

Co stát a kraje mohou udělat pro novou národní Cyklostrategii 2020?

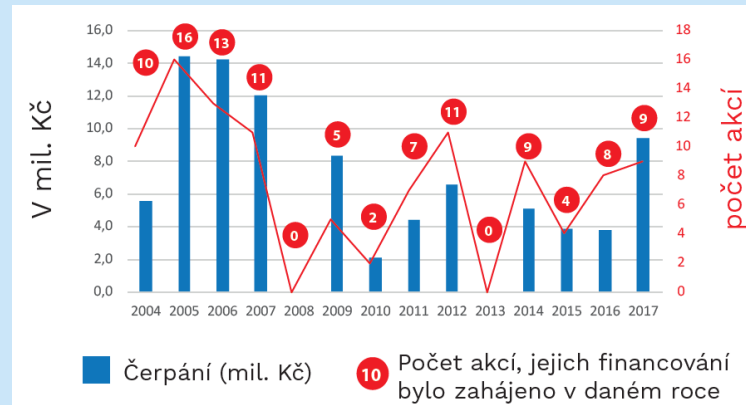
Jan Zahradníček, náměstek hejtmána Olomouckého kraje

Základní cíl je pořád stejný: Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

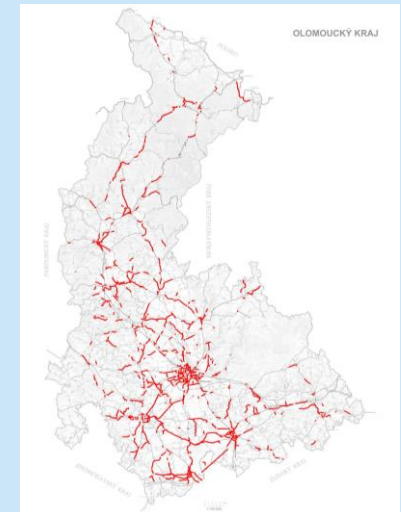
Rekapitulace ze strany SFDI

- Finance na cyklostezky získávají obce, města, kraje a svazky obcí z vlastních rozpočtů, z rozpočtu SFDI a také z rozpočtu evropských fondů.
- Od roku 2000 SFDI poskytl na výstavbu cyklostezek **1,933 miliardy korun**.
- V roce 2018 SFDI obdržel **78 žádostí** o příspěvek na cyklostezky.

Rekapitulace ze strany Olomouckého kraje



Prostě chceme pomoci našim obcím a městům.



**Základní cíl je pořád stejný:
Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty, ale stejně se na některé letos nedostalo**



V úseku Šumvald – Libjina mohla být letos cyklostezka. Starosta Šumvaldu diskutuje s náměstkem hejtmana Horákem, co dále, když tento úsek nedostal dotaci vzhledem k nízké alokaci na výstavbu cyklostezek z programu IROP.

Co je třeba do budoucnosti? Je třeba si ohlídat indikátory pro výstavbu cyklostezek pro nové období financování z EU (pokud tedy bude...) a samozřejmě se dále počítá s podporou SFDI.

Je potřeba se nyní zaměřit spíše
na nastavení právních,
ekonomických, organizačních a
marketingových nástrojů!

Představení modelu Olomouckého kraje

Upřesnění cíle:

1) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **na krajských a státních komunikacích**



Stav: Města a obce řeší problém s dopravou ve městě a jedno z možných opatření je i vyznačení cyklistických pruhů na hlavních komunikacích. Stále se ale potkáme s neochotou některých institucí (někdy policie, někdy kraj, někdy správce komunikace) tyto stavby povolat.

Upřesnění cíle:

1) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **na krajských a státních komunikacích**

Návrh na zlepšení: Podpora návrhu komplexních řešení, které by se dívaly na ulici a veřejný prostor jako celek, kde by se současně řešila automobilová doprava, bezpečnost, průjezd nákladní dopravy, zeleň, parkování, veřejná, pěší a cyklistická doprava. Zelená pro zavádění cyklistických pruhů na průtahy městy byl také jedním z hlavních výstupů tiskové zprávy MD a SFDI z 6. 4. 2018.

K tomu je třeba spolupráce na posuzování projektů oprav komunikací z pohledu využívání cyklopruhů, cyklopiktokoridorů a při posuzování projektových dokumentací rekonstrukcí či oprav silnic I., II. a III. třídy předcházet bariérám cyklistické dopravy.

Návrh konkrétních kroků:

1.1. Jelikož SFDI přispívá krajům ročně miliardy na silnice I. II. a III. třídy, proto **bude přihlížet** k tomu, aby kraje ve svých projektech rovnou zohlednily, pokud to situace vyžaduje, i pohyb cyklistů a braly cyklopruhy ve městech jako standardní součást silnice. K tomu je třeba, aby byl **cyklokoordinátor** zařazen jako připomínkové místo k vyjádření ke všem připravovaným projektům **ŘSD a Správy silnic kraje** na údržbu, opravy a výstavby silnic I., II. a III. tř. na území celého kraje, aby je mohl posoudit z hlediska vhodnosti opatření do cyklodopravy.

