

5. PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Generel cyklistické dopravy v Plzni

Město Plzeň mělo pro budování cyklistické infrastruktury od roku 2001 Generel cyklistických tras města Plzně, který procházel pravidelnou aktualizací. Vzhledem k narůstajícímu počtu cyklistů, koloběžkářů, uživatelů segwayů atp. vyvstala potřeba aktualizovat nejen samotný cyklogenerel jako plán cyklostezek, ale doplnit tento dokument o další části tak, aby se z něj stal strategický dokument odpovídající současným potřebám města Plzně v cyklodopravě. Návrh nového cyklogenerelu byl schválen Radou města Plzně 27. června 2024.

Textová část shrnuje podmínky a pravidla pro budování cyklistické infrastruktury včetně té parkovací, popisuje kategorie cyklotras, jejich značení i údržbu. Popisuje další kroky vedoucí k podpoře cyklistické dopravy jako jsou bikesharing, podpora citylogistiky či úloha marketingu a komunikace i ve spolupráci se soukromým sektorem.

Mapová část pak navrhuje síť komunikací pro cyklisty v Plzni, přičemž páteří této sítě jsou tzv. rychlé trasy, které ve svém provedení mají nabídnout časově konkurenceschopnou individuální dopravu pomocí prostředků mikromobility po městě. Do celé sítě jsou jako trasy se zvláštními parametry zahrnuty také tzv. plzeňské greenways (sportovně rekreační trasy v údolí plzeňských řek a potoků) a návrhy plzeňských railways (cest po tělese bývalé železniční trati nebo v souběhu s ní).

Generel také zahrnuje plochy pro sportovní vyžití na kole, tedy lokality s existujícími, případně plánovanými trailly (jednostopými klikatícími se cyklistickými „pěšinami“ pro milovníky jízdy na horském kole), pumptracky („hřiště pro kola“ plné boulí s klikatícími se cestami, umožňující nácvik jízdy v terénu) či jiná cyklistická závodiště.

Stavby realizované v roce 2024

- **Lávka pro pěší a cyklisty V Lahošti**

Ve čtvrtek 20. června 2024 byla položena na opěry mostní konstrukce lávky na novém úseku cyklostezky z Radobyčic do Útušic přes rokli V Lahošti. Jde o další úsek plzeňských greenways, který nabídne cyklistům alternativu bezpečného dojezdu do Plzně po stezce místo po silnici.

Nový úsek stezky pro pěší a cyklisty obsahující lávku přes rokli V Lahošti je nejjižnějším úsekem greenway Úhlava na území Plzně, který navazuje na již hotové cyklistické propojení z Hradiště do Radobyčic.

Délka nosné konstrukce lávky je 39,5 metru. Původně tato konstrukce přemostovala silnici I/27 v prodloužení Kaplířovy ulice v Plzni. Při výstavbě tramvajové trati k Západočeské univerzitě byla lávka snesena a nahrazena tramvajovým mostem. Stavbu stezky s lávkou V Lahošti provedla společnost EUROVIA CZ, a.s. se smluvní cenou 17 875 394 korun včetně DPH.



- **Nový asfaltový povrch na stezce pro chodce a cyklisty podél Nepomucké ulice**

Téměř sedmisetmetrový úsek stezky pro chodce a cyklisty získal nový asfaltový povrch v původní šíři tří až čtyř metrů. Původní povrch byl narušený řadou překopů a také deformovaný kořeny dnes již odstraněných a novou výsadbou nahrazených stromů. Podle cyklogenerelu je tento úsek součástí tzv. rychlé trasy, která představuje páteřní síť komunikací pro cyklisty ve městě. Oprava stála 3,3 milionu korun, zhotovitelem stavby byla společnost EUROVIA CS, a. s.



- **Oprava lávky přes Bolevecký potok pod Bílou Horou**

Správa veřejného statku města Plzně zajistila opravu lávky přes Bolevecký potok u křižovatky ulic Na Roudné a U Velkého rybníka. Lávka slouží hlavně chodcům směřujícím z Roudné na Bílou Horu.



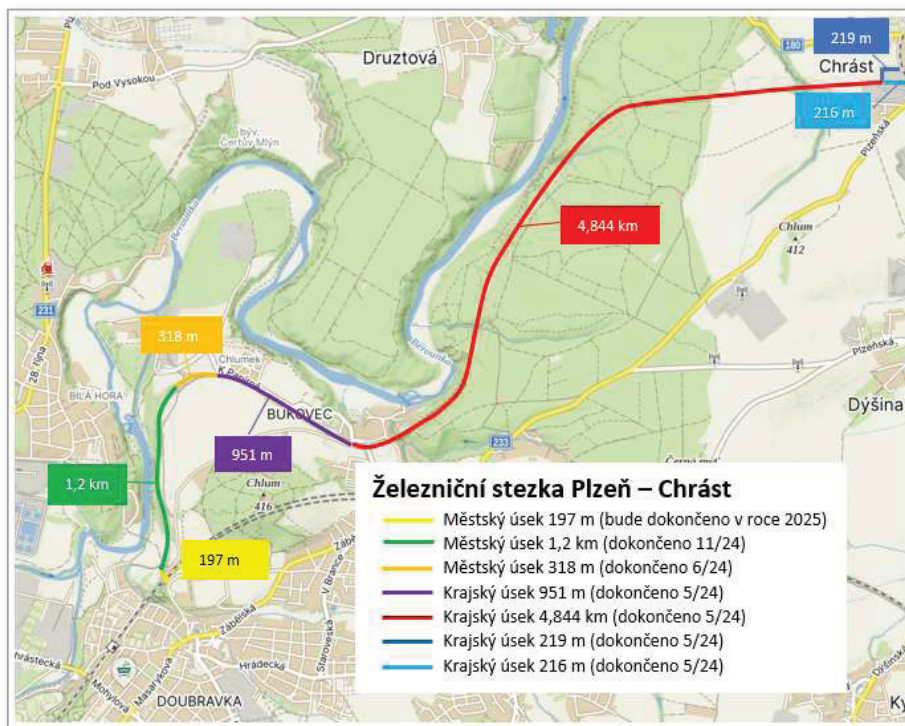
Lávka přes Bolevecký potok pochází z 80. let minulého století a od svého vzniku neprošla významnější opravou. S vybudováním navazujících stezek přes Roudnou, podél Jateční ulice a ulice Na Sudech zde došlo k navýšení počtu pěších a cyklistů.

