



Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy

ve městě Svitavy
v letech 2023–2033

Svitavy a kolo.





Obsah

Úvod	3
1 Analýza současného stavu.....	5
1.1 Základní údaje o městě a okolí ve vazbě na cyklistickou dopravu	5
1.2 Stávající cyklistická dopravní síť	8
1.3 Analýza regionálních strategií v oblasti cyklodopravy.....	15
1.4 Dopravní zatížení	16
1.5 Limity a bariéry města	16
1.6 SWOT analýza	17
2 Návrhová část	18
3 Implementační část	21
4 Obecná doporučení	24
4.1 Okamžitá opatření pro vytváření dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu.....	24
4.2 Služby pro cyklisty	24
4.3 Další opatření podporující rozvoj cyklistiky	25
5 Závěr	26
6 Seznamy.....	27
6.1 Seznam obrázků	27
6.2 Seznam tabulek	27



Úvod

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy ve městě Svítavy (dále i „SPRCD“) vytyčuje základní směry budoucího vývoje cyklistické dopravy do roku 2033 a umožňuje vedení města komplexně identifikovat potenciál rozvoje města ve střednědobém až dlouhodobém období. Jedná se o dílčí dokument, který bude podkladem komplexního strategického dokumentu Plánu udržitelné mobility města Svítavy.

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy ve městě Svítavy je prostředkem k maximálnímu využití potenciálu území prostřednictvím volných finančních prostředků města, ale také absorpcí dotační podpory ze strukturálních fondů, národních programů, krajských dotací i nadací a soutěží. Představuje fundamentální plán cyklistické dopravy ve městě identifikující směry jeho rozvoje ve vymezeném časovém období, který respektuje aktuální potřeby, regionální i historické konsekvence a bere v úvahu místní limity rozvoje.

Cyklistika jako způsob dopravy není marginálním tématem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující její další druhy. Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují dopady na životní prostředí, zlepšují zdraví a kvalitu života obyvatel města a jsou rovněž prostředkem pro zdravý rozvoj cestovního ruchu.

Vize města Svítavy

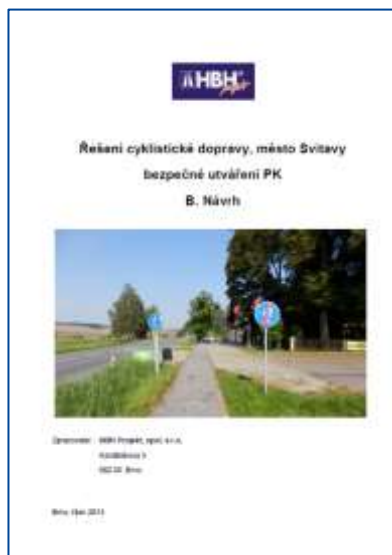
- Tvorba bezpečného a zdravého veřejného městského prostoru pro obyvatele
- Regulace nárůstu individuální automobilové dopravy efektivním využitím cyklodopravy
- Podpořit udržitelnou a ekologickou cyklodopravu zkvalitněním zázemí
- Zvýšit informovanost a osvětu o cyklodopravě



Při zpracování dokumentu se vycházelo mj. z níže zpracovaných podkladů:

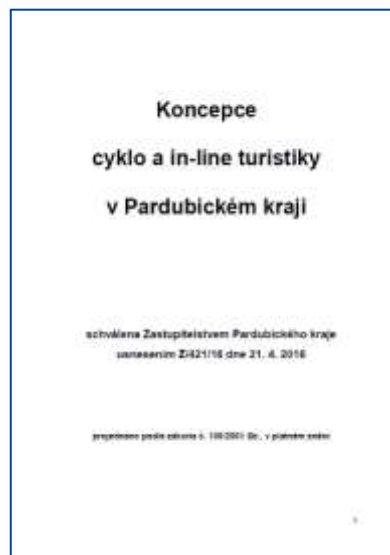
Řešení cyklistické dopravy, město Svitavy

- zpracovatel HBH Projekt, spol. s r.o., Brno



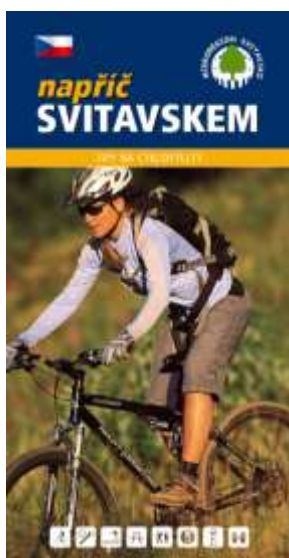
Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pard. kraji

- zpracovatel OHGS s.r.o., Ústí nad Orlicí



NAPŘÍČ SVITAVSKEM - TIPY NA CYKLOVÝLETY

- zpracovatelé: E. Stündl, I. Macháček, R. Fikejz



Zprávy o dopravní situaci ve městě

- zpracovatelka: J. Šneková



Obrázek 1 - Vybrané podpůrné materiály



1 Analýza současného stavu

1.1 Základní údaje o městě a okolí ve vazbě na cyklistickou dopravu

Město Svitavy se nachází ve východních Čechách, téměř na hranici Čech a Moravy v nadmořské výšce 435 m. n. m. Vzniklo na spojnici důležitých obchodních cest. Rozloha města je 31,33 km² a trvale zde žije k 1. 1. 2023 16 328 obyvatel. I když město z hlediska České republiky nepatří co do rozlohy a počtu obyvatel k významným městům, je důležitým dopravním uzlem spojujícím Čechy a Moravu. To s sebou nese i svá negativa z hlediska zatížení silniční dopravou.

Cyklisté ve městě nemají doposud žádné preference, ani vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, což je nevýhoda. Musejí se pohybovat v hlavním dopravním prostoru společně s motorovou dopravou a hrozí jim tak nebezpečí plynoucí z provozu nákladní, popřípadě tranzitní dopravy. Pro pohyb cyklistů z okrajových částí města, jako je Moravský Lačnov, Čtyřicet Lánů, nebo sousední obce Hradec nad Svitavou, Vendolí, Javorník nebo Opatovec již existují cyklostezky částečně se smíšeným provozem s chodci nebo zemědělské obslužné cesty. Cyklisté tak mají možnost vyhnout se hlavním komunikacím. Nejvíce kolizí a nebezpečných situací hrozí v centru města u velké okružní křižovatky. Okružní křižovatka je pro cyklisty velice nebezpečná vzhledem k velkému množství mrtvých úhlů při projíždění nákladními vozidly. Vedle základní páteřní dopravní sítě, kterou tvoří tři silnice I. třídy a jedna silnice II. třídy ovšem ve městě existuje několik alternativních tras, po místních komunikacích, které jsou souběžné se silnicemi I. třídy. Zde se cyklisté mohou pohybovat, aby se vyhnuli těmto komunikacím a s tím spojeného nebezpečí, což je obrovská výhoda. Naproti tomu budování cyklostezek přímo ve městě je problém. Stávající zástavba a komunikace nedovolují řešit cyklostezky vzhledem k bezpečnosti cyklistů. Město má značené směry cyklotras, které je možné využít pro bezpečnější projetí po místních komunikacích mimo nejvíce dopravně zatížené lokality ve městě.

