



Cyklovize 2030

Bezpečná dopravní síť pro cyklisty



Financováno z fondu zábrany škod



Česká kancelář
pojistitelů

cyklovize2030.cz



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Společný jmenovatel – Koncepte



KONCEPCE A ŘEŠENÍ | MAPOVÝ PORTÁL | ROLE KRAJŮ A INSTITUCÍ | KONTAKT

Koncepte & řešení

Cyklistická doprava sice zažívá v České republice boom, ale infrastruktura pro cyklisty tomu stále nenasvědčuje. K čemu nám jsou statistické údaje, že 82 % dospělých Čechů se věnuje pravidelně jízdě na kole, když je cyklistická síť nespojitá? Během cesty jsou její uživatelé často vystaveni nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici nebo stezka náhle končí bez pokračování. Obrázek je o to horší, když člověk vyjede za hranice a najednou vidí, že to jinde jde. Kde je tedy chyba?

Řešení se snaží najít **CYKLOVIZE 2030**, což je soubor opatření k tvorbě **bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v České republice**. **CYKLOVIZE 2030** má přispět k tomu, aby se síť budovala a fungovala podobně jako je tomu u železnic nebo silnic. Tato síť musí: 1) zohledňovat dopravní potřeby obyvatel a zajišťovat vytvoření dopravního prostoru pro aktivní mobilitu uvnitř měst, či v blízkém jejich okolí; 2) podporovat multimodální dopravní systém díky napojení na zastávky veřejné dopravy; 3) poskytovat vlastní bezpečný dopravní prostor v urbanisticky silných směrech z krajských metropolí do regionálních center; 4) vycházet z vedení páteřních dálkových cyklotras (účelem je provést takové úpravy, aby dálková cyklotrasa co nejvíce uspokojovala dopravní potřeby obyvatel daného území). Páteřní cyklotrasy definované v jednotlivých krajích představují základní páteř pro budoucí ucelenou dopravní infrastrukturu pro aktivní dopravu. Její realizací dojde k vytvoření odpovídajícího dopravního prostoru nejen pro cyklisty, ale pro moderní prostředky individuální dopravy obecně.

Na jejím vytvoření pracuje skupina složená ze zástupců jednotlivých krajů pod záštitou **Asociace krajů ČR** a spolku **Partnerství pro městskou mobilitu**. **CYKLOVIZE 2030** spolupracuje s **Pracovní skupinou Ministerstva dopravy zaměřenou na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu**.

Užitek z toho budou mít jak cyklisté, tak i řidiči a chodci. Více cyklostezek a cyklistů znamená zrychlení ostatní dopravy, více bezpečí a méně stresu na přeplněných silnicích, které už dnes v mnoha místech kapacitně nestačí.

Pro úspěšnou implementaci **CYKLOVIZE 2030** je zapotřebí:

- vycházet ze schválených evropských a národních KONCEPCÍ
- znát RIZIKA
- mít k dispozici ŘEŠENÍ
- být si vědom PŘÍNOSŮ
- umět se INSPIROVAT v zahraničí.

KONCEPCE

INSPIRACE

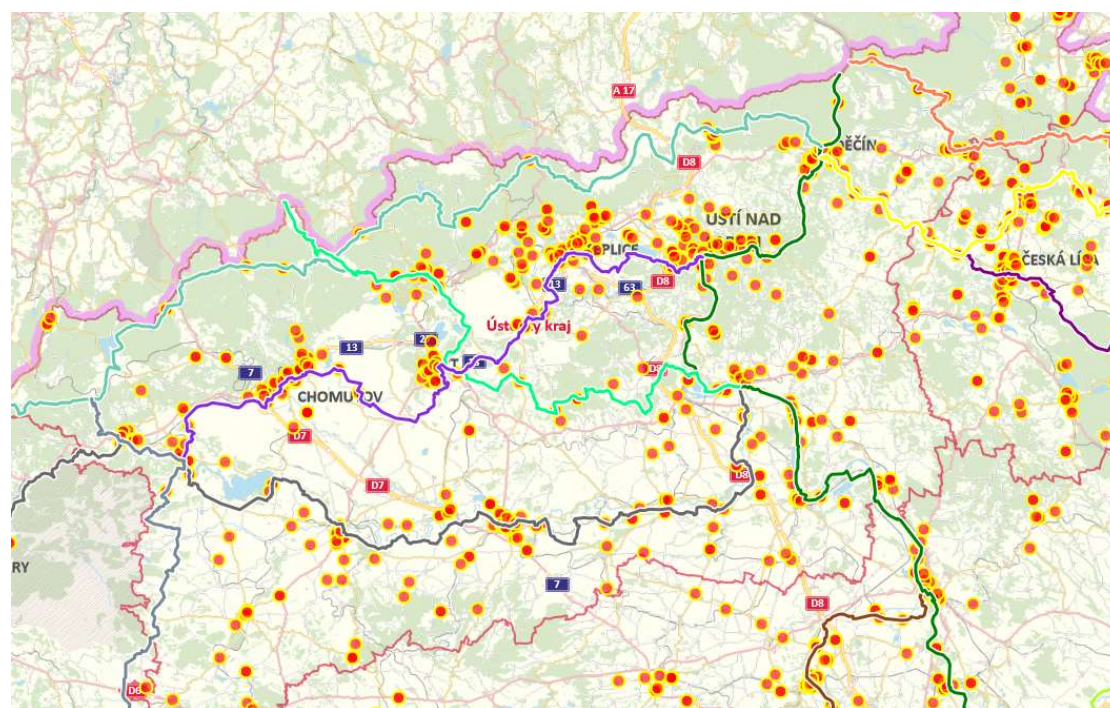
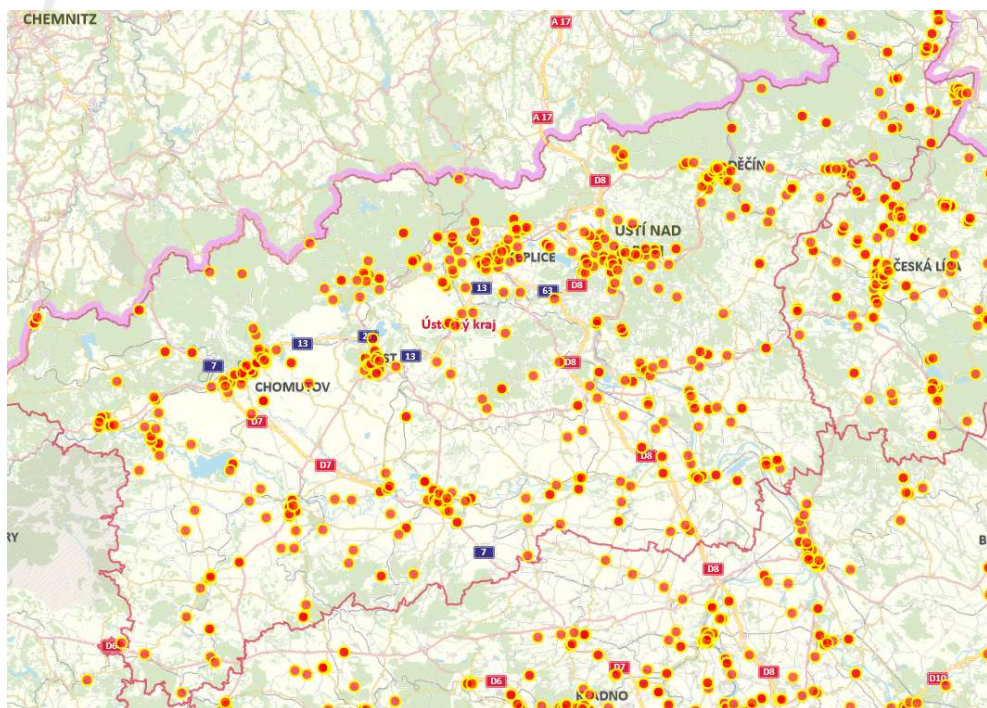
RIZIKA

ŘEŠENÍ



Společný jmenovatel – bezpečnost cyklistů













CYKLOVIZE2030 = VIZE0 = 3.pilíř, bezpečná cyklistická infrastruktura



Společný jmenovatel – bezpečnost cyklistů

- Cílem není jen vybudovat cyklostezku, ale především vytvořit bezpečnou dopravní síť pro cyklisty. K tomu se dá využít různé druhy komunikací.




LEGENDA - SEGREGAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

		STEZKY PRO CYKLISTY (C 8)
		STEZKY PRO CHODCE A CYKLISTY SE SPOLEČNÝM PROVOZEM (C 9)
		STEZKY PRO CHODCE A CYKLISTY S ODDĚLENÝM PROVOZEM (C 10)
		STEZKY PRO CHODCE S POVOLENÝM VJEZDEM CYKLISTŮ (C 7 + E 13) Pozn.: Specifický způsob vedení cyklistů při nízkém počtu chodců a u zatížených silnic
		KOMUNIKACE S VYLOUČENÍM MOTOROVÉ DOPRAVY (B 11) Pozn.: Jedná se o polní a lesní cesty, prakticky bývají označeny dodatkovou tabulkou s uvedením vozidel, které mají výjimku ze zákazu
		SINGLTRACK Pozn.: Přírodě blízké vedení cyklistické a pěší dopravy, mlatový povrch, úzké parametry

LEGENDA - INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

		ZKLIDNĚNÁ KOMUNIKACE - OBYTNÁ ZÓNA, ZÓNA 30 Pozn.: Jedná se o místní komunikace v zastavěném území, které nevyžadují opatření pro bezpečný provoz cyklistů, povrch v různé kvalitě
		OBOUSMĚRNÝ PROVOZ CYKLISTŮ V JEDNOSMĚRNÝCH KOMUNIKACÍCH (E12)
		PIKTOGRAMOVÉ KORIDORY PRO CYKLISTY (V20)
		JÍZDNÍ PRUHY (VYHRAZENÝ / OCHRANNÝ) PRO CYKLISTY (V14 / IP 20)
		KOMUNIKACE S MINIMÁLNÍM DOPRAVNÍM ZATÍŽENÍM Pozn.: Provoz cyklistů společně s ostatními uživateli po veřejně přístupné účelové komunikaci, místní komunikaci, silnicích II a III. třídy

LEGENDA - STÁVAJÍCÍ STAV

	ZREALIZOVANÁ CYKLISTICKÁ KOMUNIKACE
	CYKLOTRASA SYSTÉMU KČT
	HRANICE ORP





Máme i řadu společných problémů

Rizika - nakolik se podaří vyřešit společné problémy?

