byla potvrzena i výsledky následného vyhodnocení dotazníkového šetření. - viz příloha č. 4: „Potenciál města Strakonice pro bezmotorovou dopravu“

9. Dotazníkové šetření

Pro přehled o skutečném využití cyklistiky k dopravě do zaměstnání v současné době jsem se rozhodl provést průzkum mezi zaměstnanci pracujícími v centrálním pracovišti městě Strakonice.

Anonymní dotazníkové šetření bylo provedeno pro centrum pracovištního obvodu město Strakonice během měsíce ledna roku 2015 a zúčastnilo se ho 150 respondentů. Zpracováno a vyhodnoceno bylo všech 150 dotazníků.

9.1 Výsledky dotazníkového průzkumu

Souhrnné výsledky dotazníků jsou znázorněny pomocí koláčových grafů s procentuálním vyjádřením odpovědí.

Otázka č.1: Používáte kolo k dopravě do místa zaměstnání?

Cílem této otázky bylo zjistit skutečný podíl respondentů, kteří využívají kolo k dopravě do zaměstnání. Kladně odpovědělo 42 dotazovaných. To znamená, že 28% z celkového počtu respondentů opravdu jezdí do práce na kole, zatímco 72% využívá k dojíždě do zaměstnání jiné prostředky - viz graf č.1: „Používáte kolo k dopravě do místa zaměstnání?“

Graf č. 1: Používáte kolo k dopravě do místa zaměstnání?

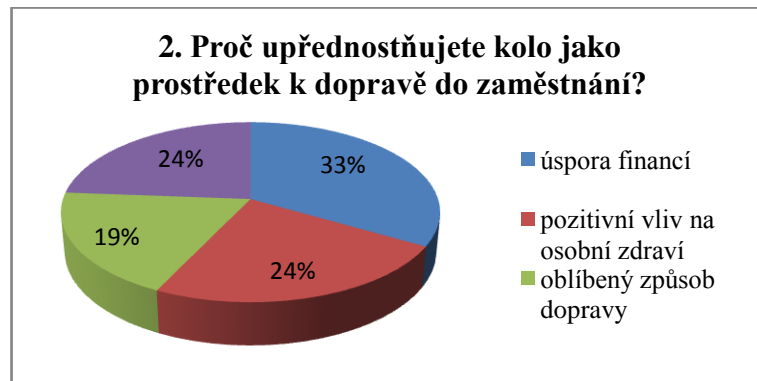


zdroj: vlastní výzkum

Otázka č. 2: Proč upřednostňujete kolo jako prostředek k dopravě do zaměstnání?

Cílem této otázky bylo zjistit nejčastější faktory ovlivňující volbu kola k dojíždě do zaměstnání, namísto ostatních dopravních prostředků. Pro odpověď byl ponechán volný prostor. Nejčastější odpovědí, kterou uvedlo 33% respondentů, byla úspora financí. Druhou a třetí nejčastější odpovědí byl pozitivní vliv na osobní zdravý a oblíbený způsob dopravy. Každou z možností uvedlo 24% dotazovaných. Poslední odpovědí, kterou uvedlo 19% dotazovaných, je ušetřený čas. Tato odpověď je silně závislá na dojezdové vzdálenosti - viz graf č.2: „Proč upřednostňujete kolo jako prostředek k dopravě do zaměstnání?“

Graf č.2: Proč upřednostňujete kolo jako prostředek k dopravě do zaměstnání?



zdroj: vlastní výzkum

Z grafu č.2 je zřejmé, že vysoký počet dotazovaných si uvědomuje výrazně nižší finanční náročnost cyklistické dopravy oproti dojíždění automobilem. Důležité je také, že téměř čtvrtina respondentů si uvědomuje pozitivní vliv ježdění na kole na své zdraví. Odpověď „šetří čas“ uvedli většinou zaměstnanci dojíždějící v rámci území města Strakonice.

Otázka č.3: Z jaké vzdálenosti dojíždíte do zaměstnání?

Na tuto otázku byly uvedeny 4 možnosti odpovědi, a to a) dojíždka v rámci města Strakonice, b) do 3 km, c) 3 - 6 km a d) více jak 6 km. Možnost a) zvolilo 45% dotazovaných, možnost b) 31%, možnost c) 19% a poslední možnost d) zvolilo pouhých 5% respondentů - viz graf č.3: „Z jaké vzdálenosti dojíždíte do zaměstnání?“

Graf č.3: Z jaké vzdálenosti dojíždíte do zaměstnání?