Aktuálním moderním trendem je rozvoj elektrocyklistiky (v centru města je umístěna elektronabíječka např. u Restaurace Astra). Další místa se po městě postupně vytipovávají z hlediska rychlé dostupnosti a jedná se o potřebných investicích.

Kromě rekreační cyklistiky je významná cyklistika i jako forma denní mobility do škol či zaměstnání.

Z pohledu republikových vazeb:

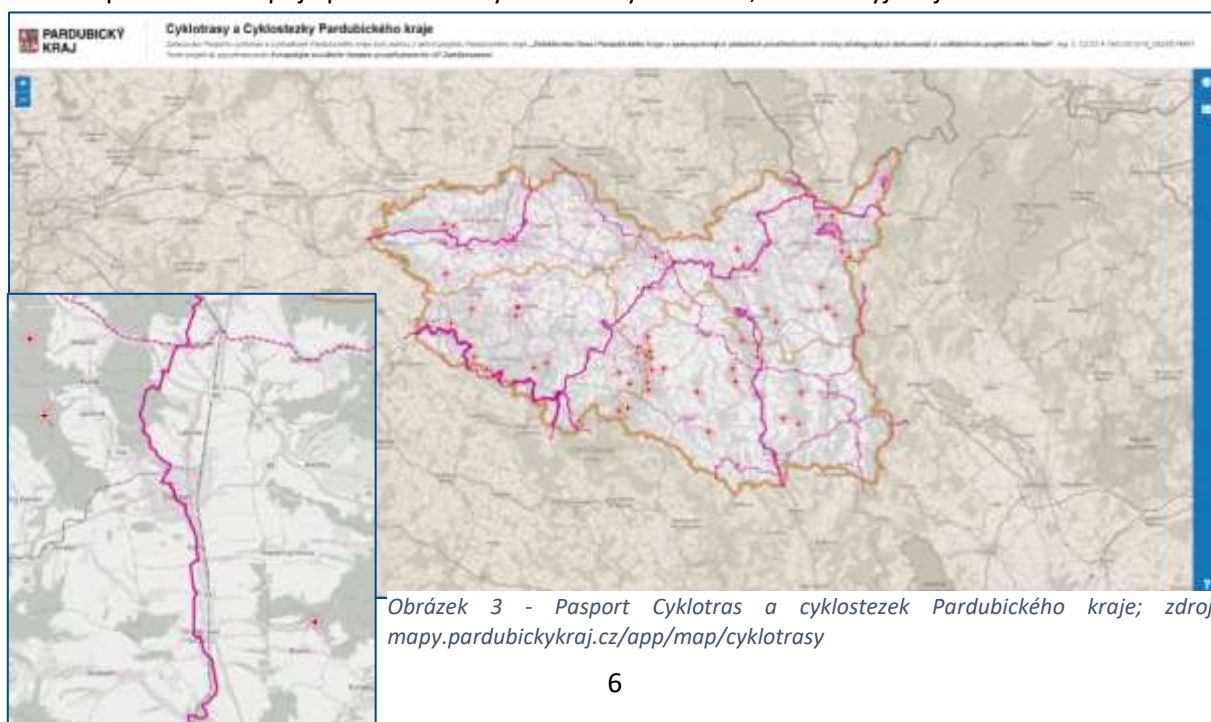
- Městem prochází dálková cyklotrasa č. 24 – Svitava, a to ve směru Česká Třebová – Stvolová, s možným prodloužením do Blanska, která vede údolím řeky Svitavy a je tedy bez převýšení a bez vybočení do okolních kopců. Aktuálně měří 46 km. Úsek cyklotrasy ze Stvolové do Letovic je ve výstavbě.



Obrázek 2 - Síť dálkových cyklotras v ČR; zdroj: cdv.cz

Z pohledu regionálních vazeb:

- Kraj disponuje Pasportem cyklotras a cyklostezek Pardubického kraje z roku 2021, který podrobně mapuje provázanost cyklotras a cyklostezek, č. 24 nevyjímaje.



Obrázek 3 - Pasport Cyklotras a cyklostezek Pardubického kraje; zdroj: mapy.pardubickykraj.cz/app/map/cyklotrasy



- Vlaky na trati procházející Svitavami jsou již dnes vybaveny soupravami umožňujícími přepravu jízdních kol. V případě sezóny je nutné si zajistit „místenkou na kola“, bez které kolo není přepraveno.
- Relativní blízkost podhůří a nenáročných či víceméně náročných terénů je možností i pro rozvoj rekreačních cyklobusů v návaznosti na již existující linky – růžová, modrá či zelená linka Českomoravským pomezím.
- ČD Bike a MIC Svitavy provozují ve Svitavách půjčovnu kol.

Z pohledu **nejbližšího okolí města:**

- Nejbližší okolí města je členité/terénní, ale vzhledem k průměrné nadmořské výšce, mírným spádům a teplotně vyhovujícím klimatickým podmínkám, jako stvořeno pro rekreaci jak pěší, tak cyklistickou.
- Existence návazných stávajících tras v okolních obcích procházejících městem či jeho blízkostí 4024, 4028, 4033, 4044, 4204, 4205, 182 (Moravská Třebová – Choceň).

Svitavy nedisponují dlouhými cyklistickými trasami, které by se mohly vyznačovat kompaktností či homogenitou. Řada z úseků sítě byla vyznačena pouze směrovými tabulkami a vede po méně významných komunikacích (často hůře sjízdných), což některé cyklisty nemotivuje využívat jiné, než dopravně velmi vytížené a tedy nebezpečné komunikace. Tato skutečnost je o to závažnější, pokud se týká rodin s dětmi, kde nebezpečí výrazně narůstá.

Mezi nejčastějšími problémy zmiňovanými cyklisty patří:

- Chybějící propojení mezi Svitavami a Koclířovem
- Závady na cyklostezkách (vjezdy, vysoké obruby, překážky, úzká místa, stav povrchů)
- Absence cyklistických pruhů na vozovkách
- Chybějící cyklostezky podél hlavních komunikací
- Chybějící opatření pro cyklisty na křižovatkách, schodech, v podchodech
- Chybějící opatření pro zklidňování dopravy (např. formou plošných zón 30)
- Nedostatečný počet bezpečných míst pro parkování kol
- Poškození, znečištění, popř. znemožnění průjezdu po značené cyklostezce z důvodu probíhajících prací – např. zemědělské práce, těžba dřeva apod.

