



Evropská unie
Evropský sociální fond
Operační program Zaměstnanost

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě

Název projektu: Strategický rozvoj města Znojma
Registrační číslo projektu: CZ.03.4.74/0.0/0.0/16_058/0007429
Datum zpracování: Březen - červenec 2019

Obsah

Obsah.....	2
1 Úvod	4
1.1 Postup zpracování Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě	4
2 Analytická část.....	5
2.1 Dokumentace v oblasti dopravního a územního plánování ve Znojmě	5
2.1.1 Územní plán Znojmo – právní stav po změně č. 1 (2017)	5
2.1.2 Generel dopravy města Znojma (2008).....	5
2.1.3 Strategický plán rozvoje města Znojma na období 2016–2022	6
2.1.4 „Vyhledávací studie cyklostezky“ okružní trasa města Znojma (2009).....	6
2.1.5 Studie „Stezka pro pěší a cyklisty kolem potoka Leska ve Znojmě“ I. etapa (2008) a Studie „Stezka pro pěší a cyklisty kolem potoka Leska ve Znojmě“ II. etapa (2010)	7
2.1.6 Investiční záměr zokruhování cyklostezky Na Hrázi – Oblekovice kolem řeky Dyje (2010) 8	8
2.1.7 Projektová dokumentace Cyklostezka Znojmo – Chvalovice (2018).....	8
2.1.8 Projektová dokumentace Cyklostezka Znojmo – Pražská (2019).....	9
2.1.9 TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (2017)	10
2.1.10 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (2006).....	10
2.1.11 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (pro léta 2013-2020)..	10
2.2 Analýza uliční sítě a sítě pěších komunikací	11
2.3 Intenzita dopravního zatížení	13
2.4 Stávající cyklistická dopravní síť	15
2.4.1 Cyklostezky	16
2.4.2 Cykloturistické stezky (mimo pozemní komunikace)	20
2.4.3 Cyklotrasy (součástí pozemních komunikací).....	20
2.5 Stávající doprovodná cyklistická infrastruktura	21
2.5.1 Cyklistické stojany	21
2.5.2 Cyklistické spolky a kluby	25
2.5.3 Bike and Ride	25
2.6 Limity, bariéry, kolize a překážky	26
2.7 Stanoviska.....	28
2.8 Průzkum mezi občany.....	28
2.8.1 Výsledky průzkumu	28
2.9 Kulatý stůl a jednání pracovní skupiny	31

2.10	Veřejné projednání.....	32
2.11	SWOT analýza.....	32
2.12	Východiska pro návrhovou část	32
3	Návrhová část.....	34
3.1	Základní principy návrhu	34
3.2	Varianty možných typů navrhovaných cyklotras	35
3.2.1	Stezka pro cyklisty	35
3.2.2	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	35
3.2.3	Piktogramový koridor pro cyklisty.....	36
3.3	Návrh a specifikace cyklotras a cyklostezek.....	37
3.3.1	Stezky pro cyklisty a stezky se společným provozem.....	38
3.3.2	Cyklotrasy s vodorovným dopravním značením.....	39
3.4	Návrh doprovodné cyklistické infrastruktury.....	40
3.4.1	Cyklistické stojany – parkování jízdních kol.....	40
4	Akční plán realizace	42
4.1	Principy postupné realizace a zavádění opatření.....	42
4.2	Prioritizace výstavby cyklistické infrastruktury	42
4.2.1	Priorita 1	42
4.2.2	Priorita 2	43
4.2.3	Priorita 3	43
4.3	Etapizace výstavby cyklistické infrastruktury	44
	Seznam zkratk.....	45
	Seznam tabulek a obrázků.....	46
	Přílohy.....	48
	Zpracovatelský tým	49

1 Úvod

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě (dále i „Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy“) vytyčuje základní směry budoucího vývoje cyklistické dopravy do roku 2028 a umožňuje vedení města komplexně identifikovat potenciál rozvoje města ve střednědobém až dlouhodobém období.

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě 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. Výstupem projektu je koncepční dokument, který nemá charakter projektové dokumentace (např. projektová dokumentace pro provedení stavby).

Cyklistika jako způsob dopravy není menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující 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 ČR.

1.1 Postup zpracování Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě

Postup zpracování byl zvolen v souladu se specifikací předmětu plnění, která byla součástí výběrového řízení a stala se přílohou smlouvy mezi dodavatelem a zadavatelem. Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě se skládá z několika zásadních částí vycházející ze specifikace předmětu plnění a z příloh, bez jejichž vzájemné provázanosti není možné dosáhnout požadovaných výsledků, tedy konkrétně:

● Analytická část

Analytická část obsahuje primárně analýzu dokumentace v oblasti dopravního a územního plánování ve Znojmě, uliční síť s provázaností na cyklistickou dopravu, stávající cyklistickou dopravní síť, stav doprovodné cyklistické infrastruktury, hodnoty intenzit dopravního zatížení, výstupy z realizovaného dotazníkového šetření mezi občany, z výstupů kulatého stolu a východiska pro návrhovou část.

● Návrhová část

V návrhové části je vyjádřena představa o rozvoji cyklistické dopravy a představen způsob jejího dosažení. Základní kapitoly návrhové části jsou tvořeny pátečními osami a opatřeními.

● Akční plán

Akční plán má zajistit, aby byl strategický dokument naplňován formou konkrétních projektů a pravidelně evaluován za účelem zajištění jeho aktuálnosti.

2 Analytická část

2.1 Dokumentace v oblasti dopravního a územního plánování ve Znojmě

Východiska pro tvorbu Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě jsou také obsaženy v koncepčních dokumentech, územním a strategickém plánu města Znojma.

2.1.1 Územní plán Znojmo – právní stav po změně č. 1 (2017)

Územní plán (dále i „ÚP“) nejprve definuje stávající samostatné úseky cyklostezek (viz kapitola „Stávající cyklistická dopravní síť“ tohoto dokumentu) a následně dává doporučení k opatřením vedoucím ke zlepšení cyklistické dopravy ve městě. V extravilánu města doporučuje navázání na síť vybraných cyklistických tras s krajským a mezinárodním významem. Dále doporučuje vybudování okruhu v trase údolí Gránického potoka – údolí Dyje – údolí Lesky – Cínová Hora. V intravilánu města navrhuje plošné řešení cyklistické dopravy sítí cyklotras, které jsou součástí dopravní obsluhy města. Ovšem zde územní plán upozorňuje na liniová opatření zejména na hlavních tazích. Hlavní dopravní tahy, které územní plán definuje:

- Dukelských bojovníků, Vídeňská, Pražská (I/38).
- Spojení silnice III/3978 – Brněnská – Družstevní s napojením na Průmyslovou a přes lávku na ulici 17. listopadu.
- Suchohrdelská – Rooseveltova – Pontassievská – Zámečnická – U Brány – Napajedla.
- Riegrova – Kunštátská – Růženy Svobodové – Legionářská.
- Dělnická, Do Lesek.
- Přímětická.
- Pražská.
- Družstevní, Brněnská.
- Průmyslová.
- Dr. Milady Horákové, ul. 28. října.

Územní plán je platný, aktuální a řeší v našem případě důležitá témata týkající se dopravní infrastruktury.

2.1.2 Generel dopravy města Znojma (2008)

Generel dopravy města Znojma rozlišuje dvě kategorie tras, a to dálkové trasy a místní koridory. U těchto dvou odlišných kategorií hledá společné řešení trasování. Dálkové trasy propojuje s významnými turistickými cíli a dalšími směry dálkových tras. Jedná se zejména o propojení následujících tras s historickým jádrem města, konkrétně:

- Moravská vinná stezka.
- Vinařská trasa.
- Trasa ságy a mýty.
- Trasa Jeseníky-Znojmo.
- Trasa šesti měst.

- Znojemská.
- Trasy číslo 126,481.
- Trasy číslo 5000, 5001, 5006, 5007.

Generel dopravy města Znojma dále definuje důležitost místních koridorů pro zlepšení dopravní situace ve městě (snížení dopravní zátěže, zlepšení průjezdnosti územím, zvýšení bezpečnosti cyklistů atd.). Trasování přejímá z ÚP, ovšem nespécifikuje ani nenaznačuje jejich technické řešení. Navíc tento generel řeší mnoho přeložek cyklotras mimo hlavní tahy a celé problematice se tak vyhýbá. Jako páteřní koridory pro cyklisty opět definuje hlavní tahy v obci, konkrétně:

- Dukelských bojovníků, Vídeňská, Pražská.
- Přímětická.
- Roosveltova.
- Průmyslová.
- Dělnická, Do Lesek.
- Riegrova, Kunštátská, Růženy Svobodové, Legionářská.

Ačkoli kapitola cyklistické dopravy není v tomto dokumentu řešena do podrobného rozpracování, můžeme tento dokument považovat za aktuální a Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy důležité návrhové body přejímá.

2.1.3 Strategický plán rozvoje města Znojma na období 2016–2022

Strategický plán rozvoje města chápe cykloturistiku ve městě jako významný druh dopravy vzhledem k turistické atraktivitě města Znojmo. Z hlediska podpory cestovního ruchu je klíčové propojení rekreačních a turistických tras ve městě s cyklistickými trasami krajského a mezinárodního významu, resp. se značenými trasami KČT.

Dle návrhové části strategického plánu je důležité v oblasti cyklistické dopravy zvýšit podíl cyklo dopravy v každodenním životě občana, podporovat vytváření infrastruktury ve vazbě na rozvoj cestovního ruchu a marketingově podporovat cyklistickou infrastrukturu ve městě. Z hlediska poptávky po cyklistické dopravě vycházíme i z demografického vývoje počtu obyvatel ve městě, které se konstantně pohybuje okolo 33 780 obyvatel.

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy navazuje na opatření Strategického plánu rozvoje města Znojma na období 2016 – 2022.

2.1.4 „Vyhledávací studie cyklostezky“ okružní trasa města Znojma (2009)

Tato studie navazuje na Generel dopravy města Znojma a je důležitá hlavně ve spojitosti s trasováním malého okruhu kolem města Znojma. Jde o vymezení koridoru, který by dovolil objetí města Znojma mimo hlavní tahy. K tomu jsou využity zejména turistické stezky a nezpevněné cesty ležící na hranici intravilánu a extravilánu obce. Vytvoření tohoto okruhu umožňují nově navržené cyklostezky, které nám umožní spojení stávajících tras. Viz popis trasy:

- Od Louckého kláštera po levém břehu řeky Dyje.
- Pod obří hlavou.
- Gránické údolí.
- Cínová hora.

- Křížení se silnicí I/38.
- Hnědka.
- Údolí Leska.
- Křížení se silnicí III/4121.
- Pod Červený most.
- Údolí Leska.
- Dobšice.
- Proti proudu Dyje až k Náhonu.
- Výchozí bod – Loucký klášter.

Tato studie již specifikuje délky jednotlivých úseků a jejich řešení, úpravy apod. vč. odhadu nákladů na realizaci. Studie se aktuálně dostává do dalších stupňů zpracování. Aktuální jsou tedy dokumenty vyšších stupňů a Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy pracuje právě s nimi.

2.1.5 Studie „Stezka pro pěší a cyklisty kolem potoka Leska ve Znojmě“ I. etapa (2008) a Studie „Stezka pro pěší a cyklisty kolem potoka Leska ve Znojmě“ II. etapa (2010)

Projektové dokumentace ve fázi „studie“ již specifikují trasu cyklostezky, včetně jejího variantního trasování a technického řešení. Je navržena stezka pro pěší a cyklisty, šířky 2500 mm s asfaltovým povrchem včetně odpočinkové zóny vybavené mobiliářem.