Bariéry pro vytvoření souvislé dopravní sítě pro cyklisty

Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi IV. třídy na úrovni tzv. místních komunikací, tzn., jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi. Cílem je zajistit pro cyklistickou dopravu plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Tento cíl se dá naplnit jen prostřednictvím spolupráce více organizací.

Pokud se má vybudovat ucelená dopravní síť pro cyklisty, je nutné odstranit řadu problémů, které brání vytvoření této sítě. Často se stává, že nelze vybudovat cyklostezku kvůli nedořešeným majetkoprávním problémům. Pokud by ale cyklostezka byla zanesena v územním plánu obce, pak ji lze považovat za veřejně prospěšnou stavbu. Tento postup je zvláště vhodný, pokud se jedná o nedohledatelné pozemky.

Základní výčet problémů a rizik je uveden níže:

NEDOSTATKY NA
DOPRAVNÍ SÍTI

SYSTÉMOVÉ PROBLÉMY

VYVLASTNĚNÍ STEZEK

Financováno z fondu zábrany škod



Česká kancelář
pojistitelů

Máme i řadu společných problémů

Česká krajina je specifická i tím, že je protkána řadou polních a lesních cest, po kterých jsou často vyznačené cyklotrasy. Problém nastává v tom momentě, když se mají opravit problematické úseky, které se považují za účelové komunikace a jsou často označené dopravním značením B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, nebo B1 s výjimkou dopravní obsluhy. Právě na tyto úseky prakticky nelze získat státní, či evropské dotace. Ty jsou určeny výhradně na cyklostezky. Proto se navrhuje, aby byly upraveny podmínky, či i zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury, aby bylo možné tyto úseky dotovat. Jednalo by se ovšem jen o vybrané úseky, které by ležely na páteřních cyklotrasách a byly by zakreslené na mapovém portále www.stavbycyklo.cz. Tento model již funguje v rámci dotačního titulu Olomouckého kraje.

Možné řešení: vytipovat úseky na dopravní síti pro cyklisty, které bude možno financovat ze SFDI. U SFDI lze případně po dohodě využít titul „bezpečnost“



Společné přínosy

Co z toho budeme mít?

Pokud se nám podaří odstranit bariéry pro vytvoření souvislé dopravní sítě pro cyklisty, pak společnost čeká odměna.



Fyzické zdraví



Chcete vědět více? Klikni zde.



Psychické zdraví



Chcete vědět více? Klikni zde.



Energie a zdroje



Chcete vědět více? Klikni zde.



Čas, prostor a hlučnost



Chcete vědět více? Klikni zde.



Multimodalita



Chcete vědět více? Klikni zde.



Cestovní ruch



Chcete vědět více? Klikni zde.

Role krajů a institucí

Ukazuje se, že některé obce, které leží na navrhované cyklistické síti, mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací**. Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období.

Z toho důvodu se na **cyklistické síti objevují „prázdná místa“, ve kterých se nenachází žádná cyklistická infrastruktura, a cyklisté jsou nuceni užívat nebezpečné komunikace vyšších tříd**, což rozvoji cyklistické dopravy významně brání.

Pokud se má budovat smysluplná kontinuální síť cyklostezek a cyklotras bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), **není možné se vyhnout tomu, že na výstavbě takové sítě spolupracuje celá řada institucí**.

Vzhledem k tomu, že obecní struktura je v ČR značně roztříštěná a v řadě regionů jsou velmi malé a ekonomicky slabé obce, je velmi obtížné zajistit příslušné projekty. Koordináční úlohy se v takovém případě často ujímá kraj. Nevýhodou malých obcí je nedostatečné odborné personální zajištění pro realizaci takovýchto projektů.

Z tohoto pohledu je nutné navrhnout sofistikovaný model budování liniových staveb pro cyklo dopravu, a to především na území obcí, přes které vedou významné páteřní trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit.

KRAJE

MĚSTA

MINISTERSTVA

SFDI

SPRÁVCI KOMUNIKACÍ

SPRÁVA ŽELEZNIC

STÁTNÍ POZEMKOVÝ
ÚŘAD

POVODÍ

Role měst



Dopravní infrastruktura

Opactření odpovídající potřebám s ohledem na klima a emise



Komunikace a služby

Cílená komunikace a kvalitní služby umožňují přijetí atraktivní alternativy



Veřejný prostor a plánování

Plánování veřejného prostoru ovlivní dopravu, nikoliv naopak

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

V současné chvíli mají všechna česká města nad 40 000 obyvatel zpracován tzv. **Plán udržitelné městské mobility PUMM** (nebo **SUMP - Strategický plán udržitelné městské mobility**). Sbírkou měst, které mají takové plány pak doplňuje ještě několik menších měst. Jejich přehled je uveden níže s odkazy, kde se dají najít (řazeno dle abecedy).

- Brno - [PUMM](#)
- České Budějovice - [PUMM](#)
- Děčín - [PUMM](#)
- Frýdek-Místek - [PUMM](#)
- Havířov - [PUMM](#)
- Hradec Králové - [PUMM](#)
- Chomutov - [PUMM](#)
- Jihlava - [PUMM](#)
- Karlovy Vary - [PUMM](#)
- Karviná - [PUMM](#)
- Kladno - [PUMM](#)
- Kopřivnice - [PUMM](#)
- Krnov - [PUMM](#)
- Liberec a Jablonec nad Nisou - [PUMM](#) obou měst,
- Milevsko - [PUMM](#)
- Most a Litvínov - [PUMM](#) obou měst
- Olomouc - [PUMM](#)



Role měst



KONCEPCE A ŘEŠENÍ | MAPOVÝ PORTÁL | ROLE KRAJŮ A INSTITUCÍ | KONTAKT

Role měst

Města a obce mají zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy. Ta se odvozuje od jejich strategických dokumentů, které vytváří podmínky pro zajištění výstavby dopravní sítě určené **pro moderní prostředky individuální dopravy**, a to jak uvnitř města, tak i v širším okolí. Města mají za cíl zajistit bezpečné spojnice s okolními obcemi pro obyvatele, kteří nechtějí využívat automobilovou dopravu.

Na této stránce budou postupně přidávány odkazy na tyto dokumenty, aby si občané mohli udělat obrázek o tom, jak je nastavena podpora cyklo dopravy v jejich městě a okolí.

A na této jednoduché myšlence je postavena CYKLOVIZE 2030.

Není potřeba budovat vzdušné zámky, stačí jen naplňovat malé dílčí cíle.

Seznam měst a obcí se zpracovaným PUMM (Plánem udržitelné městské mobility) s řešením cyklistické dopravy (řazeno dle velikosti)

- **Praha** - PUMM a Koncepte cyklistické dopravy
- **Brno** - PUMM- cyklo doprava řešena od str.23 a str.93, a cyklo doprava v Brně
- **Ostrava** - PUMM a Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě
- **Plzeň** - PUMM
- **Liberec a Jablonec nad Nisou** - PUMM obou měst, Generel cyklistické dopravy v Liberci zde
- **Olomouc** - PUMM a plány na výstavbu cyklostezek jsou ke stažení zde
- **České Budějovice** - PUMM a Cyklogenerel
- **Hradec Králové** - PUMM a Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Hradci Králové
- **Pardubice** - PUMM
- **Ústí nad Labem** - PUMM a BYPAD report Statutární město Ústí nad Labem
- **Zlín** - PUMM a Plánování cyklistické infrastruktury Zlín
- **Havířov** - PUMM a Generel cyklistické dopravy Havířov
- **Kladno** - PUMM
- **Most** - PUMM

Role měst + funkční městský region

Provedte posouzení požadavků na plánování a definujte geografický rozsah („funkční městský region“)

Účelem strategických dokumentů je rozvoj měst, obcí a regionů v době digitalizace, tj. zcela nových technologických možností, které umožňují tvořit Českou republiku jako jeden kulturní prostor. Plány mobility se zatím připravovaly pro středně velká a velká města, přitom třetina obyvatel žije v malých obcích s méně než 5000 obyvateli. Celkem je takových obcí 5 800. Právě tato mimořádná rozdrobenost vede ke konceptu SMART Česka - jednoho města z řady poměrně vzdálených městských částí.

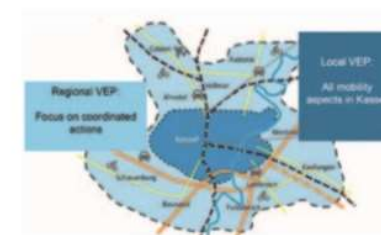
Obcím se doporučuje, aby apelovaly na kraj, případně na svou aglomeraci, nebo mikroregion, aby se nechal zpracovat Plán udržitelné mobility pro území aglomeraci/sířšího území měst (včetně suburbia) zaměřené na snižování výkonů individuální automobilové dopravy v příslušném území ve vazbě na suburbánní/aglomerační oblasti měst a na snižování potřeb parkovacích míst s cílem vytvářet veřejný prostor pro různé účely veřejného života. Zakomponování opatření týkající se automatizované mobility jako nedílné součásti městského dopravního systému.

Mimo jiné, právě toto opatření má zajistit naplnění základní vize Smart dopravy a mobility: „Obce, města či regiony mají fungovat na základě synergie jednotlivých dopravních systémů, které ve výsledku optimalizují vzdálenosti a časy jednotlivých cílů cest. Na toto je třeba orientovat soustředěné plánovací a koncepční úsilí, a to i s ohledem na přechod k nízkemisní ekonomice a bezpečnost“.

GOOD PRACTICE EXAMPLE

Kassel, Germany: Synchronised development of municipal and regional SUMP

Due to the dense interweaving of the regional transport network of Kassel and the surrounding area, the "SUMP Kassel 2030" was complemented with a regional mobility development plan. While the SUMP places emphasis on inner-city transport and traffic flows, the regional mobility development plan focuses on regional transport and accessibility. Both plans were synchronised in terms of content and spatial dimensions and a regional traffic model has been established as the basis for both plans. The common target set guides the development of measures and actions in both plans and sets the standards for subsequent evaluation. Both integrated action concepts contain a coordinated programme of measures for implementation.



Author: Simone Faddorke, Centre of Competence for Sustainable Urban Mobility - State of Hessen and City of Kassel, collected by Rupprecht Consult
Image: City of Kassel

Role krajů

Výběr podle krajů ČR

Hlavní město Praha

Jihočeský kraj

Jihomoravský kraj

Královéhradecký kraj

Kraj Vysočina

Karlovarský kraj

Liberecký kraj

Moravskoslezský kraj

Olomoucký kraj

Pardubický kraj

Plzeňský kraj

Středočeský kraj

Ústecký kraj

Zlínský kraj

Zobrazit celou ČR

nebo klikněte do mapy:



20/09/2023



KONCEPCE A ŘEŠENÍ | MAPOVÝ PORTÁL | ROLE KRAJŮ A INSTITUCÍ | KONTAKT

Ústecký kraj

Zobrazit mapu

Ústecký kraj má aktualizován Generel cyklotras Ústeckého kraje, která sestává ze dvou etap:

- aktualizace sítě stávajících cyklistických tras v Ústeckém kraji k roku 2023,
- aktualizace základní sítě cyklistických tras v Ústeckém kraji + doplnění pasportizace některých tras.