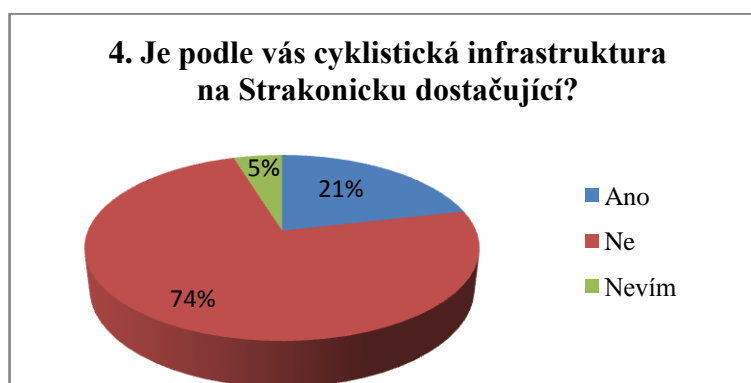
zdroj: vlastní výzkum

Z odpovědí na otázku dojížděné vzdálenosti jasně vyplývá, že s rostoucí vzdáleností výrazně klesá počet uživatelů kola k dopravě do zaměstnání.

Otázka č.4: Je podle vás cyklistická infrastruktura na Strakonicku dostačující?

Cílem této otázky bylo zjistit zda jsou dotazovaní uživatelé cyklistických komunikací na Strakonicku spokojeni se současnou infrastrukturou. Respondenti měli na výběr ze tří možností, a to a) ano, b) ne, c) nevím. Nejvíce dotazovaných zvolilo odpověď b), a to většinových 74%. Spokojenost s cyklistickou infrastrukturou projevilo 21% uživatelů, kteří zvolili možnost a). Poslední možnost c) zvolilo pouhých 5% dotazovaných - viz graf č.4: „Je podle vás cyklistická infrastruktura na Strakonicku dostačující?“

Graf č.4: Je podle vás cyklistická infrastruktura na Strakonicku dostačující?



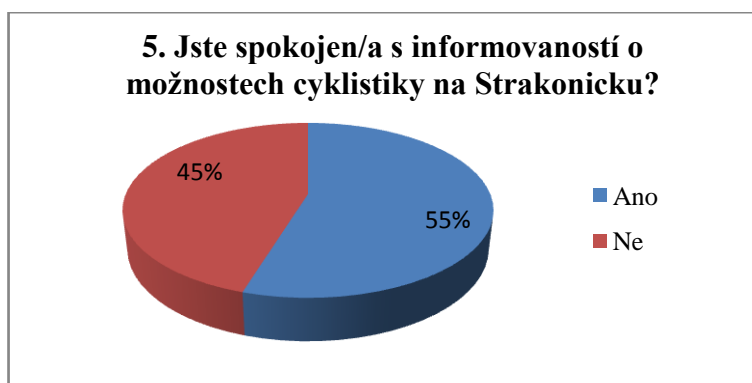
zdroj: vlastní výzkum

Z grafu č. 4 je jasně vidět, že převážná většina dotazovaných je nespokojena se současnou cyklistickou infrastrukturou. Kladnou odpověď zvolili většinou zaměstnanci dojíždějící v rámci území města Strakonice.

Otázka č.5: Jste spokojen/a s informovaností o možnostech cyklistiky na Strakonicku?

Cílem této otázky bylo zjistit zda se uživatelé cyklistické infrastruktury na Strakonicku cítí dostatečně informovaní o možnostech cyklistiky jako jsou třeba opatření prováděná v její prospěch, cyklistické mapy, informace o bicyklech a jejich vybavení apod. Odpověď „Ano“ zvolilo 55% respondentů, kteří jsou s informovaností spokojeni. Zbylých 45% vyjádřilo svou nespokojenost volbou odpovědi „Ne“ - viz graf č.5: „Jste spokojen/a s informovaností o možnostech cyklistiky na Strakonicku?“

Graf č.5: Jste spokojen/a s informovaností o možnostech cyklistiky na Strakonicku?



zdroj: vlastní výzkum

Výsledný graf znázorňující odpovědi na otázku ohledně informovanosti sice ukazuje že více dotazovaných je spokojeno se současnou úrovní ale rozdíl mezi oběma skupinami je velmi nízký.

Otázka č.6: Využil/a jste někdy kolo v kombinaci s železniční dopravou?

Cílem této otázky bylo zjistit, jestli dotazovaní uživatelé kola jako prostředku pro dopravu do zaměstnání mají zkušenosti s přepravou kola ve vlaku nabízenou společností České Dráhy. Na otázku bylo možno odpovědět „Ano“ či „Ne“. Pouhých 17% respondentů má zkušenosti s touto možností přepravy. Zbýlých 83% dojíždějících nikdy vlakem kolo nevezlo - viz graf č.6: „Využil/a jste někdy kolo v kombinaci s železniční dopravou?“

Graf č.6: Využil/a jste někdy kolo v kombinaci s železniční dopravou?



zdroj: vlastní výzkum

Z grafu č.6 je očividné, že kombinace cyklistiky s železniční dopravou je mezi strakonickými zaměstnanci využívána jen zřídka.

Otázka č.7: Jaké máte zkušenosti s kapacitou prostoru pro parkování/ uschování kola?

Cílem této otázky bylo zjistit zda jsou respondenti spokojeni s kapacitou nabízených prostorů pro parkování/uschování kola. Pro odpověď byl ponechán volný prostor. Nejčastější odpovědí, kterou uvedlo 47% dotazovaných bylo „Zcela chybí“. Na druhém místě byla nejčastěji kapacita prostorů označena jako „Nedostačující“, což uvedlo 36% dotazovaných. Nejméně respondentů bylo spokojených s kapacitou, a to pouhých 17% - viz graf č.7: “Jaké máte zkušenosti s kapacitou prostoru pro parkování/ uschování kola?”

