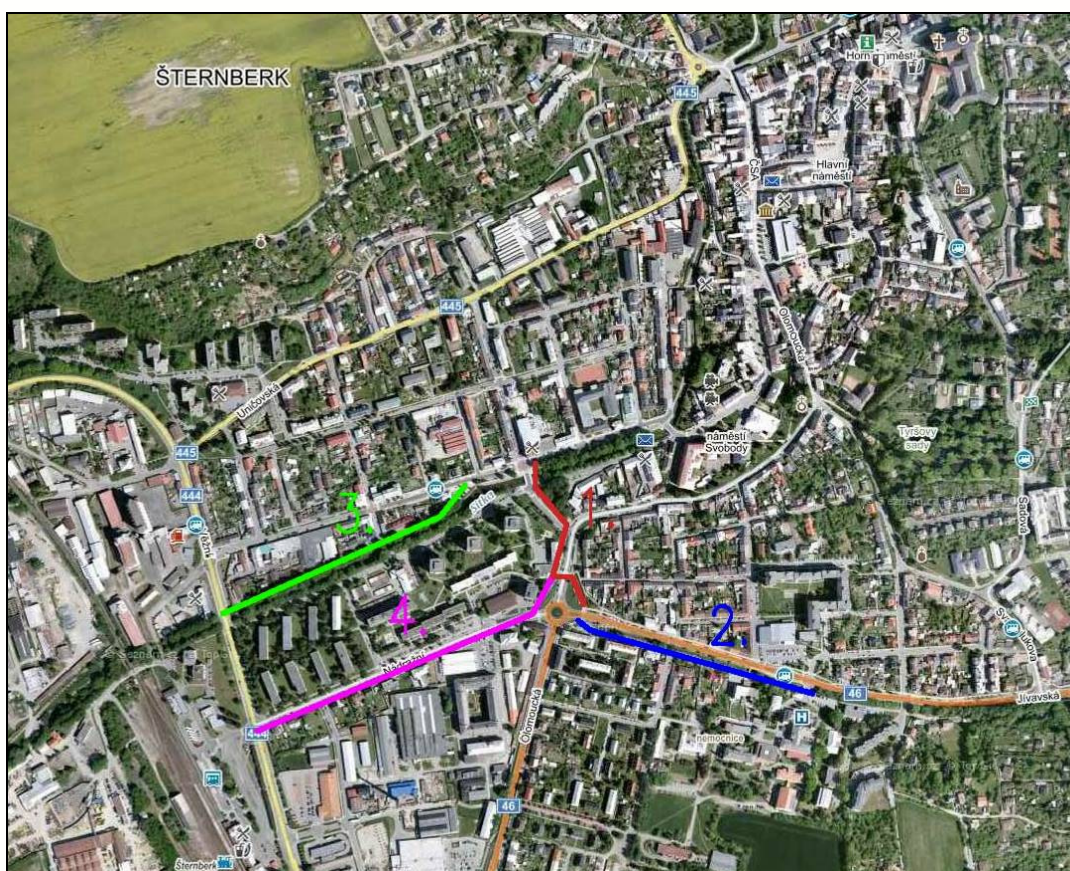


Město Šternberk

Propojení cyklistických komunikací



A.1 Stručný technický popis



1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

Stavba: Šternberk - Propojení cyklistických komunikací
Zakázkové číslo: 2017054
Katastrální území: k.ú. Šternberk
Pozemky: Viz příloha A.2 Záborový elaborát
Region soudržnosti: Střední Morava
Kraj: Olomoucký
ORP: Olomouc
Obce: Šternberk

1.1. **Stavebník nebo objednatel stavby**

Město Šternberk

se sídlem městského úřadu: Horní nám. 16,
785 01 Šternberk

IČ: 00299529

tel: 585 086 111

zastoupené Ing. Stanislavem Orságem, starostou města
kontaktní osoba:

Jiří Kummer, odbor strategického rozvoje
a investic

tel.: 585 086 230, 604 751 901

e-mail: kummer@sternberk.cz

1.2. **Projektant nebo zhotovitel projektové dokumentace**

Ing. Petr Smítal – Atelis

se sídlem:

Hviezdoslavova 114/1, 783 01 Olomouc

IČ: 04296516

ID datové schránky: 8xrvj8g

tel. kancelář: 739 774 019

vedoucí projektu:

