

KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY NA ÚZEMÍ MĚSTA MOSTU A OBCÍ V RÁMCI ORP MOST

most



OBSAH

1. Úvod a cíle koncepce cyklistické dopravy	4
2. Nadřazené strategické dokumenty a vstupní podklady	7
2.1 Evropská unie	7
2.2 Česká republika	7
2.3 Ústecký kraj.....	8
2.4 Statutární město most.....	9
2.5 Platné zákony a vyhlášky.....	10
3. SUMP – návrhová část – cyklodoprava - citace.....	12
3.1 Dopravní koncepce	12
3.2 Návrh řešení cyklistické dopravy	12
3.3 Návrh řešení cyklistické dopravy pro město Most.....	13
3.4 Park and Ride a Bike and Ride.....	17
4. Cyklisté, veřejný prostor a pravidla jeho užití.....	18
4.1 Rozdělení typů cyklistů a jejich klíčové požadavky	18
4.2 Uživatelé koloběžek.....	20
4.3 Dopravní značení pro cyklisty a integrační opatření	20
4.4 Základní principy tvorby území příznivého pro cyklodopravu.....	25
5. Analytická část.....	28
5.1 Zhodnocení vývoje podmínek cyklodopravy v letech 2018 – 2022 v Mostě	28
5.2 Zklidněné zóny	29
5.2.1 Zóny 30	29
5.2.2 Obytné zóny	30
5.2.3 Městské parky a zahrádkářské kolonie	30
5.2.4 Sportovně rekreační zóny.....	31
5.3 Základní sídelní jednotky a vybrané lokality	34
5.4 Současné cyklotrasy na území města.....	39
5.4.1 Hodnocení existujících tras.....	39
5.4.2 Současné trasy se systémy V15 a V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“	40
5.4.3 Současné trasy řešené systémem SDZ C9a a IP 7.....	41
5.4.4 Historicky zavedené turisticko sportovní trasy městem.....	43
5.5 Trasy v extravilánu města	44
5.6 Podpora rozvoje cyklodopravy a záměry připravované městem Most	47
5.7 Vývoj nehodovosti cyklistů podle dat Policie ČR v letech 2018 - 2022.....	49
5.8 Cyklodoprava v obcích v rámci ORP Most	51
5.9 Současný stav možností parkování kol a služeb pro cyklisty	58
5.10 Předpokládaný vliv rozvoje pedeleků a elektrokol.....	61
5.11 Půjčování a sdílení kol a koloběžek	61
5.12 Elektromobilita v rámci cyklodopravy v regionu.....	62

6.	Hodnocení plnění doporučení z Generelu Koncepce cyklodopravy období 2019 - 2022	64
7.	Návrhová část statutárního města Mostu.....	75
7.1	Strategické cíle v intravilánu města Mostu	75
7.2	Cíle v oblasti propojení města Mostu s regionem.....	75
7.3	Rozvoj sítě cyklotras na území statutárního města Mostu.....	79
7.3.1	Páteční trasy.....	80
7.3.2	Základní trasy.....	86
7.3.3	Důležité a specifické zóny, sportovně rekreační areály, parky a části města	88
7.3.4	Základní sídelní jednotky a okrajové části města	89
7.4	Návrh pasportizace cyklotras.....	90
7.5	Technicko – stavební opatření a údržba.....	91
7.6	Komunikace s odbornou a poučenou laickou veřejnou.....	92
7.7	Rozvoj systému parkování kol.....	92
7.8	Služby pro cyklisty – doprovodná cyklistická infrastruktura	93
8.	Návrh rozvoje cyklodopravy na územích obcí v rámci ORP Most.....	94
9.	Informace, propagace, kampaně a akce	99
9.1	Podpora škol.....	99
9.2	Podpora výchovných a motivačních projektů mimo školy	99
9.3	Propagace, výchova	99
9.4	Spolupráce s Ústeckým krajem, městy a obcemi v regionu	101
10.	Seznam zkratk	102
11.	Přehled příloh	103

1. ÚVOD A CÍLE KONCEPCE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická doprava je jedním ze základních způsobů užívání uličního prostoru a obecně veřejného prostoru. Zároveň je kolo prostředkem pro cesty do práce či do školy, pro rekreaci, turistiku a udržování kondice obyvatel.

Vedení statutárního města Mostu si je vědomo potřeby trvale a průběžně zlepšovat podmínky cyklistů ve veřejném prostoru zastavěného území města i v jeho extravilánu. Tento dokument je aktualizací původní Koncepce cyklodopravy schválené Radou města Mostu dne 17. 1. 2019, usnesením č. RmM/0106/4/2019.

Na rozdíl od původního dokumentu řeší tento i problematiku cyklodopravy v obcích v rámci území ORP Most vzhledem k provázanosti zájmů a vzhledem ke společným cílům města Mostu a obcí v regionu Mostecko, tedy záměrům tvorby kvalitních cyklotras pro cesty do práce, do škol i pro rekreaci obyvatel Mostecka a pro turistiku.

Zároveň tyto subjekty, tedy statutární město Most a obce, chtějí využít spolupráce s Ústeckým krajem, Klubem českých turistů a příležitostí dostupných dotací.

V uplynulých letech 2018 – 2022 došlo k výraznému zlepšení podmínek cyklistů ve město Most i na značených cyklotrasách na Mostecku, zhodnocení je uvedeno v kap. Č. 5.1. Hodnocení stavu v obcích je uvedeno v kapitole č. 5. 7. v rámci Analytické části koncepce.

Statutární město Most společně s městem Litvínov si pořídilo, a prostřednictvím zastupitelstev obou měst byl schválen, Plán udržitelné městské mobility (dále jen SUMP), který se tak stal jedním ze strategických dokumentů těchto měst. Jeho cílem je navrhovat podmínky pro uspokojení potřeb mobility lidí, institucí a firem v obou městech a jejich spádovém okolí a přispět ke zlepšení kvality života všech obyvatel. SUMP komplexně řeší dopravní dostupnost, která bude k dispozici všem, navrhuje zlepšení účinnosti a hospodárnosti systému, zvýšení bezpečnosti v dopravě a omezování negativních vlivů dopravy na životní prostředí. Tato koncepce rozvoje cyklistické dopravy statutárního města Mostu na tento dokument navazuje jako jeden z prvků jeho uplatňování. Zároveň tento dokument využívá analytické podklady ze SUMPu z oblasti cyklistické dopravy. Navazuje zároveň na již existující aktivity v plánování a rozvoji města, pracuje s nimi tak, aby všechny prvky SUMP směřovaly ke zlepšení kvality života. Cílem SUMP je zvýšit podíl cyklistické dopravy ze dvou minimálně na tři procenta. Tento dokument je zároveň formou plnění jednoho z úkolů Implementačního plánu SUMP. Všechny prvky rozvojové koncepce cyklodopravy jsou takové, že jejich realizací nedochází k nevratnému negativnímu ovlivnění budoucích urbanistických záměrů rozvoje, ale ke kultivaci současného stavu veřejného prostoru našeho města.

Tato koncepce definuje následující cíle:

- aplikace vazeb na nadřazené koncepční a strategické dokumenty,
- pokračování v tvorbě zklidněných městských částí,
- doplňování sítě cyklotras, nepřerušovaných spojnic mezi jednotlivými částmi města a cílovými místy,
- zlepšování propojení obcí s městem Most pro zlepšení podmínek cest do práce a do škol na kolech,
- aplikace technických podmínek ministerstva dopravy TP 179 a platné legislativy v oblasti dopravy,
- podpora zlepšování místní mobility – zvyšování počtu cest na kole do práce, do škol, včetně podpory tvorby tras do průmyslových zón,
- zvýšení celkové bezpečnosti dopravy a v důsledku toho i cyklodopravy včetně odstraňování kolizních míst,
- zlepšování podmínek pro cyklisty a bezpečnosti v rekreačních a sportovních zónách i ve veřejném prostoru obecně,
- začleňování priority cyklodopravy do integrovaných řešení dopravních projektů města i regionu,

- uplatňování cyklistické dopravy v rozhodovacích procesech ovlivňujících rozvoj města Mostu a obcí v ORP Most,
- doplňování mobiliáře pro cyklisty a podpora rozvoje souvisejících služeb,
- zlepšování značení a podmínek průjezdnosti cyklotras,
- podpora cyklistických aktivit - akcí v regionu,
- doplňování regionálních cyklotras a spolupráce s Krajským úřadem Ústeckého kraje při řešení povrchů krajských páteřních tras, zejména Pánevni cyklotrasy č. 66,
- podpora čisté mobility a komunikace se zájmovými skupinami,
- spolupráce s odborníky v cyklistice, dopravě, urbanismu a územním plánování,
- periodické hodnocení četnosti dopravy a analýzy,
- koordinace činnosti s obcemi a městy v regionu i v kraji včetně spolupráce s Krajským úřadem Ústeckého kraje a Klubem českých turistů,
- využívání zkušeností z jiných měst pomocí řádného členství v zapsaném spolku „Partnerství pro městskou mobilitu“.

Základní principy průběžné činnosti:

- komunikace s odbornou a laickou veřejností, naslouchání podnětům a návrhům (včetně mobilního rozhlasu a návrhů v rámci akcí Hejbní Mostem),
- komunikace města Mostu s městem Litvínov a obcemi v regionu (zejména ORP Most),
- prezentace záměrů města a veřejná projednání zásadních projektů,
- aktivní účast města ve spolupráci s jinými městy, v zájmových sdruženích a institucích měst.

Základními parametry cyklotras jsou:

- celistvost – spojitost tras,
- přímot tras spojujících základní cíle (dle možností území),
- bezpečnost – omezit potenciální konflikty při křížení, snížení rychlosti dopravy na konfliktních místech, čitelnost a pochopitelnost dopravních situací,
- atraktivita – začlenění cyklodopravy do vstřícného a příjemného prostředí,
- komfort – navozování situací, kdy je jízda kole příjemným a uvolňujícím zážitkem.

Pro všechny druhy dopravy, ať už se jedná o automobilovou (IAD), veřejnou, či cyklistickou, platí stejné zásady – zajistit přímot, bezpečnost, atraktivitu, konzistenci, kde důraz má být kladen na integraci, nikoliv na segregaci, a dopravní prostor má být řešen jako celek, kde se zohledňují všechny složky dopravy.

Součástí podpůrných aktivit jsou různá opatření, která fyzicky a/nebo psychologicky nutí řidiče zpomalit. Výsledkem tzv. zklidňování dopravy je mnohem větší sdílení prostoru v ulicích všemi uživateli (chodci, cyklisty, veřejnou dopravou, automobily atd.). Sdílený prostor má za úkol zlepšit bezpečnost v ulicích a jejich obyvatelnost pomocí nekonvenční koncepce, která omezuje přísnou geometrii rohů a značení a zlepšuje viditelnost. Dopravně zklidněné zóny se zavádějí proto, aby motorová doprava jezdila nižší rychlostí, s opatrností a pozorností vůči ostatním účastníkům dopravního mixu.

Design prostoru ulice by měl být jedním z výstupů ucelené politiky mobility. Ulice by měly nabídnout možnost pohodlného užívání všem uživatelům, ať už jdou po ulici pěšky, jedou na kole nebo v autě. Současně by se design ulic měl přizpůsobit místním podmínkám a integrovat všechny způsoby dopravy, které si uživatelé přejí používat.

Potenciál města jako živého organismu a veřejného prostoru obecně (i v obcích) se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích. Doprava je jedním z faktorů, který utváří město, zajišťuje jeho životaschopnost. Zásadním způsobem ovlivňuje životní prostor jeho obyvatel a podílí se na stavu životního prostředí. Proto je nezbytné hledat řešení, která zmírní nežádoucí vlivy dopravy, ale zároveň nebudou mít negativní vliv na ekonomiku a mobilitu obyvatel.

Cílem systematického plánování cyklistické dopravy je nikoli přispět k realizaci co největšího množství kilometrů cyklostezek, ale vytvořit trasy bezpečné a přívětivé pro pohyb cyklistů. Zároveň s tím je potřeba nabídnout kvalitu spočívající zejména ve spojitosti, atraktivitě jednotlivých propojení a v neposlední řadě i v plynulosti pohybu cyklistů. Právě kvalita dopravní cesty může totiž sehrát rozhodující roli při volbě dopravního prostředku.

Bez ohledu na integrační trendy stále by se mělo dbát na řešení zájmů dvou skupiny cyklistů. Jedna chce volit pro ně bezpečnější a pomalejší trasy mimo prostor pro motorová vozidla, tedy na samostatných cyklostezkách a na společných trasách s chodci, druhá si troufá mezi vozidla a preferuje rychlost jízdy. Proto dle možností by měl systém tras být duplicitní, aby vyhověl oběma skupinám.

Mimo zastavěné území města Mostu jsou doplňovány cyklotrasy z iniciativy různých avšak převážně spolupracujících subjektů. Bohužel tyto aktivity nejsou plně koordinovány. Město Most spolupracuje s Ústeckým krajem, s Klubem českých turistů a v oblasti jezera Most komunikuje se státním podnikem DIAMO, odštěpným závodem PKÚ, který řeší revitalizaci krajiny po těžbě uhlí a jedním z výsledků je jezero Most. Město Most má zájem o aktivní spolupráci s městem Litvínov, prioritně na řešení území mezi jezerem Most a Litvínovem, dále na správě cyklotras v regionu obecně.

Je žádoucí spolupráce města Mostu s Ústeckým krajem a s obcemi v regionu na řešení cyklostezek a cyklotras.

Ústecký kraj se věnuje tvorbě páteřních cyklotras a cyklostezek. V současnosti se zaměřuje na cyklostezku Ohře a Pánevnickou cyklostezku s číslem 66, která prochází regionem Mostecko i intravilánem statutárního města Mostu.

Důležitá je výměna zkušeností a společný tlak na poskytování dotací a tvorbu potřebné legislativy na úrovni státu. K tomu slouží i členství města ve Spolku pro městskou mobilitu.

2. NADŘÁZENÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY A VSTUPNÍ PODKLADY

Cyklistická doprava je přímo nebo nepřímo součástí evropských, státních, krajských, ale zejména městských strategických dokumentů, protože souvisí nejen s dopravou, ale i s územním plánováním, rozvojem regionů i měst, stavem životního prostředí i zdraví obyvatel.

2.1 EVROPSKÁ UNIE

Základním strategickým dokumentem je Bílá kniha o dopravě, která je plánem jednotného evropského dopravního prostoru. Dokument pracuje s výhledem do roku 2050.

Cyklistická doprava je zde řešena v těchto iniciativách:

16. Směr „k vizi nula“ v oblasti bezpečnosti silničního provozu, kdy je zvláštní pozornost věnována nejzranitelnějším účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to formou bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel

27. Dopravní informace – podpora informování o dostupných alternativách k individuální dopravě, tedy méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, park and drive, inteligentní prodej jízdenek atd. Cyklistická doprava je zahrnuta do tématu celkové mobility pro městská prostředí.

31. Plány městské mobility – aplikace postupů a systémů finanční podpory na evropské úrovni pro přípravu auditů městské mobility a vytvořit srovnávací přehled evropské městské mobility na společných cílech.

Rámec pro městskou mobilitu (UMF)

Cyklistice a mikromobilitě je věnována celá jedna část (2.5) dokumentu. Jízda na kole je jedním z nejčistších a nejefektivnějších způsobů dopravy ve městech i obcích. Miliony obyvatel různých evropských měst a obcí si v době covidu vybraly jízdu na kole jako hlavní způsob dopravy.

2.2 ČESKÁ REPUBLIKA

Dopravní politika ČR pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

Dopravní politika definuje 13 návazných koncepcí a procesů, které rozpracovávají jednotlivé řešené oblasti Dopravní politiky do větší podrobnosti a tvoří implementační strukturu Dopravní politiky.

Koncepce městské a aktivní mobility 2021 – 2030

Koncepce městské a aktivní mobility je dokumentem, který pro Českou republiku upravuje dokument Evropské unie SUMP 2 a navazuje na Dopravní politiku České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050, přičemž je zaměřena na přenesení některých zásad Dopravní politiky do úrovně krajské a zejména obecní samosprávy. Je metodikou pro tvorbu nových a aktualizaci již existujících plánů udržitelné městské mobility (SUMP). V Koncepci městské a aktivní mobility lze rozlišit dvě části. První část (kapitoly 2.1 a 2.2 Návrhové části) se zabývá problematikou městské a příměstské mobility a plní funkci metodické pomůcky pro města a kraje v procesu plánování udržitelné městské mobility, a to s ohledem na definované kategorie měst. V implementační části jsou pak uvedeny návazné metodiky pro jednotlivé oblasti plánování městské mobility, které budou postupně zpracovávány ve spolupráci s výzkumnou a akademickou sférou. Druhá část (kapitola 2.3 Návrhové části) se zabývá aktivní mobilitou a navazuje na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013 – 2020.

První část Koncepce je zaměřena na metodické vedení měst při přípravě plánů udržitelné městské mobility. Druhá část je zaměřena na vytváření pravidel pro aktivní mobilitu a na podporu rozvoje cyklistické infrastruktury, která patří do gesce samosprávy.

Politika územního rozvoje ČR

Vymezuje mimo jiné koridory a plochy dopravní a technické infrastruktury.

Strategický rámec Česká republika 2030

Mimo jiné řeší mobilitu na úrovni měst a regionů – viz kap. 4.1.

Zdraví 2020 ČR – Akční plán č. 01: Podpora pohybové aktivity

Akční plán podpory pohybové aktivity je prvním koncepčním národním strategickým dokumentem České republiky zaměřeným na zvýšení úrovně pohybové aktivity a snížení sedavého chování. Obsahuje 8 strategických oblastí zaměřených na různé oblasti lidského života, v rámci kterých je na zvýšení úrovně pohybové aktivity potřeba pracovat. Akční plán zároveň zahrnuje horizontální témata uplatňovaná v rámci širší strategie Zdraví 2020, kterými jsou důraz na prioritní cílové skupiny a podpora celoživotní pohybové aktivity, snižování nerovností v přístupu k pohybové aktivitě, zdůrazňování zdravotní a pohybové gramotnosti a důraz na finanční reálnost a efektivitu jednotlivých opatření.

2.3 ÚSTECKÝ KRAJ

Zásady územního rozvoje Ústeckého kraje

Dokument byl aktualizován k červenci 2020.

V rámci 1. kapitoly „Stanovení priorit územního plánování Ústeckého kraje je definováno:

(37) Podporovat významné projekty cestovního ruchu, rekreace a lázeňství v souladu s možnostmi a limity konkrétních území, podporovat rozvoj těchto zařízení v málo využívaných vhodných lokalitách.

(38) Podporovat vybudování propojené a hierarchizované sítě cyklostezek a turistických cest s vhodným doplněním doprovodné zeleně na území kraje s návazností na vznikající republikovou a evropskou síť těchto zařízení.

Strategie rozvoje Ústeckého kraje do roku 2027

Strategie rozvoje Ústeckého kraje (SRÚK) je základním rozvojovým dokumentem pro území Ústeckého kraje. SRÚK akcentuje rozdíly v podmínkách a sociálních a ekonomických charakteristikách regionů v rámci kraje. Vznik strategie byl koordinován s dalšími koncepčními dokumenty, zejména s národní Strategií regionálního rozvoje ČR či Strategickým rámcem hospodářské restrukturalizace Ústeckého, Karlovarského a Moravskoslezského kraje.

ITI Integrovaná strategie Ústecko – Chomutovské aglomerace pro období 2021 - 2027

Problematika udržitelné dopravy a mobility je v ISÚCHA v Návrhové části zahrnuta ve strategickém cíli 3 Doprava a dopravní infrastruktura.

Specifický cíl 3.3 Zvýšit atraktivitu cyklodopravy

Opatření 3.3.1 Výstavba a modernizace infrastruktury pro cyklodopravu

Cílem opatření je vytvořit podmínky pro vyšší využití cyklodopravy na území aglomerace jako alternativy individuální silniční dopravy pro pravidelné cestování do zaměstnání, škol, na úřady apod. i pro zatraktivnění cyklodopravy z pohledu rekreačních a volnočasových aktivit. Podpora se zaměří jak na projekty významné z pohledu celé aglomerace (páteří cyklostezky Ústeckého kraje, chybějící propojení významných cyklostezek apod.), tak i na projekty zlepšující podmínky pro cyklodopravu na místní úrovni (projekty primárně zaměřené na zlepšení podmínek pro jejich využívání pro cesty za prací a do škol). Podpořeny budou i projekty týkající se eliminace kolizních míst mezi cyklistickou, automobilovou a pěší dopravou a projekty zaměřené na doprovodnou cyklistickou infrastrukturu. Dostatečně rozsáhlá, souvislá a kvalitní infrastruktura pro cyklodopravu sloužící pro každodenní dojíždění do zaměstnání, škol apod. napomůže ke snížení

intenzity silniční dopravy ve městech a rovněž přispěje ke snížení míry dopravní nehodovosti. Modernizace a zkvalitnění cyklostezek včetně jejich doprovodného vybavení zvýší atraktivitu oblasti z pohledu cestovního ruchu a možností trávení volného času obyvatel aglomerace.

2.4 STATUTÁRNÍ MĚSTO MOST

Strategický plán rozvoje města Mostu do roku 2027

Návrhová část:

3.1.1 Naplňování Plánu udržitelné městské mobility:

- podpora udržitelných forem mobility – veřejné, pěší a cyklistické dopravy,
- aktivní osvěta občanů města pro využívání alternativních forem dopravy.

3.1.6 Podpora a rozvoj cyklodopravy:

- podpora vzniku Vytvoření nové cyklotrasy nebo cyklostezky jižním směrem z města,
- podpora realizace cyklostezky po územích dotčených těžbou uhlí jižně a západně od města,
- vytvoření propojení Matyldy, Souše a lokality u Oblastního muzea v Mostě,
- propojování dílčích úseků cyklotras na území města do provázaného systému,
- realizace doporučení z Koncepce cyklodopravy a cyklotras navržených v Cyklogenerelu,
- spolupráce a podpora vzniku páteřních cyklotras a cyklostezek v kraji s Krajským úřadem Ústeckého kraje a Klubem českých turistů,
- sešit bezpečnou prostupnost území pro cyklisty jižně a západně od města,
- zvyšování vybavenosti veřejného prostoru a rekreačních zón města infrastrukturou pro cyklisty (parkování kol, technické zázemí pro drobné opravy, orientační systém, nabíjecí stanice pro elektrokola).

3.1.10 Motivační a bezpečnostní projekty:

- motivační programy pro podporu pohybu pěšky, na kolech a koloběžkách ve volném čase i při cestách dětí a studentů do škol a obecně v rámci pohybu po městě včetně cest do zaměstnání,
- motivace dodržovat bezpečnostní zásady při účasti občanů v dopravě,
- instalace mobiliáře města, který podporuje bezmotorovou dopravu,
- spolupráce s externími neziskovými subjekty při podpoře pohybových a poznávacích aktivit všech věkových skupin obyvatelstva.

Územní plán statutárního města Mostu

Územní plán města Mostu má účinnost od ledna 2021. Mimo jiné definuje následující zastavitelné plochy dopravních staveb, dopravní koridory a plochy přestavby v oblasti nemotorové dopravy:

Stávající plochy dopravní infrastruktury silniční - nemotorové jsou respektovány a v rámci podpory udržitelné dopravy se doplňují následovně:

1. Koridor KOR5 - Cyklotrasa Most - Mariánské Radčice

Je vymezen koridor šířky cca 20 m od ulice Hřbitovní po odkaliště Venuše pro umístění komunikace pro chodce a cyklisty s možností využívání pro účelové formy motorové dopravy.

2. Koridor KOR12 - Stezka pro chodce a cyklisty Souš - jezero Most

Je vymezen koridor proměnlivé šířky 10 m - 25 m (v místě přemostění 25 m přes silnici I/13 a plochy drážní infrastruktury) od ulice Na Novém Světě úbočím Hněvína až k ulici Čsl. Armády s větví přes silnici I/13, celostátní železniční trať 130, tramvajovou trať Most - Litvínov a řeku

Bílínů směřem k jezeru Most pro umístění komunikace pro chodce a cyklisty. Plocha je zařazena mezi VPS.

3. Plocha P51 - Stezka – lávka pro chodce a cyklisty v relaci Na Sadech, Benedikt - Vtelno
Je vymezena plocha šířky 10 m a délky cca 30 m nad ulicí Pražská (silnice I/27) pro umístění komunikace (lávky) pro chodce a cyklisty.

4. Plocha Z68 - Stezka pro chodce a cyklisty žst. Most - Chanov
Je vymezena plocha šířky 5 m a délky cca 1200 m od žst. Most až po ulici Zlatnická na sídlišti Chanov pro umístění stezky pro chodce a cyklisty.

5. Plocha Z87 - Stezka pro chodce; přístup do areálu Benedikt
Je vymezena plocha šířky 10 m a délky cca 150 m pro umístění stezky pro pěší, zajišťující bezpečný přístup do rekreačního areálu Benedikt.

6. Plocha Z114 – místní komunikace; Vtelno, západ
Je vymezena plocha šířky 10 m a délky cca 370 m pro umístění místní komunikace, zajišťující dopravní návaznosti rozvojových ploch pro bydlení Vtelno, západ.

7. Stávající síť cyklotras vedená po místních komunikacích, cyklostezkách a stezkách pro pěší a cyklisty je doplněna novými trasami pro zlepšení prostupnosti území města pro nemotorovou dopravu (pěší a cyklistickou). Jedná se především o vymezení páteřních cyklotras přes stávající plochy zeleně ve městě. Nově navržené trasy jsou vyznačeny v koordinačním výkrese.

E. 4. Prostupnost krajiny a její rekreační potenciál

Územní plán respektuje stávající turistické trasy a stezky pro pěší a cyklisty, respektovány jsou dále všechny pozemní komunikace pro motorovou dopravu.

Pro zajištění lepší prostupnosti krajiny a podpory jejího rekreačního potenciálu územní plán navrhuje:

- trasy a stezky pro nemotorovou dopravu (viz. Kap. D Návrhové části ÚP) pro potřeby volnočasových aktivit, pěší a cykloturistiky;
- koridory dopravní infrastruktury (viz. Kap. D Návrhové části ÚP);
- plochy rekreace v blízkosti jezer Most a Matylda disponující rekreačním potenciálem.

Definice ploch funkčního užití území v územním plánu nevytvářejí žádná omezení pro rozvoj cyklistické dopravy v zastavěné části města, ani nebrání v rozvoji tras v extravilánu – viz např. trasy 25, 66, 31xx.

Plán udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova

Dokument schválila zastupitelstva obou měst a Komise pro posuzování dokumentů městské mobility ministerstva dopravy (informace lze nalézt na www.opd.cz). Více je o dokumentu ve vazbě k cyklistické dopravě uvedeno v kapitole č. 4.

2.5 PLATNÉ ZÁKONY A VYHLÁŠKY

Základní kategorizace pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady najdete v zákoně č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích v platném znění. Veškeré informace, co se týká

chování, tj. práv a povinností, najdete v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v platném znění.

Dopravní značení včetně schváleného zařízení + úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích ustanovuje vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích v platném znění.

V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i stavební zákon (183/2006 Sb.) podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících užívání staveb osobami s omezenou schopností pohybu a orientace – [č. 398/2009 Sb.](#)

Důležitým dokumentem pro projektování, dopravní značení a organizaci cyklistické dopravy jsou Technické podmínky TP 179, vydané Ministerstvem dopravy.

3. SUMP – NÁVRHOVÁ ČÁST – CYKLODOPRAVA - CITACE

3.1 DOPRAVNÍ KONCEPCE

RÁMCOVÝ OBSAH REÁLNĚ OPTIMISTICKÉHO SCÉNÁŘE – CYKLISTÉ A PĚŠÍ

- Budování cyklistických tras, ucelenost základní sítě
- Rekonstrukce stávajících tras, dopravní značení, mobiliář, B+R (intermodalita)
- Provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích
- Zlepšení podmínek pěší dopravy, bezpečná a bezbariérová základní síť
- Zvýšení bezpečnosti na přechodech, řešení nehodových lokalit
- Rozvoj pěších zón a zklidněných komunikací

Očekávané efekty: změna mobility k udržitelným druhům, zvýšení bezpečnosti, zvýšení kvality infrastruktury, snížení emisí, zlepšení poskytování informací, zlepšení obsluhy území.

Výrazná podpora cyklistické dopravy je zaměřena na doplnění a kompletaci základní sítě cyklistických tras. Podpora sleduje vytváření podmínek pro bezpečný provoz cyklistické dopravy, a to jak zejména v její denní dopravní funkci, tak i rekreační funkci na cykloturistických trasách v rámci řešeného prostoru a navazujícím území. Součástí základní sítě, v atraktivních lokalitách města, se předpokládají zařízení pro rychlé a bezpečné uložení jízdních kol.

3.2 NÁVRH ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY

Cyklistická doprava se stává významnou součástí mobility, záměrem je zjištěný podíl na dělbě přepravní práce kolem 2 % zvýšit alespoň na 3 %, což představuje přibližně 9,7 tis. cest za 24 hodin vykonaných obyvateli měst Mostu a Litvínova. Největším problémem současné cyklistické dopravy v obou městech je nedobudovaná ucelená cyklistická síť umožňující bezpečný a plynulý pohyb po městě.

V návrhu tras byly zohledněny zvyklosti ve tvorbě cyklistické infrastruktury a jejího využívání cyklistickou dopravou. Návrh představuje dostavbu chybějících úseků pro dosažení celistvosti sítě pro denní používání ve formě základní sítě cyklistické dopravy. Návrh využívá integraci cyklistického provozu s vozidly, kde je intenzita dopravy nižší, jsou uplatněny zklidňující prvky podporující společný integrovaný provoz. Naopak v koridorech, kde je automobilová doprava rychlá nebo intenzivní je kvalita a bezpečnost cyklistů zabezpečena segregací od automobilového provozu, a to samostatnými jízdními pruhy nebo samostatnou stezkou, příp. dělenou stezkou pro pěší a cyklisty. Sdružené stezky jsou vhodné pouze v podmínkách slabého pěšího provozu nebo v místech se stísněnými podmínkami, které neumožňují jiné vedení cyklistického provozu.

Koncepce řešení cyklistické sítě je založena na definování základní kostry cyklistických tras podle používaných spojení a zjištěných intenzit nejen cyklistické ale i motorové dopravy a pěších. Podstatou řešení je propojení rozhodujících zdrojů a cílů (podrobněji viz kap. Pěší doprava) v území kostrou základních cyklistických tras pro denní využívání, včetně zajištění návazností na turistické trasy regionální a dálkové a lokální sportovně-rekreační trasy. Znamená to definovat základní síť a tuto podrobit analýze stavu infrastruktury a bezpečnostních rizik na těchto vybraných trasách. Mezi rozhodující rizika lze zařadit např. absence infrastruktury, intenzity automobilové dopravy, kolize s pěší dopravou a křížení komunikací základního komunikačního systému.

Obecně důležitými předpoklady k dosažení ucelenosti sítě cyklistických tras a plošného efektu pro komfortnější využívání cyklistické dopravy jsou podpůrné prvky jako např.:

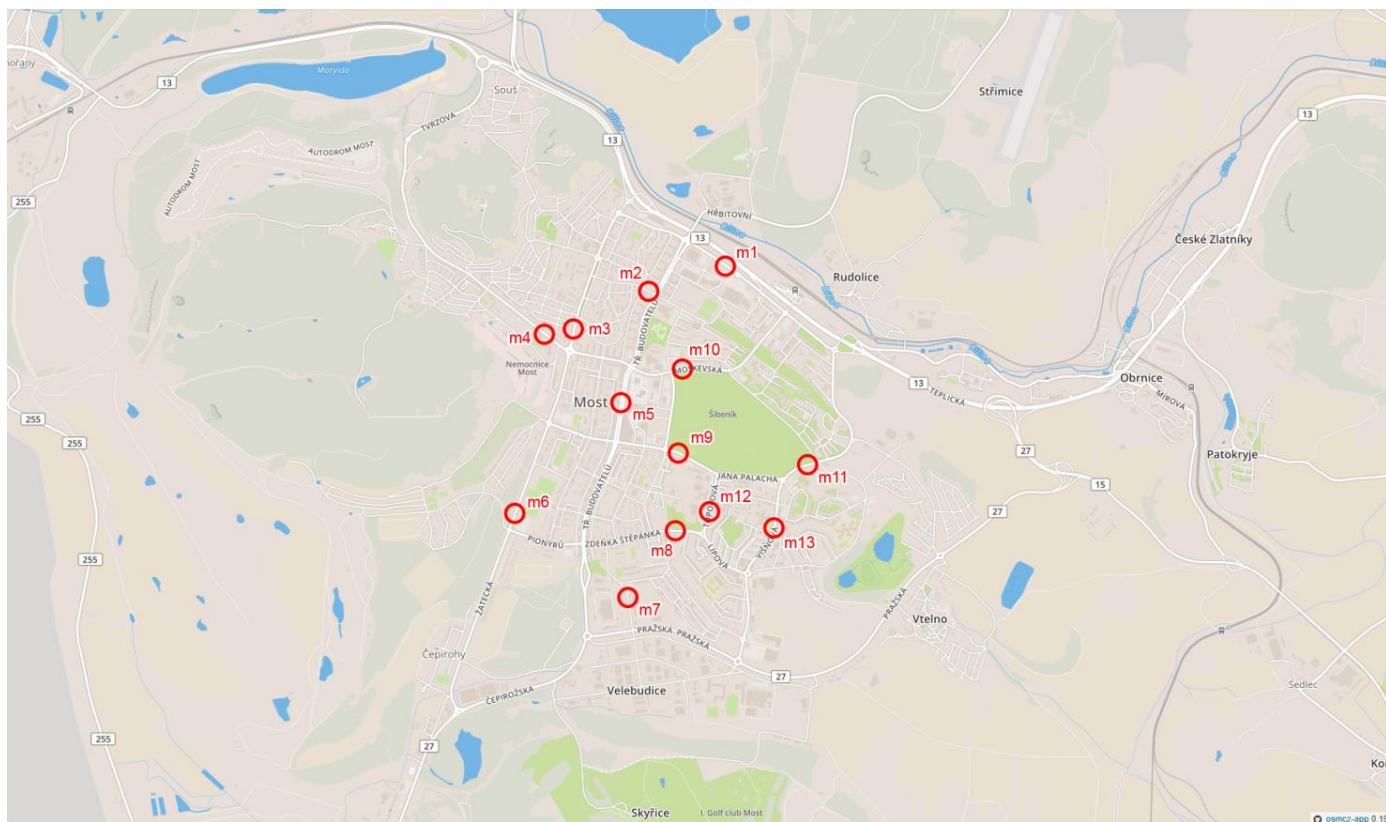
- integrované prvky na komunikaci jako víceúčelové pruhy (ochranný pruh pro cyklisty) nebo piktogramový koridor
- zóny 30, kde se cyklistická doprava stává díky nižší dovolené rychlosti bezpečnější

- cyklistická ulice ve smyslu novely zákona 361/2000 Sb., Zákon o provozu na pozemních komunikacích, § 39a
- obytné zóny, kde cyklistická doprava sdílí uliční prostor s ostatními účastníky provozu
- pěší zóny, kde může být cyklistické dopravě povolen vjezd nebo dovozen např. ve stanovených trasách nebo oblastech, případně v omezené době.

Koncepce řešení se dále řídí závaznými předpisy, které obsahují další orientační předpoklady pro vedení cyklistické dopravy v hlavním nebo přidruženém dopravním prostoru.

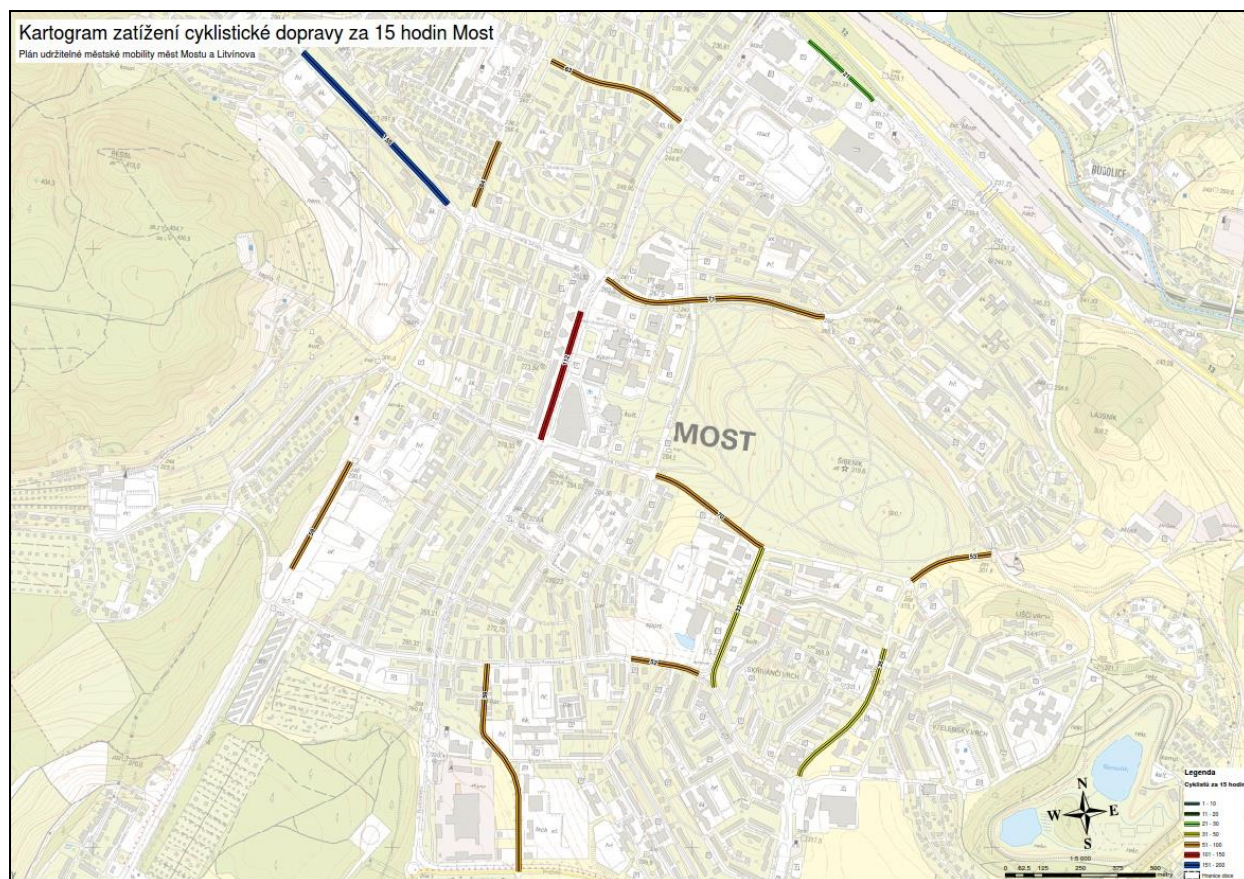
3.3 NÁVRH ŘEŠENÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY PRO MĚSTO MOST

Průzkum intenzit cyklistické dopravy byl proveden v obou městech zároveň, dne 22. 6. 2016. Ve městě Most bylo dohodnuto celkem 13 lokalit, na kterých byla v době od 5:00 do 20:00 sčítána cyklistická doprava na chodníku i na komunikaci (obousměrně).