Graf č.7: Jaké máte zkušenosti s kapacitou prostoru pro parkování/ uschování kola?



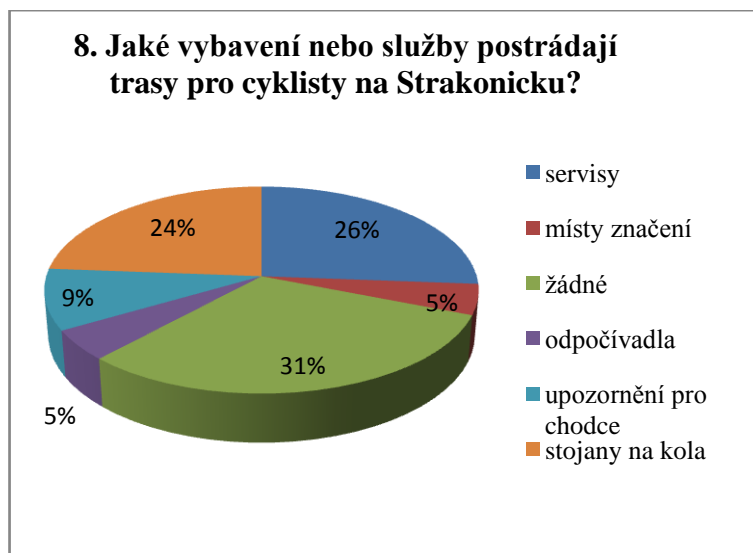
zdroj: vlastní výzkum

Z grafu č.7 vyplývá, že kapacita prostorů pro parkování nebo uschování kola a jejich vybavení je ve Strakonících nevyhovující.

Otázka č.8: Jaké vybavení nebo služby postrádají trasy pro cyklisty na Strakonicku?

Cílem této otázky bylo zjistit, jaké vybavení či služby postrádají cyklisté v blízkosti užívaných cyklotras. Pro odpověď na tuto otázku byl ponechán volný prostor. Nejčastější odpovědí „žádné“. To znamená, že 31% respondentů, kteří zvolili tuto odpověď je spokojeno se současnou úrovní vybavení cyklotras. Naopak 26% uživatelů cyklistických komunikací postrádá služby v blízkosti cyklotras. Dalšími odpověďmi bylo například místy chybějící značení (5%), odpočívadla (5%), upozornění pro chodce (9%) a 24% dotazovaných nejvíce postrádá stojany na kola - viz graf č.8: „Jaké vybavení nebo služby postrádají trasy pro cyklisty na Strakonicku?“

Graf č.8: Jaké vybavení nebo služby postrádají trasy pro cyklisty na Strakonicku?



zdroj: vlastní výzkum

Z grafu č.8 můžeme vidět že požadavky uživatelů cyklotras na vybavení a poskytované služby jsou různorodé. Pozitivním výsledkem je, že téměř čtvrtina dotazovaných je spokojena se současnou úrovní vybavení a služeb v blízkosti cyklotras.

Otázka č.9: Myslíte že by více vašich kolegů mělo využívat kolo k dopravě do zaměstnání?

Na tuto otázku byly na výběr dvě možnosti: a) ano, b) ne. Kladně odpovědělo 93% respondentů a pouhých 7% zvolilo odpověď b) ne - viz graf č.9: „Myslíte že by více vašich kolegů mělo využívat kolo k dopravě do zaměstnání?“

Graf č.9: Myslíte že by více vašich kolegů mělo využívat kolo k dopravě do zaměstnání?

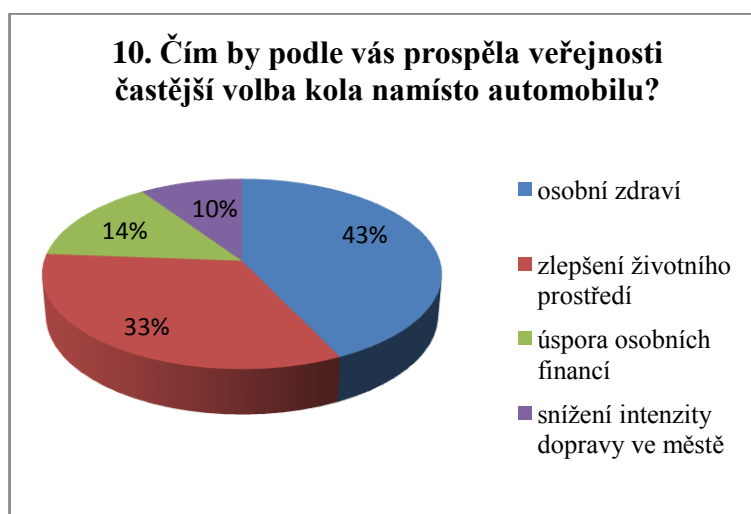


Zdroj: vlastní výzkum

Otázka č.10: Čím by podle vás prospěla veřejnosti častější volba kola namísto automobilu?

