



**PLÁN ROZVOJE CYKLODOPRAVY
PRO **Karlovy**VARY° 2025+**

OBSAH

CÍLE DOKUMENTU [3]

ANALYTICKÁ ČÁST [4]

Zhodnocení cyklogenerelu od roku 2011 dalších strategických dokumentů města [4]

Řešené území a širší vztahy [7]

Propojenost lokálních center [8]

Analýza současného stavu [9]

Bariéry [10]

Problémová místa [11]

Nehodovost [12]

Pocitová mapa [14]

Intenzity cyklistického provozu [16]

Intenzity a rychlost motorové dopravy (IAD a MHD) [17-20]

Územní studie a záměry [21]

NÁVRHOVÁ ČÁST [15]

Metodika TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty [22]

Komunikační a cestní síť – koncept prostoru z hlediska cyklodopravy [32]

Bezpečná dostupnost škol na kole pro děti a mládež [34]

Parkování jízdních kol (koloběžek) [36]

IMPLEMENTAČNÍ ČÁST [34]

Navrhované úpravy [38]

Implementace dle náročnosti úprav [39]

Drobné zásahy zlepšující prostupnost území [40]

Investiční záměry do strategických propojení [42]

Akční plán [43]



CÍLE DOKUMENTU

Hlavním cílem plánu rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech je posílit rozvoj udržitelného způsobu dopravy a snížit podíl automobilové dopravy ve městě na základě myšlenky rozvoje „zdravého“ města dle strategického plánu města.

Aby bylo možné dosáhnout velkých cílů, je vždy nutné stanovit také ty malé, které jsou bezpodmínečně nutné pro úspěšný výsledek. V tomto případě to jsou zejména tyto:

- zvýšení podílu cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce
- odstraňování míst a úseků s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů
- odstraňování bariér cyklistické dopravy
- zkvalitnění podmínek pro parkování jízdních kol

- podpora projektů, které povedou k širšímu využití jízdního kola při dojíždění do školy a do práce
- zefektivnění propagace cyklistiky jak vůči místním obyvatelům, tak i návštěvníkům města

Tak jako se vyvíjí a mění život ve městě, tak je i cílem tohoto dokumentu, aby se stále aktualizoval a doplňoval.



ANALYTICKÁ ČÁST

V rámci analýzy se vycházelo jednak ze současného stavu cyklotras, cyklostezek a dalších opatření pro cyklisty, tak i z dalších souvisejících koncepčních dokumentů, které má město zpracované. Konkrétně se jedná o tyto:

- Strategie KV° 2040
- Územní plán města Karlovy Vary
- Program rozvoje cyklistické dopravy v Karlových Varech (2011)
- Plán udržitelné městské mobility a generel dopravy Karlovy Vary (2018)
- Aktivní a systémové řízení dopravy v klidu (2019)
- Generel bezbariérových tras a bezbariérové dopravy pro území SMKV
- Pocitová mapa města
- Strategie a Manuál koncepčního přístupu k veřejným prostranstvím města Karlovy Vary
- Manuál ulic
- Analýzy města od Kanceláře architektury města Karlovy Vary, p.o.

STRATEGIE A MANUÁL KONCEPČNÍHO PŘÍSTUPU K VEŘEJNÝM PROSTRANSTVÍM MĚSTA

Cyklostezky by měly být rekreačními trasami, umožňujícími širší škálu způsobů bezmotorového pohybu, vybavenými mobiliářem k sezení, kultivovaným značením, stojany na kola, nabíječkami pro elektrokola apod.

Na vhodných místech navazují na cyklostezky odpočinková místa.

Možnost snadno a bezpečně zaparkovat jízdní kolo ve veřejném prostoru je jedním z předpokladů, že jej lidé využijí k osobní dopravě po městě. Ve Varech je proto třeba zvýšit počet stojanů na kola, zejména v blízkosti důležitých bodů zájmu (např. veřejných a kulturních institucí, objektů občanské vybavenosti apod.

STRATEGIE KV° 2040

Podpora cyklistické dopravy patří v současnosti mezi principy dobré praxe s pozitivními dopady jak na životní prostředí, tak i na zdraví obyvatel a na kvalitu veřejného života. Opatření naplňuje Plán udržitelné městské mobility (PUMM KV) a má také oporu v nadřazených krajských a republikových dokumentech. Velkou podporu mají opatření typu B+R a důraz je kladen i na potřebu parkovací infrastruktury pro jízdní kola v blízkosti MHD.



ANALYTICKÁ ČÁST

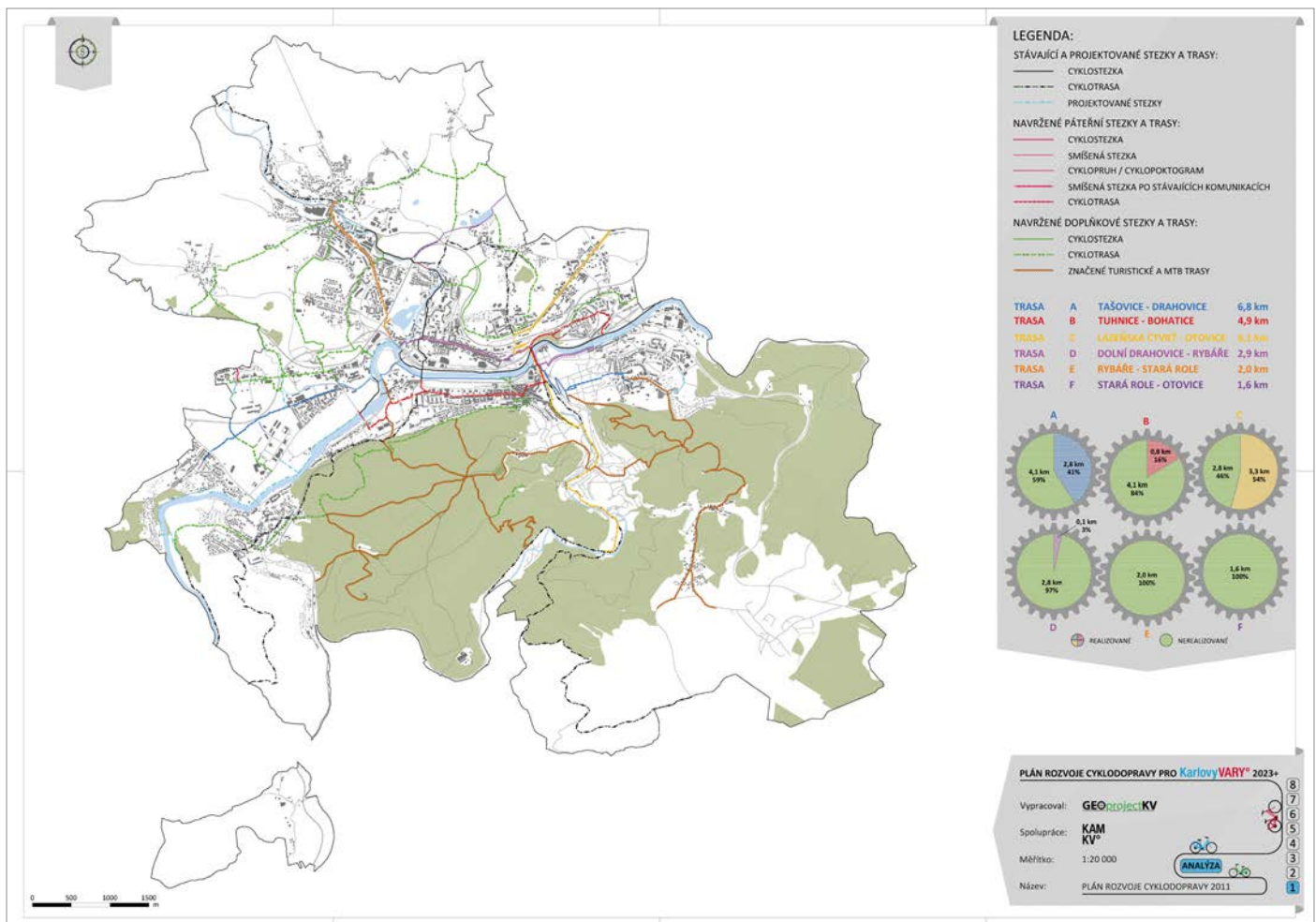
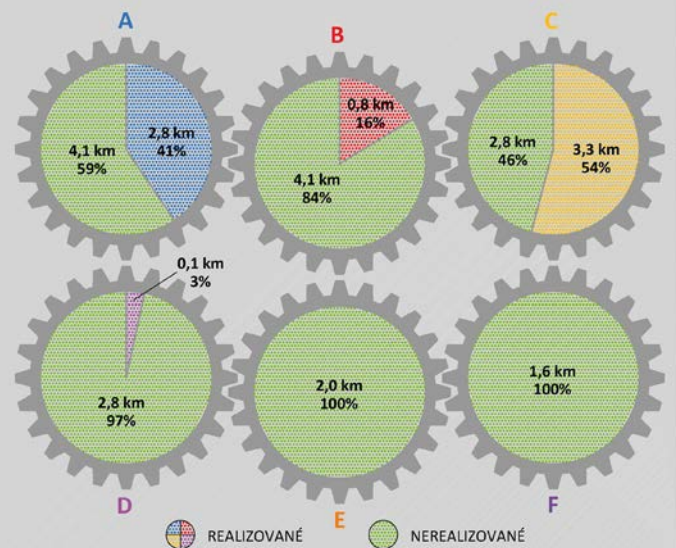
PLÁN ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY 2011

Tento dokument zpracoval pan Ing. Řezanka (InPlan CZ s.r.o.) v roce 2011. V období 2011 - 2023 se postupně vybuďovalo 29 % navržených tras o celkové délce 7 km. Podařilo se zrealizovat cyklostezku Ohře úsek Svatošské skály – Doubský most a úsek InterSpar – Kaufland. Tento úsek je velmi významný, protože cyklostezka Ohře představuje páteřní trasu Karlových Varů. Výstavbou lávky Dvory – Tuhnice a dále úseky A5 a A6 (Náplavka řeky Ohře) se podařilo zpřístupnit druhý břeh řeky Ohře, který je v současné době hojně využíván. Nejnovější je úsek B4, dokončený koncem roku 2023, díky kterému je bezpečnější doprava pro cyklisty do městské části Tuhnice. Dosud nezrealizované části v celkové délce 17,3 km tvoří 71% z celého návrhu a jedná se například o trasu E a F (úsek E1 se v současné době projektuje).

Na trase D bylo zrealizováno zatím pouze 0,1 km. Podrobný výčet zrealizovaných a nezrealizovaných úseků vč. jejich vyznačení v mapě je součástí výkresové části tohoto dokumentu.

LEGENDA:

TRASA	A	TAŠOVICE - DRAHOVICE	6,8 km
TRASA	B	TUHNICE - BOHATICE	4,9 km
TRASA	C	LÁZEŇSKÁ ČTVRTĚ - OTOVICE	6,1 km
TRASA	D	DOLNÍ DRAHOVICE - RYBÁŘE	2,9 km
TRASA	E	RYBÁŘE - STARÁ ROLE	2,0 km
TRASA	F	STARÁ ROLE - OTOVICE	1,6 km



ANALYTICKÁ ČÁST

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY A GENE-REL DOPRAVY KARLOVY VARY 2018

Průzkum dopravního chování obyvatel města Karlovy Vary, který probíhal od dubna do června roku 2018, stanovil mobilitu cyklistické dopravy na úrovni 0,11 cest na osobu a den. Při počtu obyvatel města Karlovy Vary k datu 31.12. 2017 zhruba 48,8 tis. osob se jedná přibližně o 5,4 tisíc cest cyklistické dopravy denně vykonaných obyvateli města Karlovy Vary. V obecné rovině má cyklistická doprava nejčastěji problémy především při kolizích s automobilovou dopravou. Rizika kolizí se zvyšují v případech, kdy je intenzita silničního provozu vyšší než 5-8 tis. vozidel za 24 hodin.

Slabé stránky cyklo dopravy v Karlových Varech

- neúplnost sítě cyklostezek pro denní využívání
- nedostatečné řešení kolizních a rizikových míst
- společné trasy cyklistů a chodců, omezená segregace tras
- využívání komunikací s vyšší intenzitou silniční dopravy, absence prvků segregace
- vysoká nehodovost cyklistů

Pozn. Za slabou stránku lze považovat i chybějící bezpečné a kapacitní parkování kol, které omezuje jejich každodenní využití.

Příležitosti cyklo dopravy v Karlových Varech

- doplnění základních tras cyklistické dopravy, vytvoření ucelené sítě, segregace tras
- integrované prvky na komunikacích, provoz v jednosměrných komunikacích
- rozvoj systému Bike Sharing (sdílení kol), intermodalita B+R, elektrokola

Hrozby cyklo dopravy v Karlových Varech

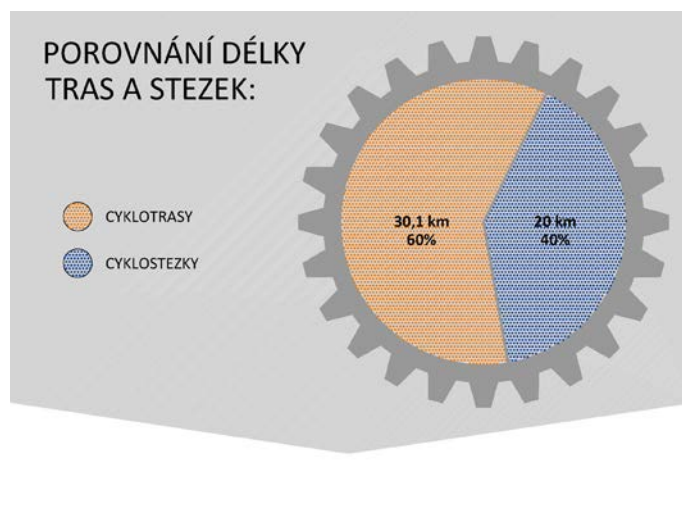
- zvyšující se stupeň automobilizace, negativní vliv na dělbu přepravní práce.
- zvýšená nehodovost cyklistů, včetně růstu závažnosti nehod



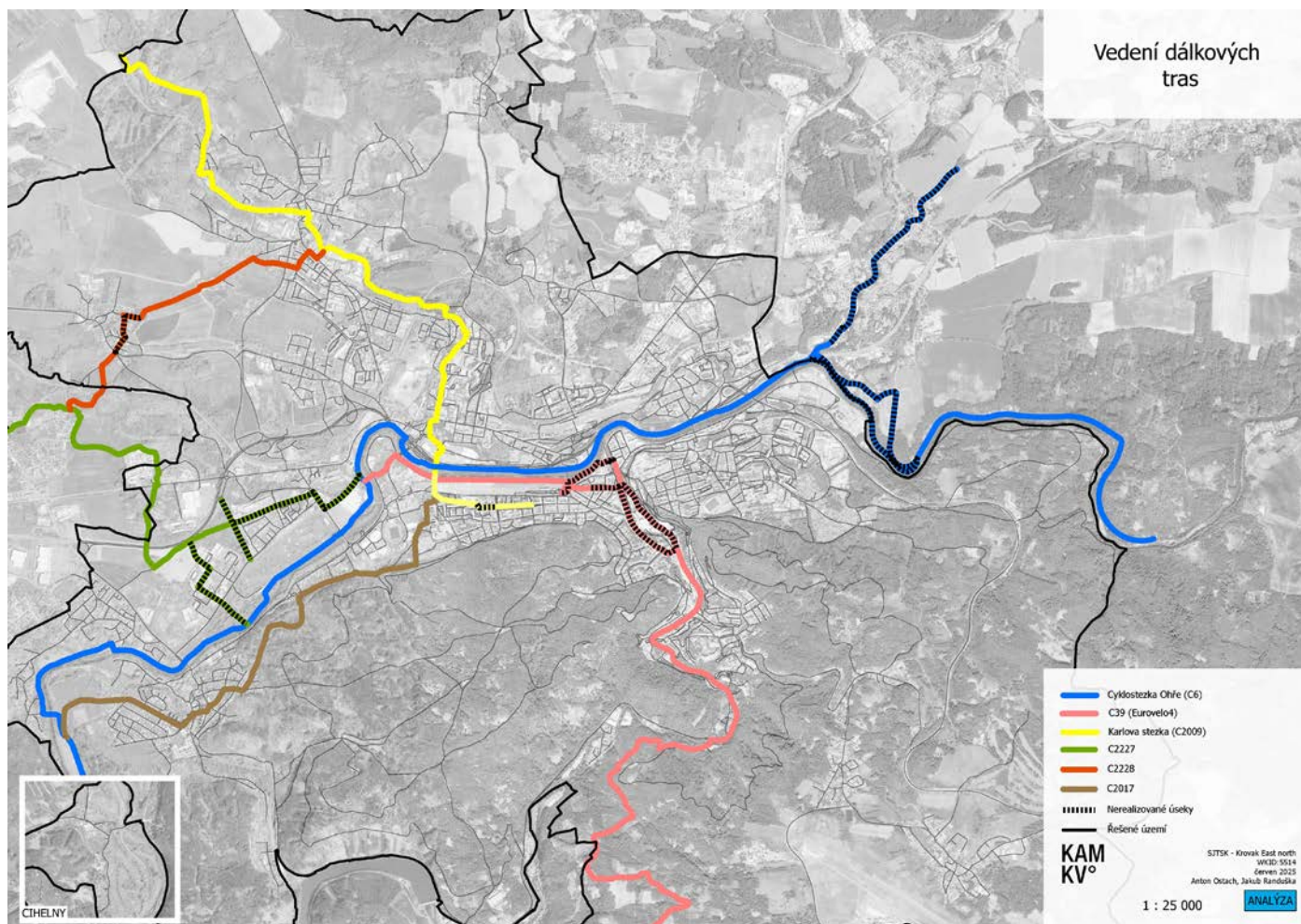
ANALYTICKÁ ČÁST

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ A ŠIRŠÍ VZTAHY

Řešené území tvoří město Karlovy Vary s vazbami na okolní sídla (Nová Role, Hroznětín, Ostrov, Chodov, Nejdek, Sokolov) a napojením na Německo. Městem prochází páteřní Cyklostezka Ohře, EuroVelo 4, cyklotrasa č. 39 a regionální trasy (2009, 2017, 2026, 2227). Cyklostezka Ohře spojuje Karlovy Vary s Chebem a Litoměřicemi, v centru města se EV4 odděluje jako Greenway Berounka–Střela. Karlova stezka propojuje centrum s Rybáři a Starou i Novou Rolí. Cyklodoprava zajišťuje dostupnost hlavních cílů v řádu desítek minut. Bariéry představují řeka Ohře, dálniční průtah D6 a další hlavní komunikace (např. Sokolovská, Závodu Míru, Chebská). Podkrušnohoří má vysoký potenciál pro rekreační cyklistiku a Bike and Ride s rychlým vlakovým napojením horských oblastí. Dálkové trasy mají rostoucí dopravní význam; klíčové je zvýšit počet míst překonávání liniových bariér.



Zdroj dat: kvkr.stavbycyklo.cz



ANALYTICKÁ ČÁST

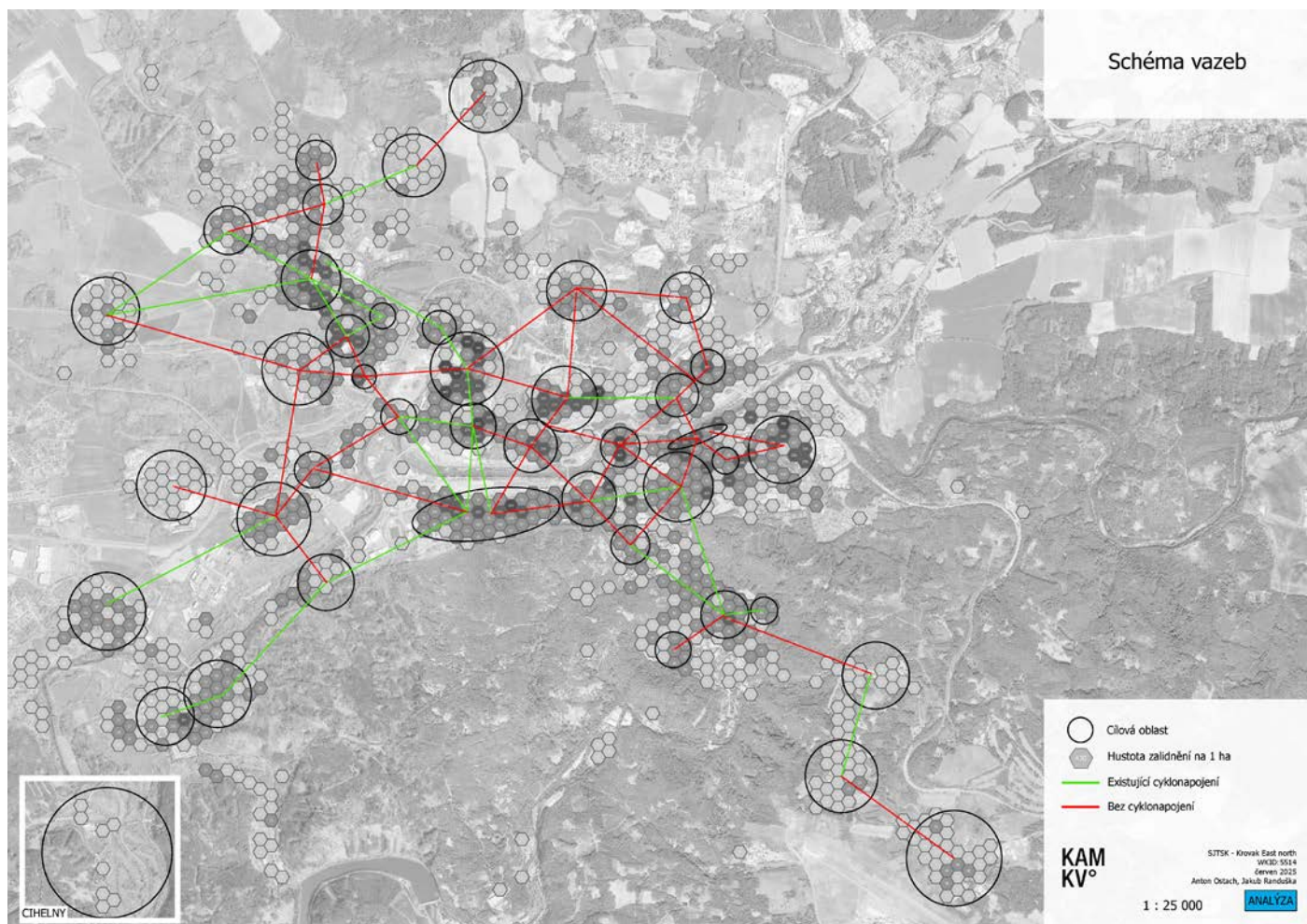
PROPOJENOST LOKÁLNÍCH CENTER

Při hodnocení jednotlivých lokalit bylo zjištěno, že nejpropojenější částí města jsou Rybáře, které disponují kvalitním napojením jak do centra, tak do Staré Role. Dobré propojení vykazuje i Stará Role, Doubí, Tašovice a vlastní lázeňské centrum. Modernistická sídliště jsou obecně poměrně dobře propojená uvnitř sebe, avšak jejich vazby na okolní části města zůstávají omezené.

