

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera

Analýza způsobů vedení a vybavení cyklistických  
komunikací v Pardubicích

Michal Rohlíček

Bakalářská práce

2012

Univerzita Pardubice  
Dopravní fakulta Jana Pernera  
Akademický rok: 2011/2012

## ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení: **Michal Rohlíček**  
Osobní číslo: **D07074**  
Studijní program: **B3709 Dopravní technologie a spoje**  
Studijní obor: **Technologie a řízení dopravy: Technologie a řízení dopravních systémů**  
Název tématu: **Analýza způsobů vedení a vybavení cyklistických komunikací v Pardubicích**  
Zadávací katedra: **Katedra technologie a řízení dopravy**

### Z á s a d y p r o v y p r a c o v á n í :

Úvod

1. Současný stav řešené problematiky
  2. Analýza způsobů vedení a vybavení cyklistických komunikací v Pardubicích
  3. Vyhodnocení analýzy vedení a vybavení cyklistických komunikací v Pardubicích
- Závěr
-

---

Rozsah grafických prací: 2 -3

Rozsah pracovní zprávy: 30 - 40

Forma zpracování bakalářské práce: tištěná

Seznam odborné literatury:

**Bartoš L. Navrhování komunikací pro cyklisty, Technické podmínky, EDIP s.r.o. 2006, vyd. 1.ISBN 80-902527-3-7**

**ČSN 736110 Projektování místních komunikací**

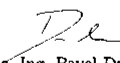
**ČSN 736102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích**

Vedoucí bakalářské práce: **Ing. Michaela Ledvinová, Ph.D.**  
Katedra technologie a řízení dopravy

Datum zadání bakalářské práce: **1. února 2012**  
Termín odevzdání bakalářské práce: **31. května 2012**

  
prof. Ing. Bohumil Culek, CSc.  
děkan

L.S.

  
doc. Ing. Pavel Drdla, Ph.D.  
vedoucí katedry

V Pardubicích dne 1. února 2012

---

## **Prohlášení autora**

Prohlašuji:

Tuto práci jsem vypracoval samostatně. Veškeré literární prameny a informace, které jsem v práci využil, jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Byl jsem seznámen s tím, že se na moji práci vztahují práva a povinnosti vyplývající ze zákona č. 121/2000 Sb., autorský zákon, zejména se skutečností, že Univerzita Pardubice má právo na uzavření licenční smlouvy o užití této práce jako školního díla podle § 60 odst. 1 autorského zákona, a s tím, že pokud dojde k užití této práce mnou nebo bude poskytnuta licence o užití jinému subjektu, je Univerzita Pardubice oprávněna ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladu, které na vytvoření díla vynaložila, a to podle okolností až do jejich skutečné výše.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v Univerzitní knihovně.

V Pardubicích dne 31. 5. 2012

Michal Rohlíček

## **ANOTACE**

Tato bakalářská práce se zabývá způsoby vedení cyklistických tras v Pardubicích. V první kapitole této práce je seznámení s cyklistickou dopravou. Dále je v práci charakteristika města Pardubice. Je zde popsána problematika přejezdu přes Labe, cyklistické napojení na okolní obce, využívání vybraných stávajících cyklistických tras a také problematika parkování kol. V práci je popsán Akční plán Pardubic na rozvoj cyklistické dopravy. V závěru práce je SWOT analýza cyklistické dopravy v Pardubicích.

## **KLÍČOVÁ SLOVA**

cyklistická doprava, Pardubice, stezky, parkování kol

## **TITLE**

Analysis of the process of guiding and equipment for bicycle ways in the city of Pardubice.

## **ANNOTATION**

This bachelor thesis considers with the process of guiding and equipment of bicycle ways in the city of Pardubice. The first chapter informs about bicycle traffic. Next the situation in the city Pardubice is depicted. There is a description of following problems: crossing of the river Labe, connection of bicycle ways to other municipalities, using of chosen existing bicycle lanes and the bicycle-parking problems. The thesis also deals with the action plan of Pardubice for the development of the bicycle traffic. In the last chapter you can find the SWOT-Analysis for the bicycle traffic in Pardubice.

## **KEYWORDS**

cycle transport, Pardubice, cycle track, bicycle parking

## **Poděkování**

Rád bych poděkoval vedoucí své práce Ing. Michaele Ledvinové Ph.D. za její ochotu, velkou trpělivost a za čas, který mi věnovala. Dále bych chtěl poděkovat Ing. Vojtěchu Jirsovi za odborné konzultace a rady, které mi poskytl.

## Obsah

Úvod .....	8
1 Cyklistická doprava .....	9
1.1 Klady a zápory cyklistické dopravy .....	9
1.2 Druhy cyklistické dopravy .....	10
1.3 Druhy cyklistických tras .....	10
1.4 Požadavky na cyklistické trasy .....	11
1.5 Způsoby vedení cyklistické dopravy .....	12
2 Charakteristika Pardubic .....	16
2.1 Cyklistická infrastruktura v Pardubicích .....	17
2.2 Zdroje a cíle dopravy v Pardubicích .....	19
2.3 Dělbá přepravní práce .....	19
2.4 Propojení s přílehlými obcemi .....	21
3 Problematika mostů přes Labe .....	26
4 Využívání cyklistických stezek .....	28
4.1 Výsledky průzkumu v ulici Dašické .....	28
4.2 Výsledky průzkumu v ulici Jana Palacha a Češkova .....	30
4.3 Výsledky průzkumu na náměstí Republiky .....	33
5 Parkování .....	36
5.1 Uzamykatelné stojany .....	40
5.2 Krádeže kol .....	41
5.3 Parkovací věž .....	41
6 Výhled rozvoje cyklistické dopravy .....	43
7 SWOT analýza .....	45
Závěr .....	49
Zdroje .....	50
Seznam obrázků .....	52
Seznam tabulek .....	54
Seznam zkratek .....	55
Seznam příloh .....	56

# Úvod

Cyklistická doprava je stále více oblíbená u širokého spektra obyvatel. Napomáhá tomu trend zdravého životního stylu, stále se rozšiřující síť cyklostezek nebo vymezení jízdních pruhů pro cyklisty. Jízda na kole je finančně dostupná a neznečišťuje životní prostředí. Moderní jízdní kola umožňují jízdu i méně zdatným cyklistům. Pro pohyb ve městě je kolo ideálním dopravním prostředkem, neboť se s ním dá dojet téměř kamkoliv a relativně rychle.

V Pardubicích je cyklistická doprava využívána nejen pro cesty do zaměstnání, škol, na nákupy a úřady, ale i za rekreačním a sportovním účelem. K tomu aby se cyklistická doprava v Pardubicích dále rozvíjela a byla stále bezpečnější, je třeba vytvářet bezpečné cyklotrasy a také odpovídající zázemí.

Cílem této bakalářské práce je analýza způsobů vedení cyklistických tras na vybraných místech a vybavení cyklistických komunikací v Pardubicích. Dalším cílem je pro vybrané nedostatky zjištěné analýzou navrhnout možná opatření k jejich odstranění.



# 1 Cyklistická doprava

Cyklistická doprava má dlouholetou tradici a v posledních letech zaznamenává velký rozmach. Zvyšuje kvalitu života ve městě a nabízí tak občanům efektivní a ekologický způsob pohybu ve městě. Tato doprava je vhodná pro všechny věkové kategorie, od malých dětí až po seniory. S moderními koly je jízda nenáročná a naopak zlepšuje fyzický stav. Města se proto snaží cyklistiku podporovat a vytvářet cyklistům vhodné podmínky pro jízdu na kole nejen ve městě ale i v jeho okolí.

## 1.1 Klady a zápory cyklistické dopravy

Podpora cyklistické dopravy vede ke zlepšení životních podmínek ve městě a k oživení města. Cyklistická doprava je také časově i prostorově velmi flexibilní. Nutností je vybudovat bezpečné cyklotrasy a odpovídající zázemí pro cyklisty. Výstavba cyklistických zařízení a cyklistické infrastruktury by ale neměla být samoučelná. Kromě cyklistické infrastruktury oddělené od motorové dopravy jsou zapotřebí i komunikace, které jsou pro cyklisty přizpůsobené, jako jsou cyklistické pruhy nebo části pozemních komunikací s cyklistickými piktogramy. To by mělo přispět k většímu využívání cyklistiky nejen v rámci trávení volného času, ale také při každodenních cestách do škol, do zaměstnání nebo za nákupy. Dále jsou uvedeny všeobecné výhody a nevýhody cyklistické dopravy.

### **K výhodám cyklistické dopravy patří:**

- flexibilita,
- minimální finanční náročnost,
- malá prostorová náročnost,
- nízká hlučnost,
- bez emisí,
- větší rychlost na kratší vzdálenosti oproti ostatním druhům dopravy,
- zdravotní přínos,
- rozvoj cestovního ruchu,
- ohleduplná k životnímu prostředí,
- snazší dostupnost míst,
- bez věkových omezení,
- bez oprávnění,
- časová nezávislost.

### **K nevýhodám cyklistické dopravy patří:**

- závislost na klimatických a meteorologických podmínkách,
- výškový profil dopravní cesty,
- nejzranitelnější účastník provozu,
- časté krádeže kol,
- nedostatek vhodných parkovacích míst.

## **1.2 Druhy cyklistické dopravy**

Cyklistickou dopravu je možné rozčlenit na následující druhy (13):

**Dopravní:** Jedná se především o každodenní jízdy do práce, do školy, na nákupy, na úřady. Mezi hlavní požadavky dopravní cyklistiky patří co možná nejkratší a nejrychlejší vedení trasy a její dobrý povrch. Nejčastěji se tohoto druhu dopravy využívá v době dopravních špiček. Cyklisté jezdí zpravidla jednotlivě a ve městě se většinou velmi dobře orientují.

**Turisticko - rekreační:** Tento druh dopravy je obvykle využíván při cestách za zábavou, za nějakým atraktivním cílem, nebo se jedná i o dopravu bez cíle, pouze pro relaxaci. Jezdí se především po silnicích s nízkou intenzitou provozu nebo po polních a lesních cestách, či parcích. Tato doprava je převážně provozována ve volné dny s optimálními meteorologickými podmínkami. Složení cyklistů je velmi různorodé, od malých dětí až po seniory a obvykle se jezdí ve skupinkách. Často jsou tito cyklisté nezkušení a neopatrní.

**Sportovní:** Jedná se o specifický druh cyklistiky, jehož cílem je zvyšování fyzické kondice. Sportovní cyklisté vyžadují kvalitní povrch vozovky a jezdí velkou rychlostí.

## **1.3 Druhy cyklistických tras**

Cyklistické trasy se dělí na následující druhy (13):

**Místní:** Tyto trasy plní hlavně dopravní funkci a slouží zejména pro přepravu v rámci města. Místní cyklistické trasy lze dále dělit na základní a doplňkové.

**Základní:** Trasy tvoří páteřní cyklistickou síť a spojují významné cíle ve městě a blízkém okolí. Měly by být dobře značené.

**Doplňkové:** Tyto doplňkové trasy nemusí být značené a spojují méně významné cíle pro cyklisty.

**Regionální:** Trateř spojují významné cíle v regionu a je pro ně zapotřebí návaznost na místní síť. Slouží k dopravní i turisticko-rekreační funkci.

**Dálkové:** Plní výhradně turistickou funkci. Spojují vzdálené atraktivní cíle v rámci republiky či Evropy. Na těchto trasách bývají ubytovny, servisy, občerstvení.

#### 1.4 Požadavky na cyklistické trasy

Cyklistická doprava koexistuje s dalšími druhy dopravy. Přirozenou cestou tak vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení. Mezi nejčastější požadavky na cyklistické trasy patří (13):

**Ucelenost:** Jedním z hlavních požadavků na cyklistickou síť je její ucelenost, aby bylo možné dojet pohodlně a bezpečně od zdroje až k cíli cesty bez přerušení. Velmi důležitý je také dostatek parkovacích prostorů, kde je možné bezpečné odstavení kola.

**Spojení zdrojů a cílů:** Síť by měla propojit hlavní zdroje a cíle dopravy ve městě tak, aby plnila dopravní i rekreační funkci.

**Srozumitelnost:** Důležitým aspektem je umožnit cyklistům snadnou orientaci pomocí logického vedení tras a kvalitního značení. Vhodné je například vedení cyklistických tras poblíž hlavních silničních tahů, z důvodu snadnější orientace příležitostných cyklistů.

**Délka trasy:** Nutná je snaha o co nejkratší a nejjednodušší vedení trasy, aby mohla plnit dopravní funkci. Je taktéž třeba minimalizovat větší výškové převýšení a velké sklony. Při nadměrných zajižďkách hrozí, že cyklisté nebudou využívat cyklistické trasy, ale budou si cestu zkracovat jízdou v provozu.