Cílem této otázky bylo zjistit, jaké pozitivní vlivy si dotazovaní respondenti slibují od zvýšeného zájmu o kolo jako dopravní prostředek. Na tuto otázku byl ponechán volný prostor pro odpověď. Nejčastější odpovědí, kterou uvedlo 43% dotazovaných bylo osobní zdraví, 33% uvedlo odpověď zlepšení životního prostředí, 14% úsporu osobních financí a 10% snížení intenzity dopravy ve městě - viz graf č.10: „Čím by podle vás prospěla častější volba kola namísto automobilu?“

Graf č.10: Čím by podle vás prospěla veřejnosti častější volba kola namísto automobilu?



zdroj: vlastní výzkum

Z grafu č. 10 můžeme vyrozumět, že většina dotazovaných si uvědomuje pozitivní vliv častější volby kola jako dopravního prostředku nejen na vlastní zdraví, ale i na zdraví široké veřejnosti. Následné snížení zatížení životního prostředí automobilovou dopravou je hlavním přínosem pro třetinu respondentů.

Přestože cyklisté dojíždějící na kole do zaměstnání nejsou příliš spokojeni s celkovým současným stavem cyklistické infrastruktury na Strakonicku, je z výsledků šetření zřejmé, že si většina z nich uvědomuje převažující pozitiva cyklistické dopravy jak na vlastní zdraví či vynaložené finanční prostředky, tak i na zlepšení kvality životního prostředí. V případě zvýšení zájmu o tento způsob dopravy, jenž doporučuje většina dotazovaných zaměstnanců, by došlo také ke snížení intenzity dopravy, což rovněž napomůže zvýšení kvality životního prostředí a veřejného zdraví na Strakonicku. Dotazníkovým šetřením bylo bohužel zjištěna také skutečnost, že kombinace cyklistiky s vlakovou dopravou je zaměstnancům strakonických pracovišť téměř neznámá.

10. Návrh doplnění cyklistické infrastruktury

Návrh doplnění cyklistické infrastruktury v řešeném území je zaměřen na odstranění nedostatků současné infrastruktury pro dojížděku do zaměstnání do hlavních pracovišť. Opatření byla navržena pro problémové obce v územích obsluhovatelých cyklistickou dopravou ve vztahu k hlavním pracovištím, včetně kombinace s železniční dopravou.

Při návrhu doplnění cyklotras byly identifikované záměry obcí považovány za realizované. Doplněné trasy byly navrženy tak, aby nevznikaly neukončené úseky cyklotras bez napojení na stávající síť a byly označeny čísly od 1 do 10.

10.1 Návrh doplnění sítě cyklotras v LLS Strakonice

Při návrhu doplnění jsem se zaměřil na obce v obsluhovatelném území hlavních pracovišť postrádající napojení na síť cyklotras a vlakové zastávky vyhovující dojížděce za prací. Těmi jsou Nihošovice, Miloňovice, Cehnice, Novosedly, Přešťovice, Chrástovice, Kejnice, Hejná, Malý Bor, Břežany, Velký Bor. U obcí se dvěma směry vyjížděky byl pro návrh zvolen sekundární směr, který nabízí lepší podmínky pro umístění nové cyklotrasy.

Nihošovice - Volyně

Pro obec Nihošovice byl zvolen předpokládaný směr vyjížděky do města Volyně. Při návrhu byly využity identifikované záměry v územních plánech obce Nihošovice a sousední obce Úlehle, které byly vhodně napojeny na stávající cyklistickou infrastrukturu. Prvním navrženým úsekem je cyklotrasa č. 1 táhnoucí se od hranice katastrálního území Nihošovice po silnici III. třídy do Volyně, kde pokračuje jako ulice Chomutovská a na křižovatce odbočuje do ulice Školní, jenž pokračuje až k Náměstí svobody. Zde se napojuje na stávající cyklotrasu č. 121, která vede po mostě přes řeku Volyňku k železniční trati. Odtud už se cyklisté dopraví k vlakové stanici pěšky s vedením kola po chodníku podél komunikace I.třídy.

Úsek č. 2 doplňuje záměr obce Úlehle a vede od hranice jejího katastrálního území do Kraselova po komunikaci III. třídy.

Miloňovice - Radošovice

Dlaším úsekem je nová cyklotrasa s označením č. 3, která propojuje obec Třešovice, kde se napojuje na cyklotrasu č. 1072 a táhne se dále po silnici III.třídy do Jinína a Miloňovic. Dále pokračuje z Miloňovic po místní komunikaci směrem k vlakové zastávce Radošovice a znovu se napojuje na zmíněnou stávající cyklotrasu č. 1072, která kolem zastávky probíhá.

Cehnice - Čejetice

Navržený úsek s označením č. 4 navazuje na cyklotrasu č. 1072 vedoucí po silnici III. třídy směrem na Čejetice a zpřístupňuje tak vyjíždějícím z obce Cehnice vlakovou zastávku v Čejeticích. Ta je pro tyto cyklisty lépe časově dostupná než zastávka Sudoměř u Písku, kam vede zmíněná stávající trasa č. 1072.

