

Studie potřebnosti rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Chrudimi

DODAVATEL		OBJEDNATEL		DATUM	
	Ing. Zbyněk Sperat, Ph.D.		Město Chrudim		9/13
	– fyzická osoba s IČ		Resslovo nám. 77	STUPEŇ	
	Říčařova 38		53716 Chrudim		STUDIE
	503 01 Hradec Králové				



ÚVOD

V Chrudimi, stejně jako v jiných městech České republiky, existuje v současné době silná poptávka po rozvoji infrastruktury pro cyklisty. Jak v rovině dopravní (zvýšení bezpečnosti a komfortu při denním dojíždění), tak rekreační (napojení přírodních lokalit a turistických cílů).

Dokladem této poptávky je fakt, že problematika cyklistiky se objevuje v tzv. „Desateru problémů Chrudimi pro rok 2012“ (vypracovat koncepci sítě cyklostezek s propojením důležitých míst, včetně možností pro in-line brusle – jedná se o problém číslo 3).

Zlepšení podmínek pro cyklisty je deklarováno ve strategickém plánu města. Jedná se o strategické cíle SC1 a SC2, které zmiňují jak zlepšení podmínek v rámci města, tak propojení s okolními sídly.

V Chrudimi hraje kolo nezanedbatelnou roli v dopravním systému. 7,2 % všech cest je realizováno na kole (dle průzkumu společnosti TIMUR z roku 2012). Podíl cyklodopravy se přibližně rovná podílu MHD a je tak přirozeným doplněním dominujících pěších cest (40,7%) a automobilové dopravy (38,3%).

Není otázkou, zda investovat do rozvoje infrastruktury pro cyklisty, ale jak investovat co možná nejefektivněji. Studie rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Chrudimi tvoří nezbytný podklad pro koncepční rozvoj sítě. Nové stavby, které spadají do skupiny opatření s vyššími náklady (napojení okolních obcí a turistických cílů), jsou navrženy v kombinaci s levnými a efektivními dopravně organizačními opatřeními na místech s největšími intenzitami cyklistů (části městského okruhu, apod.).

Poznámka: V této zprávě jsou obsaženy pouze hlavní návrhy a hlavní výstupy analýz. Další materiály, jako například kompletní tabulky dat získaných v analýzách, fotografie nebo geodatabáze stávající infrastruktury i návrhu jsou součástí přílohy na CD.

ANALÝZY A PROJEDNÁNÍ

• ANALÝZA STÁVAJÍCÍ SÍTĚ

STR. 3

V rámci analýzy stávající sítě byly sledovány všechny komunikace, ve kterých je provoz cyklistů jakýmkoliv způsobem speciálně zohledněn. Ať už se jedná o samostatné cyklistické stezky, cykloobousměrky, nebo pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistů. Zahrnuty nejsou komunikace, které svým uspořádáním umožňují bezpečný pohyb cyklistů, ale nejsou nijak speciálně označeny. Jedná se například o residenční oblasti, polní cesty a komunikace s nízkou intenzitou motorové dopravy.

• WORKSHOP S OBČANY

STR. 4, 5

V průběhu workshopu vytipovali občané města celou řadu problémů. Výstupem jsou dvě tabulky. První shrnuje aktuální problémy v Chrudimi. Následně v návrhu je tato tabulka podkladem při určení priorit v rozvoji infrastruktury. Druhá tabulka shrnuje problémy v obecné rovině (zobecnění bylo docíleno diskuzí aktuálních problémů v průběhu workshopu). Níže v návrhu je tato druhá tabulka podkladem pro určení zásad pro rozvoj infrastruktury.

• SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ

STR. 6, 7

Sčítání cyklistů bylo provedeno na 21 stanovištích. Na většině stanovišť bylo sledováno více profilů (počet profilů závisel převážně na počtu ramen příslušné křižovatky). Celkem bylo sečteno 77 průjezdních profilů. Dále bylo sledováno, zda se cyklisté pohybují v hlavním dopravním prostoru (ve vozovce), nebo v přidruženém dopravním prostoru (na chodníku, nebo na stezce vedle komunikace). Sčítání probíhalo ve všední den v červnu 2013 za dobrých povětrnostních podmínek. Sčítáno bylo ráno od 7:00 do 11:00 a odpoledne od 15:00 do 19:00. Následně došlo k přepočtu na celodenní intenzitu. Sčítání realizovala Dopravní fakulta Univerzity Pardubice.

• PROJEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI MĚSTA

Koncept studie byl prezentován na pracovní skupině pro cyklistickou dopravu a v komisi rady města pro dopravu. Průběžně probíhaly pracovní setkání se zástupcem objednatele.

STÁVAJÍCÍ INFRASTRUKTURA DLE OZNAČENÍ

- stezka pro chodce a cyklisty - smíšená
- cykloobousměrka
- pěší zóna - cyklistům vjezd povolen

odděleně
od
pěších
5%

společně
s pěšími
95%

ANALÝZA STÁVAJÍCÍ SÍTĚ

Téměř veškerá infrastruktura pro cyklisty ve městě je ve smíšeném provozu s chodci. Jedinou výjimkou je cykloobousměrka na Jungmannově nábřeží. Tento jev je typický pro řadu dalších českých měst.

Nejvýznamnější a nejfunkčnější částí sítě je stezka na západním břehu Chrudimky. Dobré napojení Medlešic a Slatiňan (přes Janderov) je zajištěno samostatnými stezkami. Ty bohužel končí vždy na hranici zastavěného území. V intravilánu pak infrastruktura převážně chybí. Cyklistům je povolen vjezd do pěší zóny v okolí Resslerova náměstí.

Infrastruktura chybí na většině významných městských komunikací (výjimkou jsou stezky podél ulice Slovenského národního povstání). Existující úseky a významné zdroje a cíle nejsou vzájemně propojeny. Infrastruktura chybí v místech, kde jsou vysoké intenzity cyklistů i motorové dopravy (např. Pardubická, Masarykovo nám., Poděbradova, apod.).

Délka stávající infrastruktury: 5,9 km

Odhadovaná hodnota stávající infrastruktury: 30,0 mil Kč*

*z důvodů těžko předvídatelných cen, je pro cyklostezky uvažována cena za 6000 Kč za běžný metr. Tato cena zhruba odpovídá celorepublikovému průměru.

AKTUÁLNÍ PROBLÉMY V CHRUDIMI

V průběhu workshopu bylo shromážděno bezmála 30 podnětů veřejnosti. Účastníci byli rozděleni do dvou pracovních skupin. Větší část podnětů se objevovala v obou skupinách. Všechna opatření, která jsou obsažena v návrhu prioritních řešení (níže – str. 9) jsou odpovědí na definované problémy.

Objevily se následující podněty v obecné rovině: propojení města v osách S-J, V-Z; propojení stávající infrastruktury.

Dále náměty týkající se nedostatků na základních osách a propojích: ulice Na Ostrově (včetně propojení na stezku ve směru Janderov); chybějící infrastruktura na Pardubické; Čáslavská ve směru do Markovic, problematický provoz v dalších částech městského okruhu (Dr. Milady Horákové, Slov. nár. povstání, Masarykovo nám., Poděbradova, apod.).

Mezi podněty, které se týkají napojení okolních obcí a turistických cílů bylo nejvíce zmiňováno napojení rekreačních lesů Podhůra a napojení Markovic.

Nelze opomenout náměty, které nesouvisí s tvorbou páteřní sítě: zprůjezdnění Kopanice; propojení u středního odborného učiliště; snížení obruby v Rubešově a řada dalších.

Tabulka se všemi podněty, návrhy řešení a zdůvodněním je přílohou studie (str. 20).



ALOST SPOJEN

BELENÍ OD

MOTOROVÉ DOPRAVY

AUTOM POUČEN

VRKA

ENOST JIŽDĚ

INUNGCH

SPODA

LE CEST

UDNG

AKTIV

HOST S

A' WT

OR D

ČASLAVSKÉ)

- ~~ST~~ PAVI TOM M. MOST
C. MO. D. V.

- INTENZITA MOTOROVÉ
DOPRAVY

- STEJILY NE NAVAZUJÍ
NA SEBE

- SYSTÉM A KVALITA
KOMUNIKACE (S MOT. DO)

- PŘESNÝ SÝM

- ČAS DĚLÍKY STOLN

- KVALITA INFRASTRUKTURY

- PŘEDNOST CYKLISTŮ

- PŘEDNOST CYKLISTŮ

- PŘEDNOST CYKLISTŮ

- PŘEDNOST CYKLISTŮ

- PŘEDNOST CYKLISTŮ

- PŘEDNOST CYKLISTŮ

PROBLÉMY V OBEČNÉ ROVINĚ

Problémy v obecné rovině lze rozdělit do několika skupin.

První skupina se týká komfortu cyklistů a pěších. Ten nejvíce ovlivňuje míra oddělení od motorové respektive pěší dopravy. Ačkoliv může tento požadavek vyznívat ambiciózně, je žádoucí, tam kde je to třeba, budovat infrastrukturu pro cyklisty oddělenou od motorové dopravy (na významných, sběrných městských komunikacích). Zároveň je třeba, tam kde je to možné, oddělovat cyklisty od pěších. Více je rozebrána tato problematika v návrhu základních pravidel pro rozvoj infrastruktury. (str. 18)

Další skupina problémů pramení se špatné návaznosti infrastruktury. V důsledku špatné návaznosti se nelze po městě na kole pohybovat snadno a plynule. Jízda na kole je také nezřídka degradována ztrátou přednosti – pokud jede cyklista podle hlavní komunikace na stezce, musí dávat přednost při křížení vedlejších komunikací (např. v ulici Čáslavské).

V neposlední řadě se jedná o zbytečné znemožnění průjezdu cyklistů. Nejčastějším příkladem je nemožnost pohybu cyklistů v protisměru v jednosměrných komunikacích.