Ing. Petr Smítal

ČKAIT 1202264 – obor dopravní stavby ID00

Povolení Ministerstva dopravy k výkonu činnosti auditora
bezpečnosti pozemních komunikací č. 054

tel.: +420 603 980 299

e-mail: atelis.smital@gmail.com

vypracovala:

Ing. Lenka Mazáčová



2. ÚVOD

Zadáním města Šternberk bylo zpracování návrhu na propojení cyklistických komunikací v těchto trasách:

- *lokality 1 - propojení od okružní křižovatky Olomoucká x Jívavská směrem do ulice Labutí*
- *lokality 2 - propojení stezek podél ul. Jívavská od okružní křižovatky po most U Vrby*
- *lokality 3 - Nábřežní – Masarykova na pravém břehu Sítky*
- *lokality 4 - Návrh stezky podél ul. Nádražní*

Lokalita 1 propojuje stávající převedení cyklistů ve formě dělené stezky přes větev okružní křižovatky ul. Jívavské (silnice I/46), které však končí těsně za křižovatkou s cyklostezkou souběžnou s vodním tokem Sítka na ul. Masarykova, která spojuje nádraží s centrem města.

Lokalita 2 opět propojuje již zbudovanou dělenou stezku přes ul. Jívavskou u okružní křižovatky, kde se navíc plánuje zaústění společné stezky pro chodce a cyklisty trasované v přidruženém prostoru ul. Olomoucká v celé její délce, s vybudovanými dělenými stezkami na východní části ul. Jívavské, které však končí při křižovatce s místními komunikacemi ul. Puškinova a U Vrby.

Lokalita 3 řeší vhodnou formu vedení cyklistů na ul. Nábřežní mezi již zbudovanou stezkou pro cyklisty při ul. Masarykova a plánovanou dělenou stezkou mezi ul. Věžní a Nádražní.

Lokalita 4 spojuje vedení trasy v lokalitě 1 na severní části ul. Olomoucká od okružní křižovatky s Jívavskou s dělenou stezkou, která vznikne podél ul. Věžní v rámci rekonstrukce průjezdního úseku silnice II/444.