Přešťovice - Strakonice

Napojení na stávající cyklotrasy realizací záměru obce Přešťovice by bylo dostatečné pro vyjížděku za prací do centrálního pracoviště. Navržené úseky č. 5 a č. 6 navazují na tento záměr a propojují tak Přešťovice se sousední obcí Rovná a s cyklotrasou č. 1067 táhnoucí se z Vítkova, aby tak místní soustava cyklistických komunikací tvořila smysluplnou síť. Všechny části trasy jsou vedeny po místních komunikacích.

Chrást'ovice - Radomyšl

Navrhovaná cyklotrasa s označením č. 7 spojuje Chrást'ovice s Radomyšlí, kde se nachází pro první jmenovanou obec nejbližší přilehlá vlaková zastávka. Trasa je vedena po silnici II. třídy, mezi Chrást'ovicemi a Radomyšlí prochází obcí Leskovice a z Chrást'ovic pokračuje do Třebohostic, kde se napojuje na stávající cyklotrasu č. 1064.

Novosedly - Katovice

Pro spojení obce Novosedly s vlakovou zastávkou v Katovicích byla navržena cyklotrasa označená číslem 8. Trasa je vedena po silnici II. třídy a pokračuje z Novosedel do obce Volenice, kde se napojuje na stávající cyklotrasu č. 1069.

Kejnice - Hejná - Velké Hydčice

Cyklotrasa s označením č. 9 byla navržena pro vyjíždějící z Obcí Kejnice a Hejná do hlavního pracoviště Horažďovice. Primárním cílem bylo zpřístupnit cyklistům vlakovou zastávku ve Velkých Hydčicích. Trasa je vedena po místní komunikaci s začátkem v Kalenicích odkud se táhne přes Kejnice na sever do obce Hejná a odtud do Velkých Hydčic, kde se napojuje na stávající cyklotrasu č. 9003 poblíž zmíněné zastávky.

Velký Bor - Horažďovice

Poslední navržená trasa pro cyklisty nese označení číslem 10 a spojuje obec Velký Bor s hlavním pracovištěm Horažďovice. Trasa je vedena po komunikaci II. třídy a přibližně v polovině se nachází vlaková zastávka náležící obci Velký Bor. Vyjíždějící z obce tak mohou dojet na kole až do pracoviště nebo dokončit cestu vlakem.

Dojíždějícím do Strakonice podle dotazníkového šetření scházejí na trasách servisy. Ke stávajícím fungujícím servisům ve Strakonících, Katovicích a Střelských Hořticích tedy bylo navrženo umístění dalších servisních míst do hlavních pracovišť Volyně a Horažďovic. Poté bylo navrženo také umístění prostorů a zařízení pro parkování či uschování kola v cílových železničních stanicích Volyně a Horažďovice - viz příloha č. 5: „Návrh doplnění cyklistické infrastruktury v LLS Strakonice“

10.2 Doplnění cyklistické infrastruktury v centrálním pracovišti Strakonice

Doplnění infrastruktury pro cyklisty ve Strakonících bylo navrženo ve vztahu k identifikovaným významným pracovním příležitostem. Pro identifikovaná „problémová pracoviště“, kde chybí napojení na stávající cyklistické komunikace, bylo navrženo jejich vhodné doplnění. Nově navržené úseky byly vedeny po místních a účelových komunikacích s nízkou frekvencí provozu, aby tak cyklisté byli vystaveni minimálnímu nebezpečí ze strany motorové dopravy.

Úsek A

Tento úsek byl navržen jako doplnění cyklotrasy č. 1045A u budovy vlakového nádraží Strakonice. Trasa je vedena po účelové komunikaci s jednosměrným provozem, určené především pro obsluhu zdejších autobusových zastávek a poté pokračuje po chodníku kolem ČSAD STTRANS a dále až k podniku Fezko THIERRY, kde se napojuje na „stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem.“

Úsek B

Další navržený úsek s označením písmenem B navazuje na stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem linoucí se podél ulice Katovická. Trasa je vedena po chodníku podél této vysoce frekventované silnice I. třídy směrem k budově pošty a u Palackého náměstí se napojuje na cyklotrasu č. 9003.

Úsek C, D a E

Tento navržený úsek se napojuje na cyklotrasu č. 1062 v ulici Nerudova a je dále veden po chodníku k Nemocnici Strakonice. Odtud pokračuje Šmidingerovou ulicí, kde se nabízí široké zelené pásy podél ulice pro zřízení samostatné „cyklostezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem“ Poté pokračuje po chodníku do ulice Plánkova a Dr. Jiřího Fífky, odkud odbočuje do ulice Prof. A. B. Svojské a ulicí Krále Jiřího z Poděbrad se pak táhne až k účelové komunikaci vedoucí ke Střední škole řemesel a služeb. Poté pokračuje po chodníku až k místu, kde na ni navazuje úsek F.