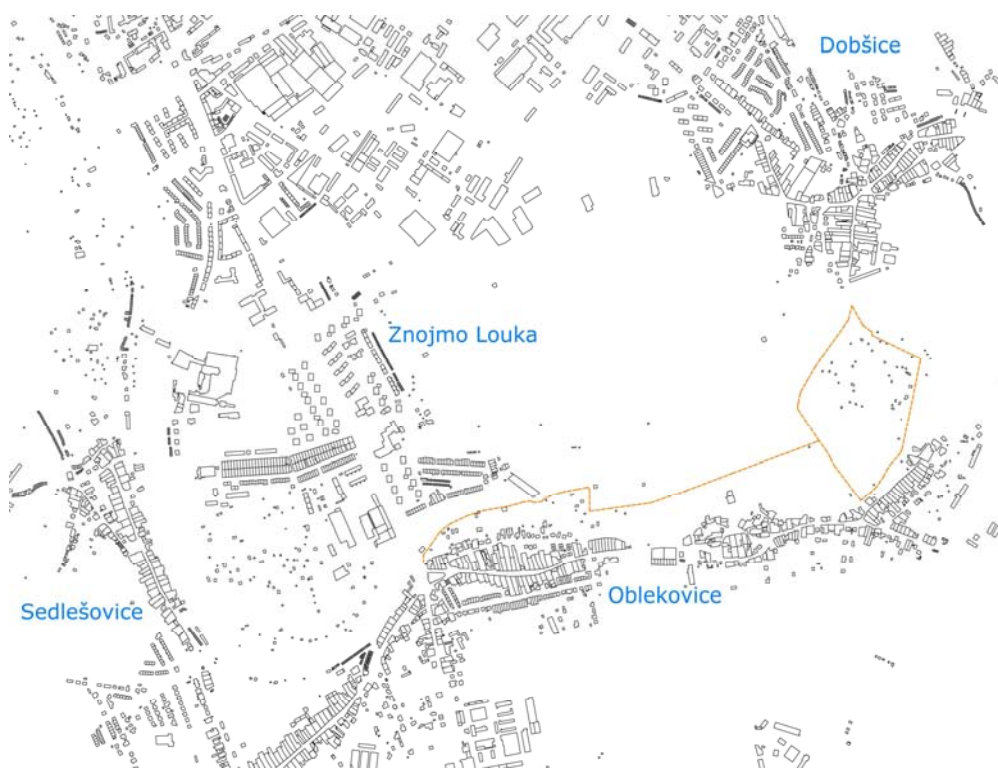


Obrázek 1 Trasování stezky pro pěší a cyklisty – obě etapy

Studie navazuje na předchozí dokument, je aktuální, při zpracování Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy (v červenci 2019) probíhají jednání s dotčenými orgány a majiteli dotčených pozemků, aby mohla být dopracovaná dokumentace dalšího stupně. Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy celý projekt zahrnuje do svých výstupů.

2.1.6 Investiční záměr zokruhování cyklostezky Na Hrázi – Oblekovice kolem řeky Dyje (2010)

Projektová dokumentace ve fázi „studie“ již variantně specifikuje trasu cyklotrasy, včetně jejího technického řešení. Je navržena stezka, šířky 2000–3500 mm s nezpevněným povrchem.



Obrázek 2 Trasa stezky Oblekovice kolem řeky Dyje

Tento projekt také navazuje na dokument „Vyhledávací studie cyklostezky“ okružní trasa města Znojma. Studie je aktuální a lze na ní dále pracovat. Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy studii zapracuje do svých výstupů.

2.1.7 Projektová dokumentace Cyklostezka Znojmo – Chvalovice (2018)

Dokumentace je ve fázi projektu pro územní řízení, řeší novou cyklostezku s významem dálkové trasy směrem k Rakouským hranicím přes obec Vrbovec a Chvalovice. Propojení navazuje na již zbudovanou cyklotrasu „Moravská vinná“. Stezka bude z asfaltového betonu šířky 3500 mm. Projekt řeší i tvarosloví doprovodného mobiliáře.

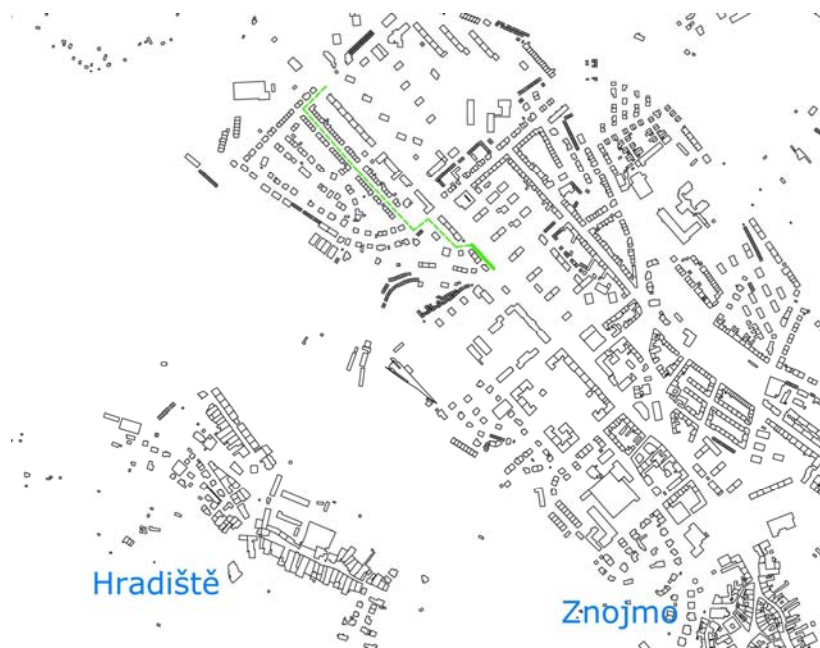


Obrázek 3 Trasa cyklostezky Znojmo – Chvalovice

Tento projekt je jedním z nejdále dotažených. V krátkodobém období se blíží začátek realizace projektu. Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy projekt zapracuje do svých výstupů.

2.1.8 Projektová dokumentace Cyklostezka Znojmo – Pražská (2019)

Dokumentace ve fázi projektu pro povolení stavby řeší prodloužení cyklostezky Znojmo Pražská až po křižovatku s ulicí Prokopa Holého. V tomto úseku se bude jednat o cyklostezku šířky 2000 mm s povrchem ze zámkové dlažby. Dále bude cyklotrasa vedena po ulicích Zborovská a Otakara Březiny.



Obrázek 4 Trasa cyklostezky a cyklotrasy Znojmo Pražská

Projekt je aktuální a alespoň částečně řeší špatnou dopravní situaci na ulici Pražská. Aktuálně (2019) se zpracovává projekt. Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy projekt zapracuje do svých výstupů.

2.1.9 TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (2017)

Dokument vydaný Ministerstvem dopravy stanovuje technické podmínky a šířkové uspořádání komunikací s vyhrazenými jízdními pruhy pro cyklisty, ale také řeší problematiku křížení různých komunikací, svislé dopravní značení, ale také i parkování jízdních kol apod. Aktuální platný dokument, který Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy respektuje.

2.1.10 ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací (2006)

Tato aktuálně platná norma popisuje zásady a principy projektování místních komunikací a platí pro projektování místních komunikací a veřejně přístupných účelových komunikací. Platí pro novostavby i přestavby, v zastavěném i nezastavěném území obcí a platí také pro průjezdní úseky silnic v zastavěném území obcí, včetně zastavitelných ploch a územních rezerv vymezených v územních plánech.

2.1.11 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (pro léta 2013-2020)

Aktualizace Cyklostrategie vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004–2011. V roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza plnění opatření Cyklostrategie z let 2004–2011 a současně byly zahájeny práce na její aktualizaci s předpokladem jejího předložení do vlády ČR v průběhu roku 2013. Aktualizovaná verze Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2013–2020 je tedy důležitým podkladem tohoto dokumentu.

Tento dokument definuje čtyři základní okruhy, které mají přispět ke zlepšení situace cyklo dopravy a cyklo turistiky u nás. Jsou to:

- Finance.
- Bezpečnost.
- Cyklistická akademie (vzdělávací program o cyklistické kultuře).
- Cykloturistika (národní produkt Česko jede).

Obecně pak dokument definuje priority a cíle, kterými by se měly orgány státní správy zabývat, např.:

- Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury.
- Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.
- Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.
- Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky.
- Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.
- Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.
- Zajištění přípravy čerpání prostředků ze strukturálních fondů a Kohezního fondu EU.
- Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany území vyžadujících zvláštní ochranu (zvláště chráněná území, lokality výskytu zvláště chráněných druhů živočichů a rostlin).
- Rozvoj cyklistiky v sídelních územích.

- Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.
- Zajištění a koordinace vědy a výzkumu.
- Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěty.

Dokument je aktuální, platný a jeho naplnění je v první řadě v rukou státní správy.

2.2 Analýza uliční sítě a sítě pěších komunikací

Město Znojmo obsahuje již kompletní hotovou uliční síť, kterou můžeme označit jako výsledek jejího vývoje do roku 1976. Tato síť byla budována dle dobových urbanistických trendů bez ohledu na cyklistický provoz, proto v ní nenajdeme komunikace, které by mohly splňovat šířkovou koordinaci na umístění vyhrazeného pruhu pro cyklisty (vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (V14+IP20a) nebo ochranný jízdní pruh pro cyklisty (V14)).

Koncepční dokumenty města Znojma a primárně územní plán definují cyklistickou dopravní síť, proto se následující analýza zabývá ulicemi, které jsou pro cyklistickou dopravu klíčové. Metodika zpracování je převzata dle ČSN 73 6110.

Tabulka číslo 1 zobrazuje šířkovou koordinaci jednotlivých komunikací, které jsou pro cyklistickou dopravu ve městě klíčové. Tabulka rozlišuje současnou šířku komunikace, ideální šířku komunikace čistě pro provoz automobilové dopravy bez integrování cyklo dopravy a ideální šířku komunikace, pokud bychom do ní chtěli integrovat cyklo dopravu. Jak můžeme v tabulce vidět červeně označené hodnoty, tak současné šířky komunikací mnohdy nespĺňují svojí šířkou ani požadavky na provoz čistě automobilové dopravy.

V případě realizace vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (V14+IP 20a) nebo ochranného pruhu pro cyklisty, by šířková koordinace komunikací musela být minimálně o 2,5 m, ale spíše o doporučené 3,0 m širší. Tzn. na komunikacích ve správě ŘSD ČR by to bylo 14,5 m, na komunikacích ve správě SÚS JMK by to bylo 10,5 m a na komunikacích v majetku města Znojma pak 9,5 m.

Silnice	Název silnice	Zelený pás [m]	Chodník [m]	Zelený pás [m]	Parkování [m]	Skutečná šířka komunikace [m]	Ideální šířka komunikace bez integrované cyklo dopravy [m]	Ideální šířka komunikace včetně integrované cyklo dopravy [m]	Parkování [m]	Zelený pás [m]	Chodník [m]	Zelený pás [m]
Silnice I. tříd (správce ŘSD ČR)	Pražská	5	2	3	0	11	11,5	14,5	0	3	2	5
	Sokolská	0	2	2	0	11	11,5	14,5	0	2	2	0
	Havlíčková	0	2	0	0	11	11,5	14,5	0	0	2	0
	Čermákova	0	4	0	0	11	11,5	14,5	0	0	2	0
	Vídeňská třída	0	2	0	0	7	11,5	14,5	2	2	2	0
	Dukelských bojovníků	0	5	5	0	12	11,5	14,5	0	3	2	0
	Brněnská	0	3	0	0	7	11,5	14,5	0	0	3	0
Silnice II. tříd (správce SÚS JMK)	Roosveltova	0	2,5	2	0	7	7,5	10,5	5	0	2	0
	Přímětická	0	2	2,5	0	6,5	7,5	10,5	2	3	2	0
	Hlavní	0	2	0	0	6,5	7,5	10,5	0	0	2	0
	Jevišovická	0	0	0	0	6,5	7,5	10,5	0	0	2	0
Silnice III. tříd (město Znojmo)	Jarošova	0	2	0	2	6	6,5	9,5	2	0	2	0
	Palackého	0	4	0	0	6	6,5	9,5	3,5	0	2,5	0
	Legionářská	0	2	0	0	6	6,5	9,5	2	0	1,5	0
	Coufalova	0	1,5	1	2	4,5	6,5	9,5	2	0	2	5
	17. listopadu	5	2	1	2	6,5	6,5	9,5	0	1	2	3