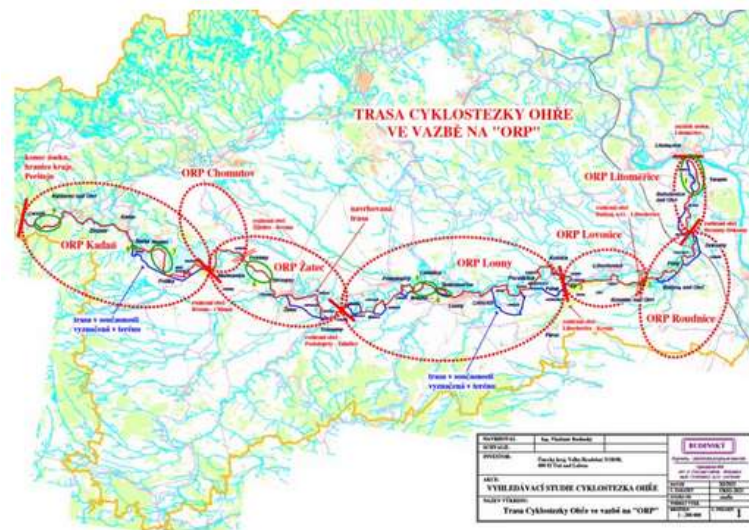
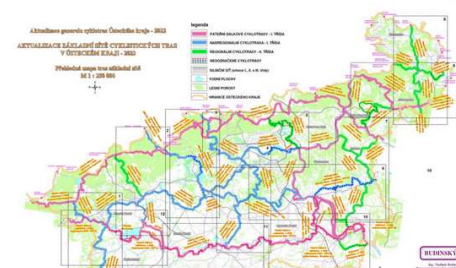
Dokument je ke stažení na tomto odkaze: <https://www.kr-ustecky.cz/cyklogenerel/ms-274951/pl=274951>

Příklady realizovaných projektů a konkrétní plány na výstavbu cyklostezek jsou zveřejněny na [webové stránce iniciativy CityChangers](#).

Kontakt:

Ing. Pavel Hajšman, odbor regionálního rozvoje, vedoucí odboru Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

Tel.: +420 475 657 560, e-mail: hajsman.p@kr-ustecky.cz, www.kr-ustecky.cz



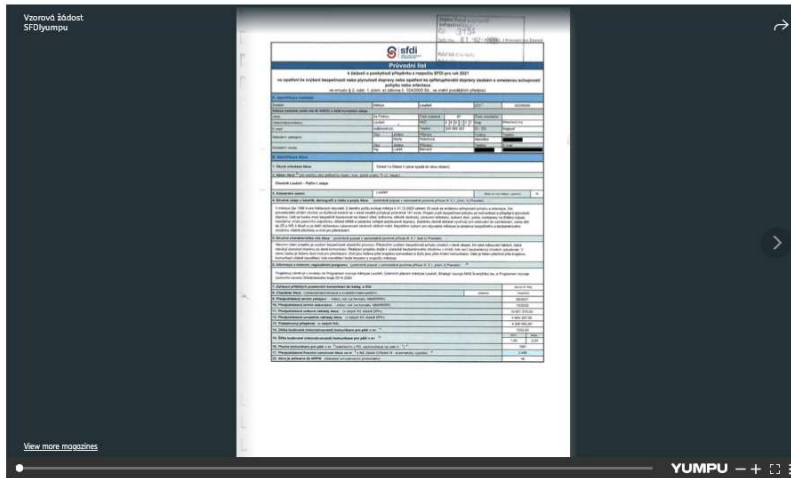
12



ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Vzorová žádost

Vzorová žádost



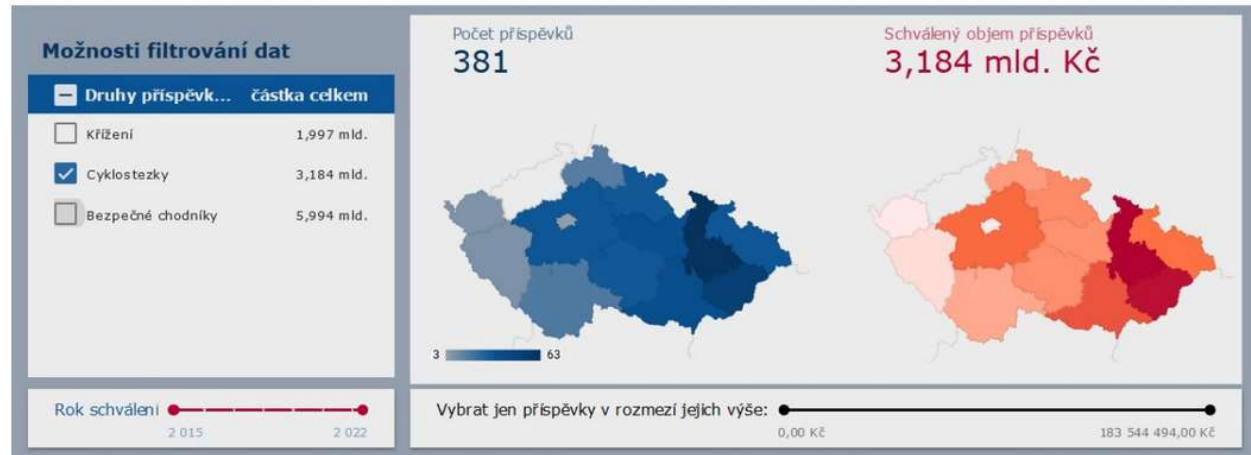
STÁTNÍ FOND
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
IČ: 70856508

KONTAKTY:
ING. DANÁ TEICHMANOVÁ
ŘEDITELKA ODBORU PŘÍSPĚVKŮ
TEL: +420 266 097 375

20/09/2023

Více: <https://www.stavbycyklo.cz/sfdi>
Více: <https://www.ceskobezbarier.cz>

Přehled schválených příspěvků z rozpočtu SFDI v letech 2015 - 2022



ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Průběh financování

Průběh financování

Příprava akce

Žadatel o příspěvek zajišťuje:

- zpracování projektové dokumentace
- odraz na bezpečnost řízení a dořízení příslušných předpisů
- KONZULTACE vypisovány před termínem podání
- konzultace projektové dokumentace s pracovníky SFDI (není povinná)
- získání stavebního povolení (SP)
- před podáním žádosti musí vydané SP nabyt právní moci

Schválení akce

Výbor SFDI rozhoduje:

- o schválení akce na základě doporučení hodnotitelské komise, která vychází z hodnocení formálních náležitostí žádosti a správnosti projektové dokumentace, které provádí pracovníci SFDI
- formální kontrola – žádosti nelze doplňovat, vyjma upřesnění zjištěných nejasností
- kontrola projektové dokumentace na soulad s předpisy a konceptnost řízení
- projednání v hodnotitelské komisi – doporučení pro Výbor SFDI
- projednání a schválení ve Výboru SFDI – v průběhu roku v termínu dle typu příspěvku
- následně je žadatel informován o (ne)schválení příspěvku
- akci je možné financovat v roce schválení a v roce následujícím

Podání žádosti

Žadatel v řádném termínu:

- zpracuje žádost vč. příloh podle „Pravidel pro poskytnutí příspěvků“
- SFDI (Poskytování příspěvků) – základní informace bezpečnost / cyklostezky / křížení
- každoročně schválení a zveřejnění pravidel
- lze se inspirovat zveřejněnými pravidly z předchozích let
- termíny pro předkládání žádosti na stránkách
- časté chyby v projektu - viz. [časté chyby](#)

Uzavření smlouvy

Mezi SFDI a příjemcem:

SFDI a neuznatelné náklady

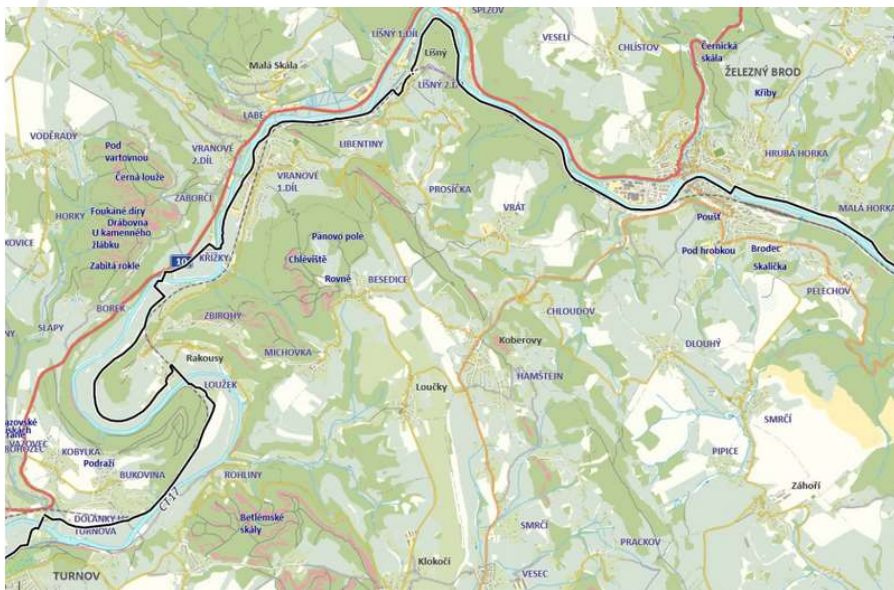


Jeden z mnoha příkladů:

Neuznatelné náklady: Asi 300 metrů nebylo možné vybudovat jako cyklostezku, tudíž nebylo možné získat dotaci. Proč? Správa železnic požadovala přístup k dráze, takže zde musela být osazena značka B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Úsek musela zaplatit malá obec a kraj

SFDI – dodatek

- Možná znáte dopravní cestu pro cyklisty Turnov – Mala Skála



Problém je ten, že řadu úseků musí využívat automobilová doprava – SFDI je zde nevhodný dotační titul

20/09/2023 <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/205/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-17---greenway-jizera-turnov---zelezny-brod>

Evropské fondy

Pro IROP SC 6.1 plošně existuje toto kritérium: "Projekt je realizován v městské oblasti nebo zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy." Neboli pokud nebude splněna podmínka, že je projekt realizován multimodálně v městské oblasti, pak nebude projekt z IROP SC 6.1 podpořen vůbec. V cyklodopravě to konkrétně znamená: infrastruktura pro cyklistickou dopravu bude realizována:

- v městské oblasti,
- nebo bude přímo napojena na odpovídající komunikaci pro cyklisty obsluhující také městskou oblast,
- nebo bude zajišťovat přestup na linku veřejné dopravy obsluhující také městskou oblast.