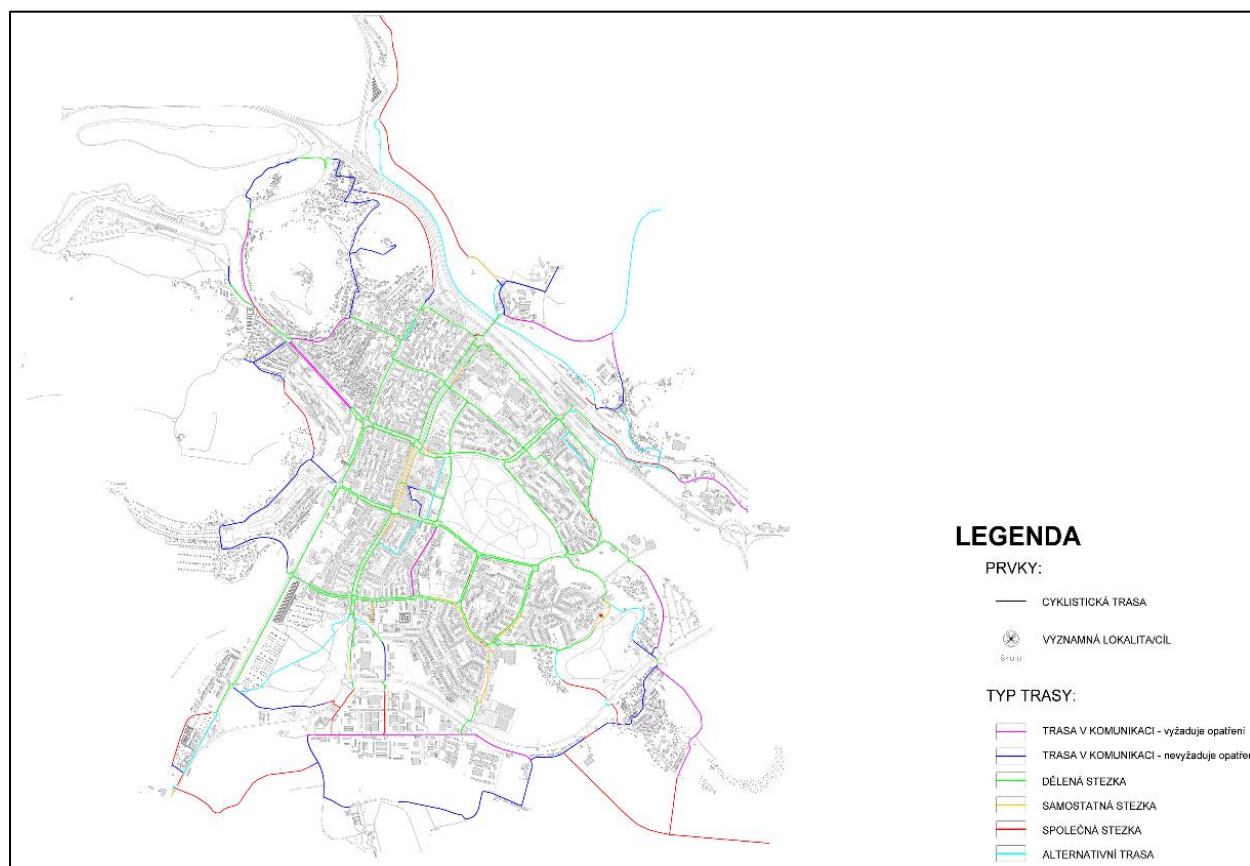


Obrázek 1: Stanoviště společného průzkumu pěší a cyklistické dopravy – město Most

Kartogram zatížení cyklistické dopravy je patrný z následujícího obrázku. Nejvyšších hodnot bylo dosaženo na lokalitě *m4*, v ulici Slovenského národního povstání, s intenzitou 155 cyklistů/15 hodin.



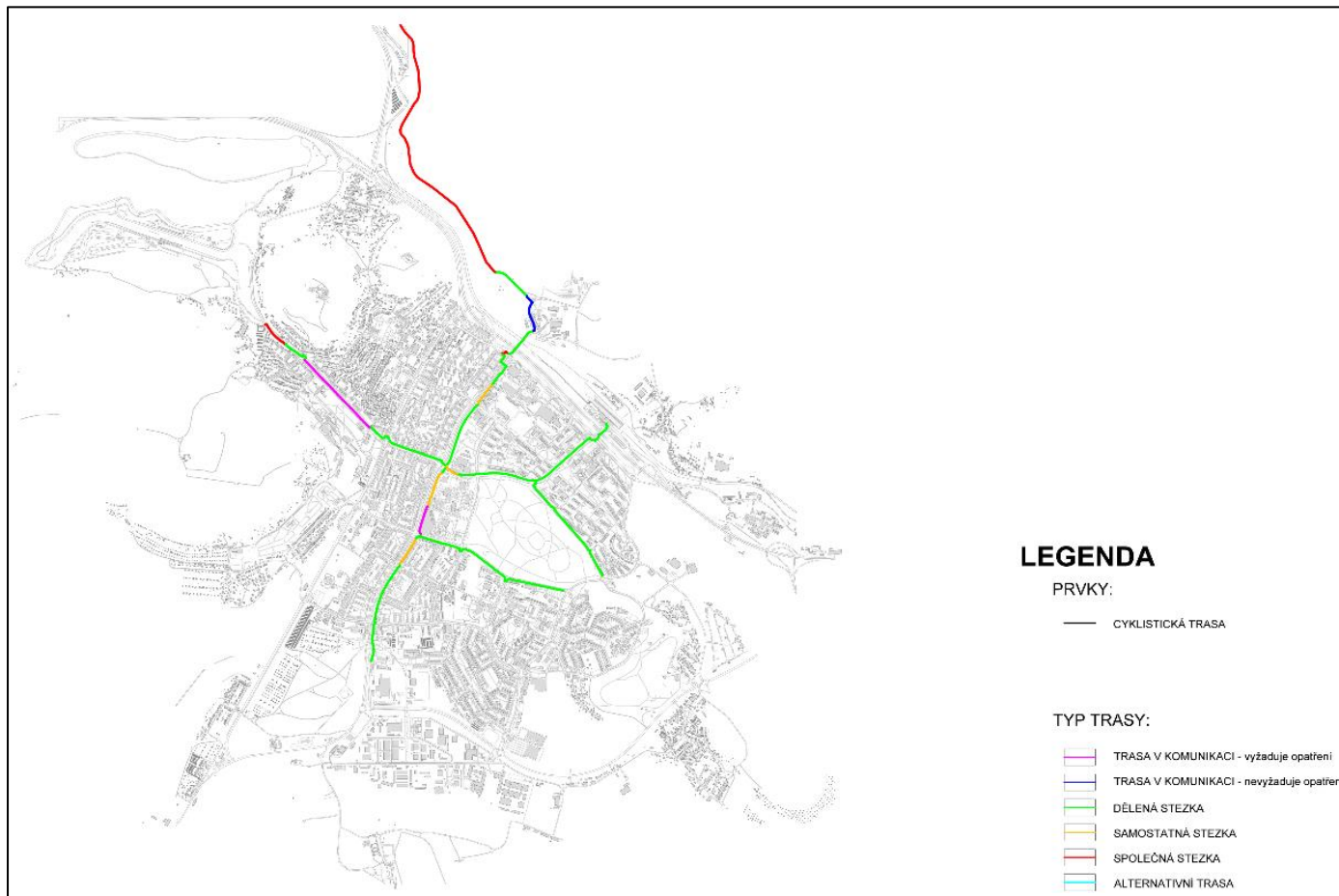
Obrázek 2: Kartogram zatížení cyklistické dopravy ve městě Most, intenzity za 15 hodin průřezu



Obrázek 3: Návrh základní sítě cyklistických tras města Most

Z výsledného návrhu základní sítě byly vybrány specifické ucelené trasy jako přednostní kroky rozvoje (páteřní síť) s podrobnějším popisem situování a výčtem potenciálních rizik a problémů k dalšímu prověření. Výsledný návrh sítě cyklistických tras je ve své celkové délce spíše podkladem pro dlouhodobé strategické plánování.

Hlavní páteřní síť tvoří diagonální vazba sever-jih (pracovně trasa A), od zimního stadionu po dopravní podnik a diagonální vazba západ-východ (pracovně trasa B), od Autodromu až k Lajsníku. Na trasu B, v oblasti parku Šibeník, navazuje radiální vazba (pracovně trasa C) k vlakovému a autobusovému nádraží Most a na trasu A pak v oblasti OC Centrální navazuje radiální vazba (pracovně trasa D) vedoucí od vysokopodlažní zástavby Liščí Vrch. Jako doplňující součást páteřní sítě byla navržena cyklistická trasa od zimního stadionu směrem na město Litvínov (pracovně trasa E).



Obrázek 4: Návrh páteřní sítě cyklistických tras města Most

Akční plány v SUMP – citace

CYKLISTICKÁ A PĚŠÍ DOPRAVA

VYHODNOCENÍ OBDOBÍ 2018 – 2021

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Investor / nositel záměru	Vyhodnocení ke konci roku 2021
1	Zpracování Koncepce a Generelu cyklo dopravy města Mostu	zpracováno	2018	0	město Most	zpracováno
2	Obnova dopravního značení a povrchů cyklistických tras s prioritou páteřních tras	Generel cyklo dopravy města Mostu, projekty a studie	2019	10	město Most	realizováno postupně, každý rok
3	Doplňování systému cyklistických tras s využitím návrhu tras dle SUMP	Generel cyklo dopravy města Mostu, projekty a studie	2018	15	město Most	realizováno postupně, každý rok
4	Instalace městského mobiliáře pro podporu cyklistické dopravy	záměry	2018	5	město Most	Instalovány bezpečnostní cykloboxy v areálech Šibeník, Matylda a Benedikt, cykloboxy u pěti ZŠ, ZUŠ a sportovní haly.
5	Pilotní projekt samostatných cyklopruhů v ul. Chomutovská a Rudolická.	realizováno	2018	1	město Most	realizováno
6	Výstavba samostatných cyklopruhů při rekonstrukcích vhodných komunikací a při změnách uličních profilů.	projekty a studie, realizace	Postupná realizace od roku 2019	10	město Most	Realizováno v ulici Slovenského národního povstání v roce 2022.
7	Úprava nebezpečných přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty.	záměry, projekty, SP	2019	12	město Most	Realizováno v rámci rekonstrukcí ulic, křižovatek a přechodů pro chodce - 26 přechodů pro chodce bylo rekonstruováno. V ulicích Jaroslava Průchy + Obránců míru 3x, Obránců míru - 2x, Obránců míru + Nejedlého 1x, Obránců míru + Mladé gardy 2x, Jaroslava Průchy + Jana Palacha 4x, Pod Šibeníkem 2x, Z. Štěpánka + 1. máje 1x, Z. Štěpánka U Mamuta 1x, Lipová + Topolová 3x, Velebudická 2x, Jiřího z Poděbrad 1x, Jana Kubelíka 1x, Josefa Suka 2x, Pod Lajsníkem 1x.
8	Rekonstrukce křižovatek včetně zlepšení podmínek pro chodce a cyklisty.	záměry, projekty, SP	2019	35	město Most	Realizováno v rámci rekonstrukcí ulic, křižovatek a přechodů pro chodce. V roce 2021 provedena úprava signálního plánu všech světelně řízených křižovatek v Mostě pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
9	Obnova povrchů chodníků	záměry	2019	15	město Most	realizace každý rok
10	Dokončení prioritní bezbariérové pěší trasy Liščí vrch - centrum města	záměry, projekty, SP	2019	8	město Most	Částečně zrealizováno v rámci dílčích oprav a rekonstrukcí, jedna trasa hotova.
11	Tvorba základní pěší bezbariérové sítě v trasách dle návrhu SUMP - Etapa 2019 - 2022	záměry, projekty, SP	2019	26	město Most	Realizováno v rámci rekonstrukcí ulic, křižovatek a přechodů pro chodce.

VYHODNOCENÍ OBDOBÍ 2018 – 2021 – AKCE REALIZOVANÉ MIMO PLÁN

Pořadí	Název akce	rok realizace	Rozpočet v mil. Kč	Investor / nositel záměru
1	Výstavba nových chodníků a prostorů pro chodce v ulicích Antonína Sochora, Ke Koupališti, U Stadionu, apod.	2018	1	město Most
2	Výstavba pěšího propojení Rudolice – ul. Hřbitovní	2021	2,5	město Most
3	Výstavba nového přechodu pro chodce ul. Jana Opletala	2021	0,4	město Most
4	Vytvoření prostoru pro chodce ul. K. J. Erbena, Zdeňka Fibicha, Hořanská cesta a Školní	2021	0,2	město Most

NÁVRH NA OBDOBÍ 2022 – 2025

ČÁST CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Pořadí	Název akce	Stupeň rozpracovanosti	Předpokládaný rok zahájení realizace	Rozpočet v mil. Kč	Investor / nositel záměru	Odkaz na text v návrhové části (strana)
17	Pánevni cyklotrasa - značení trasy na Mostecku	v realizaci	2022	0,3	Ústecký kraj	95
18	Cykloboxy ve školách a dalších objektech města, mobiliář pro cyklisty v rekreačních zónách a cílech přepravy na území města	záměr pokračování v několikaleté praxi	2022 - 2025	5	město Most	92
19	Naučná cyklostezka v krajině dotčené těžbou uhlí	projekt	2024	150	město Most	95
20	Realizace cyklotrasy Most-Havraň (úsek Čepirohy - Bylany) - podpora cest do práce na kole	studie	2024 - 2026	200	město Most	95
21	Studie propojení lokality Souš (Matylda) s jezerem Most	záměr	2023	0,3	město Most	95
22	Úpravy a doplnění cyklotras v lokalitách jezer Most a Matylda	záměry	2022 - 2025	10	město Most	95

3.4 PARK AND RIDE A BIKE AND RIDE

Systém Park and Ride znamená použití automobilové a veřejné hromadné dopravy a systém Bike and Ride pak využívání cyklistické a veřejné hromadné dopravy při realizaci jedné cesty. Všechny tyto formy dopravy jsou svým pojetím multimodální cesty, kdy je podporována veřejná hromadná doprava. Význam mají tyto kombinované druhy dopravy zejména pro cesty na střední a dlouhé vzdálenosti.

Systémy Park and Ride a Bike and Ride je potřebné doplnit v prostoru multimodálního dopravního terminálu u železniční stanice Most. Tento záměr řeší projekt, který je koordinován s revitalizací odbavovací budovy vlakového nádraží v Mostě. Odkládání kol bude řešit Správa železnic, s. o.

Ke zvážení je vytvářet systémy Bike and Ride i u dalších přestupních uzlů.

4. CYKLISTÉ, VEŘEJNÝ PROSTOR A PRAVIDLA JEHO UŽITÍ

4.1 ROZDĚLENÍ TYPŮ CYKLISTŮ A JEJICH KLÍČOVÉ POŽADAVKY

Rodiče s dětmi

- bezpečné trasy, bez kolizních bodů, bez překážek, s minimalizací převýšení, kvalitní průjezdy městem, spojení obytných částí s parky (Šibeník, Střed), rekreačními zónami (jezero Most, Benedikt, Matylka, Ressler, území západně za tenisovými kurty, případně i hipodrom) a Aquadromem, objekty kultury (včetně městské knihovny) a sportu,

Žáci a studenti

- bezpečné trasy a zabezpečené uložení kol i koloběžek ve školách včetně ZUŠ,

Senioři

- část z nich má stejné požadavky jako rodiny s dětmi, někteří mají požadavky na kvalitní rychlejší trasy, protože jsou vlastníky elektrokol,

Rekreační cyklisté

- zajištění kvalitního napojení na externí cyklotrasy, údržbu značení, bezpečné křížení se silniční dopravou,

Bikeři

- městem projedou kdekoliv, mají zájem o zajištění údržby tras v lesích na Ressleru a Hněvíně a v přilehlých lokalitách,

Hobby jezdci

- směs požadavků rekreačních a výkonnostních sportovců,

Výkonnostní sportovci

- rychle a bezpečně ven z města, obvykle jsou zvyklí na společný provoz s auty, kritizují chování řidičů, požadují bezpečnější trasu směr Havraň (dojezd do zóny Joseph),

Uživatelé koloběžek

Specifická skupina detailněji popsána v kapitole 4.2.

Základním požadavkem většiny z nich je kvalita povrchu komunikací a nízké obrubníky.

Zaměstnanci

- bezpečné a rychlé trasy do zóny CHEMPARK, Komořan, na Hrabák, do zóny Joseph, lepší podmínky pro uložení kol u zaměstnavatelů (i na úřadech),
- propojení z obcí do Mostu,

Zákazníci a občané navštěvující instituce

- kvalitní boxy nebo stojany na zaparkování, bezpečný a přehledný příjezd, přehledné a nekolizní spojení mezi městskými částmi, s nákupními zónami a s centrem.

Lidé nezkušení, starší, se zdravotním omezením a rodiče s menšími dětmi se zpravidla vyznačují pomalou jízdou (zpravidla do 15 km/h) na krátké vzdálenosti. Lidé dojíždějící do / v rámci práce a do školy jsou často zvyklí na motorovou dopravu a jezdí rychleji (15–30 km/h) a na středně dlouhé vzdálenosti. Sportovní jezdci – závodní i rekreační – jezdí velmi rychle (nad 30 km/h) a na

delší vzdálenosti bez zátěže. Cykloturisté se oproti tomu pohybují různou rychlostí (15–30 km/h) na střední a dlouhé vzdálenosti a se zavazadly. Rekreační cyklisté, vyrazející na projížďku dle hesla „cesta je cílem“, jezdí zpravidla rychlostí do 25 km/h, na různé vzdálenosti, s minimální zátěží.

Oproti jiným druhům pohybu je v případě jízdního kola klíčová velká pestrost cyklistů a rozmanitost jejich požadavků. Uživatelské požadavky při používání automobilové, veřejné hromadné či pěší dopravy jsou oproti cyklistice snadno zobecnitelné na jednoho modelového uživatele, tedy relativně unifikované. Pro některé cyklisty je převažujícím požadavkem segregace od provozu motorových vozidel. Pro jiné je rozhodující nejlepší časová dostupnost (a pohyb ve shodném prostoru s motoristy není překážkou). Od toho se pak odvíjí nabídka infrastruktury integrační (např. cyklopruhy), segregiční (např. cyklostezky) či jejich kombinace. Cyklistická infrastruktura často nemůže být univerzální: odlišná řešení se vzájemně nevylučují, ale vhodně doplňují.

Pestrost a odlišné požadavky lidí na používání jízdního kola lze při jistém stupni zjednodušení shrnout do přehledného schématu, vymezeného dvěma osami:

- způsob pohybu: lidé se na jízdním kole mohou pohybovat obdobně jako chodci, ale také jako moped (např. rychlostí chůze ve sdíleném prostoru v centru města či velmi rychle na hlavní komunikaci)
- účel cesty: důvodem může být dopravní cesta, rekreační projížďka anebo kombinace obojího. Jízda na kole může být pomalá i rychlá, může sloužit dopravě či rekreaci (každý kvadrant schématu znázorňuje jistý extrém).

Z výše uvedeného popisu skupin cyklistů vyplývá potřeba vytvářet dle možností paralelní trasy: jednu rychlou i za cenu integrace s automobily a druhou ideálně zcela oddělenou od motorové dopravy.

Ukázkovým příkladem je ulice SNP, kde zdatní cyklisté mohou jet v nových samostatných jízdních pružích pro cyklisty ve vozovce, rodiny s dětmi a senioři mohou jet po chodníku ve sdíleném prostoru s chodci vyznačeném piktogramy.

Ve zklidněných zónách s rychlostí automobilů do 30 km/h mohou jet zdatní cyklisté s auty prakticky stejnou rychlostí, ostatní cyklisté by se mohli po místních trasách pohybovat po vhodných chodnicích společně s chodci, samozřejmě přiměřenou rychlostí, aby chodce neohrožovali.

Zde je nutná opakující se osvěta – vysvětlování občanům, že společné užívání chodníky chodci a cyklisty je normální a při správném dopravním značení v souladu s legislativou. Doposud často chodci cyklisty vyhánějí i z tras určených pro společný pohyb a řádně označených dopravním značením.

Část cyklistů by uvítala větší systémovou podporu ze strany MHD a VHD:

- Systém přepravy kol např. při cestě tramvají – spojení do hor přes Litvínov
- Parkování kol u přepravních uzlů (vlakové nádraží, apod.) – bude řešeno v rámci rekonstrukce výpravní budovy vlakového nádraží v Mostě
- Ze strany VHD podpora existuje – více viz příloha č. s mapou tras VHD s definovanou přepravou kol

Opakující se požadavky:

- Doplnění propojení základních sídelních jednotek plnicích funkcí bydlení, centra, dopravních uzlů, zaměstnavatelů, škol, institucí, kulturních a sportovních cílů
- Vytvoření rychlých průjezdů městem a ven z města
- Řešení trasy směr Havraň a průmyslová zóna Joseph
- Udržování průjezdnosti značených tras mimo město
- Cykloboxy nebo jinou formu bezpečného uložení kol v centru města, u Aquadromu, případně dalších objektů, jako například pro městskou knihovnu
- Zlepšení propojení s obcemi a městem Bílinou
- Zlepšení propojení jezera Most a města Litvínova

4.2 UŽIVATELÉ KOLOBĚŽEK

V posledních několika letech roste skokově počet uživatelů elektrokoloběžek i standardních koloběžek v ulicích města Mostu. Uživatelé elektrokoloběžek i koloběžek s malými koly patří mezi nejméně ukázněné účastníky dopravního mixu. Netuší nebo nechtějí respektovat základní pravidlo pro ně, že z hlediska platné legislativy je koloběžka považována za kolo. Proto by měli uživatelé koloběžek příslušná pravidla respektovat, ale také městská i státní policie toto od nich vyžadovat.

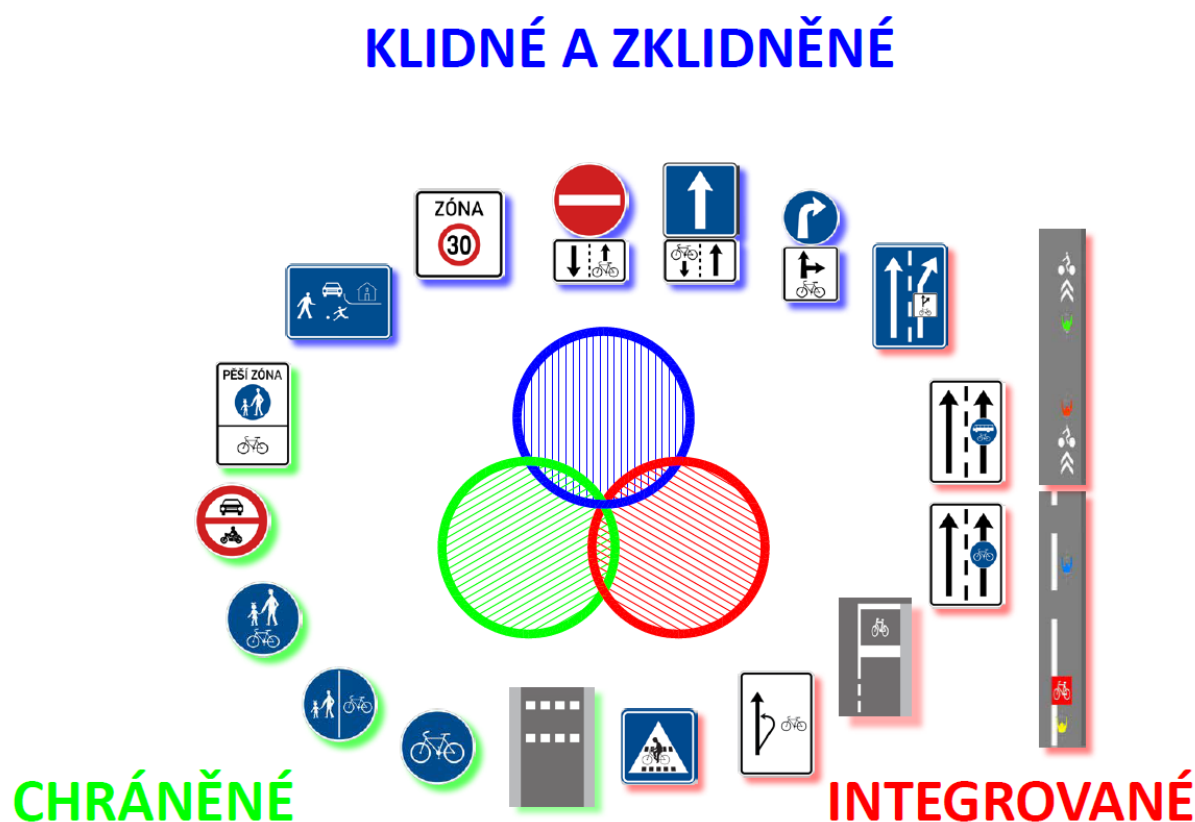
Stále více jezdců na koloběžkách nerespektuje chodce na chodnících. Bohužel mnoho jezdců se chová nebezpečně, rychle i na chodnících a nerespektují, že se na ně vztahují stejná pravidla jako na cyklisty. Dochází i ke střetům, zejména tehdy, kdy se jezdec koloběžky se přiblíží k chodci zezadu a ten jej neslyší.

Večer a v noci jezdí tyto osoby „stylově“ často v černém oblečení, často nesvítí, a proto je řidiči automobilů mohou snadno přehlédnout. Ani chodci nemusí vzhledem k jejich rychlosti bezpečně včas zaznamenat, že se k nim blíží. Tito jezdci nemají žádný respekt, ale ani zábrany.

Bude potřebné působit na změnu chování těchto osob, protože hrozí i nastávající úrazy chodců i jezdců na koloběžkách. Je nezbytné podpořit vzdělávání dětí i studentů na téma „koloběžka je kolo“ a podporovat aktivity na dopravním hřišti.

4.3 DOPRAVNÍ ZNAČENÍ PRO CYKLISTY A INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ

Dopravní značení celkově je rozlišeno podle typu zóny, míry integrace:



Na městské cyklistické trasy je většinou v současnosti aplikován piktogramový systém vodorovného dopravního značení V15 „Nápis na vozovce“ a V20 „Piktogramový koridor pro

cyklisty“. Na část tras je použito svislé dopravní značení s použitím značek C9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ a C9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“.



Základní systém s piktogramy byl v podobě dokumentu „Stanovení dopravního značení koridoru pro cyklisty ve městě Most“ schválen Policií ČR 21. 05. 2013. V průběhu posledních let byl tento systém doplňován.

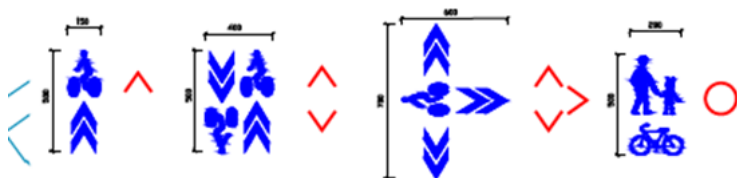


Piktogramový systém je využíván na chodnicích proto, abychom v Mostě nedopadli takto:

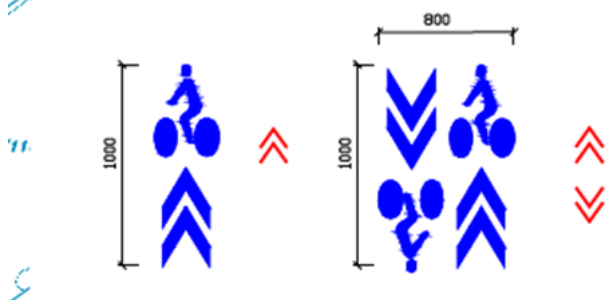


VODOROVNÉ DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

V15 Nápis na vozovce



V20 Piktogramový koridor pro cyklisty



Řešení kolizních míst



Cílem je minimalizovat potřebu takového značení formou odstraňování vysokých obrubníků, rozšířením chodníků v problematických místech, apod. Je nezbytné toto SDZ využívat např. v křižovatkách na zúžených chodnících (viz křižovatka ulic Jiřího z Poděbrad, Jana Palacha).

Řešení ve vozovkách na území města Mostu

Ideální řešením jsou samostatné cyklopruhy ve vozovce. Ty byly prozatím realizovány v rámci rekonstrukcí komunikací v ulicích Chomutovská, Rudolická a Slovenského národního povstání. V několika ulicích jsou piktogramy ve vozovce (Radniční, Zahradní, Ke Kostelu, atd.).



Realizace cyklopruhů v ulici Slovenského národního povstání v roce 2021

Zklidněné zóny

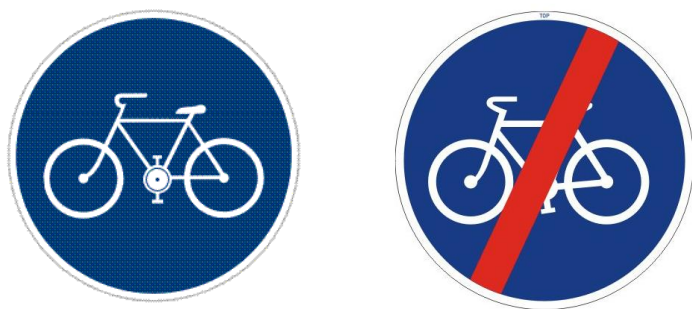
Mají značení IZ 5a, případně IP 25a



Například v roce 2022 byla vytvořena zklidněná zóna v ZSJ Obránců míru, kde je několik školských zařízení, případně tras k nim.

Samostatné stezky pro cyklisty

Tento druh komunikace pro cyklisty je na trase č. 25 podél jezera Most a jako propojka mezi ulicí Rudolická a vlakovým nádražím v Mostě., jsou značeny SDZ C8.



Turistické značení cyklotras

Turistické značení cyklotras je řešeno zejména pomocí SDZ IS 18 až IS 21. Další značení včetně piktoqramů je realizováno podle metodiky Klubu českých turistů, více lze nalézt na <https://kct.cz/system-turistickeho-znacení>.

Tyto informace jsou o to důležitější, že od roku 2022 vede městem krajská pátevní Pánevnická cyklotrasa, která má samozřejmě značení dle platné legislativy a této metodiky. Územím města Mostu prochází trasy také cyklotrasy č. 25, 3107 a 3113, které jsou značeny stejným systémem. Trasy vedoucí obcemi jsou popsány v kapitole č. 5.7.

Integrační opatření

Základním prvkem tzv. integračních opatření je „podkreslení“ průjezdů jízdních kol ve vozovce.

Při řešení pátevní a základní sítě je doporučováno aplikovat 3 zásady:

- Kapacity infrastruktury cyklistické dopravy musí odpovídat jejímu růstu (i v segmentech – např. elektrokola)
- Učinit jízdu na kole atraktivní – umožnit zrychlení cyklodopravy zejména pro elektrokola, zlepšovat povrchy, šířku pruhů pro umožnění předjíždění, zhušťování sítě, orientační pomůcky
- Postupný výběr úseků k realizaci – dle priorit a naléhavosti

Protože roste zájem využívat elektrokola pro cestu do práce na vzdálenost do 15 km, je obecně poptávka po trasách se samostatnými pruhy s možnou vyšší rychlostí (30 km/h). Elektrokola jsou ideálním nástrojem pro splynutí s automobilovou dopravou ve zklidněných zónách typu „zóna 30“. Předpokládá se, že elektrokola budou vzhledem k rychlosti jízdy využívána pro přesun v rámci vozovky.

Omezení pro společný provoz chodců a cyklistů dle české technické normy ČSN 73 6110:

10.4.3.5 Stezky pro společný provoz cyklistů a chodců se mohou navrhovat jen při nižších intenzitách provozu jak cyklistů, tak chodců. Není vhodné je zřizovat v místech častého křížení s provozem chodců (vchody do staveb apod.) a tam, kde má přidružený prostor pobytovou funkci.

10.4.3.6 Stezky pro společný provoz cyklistů a chodců mají mít šířku $\geq 3,00$ m. Pokud intenzita provozu na stezce překročí 180 chodců/h a 150 cyklistů/h, rozšíří se stezka na 4,00 m, nebo se provoz cyklistů a chodců oddělí. Při intenzitě ≤ 50 cyklistů/h a 100 chodců/h se šířka stezky může snížit na 2,00 m, ve stísněných poměrech na 1,75 m. V odůvodněných případech (stezka v území nezastavitelném) lze připustit i menší šířku, nejméně základní šířku pruhu 1,00 m při intenzitách ≤ 20 cyklistů/h a 50 chodců/h v obou směrech, pokud je možné v dohledové vzdálenosti vzájemné vyhnutí cyklistů a chodců.

Stupeň oddělení cyklistů od motorové dopravy

Jízdní kolo je vozidlo a jako takové primárně jede ve vozovce. Od motorových vozidel jej však odlišuje dynamika jízdy a zranitelnost cyklisty jako řidiče.

Při nízkých rychlostech (do 30 km/h) a nízkých intenzitách motorové dopravy (v řádu tisíců vozidel za 24 hodin) je bezproblémový společný provoz motorových vozidel a jízdních kol. S rostoucí rychlostí a intenzitou provozu je žádoucí cyklistický provoz od motorové dopravy oddělit v zájmu bezpečnosti cyklistů a plynulosti dopravy – bezkolizní míjení motorových vozidel a jízdních kol.

Oddělení lze provést vizuálně (v rámci vozovky) nebo fyzicky. Při fyzickém oddělení je ale třeba respektovat

kritéria aplikovaná na ucelenou oblast (logické vedení vůči hlavnímu dopravnímu proudu a práva přednosti v jízdě) tak, aby byla zajištěna kontinuita v rámci komunikační sítě. Za motorovou dopravu se pro toto hodnocení nepovažují vozidla veřejné dopravy, to znamená, že společný provoz jízdních kola vozidel veřejné dopravy je považován za cyklistický provoz oddělený od motorové dopravy. Takto lze navrhnout například vyhrazené pruhy pro vozidla veřejné dopravy a kola.

ČSN 73 6110 uvádí jako doporučenou orientační mez, do které lze navrhnout oddělený provoz v HDP (vizuální oddělení od motorové dopravy), intenzitu motorové dopravy 20 000 voz. /24 hod při rychlosti 50 km/h (oblast B+C).

Při rychlosti 30 km/h a intenzitě do 5 000 voz. /24 hod (oblast A) uvádí ČSN jako jedinou variantu společný provoz v HDP. Z hlediska řešení cyklodopravy jsou optimální zklidněné zóny, které jsou na území města aplikovány, a lze předpokládat jejich rozšíření za účelem zlepšení užívání veřejného prostoru.

Aplikovaná opatření:

- Integrační opatření na vozovce:
 - Piktogramové koridory
 - Víceúčelové pruhy, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty
 - Vyhrazené BUS + cyklopruhy, psychologické pásy
 - Fyzicky oddělené pásy a zohledňování provozu kol ve společném provozu bez realizovaných opatření
- Realizace cyklostezek

Za cyklostezky (oficiální cyklotrasy) jsou považovány:

 - Stezky pro cyklisty (C8)
 - Stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9)
 - Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10)
 - Stezky pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C7 + E13)
 - Komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11)
- Aplikace zón 30
- Zřizování obytných a pěších zón

4.4 ZÁKLADNÍ PRINCIPY TVORBY ÚZEMÍ PŘÍZNIVÉHO PRO CYKLODOPRAVU

Zklidňování dopravy

- Rozšíření ploch ucelených území definovaných jako zklidněná zóna, obytná zóna nebo zóna 30, případně pěší zóna, slouží ke zlepšení parametrů veřejného prostoru a k podpoře udržitelných druhů mobility.

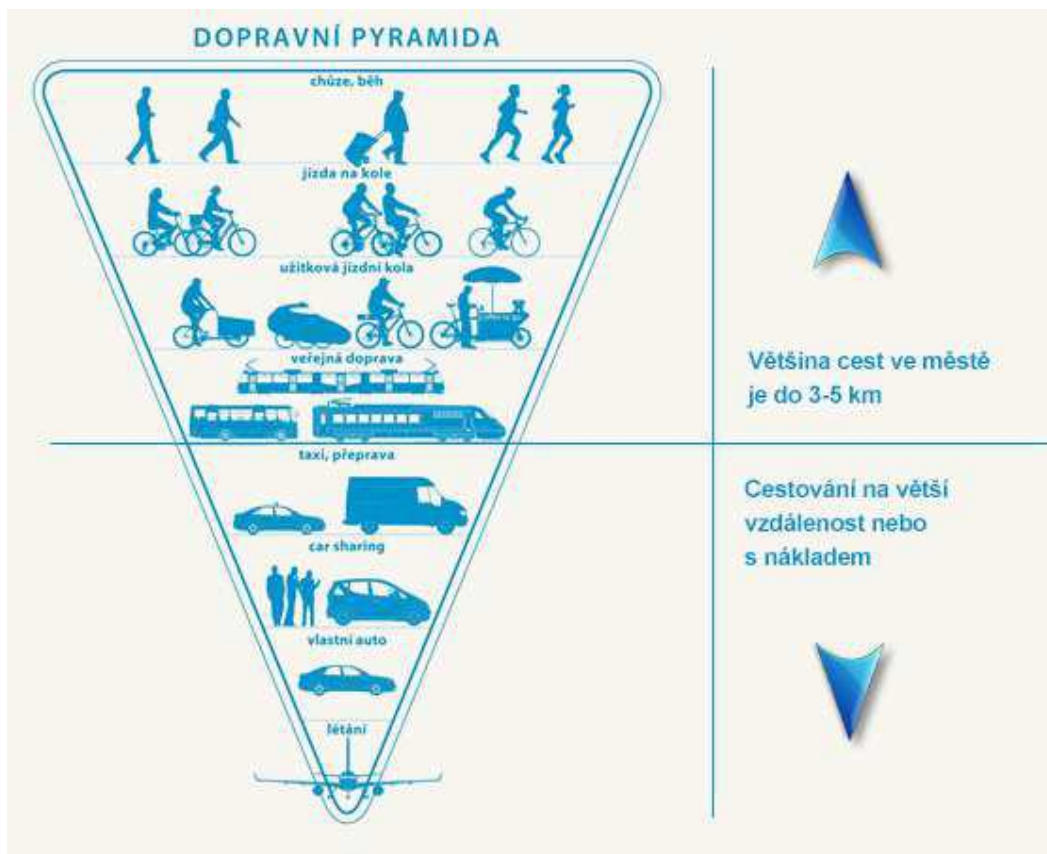
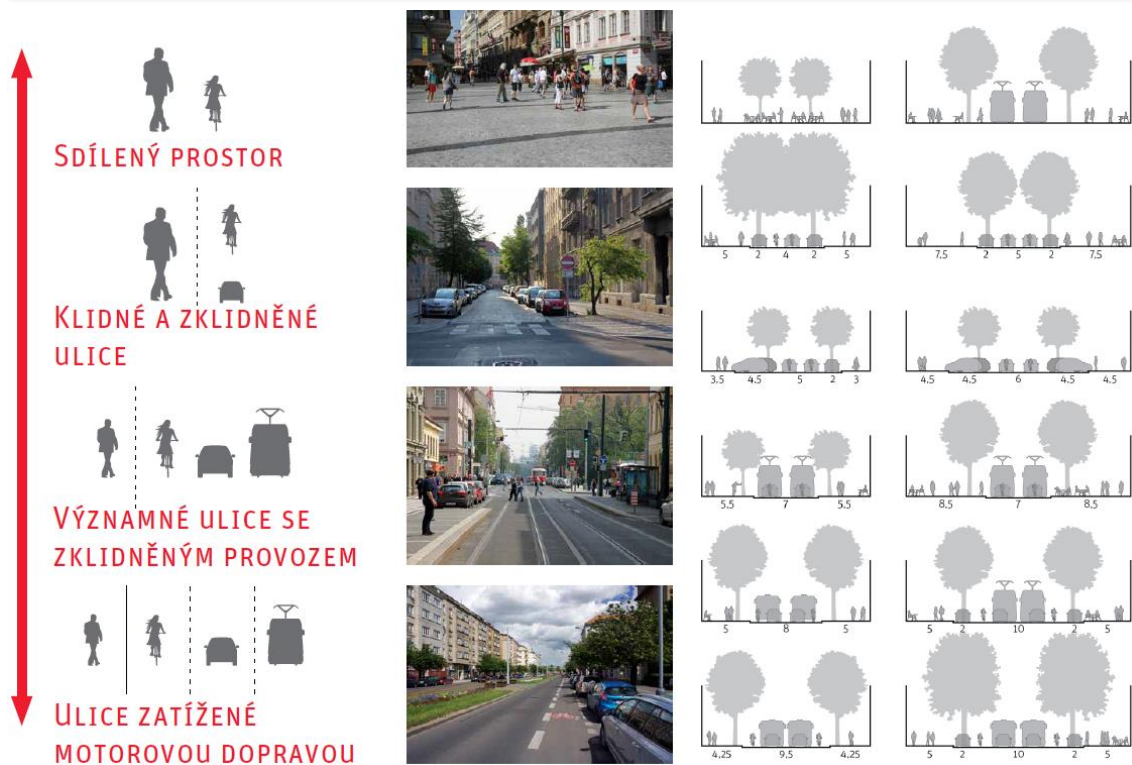
Ve městě je vhodné vytvářet prostředí, které pohyb přiměřeně zvolní a zklidní.