Tabulka 1 Analýza uliční sítě a sítě pěších komunikací

2.3 Intenzita dopravního zatížení

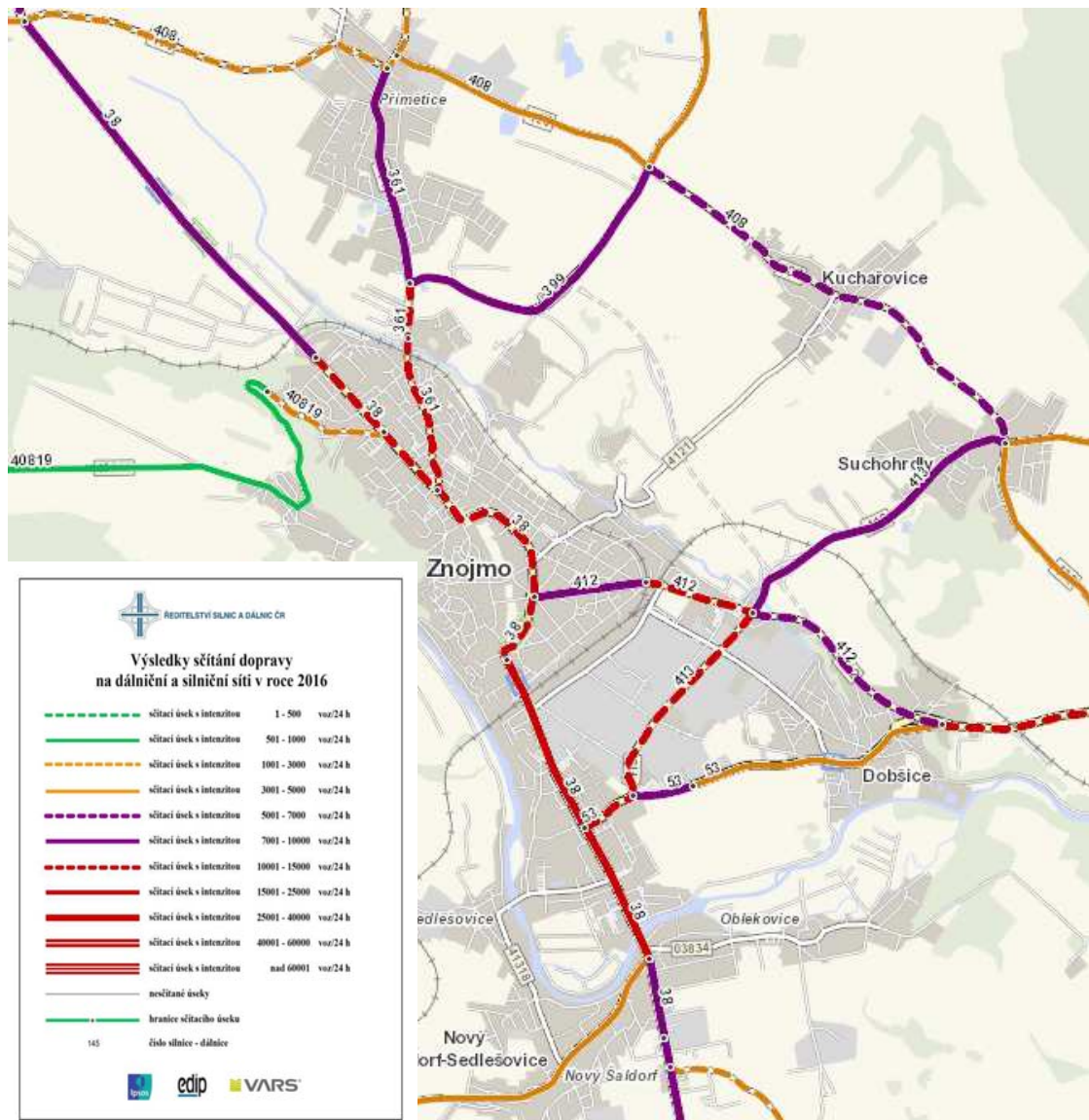
Z tabulky 2 je patrné, že k největší intenzitě cyklistické dopravy v intravilánu obce dochází na ulicích Přímětická, dále ve Znojmě na ulici Pražská, Vídeňská a Dukelských bojovníků. Na těchto místech cyklostezky úplně chybí nebo nejsou vhodně propojeny.

K další dopravní tepně s výraznou intenzitou cyklistické dopravy dochází ve Znojmě – Dobšicích na ulici Brněnská po most. Zde je však vybudována cyklostezka v úseku podél ulice Brněnská, od nákupního centra po začátek obce Dobšice, která je hojně využívána.

Centrum města je dopravně obsluženo cyklostezkou v Městském parku. Zbývající měřené dopravní úseky slouží jako cyklotrasy v extravilánu obce. Tyto cyklotrasy jsou vhodně propojeny a jejich technické parametry odpovídají jejich využívání.

Obrázek 5 zobrazuje intenzitu automobilové dopravy ve městě. Na ulicích Pražská, Sokolská, Čermákova třída, Vídeňská, Dukelských bojovníků a Přímětická můžeme vysledovat kolizi automobilové a cyklistické dopravy, která není intenzivně řešena.

Tabulka číslo 2 zobrazuje počty cyklistů za den dle výsledků celostátního sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016. Tučně jsou označeny nejvyšší počty cyklistů, které jsou dosahovány právě na hlavních tazích uvedených v této kapitole.



Obrázek 5 Intenzita dopravního zatížení (Zdroj: www.scitani2016.rsd.cz)

Číslo silnice	Název silnice	Intenzita cyklistické dopravy [počet cyklistů/ den]
40819	Mašovická	78
408	Z Kasárenské křižovatky na Citonice	109
	Z Přímětic na Kasárenskou křižovatku	32
	Přímětice, K Suchopádu	113
	Kuchařovice, 8. května	130
	Suchohrdly, Brněnská	30
	Dyje	146
361	Přímětice, Jevišovická	41
	Přímětice, Hlavní	204
	Přímětice, Přímětická	254
399	Znojmo, Únanovská	36
	Znojmo, z kruhového objezdu na Únanov	10
38	Výpadovka na Prahu (Kasárna)	32
	Pražská	211
	Náměstí Svobody	81
	Čermákova	137
	Vídeňská třída	290
	Dukelských bojovníků	194
	Evropská	40
412	Roosveltova	58
	Suchohrdelská	53
	Výpadovka směr Brno k Dobšickému mostu	20
413	Znojmo, Družstevní	38
	Znojmo, Suchohrdelská	42
53	Znojmo, Brněnská	31
	Znojmo – Dobšice, Brněnská po most	246
	Znojmo, od Dobšického mostu na Dyjskou křižovatku	12
	Dyjská křižovatka, výpadovka na Brno (Lechovice)	8

Tabulka 2 Intenzita dopravního zatížení (Zdroj: www.scitani2016.rsd.cz)

2.4 Stávající cyklistická dopravní síť

Stávající cyklistickou síť lze rozdělit do tří kategorií neboli os. 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. Rozlišujeme:

- Cyklostezky – cyklista má vlastní vyhrazenou pozemní komunikaci.
- Cykloturistické stezky – cyklista se pohybuje mimo komunikace na značených trasách.
- Cyklotrasy – cyklista je součástí dopravního provozu.

2.4.1 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. Ve městě Znojmě tyto stezky představuje následující tabulka.

Při tvorbě analytické části bylo zjištěno, že se jedná o samostatné úseky, které však nejsou propojeny a cyklista se tak na konci stezky dostane do situace, jak dále pokračovat v jízdě po zvolené trase. Na mnoha úsecích chybí i doprovodné značení, které by jej navedlo k dalšímu směru jízdy. Při větších skupinkách cyklistů dochází k tomu, že na konci stezky nemají kde zastavit a tím dochází k nebezpečným situacím. Cyklista se dostává do pozice, ze které v podstatě nemá dle pravidel silničního provozu, jak pokračovat.

Dalším identifikovaným nedostatkem je, že každé křížení cyklostezky s jiným druhem pozemní komunikace (silnice, chodník) je vyřešeno ukončením cyklostezky před tímto křížením. Cyklostezka pokračuje zase až za křížením. Tím pádem může docházet ke konfliktům zejména s chodci (cyklisté v podstatě dávají přednost na vlastní stezce).

	Označení	Název	Délka [m]	Šířka [m]	Povrch
Cyklostezky	S1	Pražská	198	2	zámková dlažba
	S2	Kolonka	202	3	štěrk
	S3	Dělnická	110	2	asfalt
	S4	Náměstí Svobody	210	2	zámková dlažba, asfalt
	S5	Městský park – Horní park	369	3	asfalt
	S6	Městský park – Střední park	93	3	asfalt
	S7	Městský park – Dolní park	293	2	asfalt
	S8	Kollárova	46	2	zámková dlažba
	S9	Dr. Horákové, 28. října	1028	2	asfalt
	S10	Vídeňská třída	403	2	zámková dlažba
	S11	Brněnská	1264	3	asfalt
	S12	Na Hrázi	1028	3	asfalt
	S13	Vídeňská třída	250	1,6-3	zámková dlažba
SUMA	-	-	5,5 km	-	-

Tabulka 3 Seznam cyklostezek (viz grafická příloha „Analýza“)

U cyklostezky S13 je nutné zmínit problematiku zvoleného technického řešení jejího umístění na chodník podél ulice Vídeňská třída (kolem staré nemocnice). Toto řešení bylo vyhodnoceno jako nevhodné, vzhledem k nedostatečné šířce chodníku a návrhová část tento úsek ruší a nahrazuje (trasa po ulici Tovární).



Obrázek 6 Cyklostezka S1 – Pražská



Obrázek 7 Cyklostezka S2 – Kolonka



Obrázek 8 Cyklostezka S3 – Dělnická



Obrázek 9 Cyklostezka S4 – Náměstí Svobody



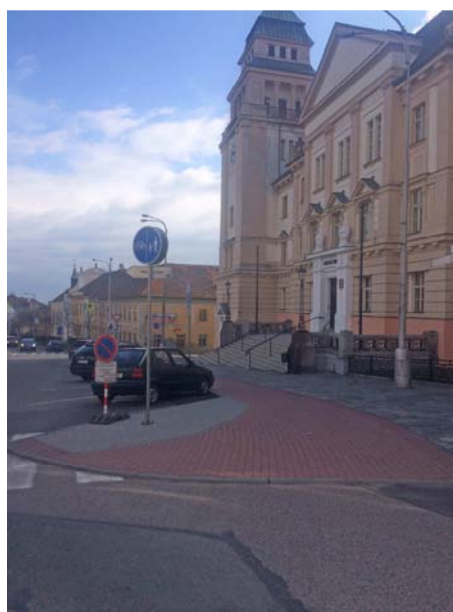
Obrázek 10 Cyklostezka S5 – Horní park



Obrázek 11 Cyklostezka S6 – Střední park



Obrázek 12 Cyklostezka S7 – Dolní park



Obrázek 13 Cyklostezka S8 – Kollárova



Obrázek 14 Cyklostezka S9 – Dr. Milady Horákové



Obrázek 15 Cyklostezka S10 – Vídeňská třída



Obrázek 16 Cyklostezka S11 – Brněnská



Obrázek 17 Cyklostezka S12 – Na Hrázi



Obrázek 18 Cyklostezka S13 - Vídeňská třída

2.4.2 Cykloturistické stezky (mimo pozemní komunikace)

Tato síť stezek se rozkládá na území Národního parku Podyjí a Gránického údolí. Síť je hojně využívána pro rekreační a turistické účely. Jde o výsledek dlouhodobé propagace celého znojemského regionu mj. Cyklo Klubem Znojmo, z. s. na různých turistických veletrzích apod.

Na uvedeném území se zde nachází mnoho různých tras rozdílných obtížností, druhů povrchů a profilů. Trasy jsou vhodně vedeny a spojují mnoho zajímavostí a turistických cílů v celém regionu. Pro cyklisty, kteří projíždějí po stezkách v Národním parku Podyjí, jsou k dispozici místa technické a první pomoci (poskytováno technické a zdravotní vybavení).

Trasy probíhající katastrem města Znojma:

- Vinná trasa (Hnanice – Havraníky – Konice – Nový Šaldorf – Vrbovec – Šatov – Hnanice).
- Trasa šesti měst (Hnanice – Znojmo – Lukov – Lesná – Vranovská přehrada – Vranov nad Dyjí – Lesná).
- Znojemská (Šatov – Hnanice – Mašovice – Znojmo – Dobšice – Dyje – Kuchařovice – Těšetice – Prosiměřice).
- Trasa 5000 (Znojmo – Králův stolec – Podmolí – Havraníky – Znojmo).
- Trasa 5001 (Havraníky – Sealsfieldův kámen).
- Trasa 5006 (Znojmo-Hostěradice-Mirotslav-Vémyslice-Jevišovice).
- Trasa 5007 (Znojmo-Šumná-Bítov-Uherčice).

Poznámka: Celková délka těchto tras v katastru města Znojma je 19,5 km.

2.4.3 Cyklotrasy (součástí pozemních komunikací)

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.