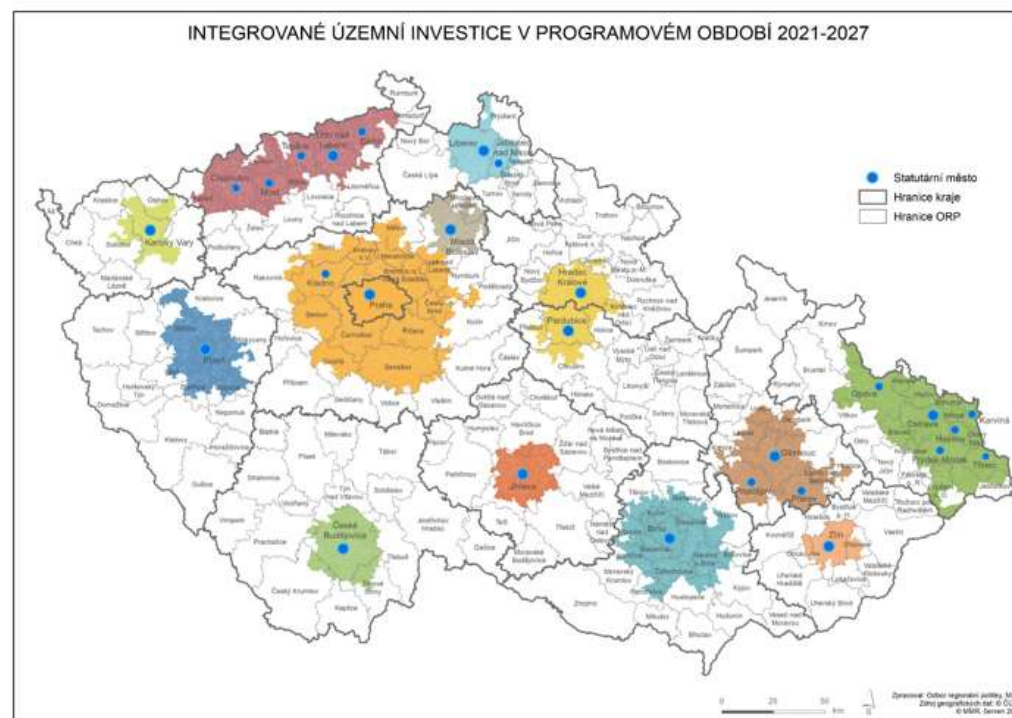
Poznámka: městskými oblastmi se v souladu se SRR21+ rozumí metropolitní oblasti, aglomerace a regionální centra. Kraje mají možnost si ještě definovat svá regionální centra nižšího řádu.

•Kritérium o dálkových a regionálních cyklotrasách je spíše pro informaci, která nemá žádný vliv na preferenci získání dotace z evropských fondů. Proto se opravdu může stát, že některý úsek na páteřní dopravní síť pro cyklisty nebude moci být financován. Takové úseky je tak možno financovat jen ze státního rozpočtu, tedy ze SFDI. Proto se také doporučuje, aby právě pro takové úseky byly převedeny finance z SFDI na kraje.

Evropské fondy

Integrované územní investice 2021 – 2027 (nástroj ITI)

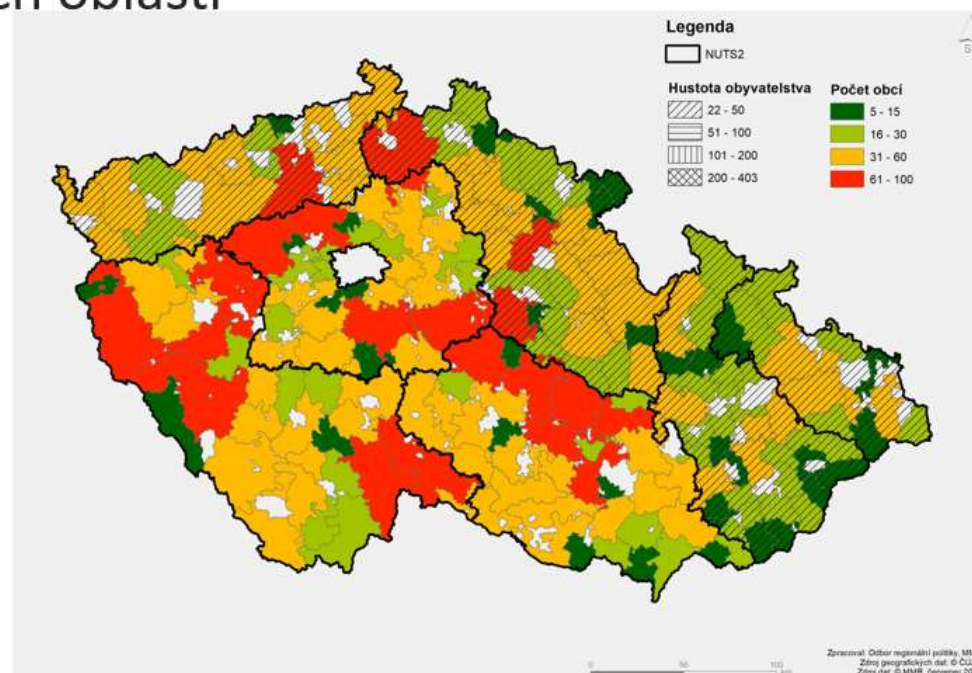
- Nástroj pro **rozvoj metropolitních oblastí a aglomerací** → **jádrové město a obce v zázemí**
- **Vymezení na bázi funkčních vazeb** → **překonávání územně-správního členění a roztržitěné sídelní struktury**
- **13 ITI v ČR**



Evropské fondy

Komunitně vedený místní rozvoj

- Nástroj rozvoje venkovských oblastí
- Pro obce s méně než 25 tis. obyv.
- Území MAS vždy 10–100 tis. obyvatel (adekvátní z hlediska 3E provozu MAS vs. zajištění lokálního přístupu)
- Stabilita MAS
 - » 2014–2020 178 MAS
 - » 2021–2027 180 MAS
- Území MAS pokrývá cca 6 tis. obcí a téměř 93 % území ČR

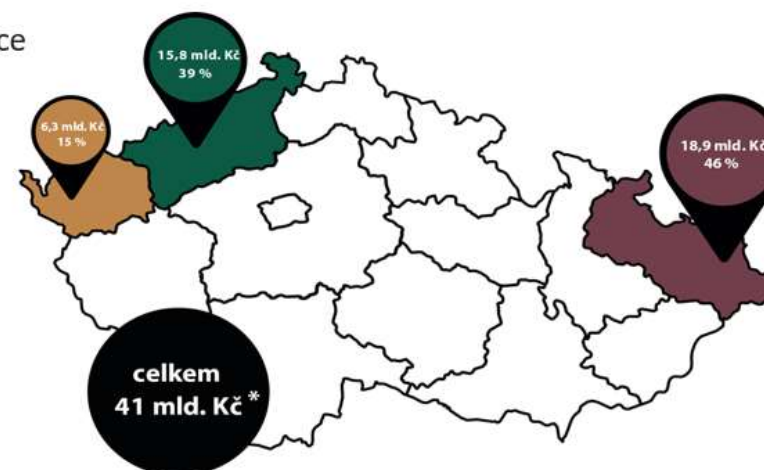
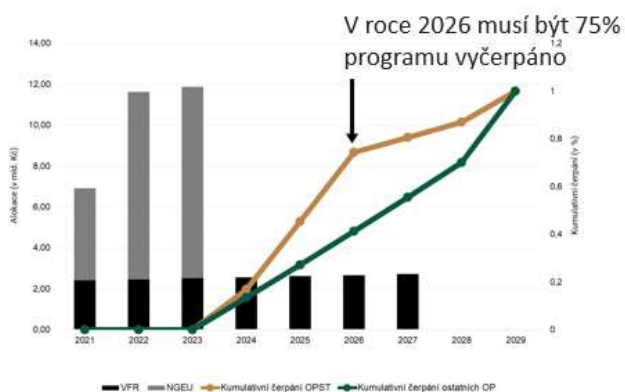


Evropské fondy

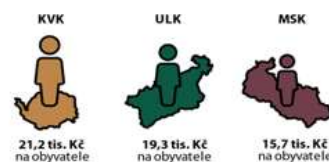
Operační program Spravedlivá transformace (OPST)

Oblasti definované Plánem spravedlivé územní transformace mohou být v OPST podpořeny formou:

- » **tematické výzvy**
- » **výzvy pro zastřešující skupiny projektů** (také formou finančního nástroje)
- » **výzvy pro projekty strategického významu**



* při kurzu 26 Kč/euro



Alokace rozdělena na základě:

- počtu obyvatel
- hrubého domácího produktu
- nezaměstnanosti
- plochy dotčené těžbou
- počtu zaměstnanců ve VaV

Evropské fondy

IROP 2014-2020	Návrh IROP 2021-2027
Alokace programu 124 mld. Kč (+ReactEU)	Alokace programu 118 mld. Kč
Alokace SC 2.1 Udržitelná mobilita 15,8 mld. Kč	Alokace SC 6.1 Městská mobilita 20,4 mld. Kč
Alokace aktivity Cyklodoprava cca 2,2 mld. Kč	Alokace aktivity „Cyklodoprava“ 4,7 mld. Kč
Alokace aktivity Bezpečnost cca 1,1 mld. Kč	Alokace aktivity „Bezpečnost“ 2,8 mld. Kč
+ SC 4.1 CLLD (MAS)	+ SC 5.1 CLLD (MAS)

Schváleno v IROP 2014-2020	Plánováno v IROP 2021-2027
cca 280 km cyklostezek	cca 500 km cyklostezek
cca 220 ks realizací ke zvýšení bezpečnosti	cca 130 km komunikací s realizovaným bezpeč. opatřením



Evropské fondy

Aktivita Cyklodoprava (alokace 4, 73 mld Kč)

Podaktivity:

- Výstavba, modernizace a rekonstrukce **vyhrazených komunikací pro cyklisty** sloužících k **dopravě do zaměstnání, škol a za službami**, včetně doprovodné infrastruktury
- Výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty na **hlavních trasách cyklistické dopravy v České republice**, včetně doprovodné infrastruktury
- Realizace **doprovodné cyklistické infrastruktury** při vyhrazených komunikacích pro cyklisty s **vysokou intenzitou dopravy**