Veřejná prostranství mají chránit slabší a zranitelnější uživatele před silnějšími a nebezpečnějšími uživateli. Jedině tak lze motivovat k šetrnějšímu a ohleduplnějšímu chování.

Uplatňované druhy opatření pro podporu cyklistické dopravy na území města:

- Na rozdíl od některých jiných větších měst nejsou v Mostě navrhovány cykloobousměrky v jednosměrných ulicích – v Mostě jsou zúženy vlivem zřízení parkovacích míst zejména ve zklidněných zónách.
Různé cyklodopravní strategie, např. projekt Mobile 2020, tento prvek navrhuje a obhajují argumentem, že zavedením tohoto prvku se bezpečnost zvyšuje, protisměrné ježdění podél vozovky se ukázalo bezpečnější, a to vlivem přímého očního kontaktu cyklisty a řidičem. V Mostě jsou však jednosměrné ulice úzké, což je dáno potřebou zároveň řešit parkovací místa pro rezidenty, neboť oproti době výstavby obytných čtvrtí došlo k násobnému nárůstu počtu vozidel. Uplatnění tohoto prvku při řešení cyklodopravy bylo v mosteckých podmínkách vyhodnoceno dopravními projektanty jako nepřiměřené zvýšení rizika.
- Sdílený prostor v oblastech dopravního zklidňování
Pojetí sdíleného prostoru může být hodnoceno jako obtížně použitelné, ale v lokalitách typu „Obytná zóna“ s rychlostí max. 20 km/hod a v lokalitě „Zóna 30“ se jeví jako vhodná alternativa, kdy není potřebné zcela všude vytvářet samostatné trasy pro cyklisty, avšak je třeba mít řešení pro rodiny s dětmi a seniory.
- Společné trasy s chodci
Urbanistická koncepce výstavby moderního města s výraznými prvky funkcionalismu se ve své době projevila mimo jiné širokými chodníky, které nám města s historickou zástavbou závidějí (výjimky existují – např. Hradec Králové nebo Plzeň). Tento prvek veřejného prostoru umožňuje řešit cyklodopravu ve výrazné míře po komunikacích se společným pohybem s chodci, což je bezpečnější než například pohyb v jednosměrce v protisměru.
- Pěší zóny s povoleným pohybem cyklistů
Jedná se o prvek, který podstatným způsobem zlepšuje veřejný prostor ve vhodných lokalitách. Přispívá ke zlepšení obyvatelnosti města. Cyklodoprava bývá regulována, aby neohrožovala pěší. Jako příklad slouží vyřešený park Šibeník.
- Odstraňování nerovností a kolizních míst
- Integrovaná opatření s úpravou dopravního režimu:



5. ANALYTICKÁ ČÁST

Následující část detailně hodnotí aktuální stav možností jízdy na kole na území statutárního města Mostu z hlediska stavu cyklo dopravy na jaře 2023, přívětivost jednotlivých městských částí, specifických území typu park či obytná zóna, současné městské cyklotrasy, napojení na vnější síť cyklotras i síť cyklotras na území obcí v regionu Mostecka (ORP Most).

5.1 ZHODNOCENÍ VÝVOJE PODMÍNEK CYKLODOPRAVY V LETECH 2018 – 2022 V MOSTĚ

V uplynulých letech 2018 – 2022 došlo k výraznému zlepšení podmínek cyklistů ve městě Most i na značených cyklotrasách na Mostecku:

- instalace směrového značení krajské páteřní „Pánevni cyklotrasy“ č. 66 Ústeckým krajem,
- vytvoření samostatných cyklopruhů ve vozovkách ulic Chomutovská, Rudolická a SNP,
- z parku Šibeník se stala zóna pro pěší a cyklisty se zpevněnými trasami o délce více než 6 km
- vzniklo mnoho nových tras o délce cca 20 km se značením C9 a piktogramy v chodnících a vozovkách
- realizovalo se obnovování značení cyklotras pomocí piktogramů
- vznikla nová samostatná cyklostezka okolo nového jezera Most (je součástí trasy č. 25 a 3107) a průběžně se zlepšují podmínky pro cyklisty v této lokalitě ve spolupráci s st. p. DIAMO,
- zlepšilo se řešení napojení města Mostu na síť cyklotras 3106 – 3113, například došlo k úpravě vedení trasy 3107 do Komořan vyvolané výstavbou mimoúrovňové křižovatky u Komořan na silnici I/13,
- potřeby cyklistů jsou zahrnovány do dopravních projektů rekonstrukcí ulic,
- jsou zpracovávány studie a projekty podporující rozvoj cyklo dopravy i rekreace na kolech, je zpracován projekt pro výstavbu Cyklostezky po území dotčeném těžbou uhlí, je zpracována studie řešící propojení Čepiroh a Bylan pro zlepšování podmínek cest do práce,
- je připraveno doplnění cyklotras v rámci rekreační zóny Matylda včetně napojení na lávku přes silnici I/13,
- byly pořízeny tři sady bezpečnostních cykloboxů s nabíjením elektrokol zdarma, které jsou umístěny v lokalitách Šibeník, Benedikt a Matylda,
- byly instalovány cykloboxy ke sportovní hale,
- byly instalovány cykloboxy do areálů pěti základních škol a ZUŠ F. L. Gassmanna,
- byly pořízeny montážní cyklostojany pro opravy kol, koloběžek i kočárků,
- výsledky v oblasti cyklo dopravy jsou pozitivně vnímány ostatními městy v České republice.

Mimo to město podporuje aktivity vedoucí k výchově nových generací. Každoročně spolupřádá soutěže týmů základních škol na dopravním hřišti, probíhají přednášky pro I. stupeň základních škol zajišťované městskou policií, uspořádalo soutěžní výstavu výtvarných prací v městské knihovně na téma „Moje pohodová ulice“, uspořádala několik výchovných představení pro I. stupeň základních škol na dopravní téma.

Mimo to město podporuje cyklistické akce a samo pořádá zahájení a ukončení cyklistické sezóny. Podporovalo novoroční cyklistické jízdy. Dále pravidelně sponzorovalo republikové mistrovství bikerů, které se pravidelně konalo na území města díky mosteckému pořadateli.

Zkušenosti města byly prezentovány na akcích a webových stránkách zapsaného spolku „Partnerství pro městskou mobilitu“, jehož je město členem.

Hodnocení stavu v obcích je uvedeno v kapitole č. 5. 7. v rámci Analytické části koncepce.

5.2 ZKLIDNĚNÉ ZÓNY

Tyto typy území jsou a budou i nadále na území města Mostu uplatňovány, neboť jsou optimální pro organizaci dopravy uvnitř základních sídelních jednotek, které bývají ohraničeny sběrnými komunikacemi nebo významnými obslužnými komunikacemi a často mívají malý počet vjezdů a výjezdů. Na rozdíl od trendů v minulosti, kdy jediným parametrem byla maximální průjezdní rychlost hodnoceného území nebo komunikace, je současným logickým a potřebným trendem, i nutností, zajištění kvality životního – veřejného prostoru. Tedy i přívětivost pro všechny druhy dopravy, aby byl veřejný prostor i pro lidi, pěší i cyklisty

5.2.1 ZÓNY 30

Tento typ plošného dopravního řešení je v několika částech města využíván, a další užití je zvažováno (např. lokalita Souš). Je vhodný pro plošně omezené lokality s hustou zástavbou, s vyšší koncentrací obyvatel, které jsou ohraničeny komunikacemi. Tyto podmínky splňují na území města Mostu mnohé základní sídelní jednotky vlivem urbanistického řešení města jako celku se sítí hraničních sběrných a významných obslužných komunikací. (Více viz Základní komunikační systém statutárního města Mostu, dále jen ZÁKOS.)

Max. povolená rychlost 30 km/h je na úrovni nebo se blíží rychlosti cyklistů. Protože zde je obvykle současně aplikováno opatření, kdy křižovatky nejsou upraveny – platí přednost zprava, dochází k dalšímu zpomalení. Pro maximalizaci počtu parkovacích míst pro rezidenty (na základě vývoje počtu vozidel na 1000 obyvatel a vývoje požadavků občanů) dochází k zúžení komunikací, vlivem čehož dle stanovisek dopravních projektantů není vhodné povolit cyklistům jízdu v zúžených jednosměrných ulicích i v protisměru z bezpečnostních důvodů (oproti obecnému doporučení v SUMP).



Realizované lokality – zóny 30:

- ZSJ Benedikt – sever – ul. Nad Benediktem, Slunečná, Malá, Na Stráni, Polní,
- ZSJ Obránců míru – území ohraničené tř. Budovatelů a ulicemi Jar. Průchy, Pod Šibeníkem, 1. máje a Zdeňka Štěpánka,
- ZSJ Výsluní – území ohraničené ulicemi Zdeňka Štěpánka, Lipová, Velebudická, Pražská a Zahradní – pro řešení směru do centra je navrhována vnitřní cyklistická trasa Českou ulicí po chodníku v protisměru jednosměrně vedené dopravy – časté využití cyklisty,
- ZSJ Most – pod nemocnicí – ohraničená ulicemi J. Skupy, Žatecká, Fr. Halase a tř. Budovatelů,
- ZSJ Liščí vrch – samozřejmě mimo sběrnou komunikaci – ul. Okružní,
- Obchodní zóna nad nádražím,
- Vtelno – jako celek – mimo ulici U Mariany, uvnitř jsou navíc 2 obytné zóny,
- Ulice V Sadech,
- ZSJ U hřbitova, Čepirožská výšina – jih,
- Čepirohy – ulice U Hřiště, u Rybníka, Pod Vinicí, Pod kaštany,

- ZSJ Rudolice,
- Lokalita Pod Širokým vrchem – ulice Prokopova, Za Špačkárnou, Krátká, Úpadní, Široký vrch.

Dále je omezení rychlosti na 30 km/hod uplatněno v lokalitách Zahražany a v jednotlivých ulicích na území města v závislosti na významnosti komunikace a místních podmínkách (např. Národního odboje, Rozmarýnová, Růžová, Pod Ovčínem, U Cáchovny). I zde je cílem postupné zónové zklidnění dopravy a zajištění bezpečnosti pěších a cyklistů.

V ucelených zónách „30“ je potřeba na základě detailního vyhodnocení definovat potřebnost místních tras pro bezpečný průjezd zejména rodin s dětmi a seniorů na vhodných chodnících.

5.2.2 OBYTNÉ ZÓNY

Území typu obytná zóna není nutno doplňkově řešit, protože je doprava dostatečně zklidněna dopravním značením

na rychlost 20 km/hod. Rychlost aut je zde na úrovni rychlosti kol, nejsou potřebná žádná opatření pro pohyb kol a

chodců. Lokalita je označena dopravní značkou IP 26a, Obytná zóna. Dopravní systém „obytná zóna“ je aplikován

v Mostě v neprůjezdných lokalitách s úzkými komunikacemi, obvykle jsou bez chodníků a s vysokou mírou pohybu

pěších a cyklistů, s jedním vjezdem, což zvyšuje jejich bezpečnost:

- Benedikt sever – část V Dolíku - uzavřená zóna s jedním vjezdem. Lokalitu tvoří ulice V Dolíčku a Na Větrníku,
- Benedikt-východ - uzavřená zóna s jedním vjezdem. Lokalitu tvoří ulice Zázvorová, kterou se do zóny vjíždí, Levandulová, Šafránová, Tymiánová, Mátová a Muškátová,
- Vtelno – ul. Nad Potokem.
- Vtelno – lokalita Na Gruntě - ul. Ořechová, Na Gruntě, Akátová, Jabloňová a Habrová.

5.2.3 MĚSTSKÉ PARKY A ZAHRÁDKÁŘSKÉ KOLONIE

Městské parky jsou dopravním značením ochráněny před provozem motorových vozidel (mimo správu zařízení, údržby a složek integrovaného záchranného systému)

- Šibeník

Park je dopravně vyřešen jako zóna pro pěší a cyklisty. Zároveň funguje jako plocha pro volné venčení psů. Rozsáhlé území je vhodně řešené pro pěší a cyklisty vlivem vytvoření více než 6 km zpevněných cest. Město se této lokalitě nadstandardně věnuje z hlediska úpravy zeleně, aby se zde návštěvníci cítili bezpečně, a navíc v udržovaném prostoru. Vedle FUN Parku s rozhlednou jsou instalovány bezpečnostní cykloboxy včetně nabíjení elektrokol zdarma, u parkourového a outdoorového hřiště jsou stojany pro kola a koloběžky. Je budována potřebná infrastruktura – sociální zázemí a občerstvení, apod. V roce 2022 se řešení parku umístilo na druhém místě v architektonické soutěži o Cenu Víta Brandy v hlasování veřejnosti.

Je vhodné prověřit vhodnost a komplexnost umístění dopravního značení na vstupech do parku.



- **Most – Střed**
Území je řešeno projektem podle vítězné architektonické studie, v roce 2022 byla zahájena realizace. Podél parku vedou cyklotrasy širokými chodníky v ulicích Bělehradská a u Stadionu a třídou Budovatelů, park je tedy ideálně napojen na síť cyklotras ve městě. Je vhodné zajistit prostupnost parku i pro cyklisty.
- **Lesopark Hrabák**
V současnosti je prováděna systematická úprava území pro bezpečný pohyb a revitalizaci zeleně. Bylo by vhodné zde vytvořit oficiální propojovací cyklotrasu z třídy Budovatelů do Čepiroh, jako druhé propojení cyklotrasy z centra města k budoucí cyklostezce z města jižním směrem mimo komunikace s automobilovým provozem.
- **Park Opavia**
Rovinaté území mezi ulicemi U Stadionu a Jiřího Wolкера, ideální pro vedení trasy. Parkem je vedena cyklotrasa formou SDZ C9a/b a pátevní krajská Pánevská cyklotrasa č. 66.

Zahrádkářské kolonie tvoří buď uzavřená neprůjezdná území s bezpečným pohybem chodců a cyklistů nebo je lokalita zklidněna pomocí dopravních omezení.

- Vtelno
- Čepirohy
- Za tenisovými kurty (ul. Horní, Zahrádkářská, Okrajová, Sportovní)
- Lokalita Hrabák

5.2.4 SPORTOVNĚ REKREAČNÍ ZÓNY

Vedle parků uvnitř města zabezpečuje město, případně další subjekty řešící revitalizaci území Mostecka po těžbě uhlí, budování, správu a údržbu atraktivních území, z nichž některá jsou svým řešením a příležitostmi k městu natolik jedinečná, že se takovými plochami a jejich kombinací nemůže pochlubit jiné město. Celorepublikovým tématem se stalo nové jezero Most, ale málo vnímaným příkladem jsou rekreační zóny Matylda a Ressler.

U těchto zón je třeba doplnit cyklopiktogramy a případně svislé dopravní značení zajišťující bezpečné napojení na městské i vnější trasy.

ZÓNA JEZERO MOST

V rámci revitalizace tohoto území po skončení těžby uhlí byla zrealizována nová silnice Most – Mariánské Radčice. Podél části této komunikace byla vybudována nová samostatná cyklostezka, která je součástí mezinárodní trasy č. 25 (Chemnitz – Most – Doksy). Kolem jezera je vytvořena síť komunikací obslužných, pro pěší i pro cyklisty, čímž dochází k doplnění již existující poměrně

husté síť cyklotras v přilehlých územích. Správcem území je Palivový kombinát Ústí, odštěpný závod státního podniku DIAMO (dále jen PKÚ). Jeho záměrem je mimo jiné nepouštět cyklisty na cesty na úrovni hladiny jezera, kde se kumuluje vysoký počet chodců a běžců. Problematika tohoto území je řešena samostatným rozvojovým projektem PKÚ, protože se jedná o aktivity hrazené státem, realizované na pozemcích ve vlastnictví státu. Je kladen důraz na bezpečnou prostupnost území cyklisty.

Aktuálním problémem je nevyhovující dopravní značení tras vhodných pro cyklisty (SDZ B1) a špatný stav povrchů cest, který by mohly sloužit k propojení s Litvínovem. Okolo jezera je velmi mnoho cest v různých úrovních vůči hladině a mnoho dalších vzdálenějších v rámci majetku státu spravovaném s. p. DIAMO. Je žádoucí jednoznačně dodefinovat, kde se smí cyklisté pohybovat. Vlivem chyb při instalaci SDZ, se cyklisté např. nemohou napojit na cyklotrasu 3113 východně od hřbitova.

Území severně od jezera hned za silnicí je součástí ORP Litvínov, tedy mimo samostatný vliv města Mostu. Cyklisté z mosteckého regionu mají zájem, aby severně od jezera byly cyklotrasy s lepším povrchem a přiměřeným směrovým systémem značení (IS18 – IS21). Trasy by umožnily cesty do práce, např. do zóny CEMPARK. Zájem mají rekreační cyklisté a turisté, kteří chtějí poznat území zaniklých obcí.

Řešení rekreační zóny je bohužel postupné, krokové bez uceleného projektu na začátku. Původní záměr neřešil dostatečně kapacitně přístupové komunikace pro všechny druhy dopravy včetně úzkých chodníků, je zde nedostatek parkovacích míst a původní projekt vůbec neřešil podmínky pro MHD. Území mezi rekreační zónou jezera a dopravním koridorem podél řeky Bíliny bude řešit architektonická rozvojová studie.

V roce 2021 bylo doplněno cyklopropojení od sídla DPmML a.s. až ke kostelu NPM. Jsou zde instalovány stojany na kola, nabíječka elektrokol a montážní stojan na opravy kol a kočárků.

AREÁL BENEDIKT

Je zde společný okruh pro in-linisty, cyklisty a pěší, směrově upraven, bylo by vhodné obnovit jeho vodorovné značení, aby si jednotlivé skupiny uživatelů uvědomovali, po které straně stezky a jakým směrem se mají pohybovat. Vzhledem ke kombinaci s chodci, jsou tyto trasy vhodné spíše pro pomalé cyklisty z důvodu rizika kolize vlivem různé rychlosti s chodci a in-linisty. V ulici rekreační je potřeba doplnit opatření v místech styku s motorovou dopravou. Areálem prochází krajská Pánevská cyklotrasa č. 66. Zóna Benedikt je bezpečně dostupná ze sídliště Liščí vrch i z městské části Vtelno, mimo trasu č. 66 je napojena na cyklotrasu 3110.

Pro zvýšení bezpečnosti byly omezeny vjezdy vozidel do prostoru za restauraci Benedikt v letním období. U objektu správce areálu jsou instalovány bezpečnostní cykloboxy včetně nabíjení elektrokol a montážní stojan na opravu kol i kočárků. V roce 2022 proběhla rekonstrukce amfiteátru. Areál jako celek kvalitně rozvíjen. Stárí se ale projevuje na povrchu okružní komunikace, na které již není viditelné značení. Vzhledem k vysoké četnosti pohybu chodců, rodin s kočárky, jezdců na kolech, koloběžkách na in-linech, je potřebné obnovit povrch, který je místy poškozený a nerovný, zrealizovat vodorovné značení, obnovit rozdělení prostoru pro pěší a ostatní a zejména obnovit směrové vodorovné značení, které bude určovat směr pohybu uživatelů okružní komunikace. Pohyb cyklistů se zvýší i vlivem vedení cyklotrasy č. 66 tímto územím. Je ke zvážení zásadnější prořezávka zeleně, aby byl v zatáčkách delší výhled.



ZÓNA MATYLDA

Je zde velmi využívaný okruh pro cyklisty, in-linisty i běžce s odlišnými povrchy (asfaltobeton pro cyklisty a in-linisty). Proběhla výstavba nové recepce kempu a sociálního zázemí, je řešena výstavba parkovišť a doplnění sítě obslužných komunikací. Bude vybudována cesta pro cyklisty a pěší až k zastávce BUS Most, Souš, Vrbenský I u silnice I/13, což umožní lepší podmínky pro překonání silnice I/13 pomocí lávky u této zastávky. Na severním konci lávky je napojení na cyklotrasu 3107. Je nezbytné dořešit vlastnictví této lávky, její přístupnost pro veřejnost a zlepšit systém její údržby. U recepce je konec cyklotrasy 3113, která k Matyldě vede od kostela NPM kolem Oblastního muzea a Souší. Akční plán SUMP obsahuje záměr řešit studii zlepšení podmínek propojení areálu Matylda a jezera Most.

Zóna Matylda je pro motoristy dostupná z ulice Tvrzova, vede podél ní cyklotrasa 3112, přivedená ulicí Hořanská cesta. Ke zlepšení dojde realizací Cyklostezky po území dotčeném těžbou uhlí.

V areálu jsou bezpečnostní cykloboxy včetně nabíjení elektrokol, po dokončení stavebních prací bude doplněn montážní stojan na opravu kol a kočárků.

V rámci revitalizace areálu budou výrazně zlepšeny technické parametry komunikací včetně vybudování veřejného osvětlení. Je potřebné zlepšit podmínky propojení se Souší – kvalita cesty, prořezávka zeleně. Je potřebné dbát na bezpečnost při křížení pěších, cyklistických a automobilových tras. Potřebné je dořešit kvalitní trasu pro cyklisty od ulice Slovenského národního povstání. Nevyhovující je povrch šotolinové cesty od Hořanské cesty ke vjezdu do autodromu v Tvrzově ulici.



ZÓNA RESSL

Rozsáhlá zóna vhodná pro bikery, která je zcela ojedinělá z hlediska sousedství s městem. Vnitřní systém základních cyklotras ve městě dostatečně umožňuje rychlý a zároveň bezpečný přístup cyklistů do této lokality. Tento cíl je řešen v rámci základních cyklotras. Vlivem občanským aktivistů zde vznikly – byly vybudovány po vrstevnicích sítě běžeckých tras. Je poptávka veřejnosti po zajištění údržby alespoň základních značených bikerských tras, včetně prořezávky zeleně v mimovegetačním období. Tyto trasy byly udržovány mimo správu města vlivem každoročních celostátních bikerských závodů. Mostecký organizátor s těmito aktivitami skončil.

Rizikovým místem je výjezd z lesa v ulici Pod Ressler, kde bylo doplněno zábradlí zabraňující cyklistům vjíždět vysokou rychlostí na chodník. Nabízí se příležitost doplnit u rybníčku mobiliář pro pěší i cyklisty a zvážit oživení lokality bývalého letního kina. Příležitostí je proznačení trasy z jihu od trasy 3112 na sever skrz Ressler do ulice Pod Ressler.

ZÓNA HNĚVÍN

Základní asfaltobetonová komunikace ke hradu má omezenou rychlost na 30 km/hod. Okolní cesty jsou pouze pro pěší a bikery. Zóna je optimální pro bikery podobně jako Ressler. Žádoucí je řešit údržbu – průjezdnost cyklotras. Cesta mezi Oblastním muzeem a galerií Most a Souší se snad stane součástí cyklostezky plánované po území dotčeném těžbou uhlí. V době zpracování tohoto dokumentu (jaro 2023) je dokončen projekt pro stavební povolení. Nyní zde je relativně úzká lesní cesta ve svahu nad silnicí I/13, která je hojně, prakticky celoročně využívaná cyklisty i chodci. Je značená jako 3113. Tuto trasu je nezbytné pravidelně prořezávat a uklízet odpady přinesené sem bezdomovci.

HIPODROM MOST

Na kole průjezdná lokalita ideální pro nástup do systému extravilánových cyklostezek směr Líšnice a Čepirohy po trase 3112 a po krajské páteřní „Pánevni cyklotrase č. 66 a pro přístup na in-line dráhu po obvodu závodiště. Rychlost na vozovce omezena na 30 km/hod. Výhodou jsou dostupné sprchy a WC. Lokalita je dostupná ulicí K Hipodromu nebo Skyřickou. Průjezdnost i výjezd samotný jsou omezeny provozní dobou závislou na sezóně (letní, zimní).

GOLF

Územím prochází funkční cyklotrasa v rámci golfového hřiště s asfaltovým a následným šotolinovým povrchem s napojením na trasu 3112, která je značena jako krajská páteřní Pánevni cyklotrasa č. 66 (úsek Líšnice – Vtelno).

ÚZEMÍ JIŽNĚ OD KOPCE RESSL

Toto území mezi východní hranicí dobývacího prostoru Vršanské uhelné a.s. a zahrádkářskou kolonií západně od areálu tenisových kurtů (ulice Okrajová a Zahrádkářská) se stalo oblíbeným pro procházky, venčení psů a je projížděno každodenně vysokým počtem cyklistů. Ti využívají místní úsek cyklotrasy 3112. Pro návštěvníky je zde zřízeno i parkoviště v západním okraji ulice Zahrádkářská. Rozvoji využití tohoto území napomůže realizace Cyklostezky po území dotčeném těžbou uhlí.

5.3 ZÁKLADNÍ SÍDELNÍ JEDNOTKY A VYBRANÉ LOKALITY

Obecně ve všech ZSJ lze nalézt nevyhovující povrchy chodníků a špatný technický stav nebo výšku obrubníků, což je detailně popsáno v koncepci pěší dopravy. Tyto negativní parametry však mají vliv na bezpečnost zejména uživatelů koloběžek. Zároveň kvalita povrchu a bezpečnost jsou

důležité parametry k nalákání obyvatel k zanechání aut doma a využití cyklistické dopravy nebo kombinace chůze a MHD.

Centrum města

Hodnocené území je ohraničené ulicemi tř. Budovatelů, Jaroslava Průchy, Jiřího z Poděbrad a Moskevská.

V horní části je průjezdná ul. Radniční a 1. náměstí podél nákupního centra Centrál a kolem Městského divadla, a od Jungle Arény do ul. Radniční. Tyto komunikace jsou zklidněny na 30 km/hod. Mimo území podél OC Central lze projet celou třídou Budovatelů po chodnících s piktogramy.

Dále je průjezdná komunikace spojující poštu s hotelem Cascade a Finančním úřadem. Významná část území je určena výhradně pro pěší (1. náměstí, okolí objektu REPPE). Pro cyklisty je v tomto specifickém území prozatím jednoznačně dopravně určeno málo tras. Nyní je severojižní průjezd podél ul. J. z Poděbrad, vlevo do ul. Radniční, potom vpravo do F. L. Gassmanna, se SDZ C9a. Druhá větev pokračuje z ulice Radniční třídou Budovatelů k objektu PRIOR, značena je piktogramy ve vozovce a v chodníku.

Protože centrum města je místem setkávání občanů, návštěv akcí, návštěv do budoucna přemístěné městské knihovny apod., a navíc má vedle sebe centrální park, který je bezpečně průjezdný pro cyklisty celý a nabízí bezpečné propojení některých obytných čtvrtí s centrem, mohlo by být toto území v budoucnu upraveno pro cyklisty přívětivěji z hlediska legální prostupnosti území a dopravního značení pro cyklisty.

Velice nebezpečným místem jsou schody mezi objekty magistrátu a hotelu Cascade. Cyklisté zde schody sjíždí vysokou rychlostí, aniž by tušili, zda se nevynoří nějaký chodec zpoza rohu pod schody.

ZSJ Čepirožská výšina – jih a U hřbitova

Tyto ZSJ rozděluje dopravně vytížená ulice Sportovní. V ZSJ U hřbitova je potřebné doplnit dopravní značení pro průjezdy cyklistů v ulicích Pod Koňským vrchem i v ulici Průběžná.

V západní části této lokality se pohybuje relativně vysoký počet cyklistů, kteří se napojují na cyklotrasu 3112, případně trasy v rámci kopce Ressler.

ZSJ Fibichova

Pro potřebu vytvoření bezpečnější trasy mezi Liščí vrchem a Ressler, která se vyhne centru města, je touto ZSJ vedena trasa ulicemi Maxe Švabinského, Zdeňka Fibicha, Tyršova a Žatecká, která je značena pomocí SDZ C9a/b.

Ulicí Pionýrů vede trasa spojující ZSJ Výsluní a ZSJ Čepirožská výšina – jih a U hřbitova, oddělené ulicí Sportovní, a umožňuje napojení na cyklotrasu 3112.

ZSJ Liščí vrch

Je to lokalita s nejhustší zástavbou bytovými domy, řešená jako zóna 30. Je žádoucí posoudit možnost vytvoření oficiální vnitřní místní trasy, která by střed sídliště propojila s areálem Benedikt a ulicí Višňovou. Komunikace pro automobily jsou úzké, nepřehledné a nebezpečné pro jízdu na kole společně s automobily vlivem zaparkovaných aut. Lokalita je cyklisticky spojena trasami do centra, na Ressler a nádraží systémem SDZ C9 a IP7 ulicemi Višňová, Jana Palacha a Josefa Suka. Výhodou je sousedství parku Šibeník, kterým lze bezpečně projet do centra i dalších ZSJ. Ulicí Okružní vede od Benediktu směrem k vlakovému nádraží cyklotrasa č. 66.

ZSJ Pod Šibeníkem

Tato ZSJ má dobře vyřešené západovýchodní průjezdy – středem ZSJ (ulicí Jaroslava Haška a kolem ZUŠ Moskevská), na jihu ulicí Josefa Suka, a na severu v ulici Rudolická dokonce samostatnými jízdními pruhy. Průjezd ulicí Pod Lajsníkem je v komunikaci nebezpečný, chodníky jsou nevhodné vzhledem k velkému počtu odsazených přechodů pro chodce včetně zábradlí v obloucích křižovatek. Dobře je řešena ulice Moskevská s piktogramy v severním chodníku.

Rizikové jsou ulice Jana Kubelíka, Františka Čelakovského a Václava Řezáče z hlediska napojení do ulic Josefa Suka a Rudolická, které již jsou pro cyklisty dořešeny. Ty je proto žádoucí v budoucnu upravit pro cyklisty, protože se zde nachází několik velkých zaměstnavatelů (Bilfinger, Policie ČR, Czech Coal), je zde vysoká četnost průjezdu vozidel a hrozí kolize. Ostatní ulice jsou poměrně klidné nebo dopravně zklidněné.

ZSJ U Stadionu a Nad nádražím

Propojené území je kombinací obytné části – U Stadionu a převážně obchodní zónou Nad Nádražím. Pás tvořený Sportovní halou, parkem Střed a zónou Komes je kvalitně obsloužen vnějšími trasami v ulici Moskevská a tř. Budovatelů. Ulice Bělehradská a U Stadionu jsou osazeny SDZ C9a/b, neboť navazují na zónu v parku Šibeník a trasy v ulicích Moskevská a F. L. Gassmanna. Jedná se o část trasy Liščí vrch – Ressler. Vnitřní obytná část je zklidněná, nevyžaduje opatření. Průjezd parkovou částí (parkem Opavia) je osazen SDZ C9a/b od ulice U Stadionu až do ulice Jarmily Glazarové. Výhledově by bylo vhodné pro nakupování doplnit trasu ulicemi Svatopluka Čecha a Barvířskou.

Předpokládá se do budoucna i značená průjezdnost parkem Střed, který nebude oplocen. Vzhledem ke struktuře komunikací s omezenou rychlostí na 30 km/h není zde potřebné vytvářet další cyklotrasy.

ZSJ Nemocnice

Ulici J. E. Purkyně není prakticky cyklisty využívána. Cyklisté by uvítali kvalitní povrch pro cesty jižně od areálu nemocnice spojující ulice Pod Ressler a Pod Koňským vrchem.

ZSJ Obránců míru

Bezpečnosti cyklistů napomohla úprava ZSJ na zklidněnou zónu s dovolenou rychlostí 30 km/h. Prioritně je potřeba v této ZSJ řešit ulice 1. máje a Pod Šibeníkem, protože jsou společně s ul. Českou hojně užívanou cyklotrasou směrem do centra a zpět obyvateli ZSJ Výsluní a jede se zde relativně po vrstevnici (trasu navrhuje a již dnes využívá hodně občanů). Územím prochází trasa ulicemi Obránců míru a Víta Nejedlého z nádraží na Ressler a páteřní trasa na hranici ZSJ třídou Budovatelů.

ZSJ Pod nemocnicí

Území je řešeno jako zklidněná zóna „30“, nejsou potřebná žádná opatření. Nejsou zde široké a vhodné chodníky pro vytvoření bezpečného společného prostoru pro pěší a cyklisty.

ZSJ Podžatecká – jih a Podžatecká – sever

Území je ohraničené ulicemi Josefa Skupy, Čsl. armády, Chomutovská a tř. Budovatelů a rozdělené ulicí J. Seiferta. Vlivem členitosti území jsou špatně definovatelné místní trasy. Vzhledem k lokalizaci školských zařízení, sídla SBD Krušnohor nebo městské policie, jeví se vhodné využít jako piktogramové místní trasy ulice Mikoláše Alše a V. Majakovského (2. budova gymnázia).

Ulice Jaroslava Seiferta je důležitou spojnici hlavních severojižních a západovýchodních cyklotras (např. Ressler – nádraží) i jako část spojnice mezi lokalitami Hněvín a Sportovní hala s parkem Střed. V současnosti existuje značený průjezd ulicemi Jaroslava Seiferta a Antonína Dvořáka osazený SDZ C9a/b. Ostatní vnitřní ulice mají klidný provoz, nejsou potřebná opatření pro cyklisty. Ulice Josefa Skupy je osazena piktogramy v chodníku a ulice Chomutovská má samostatné cyklopruhy ve vozovce. Chybí řešení pro cyklisty ve frekventovaném koridoru tvořeném ulicí Čsl. armády. Po dokončení oprav historické sítě vodovodů a kanalizací vznikne ideální příležitost upravit toto místo široké území se zelenými plochami formou architektonické studie, která by měla řešit kvalitní podmínky pro pěší i cyklisty při zachování parametrů klíčové sběrné komunikace s jednou z nejvyšších frekvencí průjezdů automobilů za den v Mostě.

ZSJ Skřivánčí vrch

Lokalita ohraničená ulicemi Lipová, Jana Palacha, Višňová, Zdeňka Štěpánka, 1. máje a Pod Šibeníkem. Část ulic je vyřešena omezením rychlosti na 30 km/h a „obytnou zónou“ (část ulice Jasmínová).

Piktogramové značení je vhodné pro místní vnitřní trasy v ulici Rozmarýnová, (paralelně Růžová a Javorová) s napojením přes ulici Topolová do ulic Ke Koupališti a Jana Palacha. Zároveň pro podporu rozvoje cyklodopravy jsou důležité podmínky v ulicích Zdeňka Štěpánka, Topolová a Lipová. Je potřebné zde obnovit cykloznačení, zejména v ulici Lipová, a vytvořit nové v ulici Topolová. Dobrý je v současnosti průjezd středovou zelenou zónou a ulicí Ke Koupališti.

ZSJ Výsluní

Tato ZSJ nemá vytvořené podmínky pro oficiální pohyb cyklistů, ačkoliv zde jsou v určitých směrech lákavé podmínky. V současnosti je řešeno pohyb cyklistů pouze v hraničních ulicích Zdeňka Štěpánka a Lipová, které potřebují obnovu značení v chodnících.

Velice pomohlo vytvoření propojení z lokality Kahan k podchodu do Velebudic využitím jednoho chodníku v ulici Velebudická (bližší k vozovce). Silnici I/13 je bezpečnější překonávat pomocí podchodu pro pěší.

Žádanou příležitostí je ulice Česká s minimálním převýšením a téměř po celé délce s relativně širokým (horním) chodníkem. Nabízí se vytvoření cyklotrasy spojující ZSJ Výsluní od ulice Velebudická s centrem města s využitím ulic 1. máje a Pod Šibeníkem.

Lokalita Starý Most a ZSJ U Kostela

Jedná se o velmi navštěvované území mezi ulicí Hřbitovní a rekreační zónou jezera Most. Klidná zóna je průjezdná po značených trasách kolem kostela NPM ulicí Kostelní nebo okolo jezera Marie, a dále ulicí Hřbitovní. Lokalita je projížděna velkým počtem cyklistů směřujících k jezeru Most a na cyklostezku okolo něj. Územím prochází cyklotrasy č. 25, 3107 a 3113. Samostatné cyklostezky jsou velmi úzké.

Sídlíště Chanov

Uzavřená neprůjezdná lokalita, obslužnost zajišťuje ul. Chanovská s trasami 25, 66 a 3107.

Čtvrť Zahražany

Lokalita má ohraničení ulicemi Slovenského národního povstání, Čsl. armády, kopci Širokým vrchem a Hněvínem. Lokalitou, která je poměrně klidná, protože hlavní provoz zajišťuje sběrná ul. J. Palacha, prochází trasy užívané cyklisty a turisty. Jedná se o ulici Maršála Žukova, v Rokli a Hradní, vedoucí na hrad Hněvín, případně tvořící propojku do Souše, a trasa ulicemi Aloise Jiráska a Vinohradská s pokračováním v ulici V Rokli. Důležitou spojkou tvoří i ulice Jana Žižky a Leoše Janáčka. V těchto ulicích by měla být společná integrovaná doprava pěších a cyklistů zajištěná piktogramy.

Celkově je doprava v této lokalitě částečně zklidněna pomocí jednosměrných ulic a snížením povolené rychlosti, výjimečně i zákazem průjezdu. Úpravu organizace dopravy této čtvrti navrhne nová dopravní studie. Sběrné komunikace alej Boženy Němcové a ulice Jana Opletala je vhodné zařadit mezi základní cyklotrasy.

Ulice Pod Širokým vrchem, Za Špačkárnou, Krátká a Prokopova – zónu není potřeba řešit z hlediska cyklistiky. Riziková je trasa na Široký vrch obecně vzhledem k vyšší průjezdnosti vlivem přepravy dětí do školy osobními automobily. Do budoucna se nabízí možnost vytvořit kvalitní cestu spojující Široký vrch a Hněvín.

Hranici mezi ZSJ Nemocnice a Pod Širokým vrchem tvoří ulice Slovenského národního povstání, která je vyřešena vytvořením cyklopruhů ve vozovce a zachováním možnosti pohybu méně zdatných cyklistů po chodníku. Na chodnících je potřeba obnovit piktogramy.

ZSJ U koupaliště a Na Ovčíně

V lokalitě severně od kopce Ressler je část ulic zklidněna omezením rychlosti. Vzhledem k sousedství s oblíbenou rekreační zónou doporučujeme doplnit dopravní a směrové značení. Problematický je průjezd ulicí Pod Ressler, kde část cyklistů sjíždějících z Ressleru najíždí na chodník podél bytových domů. Tento trend je omezen instalací zábradlí na jižním konci ulice. Bylo by vhodné vytvořit kvalitní propojení do ulice Pod Koňským vrchem.

Průmyslové zóny

Lokalita Hrabák (Vršanská uhelná a.s.)