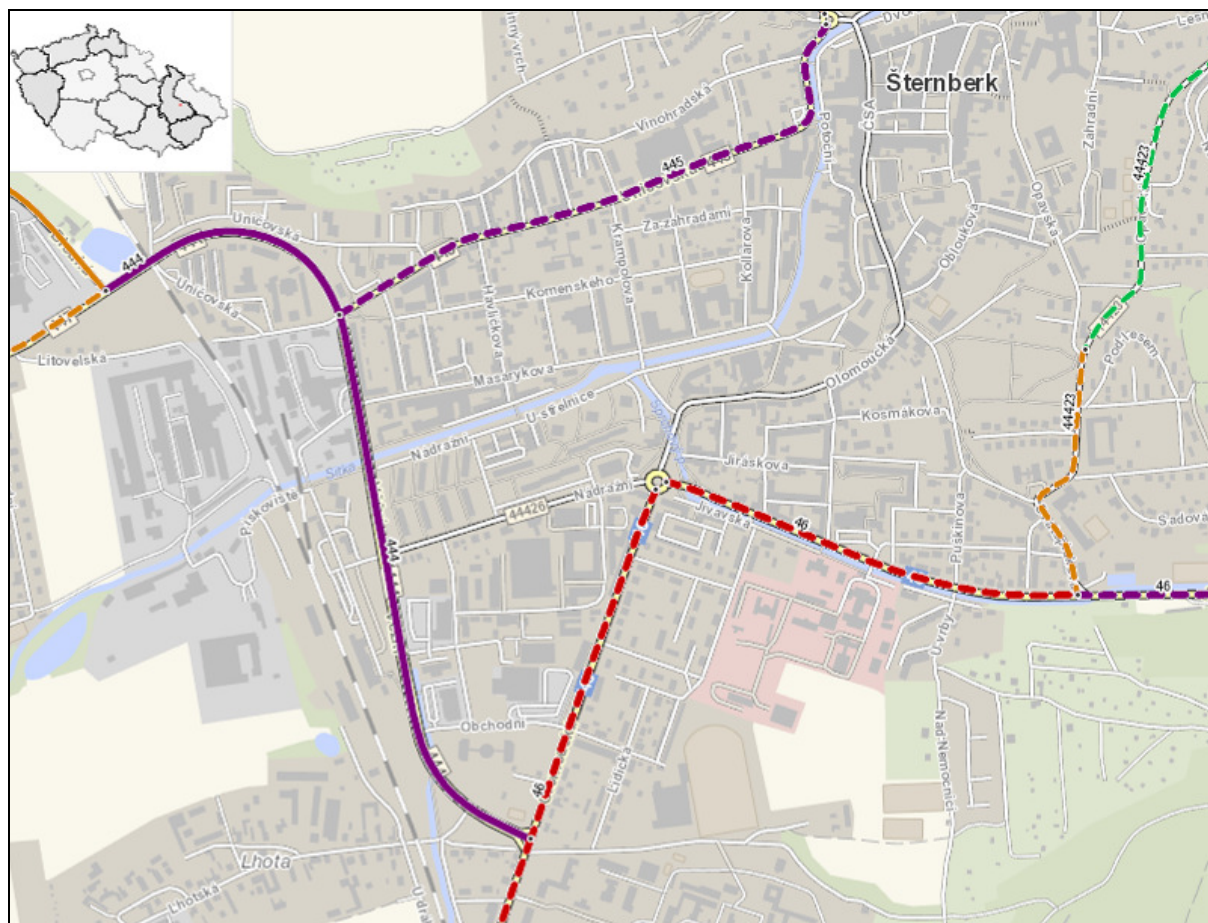
3. DOPRAVNĚ-INŽENÝRSKÉ ÚDAJE

V rámci studie z důvodu doby zpracování v nevhodných klimatických podmínkách pro jízdu na kole nebyl proveden dopravní průzkum cyklistické dopravy. Pro zadavatele však byly vytipovány uliční profily pro krátkodobé dopravní průzkumy, které jsou označeny římskými číslicemi v příloze B.1 Přehledná mapa:

- I. ul. Jívavská - na zakončení stávající dělené stezky před křižovatkou s ul. U Vrby a Puškinova;
- II. ul. Olomoucká - při pivnici Lidovka;
- III. ul. Nádražní - v úseku mezi okružní křižovatkou a sjezdem k Aholdu;
- IV. ul. Nádražní - před křižovatkou s ul. Věžní;
- V. ul. Nábřežní - v profilu blíže ul. Věžní;
- VI. Propojení ul. Olomoucká a Masarykova v profilu těsně za křižovatkou s ul. Olomoucká;
- VII. ul. Olomoucká - v profilu u zdravotnických potřeb č.p. 54;



V rámci celostátního sčítání dopravy jsou známy intenzity souběžné motorové dopravy pouze pro úsek 1:



Tabulka s výsledky celostátního sčítání dopravy v roce 2016:

Sč. úsek	Úsek	Celoroční průměrná intenzita všech vozidel [počet vozidel / 24 hod]	Z toho podíl těžkých vozidel		Cyklistů za den
7-2182	I/46	10383	1595	15,4 %	200



4. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU A RIZIKOVÝCH FAKTORŮ

4.1. Lokalita 1



- Zakočení dělené stezky, která převádí chodce a cyklisty přes ul. Jívavská - východní rameno okružní křižovatky silnice I/46, III/44426 a místní komunikace do centra.



- Pohyb cyklistů je dále legalizován po předložení chodníku a označení úseku délky 50 m jako stezky pro chodce a cyklisty společné.



- Pro oddělení provozu chodců a cyklistů je vhodné využít stávající zatravněný prostor a křížení s místní komunikací ul. Olomoucká cyklopřejezdem uskutečnit blíže k okružní křižovatce.



- Stávající dopravní stín mezi dělicím ostrůvkem okružní křižovatky a přechodem pro chodce - vhodné místo pro převedení cyklistů s ohledem na vazby na ul. Nádražní a zároveň směr centrum.



- Stávající chodník lze přebudovat do parametrů dělené stezky.



- Užší prostor před pivnicí Lidovka – prostorově lze zřídit dělenou stezku za cenu zásahu do dřevin.



- Stávající přechod na propojení ul. Olomoucká a U Střelnice – v dalším stupni je nutné posoudit jeho přesnou polohu s ohledem na délku vyčkávacího vozidla a s ohledem na parkování, z hlediska vedení cyklistů se navrhuje k němu přimknout cyklopřejezd.



- Propojení ul. Olomoucká a U Střelnice – zde existují dvě možnosti vedení cyklistů směr centrum – podél místní komunikace nebo vstoupit do parčíku vpravo.