Mezi problematické úseky se řadí:

- 1) Úsek Svitavy – Koclířov (frekventovaná silnice I/34; směr Olomouc)
- 2) Kruhové objezdy
- 3) Náměstí Míru
- 4) Elipsová křižovatka na konci Moravské Lačnova
- 5) Úsek mezi elipsovou křižovatkou a začátkem zemědělské komunikace za Moravským Lačnovem



Obrázek 4 - Pohled na elipsovou křižovatku na konci Moravské Lačnova



Obrázek 5 - Budovaná křižovatka obchvatu města Svitavy na silnici I/34 směr Olomouc

V současné době se připravuje cyklostezka Svitavy – Koclířov, týkající se odklonění cyklistů ze silnice I/34, v návaznosti na propojení měst Svitavy – Moravská Třebová.

Dětské dopravní hřiště

Město Svitavy disponuje dětským dopravním hřištěm, které pravidelně již několik let modernizuje – např. prostřednictvím stavby učebny (2018, 2019), technologického vybavení (2019), rekonstrukce komunikace, zpevněných ploch a chodníků (2021-2022) a pořízení vodorovného a svislého dopravního značení (2022). V přípravě je doplňková budova pro zázemí údržby a servisu zapůjčených kol, šlapadel a vozítek. Současný provozovatel – Středisko volného času Svitavy organizuje pro školy kurzy dopravní výchovy a dopravní soutěže. Hřiště je také zpřístupněno veřejnosti.



Obrázek 6 - Pohled na dětské dopravní hřiště

1.2 Stávající cyklistická dopravní síť

Stávající cyklistické trasy je možnost členit podle 2 charakteristik:

- 1) podle funkce
- 2) podle významu

Cyklistické trasy podle funkce:

- Dopravní funkce
- Rekreačně turistická funkce.



Obě funkce nelze v praxi při projektování cyklistických tras separovat, protože se mohou vzájemně prolínat.

Každodenní provoz s dopravní funkcí lze dále rozčlenit na následující dílčí funkce:

- Pro dopravu do zaměstnání a škol
- Pro příjezd k prostředku veřejné hromadné dopravy
- Pro dopravu za obchodem, službami, institucemi.

Mezi hlavní rozdíly každodenního a rekreačního provozu patří tyto odlišnosti:

- Ve směru trasy (pravidelná jízda vyžaduje pokud možno nejkratší směr, naopak u rekreační funkce je akceptovatelná zajižďka podložená lepším komfortem či zajímavostí na trase)
- V počtu osob (u pravidelné jízdy se předpokládá převážně individuální charakter, kdežto rekreační trasy bývají často využívány skupinami, z nichž nejrizikovější skupinu tvoří rodiny s dětmi)
- V době využívání (pravidelné trasy jsou využívány převážně v pracovní dny, rekreační trasy se koncentrují do odpoledních hodin, víkendů, prázdnin a svátků)
- V sezónnosti využívání (pravidelná doprava buď celoročně, nebo mimo klimaticky nejméně příznivé období, rekreační doprava je více závislá na aktuálním počasí).

Cyklistické trasy podle významu:

Trasy místní – využívané pro dopravu v zastavěném území s funkcí převážně dopravní

Trasy regionální spojují významné cíle v regionu s funkcí jak dopravní, tak i rekreační, např. cyklotrasa č. 4028 Svitavy – Litomyšl.

Dálkové trasy spojují vzdálené cíle, mají funkci rekreační (např. evropská síť). V případě Svitavska se jedná o cyklotrasu č. 24 – Svitava.

Typologie cyklistických tras

Ve městě je navrženo uvažovat s následujícími typy cyklistických tras:

- (samostatná) stezka pro cyklisty
- Společná stezka pro chodce a cyklisty (nedělená)
- Společná stezka pro chodce a cyklisty (dělená na část pro chodce a cyklisty)
- vyhrazené cyklistické pruhy (na vozovce) včetně vedení cyklistických pruhů v protisměru jednosměrné komunikace
- Účelová komunikace (polní, lesní cesta, jiná komunikace)
- Vedení trasy v obytné zóně
- Vedení trasy v pěší zóně
- Vedení trasy v cyklistické zóně (za předpokladu provozu i ostatních vozidel)
- Vedení trasy po stezce pro chodce s povoleným provozem cyklistů
- Vedení trasy po vozovce převážně místních obslužných komunikací nebo dopravně méně významných silnicích do povolené rychlosti 50 km/hod v zastavěném území (zvláštním případem je výjimečně možné vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace bez vyznačení cyklo pruhu)



- Tzv. ochranné pruhy pro cyklisty (dle legislativy cyklistické pruhy).

Nejčastější příčiny nehod

Na stezkách je častou příčinou nehodovosti mj.:

- Nedostatečný rozhled nebo osvětlení v místě křížení komunikace s provozem motorových vozidel
- Vjezd a výjezd na pozemek mimo komunikaci
- Rozdílná rychlost chodců a cyklistů
- Místa křížení stezek chodců

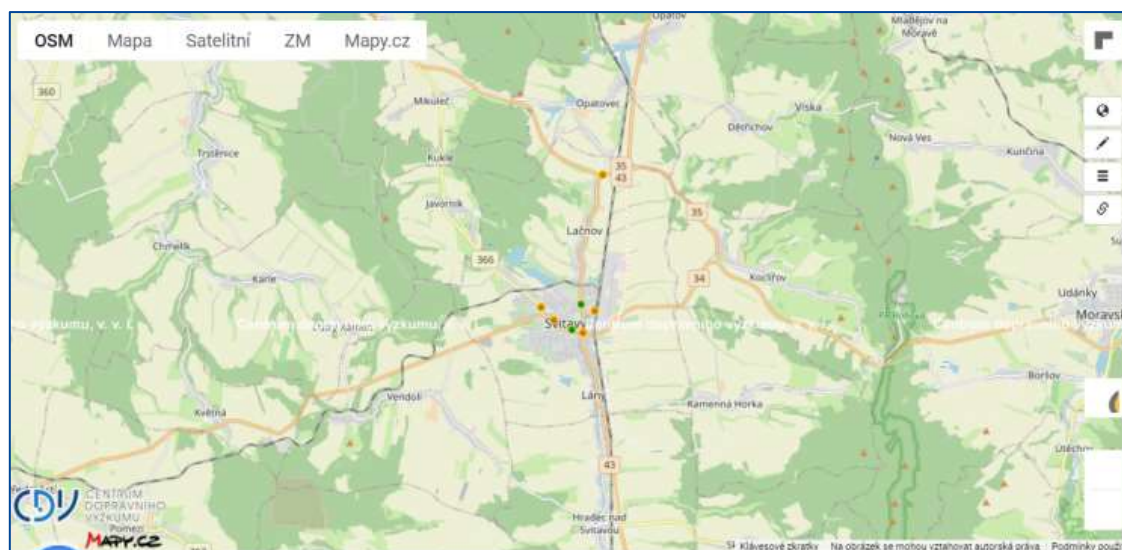
Na vozovkách se řadí mezi nejčastější příčiny nehod:

- Na komunikacích s povolenou nebo dosahovanou rychlostí nad 50 km/hod.
- Rozdíly v rychlostech mezi cyklisty a vozidly
- Odbočení vpravo řidičem motorového vozidla (cyklista může předjíždět i zprava)
- Nedání přednosti v jízdě při odbočení vlevo protijedoucímu cyklistovi
- Odbočení cyklisty vlevo (manévr před odbočením, konflikt s protijedoucím vozidlem)
- Otevírání dveří u zaparkovaných vozidel
- Míjení cyklisty v malé vzdálenosti
- Zaparkovaná vozidla omezující výhled na trasu cyklisty
- Neosvětlení cyklisté za snížené viditelnosti a v nočních hodinách

Při plánování je nutné dále sledovat následující obecné požadavky:

- Požadavek na minimální redukci stávajících pěších tras
- Požadavek na plynulé vedení tras a minimalizaci výškových rozdílů
- Požadavek na zajištění bezpečnosti trasy (minimum podjezdů, závrtek).