Tato lokalita je nejčastěji zmiňována cyklisty z hlediska potřeby bezpečné a rychlé trasy směrem do Havraně a do zóny Joseph. Je rozpracována studie proveditelnosti cyklostezky či cyklotrasy „Čepirohy – Bylany“, která by měla vést alespoň k odbočkám na obce Malé Březno a Nemilky. Část trasy fakticky již je využívána pro cesty do práce, byť není vyznačená, v trase za čerpací stanicí nebo v travnatých pásích. Potenciální trasa s využitím trasy 3112 se jeví jako nepraktická z hlediska orientace cyklisty v terénu, řešení by bylo majetkově složité. Problematiku komplikují záměry a stanoviska ŘSD, křížení železniční tratě a pozemky neznámých vlastníků.

Průmyslová část Komořany

Tato lokalita je dostupná přesunutou cyklotrasou 3107 okolo jezera Most. Cyklodopravu uvnitř potenciální průmyslové zóny je třeba řešit se zaměstnavateli podle poptávky jejich zaměstnanců. Vlivem změny silnice I/13 na rychlostní komunikaci s rychlostí omezenou na 110 km/h se nemohou na této komunikaci pohybovat cyklisté, proto bylo potřebné trasu 3107 upravit. Vlivem dostavby silnice I/13 v úseku v Třebušicích došlo k přerušení spojnice cyklotras mezi Matyldou a zónou v Komořanech. Tuto spojnici nelze v původní trase nahradit. Řešením se stala náhradní trasa 3107 vedoucí od jezera Most severně od silnice I/13 do Komořan ulicemi Jezerní, Teplárenská a Třebušická.

Velebudice

Je to zóna se zaměstnavateli, téměř bez bydlících rezidentů, pouze ubytovny. Vzhledem k faktu, že tato část města není vnitřně vůbec obsloužena MHD (řeší návrh koncepce veřejné dopravy), je zapotřebí vytvořit lepší podmínky pro cyklisty a chodce, zejména ve spádových ulicích Dělnická a Stavbařů pro cesty do práce a pro průjezdy na hipodrom a na extravilánové cyklotrasy. Po opravě AB povrchů komunikací v ulicích Dělnická a Zahradní (příjezdová trasa) je potřebné pokračovat v opravách dalších komunikací (ulice Stavbařů) a v doplnění cykloznačení, např. obnovit piktogramy ve vozovce.

Území zvláštního zájmu

Přednádražní prostor u vlakového nádraží

Toto území chce město dořešit jako kapacitní multimodální přestupní uzel s rekonstruovanou výpravní budovou vlakového nádraží (řeší Správa železnic s. o. a České dráhy a. s.).

Příjezd z ulice Rudolická k vlakovému nádraží je řešen jedinou krátkou cyklostezkou v zastavěném území města. Bohužel zde chybí možnost bezpečného parkování kol. Je zde orientační značení označující směry pro napojení na cyklotrasu č. 25, vede bohužel přes obrubníky na pozemcích bývalého autobusového nádraží. Touto lokalitou vede také Pánevská cyklotrasa č. 66. Projekt přestupního uzlu navrhuje zlepšení průjezdu cyklistů tímto územím. Je dohodnuto vytvoření podmínek pro cyklisty v rámci rekonstrukce odbavovací budovy vlakového nádraží a přilehlých ploch. Potřebné je zajištění úschovy kol a ideálně i půjčovna kol, protože se z jezera Most stává

velmi navštěvovaný turistický cíl. V jiných turisticky zajímavých nádražích České dráhy půjčovny kol zřizují. V rámci rekonstrukce vlakového nádraží dojde k vytvoření nového podchodu pod vlakovým nádražím s propojením až do Rudolic.

Okrajové části města

Benedikt, Benedikt – východ

Jedná se o zklidněné a obytné zóny, které není třeba speciálně řešit z hlediska podmínek pro cyklisty vyjma ulice Rekreační. (Více viz rekreační zóna Benedikt.)

Čepirohy

Jedná se o území dobře a bezpečně průjezdné pro cyklisty (trasy nejsou značeny). Od křižovatky ulic Žatecká, U Lesíka a Sadová je potřebné zajistit jižním směrem pokračování – vybudování cyklostezky do Bylan, ideálně k průmyslové zóně Joseph. Piktogramy ve vozovce jsou v ulicích Sadová a U Rybníka.

Rudolice

Lokalitou prochází cyklotrasa 3107, chybí lepší přístup k lokalitě Špičák, dobré spojení s městem je po silnici Most – Braňany, nelze považovat za ideální spojení s městem ulicí Chanovská. V rámci rekonstrukce vlakového nádraží dojde k vytvoření nového podchodu pod vlakovým nádražím s propojením až do Rudolic. Ke zlepšení propojení s vlastním městem došlo vybudováním cesty vedoucí do ulice Hřbitovní. Je však potřeba dobudovat bezpečné pokračování mimo silnici dále západním směrem do ulice Kostelní.

Souš

Lokalita zklidněna téměř není, pouze ul. Na Novém Světě je Zóna 30. Do čtvrti je pouze zákaz vjezdu vozidel nad 3,5 tuny. Souší prochází cyklotrasa 3113. Tuto trasu je vhodné zařadit v rámci průjezdu lesem mezi Souší a Oblastním muzeem do systému údržby v mimovegetačním období. Propojení do zóny Matylda není v ideálním stavu vzhledem ke keřům, které zasahují do profilu cest.

Je žádoucí vytvořit systém zklidněné dopravy – „Zóna 30“ s ohledem na složité členění uliček a nepřehlednost.

Úsek trasy č. 3113 mezi Souší a Oblastním muzeem Most je zařazen do projektu Cyklostezky po území dotčeném těžbou uhlí.

Vteln

Kromě ulice U Mariany je území řešeno jako zklidněná zóna a obytná zóna. Cyklotrasa č. 66 vede Vtelnem ulicemi Ke Kostelu a Mostecká. Značení je řešeno piktogramy ve vozovce. Další trasa č. 3110 vede ulicemi Na Gruntě a U Mariany. Lokalita nevyžaduje v zastavěném území žádné řešení, pouze zlepšit údržbu a značení trasy mezi ulicemi Skyřická a Ke Kostelu.

5.4 SOUČASNÉ CYKLOTRASY NA ÚZEMÍ MĚSTA

5.4.1 HODNOCENÍ EXISTUJÍCÍCH TRAS

Současný stav:

- v posledních letech se výrazně zlepšují podmínky pro cyklisty, přibývají samostatné cyklopruhy ve vozovkách, cyklotrasy, mobiliář, cykloboxy ve školách, přesto je potřebné v tomto trendu pokračovat, protože cyklistů a zejména jezdců na koloběžkách přibývá,
- stále je nedostatek samostatných cyklostezek na území města (pouze přípojka k vlakovému nádraží a trasa okolo jezera Most),
- nové samostatné cyklopruhy v komunikacích v ul. Chomutovská, Rudolická a Slovenského národního povstání,

- tzv. piktokoridory jsou každoročně obnovovány a doplňovány v nových trasách, část tras potřebuje obnovu, ale v některých ulicích se logicky čeká na opravu povrchů komunikací nebo rekonstrukce inženýrských sítí a piktogramy se obnovují až po těchto akcích,
- systém tras se SDZ C9a (Stezka pro chodce a cyklisty), doplněný IP 7 (Přejezd pro cyklisty) je nedostatečný, a vedení tras přímo centrem je nebezpečné, je proto vedeno ulicí Jiřího z Poděbrad i s ohledem na rizika střetů s chodci – např. průjezd ul. J. Průchy a F. Halase),
- vzhledem k současnému stavebnímu řešení centra města, není bezpečné vést cyklotrasy okolo OC Central třídou Budovatelů,
- postupně probíhá doplňování provázanosti tras, logicky nejsou trasy zbytečně vytvářeny ve zklidněných zónách,
- chybí plné dokončení systému tras v intravilánu Mostu, který by uceleně propojoval lokality bydlení jako Pod Šibeníkem, Liščí Vrch, Zahradní, Výsluní a další s cílovými místy,
- z výše uvedených důvodů proto část cyklistů využívá komunikace s automobilovou dopravou, a to i ty s poměrně vysokou intenzitou silničního provozu. Tento stav představuje určité riziko nehod,
- počet dopravních nehod s účastí cyklistů má klesající trend,
- na potenciálních základních trasách zůstávají ještě nebezpečná místa – vysoké nebo rozbité obrubníky, závady jsou odstraňovány v rámci rekonstrukcí ulic.

Příležitosti:

- podněty odborné veřejnosti, dopravních projektantů, aktivních cyklistů a vedoucích cyklistických spolků,
- využívat zkušeností jiných měst,
- využití ideálních ploch k zatraktivnění cyklistiky – např. park Hrabák,
- zlepšovat podmínky cyklistů u jezera Most,
- realizovat projekt „Cyklotrasa po území dotčeném těžbou uhlí“,
- zohledňovat potřeby cyklistů při rekonstrukcích ulic,
- propojování existujících tras,
- pokračování v tvorbě zklidněných zón,
- zvážit pilotní projekt rozděleného chodníku pro chodce a cyklisty,
- vedení krajské Pánevské cyklotrasy č. 66 zastavěným územím města,
- spolupráce s Ústeckým krajem, městem Litvínov a obcemi v regionu,
- využívání dotačních titulů

5.4.2 SOUČASNÉ TRASY SE SYSTÉMY V15 A V20 „PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR PRO CYKLISTY“

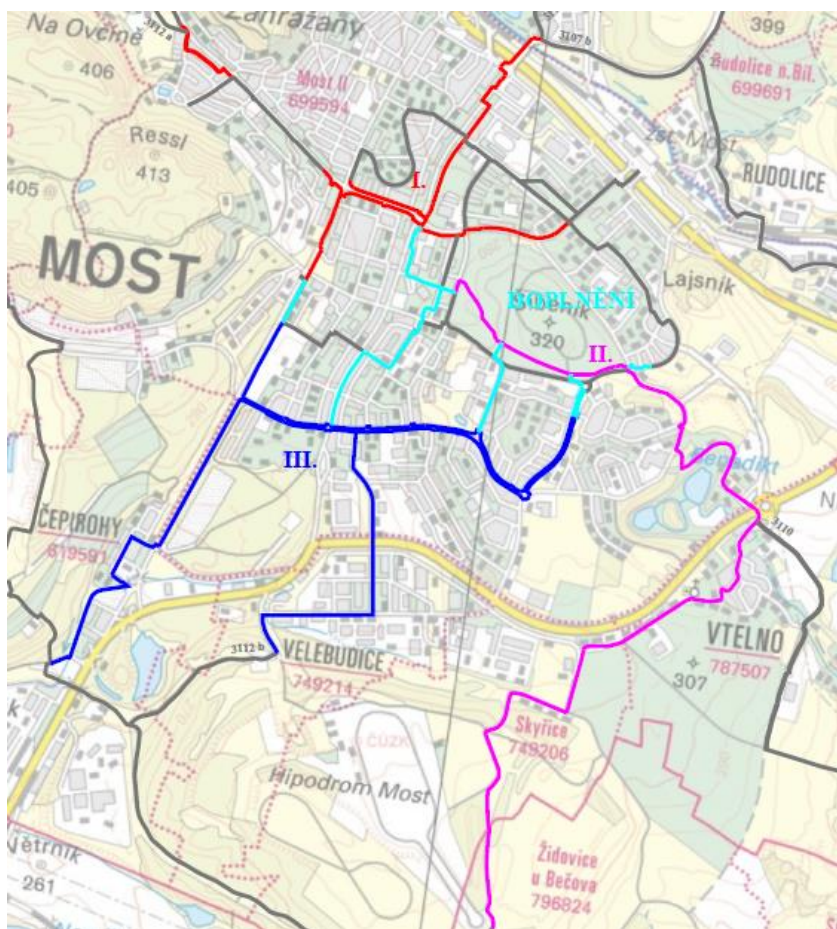
Na městské trasy je aplikován piktogramový systém vodorovného dopravního značení V15 „Nápis na vozovce“ a V20 „Piktogramový koridor pro cyklisty“. Dále je využito svislé dopravní značení s použitím značek C9a „Stezka pro chodce a cyklisty“ a C9b „Konec stezky pro chodce a cyklisty“.

Část piktogramových tras je již méně viditelná, každý rok je část obnovena, probíhá i doplnění, konkrétně v roce 2021 byla doplněna třída Budovatelů. Umisťování piktogramů do chodníků není optimální vzhledem ke zhoršujícímu se chování jezdců na koloběžkách.

Současné využití piktogramů:

- Tř. Budovatelů (mimo centrum u OC Rozkvět a Central) – Kostelní
- Ovčín (napojení na 3112) – Slovanská – Lesní – Slovenského národního povstání – Josefa Skupy – Moskevská – vlakové nádraží
- Josefa Suka
- Radniční

- Žatecká – Sadová – U Rybníka
- Zahradní – Stavbařů – Dělnická – K Hipodromu
- Skyřická – Ke Kostelu – Mostecká
- Pionýrů – Zdeňka Štěpánka – Lipová – Višňová
- J. z Poděbrad – F. L. Gasmanna – Bělehradská
- Žatecká – Tyršova – Švabinského – Nejedlého – Obránců Míru – J. Palacha – Pod Lajsníkem – průjezd parkovou částí nad ulicí Haška a Čelakovského (park Opavia) – U Stadionu (odbočení po Moskevské k nádraží) – Jarmily Glazarové – K. J. Erbena – Okružní – Benedikt
- Park Šibeník – J. Palacha – Okružní – Rekreační – Mostecká – Ke Kostelu – Skyřická – napojení na trasu 3112 a Pánevní cyklotrasu č. 66
- Příjezd k Oblastnímu muzeu a galerii Most
- Propojení z ulice Česká k podchodu do Velebudic



5.4.3 SOUČASNÉ TRASY ŘEŠENÉ SYSTÉMEM SDZ C9A A IP 7

Základní realizace je z roku 2001 a je postupně doplňována, Systém je navíc osazen směrovým značením

Trasy jsou osazeny SDZ C9a (Stezka pro chodce a cyklisty) a IP 7 (Přejezd pro cyklisty), na hlavních komunikacích jsou řidiči upozorněni na cyklisty na přechodech

Část tras je vedena delší trasou z bezpečnostních důvodů, případně s cílem omezit převýšení. Například zdatnější cyklisté nebudou využívat průjezd ulicí Antonína Dvořáka, zvolí přímější trasu.



Zobrazení umístění SDZ C 9a (zdroj: pasport GIS statutárního města Mostu)

Trasa Liščí vrch – Ressler (větev na nádraží)

Višňová (křižovatka s ul. Růžová) – J. Palacha – Pod Lajsníkem – J. Glazarové – parkem podél bloků 514 a 520 – F. L. Čelakovského – ZUŠ Moskevská – pod městskou knihovnou – křížení ul. Moskevská – podél bloků 411 a 401 (dvě trasy po obou stranách parku) – ul. U Stadionu – J. Seiferta – odbočení do ul. Ant. Dvořáka – až nahoru do ul. Čs. armády – k okružní křižovatce u Luny – vpravo do ul. Slovenského národního povstání – Pod Ressler až na konec ulice. V ul. Moskevská je značení k ul. Rudolická. Na konci ulice Pod Ressler chybí možnost pro bezpečné pokračování na koupaliště Ressler, trasa vpravo je značena jako pěší zóna. Dále na Ressler lze jet lesní cestou nebo společně s auty po asfaltové komunikaci (minimální provoz).

Trasa Jungle Aréna – Sportovní hala

J. z Poděbrad – v úseku k ul. Radniční pomocí chodníku, trasa pokračuje vlevo po chodníku do ul. Radniční a po 100 metrech odbočuje vpravo do ul. F. L. Gassmanna – podél obchodu LIDL

k pobočce České pošty – křížení s ul. Moskevská – pokračování po chodníku vlevo ul. Bělehradskou ke Sportovní hale.

Trasa Liščí vrch – hřbitov

Liščí vrch (křižovatka ul. Palacha a Višňová) – J. Palacha – J. Průchy – vlevo do Obránců míru – vpravo ulice V. Nejedlého (chodník podél tržnice) – Maxe Švabinského – Zdeňka Fibicha – Tyršova – Žatecká – Pod Koňským vrchem

Velebudická ulice

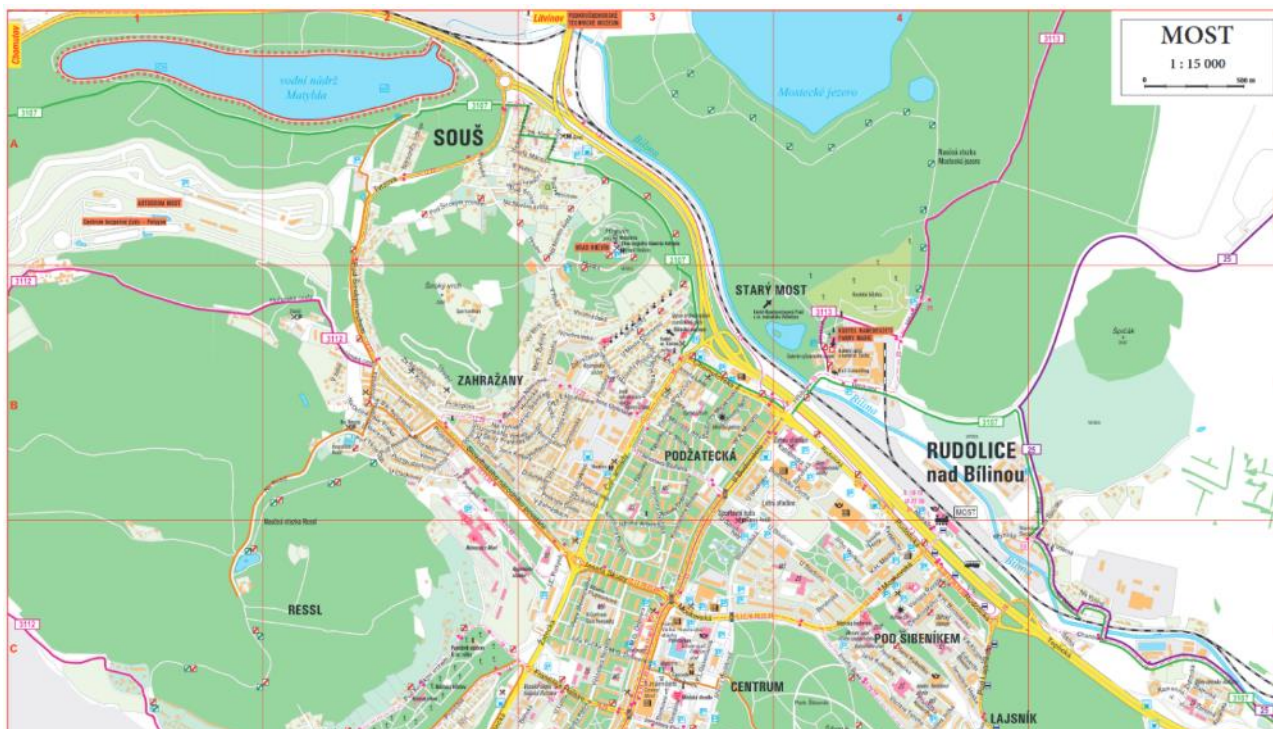
Propojení lokality Kahan s Velebudicemi.

Zóna pro pěší a cyklisty Šibeník

Jako další druh SDZ je vytvoření zóny z parku Šibeník, která slouží pro pěší a cyklisty a obsahu více než 6 km zpevněných tras.

5.4.4 HISTORICKY ZAVEDENÉ TURISTICKO SPORTOVNÍ TRASY MĚSTEM

Tyto trasy jsou provázány s trasami vně města nebo jsou jejich značenou součástí. Jsou zobrazeny jako součást turistických tras na www.mapy.cz. Systém těchto tras neřeší bezpečnost cyklistů, pouze naznačují možné trasy územím města.





5.5 TRASY V EXTRAVILÁNU MĚSTA

Mezinárodní trasa procházející městem Most

C25 Chemnitz – Most – Doksy

Trasa v okolí Mostu: Janov – Litvínov – Louka u Litvínova – Mariánské Radčice – cyklostezka okolo jezera Most - Rudolice – Obrnice – Patokryje – Lužice – Chouč

Páteřní cyklotrasy Ústeckého kraje

Pánevní cyklotrasa č. 66

Jediná páteřní krajská trasa, která prochází městem Most. V roce 2022 bylo realizováno značení trasy.

Základní vedení trasy: Kadaň – Chomutov – Lišnice – Most – Obrnice – Želenice – Bílina – Teplice – Ústí nad Labem

Pro trasu je zpracována základní studie. V roce 2022 by mělo být osazeno směrové značení (IS 18 až IS 21) na náklady ústeckého kraje. Návrh značení byl připomínkován a upraven podle připomínek odboru správních činností MmM. Z hlediska stavebních úprav se Ústecký kraj v následujícím období zaměří na cyklostezku Ohře.

V rámci území města Mostu je trasa vedena takto: Hipodrom – golfový areál – Vtelno – Benedikt – Okružní – Jaroslava Haška – Jana Kubelíka – Moskevská – vlakové nádraží – Nad Koridorem – Chanovská



Cyklostezka Labe

Labská stezka je mezinárodní dálková trasa, která měří 1300 km a vede z Krkonoš až k ústí řeky Labe v německém Cuxhavenu. Na území kraje měří 96 km. Česká část je značena jako č. 2, od Mělníka jako EuroVelo 7. Od Roudnice vede ve směru proudu podél pravého břehu Labe až do Děčína, proti proudu podél levého břehu až do Mělníka.

Cyklostezka Ploučnice

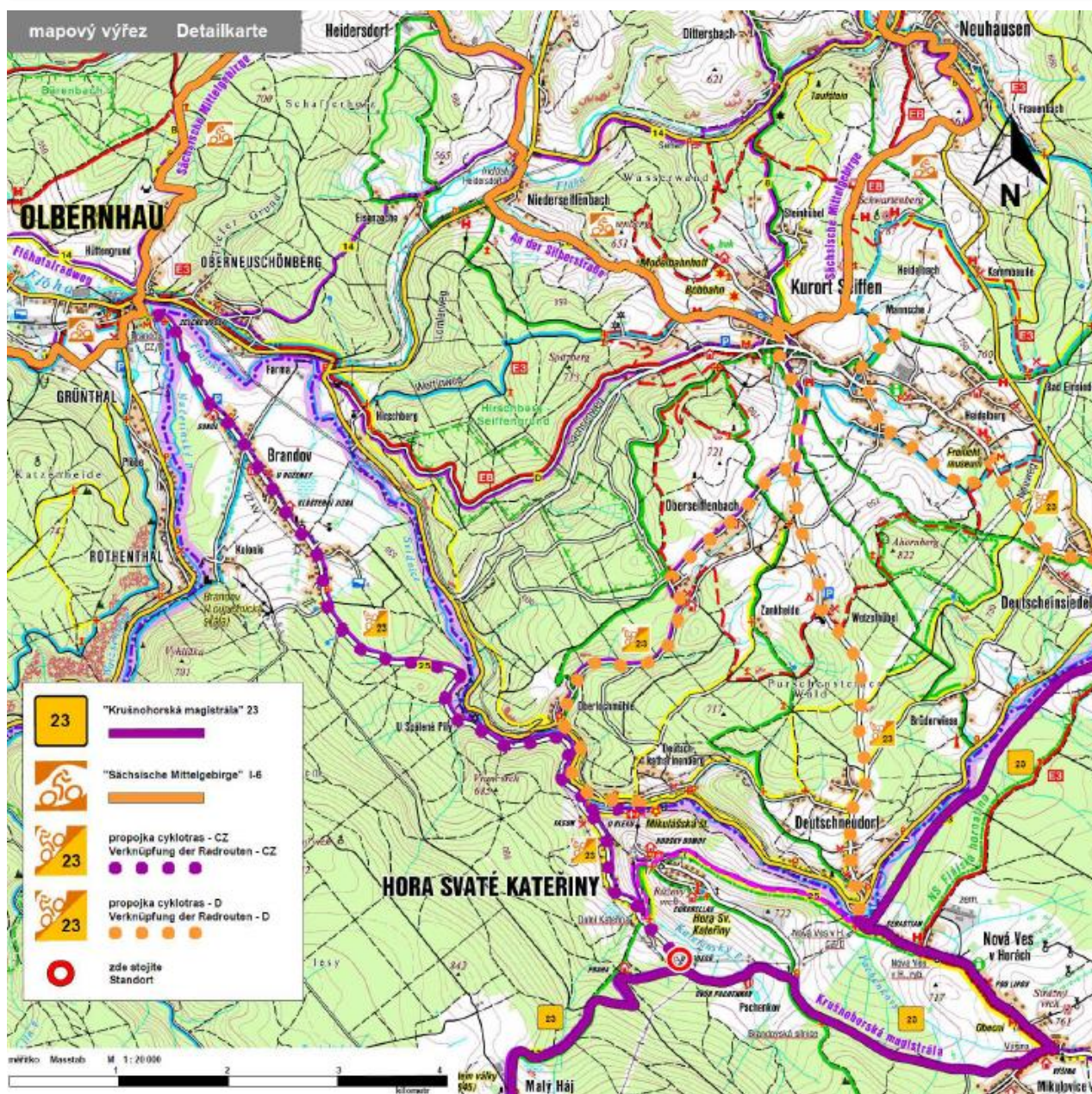
Na území Ústeckého kraje začíná stezka v Děčíně na spojnici s Labskou stezkou, prochází údolím řeky Ploučnice směrem na Benešov nad Ploučnicí, Františkov nad Ploučnicí a Starý Šachov, kde přechází do Libereckého kraje.

Cyklostezka Ohře č. 6

Cyklostezka Ohře má celkovou délku od Litoměřic až po hranici s Karlovarským krajem přes 100 km. V současnosti je vyznačena v terénu Klubem českých turistů jako trasa číslo 6 a je trasována jednak po stávajících sjízdných cestách a jednak po silnicích s automobilovým provozem. Úseky vedené po silnicích jsou provizorní do té doby, než bude s konečnou platností vyřešeno vedení cyklostezky v terénu mimo silniční síť.

Krušnohorská magistrála

Trasa a její propojení s trasami v Sasku umožňuje zajímavé cyklovýlety se startem např. v obci Nová Ves v Horách. Je dobře dostupná i z Mostu.



Vedení trasy: Litoměřice – Bohušovice n/O – Budyně n/O – Libochovice – Louny – Žatec – přehrada Nechanice – Kadaň – Stráž n/O – Velichov (více na www.mapy.cz)

Detailní informace o cyklotrasách v Ústeckém kraji a jeho cyklogenerelu jsou na:

<https://www.kr-ustecky.cz/cyklostezky/ms-274296/p1=274296>

<https://www.kr-ustecky.cz/cyklogenerel/ms-274951/p1=274951>

Pánevni cyklotrasa: <https://www.kr-ustecky.cz/panevari-cyklotrasa/ds-98605/p1=274957>

Cyklotrasy 31xx v okolí města Mostu

Pro okolí města Mostu byla vydána před několika lety statutárním městem Most cyklomapa Most a okolí, která je k dispozici i elektronicky na www.imostecko.cz. Vzhledem k rychlému vývoji struktury tras a jejich změnám se nabízí možnost aktualizovaného tisku i jako forma prezentace města vzhledem ke zvýšené návštěvnosti Mostecká vlivem zvyšování parametrů rekreačních zón jezero Most, Matylda nebo Benedikt a v neposlední řadě vzhledem k atraktivitě parku Šibeník.

Trasy jsou děleny dle stanovení dopravního značení cyklotras v okrese Most. Dopravní značení je realizováno dle TP 108 Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách. Celkem se jedná o 162 km tras značených 31xx. Aktuální stav vedení tras je na www.mapy.cz.

3106 – Vysoká Pec – Jezeří – Černice – Hamr – Chudeřín – Chudeřín – Venuše – Braňany – Želenice – Chouč – Lužice – Skršín – Bečov – Polerady – Havraň – Malé Březno – Vrsckmaň – Vysoká Pec

3107 – žel. Zastávka Kyjice – Komořany (ulice Třebušická, Teplárenská, Jezerní – Starý Most (jezero Most) – kostel NPM – Rudolice – České Zlatníky – Liběšice

3108 – Komořany – Jiřetínská výsypka – Dolní Jiřetín – Horní Jiřetín – Horní Jiřetín – Černice

3109 – Obrnice (Mírová ul.) – Patokryje – Sedlec – Korozluky – Zaječice

3110 – Vtelno – ul. U Mariany – Na Gruntě – podél Srpiny jižně – býv. Stránce

3111 – Blažim – Moravěves – Koporeč – Líšnice – Hipodrom (tréninková dráha) – přeznačeno na 3112

3112 – Ovčín – Podlesí – nad Saxoníí – Most (za tenisovými kurty) – Čepirohy – viadukt Hrabák – (odbočovací větev do Velebudic) – podél Mysliveckého potoka nad Hipodrom – východní kraj tréninkové dráhy

3113 – Matylda – Souš – Oblastní muzeum a galerie Most – kostel NPM – Střimice – Pařidla – Konobříže – napojení na silnici u Mariánských Radčic a trasu C25

Trasy 31xx v rámci ORP Most jsou periodicky projížděny a kontrolovány. Z těchto kontrol je pořizována dokumentace, která definuje potřebu doplnění dopravního a orientačního značení, potřebu prořezávek. Tyto činnosti zajišťují koordinátoři městské mobility a Klub českých turistů.

5.6 PODPORA ROZVOJE CYKLODOPRAVY A ZÁMĚRY PŘIPRAVOVANÉ MĚSTEM MOST

Pro rozvoj cyklo dopravy, jejíž podíl na dělbě přepravní práce se má zvýšit podle SUMP minimálně o 50 % (ze dvou na tři procenta), je potřebné využívat příležitosti vyplývající z realizací rozvojových studií jednotlivých částí města, rekonstrukcí ulic a definování nových uličních profilů.

V rámci studií a projektů řešících centrum města včetně rekonstrukce kulturního centra REPŘE a třídy Budovatelů s parametry bulváru se nabízí příležitost vhodně definovat prostupnost tohoto území pro cyklisty.

Při redefinování uličních profilů a projektování úprav problematických křižovatek doporučených k řešení v ostatních částech tohoto dokumentu je vhodné dořešit bezpečné průjezdy cyklistů (křižovatka ulic Josefa Suka a Františka Kubelíka, průjezd ze třídy Budovatelů k jezeru Most, tř. Budovatelů a Jaroslava Průchy v rámci řešení centra města apod.). S ohledem na zjištěné závady v prostupnosti území pro pěší a cyklisty lze jednoznačně doporučit, aby byly tyto závady systematicky řešeny v rámci postupné obnovy povrchů komunikací. Každá plánovaná akce tohoto druhu by měla být zhodnocena z pohledu nedostatků zmíněných v tomto dokumentu a pokud možno některé z nich řešit. Aktivita, které přesahují možnosti obvyklých obnov povrchů realizovaných městem, nebo které nelze efektivně spojit s jinými akcemi v dotčeném území (např. akce vyvolané správci sítí apod.), by měly být následně řešeny formou samostatných projektů. Současně doporučujeme řešit prostupnost cyklistických tras, které se kříží s rychlostními komunikacemi nebo jsou cyklisty přímo užívány. Zejména se jedná o dořešení křížení trasy ze

Investorem cyklostezky bude statutární město Most, obce se nebudou na záměru finančně podílet. Na území obce Bečov vede trasa výhradně po pozemcích ve vlastnictví města Mostu. Na území obce Lišnice nezasahuje, ale řeší její zájmové území.

Pro zlepšení propojení lokality Matylda a jezero Most se město snaží získat za akceptovatelných podmínek do majetku města lávku přes silnici I/13.

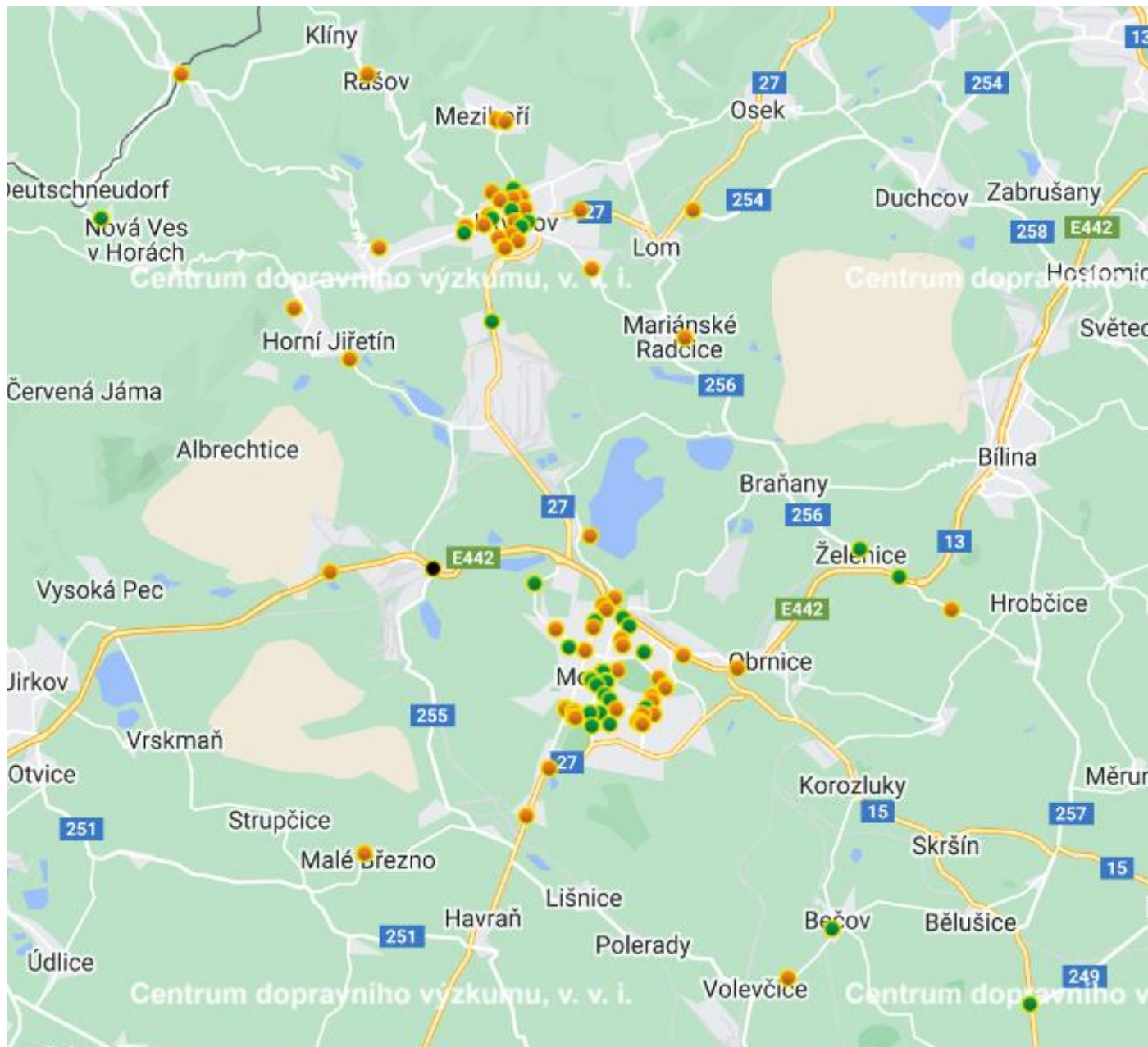


5.7 VÝVOJ NEHODOVOSTI CYKLISTŮ PODLE DAT POLICIE ČR V LETECH 2018 – 2022

Informace o nehodovosti dle statistik Policie ČR jsou k dispozici na webu www.nehody.cdv.cz.

Data pro ORP Most nelze generovat, pouze okres Most nebo samostatné obce.

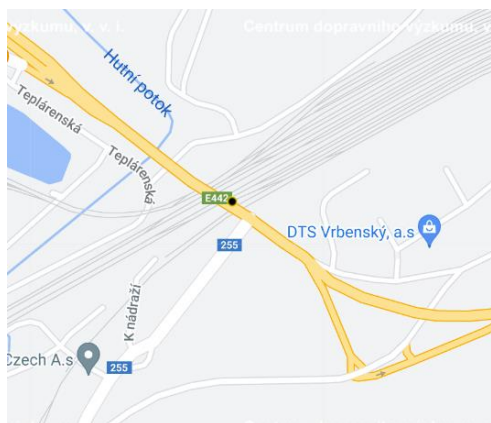
Mapa nehodovosti cyklistů v okrese Most v letech 2018 – 2022



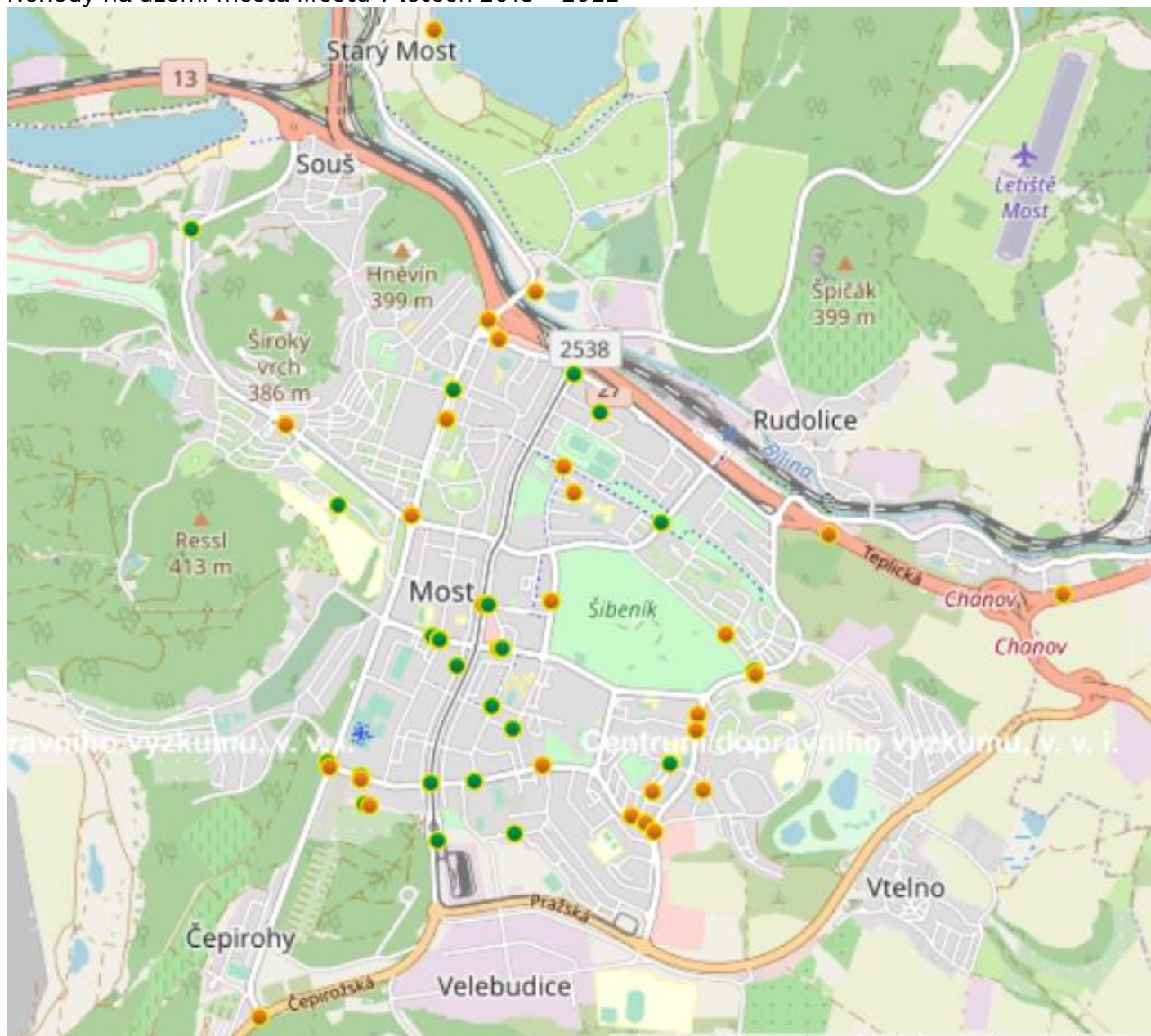
V letech 2018 – 2022 se stalo 94 nehod s účastí cyklisty. Smrtelná byla jedna nehoda, 20. 4. 2020, u Mostu na silnici I/13. Nehodu zavinil řidič OA pod vlivem alkoholu. Nenastala žádná nehoda s těžkým zraněním, v tomto období bylo 59 nehod s lehkým zraněním.