Pokud území pomyslně rozdělíme na západní a východní část, je patrné, že západ je výrazně lépe propojen. Hlavním důvodem je přítomnost Karlovy stezky, která zajišťuje souvislé vedení trasy z centra přes Rybáře a Starou Roli až do Nové Role.

Naopak cyklostezka Ohře, která má značný rekreační význam, přináší pouze omezený efekt v rámci dopravní propojenosti. Přílehlým čtvrtím, jako jsou Bohatice a Drahovice, poskytuje jen minimální benefit, což je způsobeno nízkým počtem přemostění řeky a absencí návazné cykloinfrastruktury vedoucí přímo k zastavěnému území. Zcela klíčovým bodem propojení zůstává Plynárenská lávka, jejíž funkce je pro propojení severních a jižních částí města nenahraditelná.

Pro zlepšení celkové propojenosti je zásadní posílit přístup z okrajových čtvrtí na hlavní páteřní trasy, rozšířit možnosti překonání řeky Ohře a lépe integrovat rekreační koridory do každodenní cyklodopravy.



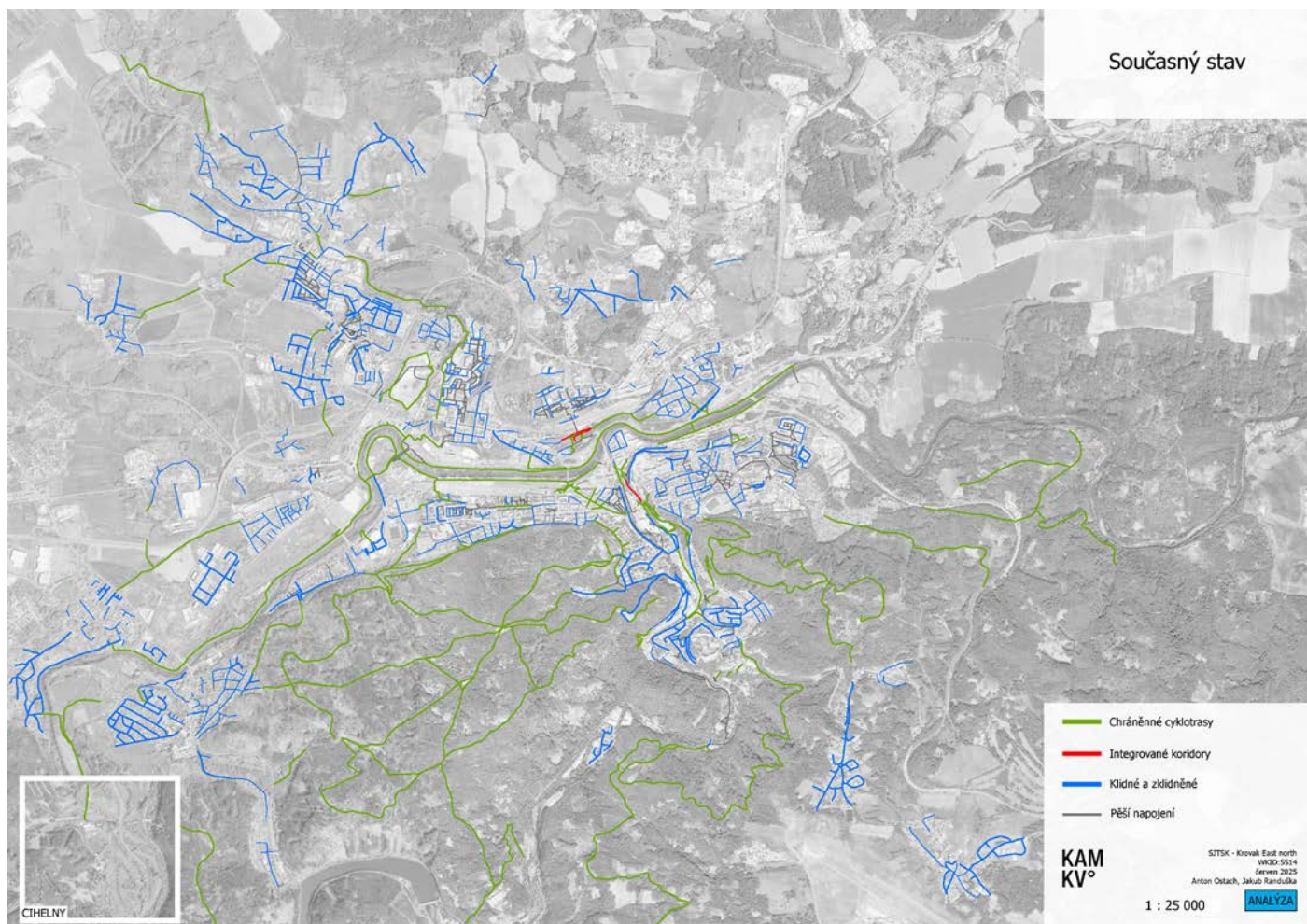
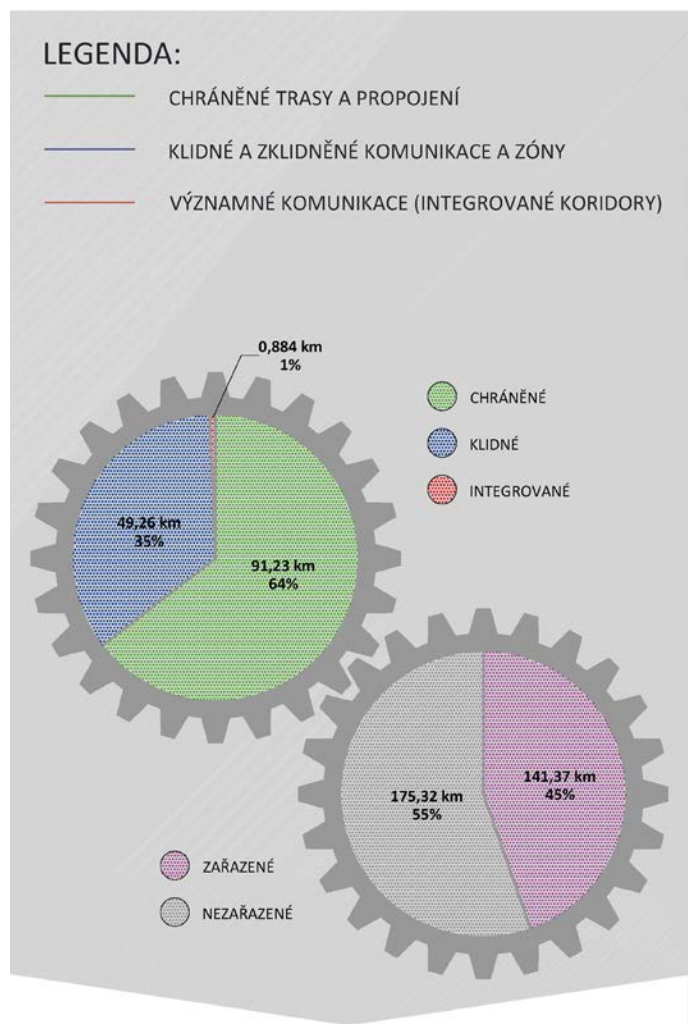
ANALYTICKÁ ČÁST

SOUČASNÝ STAV

Cyklistická infrastruktura Karlových Varů je v současnosti založena především na páteřní cyklostezce podél Ohře (Karlova stezka), která však funguje spíše jako cyklistický průtah bez odpovídajících napojení na městskou síť. Mimo tuto osu existují převážně izolované úseky cykloinfrastruktury bez vzájemného propojení.

Vnitřní prostupnost modernistických sídlišť je pro jízdu na kole obecně příznivá, avšak v centrálních částech města, např. v okolí Horního nádraží nebo v ulici Bezručova, jsou aplikována nevyhovující řešení formou integrovaných (piktogramových) koridorů.

Rekreační infrastruktura, zejména v podobě lesních tras, je rozvinutá, ale často chybí jejich funkční napojení na městskou dopravní síť. Významným nedostatkem je rovněž slabá vazba okrajových částí města a přilehlých obcí na hlavní cyklistické trasy.



ANALYTICKÁ ČÁST

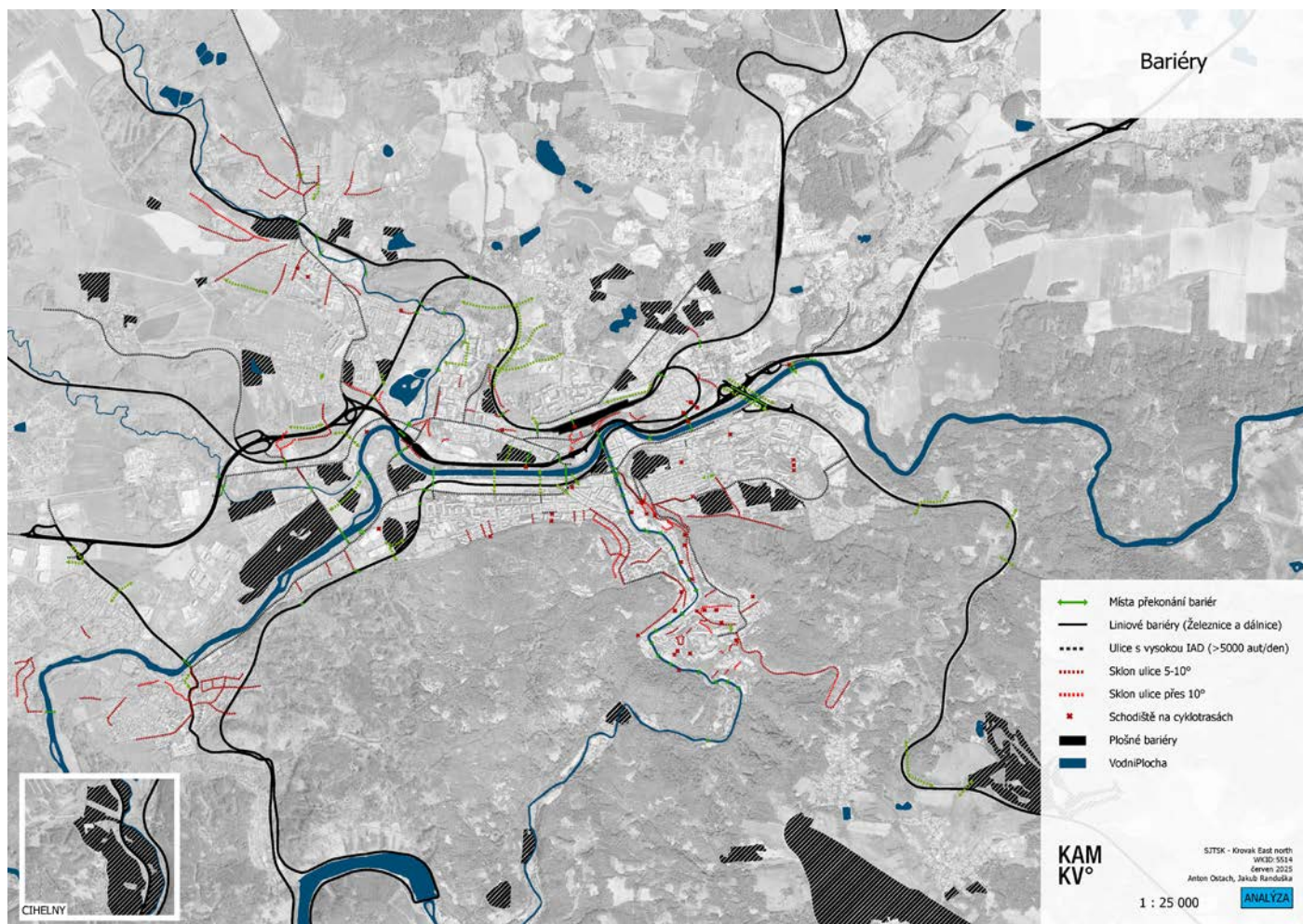
BARIÉRY

Území Karlových Varů je „rozpůleno“ dálničním průtahem D6 a řekou Ohří na jih a sever. Veškerá doprava se tedy odehrává kolem řeky, respektive kolem průtahu, které představují určující liniové prvky ve městě. Řeka Ohře je definující přírodní bariérou, kolem které však vede hlavní cyklotah městem, navíc díky projektům jako je Meandr a Náplavka začíná částečně plnit pobytovou funkci. Bariéru z řeky dělá nedostatečné množství možností jejího překonání. Řeka Teplá pak prochází Lázeňským centrem a díky mnohem většímu množství přemostění nepůsobí jako bariéra tolik jako řeka Ohře. Řeka Rolava má relativní dostatek jejího přemostění, ale most ve Staré Roli vzhledem k jeho malé šířce může vytvářet výzvu při plánování cyklodopravy. Historické centrum je obklopeno silně svažitým terénem, který zhoršuje dostupnost na kole některých lokalit jako je Vyhlídka a horní část Drahovic.

Kromě historického centra leží na návrší také část Staré Role a Doubí. Směrem na sever od řeky Ohře se terén také zvyšuje, například směrem k ulici Sokolovská je potřeba absolvovat poměrně příkré stoupání se sklonem místy až přes 20%.

Z pohledu cyklodopravy nemají Karlovy Vary mnoho plošných bariér. Největší plošné bariéry představují Hipodrom ve Dvorech, Areál “Horního Nádraží”, areál nemocnice, částečně bývalý areál “Dolního nádraží”, ve kterém se plánuje rozvoj. Umělé bariéry liniové jsou tvořené průtahem a železnicí.

Doporučuje se přes areály které tvoří bariéru navrhnout zkratky nebo zjistit jaká je možnost jejich průchodnosti.



ANALYTICKÁ ČÁST

PROBLEMOVÁ MÍSTA

1. **Most ve Staré Roli** – Úzký most s vysokou intenzitou individuální automobilové dopravy a železničním přejezdem. V okolí chybí bezpečné alternativní překonání komunikace.
2. **„Myšídíra“ mezi Rybáři a Starou Rolí** – Nepřehledný, úzký profil s omezeným rozhledem a strmým stoupáním na západní straně.
3. **Podchod u Solivárny** – Prostorově stísněný průchod, který komplikuje manipulaci s jízdním kolem.
4. **Ostrovský most** – Významný přechod přes Ohři s příkrým nájezdem, vysokou intenzitou automobilového provozu a pohybem MHD.
5. **Spojka ulice Na Vyhlídce a 5. května** – krátké a strmé, ale důležité propojení Drahovic s Vyhlídkou, bez vyhrazené infrastruktury pro cyklisty.
6. **Ulice Bezručova** – Významné stoupání od kruhového objezdu ke KKN s intenzivním automobilovým a autobusovým provozem. Nevhodné chodníky pro sdílený provoz a nefunkční integrační opatření vyžadují komplexní řešení.
7. **Chybějící propojení Bohatic a Čertáku** – Absence přímého a bezpečného spojení těchto dvou lokalit.
8. **Ulice Lidická** – Doprava velmi zatížený profil bez vyhrazené cyklistické infrastruktury.
9. **Americká a Rumunská ulice** – Zásobovací trasy ke zdravotnickým zařízením s provozem vozidel IZS. Plánování cykloopatření zde vyžaduje zvýšenou opatrnost a koordinaci.
10. **Napojení Karlovy stezky ve Staré Roli** – Na mapách vyznačené dvě varianty napojení na cyklostezku podél Ohře (přes kruhový objezd a ulicí Závodu míru) jsou provozně i orientačně nejednoznačné.
11. **Napojení cyklostezky ze Dvorů** – Stávající cyklostezka ústí do frekventované světelné křižovatky, dále pokračuje po ulici Kpt. Jaroše, která je silně zatížena dopravou k obchodnímu centru a KV Areně. Chybí zde jakékoli prvky cyklistické infrastruktury.
12. **Centrum města** – překážky v podchodech – Několik stezek podél řeky vede směrem do centra, avšak podchody s dvojicí schodišť tvoří obtížně překonatelné bariéry. Jedna ze stezek dokonce vede přes schody, což je nevyhovující zejména pro návštěvníky města.
13. **Podjezd pod hotelem Thermal** – Nedostatečně osvětlený a málo přívětivý automobilový podjezd, kterým cyklostezka pokračuje směrem do lázeňského centra (ul. I. P. Pavlova).
14. **Ulice Svobodova** – Přerušování cyklotrasy na Smetanově ulici. Rychle projíždějící automobily a absence výstražného značení zvyšují riziko kolize.
15. **Opakované bariéry v centru** – Stezky vedoucí podél řeky směrem do centra opakovaně narážejí na špatně řešené podchody se schodišti, které znemožňují plynulý průjezd. Orientace je složitá, zejména pro cyklisty bez místní znalosti.



ANALYTICKÁ ČÁST

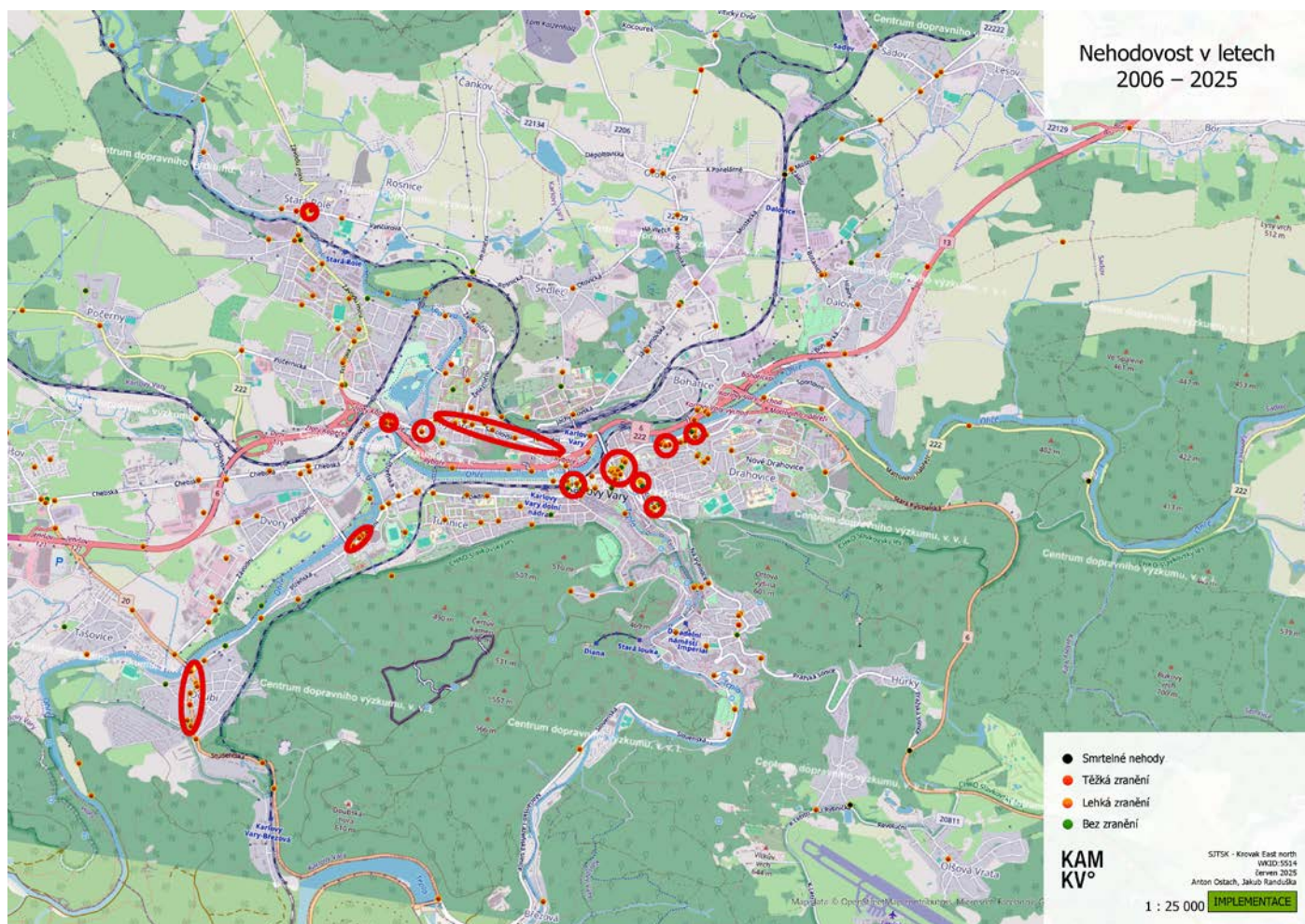
NEHODOVOST

Statistiky nehodovosti představují důležitý podklad pro identifikaci nejproblematičtějších a nejnebezpečnějších úseků ve městě a mohou být rovněž využity jako doplňková příloha při žádostech o dotace a investice zaměřené na jejich řešení.

Suverénně nejrizikovějším místem ve městě je kruhový objezd před Ostrovským mostem. Další lokality s vysokou nehodovostí jsou výjezdy ulic Americká a Havlíčkova do ulice Bezručova, dále výjezd z Drahovického mostu, ulice Vítězná kolem kina Drahomíra, kruhový objezd před ZŠ Vančurova a ulice Sokolovská.

Při porovnání heatmapy cyklo dopravy ze Strava a mapy intenzit automobilové dopravy je patrné, že všechny tyto exponované lokality vykazují současně vysokou intenzitu provozu cyklistů i motorových vozidel.