Trasy probíhající katastrem města Znojma:

- Moravská vinná stezka (Znojmo – Uherské Hradiště).
- Vinná trasa (Hnanice – Havraníky – Konice – Nový Šaldorf – Vrbovec – Šatov – Hnanice).
- Trasa ságy a mýty / trasa 481 (Znojmo – Hluboké Mašůvky – Plenkovice – Kravsko – Mramotice – Přímětice).
- Trasa Jeseníky – Znojmo.
- Trasa šesti měst (Hnanice – Znojmo – Lukov – Lesná – Vranovská přehrada – Vranov nad Dyjí – Lesná).
- Znojemská (Šatov – Hnanice – Mašovice – Znojmo – Dobšice – Dyje – Kuchařovice – Těšetice – Prosiměřice).
- Trasa 5000 (Znojmo – Králův stolec – Podmolí – Havraníky – Znojmo).
- Trasa 5001 (Havraníky – Sealsfieldův kámen).
- Trasa 5006 (Znojmo – Hostěradice – Miroslav – Vémyslice – Jevišovice).
- Trasa 5007 (Znojmo – Šumná – Bítov – Uherčice).

Poznámka: Celková délka těchto tras v katastru města Znojma je 62 km.

2.5 Stávající doprovodná cyklistická infrastruktura

2.5.1 Cyklistické stojany

Problematiku doprovodné cyklistické infrastruktury řeší podrobně metodika Ministerstva dopravy ČR „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ vydaná v roce 2010. Z této metodiky vychází i následující kapitola včetně převzatých textů.

Mezi klíčovou doprovodnou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu patří možnost bezpečného parkování jízdních kol. Z metodiky MD ČR „Cyklistická doprovodná infrastruktura“ vyplývá, že vyšší podíl cyklistů začne své jízdy omezovat při nemožnosti vhodně parkovat svá kola. Je tedy zřejmé, že bez kvalitní nabídky bezpečného parkování jízdních kol nelze ani očekávat výrazný nárůst nových uživatelů této dopravy. S tímto tvrzením souhlasí i výsledek realizovaného průzkumu ve městě Znojme, kde byl identifikován problém s odstavením nebo parkováním kola v cílovém místě.

I z těchto důvodů hraje samotná parkovací politika neodmyslitelnou roli v cyklistické dopravě. Uživatel si může pořídit dobrý zámek, ale trvalá podpora ze strany města ve smyslu zajištění stojanů na kola je neméně důležitá. Ukazuje se jako výhodné zajistit také evidenci jízdních kol a zaevidovaná kola opatřit štítkem (i tento bod byl součástí otázek v realizovaném průzkumu ve městě Znojme).

Metodika dále rozlišuje typy a způsob parkování kol dle doby parkování na:

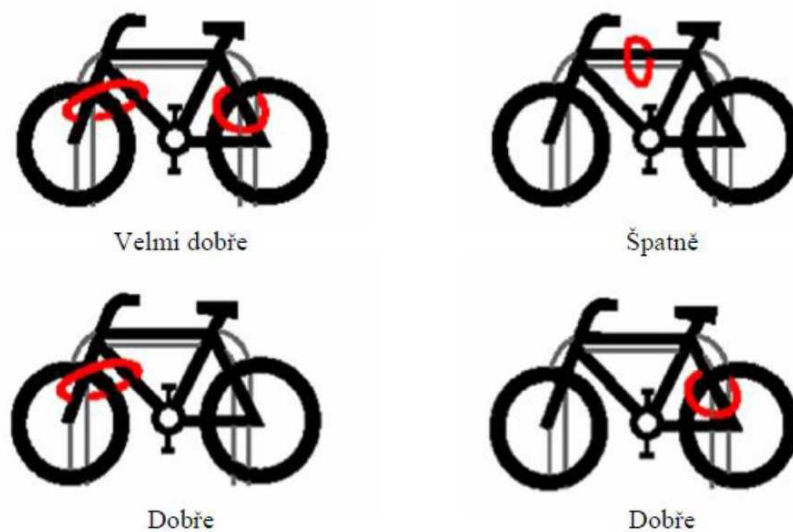
- Krátká a střední parkovací doba (minuty až 4 hodiny).
- Dlouhá parkovací doba (až několik dní).

Pro krátkou dobu parkování je vhodný stojan, který musí umožnit bezpečně zamknout přední i zadní kolo a rám ke stojanu. Stojan by nemělo být jednoduše možné zničit či vyvrátit. Vhodným typem stojanu jsou stojany typu „obrácené U“ z nerez oceli, zakotvené min 25 cm do země nebo zalité do betonu nebo již vcelku rozšířené „kolo-stavy“ (cyklo stojany s vlastním zamykacím systémem s vložkou FAB). Měly by být umístěny na frekventovaných místech, co nejbližší vchodu do objektu. Stojany umístěné dále než 50 metrů od hlavního vchodu do objektu nebudou využívány (cyklista by si snížil cestovní rychlost).

Pro vhodný výběr lokality by měly být splněny tyto požadavky:

- dostatek prostoru pro přístup a zaparkování kola,
- minimální zábor plochy bez zaparkovaných kol,
- viditelné frekventované místo s dostatečnou možností průchodu okolo stojanu,
- v dohledu z místa, kam cyklista jde (prodejna, restaurace, sportoviště),
- zastřešený prostor, je-li to možné,
- v zorném poli bezpečnostních kamer, pokud se v lokalitě nacházejí.

Je velmi důležité informovat cyklistu o nutnosti vhodného zamykání jízdního kola, aby se alespoň částečně předešlo krádežím kol a jejich součástí, a to jak samolepícími obrázky na jednotlivých stojanech, tak informačními letáky o této problematice.



Obrázek 19 Bezpečné zamykání Jízdního kola (zdroj: Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD ČR)

U dlouhodobých parkovišť se očekává, že kolo bude stát po dobu delší než čtyři hodiny (např. parkování na nádraží, v místě práce). Dlouhodobá parkoviště umožňují většinou bezpečně zanechat kolo v uzamykatelném nebo jinak hlídaném prostoru (např. kamerovým systémem nebo personálem k tomu určeným). Vyhovující jsou i stojany na krátkodobé parkování, je-li celý objekt nebo areál chráněn před vstupem cizích osob. Kola by měla být chráněna před klimatickými vlivy. Tomuto vyhovují například úschovny nebo cyklistické boxy.



Obrázek 20 Nevyhovující stojany na Mikulášském náměstí (zdroj: mapy.cz)

Při analýze městského mobiliáře (cyklistické infrastruktury) bylo zjištěno, že v dopravní cyklistické infrastruktuře historického jádra města se nachází několik nevhovujících stojanů jediného typu, viz výše obrázek. Tyto stojany se vyskytují např. u objektů Znojemské Besedy, Radniční věže, Pivovaru nebo kostela sv. Mikuláš. Z veřejných budov, které jsou výjimkou a mají vhodný typ stojanu, lze jmenovat městské lázně a objekt Policie ČR na Pražské ulici. Ze školských zařízení je to ZŠ Pražská.

Za částečně vyhovující stojan na kolo v historickém jádru by se dal označit stojan na Horním náměstí, viz obrázek níže. Toto náměstí je totiž po celkové rekonstrukci a autoři při ní mysleli i na problematiku uzamykání kol. Ačkoli by se tento stojan mohl zdát technicky správným řešením, opření kola není ani u něj ideální. Úschovny kol ve městě jsou soukromé, jediné veřejné se nachází na městském koupališti Znojmo Louka. Boxy se ve městě nikde nenachází.

Velkým problémem může být tedy pro potencionálního cyklistu uzamknutí kola u některé z památek. Tím se město zbytečně ochuzuje o rozvoj oblasti cestovního ruchu a samotných památek. Pro obyvatele města je problém stejný u veřejných budov. I z tohoto důvodu mnoho lidí raději volí automobilovou dopravu před rizikem možné krádeže jízdního kola.



Obrázek 21 Správný typ stojanu na Horním náměstí (zdroj: mapy.cz)

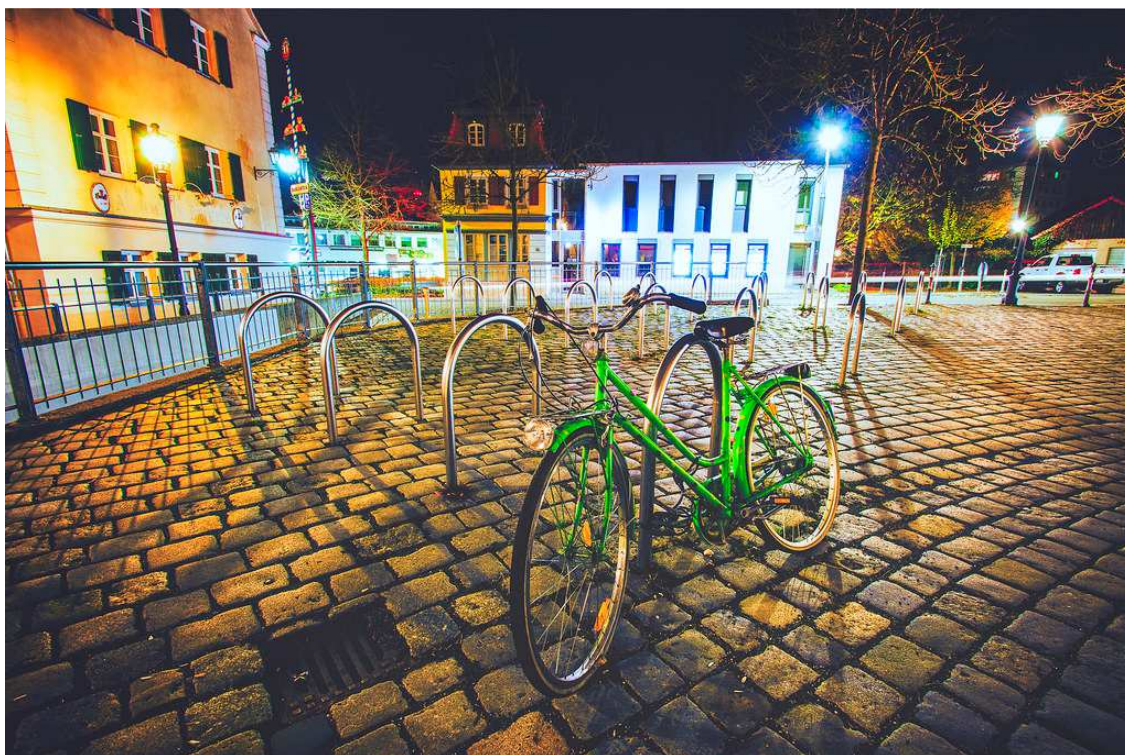
Volba vhodného stojanu z pohledu památkové péče není jednoduchá. V Olomouci v roce 2012 např. zkrachoval výběr nových cyklo stojanů do historického jádra právě na estetické stránce navržených výrobků, protože nesplňovaly představy památkářů. Město Praha zvolilo např. v soutěži na městský mobiliář v roce 2017 výrobky společnosti Artěl, viz foto níže. Dalšími vzory se pak lze inspirovat v zahraničí.



Obrázek 22 Stojan na kolo společnosti Artěl (zdroj: www.czechdesign.cz)



Obrázek 23 Stojan z Melku (zdroj: soukromý archiv autora)



Obrázek 24 Stojany v Německu (zdroj: Twitter)

2.5.2 Cyklistické spolky a kluby

Ve městě Znojmě se také nachází významný nepodnikatelský subjekt Cyklo Klub Znojmo, z. s. (dříve Cyklo Klub Kučera), který poskytuje cykloturistické služby ve znojemském regionu. Provozuje infocentrum, nabízí servis kol, půjčuje vybavení a pořádá akce pro veřejnost i dětské tábory.

Zájmové sdružení Cyklo Klub Kučera Znojmo vzniklo už v roce 1994 jako seskupení necelé desítky osob nadšených pro cyklistiku. Zpočátku se jednalo pouze o oddíl převážně závodního charakteru na horských a silničních kolech, který jako doplňkový program provozoval i akce nesoutěžního charakteru. Postupem let se řady členů rozšířily o děti a mládež a rozrostlo se i spektrum služeb.

Dnes Cyklo Klub Znojmo, z. s. pořádá cyklistické akce, závody a vyjížďky pro veřejnost všech věkových kategorií (včetně příměstských táborů pro děti), provozuje půjčovnu kol, elektrokol, koloběžek a šlapacích kár a také zabezpečuje cykloservis. Také je autorem projektu „Místa technické a první pomoci“ pro cyklisty projíždějící po stezkách Národního prahu Podyjí. Tato bezplatná služba se neustále rozšiřuje o další místa i do sousedního Rakouska.