Na správním území statutárního města Mostu se v letech 2018 – 2022 stalo 53 nehod, z toho 1 smrtelná, 30 nehod s lehkým zraněním.

Lokalizace smrtelné nehody – Most - Komořany



Nehody na území města Mostu v letech 2018 - 2022



5.8 CYKLODOPRAVA V OBCÍCH V RÁMCI ORP MOST

Cyklostezky na správních územích obcí v rámci ORP Most (mimo území statutárního města Most) – popis stavu

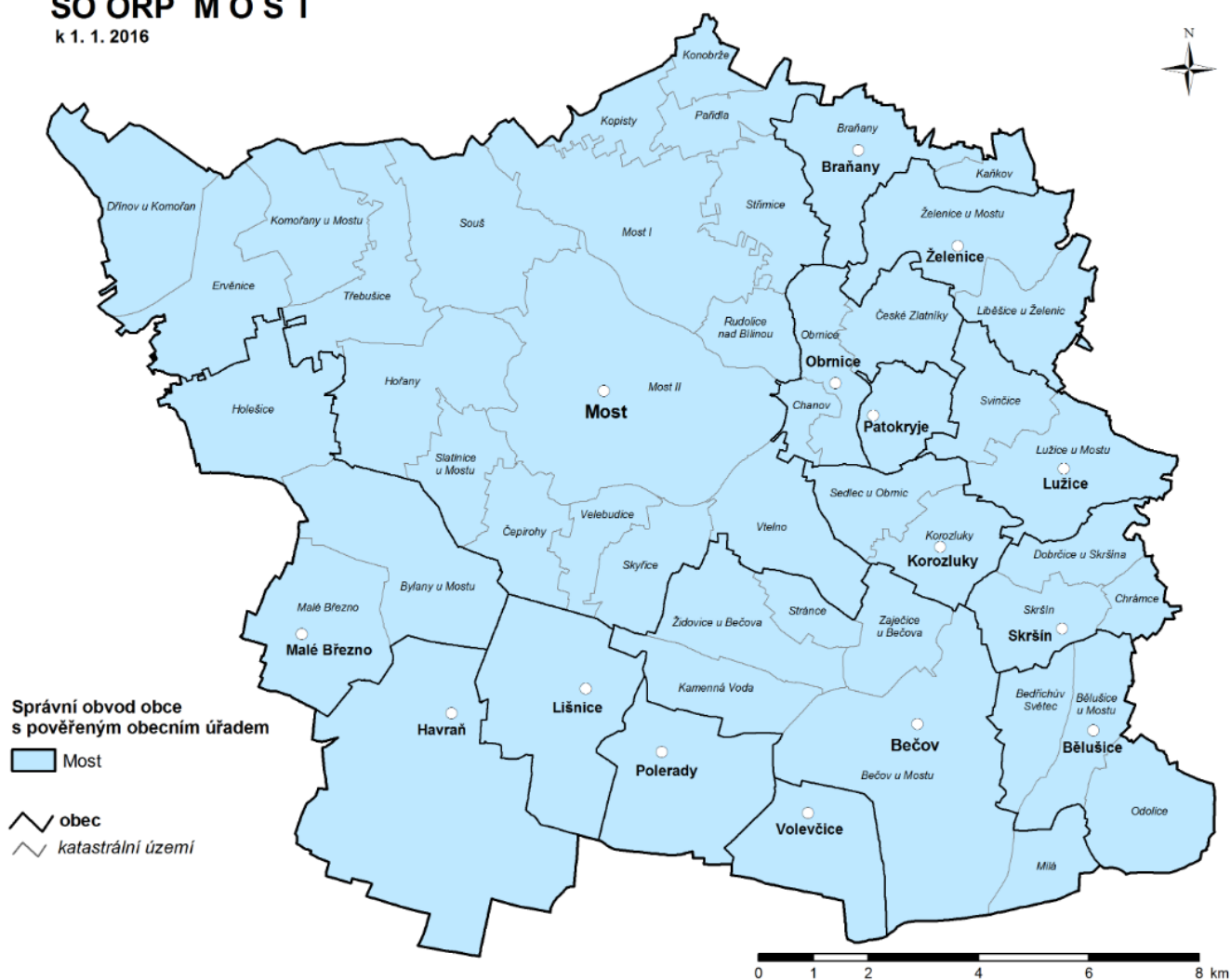
Regionem ORP Most prochází jedna z krajských páteřních cyklotras Pánevnická cyklotrasa č. 66 a dálková trasa č. 25 Chemnitz – Most – Litoměřice – Doksy. Dále regionem prochází několik cyklotras s číselným označením 3106 – 3113.

Tyto trasy jsou doplněny dalšími neznačenými trasami, které spojují jednotlivé obce, a jsou vedeny po polních a lesních cestách nebo silnicích III. třídy.

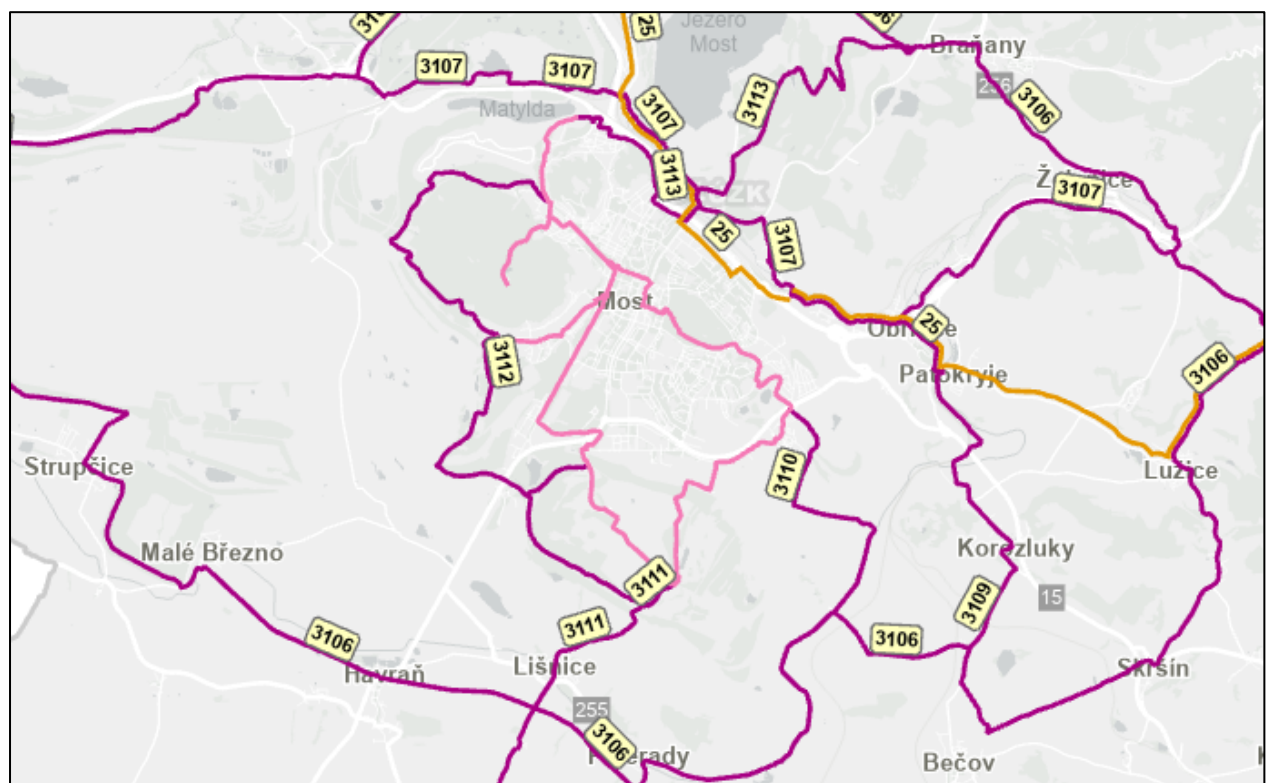
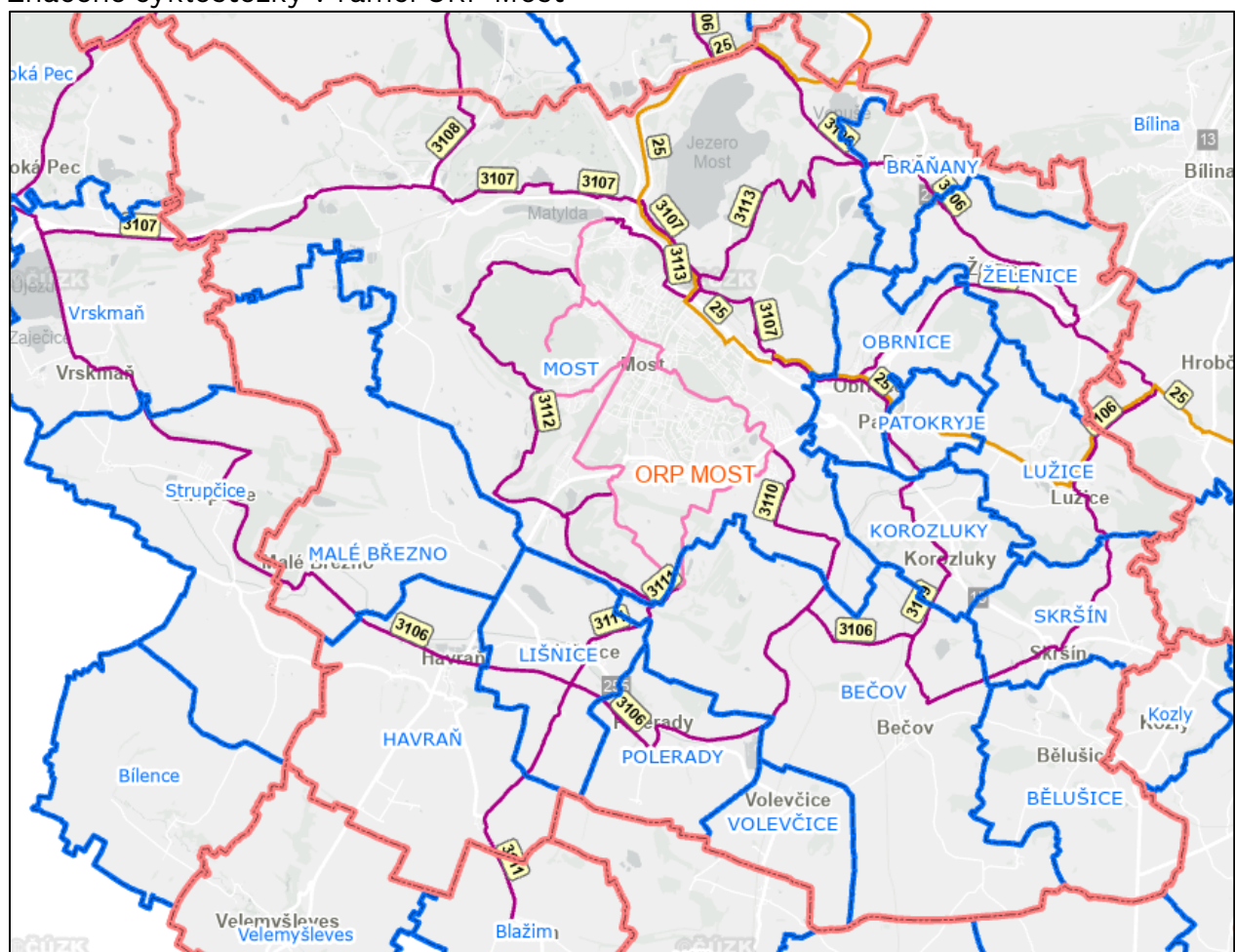
Popisované území

SO ORP M O S T

k 1. 1. 2016



Značené cyklostezky v rámci ORP Most



Bečov

Obec zahrnují území Bečova, Zaječic a Milé. Na severozápadním okraji správního území obce, u areálu Hipodromu Most a.s., prochází v krátkém úseku nová krajská páteřní „Pánevnická cyklotrasa“ spojující zde obec Lišnici a statutární město Most, vše na pozemcích ve vlastnictví statutárního města Mostu. Značení bylo realizováno v roce 2022. Tento úsek bude součástí připravovaného projektu „Naučné cyklostezky krajinou dotčené těžbou uhlí“.

Pánevnická cyklostezka vedoucí z Kadaně přes Chomutov, Most, Bílinu a Teplice do Ústí nad Labem, je zaznamenána v pasportu krajských cyklostezek, více viz na:

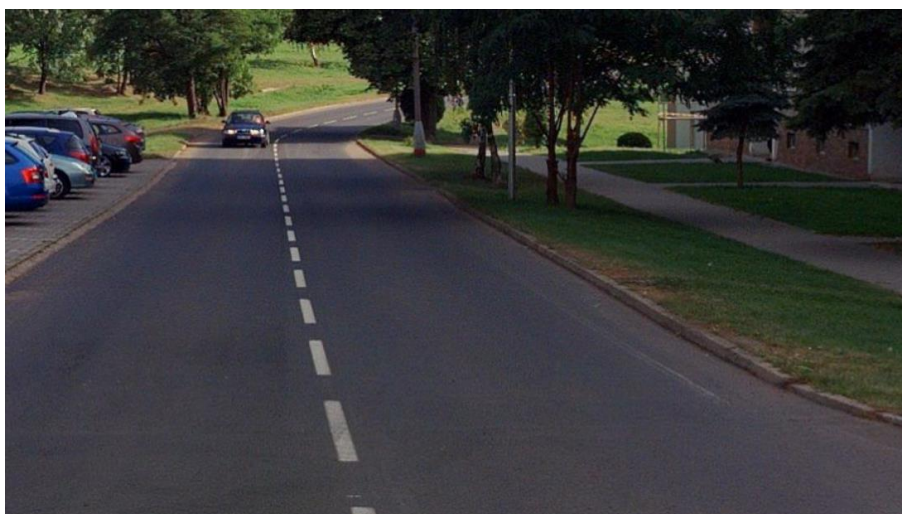
<https://www.kr-ustecky.cz/panevní-cyklotrasa/ds-98605/p1=274957>.

Zaječicemi a severním okrajem Bečova prochází trasa č. 3106, která je okružní trasou vedoucí Mosteckem (Litvínov – jezero Most – Braňany – Liběšice – Chouč – Lužice – Skršín – Zaječice – Lišnice – Havraň – Vrskaň – Vysoká Pec – Horní Jiřetín – Litvínov). Ze Zaječic severním směrem vede cyklotrasa č. 3109, do Korozluk, Patokryjí a Obrnic.

Od území bývalé obce Stránce vede do Vtelna u Mostu trasa č. 3110, částečně podél toku Srpina. Obcí Milá ani ke kopci Milá nevede žádná značená cyklotrasa. Územím Bečova a Milé vede modrá turistická trasa. Cyklisté mají zájem o trasy z Bečova západním směrem, např. k území bývalých Židovic, ale právě zde je velké převýšení, i na trase č. 3110. Kromě těchto značených tras lze na území obce Bečov používat poměrně bezpečně silnice III. třídy vzhledem k relativně malému provozu včetně spojení do sousedních obcí.

V zastavěném území Bečova je k dispozici zejména v severojižním směru několik chodníků, které jsou odsazeny od silnice a bylo by možné z nich vytvořit společné stezky pro chodce a cyklisty se značením C9 nebo pomocí piktogramů. Je nezbytné vyhodnotit šířky chodníků v kombinaci s frekvencemi chodců a cyklistů. Tento krok by v zastavěném území s častějšími průjezdy aut zvýšil bezpečnost cyklistů. Občané mají zájem na vytvoření kvalitní a bezpečné stezky pro pěší a cyklisty mimo vozovku pro spojení Bečova se Zaječicemi a k Mílovu rybníku.

Záměr „Naučné cyklostezky krajinou dotčené těžbou uhlí“ je v souladu s 1. aktualizací Programu rozvoje obce Bečov. Ve SWOT analýze území je ve Slabých stránkách Technické dopravní infrastruktury uvedena „Absence cyklotras“ jako alternativy k veřejné dopravě, v Příležitostech je uvedeno budování cyklostezek a cyklotras. Dokument obsahuje Specifický cíl č. 2.1 Doprava a bezpečnost s opatřením 2.1.1 Místní komunikace a chodníky, a specifický cíl č. 2.4 Spolupráce s opatřením 2.4.1 Podpora spolupráce subjektů v území, kde je uvedena i podpora regionálních vazeb.



Bělušice

Je zde malý provoz automobilový i cyklistický, proto nejsou potřebná opatření pro cyklisty. Průjezd na sever je ovlivněn silnicemi I/28 a I/15, které nejsou vhodné pro cyklisty. Na jih (směr Milá) je velké převýšení.

Braňany

V současnosti je obec spojena s regionem trasami č. 3106 a 3113, které však mají velké převýšení. Podél nádrže Venuše vede trasa č. 25.

Vývoj stavu cyklostezek severozápadně od obce bude zásadně ovlivněn vývojem těžby uhlí, tedy realizací posunu limitů těžby uhlí. Dojde k posunu silnice i cyklotrasy č. 25 od nádrže Venuše do Mariánských Radčic. Příležitostí je zlepšení dopravních podmínek na území mezi jezerem Most a Litvínovem. Vytvoření trasy po silnici přes Kaňkov do Bíliny je nevýhodné z důvodu výrazného převýšení. Avšak bylo by lákavé vytvářet více propojení k jezeru Most, což by umožnilo cesty do práce např. do zóny Chempark, do Mostu i Litvínova.



Havraň

Obec potřebuje zklidnit dopravu obecně, čemuž by měl pomoci obchvat obce připravovaný ŘSD. Tato investice by umožnila cyklistům bezpečnější průjezd obcí po dnešní silnici I/27. Ze strany obyvatel regionu Mostecko je velký zájem o vznik bezpečné cyklostezky z Mostu přes Čepirohy, Bylany, obec Havraň do průmyslové zóny Joseph a dále na jih, a to podél silnice I/27.

Tento záměr je bohužel částečně v kolizi se záměrem úprav silnice I/27 mezi Havraní a Mostem severně od budoucího obchvatu Havraně, dále je problémem křížení případné budoucí cyklostezky s železniční tratí spojující lokalitu Hrabák a elektrárnu Polerady.

Nyní (začátek roku 2023) město Most pořizuje studie proveditelnosti cyklotrasy z Mostu, ulice Žatecká do Bylan. V současnosti obcí prochází cyklotrasy č. 3106 a krajská páteřní Pánevnická cyklotrasa č. 66, které vedou po silnicích III. třídy do Malého Března a do Koporeče (dále do Lišnice a Polerad).

Korozluky

Obcí prochází trasa č. 3109 do Zaječic a Patokryjí přes Sedlec. S využitím terénních kol se nabízí k využití trasa od zámku východním směrem do Dobřčic jako propojení s trasou č. 3106. Pro cesty severním směrem je výhodné použít silnice přes Sedlec a Lužici a vyhnout se silnici I/15. Průjezd západním směrem omezují železniční tratě.

Lišnice

Území tvoří obce Lišnice, Koporeč a Nemilkov. Prochází zde nově vyznačená krajská páteřní „Pánevnická cyklotrasa“ č. 66, vedená od Havraně do Mostu, od areálu hipodromu na území Mostu na jih vede obcemi Lišnice a Koporeč po stejných cestách cyklotrasa 3112 vedoucí na jih a končící v Blažimích. Mezi obcemi Lišnice a Koporeč vede západovýchodním směrem trasa č. 3106 (úsek Havraň – Polerady).

Vybudováním „Naučné cyklostezky krajinou dotčené těžbou uhlí“ po obvodu statutárního města Mostu od Oblastního muzea k areálu hipodromu a dále do ulice Skyřická v Mostě vznikne kvalitní propojení s městem Most po cestě se zpevněným povrchem do Velebudic a dále do ostatních částí města.

Obec má předpoklady získat realizaci projektu „Naučné cyklostezky po území dotčeném těžbou uhlí“ velmi kvalitní propojení do Mostu pro cesty do práce či do škol. Trasa západním směrem od hipodromu zajistí spojení do Čepiroh i k areálu Vršanské uhelné a.s. Severním směrem ulicí Skyřickou se dojde do Velebudic, ze kterých lze pokračovat nově značenou trasou po chodníku ulicí Velebudická dál do centra a jednotlivých částí města.

Po vytvoření obchvatu obce Havraň připravované ŘSD vznikne bezpečnější trasa do zóny Joseph s využitím trasy č. 66 do Havraně. Je nezbytné zajistit, aby projekt ŘSD dbal na zájmy cyklistů.

Obcí prochází krajská páteřní „Pánevnická cyklotrasa“ č. 66 a od areálu Hipodromu na jih vede obcí trasa 3112 končící v Blažimích. Po vybudování „Cyklostezky po území dotčeném těžbou uhlí“ po obvodu města Mostu od Oblastního muzea k hipodromu a dále do ulice Skyřická vznikne kvalitní propojení s městem Most po cestě se zpevněným povrchem do Velebudic a dále do města. Mezi obcemi Lišnice a Koporeč vede západovýchodním směrem trasa č. 3106. Obec má předpoklady získat velmi kvalitní propojení do Mostu, po vytvoření obchvatu obce Havraň i bezpečnější trasu do zóny Joseph.

V případě realizace cyklostezky z Mostu – Čepiroh do Bylan, k odbočce k obci Nemilkov, by vznikla nová zajímavá trasa do jihozápadní části Mostu. Realizace je závislá na vyřešení majetkových vazeb k pozemkům a řešení křížení s železniční tratí.

Lužice

Obcí prochází trasy č. 25 a 3106. Vzhledem k malému automobilovému provozu a existujícím polním cestám jsou zde dobré podmínky pro cyklodopravu i cykloturistiku. Není potřebné doplňovat značení.

Malé Březno

Průjezdnost je ovlivněna dobývacím prostorem a deponiemi zeminy Vršanské uhelné a.s. na severu a vysoce frekventovanou silnicí I/27. Územím obce prochází krajská páteřní „Pánevnická cyklostezka“ č. 66, se kterou je zde paralelně vedena cyklotrasa č. 3106. Přes Sušany a Škrle se lze s minimálním převýšením napojit na cyklotrasu č. 3034 spojující Chomutov a Postoloprty, kde se lze napojit na páteřní cyklotrasu „Ohře“. Příležitostí by bylo vytvoření cyklostezky z Bylan do Čepiroh.

Obrnice

Obec má velmi dobré cyklistické spojení s okolím. Prochází jí mezinárodní trasa č. 25, krajská páteřní „Pánevnická cyklotrasa“ č. 66 a cyklotrasa č. 3109. Trasy nabízí spojení s Mostem, Bílinou, obcí Patokryje (a dále do Lužice a na jih do Korozluk). Příležitostí by bylo vytvoření kvalitní trasy Most – Bílina s novým zpevněným povrchem.



Patokryje

Obcí prochází mezinárodní trasa č. 25 a trasa 3109, sousedními Obrnicemi prochází krajská páteřní „Pánevnická cyklotrasa“ č. 66 spojující obce s Mostem a Bílinou. Neznačenou trasou má obec spojení

do Vtelna. Problémem této trasy jsou černé sklady. Průjezd západním směrem omezují železniční tratě.



Polerady

Obcí prochází trasa č. 3106. Sousedními obcemi Koporeč a Lišnicí vede trasa č. 3112 a Lišnicí krajská páteřní „Pánevská cyklotrasa“ č. 66. Díky tomu má obec dobré cyklistické spojení i s využitím silnice III/255.

Skršín

Obcí vede cyklostezka č. 3106, bohužel v krátkém úseku i po silnici I/15. Úsek do Bečova je veden po polní cestě. Úsek do Dobřčic a Lužice je veden po silnici s malým provozem. Ke zvážení je propojení mezi Dobřčicemi a Měrunicemi, aby vzniklo propojení s trasou 25 a 231. Problémem je převýšení mezi Dobřčicemi a Žichovem.

Volevčice

Obcí nevede žádná značená cyklotrasa, je spojena s okolními obcemi silnicemi III. třídy s poměrně malým automobilovým provozem. Území je přerušováno železničními tratěmi. Prostupnost území omezuje elektrárna Počeradý. Severně od obce podél potoka Srpina vede cyklostezka 3106.

Želenice

Obec Želenice včetně její části Liběšice je důležitou křižovatkou cyklotras. Prochází jí důležitá krajská páteřní Pánevská cyklotrasa č. 66. Města Most a Bílina měla zájem o projekt zpevněné stezky vedoucí touto obcí, ale záměr prozatím naráží na pozemky neznámých vlastníků. Proto se město Most prozatím soustředilo na rozpracované projekty. Jako první krok došlo ze strany Ústeckého kraje k proznačení této trasy. Druhou značenou trasou je cyklostezka 3106 vedoucí z Braňan do Chouče.

V zájmu obce je vytvořit asfaltobetonovou stezku do Bíliny i do Mostu. Nevýhodou pro tvorbu dalších cyklotras je velké převýšení terénu. A to například na trase do Lužic po silnici III. třídy. Obec má zájem zkvalitnit trasy vedoucí z Želenic do Bíliny přes Prahlínky okolo hájovny Kaňkov nebo po souběžných trasách k Lázním Bílina. Nevýhodou je převýšení terénu.



5.9 SOUČASNÝ STAV MOŽNOSTÍ PARKOVÁNÍ KOL A SLUŽEB PRO CYKLISTY

V období let 2019 – 2022 došlo vlivem aktivit statutárního města Mostu k výraznému zlepšení podmínek pro cyklisty v segmentu městského mobiliáře.

Bezpečnostní cykloboxy

V lokalitách Benedikt, Matylka a Šibeník byly instalovány bezpečnostní cykloboxy, které kromě bezpečného uložení kol nabízí i nabíjení elektrokol, obojí nabízí město zdarma.

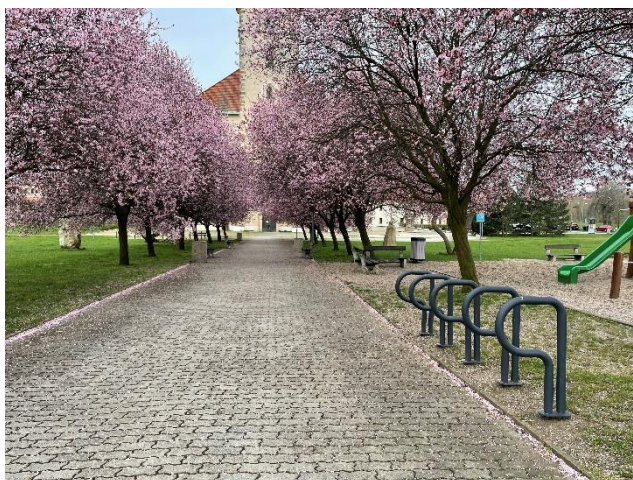
Cykloboxy ve školách a ve Sportovní hale

Pro zlepšení podmínek aktivních žáků a sportovců byly cykloboxy instalovány v areálech 1., 3., 4., 10. a 14. ZŠ, ZUŠ F. L. Gasmanna a Sportovní haly. Cílem bylo podpořit cesty do škol bez aut.



Síť cyklostojanů řešená městem

Vedle cykloboxů doplňuje město cyklostojany v rekreačních zónách, u kulturních a sportovních objektů. Příkladem jsou park Šibeník, jezero Most, Benedikt, kostel NPM.



Montážní cyklostojany

Novinkou je montážní stojan na opravy kol i kočárků v areálu Benedikt u bezpečnostních cykloboxů. Další příbydou u jezera Most a v areálu Matylda.



Nabíjení elektrokol

Vzhledem k rostoucímu podílu elektrokol u cyklistů jsou na území města i možnosti nabíjení elektrokol, konkrétně v bezpečnostních cykloboxech a u jezera Most.



Město si je vědomo, že cyklisté často navštěvují své oblíbené lokality, kde jízdu na kole kombinují s dalšími aktivitami. Proto jsou cíleně a komplexně řešeny lokality jako park Šibeník, jezero Most, Matylda, Benedikt, území u kostela NPM, kopec Ressler a v neposlední řadě i hrad Hněvín.

Bezpečné parkování kol nabízí někteří zaměstnavatelé svým zaměstnancům pro cesty do práce uvnitř firemních areálů nebo budov, například Vršanská uhelná a.s.

Cyklostojany, z nichž některé typy jsou přezdívány lamače kol, se vyskytují ve městě na mnoha místech. Příkladem jsou Magistrát města Mostu, obchod LIDL v ulici Velebudická nebo budova České pošty v ulici Moskevská.



Není optimální provázanost cyklodopravy s veřejnou linkovou dopravou (zejména vlakovou). Je potřebné zlepšit podmínky pro úschovu kol ve výpravní budově vlakového nádraží. Tato skutečnost by měla být řešena v rámci rekonstrukce výpravní budovy vlakového nádraží v Mostě. Rezervy jsou v řešení nabíjení elektrokoloběžek.

5.10 PŘEDPOKLÁDANÝ VLIV ROZVOJE PEDELEKŮ A ELEKTROKOL

Díky velkému nárůstu počtu elektrokol s vyšší průměrnou rychlostí bude infrastruktura v budoucnu požadovat změny. Obecně roste poptávka po „cyklostezích“, bezpečnějších a kvalitnějších parkovacích místech a dobíjecích místech. Tento trend potvrzují i obchodníci. Ačkoliv předpisy určují, že elektrokola nemají mít větší výkon než 250 W a rychlost 25 km/hod., kola s těmito parametry jsou prakticky neprodejná, zákazníci chtějí vyšší parametry. Lze očekávat, že to bude muset v blízké době řešit i zaostávající legislativa. Trh elektrokol roste o 30 – 40 procent ročně. Tento trend byl navýšen vlivem covidu. Co se týče cyklistických komunikací, musíme rozlišovat mezi oddělenou samostatnou cyklistickou infrastrukturou a infrastrukturou integrovanou do ostatní dopravy. Pro velkou část uživatelů pedeleků je hlavním přínosem vyšší rychlost. Soužití klasických a elektrických kol zejména vzhledem ke vzájemné bezpečnosti bude muset být monitorováno. Jestliže elektrická kola zaujmou v cyklistické dopravě podstatný podíl, bude tomu muset odpovídat i infrastruktura, například rozšiřováním cyklistických stezek a pruhů nebo zvyšováním poloměru zatáček. Dle průzkumů jsou lidé ochotni cestovat do práce na kole do vzdálenosti cca 15 km. Pedeleky potřebují širší cyklistické pruhy nebo dokonce samostatné cyklistické ulice s hladkým bezbariérovým povrchem. Klasické standardní cyklostezky nebudou do budoucna vyhovovat. Co se týká integrované cyklistiky, klíčovou otázkou je dopravní zklidňování a regulace rychlosti motorových vozidel tak, aby se pedeleky mohly zapojit do běžného dopravního toku. Rychlost 30 km/h jim umožní perfektně prolnout s motorovou dopravou. Díky tomu, že se pedeleky pohybují většinou rychleji, soužití kol a autobusů ve vyhrazených pruzích je možné.

5.11 PŮJČOVÁNÍ A SDÍLENÍ KOL A KOLOBĚŽEK

Systém půjčování (sdílení) jízdních kol (bike-sharing) a koloběžek, který je ve v zahraničních městech rozšířen, se začíná uplatňovat také v ČR, zejména v největších městech. Jedná se o další prvek zajištění mobility osob, jako dlouhodobě udržitelný způsob přepravy osob. Rozhodujícími zákazníky jsou obyvatelé města pro krátkodobé využití za různými účely a turisté, kteří systém využívají obvykle na delší dobu. Systém půjčování jízdních kol nabízí železniční dopravce České dráhy a.s., kdy služba nabízí zapůjčení kol, přepravu dopravcem zdarma a úschovu na železničních stanicích. V tomto případě jsou hlavními zákazníky turisté. V České republice jsou ještě další soukromí poskytovatelé služeb sdílených kol. Žádný z nich, včetně ČD Bike, však na území města Mostu nepůsobí. Uvedené systémy jsou v aktuálně smysluplné ve městech s vysokou poptávkou po tomto druhu služby a zároveň ve městech s lepšími terénními předpoklady. Buď se jedná o roviny typu Plzeň, nebo města s vysokým zájmem turistů (Brno, Liberec). Více než o kola je mezi turisty zájem o půjčování koloběžek. Tato služba však není občany (viz např. Praha) většinou vnímána pozitivně vzhledem k nebezpečnému chování jezdců na koloběžkách na chodnících i jejich odkládání doslova kdekoli.

Statutární město Most má připravený záměr – půjčování kol a elektrokol prostřednictvím Turistického informačního centra při magistrátu. Do budoucna se předpokládá, že si poptávka vyžádá obdobné služby i u jezera Most v turistické sezóně.

Doporučení:

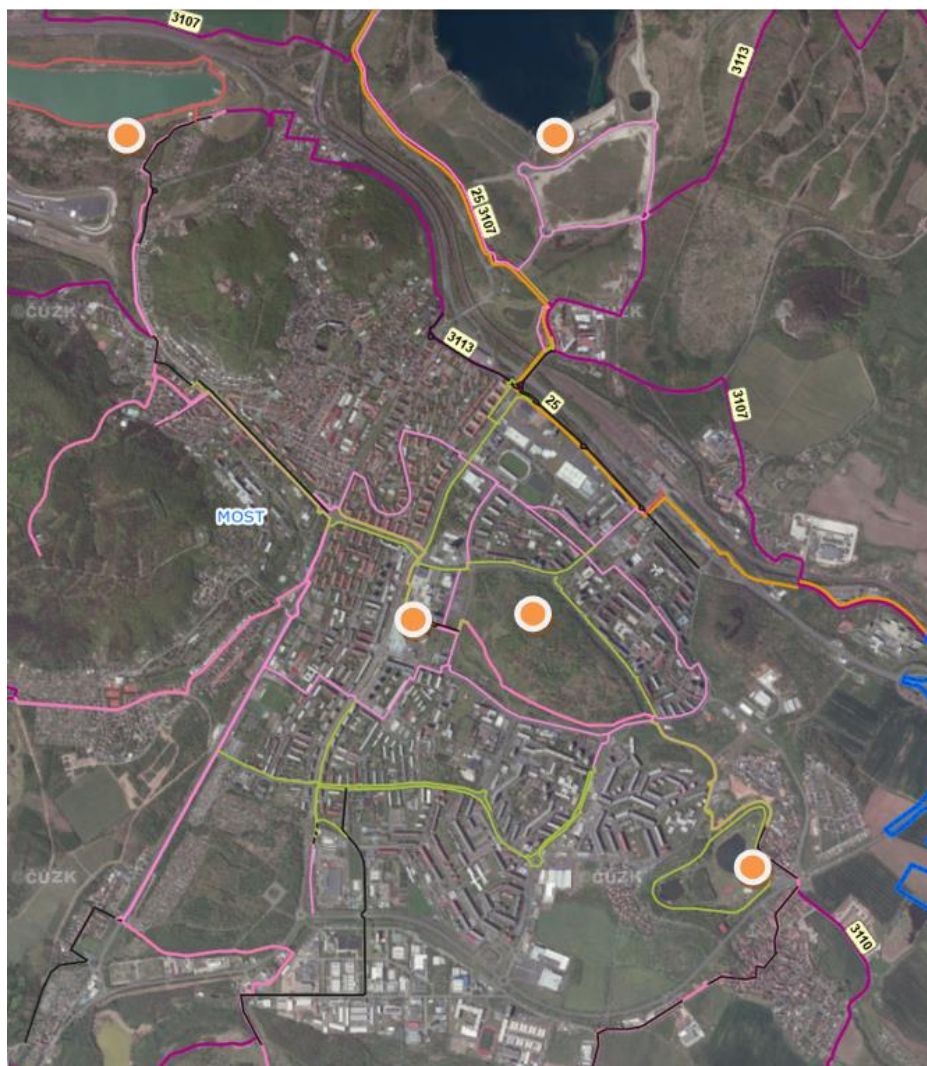
- Jednat s Českými drahami, systémem ČD Bike o rozšíření jejich služeb na území města Mostu po plánované rekonstrukci nádražní budovy
- V rámci cyklických dotazníkových akcí sledovat trendy vývoje poptávky po těchto službách
- Působit na chování cyklistů i jezdců na koloběžkách

5.12 ELEKTROMOBILITA V RÁMCI CYKLODOPRAVY V REGIONU

Stav nabíjení elektrokol a elektrokoloběžek v roce 2022

V roce 2019 instalovalo město do tří lokalit – Benedikt, Matylda, park Šibeník - bezpečnostní boxy pro kola, které umožňují i nabytí elektrokol či elektrokoloběžek, prozatím zdarma. V roce 2022 byla instalována nabíjecí stanice pro elektrokola u rekreační zóny jezera Most. Pro potřeby nabíjení a skladování elektrokol a elektrokoloběžek v centru města byly v roce 2022 instalovány cykloboxy s nabíječkami u budovy magistrátu.

Mapa města s rozmístěním existujících cykloboxů s nabíječkami elektrokol a elektrokoloběžek a samostatných nabíječek



Současné systémy napájení v Mostě

Nabíjení elektrokol a elektrokoloběžek jsou v principu stejné s drobnými odchylkami, zejména dle modelu a značky elektrokoloběžky/ elektrokola. Průměrný uváděný čas pro plné nabití elektrokoloběžky je v rozmezí od 2 až 5 hodin. V obecné rovině platí, že čím je baterie výkonnější, tím déle ji budeme nabíjet. Baterii ve výkonnějších koloběžkách například s baterií o kapacitě 10.5 Ah a napětím 36V se bude nabíjet nejméně 5 hodin. U elektrokola je čas do plného nabití delší a to z důvodu výkonnější baterie. Pohybujeme se zhruba v čase 4-5h u běžných elektrokol a v čase 6-8h u výkonnějších modelů například s baterií 15 Ah.

Proto je nutné říci, že každá elektrokoloběžka či elektrocolo má různé kapacitní hodnoty a následně i výsledné časy plného nabití. Přesný čas je vždy uveden v přiloženém manuálu.

Pro správné fungování elektrokoloběžky a preventivní podpory stavu baterie by se elektrokolo/elektrokoloběžka nikdy neměla nechat zcela vybit. Proto je nezbytné, aby v lokalitách, kde je vysoký výskyt provozovatelů těchto zařízení, byly zřizovány dobíjecí stanice, pro zajištění maximálního komfortu a bezpečí uživatelů. Statutární město Most si je vědomo, že počet uživatelů elektrokol a elektrokoloběžek stále roste, a proto se snaží zajišťovat dobíjecí jednotky a to primárně u míst, kde je vysoký výskyt těchto jezdců. Aktuálně město disponuje 5 dobíjecími jednotkami, kde lze baterii dobít.

Dobíjecí jednotky, které jsou po městě umístěny lze rozdělit na dva druhy.

Veřejné bezpečnostní cykloboxy

Veřejné bezpečnostní cykloboxy jsou samoobslužné boxy pro bezpečné uložení kol, elektrokol, či elektrokoloběžek s možností dobít, jsou umístěny v lokalitách Benedikt, Matylda a Šibeník. Využití cykloboxů je bezplatné a je nutné dodržování provozního řádu. Bezpečnost využití boxu je zajištěna za pomoci osobního PINu, který si uživatel sám stanoví při uzamykání dané skladovací jednotky. Ochrana při zapomenutí PINu je ošetřena zadáním telefonního kontaktu, který následně slouží správci cykloboxu pro identifikaci osoby. Cykloboxy mají kapacitu 8 skladovacích prostor, které jsou vybaveny závěsným hákem o nosnosti maximálně 25kg a elektrickou zásuvkou. Cykloboxy nedisponují nabíječkami, ty si musí jednotlivý uživatel přivést vlastní.