Upřesnění cíle:

1) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **na krajských a státních komunikacích**

Návrh konkrétních kroků:

- **1.2. Zajistit přístup** k seznamům plánovaných investic již ve fázi zadání, příp. zpracování projektových dokumentací. Je třeba vyjasnit, jak se řeší plánování investic do silnic a dosáhnout toho, aby krajský **cyklokoordinátor** mohl být už u zadání těchto projektů, při výběru projektanta a mohl do zadání též přispívat svými názory a připomínkami. Vznikne tak tabulka akcí na silniční síti, která se týká cyklo dopravy (zcela jistě to nebudou všechny silnice). Týká se to jak ŘSD, tak i krajských správy silnic.
- Příklad jednání v Olomouckém kraji: 14. 6. 2018

Jeseník	číslo silnice	název akce	popis	termín realizace	způsob omezení	mapový podklad viz příloha
SSOK	II/453	Nové napojení sil. II/453 - Jeseník (Rejvízský most)	Výstavba nového mostu a silnice.	1.5. - 31.8.	částečná uzavírka	
	III/45319	Jeseník, ul. Lipovská - 4. etapa	Stavební úpravy silnice.	2018		
OI	III/369	Hanušovice - křižovatka I/11	Stavební úpravy silnice.	1.4. - 30.6.	částečná uzavírka	
	II/455	Zvýšení přeshraniční dostupnosti Písečná - Nysa	Rekonstrukce silnice	2018		

Poznámka:

IROP

Interreg V-A

SSOK

OI

Správa silnic Olomouckého kraje

Odbor investic

Upřesnění cíle:

1) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **na krajských a státních komunikacích**

Podnět z jednání v Olomouckém kraji ze dne 14. 6. 2018 :

1.3. Na druhé straně je třeba dořešit nevyřešené otázky zodpovědnosti za údržbu, resp. si upřesnit různé výklady. Zvláště krajská správa silnic argumentovala tím, že se obává, že cyklisté je mohou žalovat v případě nehody za to, že měli nehodu kvůli špatné kvalitě vozovky. Správa silnic by tak musela zintenzivnit údržbu. Jako příklad uvedla problém s cyklopruhy v Šumperku.

SFDI na jednání dne 25. 6. 2018 argumentovalo tím, že tato připomínka je neopodstatněná, neboť doposud neexistuje případ, že by správce komunikace prohrál spor kvůli špatné kvalitě vozovky, pokud by se opravdu nejednalo o hrubé porušení předpisů. To co popsala krajská správa silnic jsou jen drobnosti. Naopak SFDI příklad ze Šumperka bere velmi pozitivně. SFDI nedoporučuje v tomto případě změnu zákona.

Upřesnění cíle:

1) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **na krajských a státních komunikacích**

Příklad jednání s ŘSD a s městem Hranice - zápis s ŘSD z 31. 5. 2018 a zápis z města Hranice ze dne 13. 6. 2018, kde byly předloženy náměty na:

- Vyznačení cyklistických pruhů na ulici tř. 1. máje a na ul. Nádražní. Dnes tam sice jsou, ale jsou v katastrofálním stavu.
- Díky dálnici se zklidnila doprava na průtahu, na silnici I/47, ulice Olomoucká a ulice Běloučská. Je třeba pracovat na humanizaci průtahu (spolupráce s ŘSD)
- I když má město vyprojektovanou smíšenou stezku podél silnice I/35 na ulici Hranické, chce preferovat vyznačení cyklistických pruhů, neboť se chystá obchvat a silnice se zklidní.
- V případě ŘSD se diskutovalo o sladění zájmů měst a ŘSD v případech, kdy v koridoru plánované stavby silnice I. třídy se počítá i s cyklistickou stavbou.
- Koordinační roli zde může sehrát opět kraj, neboli prostředník mezi ŘSD a obcemi.

Další podnět:

- **1.4. Mělo by být vyvoláno jednání s MMR, aby zařadilo cyklistické územně plánovací podklady do ZÚR (zásady územního rozvoje).** Jednalo by se o regulérní podklad pro ŘSD, aby zapracovala cyklistická opatření do svých staveb. Podobným způsobem to již nyní dělá SŽDC v Olomouckém kraji.

Upřesnění cíle:

1) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **na krajských a státních komunikacích**

- **Konkrétní příklad – jak se to mohlo řešit v Zábřehu před
cca 10 lety.**



Zapomnělo se na to, že kromě rekonstrukce mostu je také třeba pamatovat na spojení pro místní a to v úseku Zábřeh – Rájec. Zajímavá argumentace ŘSD Olomouckého kraje – ani dnes tam cyklisty nemůžeme pustit...

Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

Návrh konkrétních kroků:

- **2.1. SŽDC může** využít výstavby nových železničních koridorů a navazujících obslužných komunikací také **k vedení nových cyklotras, či cyklistických koridorů.**
- V rámci Olomouckého kraje se to týká těchto koridorů:
 - **Brno - Nezamyslice - Přerov:** zde je zpracován záměr projektu
 - **Olomouc - Nezamyslice:** Aktualizuje se studie proveditelnosti na dvojkolejnou trať v úseku Kraličky - Olomouc Nové sady. Tuto akci má v současné době na starost odbor strategie SŽDC. Cyklokoordinátor požaduje pozvat na vstupní jednání i krajského cyklokoordinátora. Zajistí stavební správa SŽDC.
 - **Hranice - Valašské Meziříčí:** zpracovává se studie proveditelnosti. Zatím není rozhodnuto o variantě v úseku Hranice – Milovice, jak bude uspořádaná (existuje i varianta tunelu pod Špičky a ruší se Hustopeče – jsou blízko Val. Meziříčí)
 - **Elektrizace Libina - Hrabišín - Nový Malín:** jedná se o jedinou možnost, jak vést cyklistickou dopravu v podhůří Jeseníků. Modernizace železničního koridoru může být využita i pro cyklistickou dopravu.

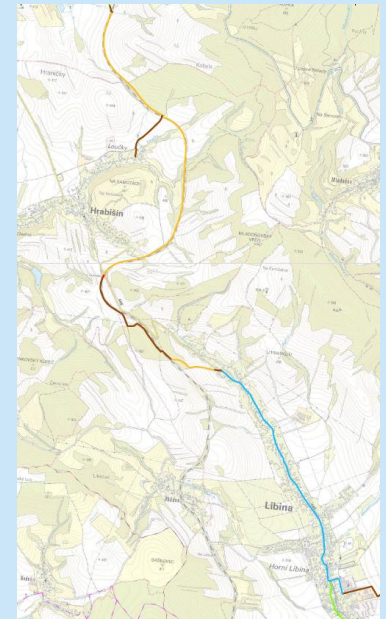
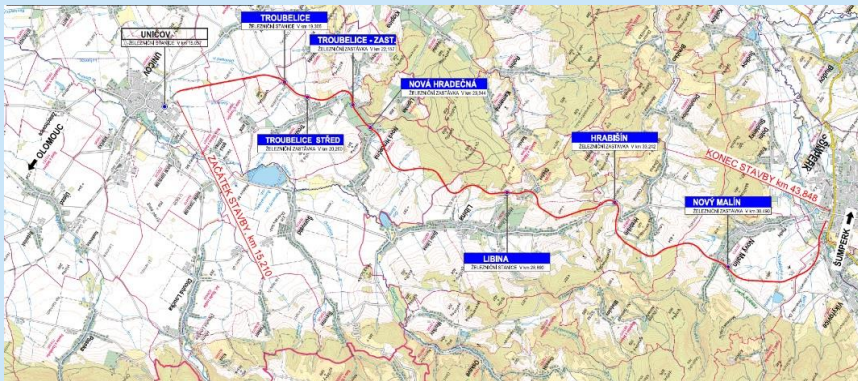
Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

Příklad možnosti vybudování souběžné účelové (obslužné) komunikace v souběhu s tratí v úseku sever Libiny až Nový Malín. V tomto úseku je jiné vedení trasy než podél trati spojené s řadou komplikací.

- Ideální by bylo vybudovat tuto komunikaci přímo zde.
- Další možností je vybudování spodní stavby SŽDC. Povrch následně zrealizují obce.
- Minimální varianta je poskytnutí území pro výstavbu cyklostezek (např. prostor bez drážních kabelů).

Návrh vedení cyklokoridoru



Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

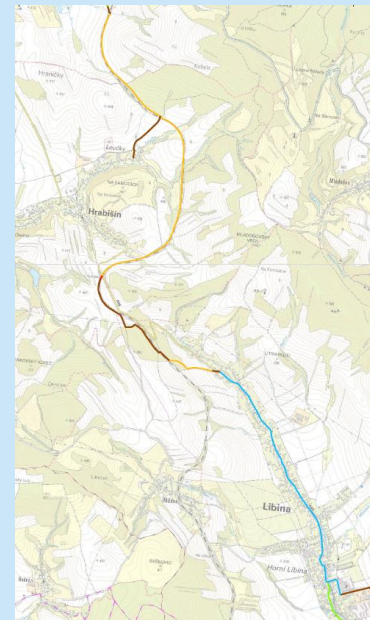
Odpověď 1:

Z naší strany není možné podél trati budovat novou pozemní komunikaci.

Jednak tuto obslužnou komunikaci nepotřebujeme, protože při výstavbě budeme používat stávající komunikace většinou ve vlastnictví obcí a zbytek bude stavěn přímo ze stávajícího drážního tělesa. Dále stavbou nové pozemní komunikace bychom se ocitli na spoustě cizích pozemků, jejichž projednání by zbytečně zdržovalo přípravu předmětné stavby. Nová komunikace by jistě potřebovala své uzemní rozhodnutí.