**Bezpečnost:** Cyklisté jsou nejzranitelnější složkou provozu, a proto je nezbytné zajistit jim co možná nejbezpečnější podmínky pro přepravu. Zajistit kvalitní povrch trasy bez překážek, vhodně uzpůsobit nájezdy a sjezdy na vozovku.

**Komfort, plynulost:** Cyklista by měl být plnohodnotným účastníkem provozu. Měla by mu být zajištěna kvalitní infrastruktura bez výmolů, a jiných překážek. Dále by mu měla být zajištěna plynulost cesty bez častého přerušování tratě.

## 1.5 Způsoby vedení cyklistické dopravy

Existují dva způsoby vedení cyklistické dopravy. Je to integrace a segregace. Ve většině měst je kombinace obou způsobů vedení. (13)

**Segregace:** Oddělení cyklistické dopravy od ostatního provozu. Cyklisté jezdí po vlastních cestách (cyklostezkách).

**Integrace:** Začlenění cyklistů do provozu. Používání stejné dopravní cesty jako motorizovaná doprava. Provoz cyklistů pak může být společný s ostatními uživateli (vozidly, chodci) nebo oddělený v samostatném pruhu či pásu.

Dále jsou uvedeny různé možnosti komunikací pro cyklisty:

**Cyklostezka** je pozemní komunikace nebo její jízdní pás označený dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklisty, automobilová a motocyklová doprava je z ní vyloučena. Pravidla silničního provozu ale povolují její využití například pro in-line bruslaře.

Existují dva druhy značení cyklostezek, a to svislé a vodorovné, které jsou vyznačeny na povrchu komunikace.

Na začátku cyklostezky je značka udávající, pro koho je stezka určena. Například na obrázku č. 1 je značka stezky pro cyklisty, na obrázku č. 2 je označení stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem a na obrázku č. 3 je označení stezky pro cyklisty a chodce s oddělenými pruhy. Tyto značky se v současné době vyskytují nejčastěji. Na konci cyklostezky jsou obdobné značky označující konec stezky.



Obr. č. 1 Stezka pro cyklisty (2)



Obr. č. 2 Stezka pro chodce a cyklisty (2)



Obr. č. 3 Stezka pro chodce a cyklisty (2)



Obr. č. 4 Stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů (2)

Na obrázku č. 4 je stezka pro chodce s povoleným provozem cyklistů. Ta je pro cyklisty výhodná, protože si mohou vybrat, zda využijí cyklostezku nebo zda pojedou po silnici. Bohužel těchto značek je prozatím málo. V ostatních případech musí jet cyklista po cyklostezce, jinak by porušil zákon č. 361/2000 Sb., který říká, že „Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty, nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen jich užít.“(14)

**Cyklotrasa** - je trasa pro cyklisty vedená po komunikacích, které jsou z hlediska bezpečnosti a plynulosti dopravy k tomu vhodné. Může být vedena i po stezce pro cyklisty nebo ve vyhrazeném jízdním pruhu. Cyklotrasa spojuje místa, mezi kterými se očekává cyklistická doprava. Cykloturistická trasa vede i po nezpevněných polních či lesních cestách.

**Cyklopruh** – pruh vyhrazený pouze pro cyklisty. Zajišťuje větší manévrovací prostor cyklistů a zvyšuje bezpečnost provozu. Na obrázcích č. 5 a 6 je vodorovné a svislé značení cyklopruhu.



**Obr. č. 5 Vodorovné značení cyklopruhu na vozovce (11)**



**Obr. č. 6 Svislé značení cyklopruhu (1)**

**Bus-cyklopruh** - pruh vyhrazený pro autobusy a cyklisty. Vodorovné značení je uvedeno níže na obrázku č. 7.

**Cyklopiktokoridor** - vyznačený koridor, který navádí cyklisty a upozorňuje ostatní účastníky provozu na možnost výskytu cyklistů. Není to to samé jako cyklistický pruh. Znáznorněn na obrázku č. 8.



**Obr. č. 7 Bus-cyklopruh (8)**



**Obr. č. 8 Cyklopiktokoridor (8)**

**Cykloobousměrka** - umožňuje cyklistům obousměrný provoz v jednosměrné ulici. Možnosti značení jsou na obrázcích č. 9 a 10. Cykloobousměrka na obrázku č. 9 pouze umožňuje jízdu cyklistů v protisměru, ale není tam vyznačen jízdní pruh pro cyklisty, kdežto v cykloobousměrce na obrázku č. 10 je vyznačen protisměrný jízdní pruh pro cyklisty.



**Obr. č. 9 Cykloobousměrka A (8)**



**Obr. č. 10 Cykloobousměrka B (8)**

Kromě těchto značek, musí cyklista pohybující se na komunikaci společně s motorovými vozidly respektovat i všechny svislé a vodorovné dopravní značky.

## 2 Charakteristika Pardubic

Město Pardubice leží ve východních Čechách. Je správním centrem Pardubického kraje. Společně s blízkými městy Hradec Králové a Chrudim tvoří významnou konurbaci. Pardubice mají výhodnou polohu téměř „uprostřed“ republiky. Městem také prochází železniční koridor, severně od Pardubic vede dálnice D11 a do budoucna se připravuje stavba rychlostní silnice R35. Pardubice jsou významným průmyslovým centrem.

Město se skládá z osmi územních obvodů (9):

**Pardubice 1** - Bílé Předměstí, Pardubice – Staré město, Zámek, Zelené Předměstí,

**Pardubice 2** - Cihelna, Polabiny,

**Pardubice 3** - Bílé Předměstí – část Studánka,

**Pardubice 4** - Bílé Předměstí – část Černá za Bory, Drozdice, Mnětice, Nemošice, Pardubičky, Staročensko, Studánka, Žižín,

**Pardubice 5** - Dražkovice, Nové Jesenčany, Zelené Předměstí – část,

**Pardubice 6** - Lány na Důlku, Opočinek, Popkovice, Staré Čívce, Svítkov,

**Pardubice 7** - Doubravice, Ohrazenice, Rosice nad Labem, Semtín, Trnová,

**Pardubice 8** – Hostovice.

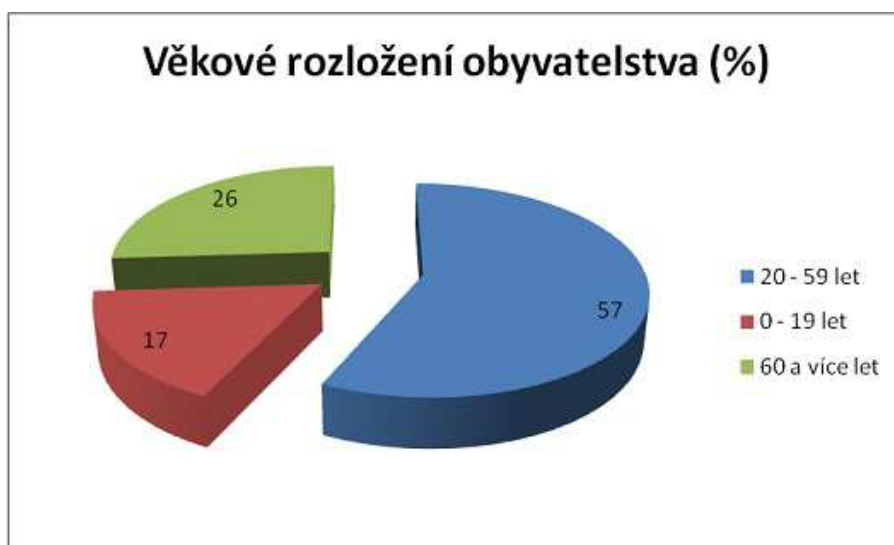
Počet obyvatel byl k 1. 1. 2008 celkem 88 tisíc, což Pardubice řadí mezi deset nejlidnatějších měst v České republice a zároveň na nejlidnatější město kraje. Hustota obyvatel tak byla 1071 osob na km<sup>2</sup>. (9)

**Tab. č. 1 Věkové rozložení obyvatel Pardubic pro rok 2008 (9)**

Věkové rozdělení obyvatel		
věk	počet	%
0 – 4	3 390	3,83
5 – 14	7 110	8,02
15 – 19	4 875	5,5
20 – 29	11 698	13,2
30 – 39	14 193	16,01
40 – 49	11 314	12,77
50 – 59	13 224	14,92
60 – 69	11 173	12,6
70 a více	11 648	13,14



Z tabulky č. 1 a obrázku č. 11 vyplývá, že přes 60 % obyvatel je v aktivním věku a je zde tedy velký potenciál k jejich zapojení do cyklistické dopravy. (9)



Obr. č. 11 Věkové složení obyvatelstva Pardubic (9)

## 2.1 Cyklistická infrastruktura v Pardubicích

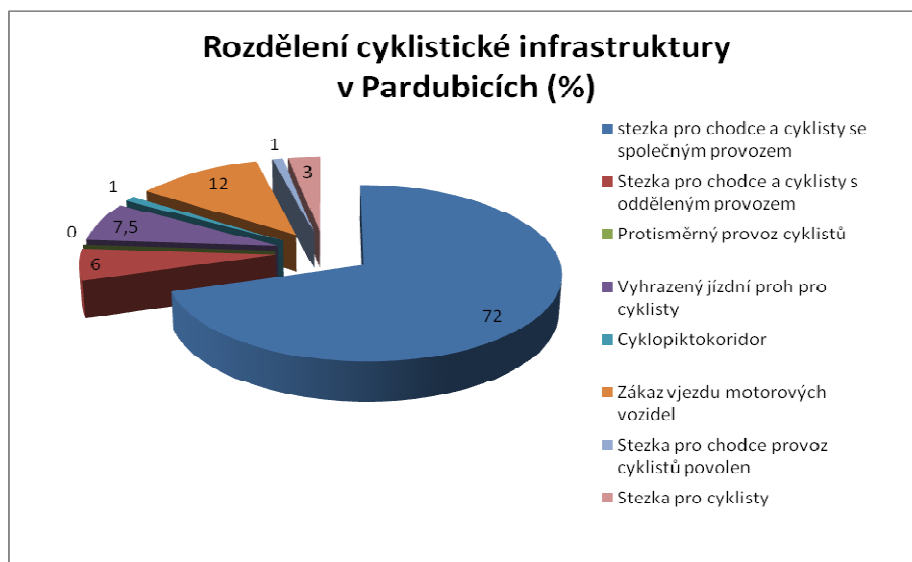
Město Pardubice má mezi městy nad 50 tisíc obyvatel velmi dobré dopravní zastoupení cyklistické dopravy. Cyklistická doprava je tu podporována již mnoho let. Cyklistická infrastruktura se budovala podle generelu vypracovaného Ing. Kňourkem v roce 1994.

Byla zde snaha oddělit cyklisty od motorové dopravy. Cyklisté byli odvedeni na cyklostezky, v případě cyklostezek se společným provozem chodců a cyklistů, tedy vlastně na chodník. Toto řešení má však mnoho nevýhod. Časté křížení stezky se silnicí a dávání přednosti v jízdě omezuje plynulost cyklistické dopravy a odrazuje tím mnoho cyklistů od jízdy po takovéto cyklistické stezce. Při společném provozu chodců a cyklistů vznikají nehody. Cyklisté s chodci se navzájem omezují, neboť je zde velký rozdíl v rychlosti a u nedělených stezek není označeno, která část stezky je určena pro koho. Pak se stává, že při vyšší intenzitě chodců cyklisté raději jedou po silnici, čímž porušují zákon č. 361/2000 Sb. (14)

Velkým problémem je i návaznost stezek. Síť je neucelená. Separované cyklostezky nejde vybudovat všude a tak často vznikají na místech, kde to není přímo nutné, ale stavebně jednoduché.

Separované cyklostezky jsou tedy výhodnější pro motorovou dopravu a možná i bezpečnější pro některé cyklisty, zejména děti, ženy a seniory, kteří tento typ cyklistických komunikací preferují.

Ovšem často jsou naprosto nevhodné pro dopravní funkci. Důkazem je i skutečnost, že někteří cyklisté mnohdy raději porušují zákon č. 361/2000 Sb. a jedou po silnici, i když je přímo vedle cyklostezka. (14)



**Obr. č. 12 Typy cyklistické infrastruktury v Pardubicích (4)**

V uvedeném obrázku č. 12 je vyjádřeno rozdělení cyklistické infrastruktury v Pardubicích. Nejvíce je stezek pro chodce a cyklisty se společným provozem a to 72 %. Druhým nejčastějším je zákaz vjezdu motorových vozidel.

Z těchto údajů vyplývá, že současný stav cyklistické infrastruktury je vhodný pro opatrnější cyklisty, kterým stačí jen malá cestovní rychlost. Naopak pro náročné uživatele, kteří vyžadují rychlost konkurenceschopnou s ostatními druhy dopravy, jsou téměř nevyhovující.