- Při variantě podél místní komunikace lze zřídit dělenou stezku a tím, že cyklistický pás bude veden vpravo stávajícího přechodu a Sitku překoná novou lávkou.



- Nová lávka by byla umístěna mezi stávající mostní objekt a nadzemní vedení plynovodu – v rámci akce zavěsit na lávku.



- Koncové místo úseku na ul. Masarykova – návaznost na dělenou stezku.



- Alternativní možností je přes parčík zřídit krátký úsek smíšené stezky.



- Překonání ul. Bojovníků za svobodu a vodního toku Sitky provést cca 60 m proti proudu směrem k ul. Labutí.

4.2. Lokalita 2



- Stávající komfortní stezka pro chodce a cyklisty dělená při ul. Jívavská v její východní části.



- Její dočasné zakončení do chodníku při mostním objektu přes Sítku. Problémové místo z hlediska šířkových parametrů smíšeného provozu s pěšimi v nároží křižovatky. Navrhuje se pokračovat novou souběžnou lávkou přímo navazující na cyklopřejzd.



- Po křížení MK ul. U Vrby se cyklisté bezpečně pohybují po zklidněné stávající MK v režimu obytné zóny.



- Po padesátimetrovém provozu v obytné zóně navazuje zpevněná komunikace bez označení dopravního režimu dopravním značením, v zásadě se jedná o chodník, v návrhu se doporučuje vyznačit jako stezka pro chodce a cyklisty společná C9.



- Pohyb středovou přístupovou komunikací parkoviště nemocnice s kolným řazením vozidel může být potenciálně rizikové při couvání vozidel ještě s přihlédnutím na vysoký podíl řidičů vyššího věku. Navrhuje se smíšená stezka podél vodního toku.



- Dalším úsek je již stávající funkční stezka pro chodce a cyklisty od hlavního vjezdu do Nemocnice Šternberk po lékárně U nemocnice.



- Od úrovně lékárně po křižovatku s ul. Poděbradova se cyklisté pohybují po příjezdné místní komunikaci s omezeným vjezdem značkou B3 „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku“ s dodatkovou tabulkou „Mimo dopravní obsluhu“.



- Jedná se o úsek ve špatném stavebně-technickém stavu, vozidla při vzájemném míjení vyjíždějí koleje mimo stávající kryt.



- Poslední úsek je opět příjezdnou místní komunikací k bytovým domům u okružní křižovatky Olomoucká x Jívavská bez omezení vjezdu motorovým vozidlům.



- U okružní křižovatky je vyřešena návaznost na dělenou stezku přes rameno ul. Jívavské. Návaznost na stezku pro chodce a cyklisty souběžné s ul. Olomoucká (ve směru na průmyslovou zónu) je řešena projektem „Smíšená stezka ul. Olomoucká – I. etapa“ (zpracovaná 8/2017, Ing. Linda Smítalová).



4.3. Lokalita 3



- Stávající zakončení cyklistické stezky na ul. Masarykova v úrovni křižovatky s ul. Janáčkova.



- Cyklisté se dále pohybují na ul. Nábřežní po stavebně nově provedeném sjezdu ke dvojici garáží.



- Úzký krček mezi zástavbou a doprovodným stromořadím k vodnímu toku. Stávající asfaltobeton vykazuje poruchy a je nutné zajistit jeho stavební obnovu – s ohledem na kořenový systém se doporučuje mlat.



- Pohled do slepé části ul. Nábřežní s oboustranným parkováním při okraji komunikace – uliční profil by bylo možné řešit jako zklidněnou cyklistickou ulici.



- V celém úseku se zástavbou rodinných domů je šíře chodníku 2,00 m, parkovací stání 2,00 m, jízdní pás 5,00 m a případně 2,00 m parkování u stromořadí s vhodným povrchem přívětivějším ke kořenovému systému. Šikmé parkování je nevhodné pro cykloprovoz.



- U přístupu do průmyslového areálu je nutné prověřit obalové křivky na nájezd a zbývající úsek po poslední nemovitost je vhodné provést jako přístupovou komunikaci užších šířkových parametrů.