Nabíjecí stanice

Nabíjecí stanice oproti cykloboxu slouží pouze k nabíjení elektrokola/ elektrokoloběžky, ale neslouží jako úložný box, kam může uživatel svoje zařízení bezpečně uschovat. Oproti tomu disponuje šesti úložnými zásobníky, které obsahují různé dobíjecí kabely. Konkrétně:

- UNIVERSAL – Jack2.1
- GIANT-3
- SHIMANO
- BOSCH
- ROCKY MOUNTAIN
- UNIVERSAL – XLR3M

Zásuvky u této stanice se nachází na bočních stranách a to v počtu 4ks, z toho jsou dvě zásuvky plně aktivní a zbylé dvě slouží jako servisní zásuvky (bez napětí 230V). Zásuvky jsou volně přístupné a to nehledě na to, zda využíváte svého napájecího zdroje nebo konektoru uloženého v zásobníku. Pro využití dobíjecích kabelů uložených ve stanici, je potřeba využít mobilní aplikace, přes kterou se uživatel verifikuje a následně odemkne daný úložný zásobník, dle vlastní volby. Stejně jako u cykloboxů je využívání této stanice zdarma.



6. HODNOCENÍ PLNĚNÍ DOPORUČENÍ Z GENERELU KONCEPCE CYKLODOPRAVY OBDOBÍ 2019 - 2022

Tato kapitola hodnotí rozsah plnění návrhů a doporučení definovaných v Generelu Koncepte cyklo dopravy původně pro období 2019 – 2021. Zvýrazněné texty a případné popisy tras jsou původní texty doporučení z minulé Koncepte cyklo dopravy.

Ve vlastní koncepci návrhová část v prvním dokumentu města tohoto typu, který navazoval na SUMP, byl navrhován systém tras, jejich hierarchie, přístup města k tomuto druhu dopravy a podpůrné aktivity. V Generelu byly navrhovány konkrétní kroky, ale tak, že se řešilo celé území města bez priorit a nepředpokládala se realizace všech doporučení.

Některá doporučení nebyla realizována, protože v minulých letech probíhal nevídaný rozsah rekonstrukcí vodovodů a kanalizací ve špatném technickém stavu a vymístění plynovodů z horkovodů. Dále některá doporučení byla podmíněna realizací oprav povrchů komunikací nebo přímo rekonstrukcí ulice.

Lze konstatovat, že byla realizována výrazná většina doporučení včetně instalace cykloboxů do rekreačních areálů i škol.

Cyklotrasy 31XX v regionu Mostecko

Opatření:

- *Obnovit propojení cyklotras po dokončení výstavby křižovatky U62 – nové mimoúrovňové křižovatky na silnici I/13 Třebušice – propojení lokality Matyllda s trasami 3107 a 3108*
 - Vyřešeno náhradním vedením trasy č. 3107 od jezera Most do Komořan.
- *V části trasy 3107 mezi Oblastním muzeem Most a městskou částí Souš zajistit pravidelnou prořezávku a zlepšit povrch trasy, aby se předešlo úrazům – trasa je výhodná jako spojení na Matyldu pro obyvatele níže položených částí města vzhledem k délce trasy a lepšímu výškovému profilu oproti jiným trasám na Matyldu, doplnit orientační značení 3107 v tomto úseku a zajistit aktualizace zápisů tras v portálu www.mapy.cz*
 - Prováděno průběžně, úsek je součástí projektu Cyklostezky krajinou dotčenou těžbou uhlí.
- *Doplnit – zkvalitnit faktickou trasu – propojení tras 3107 a 3112 západně od Autodromu*

- Úsek je součástí projektu Cyklostezky krajinou dotčenou těžbou uhlí.
- *Zařadit trasy přilehlé k městu do systému údržby zeleně v mimovegetačním období*
 - V rámci působnosti města – správy majetku města – je prořezávka prováděna na základě hodnocení tras prostřednictvím TSMM.
- *Zajistit cyklickou údržbu tras po pozemcích ve správě Městských lesů města Mostu (lokality Ressler a Hněvín)*
 - Prováděno postupné zlepšování v rámci činnosti Městských lesů města Mostu.
- *Zlepšit bezpečnost a prostupnost území pro cyklisty mezi tř. Budovatelů a lokalitou u jezera Most kolem ul. Kostelní a Hřbitovní*
 - V úseku u jezírka Marie byla vyznačena trasa mimo komunikace vozidel, jinak je značení doplňováno a obnovováno.

Předprojektová příprava:

- *Řešit trasu směr zóna Joseph – nejčastější požadavek občanů minimálně v rozsahu k odbočce na Nemilkov, případně v první fázi do lokality Hrabák – podpora cest do práce*
 - Řešeno formou studie proveditelnosti, v době zpracování tohoto dokumentu – jaro 2023 – je studie rozpracována, řeší se prostup areálem Vršanské uhelné a.s., vztahy s ŘSD a křížení železniční trati.
- *Vazba na trasy Litvínovska – řešit propojení Mostu a Litvínova nejen průjezdem budoucí zóny jezera Most, ale podél silnice I/27 nebo podél východní hranice areálu Unipetrolu (kolem Minervy) – pro umožnění rychlých cest do práce v areálu Unipetrol*
 - Opakovaně jednáno s městem Litvínov, protože území hned za severním břehem jezera Most je správním územím města Litvínova, prozatím bez konkrétních výsledků. Proběhlo konzultační jednání měst Litvínova a Mostu s krajským úřadem, ale bez jakékoliv návaznosti.
- *Dlouhodobý cíl: trasa podél řeky Bíliny do lázní Bílina (řešit ve spolupráci s obcí Želenice a městem Bílina – oba subjekty mají zájem) – vytvořit trasu Jezero Most (kostel) – Želenice – Kyselka Bílina*
 - Tato trasa od vlakového nádraží Most ke Kyselce v Bílině je součástí krajské Pánevnické cyklotrasy č. 66, která byla v roce 2022 osazena směrovým značením. Další řešení např. formou vytvoření kvalitního povrchu je vázáno na budoucí dotační výzvy a vyřešení problematiky pozemků neznámých vlastníků na území města Bílina. Ústecký kraj nyní preferuje řešení páteřní cyklostezky Ohře.

Trasy na území města Mostu řešené systémem SDZ C9a/b a IP7

Trasa Liščí vrch – Ressler (+ odbočka na nádraží)

Opatření:

- *Doplnit SDZ mezi Liščím vrchem a ul. U Stadionu, zejména v okolí městské knihovny, v lokalitě u Luny pro zlepšení orientace cyklistů*
 - Vylepšeno směrovým značením Pánevnické cyklotrasy č. 66. Nové SDZ bude instalováno v opraveném chodníku v ulici Okružní na jaře 2023. V ulici SNP vybudovány samostatné cyklopruhy ve vozovce.
- *Doplnit SDZ pro příjezd ke koupališti Pod Ressler*
 - Neřešeno.
- *Zajistit prořezávku zeleně – část SDZ přestává být viditelná*
 - Prováděno každoročně TSMM.
- *Doplnit značení na Ressler v ul. Na Ressler i lesní cestou*
 - Odloženo, je ke zvážení řešit komplexně v rámci celkového řešení tras kopce Ressler.
- *Prodloužit trasu ul. J. Seiferta až do ul. Čs. Armády a napojit do ul. J. Palacha*
 - Odloženo, vhodné řešit v rámci celkové revitalizace ulice Čsl. armády po dokončení oprav inženýrských sítí podle plánované architektonické a dopravní studie.
- *Dokončit realizaci bezbariérových nájezdů na chodníky*

- Řešeno postupně v rámci rekonstrukcí ulic při řešení bezbariérové prostupnosti území města.

Trasa Jungle Arena – Sportovní hala

Opatření:

- *Doplnit legální průjezdnost centrem na kole*
 - Vzhledem k četnosti pohybu chodců a snížení počtu jízdních pruhů ve vozovce není bezpečný pohyb cyklistů podél objektu OC Centrál ve třídě Budovatelů. Proto došlo k doplnění i obnově VDZ a SDZ v ulicích Obránců míru, Jaroslava Průchy, Jiřího z Poděbrad, Radniční a byla doplněno a obnoveno VDZ a SDZ v celé délce třídy Budovatelů mimo úsek podél OC Centrál.

Trasa Liščí vrch – hřbitov (ul. Průběžná)

Liščí vrch (křižovatka ul. Palacha a Višňová) – J. Palacha – J. Průchy – vlevo do Obránců Míru – vpravo ul. V. Nejedlého (chodník podél tržnice) – Maxe Švabinského – Tyršovou – Žateckou. Trasa je vedena po chodnících, bez rizikových obrubníků.

Opatření:

- *Doplnit chybějící orientační značení např. odbočení z ul. J. Průchy do Obránců míru*
 - Doplněno.
- *Dořešit vhodnou formou trasu v ul. Pod koňským vrchem – trasa je značena jako Liščí vrch – Ressler, ale značení končí na začátku ul. Pod Koňským vrchem*
 - Nedoplněno. Bude řešeno po úpravách území nad nemocnicí.
- *Propojit trasy se směřováním na Ressler stezkou nad nemocnicí*
 - Bude řešeno podle dopravní studie řešící tuto lokalitu.

Návrh na navazující doplnění systému SDZ C9a na území města:

- *Umístit SDZ na vstupy do systému cest parku Šibeník, čímž se vytvoří uzavřená zóna pro pěší a cyklisty – SDZ C9a (v současnosti Šibeníkem prochází pouze jeden piktokoridor od křižovatky ul. Palacha a Suka k napojení do ul. Radniční). Instalovat na vstupech do tohoto parku orientační mapy a desky vyzývající k ohleduplnosti mezi chodci a cyklisty*
 - Zóna byla vytvořena.
- *Umístit SDZ v ulici Sukova – dojde k vytvoření přímé a rychlé trasy a propojení tras na ul. Moskevská a Pod Lajsníkem. Vytvoří se rychlá spojka směrem do parku Střed a ke sportovištím. (Nutno souběžně dořešit křižovatku ul. Sukova a Kubelíka)*
 - Realizována trasa formou piktogramů.
- *Umístit na chodník v ulici Žatecká v úseku od ul. Tyršova po ul. U Lesíka SDZ C9a – nahradí to neudržované piktogramy – vhodné řešení vzhledem k instalaci veřejného osvětlení*
 - Realizováno.
- *Doplnit chybějící orientační značení*
 - Realizováno průběžně, zejména v souvislosti s vytvořením s Pánevni cyklotrasou č. 66 a doplněním tras k jezeru Most.

Páteřní trasy

Oblastní muzeum – Čepirohy – Hrabák

(výhledově na jih – odbočka Nemilkov – Havraň – zóna Joseph)

Pokračování jižním směrem: V současnosti nutno pokračovat po silnici I/27, kde je vysoký provoz a riziko kolizních situací zejména v místech viaduktů. Trasa pod viadukty je však používána pro cesty do práce zejména do lokality Hrabák (např. Vršanská uhelná a.s.) i rekreačními cyklisty.

Návrh opatření:

- *Piktogramy v úseku od ul. Tyršova po ul. U Lesíka nahradit SDZ C9a, v ostatních úsecích piktogramy obnovit*
 - Úsek od ul. Tyršova po ul. U Lesíka realizován.
- *Doplnit piktogramy nebo jinak vyřešit trasu v úseku Oblastní muzeum – křižovatka ČSA x SNP*
 - Odloženo do doby komplexní revitalizace ulice Čsl. armády.
- *Bezpečně a jednoznačně propojit cyklopruhy v ul. Chomutovská s cyklotrasou od oblastního muzea do Souše a na Matyldu (trasa 3107)*
 - Provedeno VDZ – piktogramy ve vozovce.
- *Vytvořit oficiální trasu mezi ul. U Lesíka a viaduktem v ul. Čepirožská*
 - Řešeno v rámci studie cyklotrasy Čepirohy – Bylany, realizace bude pravděpodobně až součástí celé zvažované trasy.
- *Jednat s vlastníky pozemků podél komunikace I/27 a řešit budoucí cyklostezku s cílem vytvořit bezpečný dojezd do lokality Hrabák (Vršanská uhelná a.s.)*
 - Zde je vhodné využít zároveň návaznost na aktivity soukromých investorů – zaměstnavatel Vršanská uhelná a.s. již vybudoval nové parkovací zázemí pro kola svých zaměstnanců
 - Řešeno výše popisovanou rozpracovanou studií.

Rozvojový záměr

Řešit pokračování k odbočce na Nemilkov a následně řešit cyklodopravu do zóny Joseph.

V současnosti jsou zde ještě pozemky neznámých vlastníků, což zatím blokuje potenciální správní řízení. S realizací nutno počkat, až se tyto pozemky stanou vlastnictvím státu – po 31. 12. 2023.

- Rozpracována studie – viz výše.

Okružní křižovatka tř. Budovatelů x Pražská x Čepirožská – Dopravní podnik – tř. Budovatelů – Hřbitovní – Kostelní – budoucí trasy k jezeru Most a do ul. Železničářů

Do doby revitalizace tř. Budovatelů je vhodné používat náhradní trasy:

- *Ul. Víta Nejedlého po chodníku před tržnicí na chodník v ul. U Věžových domů až do ul. J. Průchy, nebo ul. Nejedlého a Obránců míru podle SDZ C9a. Potom lze pokračovat ul. J. z Poděbrad (od Jungle arény po chodníku až k ul. Moskevské – SDZ C9a) nebo navázat na piktogramy v ul. Radniční a od magistrátu pokračovat na sever k OD Prior (piktogramy).*
- *Rovněž je značena trasa od hotelu Cascade k poště pomocí SDZ C9a – viz trasa Jungle Aréna – Sportovní hala.*

Systémová opatření:

- *Vést cyklotrasy po obou stranách ulice, při rekonstrukci uličního prostoru zvážit vytvoření cyklopruhů, vždy paralelně definovat trasy pro méně zdatné cyklisty, rodiny a seniory*
 - Revitalizace celé třídy Budovatelů doposud neřešena, rozhodnuto o vytvoření VDZ a SDZ ve východním chodníku mimo úsek podél OC Centrál. Záměr zrealizován.
- *Zvážit do budoucna prostupnost 1. náměstí pro cyklisty (dnes průjezd od Jungle Arény dolů a potom ul. Radniční)*
 - Doposud neřešeno formou značení.

Opatření:

- *Doplnění SDZ: Osadit SDZ C9a oba konce chodníku od ul. Pražská k Dopravnímu podniku*
 - Provedeno.
- *Upravit hrany chodníku v místě přejíždění vozovky v kolizních místech*
 - Prováděno postupně v rámci oprav komunikací.
- *Doplnit piktogramy na chodník od VÚHU k zimnímu stadionu*
 - Provedeno.
- *Vytvořit napojení na cyklopruhy v rámci ul. Rudolická.*
 - Provedeno u Zimního stadionu.
- *Doplnit chybějící část trasy v ul. Kostelní po pravé straně směrem ke kostelu – chodník je výškově vyřešen (v levé části směr sever jsou vysoké obrubníky) a orientační značení, případně se nabízí varianta piktogramů ve vozovce*
 - Nahrazeno trasou mimo ulici Kostelní okolo jezírka Marie, avšak značení trasy č. 3113 v ulici Kostelní je zachováno pro pohyb v komunikaci s auty.
- *Opatření pro trasu jako celek: Obnovit a doplnit piktogramové značení v celé popsané trase a doplnit orientační značení*
 - Vyznačena trasa až k rekreační zóně jezera Most, vznikla samostatná cyklotrasa okolo jezera Most s příslušným značením, která vede podél silnice do Mariánských Radčic. Realizace umožňuje bezpečné odbočení z trasy č. 25 do ulice Železničářů, jak doporučuje SUMP, avšak tato trasa nemá vhodné pokračování. Lepší je dojet k severnímu břehu jezera Most a pokračovat případně trasou č. 3106 na sever, kde však je již správní území města Litvínova.
- *Napojit na trasu 3113 a systém obslužných tras u jezera Most*
 - Zrealizováno. Navíc proběhla změna trasování. Trasa č. 3113 vede do Souše a k jezeru Matylda. Trasa č. 3107 nyní vede od kostela NPM okolo jezera a odbočuje na západ do Komořan s využitím komunikací v ulici Jezerní.
 -

Vlakové nádraží – Moskevská – Skupova – Autodrom – Matylda (napojení na trasy C25, 3107 a 3112)

Opatření:

- *Obnovit dopravní značení, případně směrové značení pro cyklisty*
 - Doplněno a obnoveno značení – piktogramy v rámci ulice Moskevská, instalováno směrové značení trasy č. 66.
- *V rámci budoucí rekonstrukce ulice SNP zřídit cyklopruhy ve vozovce při současném zachování piktogramů v chodnících*
 - Splněno.
- *Chodník v ul. Pod Širokým vrchem od odbočky na Hořanskou cestu k bráně do Autodromu, který je osazen SDZ C9a vyřešit lepším povrchem, vhodným pro cyklisty.*
 - Nprovedeno.
- *Definovat bezpečný průjezd od brány do autodromu po vjezd do ul. Národního odboje*
 - Nedořešeno, pouze částečně piktogramy ve vozovce. Jednání o možnosti vést trasu západně od vozovky nebylo úspěšné.
- *Po skončení rekonstrukcí inženýrských sítí opravit povrch vozovky v ul. Hořanská cesta*
 - Provedeno.

Oblastní muzeum – ulice Chomutovská a Rudolická – Pod Lajsníkem – Jana Palacha

Opatření:

- *Dořešit napojení cyklotras z tř. Budovatelů od bloku 100 a od Oblastního muzea do trasy 3107 do Souše*

- Trasa č. 3107 v této části změněna na č. 3113, v ulici Chomutovská zřízeny samostatné cyklopruhy ve vozovce, u Oblastního muzea jsou ve vozovce piktogramy u okružní křižovatky na západním konci ulice Chomutovská.
- *Dořešit napojení cyklistů v lokalitě Zimní stadion do ulic Chomutovská a Rudolická*
 - Provedeno.
- *Vyřešit trasu v ul. Pod Lajsníkem v úseku od okružní křižovatky ulic Rudolická – Pod Lajsníkem po odbočku do ulice K. J. Erbeny – dále je existující SDZ C9a*
 - Neřešeno s ohledem na posuzování záměru rozšíření tramvajové trati. Zároveň při posuzování trasy byl učiněn závěr, že je zde velký sklon a přechody pro chodce vlivem zábradlí výrazně odsazeny od vozovky i chodníku.

Mostecká – Benedikt – ulice Vtelenská – napojení do ul. Pod Lajsníkem (a do ul. J. Palacha)

Opatření:

- *Obnovit piktogramy a vytvořit trasu s piktogramy v ulici Vtelenská*
 - Obnoveny piktogramy v ulici Mostecká, ostatní nerealizováno. Upřednostněna byla trasa přes Benedikt.
 -

Okruh: Jiřího z Poděbrad – Moskevská – Sukova – Jana Palacha

Opatření:

- *V ul. Sukova instalovat SDZ C9a (C9b) – stačí jen několik kusů SDZ. Bude tím vyřešena celá ulice napojená na ul. Moskevskou (piktogramy) a Pod Lajsníkem (propojení Liščí vrch – nádraží).*
 - Značení provedeno pomocí SDZ.
- *Vytvořit zónu místních tras v rámci parku Šibeník*
 - Z parku Šibeník vytvořena zóna pro pěší a cyklisty.

J. Halase – J. Průchy

Opatření:

- *V rámci ul. J. Halase je úsek řešitelný pomocí piktogramů v chodníku, v ul. J. Průchy mezi křižovatkami s tř. Budovatelů a Obránců míru je potřebné řešení vhodné definovat dopravním projektantem v souvislosti s řešením tř. Budovatelů.*
 - Odloženo. Je potřebné vyhodnotit, jak bude vypadat přestupní uzel u OC Centrum v budoucnosti podle Koncepce veřejné dopravy. Tato trasa se vzhledem k vývoji počtu chodců a vývoji počtu uživatelů koloběžek nejeví jako bezpečná pro společný pohyb cyklistů a chodců.

Pionýrů – Zdeňka Štěpánka

Opatření:

- *Opravit povrchy chodníků*
 - Nerealizováno.
- *Obnovit a doplnit VDZ, na každém chodníku jeden směr pro cyklisty*
 - V roce 2022 začala probíhat obnova VDZ, součástí této obnovy byla také ulice Pionýrů a Zdeňka Štěpánka. Obnovy VDZ budou dokončeny na jaře 2023.

Topolová – Lipová – Okružní*Opatření:*

- *Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o ulice s vysokou frekvencí průjezdů motorových vozidel, kde vznikají i kolony, a zároveň se jedná o důležité komunikace pro chodce s ohledem na vysokou hustotu obyvatel, je žádoucí pro budoucnost vytvářet cyklokoridory pomocí piktogramů na chodnících.*
 - V ulicích Topolová a Okružní nebylo VDZ realizováno. V ulici Lipová došlo koncem roku 2022 k zahájení obnovy VDZ, dokončení proběhne na jaře 2023.

Višňová – Velebudická*Opatření:*

- *Vzhledem k vazbám na cyklotrasy mimo město a vysokému vytížení komunikací v těchto ulicích, je z hlediska bezpečnosti cyklistů žádoucí řešit jejich pohyb mimo provoz automobilů, nabízí se dostatečně široký chodník blíže vozovce – na dlouhém úseku lze zřídit cyklotrasu.*
 - Chodník osazen SDZ C9a/b, jižně od křižovatky s ulicí Českou na chodníku k podchodu budou piktogramy realizovány na jaře 2023.
- *Kolizním místem je průjezd podél objektu Medúza – nutno odstranit kolizní obrubníky a instalovat piktogramovou trasu a doplnit značení na přechodu pro chodce – upozornění řidičů na pohyb cyklistů*
 - V roce 2022 došlo k přemístění přechodu pro chodce dále od kruhového objezdu směrem do ul. Velebudická. Trasa je upravená, piktogramy budou doplněny na jaře v roce 2023.

Základní trasyDopravní podnik – U lesíka – Čepirohy (variantně parkem Hrabák)*Opatření:*

- *Piktogramy na vozovce v ul. U Lesíka*
 - Nerealizováno.

Dopravní podnik – K Hipodromu – Hipodrom (větev k lokalitě Hrabák)

Je to vhodná trasa, ale je nutno definovat průjezd dnes potenciálně kolizním místem ve Velebudicích u ubytovny Kapitol. Až k ul. Pražská lze po chodníku o šířce min. 3 m, potom chodník o šířce 2,2 m až k ubytovně. Následuje napojení do ul. Dělnická, potom po silnici vlevo ul. K Hipodromu do oploceného areálu Hipodromu, který je průjezdný nahoru na tréninkovou dráhu, kde je napojení na trasy 3111 a 3112.

Opatření:

- *Umístit na chodník podél Dopravního podniku SDZ C9a*
 - Realizováno.
- *Doplnění značení trasy, úprava povrchu trasy v okolí ubytovny*
 - Trasa se nejvíce jeví jako vhodná vzhledem k vývoji lokality, vhodnější se jeví napojení ulic Zahradní a Stavbařů.
 - U zastávky Dopravní podnik vzniklo propojení parkem – chodníkem s piktogramy do ulice Zahradní, které vede přes silnici č. I/27 do ulic Stavbařů a Dělnická a dále k hipodromu. V ulici Dělnická dojde v roce 2023 položením nového AB povrchu a v ulici Stavbařů by měl být nový AB povrch v roce 2024. Realizace piktogramů je smysluplná až po skončení stavebních prací.
- *Propojit s trasou 3112 včetně směrového značení*
 - Bude řešeno formou napojovací větve začínající u brány do areálu hipodromu k budoucí Naučné cyklostezce vedené krajinou dotčenou těžbou uhlí.

Vtelno – Benedikt – Matyllda – propojení vnějších tras 3110 a 3107 městem*Opatření:*

- *Doplnit dopravní a směrové značení*
 - Provedeno.
- *V případě oprav komunikace v ul. U Mariany vytvořit cyklotrasu*
 - V souvislosti s výstavbou RD v této ulici zde bude opravena komunikace, vybudován chodník, zastávka MHD. Potom bude vhodné posoudit podle frekvence dopravy, zda zde ponechat trasu č. 3110 nebo ji přesměrovat do ulice Na Gruntě, a napojit do trasy č. 66.
- *Řešit kolizní místo v zóně Benedikt před restaurací Benedikt, kde se kříží trasy cyklistů a in-linistů s vozidly, která jezdí maximalisticky co neblíže k vodní ploše*
 - Řešeno úpravami od restaurace k vodní nádrži a sezonním omezením průjezdu a parkování automobilů. Výrazně pomohlo zrušení autobazaru a uvolnění parkovací kapacity pro návštěvníky.
- *Zlepšit průjezd lokalitou Benedikt a ul. Okružní – značení, odstranění nerovností a jiných kolizních míst*
 - Realizováno nové značení trasy č. 66 a obnoveno a doplněno SDZ a VDZ. Opraven chodník v ulici Okružní.

Ul. V Sadech – průjezd nad Benediktem formou křížení I/27 - Vtelno (kostel)*Opatření:*

- *Doplnit propojení mezi kostelem ve Vtelně (křížová cesta) a ul. Okružní nad ulicí V Sadech, řešit kolizní bod v křížení trasy se silnicí I/27 – existuje zpracované dopravní řešení, které akceptuje stávající omezení rychlosti na 70 km/hod. – obnovit jednání s ŘSD, s návrhem lávky nesouhlasí Státní památkový úřad.*
 - Nerealizováno z dopravněbezpečnostních důvodů.
- *Instalovat na trase SDZ a směrové značení pro cyklisty*
 - Nerealizováno z dopravněbezpečnostních důvodů.

Česká – Z. Štěpánka – 1. Máje – Pod Šibeníkem – Jiřího z Poděbrad – F. L. Gassmanna – Bělehradská (Sportovní hala)*Opatření:*

- *Vzhledem k vysoké frekvenci cyklistů na této trase aplikovat systém piktogramů na chodníku*
 - Doposud nerealizováno v rámci ZSJ Výsluní vlivem rozsáhlých přemístění plynovodů a jiných oprav inženýrských sítí.
 - V ulicích Jiřího z Poděbrad a F. L. Gassmanna je značení vyhovující.
 - Ze ZSJ Obránců míra vznikla zklidněná zóna, což zvýšilo bezpečnost cyklistů.
- *Doplnit značení na přechodech pro chodce a doplnit SDZ, případně VDZ zejména v ul. Zdeňka Štěpánka (směrem dolů po pravé straně)*
 - Odloženo vlivem oprav komunikací.
- *V ul. Pod Lajsníkem je výhodnější vést trasu pomocí piktogramů po západním chodníku (podél plotu ZUŠ) – minimum křížení s vozovkou*
 - Nerealizováno.

Dělnická – Ke Kostelu – Mostecká (napojení na trasy 3106 a 3110)

V Dělnické ulici podél zóny Velebudice je trasa vedena integrovaně v komunikaci a pokračuje zklidněnou zónou 30 km/hod. ul. Ke Kostelu a Mosteckou.

Opatření:

- *Obnovit a doplnit značení formou piktogramů, zlepšit povrch komunikací – velmi nekvalitní povrch komunikací může způsobit úrazy cyklistů*
 - Realizováno v rámci ulice Mostecká.

SkyřickáOpatření:

- *Obnovit značení*
 - Předpoklad realizace - jaro 2023.
- *Opravit nejhorší místa v komunikaci*
 - Realizováno.
- *Zajistit obnovení neprůjezdnosti pro auta za golfovým hřištěm. Zlepšit údržbu tras 3111 a 3112 – obnovovat jízdní profil a orientační značení*
 - Zamezení průjezdu vozidel bohužel není reálné. Zpracován projekt řešící povrch na trase od ulice Skyřická do Čepiroh v rámci trasy 3112.

Dopravní podnik – průjezd parkem vedle ul. Družstevní - Zahradní – Stavbařů

Vzhledem k faktu, že jediná forma dopravy do Velebudic pomocí MHD je využití zastávky tramvaje „Severografia“, je potřebné vyřešit napojení střední části zóny Velebudice příznivě pro cyklisty a pěší, aby občané žijící v lokalitách „600“ a Výsluní byli motivováni jít do práce pěšky nebo jet na kole. Pro řešení bude zpracována studie. Trasa bude kombinovat integraci cyklistů s vozidly a využití chodníku. Použitelný je chodník v ul. Stavbařů s šířkou min. 3 m. V ul. Zahradní šířka klesá na 2 m s vysokou frekvencí chodců.

Opatření:

- *Obnovit piktogramové značení ve vozovce*
 - Bylo realizováno značení v parku propojujícím tř. Budovatelů s ulicí Zahradní.
 - Realizace piktogramů v komunikaci v ulici Zahradní v úseku jižně od parku je plánována na jaro 2023.
- *Zajistit bezpečnost a bezbariérovost pro chodce a cyklisty v křižovatce ulic Stavbařů – Pražská a zejména návazný vstup do ulice Zahradní*
 - Nerealizováno.
- *Zvážit obnovu chodníku v ulici Zahradní v úseku mezi ulicemi Pražská a Albrechtická*
 - Nerealizováno, ale vzhledem k potřebné bezpečnosti chodců i cyklistů pro cesty do práce je to potřebné.

Sportovní – Pod Koňským Vrchem (včetně napojení na Halasovu) – cesta nad nemocnicí – U Cáčovny – Pod ResslerZahrádkářská – Sportovní – PrůběžnáOpatření:

- *Instalovat na trase VDZ a směrové značení*
- *Doplnit propojení s trasou C9a – Široký vrch – Ressler (nad Halasovou ulicí)*
 - Nerealizováno.

Alej B. Němcové – J. OpletalaOpatření:

- *Realizovat VDZ na chodníku*
- *Odstranit nerovnosti způsobené obrubníky*
- *Dořešit pohyb cyklistů v napojení do aleje B. Němcové, Chmelná a M. Žukova*
 - Tato oblast nebyla v minulém období řešena. Přednost dostala trasa ulicí SNP.

Chmelná – V Rokli – Na Novém Světě – Tvrzova (odbočení na Hněvín ul. Hradní)

Trasa vedena v rámci integrované dopravy, ale s minimálním provozem. Nevýhodou je úzký jízdní profil s výrazným převýšením. Používaná spojka mezi Matyldou, Hněvínem a čtvrtí Zahražany.

Opatření:

- *Umístit alespoň směrové značení*
- *Dořešit napojení do ul. J. Opletala*
 - Neřešeno.

Děkanský kostel Nanebevzetí p. Marie – ul. Železničářů

Trasa vedena mimo silniční provoz, bude se křížit se silnicí Most – Mariánské Radčice

Opatření:

- *Řešit v rámci projektů obslužných komunikací v lokalitě jezero Most*
 - Vyřešeno trasou podél silnice do Mariánských Radčic. Vzhledem k budoucímu zkapacitnění silnice I/27 není trasa do ulice Železničářů perspektivní. Jsou vedena jednání s městem Litvínov, aby se řešilo území severně od jezera Most se zkvalitněním povrchu trasy č. 3106 a vyřešilo kvalitní napojení k lokalitě Minerva a areálu bývalého dolu Hlubina.

Oblastní muzeum – Souš podél I/13 – Matylda*Opatření:*

- *Zajistit záznam změny trasy na www.mapy.cz*
- *Zkvalitnit – doplnit značení trasy 3107*
- *Zlepšit kvalitu povrchu (odstranit nebezpečné sklony) a zvětšit šířku profilu trasy v úzkých místech*
- *Začlenit trasu do systému pravidelné údržby*
 - Tato trasa dostala označení 3113, změna byla zaznamenána na www.mapy.cz. Trasa je součástí projektu Naučné cyklostezky krajinou dotčenou těžbou uhlí.
 - Bylo doplněno značení i proveden úklid a prořezávka trasy.

Opatření ve zklidněných zónách

Ve čtvrtích – zónách, které jsou využívány cyklisty a zároveň zde nelze obousměrně použít zklidněnou komunikaci vzhledem k její malé šířce a vzhledem k existenci zejména systému kolmého parkování, je potřebné vést uvnitř těchto zón trasy pro cyklisty po chodnících. Toto opatření nevyžadují obytné zóny.

Tento dokument navrhuje:

- Realizovat cyklotrasu ul. Česká – 1. Máje – Pod Šibeníkem – popis viz výše
- Doplnění čitelnosti západovýchodních tras průjezdů lokalitou mezi ul. U Stadionu a Pod Lajsníkem, případně vytvoření dalších tras v rámci revitalizace této čtvrti
- Zlepšení podmínek pro cyklisty v lokalitě Zahražany
- Výhledově řešit průjezdy dalšími čtvrtěmi – ul. Růžová, Nezvala, Fibicha, nekolizní průjezd 1. náměstím
 - Opatření uvnitř zklidněných zón nebyla v minulém období realizována.

Doplnění městského mobiliáře pro cyklisty

Cykloboxy

- Matylđa, Benedikt, 3D centrum, přestupní uzel před vlakovým nádražím, centrum města, městská knihovna, Aquadrom
- Levnější verze: v uzavřených areálech škol

Realizace do roku 2022:

- Bezpečnostní cykloboxy s nabíjením elektrokol na Benediktu, Matyldě a Šibeníku, rekonstrukce výpravní budovy vlakového nádraží je odložena, přestupní uzel před ní se bude zkapacitňovat dle zpracovaného projektu s využitím dotačního titulu. Městská knihovna se bude stěhovat. Bylo vyhodnoceno cykloboxy k Aquadromu neumisťovat. Cykloboxy byly umístěny do areálů pěti základních škol a ZUŠ F. L. Gassmanna a před Sportovní halu.

Kvalitní stojany na kola

- Zóna u kostela Nanebevzetí p. Marie
- Sportoviště
- Oblastní muzeum, Ressler, Hněvín
- Magistrát s infocentrem, ostatní úřady, pošta
- Obchodní centra
- Zaměstnavatelé – výhoda umístění uvnitř firemních areálů pro zajištění bezpečnosti uložení kol
 - Nové stojany pro kola byla instalována u kostela NPM, u jezera Most, na několika místech parku Šibeník (včetně stojanů pro koloběžky). U obchodních center nejsou pozemky města, aktivita je na vlastních obchodů, zrealizováno bylo např. u objektu LIDL. Stojany jsou u magistrátu, u hlavní pobočky České pošty i jinde.

Sada (stojany) nářadí pro cyklisty

- Sady: Infocentrum, Aquadrom – zapůjčovat proti záloze
- Stojany: Benedikt, Matylđa
 - Na základě vyhodnocení složitosti zápůjček a obvyklé vybavenosti cyklistů bylo rozhodnuto sady nepořizovat, ale pořídit montážní stojany pro lokality Benedikt a Matylđa.

Nabíjení elektrokol

- Nabíjení elektrokol je možné zdarma formou využití bezpečnostních cykloboxů v areálech Benedikt, Matylđa a Šibeník nebo využitím nabíječek u jezera Most.

7. NÁVRHOVÁ ČÁST STATUTÁRNÍHO MĚSTA MOSTU

Návrhová část vychází z výsledků Analytické části, hodnocení realizací uplynulého čtyřletého období, aktuálních investičních a rozvojových záměrů města a z podnětů vyplývajících z jednání s městy a obcemi v regionu. Zároveň respektuje priority Ústeckého kraje.

Dopravní projekty musí řešit nejen provoz motorových vozidel, ale pohyb všech a všemi způsoby. Zároveň je třeba akcentovat nový přístup k řešení veřejného prostoru. Město Most je jedním z nejmladších měst. Má proto relativně široké ulice. Je městem s minimem dopravních problémů ve srovnání s jinými městy. Je to dáno mimo jiné tím, že nemáme zahuštěné historické jádro. Původním základním parametrem bylo zajistit rychlý průjezd aut. Nyní je cílem zklidňování dopravy a vrácení skutečného života do ulic, oživit veřejný prostor, přemodelovat uliční řezy. Prioritou je poskytnout prostor pro pěší, MHD a cyklisty.

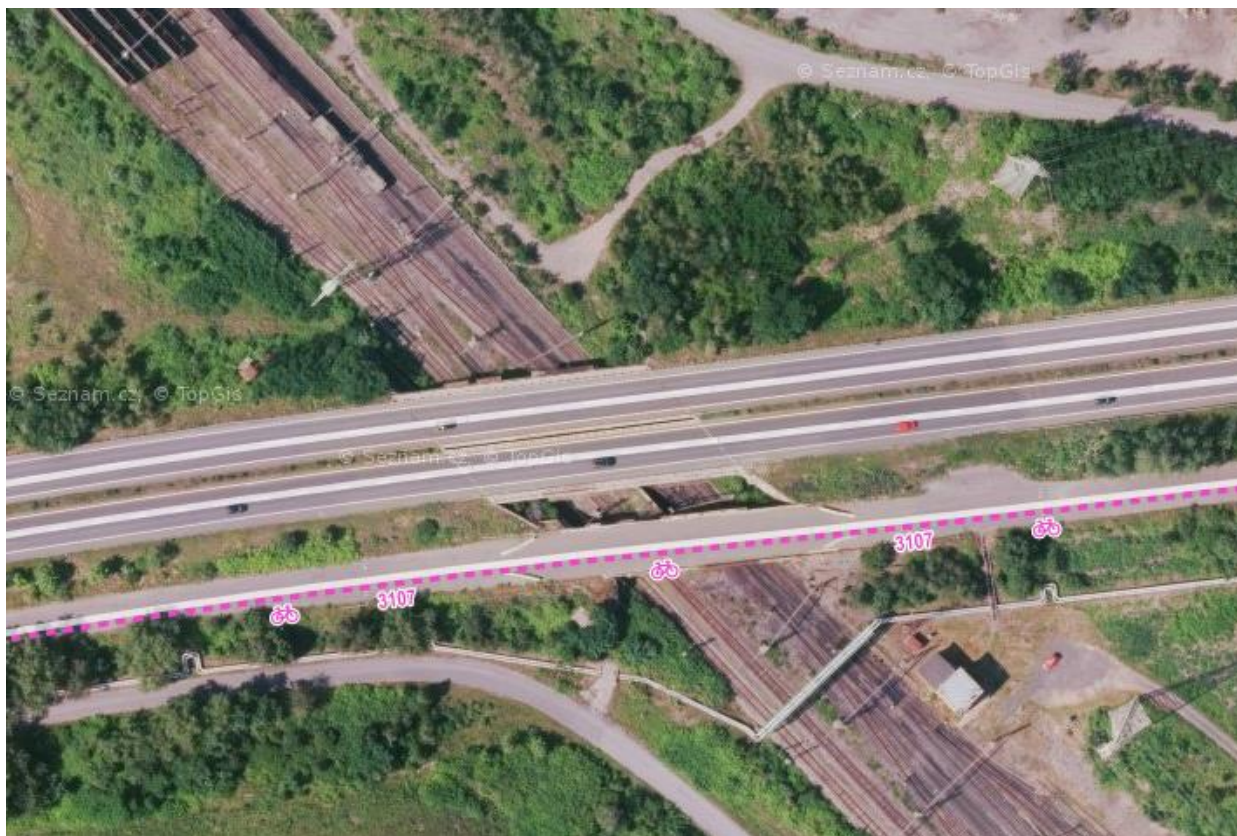
Strategické cíle jsou definovány v rámci Strategického plánu města na období 2021 – 2027 a v aktualizovaných Akčních plánech SUMP z roku 2022 – viz kapitoly 2.4 a 4.