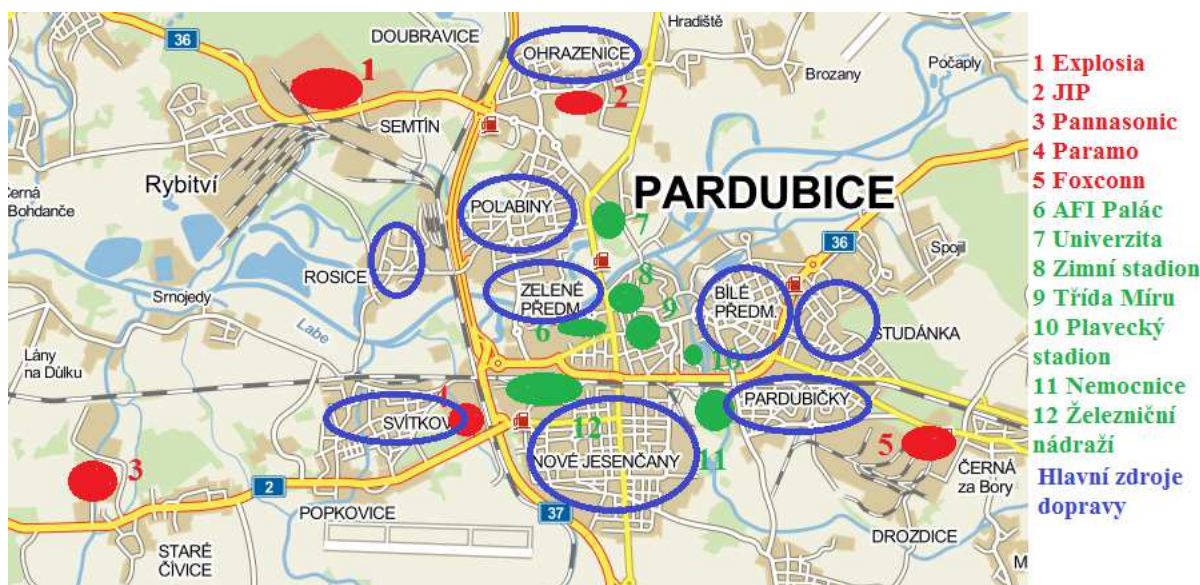
V příloze A je znázorněna síť komunikací pro cyklisty v Pardubicích. Velkým problémem cyklistických komunikací v Pardubicích je jejich neucelenost. Stezky a další cyklistické komunikace nejsou navzájem propojeny, na některých místech chybí jakékoliv úpravy pro cyklisty, což bylo dáno především nedostatkem prostoru a preferencí segregování cyklistů.

Jedná se například o stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem vedoucí od kruhové křižovatky na Dubině v ulici Husova, které chybí napojení na centrum. Cyklista tak sjede do hustého motorového provozu.

Dále se jedná o stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem v ulici Dašické vedoucí od světelné křižovatky s ulicemi Kapitána Jaroše a Na Dražce, která končí u Schwarzova náměstí. Bohužel napojení na centrum směrem k divadlu ulicemi Štrossovou a Bubeníkovou není pro cyklisty prozatím řešeno vůbec.

## 2.2 Zdroje a cíle dopravy v Pardubicích

Pardubice nejsou svoji rozlohou příliš velké. Celé Pardubice jsou sítí propojených obytných oblastí, z kterých je potřeba kvalitní cyklistická infrastruktura do hlavních cílů dopravy. Mezi tyto cíle patří především centrum města, vlakové a autobusové nádraží, univerzita, školy a učiliště, plavecký stadion, kina, parky, nemocnice, nákupní zóny, hokejová aréna, dostihové a plochodrážní závodiště. V Pardubicích pracuje mnoho lidí z blízkého okolí, a proto je zapotřebí dobré propojení Pardubic s okolními obcemi, jako jsou například Staré Čívice, Lázně Bohdaneč, Sezemice, Dašice, a také Dražkovice, popřípadě Chrudim. Největšími zaměstnavateli v Pardubicích jsou Foxconn, Panasonic, Synthesia a také Paramo. Do těchto firem dojíždí za prací velké množství lidí. Na následujícím obrázku č. 13. jsou znázorněny vybrané cíle cyklistické dopravy.



Obr. č. 13 Cíle cyklistické dopravy v Pardubicích (5, Autor)

## 2.3 Dělbá přepravní práce

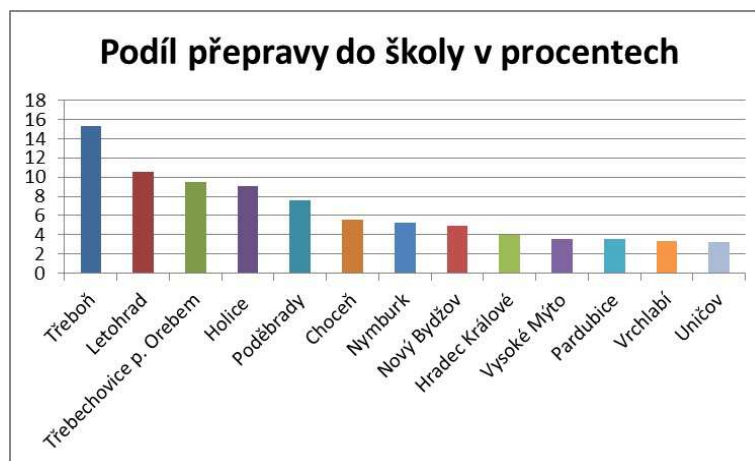
Pardubice patří mezi nejvíce cyklisticky založená města v České republice. Je to dáno tradicí, rovinným terénem a klimatickými podmínkami, kdy jen několik málo dní nebo týdnů

v roce je zde trvale sněhová pokrývka. Ovšem jak je patrné z obrázků č. 14 a č. 15 jsou i města, která měla v roce 2008 větší podíl cyklistické dopravy a Pardubice tak mají prostor ke zlepšení. Města Uničov, Třeboň a Nový Bydžov měla v roce 2008 podíl přepravy do zaměstnání přes 40%, Pardubice měly 24%. V následujícím obrázku č. 14 je podíl cyklistické přepravy do zaměstnání pro rok 2008. (6)



**Obr. č. 14 Podíl cyklistické přepravy do zaměstnání (6)**

V následujícím obrázku č. 15 je podíl cyklistů při přepravě do školy. Nejvyšší podíl cyklistů měla v roce 2008 Třeboň s 15%, Pardubice měly 3,5 %. Je zde patrný rozdíl mezi cestami do zaměstnání a do školy. To může být jednak tím, že podle zákona č. 361/2000 Sb., nesmí jezdit na pozemních komunikacích samotné děti do 10 let, ale i bezpečností, kdy se rodiče bojí poslat dítě do školy na kole, pokud není zajištěna dostatečně bezpečná cyklistická trasa. (14)



**Obr. č. 15 Podíl cyklistické přepravy do školy (6)**

## 2.4 Propojení s přilehlými obcemi

Pardubice jsou významné hospodářské a kulturní středisko. Proto je důležité pro dopravu ve městě, aby bylo dobré cyklistické napojení okolních obcí na město. To by přispělo rozvoji cyklistické dopravy v Pardubicích a ke zklidnění silničního provozu.

### Pardubice – Semtín - Lázně Bohdaneč

Zde je cyklistické propojení již mnoho let. Je silně využíváno hlavně v ranních a odpoledních špičkách. Povrch cyklostezky je zde převážně asfaltový, ale jeho kvalita odpovídá stáří, jak ukazuje obrázek v příloze B, a bylo by potřeba ji opravit či celkově zrekonstruovat. Cyklostezka je vedena souběžně s hlavní pozemní komunikací, jak je znázorněno na obrázku č. 16, měří přibližně 5 km a je oddělena zeleným pásem, což je dobré pro bezpečnost na takto vytížené trase. (10)



Obr. č. 16 Cyklistické spojení Pardubic a Lázní Bohdaneč (5, Autor)

### Pardubice – Staré Hradiště

Zde cyklostezka nebo cyklistický pruh při pozemní komunikaci II/324 velmi chybí a přitom se tato oblast silně rozvíjí. Vyrůstají tu jak průmyslové objekty, tak obytná zástavba. Cyklisté tu jezdí v hustém silničním provozu. Šířka silnice by stačila pro vyhrazený pruh pro cyklisty, ale vhodnější a bezpečnější by byla oddělená cyklostezka. Na následujícím obrázku č. 17 je vidět propojení Pardubic a Starého Hradiště, kde chybí úpravy pro cyklisty.

Někteří cyklisté jezdí mezi Pardubicemi a Starým Hradištěm cyklistickou trasou, která vede od Pardubic kolem zahradnictví v poli do Starého Hradiště, napravo od silnice a dále pak vede na Kunětickou horu. Tato cesta není osvětlená a má velmi špatný povrch, a proto ji lze

využívat jen za příznivého počasí a v denních hodinách. Špatný stav této cesty je vidět v příloze C.



Obr. č. 17 Neexistující cyklistické spojení Pardubic a Starého Hradiště (5, Autor)

### Pardubice – Hradec Králové

Existují i návrhy na propojení, které řeší cyklistické spojení města Pardubice s Hradcem Králové podél řeky Labe. Jsou navrženy dvě varianty. Kratší varianta by vedla od Kunětické hory přes Ráby do Pardubic. Delší varianta by vedla stále při řece. (10)

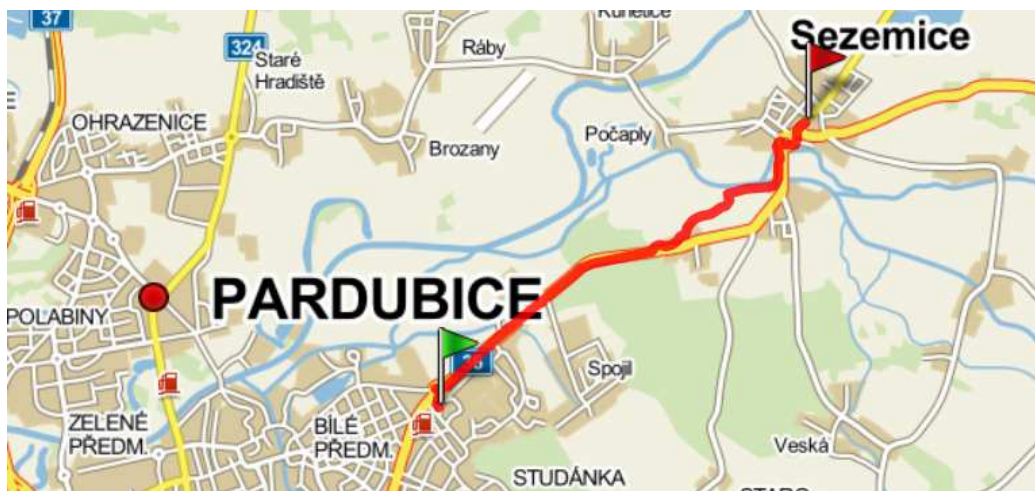
Realizace této cyklostezky by velmi přispěla k rekreačnímu a sportovnímu využití obyvatel obou krajských měst. Úsek Pardubice – Brozany je již vybudovaný a veřejnost jej hojně využívá. K vybudování by byla nutná spolupráce obou měst a vzhledem k veliké finanční náročnosti nejspíš i dotace ze strany Evropské Unie. Na následujícím obrázku č. 18 je znázorněna již vybudovaná část cyklostezky podél řeky Labe přes Brozany pod Kuňku.



Obr. č. 18 Plánované cyklistické spojení Pardubic s Hradcem Králové (5, Autor)

### Pardubice – Sezemice

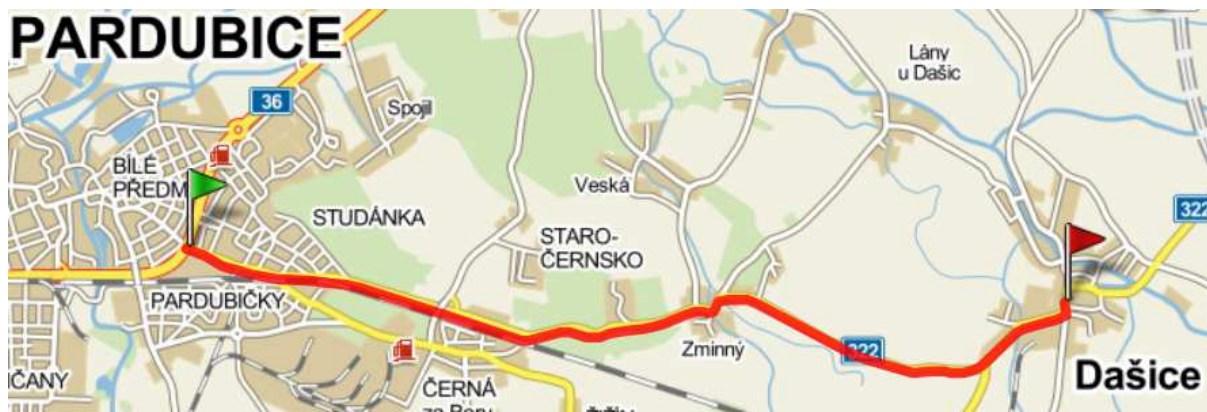
Trasa cyklostezky je znázorněna na obrázku č. 19. Délka této cyklostezky činí zhruba 4 km. Na Dubině je napojena na pardubickou cyklistickou síť. Uvažuje se i o prodloužení této cyklostezky až do Holic.