Dle Centra dopravního výzkumu, v. v. i. – Přehledu nehod v silničním provozu se v období 1. 1. 2022 – 30. 11. 2022 stalo 7 nehod, 5x lehké zranění a 2x bez zranění.



Obrázek 7 - Přehled dopravních nehod jízdních kol (cyklistů); zdroj: nehody.cdv.cz/statistics.php?h=t1c



Stávající cyklistická síť je v dokumentu rozdělena do tří kategorií. Každá z nich se následně vyznačuje specifickým účelem a způsobem využití. Pro cyklistickou dopravu je důležitá jejich vhodná kombinace a trasování, abychom dosáhli optimálního pohybu v intravilánu obce a zároveň zajistili vhodné napojení na nadnárodní trasy apod.

- 1) Cyklostezky – cyklista má vlastní vyhrazenou pozemní komunikaci.
- 2) Cyklotrasy – cyklista je součástí dopravního provozu.
- 3) Bezpečné komunikace umožňující pohyb cyklistů – cyklista se pohybuje po zemědělské komunikaci

1) Cyklostezky

Tento druh cyklistické dopravy je nejbezpečnější pro cyklistu, avšak ekonomicky nejnáročnější na realizovatelnost a udržitelnost. Cyklista se zde pohybuje po vlastní stezce zcela sám, případně spolu s chodci, pokud je tomu upraveno dopravní značení cyklostezky.

Tabulka 1 - Seznam cyklostezek

	Označení	Název	Délka (m)	Povrch
Cyklostezky	4205	Svitavy – Javorník	1 294	asfalt
		Svitavy – Vendolí	1 890	asfalt
		Svitavy – Sluneční stráň	875	lesní cesta
		U Tří mostů	1 226	asfalt
Suma			5 285	



Obrázek 8 - Počátek cyklostezky Svítavy – Vendolí



Obrázek 9 - Cyklostezka Svítavy - Javorník

2) Cyklotrasy

Tyto cyklotrasy lze rozlišit na trasy v intravilánu a extravilánu města. Každé z těchto tras plní jinou funkci. Trasy v extravilánu města spojují samotné město s okolními příměstskými částmi a propojují město s trasami vyššího významu. Tyto trasy jsou dobře značené, plní svůj účel a jsou hojně využívány jak turisty, tak osobami k dopravě do zaměstnání.



Trasy v intravilánu města mají za úkol umožnit cyklistům bezpečný pohyb po městě. Síť cyklotras definovaných územním plánem se zdá být kompletní a vhodně obsluhuje celé město. Dopravní značení však na mnoha místech chybí a pohyb zejména po některých dopravně zatížených komunikacích je velmi nebezpečný. Z tohoto pohledu tak síť cyklotras není hodnocena jako vyhovující.

Tabulka 2 - Seznam cyklotras

	Označení	Název	Délka (m)	Povrch
Cyklotrasy	24	Svitava	8 670	asfalt, lesní cesta
	4022	Svitavy – Hradec nad Svitavou	2 794	asfalt
	4028	Svitavy – Litomyšl	5 356	asfalt, lesní cesta
	4033	Svitavy – Opatovský les	5 823	asfalt, lesní cesta
	4204	Lány - Hřebeč	2 400	asfalt, lesní cesta
		Městský okruh	9 112	asfalt, dlažba
		Brand	3 361	lesní cesta
Suma			37 516	

3) Bezpečné komunikace umožňující pohyb cyklistů

Jedná se o speciální kategorii cyklistické sítě, kde cyklisté využívají upravené zemědělské komunikace. Ve Svitavách existují 2 tohoto typu.

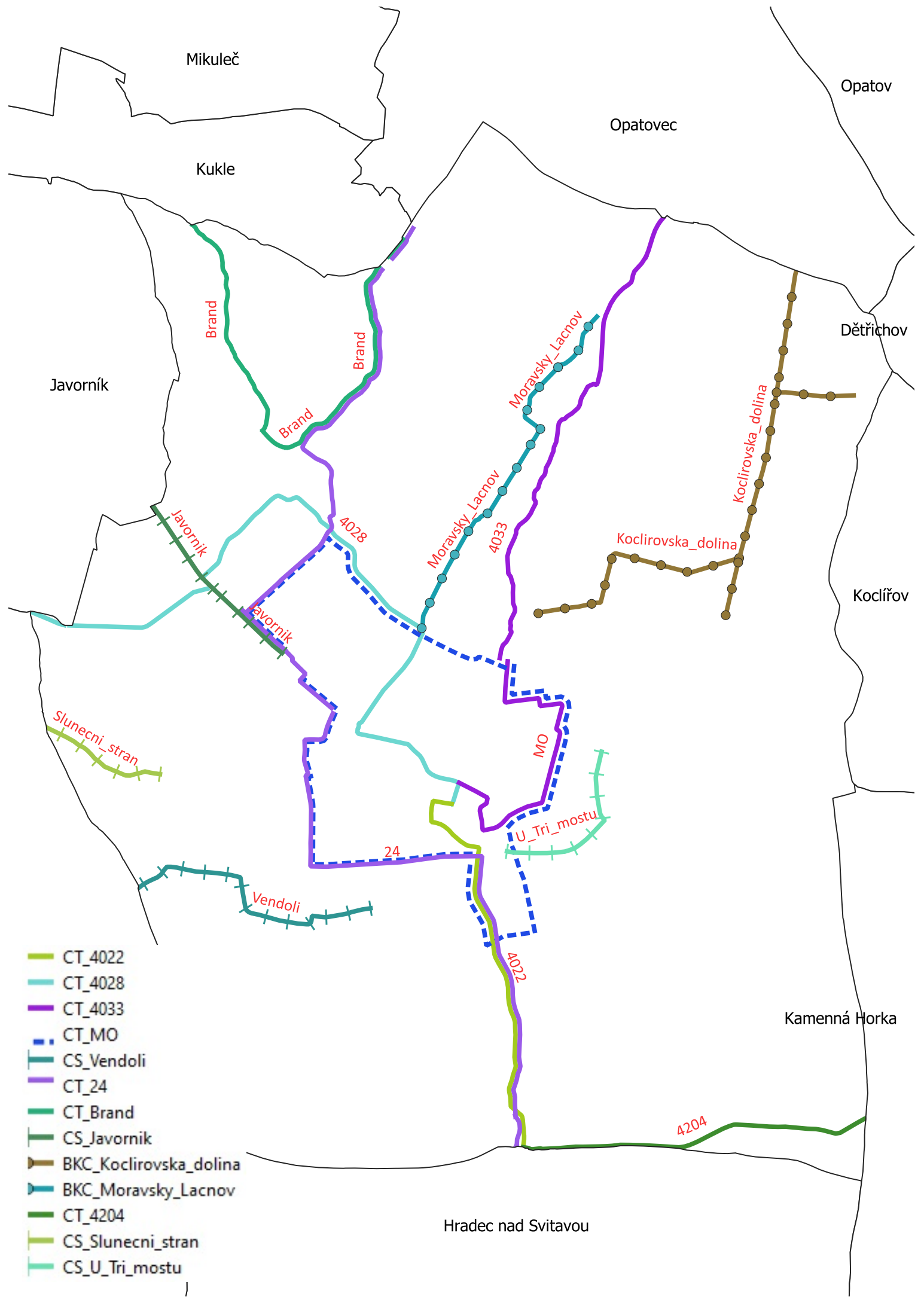
Tabulka 3 - Seznam bezpečných komunikací