Příjemci:

- Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a organizace jimi zřizované nebo zakládané

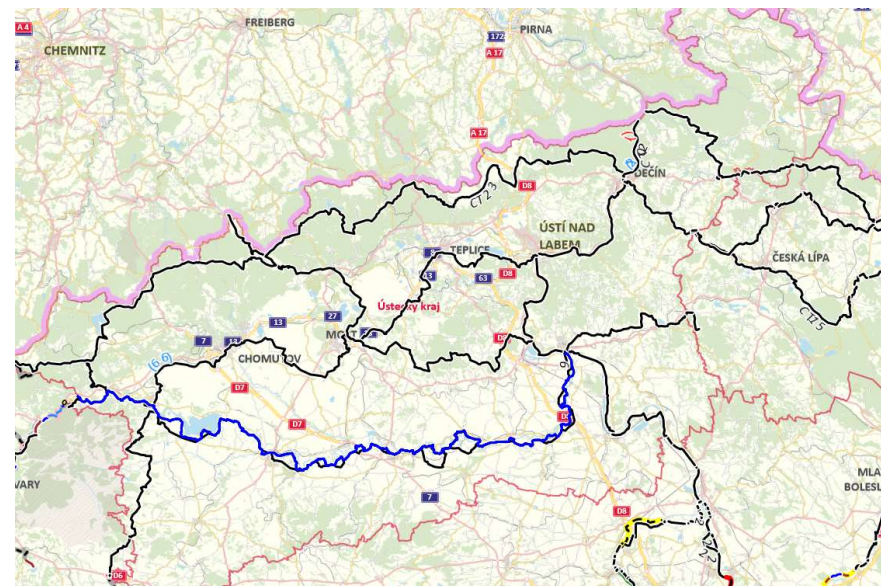
Území realizace (míra podpory EFRR + SR):

- Regiony méně rozvinuté (85 % + 0 %), regiony přechodové (70 % + 15 %) – výzvy zvlášť

Evropské fondy

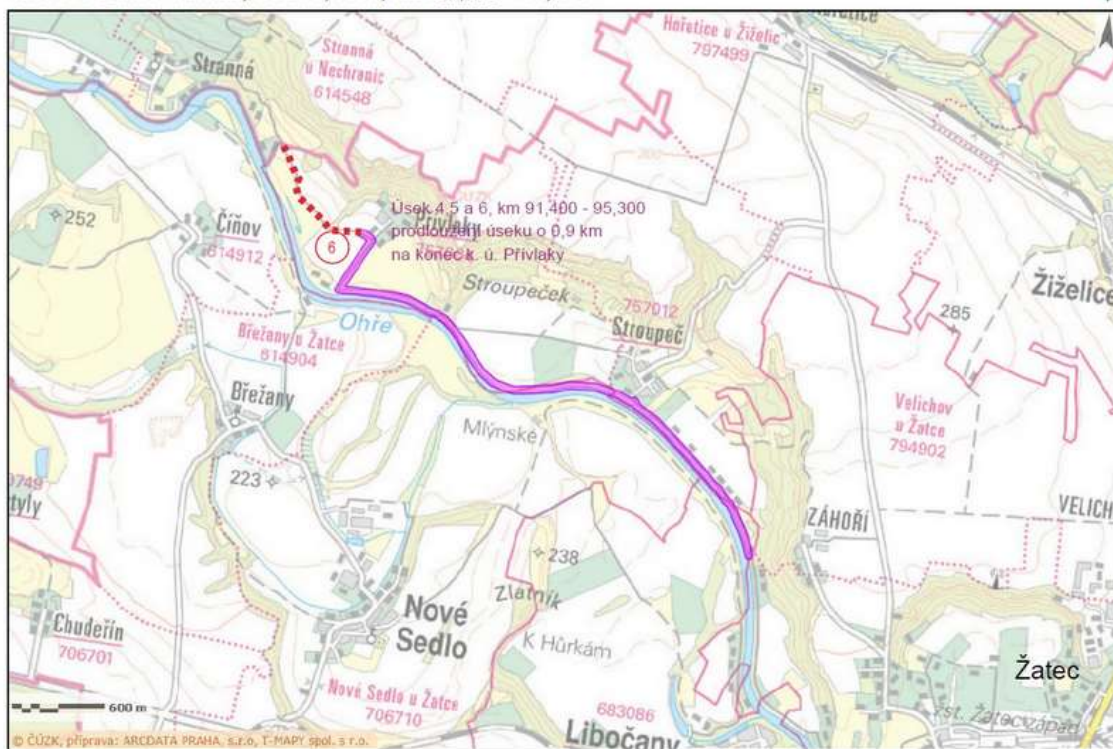
Hlavní trasy jsou určovány kraji

Výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty na hlavních trasách cyklistické dopravy v České republice, včetně doprovodné infrastruktury



Evropské fondy – praxe Ústecký kraj

Cyklostezka Ohře – etapa 1, projektová příprava,
ČÁST 4 Žatec- Kadaň, úsek 4,5 a 6, km 91,400 - 95,300



zájmové území

k.ú. Libočany, Stroupeč, Přivlaky, Nové Sedlo u Žatce



T. CACH / D. BERLIN / 2016-06

20/09/2023

Více: <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/93/ustecky-kraj--plan-y-na-vystavbu-cyklostezek>

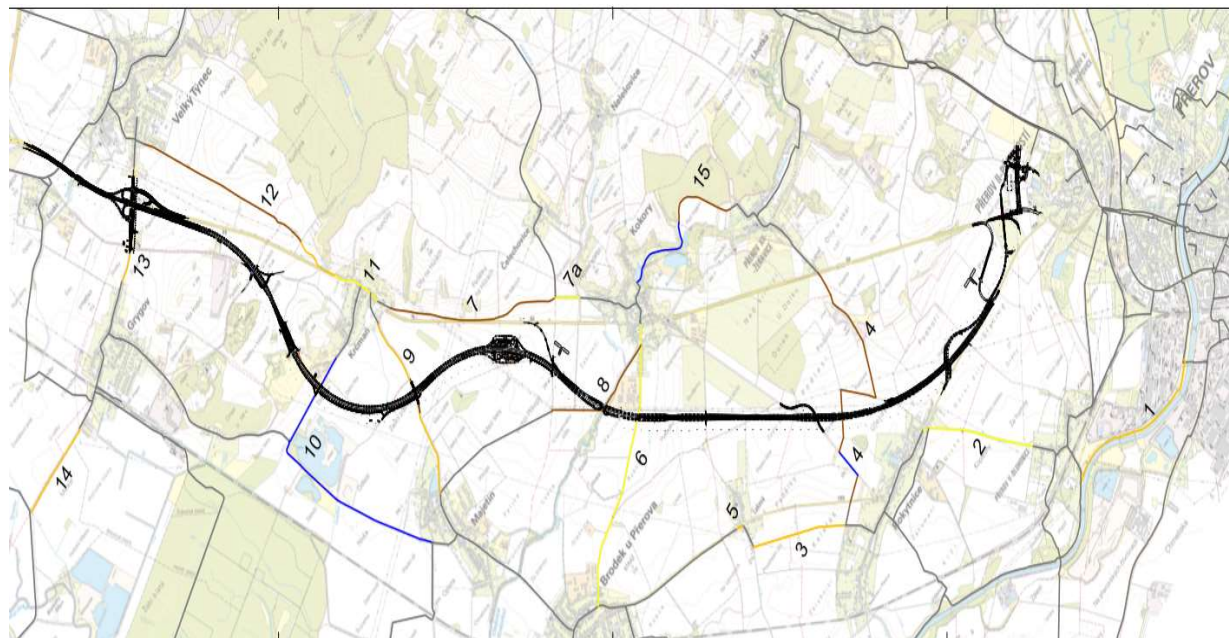
Součinnost při výstavbě a rekonstrukci

Možná řešení: součinnost při výstavbě, či rekonstrukcích velkých dopravních staveb s navazující cyklistickou infrastrukturou

Při výstavbě, či rekonstrukcích velkých dopravních staveb je nutné zajistit součinnost při zpracování projektové dokumentaci s vazbou na cyklistickou infrastrukturu a následnou na financování cyklistické infrastruktury. Řada příkladů z krajů naznačuje, že se jedná o velmi dobré systémové řešení. Problém je v tom, že se na to často zapomíná. Stavebníci těchto staveb by měli mít ze zákona povinnost zohlednit jejich dopad na bezmotorovou dopravu, stát by neměl financovat dopravní stavby, které vytvářejí v území bariéry pro pohyb chodců a cyklistů a měl by přednostně financovat dopravní stavby, které v území bariéry pro pohyb chodců a cyklistů odstraňují.

<https://www.stavbycyklo.cz/spravci-komunikaci>

Spolupráce s ŘSD - návrh kompenzačních opatření při výstavbě D55
Olomouc - Přerov



Součinnost při výstavbě a rekonstrukci

Možná řešení: součinnost při výstavbě, či rekonstrukcích velkých dopravních staveb s navazující cyklistickou infrastrukturou

Koordinace je o domluvě partnerů podpořit cyklistiku:

Obce, kraj, SFDI, EU a SŽDC budují síť cyklostezek



<https://www.stavbycyklo.cz/sprava-zeleznic>

Využití VRTek



Vysokorychlostní železnice a jejich vazba na páteřní cyklotrasy

Vysokorychlostní železnice je dopravní síť, která zcela zásadně mění podobu veřejné dopravy. Díky radikálnímu zkrácení cestovních dob se systém velmi rychlých vlakových spojů zpravidla stává páteří dopravy v zemi. Na vysokorychlostní vlaky zpravidla navazuje další doprava, ať už běžná vlaková, autobusová, nebo městská. Řada uživatelů vysokorychlostní železnice také přijede k železniční stanici svým vlastním autem nebo na kole.