Úsek F

Trasa tohoto navrženého úseku je vedena po cestě z betonových panelů, která vede podchodem pod místní komunikací s vysokou intenzitou provozu až k ulici Jezerní, která se nachází poblíž Městského ústavu sociálních služeb.

Úsek G

Tento navržený úsek navazuje na předchozí trasy označené písmeny E a Fa je veden po chodníku k území nákupního centra, odkud pokračuje po zdejších účelových komunikacích k ulici Husova. Zde se napojuje na stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem.

Úsek H

Další navržený úsek označený písmenem H je doplněním stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem v ulici Ellerova, pokračujícím dále ulicí Na ohradě až ke stávající značené stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem za mostem Jana Palacha.

Úsek I

Tento úsek napojuje rozsáhlou plochu bydlení zvanou Na muškách, která se nachází v kopci nad frekventovanou silnicí I. třídy v ulici Volyňská. Trasa je napojena na stávající cyklotrasu č. 1045 u kruhové křižovatky a po chodnicích obíhá krátký půlkruh přes území sídliště a po té se podél silnice I.třídy, která vede východním směrem z města vrací ke kruhové křižovatce. V těchto místech je trasa vedena v protisměru automobilové dopravy, kde je krajní prostor kolem komunikace dostatečně široký pro umístění případného pruhu pro cyklisty.

Úsek J

Poslední navržený úsek s označením písmenem J protíná plochu bydlení v severní části města. Trasa je napojena na stávající cyklostezku pro chodce a cyklisty se společným provozem vedoucí podél silnice I.třídy směrem na Katovice. Je vedena po místních komunikacích k parku do kterého krátce proniká, pokračuje ke škole F.L. Čelakovského a kus dál se napojuje se na navržený úsek E

Z vyhodnocení dotazníkového šetření je zřejmé, že zaměstnancům strakonických podniků, kteří dojíždějí na kole do práce, nejvíce chybí stojany na kola.

Doplnění vybavení pro cyklisty bylo navrženo u pracovních příležitostí v centrálním pracovišti, které toto vybavení postrádají nebo má zdejší stávající vybavení nedostatečnou kapacitu. Těmi jsou všechny pracovní příležitosti kromě podniku ČZ strojírna a řetězy, který nabízí zaměstnancům zastřešenou a hlídanou plochu pro parkování kol dostatečné kapacity. - viz příloha č. 6: „Návrh doplnění cyklistické infrastruktury pro centrální pracoviště Strakonice“

11. Diskuse

V průběhu vypracovávání této práce jsem identifikoval silné a slabé stránky cyklodopravy v místním pracovištním obvodu města Strakonice, týkající se dojížděky za prací do hlavních pracovišť. K silným stránkám jednoznačně patří velmi dobrá obsluhovatelnost řešeného území vlakovou dopravou, na kterou lze cyklodopravu vhodně napojit a následně oba způsoby dopravy snadno kombinovat.

Slabých stránek však také není málo a nelze je opomenout. Patří mezi ně například nízká hustota sítě cyklotras ve většinové ploše řešeného území, poměrně rozsáhlá území, která nelze obsloužit jak samotnou cyklodopravou, tak ani její kombinací s vlakovou dopravou, absence vybavení pro parkování kol v hlavních pracovištích (Volyně, Horažďovice) i u jednotlivých pracovních příležitostech v těchto městech, dosavadní nedostatečná pozornost věnovaná cyklistické dopravě na území centrálního pracoviště Strakonice a v neposlední řadě také nízký zájem veřejnosti o cyklistiku v souvislosti s dojížděkou za prací.

Detailní analýzou centrálního pracoviště byly odhaleny rozsáhlé části města Strakonice, kde není cyklistická infrastruktura řešena vůbec. Těmto územím by bylo vhodné věnovat zvýšenou pozornost při plánování nových záměrů v cyklodopravě. Co se týká pracovních příležitostí, je jejich obsluhovatelnost výrazně lepší v části města ležící na pravém břehu řeky Otavy, kde je očividná alespoň snaha města o vytvoření sítě komunikací pro cyklisty, bohužel ne dostatečně rozsáhlé ani spojitě. Možnosti rozvoje cyklodopravy na území města Strakonice jsou komplikované kvůli úzkým profilům místních komunikací, jež neumožňují případné zřízování cyklopruhů a také kvůli vysokému počtu frekventovaných komunikací procházejících napříč městem.

Jedním z cílů této práce bylo analyzovat město Strakonice a okolí z hlediska potenciálu pro bezmotorovou dopravu. Dle mého názoru byl tento cíl splněn, avšak s možnými nepřesnostmi, které mohli být způsobeny například neaktuálností analyzovaných dat o dojížděce nebo zvolenými metodami pro vymezení obsluhovatelných území.