Některé stávající pozemní komunikace podél tratě ve správě obcí budou naší stavbou nově zpevněny, aby mohly být použity pro potřeby stavby. Případně budou opraveny na žádost obcí, protože při pohybu těžkých mechanismů budou jistě poškozeny. Jedná se však jen malé úseky, které bych vám mohl specifikovat až cca 02/2019, kdy bude hotový plán organizace výstavby. Kabely budeme ukládat přímo podél trati a nebo pod železniční násep, v případě hlubokého zářezu nejspíš zcela mimo. U kabelových tras v tomto úseku moc možností nemáme, jedná se hodně členitý terén.

Návrh vedení cyklokoridoru



Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

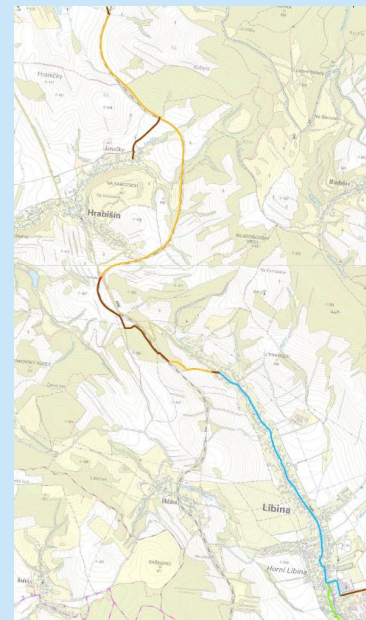
Odpověď 2:

Zahrnování těchto věcí do staveb, které mají charakter spíše "opravy" bude vždy problematické. V takovém případě je nutná celková vize spolupráce s krajem nebo obcemi již od začátku přípravy projektu (studie proveditelnosti). Tedy jinak definovat si, co kdo udělá, aby se dosáhlo kýženého výsledku. Opora musí být pochopitelně také v ZUR Krajů či UPD obcí.

Co se týče novostaveb či zdvoukolejňování, zde je situace jiná a zde by se již lépe daly aplikovat vaše myšlenky.

Nutná je především změna myšlení na jiných místech.

**Návrh vedení
cyklokoridoru**



Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

Podle předložené dokumentace je účelem studie nalézt realizovatelné stavební úseky cyklostezek pro oddělený pohyb cyklistů (případně chodců) od motorové dopravy. V předložené studii je řešena trasa cyklostezky v obvodu dráhy v k.ú. Nevojice; k.ú. Vícemilice a v ochranném pásmu dráhy v úseku Chrlice – Křenovice; v úseku Křenovice - Nesovice - Brankovice.

**Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se studií stavby cyklostezky situované v obvodu dráhy a v ochranném pásmu dráhy
nesouhlasí**

z následujících důvodů:

V současné době se zahajují projekční práce na dokumentaci pro územní řízení pro stavbu dráhy „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“. Investorem uvedené stavby je Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, organizační jednotka Stavební správa východ. Celá trať bude po rekonstrukci elektrizovaná a vybavena novým zabezpečovacím a sdělovacím zařízením. Předpokladem pro zřízení těchto technologií je prostorová rezerva v území podél tratě. Z předložené dokumentace je zřejmé, že dotazovaná stavba je v kolizi se stavbou „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“, resp. stupeň dokumentace není dostatečně podrobný, aby se kolize dala vyloučit.

Dotazovaný „úsek Nevojice“ se nachází na pozemcích p.č. 908, katastrální území Vícemilice a p.č. 560, katastrální území Nevojice. Tyto pozemky budou využity pro stavbu „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“. Podrobnější požadavky na pozemky pro výše uvedenou stavbu dráhy budou stanoveny po zpracování DÚR. Odbor dopravy Krajského úřadu Jihomoravského kraje se bude účastnit výrobních porad stavby a bude vždy seznámen se závěry.

Bližší informace k připravované stavbě „Rekonstrukce traťového úseku Blažovice (mimo) – Nesovice (včetně)“ sdělí SŽDC, Stavební správa východ, Ing. Parchanská Barbora, tel. 724 932 337.

Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

Návrh konkrétních kroků:

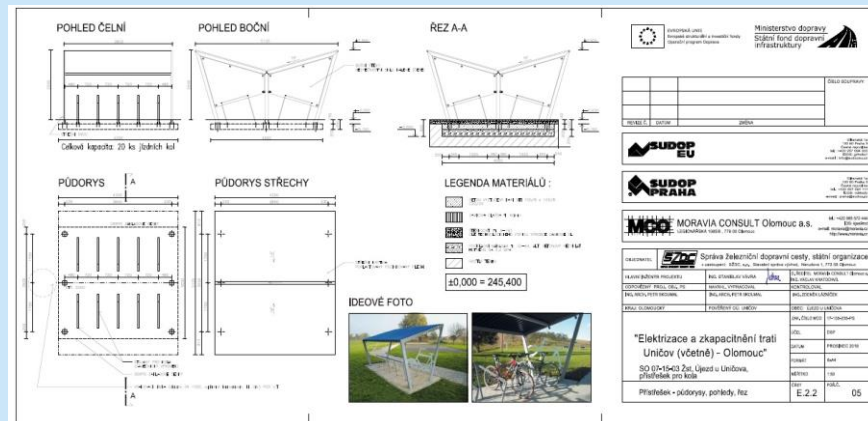
- **2.2. SŽDC může** v rámci výstavby nových železničních koridorů, případně **při nádražních budovách instalovat stojany na kola.**
- Od data novely zákona o drahách jsou parkoviště pro motorová vozidla před nádražními budovami součástí staveb nádraží. SŽDC může zajistit jak parkování pro auta, tak pro cyklisty. Vše je ale otázkou ekonomiky. Proto se někdy od daných opatření ustupuje.
- Je to ale o dohodě s obcemi, že sami mohou převzít iniciativu. SŽDC tento požadavek zapracuje do projektu, obce to zafinancují.
- **Příklad spolupráce: elektrifikace Olomouc - Šternberk - Uničov – Šumperk.**

Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

Příklad spolupráce: elektrifikace Olomouc - Šternberk - Uničov - Šumperk:

- Každou zastávku vybaví SŽDC vhodně umístěnou zpevněnou plochou, kde budou stojany typu obráceného U, pro cca 15kol. Jedná se o Hlušovice, Babice, Mladějovice, Troubelice – střed, zast., Nová Hradečná, Hrabšíň, Nový Malín. Obdobně vyřeší (plocha + U stojan) i stanice Libina.
- Stanice Uničov a zastávka mají přístřešek na kola již dnes. Zbývá Újezd u Uničova – zde bude nová zastřešená kolárna jako náhrada za rušenou stávající kolárnu obce – viz příloha, pro 20 kol.
- Ve Šternberku se nyní připravuje studie přednádražního prostoru (investor město) – o umístění stojanů jednáme s městem.
- Poslední Bohuňovice – zde si plánuje zcela novou kolárnu obec.
- Jediná zastávka Uničov (u UNEXu) nebude mít plochu pro kola, protože k tomu nevidíme důvod, neboť kolárna je ihned po vjezdu do areálu UNEX.



Upřesnění cíle:

2) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při realizaci velkých železničních staveb, atd.**

Návrh konkrétních kroků:

- **2.3. SŽDC může řešit otázky výstavby cyklistických stezek na opuštěných drážních tělesech.**
- Za tím účelem zřídilo pozici cyklokoordinátora.
- Chystá se nový zákon, který bude pracovat s novým termínem „zakonzervování tratí“. Pokud bude snesen železniční svršek, bude možné zde vybudovat cyklostezku, která by stále zůstala pozemkem SŽDC (nyní se převádí na jiného vlastníka).
- Příklad z Olomouckého kraje. Chystá se výstavba nového železničního koridoru Hranice – Valašské Meziříčí, díky čemuž by se mohlo využít část drážního tělesa k výstavbě cyklostezky (spolupráce se SŽDC).

Upřesnění cíle:

3) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při využití stávajících cest**

- **Návrh konkrétních kroků:**

- **3.1. MD požádá Ministerstvo zemědělství, aby iniciovalo zadání právní a ekonomické analýzy na téma možnosti realizace víceúčelových komunikací (cyklostezka + účelová komunikace) podél vodních toků**
- **Důvod:** Dne 16. 5. 2018 proběhlo jednání na Povodí Moravy, jehož součástí byl i přehled podmínek a komentářů k výstavbě cyklostezek a cyklotras ze strany Povodí (zašleme na požádání). Následně proběhlo jednání i na SFDI dne 25. 6. 2018, které mělo občas jinou představu o výkladu Povodí Moravy.
- **Příklad 1: Pojem cyklotrasa.** I když si Povodí myslí, že cyklotrasa není právně definovaná, SFDI naopak preferuje výklad: „co není zakázáno, je povoleno“. Naopak, právě proto, že hráz není pozemní komunikace, tak je možné celý proces s povolením vyznačení cyklotrasy značně zjednodušit. Souhlas dává Povodí, protože MŮŽE.
- **Příklad 2: Vodní zákon** jasně říká, že v rámci ochrany vodních děl (dle §58 odst. 2 písm. a)) „...je zakázáno na OH vysazovat dřeviny, jezdit po nich vozidly, pokud se nejedná o údržbu, s výjimkou míst k tomu určených“ - na hrázi proto nemůže být zřízena účelová komunikace, jelikož VZ jasně zakazuje pohyb vozidel po hrázi (pozn.: jízdní kolo je jednostopé vozidlo).
- **Příklad 3: Úhel pohledu.** Největší problém, z kterého pramení většina níže vypsanych bodů, vidíme v tom, že se stavbou CS/CT vstupují investoři do území a na stavby, které **byly a jsou prioritně určeny a využívány k jiným účelům.**

Upřesnění cíle:

3) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při využití stávajících cest**