Cyklo Klub Znojmo, z. s. zajišťuje dále provoz 1. Mezinárodního cykloturistického centra služeb a informací v ČR, které sídlí ve znojemském sportovně-společenském centru Stará vodárna (nová provozovna však bude od sezóny 2019 na adrese: Melkusova 41, Znojmo).



Obrázek 25 Spolupráce a některé projekty Cykloklubu Znojmo (zdroj: cykloklubznojmo.cz)

2.5.3 Bike and Ride

Tímto termínem je označeno spojení cyklistické a veřejné dopravy (železnice, metro, tramvaje a autobusy). Jízdní kolo je využito k dopravě na zastávku, zde je odstaveno a cestující dále pokračuje veřejnou dopravou. Kolo oproti pěší dopravě až desetkrát rozšiřuje spádovou oblast zastávek veřejné dopravy. Pokud existují vhodné podmínky pro rychlé a bezpečné odstavení kola, stává se systém konkurenceschopnou alternativou individuální automobilové dopravy.

Na podobném formátu, avšak ze soukromé sféry, funguje ve Znojmě Vinobus pod záštitou VOC Znojmo. Padesátikilometrový okruh obsahuje 13 zastávek, na kterých může cestující vystoupit a zajistit si vlastní program. Při dalším okruhu Vinobusu může zase nastoupit a pokračovat. Pro dopravu cyklistů je připraven cyklovlek.



Obrázek 26 Vinobus s vhodným vlekem k přepravě kol (zdroj: vinobus.cz)

2.6 Limity, bariéry, kolize a překážky

Při tvorbě Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy 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 Znojma trpí několika neduhy. Problematická místa, týkající se cyklistické dopravy, pak pouze sledují trendy problémů automobilové dopravy.

Město Znojmo 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 bydlicí, tak ostatní nemotorizované účastníky provozu. Vzhledem k dlouhodobému termínu dokončení obchvatu dochází souběžně k oddálení termínu, kdy páteřní komunikace přejdou pod správu města Znojma. Dosažení jakékoli změny na těchto komunikacích je v současné chvíli vždy na vyjednávání se správci, kteří zohledňují své opatření a aktivity.

Vzhledem ke specifické poloze je téměř celé město olemováno údolími. Přes tyto přírodní překážky vedou mosty, na kterých dochází k velkému pohybu nejen chodců ale i cyklistů. Tyto dvě cílové skupiny se pak dostávají do kontaktu s automobilovou a kamionovou dopravou. Pohyb např. s malými dětmi je v těchto místech více než nebezpečný.

Dalšími kolizními body jsou místa, kde se naopak potkávají pouze chodci a cyklisté. Místy nejasné značení i benevolentnost městské policie k drobným přestupkům (dle názorů respondentů z dotazníkového šetření) v těchto místech situaci nezlepšuje.

Trasování dopravních tepen je vždy podřízeno morfologii terénu. O to více je důležité sledovat trasování specifických cyklistických tepen 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. Některé cyklotrasy lze trasovat mimo hlavní tepny, ale cyklista je vystaven mnohem vyššímu převýšení (viz trasování v ulici Do Lesek nebo na ulici Kuchařovická). Jízda nezkušeného cyklisty např. po ulicích Vídeňská třída a Dukelských bojovníků je vzhledem k intenzitě a rychlosti kamionové dopravy a výškové profilaci riziková.

Urbanismus města Znojma je také specifický vzhledem k dochování téměř kompletního hradebního okruhu olemovaného zeleným pásem parku. Historické jádro se do aktuálního stavu dochovalo ve své maximálně historické podobě se všemi svými neduhy, kterými je historická zástavba typická. Etalonem šířkové koordinace ulic byl povoz tažený koňmi, ne automobil nebo dokonce nákladní automobil zajišťující obsluhu. Problematika parkování automobilové dopravy v historických jádrech měst je natolik široká, že jimi nezabýváme. Analýza uliční sítě mimo historické jádro navíc ukázala také problémy se šířkovým uspořádáním (viz tabulka Analýza uliční sítě a sítě pěších komunikací).

Všechny tyto problémy se pak dle urbanisticko – analytických zvyklostí dají rozdělit do následujících skupin:

- Bariéry – často nepřekonatelné bariéry v podobě vodoteče, nebo dopravních liniových staveb.
- Kolize – místa, ve kterých dochází ke kontaktu dvou nebo více nesourodých činitelů.
- Překážky – problematické body v trase, jež negativně ovlivňují plynulost provozu.
- Limity – další jiné aspekty nezařaditelné do předchozích skupin.

Konkrétní výstup kapitoly je představen v následující tabulce a v příloze č. 1.

	Označení	Popis
Bariéry	B1	Most na ulici Pražská
	B2	Most na ulici Přímětická
	B3	Křižovatka ulic Vídeňská třída, Dukelských bojovníků a Brněnská – chybí napojení cyklostezky podél ulice Brněnská
Kolize	K1	Náměstí Svobody – pohyb chodců po cyklostezce
	K2	Městský park (celý) – pohyb chodců po cyklostezkách
	K3	Cyklostezka Pražská – kolize pohybu cyklistů a chodců
	K4	Ulice Vídeňská třída – kolize pomalých cyklistů a rychlých aut
	K5	Ulice Napajedla – pohyb cyklistů v protisměru automobilové dopravy
	K6	Křižovatka ulic Mlýnská a Pod Kraví horou – kolize cyklistů a automobilů
Překážky	R1	Ulice Do Lesek – prudké stoupání
	R2	Ulice Kuchařovická – prudké stoupání
	R3	Ulice Vídeňská třída – prudké a dlouhé stoupání
	R4	Výšková nerovnost mezi ulicemi Palliardiho a Riegrova
	R5	Nárožní domy – obecně překážka budovou
	R6	Ulice Napajedla – prudké stoupání
	R7	Prudké stoupání na Kraví horu
Limity	-	Ulice jsou limitovány svojí šířkou a stávající technickou infrastrukturou.
	-	Jiný správce komunikace než město Znojmo

Tabulka 4 Bariéry, kolize, překážky, limity (viz grafická příloha „Analýza“)

2.7 Stanoviska

Při zpracování Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy byly osloveny dva subjekty – Ředitelství silnic a dálnic ČR a Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje k získání vyjádření k možnosti umístění vodorovného dopravního značení (V20) na vybrané úseky silnice I/38, I/53 (ŘSD ČR) a úseky silnic II/361, II/408, II/412, II/413 (SÚS JMK).

ŘSD ČR, Závod Brno jako majetkový správce silnic I/38 a I/53 nesouhlasí s instalací vodorovného dopravního značení V 20 na silnicích I. třídy, současně doporučuje požadovaný návrh projednat po dokončení staveb obchvatu města Znojma.

SÚS JMK nemá k umístění námitek, ovšem upozorňuje, že navrhované trasy jsou vedeny po silnicích s nedostatečnou šíří, a navíc se jedná o hlavní přivaděče dopravy do města Znojma, tudíž jsou velice frekventované. Z těchto důvodů tak považuje navrženou trasu pro cyklisty za velice rizikovou.

Kompletní znění stanovisek je součástí samostatné přílohy.

2.8 Průzkum mezi občany

V období od 16. dubna do 3. května 2019 byl realizován průzkum mezi občany města. Dotazníkové šetření tvoří součást celkové analýzy prostředí města. Veškeré závěry vyplývající z průzkumu jsou použity výhradně ke statistickým účelům – jako podklad pro tvorbu Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojme.

Smyslem průzkumu bylo zjištění názorů a podnětů obyvatel území a zohlednění jejich postojů k budoucímu rozvoji cyklistické dopravy ve formě konkrétních opatření a doporučení v koncepčním dokumentu města Znojma. Snahou představitelů města je následně reflektovat potřeby a přání obyvatel za účelem tvorby příznivějších podmínek pro cyklistickou dopravu s ohledem na místní podmínky, limity a zvyklosti.

Cílovou skupinou dotazníkového šetření byli obyvatelé města Znojma. Dotazník bylo možné vyplnit elektronicky nebo v papírové podobě a vhodit do sběrných boxů. Při volbě distribučních kanálů se přihlíželo především k tomu, aby byl dotazník zpřístupněn co největšímu počtu obyvatel a možnosti jeho odevzdání byly co nejsnadnější. Pro zachování anonymity obyvatel byly dotazníky zpracovány bez uvedení jakýchkoliv osobních údajů.

Vyhodnocení dotazníku pochází od 403 respondentů. Účast v průzkumu tímto přesáhla plánovaný počet respondentů, který byl stanoven na 300 respondentů. Výstupy dotazníkového šetření jsou součástí samostatné přílohy. Zde jsou představeny vybrané výsledky.

2.8.1 Výsledky průzkumu

V otázce „Za jakým účelem volíte kolo jako dopravní prostředek“ uvedlo téměř 70 % respondentů, že volí kolo primárně jako dopravní prostředek ve volném čase a za účelem rekreace, čtvrtina respondentů pak jako vhodný prostředek při dojíždění do zaměstnání/školy.

Odpověď	%	Počet odpovědí
Dojíždění do zaměstnání/školy	25,06 %	101
Ve volném čase za rekreací	68,24 %	275
Sportovní účely (např.: trénink)	23,33 %	94
Ze všech uvedených důvodů	22,58 %	91
Na kole nejezdím	3,97 %	16

Tabulka 5 Za jakým účelem volíte kolo jako dopravní prostředek

V otázce „za hlavní nevýhodu dopravy na kole do práce/školy“ respondenti nejčastěji uvedli, problém s odstavením kola nebo parkováním kola v cílovém městě (30,02 % odpovědí), nemožnost se osprchovat v cílovém městě (29,78 % odpovědí) a vdechování zplodin z automobilové dopravy (28,29 % odpovědí).

Odpověď	%	Počet odpovědí
Fyzická námaha při překonávání terénních nerovností (kopce)	14,89 %	60
Při dopravě do práce/školy používám automobil, neboť vezu další osoby (děti do školy, kolegy do práce/školy)	13,15 %	53
Časová náročnost použití kola při jízdě do/z práce/školy	12,41 %	50
Obava z krádeže kola nebo jeho komponent	23,57 %	95
Problém s odstavením, nebo parkováním kola v cílovém místě	30,02 %	121
Nemožnost se po příjezdu do cílového místa osprchovat, převléci, upravit	29,78 %	120
Vdechování zplodin z automobilové dopravy	28,29 %	114
Nemožnost provést větší nákup (potravin, drogerie)	15,88 %	64
Jiná:	21,34 %	86

Tabulka 6 Za hlavní nevýhodu dopravy na kole do práce/školy považují

Naopak v otázce „Za hlavní výhodu dopravy na kole do práce/školy považují“ respondenti uváděli nejčastěji odpověď dostatek pohybu pro zdravý životní styl (72,7 %), levný provoz (50,62 %) a nezávislost na veřejné dopravě (47,39 %).

Odpověď	%	Počet odpovědí
Dostatek pohybu pro zdravý životní styl	72,70 %	293
Nezávislost na hromadné dopravě	47,39 %	191
Levný provoz	50,62 %	204
Eliminace problémů s parkováním auta	39,95 %	161
Časová úspora (netrávení času v kolonách)	29,53 %	119
Ekologické důvody	41,44 %	167
Jiná:	2,98 %	12

Tabulka 7 Za hlavní výhodu dopravy na kole do práce/školy považují

V otevřené otázce „Kde vybudovat/dobudovat cyklostezku“ byly uvedeny desítky návrhů, nejčastěji se pak objevoval návrh Přímětice – Znojmo (Přímětická).

Úsek	%	Počet odpovědí
Přímětice – Znojmo (Přímětická)	29 %	79
Pražská	18 %	48
Vídeňská tř.	12 %	32
Jarošova	6 %	16
Dobšice	6 %	16
Na Cínovou horu	6 %	16
Dukelských bojovníků	5 %	15
Palackého	4 %	10

Úsek	%	Počet odpovědí
Loucká	4 %	10
Jiné návrhy (postupy, připomínky)	11 %	31

Tabulka 8 Kde vybudovat/dobudovat cyklostezku

U otázky z hlediska bezpečnosti, jestli „dochází ke konfliktům mezi cyklisty a chodci“ v dopravním provozu, uvedlo téměř 44 % respondentů, že ke konfliktům nedochází.

Odpověď	%	Počet odpovědí
Určitě ano	12,41 %	50
Spíše ano	23,08 %	93
Spíše ne	40,69 %	164
Určitě ne	2,98 %	12
Nevím, nedokážu posoudit	20,84 %	84

Tabulka 9 Dochází často ve Znojmě ke konfliktům mezi cyklisty a chodci

U otázky z bezpečnosti, jestli „dochází ke konfliktům mezi cyklisty a řidiči automobilů“ v dopravním provozu, uvedlo 53 % respondentů, že dochází.