Obr. č. 19 Cyklistické spojení Pardubic a Sezemice (5, Autor)

### Pardubice – Zminný - Dašice

Jakákoliv úprava pro cyklisty chybí také na trase od světelné křižovatky mezi ulicemi Na Drážce, Dašická a Kapitána Jaroše směrem na Dašice. Cyklisté tak musí jezdit po velmi frekventované silnici, která je znázorněna na obrázku č. 20, a jízda na kole je zde velmi nebezpečná. Zřízení nějaké cyklistické úpravy by zde ale bylo velmi složité, neboť je tady málo prostoru.



Obr. č. 20 Chybějící cyklistické spojení mezi Pardubicemi a Dašicemi (5, Autor)

### **Pardubice – Černá za Bory, Nemošice – Černá za Bory**

Stezka, která je znázorněna na obrázku č. 21, vede při silnici a je hojně využívána hlavně pro přepravu zaměstnanců do firmy Foxconn. Pro cyklisty se tak zpřístupnila východní průmyslová oblast bez ohrožení automobilovou a hlavně nákladní dopravou, která do této průmyslové zóny hodně jezdí.



**Obr. č. 21** Cyklistické spojení Černá za Bory s Pardubicemi a Nemošicemi (5, Autor)

### **Pardubice – Dražkovice – Chrudim**



**Obr. č. 22** Plánované spojení Pardubic s Chrudimí (5, Autor)



I zde chybí úpravy pro cyklisty, avšak akční plán počítá s jejich vybudováním. Cyklostezka by umožnila bezpečné přepravování na kolech na trase mezi Pardubicemi a Chrudimí, jak je vidět na obrázku č. 22. Vedla by při silnici I/37 přes obce Dražkovice, Mikulovice a Medlešice.

V Pardubicích Jesničánkách by se napojila na systém cyklistických komunikací města. Délka této cyklostezky by činila přibližně 7 km. (10)

### **Pardubice – Popkovice – Staré Čívce**

Část stezky je nově hotová a zbylá část by se dle akčního plánu měla vybudovat v letošním roce. Následující obrázek č. 23 znázorňuje silnici I/2 poblíž které se cyklostezka buduje.



**Obr. č. 23 Nedokončené cyklistické spojení Pardubice – Popkovice – Staré Čívce**  
(5, Autor)

### 3 Problematika mostů přes Labe

Velmi významnou překážkou v dopravě v Pardubicích je řeka Labe. Na obrázku č. 24 je pod číslem 1 znázorněn most Kapitána Bartoše. Pod číslem 2 most P. Wonky a pod číslem 3 je lávka u zdymadla. Tato tři přemostění tvoří jedinou možnost pro cyklisty k přejetí Labe.



- 1 - most Kapitána Bartoše
- 2 - most P. Wonky
- 3 - lávka u zdymadla

Obr. č. 24 Mosty přes Labe (5, Autor)

**Most Kpt. Bartoše** – spojuje Polabiny se Zeleným Předměstím a nádražím. U mostu je lávka, na které je stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem, znázorněna na obrázku č. 25. Tato lávka není tak vytížena jako most P. Wonky a pro cyklisty je tedy celkem vyhovující.



Obr. č. 25 Lávka u mostu Kpt. Bartoše (Autor)

**Most P. Wonky** – jedná se o nejvytíženější most v Pardubicích. Po mostě vede čtyřproudová silnice a na obou stranách mostu je chodník se stezkou pro chodce a cyklisty se společným provozem, který je na obrázku č. 26. Vzhledem k intenzitě dopravy je však tato stezka po velkou část dne naprosto nevyhovující. Chodci často neberou v potaz, že zde jezdí mnoho cyklistů a obsadí celý chodník a cyklista pak téměř nemůže projet. Problémem je i to, že oba chodníky jsou využívány obousměrně.

Vhledem k šířce mostu se asi jako jediné alespoň částečné řešení jeví oddělený provoz chodců a cyklistů. Pro větší bezpečnost by bylo i vhodné zřídit zábrany mezi stezkou a silnicí.



**Obr. č. 26 Most P. Wonky (Autor)**

**Lávka u zdymadla** – propojuje Stavařov a Cihelnu s Tyršovými sady. Cyklisty i chodci je hojně využívána, a to z velké míry k volnočasovému vyžití.

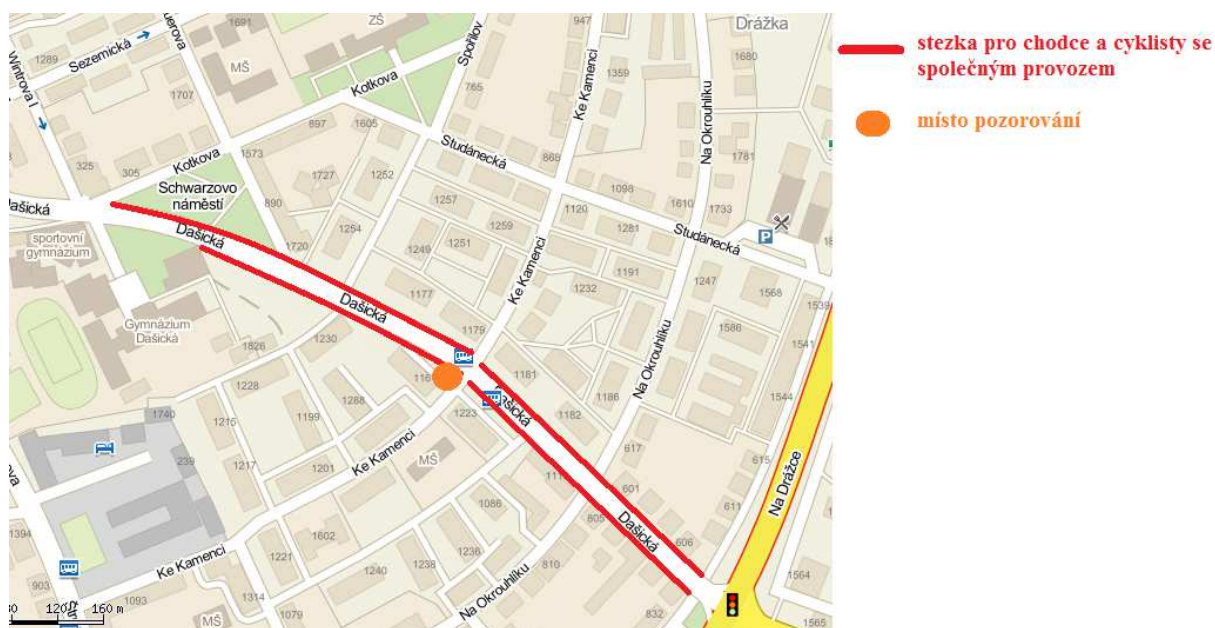
## 4 Využívání cyklistických stezek

Pro potřeby této práce byl proveden průzkum využívání vybudovaných cyklostezek. Po konzultaci s cyklokoordinátorem Pardubic byly vybrány cyklostezky v ulici Dašické, dále cyklostezka v ulici Češkova, která by měla tvořit alternativu k ulici Jana Palacha a k ulici 17. listopadu. Hodnocen byl také úsek u Východočeského divadla, kde by byla cyklostezka nebo jiná komunikace pro cyklisty velmi potřebná.

### 4.1 Výsledky průzkumu v ulici Dašické

Součástí průzkumu využívání cyklostezek byla ulice Dašická. Konkrétně bylo zvoleno místo u trafiky. Cyklostezka je zde vedena po chodníku ve společném provozu s chodci. Průzkum byl proveden 2., 17. a 20. dubna a to v době ranní špičky od 7:15 do 8:15.

Na následujícím obrázku č. 27 je znázorněna stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem v ulici Dašická a oranžově je vyznačeno místo, kde bylo měření prováděno.



Obr. č. 27 Cyklostezka v ulici Dašická (5, Autor)

**Tab. č. 2 Porovnání využívání cyklistické dopravy v ulici Dašická dne 2. 4.**

2. 4. 2012	Dašická ulice u trafiky		
7:15 - 8:15	po silnici	po společné stezce s chodci	ze stezky na silnici
dospělí	17	9	5
senioři	1	3	0
děti/studenti	2	12	1
<b>celkem</b>	<b>20</b>	<b>24</b>	<b>6</b>

**Tab. č. 3 Porovnání využívání cyklistické dopravy v ulici Dašická dne 17. 4.**

17. 4. 2012	Dašická ulice u trafiky		
7:15 - 8:15	po silnici	po společné stezce s chodci	ze stezky na silnici
dospělí	23	9	7
senioři	3	5	1
děti/studenti	3	15	1
<b>celkem</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>9</b>

**Tab. č. 4 Porovnání využívání cyklistické dopravy v ulici Dašická dne 20. 4.**

20. 4. 2012	Dašická ulice u trafiky		
7:15 - 8:15	po silnici	po společné stezce s chodci	ze stezky na silnici
dospělí	24	7	7
senioři	3	4	0
děti/studenti	4	14	2
<b>celkem</b>	<b>31</b>	<b>25</b>	<b>9</b>

Z tabulek č. 2, 3 a 4 vyplývá, že cyklostezka je zde využívána jen zčásti, a to převážně dětmi a staršími lidmi. Naproti tomu dospělí a to hlavně muži a mladší ženy jezdí spíše po silnici. Je to dáno především vyšší rychlostí, kterou mohou po silnici jet, což je dáno lepším rovným povrchem a tím, že jedou stále po hlavní silnici a mají přednost na všech křižovatkách před vozidly vyjíždějícími z vedlejších ulic. Jízda po cyklostezce je bezpečnější z hlediska srážek s motorovými vozidly, ovšem je třeba dbát velmi zvýšené opatrnosti na vozidla vyjíždějící z bočních ulic. Na cyklostezce také docházelo k nepříliš dobré shodě

cyklistů a chodců, kdy cyklisté při velké intenzitě chodců museli jet opravdu velmi pomalu a proplétat se mezi chodci, což některé cyklisty odradilo a raději sjeli z cyklostezky na silnici.

V pozorovaném místě se nachází i dvě dopravní značky „Cyklisto, sesedni z kola“ a to na každé straně u autobusových zastávek. Za dobu pozorování však sesedli pouze tři cyklisté a to pouze při vystoupení velkého množství lidí z autobusu, kdy jim bylo znemožněno na kole jet. Jinak spíše volili sjezd na silnici a pokračovali po silnici, nebo se proplétali mezi lidmi čekajícími na zastávce.



**Obr. č. 28 Problémové místo u trafiky v ulici Dašická (Autor)**

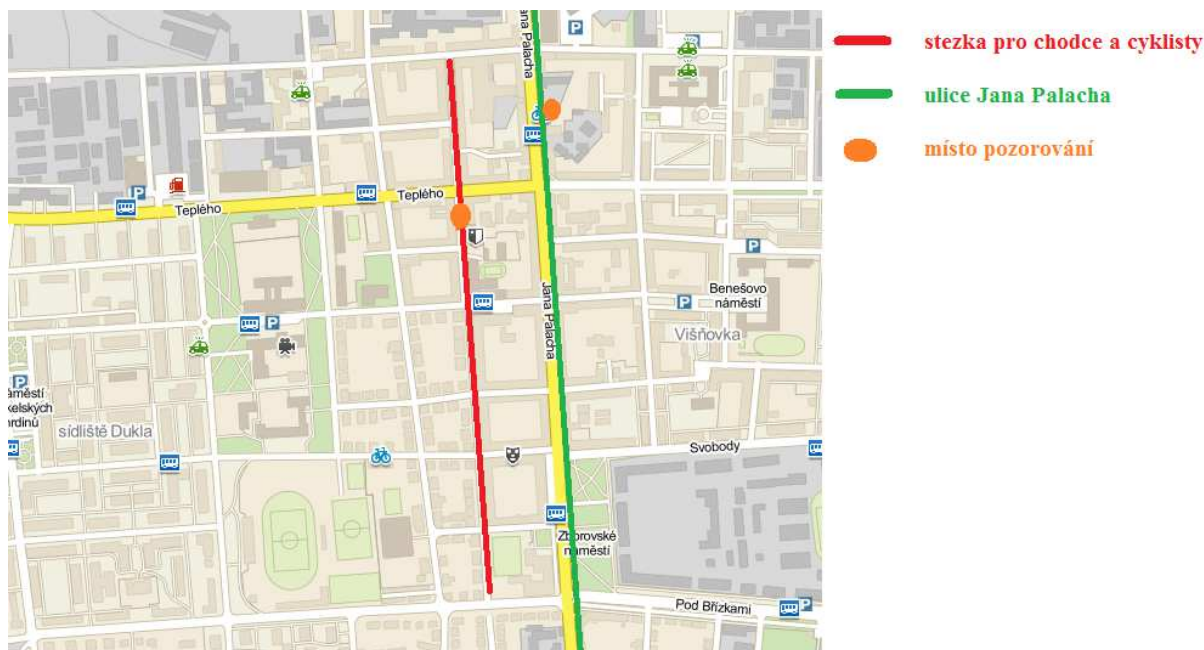
V ulici Dašická by tedy bylo vhodné zřídit cyklopruhy, neboť zde cyklisté jezdí ve velké míře po silnici i přesto, že tu jsou cyklostezky. Navíc jak se ukázalo v Bělehradské ulici, tak cyklistické pruhy opticky ulici zúží a tím přimějí řidiče motorových vozidel k většímu dodržování rychlostního limitu. Pozemní komunikace v Dašické ulici je poměrně široká a řidiči tam často nedodržují povolenou rychlost. Pokud by se cyklistické pruhy nezřizovaly, bylo by potřeba alespoň vybudování objektů zastávek a trafiky. Pokud se jedná o pozemky města, nemělo by to být ani příliš náročné, protože prostoru je za zastávkami dost, jak je patrné z obrázku č. 28 a stačilo by tam položit například jen zámkovou dlažbu. Zamezilo by se tak nejkritičtějšími místům střetu chodců a cyklistů a mohly by se zrušit dopravní značky „Cyklisto, sesedni z kola“, které cyklisté stejně nedodržují.