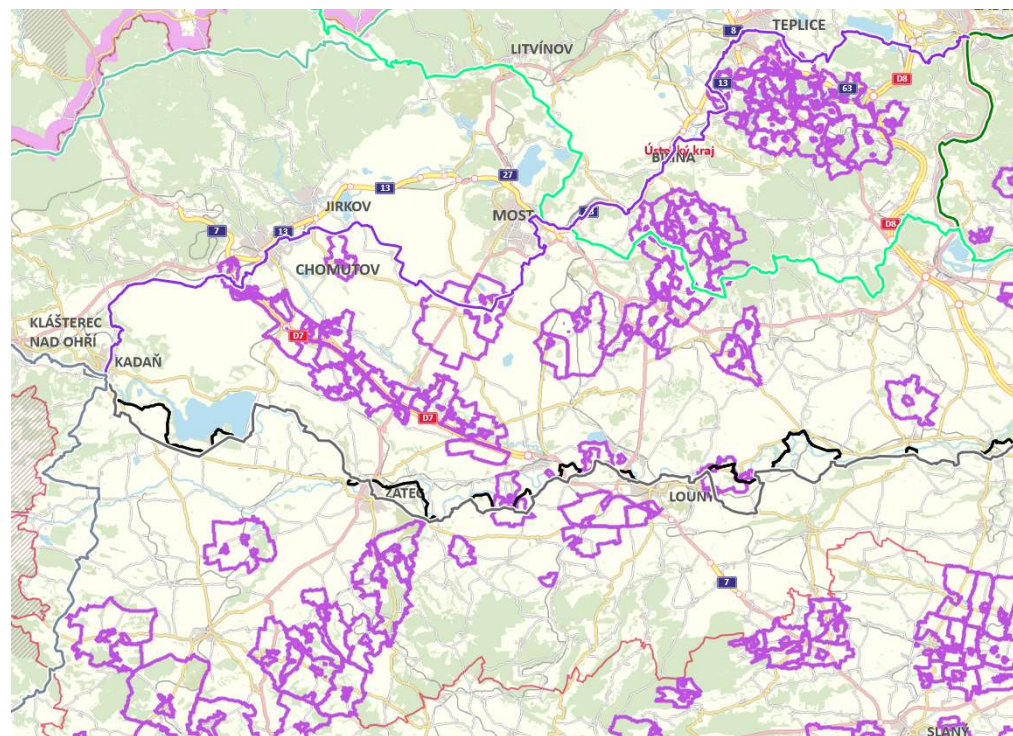
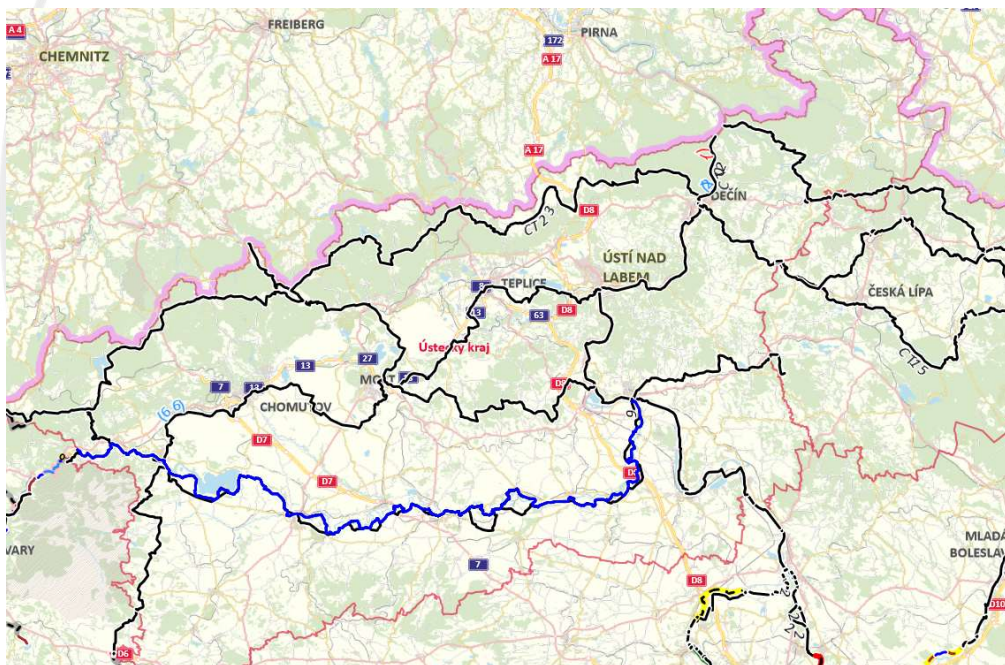
Vysokorychlostní železnice je součástí běžného života ve většině vyspělých zemí, v některých již desítky let. V Evropě dosahují vlaky rychlosti až 320 km/h, díky čemuž mohou na středních vzdálenostech konkurovat také letecké dopravě. K vysokorychlostní železnici patří ale i rychlé regionální expresy, které značně zrychlují každodenní dojíždění za prací nebo vzděláním do velkých měst i z velmi vzdálených regionů. Správou železnic připravované vysokorychlostní tratě (VRT) jsou nezbytnou součástí tohoto dopravního systému.

Základní informace jsou na tomto odkaze:
<https://www.spravazeleznic.cz/vrt>

A vazba na cyklotrasy? Pokud už si budou plánovat VRTky, tak součástí jejich projektové dokumentace by měly být i projektové dokumentace páteřních cyklistických tras-



Komplexní pozemkové úpravy



<https://www.stavbycyklo.cz/statni-pozemkovy-urad>

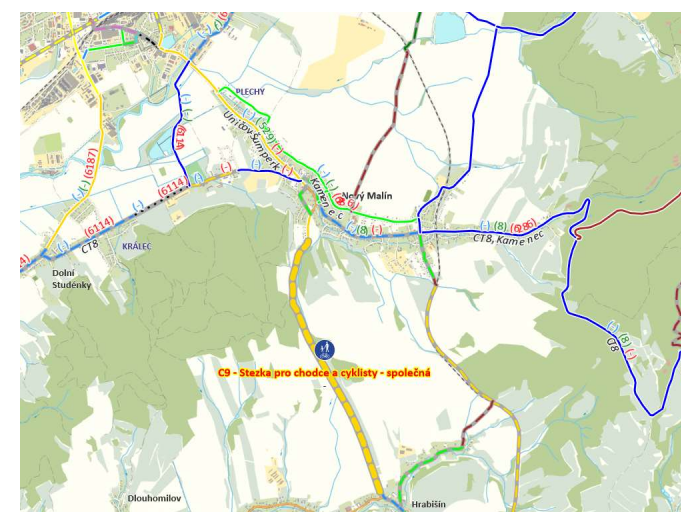
Využití lesních cest po dohodě s Lesy ČR