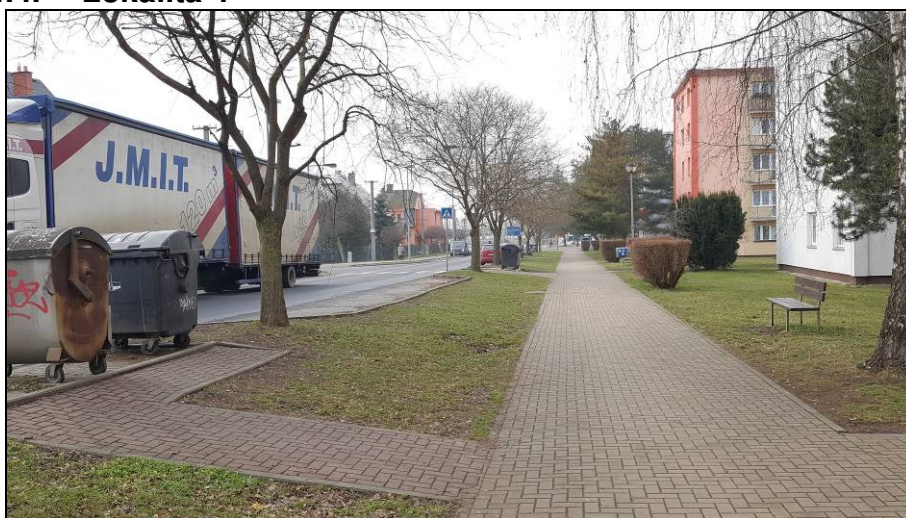


- Tento úsek je již řešen v rámci projektu zpracované fi Dopravní projektování – komunikace se zákazem vjezdu motorových vozidel mimo dopravní obsluhu.



- Úzký nájezd bude dle PD „Stezka pro chodce a cyklisty Pískoviště – Nábřežní“ bude dělenou stezkou.

4.4. Lokalita 4



- Ul. Nádražní při pohledu k ul. Věžní na stávající chodník šíře 3,00 m. Po rozšíření o 1,00 m vlevo je možné předlážděním zřídit stezku pro chodce a cyklisty dělenou. Parkovací pruhy jsou již provedeny s podélným řazením a členěny stromořadím.



- Křížení s připojenými místními komunikace do silnice III/44426 je vhodné provést dlouhým přejezdným prahem a „místem pro přecházení“, což vymezí oblast s bytovými domy jako plošně zklidněnou zónu tempo 30.



- Kolmé řazení vozidel na části ul. Nádražní se s ohledem na bezpečnost manévrů na průtahu silnice III. třídy přebuduje na podélné. Prostor chodníku lze pak stavebně přestavět a dělenou stezku vč. všech bezpečnostních odstupů.



- Vjezd do parkoviště je vhodný k přebudování do podoby dlouhého zpomalovacího prahu. Křížení stezky řešit jako místo pro přecházení.



- Stávající přechod směrem k parkovišti Alberta je vhodné doplnit o cyklopřejezd pro zajištění vazby k obchodnímu centru a posoudit jeho parametry, zda odpovídají.



- Zbytná plocha původně širší vozovky silnice III/44426 je užívána pro nevhodné parkování vozidel.



- Úsek stávajícího širokého chodníku vhodného k přestavbě do parametrů dělené stezky – návaznost na směr do ul. Jívavská (úsek 2) a Olomoucká (úsek 1).



- V rámci zpracování studie bylo i prověřováno propojení pro cyklisty v jihozápadním nároží okružní křižovatky. S ohledem na úzký uliční profil a frekventované vstupy z lékárny se toto vedení nedoporučuje.

5. POPIS NÁVRHU

5.1. Lokalita 1 - Propojení od okružní křižovatky Olomoucká x Jívavská směrem do ulice Labutí

Návrh vychází ze stávajícího stavu, kdy křížení okružní křižovatky Olomoucká x Jívavská je pro cyklisty zřízenou pouze na východní větvi (ul. Jívavská) ve formě cyklopřejezdu přimknutého k přechodu pro chodce. Vycházíme-li dále z předpokladu, že návaznost směr nádraží bude řešena stezkou pro chodce a cyklisty umístěné vpravo průjezdního úseku silnice III/44426 (ul. Nádražní) v jejím přidruženém prostoru. Pro nejkratší možnou trajektorii pro cyklisty bez zbytečného závleku, je vhodné překonat severní větev okružní křižovatky na ul. Olomoucká (místní komunikace) co nejbližší okružnímu pásu.