• ODD. OD MOTOROVÉ

• PO ROVINĚ

• NÁPOJENÍ OK. OBCÍ

• PROPOJENÍ POUZE ^(BEZ AUT) PRO CYKLISTY
(PRAŠNÉ CESTY, PRŮJEZDY)

• KLIDNÉ OBLASTI
(BEZ AUT)

• BEZP. PARKOVÁNÍ

• CYKLOBOUSMĚRKY

• PŘÍRODNÍ REKR. STEZKY
(LESNÍ CESTY)

• NÁVAZ



• NÁVAZNOST CHYBÍ
(SOUV. PROPOJENÍ S-J, V-Z)

• NÁPOJENÍ REKR. LES. OBLASTI
(OBLASTI)

• NEPROSTUPNOST PROPOJENÍ
(ŠÍŘKY, ZNAČENÍ)

• NEODDĚLENÍ OD PĚŠÍCH

• SPOL. PROVOZ S AUTY

• PŘEDIMENZOVANÉ
JÍZDNÍ PRUHY PRO
AUTOMOBILY

• ZBYTEČNÝ?? ZÁKAZ
PRŮJEZDU

• ŠPATNÝ POVRCH

SOUČTY INTENZIT CYKLISTŮ PRO JEDNOTLIVÁ STANOVIŠTĚ

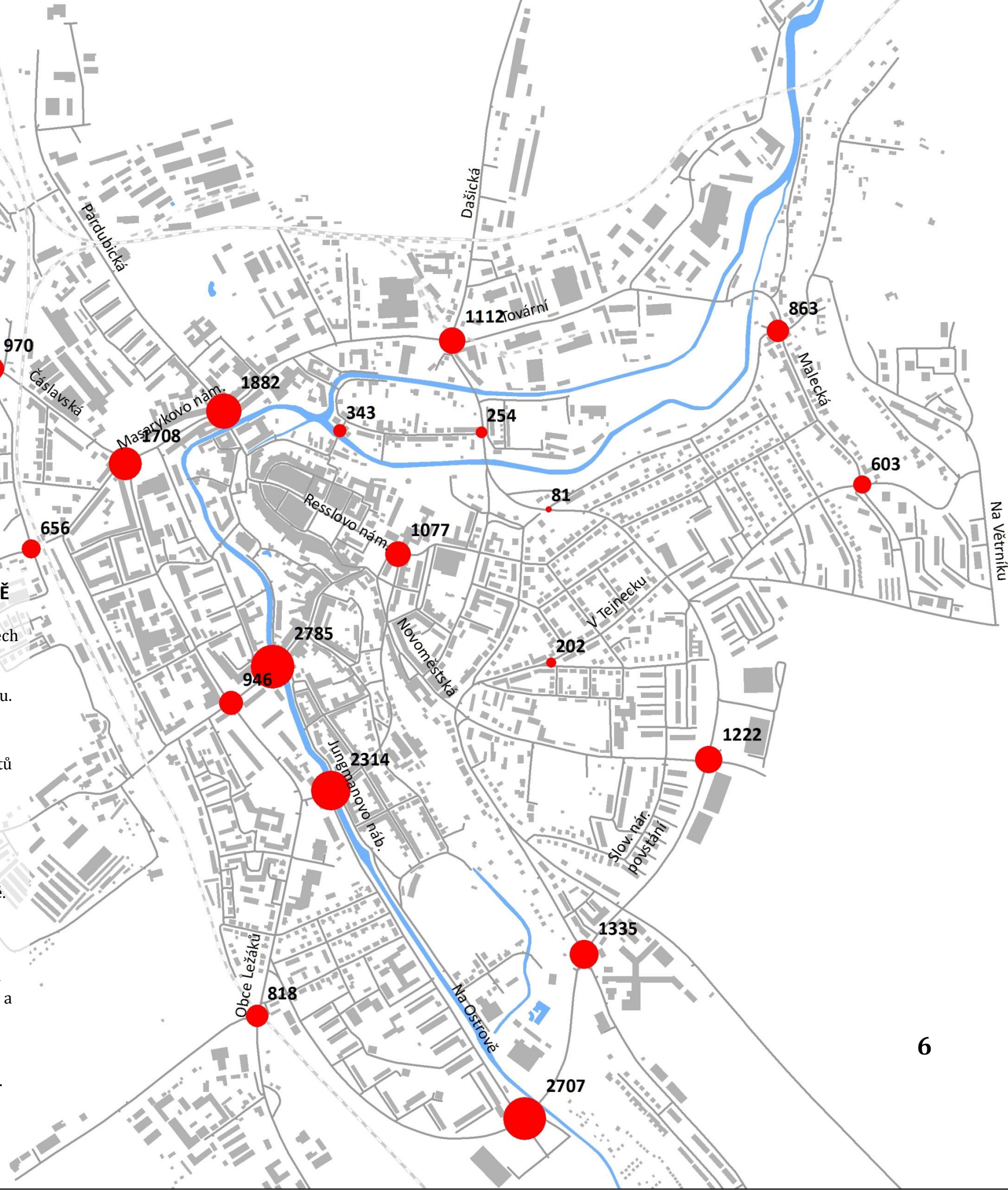
Na mapě jsou zobrazeny počty cyklistů, kteří projedou za den ve všech směrech příslušnými stanovišti.

Vysoké intenzity jsou patrné v severní a jižní části městského okruhu. Hlavní směry poptávky tvoří Masarykovo náměstí, Poděbradova, Tovární, Dr. Milady Horákové a Slov. nár. povstání. Tyto úseky zasluhují speciální pozornost, neboť zde jezdí velké množství cyklistů i přesto, že zde chybí jakákoliv infrastruktura a komunikace jsou vysoce zatíženy automobilovou dopravou.

V severojižním směru je městský okruh suplován paralelní cyklostezkou, která vede po západním břehu Chrudimky a ústí do ulice Na Ostrově. Zde jsou intenzity cyklistů vůbec nejvyšší ve městě. Lidé volí nejpřímější cestu i přes neatraktivní prostředí v ulici Na Ostrově.

V celém městě se díky jeho reliéfu pohyb cyklistů odehrává zejména po tangentách. Radiály směřující od sídlišť situovaných na východní a severovýchodní straně města jsou využívány relativně málo.

Další stanoviště s celodenní intenzitou přes 1000 cyklistů za den se nachází na horní straně náměstí (křižovatka Novoměstské a Široké). Historické centrum je i přes svou vyvýšenou polohu častým cílem cyklistů.



SOUČTY INTENZIT CYKLISTŮ PRO JEDNOTLIVÉ PROFILY

Zpřesnění údajů na jednotlivé profily (převážně ramena křižovatek) potvrzuje, že nejsilnější směry poptávky cyklodopravy se nachází na částech městského okruhu a na nábřeží Chrudimky.

Na západním břehu Chrudimky se nacházejí 4 nejvytíženější profily ve městě. Jižní profil ulice Na Ostrově je vůbec nejfrekventovanější. Projede zde 1012 cyklistů za den.

Další profily, kterými projede více, než 500 cyklistů za den, jsou Havlíčkova, Široká (sever), Masarykovo náměstí, Čáslavská, Dr. Milady Horákové, Slov. nár. povstání a Široká (jih).

Velice málo je ve srovnání s ulicí Na Ostrově využíváno Jungmannovo nábřeží a to i přes to, že leží ve stejném směru poptávky a je relativně klidné a komfortní. Projede zde přibližně 7 x méně cyklistů, než ulicí Na Ostrově.

Téměř polovina, 45% všech cyklistů, kteří projíždí ulicí Čáslavská ve směru do centra města, se pohybuje nelegálně ve vozovce. Toto chování je pochopitelné. Pro jízdu z kopce je stezka společná s pěšími, navíc přerušovaná výjezdy z objektů a zastávkou MHD nepraktická. Zejména to platí pro některé uživatelské skupiny.

NÁVRH

- **ZÁKLADNÍ PRIORITY PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY** **STR. 9**

Byly navrženy úseky, které by měly být prioritně rozpracovány v dalších stupních projektové dokumentace. Jsou uvedeny odhadované ceny pro realizaci daného rozsahu opatření a zdůvodnění návrhu.

- **DETAILNÍ POPIS PRIORITNÍCH OPATŘENÍ** **STR. 10 - 14**

Byly navrženy možnosti řešení jednotlivých opatření (detailní popis) a učiněn odhad jejich realizační ceny. Detailní popis prioritních opatření slouží jako podklad pro zadání dalších stupňů projektové dokumentace.

- **DISKUZE PŘIPRAVOVANÝCH OPATŘENÍ A CÍLOVÉHO STAVU** **STR. 15 - 17**

Opatření, pro která již v současné době existuje projektová dokumentace, byla podrobena diskuzi ve světle výstupů analýz provedených v této studii. Uvedeny jsou odhadované náklady těchto opatření. Je vyobrazena a diskutována cílová síť, která by vznikla po realizaci návrhů této studie a připravovaných opatření. Byl kladen důraz především na diskuzi ekonomické stránky návrhu.

- **ZÁSADY PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY** **STR. 18 - 19**

Jedná se o základní pravidla, která zajistí v budoucnu dobře fungující síť komunikací pro cyklisty (bezpečnou, navazující, logickou, propojující všechny zdroje a cíle dojížděky).

ZÁKLADNÍ PRIORITY PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY

- 1) Jednoznačnou prioritu s ohledem na podněty veřejnosti, ale i skutečné intenzity cyklistů, je ulice Na Ostrově. Jedná se o přirozené doplnění stávající sítě na ose sever - jih. Součástí návrhu je i mimoúrovňové překonání ulice Dr. Milady Horákové.
- 2) Cyklostezce napojující rekreační lesy Podhůra byla v průběhu projednání přiřazena druhá nejvyšší priorita. Její význam je čistě rekreační. Ve srovnání s ostatními navrženými opatřeními se jedná o významnou investici. Proto bude uváděna v dalších statistikách zvlášť.
- 3) Kritéria pro získání priority splňuje také ulice Pardubická (propojení existující sítě, vysoké reálné intenzity, poptávka veřejnosti).
- 4) Do priorit byly zahrnuty často opomíjené a přitom intenzívně využívané části městského okruhu. Na Masarykově náměstí a v Poděbradově ulici je, stejně jako v Pardubické ulici, možné realizovat finančně nenáročná opatření s velkým přínosem pro bezpečnost a komfort cyklistů.
- 5) Poslední prioritou je Dr. Milady Horákové a Slov. nár. povstání, kde byla opět navržena dopravně organizační opatření.