Odpověď	%	Počet odpovědí
Určitě ano	19,35 %	78
Spíše ano	33,50 %	135
Spíše ne	29,03 %	117
Určitě ne	0,25 %	1
Nevím, nedokážu posoudit	17,87 %	72

Tabulka 10 Dochází často ve Znojmě ke konfliktům mezi cyklisty a řidiči automobil

V otevřené otázce „jaké aplikace při jízdě na kole používáte“ byly nejčastěji zmíněny dvě aplikace - Mapy.cz a Endomondo.

Aplikace	%	Počet odpovědí
Mapy.cz	30,84 %	33
Endomondo	20,56 %	22
Nepoužívám	14,02 %	15
Google maps	6,54 %	7
Strava	5,61 %	6
Runtastic	5,61 %	6
Garmin navigace	5,61 %	6
Jiné	11,21 %	12

Tabulka 11 Aplikace při jízdě na kole

V otevřené otázce „Kolik km přibližně ujedete cestou do práce/školy“ uváděli respondenti nejčastěji hodnotu 5 km.

Počet km	%	Počet odpovědí
2 km	7,08 %	16
3 km	3,10 %	7
4 km	5,31 %	12
5 km	21,24 %	48
7 km	3,98 %	9
8 km	5,75 %	13
10 km	8,41 %	19
15 km	3,54 %	8
Jiné hodnoty km	41,59 %	94

Tabulka 12 Kolik km přibližně ujedete cestou do práce/školy

2.9 Kulatý stůl a jednání pracovní skupiny

Při zpracování analytické části byl uspořádán kulatý stůl a setkání pracovní skupiny. Pracovní skupina probíhala formou informací o projektu a možnostech rozvoje cyklistické dopravy ve městě. Kulatý stůl probíhal formou workshopu.

Hlavní témata kulatého stolu:

- Stávající cyklistická síť ve městě.
- Doprovozná cyklistická infrastruktura.
- Možnosti cyklotras a cyklostezek,
- Opatření na podporu cyklistické dopravy.

V první části kulatého stolu byl představen postup projektu, limity rozvoje a možnosti cyklistické dopravy ve městě a v druhé část proběhl brainstorming. Tedy diskuse nad problémy cyklistické dopravy ve městě včetně následného hledání možných řešení a vhodných doporučení.

Problémy a limity rozvoje cyklistické dopravy ve městě
<ul style="list-style-type: none"> ● Chybějící propojení, stávající cyklistické trasy případně stezky nejsou ve městě propojené. ● Vhodnost a rozmístění doprovodné infrastruktury. ● Využití cyklistické stezky/trasy, která po určitém úseku končí a následně je nutné pokračovat v jízdě po silnici s ostatními účastníky provozu.
Vhodná doporučení a řešení
<ul style="list-style-type: none"> ● Snaha o výstavbu nových stezek, či jiných vhodných opatření. ● Zlepšování a udržování stávající cyklistické infrastruktury. ● Možnosti vedení cyklistů v protisměru jednosměrné komunikace. ● Propojení cyklistické dopravy s dalšími druhy dopravy ve městě. ● Audit stávajícího dopravního značení.

Tabulka 13 Shrnutí výstupů kulatého stolu a jednání pracovní skupiny

2.10 Veřejné projednání

Analytická část byla zpracovávána dle specifikace předmětu plnění ve spolupráci se širokou veřejností v rámci veřejného projednání konaného 21. 5. 2019 od 16:00 do 18:00. Relevantní doporučení a návrhy z veřejného projednání jsou pak zpracovány do návrhové části Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy. Prezenční listina a fotografie z veřejného projednání jsou přílohou tohoto dokumentu.

2.11 SWOT analýza

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

SILNÉ STRÁNKY	SLABÉ STRÁNKY
<ul style="list-style-type: none">● Množství rozpracovaných projektů● Mnoho turistických i přírodních zajímavostí● Možnost navázat na činnost místních cyklo-spolků	<ul style="list-style-type: none">● Hlavní dopravní tahy nejsou ve správě města● Historická zástavba s omezenými prostorovými možnostmi● Téměř nulová doprovodná dopravní infrastruktura
PŘÍLEŽITOSTI	HROZBY
<ul style="list-style-type: none">● Změna životního stylu obyvatelstva● Snížení dopravního zatížení automobilové dopravy ve městě● Zlepšení dopravní situace v centru města	<ul style="list-style-type: none">● Nedostatek financí na realizaci projektů● Změna postoje politického vedení města ke zlepšení cyklistické dopravy● Neochota spolupráce správců hlavních tahů

Tabulka 14 SWOT Analýza

2.12 Východiska pro návrhovou část

Návrhová část vychází primárně z realizované analytické části, stanovených problémů a limitů rozvoje cyklistické dopravy, stanovisek ŘSD ČR a SÚS JMK, podnětů veřejného projednání, pracovní skupiny, dotazníkového šetření, aktuálně platných dokumentů a SWOT analýzy.

Pozitivní stránkou je, že se město dlouhodobě rozvojem cyklistické dopravy zabývá, příkladem toho je hned několik připravovaných projektů (mezi projekty lze uvést např. cyklostezka Leska I. a II. etapa, projekt cyklostezka Pražská, cyklostezka Okružní v Oblekovicích nebo cyklostezka Znojmo – Chvalovice) a pravidelné investice do cyklistické infrastruktury. Současně má město Znojmo také dlouhou cyklistickou tradici, důkazem toho je loňské výročí Cyklo Klubu Znojmo, z. s. Město je turisticky velmi zajímavé a turistický ruch spjatý s cyklistickou dopravou přináší finanční prostředky nejen soukromým subjektům, ale i samotnému městu. Dle rozpočtu města se údržba a čištění stávajících cyklostezek každoročně pohybuje okolo 200 000 Kč, marketingové aktivity na podporu cyklistické dopravy byly v roce 2018 plánovány na 240 000 Kč.

Z dotazníkového šetření také vyplynulo, že respondenti preferují primárně kola k rekreačnímu sportovnímu vyžití zejména v extravilánu města (Národní park Podyjí apod.) Kolo jako každodenní dopravní prostředek není pro občany primární způsob dopravy vzhledem k problému s odstavením

nebo parkování kola v cílovém místě a s nemožností se po příjezdu do cílového místa osprchovat, upravit (dále viz výstupy dotazníkového šetření).

Na druhé straně je důležité uvést, že cyklista-občan, který by chtěl využívat kolo jako denní dopravní prostředek je mnohokrát ve složité situaci. Týká se to bezpečného provozu po městě po neznačených trasách a řešení uzamknutí a uschování kola na delší dobu v místech veřejných budov nebo u zaměstnání občanů. Nejvíce zatížené komunikace cyklistickou dopravou, jsou zároveň nejvíce zatížené komunikace automobilovou dopravou. Zlepšení situace na vybraných komunikacích by mohlo přinést např. vodorovné dopravní značení. Důležité komunikace však nejsou ve správě města Znojma a při požadavku na jakoukoli změnu musí město jednat se správcem komunikace.

Jakýmkoli zlepšením cyklistické dopravy ve Znojmě však město získá cenné hodnoty. Zvýšením počtu a kvality cyklistických stojanů se může zvýšit i počet lidí, které je začnou využívat např. pro schůzky ve městě. Může dojít alespoň k částečnému uvolnění několika parkovacích míst v centru města a celkově ke snížení intenzity dopravního zatížení města automobilovou dopravou. Doplněním vodorovného značení na páteřních komunikacích ve městě bude řidič automobilu upozorněn na zvýšený počet cyklistů na těchto tazích a cyklista se tak pomyslně posune výše v žebříčku uživatelů pozemních komunikací.

Potenciální cyklistická infrastruktura města bude ale velmi rozsáhlá a její dokončení a údržba bude v následujících letech potřebovat mnoha investic. Možnou komplikací tedy může být výše investic jdoucích do podpory cyklistické dopravy. Dalším dlouhodobým rizikem může být nenalezení společných zájmů se správci silničních tahů, majetkoprávní vztahy nebo i délka administrativních procesů, která vede k realizaci konkrétního opatření. V tomhle ohledu můžou být ohroženy i projekty, které jsou v současné době ve fázi územního řízení, pokud vedení města určí ve střednědobém období jiné priority rozvoje města.

3 Návrhová část

Návrhová část Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě vytyčuje základní směry budoucího vývoje cyklistické dopravy do roku 2028. Výstup návrhové části je obsažen také v příloze jako „Návrhová část Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě“.

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy představuje ucelenou sadu standardních, prakticky ověřených kroků, které zahrnují určení žádoucího směru změn, stanovení postupu provádění těchto změn a průběžné sledování jejich průběhu.

Strategický plán rozvoje cyklistické dopravy 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 Znojma, 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 Znojma při koordinaci na projektech (odbor investic a technických služeb, odbor územního plánování a strategického vývoje atd.).
- Se Strategickým plánem rozvoje cyklistické dopravy by měl také pracovat městský architekt.

3.1 Základní principy návrhu

Navržený systém cyklistických tras vychází zejména z tras definovaných územním plánem. Zahrnuje v sobě i v současné době projektované cyklostezky a ty dále dle prostorových možností vhodně propojuje do většího funkčního celku. Návrh dále respektuje stanoviska dotčených správců dopravní infrastruktury (ŘSD ČR a SÚS JMK).

Hlavní myšlenkou návrhu je integrace cyklistické dopravy do současné dopravní sítě ve formě vodorovného značení piktogramového koridoru pro cyklisty. Toto značení je pak navrženo pouze na těch nejdůležitějších tazích městem tak, aby byl řidič na cyklistu v těchto místech dostatečně upozorněn. Psychologický efekt tohoto značení je nesporný.

Tato síť je dále doplněna stezkami pro cyklisty a stezkami pro cyklisty se společným provozem v místech, kde je nutné zajistit cyklistovi bezpečný přesun mimo hlavní tahy, které jsou ve správě ŘSD ČR nebo kde se v tuto chvíli žádná dopravní infrastruktura nenachází.

Na závěr návrh také odráží intenzitu dopravního zatížení (viz kapitola 2.3.), výsledky veřejného projednání a dotazníkového šetření mezi občany (zejména potřebu využívat k rychlému přesunu osy reflektující hlavní tahy ve městě).

3.2 Varianty možných typů navrhovaných cyklotras

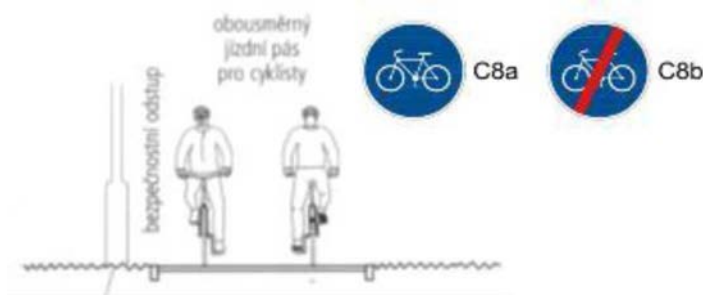
V zásadě lze ve městě Znojmě budovat následující typy infrastruktury pro cyklisty uvedené dle typologie návrhu nových TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty:

- Stezka pro cyklisty.
- Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem.
- Piktogramový koridor pro cyklisty.

3.2.1 Stezka pro cyklisty

Samostatný obousměrný jízdní pás jako nezávisle trasovaná stezka pro cyklisty podél pozemní komunikace nebo nezávisle. Určena pouze pro cyklistický provoz, nikoliv pro chůzi, může být využívána bruslaři.

Samostatná stezka pro cyklisty se navrhuje na intenzivně využívaných cyklistických trasách, převážně páteřních tam, kde je nutné separovat chodce od cyklistů (podmínkou zřízení je zajištění alespoň srovnatelně atraktivní souběžné trasy pro chodce), např. na jiné straně vozovky nebo kde se s pohybem chodců neuvažuje.