Navrhuje se, aby v severovýchodním nároží pokračoval samostatný cyklistický pás do prostoru stávajícího dopravního stínu mezi středním dělicím ostrůvkem a v poloze cca 13-15 m od okružního pásu byl umístěn cyklopřejezd. Cyklisté po jeho překonání budou moci využít plánovanou dělenou stezku k nádraží (odbočení vlevo na úsek 4) nebo směrem k centru k ul. Masarykova.

Až po propojku mezi ul. Olomoucká a Bojovníků za svobodu je možné zřídit dělenou stezku ve standardních šířkových parametrech - jedině před pivnicí Lidovka tyto parametry znamenají zásah do dvou vzrostlých stromů a nutnost vyřešit přeložky portálů dopravního značení.

Křižovatku ul. Olomoucká se zmiňovanou propojkou je nutné uspořádat tak, aby se zde vyřešila:


- vhodná poloha cyklopřejezdu přimknutého k přechodu pro chodce, tak, aby alespoň jedno vozidlo mohlo bezkolizně stát při dání přednosti v jízdě;
- pro obsluhu drobné provozovny zajistit přístup, tak aby vozidla nenajížděla přes přechod pro chodce;
- z podélných parkovacích stání byl umožněn přístup pro pěší;
- doplnit chodníkové plochy směrem k dětskému hřišti v trase vyšlapaných pěšin.

Další vedení je zpracováno variantně lišící se polohou lávky přes vodní tok Sitka.



První variantou je umístění cyklistického pásu nejprve přimknutého ke stávajícímu chodníku a posléze samostatně trasovaného k cyklopřejezdu přes ul. Bojovníků za svobodu. Na lávku v této poloze cca 6 m proti proudu od stávajícího mostního objektu je možné zavěsit vedení inženýrské sítě dosud volně umístěné nad vodním tokem v chrániče.

Druhá varianta na budování nových zpevněných ploch je jednodušší. Lávka by byla umístěna v místě účelového sjezdu od garáže nemovitosti Olomoucká 64, který by byl pro cyklisty využitý (pohyb cyklistů zvýraznit značením V20).

V 20		<p>Piktogramový koridor pro cyklisty</p> <p>Značka vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů. Řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se na pozemní komunikaci nachází zvýšený provoz cyklistů.</p>
------	---	---



Stávající chodník v parčíku na parc. č. 523 délky cca 25 m se navrhuje na přestavbu do parametrů stezky pro chodce a cyklisty společné.

Obě varianty dovedou cyklisty na vybudovanou stezku podél ul. Masarykova - vazba směr ul. Labutí. Mírně výhodnější se jeví druhá varianta s lávkou umístěnou cca 60 m od stávajícího mostu, protože je zcela bez závleku a navíc umožní i využití protisměrný pohyb cyklistů v jednosměrné části ul. Bojovníků za svobodu v případě, kdy cyklisté směřují do oblasti při ul. Bezručova.

Vedení cyklistů v uličním profilu ul. Olomoucká až k Základní škole náměstí Svobody s ohledem na významnější pohyb pěších a umístění více provozoven (lékárna, realitní kancelář, trafika), kdy se cyklistický provoz nedoporučuje přibližovat k zástavbě, kde vychází lidé ze vstupů ve větší míře (než např. u rodinných domů).




5.2. Lokalita 2 - Propojení stezek podél ul. Jívavská od okružní křižovatky po most U Vrby

Dělená stezka ve východní části průtahu silnice I/46 (ul. Jívavská) vycházející od koupaliště končí po překonání silnice před křižovatkou s ul. Puškinova a U Vrby ve formě cyklopřejezdu přimknutého k přechodu pro chodce. Stavba je dispozičně uzpůsobena budoucímu zřízení lávky přes vodní tok Sprchový potok (IDVT 10206366, správce toku - Lesy ČR). Pro další stupeň PD je nutné provést IG průzkum pro založení opěr lávky a zajistit hydrotechnický výpočet na základě dat ČHMÚ o N-letých průtocích. Cyklisté se pak dostanou přímo do místní komunikace U Vrby bez složitých manévrů v nároží křižovatky a bezkolizně s pěšími. Nutným zásahem je kácení stávající vzrostlé vrby.

Pohyb ve stávající obytné zóně je stávající bez navrhované změny. Chodníkovou plochu šíře 3,00 m pod bytovým domem 1761/10 k.ú. Šternberk při nezměněném stavebním provedení označit jako stezku pro chodce a cyklisty C9, na kterou přímo naváže shodný typ stezky nově umístěné mezi posunuté a přeorganizované parkoviště dle projektu zpracovaného firmou DSGeo projekt v 3/2009. Dle této projektové dokumentace je již zbudován dílčí úsek stezky pro chodce a cyklisty mezi hlavním vstupem do nemocnice a Lékárnou U nemocnice.