Podmínkou pro zařazení opatření mezi priority rozvoje byla také úvaha o náročnosti jejich realizace (technické parametry, cena, náročnost projednání). Vše je blíže popsáno níže v detailním popisu prioritních opatření.

Délka navržených opatření: 5,9 km

Odhadované náklady navržených opatření: 21,0 mil Kč

Délka navržených opatření bez cyklostezky na Podhůru: 3,2 km

Odhadované náklady navržených opatření bez cyklostezky na Podhůru: 4.9 mil Kč

NA OSTROVĚ + KŘÍŽENÍ DR. MILADY HORÁKOVÉ

problém:

Ulice je v současné době neadekvátně zatížena automobilovou dopravou. Slouží jako zkratka pro vozidla jedoucí z jižního cípu městského okruhu do centra města a naopak. V menší míře plní ulice funkci obslužnou. Ulice má velký potenciál pro rekreační a jiné městské funkce (propojení na stezku ve směru Janderov, městské nábřeží, hustě osídlené sídliště v těsné blízkosti). Problémem je překonání ulice Dr. Milady Horákové ve směru na Janderov.

varianty řešení:

- 1) snížení atraktivity pro průjezd automobilové dopravy formou dopravně organizačních opatření (uzávěra, lokální zúžení s kyvadlovým průjezdem, reorganizace parkování apod.)
- 2) úprava prostoru nábřeží – za teplovodním potrubím směrem k řece

Obě varianty by měly řešit návaznost na mimoúrovňové křížení s ulicí Dr. Milady Horákové. Samotné mimoúrovňové křížení by mělo být součástí studie.

odůvodnění:

Z ulice Na Ostrově bude výhledově plnohodnotná část městského nábřeží. Plánováno je zakopání teplovodu a zpřístupnění břehové oblasti. Atraktivitu lze zvýšit také snížením atraktivity pro zbytnou dopravu. Toho by mělo být docíleno realizací prvku zklidnění dopravy.

Umístění mlatové stezky za teplovodním vedením je způsob, jak již dnes vytvořit komfortní podmínky pro pěší a cyklisty. V prostoru za teplovodem se nacházejí další inženýrské sítě. Možnost zbudování stezky musí být prověřeno studií stejně, jako případné umožnění průjezdu cyklistů pod mostem, pod ulicí Dr. Milady Horákové.

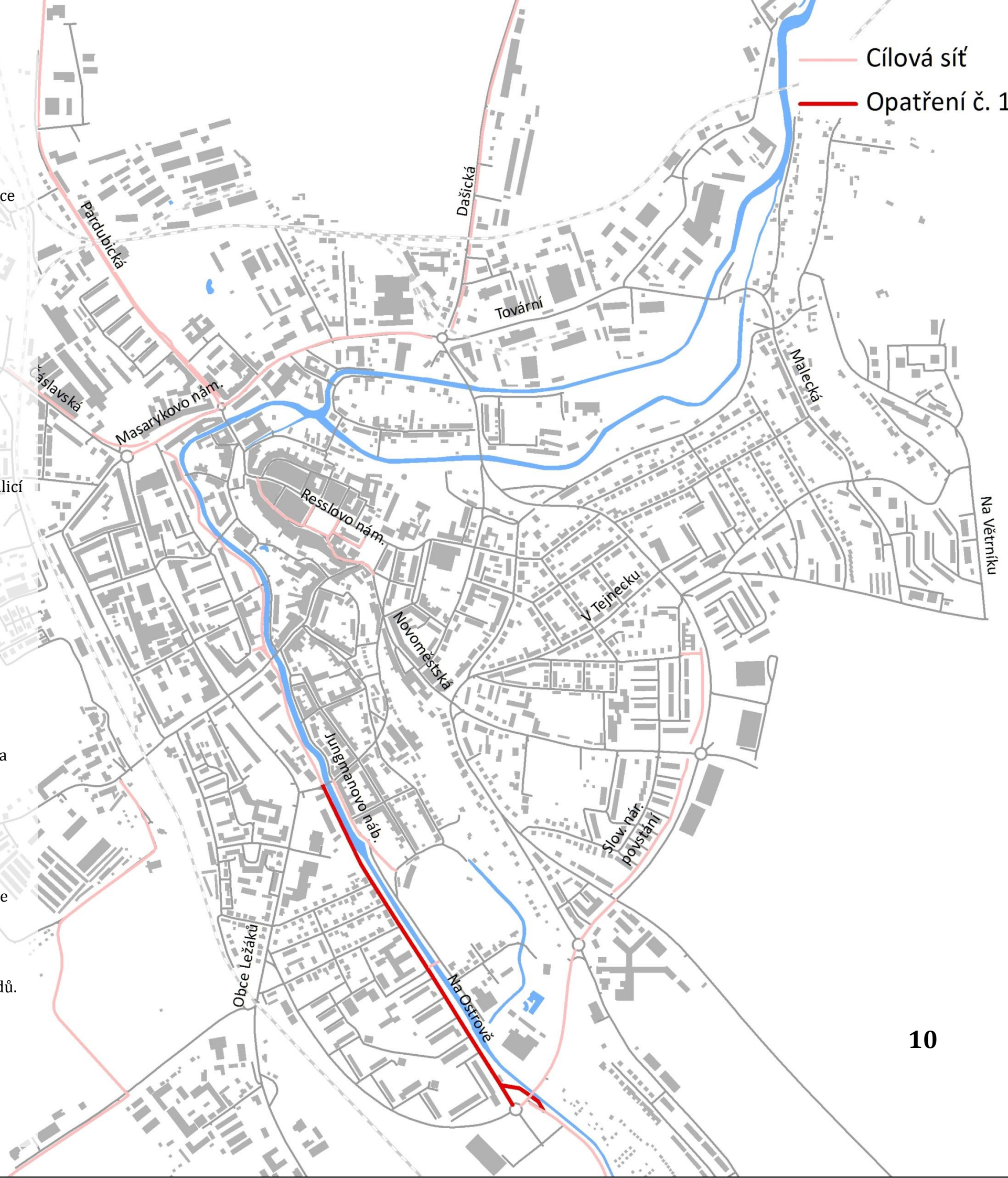
další postup:

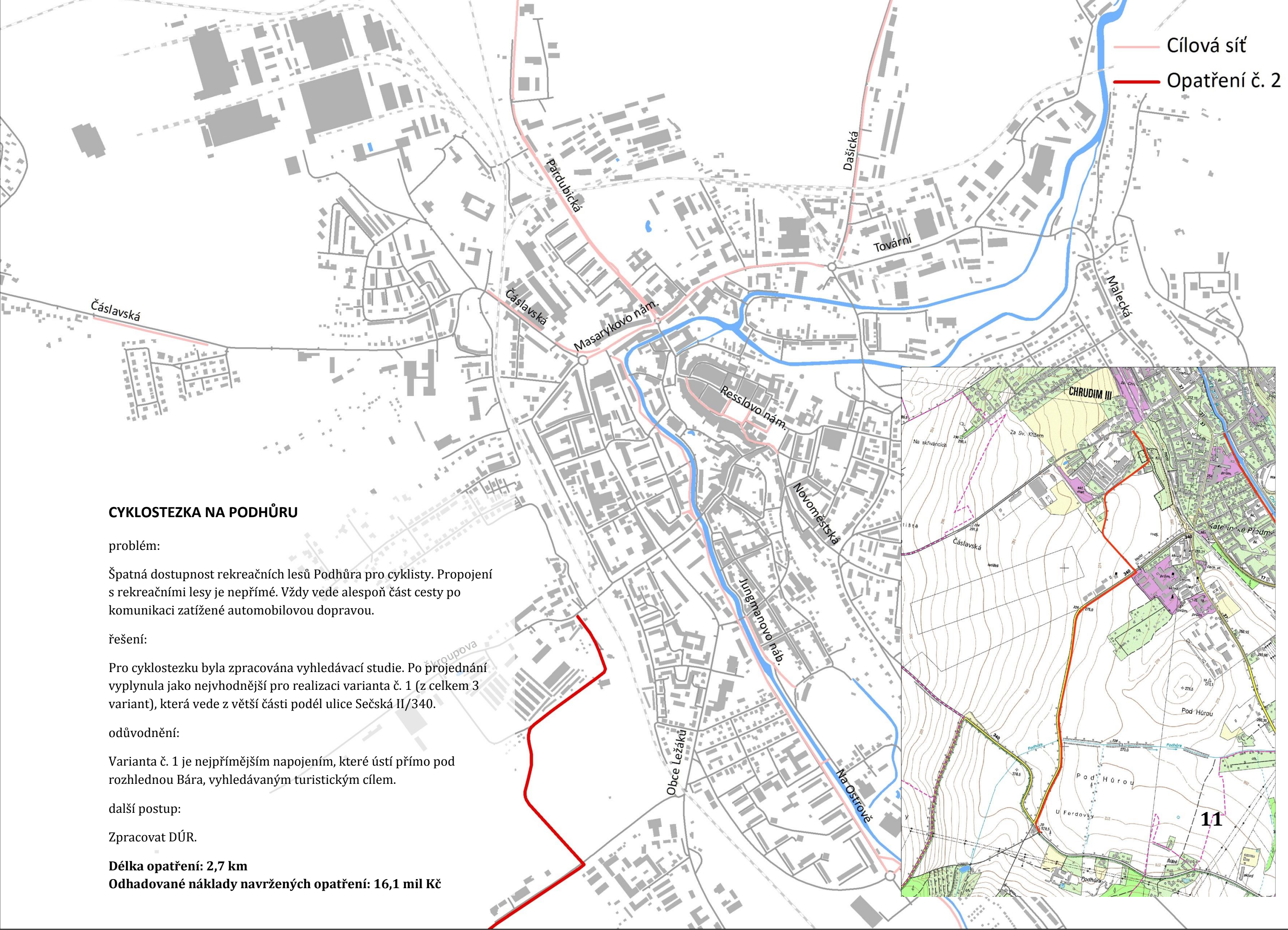
- 1) vstoupit v jednání o možnostech řešení průjezdu pod mostem se správcem povodí.
- 2) zadat zpracování studie proveditelnosti obou variant. Součástí studie by měl být návrh dopravně organizačních opatření, vymezení rozsahu případných stavebních úprav a odhad nákladů. Odhadované náklady studie činí 82 000 Kč.
- 3) dle potřeby zadat zpracování dalších stupňů projektové dokumentace (DÚR, DSP, DPR)