	Označení	Název	Délka (m)	Povrch
Komunikace		Moravský Lačnov	2 613	asfalt
		Koclířovská dolina	4 583	asfalt, hliněná cesta
Suma			7 196	



Obrázek 10 - Zemědělská komunikace Moravský Lačnov

Obrázek 11 - Schéma cyklistické sítě ve městě v měřítku 1 : 30 000 (str. 13)



- CT_4022
- CT_4028
- CT_4033
- CT_MO
- | CS_Vendoli
- | CT_24
- | CT_Brand
- | CS_Javornik
- BKC_Koclirivska_dolina
- ▶ BKC_Moravsky_Lacnov
- | CT_4204
- | CS_Slunecni_stran
- | CS_U_Tri_mostu

Hradec nad Svitavou



Doprovodná cyklistická infrastruktura

Součástí komplexního řešení cyklistické dopravy je i doprovodná cyklistická infrastruktura. Svítavy se zapojily do iniciativy Cyklisté vítáni, jehož samolepku lze nalézt v lokalitách a budovách: MIC Svítavy, Rosnička, Plechářna a Svítavský stadion.

Odpočívadla jsou ve městě rozmístěna podél značených cyklostezek a cyklotras, např. písčiná pláž u Rosničky, veřejný prostor Svítavského stadionu, atd.



Obrázek 12 - Sčítač

V rámci dohody mezi Nadací Partnerství a městem Svítavy byl ve městě v září 2022 nainstalován automatický sčítač chodců a cyklistů na trase č. 24 Svítava v lesoparku Brand. Dle statistiky od 1. 9. 2022 do 31. 12. 2022 sčítač zaznamenal celkem 14 864 lidí (z toho cyklistů 4 909 a pěších 9 955). U cyklistů je hodnota zkreslena klimatickými podmínkami (děšť, sychravo, sníh).

Příklady značení a bezpečnostního stojanu na kola

Svislé a vodorovné dopravní značení



Obrázek 13 - Příklady svislého a vodorovného dopravního značení



Obrázek 14 - Příklad značení cyklotrasy



Obrázek 15 - Příklad stojanů na kola



1.3 Analýza regionálních strategií v oblasti cyklo dopravy

Studie cyklokoridoru Svitava

Studii pořídilo město Svitavy v roce 2012, za účelem vyřešení přesného vedení dálkové cyklotrasy č. 24 na území Pardubického kraje, tedy z České Třebové přes Svitavy do Skrchova (hranice kraje). Cyklotrasa dále pokračuje do Jihomoravského kraje přes Letovice do Blanska. Dále studie řešila vhodné „cyklořivaděče“ na blízká města s významnými památkami, vč. UNESCO), a to na města Litomyšl, Polička a Moravská Třebová. Některé navrhované úseky ze studie již byly od té doby realizovány. V současné době dochází k dílčí aktualizaci studie, vzhledem k novým skutečnostem (opravená cesta u Hradce n. Svitavou, studie vedení cyklotras uvnitř města Svitavy). Řešení je koordinováno s Jihomoravským krajem.

Rozvojový plán města Svitavy

Město Svitavy má od roku 2012 platný rozvojový dokument, který se mj. věnuje i cyklo dopravě. Téma cyklotras a cyklostezek je řešeno ve vícero úrovních – v dopravní a v cestovním ruchu. Blíže je zde rozvedena cyklostezka Svitavy – Vendolí a podpora cyklostezky č. 24 – Svitava. V roce 2023 je naplánováno vytvoření nového rozvojového strategického dokumentu města Svitavy, který bude apelovat na využívání nemotorové/alternativní dopravy ve městě i v obslužnosti okolních obcí.

Strategie rozvoje Pardubického kraje 2021–2027

Cyklo doprava je taktéž jedním z dopravních témat strategie kraje, která upozorňuje na nedostatky v systému značení, místně chybí doprovodná infrastruktura, jako jsou úschovny kol (místa k bezpečnému odložení kola) nebo odpočívadla. Stejně jako v jiných regionech je obecným problémem zajištění dlouhodobé údržby tras, stezek a jejich značení. Jedním z opatření je B.4.4 Dobudování infrastruktury pro cyklistickou dopravu a cykloturistiku.

Koncepce cyklo a in-line turistiky v Pardubickém kraji

Pardubický kraj disponuje koncepcí věnující se cyklo a in-line turistice z roku 2016, resp. aktualizací z roku 2019, která je zacílena na rozvoj cestovního ruchu, současně však i sportu, volnočasových aktivit a cyklo dopravy. Koncepce jasně vymezuje role veřejné správy v této oblasti a řeší kompetenční překryvy a nejasnosti. Cílem Koncepce je stanovit priority, vycházející z aktuálních trendů, reálných potřeb a návazností na nadregionální projekty s co nejefektivnějším využitím potenciálu kraje.



1.4 Dopravní zatížení

Z tabulky 2 je patrné, že k největší intenzitě cyklistické dopravy v intravilánu obce dochází na ulicích T. G. Masaryka a Poličská. Na těchto místech cyklostezky úplně chybí nebo nejsou vhodně propojeny.

Tabulka 4 - Intenzita cyklistické dopravy (Sčítání dopravy 2020); zdroj: scitani.rsd.cz

Úsek cyklistické dopravy	Cyklo/den
5-0592 Svitavy, zaús. 366 – x s 43	104
5-0593 x s 43 – Svitavy k.z.	63
5-0600 Svitavy k.z. – Koclířov, zaús. Do 35	43

Pomineme-li Sčítání dopravy, existuje předpoklad, že nejvíce je cyklisty využíván areál lesoparku Brandu v severozápadní části města, který je protkán stezkami. Při vjezdu do lesoparku je umístěn automatický sčítač chodců a cyklistů, který za 4 měsíce (září – prosinec 2022) zaznamenal 4 909 cyklistů.