- **Návrh konkrétních kroků:**
 - 3.2. MD projedná s Ministerstvem zemědělství a jednotlivými Povodími možnost „dotace na hráze“
 - **Podnět: Dotace pro Povodí. V tomto případě se jedná o přelomovou myšlenku.** Na jednání na SFDI dne 25. 6. 2018 se účastníci shodli na tom, že dle logiky věci by na hrázích měla být značka B11, nikoliv C8 (resp. C9), ale tuto variantu nelze použít pro dotaci ze SFDI na cyklistické stezky.
 - Existuje ale jedna možnost, že SFDI by tuto dotaci dalo Povodí, neboť SFDI má možnost podporovat i přístupové komunikace k vodním stavbám. Kraj by mohl zafinancovat projekt a o dotaci by mohlo požádat Povodí. Kraj by eventuálně mohl dofinancovat zbývající podíl.
 - Tato myšlenka zazněla v souvislosti pomoci krajům s financováním cyklistických stezek na dálkových trasách.
 - Co je ale podstatné, vždy by se jednalo o komunikaci, která prioritně slouží Povodí.
 - **Zároveň by byly podporovány takové projekty, které jsou v souladu s krajskou cyklokonceptí.**
 - **P.S.** Můžeme sice dát Povodí dotace, ale taky víme, že oni samozřejmě nemohou realizovat cyklostezky, ale mohlo by to být třeba na úpravu povrchu s využitím pro cyklisty, dávají krajům a obcím na vše nájem po dobu stavby a pak jednorázový nájem, zatěžuje to obce i kraje. Kde jim pro jejich potřebu vyhovují povrchy, nemají zájem řešit nějakou úpravu, na úpravu povrchu pro cyklisty, kterou by dělala obec kraj, vzhledem k požadavkům jsou pak vysoké náklady. **(Tento odstavec zaslal Jihomoravský kraj)**

Upřesnění cíle:

3) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při využití stávajících cest**

- **Návrh konkrétních kroků:**
 - 3.3. MD projedná s Ministerstvem zemědělství možnost vytvoření dotačního titulu na rekonstrukce a výstavbu polních cest v katastrálních územích, kde neproběhly komplexní pozemkové úpravy, které mohou mít pozitivní vliv na mobilitu občanů mezi obcemi.
 - **Podnětem jsou neúspěšné projekty, které byly podány na SFDI.** Diskuse na jednání se SFDI z 25. 6. 2018 byla o projektech, které chodí na SFDI, ale typově se zde nehodí, neboť se nejedná se o klasickou cyklostezku, ale spíše o klasickou účelovou komunikaci, která spojuje dvě obce.
 - Dotační titul by měl umět podpořit také prostou rekonstrukci stávající cesty na cestu průjezdnou pro cyklisty a pěší. Pro diskusi dát hned 3 příklady z Pardubického kraje:
 - Spojení Litice - Potštejn údolím Divoké Orlice;
 - Žamberk - Rokytnice;
 - Hrádoveckým údolím Ústí - Řetová;
 - Zkrátka v krajině existují většinou údolími TOP zkratky, které jsou užívané dnes hlavně pro cykloturistiku, kdy je nutné částečně vést kolo, neboť pro velké kameny nejsou sjízdné. Kdyby se citlivě z přírodních materiálů rekonstruovaly, otevřely by se naprosto úžasně všem: jak turistům, tak místní by je používali pro dopravu. Akcent je i pro kopcovité terény, jako je třeba Orlicko. Tady lidi prostě na kole do práce/do školy nevyjedou, ani po méně frekventovaných silnicích ty hrozná kopce prostě nedávají. Jakmile jim dáme možnost jet údolím, vyjedou na kole.

Upřesnění cíle:

4) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při podpoře financování dálkových tras krajem**



Upřesnění cíle:

4) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při podpoře financování dálkových tras krajem**

Návrh konkrétních kroků:

4.1. Vypracování studie a projektové dokumentace pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy

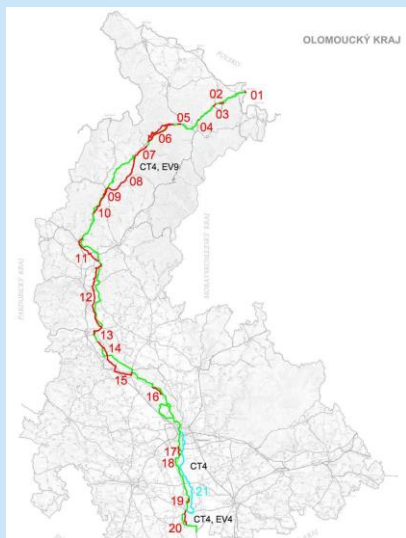
- Příklad spolupráce v Olomouckém kraji na zadání zpracování vyhledávacích studií a dalších stupňů projektové dokumentace po dohodě s příslušnými obcemi na Moravské stezce, které budou realizovány Olomouckým krajem a doporučit pořadí realizace.
- Mělo by se v první fázi jednat o výběr z těchto prioritních úseků (dle přílohy 6 SČ):
 - 06 Horní Lipová - Ramzová - Ostružná, dl. 6,0 km - vyhledávací studie
 - 08 Branná - Hanušovice, dl. 12,1 - podrobná studie
 - 10 Hanušovice - Bohdíkov, dl. 5,1 - podrobná studie
 - 11 Ruda nad Moravou - Bludov, dl. 3,8 - podrobná studie, možná by šlo rovnou zadat pro DUR (po projednání s obcí a Povodím Moravy)
 - 12 Sudkov - Třeština, dl. 16 - podrobná studie