Spolupráce s Povodími

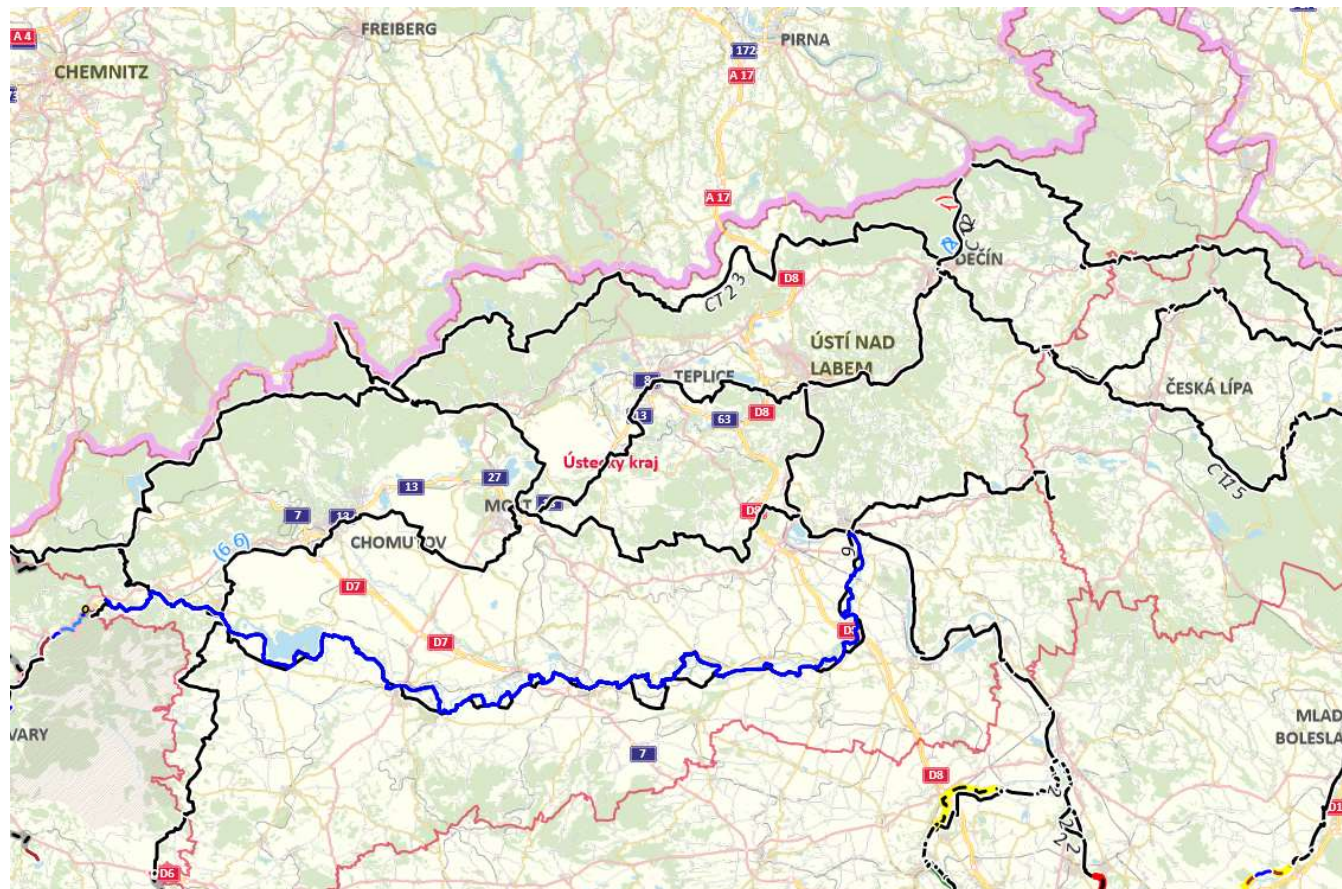


Mapový portál, práce s detailem



20/09/2023

Mapový portál, Ústecký kraj



20/09/2023

<https://ulkr.stavbycyklo.cz/>

Mapový portál, práce s detailem

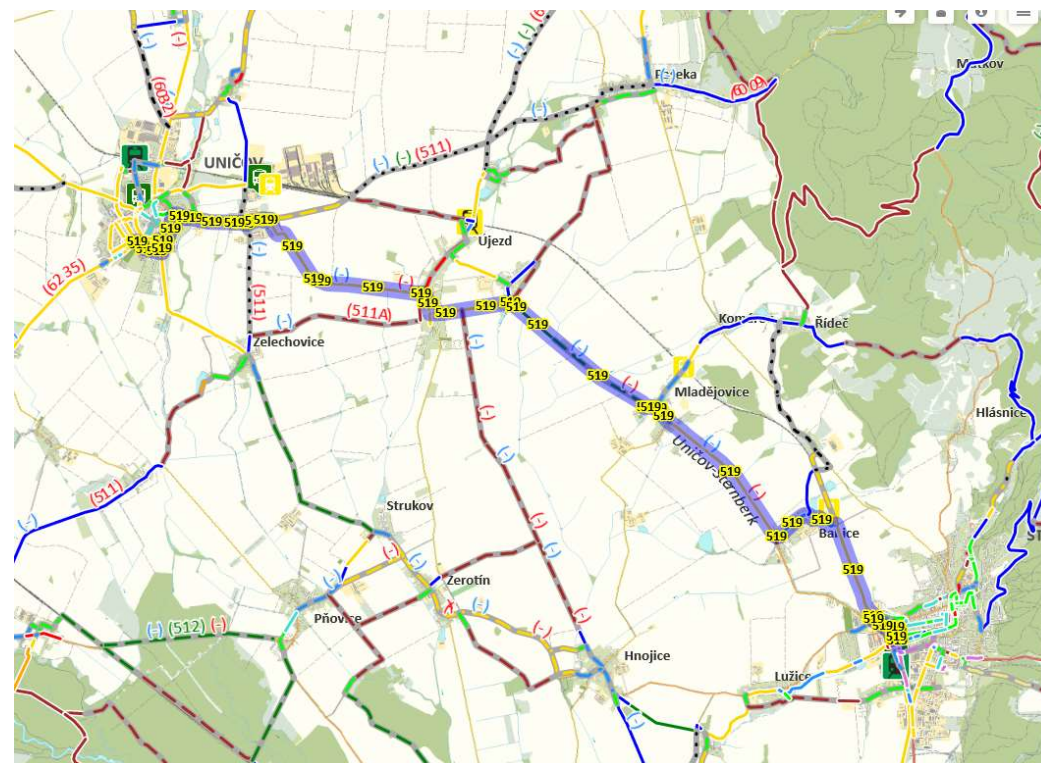
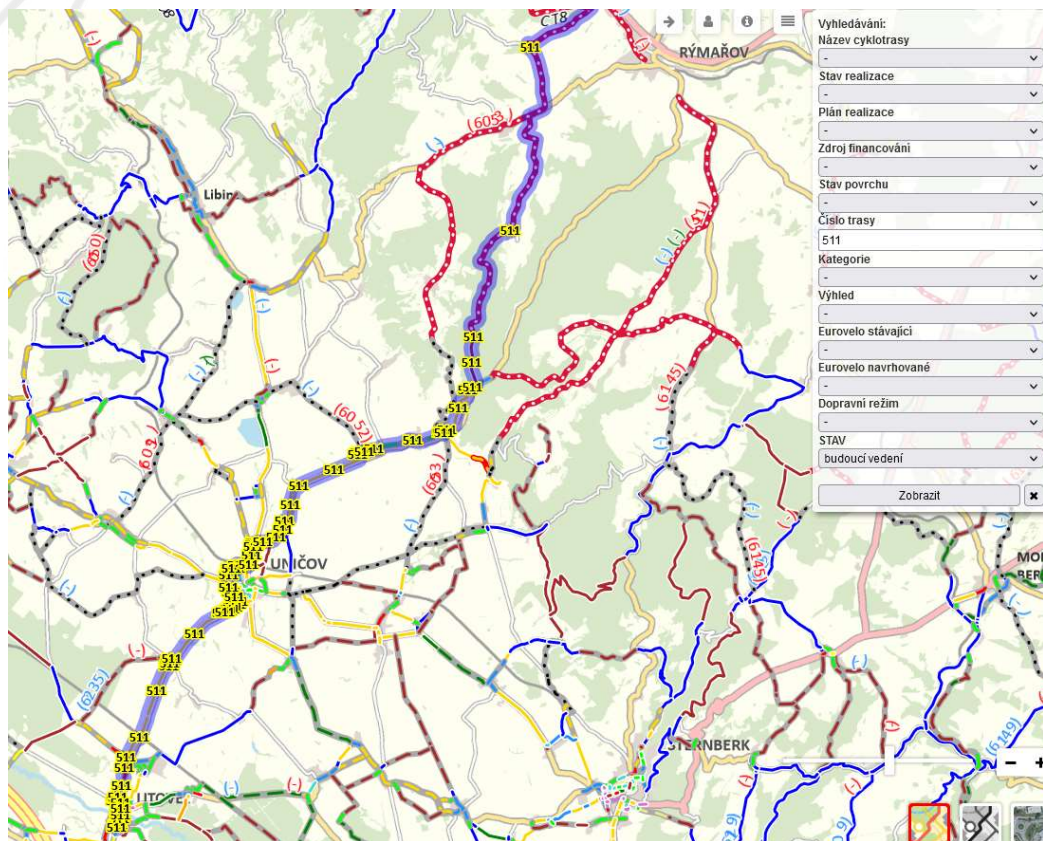
The screenshot displays a web browser window with the URL <https://testmapy.machovsky.cz/?projekt=5>. The browser's taskbar shows several open applications, including a calendar, file explorer, and various office tools. The main content is a map of a region, likely in the Czech Republic, showing roads, water bodies, and green spaces. A detailed view of a road network is overlaid on the map, with different colors representing various road types or project phases. A legend on the right side of the map lists these categories, such as 'Realizovaná cyklotrasa' (Realized cycle route) and 'Návrh cyklotrasa' (Proposed cycle route), with corresponding color-coded lines and icons. A pop-up window on the left side of the map displays the attributes for a specific road segment (ID 1379). The attributes include fields for name, category, status, price, and other technical details. The map interface includes standard navigation tools like zoom in/out, pan, and a scale bar at the bottom left. The system tray at the bottom right shows the date and time as 13:22 on 30.01.2023.

Atributy 1379
Poslední úprava: 8. 12. 2022 15:28:06, uživatel: tomasweb

nazev_txt	0 - bez názvu
(nazev_txt)	
kateg_ev	0 - není zařazeno ev_navrh 0 - -
stav_real	0 - Bez zahájené projekční přípravy
cena_kc	0
plan_real	0 - bez plánu realizace
dopr_rezim	6 - B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel
vyhled	0 - stávající zůstane
zdroj_fin	0 - bez zdroje
stav_povr	1 - Vyhovující
Trasa č. 1	0 txt kat 0 stav nic
Trasa č. 2	0 txt kat 0 stav nic
Trasa č. 3	0 txt kat 0 stav nic
Trasa č. 4	0 kat 0 - název
Trasa č. 5	0 kat 0 - název
Trasa č. 6	0 kat 0 - název
Linie	ti, 3 Podbar, darkgrey ti, 6
Highlight tl.	8 ti, 12 Přeruš, 15 Mezera 10
Vl. podbar.	ti, 0
pic	znacka_b11_32.png
poznamka	

Počet editovaných vrstev: 1

Mapový portál a bezpečné cyklotrasy



Mapový portál a bezpečné cyklotrasy

The screenshot displays a map of Olomouc, Czech Republic, with numerous green circular markers indicating road signs. A pop-up window is open over one of the markers, providing the following information:

- Sloupek ev. č. 005879**
- Typ sloupku:** 1 - sloupek do betonu
- Stav:** 4 - nevhodně umístěný sloupek
- Počet značek:** 2
- Buttons: **+1** and **Detail sloupku**

On the right side of the map, there is a sidebar with a filter menu:

- Filtrování**
- Buttons: **Sloupky a značky** (selected) and **Cyklotrasy**
- Evidenční číslo**:
- Cyklotrasa**:
- Typ značky**:
- Logo**:
- Výrobce**:
- Uchycení**:
- Stav**:

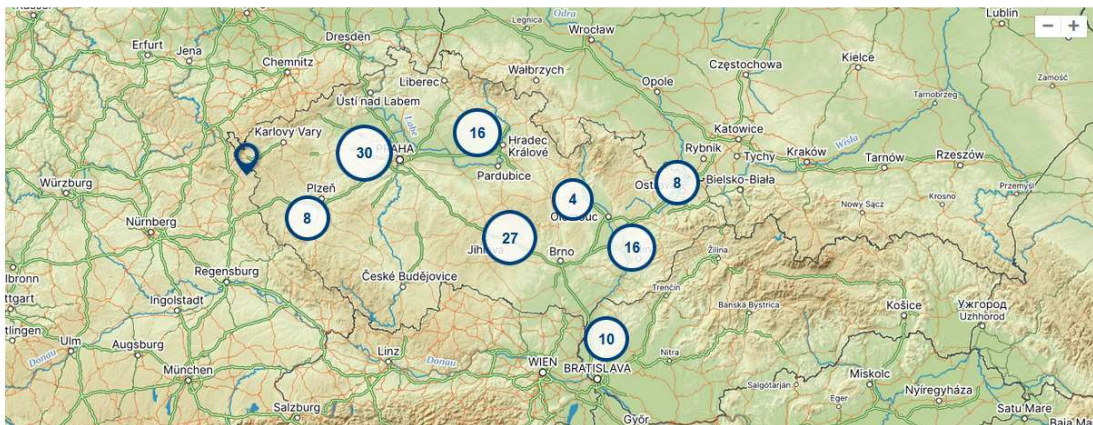
Příklady dobré praxe

Proměny

Filtrace

Stav - Kraj - Město - Produkty - Štítky - zrušit filtraci

Výsledky vaší filtrace se zobrazím na mapě



<https://www.citychangers.eu/promeny>

20/09/2023

Proměny

Proměny můžete filtrovat podle stavu, města a štítků:

Co se povedlo - Kraj - Město - Produkty - #Cyklistika - zrušit filtraci

- vše
- Hlavní město Praha
- Jihočeský kraj
- Jihomoravský kraj
- Karlovarský kraj
- Kraj Vysočina
- Královéhradecký kraj
- Liberecký kraj
- Moravskoslezský kraj
- Olomoucký kraj
- Pardubický kraj
- Plzeňský kraj
- Středočeský kraj
- Ústecký kraj



Příklady dobré praxe

CITYChangers

kdo jsme konference proměny aktivity ambasadoři statistika zapojte se ▾

Nový připravovaný projekt statutárního města Mostu: Naučná cyklostezka krajinou dotčenou těžbou uhlí

Trasa je navržena na územích dotčených těžbou hnědého uhlí jižně, západně a severozápadně vůči zastavěnému území statutárního města Mostu. Je vedena po specificky upravených rekultivovaných plochách a mimo jiné propojuje sportovní areály a rekreační území – golf, dostihovou dráhu Hipodrom Most, vyhlídku nad dolem Vršany, autodrom a rekreační areál u jezera Matylida s cyklo a inline dráhou. Dále pokračuje severním úpatím kopce Hněvín nad silnicí I/13 až k Oblastnímu muzeu Most, kde na ni navazuje cyklotrasa v samostatných cyklopruzích ve vozovce v ulici Chomutovská. Odsud se lze dostat ulicí Hřbitovní k posunutému kostelu Nanebevzetí Panny Marie a k jezeru Most.