1.5 Limity a bariéry města

Při tvorbě SPRDC ve městě je nutné zohlednit dopravní infrastrukturu, polohu města, zástavbu ve městě apod. Z pohledu aktuální situace i plánovaných řešení se definovaly vybrané limity, které jsou uvedeny níže.

Při tvorbě analýzy se prokázalo, že historicky vybudovaná dopravní infrastruktura města Svitavy trpí několika nedostatky. Problematická místa, týkající se cyklistické dopravy, pak pouze sledují trendy problémů automobilové dopravy.

Město Svitavy nemá dokončený obchvat, trpí nadměrnou intenzitou dopravy na komunikacích, které svými parametry téměř nevyhovují svému současnému poslání. Často dochází ke kolonám a z toho pramení kolize nebo nadměrný hluk z dopravy. Výfukové zplodiny pak obtěžují jak bydlení, tak ostatní nemotorizované účastníky provozu. Dosažení jakékoli změny na těchto komunikacích je v současné chvíli vždy na vyjednávání se správci, kteří zohledňují své opatření a aktivity.

Trasování dopravních tepen je vždy podřízeno morfologii terénu. O to více je důležité sledovat trasování specifických cyklistických tras vůči ostatním účastníkům provozu. Cyklista jedoucí z kopce je mnohem rychlejší než chodec, a naopak cyklista jedoucí do kopce je mnohem pomalejší než automobilová doprava. I toto je součástí analytické části a důležitým východiskem pro návrhovou část. Jízda nezkušeného cyklisty např. po ulicích T. G. Masaryka, Poličská nebo Kapitána Jaroše, je vzhledem k intenzitě a rychlosti kamionové dopravy velmi riziková.



1.6 SWOT analýza

Prostřednictvím SWOT analýzy jsou identifikovány silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby spojené s cyklistickou dopravou ve městě Svitavy.

Tabulka 5 - SWOT analýza

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
Příprava cyklostezky Svitavy – Koclířov	Hlavní dopravní tahy nejsou ve správě města
Turistické a přírodní zajímavosti	Omezení silniční sítě
Napojení na cyklotrasu č. 24 – Svitavy	Nedostatek doprovodné dopravní infrastruktury
Spolupráce v rámci mikroregionu na rozvoji CR	Absence ubytovacích kapacit
Podpora elektrocyklistiky	Chybějící společenská shoda na významu cyklodopravy
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
Změna životního stylu obyvatelstva	Nedostatek financí na realizaci projektů
Snížení motorové dopravy	Změna postoje politického vedení města ke zlepšení cyklistické dopravy
Zlepšení dopravní situace v centru města díky obchvatu	Neochota spolupráce správců hlavních tahů
Zpracování Plánu udržitelné městské mobility	Stárnutí obyvatelstva



2 Návrhová část

Návrhová část Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Svitavy vytyčuje základní směry budoucího vývoje cyklistické dopravy do roku 2033. SPRCD představuje ucelenou sadu standardních, prakticky ověřených kroků, které zahrnují určení žádoucího směru změn, stanovení postupu provádění těchto změn a průběžné sledování jejich průběhu.

Plán je pojmán jako časově nezávislý dokument, který reaguje především na vývoj města v oblasti dopravy. Jeho úspěšnost je bezprostředně závislá na tom, zda zůstane „živým“ dokumentem.

Aby Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy zůstal „živým“ dokumentem, bude potřebné jej správně používat, zejména:

- Zajistit jeho aktuálnost při setrvalém vývoji města Svitavy, ale i ČR jako celku.
- Zajistit jeho aktuálnost, dojde-li k závažným „skokovým“ změnám v území nebo jeho systémovém okolí, pak ad hoc bezprostředně po jejich identifikaci a rozpoznání vlivů, jaké mohou pro budoucnost území mít.
- Sledovat vhodné dotační příležitosti pro realizaci jednotlivých opatření.
- Nadále monitorovat aktuální názory a postoje obyvatelstva a odborné veřejnosti.
- Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy by měl být podkladem pro rozhodování všech odborů města Svitavy při koordinaci na projektech nebo v souvislosti s běžnou činností města v jednotlivých oblastech.

Priorita: ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY VE MĚSTĚ SVITAVY

Dlouhodobě je cyklo doprava jedním z často diskutovaných témat ve veřejném prostoru. Ve vazbě na diskuzi v odborné a laické veřejnosti město Svitavy stanovuje tuto prioritu ve všech souvislostech v komplexním rozvojovém plánu města a vytváří podmínky pro stanovení cílů a způsobu směřujících k jejich naplňování.

Strategický cíl: 1 Výstavba a modernizace cyklostezek a cyklotras

Základem pro rozvoj cyklistické dopravy je vlastní výstavba a modernizace cyklostezek a cyklotras, mající zásadní vliv na zajištění bezpečnosti, na rozvoji nemotorové dopravy, jako alternativy k současným neekologickým druhům dopravy, a současně mají potenciál zlepšení zdravého životního stylu občanů města i návštěvníků.

Opatření: 1.1 Výstavba cyklostezky Svitavy – Koclířov

Stěžejním opatřením k dosažení SC 1 je vybudování cyklostezky Svitavy – Koclířov, tedy ve směru, který je za současné dopravní situace dosažitelný pro cyklisty jen s vysokou mírou rizika, přestože cyklistické napojení na okolí je pro cyklo dopravu jinak velmi vhodné a současně turisticky lákavé. V minulosti byla v daném směru připravena řada navrhovaných tras, ale jejich využití je v současnosti mírou dopravy výrazně limitováno.



Opatření: 1.2 Rozšíření a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras k okolním obcím a městům

Rozšíření a optimalizace sítě cyklostezek k okolním obcím ve směru (Hradec nad Svitavou, Vendolí, Opatovec nebo Javorník) jsou nejen základem pro bezpečnou cyklodopravu ve Svitavách, ale současně zajistí zvýšení zájmu o kulturní a sportovní dění v těchto obcích.

Strategický cíl: 2 Rozvoj doprovodné cyklistické infrastruktury

Stávající i nově vybudovanou cyklistickou sítí je nezbytné doplnit vhodnou a moderní infrastrukturou zahrnující cyklopointy, stojany na kola, úschovny kol, aktualizované informační tabule s cyklistickou tematikou a další mobiliář.

Opatření: 2.1 Doplnění cyklistických stojanů

Kolo se v současnosti stává pro významnou část obyvatel nejen prostředkem dopravy, ale také využití volného času. S nárůstem cen cyklovybavení vzrůstají také požadavky cyklistů na odpovídající stojany, které zamezí jejich možnému poškození.