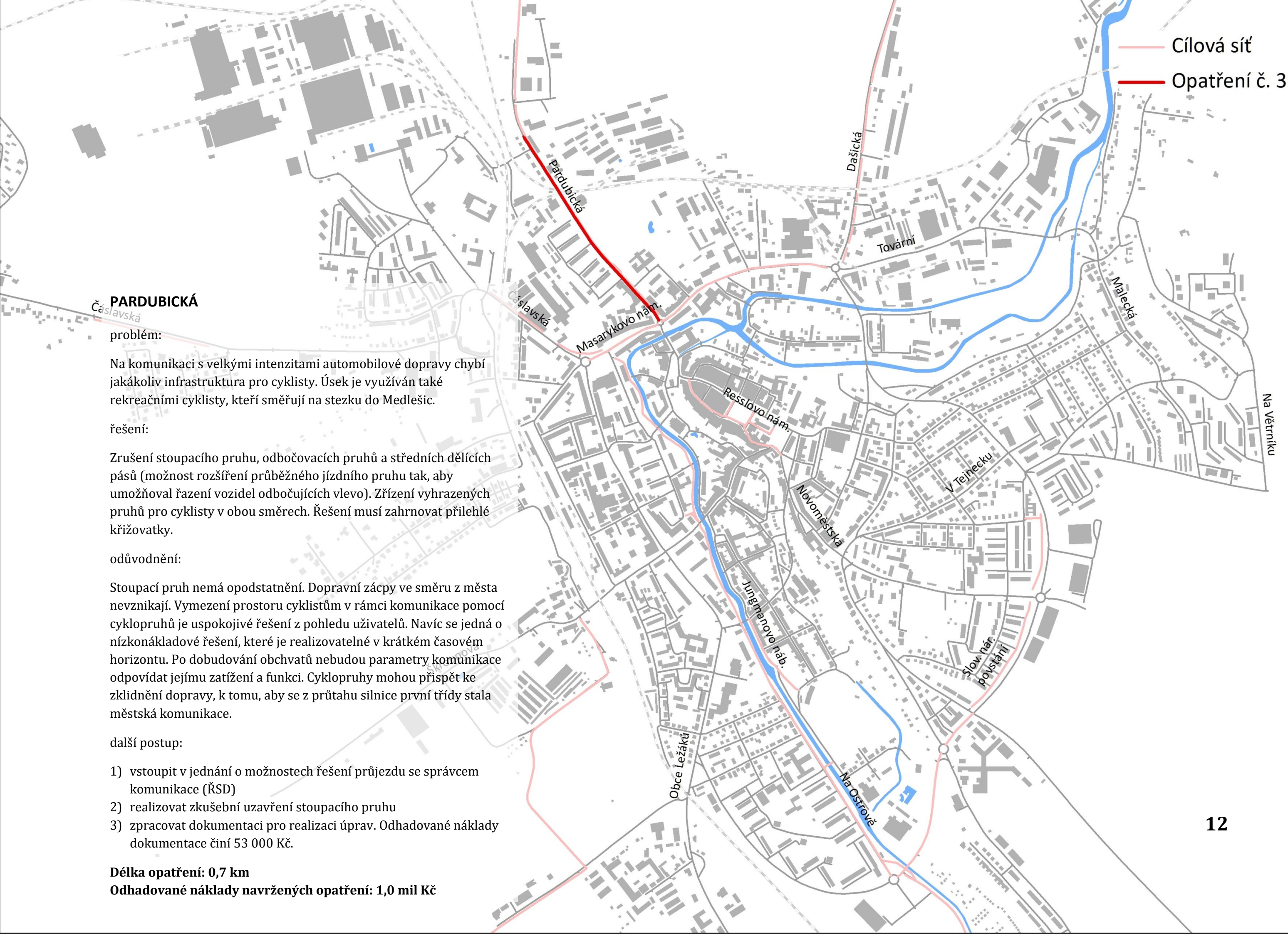
Délka opatření: 1,1 km

Odhadované náklady navržených opatření: 2 mil Kč*

*vzhledem k neznámému rozsahu řešení jde pouze o velice hrubý odhad







PARDUBICKÁ

Čáslavská

problém:

Na komunikaci s velkými intenzitami automobilové dopravy chybí jakákoliv infrastruktura pro cyklisty. Úsek je využíván také rekreačními cyklisty, kteří směřují na stezku do Medlešic.

řešení:

Zrušení stoupacího pruhu, odbočovacích pruhů a středních dělicích pásů (možnost rozšíření průběžného jízdního pruhu tak, aby umožňoval řazení vozidel odbočujících vlevo). Zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty v obou směrech. Řešení musí zahrnovat přilehlé křižovatky.

odůvodnění:

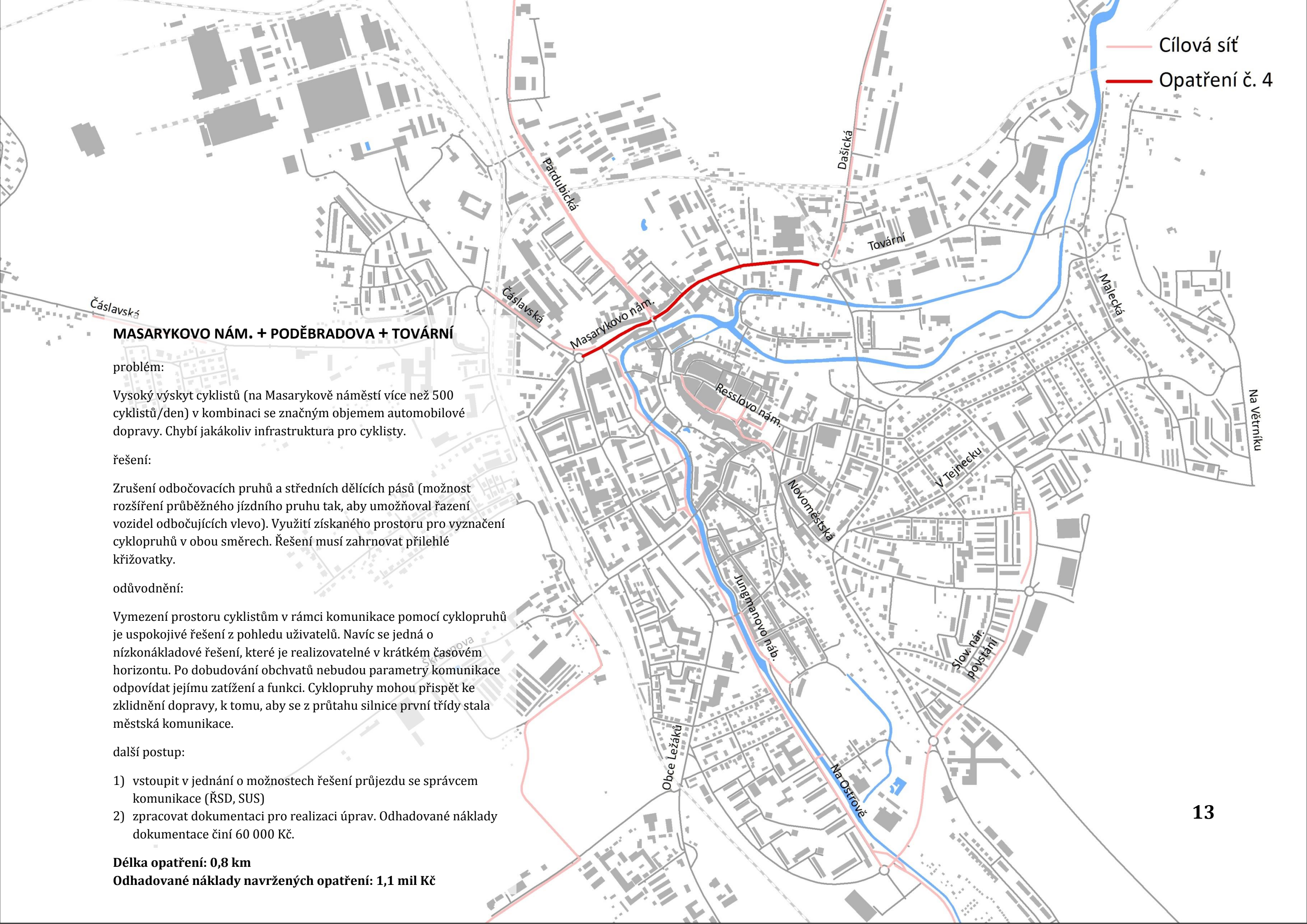
Stoupací pruh nemá opodstatnění. Dopravní zácpy ve směru z města nevznikají. Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dobudování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejímu zatížení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtahu silnice první třídy stala městská komunikace.

další postup:

- 1) vstoupit v jednání o možnostech řešení průjezdu se správcem komunikace (ŘSD)
- 2) realizovat zkušební uzavření stoupacího pruhu
- 3) zpracovat dokumentaci pro realizaci úprav. Odhadované náklady dokumentace činí 53 000 Kč.

Délka opatření: 0,7 km

Odhadované náklady navržených opatření: 1,0 mil Kč



— Cílová síť
— Opatření č. 4

MASARYKOVO NÁM. + PODĚBRADOVA + TOVÁRNÍ

problém:

Vysoký výskyt cyklistů (na Masarykově náměstí více než 500 cyklistů/den) v kombinaci se značným objemem automobilové dopravy. Chybí jakákoliv infrastruktura pro cyklisty.