Zbývající úsek po okružní křižovatce je již v režimu smíšeného pohybu cyklistů po příjezdných místních komunikacích:

- Větev od ul. Poděbradova vpravo (k lékárně) má omezený vjezd značkou B3 s výjimkou dopravní obsluhy:

B 3		<p>Zákaz vjezdu všech motorových vozidel s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku</p> <p>Značka zakazuje vjezd všech motorových vozidel s výjimkou motocyklů bez postranního vozíku.</p> <p>Zákaz neplatí pro tramvaje a nemotorová vozidla.</p>
-----	---	---

Je k diskuzi, zda toto striktní omezení je funkční a potřebné. Pokud ano, tak možným vhodnějším dopravním režimem je označení komunikace jako cyklistické zóny IZ 9a, což s ohledem na provedení této zónové značky, kdy se zobrazuje v poli symbol příkazové značky C8a Stezka pro cyklisty, bude působit striktněji než stávající značka. Výjimky pro jiná vozidla, než jízdní kola se vyznačují ve spodní části značky. Tento typ značky je vhodný na úseky komunikací, kde dominuje pohyb cyklistů oproti motorovým vozidlům, jejich (i když někde omezený) vjezd je však možný - nejedná se o stezku pro cyklisty. Úsek je vhodné stavebně uspořádat vhodněji - lemování zvýšenou obrubou zabraňující pojíždění souběžných vegetačních ploch a zřízení obratiště na konci komunikace.

- Větev od ul. Poděbradova vlevo (k okružní křižovatce) nemá žádné dopravní omezení.

Jedná se místní příjezdnou komunikaci, kde převažuje funkce obslužná, koexistence motorových vozidel a cyklistů je v zásadě vhodná, doporučuje se však celou oblast zahrnout do zklidněné zóny 30. Je pak v této souvislosti otázkou, zda komunikaci k lékárně nemít v tomto zklidněném režimu také.



Samotné propojení se smíšenou stezkou při ul. Olomoucká je řešeno v rámci projektu „Smíšená stezka ul. Olomoucká – I. etapa“ zpracovanou v 8/2017 ve stupni PDSP firmou Atelis.

Jedná se o kombinaci různých typů cyklistických komunikací, kdy klíčové je především zbudování lávky přes vodní tok Sprchový potok a přestavba parkoviště u nemocnice za současného vybudování stezky přes tento prostor, ostatní úseky jsou v zásadě funkční.



Co to je?

opatření, které zvyšuje ochranu cyklistů a rozšiřuje jejich práva při jízdě ve vozovce, zpravidla ve společném provozu s automobily – kromě jízdních kol je však povolen vjezd pouze těm vozidlům, která jsou vyobrazena ve spodní části značky

Jak ji poznám?

daná vozovka ulice, resp. komunikace je označena svislou dopravní značkou „cyklozóna“ na začátku daného úseku či oblasti a obdobně jako jiné zóny ukončena na výjezdu

K čemu slouží?

slouží ke zlepšení podmínek pro jízdu na kole tam, kde z prostorových nebo jiných důvodů není možné nebo účelné zřídit samostatnou stezku pro chodce a cyklisty nebo jiné opatření zajišťující chráněný cyklistický průjezd s minimálním kontaktem s motorovou dopravou

Jak se zde chovat?

cyklisté mohou jezdit vedle sebe a nejen při pravém okraji vozovky, ostatním vozidlům nesmějí bránit v jízdě, ale mohou je přiměřeně omezit zejména rychlostí své jízdy; rychlost vozidel je maximálně 30 km/h; ve vztahu k chodcům platí shodná pravidla jako na jakékoliv jiné běžné komunikaci






5.3. Lokalita 3 - Nábřežní – Masarykova na pravém břehu Sítky

Ulice Nábřežní je příjezdnou místní komunikací, která má dvě části rozdělené křižovatkou s přístupovou komunikací od ul. Masarykova. Vstřícně k ní se nachází ještě lávka pro pěší a cyklisty od ul. U Střelnice. Vnější části jsou pro motorová vozidla neprůjezdné. Ve východní části se nachází mezi oplocením soukromých nemovitostí a stromořadím podél vodního toku Sítka stávající úzká komunikace bez označení. Stavebně je provedena v asfaltbetonu. Šířkové parametry jsou dané, není reálné od soukromých vlastníků získat majetková práva k jejich pozemkům. Doporučuje se pouze zajistit stavební obnovu tohoto úseku délky cca 70 m do mlatového povrchu (s ohledem na kořenový systém vzrostlých dřevin). Vyznačit pak jako stezku pro chodce a cyklisty společnou (C9).