Opatření: 2.2 Rozšíření kapacity a modernizace úschovny kol

Cyklodoprava ve spojení s rekreací vyžaduje, aby cyklisté na určitou dobu své kolo opustili a měli možnost jej uschovat bezpečně ve vyhrazené úschovně. V případě jejich absence v současnosti zásadně klesá motivace některých cyklistů tento zdravý způsob dopravy využívat.

Opatření: 2.3 Rozšíření počtu elektronabíječek pro kola

S rozvojem elektromobility narůstá výrazně i počet elektrokol, které výrazně zvyšují zájem o cyklodopravu a cykloturistiku zejména u střední a starší generace, která by standardní kola využila pouze výjimečně na omezenou dobu nebo kratší trasy. Elektro kola je však nutné nabíjet v rámci odpovídající sítě elektronabíječek.

Opatření: 2.4 Doplnění a rozšíření dalšího cyklomobiliáře

Cyklodopravu a zejména cykloturistiku dnes řada občanů vnímá jako velmi důležitou součást nejen rodinného, ale také komunitního života. Na kolech často vyráží nejen celé rodiny, ale i širší skupiny přátel, kteří vyhledávají na trasách odpovídající zázemí k odpočinku. Snahou města bude cyklotrasy doplnit vhodným mobiliářem.

Strategický cíl: 3 Strategická podpora cyklistické dopravy

Budoucí rozvoj cyklodopravy je přímo závislý na vytvoření dalších rozvojových dokumentů, které do budoucna zabezpečí rozvoj a udržitelnost tohoto typu dopravy, ve vazbě na celkovou efektivitu všechny typů dopravy na území města i regionu. Součástí tohoto cíle je posílení informovanosti občanů o možnostech tohoto typu ekologické, alternativní a současně zdravé dopravy.



Opatření: 3.1 Zpracování Plánu udržitelné městské mobility ve městě Svítavy

Udržitelná mobilita spočívá ve vytvoření odpovídajících dokumentů, v nichž bude uveden soubor úkolů směřujících k podpoře cyklodopravy a cykloturistiky tak, aby byly zřejmé způsoby, prostředky a časový rámec jejich naplňování.

Opatření: 3.2 Propagace a osvěta cyklistické dopravy

Veškerá přijatá opatření se minou účinkem, pokud o nich nebudou vhodným způsobem a v dostatečné míře informováni občané a návštěvníci. Propagace a osvěta občanů je tedy nedílnou součástí úspěšné strategie.

Strategický cíl: 4 Zajištění efektivní údržby cyklistické sítě v gesci města Svítavy

Vybudování celkové cyklistické infrastruktury je závislé mj. na její efektivní a dlouhodobé údržbě, která zajistí její bezpečné využívání v současnosti i pro budoucí generace. Nelze očekávat, že by na zastaralých a poškozených zařízeních této infrastruktury rostla motivace mladé generace zaujaté především technikou.

Opatření: 4.1 Zajistit dlouhodobou údržbu cyklotras, cyklostezek a cyklomobiliáře

Sebekvalitnější počáteční investice do výstavby nebo rekonstrukce se při absenci kvalitní, cílené a dlouhodobé údržby stává neatraktivní a neefektivní, a proto je nezbytné provádět pravidelnou údržbu pro motivaci občanů k využití cyklodopravy.

3 Implementační část

Tabulka 6 - Implementační aktivity (akční plán)

Číslo projektu	Název projektu	Popis projektu	Náklady celkem v Kč	Termín realizace	Místo realizace	Stav připravenosti	Zdroje financování
1.1.1	Cyklostezka Svitavy – Koclířov	Předmětem projektu je zbudování cyklostezky Svitavy – Koclířov. Cyklostezka je navržena jako místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel. Je navržena s krytem z asfaltového betonu.	20 000 000	2024 – 2025	Svitavy, Koclířov	Projektová dokumentace	IROP, Pardubický kraj, rozpočty obcí
1.1.2	Úprava a rozšíření cyklostezky do celé Průmyslové zóny	Projekt se zabývá rozšířením o nový úsek a úpravou aktuálního úseku cyklostezky do Průmyslové zóny ve východní části města.	15 000 000	2024 – 2025	Svitavy	Projektová dokumentace	MPO, rozpočet obce
1.2.1	Aktualizace stávajících cyklotras a městského okruhu	Vyhodnocení bezpečnosti navržených cyklotras po stávajících komunikacích.	1 000 000	2026	Svitavy	Záměr	Rozpočet obce
1.2.2	Využití komunikací I. třídy pro cyklopruhu	Zbudováním ochvatu města Svitavy bude umožněno využití komunikací převedených do majetku města a Pardubického kraje pro zrealizování bezpečnostních cyklopruhů.	2 000 000	2027	Svitavy	Záměr	Rozpočet obce

2.1.1	Vytipovat vhodná místa pro umístění cyklistických stojanů	Předmětem projektu je vytipovat vhodná místa pro umístění cyklistických stojanů a vyhodnotit jejich doplnění.	500 000	2026	Svitavy	Záměr	Pardubický kraj, rozpočet obce
2.2.1	Vytipovat vhodná místa pro umístění úschovny kol	Předmětem projektu je vytipovat vhodná místa pro umístění úschoven kol, zmodernizovat stávající a vyhodnotit jejich doplnění.	1 000 000	2026	Svitavy	Záměr	Pardubický kraj, rozpočet obce
2.3.1	Vytipovat vhodná místa pro umístění elektronabíječek	Předmětem projektu je vytipovat vhodná místa pro umístění elektronabíječek a vyhodnotit jejich doplnění.	1 000 000	2027	Svitavy	Záměr	Pardubický kraj, rozpočet obce
2.4.1	Vytipovat vhodná místa pro umístění cyklopointů a myček na kola	Předmětem projektu je vytipovat vhodná místa pro umístění cyklopointů a myček na kola a vyhodnotit jejich doplnění.	1 000 000	2027	Svitavy	Záměr	Pardubický kraj, rozpočet obce
3.1.1	Zpracovat Plán udržitelné městské mobility ve městě Svitavy	Plán udržitelné městské mobility ve městě Svitavy je střednědobý strategický dokument, jehož cílem je skloubit udržitelný, bezpečný, pohodlný a efektivní pohyb lidí i věcí - mobility. Plán bude veřejně projednán a bude vycházet ze schválených podkladů a studií.	5 000 000	2023 – 2026	Svitavy	Analýzy oblastí dopravy	Rozpočet obce
3.2.1	Vytvořit marketingový produkt podporující cyklodopravu	Vytvořit marketingový produkt k tématu cyklodoprava, který by podpořil využívání tohoto typu dopravy a případně byl šířen i mimo město Svitavy, a tudíž i cílil na návštěvníky.	500 000	2023 – 2033	Svitavy	Záměr	Pardubický kraj, rozpočet obce