7.1 STRATEGICKÉ CÍLE V INTRAVILÁNU MĚSTA MOSTU

- Sem patří především Zkapacitnění přednádražního prostoru a Rekonstrukce výpravní budovy vlakového nádraží. Tyto záměry jsou navzájem investory koordinovány. Měl by se zkvalitnit průjezd cyklistů v rámci tras č. 25 a 66 a v rámci výpravní budovy by měly vzniknout podmínky pro ukládání kol a koloběžek. (Zařazeno do Akčních plánů SUMP)
- Investicí řešící veřejný prostor je revitalizace Parku Střed, je potřebné zajistit průjezdnost pro cyklisty.
- Projekt zkvalitnění území okolo jezera Matylida
- Rozvoj rekreačních zón okolo jezera Most
- Zlepšování podmínek v rekreační zóně Benedikt

7.2 CÍLE V OBLASTI PROPOJENÍ MĚSTA MOSTU S REGIONEM

- Realizovat Naučnou cyklostezku krajinou dotčenou těžbou uhlí, protože zlepší možnosti propojení okrajových částí města Mostu a přilehlých obcí s centrem města a zároveň regionálními cyklotrasami (Akční plán SUMP)
- Řešit výjezd z města jižním směrem podél silnice I/27 minimálně k odbočkám na Nemilkov a Malé Březno v současnosti (2023) je téma řešeno pomocí studie proveditelnosti a komunikací s vlastníky pozemků, silnic a železniční tratě. Problém navíc nelze v roce 2023 dořešit vzhledem k neznámým vlastníkům některých potřebných pozemků. Zvažovanou trasu je nutné sladit se záměrem ŘSD rozšířit silnici I/13 v úseku jižně od Čepiroh, s plánovaným obchvatem Havraně formou přeložky silnice I/27 a s problematikou železniční tratě, kterou by křížila. (Akční plán SUMP)
- Napojení do zóny Joseph přes obec Lišnice
- Zajistit kvalitní napojení na trasy Chomutovska – směr Vrskmaň z Komořan a zachování trasy 3107 v ulici Třebušická, tedy zachování existence mostu přes železniční trať – je to jediná možná trasa mimo dobývací prostory a mimo silnici I/13



- Zajistit zachování a veřejnou přístupnost lávky přes silnici I/13 severně od areálu Matyllda pro zajištění propojení tohoto areálu s trasou 3107 v ulici Jezerní a jezerem Most (Akční plán SUMP)
- Okolo vodní nádrže Matyllda je velmi využívaný okruh pro cyklisty, in-linisty i běžce s odlišnými povrchy (asfaltobeton pro cyklisty a in-linisty). Proběhla zde výstavba nové recepce kempu a sociálního zázemí, je řešena výstavba parkovišť, úprava umístění a doplnění sítě obslužných komunikací.

V rámci tohoto dotovaného záměru bude dle projektu vybudována cesta pro cyklisty a pěší až k zastávce BUS Most, Souš, Vrbenský I u silnice I/13, což umožní lepší podmínky pro překonání silnice I/13 pomocí lávky u této zastávky. Nová trasa bude řešena tak, že povede přímo až k lávce.

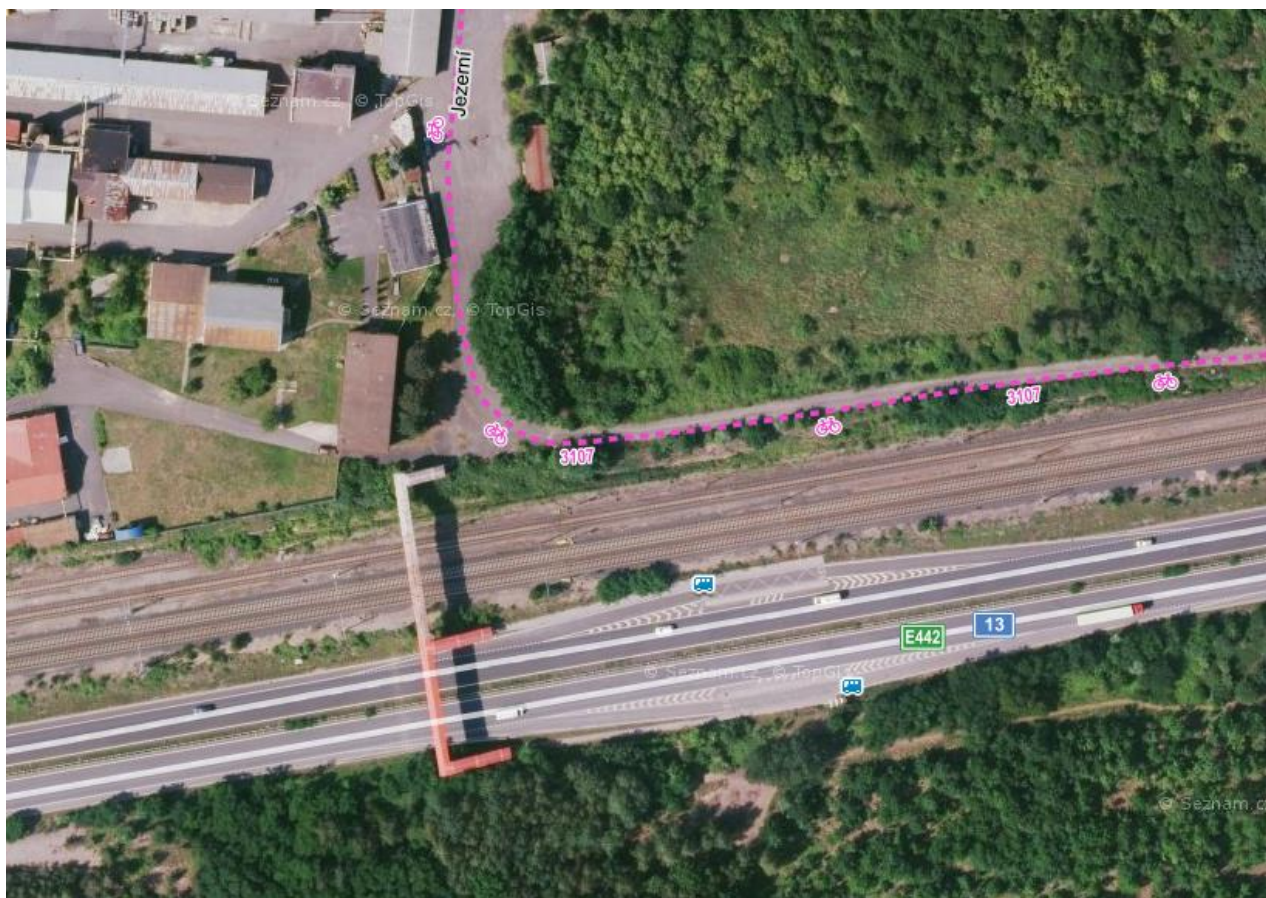
Znamená to tedy, že dotovaný realizovaný projekt řešící areál Matyllda předpokládá fungující předmětnou lávku přes silnici I/13.

Na severním konci lávky je napojení na cyklotrasu 3107. Funkční lávka by umožnila používat ze západní části města Mostu novou trasu do Komořan bez použití trasy kolem jezera Most. U recepce v areálu Matyllda je konec cyklotrasy 3113, která k Matyldě vede od kostela NPM kolem Oblastního muzea a prochází Souší.

Zastupitelstvem města Mostu v září 2022 nově schválený Akční plán Plánu udržitelné městské mobility měst Mostu a Litvínova (SUMP) obsahuje záměr řešit studii zlepšení podmínek propojení areálu Matyllda a jezera Most. Dalším prvkem tohoto Akčního plánu je záměr Naučné cyklostezky vedené krajinou dotčenou těžbou uhlí. Je zpracován projekt a řeší se stavební povolení. Tato trasa povede od Oblastního muzea Most přes Souš, Matyldu k západnímu konci areálu Autodromu a dále na jih až do Čepiroh a následně východně k hipodromu a areálu golfu. Záměr by měl být dotován v rámci 66. Výzvy z Integrovaného regionálního operačního programu, prioritní osa 6 – Rozvoj městské mobility, specifický cíl 6.1 – Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství.

Vzhledem k realizaci zkapacitnění silnice I/13 v úseku Komořany – Most přišli cyklisté o původní trasu 3107, která vedla z areálu Matylů na západ. Dnes je jedinou příležitostí pro cestu do Komořan a dál směr Kyjice (trasa 3107) a Dolní Jiřetín (trasa 3106) předmětná lávka. Naopak je to jediná přístupová trasa z těchto směrů, aniž by cyklisté museli projíždět vlastní město. Silnice I/13 je pro cyklisty nebezpečná, a navíc zde dojde ke zvýšení dovolené rychlosti na 110 km/h., což způsobí zákaz pohybu cyklistů po této silnici. Územím jižně od Komořan nelze projet, je zde uzavřený dobývací prostor.

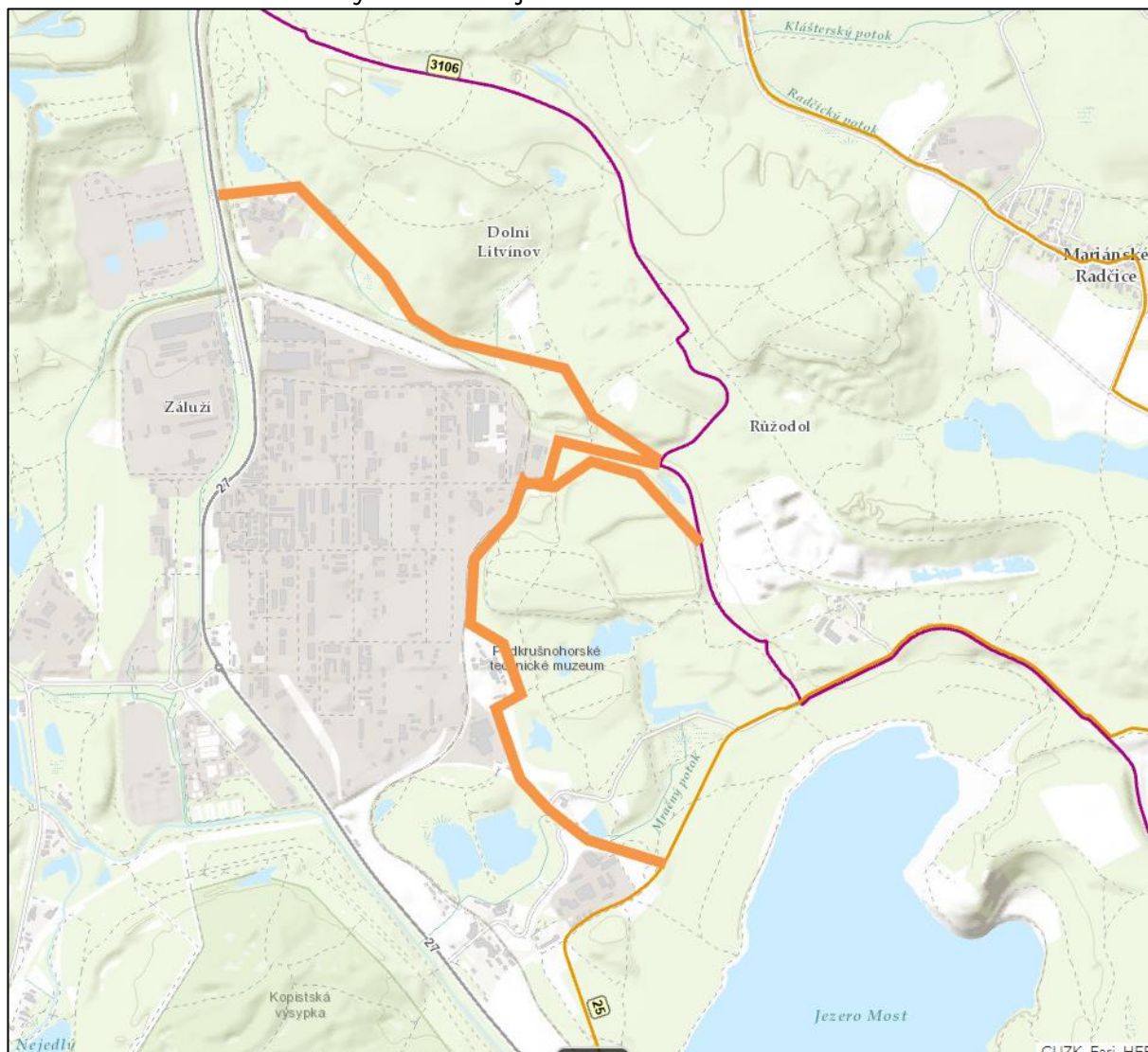
Řešení funkčnosti lávky pro veřejnost je velmi frekventovaným dotazem při všech cyklistických akcích města i jsou kladeny přímé dotazy na koordinátora městské mobility. Nákup stávající lávky a následná oprava by vyřešily toto téma za přijatelné náklady. Získalo by se kvalitní propojení a navýšila funkční hodnota dotovaných záměrů a vytvořil synergický efekt propojením dvou oblíbených lokalit.



- Řešit formou jednání s městem Litvínov, případně s Ústeckým krajem, propojení území jezera Mostu s Litvínovem, a to nejen v rámci trasy č. 3106, ale v rámci širší plochy po zaniklých obcích, pro zajištění kvalitního napojení na Podkrušnohorské technické muzeum a pro umožnění cest do práce v areálu Unipetrol (Chempark – lokalita Minerva) a dále k areálu bývalého dolu Hlubina. Zde je možnost napojení na cyklostezku do Litvínova podél silnice I/27.



Zákres možného vedení cyklotras od jezera k areálu Dolu Hlubina



- Zlepšit povrch trasy podél řeky Bíliny z Mostu do lázní Bílina (řešit ve spolupráci s obcemi Obrnice a Želenice a městem Bílina) v rámci Pánevnické trasy č. 66, klíčovou podmínkou je vyřešení pozemků neznámých vlastníků na území města Bílina. Teprve poté má smysl zpracování detailní studie proveditelnosti.
- Řešit bezpečnost a kvalitu povrchu trasy propojující město Most a obec Lišnice
- Zlepšit propojení obce Bečov s lokalitou Vtelno u Mostu
- Doplnit cyklotrasy v lokalitách jezer Matylda a Most pro zlepšení podmínek propojení městských tras s regionem (Akční plán SUMP)

7.3 ROZVOJ SÍTĚ CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ STATUTÁRNÍHO MĚSTA MOSTU

Projekty rekonstrukcí ulic a studie širších území ve městě mají sloužit mimo jiné pro navrhování integračních opatření pro cyklodopravu. Dopravní projekty by měly být řešeny v souladu s celkovým urbanistickým kontextem, nemělo by docházet k blokaci budoucích rozvojových projektů vlivem dopravních záměrů.

Trasy budou i do budoucna obvykle navrhovány dle možností jako úmyslná duplicita, protože ne každý je zdatný, zkušený a rychlý cyklista a je ochoten jet po hlavních trasách v rámci automobilové dopravy. Rodiny s dětmi a senioři jsou klíčovými a zároveň nejohroženějšími skupinami pro přesun uvnitř města, proto pro ně musíme vytvářet systém tras mimo vozovky.

Doporučení:

- Uceleně řešit – hodnotit celé uliční profily a celé ulice a navazující území s dostatečných předstihem před rekonstrukcí vozovek, aby bylo možné kromě prosté obnovy nebo úpravy VDZ řešit i potřebné stavební úpravy (např. přechody pro chodce a cyklisty).
- Zpracovat studii řešení cyklotrasy „Ulice Žatecká (tř. Budovatelů) – lokalita Hrabák“ (odbočka Malé Březno – odbočka Nemilkov podél silnice I/27)
- Řešit zlepšování podmínek na třídě Budovatelů a centru města obecně
- Řešit ulici Čsl. armády včetně potřeb cyklistů, kteří v současnosti nemají bezpečný průjezd touto ulicí zejména od Oblastního muzea Most ke gymnáziu
- Pokračovat v komplexnosti řešení rekonstrukcí ulic obdobně jako ulice SNP nebo Velebudická

7.3.1 PÁTEŘNÍ TRASY

Páteřní trasy byly v minulém období definovány s cílem minimalizace průjezdů světelnými křižovatkami a minimalizací průjezdů kolizními místy. V souladu se SUMP je součástí páteřních tras tř. Budovatelů jako důležitý cíl, protože je komunikací propojující důležité cíle města, a navíc je základní osou klíčové tramvajové dopravy se strategickou vazbou na Litvínov, jsou zde přestupní uzly MHD i autobusové linkové dopravy.

Oblastní muzeum – Čepirohy

(výhledově – areál Vršanské uhelné a.s. – Bylany – odbočka na Nemilkov/Malé Březno)

Zde se předpokládá v severozápadním směru budoucí napojení na systém tras vedoucích pomocí nového přemostění k jezeru Most a propojení na Unipetrol a Litvínov. Jižní směr je nejvíce preferovaným výjezdem z města pro cyklisty. Trasa by měla plnit základní požadavek cyklistů: rychle a přímo s minimem kolizních míst opustit město. Trasa je celá průjezdná bez přejezdu obrubníků – proto zařazena mezi páteřní.

Hodnocení směr jih: jet po pravé straně, levá je potenciálně kolizní – obchody

Muzeum – ul. L. Janáčka: chodník 3 m (pravá strana)

Ul. L. Janáčka – ul. A. Jiráka: chodník v délce 37 m o šířce 2,5 m, potom 3 m

Podél gymnázia – šířka 4,5 m, v okružní křižovatce 3,5 m

Gymnázium – Luna – šířka chodníku 2,3 m, značení až od křižovatky s ulicí Antonína Dvořáka

Luna – okružní křižovatka Žatecká – Halase – úsek značen piktoqramy

Okružní křižovatka Žatecká – Halase – křižovatka Žatecká – Sadová – U Lesíka – značeno SDZ C9a/b

Křižovatka Žatecká – Sadová – U Lesíka – napojení ul. Žatecká jižně od Robin Oil – po účelové komunikaci vedoucí k fotbalovému hřišti, téměř rovně pěšinou – potom pokračovat ul. Žateckou – pravou větví (ulice se zákazem průjezdu) – bezpečně lze dojet k zastávce autobusu Most – Čepirohy, ZK – úsek řešen studií proveditelnosti – v současnosti neznačeno

Varianta: před Robin – Oil odbočit vpravo a jet podél horkovodu a za zahrádkami vlevo zpět k silnici I/27 - nevyužíváno

Pokračování jižním směrem:

V současnosti nutno pokračovat po silnici I/27, kde je vysoký provoz a riziko kolizních situací zejména v místech viaduktů. Trasa pod viadukty ale je používána. Řešeno studií. Zaměstnavatel Vršanská uhelná a.s. již vybudoval nové parkovací zázemí pro kola svých zaměstnanců.

Doporučení:

- Pokračovat v záměru cyklostezky Čepirohy – Bylany. V případě komplikací s pozemky (nyní neznámých vlastníků nebo v případě nedohody s vlastníky), podmínkami ŘSD a vlastníky železniční trati řešit samostatně úsek „Křižovatka Žatecká – Sadová – U Lesíka – k zastávce autobusu Most – Čepirohy, ZK“.
- Opravit chodník a obrubníky v ulici Žatecká mezi okružními křižovatkami s ulicemi /SNP-Čsl. armády/ a /Halasova-Pod Koňským vrchem/
- V rámci budoucího komplexního řešení revitalizace ulice Čsl. armády vytvořit značenou trasu mezi Oblastním muzeem Most a objektem Luna.

Okružní křižovatka ul. Pražská x Budovatelů x Čepirožská - Dopravní podnik – třída Budovatelů – Hřbitovní – Kostelní – trasy k jezeru Most – cyklotrasa podél jezera Most

Úsek podél DPmML byl osazen SDZ, další úsek na sever po křižovatku s ulicí Víta Nejedlého je vyznačen piktogramy ve východním chodníku

Od OC Rozkvět je kolizní úsek až po objekt magistrátu: Vysoce frekventovaná světelná křižovatka s neukázněnými řidiči (např. jezdí často na červenou), vysoká četnost chodců podél obchodů a mnoho cestujících čekajících na autobusy MHD i VLD, nelze po chodníku. Úsek ke křižovatce s ulicí Radniční řešen mimo centrum – ulicemi Víta Nejedlého, Obránců míru, Jar. Průchy, Jiřího z Poděbrad a Radniční. Dále na sever vede trasa východním chodníkem k přechodu pro chodce u zimního stadionu v ulici Rudolická. Trasa značena piktogramy.

Při záměru jet ke kostelu NPM nebo k muzeu je variantou jet po chodníku vlevo k bloku 100. Zde se nachází přechod, který je pro cyklisty kolizní vzhledem k úzkému přístupu. Následný pohyb po ulicích Chomutovská nebo Rudolická je řešen jízdními pruhy pro cyklisty. Přesun přes most je možný po málo frekventované komunikaci a následně odbočit vlevo ke kostelu nebo po chodníku (piktogramy). Byla doplněna trasa podél jezírka Marie.

Od kostela NPM vedou k rekreační zóně jezera Most samostatné trasy podél chodníků a vozovek. Západně a severně od jezera Most vede samostatná cyklostezka značená jako trasa č. 25.



Doporučení:

- Řešit napojení na most v ulici Hřbitovná. Zpracována je studie řešení napojení od přechodu pro chodce u zimního stadionu v ulici Rudolická do chodníku na mostě v ulici Hřbitovná. Občané požadují jinou trasu, než je podél bloku 100.
- Přístupové chodníky a cyklostezky k rekreační zóně jezera Most jsou úzké, v budoucnu by bylo vhodné je rozšířit.
- Je ke zvážení doplnění dopravního značení, velká část občanů nerespektuje rozlišení samostatných tras pro cyklisty a chodce na přístupových komunikacích k jezeru Most
- Je žádoucí řešit vhodné i bezpečné propojení od jižního konce třídy Budovatelů ke spodní bráně areálu hipodromu, kde bude začínat propojka k Naučné cyklostezce krajinou dotčenou těžbou uhlí (dnes v tomto místě č. 3112).
- Řešit rozvoj cyklotras na územích okolo jezera Most, propojení tras 31XX. Řešit využití existujících cest na pozemcích ve vlastnictví státu, ve správě s. p. DIAMO.
- Řešit povrch trasy podél jezírka Marie u kostela NPM.

Oblastní muzeum – ulice Chomutovská a Rudolická až po výjezd ulicí Teplická – od nádraží pokračování ul. Chanovská (66), následně také 3107

Páteční komunikace zajišťující propojení zájmových lokalit (Oblastní muzeum, zimní stadion, s napojením do ulice Hřbitovná – kostel NPM a jezero Most) s přestupním terminálem u vlakového nádraží a výjezdem na Teplice, napojení na Pánevni trasu č. 66, trasu C25 (Doksy), 3107. Propojuje páteční trasy ve tř. Budovatelů, v ulicích Čsl. armády a Moskevská. Trasa je řešena jako jeden z pilotních projektů v rámci obnovy povrchů dotčených ulic formou nově definovaného vodorovného značení a vytvořením samostatných cyklopruhů v rámci možností daných šířkou komunikace, řešení křižovek a parkování.

Průjezd navazující ulicí Pod Lajsníkem není vhodný ve vozovce ani po chodníku. (Lze využít trasu č. 66 s průjezdem ulicí Moskevská a parkem Opavia.

Doporučení:

- Hledat řešení průjezdu ZSJ Pod Lajsníkem vzhledem k podmínkám v ulici Pod Lajsníkem
- Řešit zázemí u vlakového nádraží
- Vyřešit napojení do ulice Hřbitovní
- Provádět pravidelné čištění cyklopruhů v ulicích Chomutovská a Rudolická
- Při obnově piktogramů použít větší šablony
- V rámci zkapacitnění multimodálního přestupního uzlu zlepšit průjezd cyklistů podél vlakového nádraží v rámci trasy č. 66

Vlakové nádraží – Moskevská – Skupova – Autodrom – Matyllda

Propojení mezi nádražím a okružní křižovatkou (Moskevská, Chomutovská, Rudolická) je řešeno samostatným mostem pro bezmotorovou dopravu.

Chodník po pravé straně směrem do centra je až po křižovatku tř. Budovatelů – Moskevská v šíři 5 m. Jsou v něm piktogramy, orientační a směrové tabulky pro cyklisty včetně značení Pánevnické trasy č. 66. Na křižovatce s tř. Budovatelů následuje dlouhý, ale bezpečný přechod přes světelnou křižovatku. Poté je trasa vedena ul. Skupy opět po chodníku šířky 5 m (pouze dva krátké úseky mají zúžení na 4 m). Následuje bezpečný, přehledný přechod pod kruhovou křižovatkou v ul. ČSA. Ulicí SNP vede po obou stranách chodník o šířce 3 – 3,5 m až po křižovatku s Alejí B. Němcové. Nově jsou ve vozovce vybudovány v obou směrech samostatné cyklopruhy.

Po skončení ul. SNP pokračuje chodník po levé straně o šířce min. 2 m až téměř k bráně do autodromu, od křižovatky s ulicí Hořanská cesta samostatnou stezkou. Variantně lze jet ulicí Lesní a Slovanskou.

K následné okružní křižovatce v ul. Tvrzova vede chodník vpravo. Před křižovatkou je přechod pro chodce (průjezdný bez obrubníků) a dále vede chodník i trasa ul. Národního odboje a po odbočení vpravo zónou 30 nebo neprůjezdnými areálovými komunikacemi až k jezeru Matyllda. Zde navazuje cyklotrasa 3113.

Odbočit lze do ul. Hořanská cesta, kudy vede turistická cyklotrasa 3112.

Doporučení:

- Vyřešit nekvalitní povrch samostatné stezky mezi Hořanskou cestou a vjezdem do autodromu (značeno C9a/b)
- Zajistit bezpečný příjezd k areálu Matyllda ulicí Tvrzová

Skyřická - Mostecká - Benedikt – Okružní – K. J. Erbena – J. Ježka – Park Opavia – Moskevská – vlakové nádraží (krajská Páteřní trasa č. 66 na území města)

Mezi golfovým areálem a zónou Benedikt vede trasa ve vozovce. Dále je vedena většinou po chodnících mimo průjezd ulicí K. J. Erbena. Vzhledem k významnosti trasy je vhodné věnovat jí pozornost jak z hlediska povrchu komunikací, prořezávky zeleně, tak i z hlediska informačních ukazatelů a viditelnosti dopravního značení, zejména piktogramů.

Doporučení:

- Zlepšit stav povrchu komunikace v ulici Skyřická a prořezávku zeleně



- Zlepšit bezpečnost chodců i cyklistů v ulici Rekreační – v části východně od restaurace
- Obnovit povrch v okruhu Benediktu a doplnit značení včetně rozdělení prostorů pro cyklisty a chodce
- Zlepšit podmínky průjezdu ulicí Ke Kostelu (povrch cesty, prořezávka zeleně, barevné označení sloupků v cestě, dořešit i veřejné osvětlení)

Okruh: Jiřího z Poděbrad – Moskevská – Sukova – Jana Palacha

Okruh doplňuje sousední páteřní trasy a zónu pro cyklisty a chodce v parku Šibeník, který lze projíždět bezpečně všemi směry.

Ul. Jiřího z Poděbrad disponuje chodníkem o šířce 3,3 m. Nedoporučujeme ji řešit v úseku, kde lze jet paralelně ulicí F. L. Gassmanna. Ul. Moskevská je řešena chodníkem vlevo ve směru k nádraží s šířkou 5 m s piktogramy, ul. Sukova je řešena chodníkem o šířce 3 m pouze vlevo rovněž s piktogramy. Ulice Jana Palacha má po obou stranách chodník o min. šířce 3 m, osazeno SDZ C9a.

Doporučení:

- Zlepšit stav chodníků a řešit výšku obrubníků v ulicích Jana Palacha a Jiřího z Poděbrad (zejména úsek od křižovatky s ulicí Jar. Průchy k odbočení do ulice Radniční)
- Řešit přechody pro chodce jako sdružené, protože jsou na vstupech do zóny parku Šibeník s pohybem cyklistů

Ul. Fr. Halase – Jar. Průchy

Propojení klíčových tras v ulici Žatecká a ve tř. Budovatelů. Pokračování v ul. Jar. Průchy je při současné organizaci dopravy nebezpečné vzhledem k vysoké koncentraci aut, výjezdu z OC Centrál a přestupnímu uzlu MHD. V současnosti je používán pro cyklisty pouze chodník mezi křižovatkami s ulicemi Pod Šibeníkem a Obránců míru.

Doporučení:

- Tyto ulice nedoporučujeme v současnosti řešit pro cyklodopravu vzhledem k četnosti automobilové dopravy a množství chodců po celý den. Navíc v ulici Jar. Průchy je důležitý

přestupní uzel MHD. Cyklisté jsou směřováni k bezpečnějším trasám do ulic Žatecká a Obránců míru.

Pionýrů - Zdeňka Štěpánka - Lipová

Vysoce frekventované ulice, pohyb cyklistů společně s vozidly výrazně nebezpečný pro nezkušené nebo pomalé cyklisty. Po obou stranách jsou chodníky s šířkou min. 3 m téměř po celé trase s částečně zachovalými piktogramy. Kolizní místo u 10. ZŠ. Tato trasa zajišťuje obslužnost ZSJ s vysokou hustotou obyvatel a propojuje páteřní trasy.

Doporučení:

- Zlepšit stav chodníků a následně obnovit piktogramy
- Obnovit piktogramy v ulici Lipová a propojit trasu s trasami v ulicích Višňová a Velebudická
- Vyřešit stavebně nevyhovující napojení na trasu v ulici Velebudická
- Zajistit bezpečnost průjezdu okolo vjezdu a vchodu do areálu minigolfu v ulici Zdeňka Štěpánka
- Propojit tuto trasu s trasami ve tř. Budovatelů, ul. Zahradní, Lipová, do budoucna Topolová, Česká, 1. máje
- Řešit kvalitní cyklostojany v areálu minigolfu
- Doplnit směrové orientační značení

Topolová - propojovací trasa

Vysoce frekventovaná ulice, pohyb cyklistů společně s vozidly výrazně nebezpečný. Po obou stranách jsou chodníky s šířkou min. 3 m. Důležité spádové komunikace při hranicích čtvrtí s nejvyšší hustotou obyvatelstva ve městě.

V lokalitě jsou školy a Aquadrom.

Doporučení:

- Vytvořit bezpečnou trasu s důrazem na minimalizaci výšky obrubníků – je zde vysoká četnost jezdců na koloběžkách ze strany studentů i návštěvníků Aquadromu.

Višňová - Velebudická

Jedny z nejfrekventovanějších ulic ve městě. Pro cyklisty je to žádoucí trasa pro napojení jižním směrem a do práce do Velebudic, a případně dále do lokality Hrabák (Bylany). Velebudická ul. je s mírným převýšením. V rámci rekonstrukce ulice byl pohyb cyklistů řešen. Chodník blíže k vozovce je osazen SDZ C9a/b. Ulice Višňová má zhoršený stav chodníků a není optimální pro pohyb cyklistů.

Doporučení:

- Řešit bezpečný průjezd kolem objektu Medúza včetně napojení na chodník v ulici Velebudická.
- Provéřit možnosti zřídit cyklotrasu v ulici Jasmínová (řešena jako obytná zóna), což by byla bezpečnější trasa než v ulici Višňová v úseku mezi křižovatkami s ulicemi Rozmarýnová a Lipová.
- Opravit povrch chodníků v ulici Višňová, obnovit a doplnit zde piktogramy.

7.3.2 ZÁKLADNÍ TRASY

Úlohy základních tras:

- Propojení lokalit obytných částí města, rekreačních míst, míst s koncentrací institucí a zaměstnavatelů, potažmo vzdělávacích zařízení s trasami vedenými podél spádových komunikací s cílem zajistit trasu podél nejvíce navštěvovaných cílů městského významu v ulicích se spádovými komunikacemi mimo zklidněné zóny.
- Opuštění města s napojením na cyklotrasy v extravilánu města

Dopravní podnik (DP) – park Hrabák - U lesíka

Potenciálně cyklisty hojně využívaná trasa (obyvatelé Čepiroh, zahrádkáři, variantní napojení na trasu 3112). Příležitost vznikla prořezávkou parku a celkovou jeho revitalizací.

Doporučení:

- Vzhledem ke skutečnosti, že je celá třída Budovatelů (mimo úsek u OC Centrální) vyznačena jako cyklotrasa, nabízí se příležitost vytvořit tuto novou trasu, která propojí tř. Budovatelů a Čepirohy.

DP – K Hipodromu – Hipodrom (větev k lokalitě Hrabák)

Je to vhodná trasa, ale dnes není vhodné projetí kolem ubytovny ve Velebudicích – ubytovna Kapitol.

Až k ul. Pražská lze jet po chodníku o šířce min. 3 m, potom chodník o šířce 2,2 m až k ubytovně. Následuje napojení na ul. Dělnická, potom po silnici vlevo ul. K Hipodromu do oploceného areálu Hipodromu, který je průjezdný na tréninkovou dráhu, kde je napojení na trasy 3111 a 3112. Nebo lze odbočit před branou do areálu Hipodromu vpravo na trasu, která se napojuje na trasu č. 3112, ze které vznikne Naučná cyklotrasa krajinou dotčenou těžbou uhlí.

Nabízí se dvě další varianty:

- DP – park – ul. Zahradní – Stavbařů – Dělnická – K Hipodromu – Hipodrom
- DP – trasa podél tř. Budovatelů – ul. Obchodní – Stavbařů – Dělnická – K Hipodromu – Hipodrom

Trasa ulicí Obchodní není vhodná z hlediska bezpečnosti pro cyklisty, není zde žádný chodník. Trasa ulicemi Zahradní – Stavbařů – Dělnická bude řešitelná po obnově AB povrchu.

Doporučení:

- Hledat bezpečné co nejkratší propojení ze třídy Budovatelů do ulice Dělnická včetně posouzení možností využít chodník navazující na přechod pro chodce v ulici Pražská jižním směrem k ubytovnám.

Vtelno – Benedikt – Matylda – propojení vnějších tras 3110 a 3113 zastavěným územím města Mostu

Ul. Na Gruntě – U Mariany – Rekreační – Okružní – parkem Šibeník – Radniční – tř. Budovatelů – Josefa Skupy – SNP – Pod Resslem – S. K. Neumanna – Slovanská – Pod Širokým vrchem – Tvrzova – Národního odboje

Trasa vede i po trasách samostatně jinde v textu uvedených, ale jedná se o ucelenou trasu uváděnou v cyklomapě Most a okolí a většina je součástí úseků uvedených v portálu www.mapy.cz v rámci turistické mapy. Mnoho rodičů s dětmi i jiní cyklisté jezdí na Matyldu autem a teprve tam jezdí na kole. Zkvalitněním trasy bychom docílili potřebné změny – cyklisté by rovnou jeli na kole.

Doporučení:

- Doplnit chybějící piktogramy v ulicích S. K. Neumanna a Slovanská
- Opravit povrch stezky mezi ulicí Hořanská cesta a vjezdem do areálu Autodromu (tunel)
- Doplnit směrové značení v lokalitě parku Šibeník

Česká – 1. Máje – Pod Šibeníkem (možnost pokračovat severním směrem – J. z Poděbrad – Bělehradská)

Trasa je výjimečně vedena uvnitř městských částí. Je to dáno potřebou vést cyklotrasu relativně rozsáhlým územím bezpečně mimo provoz úzké jednosměrné ulice (Česká) a využít relativně příznivý výškový profil.

Ve směru jednosměrné ulice Česká, lze užít komunikaci – je zde zklidněná zóna „30“ s křižovatkami s předností zprava. V protisměru je trasa vedena po horním chodníku o šířce 3 m, následuje krátký úsek v ul. Zd. Štěpánka s využitím přechodu pro chodce. Ulice 1. Máje je jednosměrná, variantně a v protisměru jednoznačně bude značen chodník po obou stranách v šířce 3 m.

Ulice Pod Lajsníkem má vysokou četnost vozidel a rychlost je upravena jen v odpoledních hodinách 14 – 20 z důvodu existence ZUŠ a přecházení dětí. Jízda na kole společně s auty se jeví jako riziková. Jsou k dispozici chodníky po obou stranách o šířce 3 – 3,5 m, každý pro jeden směr. Trasa nabízí vhodné propojení ke sportovištím a obchodním zónám od Jungle Arény severním směrem.

Doporučení:

- Zpracovat a realizovat projekt dopravního značení této trasy po dokončení oprav chodníků po opravách IS a vymístění plynovodů z horkovodů
- Trasu propojit do ulice Jaroslava Průchy k nejvýchodnějšímu přechodu pro chodce

Dělnická – Ke Kostelu – Mostecká (66)

V Dělnické ulici podél zóny Velebudice je trasu možné vést integrovaně v komunikaci a pokračuje obdobně zklidněnou zónou ul. Ke Kostelu a Mosteckou.

Doporučení:

- Zlepšit podmínky průjezdu ulicí Ke Kostelu (povrch cesty, prořezávka zeleně, barevné označení sloupků v cestě, dořešit i veřejné osvětlení)
- Piktogramy v ulici Dělnická realizovat po rekonstrukci AB povrchu vozovky

DP – Zahradní – Stavbařů (Dělnická)

Vzhledem k faktu, že jediná forma dopravy pomocí MHD je využití zastávky tramvaje „Severografia“, je středové napojení zóny Velebudice potřebné vyřešit příznivě pro cyklisty a pěší, aby občané žijící v lokalitách „600“ a Výsluní byli motivováni jít do práce pěšky nebo jet na kole.

Doporučení:

- Vytvořit kvalitní bezpečnou trasu pro cesty do práce i dále do areálu Hipodromu
- Vytvořit v ulici Stavbařů alespoň jeden chodník v dostatečné šířce a s kvalitním povrchem pro společný pohyb chodců a cyklistů se SDZ C9
- Vytvořit kvalitní chodník v ulici Zahradní a bezpečné napojení na místo pro přecházení v ulici Pražská

Sportovní – Pod Koňským Vrchem (včetně napojení na Halasovu) – cesta nad nemocnicí – U Cáchovny – Pod Resslem

Trasa sice s převýšením, ale po silnicích s malým provozem nebo bez motorové dopravy, trasa řešitelná integrovaným dopravním řešením – piktogramy ve vozovce.

Doporučení:

- Řešit v rámci komplexního řešení území nad nemocnicí

Oblastní muzeum – Souš podél I/13 – Matylka

Trasa začíná za Oblastním muzeem, vede lesními cestami do Souše, kde se napojuje do ulic Na Novém Světě a Pod Hněvínem. Tato trasa je součástí cyklotrasy 3113 a je takto i značena. Úsek je součástí projektu budoucí Naučné cyklostezky vedoucí krajinou dotčenou těžbou uhlí.

Doporučení:

- Trasa důsledně řešit v rámci projektu Naučné cyklostezky krajinou dotčenou těžbou uhlí.
- Zvýraznit propojení s trasou v ulici Chomutovská

7.3.3 DŮLEŽITÉ A SPECIFICKÉ ZÓNY, SPORTOVNĚ REKREAČNÍ AREÁLY, PARKY A ČÁSTI MĚSTA

Průmyslová zóna Komořany

- Zajistit zachování průjezdu zónou trasou č. 3107 včetně snahy o zachování mostu v ulici Třebušická nad železniční tratí. S touto trasou souvisí i funkčnost lávky přes silnici I/27 u areálu Matylka.