řešení:

Zrušení odbočovacích pruhů a středních dělicích pásů (možnost rozšíření průběžného jízdního pruhu tak, aby umožňoval řazení vozidel odbočujících vlevo). Využití získaného prostoru pro vyznačení cyklopruhů v obou směrech. Řešení musí zahrnovat přilehlé křižovatky.

odůvodnění:

Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dobudování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejímu zatížení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtahu silnice první třídy stala městská komunikace.

další postup:

- 1) vstoupit v jednání o možnostech řešení průjezdu se správcem komunikace (ŘSD, SUS)
- 2) zpracovat dokumentaci pro realizaci úprav. Odhadované náklady dokumentace činí 60 000 Kč.

Délka opatření: 0,8 km

Odhadované náklady navržených opatření: 1,1 mil Kč

SLOV. NÁR. POVSTÁNÍ + DR. MILADY HORÁKOVÉ

problém:

Vysoký výskyt cyklistů (více než 500 cyklistů/den) v kombinaci se značným objemem automobilové dopravy. Chybí jakákoliv infrastruktura pro cyklisty.

řešení:

Zrušení stoupacího pruhu v ulici Dr. Milady Horákové, respektive odbočovacího pruhu v ulici Slov. nár. povstání (související s celkovou úpravou řadících pruhů v křižovatce s Vlčnovskou ulicí) a zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty v obou směrech. Součástí by měla být i případná úprava kruhové křižovatky u nemocnice.

odůvodnění:

Stoupací pruh není z pohledu kapacity opodstatněný. Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dobudování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejímu zatížení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtahu silnice první třídy stala městská komunikace.

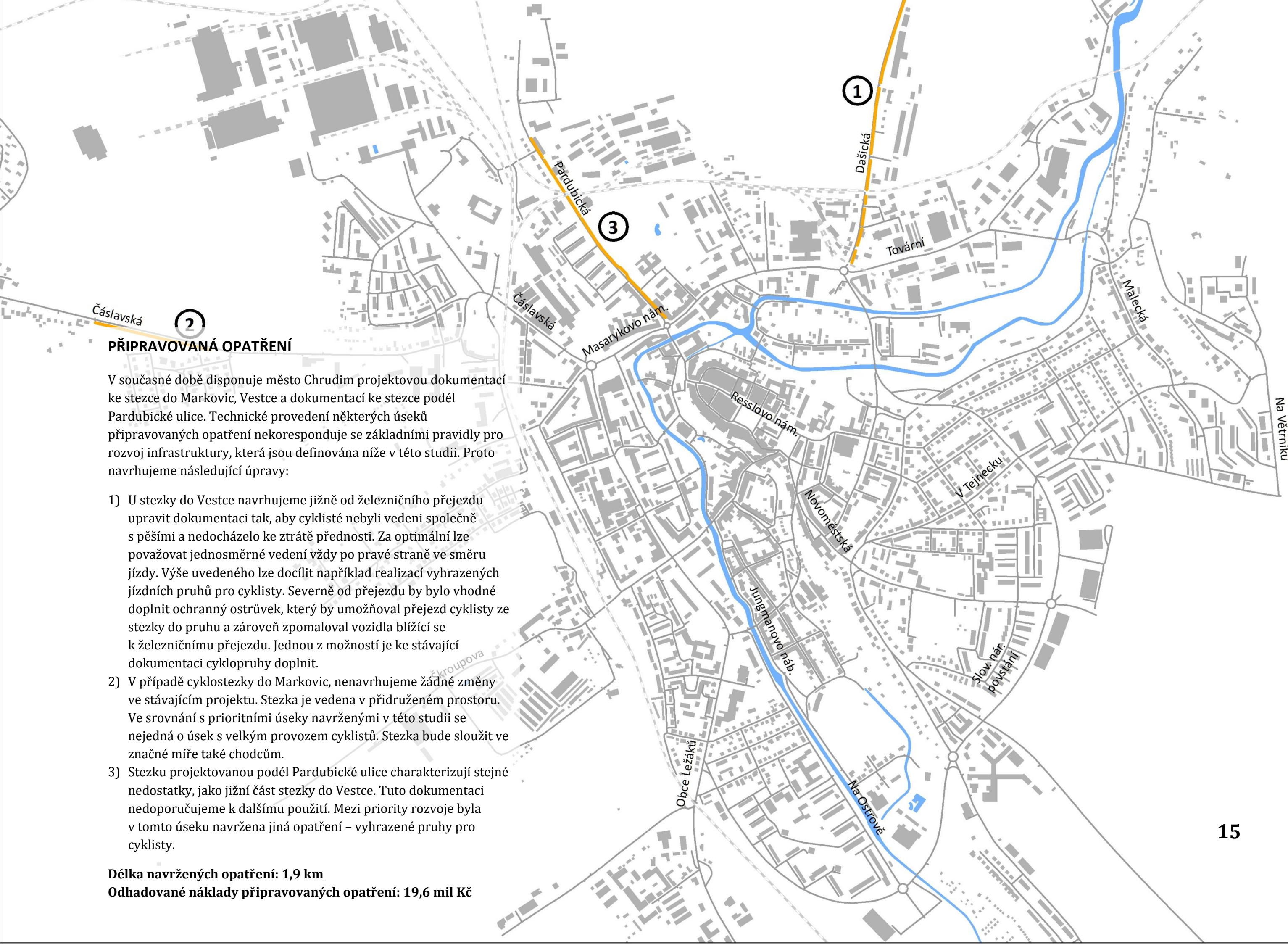
další postup:

- 1) vstoupit v jednání o možnostech řešení průjezdu se správcem komunikace (ŘSD)
- 2) zpracovat dokumentaci pro realizaci úprav. Odhadované náklady dokumentace činí 45 000 Kč.

Délka h opatření: 0,6 km

Odhadované náklady navržených opatření: 0,8 mil Kč

— Cílová síť
— Opatření č. 5



PŘIPRAVOVANÁ OPATŘENÍ

V současné době disponuje město Chrudim projektovou dokumentací ke stezce do Markovic, Vestce a dokumentací ke stezce podél Pardubické ulice. Technické provedení některých úseků připravovaných opatření nekoresponduje se základními pravidly pro rozvoj infrastruktury, která jsou definována níže v této studii. Proto navrhujeme následující úpravy:

- 1) U stezky do Vestce navrhujeme jižně od železničního přejezdu upravit dokumentaci tak, aby cyklisté nebyli vedeni společně s pěšími a nedocházelo ke ztrátě přednosti. Za optimální lze považovat jednosměrné vedení vždy po pravé straně ve směru jízdy. Výše uvedeného lze docílit například realizací vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Severně od přejezdu by bylo vhodné doplnit ochranný ostrůvek, který by umožňoval přejezd cyklisty ze stezky do pruhu a zároveň zpomaloval vozidla blížící se k železničnímu přejezdu. Jednou z možností je ke stávající dokumentaci cyklopruhu doplnit.
- 2) V případě cyklostezky do Markovic, nenavrhujeme žádné změny ve stávajícím projektu. Stezka je vedena v přidruženém prostoru. Ve srovnání s prioritními úseky navrženými v této studii se nejedná o úsek s velkým provozem cyklistů. Stezka bude sloužit ve značné míře také chodcům.
- 3) Stezku projektovanou podél Pardubické ulice charakterizují stejné nedostatky, jako jižní část stezky do Vestce. Tuto dokumentaci nedoporučujeme k dalšímu použití. Mezi priority rozvoje byla v tomto úseku navržena jiná opatření – vyhrazené pruhy pro cyklisty.

Délka navržených opatření: 1,9 km

Odhadované náklady připravovaných opatření: 19,6 mil Kč

Stupeň přípravy

- Stav
- Připravované
- Návrh

CÍLOVÝ STAV – NAVAZUJÍCÍ SÍŤ TAM, KDE JE POTŘEBA

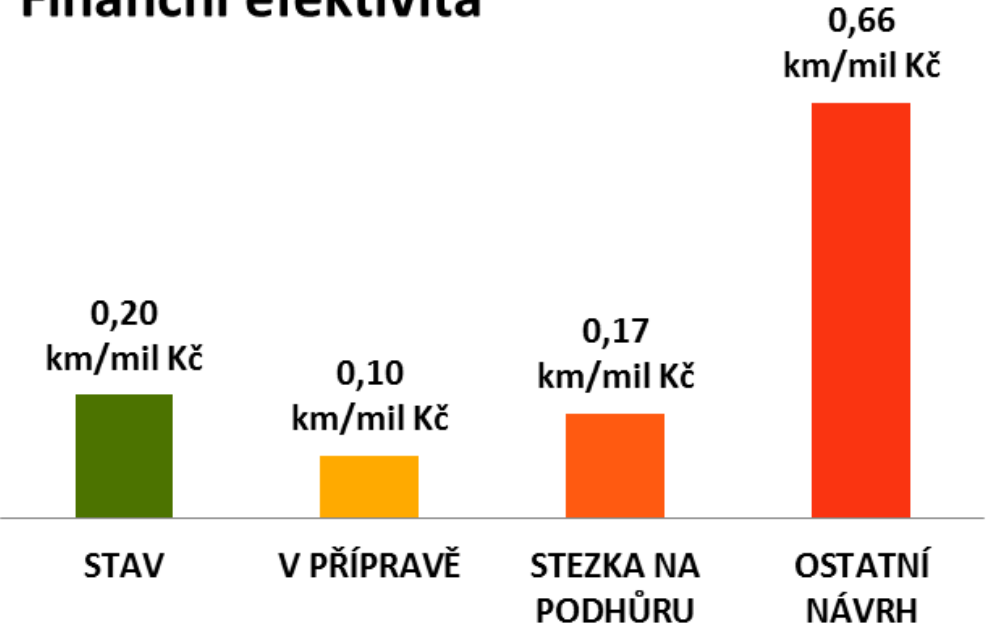
Za předpokladu realizace všech navržených a připravovaných opatření, dojde ke kompletnímu propojení stezek na severním a jižním konci města. Dojde k dílčímu propojení východ - západ. Infrastruktura bude doplněna v úsecích s nejvyššími intenzitami cyklistů (často se jedná zároveň o úseky silně zatížené automobilovou dopravou).