Zdroj dat: Policie ČR (přes Portál CDV, 2025)



ANALYTICKÁ ČÁST

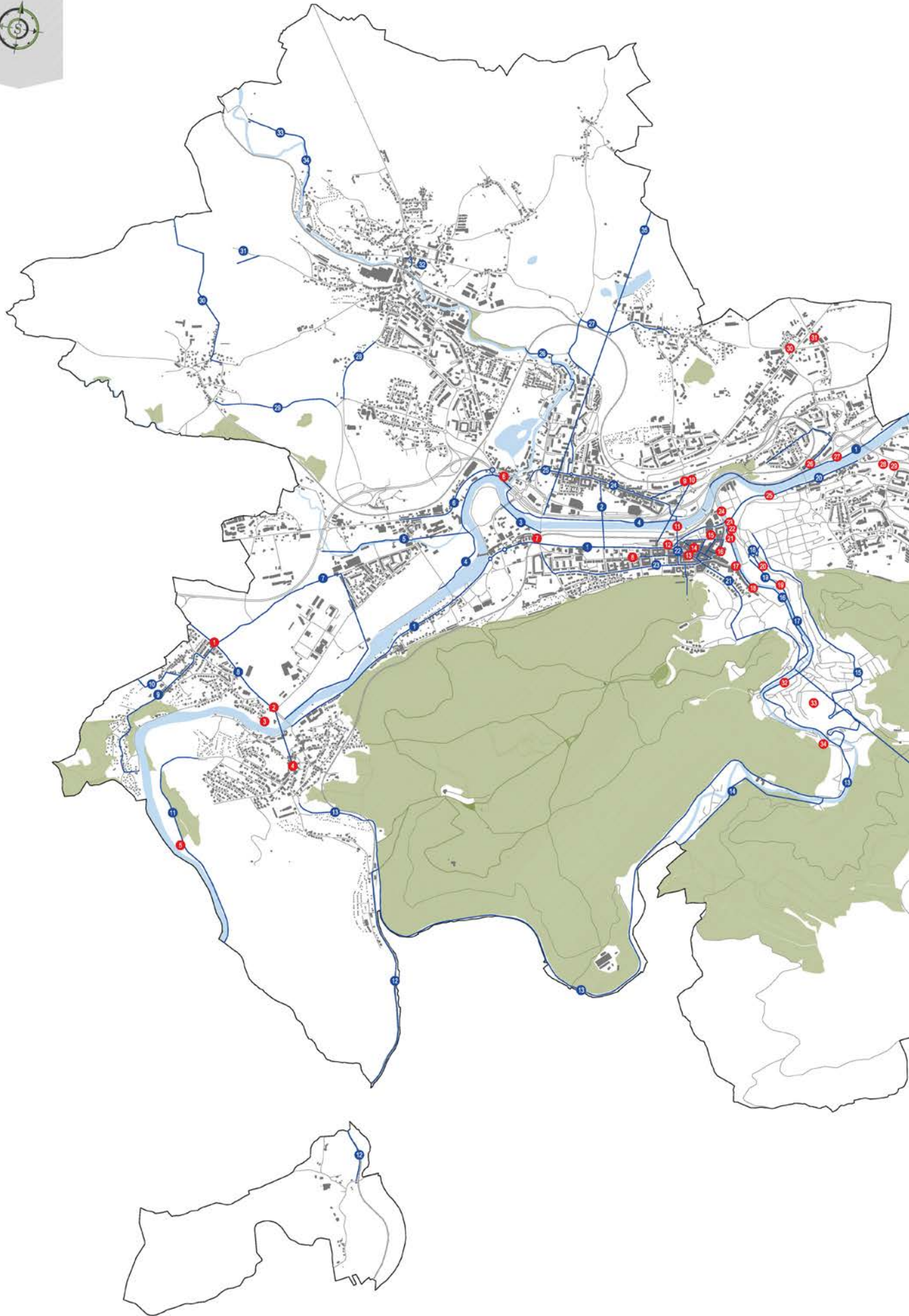
NEHODOVOST

Od roku 2006 je v katastrálním území Karlových Varů evidováno 255 nehod cyklistů, z toho 3 smrtelné a 13 s těžkým zraněním. Většinu případů tvořily srážky s vozidlem (137), následovaly havárie (66) a jiné příčiny (52), které byly spíše ojedinělé. Pouze 2 nehody se staly v jednosměrných komunikacích, což potvrzuje jejich relativní bezpečnost pro cyklistickou dopravu.

Zdroj dat: Policie ČR (přes Portál CDV, 2025)

Nehody podle hlavní příčiny

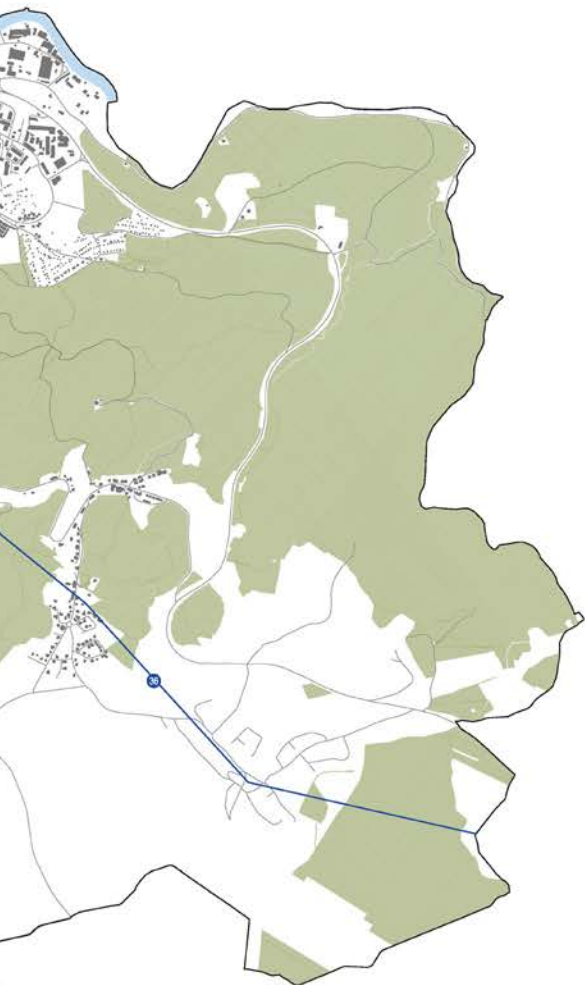
Hlavní příčina	Počet nehod	Usmrcené osoby	Těžce zraněné osoby	Lehce zraněné osoby
řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	51	0	3	47
Proti příkazu dopravní značky DEJ PŘEDNOST	36	0	1	31
Nezvládnutí řízení vozidla	35	2	1	31
Při vjíždění na silnici	19	0	2	13
Při odbočování vlevo	18	0	1	15
Nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka vozovky apod.)	17	0	2	16
Nezaviněná řidičem	12	0	1	10
Jiný druh nesprávného způsobu jízdy	11	1	0	9
Jiné nedání přednosti	6	0	0	5
Nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky (náledí, výtluky, bláto, mokrá povrch apod.)	6	0	0	5
Nesprávné otáčení nebo couvání	4	0	0	4
Proti příkazu dopravní značky STÚJ DEJ PŘEDNOST	4	0	0	3
Nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	4	0	0	4
Při odbočování vlevo souběžně jedoucímu vozidlu	3	0	0	3
Bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	3	0	1	3
Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	3	0	1	2
Vjetí na nezpevněnou komunikaci	3	0	0	3
Při předjíždění došlo k ohrožení předjížděného řidiče vozidla (vynucené zařazení, předjížděný řidič musel prudce brzdit, měnit směr jízdy apod.)	3	0	0	3
Při přejíždění z jednoho jízdního pruhu do druhého	2	0	0	2
Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2	0	0	2
Jízda (vjetí) jednosměrnou ulicí, silnicí (v protisměru)	2	0	0	1



0 500 1000 1500
m

- 1 Celý areál krajských institucí není napojen na péšácké cyklistické linie (trasa A vedoucí z Tašovic nad areálem a trasa Cyklostezky podél Ohře). Chybí propojení a tím i větší podíl cyklo dopravy na dopravní obslužnosti.
- 2 Několik menší nekválinní asfaltu, zde kací příjemnou cestu po cyklostezce.
- 3 Také chybí bezpečná komunikace pro cyklisty mezi Doudbáckým mostem a Doubím.
- 4 Na cyklostezce jsou dvě zbytečné barier, při jejich přelázení cyklisty, kterých je zde většina, může dojít k jejich havárii. Cyklisté barieru nebezpečně objíždějí vždy vpravo po krajnici. Automobilů je zde minimum. Zvažte nutnost, nebo typ barrier.
- 5 Vybudovat zde asfaltový povrch obočky z cyklostezky na nový přechod pro chodce a cyklisty u zastávky MHD "U koníčka". Přechod u kruhové by se měl tímto posunout o něco blíže k zastávce MHD a umožnit cyklistům pokračovat v jízdě nahoru až k železničnímu přejezdu.
- 6 Neupravený povrch cyklostezky od mostku přes Ohř až k ulici Západní. Kde stále "stráší" nevzhledná bariera z balvanů.
- 7 Cyklistická stezka pro oba směry. Vhodné pro dojíždění na kole do školy a do práce a za volným časem - atletika, plavání, bruslení, hokej, tenis...
- 8 Parkovací dům na kola.
- 9 Chybí cyklotrasa.
- 10 Velká intenzita pro cyklo.
- 11 Chybí stojan na kola.
- 12 Posoudit zda je a kde je ve městě vhodné navrhnutí cykloprůhy, které jsou vyznačené DZ na vozovce, zároveň posoudit zda je vhodné vést cyklotrasy v pěších zónách.
- 13 Druhý parkovací dům na kola.
- 14 Parkování kol - stojan před bazénem, ideálně s kamerou.
- 15 Chybí místo pro parkování kol.
- 16 Podle cyklogenerelu se jezdilo obousměrně po Zahradní, nyní je nutné do lázeňské části projítél. Thermanem (tunel). Málkoko přes den vozí světlobíkačku.
- 17 V celé lázeňské zóně bych zavedla systém sdílených kol.
- 18 Špatný povrch a nebezpečné místo pro cyklisty, prosím zprůjezdnit zahradní v obou směrech - nebo po chodníku - jako pístito pro cyklisty dítv.
- 19 Jezdím tuď denně. Na kole z kopce. Stalo se mi zde za rok asi osmkrát, že jsem nedostal přednost ať jedu po hlavní silnici. Tak jezdim z očma na šfopkách a z rukama nebrzdách.
- 20 Kontrola udržování cykloprůhy.

- 21 Špatné viditelné piktogramy na úseku pro cyklisty.
- 22 Chybějící úsek cyklostezky.
- 23 Cyklopřechod přes vozovku končí schodem krajnice, jedná se o nebezpečné místo pro cyklistu, cyklopřechod je nedokončený.
- 24 Zastávka autobusu je v profilu cyklostezky.
- 25 Přerostlá zeleň, která ke dni 24.7.2016 zcela znemožňuje chůzi (nájezd cyklisty) na přemostění. Lze částečně obejít po kouce a následně se "prolomit chodníkem" na most. PO dešti dosti veselé záležitost.)
- 26 Obyvatelé Úvalské, Východní a Staré Kysibelské velmi používané cyklistické trasy na cyklostezku na Mattoniho nábreží. Celkové nízké kvalita povrchu, při dotyku z vozovkou projíždějící vozidla odbočující vpravo z vadiukou nevidí, že za rohem cyklista převládí kolo. Měla by se tam umístit dopravní značka, minimálně zpomalovací chodce.
- 27 Z ulice Úvalské je zde obtížné projít na stezku využívanou cyklisty. Jízda přes obrubník a dál skulinou mezi zaparkovanými vozidly, po 30cm široké pěšince, jde tedy "o život".
- 28 Z Bohatic se nenapojuje žádná cyklostezka/cyklotrasa na již stávající.
- 29 Prosím povolit vjezd cyklistům v jednosměru, obdobně jako v Borské ul. v Dalovicích, Jáchymovská je příliš frekventovaná.
- 30 Cyklistická doprava je rozšířená dostatečně. Chybí odpadkové koše, úklid v okolí cyklostezek a vzdělávání o tom, jak se chovat v přírodě a vůči ostatním občanům žijících v okolí cyklostezek.
- 31 STOJAN NA KOLA - stojany by měly být před všemi příspěvkovými organizacemi, školami, poštami a úřady. Spacítní stojany, na které člověk potřebuje nějaká zvláštní zámeč, jsou nesmysl.
- 32 Chybějící vřadní přednost pro cyklisty, kola vesměs vykázána a na pěší zónu zde jezdit moc aut.
- 33 Chybí bezbariérový přístup.
- 34 Příjezd na kole pod Thermanem je nebezpečný- změna viditelnost ad.
- 35 Velice nepřijemné místo pro cyklisty a chodce, kteří jedou podél průtahů! Minimální jen svodidly chráněná vzdálenost silnice od cyklostezky (pouze pás a svodidla), nebezpečné pro cyklisty zejména děti jedoucí na cyklostezce, jelikož ta je úzká a je zde problematické vyhýbání se navzájem. Za mokra a v zimě auta cákají na led - Vhodné by bylo oddělit silnici silnou.
- 36 Cyklisty nepříliš používané.
- 37 Není dořešen pohyb cyklistů z lázeňských lesů na cyklostezku u Teiky.
- 38 Cyklistická stezka pro oba směry. Vhodné pro dojíždění na kole do školy a do práce a za volným časem - atletika, plavání, bruslení, hokej, tenis...
- 39 Chybí cyklostezka, prostor pro cyklisty.
- 40 Chybějící cyklostezka nebo alespoň cykloprůhy na dost širokém chodníku na Sokolovské, rozvojená cesta kolem kostela by mohla být řešena tak, aby jedna cesta byla pro cyklisty a druhá pro chodce
- 41 Chybí propojení cyklostezky. Cesta přes most velmi nebezpečná.
- 42 Velká intenzita pro cyklo.
- 43 Chybějící dostupnost.
- 44 Chybí propojení pro cyklisty.
- 45 V úseku, kde cyklostezka vede frekventovanější částí města a kde jí využívají pěší jako chodník, je její šířka neoststažující. Od Intersparu až k vodáckému tábořišti
- 46 Chybějící propojení pro pěší a cyklisty.
- 47 Nebezpečné místo - silnice je úzká. Když jede cyklista, auta ho nemohou přejít.
- 48 Celý areál krajských institucí není napojen na péšácké cyklistické trasy (trasa A vedoucí z Tašovic nad areálem a trasa Cyklostezky podél Ohře). Chybí propojení a tím i větší podíl cyklo dopravy na dopravní obslužnosti.
- 49 Absence bezpečného chodníku/cyklostezky.
- 50 Zde chybí cyklostezka
- 51 Pěšný den, přivítal bych bezpečnou komunikací pro cyklisty Tašovice - Hory Děkuji
- 52 Špatný povrch silnice cyklostezky. Cyklostezky se málo uklízejí v celých Varech (zametati).
- 53 Zde by byla potřeba cyklopěšácká
- 54 Pro cyklisty nebezpečná jízda ze strany řidičů, často rychlá a bezohledná.
- 55 Zde by byla vhodná stezka pro cyklisty
- 56 Příliš těžká (zatačky a převýšení) a riskantní (příliš aut) cesta pro cyklisty.
- 57 Velmi nutné je dořešení jízdy cyklistů v obou směrech po Zahradní ulici
- 58 Chybí pěší a cyklistická trasa ze Sedlece do Rybář, na sídlišti Cankovská atd.
- 59 Podél silnice by mohla vzniknout stezka pro pěší i cyklisty. Bylo by to příjemné spojení mezi ul. Počernickou a Okružní. Případně další napojení na cyklostezky by bylo ke zvážení.
- 60 Zde by se velmi hodil cykloprůhy.
- 61 Příhodné by bylo vybudování stezky pro cyklisty mezi Jílmikovem a Počerný
- 62 Chybí cesta, mohla by tuď vést cyklostezka do Jílmikova a do Mirové, popř. obě cyklostezky okolo stauku z Počern
- 63 Nebezpečné propojení cyklostezek
- 64 Celkový stav cyklostezky ze staré do nové role není spokojivý. Určitě by bylo dobré udělat zde nový povrch a jezalepovat do nekonečna díry. Je nutné počítat i s provozem automobilové dopravy neboť se zde nachází farma Kozodoj kam jezdí zaměstnanci i rodiče s dětmi na zájmové kroužky či tábořny a další autocoprava.
- 65 Špatný povrch silnice na cyklostezce do Nové Role pro chodce i cyklisty.
- 66 Je velmi potřebné vybudovat bezpečnou stezku pro cyklisty, která by propojila KV a Velký Rybník.
- 67 Potřebné by bylo i propojení těchto míst stezkou pro cyklisty - Centrum-hvězdička-Ořsová Vrata-Andělská Hora.



PLÁN ROZVOJE CYKLODOPRAVY PRO Karlovy VARY° 2023+

Vypracoval: **GEOPROJECTKV**

Spolupráce: **KAM KV°**

Měřítko: 1:20 000

Název: **POCITOVÁ MAPA (Z DAT VEŘEJNOSTI)**

ANALÝZA

8

7

6

5

4

3

2

1



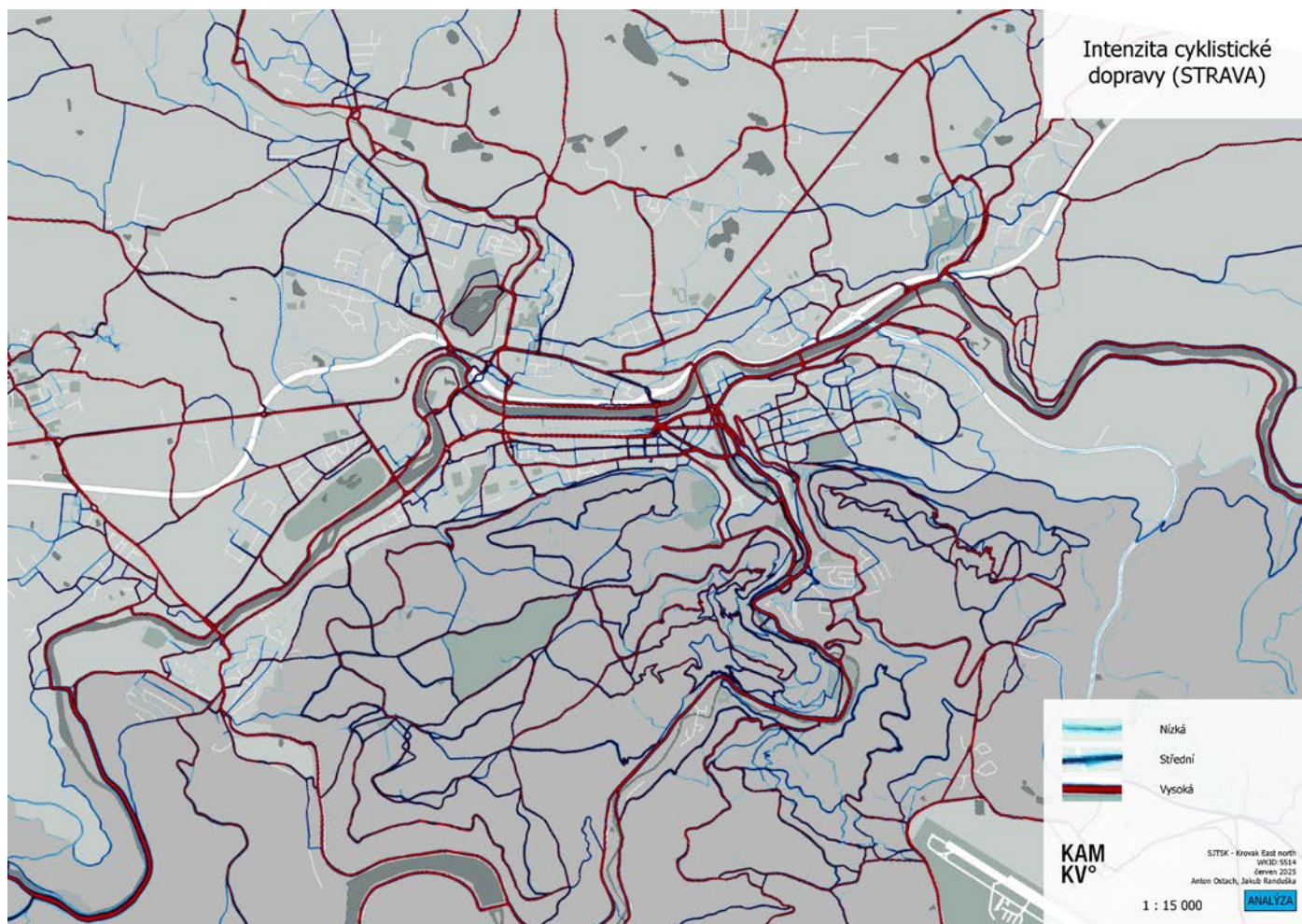
ANALYTICKÁ ČÁST

INTENZITY CYKLISTYCKÉHO PROVOZU

Heatmapa objemu cyklodopravy z portálu Strava je výborný analytický prvek ukazující objemy dopravy vytvořené velkým množstvím uživatelů a lze ji použít pro identifikaci optimálních nebo alternativních tras. Podklad je ale potřeba používat s rezervou z důvodu inflace ryze sportovní cyklistikou. Sportovní silniční cyklisté mohou dělat běžné silnice v mapě výrazně atraktivnějšími, než ve skutečnosti jsou. Velké nepřesnosti se také objevují na trasách výzev a závodů v aplikaci Strava.

Heatmapa potvrzuje atraktivitu přemostění řeky určených pouze pro bezmotorovou dopravu. Nejvytíženějšími přechody jsou Plynárenská lávka a Drahovický most. Například Prádelní lávka zůstává pro cyklisty výrazně atraktivnější trasou než Chebský nebo Ostrovský most, přestože i u těchto mostů je patrná poptávka po přemostění. Vysokou zátěž vykazuje také Doubský most. Data ze služby Strava navíc dobře ilustrují přirozená propojení mezi jednotlivými částmi města.