## **4.2 Výsledky průzkumu v ulici Jana Palacha a Češkova**

V Pardubicích byla dříve snaha vymežit cyklisty z hlavního dopravního prostoru. Výsledkem bylo například vybudování cyklostezky v ulici Češkova, která vede souběžně

s ulicí Jana Palacha. Ve dnech 4., 16. a 23. dubna byl proveden průzkum intenzity cyklistické dopravy.

Na následujícím obrázku č. 29 je zeleně znázorněna ulice Jana Palacha a červeně cyklostezka v ulici Češkova. Oranžově jsou vyznačena místa měření.



Obr. č. 29 Ulice Jana Palacha a cyklostezka v ulici Češkova (5, Autor)

Tab. č. 5 Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha dne 4. 4.

4. 4. 2012	Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha		
6:35 - 7:35	po cyklostezce v ulici Češkova	po silnici v ulici Jana Palacha	po chodníku v ulici Jana Palacha
dospělí	24	34	7
senioři	6	1	1
děti	3	1	0
<b>celkem</b>	<b>33</b>	<b>36</b>	<b>8</b>

První den měření uvedený v tabulce č. 5 byla převaha cyklistů využívající ulici Jana Palacha v silničním provozu. S rostoucím počtem cyklistů roste i rozdíl využití těchto dvou tras jak vyplývá z tabulek č. 6 a 7.

**Tab. č. 6 Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha dne 16. 4.**

16. 4. 2012	Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha		
6:35 - 7:35	po cyklostezce v ulici Češkova	po silnici v ulici Jana Palacha	po chodníku v ulici Jana Palacha
dospělí	21	38	4
senioři	7	3	3
děti	5	0	2
<b>celkem</b>	<b>33</b>	<b>41</b>	<b>9</b>

**Tab. č. 7 Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha dne 23. 4.**

23. 4. 2012	Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha		
6:35 - 7:35	po cyklostezce v ulici Češkova	po silnici v ulici Jana Palacha	po chodníku v ulici Jana Palacha
dospělí	26	41	5
senioři	4	1	4
děti	5	0	3
<b>celkem</b>	<b>35</b>	<b>42</b>	<b>12</b>

Z tabulek č. 5, 6 a 7 plyne, že i přes možnost využití cyklostezky v Češkově ulici jezdí velká část cyklistů po ulici Jana Palacha. Týká se to hlavně dospělých lidí a spíše mladších ročníků. Senioři a děti tam téměř nejezdí.

Cyklostezka v Češkově ulici je často přerušovaná a cyklisté musí dávat přednost na všech křižovatkách, což cestu značně časově prodlužuje. V cyklostezce jsou navíc překážky, jako například sloup veřejného osvětlení přímo uprostřed stezky nebo propadlá dlažba. Cyklostezka je vedena v jednosměrných ulicích, takže část cesty musí cyklista jet po stezce a část po vozovce mezi zaparkovanými vozidly. Stezka v Češkově ulici je pro cyklisty vyžadující rychlejší jízdu nevhodná.

Na obrázku č. 30 je zobrazena ulice Češkova, kde se cyklista musí vyhýbat sloupům veřejného osvětlení a navzájem si na této stezce překáží s chodci. Podle normy ČSN 73 6110 by měl být bezpečnostní odstup cyklistů od sloupů 0,25 m, což v tomto a mnoha dalších případech není. (13)





**Obr. č. 30 Češkova ulice (Autor)**

V tabulce č. 8 je porovnání cyklistického vytížení ulic Češkova a Jana Palacha z hlediska pohlaví v rámci dospělých. Je patrné, že po silnici v ulici Jana Palacha jezdí spíše muži a to v poměru 74 mužů ku 39 ženám. Většina těchto žen byla mladšího nebo středního věku. Naopak ulice Češkova je využívána spíše ženami a to často při cestě s dětmi do školy.

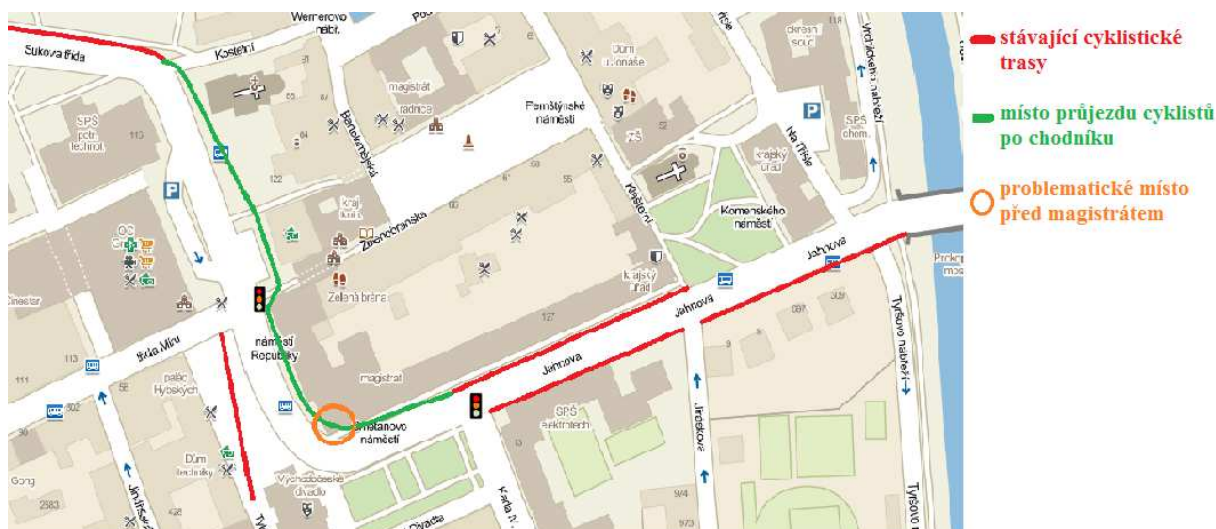
I na ulici Jana Palacha by bylo příhodné zřídit cyklistický pruh pro cyklisty po obou stranách, ovšem to by vyžadovalo zrušení některých parkovacích míst a zajištění parkování v okolních ulicích, což by bylo velmi komplikované.

**Tab. č. 8 Využívání ulic Češkova a Jana Palacha dle pohlaví**

	ulice Češkova	ulice Jana Palacha
muži	26	74
ženy	45	39
<b>celkem</b>	<b>71</b>	<b>113</b>

### **4.3 Výsledky průzkumu na náměstí Republiky**

Jedním z cyklisticky nejproblémovějších míst v Pardubicích je náměstí Republiky a Smetanovo náměstí. Stezka pro cyklisty vede podél Sukovy třídy a končí u kostela Svatého Bartoloměje. Dále je stezka až v ulici Jahnova. Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem je i u Východočeského divadla, ovšem je minimálně využívána pro průjezd ve směru k Jahnově ulici. Cyklisté buď jedou po víceproude ulici, nebo ještě častěji jezdí po chodníku kolem budovy magistrátu, jak vyplývá z tabulek č. 9, 10 a 11.



Obr. č. 31 náměstí Republiky (5, Autor)

Na předcházejícím obrázku č. 31 je znázorněn úsek na náměstí Republiky. Červeně jsou vyznačeny stezky a zeleně je vyznačeno kudy cyklisté nejčastěji jezdí mezi těmito stezkami. Oranžově je vyznačeno nejproblémovější místo před magistrátem, které je zobrazeno i níže na obrázku č. 32.

Tab. č. 9 Porovnání využívání cyklistické dopravy na náměstí Republiky dne 17. 4.

17. 4. 2012	náměstí Republiky				
8:20 - 9:20	po chodníku od kostela	po chodníku od ulice Jahnova	po silnici směr od kostela	po silnici směr od ulice Jahnova	po stezce u divadla
dospělí - muži	5	3	6	10	2
dospělí - ženy	10	6	0	4	6
senioři	4	4	0	1	3
<b>celkem</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>15</b>	<b>11</b>

Tab. č. 10 Porovnání využívání cyklistické dopravy na náměstí Republiky dne 20. 4.

20. 4. 2012	náměstí Republiky				
8:20 - 9:20	po chodníku od kostela	po chodníku od ulice Jahnova	po silnici směr od kostela	po silnici směr od ulice Jahnova	po stezce u divadla
dospělí - muži	6	2	3	9	1
dospělí - ženy	12	8	2	6	5
senioři	2	5	0	2	4
<b>celkem</b>	<b>20</b>	<b>15</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>10</b>

**Tab. č. 11 Porovnání využívání cyklistické dopravy na náměstí Republiky dne 25. 4.**

25. 4. 2012	náměstí Republiky				
8:20 - 9:20	po chodníku od kostela	po chodníku od ulice Jahnova	po silnici směr od kostela	po silnici směr od ulice Jahnova	po stezce u divadla
dospělí - muži	8	4	4	11	1
dospělí - ženy	10	9	2	6	3
senioři	3	4	0	1	5
<b>celkem</b>	<b>21</b>	<b>17</b>	<b>6</b>	<b>18</b>	<b>9</b>

Zřídit jakékoliv úpravy na chodníku je prakticky nemožné a to z důvodů velmi úzkého profilu před magistrátem, jak je vidět na následujícím obrázku č. 32.



**Obr. č. 32 Problémové místo před magistrátem (Autor)**

Prozatím jediným vhodným řešením pro cyklisty by bylo zrušení jednoho jízdního pruhu pro motorová vozidla. Tady by se asi nabízel jeden ze dvou odbočovacích pruhů do ulice Karla IV, kde nejsou dva odbočovací pruhy do stejného směru z hlediska intenzity motorové dopravy zcela nutné. Nejvíce by této oblasti ale pomohlo vybudování severního obchvatu města, čímž by se intenzita motorové dopravy v této oblasti radikálně snížila.

## 5 Parkování

Jedním z nejdůležitějších aspektů používání cyklistické dopravy je zajištění vhodného parkování.

Parkování kol se může dělit podle délky odstavení na krátkodobé a dlouhodobé. (6)

**Krátkodobé** – zhruba do dvou hodin, například na úřad, na nákup, na návštěvu.

**Dlouhodobé** – nad dvě hodiny, na pracovišti, ve škole, přes noc.

**Mezi druhy odstavných zařízení pro jízdní kola patří (6):**

**Stojany** – pro menší počet kol, u obchodů, úřadů, restaurací.

**Odstavné plochy** – pro větší počet kol, u nákupních center, škol, velkých výrobních podniků a větších sportovních zařízení. Měly by být zastřešené.

**Úschovny** – pro dlouhodobé odstavení kola, uzamykatelné prostory, u bydliště, pracoviště, nádraží.

**Odstavné zařízení by mělo splňovat tyto podmínky:**

- mělo by vyhovovat většině jízdních kol,
- mělo by umožňovat pohodlné odstavení a zamčení kola za rám,
- mělo by udržet kolo i s brašnami,
- při delších stáních chránit před povětrnostními vlivy,
- nemělo by docházet k poničení kola, například výpletu kola nebo přehazovačky,
- nemělo by narušovat estetický ráz okolí.