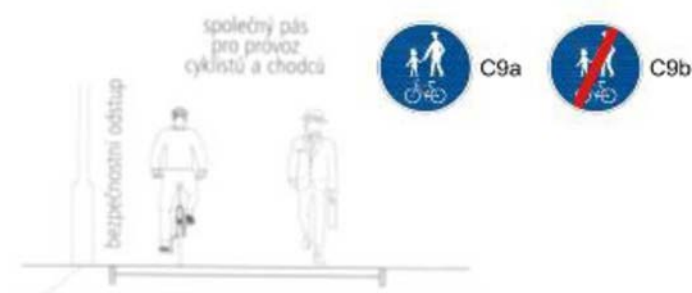


Obrázek 27 Příklad stezky pro cyklisty (zdroj: TP 179)

3.2.2 Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem

Určena pro společný pěší a cyklistický provoz v jednom prostoru, může být užívána bruslaři. Uplatní se na všech typech nemotoristických komunikací v extravilánu, pokud neexistuje souběžná pěší trasa nebo zde není pravidelný pojezd vozidel. V intravilánu se uplatní tento typ především na trasách doplňkových, u páteřních pouze tam, kde je nízká intenzita cyklistů.

Provoz je standardně obousměrný pro všechny uživatele, jednosměrné omezení cyklistického provozu se provádí pouze výjimečně v odůvodněných případech. Tento typ lze očekávat rovněž na některých účelových komunikacích (poľní cesty, lesní cesty), kde se vyskytuje výjimečný provoz jiných účastníků silničního provozu (správce toku, správce lesa, vlastníci nebo uživatelé zemědělských pozemků). Provoz se povolí pomocí dodatkové tabulky pod značku C9a.

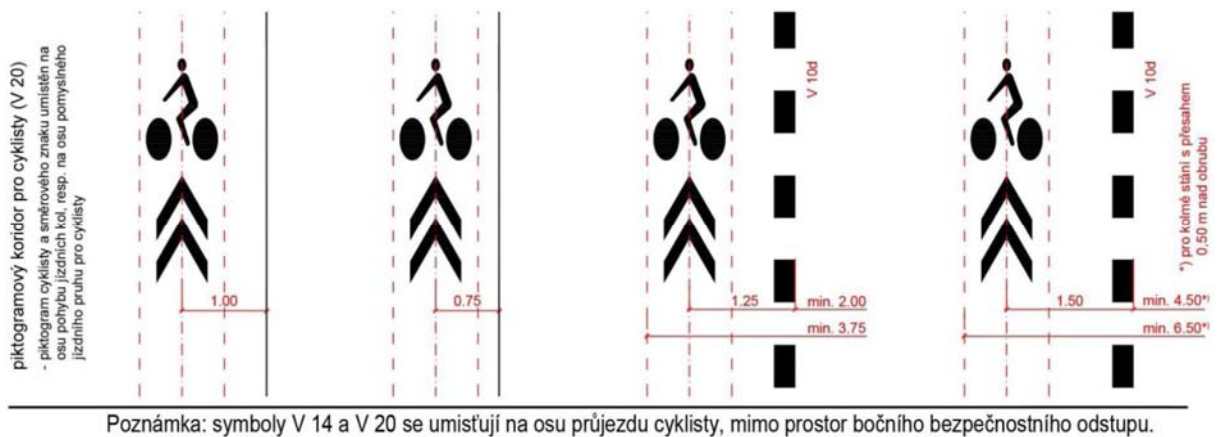


Obrázek 28 Příklad stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (zdroj: TP 179)

3.2.3 Piktogramový koridor pro cyklisty

Piktogramové koridory pro cyklisty jsou integračním opatřením cyklistické dopravy pro společný provoz s ostatními vozidly.

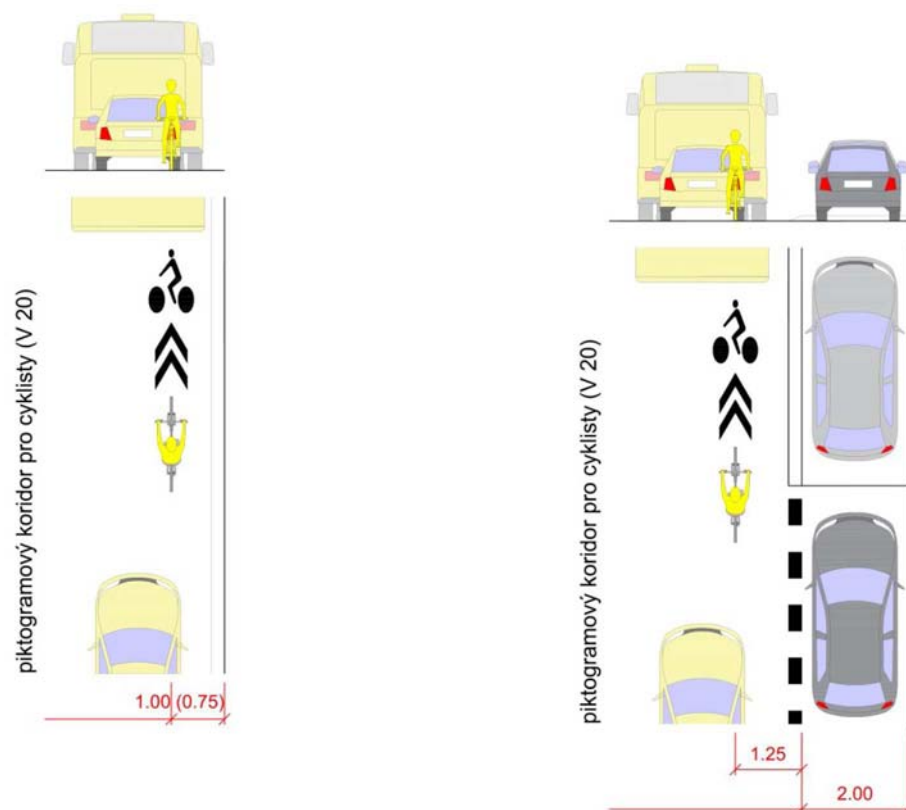
- Vyznačují se pouze pomocí vodorovného dopravního značení složeného z piktogramu cyklisty a směrového znaku.
- Vyznačením nevyplývají pro účastníky provozu žádná další zvláštní práva ani povinnosti.
- Opatření je kombinovatelné s dalšími prvky cyklistické infrastruktury (u návazností jízdních pruhů pro cyklisty, u protisměrného cyklistického provozu atd.).



Obrázek 29 Šířkové uspořádání piktogramového koridoru pro cyklisty (zdroj: TP 179)

Z hlediska četnosti značení:

- Je vhodné užívat toto opatření přiměřeně především pro vybrané situace a pohyby.
- Podstatný je zejména kontext důležitosti cyklistických vazeb a intenzity automobilového provozu, intenzita cyklistického provozu přitom nemusí být nutně vysoká.
- Provozně ani ekonomicky není žádoucí, aby byly piktogramové koridory nadužívány, zejména pro vyznačování všech možných křižovatkových pohybů apod.



Obrázek 30 Použití piktogramového koridoru pro cyklisty (zdroj: TP 179)

3.3 Návrh a specifikace cyklotras a cyklostezek

Legenda návrhové části (grafická podoba) zachovává hierarchii rozdělení cyklostezek na cyklostezky, cyklotrasy a cykloturistické stezky viz kapitola 2.4 tohoto dokumentu. Legenda je dále rozšířena na tyto opatření:

- **Stávající**
- **Projektované**
- **Navrhované**
- **Navrhované (vodorovné dopravní značení)**

U všech „**Stávajících**“ cyklotras bez rozlišení druhu je třeba kompletní revize jejich značení. Je vhodné, aby zejména na cyklostezkách s vyhrazeným provozem pro cyklisty byl upřednostněn cyklista na úkor chodce. Značení je nutné upravit tak, aby cyklista nebyl omezen v plynulosti pohybu. Dále je nutné upravit značení tak, aby cyklista věděl, jak má pokračovat dále v cestě na konci cyklostezky. Je nutné udělat revizi dopravního značení na křižovatkách a přechodech pro chodce s cílem najít vhodné technické řešení, s preferencí cyklisty, jako plnohodnotného účastníka silničního provozu.

Za „**Projektované**“ jsou označeny cyklostezky a cyklotrasy, u kterých v současné době probíhají projekční práce (v různých stupních PD) nebo již dokonce probíhá nějaký druh schválení stavebním úřadem. Jedná se o trasy uvedené v tabulce níže.

Ozn.	Název	Typ	Délka [m]	Šířka [m]	Povrch	Cena [bez DPH]
A1	Cyklostezka Pražská	Stezka pro cyklisty	70	2	Dlažba	400 tis. Kč
A2	Leska 1. a 2. etapa	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	2800	3	Asfalt	28 mil. Kč
A3	Na Hrázi – Oblekovice kolem řeky Dyje	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	3100	2,5/3	Asfalt	16 mil. Kč
A4	Cyklostezka Znojmo – Chvalovice	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	4956	3,5	Asfalt	40 mil. Kč

Tabulka 15 Projektované cyklostezky a cyklotrasy

Poznámka: Ceny jsou odvozeny z agregovaných položek RTS – I. 2019. Cena nezahrnuje doprovodnou dopravní infrastrukturu a zeleň. Cena může být upřesněna dle projektové dokumentace ve vyšší fázi, zpracování. Ceny nezahrnují projekční práce (odhadem asi 10 % z ceny realizace). Ceny také nezahrnují investice do výkupů pozemků.

„**Navrhované**“ cykloturistické trasy a cyklotrasy vycházejí zejména z územního plánu. U všech těchto tras je třeba kompletní revize jejich svislého dopravního značení a případné jejich doplnění. Opět je nutné, aby veškeré dopravní značení (hlavně na křižovatkách a přechodech pro chodce) upřednostňovalo plynulost a bezpečnost cyklisty na úkor ostatních účastníků provozu. Navrhovanými cyklostezkami se zabývá kapitola 3.3.1.

„**Navrhovanými (vodorovné dopravní značení)**“ se pak zabývá kapitola 3.3.2.

3.3.1 Stezky pro cyklisty a stezky se společným provozem

Cyklostezky s vyhrazeným provozem jsou ekonomicky nejnáročnější řešení, proto jsou navrženy jenom v nejnútnejší míře. Investorem u těchto projektů je město Znojmo (s výjimkou aktivity C9 viz poznámka).

Ozn.	Název	Typ	Délka [m]	Šířka [m]	Povrch	Cena [bez DPH]
C1	Přímětice – Hnědka	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	2000	3	Asfalt	10 mil. Kč
C2	Leska 3. etapa	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	1300	3	Asfalt	7,8 mil. Kč
C3	Přímětice Mansberg	Stezka pro chodce a cyklisty se společným	870	3	Asfalt	4,35 mil. Kč

Ozn.	Název	Typ	Délka [m]	Šířka [m]	Povrch	Cena [bez DPH]
		provozem				
C4	Pražská	Stezka pro cyklisty	480	2	Dlažba	7 mil. Kč
C5	Rumunská	Stezka pro cyklisty	100	2	Dlažba	350 tis. Kč
C6	Propojení ul. Palliardiho a Riegrova	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	100	3	Asfalt	750 tis. Kč
C7	Vídeňská třída	Stezka pro cyklisty	670	2	Dlažba	2,35 mil. Kč
C8	Melkusova – Duk. bojovníků kolem řeky Dyje	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	1400	3	Asfalt	7,5 mil. Kč
C9	Přímětice – Únanov	Stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem	900 + 900	3	Asfalt	4,5 mil. Kč + 4,5 mil. Kč

Tabulka 16 Navrhované stezky pro cyklisty a stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem

Poznámka: Cyklostezka s označením **C9** se rozkládá stejnou délkou (900 m) na katastrálním území obou obcí, proto je i investice rozdělena mezi dvě obce. Celková délka je tedy 1,8 km s investičním odhadem 9 mil. Kč.

3.3.2 Cyklotrasy s vodorovným dopravním značením

Cyklotrasy jsou opatřeny vodorovným dopravním značením piktogramových koridorů pro cyklisty (V20). Tyto cyklotrasy jsou rozděleny do 5 funkčních celků, které je nutné vždy realizovat najednou, aby se tak vyřešila dopravní situace v dané městské části. Investorem u těchto projektů je město Znojmo.