Převážnou většinu návrhu tvoří nízkonákladová, instantně realizovatelná dopravně organizační opatření. Výjimkou je cyklostezka na Podhůru, úprava průjezdu pod mostem pod ulicí Dr. Milady Horákové a případná realizace mlatové stezky v ulici Na Ostrově.

Navržená opatření je nutné vnímat v kontextu dobudování obchvatu města. V jeho důsledku dojde k poklesu intenzit motorové dopravy na významných městských komunikacích. Bude žádoucí jejich velkorysě uspořádání přizpůsobit nové situaci. Nejjednodušším řešením je přerozdělení dopravního prostoru (dělicích pásů, odbočovacích pruhů, přebytečné šířky jízdních pruhů apod.) ve prospěch cyklistů.

Délka cílové sítě: 13,7 km (více než zdvojnásobení dnešní délky)
Odhadovaná hodnota cílové sítě: 71 mil Kč

Finanční efektivita



MAXIMÁLNĚ EKONOMICKÝ NÁVRH

Důležitým kritériem při tvorbě návrhu byla jeho ekonomika. V současné situaci obecného nedostatku finančních prostředků jsou vítána tzv. „chytrá řešení“, která přináší mnoho užitku za minimální náklady. Do této skupiny patří většina navrhovaných opatření. Výjimkou je cyklostezka na Podhůru, která je klasickou liniovou stavbou.

O míře finanční efektivity vypovídá graf v horní části stránky. Lze z něj odvodit, kolik kilometrů infrastruktury bylo nebo bude vybudováno za jeden milion Kč. Pokud mezi navržená opatření nepočítáme cyklostezku na Podhůru, mohl by být za každý milion investovaný do realizace návrhu této studie vybudován úsek dlouhý 660m.

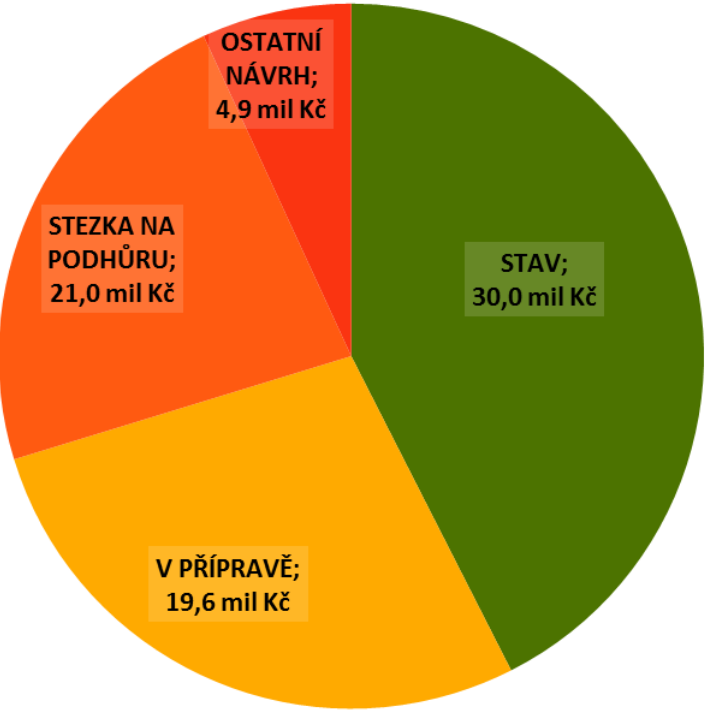
Finančně mírně efektivnější, než cyklostezky v přípravě a stezka na Podhůru je také současný stav. Je v něm totiž zahrnuto jedno velmi ekonomické opatření – pěší zóna s povoleným vjezdem cyklistů na náměstí.

Tabulka a grafy v pravé části stránky zobrazují hodnotu a náklady stávající, respektive budoucí infrastruktury. Cyklostezka na Podhůru je uváděna odděleně. Cílem je zviditelnit nízkou cenu a poměrně významnou délku té části návrhu, která spočívá převážně v dopravně-organizačních opatřeních.

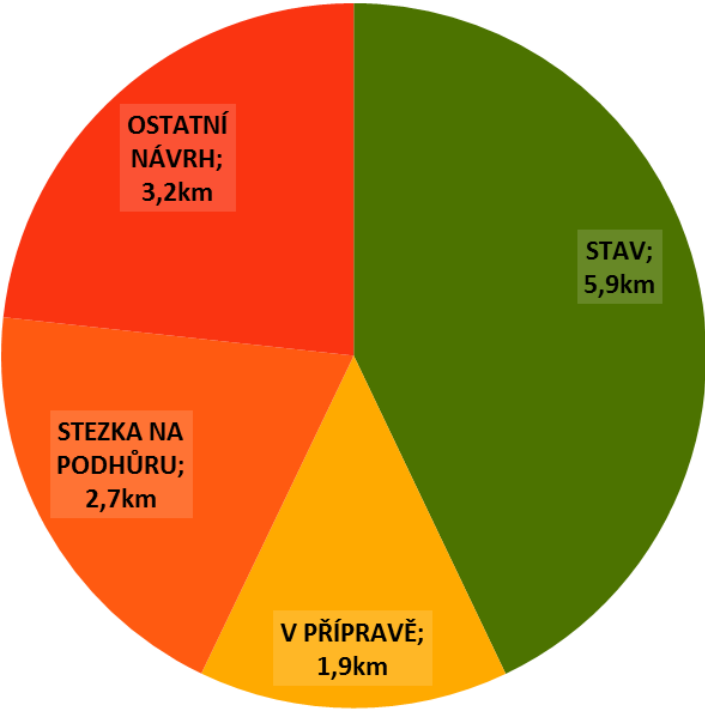
Bez mála jedna čtvrtina délky cílové sítě může být pořízena pouze za jednu pětadvacetinu celkových nákladů. Zároveň by její realizací došlo ke klíčovému propojení stávající infrastruktury a zvýšení bezpečnosti cyklistů na nejvíce využívaných úsecích.

		délka [m]	cena [Kč]	cena [Kč/m]
STAV		5 878	30 002 000	
	stezky	4 982	29 892 000	6 000
	pěší zóna	614	100 000	
	cykloobousměrky	282	10 000	
V PŘÍPRAVĚ		1 945	19 588 000	
	Dašická / kruhový objezd - žel. Přejezd	747	10 230 000	13 695
	Dašická / žel. Přejezd - Vestec	168	1 900 000	11 310
	Pardubická	658	3 948 000	6 000
	Markovice	372	3 510 000	9 435
NÁVRH		5 874	20 981 900	
	Na Ostrově - výrazné zklidnění dopravy + podjezd pod Dr. Milady Horákové	1 072	2 000 000	
	Cyklostezka na Podhůru	2688	16 128 000	6 000
	Pardubická - cyklopruhy, napojení Medlešické stezky	727	981 450	1 350
	Slov. Národního povstání + Dr. Milady Horákové - cyklopruhy	562	758 700	1 350
	Poděbradova + Masarykovo náměstí - cyklopruhy	825	1 113 750	1 350

Hodnota a náklady



Délka



ZÁKLADNÍ PRAVIDLA PRO ROZVOJ INFRASTRUKTURY

Aby jednotlivé stavby a opatření mohly v budoucnu tvořit spojitou síť, ve které se každý cyklista snadno zorientuje, je vhodné nastavit hned od začátku základní pravidla.

Řada pravidel pro budování infrastruktury je uvedena v příslušné technické dokumentaci, jako jsou normy a technické podmínky. Tyto podmínky umožňují většinou více různých řešení pro jednu situaci, Například v rámci jednoho uličního profilu lze realizovat jak vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, tak smíšenou stezku s pěšími, či kombinaci těchto opatření.

Může se stát, že vybraná řešení nesplňují potřebný standard a vzájemně na sebe nenavazují. V důsledku takovýchto opatření se mohou podmínky pro cyklistickou dopravu dokonce zhoršit oproti stavu bez infrastruktury. Pro účely koncepčního přístupu k rozvoji infrastruktury pro cyklisty se ve větších městech zpracovávají tak zvané generely cyklodopravy, které řeší město jako celek.

Vzhledem k omezenému množství prostředků bude tento dokument v Chrudimi nahrazovat soubor zásad, obecných pravidel, podle kterých by měla být v Chrudimi infrastruktura pro cyklisty budována. Tato pravidla by neměla být brána jako podklad pouze při budování nové infrastruktury pro cyklisty, ale i při všech rekonstrukcích a opravách komunikací a veřejných prostranství.

Zásady byly určeny na základě uživatelských potřeb, které byly shromážděny na pracovním setkání s občany Chrudimi. Metodickým podkladem byly generely a studie jiných měst, zejména pak Technický plán rozvoje infrastruktury pro cyklisty v Pardubicích.

Bylo určeno 5 zásad, které budou detailně rozebrány na následujících stranách:

- 1. zóny tempo 30 na obslužných komunikacích**
- 2. oddělení od motorové dopravy v případě potřeby**
- 3. jednosměrné uspořádání vpravo ve směru jízdy**
- 4. oddělení od pěších**
- 5. infrastruktura nevyvolává ztrátu přednosti**

5 ZÁSAD
PRO CHRUDIMSKÉ
CYKLISTY

1. ZÓNY TEMPO 30 NA OBSLUŽNÝCH KOMUNIKACÍCH

Na většině ulic v Chrudimi nejsou žádná speciální opatření výhradně pro cyklisty vůbec třeba. Většina komunikační sítě slouží převážně k obsluze území. Jedná se zejména o území s převahou funkce bydlení a dále potom o centrální oblast města.

Tyto oblasti by měly být výhledově zklidněny v režimu zóny tempo 30, případně obytné či pěší zóny. Se zavedením zklidněné zóny souvisí i realizace dalších opatření, mezi které patří odstranění úprav přednosti na křižovatkách, reorganizace parkování, realizace prvků zklidnění a umožnění protisměrného provozu cyklistů v jednosměrných komunikacích. Hlavním přínosem zklidnění dopravy v režimu zón tempo 30 je zvýšení bezpečnosti dopravy a zvýšení „přívětivosti“ pro pobyt.