Velmi častý je nedostatek parkovacích míst pro kola nebo jsou tato místa nevhodně řešena. Jsou v zákoutí a umožňují tak snadnou krádež. Často jsou parkovací stojany mimo dohled a neosvětlené. Mnohdy také nelze kolo ve stojanu dostatečně zajistit, protože stojany jsou uzpůsobeny pouze k přichycení předního kola a ne rámu. Proto jsou také často vidět kola nouzově zamknutá u dopravních značek, laviček nebo stromů jak je uvedeno na obrázku č. 33. a na podobných nevhodných místech, jak je znázorněno na následujícím obrázku č. 34.



**Obr. č. 33 Zaparkovaná kola o strom**  
(Autor)



**Obr. č. 34 Nevhodně zaparkované kolo**  
(Autor)

Na některých místech je parkování často řešeno vhodnými stojany, ale počet parkovacích míst je poddimenzován. Na uvedeném obrázku č. 35 je vidět stojan na kola umístěný před Krajským úřadem. Počet parkovacích míst je zde nedostatečný a bylo by vhodné také zajistit zastřešení stojanů, pokud zde parkují i zaměstnanci úřadu.



**Obr. č. 35 Zaparkovaná kola před Krajským úřadem** (Autor)

Na obrázku č. 36 je další uzamykatelný stojan u nemocnice. Stojan zde v letních měsících nebude pravděpodobně kapacitně vyhovovat a také zde chybí alespoň nějaké zastřešení. Ač je stojan uzamykatelný, kola byla uzamčena pouze klasickým zámekem. Toto potvrzuje, že lidé pravděpodobně nevědí, jak tyto stojany používat. Takovýchto stojanů je v areálu nemocnice několik, ale ne před každou budovou. Proto by bylo vhodné, k mapám areálu přidat označení odstavných ploch pro kola.



**Obr. č. 36 Zaparkovaná kola u nemocnice (Autor)**

Velkým problémem je i parkování v centru města a hlavně poblíž třídy Míru. Zde je vhodné stání jen u pošty, kde je uzamykatelný stojan. Jak je patrné z obrázku č. 37, který byl pořízen v květnu, je toto stání kapacitně nepostačující. V ostatních případech je parkování na třídě Míru řešeno povětšinou v reklamních stojanech. Ty však nejsou vhodné z hlediska opření kola a také je velmi složité kolo vhodně zamknout.



**Obr. č. 37 Stojany u pošty na třídě Míru (Autor)**

Velmi často je v Pardubicích rozmístěn takový typ stojanů, které jsou znázorněny na obrázku č. 38. Umístěny jsou například u budovy Správy sociálního zabezpečení, nebo na Palackého třídě. Tyto stojany jsou naprosto nevhodné. Kolo není možné opřít o rám a drží ve stojanu pouze za výplet předního kola, který se tímto ničí a to zvláště pokud jsou na kole brašny. Kolo v takovémto stojanu není ani možné vhodným způsobem zabezpečit.



**Obr. č. 38 Nevhodný stojan (Autor)**

Často se vyskytují i stojany, které jsou estetické, ale neplní vhodně praktickou funkci. Jedná se například o stojan u AFI Paláce. Stojan opět drží kolo pouze za výplet a kolo není možné vhodně zajistit za rám. Proto někteří cyklisté parkují kola vedle a ne ve stojanu, jak je patrné z obrázku č. 39.



**Obr. č. 39 Nevhodný stojan u AFI Paláce (Autor)**

Jedním z nejčastějších cílů cyklistů je železniční nádraží. Zde se stojany pro kola rozšiřují, avšak stále nestačí. V pravé části od nádraží jsou umístěny staré zastřešené stojany, které jsou na obrázku č. 40. Velkým pozitivem těchto stojanů je zastřešení a množství kol, která tyto stojany pojmu. Nevýhodou pak je, že stojany jsou umístěny v prostoru, kde neprochází mnoho lidí a nejsou hlídány kamerovým systémem. Může zde tedy snadno dojít k odcizení kola, čehož si je většina cyklistů vědoma a parkují zde velmi stará kola.



**Obr. č. 40 Staré zastřešené stojany (Autor) Obr. č. 41 Nezastřešené stojany (Autor)**

Na obrázku č. 41 jsou uzamykatelné stojany umístěné vlevo před nádražní budovou. Jak je vidět, parkovací stojan je kapacitně nepostačující. Vzhledem k předpokladu delšího stání kol by určitě bylo vhodné stojan zastřešit a zajistit jeho hlídání kamerovým systémem.

## 5.1 Uzamykatelné stojany

V posledních letech se velmi často objevují uzamykatelné stojany na kola, kdy se kolo opře o rám a třmenem, který je součástí stojanu se obemkne rám kola. Konec třmenu zajede do pouzdra zámku a zasunutím vyjímatelného zámku do pouzdra ve stojanu je třmen a tím i celé kolo zajištěno, jak je vidět na obrázku č. 42. Vyjímatelný zámek není součástí stojanu, ale každý si ho musí pořídit sám. Lze si ho zakoupit v informačních centrech, u prodejců kol nebo u prodejců zámků. Cena zámku se pohybuje od 100 do 400 korun.

Tyto stojany jsou v Pardubicích rozšířené, ale vzhledem k tomu, že většina kol v těchto uzamykatelných stojanech je uzamčena klasickým zámkem, lze soudit, že mnoho lidí neví, jak se tyto zámkové dají používat nebo kde si koupit vyjímatelný zámek do těchto stojanů.  
(12)

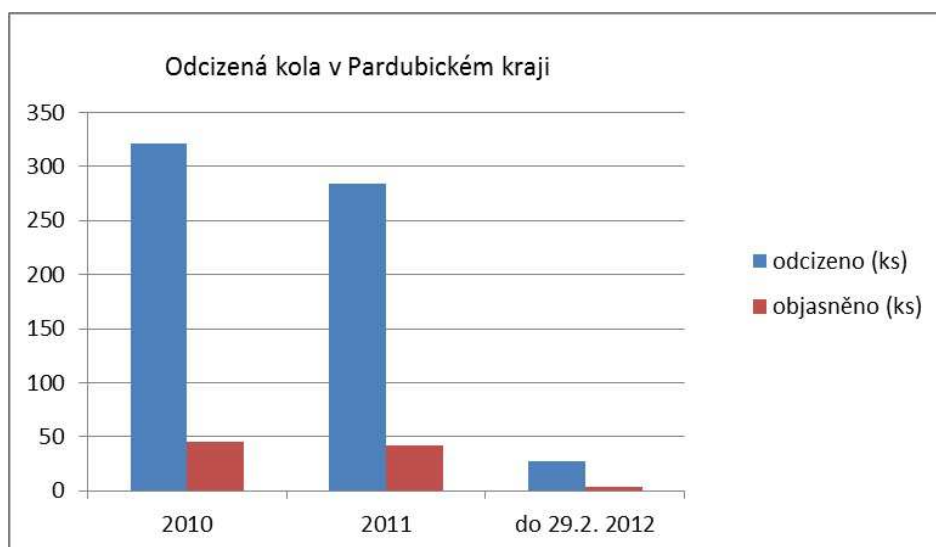


**Obr. č. 42 Uzamykatelný stojan (12)**



## 5.2 Krádeže kol

Velmi častým argumentem, proč někteří lidé nejezdí na kole je obava z odcizení kola. V následujícím obrázku č. 43 je statistika odcizených kol v Pardubickém kraji za roky 2010, 2011 a část roku 2012 a jejich objasněnost.



**Obr. č. 43 Statistika odcizených kol v Pardubickém kraji (9)**

Jak vyplývá z obrázku č. 43, objasněnost krádeží je přibližně 14 %. A to ještě mnoho krádeží kol není hlášených, takže reálná čísla odcizených kol budou ještě mnohem vyšší.

Je tedy třeba kola ochránit a alespoň na těch cyklisticky nejfrekventovanějších místech mít bezpečné parkování, které bude osvětlené, bude na viditelném místě a nejlépe pokud by bylo pod dohledem kamer.

## 5.3 Parkovací věž

Pardubice uvažují o koupi a vybudování „parkovacího domu“, o kterém uvažují i další města. Návrh na stavbu cyklověže představil Rudolf Bernart, který se jím inspiroval v Tchajwanu. Parkovací věž je zhruba 10 metrů vysoká a má podstavu osmiúhelníku. Její konstrukce je ocelová se skleněnými výplněmi s folií. Do osmi pater se vejde 116 kol, ale připravuje se i její poloviční model. Obrázek parkovací věže je v příloze D. Parkování ve věži je řízeno počítačem. Po příjezdu umístí cyklista kolo do stojanu ve vstupní bráně. Bude mu vydán žeton s elektronickým čipem a kolo bude vtaženo dovnitř a zaparkováno. Budou zde nainstalovány kamery, také bude možnost napojení na pult centrální ochrany. Výstavba jednoho domu vyjde přibližně na sedm a půl milionu korun. Měsíční náklady na provoz

ale budou minimální, pouze za elektřinu a to by mělo být zhruba 2 až 3 tisíce korun, a tak by mohl být poplatek za parkování minimální nebo jen symbolický. První parkovací věže by se mohly objevit u pardubického nádraží nebo u nemocnice. Mezi hlavní výhody parkovací věže patří hlavně malá prostorová náročnost, snadná obsluha a v neposlední řadě bezpečnost úschovy kol. (3)

## 6 Výhled rozvoje cyklistické dopravy

Pardubice mají vypracovaný akční plán rozvoje cyklistické dopravy na léta 2011 – 2015. Je schválen zastupitelstvem města. Jedná se o živý dokument, který se bude přizpůsobovat a bude aktualizován alespoň jednou ročně. Cyklistická doprava je jednou z hlavních priorit města. Do roku 2015 by mělo být v Pardubicích uzpůsobeno 21 km komunikací pro cyklisty.

V roce 2011 proběhla realizace výstavby první etapy stezky do Starých Čivic a vznikly některé cykloobousměrky v centru města, které umožňují cyklistům projíždět jednosměrné ulice i v protisměru.

V roce 2012 je v plánu realizace vyhrazených pruhů v ulici 17. listopadu, vyhrazených bus-cyklopruhů na Sukově třídě, integrační opatření na náměstí Republiky, vyhrazení jízdních pruhů na Dašické ulici od křižovatky s ulicí Na Drážce až po hranici intravilánu a cyklopiktokoridory v ulicích Jahnova a Bubeníkova. (7)

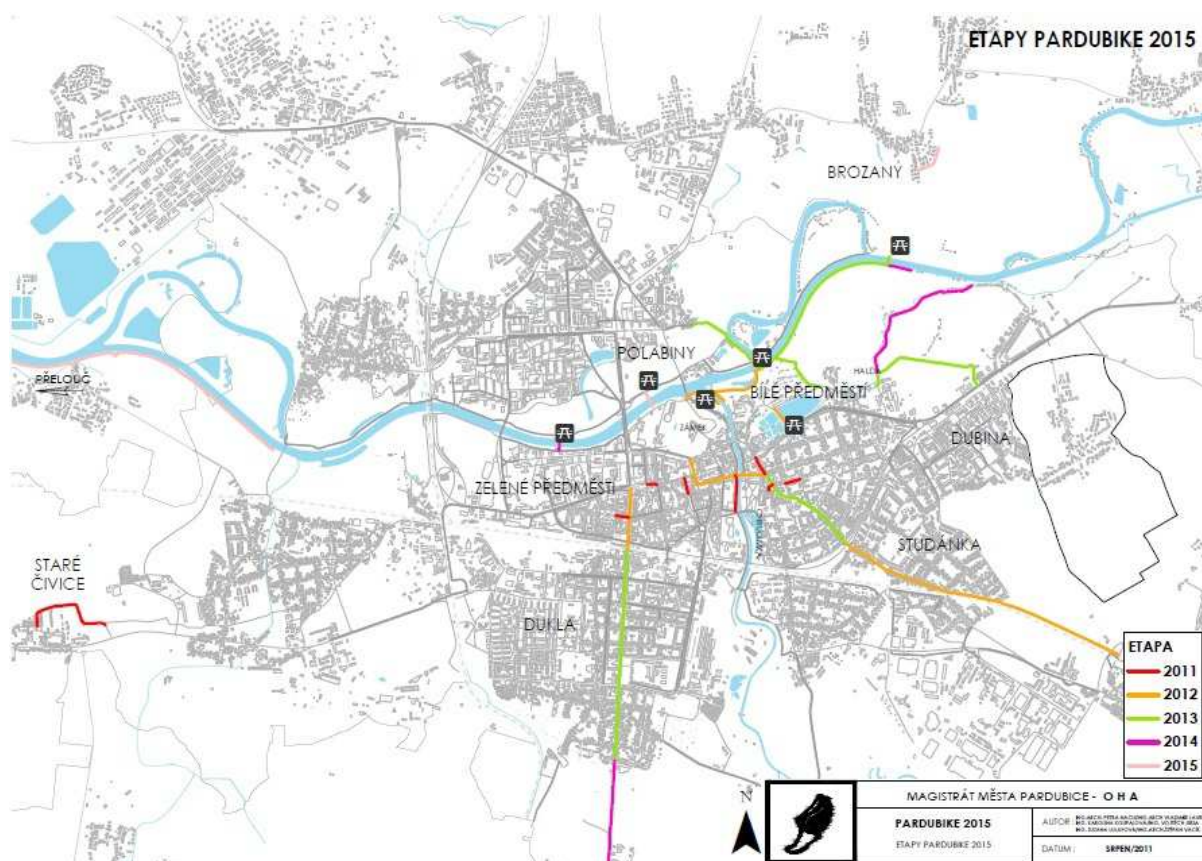
Dále je v plánu stavba druhé etapy stezky do Starých Čivic a stezka v parku Na Špici. V plánu je také vybudování dvou lávek přes řeku Chrudimku a přes Labe.