Upřesnění cíle:

4) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při podpoře financování dálkových tras krajem**

Návrh konkrétních kroků:

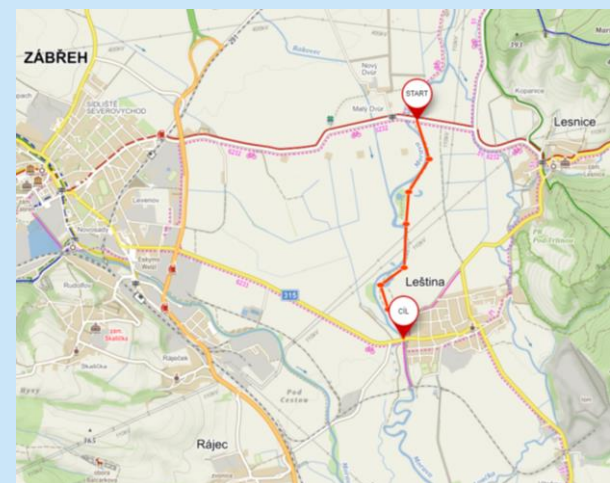
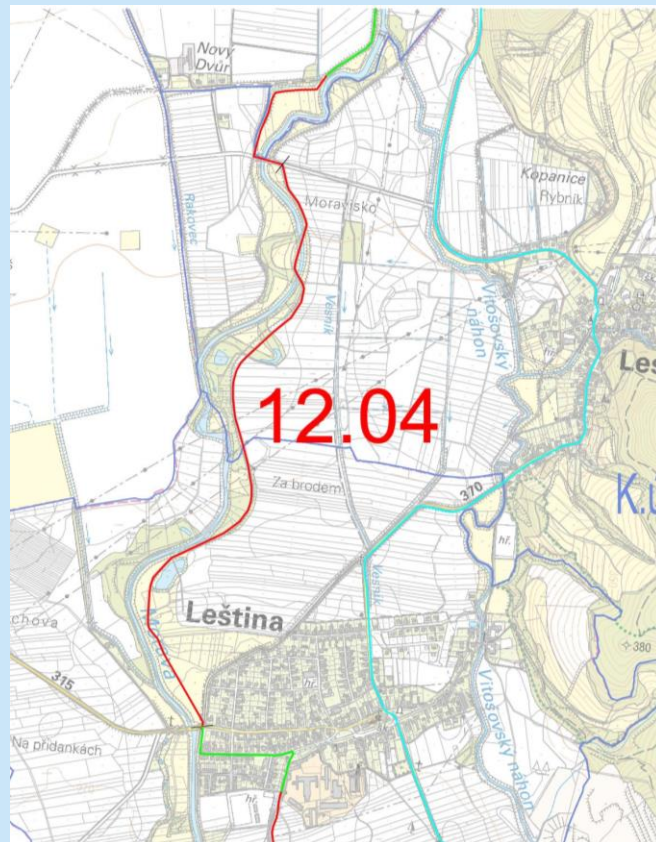
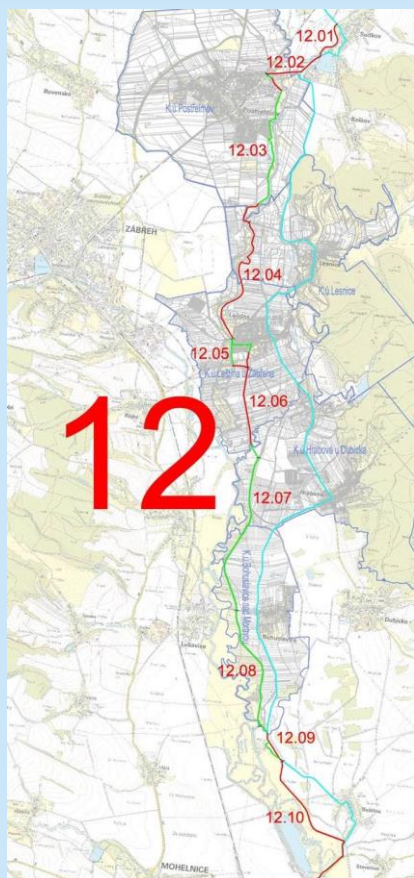
4.2. Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na vybraných úsecích dálkových cyklotras na území Olomouckého kraje ze strany kraje