Jezero Most (včetně lokality Starý Most a ZSJ U Kostela)

- Dojednat se s. p. DIAMO možnosti zpřístupnění cest, které mají doposud zakázaný vjezd s využitím značky B1 (zákaz vjezdu všech vozidel)
- Vyřešit bezpečné a v souladu s legislativou propojení cyklotras 3106 a 3113 a napojení na trasu 3113 od jezera
- Přístupové chodníky a cyklostezky od města k rekreační zóně jezera Most jsou úzké, v budoucnu by bylo vhodné je rozšířit.
- Je ke zvážení doplnění dopravního značení, velká část občanů nerespektuje rozlišení samostatných tras pro cyklisty a chodce na přístupových komunikacích k jezeru Most
- Řešit kvalitní spojení s Krušnohorským technickým muzeem, zónou CHEMPARK a městem Litvínov – působit na Ústecký kraj a město Litvínov
- Problematiku jezera Most řešit uceleným dokumentem formou rozvojové studie ne pouze neprovázanými kroky

Park Šibeník

- Zvážit možnosti zlepšení povrchů používaných cest
- Zlepšit propojení cest v parku a přechodů pro chodce v přilehlých ulicích
- Provéřit vhodnost a komplexnost umístění dopravního značení na vstupech do parku, zvýraznit upozornění, že je zde povolen volný pohyb psů

Park Most – Střed

- Vzhledem k napojení plochy parku na okolní síť cyklotras je vhodné v rámci revitalizace parku vyřešit i průjezd cyklistů parkem.

Lesopark Hrabák

- Vytvořit zde oficiální propojovací trasu ze třídy Budovatelů do Čepiroh jako druhé propojení cyklotras z centra města k budoucí cyklotrase z města jižním směrem

Zahražany

- Při řešení organizace dopravy v této specifické lokalitě ohraničené ulicemi Slovenského národního povstání a Čsl. armády (včetně tvorby sítě jednosměrných ulic pro vytvoření parkovacích míst a řešení bezpečnosti dopravy) řešit i potřeby cyklistů. Zvážit vytvoření jednosměrné trasy (z kopce) pro cyklisty v aleji B. Němcové a ulici Jana Opletala.

Benedikt

- Provést nový AB povrch včetně VDZ na okruhu včetně středového propojení, je vhodné zachovat rozdělení tras pěších a cyklistů, zvážit intenzivnější prořezávku zeleně na okružní trase pro bezpečnost cyklistů
- Řešit areál s ohledem na krajskou trasu č. 66
- Dořešit bezpečnost pohybu cyklistů a pěších v ulici Rekreační
- Zvážit přemístění bezpečnostních cykloboxů do atraktivnějšího místa

Matyllda

- Pořídit do majetku města lávku přes silnici I/13 a zajistit její bezpečné užívání – je to nezbytné pro zajištění spojení se zónou jezera Most i pro trasy západním směrem ulicí Jezerní, protože již nebude možné používat původní trasy vlivem rozšíření silnice I/27 v Komořanech, řešení je definováno i v Akčních plánech SUMP
- Realizovat plánované trasy pro cyklisty v rámci areálu a Naučnou cyklostezku krajinou dotčenou těžbou uhlí
- Doplnit mobiliář pro cyklisty, existující cykloboxy a existující mobiliář přemístit vhodně s ohledem na realizované úpravy areálu
- Dbát na zajištění bezpečnosti při křížení tras pěších a cyklistů s komunikacemi pro automobily

Hipodrom

- Zachovat průjezdnost areálu pro cyklisty pro propojení s Naučnou cyklostezkou krajinou dotčenou těžbou uhlí či trasou č. 3112

Ressler

- Instalovat mobiliář pro cyklisty zejména u navštěvovaného rybníčku a nových atrakcí, doplnit směrové cyklistické značení
- Příležitostí je proznačení trasy z jihu od trasy č. 3112 severním směrem územím Ressleru do ulice Pod Resslerm
- Zvážit oživení lokality u bývalého letního kina

Území jižně od kopce Ressler

- Územím by měla vést v rámci dnešní trasy č. 3112 Naučná cyklostezka krajinou dotčenou těžbou uhlí
- Bude vhodné doplnit napojení do centra města, případně mobiliář

7.3.4 ZÁKLADNÍ SÍDELNÍ JEDNOTKY A OKRAJOVÉ ČÁSTI MĚSTA

Je potřebné pokračovat ve vytváření zklidněných zón. Nabízí se například ZSJ Souš (podobně jako v Rudolicích) nebo ZSJ Zdeňka Fibicha, specifickou příležitostí je zklidnění dopravy v lokalitě Zahražany.

Je vhodné aplikovat místní trasy uvnitř ZSJ tam, kde je potřeba podpořit bezpečné průjezdy městskými částmi pro rodiny s dětmi a seniory pro jízdy profilově ideálně po vrstevnicích a zejména bezpečné jízdy mimo automobilový provoz. Místní trasy jsou potřebné i pro zákazníky obchodů a služeb. Příležitostí je vytvoření trasy v ulici Česká v ZSJ Výsluní, v ulici Zdeňka Fibicha v ZSJ Zdeňka Fibicha a 1. máje a Pod Šibeníkem v ZSJ Obránců míru. Vhodný by byl bezpečný průjezd ZSJ Liščí vrch, zejména ulicí Josefa Ševčíka.

ZSJ Centrum města

- Vzhledem k potřebě zajistit bezpečnost zejména chodců doporučujeme hledat způsoby, jak zamezit průjezd cyklistů Radničním parkem a sjíždění schodů do prostoru u objektu REPPE
- Sledovat podmínky průjezdu mezi objekty Jungle Arena a hlavní pobočky České pošty
- Řešit průjezd 1. náměstím severojižním směrem s napojením do ulice Radniční

ZSJ Pod Šibeníkem

- V rámci revitalizace tohoto území dle zpracované studie řešit i potřeby cyklistů, zejména ulice Jana Kubelíka, Františka Čelakovského a Václava Řezáče.
- Dořešit kvalitu průjezdu trasy č. 66 – obrubníky, povrchy chodníků

ZSJ Nemocnice

- Vytvořit značenou trasu za areálem nemocnice

ZSJ Výsluní a Obránců míru

- Vytvořit cyklotrasu ulicemi Česká, 1. máje a Pod Šibeníkem pro spojení s centrem bez velkého převýšení po chodnících

ZSJ Skřivánčí vrch

- Provéřit možnosti vnitřní trasy ulicí Rozmarýnovou s napojením do ulice Topolová a následně do ulic Ke Koupališti a Jana Palacha

Souš

- Doporučujeme vytvořit zklidněnou zónu z celé této části města.

Vtelná

- Zlepšit stav cesty spojující ulice Ke Kostelu a Skyřická

7.4 NÁVRH PASPORTIZACE CYKLOTRAS

Níže popsany návrh vychází z následujícího logického postupu:

- Strategický plán statutárního města Mostu předpokládá vznik pasportu komunikací.
- Jedním z cílů dokumentu SUMP je podpora bezemisní dopravy, tedy především pěší a cyklistické, ideálně i bez použití elektrické energie, aby si občan trénoval fyzickou kondici, a samozřejmě pěší v kombinaci s MHD.
- Pro potřeby plánování cílených nákladů na údržbu cyklotras ve finančních objemech a v čase je nezbytné znát stav povrchů těchto tras, stav dopravního i doplňkového směrového a informativního značení, stav jízdního profilu tvořeného růstem zeleně podél trasy, stav podmínek křížení těchto tras s komunikacemi pro vozidla, pokud se jedná o samostatné cyklostezky nebo prostor pro pohyb cyklistů a pěších.

- Systémové sledování stavu cyklotras je jedním z podkladů pro studie a projekty, které budou sloužit jako podklad pro žádosti o dotace např. od SFDI.

Současný stav

V rámci pasportů v GIS je zobrazeno dopravní značení na komunikacích v rámci správního území města včetně značení typu C8, C9.

Tento pasport ale nezahrnuje cyklistické piktogramy ve vozovkách a chodnících, ačkoliv standardní vodorovné značení typu přechod pro chodce, jízdní pruhy, parkovací místa a podobně ano.

Pasporty neobsahují ani směrové značení cyklotras IS18 až IS21 s číselným označením cyklotras a to ani krajských páteřních cyklotras.

Návrh dalšího postupu

- Do souboru komunikací, které jsou smluvně zahrnuty do správy TSMM zahrnout cyklostezky s AB povrchem v rámci správního území města na pozemcích ve vlastnictví města Mostu. Sem spadají cyklostezky okolo jezera Most, AB úsek na trase do Lišnice, apod.
- Všechny cyklostezky mimo zastavěné území města bez zpevněných povrchů by měly být dvakrát ročně projety nebo projity, měl by být zaznamenán aktuální stav i pomocí fotografií a definováno doporučení dalšího postupu. Komplikací samozřejmě je skutečnost, že mnohé turistické trasy vedou i mimo pozemky ve vlastnictví statutárního města Mostu. Rozsah záznamů by měl kopírovat působnost města v rámci ORP.
- Cyklostezky mimo vlastní území statutárního města Mostu ale zároveň v rámci ORP Most, je vhodné také sledovat alespoň jedenkrát ročně, ideálně před plánováním údržby následujícího roku, dle možností ve spolupráci s obcemi, na jejichž území se nacházejí.
- Součástí monitoringu mohou být i informace přímo od cyklistů.
- U údržby cyklostezek mimo vlastní území statutárního města Mostu by se postupovalo formou doporučení dotčeným obcím, Klubu českých turistů, případně Ústeckému kraji, potažmo odboru rozvoje KÚÚK.

7.5 TECHNICKO – STAVEBNÍ OPATŘENÍ A ÚDRŽBA

Kvalita povrchu

Pro cyklodopravu v zastavěných částech a na dálkových a hlavních (krajských) trasách je ideální hladký a zpevněný povrch, dobře odvodněný.

Obrubníky

Na křižovatkách a přejezdech je nezbytné obrubníky upravit – snížit na úroveň vozovky. Přejíždění historicky vybudovaných nerovností vytváří rizika pádů, rozložení pozornosti mezi přejezd a hlídání dopravy, a navíc zbytečně namáhá cyklistovu páteř, klouby, ...

Odstranění existujících překážek na cyklotrasách

Na definovaných cyklotrasách je potřebné minimalizovat překážky v jízdních profilech – odstraňovat příčné i podélné překážky (spáry, prahy apod.)

Údržba

Je nezbytná pasportizace cyklotras – viz samostatná kapitola a periodický monitoring stavu komunikací pro cyklisty, zajištění oprav bez zbytečných prodlev, aby se předešlo úrazům. Pro tuto činnost je nezbytné definovat potřebné prostředky v rozpočtu města. Podstatnou součástí je prořezávka zeleně a odstraňování porostů v komunikaci (např. tráva v dlažbě).

Zajišťování dodržování pravidel bezpečnosti silničního provozu

Spolupracovat s Policií ČR a Městskou policií – dbát na to, aby nedocházelo k parkování aut na cyklistické infrastruktuře.

Staveniště

Vyžadovat, aby staveniště na území města a v blízkosti vnějších cyklotras byla cyklisty bezpečně objížděna.

7.6 KOMUNIKACE S ODBORNOU A POUČENOU LAICKOU VEŘEJNOU

Řešení rozvoje cyklodopravy nelze provádět od stolu bez vazeb na každodenní zkušenosti cyklistů, zájmových skupin, změny v legislativě a zkušenosti dopravních projektantů. Zároveň nelze opomíjet, že cyklodoprava je prvkem užití veřejného prostoru, proto je třeba brát zřetel na urbanistické souvislosti v uličním designu. Nesmí se realizovat kroky, které by nevhodně a nevratně poškodily veřejný prostor.

Je nezbytná průběžná a trvalá komunikace odborů Magistrátu města Mostu, pracovníků TSMM, dopravních projektantů, zástupců cyklistických organizací, spolků, zájmových skupin i s jednotlivými aktivními občany, kteří mají zájem pomoci hledat řešení či upozornit na aktuální problém.

Mimo jiné je třeba trvale se zabývat následujícími tématy:

- Vyhodnocování technického stavu cyklotras na území města i v extravilánu a stavu směrového a dopravního značení
- Důsledné posuzování dopravních projektů z hlediska potřeb cyklodopravy, zlepšování bezpečné prostupnosti území pro cyklisty a řešení potenciálního vzniku kolizních míst v cyklodopravě
- Řešení souladů cyklodopravy s využíváním veřejného prostoru
- Rozšiřování zón a tras přívětivých pro cyklisty
- Doplnění cyklomobiliáře města
- Ve všech krocích dbát i na specifické potřeby jezdců na koloběžkách
- Podmínky pro přepravu kol a koloběžek v prostředcích veřejné hromadné dopravy

7.7 ROZVOJ SYSTÉMU PARKOVÁNÍ KOL

V minulých letech město Most vyvinulo nadstandardní aktivitu v této oblasti a patří mezi nejaktivnější města. Využití bezpečnostních cykloboxů je někdy konfliktní s ohledem na aktivity nepříznivých občanů, ale mezi cyklisty je o tuto službu zájem. U uzamykatelných cykloboxů do uzavřených – neveřejných areálů, jako jsou školy a zařízení pro seniory, je vhodné pokračovat s jejich nákupem vždy podle konkrétního podloženého zájmu jednotlivých zařízení města. Ke zvážení je tvorba podpory cest do zaměstnání u zaměstnanců města a jím zřízených organizací.

U nových staveb, na které má město vliv, je potřebné dávat do podmínek projektu či realizace vytváření podmínek pro cyklisty – např. právě cyklostojany u obchodů, nových obchodních center, nových parkovišť, rekonstrukcí centrálních částí města.

Opatření:

- Realizovat rozmístění cykloboxů pro kvalitní bezpečné uložení kol a vlivem toho i motivační parkování kol na území města:
 - Školská zařízení
 - Městská knihovna
 - Zařízení pro seniory
- Realizovat umístění cyklostojanů buď přímo městem, případně prostřednictvím partnerů:
 - Ressler
 - Hněvín
 - Sportoviště – např. koupaliště pod Ressler
 - Areál Aquadromu včetně minigolfu
 - Obchodní zóny, úřady
- Využívat regulační nástroje u nové výstavby a rekonstrukcí ulic
- Spolupráce se subjekty mimo správu města při prosazování prvků infrastruktury
- Spolupráce se zaměstnavateli a školami
 - Důlní a energetické společnosti, významní zaměstnavatelé
 - Školská zařízení na území města
- Spolupráce s obchodními sítěmi, poskytovateli služeb, bankami apod.

7.8 SLUŽBY PRO CYKLISTY – DOPROVODNÁ CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

Níže uvedená opatření souvisí s rozvojem cyklistiky na území města Mostu i regionu, aby doplnění infrastruktury bylo kompletní. Z opačného pohledu lze konstatovat, že určitá infrastruktura je nezbytná pro podporu a vyvolávání zájmu o jízdu na kole a koloběžce. Tyto prvky navíc zvyšují turistickou atraktivitu území.

Doprovodná infrastruktura pro jízdní kola a elektrokola

- samoobslužná servisní místa – nyní jsou již na třech místech v Mostě, další doplnit až podle vývoje četnosti využívání
- dobíjecí stanice – návrh rozvoje je řešen v samostatném dokumentu „Elektromobilita na území statutárního města Mostu v rámci podpory bezemisního mixu v dopravě“

Sdílení kol a půjčovny kol

- Tyto služby by mělo řešit tržní prostředí bez zásahu samosprávy (kromě výjimečných zájmů města na podpoře turistiky)
- Příležitostí je jednání města Mostu s Českými drahami o rozšíření služby ČD Bike na území města Mostu – vlakové nádraží (po plánované rekonstrukci)
- Ke zvážení je podpora soukromé aktivity v podobě půjčovny koloběžek či kol u jezera Most

Začlenění do integrovaného dopravního systému Ústeckého kraje

- Podpořit v budoucnu cyklisty v rámci rozsahu možností přepravy a tarifního systému DUK
- Zřídit bezpečné parkování kol u vlakového nádraží jako hlavního multimodálního přestupního uzlu v rámci rekonstrukce výpravní budovy

Informační systém pro cyklisty

- Periodická aktualizace cyklomapy v tištěné podobě i ve verzi mobilní aplikace
- Periodická obnova a doplňování informačního směrového značení na cyklotrasách
- Přenášení nových tras do systému www.mapy.cz
- Zvážení zapojení do projektů sběru dat o trasách a četnostech jízd cyklistů – podklad pro definici dalšího rozvoje na míru dle skutečné poptávky pomocí cyklosčítačů
- Turistické informační centrum – poskytuje informace a vydává sezónní mapu s typy na cyklovýlety

8. NÁVRH ROZVOJE CYKLODOPRAVY NA ÚZEMÍCH OBCÍ V RÁMCI ORP MOST

Všechny níže popsané nebo jen definované záměry jsou zakresleny v mapových přílohách jako návrhy nových tras. Nejsou zde zařazeny záměry, které předpokládají ukončení těžby uhlí, tedy realizaci po roce 2035, případně i déle, protože tento dokument je koncipován pro období do roku 2027.

Bečov

Formou smlouvy o spolupráci se statutárním městem Most a obcí Lišnice je potřebné podpořit realizaci „Naučné cyklostezky krajinou dotčené těžbou uhlí“. Ta bude procházet na severozápadním okraji správního území obce, u areálu Hipodromu Most a.s., ve stejné trase jako krajská páteřní „Pánevní cyklotrasa“ (č. 66) spojující zde obec Lišnici a statutární město Most, vše na pozemcích ve vlastnictví statutárního města Mostu. Záměr „Naučné cyklostezky krajinou dotčené těžbou uhlí“ je v souladu s 1. aktualizací Programu rozvoje obce Bečov. Ve SWOT analýze území je ve Slabých stránkách Technické dopravní infrastruktury uvedena „Absence cyklotras“ jako alternativy k veřejné dopravě, v Příležitostech je uvedeno budování cyklostezek a cyklotras. Dokument obsahuje Specifický cíl č. 2.1 Doprava a bezpečnost s opatřením 2.1.1 Místní komunikace a chodníky, a specifický cíl č. 2.4 Spolupráce s opatřením 2.4.1 Podpora spolupráce subjektů v území, kde je uvedena i podpora regionálních vazeb.

Záměry obce:

- Řešit vytvoření kvalitní a bezpečné stezky pro pěší a cyklisty mimo vozovku pro spojení Bečova se Zaječicemi a k Mílovu rybníku.
- Provéřit možnosti zlepšení podmínek pro cyklisty v trasách z Bečova západním směrem, např. k území bývalých Židovic, a od bývalé obce Stránce do Vtelna u Mostu v rámci trasy č. 3110, částečně podél toku Srpina.

V zastavěném území Bečova je k dispozici v severojižním směru několik chodníků, které jsou odsazeny od silnice a bylo by možné z nich vytvořit společné stezky pro chodce a cyklisty se značením C9 nebo pomocí piktogramů. Je nezbytné vyhodnotit šířky chodníků v kombinaci s frekvencemi chodců a cyklistů. Tento krok by v zastavěném území s četnějšími průjezdy aut zvýšil bezpečnost cyklistů.

Bělušice

Je zde malý provoz automobilový i cyklistický, proto nejsou potřebná opatření pro cyklisty. Po modré turistické trase se lze napojit na cyklotrasu 3106 v Bečově.

Braňany

Je žádoucí působit na zlepšení stavu trasy č. 3106 podél nádrže Venuše jako příležitost spojení na severozápad. Vývoj stavu cyklostezek severozápadně od obce bude zásadně ovlivněn vývojem těžby uhlí, tedy realizací posunu limitů těžby uhlí. Dojde k posunu silnice i cyklotrasy č. 25 v úseku od nádrže Venuše do Mariánských Radčic. Příležitostí je zlepšení dopravních podmínek na území mezi jezerem Most a Litvínovem (trasa 3106 severně od jezera Most). Je potřebné vytvářet více

propojení k jezeru Most i přímo do Mostu, což by umožnilo cesty do práce např. do zóny Chempark, do Mostu i Litvínova.

Záměry obce:

- V rámci budování nového Bikecentra Braňany (pumptrack, skill centrum a tři skokové trasy), které bude umístěno na pozemku p. č. 305/18 v k. ú. Braňany, se nabízí vytvoření cyklotrasy od uvedeného Bikecentra západním směrem po zpevněné cestě severně za zahrádkami až k napojení na stávající cyklotrasu 3106. Z důvodu očekávané návštěvnosti Bikecentra je potřebné dořešit propojení cyklotras 3106 a 3113 přes nově vybudovanou silnici východně od jezera Most, aby se vyřešilo dopravně správné napojení cyklotrasy k jezeru.
- Trasa od jihovýchodní špičky trasy č. 3113 (bývalé Střimice) okolo Braňanské pískovny po zpevněné cestě kolem rybníku Tonovka do ulice Mostecká v Braňanech. V jižní části obce by došlo k napojení na cyklotrasu 3106 a možnosti napojit se na navrhovanou stezku k novému Bikecentru Braňany.
- Propojení Braňan a sousední obce Kaňkov s Lázněmi Bílinská kyselka. Plánovaná cyklotrasa by sloužila jako možné propojení Braňan s městem Bílina a to za využití stávající turistické trasy. U točny autobusu v obci Braňany dojde v roce 2024 k revitalizaci veřejného prostranství a k vybudování startovacího místa pro turistiku a případně i cykloturistiku. Realizací by došlo k vytvoření napojení na Pánevni cyklotrasu č. 66 u železniční zastávky Bílina – kyselka. Zároveň by vznikl lokální okruh přes Želenice. Nevýhodou této trasy je výrazné převýšení nad městem Bílina.

Havraň

Záměry obce:

- Obec potřebuje působit na urychlení realizace obchvatu obce připravovaný ŘSD. Tato investice by umožnila cyklistům bezpečnější průjezd obcí po dnešní silnici I/27. Ze strany obyvatel regionu Mostecko je velký zájem o vznik bezpečné cyklostezky z Mostu přes Čepirohy, Bylany, obec Havraň do průmyslové zóny Joseph a dále na jih, a to podél silnice I/27.
- V názavnost inu obchvat je možnost řešení vytvoření nové cyklotrasy okolo Nemilkovského rybníka nebo silnice Silnice II/255. Dojde tak k lepšímu propojení obcí Havraň, Nemilkov, Lišnice
- Podporovat zkvalitňování parametrů krajské Pánevni cyklotrasy č. 66 do sousedních obcí. Obdobný záměr má obec Malé Březno.
- Podporovat aktivity vedoucí k vytvoření cyklostezky z města Mostu jižním směrem.
- Obec Havraň plánuje cyklotrasu, která bude napojena na trasu 3112. Vedla by mezi obcemi Moravěves a Koporeč. Napojení povede po budoucí asfaltové cestě C6, pro kterou se již zpracovává projektová dokumentace. Tato cesta bude doplněna o mobiliář. Cyklotrasa dále povede po silnici II 251. Potom se napojí na stávající obecní komunikaci vedoucí kolem kostela Svatého Vavřince. Trasa pak směřuje ke křižovatce silnic I/ 27 a II/251, kde se napojí na plánovaný nově vybudovaný chodník, který bude sdruženou komunikací pro chodce a cyklisty. Na konce Saběnic trasa uhýbá po obecní asfaltové cestě až do místa napojení na stávající cyklotrasu č. 3106 vedoucí do obce Havraň.
- Obec plánuje vytvoření cyklotrasy propojující stávající trasu 3106, s nově navrženou výš uvedenou trasou. Tato je navržena tak, aby procházela zajímavými místy v obci Havraň kolem obecního rybníčku, obecní pošty, přes obecní park a kolem hřiště a vytvořila tak cyklistický okruh.

Korozluky

Vzhledem k zájmu obyvatel i turistů s ohledem na polohu obce na okraji CHKO České středohoří a vazbám na existující cyklotrasy a cesty, má zájem obec Korozluky o řešení následujících záměrů:

- Obec má zájem nechat posoudit formou studie a následně realizovat vytvoření cyklotrasy od zámku východním směrem do Dobřčic jako propojení s trasou č. 3106. Navrhuje se propojení trasy 3109 přes obec Korozluky pod mostem silnice 1/15 a pokračování směrem na obec Lužice a s napojením na trasu 3106.
- Spolupracovat s městem Most a obcí Patokryje v udržování cesty do Vtelna u Mostu ve stavu vhodném pro použití cyklisty (černé skládky).

Zajímavé by bylo propojení obce s trasou 3110 a Vtelnem (část Mostu), avšak překážkou je železniční trať, která je tvořena čtyřmi páry kolejí, má být upravena na vysokorychlostní pro spojení s Prahou.

Lišnice

Území tvoří obce Lišnice, Koporeč a Nemilkov. Prochází zde nově vyznačená krajská páteřní „Pánevní cyklotrasa“ č. 66, vedená od Havraně do Mostu, od areálu hipodromu na území Mostu na jih vede obcemi Lišnice a Koporeč po stejných cestách cyklotrasa 3112 vedoucí na jih a končící v Blažimi. Mezi obcemi Lišnice a Koporeč vede západovýchodním směrem trasa č. 3106 (úsek Havraň – Polerady).

Záměry

- Formou smlouvy o spolupráci podporovat vybudování „Naučné cyklostezky krajinou dotčené těžbou uhlí“ po obvodu statutárního města Mostu od Oblastního muzea k areálu hipodromu a dále do ulice Skyřická v Mostě vznikne kvalitní propojení s městem Most po cestě se zpevněným povrchem do Velebudic a dále do ostatních částí města. Obec má předpoklady získat realizaci projektu „Naučné cyklostezky po území dotčeném těžbou uhlí“ velmi kvalitní propojení do Mostu pro cesty do práce či do škol. Trasa západním směrem od hipodromu zajistí spojení do Čepiroh i k areálu Vršanské uhelné a.s. Severním směrem ulicí Skyřickou se dojde do Velebudic, ze kterých lze pokračovat nově značenou trasou po chodníku ulicí Velebudická dál do centra a jednotlivých částí města.
- Podporovat urychlení vytvoření obchvatu obce Havraň připravované ŘSD v rámci silnice I/27. Vznikne bezpečnější trasa do zóny Joseph s využitím trasy č. 66 do Havraně. Je nezbytné zajistit, aby projekt ŘSD dbal na zájmy cyklistů. V názaznost ina obchvat je možnost řešení vytvoření nové cyklotrasy okolo Nemilkovského rybníka nebo silnice Silnice II/255. Dojde tak k lepšímu propojení obcí Havraň, Nemilkov, Lišnice
- Podporovat postupné zlepšování technických parametrů krajské Pánevní cyklotrasy č. 66 i formou spolupráce se sousedními obcemi a městem Most.
-

Lužice

Vzhledem k malému automobilovému provozu a existujícím polním cestám jsou zde dobré podmínky pro cyklodopravu i cykloturistiku (trasy č. 25 a 3106).

Záměry obce:

- Obec chce vytvořit napojení ke stávající cyklostezce v obci Mirošovice. Existující částečné propojení nyní končí v polovině budoucí trasy směrem do obce Lužice. Napojení by vedlo

od stávající cyklotrasy 25, 3106 na křížení u obecního úřadu směrem k Lužickému potoku, dále na sever okolo pole až k asfaltobetonové cyklostezce napojující se na obec Mirošovice.

Malé Březno

Územím obce prochází krajská páteřní „Pánevská cyklostezka“ č. 66, se kterou je zde paralelně vedena cyklotrasa č. 3106. Pro rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky má obec připraveno několik záměrů, které jsou zohledněny i v aktuálním návrhu územního plánu obce (jaro 2023). Protože některé záměry jsou podmíněny ukončením těžby uhlí, nejsou tyto do této koncepce zahrnuty vzhledem k časovému horizontu platnosti této koncepce – cca 2027.

Záměry obce dle návrhu územního plánu (jaro 2023):

- C1, stávající trasa č. 3106, úsek Havraň-Malé Březno-Strupčice, část trasy je vedena ve stopě zrušené železnice.
- Návrh trasy označené C2 severojižním směrem od obce, mezi Sušany a Malým Březnem s odbočkou na Vysoké Březno a na C1 a propojením k lomu Vršany, (Strupčice), tedy přes Sušany a Škrle lze vytvořit s minimálním převýšením napojení na cyklotrasu č. 3034 spojující Chomutov a Postoloprty, kde se lze napojit na krajskou páteřní cyklotrasu „Ohře“.
- C5 Podporovat záměr cyklostezky podél silnice I/27 z Mostu do Čepiroh a Bylan minimálně k odbočkám do Malého Března a do Nemilkova. Tato trasa je označena C5 v návrhu územního plánu obce, návrh cyklotrasy kolem silnice I/27 je územním plánem převzatý jako záměr z UAP a zároveň podle zpracované studie cyklostezky Čepirohy - Bylany projekčního kanceláři NE2D Projekt se termínem poradenství 10/2021, která zpracovává podrobnější řešení jako samostatnou stavbu cyklostezky části územím silnice I/27. Úsek trasy, který se dotýká řešeného území je v územním plánu označen jako C5. Vedení cyklostezky, označené jako cyklotrasa C5, je navrženo při silnici I/27 bude řešeno samostatně a maximálně bezkolizně se silnicí I/27 a mimo těleso silnice I/27. Cyklotrasa bude vedena souběžně se silnicí I/27 v ochranném pásmu při respektování omezení plynoucích z polohy v ochranném pásmu silnice I. třídy. Po realizaci mimoúrovňového křížení a vybudování přeložky silnice I/27 bude prověřena možnost vedení cyklotrasy dále do Havraně po úseku stávající komunikace, která bude po realizaci stavby přeložky dopravně zklidněná.

Obrnice

Příležitostí je vytvoření kvalitní trasy Most – Bílina s novým zpevněným povrchem v rámci krajské Pánevské cyklotrasy č. 66. Podporovat záměr jako společný s městy Most a Bílina a obcí Želenice.

Zvážit vytvoření piktogramů v ulici Mírová.

Patokryje

Doporučujeme prověřit potřebnost doplnění cyklistického značení pro lepší orientaci při průjezdu obcí.

Je potřebné spolupracovat s městem Most a obcí Korozluky v udržování cesty od silnice I/15 do Vtelna u Mostu ve stavu vhodném pro použití cyklisty (černé skládky).

Polerady

Je žádoucí udržovat průjezdní profil cyklostezky č. 3106 vedené po trase bývalé železniční trati (Počerady – Vrskmaň). Totéž je doporučováno i pro úsek podél Srpiny.

Skršín

Bylo by vhodné prověřit možnosti propojení mezi Dobřčicemi a Měrunicemi, aby vzniklo propojení s trasou 25 a 231. Problémem je převýšení mezi Dobřčicemi a Žichovem.

Volevčice

Obcí nevede žádná značená cyklotrasa, je spojena s okolními obcemi silnicemi III. třídy s poměrně malým automobilovým provozem. Severně od obce podél potoka Srpina vede cyklostezka 3106. Vzhledem ke korytům potoků, železniční trati a elektrárně Počerady nelze navrhovat novou cyklotrasu.

Želenice

V zájmu obce je vytvořit asfaltobetonovou stezku do Bíliny i do Mostu v rámci krajské Pánevnické cyklotrasy č. 66. Záměr bude řešen formou spolupráce s městy Most a Bílina a obcí Obrnice.

Záměry obce:

- Nabízí se možnost zkvalitnit trasy vedoucí z Želenic do Bíliny přes Prahlínky okolo hájovny Kaňkov nebo po souběžných trasách k Lázním Bílina. Nevýhodou je převýšení terénu.
- V zájmu obce je také vytvoření propojení cyklotrasy č. 3106 na Kaňkov cestou roklí a vytvořit tak i propojení se sousední obcí Braňany a to z vyhlídky v Braňanech kolem Kaňkova. Část řešené trasy zasahuje do správního území obce Braňany, obce mají zájem na společném řešení toho propojení.
- Dále má obec zájem na tom vytvořit trasu od stadionu kolem starého mlýna až ke stávající trase 3106, na kterou se napojí.

9. INFORMACE, PROPAGACE, KAMPANĚ A AKCE

9.1 PODPORA ŠKOL

Působení na děti a studenty je zásadní, rodiče už často nelze změnit, mají své pevné návyky v užívání aut. Děti a studenty lze a je nutné ještě motivovat k aktivním životním stylům.

Je a bude rozvíjena spolupráce se školami s aktivním pozitivním přístupem vedení. Jsme si vědomi, že se rodiče budou bát pouštět žáky základních škol do školy na kole, na koloběžce či jinak. Primárním cílem je minimalizovat přepravu dětí do škol autem. Lze jít pěšky, pro delší vzdálenost lze využívat kombinaci chůze a MHD, jet na koloběžce, na kole, na skateboardu.

Školy jsou v současnosti (od roku 2022) zapojovány např. do projektu „10 000 kroků“.

Na českých silnicích zemře ročně cca 30 dětí a tisíce utrpí zranění – proto se rodiče bojí. Strach i pohodlnost rodičů podporují tvorbu špatných návyků u dětí.

Nejzranitelnější cyklisty, tedy děti, je třeba podpořit formou technických opatření:

- Speciální trasy zklidněnými ulicemi
- Budování oddělené infrastruktury (cyklopruhy, sdílený prostor s chodci)
- Bezpečné přecházení a přejíždění vozovek
- Cykloboxy pro ukládání kol a koloběžek v areálech škol

9.2 PODPORA VÝCHOVNÝCH A MOTIVAČNÍCH PROJEKTŮ MIMO ŠKOLY

BESIP – Dopravní soutěže mladých cyklistů

Na území města Mostu je kvalitní dopravní výukové hřiště. Děti jsou rodiči nedostatečně připravovány pro pohyb v rámci dopravy, navíc mnoho rodičů nedává kladný příklad. Děti nejsou dostatečně šikovné – bojí se jízdy přes nerovnosti, neznají dopravní předpisy, které musí cyklista dodržovat. Neumí užívat veřejný prostor s ostatními.

Doporučení:

- Zrekonstruovat a zatraktivnit dopravní hřiště
- Vytvářet podmínky pro zvykání si dětí na kola a koloběžky v rekreačních areálech a parcích
- Vytvářet bezpečné trasy městem

Podpora podmínek pro seniory

Formou spolupráce a konzultace s kluby seniorů budeme korigovat podmínky cyklodopravy ve městě tak, aby byly příznivé i pro seniory.

9.3 PROPAGACE, VÝCHOVA

Základním problémem pro uplatnění kvalitních myšlenek je často jejich prosazení. Pro úspěšnost je třeba realizovat prováděcí projekty, které zajistí participaci veřejnosti. Cílem vedení města je zvýšit zájem o jízdu na kolech a koloběžkách, tvorba pozitivní atmosféry okolo daného tématu a marketingová podpora tomu musí přispět.

Cílem motivačních kampaní je změna ve výběru dopravních prostředků, zatímco cílem bezpečnostních kampaní je změna dopravního chování. U nás zatím probíhaly s podporou státu či samosprávy většinou pouze bezpečnostní kampaně, které tak podvědomě vytvářejí dojem, že jízda na kole je nebezpečná. Jsou potřebné motivační kampaně, které by podpořily přínosy běžné každodenní jízdy na kole pro samotného cyklistu i jeho okolí a motivovaly další občany města k pravidelnému používání kola. Příkladem motivační kampaně je každoroční akce 10 000 kroků, Mostecké zahájení cyklosezóny a zářijové Babí léto.

Zkušenosti z cyklistiky jiných států nám říkají, že tam, kde chtěli, aby lidé více používali kola pro každodenní jízdu a kole, podporovali nejen výstavbu infrastruktury pro cyklisty, ale investovali také do marketingu a kampaní.

- V České republice lze využít zkušeností sdílených Spolkem Partnerství pro městskou mobilitu a jeho webech (viz web www.dobramesta.cz, www.citychangers.cz), kde již jsou prezentovány i projekty našeho města.

Konkrétní prvky propagace:

- Vlastní cykloprodukty:
 - Město má vydanou cyklomapu v tištěné i v elektronické verzi
 - Město pravidelně vydává cyklomapy obvykle časově provázané k akcím typu zahájení turistické sezóny
- Prezentace podpory cyklodopravy v rámci webového portálu města Mostu, v Mosteckých listech, na obrazovce nad vchodem do magistrátu, apod.
- Prezentace aktivit města na různých tematických webech i na konferencích Spolku Partnerství pro městskou mobilitu nebo na akcích Svazu měst a obcí.
- Všechny obce Mostecká mají své webové stránky, kde pravidelně informují své občany o všech aktivitách obce a akcích na jejich územích konaných.

Vybudovat infrastrukturu nestačí, volba dopravního prostředku a dopravní chování je výsledkem nejen výchovy dětí a studentů, ale také trvalého ovlivňování veřejného mínění a periodického informování veřejnosti.

Informace o konkrétních možnostech – trvalá informovanost o cyklotrasách, infrastruktuře, akcích apod. Komunikace se zájmovými skupinami, se školami, neziskovými organizacemi.

Prezentovat pozitivní příklady životních situací – lidé chtějí slyšet příběhy – komunikace pomocí Facebooku

Podporovat cyklistické akce a závody

Realizovat podpůrné a motivační tematické akce:

- Zahájení cyklistické sezóny
- Evropský Týden mobility

Využívání vlivů tisku a sociálních médií:

- Mostecké listy
- Webové stránky města
- Speciální weby
- Weby a tiskoviny partnerů města – např. Důlní noviny
- Regionální tisk a televize
- Podpora mediálně registrovaných cyklistických závodů

Síť místních partnerů

Důležitá je spolupráce s tzv. zainteresovanými stranami, které mají nebo potenciálně mohou mít vliv na provádění opatření, které povedou k cíli – zvyšování podílu cyklodopravy na městské mobilitě:

- Magistrát města a jeho organizace
- Místní a krajsí politici
- Správci komunikací
- Školy
- Místní firmy
- Subjekty mající zájem rámci svých marketingových aktivit cyklistiku podpořit

- Lékaři
- Poskytovatelé energií
- Zájmové organizace a spolky
- Provozovatelé veřejné dopravy
- Obchodníci a poskytovatelé služeb pro cyklisty
- Subjekty poskytující služby v oblasti rekreace a trávení volného času

9.4 SPOLUPRÁCE S ÚSTECKÝM KRAJEM, MĚSTY A OBCEMI V REGIONU

- Členství ve spolkách měst podporujících cyklistickou dopravu, případně účast na vybraných akcích těchto spolků:
 - Spolek Partnerství pro městskou mobilitu – město je řádným členem
 - CIVINET
 - Svaz měst a obcí
- Sdílení zkušeností se srovnatelnými městy v rámci zájmových a oborových asociací a sdružení
- Využití zkušeností z měst, které jsou napřed (i v západní Evropě)
- Využití informací od účelových organizací zřizovaných státem:
 - Centrum dopravního výzkumu Brno
- Aplikace nových prvků dopravních systémů
- Účast na propagačních a podpůrných projektech
 - Např. konference Spolku Partnerství pro městskou mobilitu
- Podpora prosazování legislativních opatření, která mají pomoci lepšímu začlenění cyklistů do legislativy

10. SEZNAM ZKRATEK

AB	Asfaltobeton
DÚK	Doprava Ústeckého kraje
IAD	Individuální automobilová doprava
ISÚCHA	Integrovaná strategie Chomutovsko-Ústecké aglomerace
Kostel NPM	Kostel Nanebevzetí Panny Marie
MHD	Městská hromadná doprava
OC	Obchodní centrum
PKÚ	Palivový kombinát Ústí nad Labem
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic ČR
SDZ	Svislé dopravní značení
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SLDB	Sčítání lidu, domů a bytů
SRÚK	Strategie rozvoje Ústeckého kraje
SUMP	Plán udržitelné mobility
TSMM	Technické služby města Mostu
UMF	Rámec pro městskou mobilitu
VDZ	Vodorovné dopravní značení
VHD	Veřejná hromadná doprava
ZÁKOS	Základní komunikační systém
ZSJ	Základní sídelní jednotka
ZUŠ	Základní umělecká škola

11. PŘEHLED PŘÍLOH

- Příloha č. 1 - Mapa - Současné cyklotrasy na území statutárního města Most
- Příloha č. 2 - Návrh nových cyklotras na území statutárního města Most
- Příloha č. 3 - Plánovaný systém cyklotras na území statutárního města Mostu
- Příloha č. 4 - Současné cyklotrasy ORP Most
- Příloha č. 5 - Návrh cyklotras ORP Most
- Příloha č. 6 - Mapa - Plánovaný systém cyklotras ORP Most