Rekonstrukci, nebo změně uspořádání jakékoliv komunikace ve městě by mělo předcházet posouzení možnosti omezení rychlosti a realizace prvků zklidnění. K vyznačení zóny by mělo docházet pokud možno v ucelených oblastech, zpravidla ohraničených sběrnými komunikacemi s větším dopravním významem.

2. ODDĚLENÍ OD MOTOROVÉ DOPRAVY V PŘÍPADĚ POTŘEBY

Významné, sběrné městské komunikace, které nebudou během posouzení zařazeny do zklidněné zóny, by měly být vždy opatřeny vhodnou infrastrukturou pro cyklisty.

Forma oddělení cyklistů od motorové dopravy může být dvojího typu. Fyzické oddělení, nebo vizuální – formou dopravního značení (pomocí vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty a cyklopiktokoridorů). Forma oddělení závisí na posouzení projektanta. Celkový návrh by však měl být v souladu s 5 zásadami pro Chrudimské cyklisty.

Vzhledem k velkorysému šířkovému uspořádání stávajících komunikací v Chrudimi se nabízí realizace vizuálního oddělení cyklistů na většině významných ulic.

3. JEDNOSMĚRNÉ USPOŘÁDÁNÍ VPRAVO VE SMĚRU JÍZDY

Zásada číslo 3 je klíčové systémové pravidlo, které zaručí návaznost infrastruktury pro cyklisty v budoucnu.

Dle zásady číslo 1 nebudou na většině sítě realizována žádná opatření. Cyklisté se zde budou pohybovat standardně vpravo ve směru jízdy. Abychom zajistili návaznost, mělo by stejné pravidlo platit i na zbytku sítě. V ideálním případě cyklista najede na pravou stranu vozovky a pokračuje po vhodné infrastruktuře po stejné straně vozovky až do svého cíle, třeba na druhé straně města. U obousměrných stezek nelze často z různých důvodů tuto návaznost zajistit.

Obousměrná infrastruktura je problematická i z hlediska bezpečnosti. Kříží-li řidič odbočující vlevo obousměrnou cyklistickou stezku, sleduje směr příjezdu protijedoucích vozidel a snadno přehlédne cyklistu jedoucího z opačného směru.

Jednosměrné infrastruktura vpravo ve směru jízdy umožňuje ověřená typová řešení v křižovatkách, která jsou běžná zejména v zahraničí ve městech s vyšším stupněm rozvoje

cyklistické dopravy. Jednoduší bude také integrace tohoto typu infrastruktury do již existujících a v Chrudimi četných kruhových křižovatek.

4. ODDĚLENÍ OD PĚŠÍCH

Infrastruktura pro cyklisty by měla být fyzicky oddělena od pěší dopravy, a to nejlépe obrubou, případně zeleným dělicím pásem. Vizuální oddělení není ve většině případů respektováno. Prostor, ve kterém se vyskytují chodci, totiž neslouží zdaleka pouze k dopravním účelům. Děti zde mohou volně pobíhat, psi na vodítku očichávají kde co, lidé se pohybují ve dvou i více stupech, protože si chtějí povídat.

Jedním z lokálních specifíků Chrudimi je kopcovitost. Při větších podélných sklonech se stává společná infrastruktura pro pěší a cyklisty nebezpečnou. Rychlá jízda z kopce v kombinaci s nepředvídatelným chováním pěších tvoří významné riziko. V poslední době dochází také k nárůstu používání elektrokol a pedeleků (elektrokolo, u kterého nelze motor používat samostatně, cyklista musí pomáhat šlapáním). I méně zdatní uživatelé mohou dosahovat rychlostí až k 25 km/h.

Existují samozřejmě výjimky, kde není možné a často ani vhodné cyklisty od pěších oddělovat. Mezi tyto výjimky samozřejmě patří pěší zóny, stezky vedené podél řek, v parcích a mimo město. Dále potom podjezdy, lávky a další místa, kde jiná možnost než společný provoz s pěšími neexistuje.

5. INFRASTRUKTURA NEVYVOLÁVÁ ZTRÁTU PŘEDNOSTI

Cílem této zásady je, aby budováním infrastruktury nedocházelo k degradaci podmínek pro cyklisty ve srovnání s tím, kdyby jeli bez jakékoliv infrastruktury ve vozovce. Mnoho existujících cyklostezek, které vedou podle hlavní silnice, je v místě křižovatky nebo výjezdu z objektů přerušeno. Stezka je zpravidla ukončena před křižovatkou a začíná zase za ní. V takovém případě je cyklista povinen sesednout z kola a přejít po přechodu jako chodec. Zřídka je realizován také přejezd pro cyklisty. V takovém případě může cyklista přejet, ale musí dát přednost vozidlům odbočujícím z hlavní a přijíždějícím z vedlejší ulice.

Existuje řada možností, jak řešit příčné vazby tak, aby ke ztrátě přednosti cyklistů nedocházelo. Pro různé druhy cyklistické infrastruktury existují různé způsoby řešení. Pro cyklostezky v přidruženém prostoru je to například vybudování tzv. chodníkového přejezdu, nebo úprava přednosti dopravním značením. U cyklistických pruhů zpravidla ke ztrátě přednosti nedochází.

PŘÍLOHA – TABULKA PODNĚTŮ VEŘEJNOSTI S DOPORUČENÍM PRO DALŠÍ ŘEŠENÍ

	PROBLÉM	NÁVRH STUDIE	ZDŮVODNĚNÍ
1	úzká silnice směr Presy - Penny Market a u nemocnice, společný provoz s automobily	řešit zklidněním komunikace v kombinaci s liniovým opatřením (cyklopiktokoridor)	Komunikace je na hranici extravilánového a intravilánového charakteru. Vzhledem k tomu, že se nejedná o komunikaci s velkým podílem průjezdní dopravy (s omezením pro nákladní dopravu), doporučujeme kombinaci prvků zklidnění v kombinaci s liniovým opatřením pro cyklisty. Vzhledem k šířkovému uspořádání bude nejspíš jediným možným řešením cyklopiktokoridor. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
2	napojení nemocnice se stezkou do Slatiňan	zrušení stoupacího pruhu v ulici Dr. Milady Horákové, respektive odbočovacího pruhu v ulici Slov. nár. povstání (související s celkovou úpravou řadících pruhů v křižovatce s Vlčnovskou ulicí) a zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty v obou směrech. Součástí by měla být i případná úprava kruhové křižovatky u nemocnice.	Stoupací pruh není z pohledu kapacity opodstatněný. Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dobudování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejímu zatížení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtahu silnice první třídy stala městská komunikace.
3	Václavská - špatný povrch a společný provoz s auty	oprava povrchu - zklidnění komunikace/liniové opatření (cyklopiktokoridor)	Doporučujeme kombinaci prvků zklidnění v kombinaci s liniovým opatřením pro cyklisty. Vzhledem k šířkovému uspořádání bude nejspíš jediným možným řešením cyklopiktokoridor. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
4	napojení rekreačních lesů a Podhůry	pro cyklostezku byla zpracována vyhledávací studie. Po projednání vyplynula jako nejvhodnější pro realizaci varianta č. 1 (z celkem 3 variant), která vede z větší části podél ulice Sečská II/340	Oddělení cyklistů od motorové dopravy je žádoucí. Jedná se o extravilánový úsek, určený převážně pro rekreační cyklisty. Varianta č. 1 je nejpřímějším napojením, které ústí přímo pod rozhlednou Bára, vyhledávaným turistickým cílem.
5	celý okruh - společný provoz s auty (Milady Horákové, Slovenského nár. povstání, Topolská, Tovární, Poděbradova, Masarykovo náměstí, Palackého třída, Obce Ležáků)	výhled - zřízení cyklopruhů na celém okruhu; v první řadě je třeba zaměřit se na nejfrenkventovanější úseky - Poděbradova, Masarykovo náměstí, Palackého třída, Slov. nár. povstání, Dr. Milady Horákové	Okruh tvoří sběrné komunikace s převažující dopravní funkcí - oddělení od motorové dopravy je žádoucí. V úsecích pro prioritní řešení byly zjištěny vysoké intenzity cyklodopravy (jedny z nejvyšších ve městě). Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dobudování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejímu zatížení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtahu silnice první třídy stala městská komunikace. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť + bezpečnostní hlediska.
6	zprůjezdnění Kopanice	změna dopravního značení - B11	Není důvod zamezovat průjezdu cyklistů v obou směrech - existuje možnost legálního řešení.
7	důležitá napojení u středního odborného učiliště	uzavření dohody - možnost průjezdu i o víkendu - zajisti průjezdnost v budoucnosti (věčné břemena)	Jedná se o důležitá propojení v rámci sítě komunikací pro cyklisty. Tato propojení přispívají významně k preferenci cyklodopravy. Vše funguje až do chvíle, kdy někdo zavře bránu. Doporučujeme vstoupit s příslušným subjektem do jednání.
8	problematické napojení stezky na Pardubice	Zrušení stoupacího pruhu, odbočovacích pruhů a středních dělicích pásů (možnost rozšíření průběžného jízdního pruhu tak, aby umožňoval řazení vozidel odbočujících vlevo). Zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty v obou směrech. Řešení musí zahrnovat přilehlé křižovatky.	Oddělení cyklistů od motorové dopravy je žádoucí. Stoupací pruh nemá opodstatnění. Dopravní zácpy ve směru z města nevznikají. Vymezení prostoru cyklistům v rámci komunikace pomocí cyklopruhů je uspokojivé řešení z pohledu uživatelů. Navíc se jedná o nízkonákladové řešení, které je realizovatelné v krátkém časovém horizontu. Po dobudování obchvatů nebudou parametry komunikace odpovídat jejímu zatížení a funkci. Cyklopruhy mohou přispět ke zklidnění dopravy, k tomu, aby se z průtahu silnice první třídy stala městská komunikace. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
9	propojení mezi smuteční síní a Sečskou	vybudování nové komunikace/stezky	Pro určení směrového vedení je třeba zpracovat vyhledávací studii. V úvahu připadá vedení podle kolejové tratě. Nekonvenčním řešením může být vedení stezky přes prostor hřbitova (například v Dánsku nejsou tyto "pietní cyklostezky" žádnou výjimkou).
10	obrubník Střelecká - Rubešova	snížení obruby	-
11	Na Ostrově - provoz aut - propojení na stezek z centra a stezky ve směru na Slatiňany	1) snížení atraktivity pro průjezd automobilové dopravy formou dopravně organizačních opatření (uzávěra, lokální zúžení s kyvadlovým průjezdem, reorganizace parkování apod.) 2) úprava prostoru nábřeží – za teplovodním potrubím směrem k řece Obě varianty by měly řešit návaznost na mimoúrovňové křížení s ulicí Dr. Milady Horákové. Samotné mimoúrovňové křížení by mělo být součástí studie.	Z ulice Na Ostrově bude výhledově plnohodnotná část městského nábřeží. Plánováno je zakopání teplovodu a zpřístupnění břehové oblasti. Atraktivitu lze zvýšit také snížením atraktivity pro zbytnou dopravu. Toho by mělo být docíleno realizací prvku zklidnění dopravy. Umístění mlatové stezky za teplovodním vedením je způsob, jak již dnes vytvořit komfortní podmínky pro pěší a cyklisty. V prostoru za teplovodem se nacházejí další inženýrské sítě. Možnost zbudování stezky musí být prověřeno studií stejně, jako případné umožnění průjezdu cyklistů pod mostem, pod ulicí Dr. Milady Horákové. V důsledku zklidnění by mohlo dojít ke zhoršení situace na křižovatce Obce Ležáků x Milady Horákové. Doporučujeme zkušební zaslepení - stačí jeden květník a přechodné dopravní značení - například v průběhu Evropského dne bez aut. Pokud se výrazně zhorší dopravní situace na uvedené křižovatce, doporučujeme realizaci až po dobudování obchvatu města.
12	Na Ostrově - křížení s milady Horákové	mimoúrovňové propojení pod mostem	Jedná se o páteřní propojení především s rekreační, ale i dopravní funkcí. Doporučujeme bezkolizní propojení pod stávajícím silničním mostem.
13	přístup k autobusovému nádraží - jednosměrnost	zobousměrnění ulic Československé armády, Př. Otakara a Rooseveltova, Fibichova	Významná propojení pro cyklodopravu (v návaznosti - obsluha nádraží, cíle v bezprostředním okolí). Velice jednoduchá a nenákladná řešení. Je třeba prověřit šířkové parametry komunikací. Doporučujeme vhodné doplnění VZD upozorňující na možnosti pohybu cyklistů v protisměru, zejména na vjezdu do cykloobousměrky pro automobilovou dopravu.