Zdroj dat: Strava.com



ANALYTICKÁ ČÁST

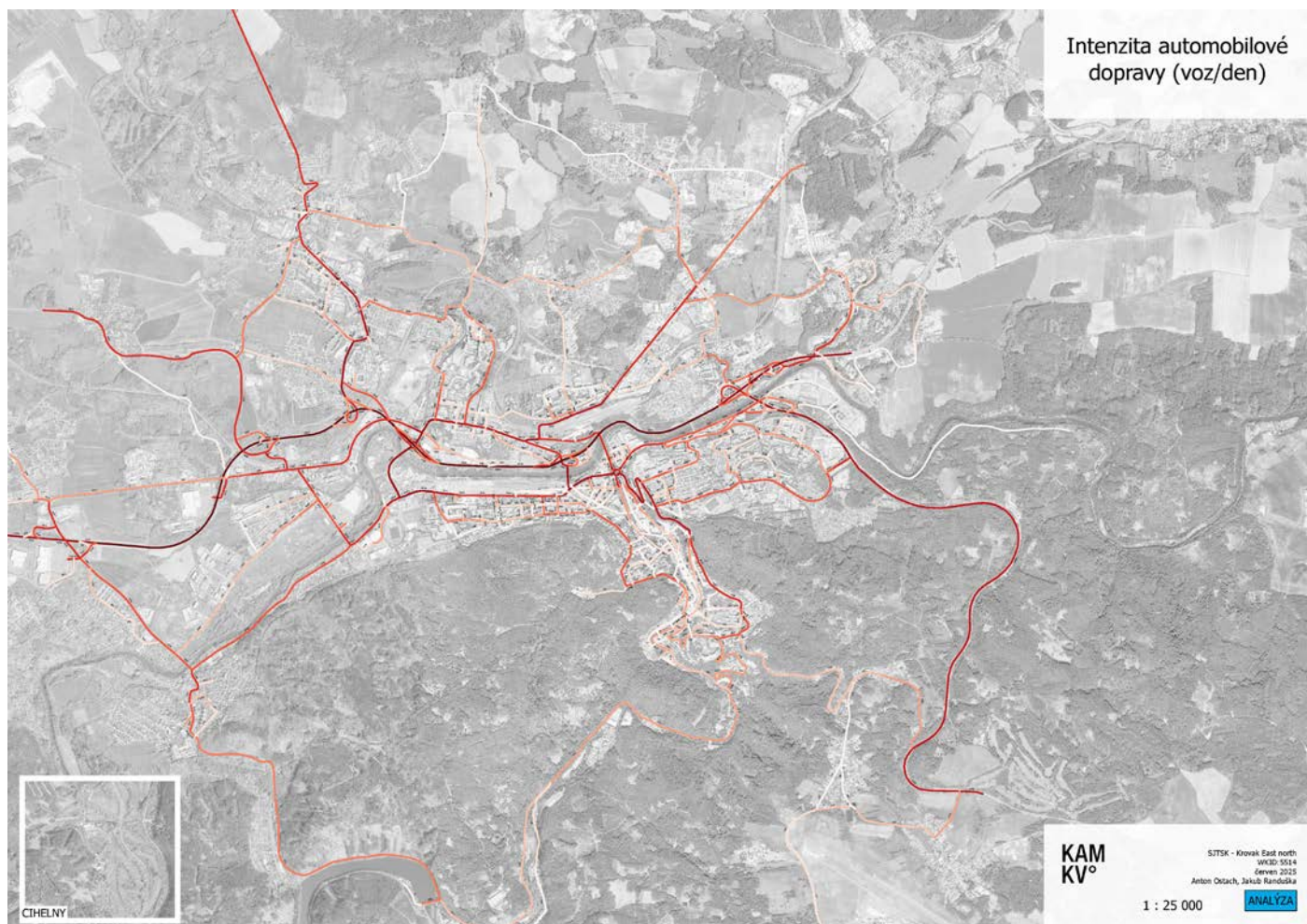
INTENZITY MOTOROVÉ DOPRAVY (IAD)

Analýza objemů individuální automobilové dopravy představuje jeden z klíčových vstupních podkladů, neboť věrně reflektuje skutečný stav dopravního zatížení území se všemi specifickými charakteristikami. Umožňuje identifikovat komunikace s nízkou dopravní zátěží, které vykazují potenciál pro rozvoj cyklistické infrastruktury, stejně jako úseky s vysokou intenzitou provozu, jež z hlediska bezpečnosti cyklistů vyžadují zvláštní technická a organizační opatření.

Úseky s nejvyšší intenzitou individuální automobilové dopravy představují zásadní překážku pro rozvoj cyklistické dopravy a vyžadují specifická opatření k zajištění bezpečnosti.

Průtah městem tvoří výraznou bariéru prostupnosti území a je pro cyklisty nevhodným prostředím. Hlavní sběrné komunikace (Sokolovská, Chebská, Plzeňská, Jáchymovská, Vítězná, Lidická aj.) vyžadují individuální posouzení a pečlivé zohlednění v návrzích cykloopatření.

Intenzita provozu individuální automobilové dopravy představuje zásadní faktor při návrhu opatření podporujících bezpečný a plynulý pohyb cyklistů.



ANALYTICKÁ ČÁST

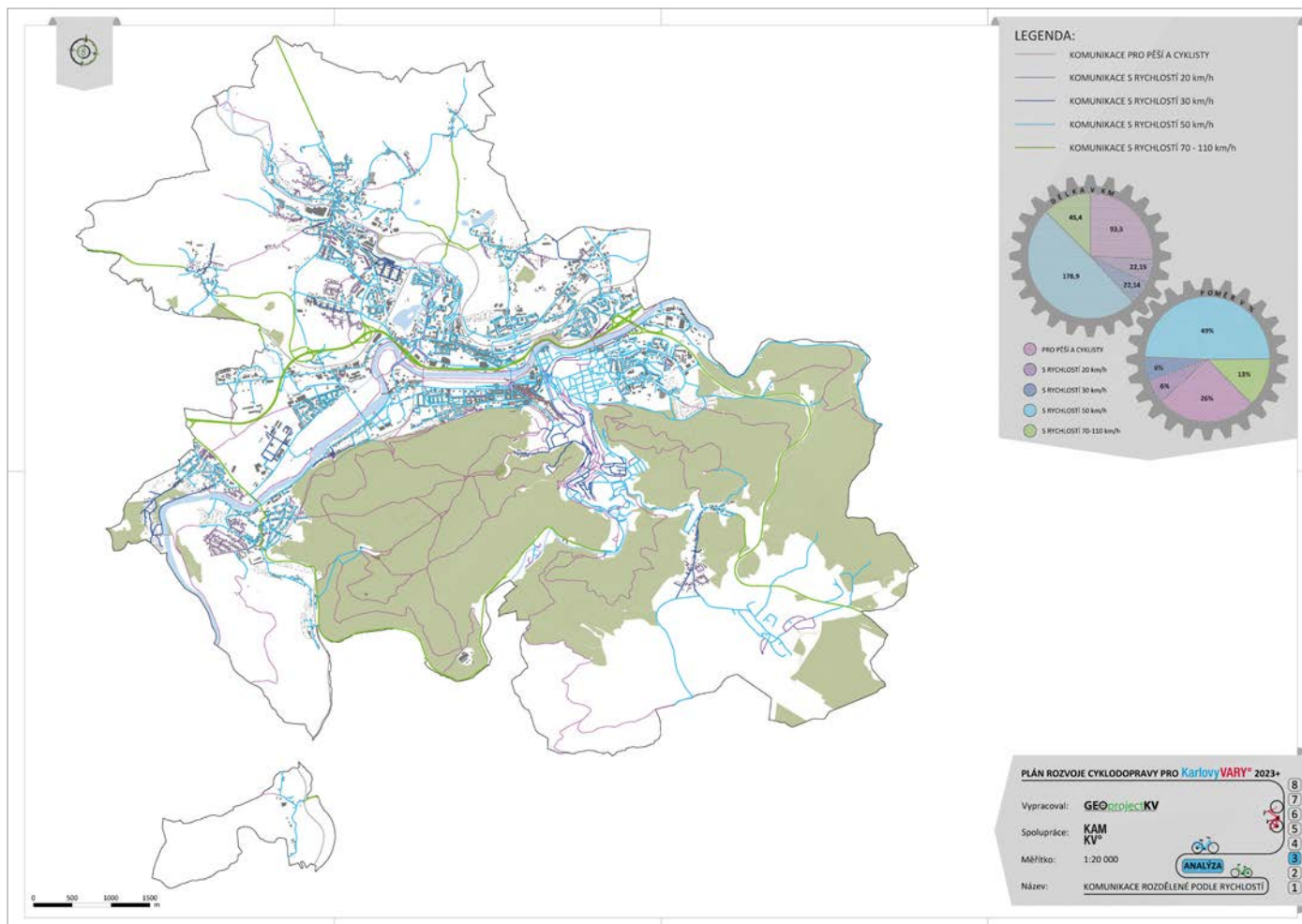
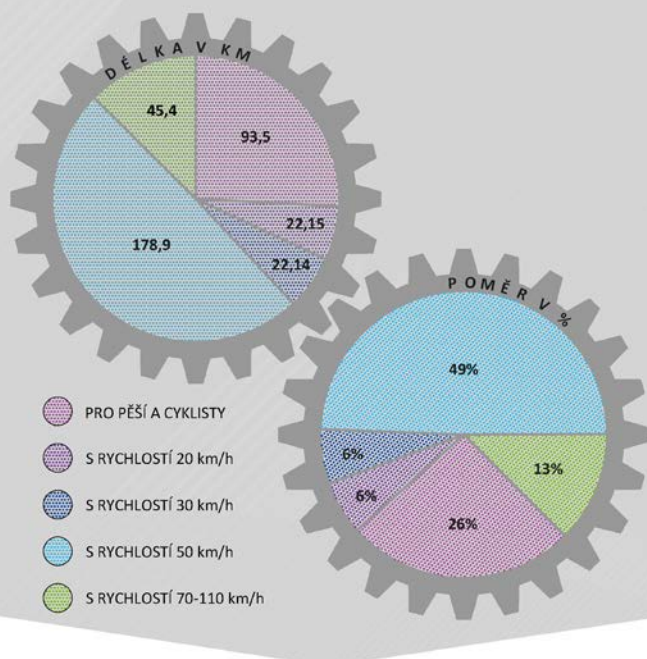
RYCHLOST MOTOROVÉ DOPRAVY

Analýza intenzit dopravy byla doplněna hodnocením rychlosti motorové dopravy, což představuje klíčový podklad pro návrh zklidňujících opatření a zajištění bezpečnějších podmínek pro cyklisty. Kombinace vysoké intenzity a vysoké rychlosti motorových vozidel je zásadní překážkou rozvoje cyklodopravy.

Snižování rychlosti, zavádění jednosměrných režimů a další opatření zklidňující dopravu přináší několik přímých benefitů. Nejvýznamnějším je zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců. Zklidněný provoz zároveň zvyšuje jeho předvídatelnost, čímž snižuje riziko kolizí. Významným přínosem je také snížení hlukové zátěže, což zlepšuje kvalitu života obyvatel dotčených oblastí. Opatření ke snižování rychlosti jsou navíc nenáročná na investice i realizaci, a představují tak efektivní nástroj zlepšení podmínek pro aktivní mobilitu.

LEGENDA:

- KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
- KOMUNIKACE S RYCHLOSTÍ 20 km/h
- KOMUNIKACE S RYCHLOSTÍ 30 km/h
- KOMUNIKACE S RYCHLOSTÍ 50 km/h
- KOMUNIKACE S RYCHLOSTÍ 70 - 110 km/h



ANALYTICKÁ ČÁST

TŘÍDY KOMUNIKACÍ

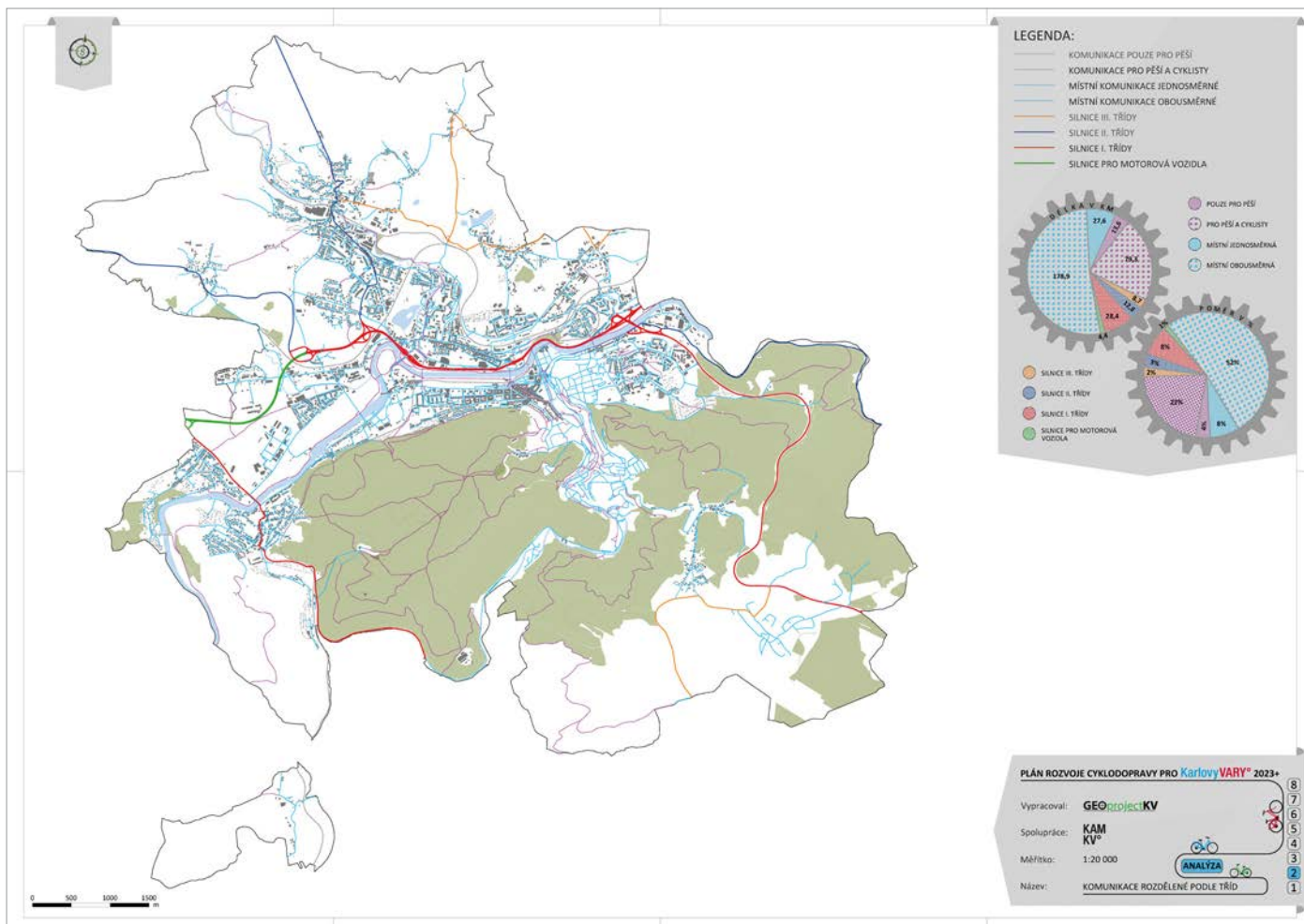
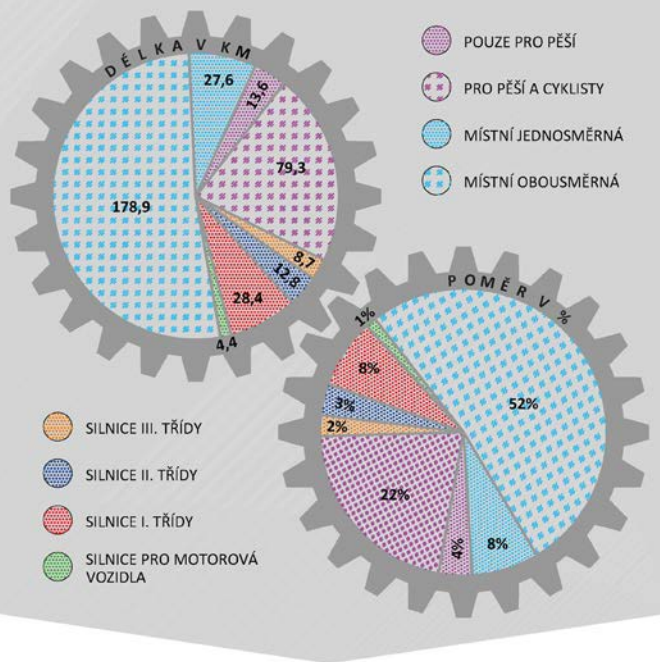
Formální dopravní funkce komunikací zásadně ovlivňuje možnosti jejich úprav a integrace cykloopatření.

Obslužné komunikace (třída C) a veřejně přístupné účelové komunikace (třída D) zpravidla vykazují nižší intenzity a rychlosti provozu, a proto poskytují příznivé podmínky pro cyklisty i bez rozsáhlejší separace. Třída D je často využívána jako součást místních cyklistických propojení, například v obytných zónách, areálech nebo podél rekreačních tras.

Naproti tomu sběrné a hlavní komunikace (třídy A a B) plní převážně distribuční a kapacitní funkce, vyznačují se vyšším dopravním zatížením a četnými příčnými vazbami. Tyto charakteristiky vyžadují individuální návrh řešení – zejména separaci cyklistické dopravy, zajištění bezpečného křížení a minimalizaci kolizních bodů.

LEGENDA:

- KOMUNIKACE POUZE PRO PĚŠÍ
- KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ A CYKLISTY
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE JEDNOSMĚRNÉ
- MÍSTNÍ KOMUNIKACE OBOUSMĚRNÉ
- SILNICE III. TŘÍDY
- SILNICE II. TŘÍDY
- SILNICE I. TŘÍDY
- SILNICE PRO MOTOROVÁ VOZIDLA



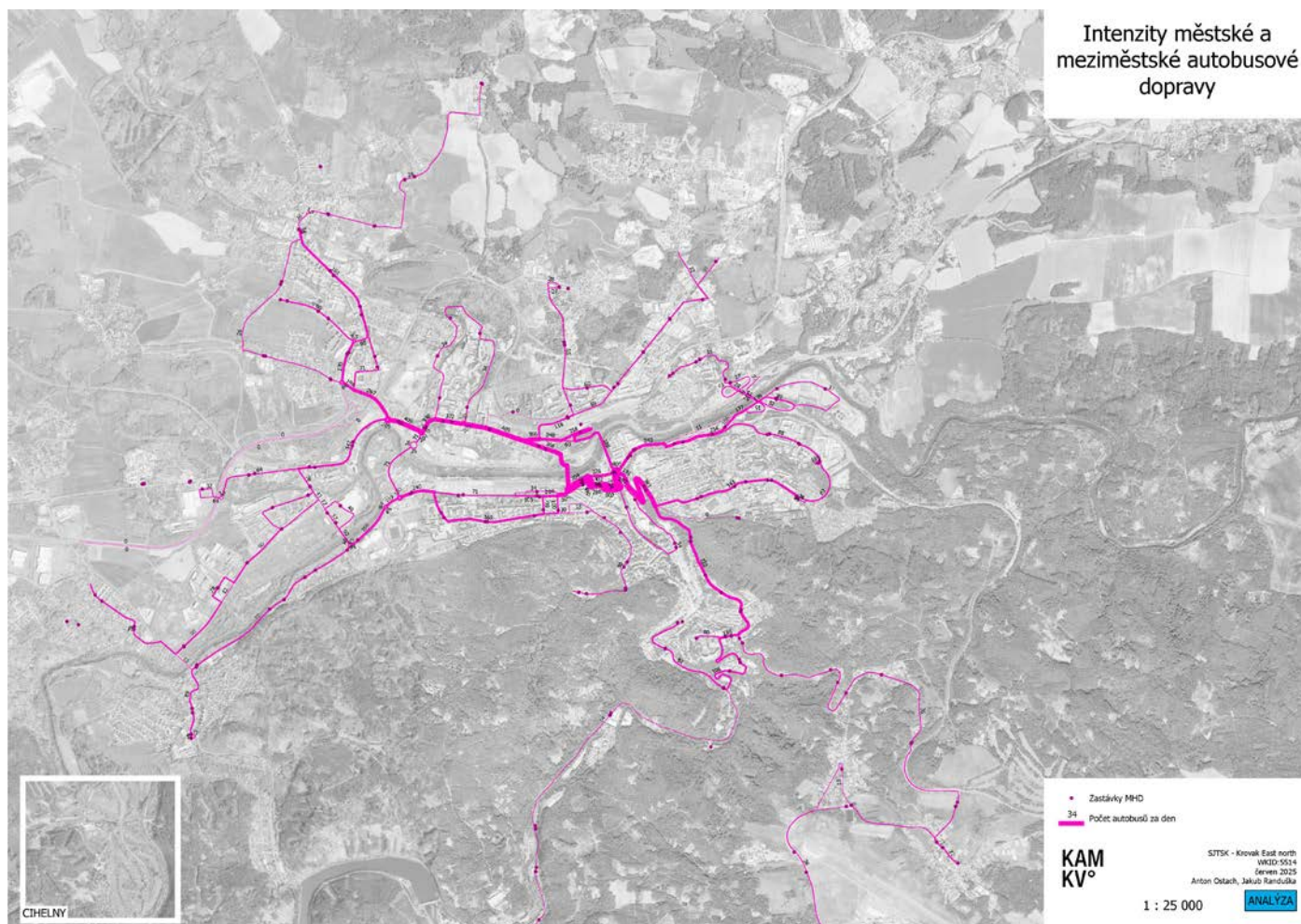
ANALYTICKÁ ČÁST

INTENZITY MĚSTSKÉ A MEZIMĚSTSKÉ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

Mapa městské a meziměstské autobusové dopravy ukazuje dva klíčové jevy: jednak oblasti s vysokou poptávkou po dopravě a také časté cílové destinace, jako je centrum města, obchodní centra, školy, vlakové a autobusové nádraží či rekreační oblasti (Lázeňské centrum, areál KV areny).

Mapa je rovněž zásadní pro identifikaci vhodných míst pro cykloparkování v rámci konceptu „bike and ride“. Jedním z hlavních cílů cyklogenerelu je zajistit funkční propojení cyklodopravy s MHD tak, aby se systémy vzájemně doplňovaly, ale zároveň si nepřekážely. Tento podklad bude obzvláště užitečný v případě zavedení systému bike sharing ve městě.