Nosná konstrukce lávky byla ve špatném stavu a již neodpovídala požadavkům pro bezpečný provoz. V tomto případě šlo o docela velkou opravu – z původní lávky zůstaly pouze opěry, které byly sanovány a přibetonovány. Poté byla postavena nová železobetonová křídla navazující na opěry a osazena nová železobetonová nosná konstrukce s římsami. Nové je také zábradlí, které změnilo barvu z modré na zelenou. V rámci opravy bylo vyřešeno i odvodnění plochy lávky a navazující části chodníků.

Celkové náklady na stavbu činily 1 897 551 Kč včetně DPH.

- **Stezka po tělese bývalé železniční trati z Doubravky do Chrástu**

Dne 21. května 2024 se veřejnosti otevřel první úsek stezky vedoucí z Plzně–Bukovce do Chrástu po tělese bývalé železniční trati České západní dráhy. Investorem tohoto úseku byl Plzeňský kraj prostřednictvím Správy a údržby silnic PK. Celková délka úpravy stezky činila téměř 5,8 km, a to včetně souvisejícího úseku Chlumek – Bukovec délky 951 m. Zhotovitelem byla společnost ROADFIN STAVBY, s.r.o. s celkovými stavebními náklady 36 mil. Kč s DPH. Financování bylo zajištěno s pomocí dotace EU (IROP), a to ve výši 70 % uznatelných nákladů, dalších 15 % bylo hrazeno ze státního rozpočtu a zbylých 15 % z rozpočtu Plzeňského kraje.



V roce 2024 město Plzeň realizovalo stavbu navazujících úseků stezky v části pod Chlumem. Byla využita 8 m široká pláň bývalé železniční tratě. Stezka samotná má šíři 5,5 m, z toho 3,5 m je vyhrazeno pro cyklisty, další 2 m oddělené hmatným pásem pak slouží pro pěší. Zbývající 2 m šíře tvoří krajnice se šterkovým povrchem. Provoz na stezce by tak měl být při oddělení pěších a cyklistů bezpečnější. Součástí stavby byla i oprava dvou propustků a tři nové odpočívky. Stezka do Chrástu je první plzeňskou railways na tělese bývalé železniční trati.

Úseky zajišťované městem Plzeň realizovala firma ROADFIN STAVBY s.r.o. s nákladem bezmála 21 mil. Kč včetně DPH. Rovněž v tomto případě byla využita dotace z IROP. Celý soubor staveb bude dokončen v roce 2025 napojením na stávající stezku pro chodce a cyklisty v Doubravce.



- **Oprava Lemovy lávky v Hradišti**

Lemova lávka v plzeňské městské části Hradiště překlenula Úhlavu v roce 2004 a od té doby neprošla žádnou výraznější opravou. V roce 2020 na lávku navázala upravená polní cesta do Radobyčic, která je nyní pohodlnou cestou s asfaltovým povrchem.

Při opravě lávky byly zkontrolovány všechny spoje a byla provedena celková obnova protikoroziční ochrany. Dále došlo ke kompletní opravě pochozí izolace, k sanaci opěr a pilíře lávky včetně sjednocujícího ochranného nátěru. Upraveno bylo také odvodnění. Těmito opravami došlo k prodloužení životnosti lávky.

Celkové náklady na stavbu byly 6,9 milionu korun vč. DPH.



- **Cyklostezka – křížení s ul. 17. listopadu**

Na jaře 2024 bylo na Borech vybudováno cyklistické propojení ulic Raisovy a Čechovy v místě stávajícího přechodu pro chodce přes ulici 17. listopadu.

V Čechově ulici byl zřízen pás pro cyklisty a vytvořen sjezd do vozovky před vyhrazeným parkovacím stáním s možným pokračováním jízdy na kole po souběžné komunikaci 17. listopadu směrem k FN Bory. Stávající přechod pro chodce přes ulici 17. listopadu byl rozšířen o část pro cyklisty.

Na jižní straně ulice byl prostor také šířkově upraven. Plocha pro chodce, dříve asfaltová, byla předlážděna kvůli jasnému rozdělení ploch. Stezka je zde řešena ještě jako oddělená, po křížení se stávající stezkou podél ulice 17. listopadu pokračuje dále již jako smíšená ve stávajícím chodníku a je svedena do Raisovy ulice. Plochy pojížděné cyklisty mají povrch z asfaltového betonu, chodníky jsou z betonové dlažby.