14	kolize s pěšími na stezce v ulici Čáslavské	zřízení cyklopruhu - nejprve na západní straně, stezku v přidruženém prostoru nerušit - výhledově zřídit zastávku v jízdním pruhu, stezku nepřerušovat v prostoru zastávky	Významné propojení v rámci města (cesty do prům. zóny, cíle v okolí, průjezd). Existující stezka je často nevyužita ve směru do centra. Důvodem je špatná kvalita stezky (smíšený provoz s pěšími, několik přerušení, absence v prostoru zastávky) a to v kombinaci s "možností rychlé jízdy z kopce." Doporučujeme duální vedení - zachování stezky (přeznačit na stezku pro pěší s povoleným vjezdem cyklistů) a vyznačení cyklopruhu ve směru do města.
15	propojení z Čáslavské na připravovanou stezku do Markovic	zobousměrnění ulic Gorkého, Krocínova + zvážit protažení ulice Gorkého (úpravu povrchu) a vytvořit napojení na Čáslavskou v prostoru autobusové zastávky, oprava povrchu v úseku od obratiště v průmyslové zóně do ulice Ke Hřišti, cyklopruhu na Čáslavské	Čáslavská je nejvýznamnější výpadovka z Chrudimi západním směrem. V souvislosti s cyklistickou dopravou připadá v úvahu několik řešení pro tento směr. První možností je vedení cyklistů nejpříměji - po Čáslavské ulici. Tato možnost předpokládá zřízení liniového opatření na vozovce (cyklopruhu/cyklopiktokoridor). Druhá možnost je využít zklidněné, dnes jednosměrné komunikace (zobousměrnit), zpevnit západní část Gorkého ulice a vybudovat stezku za zahrádkami, která vyústí na Čáslavské v prostoru autobusové zastávky. Poslední z řešení je napojení Markovic přes Průmyslovou zónu. Tato varianta vyžaduje zpevnění povrchu v úseku od obratiště v průmyslové zóně do ulice Ke Hřišti.
16	provoz a schody v Široké ulici	úprava schodů; zřídit liniové opatření na Školním a Resslově náměstí	Schody v široké ulici nejsou z pohledu cyklistické dopravy vhodné. V úvahu připadá stavební úprava schodů - změna sklonu, vytvoření jízdních pásů pro cyklisty z komfortní dlažby, apod. Jedná se o nákladné řešení. Resslovo náměstí vyžaduje další zklidnění dopravy. Jednou z možností je i zřízení vyhrazených pruhů pro cyklisty (v tomto reprezentativním prostoru budou sloužit i pro propagaci cyklodopravy).
17	napojení průmyslové zóny na infrastrukturu v Čáslavské	zřídit liniové opatření v Průmyslové ulici	Výhledově, při rekonstrukci ulice, je třeba počítat se zřízením infrastruktury pro cyklisty.
18	napojení Vestce - automobily, intenzity, rychlost	zbudování cyklostezky dle projektu, zvážit přepracování, případně doplnění dokumentace v intravilánové části	U stezky do Vestce navrhujeme jižně od železničního přejezdu upravit dokumentaci tak, aby cyklisté nebyli vedeni společně s pěšími a nedocházelo ke ztrátě přednosti. Za optimální lze považovat jednosměrné vedení vždy po pravé straně ve směru jízdy. Výše uvedeného lze docílit například realizací vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty. Severně od přejezdu by bylo vhodné doplnit ochranný ostrůvek, který by umožňoval přejezd cyklisty ze stezky do pruhu a zároveň zpomaloval vozidla blížící se k železničnímu přejezdu. Jednou z možností je ke stávající dokumentaci cyklopruhu doplnit. Stezka je vítaným přínosem pro pěší.
19	velké intenzity na křižovatkách - Na Bídě	křižovatku řešit v rámci řešení navazujících mezikřižovatkových úseků	Dílčí úpravy organizace dopravy na křižovatce jsou možné. Jejich podoba je odvislá od opatření, která budou realizována v navazujících úsecích.
20	propojení Pardubická - Čáslavská	viz bod 7	-
21	propojení do Pardubic	vyhrazené jízdní pruhy na Pardubické ulici, vyhrazené jízdní pruhy, či piktokoridory v Medlešicích	K Pardubické viz. bod 8. Město Pardubice pracuje na vybudování infrastruktury až na hranici obce Medlešice (samostatná stezka mezi Pardubicemi a Dražkovicemi, dále kombinace vyhrazených jízdních pruhů a stezky). V Medlešicích je třeba doplnit vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty.
22	stezka slovenského národního povstání - chybí světlo + špatný povrch	oprava a doplnění osvětlení	-
23	cyklostezka do Slatiňan	vybudování cyklostezky	V současné době vede do Slatiňan relativně přímá a bezpečná stezka podle Chrudimky. Stezka podél silnice I/37 není prioritou.
24	napojení Vlčnova - automobily, intenzity, rychlost	vybudování cyklostezky podél Vlčnovské ulice	Nejsou zde velké intezity cyklistů, existuje alternativní trasa. Stezka není prioritou
25	napojení stadionu v Novoměstské	liniové opatření na Novoměstské (cyklopiktokoridor)	Jedná se o komunikaci s relativně nízkými intenzitami cyklistů. Vzhledem k šířkovému uspořádání bude nejspíš jediným možným řešením cyklopiktokoridor. Cyklostezku nedoporučujeme - nemožnost vhodného napojení na navazující síť.
26	parkování kol na náměstí a v centru	doplnění dalších stojanů	Stojany by měly umožňovat opření a uzamčení rámu kola. Osvědčený design jsou stojany ve tvaru obráceného U, které jsou pevně vetknuté do povrchu. V současné době již na náměstí stojany jsou. Je třeba dobře zvážit jejich doplnění a přesné umístění nových stojanů.
27	umožnit průjezd podchodem u nádraží	-	Nedoporučujeme pro úzký profil.
28	propojení do centra	viz. bod 16	Samotné centurm je zpřístupněno cyklistům v plném rozsahu.
29	Čáslavská ulice přerušení v místě autobusové zastávky	zřízení cyklopruhu, přestavba prostoru zastávky	Jednou z možností řešení je zřízení cyklopruhu v Čáslavské ulici. Je třeba bezpečně a v souladu s technickými předpisy řešit nájezd a sjezd ze stezky do cyklopruhu. Další možností je rozšíření stezky související s případným přesunutím zastávky do jízdního pruhu. Je třeba provést návrh ve variantách s jejich následným posouzením.
30	přejezd přes I/37 na cyklostezce do Medlešic	doplnění světelného řízení přechodu pro chodce.	Přechod musí být opatřen tlačítkem pro zařazení signálu volno do signálního plánu. Signální plán musí být optimalizován pro provoz motorové doprava na komunikaci I/37 a zároveň pro potřeby pěších a cyklistů na stezce.
31	schody propojující Rubešovu a Na Valech	doplnit drážkou pro vytlačení kola	Existuje možnost instalace relativně nenákladného doplňku pro pohodlnější vytlačení kola.
32	propojení Chrudim - Topol	výhledově vybudování stezky mlatová / asfaltová v trase současné polní cesty ustící v blízkosti hřbitova v Topolu	Vzhledem k síle poptávky po cyklistické dopravě v tomto směru a existujícím relativně komfortním propojení stezka není prioritou.
33	Chrudim - Sobětuchy	výhledově vybudování stezky - trasu je třeba vyhledat studií	Vzhledem k síle poptávky po cyklistické dopravě v tomto směru a existujícím relativně komfortním propojení stezka není prioritou.