Z analýzy tedy vyplývá, že ulice s nejvyšší frekvencí autobusových linek jsou Sokolovská, Západní, Okružní, Závodu Míru, Chebská, Vítězná, Bezručova a Lidická, dále oblast Na Vyhlídce a celé okolí Tržnice, které je souběhem většiny autobusových tras.



ANALYTICKÁ ČÁST

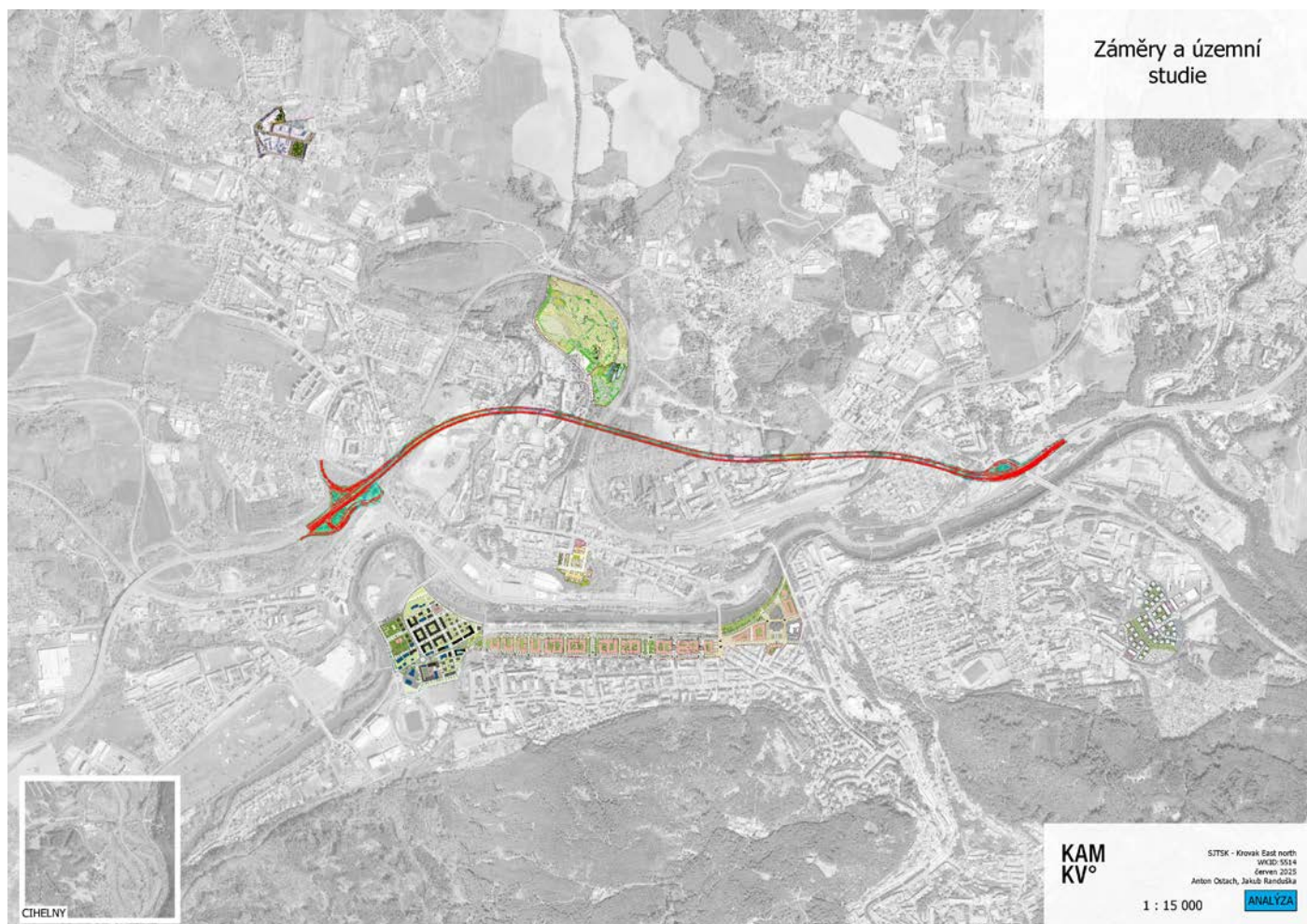
ZÁMĚRY A ÚZEMNÍ STUDIE

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy je zpracovávána v úzké vazbě na ostatní strategické a územně plánovací dokumenty města. Všechny klíčové rozvojové záměry byly v rámci návrhu zohledněny, přičemž v některých případech návrh cyklistické infrastruktury přímo vychází z plánované urbanizace, například v lokalitách Okružní a Krokova.

Nově připravované projekty mohou generovat vznik nových center obytné zátěže či významných pólů aktivity. Z tohoto důvodu je vhodné uvažovat kapacitně naddimenzovaná řešení cyklistické infrastruktury v těchto územích, aby byla v budoucnu schopna absorbovat očekávaný nárůst poptávky a zajistit odpovídající komfort i bezpečnost uživatelů.

Jedním z významných strategických záměrů s celoměstským dopadem, který má zásadní vliv i na koncepci cyklistické dopravy, je plán a projekt Karlovarského kraje na náhradu stávajícího silničního průtahu městem tunelem.

Realizace tohoto řešení by umožnila převést tranzitní dopravu mimo povrchovou komunikaci, uvolnit stávající průtah pro místní dopravní obsluhu a vytvořit prostor pro plnohodnotné začlenění cyklistické infrastruktury. Součástí záměru je také zajištění kvalitního napojení na stávající a plánovanou síť místních komunikací, což by výrazně posílilo propojení městských částí a zvýšilo atraktivitu cyklistické dopravy pro každodenní mobilitu.



NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - METODIKA TP 179

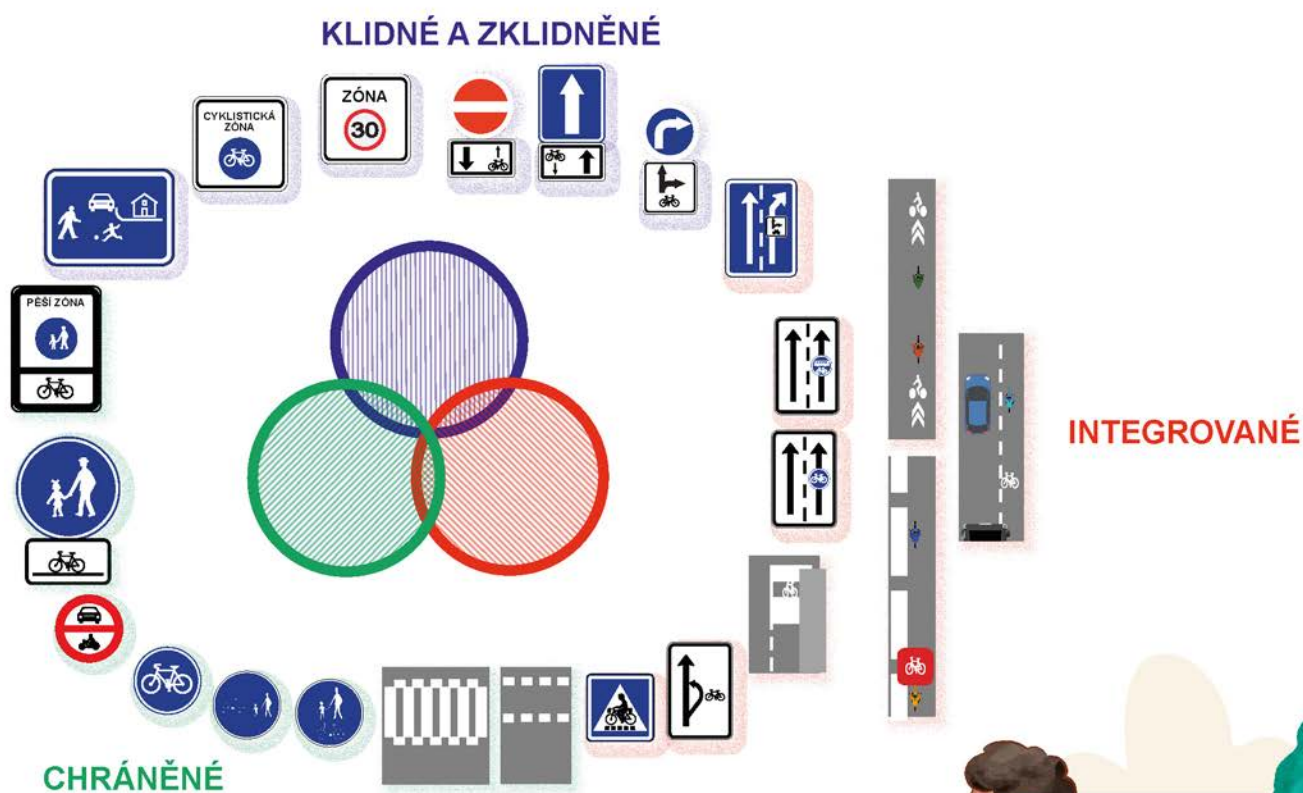
Při návrhu komunikací, které budou bezpečné a komfortní pro cyklisty a také pro ostatní účastníky dopravního provozu je ideální vycházet z pomůcky, která je přímo pro tento účel určena.

Celý návrh vychází ze zásad uvedených Technických podmínek TP 179 - NAVRHOVÁNÍ KOMUNIKACÍ PRO CYKLISTY.

Hlavním bodem je rozdělení jednotlivých komunikací do třech kategorií:

- **CHRÁNĚNÉ CYKLOTRASY** 
- **INTEGROVANÉ KORIDORY** 
- **KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ** 

Do těchto kategorií jsme schopni rozdělit všechny komunikace. Vzhledem k tomu, že dle TP 179 každá kategorie obsahuje jasné možnosti aplikace opatření pro cyklisty, vyplývají z toho konkrétní řešení, které lze pro danou komunikaci využít.



CHRÁNĚNÉ CYKLOTRASY



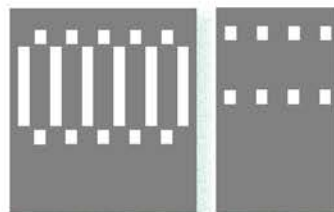
Nejčastějšími dopravně-organizačními opatřeními pro cyklistický průjezd jsou:

- stezky,
- zákazy vjezdu všech motorových vozidel,
- pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů,
- obytné zóny,
- cyklistické zóny atd.



Klidné a chráněné trasy a propojení mají vytvářet „základní skelet“ v území pro cyklistický provoz s nulovým nebo minimálním kontaktem s motorovou dopravou, zpravidla společně s chodci:

- nejčastěji se jedná o samostatné koridory – ve městě zejména stezky, propojky a parkové cesty, v krajině pak polní a lesní cesty nebo účelové komunikace;
- často převažuje rekreační a cykloturistické využití nad dopravním (slabší a zranitelnější cyklisté, pro ostatní atraktivní při výhodnějším průjezdu územím než ostatní propojení);
- systém chráněných cest je možné členit na podkategorie podle převažujícího krajinně-urbanistického charakteru, například zelené, drážní, podél vodotečí, přírodní atd.



NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - METODIKA TP 179

INTEGROVANÉ KORIDORY

Integrované koridory jsou základní významné dopravně-urbanistické, resp. provozně-funkční osy v prostoru, které tvoří zejména významné pozemní komunikace:

- zpravidla zatíženy provozem automobilové a veřejné dopravy (≥ 1000 vozidel denně);
- ze své podstaty atraktivní i pro cyklistický provoz, zejména přímostí, rychlostí a spolehlivostí;
- především pro rychlé dopravní užití či dostupnost bezprostředně obsluhovaného území;
- ve městech se jedná zejména o významné městské třídy, v obcích o hlavní průtahy apod.

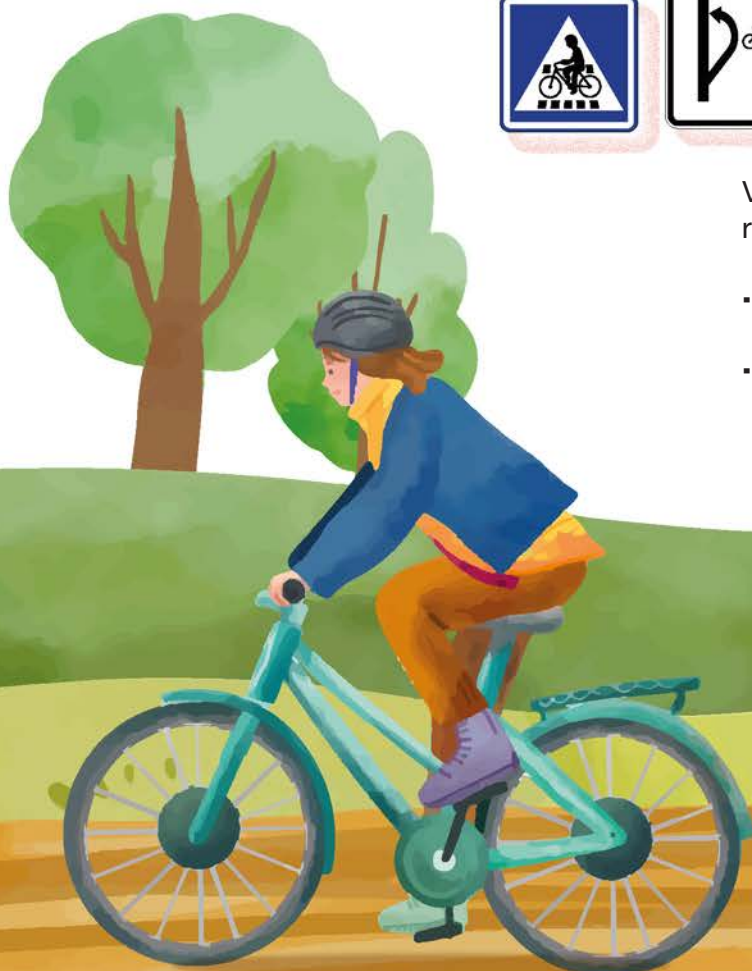
V intravilánu je žádoucí:

- provádět odpovídající celkové zklidnění provozu (při rychlostech ≤ 50 km/h);
- doplňovat zejména integrační opatření cyklistické dopravy (zejména pruhy pro cyklisty atd.)



V extravilánu a mimo souvislou zástavbu (při rychlostech ≤ 90 km/h):

- zajistit alespoň možnost bezpečné jízdy v dostatečně široké vozovce (resp. po krajnici);
- nabídnout alternativní možnost sdílení prostoru s chodci v rámci souběžné stezky či cesty.



NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - METODIKA TP 179

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



Klidné a zklidněné komunikace slouží pro pohyb mimo základní významné koridory a trasy, nejčastěji pro plošnou dopravní obsluhu území:

- jedná se zejména o vedlejší ulice (obslužné komunikace) v obcích a silnice III. třídy v krajině;
- intenzita motorového provozu je relativně nízká (řádově maximálně stovky vozidel denně);
- rychlost vozidel má být pozvolná a přiměřeně nízká (zejména v obcích ≤ 30 km/h);
- není zde zpravidla nutné nebo vhodné vytvářet zvláštní samostatná cyklistická opatření (pouze doplňkově), klíčové je zajištění přehlednosti prostoru a celkového zklidnění provozu.

Nejčastějšími dopravně-organizačními opatřeními pro cyklistický průjezd (především v intravilánu) jsou zejména:

- cykloobousměrky (s minimálním množstvím dopravního značení)
- a zóny 30.



NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - BĚŽNÉ PŘÍKLADY

CHRANĚNÉ CYKLOTRASY



Cyklostezka Ohře. Karlovy Vary

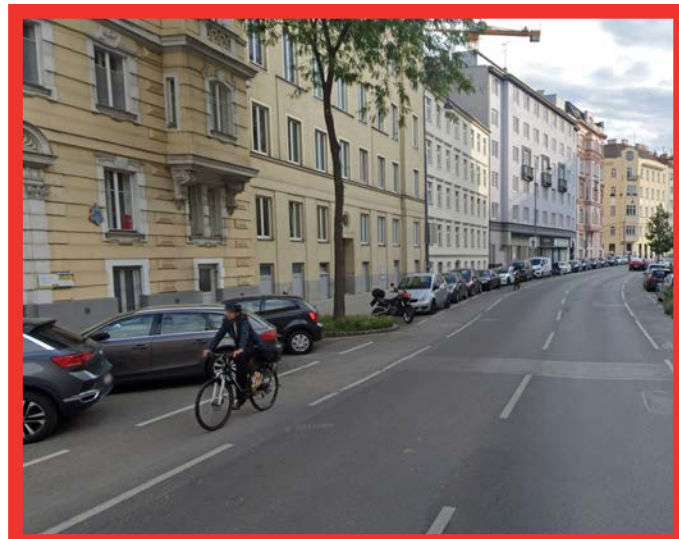


Čankovská. Karlovy Vary

INTEGROVANÉ KORIDORY



Průmyslová, Praha

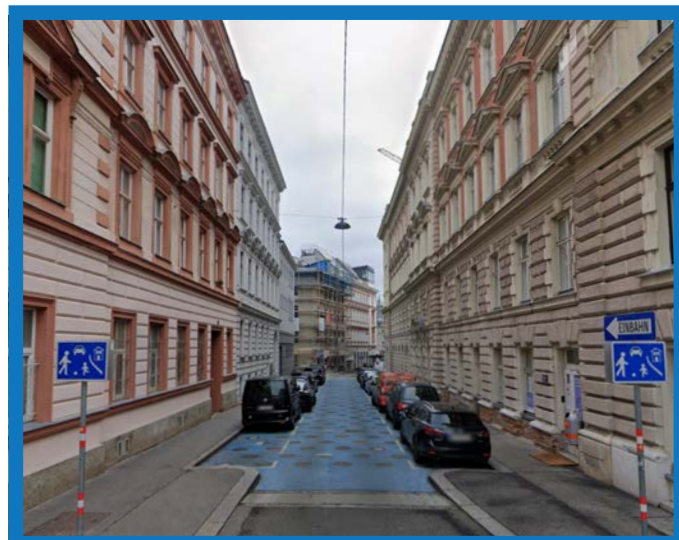


Lazarettgasse, Vídeň

KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



Šeříková, Karlovy Vary

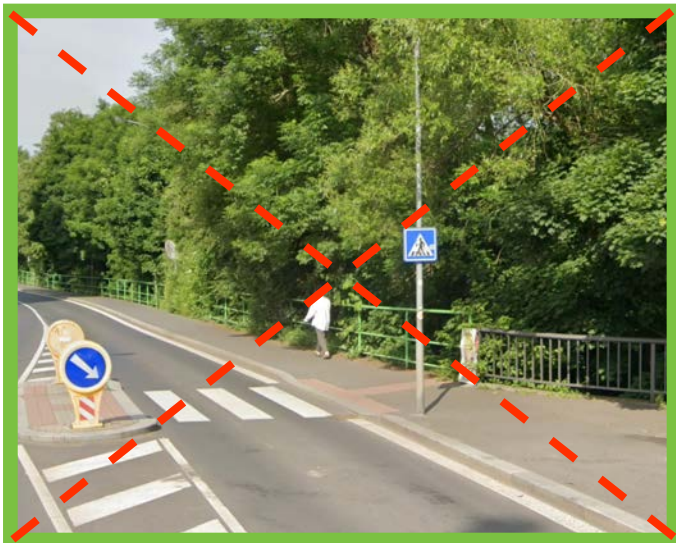


Staglgasse, Vídeň

NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - NEVHODNÁ ŘEŠENÍ

CHRANĚNÉ CYKLOTRASY

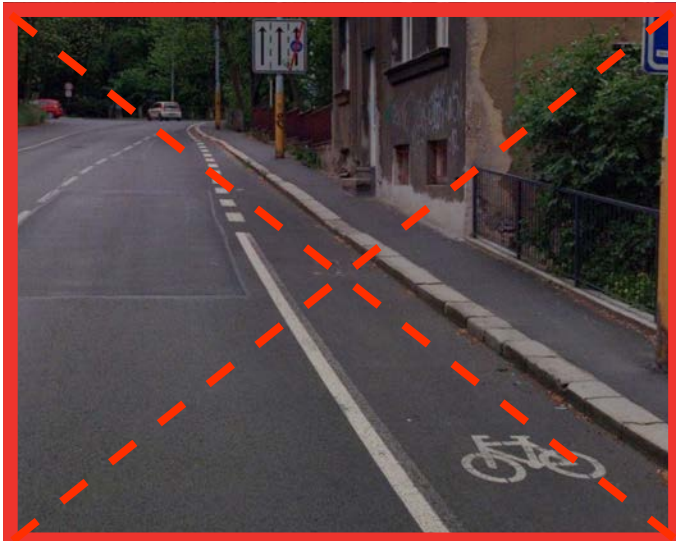


Stezka pro chodce a cyklisty – bez vizuálního rozlišení,
Drahomířino nábřeží, Karlovy Vary