Pro rok 2013 je naplánovaná realizace vyhrazených jízdních pruhů na ulici Jana Palacha, Chrudimské a U Kostelíčka. Dále se plánuje stezka od Hůrky k ulici Do Nového a další stezky, které budou součástí propojení Dubiny a Polabin.

V roce 2013 by měl také vzniknout Generel cyklodopravy a v neposlední řadě by měl vzniknout plán zklidněných zón ve městě.

V roce 2014 by měly být vybudovány vyhrazené jízdní pruhy nebo samostatná cyklostezka do Dražkovic, vyhrazené jízdní pruhy v Dražkovicích a lávka přes Labe u nábřeží Závodu míru.

V roce 2015 by pak mohly být budovány stezky do Hradce Králové a do Přelouče a měla by být vybudována lávka u tenisových kurtů Pernštejn. (7)



**Obr. č. 44 Budoucnost rozvoje cyklistické dopravy podle akčního plánu (7)**

Na obrázku č. 44 jsou barevně znázorněny plánované etapy akčního plánu pro rok 2011 - 2015. Otázkou je, zda se podaří zajistit dostatek finančních prostředků na vybudování všech plánovaných částí, nebo zda se bude muset od něčeho ustoupit. Avšak pokud by se podařilo většinu z tohoto plánu dokončit, městu by to velmi přispělo nejen ke zklidnění dopravy, ale i k zatraktivnění volnočasových aktivit pardubických obyvatel.

## 7 SWOT analýza

Pro hodnocení cyklistické dopravy v Pardubicích byla využita SWOT analýza, která hodnotí silné a slabé stránky cyklistické dopravy a uvádí i budoucí příležitosti a hrozby.

### Silné stránky:

- tradice jízdy na kole,
- minimální výškové rozdíly ve městě,
- vhodné klimatické podmínky,
- relativně malé vzdálenosti v rámci města,
- dobré napojení na některé okolní obce (Lázně Bohdaneč, Sezemice),
- některé cyklostezky již vybudovány,
- cyklokoordinátor.

### Slabé stránky:

- neucelenost cyklistických tras,
- především segregované komunikace pro cyklisty a jejich malé využívání,
- překážky v cyklostezkách – sloupy, kanály, propadlá dlažba,
- chybějící napojení na některé okolní obce - Dašice, Dražkovice, Staré Hradiště,
- nedostatek prostoru pro vhodné cyklistické komunikace - hlavně v centru města,
- nadměrná intenzita dopravy především na průtazích městem,
- krádeže kol,
- chybějící značení.

### Příležitosti:

- obyvatelé dlouhodobě nakloněni cyklistické dopravě,
- preference „ekologického způsobu žití a zdravého životního stylu“,
- možnost výrazného snížení dopravy ve městě po vybudování obchvatů města,
- vznik generelu cyklistické dopravy v Pardubicích,
- akční plán 2011-2015,
- možnost financování z více zdrojů,
- rostoucí ceny pohonných hmot,
- podpora cestovního ruchu.

## **Hrozby:**

- s nárůstem individuální automobilové dopravy rostoucí počet parkovacích míst a tím méně prostoru pro ostatní druhy dopravy,
- malá objasněnost krádeží kol,
- obecně špatná finanční situace.

Výše uvedená analýza cyklistické dopravy v Pardubicích poukazuje na silné a slabé stránky a naznačuje příležitosti a hrozby budoucího vývoje. Pro úspěšnou cyklistickou dopravu v Pardubicích je zapotřebí minimalizovat slabé stránky a hrozby za pomoci silných stránek a využitím příležitostí. Níže jsou uvedeny podrobněji slabé stránky a návrh na jejich minimalizaci.

## **Neucelenost**

Z výše uvedených slabých stránek je třeba na prvním místě minimalizovat neucelenost cyklistických tras. Cyklisté nemohou jet celou svou cestu po cyklistické trase, neboť ty nejsou propojeny a cyklista musí jet často v provozu mezi motorovými vozidly, což znehodnocuje již vybudované trasy. Nejproblémovější částí města je v tomto ohledu centrum. Tento problém by pomohly částečně vyřešit plánované cyklistické pruhy v ulicích Jana Palacha a 17. listopadu, a cyklistické opatření na náměstí Republiky. Proto by mezi nejbližší cíle v oblasti cyklistické dopravy mělo patřit propojení již vybudovaných cyklistických tras. To by umožnilo cyklistům bezpečně projet celé město, aniž by musely na některých místech jet v hustém silničním provozu. Velkým problémem pro cyklisty je i nadměrná intenzita motorové dopravy, protože Pardubice nemají dosud plnohodnotné obchvaty města. Po jejich vybudování by se výrazně zklidnila doprava na průtazích městem a vznikl by zde i prostor pro různé cyklistické úpravy.

## **Přílišná segregace cyklistů**

Mezi další významné slabé stránky patří prozatímní preference segregace cyklistů od motorové dopravy i na místech, kde to je nevhodné. Cyklisté na společných stezkách s chodci si tak vzájemně překázejí a mnohdy dochází i k různým incidentům a drobným nehodám. Cyklisté jsou na takovýchto stezkách nuceni jet pomalu a tak mnohdy porušují zákon tím, že raději jezdí po silnici, jako se tomu děje například v ulici Dašické, jak bylo zmapováno. Bylo by tedy dobré na některých úsecích ve městě vybudovat integrovaná opatření, například cyklistické pruhy nebo cyklopiktokoridory, nebo dát alespoň cyklistům

možnost zda chtějí či nechtějí využít cyklostezku, umístěním značky stezka pro chodce s povolením cyklistů, která je znázorněna na obrázku č. 4.

### **Překážky v cyklostezkách**

Dalším problémem uvedeným ve slabých stránkách SWOT analýzy jsou překážky v cyklostezkách. Jedná se především o sloupy veřejného osvětlení, různé kanály, poklopy a propadlou dlažbu. Tohoto problému se nejspíš úplně zbavit nepodaří, ale je otázka zda v budoucnu budovat cyklostezky na chodnících, kde se tyto překážky vyskytují anebo zda zde zřídit například cyklistické pruhy nebo cyklopiktokoridory. Pro budování cyklostezek by byl nejlepší asfaltový povrch, ale ne všude ho lze využít. Pod cyklostezkami jsou často nataženy inženýrské sítě (např. vodovod, plyn, elektrické vedení), ke kterým je občas nutný přístup. Proto se jeví jako nejvýhodnější zámková dlažba, která se dá v případě potřeby snadno rozebrat. Jelikož zem pod dlažbou pracuje, je nutno průběžně trasy kontrolovat a vyrovnávat propadlé části. Tyto opravy jsou finančně i časově nenáročné.

### **Napojení na okolní obce**

Dalším problémem je napojení města Pardubice na okolní obce. Vhodné by bylo vybudovat napojení obcí zejména Staré Hradiště, Dašice a směrem na Chrudim. Jak se ukázalo již vybudované cyklistické stezky na Lázně Bohdaneč a Sezemice jsou hojně využívány jak pro volnočasové aktivity, tak pro každodenní dojíždění za prací. Plánovaná cyklostezka na Hradec Králové by měla, vzhledem k větší vzdálenosti Pardubic a Hradce Králové, spíše rekreační účel než dopravní, avšak umožnila by dojíždění do těchto měst z přilehlých obcí. Vybudování vhodného napojení na okolní obce umožní lidem dojíždět do města na kole, což přispěje ke zklidnění dopravy ve městě a také ke zlepšení životního prostředí ve městě.

### **Nedostatek prostoru pro vhodné cyklistické komunikace - hlavně v centru města**

V centru města je nedostatečný prostor pro optimální cyklistické úpravy. Problémem je i potřebný velký počet parkovacích míst. Ovšem je třeba zajistit tam alespoň nějaké kompromisní řešení, které by přispělo k bezpečnosti a plynulosti cyklistické dopravy, například cyklopiktokoridory. Zřízení cyklistických úprav v centru je nezbytné pro ucelenost cyklistické sítě města.

## **Nadměrná intenzita dopravy především na průtazích městem**

Na průtazích Pardubicemi je nadměrná intenzita dopravy. To je dáno z velké míry tím, že Pardubicím nutně chybí plnohodnotný obchvat města. Jihovýchodní a jihozápadní obchvat jsou naplánované a v budoucnu se hovoří i o severním obchvatu města, který by měl vést od Ohrazenic na Dubinu. Vybudováním obchvatů by se výrazně snížila dopravní zátěž na hlavních městských tazích. Zlepšila by se kvalita života ve městě a vznikl by tím i prostor pro různá opatření pro cyklistickou dopravu.

## **Krádeže kol**

Mezi další slabé stránky patří i časté krádeže kol, které odrážejí lidi od cyklistické dopravy. Tento problém by se dal zmírnit lepšími parkovacími plochami pro kola nebo zřízením parkovacích dvorů či cyklověží. Dále pak osvětlením parkovacích míst a kamerovým dohledem. Tomuto problému byla věnována kapitola Parkování.

## **Nedostatečné značení**

Problém představuje i nedostatečné značení pro cyklisty. Týká se to hlavně cyklistů, kteří město dokonale neznají, a proto se raději řídí značením pro motorovou dopravu a jedou po hlavních silničních komunikacích.

Z této analýzy vyplývá, že nejbližším cílem by mělo být zajištění ucelenosti cyklistických tras, kde především v centru města chybí úpravy pro cyklisty. Dalším akutním tématem je přílišná preference segregovaných cyklistických tras. Ty mnohdy nevyhovují rychlejšímu cyklistům a ti pak raději jedou po silnici. Do segregovaných tras navíc velmi často zasahují překážky, jako například dopravní značení nebo veřejné osvětlení, což odporuje normě ČSN 73 6110 a ohrožuje chodce i cyklisty. Pardubice mají dlouholetou cyklistickou tradici, cyklistická doprava je zde dlouhodobě podporována a lidé mají zájem o tuto dopravu.

Pardubice mají i slabé stránky, ale ty by se daly minimalizovat. Velkou příležitostí pro pardubickou cyklistickou dopravu je nedávné vytvoření pozice cyklokoordinátora Pardubic a Akční plán pro léta 2011 až 2015.



## Závěr

Město Pardubice má dlouholetou cyklistickou tradici a cyklistická doprava je zde dlouhodobě rozvíjena.

Tato práce se zabývala cyklistickou dopravou v Pardubicích, způsoby vedení cyklistických tras, cyklistickým vybavením zejména parkováním. Cílem práce bylo analyzovat způsoby vedení cyklistických komunikací a využívání vybraných stávajících cyklistických tras.

Byla zmapována problematika cyklistického napojení okolních obcí na Pardubice, kdy bylo zjištěno, že napojení na některé okolní obce zcela chybí.

Dále byla zmapována problematika přejezdu řeky Labe. V Pardubicích jsou jen dva mosty a jedna lávka u zdymadla. Současný stav na mostě P. Wonky je pro cyklistickou dopravu po velkou část dne nevyhovující. Most Kapitána Bartoše je méně vytížen než most P. Wonky a zatím pro cyklistické účely je dostačující.

Z této práce také vyplynulo, že velkým problémem cyklistické dopravy v Pardubicích je neucelenost cyklistických tras, zejména v centru města, nedostatečné značení a přílišná preference segregace cyklistických tras. Největší zastoupení v Pardubicích má stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem, která, jak ukázal průzkum v této bakalářské práci, nevyhovuje cyklistům, kteří vyžadují rychlost konkurenceschopnou s ostatními druhy dopravy.

Dále byla práce věnována problematice parkování kol. Byly zjištěny značné nedostatky v rámci kapacity stojanů, možnosti opření a vhodné zabezpečení kola v něm. Ale také bylo zjištěno, že i přes vhodné uzamykatelné stojany, jsou málokdy správně využívány, nejspíše z důvodu špatné informovanosti cyklistů.

Ze SWOT analýzy vyplynulo, že Pardubice mají velký potenciál k rozvoji cyklistické dopravy, ale musí dojít k minimalizování slabých stránek.