Ozn.	Název	Seznam ulic	Celková délka značení [m]	Cena [Bez DPH]
P1	Centrum	Do Lesek, Dělnická, K Sirotčinci, Jubilejní park, Jarošova, Palackého, Jana Palacha, Coufalova, Kuchařovická, Studentská, Roosveltova, 17. listopadu, náměstí Svobody, Tovární	4480	104 500 Kč
P2	Sever	Přímětická, Legionářská, Únanovská, Hlavní, Jevišovická, Na návsi, K Suchopádu	5100	127 500 Kč
P3	Jih	Loucká, Na vinici, Klášterní, Melkusova, Šatovská, Sedlešovice	5180	129 500 Kč
P4	Východ	Průmyslová, Dobšická, Topolová, Znojemská	2200	55 000 Kč
P5	Západ	Hradištská, Mašovická	2670	66 750 Kč

Tabulka 17 Cyklotrasy s vodorovným dopravním značením

3.4 Návrh doprovodné cyklistické infrastruktury

3.4.1 Cyklistické stojany – parkování jízdních kol

Ačkoli doprovodná cyklistická infrastruktura není příliš rozsáhlá, její rozvoj může probíhat kontinuálně se samostatnými menšími zásahy. Je nutné provádět postupnou analýzu (revizi) cyklistických stojanů u všech veřejných budov a ty potom postupně doplňovat nebo případně postupně vyměnit za vhodné typy stojanů uvedené níže. Při tom je nutné vždy vyhodnotit provoz k danému objektu a řešení cyklistických stojanů a úschovy kol vždy přizpůsobit konkrétním podmínkám (umístit na frekventovaných místech, co nejbližší vchodu do objektu). Je na místě otázka vybudování centrální úschovny kol v historickém jádru. Takový objekt však bude složité navrhnout a poté umístit s ohledem na problematiku památkové ochrany městské památkové rezervace. Proto není takový objekt předmětem návrhu a návrhová část se zabývá pouze decentralizovaným řešením.

Pro krátkodobé parkování (např. sportoviště města) jsou doporučeny následující typové výrobky:



Obrázek 31 Stojan na kolo Laurent (zdroj: www.kancelarskazidle.cz)



Obrázek 32 Stojan na kolo Maxim (zdroj: www.forplast.cz)



Obrázek 33 Stojan na kolo Tubo (zdroj: www.mestskymobiliar.cz)

Pro dlouhodobé parkování kol – u škol, autobusového a vlakového nádraží, je doporučen typový výrobek:



Obrázek 34 Krytý stojan na kola Uhlyk (zdroj: www.mestskymobiliar.cz)

Komplexní řešení pro dlouhodobou úschovu kola:



Obrázek 35 Uzamykatelný cyklo box (zdroj: www.mestskymobiliar.cz)

4 Akční plán realizace

Akční plán stanovuje konkrétní aktivity směřující k naplňování opatření Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy. Akční plán je již ze své podstaty živý a stále aktualizovaný dokument. Účelem vytvoření akčního plánu je užší, konkrétnější specifikace jednotlivých aktivit a projektů, které jsou představeny pro krátkodobé období 3 let. Je důležité, aby finanční nároky vyplývající z akčního plánu byly zahrnuty do návrhu rozpočtu na další rok, případně do rozpočtového výhledu.

4.1 Principy postupné realizace a zavádění opatření

Při tvorbě akčního plánu se přihlíží k tomu, které záměry je možné z věcného, časového a finančního hlediska realizovat. V následující kapitole je představen princip implementace spočívající v určení priorit postupné realizace dílčích opatření, kdy konečným stavem naplnění Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy je realizace všech níže uvedených aktivit.

Při implementaci Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy je nutná aktivní podpora vedení města, řádná příprava realizace, vysoká úroveň komunikace, plynulá aktualizace projektů, kvalitní složení týmu a zejména průběžná kontrola a hodnocení plnění výstupů (viz prioritizace výstavby). Při implementaci je nutné určit konkrétní subjekty a osoby odpovědné nejen za řízení a výkon realizace jednotlivých aktivit, ale i za kontrolu (monitoring) jejich plnění (zde tuto činnost budou vykonávat primárně vybrané odbory městského úřadu).

4.2 Prioritizace výstavby cyklistické infrastruktury

4.2.1 Priorita 1

Jedná se o body realizace, které mohou probíhat kontinuálně bez ohledu na vedení města pouze za dohledu jednotlivých odborů městského úřadu, tedy konkrétně:

- Pokračování ve všech započatých projektech až do realizace (A1-A4).

- Kompletní revize dopravního značení pro možnost vyhledání dílčích projektů pro zlepšení dopravní situace, která by upřednostnila cyklistu.
- Výběr vhodného typu stojanu k uzamknutí kola a jeho postupné doplňování ke všem objektům veřejné vybavenosti.
- Dlouhodobá spolupráce s cyklo spolky a ostatními zájmovými organizacemi zabývající se propagací a rozvojem cyklistické dopravy.
- Propojení cyklistické dopravy s dalšími druhy dopravy ve městě.

4.2.2 *Priorita 2*

Tyto body již vyžadují střednědobé plánování a koordinaci více odborů městského úřadu najednou. Jejich realizace vyžaduje vyšší investiční nároky, ale jejich výsledný efekt bude mít velký dosah pro fungování cyklistické infrastruktury jako celku.

- Realizace vodorovného dopravního značení (označení **P1-P5**) jako celku v rámci jediné projektové dokumentace.
- Realizace cyklostezek s označením **C5** a **C6**.

4.2.3 *Priorita 3*

Tyto projekty již vyžadují dlouhodobou a cílenou práci mnoha odborů městského úřadu najednou v delším časovém horizontu. Jejich započítí, alespoň ve formě studie, je pro dokončení kompletní cyklistické infrastruktury nezbytné.

- Realizace cyklostezek s označením **C2**, **C4** a **C7**.
- Realizace cyklostezek s označením **C3** a **C8**.
- Realizace cyklostezek s označením **C1** a **C9**.

4.3 Etapizace výstavby cyklistické infrastruktury

Navržená etapizace předpokládá kvalitní před-projekční přípravu zakázky, dobré projednání záměru před započítáním projekčních prací s dotčenými orgány a součinnost všech relevantních subjektů v koordinaci odboru investic a technických služeb. Uvedené ceny nezahrnují inflaci a vývoj trhu.

NAVRŽENÁ ETAPIZACE										
Rok	Čtvrtletí	Priorita 1			Priorita 2		Priorita 3			
		Doprovodná IS	A2, A3	A4	A1	P1-P5	C5, C6	C2, C4, C7	C3, C8	C1, C9
2019	3.									
	4.									
2020	1.	25 tis.								
	2.	25 tis.				60 tis.				
	3.	25 tis.								
	4.	25 tis.			400 tis.		125 tis.			
2021	1.	25 tis.		300 tis.						
	2.	25 tis.				483 tis.		165 tis.	120 tis.	180 tis.
	3.	25 tis.								
	4.	25 tis.								
2022	1.	25 tis.								
	2.	25 tis.								
	3.	25 tis.					1.1 mil.			
	4.	25 tis.								
LEGENDA										
	Příprava / výkupy pozemků									
	Projekční práce									
	Schvalovací práce									
	Realizační práce									
145 tis.	Cena (Bez DPH, RTS I. 2019, nebo profesní odhad)									

Tabulka 18 Etapizace výstavby cyklistické infrastruktury

Seznam zkratek

Následující tabulka obsahuje základní zkratky, které jsou v tomto dokumentu používány.

Zkratka	Význam
MD ČR	Ministerstvo dopravy České republiky
PD	Projektová dokumentace
SÚS JMK	Správa a údržba silnic Jihomoravského kraje, příspěvková organizace kraje
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic ČR
ÚP	Územní plán

Tabulka 19 Seznam zkratek

Seznam tabulek a obrázků

Seznam tabulek

Tabulka 1 Analýza uliční sítě a sítě pěších komunikací	12
Tabulka 2 Intenzita dopravního zatížení (Zdroj: www.scitani2016.rsd.cz)	15
Tabulka 3 Seznam cyklostezek (viz grafická příloha „Analýza“)	16
Tabulka 4 Bariéry, kolize, překážky, limity (viz grafická příloha „Analýza“)	27
Tabulka 5 Za jakým účelem volíte kolo jako dopravní prostředek.....	28
Tabulka 6 Za hlavní nevýhodu dopravy na kole do práce/školy považují	29
Tabulka 7 Za hlavní výhodu dopravy na kole do práce/školy považují	29
Tabulka 8 Kde vybudovat/dobudovat cyklostezku.....	30
Tabulka 9 Dochází často ve Znojmě ke konfliktům mezi cyklisty a chodci.....	30
Tabulka 10 Dochází často ve Znojmě ke konfliktům mezi cyklisty a řidiči automobil.....	30
Tabulka 11 Aplikace při jízdě na kole	30
Tabulka 12 Kolik km přibližně ujedete cestou do práce/škol.....	31
Tabulka 13 Shrnutí výstupů kulatého stolu a jednání pracovního setkání	31
Tabulka 14 SWOT Analýza	32
Tabulka 15 Projektované cyklostezky a cyklotrasy	38
Tabulka 16 Navrhované stezky pro cyklisty a stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem ...	39
Tabulka 17 Cyklotrasy s vodorovným dopravním značením	39
Tabulka 18 Etapizace výstavby cyklistické infrastruktury	44
Tabulka 19 Seznam zkratk	45

Seznam obrázků

Obrázek 1 Trasování stezky pro pěší a cyklisty – obě etapy.....	7
Obrázek 2 Trasa stezky Oblekovice kolem řeky Dyje	8
Obrázek 3 Trasa cyklostezky Znojmo – Chvalovice	9
Obrázek 4 Trasa cyklostezky a cyklotrasy Znojmo Pražská	9
Obrázek 5 Intenzita dopravního zatížení (Zdroj: www.scitani2016.rsd.cz).....	14
Obrázek 6 Cyklostezka S1 – Pražská	17
Obrázek 7 Cyklostezka S2 – Kolonka	17
Obrázek 8 Cyklostezka S3 – Dělnická	17
Obrázek 9 Cyklostezka S4 – Náměstí Svobody	17
Obrázek 10 Cyklostezka S5 – Horní park	18
Obrázek 11 Cyklostezka S6 – Střední park	18

Obrázek 12 Cyklostezka S7 – Dolní park.....	18
Obrázek 13 Cyklostezka S8 – Kollárova	18
Obrázek 14 Cyklostezka S9 – Dr. Milady Horákové.....	19
Obrázek 15 Cyklostezka S10 – Vídeňská třída	19
Obrázek 16 Cyklostezka S11 – Brněnská	19
Obrázek 17 Cyklostezka S12 – Na Hrázi	19
Obrázek 18 Cyklostezka S13 - Vídeňská třída.....	20
Obrázek 19 Bezpečné zamykání Jízdního kola (zdroj: Cyklistická doprovodná infrastruktura, MD ČR)	22
Obrázek 20 Nevyhovující stojany na Mikulášském náměstí (zdroj: mapy.cz).....	23
Obrázek 21 Správný typ stojanu na Horním náměstí (zdroj: mapy.cz)	23
Obrázek 22 Stojan na kolo společnosti Artěl (zdroj: www.czechdesign.cz).....	24
Obrázek 23 Stojan z Melku (zdroj: soukromý archiv autora).....	24
Obrázek 24 Stojany v Německu (zdroj: Twitter)	24
Obrázek 25 Spolupráce a některé projekty Cykloklubu Znojmo (zdroj: cykloklubznojmo.cz)	25
Obrázek 26 Vinobus s vhodným vlekem k přepravě kol (zdroj: vinobus.cz)	26
Obrázek 27 Příklad stezky pro cyklisty (zdroj: TP 179).....	35
Obrázek 28 Příklad stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (zdroj: TP 179).....	35
Obrázek 29 Šířkové uspořádání piktogramového koridoru pro cyklisty (zdroj: TP 179).....	36
Obrázek 30 Použití piktogramového koridoru pro cyklisty (zdroj: TP 179).....	37
Obrázek 31 Stojan na kolo Laurent (zdroj: www.kancelarska-zidle.cz)	40
Obrázek 32 Stojan na kolo Maxim (zdroj: www.forplast.cz).....	40
Obrázek 33 Stojan na kolo Tubo (zdroj: www. mestskymobiliar.cz).....	41
Obrázek 34 Krytý stojan na kola Uhlyk (zdroj: www. mestskymobiliar.cz).....	41
Obrázek 35 Uzamykatelný cyklo box (zdroj: www. mestskymobiliar.cz).....	42

Přílohy

Příloha č. 1 – Analýza Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě.

Příloha č. 2 – Návrhová část Strategického plánu rozvoje cyklistické dopravy ve městě Znojmě.

Příloha č. 3 – Stanovisko ŘSD ČR.

Příloha č. 4 – Stanovisko SÚS JMK.

Příloha č. 5 – Výsledky dotazníkového šetření.

Příloha č. 6 – Prezenční listina z veřejného projednání.

Příloha č. 7 – Fotografie z veřejného projednání.

Zpracovatelský tým

Ing. Pavel Franěk

Ing. Jan Obrovský

Ing. arch. Michal Štancl