Stezka pro chodce a cyklisty dělená – jednosměrná,
Krymská, Karlovy Vary

INTEGROVANÉ KORIDORY

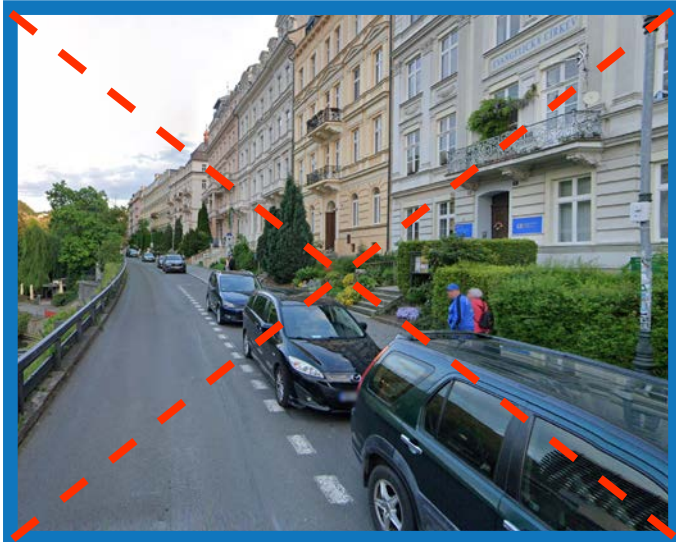


Integrovaný cyklopruh – jednosměrný (úzký, slepý),
Bezručova, Karlovy Vary

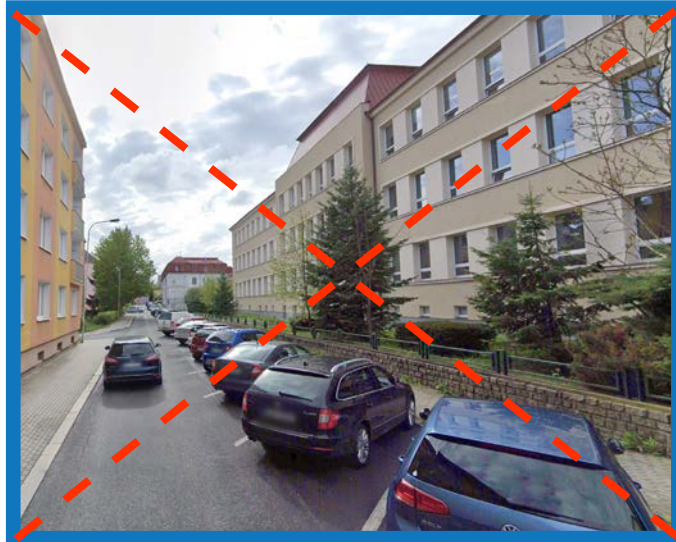


Piktogramový koridor – slabá ochrana, jednosměrný,
Nákladní, Karlovy Vary

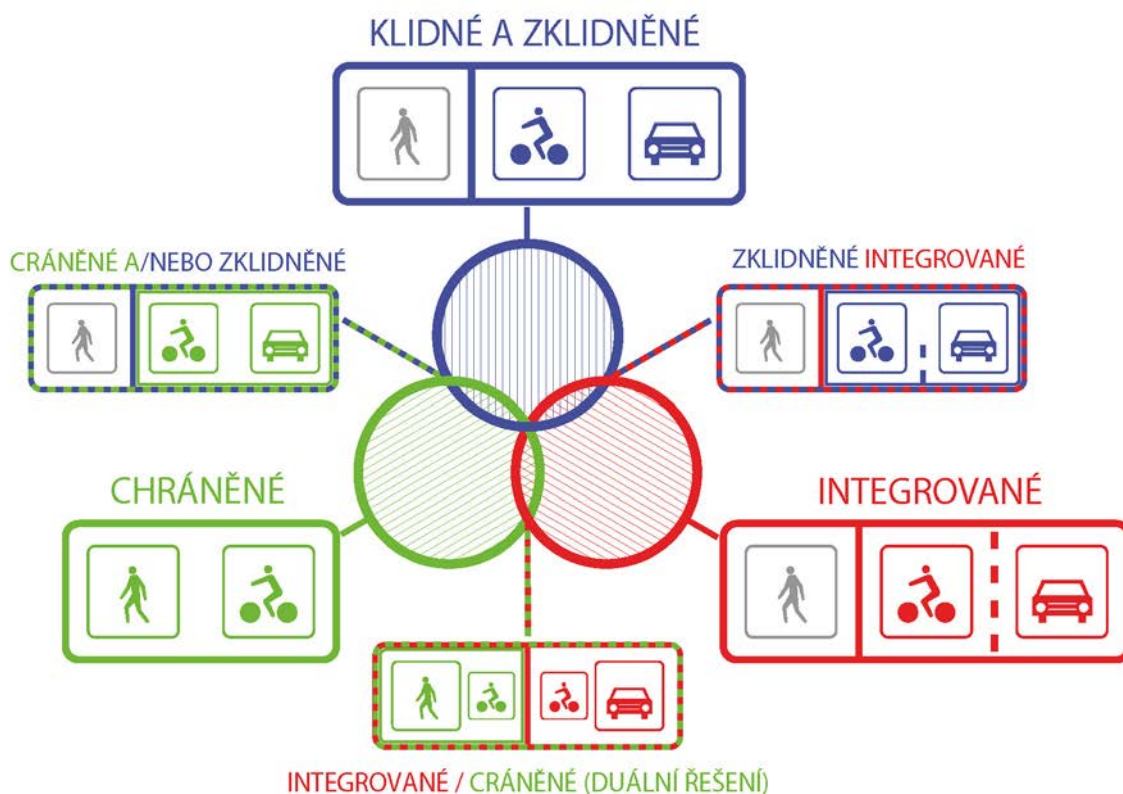
KLIDNÉ A ZKLIDNĚNÉ



Zklidněná ulice – jednosměrná pro cyklisty,
Bezručova, Karlovy Vary

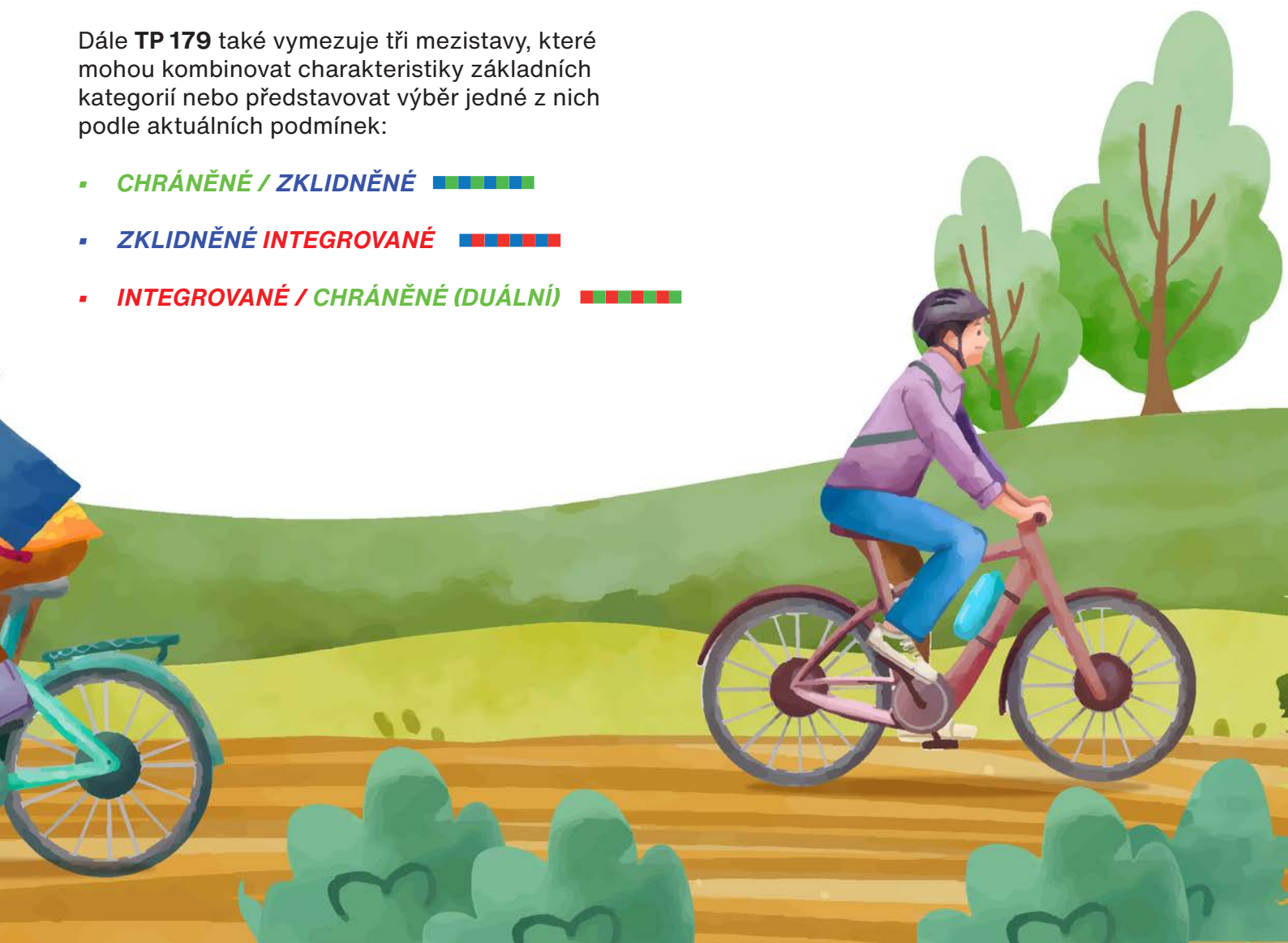


Klidná ulice – jednosměrná pro cyklisty,
Školní, Karlovy Vary



Dále **TP 179** také vymezuje tři mezistavy, které mohou kombinovat charakteristiky základních kategorií nebo představovat výběr jedné z nich podle aktuálních podmínek:

- **CHRÁNĚNÉ / ZKLIDNĚNÉ** ■ ■ ■ ■
- **ZKLIDNĚNÉ INTEGROVANÉ** ■ ■ ■ ■
- **INTEGROVANÉ / CHRÁNĚNÉ (DUÁLNI)** ■ ■ ■ ■



NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - METODIKA TP 179

ZKLIDNĚNÉ INTEGROVANÉ



Zklidněná ulice s integrovaným koridorem,
Škroupova, Hradec Králové



Zklidněná ulice s integrovaným koridorem,
Inspektorinkatu, Turku, Finsko

CHRÁNĚNÉ / ZKLIDNĚNÉ



Pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů,
Dr. Davida Bechera, Karlovy Vary



Cyklistická zóna ve zklidněné ulici
Argentinierstraße, Vídeň

INTEGROVANÉ / CHRÁNĚNÉ (DUÁLNI ŘEŠENÍ)



Chráněné cyklostezky a integrované koridory,
Patočková, Praha



Chráněné cyklostezky a integrované koridory,
Vestlund, Bergen

NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - PRINCIPY HIERARCHIE SÍŤE (dle principů TP 179)

I. ÚROVEŇ – PRIMÁRNÍ PÁTEŘNÍ SÍŤ

Hlavní městské a příměstské cyklotrasy:

- propojuje centrum města, hlavní dopravní uzly, sídliště, školy a významné veřejné instituce
- má celoměstský nebo nadregionální význam, je součástí hlavních koridorů.
- trasa je přímá, bezpečná, kapacitní, s oddělenou infrastrukturou (cyklostezky, chráněné pruhy)
- je určena pro každodenní dojížděku i dlouhé jízdy napříč městem
- Celoroční provoz, vysoká priorita údržby

II. ÚROVEŇ – SEKUNDÁRNÍ PÁTEŘNÍ SÍŤ

Trasy doplňující primární síť:

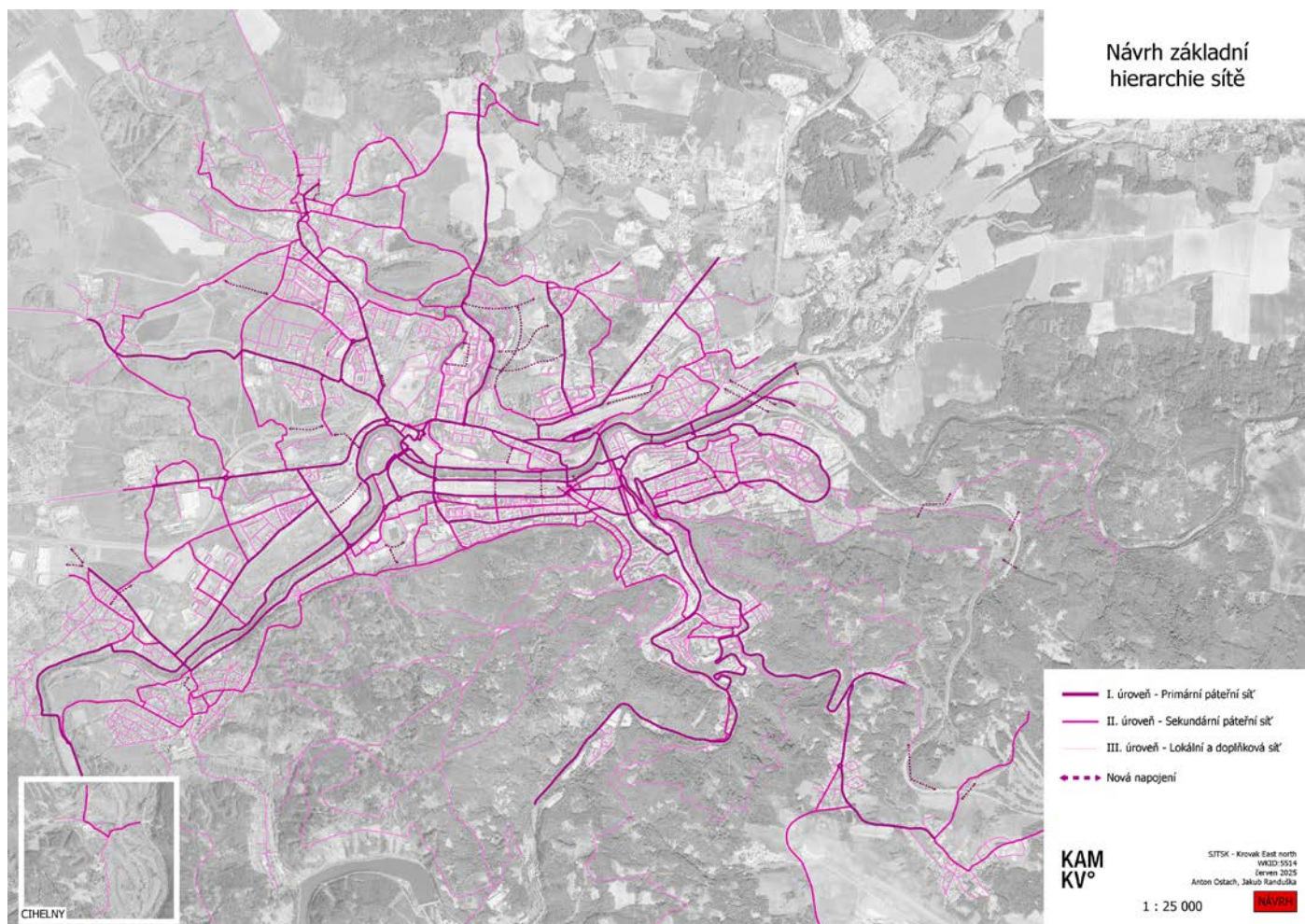
- propojuje městské čtvrti, školy, sportoviště, příměstské obce, parky nebo rekreační cíle

- má lokálně významnou dopravní nebo rekreační funkci
- kombinuje oddělené úseky a sdílený provoz (cyklopruhy, zklidněné komunikace)
- vhodná pro každodenní i rekreační využití, ale s nižší intenzitou než I. úroveň
- infrastruktura může být částečně provizorní nebo integrovaná

III. ÚROVEŇ – LOKÁLNÍ A DOPLŇKOVÁ SÍŤ

Krátké obslužné trasy:

- krátké trasy v obytných zónách, parcích, mezi ulicemi, napojení na vyšší úroveň sítě
- mají nízkou intenzitu, často rekreační nebo obslužnou funkci
- vedení po zklidněných ulicích, pěších zónách, lesních nebo parkových cestách
- slouží pro napojení domů, parků, škol, zajištění prostupnosti městských bloků
- minimální infrastruktura, často postačí dopravní značení

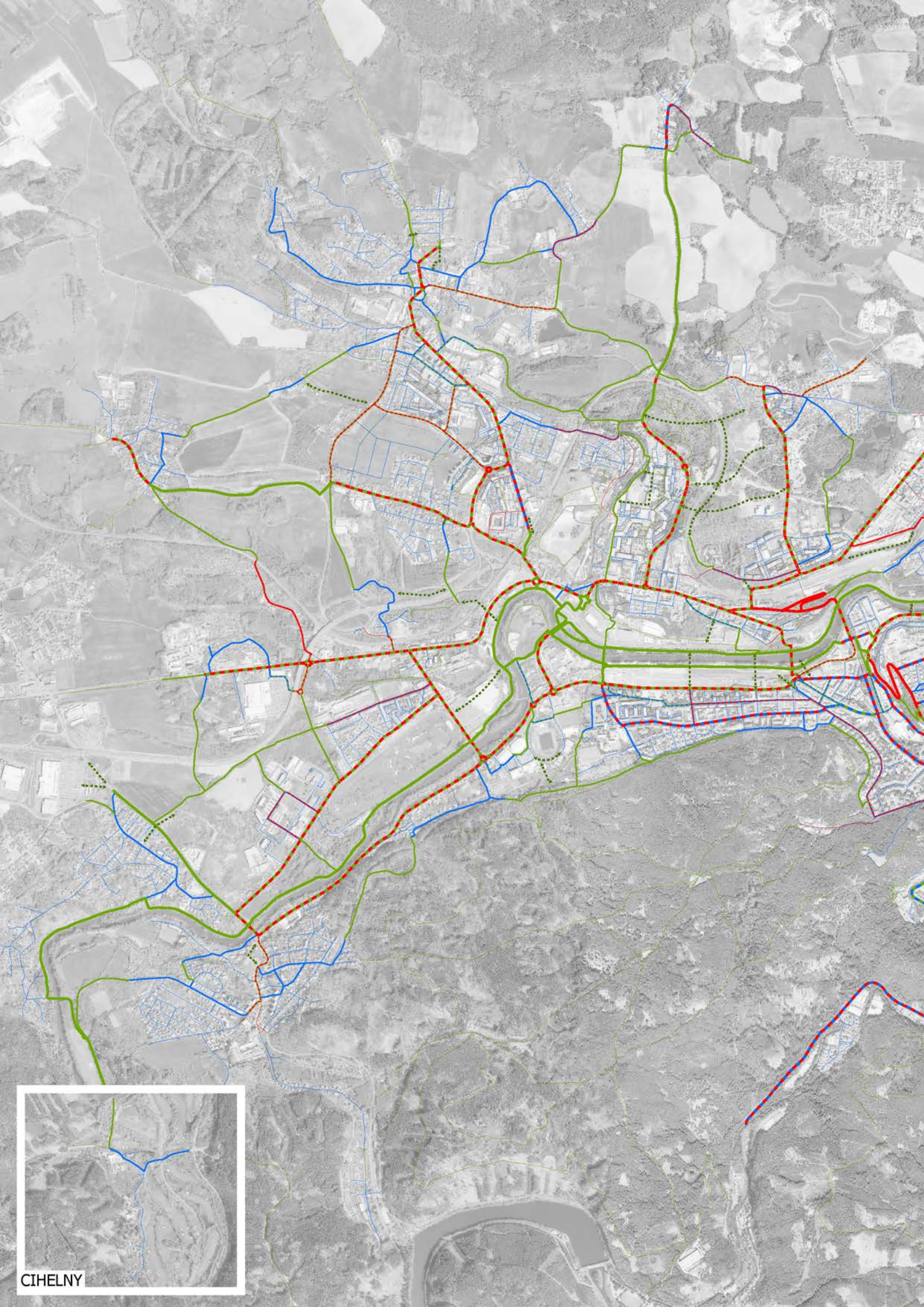


NÁVRHOVÁ ČÁST

KONCEPCE - ZAKLADNÍ PRINCIPY

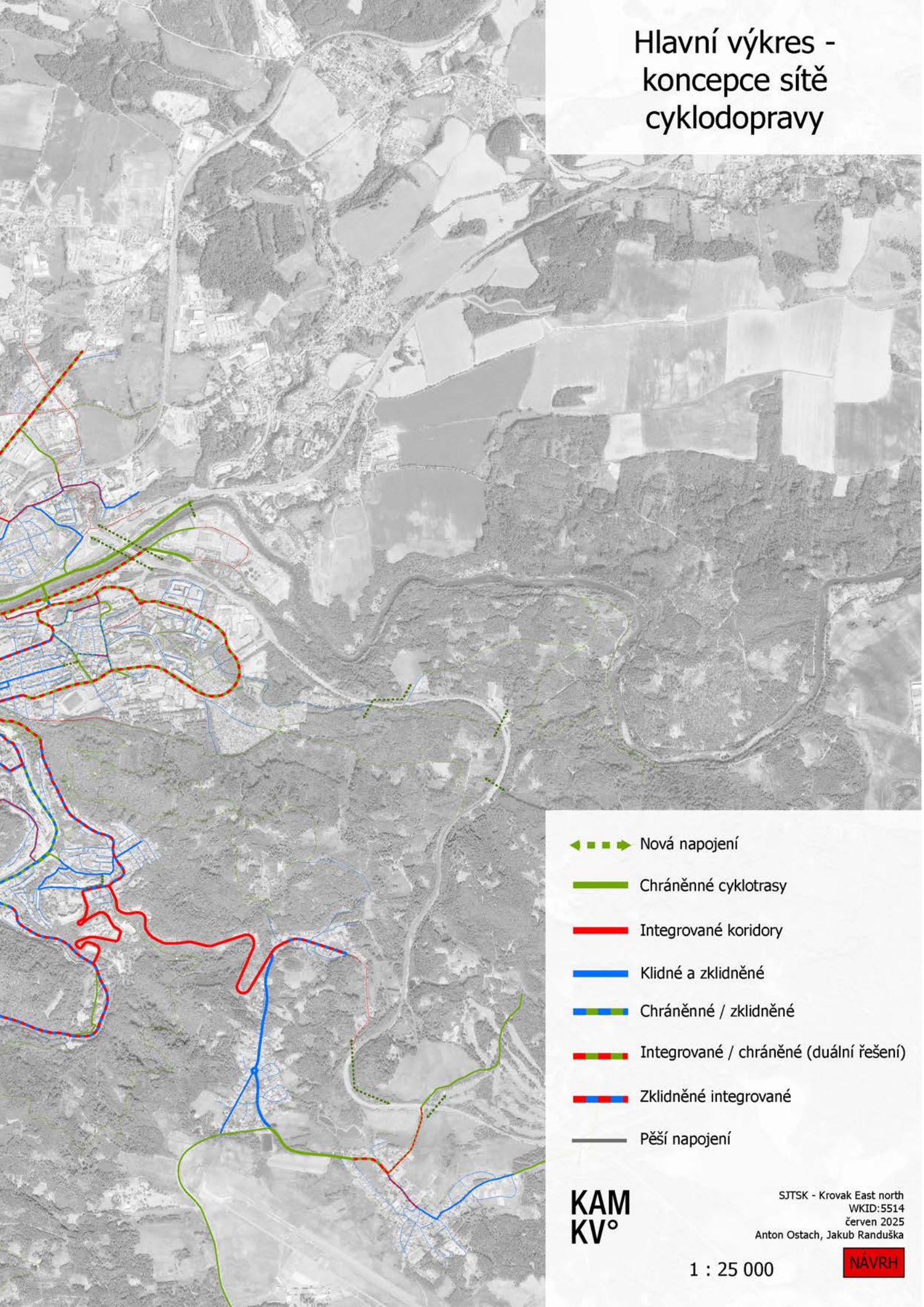
- 1. Koherence sítě** – síť má být logicky propojená a čitelná.
- 2. Přímé vedení tras** – minimalizace objížděk a bariér.
- 3. Soulad s předpisy a metodikami** - veškerá opatření musí být v souladu s TP 179, jejich aktuálními revizemi, platnou legislativou a souvisejícími metodickými dokumenty.
- 4. Bezpečnost křižovatek a křížení** - řešení klíčových křižovatek a míst křížení musí respektovat provozně-prostorové charakteristiky definované v koncepci a zásady TP 179.
- 5. Obousměrný provoz a bezpečnost** - obousměrný provoz cyklistů má být umožněn na co největším počtu komunikací, především na místních a vedlejších ulicích. Technické řešení musí splňovat požadované šířkové a bezpečnostní parametry. Na frekventovaných ulicích je vhodné oddělení cyklistů pomocí samostatných koridorů nebo cyklostezek.
- 6. Zklidnění dopravy** - komunikace s automobilovým provozem, mimo hlavní a tranzitní tahy, by měly být koncipovány jako Zóny 30 s obousměrnou propustností pro cyklisty. Kde je to vhodné, je doporučeno zřizování obytných nebo sdílených zón.
- 7. Vhodná kombinace forem infrastruktury** – cyklostezky, cyklopruhy, zklidněné komunikace podle intenzit a charakteru provozu.
- 8. Bezpečné osvětlení a dohled** – zvláště v intravilánu.
- 9. Atraktivita a komfort** – kvalitní povrchy, dostatečné šířky, bezpečné přechody.
- 10. Parkování kol (a koloběžek)** - instalace cyklostojanů musí být samozřejmou součástí veřejného prostoru u škol, institucí a komerčních objektů. Stojany mají být umístěny viditelně, bezpečně, s možností uzamknutí rámu a ochranou před povětrností.
- 11. Strategické propojení území** - mosty a lávky představují prioritní prvky páteřní infrastruktury. Zajišťují bezpečný průjezd přes bariéry (vodní toky, dopravní koridory) a mají vysokou investiční prioritu.
- 12. Prostupnost pěší sítě** - pěší síť v sídlištích je průjezdná jízdními koly v rámci plošné obsluhy území. Nutné je zajistit její sjízdnost a návaznost na ostatní komunikace.
- 13. Prostupnost krajiny** - volný průjezd cyklistů územím musí být zachován v maximální míře. Omezení vjezdu je přípustné pouze výjimečně a na základě věcně zdůvodněných důvodů (např. ochrana přírody).
- 14. Kontinuita a srozumitelnost značení** – srozumitelné a jednotné dopravní značení, navigace. Jasná návaznost mezi úseky a křižovatkami.
- 15. Zřetel na osoby se sníženou schopností pohybu** – bezbariérové řešení.