Západní část při zaústění do ul. Věžní (průtah silnice II/444) je také neprůjezdná z důvodu stísněného prostoru mezi oplocením nemovitostí a břehovou hranou. Šíře však umožňuje provedení stezky pro chodce a cyklisty dělené šíře 4,00 m, jak je navrženo v PD „Stezka pro chodce a cyklisty Pískoviště - Nábřežní, Šternberk“ z 4/2017 zpracované firmou Dopravní projektování. V této PD je ještě navržena stavební obnova úseku komunikace k nemovitosti číslo 20 délky cca 83 m.

Mezilehlý úsek vyžaduje stavební obnovu a usměrnění parkování. Stávající v části komunikace aplikované kolmé a šikmé řazení parkujících vozidel není z pohledu silného cyklistického provozu vhodné - hrozí riziko střetu s cyklistou při vyjíždění z parkovacího místa. Vhodnější je podélné řazení. Uliční profil se navrhuje funkčně členit na šíři chodníku 2,00 m u nemovitostí, parkovací stání 2,00 m, jízdní pás 5,00 m a případně ještě lokálně parkování u stromořadí s vhodným povrchem přívětivějším ke kořenovému systému šíře 2,00 m. Z dopravního hlediska je tato komunikace typicky vhodná pro vyznačení cyklistické ulice IZ9a.

IZ 9a		<p>Zóna pro cyklisty</p> <p>Značka označuje oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v cyklistické zóně.</p> <p>Ve spodní části značky se uvedou nápisem nebo vhodným symbolem jiná vozidla než jízdní kola, kterým je vjezd do cyklistické zóny povolen.</p> 
IZ 9b		<p>Konec zóny pro cyklisty</p> <p>Značka označuje konec cyklistické zóny.</p> <p>Značka může být při výjezdu z cyklistické zóny umístěna i jen po levé straně vozovky z opačné strany značky „Zóna pro cyklisty“.</p>



5.4. Lokalita 4 - Návrh stezky podél ul. Nádražní

Začátek úseku navazuje na nově zřízený cyklistický přejezd přes severní větev okružní křižovatky Olomoucká x Jívavská (úsek 1). Prostorové možnosti umožňují v celém předmětném úseku zřídit stezku pro chodce a cyklisty dělenou celkové šíře 4,00 m s těmito podmínkami:

- V první úseku po přístupovou komunikaci ke střednímu odbornému učilišti je nutné řešit délky přechodů pro chodce, splnění normových požadavků na nasvětlení adaptačních úseků, šíři samotného hlavního prostoru průtahu silnice III/44426;
- K supermarketu Albert je vhodné pro cyklisty navrhnout přístup (cyklopřejezd přimknutý k přechodu pro chodce);
- Vjezdy k SOU a bytovým domům stavebně provést jako dlouhé zpomalovací prahy (zřídit zároveň zónu tempo 30 až po ul. U Střelnice);
- Široký parkovací pás na části průtahu silnice III/44426, kde se částečně parkuje i kolmo, nahradit parkovacím pruhem s podélným řazením vozidel;
- U parkoviště před bytovými domy 10a, 10c, 10e je nutné šířkové parametry navrhnout tak, aby byly dodrženy šířky převisu vozidel a bezpečnostní odstup - buď rozšířením parkoviště nebo navržením šikmého řazení vozidel a tedy zjednosměrnění přístupové komunikace;
- na ul. Věžní byl v průběhu zpracování ST předán požadavek projektantovi na převedení cyklistů (přejezd přimknutý k přechodu pro chodce) přes severní větev zde vzniklé okružní křižovatky (PD „Rekonstrukce II/444, ul. Věžní, projektant MCO).

6. ZÁVĚR

Předložené návrhy doplňují stávající i plánovanou infrastrukturu pro cyklisty v jižní části města. Pro seřazení prioritních úseků mohou sloužit plánované dopravní průzkumy.