Pro vymezení obsluhovatelných území byla využita metoda kružnic, konkrétně vytváření obalových zón funkcí „Buffer“ v programu ArcMap 10.2. Nepřesnosti vznikající využitím této metody jsem se snažil redukovat snížením hraniční vzdálenosti od zvolených referenčních bodů (vlakové zastávky, hlavní pracoviště). Metoda kružnic byla využita také pro ověření dostupnosti cyklistických komunikací z pracovních příležitostí na území města Strakonice. Zde byl stanoven poloměr kružnice na 150 m jako vzdálenost, kterou cyklista snadno urazí pěšky s vedením kola. Tato vzdálenost byla určena podle současného umístění parkovací plochy pro kola u podniku ČZ strojírna a řetězy ve Strakonicích.

Při vymezení plochy obslužnosti pro hlavní pracoviště Horažďovice jsem narazil na problém s nedostatečnou nabídkou vlakových spojů využitelných pro dojížděku do

zaměstnání na trase Plzeň - Horažďovice. Tento problém není řešitelný pomocí nástrojů územního plánování a nebyla tedy tato skutečnost pro účel této práce zohledněna.

12. Závěr

Cílem práce byla analýza města Strakonice a okolí z hlediska potenciálu pro bezmotorovou dopravu, vymezení území obsluhovatelých cyklistickou dopravou ve vztahu k hlavním pracovištím a následné navržení koncepce řešení cyklotras pro využití k dopravě do zaměstnání.

V rámci této práce byla identifikována a analyzována hlavní pracoviště ve vymezeném pracovištním obvodu města Strakonice. Ve vztahu k hlavním pracovištím byla vymezena území obsluhovatelná cyklistickou dopravou a její kombinací s železniční dopravou. Je zcela jednoznačné že rozloha obsluhovatelného území je silně závislá na pokrytí území sítí železničních tratí. V místech, kam železniční síť nedosahuje se nacházejí rozsáhlá území která nelze za stanovených podmínek obsloužit.

Provedenými analýzami byly postupně identifikované obce podílející se na vyjížděce do jednotlivých pracovních center, které postrádají napojení na cyklistickou infrastrukturu. Pro tyto bylo navrženo doplnění nových úseků cyklotras vhodně napojených na stávající síť.

Podobný postup byl zvolen také u centrálního pracoviště Strakonice, kde byly identifikovány pracovní příležitosti, které postrádají napojení na stávající nespojitou síť komunikací pro cyklisty. Pro tyto bylo navrženo doplnění cyklistických komunikací v místech, kde zcela chyběly a to i s ohledem na umístění ploch pro bydlení a dále bylo navrženo doplnění úseků které postrádali propojení se stávajícími komunikacemi, aby tak vytvářeli smysluplnou síť.

Výsledky provedeného dotazníkového šetření odpovídají výsledkům provedených analýz, které ukázali, že současné podmínky pro cyklodopravu jsou v některých místech nedostatečné.

Souhrnem provedených analýz a následně vypracovaných návrhů na odstranění identifikovaných nedostatků byli splněny stanovené cíle práce.

Metody a postupy, které jsem využil v průběhu vypracovávání analýz se jeví jako správné a použitelné pro další výzkumy. Tato bakalářská práce by mohla být využita jako podklad při doplňování stávající cyklistické infrastruktury nebo při případném vytváření informačních materiálů, zpracovávaných za účelem zvýšení zájmu o cyklistiku jako plnohodnotný způsob dopravy poskytovaných bezplatně veřejnosti.

13. Zdroje

BALLANTINE, Richard a Richard GRANT. *Velká kniha o bicyklech*. 1. vyd. Překlad Hana Ripková, Luděk J Dobroruka. Bratislava: Gemini, 1993, 191 s. ISBN 80-716-1011-9.

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: *Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013 - 2020* [online]. 2013 [cit. 15.11.2014]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU: *Analýzy potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR "CYCLE21"*, Ministerstvo dopravy ČR [online]. 2008 [cit. 26.3.2015]

CYKLODOPRAVA.CZ: *Kolo a jiná doprava, intermodalita* [online]. 2014 [cit. 16.12.2014]. Dostupné z: <http://www.cyklodoprava.cz/infrastruktura/kolo-a-jina-doprava-intermodalita/bike/>

ČESKÉ DRÁHY A.S.: *Přeprava kol ve vlaku* [online]. 2014 Dostupné z: <http://www.cd.cz/vnitrostatni-cestovani/zavazadla-a-zvirata/preprava-kol/-3673/>

ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. *Sčítání lidí, domů a bytů 2011* [online]. 2012 [cit. 23.3.2015]. Dostupné z: www.scitani.cz

EDIP S.R.O.: *Návrhování komunikací pro cyklisty: TP [technické podmínky] 179*. 1. vyd. Mariánské Lázně: Koura, 2006, 103 s. ISBN 80-902527-3-7.