CIHELNY

Hlavní výkres - koncepce sítě cyklodopravy



- ◄ — — — — ► Nová napojení
- Chráněnné cyklotrasy
- Integrované koridory
- Klidné a zklidněné
- Chráněnné / zklidněné
- Integrované / chráněnné (duální řešení)
- Zklidněné integrované
- Pěší napojení

KAM
KV°

SJTSK - Krovak East north
WKID:5514
červen 2025
Anton Ostach, Jakub Randuška

1 : 25 000

NÁVRH

NÁVRHOVÁ ČÁST

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

Děti do 10 let mohou podle zákona jezdit na kole po chodníku. Je proto žádoucí, aby chodníky v okolí škol byly co nejširší, přehledné, bezbariérové a v dobrém technickém stavu. Bezpečná infrastruktura však musí zohlednit i širší dopravní kontext – zejména ranní a odpolední dopravní špičku, kdy dochází ke kumulaci dopravního provozu v okolí škol. V této době je vhodné zavádět opatření na zklidnění dopravy, včetně zón 30 a fyzických prvků snižujících rychlost vozidel.

Školní ulice

Za účelem zvýšení bezpečnosti dětí je vhodné prověřit zavedení tzv. školních ulic. Jedná se o veřejná prostranství před školami, kde je v nejvytíženějších časech (zejména ráno) dočasně omezen nebo zcela vyloučen vjezd automobilů a prostor je vyhrazen výhradně pro pěší a bezmotorový pohyb. V ostatních hodinách zůstává dopravní režim běžný. Zavedení školních ulic se doporučuje zejména:

- tam, kde je vysoký počet dětí přivážených autem až ke škole, což vytváří kolizní situace a ohrožuje pěší a cyklisty,
- v klidnějších ulicích, kde lze bez větších komplikací krátkodobě omezit automobilový provoz (s výjimkami např. pro IZS nebo rezidenty),
- v místech, kde lze zřídit kiss & ride zóny – tedy bezpečné záchytné body pro vysazení dětí mimo bezprostřední okolí školy, odkud děti samostatně dojdou nebo dojedou zbytek trasy.

Naopak školní ulice nejsou vhodné tam, kde:

- by dočasné omezení znemožnilo průjezd veřejné dopravy bez objízdné trasy,
- je možné dlouhodobě vyloučit automobilový provoz v okolí školy v rámci širší dopravní reorganizace.

Mikromobilita a infrastruktura

Mnohé školy v Karlových Varech se nacházejí v modernistických sídlištích, která jsou uvnitř prakticky bez automobilového provozu. Díky tomu jsou pro děti jedoucí na kole, koloběžce nebo jiném prostředku mikromobility přirozeně bezpečná. Pro zvýšení komfortu a podpory aktivní dopravy dětí je však žádoucí:

- zlepšit prostupnost školních areálů (např. průchody, cyklobranky, otevřenost oplocení z více stran),
- vybudovat bezpečné a dostupné parkování pro kola, koloběžky a další prostředky mikromobility – ideálně uvnitř areálu školy nebo v jeho těsné blízkosti.

Parkovací infrastruktura by měla být:

- krytá proti dešti,
- zajištěná proti krádežím (např. uzamykatelné stojany, kamerový dohled),
- dostatečně kapacitní s ohledem na očekávaný nárůst počtu dětí využívajících aktivní dopravu.



Předprostor základní školy, Salaspils, Lotyšsko

NÁVRHOVÁ ČÁST

BEZPEČNÉ CESTY DO ŠKOL

Bezpečnostní opatření v okolí škol

Pro zvýšení bezpečnosti dětí na cestě do školy je důležité:

- zavést a respektovat zóny 30 v širším okolí škol, včetně důsledné fyzické regulace rychlosti (např. zvýšené plochy, retardéry),
- zřídit bezpečné přechody – ideálně zvýšené, s dobrým výhledem, doplněné o reflexní značení nebo barevné zvýraznění,
- odstranit překážky ve výhledu (např. parkující auta u přechodů) a posílit vizuální identitu školního prostoru (např. piktogramy dětí, barevné chodníky).

Návaznost na veřejnou dopravu

Některé děti kombinují cestu do školy s veřejnou dopravou. Je proto nezbytné, aby trasa mezi zastávkou MHD a školou byla bezpečná a pohodlná – s kvalitními chodníky, přechody a bezbariérovými úseky. U vybraných zastávek lze uvažovat i o cykloopatřeních pro intermodální dopravu (např. cyklostojany, koloběžkové zóny).

Participace škol a komunity

Efektivní plánování bezpečných cest do škol vyžaduje zapojení škol, dětí i rodičů. Doporučuje se zpracovat Školní plán mobility, případně využít participativní nástroje jako je mapování školních cest, žákovské průzkumy nebo dotazníky mezi rodiči. Díky tomu lze lépe reagovat na lokální podmínky a zvýšit ochotu školní komunity k udržitelným změnám.

Benefity aktivní dopravy

Cesta do školy na kole, koloběžce nebo pěšky přináší řadu zdravotních, sociálních i výchovných výhod:

- děti se pravidelně pohybují a zlepšují si fyzickou kondici,
- rozvíjejí prostorovou orientaci a dopravní samostatnost,
- budují si vztah ke svému okolí,
- dochází k omezení automobilové dopravy v okolí škol, což dále zvyšuje bezpečnost a kvalitu veřejného prostoru.



Předprostor gymnázia, Ogre, Lotyšsko

NÁVRHOVÁ ČÁST

PARKOVÁNÍ JIZDNÝCH KOL (KOLOBĚŽEK)

Dostatečná a kvalitní možnost parkování kol je klíčová pro funkční cykloinfrastrukturu. Platí zde princip indukce poptávky – tam, kde stojany jsou, kola přibývají. Nejvyšší prioritu mají lokality jako školy, veřejné instituce, sociální a zdravotní zařízení, železniční stanice, obchodní a sportovní centra (např. KV Arena) a lázeňské území. Nedostatek bezpečného a kapacitního parkování je často překážkou širšího využívání kola jako dopravního prostředku.

Typy stojanů:

- Ideální je tvar obráceného „U“ z kovové trubky – umožňuje stabilní opření rámu i s brašnami a uzamčení rámu i kol.
- Nevhodné jsou tzv. „drátolamy“, které ničí výplet a znemožňují bezpečné uzamčení – vhodné maximálně pro dětské koloběžky.
- Vhodné doplňky: přístřešky, možnost zamykání, kamerový dohled, zámky, osvětlení.
- Umístění může být zapuštěné do povrchu nebo povrchové (mobilní).

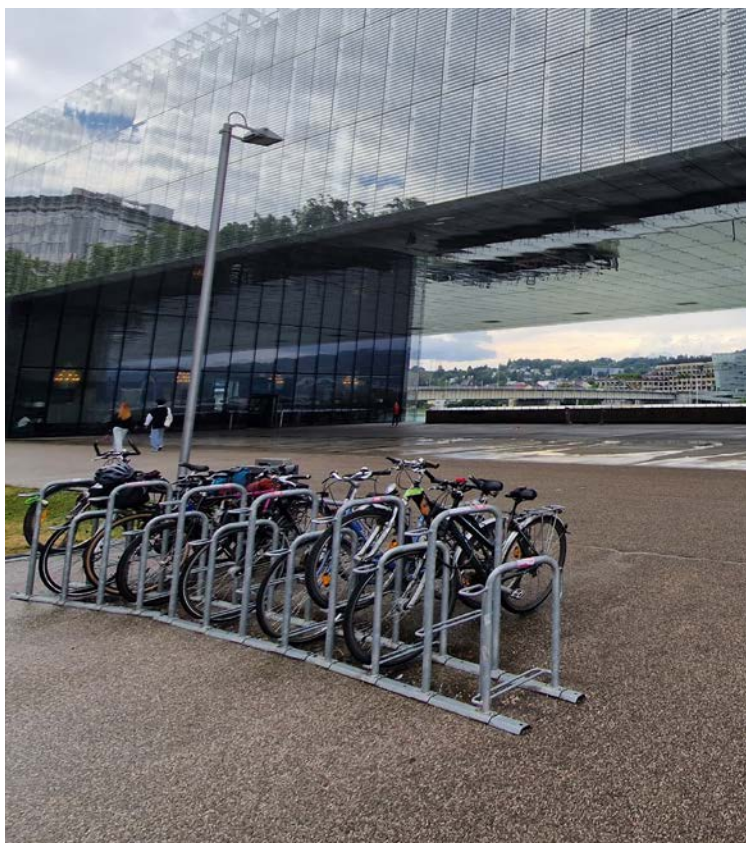
Cykloboxy:

- Vhodné zejména pro dražší kola nebo elektrokola – obvykle uzamykatelné, někdy zpoplatněné, přístup přes ID nebo PIN.
- Preferované u železničních stanic, terminálů veřejné dopravy a turisticky exponovaných lokalit.

Rozmístění a dostupnost:

- Ve veřejném prostoru zejména jednotlivě nebo v malých hnízdech (3–4 stojany), rovnoměrně v rámci historického jádra a širšího centra města.
- U významných bodových cílů (úřady, školy, sportoviště, obchody) je vhodné zřizovat větší hnízda s kapacitou pro desítky kol.
- Ve školách je třeba zřizovat zastřešené, bezpečné a ideálně chráněné stání – to je klíčové pro motivaci dětí dojíždět do školy na kole.

Pozn.: Podrobnější standardy a metodické pokyny jsou uvedeny v TP 179, kap. 9.



Typy cyklostojanů, Parkování u muzea, Linz, Rakousko



Vertikální cykloboxy, Japonsko



Cykloboxy u Kongresového centra, Praha

NÁVRHOVÁ ČÁST

PARKOVÁNÍ JIZDNÝCH KOL (KOLOBĚŽEK)

B+R (Bike & Ride):

- U železničních stanic a terminálů je žádoucí kombinovat volně přístupné stojany a uzamykatelné boxy.
- Parkování kol musí být dobře dostupné, viditelné, v bezpečném prostředí a v těsné vazbě na přestupní uzly.

Soukromé a poloveřejné stání:

- Ve školách a areálech (např. v průmyslových zónách) budovat krytá a zabezpečená stání.
- V bytových domech je vhodné zřizovat kolárny nebo uzamykatelné prostory pro dlouhodobé stání, ideálně jako součást stavebního standardu při nové výstavbě či rekonstrukcích.

Standarty a kvalita:

- Stojany musí být umístěny v dobře osvětlených a frekventovaných místech – zvyšuje to komfort a pocit bezpečí.
- Počet stojanů je vhodné dimenzovat podle velikosti a funkce místa (např. počet žáků, zaměstnanců, obyvatel).

Integrace a plánování:

- Cykloparkování by mělo být standardní součástí veřejných investic, regenerací veřejného prostoru i soukromých projektů.
- Při rekonstrukcích dopravních uzlů či výstavbě parkovacích domů by mělo být cykloparkování samozřejmostí.

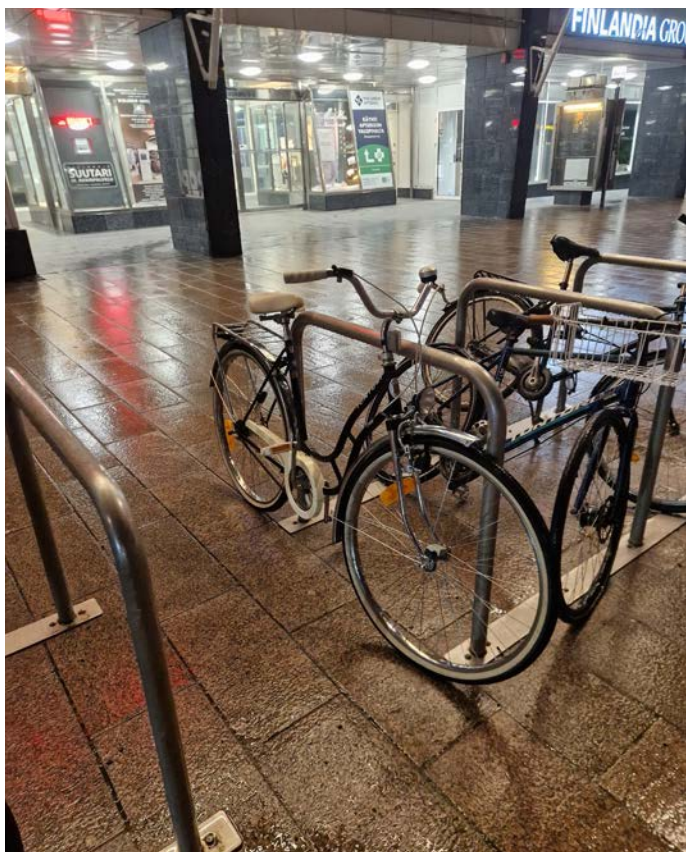
Údržba a správa:

- Nutná pravidelná kontrola technického stavu a čistoty, aby se předešlo zanedbanému dojezdu a ztrátě důvěry uživatelů.
- Vhodné je sledování obsazenosti a případné doplňování či přesun podle potřeby.

Značení a osvěta:

- Parkoviště kol by měla být zřetelně označena – ideálně včetně infoznaček a orientační navigace.
- Veřejné instituce a školy mohou hrát roli v podpoře osvěty, například prostřednictvím kampaní jako „Do školy a práce na kole“.

Pozn.: Podrobnější standarty a metodické pokyny jsou uvedeny v TP 179, kap. 9.



Standarty a kvalita, parkování na náměstí Kauppatori, Turku



Standarty a kvalita, Parkování u školy, Hameenkatu, Turku



Standarty a kvalita, Parkování u univerzity, AMK, Turku

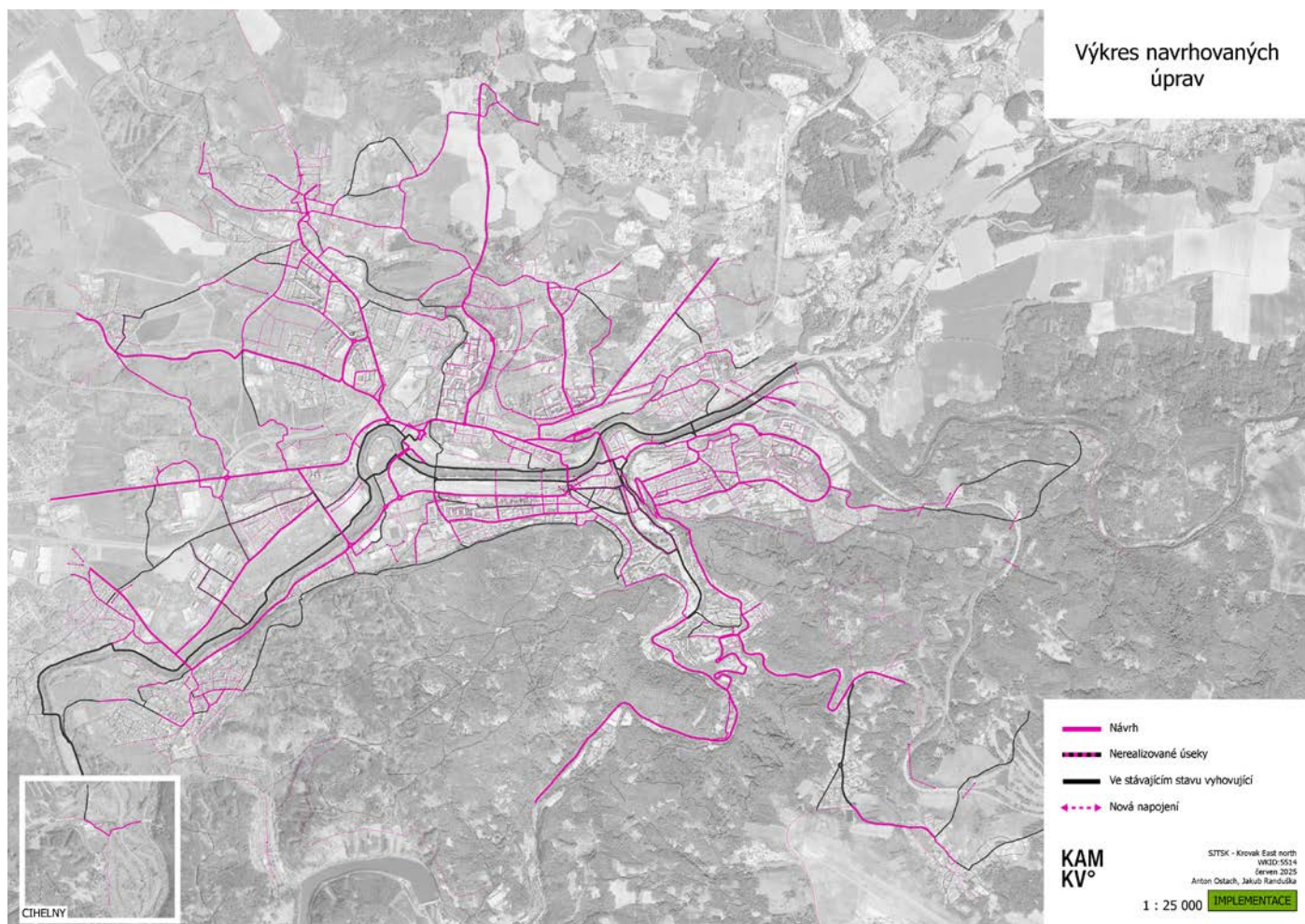
IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

NAVRHOVANÉ ÚPRAVY

Analýza hodnotí současný stav uliční sítě z pohledu vhodnosti pro cyklistickou dopravu a doplňuje je o přehled úseků ve fázi plánování či projektové přípravy. Současně identifikuje komunikace, které v současnosti nejsou pro cyklisty nijak přizpůsobeny a jejichž úprava by měla zásadní význam pro funkčnost celé sítě.

Za vyhovující jsou považovány samostatné cyklostezky, oddělené cyklopruhy, zklidněné nebo málo frekventované ulice s přirozeně nižším dopravním zatížením, pěší propojení v rámci modernistických sídlišť využitelná i pro každodenní cyklodopravu a také cyklotrasy realizované v posledních letech, které již významně zlepšily možnosti průjezdu městem. Analýza zároveň ukazuje lokality s chybějícími návaznostmi, které významně omezují souvislý průjezd městem a jejichž doplnění může zásadně zvýšit atraktivitu a funkčnost celé sítě.

Zvláštní pozornost je věnována trasám s potenciální páteří funkcí, jejichž absence dnes vytváří bariéry propojení hlavních center osídlení a způsobuje disproporci mezi relativně dobře obsluženými částmi města a oblastmi bez adekvátní infrastruktury. Z mapových podkladů je patrné, že většina obslužných a přístupových ulic uvnitř městských čtvrtí již splňuje základní požadavky pro bezpečný a komfortní pohyb na kole, doplnění klíčových úseků a systémové posílení páteřních tras je však nezbytnou podmínkou dalšího rozvoje cyklodopravy jako plnohodnotné součásti městské mobility.



IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

NAROČNOST ÚPRAV

Naplnění cílů tohoto dokumentu vyžaduje víc než jedno rozpočtové období. Opatření je proto nutné dobře naplánovat a začlenit do investičních plánů města. Navržené úpravy jsou rozděleny do čtyř kategorií podle realizační náročnosti:

- **VYHOVUJÍCÍ** – úseky vhodné pro cyklistiku ve stávajícím stavu, případně s potřebou drobné obnovy (např. doplnění značení, oprava povrchu).
- **NESTAVEBNÍ** – úpravy realizovatelné pouze instalací dopravního značení (svislého, vodorovného nebo jejich kombinace).
- **STAVEBNÍ** – opatření vyžadující stavební úpravy, zpravidla na stávajících komunikacích nebo městských pozemcích, bez nutnosti realizace nákladných konstrukcí jako jsou lávky, opěrné zdi apod.
- **NOVOSTAVBY** – náročnější stavební zásahy, často mimo městské pozemky nebo vyžadující složitější technická řešení.

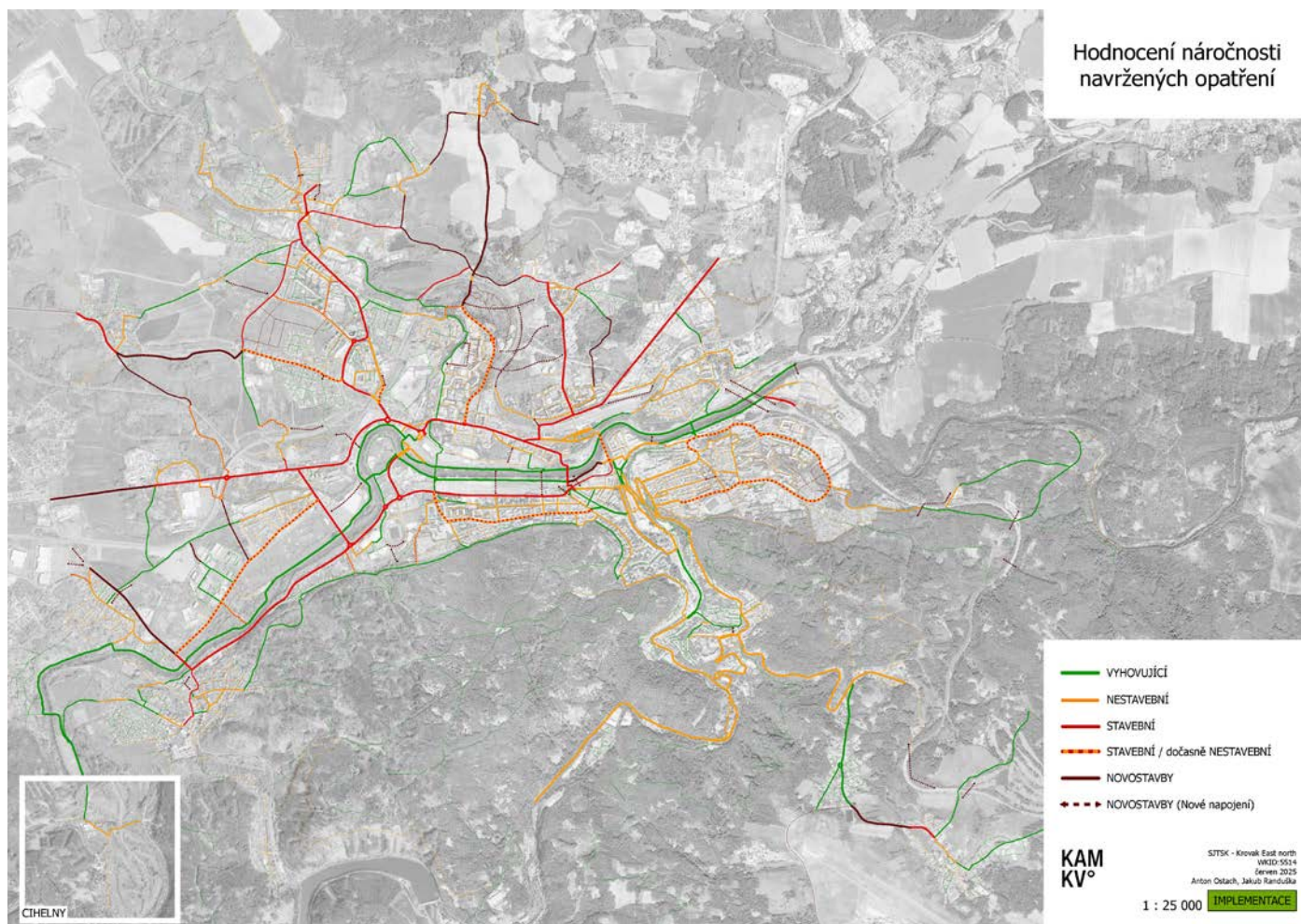
V navrženém souboru opatření převažují úpravy kategorie NESTAVEBNÍ, které jsou relativně rychlé a finančně nenáročné. Je vhodné je realizovat po funkčních městských celcích.

U stavebních opatření je doporučeno postupovat podle významu tras – prioritně řešit hlavní páteřní úseky a následně jejich přímé návaznosti.

Novostavby by měly být realizovány tam, kde přispějí k funkčnosti páteřní sítě a zlepší přístupnost celého území.

Součástí funkčního systému je také průběžné doplňování doprovodné infrastruktury – stojanů na kola, cykloboxů, úschoven apod.

Poznámka: Výkres znázorňuje orientační náročnost navrhovaných úprav. Skutečná náročnost realizace bude upřesněna na základě finální podoby cyklistických opatření a podrobného průzkumu v terénu.



IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

DROBNÉ ZÁSAHY ZLEPŠUJÍCÍ PROSTUPNOST ÚZEMÍ – ZKLIDŇOVÁNÍ DOPRAVY

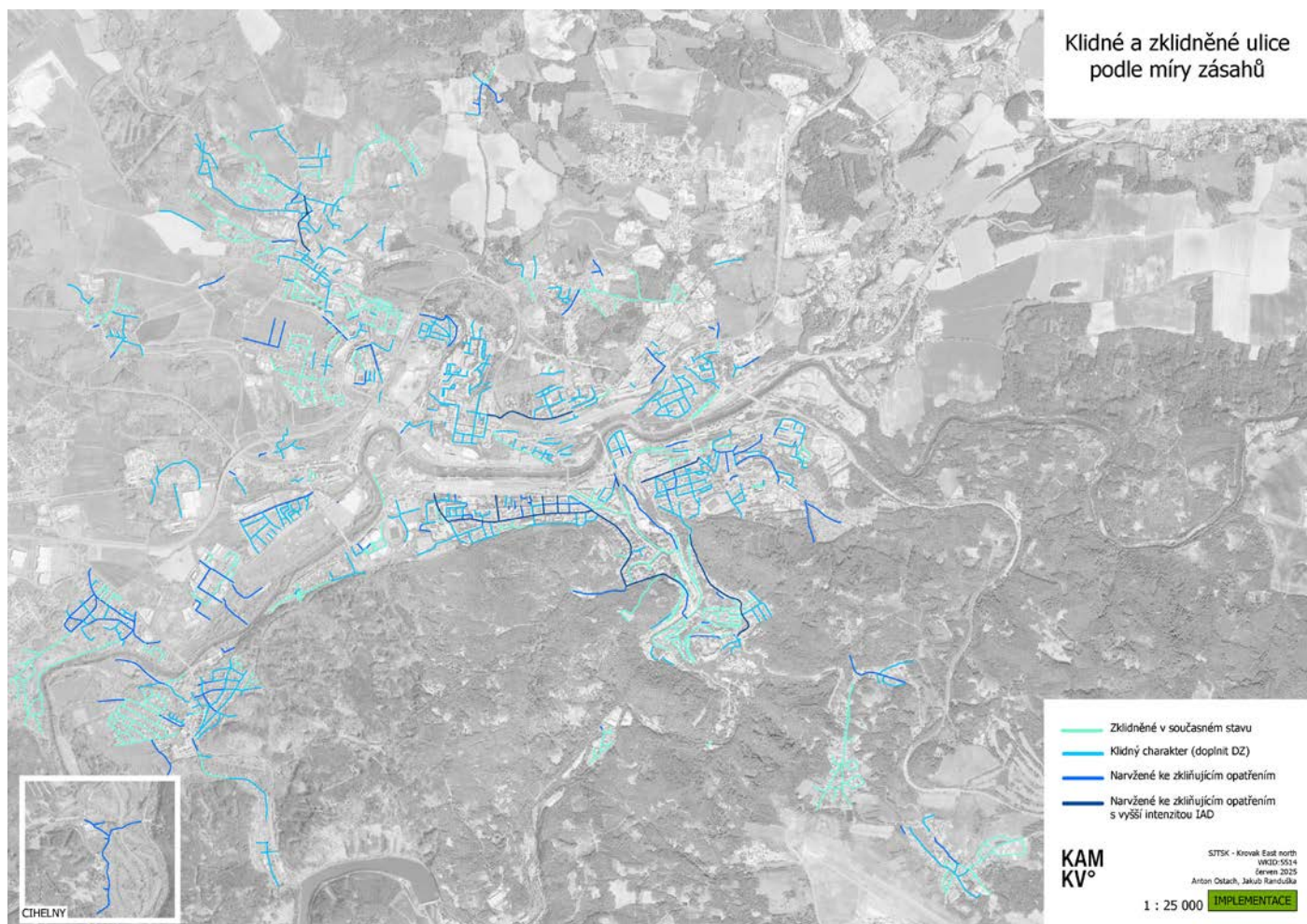
Jedním z efektivních nástrojů pro zlepšení prostupnosti města pro cyklistickou dopravu je cílené zklidňování motorové dopravy prostřednictvím drobných, finančně nenáročných opatření. Patří mezi ně:

- obytné zóny,
- pěší zóny,
- sdílené zóny,
- zóny 30,
- cyklistické zóny.

Tyto přístupy jsou běžnou součástí městských strategií podpory cyklistické dopravy v evropském i českém kontextu.

Cílem těchto zón není úplné vyloučení motorové dopravy, ale změna jejího charakteru – motoristé jsou zde sice nadále připuštěni, avšak nejsou dopravní prioritou. Výsledkem je výrazné zvýšení bezpečnosti, zejména pro cyklisty a chodce, a zároveň snížení hlukové zátěže v obytných a historicky hodnotných částech města, kde je vysoká koncentrace funkcí a intenzivní pohyb osob.

Snižování rychlosti má pozitivní dopad na čitelnost provozu, komfort a bezpečnost jízdy na kole. V rezidenčních oblastech a jádrových městských lokalitách umožňuje vytvářet cyklisticky příznivé prostředí i bez náročných stavebních zásahů. Analýza identifikuje stávající klidné nebo zklidněné ulice a rozděluje je podle potřeby intervencí – od ulic, které jsou již v současném stavu vhodné pro cyklistickou dopravu, přes ty, kde postačí doplnění dopravního značení, až po místa vyžadující stavební úpravy a podrobnější dopravní posouzení. Tato kategorizace slouží jako podklad pro cílené návrhy opatření podporujících každodenní cyklistickou mobilitu v městském prostředí.



IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

DROBNÉ ZÁSAHY ZLEPŠUJÍCÍ PROSTUPNOST ÚZEMÍ - CYKLOBOUSMĚRKY

Cykloobousměrky jsou jednoduchým a ekonomicky efektivním opatřením pro zlepšení prostupnosti města na kole. Umožňují legální obousměrný pohyb cyklistů v jednosměrných ulicích, zejména v rezidenčních oblastech a historickém centru, kde bývá provoz omezený a prostor dostatečný. Realizace často spočívá pouze v doplnění dopravního značení, případně piktogramového koridoru.

Ve zklidněných zónách (obytné zóny, zóny 30, sdílené a pěší zóny) je jejich zavedení technicky i legislativně jednoduché. Nové jednosměrné komunikace je vhodné navrhovat jako cykloobousměrné v souladu s TP 179.

Všechny nově navrhované jednosměrné komunikace v rámci výstavby nebo rekonstrukce by měly být standardně koncipovány jako obousměrně průjezdné pro cyklisty, a to prostřednictvím výjimky ze směru jízdy nebo samostatného cyklokoridoru. Tato zásada vychází z principu systematické podpory cyklistické prostupnosti ve městech s pokročilou cyklopolitikou.

Prioritní ulice:

- historické centrum a zklidněné zóny,
- významné trasy a páteří propojení,
- místní propojení v husté zástavbě s příznivými podmínkami.

Výhledově vhodné:

- méně významné trasy v okrajových lokalitách,
- úseky s alternativními objízdnými trasami,
- komunikace se stísněnými prostorovými podmínkami.



IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

INVESTIČNÍ ZÁMĚRY DO STRATEGICKÝCH PROPOJENÍ

Klíčovou součástí rozvoje cyklistické infrastruktury jsou strategická propojení vyžadující vyšší investice a projektovou přípravu –

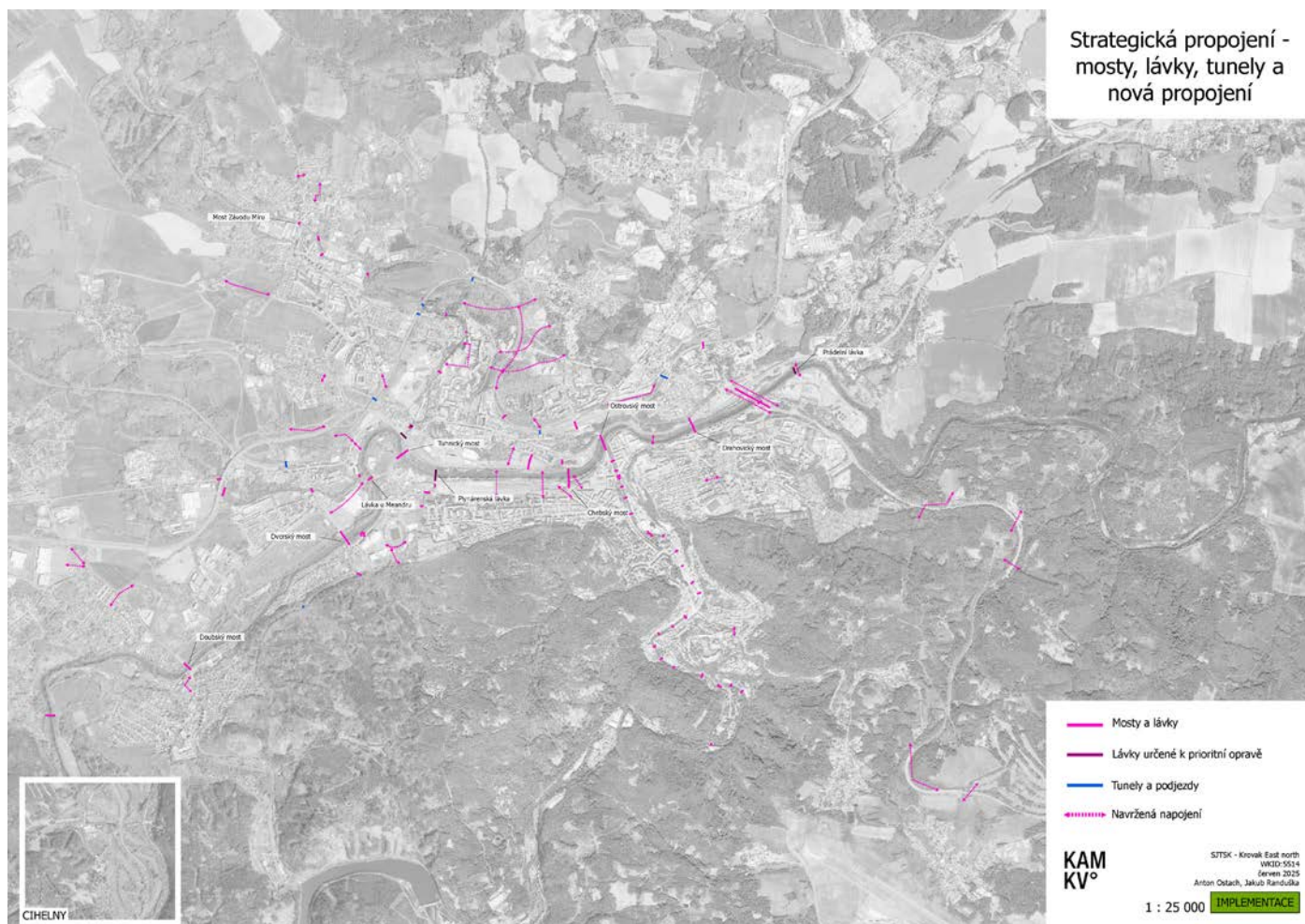
- lávky,
- mosty,
- tunely,
- podjezdy a nadjezdy.

Ty umožňují překonání liniových bariér, zejména železnice, dálnic a vodních toků. Je nezbytné zachovat stávající vazby a v případě jejich ohrožení (např. přestavbou železniční tratě) zajistit plnohodnotnou náhradu.

Z hlediska cyklistické prostupnosti Karlových Varů jsou zásadní přemostění řeky Ohře:

- Doubský most,
- Plynárenská lávka,
- Drahovický most
- Prádelní lávka.

Generel zároveň identifikuje potřebu nových přemostění a průchodů. Významná je například chybějící vazba mezi Sedlecem a Rybáři, zásadní pro plánovaný Lesopark Šlem i rozvoj bydlení v této oblasti. Územní plán již počítá s propojením Bohatic a lokality „Čerták“. Doporučuje se rovněž prověřit možnosti prostupnosti skrze areálové bariéry a technickou (dopravní) infrastrukturu.



IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

AKČNÍ PLÁN

1. Strategické cíle (2025–2030)

- Zvýšit podíl cyklistické dopravy na celkové přepravě osob ve městě.
- Zajistit bezpečnou, plynulou a propojenou cyklistickou síť včetně návaznosti na příměstské trasy.
- Podpořit každodenní dojížděku na kole – do škol, zaměstnání a za službami.
- Zvýšit atraktivitu cyklistiky pro obyvatele i návštěvníky města.

2. Obecná systémová opatření

- Koordinovat cyklistickou infrastrukturu s územním plánováním (včetně ŘSD a SŽ.).
- Zřídit a personálně obsadit pozici městského cyklokoordinátora.
- Zajistit stabilní financování – pravidelná rozpočtová alokace a aktivní čerpání z IROP, SFDI a dalších dotačních programů.

3. Monitoring a evaluace

- Provádět každoroční vyhodnocení realizace opatření podle klíčových ukazatelů (např. délka nových tras, počet cyklostanů, výsledky dopravních průzkumů).
- Zřídit pracovní skupinu pro cyklistickou dopravu (zástupci města, IPRÚ, odborníci, veřejnost).

4. Komunikační a motivační kampaně

- Pravidelná účast města na kampani „Do práce na kole“.
- Zavedení označení „Cyklisté vítáni“ u veřejných a komerčních objektů.
- Vytvoření interaktivní mapové aplikace pro návrhy tras, hlášení závad a plánování.

5. Základní typy opatření akčního plánu

- **Investiční záměry (I)**, které vyžadují projektovou dokumentaci, stavební řízení, majetkoprávní řešení a často i dotační podporu (např. výstavba cyklostezek, lávek, mostů, podjezdů, bezpečnostních úprav křižovatek).
- **Rychlá a levná opatření (R)** (Quick wins) - nízkonákladová, snadno realizovatelná, s okamžitým dopadem (např. změny dopravního značení, zklidnění ulic (zóny 30), cyklopiktokoridory, obousměrky).
- **Systémová a organizační opatření (S)** - neinvestiční, ale strategicky významná (např. zřízení pozice cyklokoordinátora, monitoring, evaluace, spolupráce s krajem a IPRÚ, komunikace s veřejností, podpora kampaní).



IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

AKČNÍ PLÁN 2025 - 2030+

Typ	Opatření	Popis	Příprava	Realizace	Zodpovědnost
I	Rekonstrukce a výstavba cyklostezek na levém břehu Ohře (úsek Plynárenská – Prádelní lávka)	Zpřístupnění a propojení lávek pro cyklisty a pěší, které zajistí spojení obou břehů Ohře. Opatření navazuje na městské trasy (A5, A6), Karlovu stezku a mezinárodní trasu Euregio Egrensis.	2026-2027	2028-2029	Odbor rozvoje a investic / IROP
I	Dokončení chybějících úseků stávající primární (sekundární) páteřní cyklistické sítě	Doplnění neúplných úseků hlavních cyklotras, zejména C39 (EuroVelo 4), Karlovy stezky (C2009) a cyklostezky C2227	2026-2027	2028-2029	Odbor rozvoje a investic / IROP
I	Primární páteřní síť pro každodenní dojíždění včetně nových propojení	Realizace stavebních opatření nových tras a propojení (ve spolupráci s SŽ a ŘSD.)	2027-2029	2030-2031	Odbor rozvoje a investic / IROP
I	Sekundární páteřní síť pro každodenní dojíždění včetně nových propojení	Realizace stavebních opatření nových tras a propojení (ve spolupráci s SŽ a ŘSD.)	2029-2031	2031+	Odbor rozvoje a investic / IROP
R	Zajištění obousměrného provozu cyklistů v jednosměrkách	Revize a doplnění dopravního značení	2026	2026-2027	Odbor technický
R	Zklidnění ulic	Jednoduchá opatření (např. zóny 30, sdílené zóny)	2026	průběžně	Odbor technický
R	Realizace nenáročných cyklotras sekundární páteřní sítě	Doplnění značení, úpravy povrchů, cyklopiktokoridory	2026	2026-2028	Odbor technický
R	Bezpečné cesty do škol	Identifikace rizikových míst a realizace opatření ke zvýšení bezpečnosti cest dětí do škol (přechody, zpomalovací prvky, osvětlení)	2026–2027	2028–2030	Odbor školství / Městská policie
R	Instalace cyklostanů u veřejných institucí	Přednostně u škol, veřejných institucí a obchodních center	2026	průběžně	Odbor majetku / Odbor technický
S	Zřízení pozice městského cyklokoordinátora	Koordinace a řízení cyklistické politiky města, Projektová příprava a podpora investic, Monitoring a evaluace	2026	2026	Město

Karlovy VARY°

Zadavatel:
Magistrát města Karlovy Vary,
Moskevská 2035/21, Karlovy Vary 360 01

GEOprojectKV

Zpracovatel:
GEOprojectKV s.r.o.
Závodní 391/96c, 360 06 Karlovy Vary

**KAM
KV°**

Zpracovatel:
Kancelář architektury města Karlovy Vary, p. o.
náměstí Dr. M. Horákové 2041
360 01 Karlovy Vary

C & CH


Odborná spolupráce:
Ing. arch. Tomáš Cach
E-mail: tomascach@gmail.com
Tel.: +420 739 425 891