## Zdroje

1. *Citybikes.cz* [online]. 2011 [cit 2012-04-16]. Dostupné z WWW: <<http://www.citybikes.cz>>.
2. *Dopravni-znaceni.eu* [online]. 2011 [cit 2012-04-18]. Dostupné z WWW: <<http://www.dopravni-znaceni.eu/>>.
3. *Ivelo.cz* [online]. 2011 [cit 2012-04-10]. Parkovací cyklověže vyrostou v Hradci a Pardubicích Dostupné z WWW: <<http://www.ivalo.cz/servis-tipy-rady/aktualne-zpravodajstvi/redakce/parkovaci-cykloveze-vyrostou-v-hradci-a-pardubicich/>>.
4. JIRSA, V., Technický plán infrastruktury pro cyklisty – Pardubice, [online]. 2010 České vysoké učení technické, Fakulta stavební. [cit 2012-04-17]. Dostupné z WWW: <<http://mestonakole.eu/blog/wp-content/uploads/2011/01/120111FINAL.pdf.eu/>>.
5. *Mapy.cz* [online],[cit. 2012-04-26]. Dostupné z WWW: <<http://www.mapy.cz/>>.
6. MARTÍNEK. J., *Centrum dopravního výzkumu* [online]. 2008 [cit 2012-04-08]. Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR “CYCLE21” Dostupné z WWW: <http://www.cyklostrategie.cz/file/vyzkum26-zaverecnazprava/>.
7. *Městonakole.eu* [online]. 2011 [cit 2012-05-02]. Pardubike 2015- Organizace rozvoje cyklodopravy Dostupné z WWW: <[http://mestonakole.eu/blog/wp-content/uploads/2011/12/111216\\_Pardubike20151.pdf.](http://mestonakole.eu/blog/wp-content/uploads/2011/12/111216_Pardubike20151.pdf.)>.
8. *Nakole.cz* [online]. 2011 [cit 2012-04-17]. Dostupné z WWW: <<http://www.nakole.cz/>>.
9. *Pardubice.eu* [online]. 2008 [cit 2012-04-15]. Koncepce prevence kriminality Statutárního města Pardubice na léta 2009 až 2011 Dostupné z WWW: <<http://www.pardubice.eu/urad/radnice/magistrat/odbory-magistratu/osv/prog-prevence-kriminality/koncepce-2009-2011.pdf>>.

10. *Pardubickykraj.cz* [online]. 2010 [cit 2012-05-10]. Cyklostezky Pardubického kraje  
Dostupné z WWW:  
<<http://www.pardubickykraj.cz/viewDocument.asp?document=2924>>.
11. *Prahounakole.cz* [online]. 2011 [cit 2012-04-16]. Dostupné z WWW: <  
<http://www.prahounakole.cz>>.
12. *Tano.cz* [online]. 2012 [cit 2012-05-10]. Moderní stojany pro jízdní kola VELOCK  
Dostupné z WWW: <<http://tano.cz/default.htm>>.
13. *TP 179* Navrhování komunikací pro cyklisty. Zpracovatel: pro MDČR - EDIP s.r.o.  
Nakladatelství Koura publishing, Mariánské Lázně, 2006, ISBN 80-902527-3-7
14. Zákon č. 361/2000Sb. [online]. 2000 [cit 2012-05-20]. Dostupné z WWW:  
<<http://www.zakonycr.cz/seznamy/361-2000-sb-zakon-o-provozu-na-pozemnich-komunikacich-a-o-zmenach-nekterych-zakonu.html>>.

## Seznam obrázků

Obr. č. 1 Stezka pro cyklisty.....	13
Obr. č. 2 Stezka pro chodce a cyklisty. ....	13
Obr. č. 3 Stezka pro chodce a cyklisty.....	13
Obr. č. 4 Stezka pro chodce.....	13
Obr. č. 5 Vodorovné značení cyklopruhu.....	14
Obr. č. 6 Svislá značka cyklopruhu .....	14
Obr. č. 7 Bus-cyklopruh .....	14
Obr. č. 8 Cyklopiktokoridor. ....	14
Obr. č. 9 Cykloobousměrka A .....	15
Obr. č. 10 Cykloobousměrka B ... ..	15
Obr. č. 11 Věkové složení obyvatelstva Pardubic .....	17
Obr. č. 12 Typy cyklistické infrastruktury v Pardubicích .....	18
Obr. č. 13 Cíle cyklistické dopravy v Pardubicích .....	19
Obr. č. 14 Podíl cyklistické přepravy do zaměstnání .....	20
Obr. č. 15 Podíl cyklistické přepravy do školy .....	20
Obr. č. 16 Cyklistické spojení Pardubic a Lázní Bohdaneč .....	21
Obr. č. 17 Neexistující cyklistické spojení Pardubic a Starého Hradiště .....	22
Obr. č. 18 Plánované cyklistické spojení Pardubic s Hradcem Králové .....	22
Obr. č. 19 Cyklistické spojení Pardubic a Sezemic .....	23
Obr. č. 20 Chybějící cyklistické spojení mezi Pardubicemi a Dašicemi.....	23
Obr. č. 21 Cyklistické spojení Černé za Bory s Pardubicemi a Nemošicemi .....	24
Obr. č. 22 Plánované spojení Pardubic s Chrudimí .....	24
Obr. č. 23 Cyklistické spojení Pardubice – Popkovice – Staré Čivice.....	25
Obr. č. 24 Mosty přes Labe .....	26
Obr. č. 25 Lávka u mostu Kpt. Bartoše .....	26
Obr. č. 26 Most P. Wonky .....	27

Obr. č. 27 Cyklostezka v ulici Dašická .	28
Obr. č. 28 Problémové místo u trafiky v ulici Dašická .	30
Obr. č. 29 Ulice Jana Palacha a cyklostezka v ulici Češkova .	31
Obr. č. 30 Češkova ulice	33
Obr. č. 31 náměstí Republiky .	34
Obr. č. 32 Problémové místo před magistrátem .	35
Obr. č. 33 Zaparkovaná kola o strom.....	37
Obr. č. 34 Nevhodně zaparkované kolo	37
Obr. č. 35 Zaparkovaná kola před Krajským úřadem	37
Obr. č. 36 Zaparkovaná kola u nemocnice.	38
Obr. č. 37 Stojany u pošty na třídě Míru .	38
Obr. č. 38 Nevhodný stojan	39
Obr. č. 39 Nevhodný stojan u AFI Paláce.	39
Obr. č. 40 Staré zastřešené stojany	40
Obr. č. 41 Nezastřešené stojany.....	40
Obr. č. 42 Uzamykatelný stojan .	40
Obr. č. 43 Statistika odcizených kol v Pardubickém kraji	41
Obr. č. 44 Budoucnost rozvoje cyklistické dopravy podle akčního plánu .	44

## Seznam tabulek

Tab. č. 1 Věkové rozložení obyvatel Pardubic pro rok 2008 .....	16
Tab. č. 2 Porovnání využívání cyklistické dopravy v ulici Dašická dne 2. 4.....	29
Tab. č. 3 Porovnání využívání cyklistické dopravy v ulici Dašická dne 17. 4.....	29
Tab. č. 4 Porovnání využívání cyklistické dopravy v ulici Dašická dne 20. 4.....	29
Tab. č. 5 Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha dne 4. 4.....	31
Tab. č. 6 Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha dne 16. 4.....	32
Tab. č. 7 Porovnání ulic Češkova a Jana Palacha dne 23. 4.....	32
Tab. č. 8 Využívání ulic Češkova a Jana Palacha dle pohlaví.....	33
Tab. č. 9 Porovnání využívání cyklistické dopravy na náměstí Republiky dne 17. 4.....	34
Tab. č. 10 Porovnání využívání cyklistické dopravy na náměstí Republiky dne 20. 4.....	34
Tab. č. 11 Porovnání využívání cyklistické dopravy na náměstí Republiky dne 25. 4.....	35

## **Seznam zkratek**

ČSN	česká státní norma
m	metr
km	kilometr
kpt.	kapitán
Sb.	sbírka

## **Seznam příloh**

Příloha A: Síť cyklistických komunikací v Pardubicích

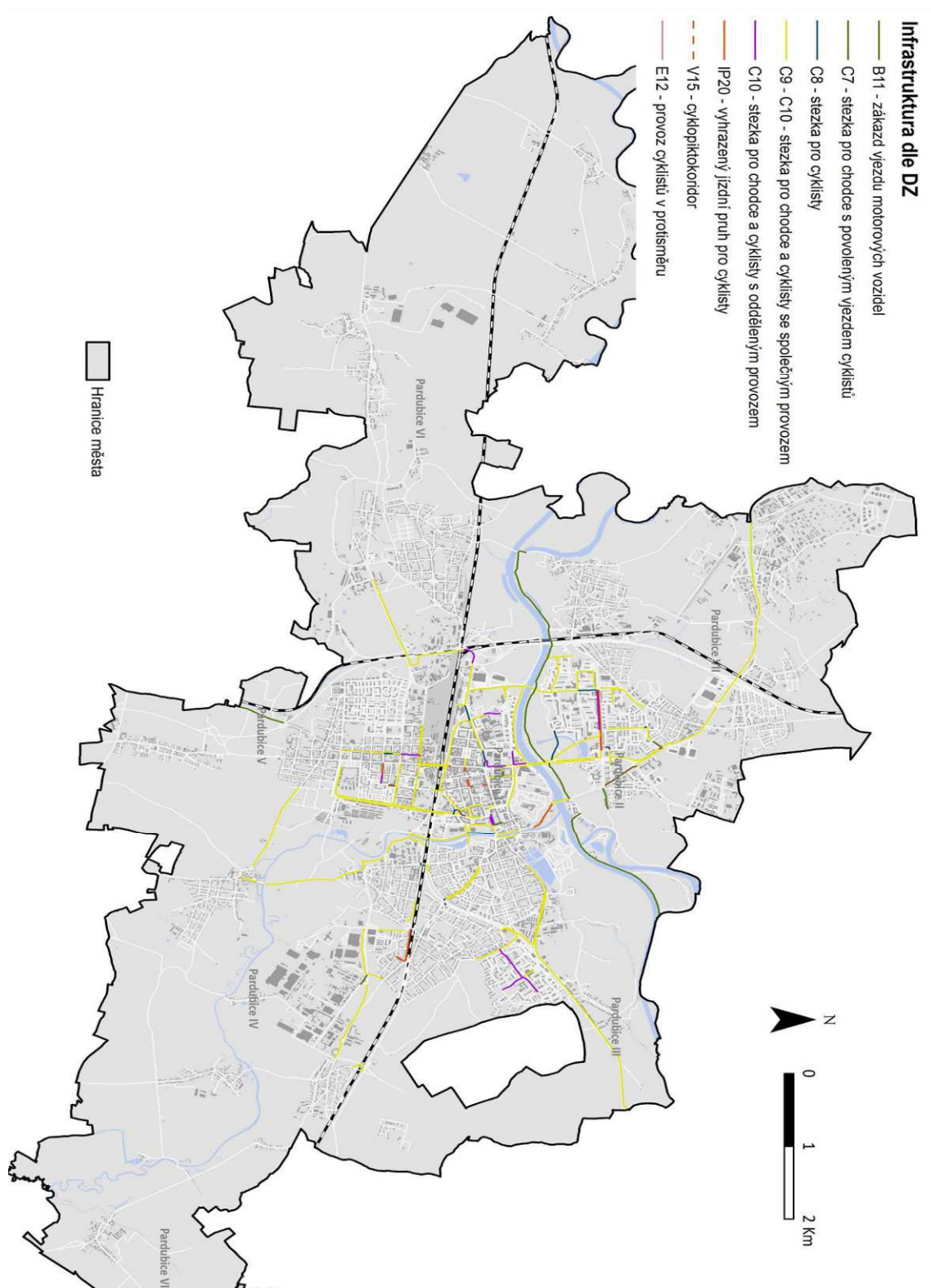
Příloha B: Špatný stav stezky pro chodce a cyklisty mezi Pardubicemi a Lázněmi Bohdaneč

Příloha C: Cesta mezi Pardubicemi a Starým Hradištěm

Příloha D: Cyklověž



## Příloha A: Síť cyklistických komunikací v Pardubicích



Obr. 1: Cyklistická síť v Pardubicích (4)

**Příloha B:** Špatný povrch stezky pro chodce a cyklisty mezi Pardubicemi a Lázněmi Bohdaneč



**Obr. 2:** Díry v povrchu stezky (Autor)



**Obr. 3:** Popraskaný asfalt na stezce (Autor)

**Příloha C: Cesta mezi Pardubicemi a Starým Hradištěm**



**Obr. 4: Bližší pohled na povrch cesty (Autor)**



**Obr. 5: Celkový pohled na cestu (Autor)**

## Příloha D: Cyklověž



Obr. 6: Cyklověž (3)