	Lokalita - název stavby	Popis	Délka a (km)
06	Horní Lipová - Ramzová - Ostružná	Zpracovat vyhledávací studii tohoto úseku - variantní návrh je předložen v mapové příloze, vhodnější se jeví přímé trasování v souběhu se silnicí II/369, které by bylo z hlediska profilu příznivější o cca 100 výškových metrů. Navíc z hlediska dopravního režimu by šlo o stezku pro (chodce a) cyklisty. Po realizaci připravovaného záměru chodníku mezi Ramzovou a Ostružnou, povolit vjezd cyklistů na něj.	6,0
08	Branná - Hanušovice	Zpracovat podrobnou studii převedení cyklotrasy do údolí řeky Branná v souběhu s železniční tratí Bludov - Jeseník a silnicí II/369 přes Jindřichov a vybudování regulérní cyklistické komunikace. Odstraní se tak vedení přes Vikantice po silnicích III. třídy a navíc se značným výškovým převýšením. Úsek je možné rozčlenit na dva dílčí Branná - Jindřichov a Jindřichov - Hanušovice	12,1

Příklad: 12.4

Spojnice Zábřeh-Lesnice (III/3701) až spojnice Zábřeh -Leština (II/315)



Upřesnění cíle:

4) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **při podpoře financování dálkových tras krajem**

Návrh konkrétních kroků:

4.3. SFDI a MD - Navýšení alokace na cyklostezky. Pokud kraje skutečně začnou připravovat velké projekty, pak jeden takový projekt klidně může dosahovat i výše 100 mil. Kč.

Vize: SFDI 2020

- Finance na cyklostezky získávají obce, města, kraje a svazky obcí z vlastních rozpočtů, z rozpočtu SFDI a také z rozpočtu EU.
- **V roce 2020 SFDI obdržel 78 žádostí o příspěvek na cyklostezky, z toho 10% projektů podaly kraje o celkových nákladech 600 mil. Kč.**
- **SFDI s rozpočtem 800 mil. Kč byl schopen pokrýt poptávku.**

Upřesnění cíle:

5) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **formou koordinační spolupráce**

Národní cyklokoordinátor	Krajský cyklokoordinátor	Regionální a městští/obecní cyklokoordinátoři
-----------------------------	-----------------------------	---

- 5.1. Monitoring naplňování jednotlivých opatření a spolupráce na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi.
- 5.2. Koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů.
- 5.3. Pravidelné setkávání s městskými a krajskými cyklokoordinátory.
- 5.4. Spolupráce na návrhu zřízení pracovní cykloskupiny, složené z jednotlivých zainteresovaných institucí. Tato cykloskupina se bude scházet jedenkrát do roka a jejím úkolem bude průběžný monitoring jednotlivých opatření tohoto dokumentu. Jednotliví členové mohou přinášet podněty rovněž průběžně.

Upřesnění cíle:

6) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **formou osvětové činnosti a kampaněmi**

Měníme pohled na dopravu

- Stavíme cyklostezky do práce i na výlet
- Zkvalitníme páteřní cyklotrasy
- Motivujeme ke změnám
- Chceme veřejný prostor pro lidi

6.1. Motivovat města ke změnám přístupu řešení veřejného a uličního prostoru a to prostřednictvím nové kampaně City Changers.

Naším pilotním městem je město Uničov – www.unicov.dobramesta.cz.



The screenshot shows the homepage of the 'CITY Changers' website for Uničov. The header includes the logo and navigation links: ÚVOD, DESIGN ULICE, CYKLO, PĚŠÍ, VLAK&BUS, AUTA, INOVACE, ZAPOJ SE, AKTUALITY, UNICOV. The main content features a large photo of five children in a park, with the headline 'Nebojme se novinek' and a sub-headline 'Mnohá již byla vyzkoušena v mnoha jiných podobných a podobných příkladech a nezáleží na tom, jak se jí uplatní i u nás'. A blue button 'Chci vědět víc' is visible. Below the photo, there is a paragraph: 'Zajímá nás váš pohled na dopravu a mobilitu v našem městě a okolí. Chceme ukázat, co se nám podařilo, co plánujeme, ale také se vás ptát, v čem můžeme být lepší. Témata k diskusi jsou následující:' followed by a list of topics: DESIGN (dotkne se realizace naší městské památkové zóny a regenerace šesti panelových sídlišť), MOBILITA (jezdíme na kole, chodíme pěšky, využíváme veřejnou dopravu, či svá auta. Jsme prostě mobilní. Co jsme

Upřesnění cíle:

7) vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy **formou nové formy školení řidičů**

7.1. MD a BESIP posoudí novou metodiku hlavního města Prahy, Asociace měst pro cyklisty, která vznikla ve spolupráci s odborníky z centra Semafor v Olomouci.

Měníme pohled na dopravu

- Stavíme cyklostezky do práce i na výlet
- Zkvalitníme páteřní cyklotrasy
- Motivujeme ke změnám
- Chceme veřejný prostor pro lidi

Metodika rozšířené výuky řidičů



s přihlédnutím k provozu osob na jízdním kole v městském prostředí