3.2.2	Vytvořit materiál o cyklistické síti pro děti a seniory	Projekt cílí na zvýšení informovanosti o cyklodopravě mezi dětmi a seniory. Možno s využitím dětského dopravního hřiště, příp. BESIP.	500 000	2023 – 2033	Svitavy	Záměr	Pardubický kraj, rozpočet obce
3.2.3	Zbudování doplňkové budovy na dětském dopravním hřišti	Z důvodu stále více využívaného dětského dopravního hřiště je nutné vybudovat doplňující budovu jako zázemí údržby a servisu cyklistických kol, šlapadel a vozítek.	2 000 000	2028	Svitavy	Záměr	Pardubický kraj, rozpočet obce
4.1.1	Běžná údržba cyklotras, cyklostezek a cyklomobiliáře	Pravidelná údržba, např. pravidelná obnova cykloznačení, a další nezbytné udržovací práce.	1 000 000	2023 – 2033	Svitavy	Záměr	Rozpočet obce



4 Obecná doporučení

4.1 Okamžitá opatření pro vytváření dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu

Níže jsou uvedeny priority v podobě okamžitých opatření, která jsou pro kvalitní cyklo dopravu ve Svitavách důležitá:

- Bezbariérově zpřístupnit nástupiště hlavního vlakového nádraží a zřídit zabezpečenou úschovnu kol
- U širokých chodníků vyhodnit změnu na stezky pro chodce a cyklisty tam, kde to frekvence a druh pěšího provozu již dnes dovolují
- U projektových dokumentací dopravních staveb je nezbytné vyhodnocovat a prověřovat možnost doplnění prvků cyklo dopravu
- V místech křížení významných cykl. a pěších tras přes komunikace vybudovat prvky pasivní ochrany (nasměření, dělící ostrůvky, apod.)
- V rámci územních a stavebních řízení u staveb občanské vybavenosti doporučovat a jednat s investory o záměru doplnění prvků cyklo dopravu
- V programech regenerace panelových sídlišť dbát na osazování stojanů, vedení vnitrosídlištních cyklotras, případně umístění úschoven
- Podporovat školy a komunální organizace při možnostech dojíždky zaměstnanců a dětí, ve školách zřizovat boxy

4.2 Služby pro cyklisty

Obecně služby pro cyklisty jsou v současné době doménou soukromého sektoru. Proto nelze specifikovat místa, kde by se tyto služby měly vyskytovat, město může pouze vytvářet podmínky pro jejich zřízení nebo zachování (formou regulace nájmu, příspěvků na činnost, apod.).

Kromě infrastruktury pod služby pro cyklisty patří zejména:

- Prodejny jízdních kol a cyklo doplňků
- Opravny jízdních kol
- Půjčovny kol (v současnosti např. MIC Svitavy, ČD)
- Speciální zařízení pro cyklisty (pumptrack v areálu Cihelna)
- Úschovny kol (v současnosti např. MIC Svitavy, ČD)
- Bufety, občerstvení, restaurační zařízení
- Vzduchové pumpy, aj.



4.3 Další opatření podporující rozvoj cyklistiky

Tato kapitola se věnuje tzv. „měkkým opatřením“, která zahrnují např.:

- Výuku jízdy na kole (předškolská a školská výchova včetně soutěží typu BESIP)
- Jednorázové a pravidelné propagační kampaně (nošení přilby, zásady bezpečného chování na cyklistických komunikacích, při otvírání cyklistických stezek) – nejčastěji formou letáků, v místních tiskovinách, na internetových stránkách
- Propagační cyklistické jízdy (u příležitosti Dne země, Týdne bez aut, při otevření cyklistických stezek, Do práce na kole – možno využít spoluprací s neziskovými a nevládními organizacemi, Do školy na kole)
- Využití dětského dopravní hřiště – program již pro děti od 2 let



5 Závěr

Pro podporu cyklodopravy ve městě je nutné zlepšit průjezdnost pro cyklisty na stávajících komunikacích. Pro dosažení tohoto cíle bude nezbytné provést úpravy komunikací tak, aby byla zajištěna průchodnost města pro cyklisty a bezpečnost cyklistů. Jedná se o kombinace vedení ve stávající uliční síti, společně s chodci nebo samostatnou, vyhrazenými pruhy pro cyklisty, ochrannými pruhy pro cyklisty, piktografy koridory a cyklostezkami. Pro zvýšení využívání kol pro cesty po městě je nezbytné vedle výstavby cyklistických tras zabezpečení bezpečného ukládání kol. V poslední době dochází k masivnímu nárůstu využívání dražších elektrokol, využitím elektrokol je umožněno využívání kol v kopcovitém terénu v okolí města širší veřejností. Možnost bezpečného ukládání kol v cílových místech dopravy povede ke zvýšení cyklistické dopravy a omezení individuální automobilové dopravy. Nemalým cílem je zaměřit se na výchovu dětí a mládeže formou podpory dojíždění do škol a soutěží a z pozice vedení města v rámci možností rozpočtů připravovat projektové dokumentace pro možné realizace staveb cyklistické, příp. nemotorové dopravy.



Obrázek 16 - Pohled z cyklotrasy Brand



6 Seznamy

6.1 Seznam obrázků

Obrázek 1 - Vybrané podpůrné materiály	4
Obrázek 2 - Síť dálkových cyklotras v ČR; zdroj: cdv.cz	6
Obrázek 3 - Pasport Cyklotras a cyklostezek Pardubického kraje; zdroj: mapy.pardubickykraj.cz/app/map/cyklotrasy	6
Obrázek 4 - Pohled na elipsovou křižovatku na konci Moravské Lačnova	8
Obrázek 5 - Budovaná křižovatka obchvatu města Svitavy na silnici I/34 směr Olomouc.....	8
Obrázek 6 - Pohled na dětské dopravní hřiště	8
Obrázek 7 - Přehled dopravních nehod jízdních kol (cyklistů); zdroj: nehody.cdv.cz/statistics.php?h=t1c	10
Obrázek 8 - Počátek cyklostezky Svitavy – Vendolí	11
Obrázek 9 - Cyklostezka Svitavy - Javorník	11
Obrázek 10 - Zemědělská komunikace Moravský Lačnov	12
Obrázek 11 - Schéma cyklistické sítě ve městě v měřítku 1 : 30 000 (str. 13).....	13
Obrázek 12 - Sčítač	14
Obrázek 13 - Příklady svislého a vodorovného dopravního značení	14
Obrázek 14 - Příklad značení cyklotrasy.....	14
Obrázek 15 - Příklad stojanů na kola	14
Obrázek 16 - Pohled z cyklotrasy Brand	26

6.2 Seznam tabulek

Tabulka 1 - Seznam cyklostezek	11
Tabulka 2 - Seznam cyklotras	12
Tabulka 3 - Seznam bezpečných komunikací	12
Tabulka 4 - Intenzita cyklistické dopravy (Sčítání dopravy 2020); zdroj: scitani.rsd.cz.....	16
Tabulka 5 - SWOT analýza	17
Tabulka 6 - Implementační aktivity (akční plán)	21