IDOS. CHAPS S.R.O. *IDOS: Internetový jízdní řád* [online]. 2015 [cit. 25.3.2015]. Dostupné z: <http://jizdnirady.idnes.cz/>

HULCOVÁ P. a kol.: *3. Úplná aktualizace územně analytických podkladů ORP Strakonice* [online]. 2014 [cit. 16.2.2015]. Dostupné z: http://www.strakonice.eu/sites/default/files/clanky/Textova_cast_UAP.pdf

KLUB ČESKÝCH TURISTŮ: *Turistické značení KČT* [online]. 2012 [cit. 15.12.2014]. Dostupné z: <http://www.kct.cz/cms/turisticke-znaceni-kct#cyklo>

KOTLABA J.: *Územně analytické podklady ORP Horažďovice* [online]. 2008 [cit. 21.3.2015] Dostupné z: <http://geoportal.plzensky-kraj.cz/gs/orp-horazdovice-2008/>

LANDA, Pavel a Jitka LIŠKOVÁ. *Rekreační cyklistika*. 1. vyd. Praha: Grada, 2004, 91 s., [8] s. barev. obr. příl. Sport (Grada). ISBN 80-247-0726-8.

MAIER, K., DRDA, F., MULÍČEK, O., SÝKORA, L. (2007): Dopravní dostupnost funkčních městských regionů a urbanizovaných zón v České republice. *Urbanismus a územní rozvoj*, 10, č. 3, s. 75-80.

MĚSTSKÝ ÚŘAD STRAKONICE: *Strategický plán rozvoje města Strakonice pro období 2010 – 2025*, Město Strakonice [online]. 2010 [cit.12.3.2015] Dostupné z: http://www.strakonice.eu/sites/default/files/planovaci_dokumentace/Strategicky_plan_Strakonice_2010_2025.pdf

MINISTERSTVO FINANCÍ ČR: *Administrativní registr ekonomických subjektů*, Praha [online]. 2013 [cit. 3.4.2015]. Dostupné z: <http://www.info.mfcr.cz/ares/>

MINISTERSTVO ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ ČR. *Cyklistika pro města*. 2. doplněné vydání, Ministerstvo životního prostředí v Praze, 2006, 80 s. ISBN 80–7212–387–4.

NEMOCNICE STRAKONICE A.S.: *Úvod* [online]. 2012 - 2013 [cit. 17.2.2015]. Dostupné z: <http://www.nemocnice-st.cz>

OBERFALCER, Eduard. *Turistický průvodce: Strakonicko, Volyňsko, Blatensko, Vodňansko ; [pěšky, na kole po 37 trasách]*. 1. vyd. Strakonice: Město Strakonice, 2002. ISBN 8023892932.

MINISTERSTVO DOPRAVY: *Operační program doprava: OPD 2014 - 2020* [online]. 2010 [cit. 17.2. 2015] Dostupné z: http://www.opd.cz/cz/OP_doprava_2014-2020

REGIONÁLNÍ ROZVOJOVÁ AGENTURA JIŽNÍCH ČECH - RERA a.s.: *Program rozvoje mikroregionu střední Pootaví* [online]. 2009 [cit. 15.2.2015]. Dostupné z: http://www.strakonice.eu/sites/default/files/iprm/PRM_spoatavi.pdf

SÝKORA, L., MULÍČEK, O. (2009): *The micro-regional nature of functional urban areas (FUAs): lessons from the analysis of Czech urban and regional system*. Urban Research and Practice, 2, pp. 287-307.

URBANIA: *Dopravní Značení a zařízení* [online]. 2010 [cit. 8.2.2015]. Dostupné z: <http://www.urbania.cz/dopravni-znaceni-a-zarizeni/dopravni-znacky/prikazove/page3>

Vyhláška č. 30/2001 Sb. Vyhláška Ministerstva dopravy a spojů, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích.
In: *Sbírka zákonů ČR*. 2001.

Vyhláška č. 341/2014 Sb. Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
In: *Sbírka zákonů ČR*. 2014.

Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích
In: *Sbírka zákonů ČR*. 1997.

Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích: zákon o silničním provozu.

In: *Sbírka zákonů ČR*. 2000.

WMS:

Český úřad zeměměřičský a katastrální, Základní mapa 1: 10 000 - rastr, Praha,
online: http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM10_PUB/WMSservice.aspx, citace
5.4.2015

Český úřad zeměměřičský a katastrální, Základní mapa 1: 50 000 - rastr, Praha,
online: http://geoportal.cuzk.cz/WMS_ZM10_PUB/WMSservice.aspx, citace
5.4.2015

Mapové podklady:

Územní plány obcí ORP Strakonice [online]. Dostupné z:
<http://www.strakonice.eu/upd>, cit. 16.1.2015

Územní plány obcí ORP Horažďovice [online]. Dostupné z:
<http://www.sumavanet.cz/muhd/uzemniplan.asp>, cit. 16.1.2015

14. Seznam grafických příloh

Příloha č.1: Obsluhovatelné území centrálního pracoviště Strakonice

Příloha č.2: Obsluhovatelné území hlavního pracoviště Horažďovice

Příloha č.3: Obsluhovatelné území hlavního pracoviště Volyně

Příloha č.4: Potenciál města Strakonice pro bezmotorovou dopravu

Příloha č.5: Návrh doplnění cyklistické infrastruktury v LLS Strakonice

Příloha č.6: Návrh doplnění cyklistické infrastruktury pro centrální pracoviště
Strakonice