Ambasador projektu:



Jan Paparega

senátor



<https://www.citychangers.eu/promeny>

20/09/2023

Marketingová značka



20/09/2023

Cyklovize 2030

Co je Cyklovize 2030?
 Cyklovize 2030 je souborem opatření k tvorbě bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v České republice.
 Na vytvoření této bezpečné dopravní sítě pracuje skupina složená ze zástupců jednotlivých krajů pod záštitou Asociace krajů a spolku Partnerství pro městskou mobilitu. Cyklovize 2030 spolupracuje úzce s Pracovní skupinou Ministerstva dopravy zaměřenou na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu.

Proč vznikla Cyklovize 2030?
 Vznikla mimo jiné v reakci na stávající situaci. Dopravní síť pro cyklisty je u nás nespojitá, a během cesty jsou tak její uživatelé vystaveni nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici I. nebo II. třídy nebo stezka náhle končí bez pokračování.

Jaké řešení nabízí Cyklovize 2030?
 K vybudování kvalitní dopravní sítě pro cyklisty je nutné přizpůsobit infrastrukturu tak, aby byla přímá, bezpečná, pohodlná a přitažlivá. Cyklovize 2030 chce přispět k tomu, aby se síť budovala a fungovala podobně, jako je tomu u železnic nebo silnic.

ZÁSADY PRO PLÁNOVÁNÍ KVALITNÍ SÍTĚ PRO CYKLISTY

CO LIDEM BRÁNÍ ČASTĚJI POUŽÍVAT JÍZDNÍ KOLO

POČTY OKROŽENÍ NEROPCOVNĚ JÍZDKY DVOJNĚ ZARŽEDKY

PROPOJENOST PŘÍMOTA ROCI ŽEZDÍ AKCEJE HEBUJENOST

Zdroj: integrální koncepce cyklistické dopravy v ČR, MAPPA (včetně ústředí) prostřednictvím plánování a architektury

Jaká bude dopravní síť roku 2030?

Zdroj: pracovní skupina Cyklovize 2030, okruhy/úseky A 15. 6. 2023

Podobně jako železnice nebo silnice

info@dobramesta.cz

cyklovize2030.cz

Partnerství pro městskou mobilitu

ASOCIACE KRAJŮ ČR

ČMÚP

Financováno z Fondu obranný škola

ckp Česká kancelář pojistitelů

Facebook Instagram LinkedIn YouTube

Sociální sítě, web

Měníme města. Jsme CITYChangers

CityChangers Česko
1,816 followers · 1,816 likes

Měníme města. Jsme CITYChangers

Citychangers Česko
Moderní 🚲 🚶 🚲 mobilita
Non-profit Organizations · Prague · 51 followers

Lucie & 4 other connections follow this page

Following Visit website More

Home About Posts Jobs People Events

citychangers_cz Sleduji Zpráva +A ...

Příspěvky (282) Sledující (240) Sleduji (49)

CityChangers Česko
Komunita
Měníme města. Jsme CityChangers.
Moderní 🚲 🚶 🚲 mobilita
www.citychangers.cz

Sledují to lucie.hrb, honzavyvoda, simi717 a 4 dalších

CYKLOVIZE 2020
July (červen) 2020 (červen) 2020

Co je CYKLOVIZE 2020

Cíle projektu

Vyberte podle asociací ČR

mapa a funkce na mapy

Podpora a realizace projektu ckep

Partners

Zprávy o projektu 2020-10-22-2020

Co je CYKLOVIZE 2020

Cíle projektu

mapa a funkce na mapy

Podpora a realizace projektu ckep

Partners

Zpravodaje, tiskové zprávy, média

Cykvlozize 2030

HOVĚDĚLKA, BRNO | NAŠE VÝZKUMNÉ | PŘÍKLADY Z PRAKTIKY | ZOBRAZIT

Zpravodaje CYKLOVIZE 2030

AKTUÁLNÍ ČÍSLO

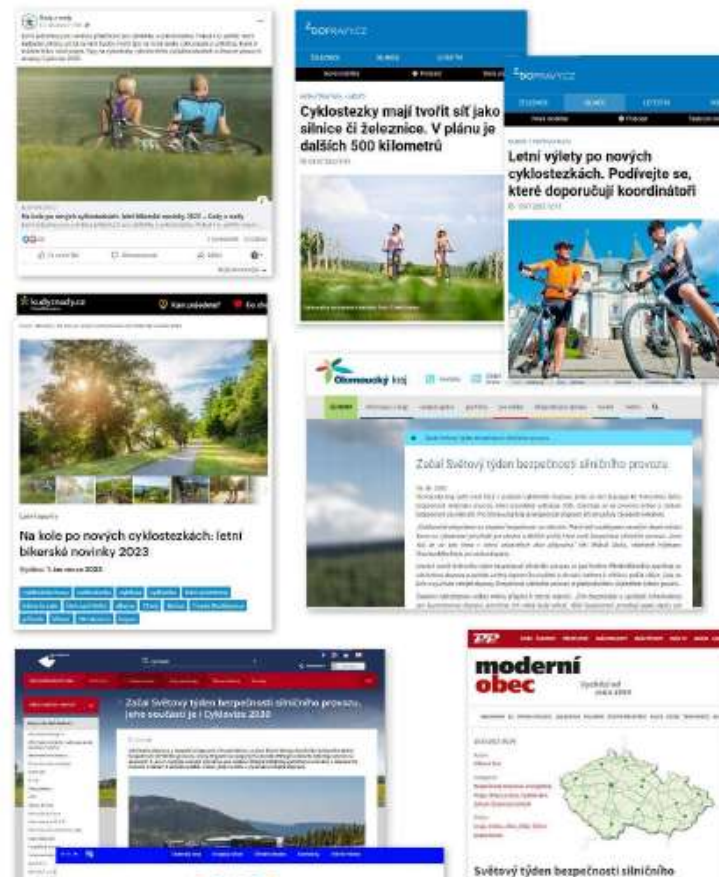
Zpravodaj Cykvlozize 2030 #03|2023

NOVINKY: Letní výlety na kole po nových stezkách | Na stavbu přispěly evropské fondy, státi i kraje | Nový úsek na Cyklostezce Bečova se otevře 29. 6. 2023 | Oslavili jsme Světový den jízdního kola | SAVE THE DATE 26.-27. září 2023: Cykloturistika a Labská stezka 2023

— ● — ● — ●

Chci dostávat zpravodaje

Registrujte se a dostáváte zpravodaje přímo do vaší e-mailové schránky.

The collage includes several news snippets and social media posts:

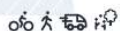
- Facebook post:** "Na kole po nových stezkách, letní výlety 2023... Letní výlety na kole po nových stezkách, letní výlety 2023... Letní výlety na kole po nových stezkách, letní výlety 2023..."
- DOBRÝ VÍZÍ:** "Cyklostezky mají tvořit síť jako silnice či železnice. V plánu je dalších 500 kilometrů"
- DOBRÝ VÍZÍ:** "Letní výlety po nových cyklostezkách. Podívejte se, které doporučují koordinátoři"
- Článek:** "Začal Světový týden bezpečnosti silničního provozu"
- Článek:** "Na kole po nových cyklostezkách: letní bikerské novinky 2023"
- Článek:** "Začal Světový týden bezpečnosti silničního provozu, jeho součástí je i Dálnice 2023"
- Článek:** "moderní obec" with a map of the region.

Příprava 2024



CENA
VÍTA
BRANDY

Hlavní cena Víta Brandy 2022



Obnova Masarykova náměstí
Stříbro

Základním krokem revitalizace náměstí bylo vytvoření nového systému dopravní obslužnosti a průjezdnosti včetně řešení zpevněné plochy, vegetace a celkového uspořádání prostoru. Základní koncept náměstí vychází ze struktury historického centra města a zároveň se snaží splnit funkční nároky a požadavky současné doby. Zajímavostí je tzv. kilometrovník – kovový proužek v dlažbě, který vede po trase významné středověké evropské kupecké stezky, do něhož jsou vyryty názvy měst, kterými stezka procházela, včetně vzdálenosti. Náměstí je nyní využíváno jako významný reprezentativní prostor centra města splňující požadavky na zklidnění a vytvoření odpočinkové plochy pro obyvatele a návštěvníky města.

Investor: Město Stříbro • Předkladatelé do soutěže: Markéta & Petr Veličkovi – M&P architekti – krajinářská architektura
• Autorský tým: Markéta & Petr Veličkovi
• Realizace: červen 2014, prosinec 2018



Autobusový terminál a bike-ride
Nová Paka

Nový autobusový terminál splňuje všechny moderní požadavky pro podobné typy staveb. Odbavovací hala, která je centrem celého terminálu, je navržena tak, aby zapadla do charakteru ulice a zároveň nebránila výhledu na památky města. Projekt myslel i na návaznou dopravu s pomocí jízdních kol. Díky pohodlnému uložení je jednodušší dojet na autobus na kole a vyhnout se tak automobilové přepravě. Zelená střecha odbavovací haly je nejen moderním prvkem, ale také pomáhá termoregulaci budovy v letních měsících. Výrazným prvkem střechy je kulatý průhled, kterým jednoho dne vykoukne nad město strom – jinan dvoualokčný (ginkgo biloba). Jeho výběr odkazuje na Český ráj, první evropský geopark UNESCO v ČR.

Investor: Město Nová Paka • Předkladatel do soutěže: Loca Plan s.r.o. • Autorský tým: Loca Plan s.r.o. – Ondřej Duchan, Kryštof Kreisinger, Jakub Chobotský, Jan Pavliš
• Realizace: 2019–2020



Říjnová výzva 10 000 kroků

PŘIJMĚTE ŘÍJNOVOU VÝZVU!

PŘIJÍMÁM VÝZVU

V podzimní výzvě se můžete těšit na:

- **osobní výzvu**, kterou si sami nastavíte, [více na...](#)
- souhrnné **statistiky**
- kroky, které přináší radost a zdraví
- **mobilní aplikaci** s možností propojení na chytré hodinky, [více na...](#)
- nová přátelství i zdolávání vlastních hranic



<https://www.desettisickroku.cz/>

Kontakt

 **Ing. Jaroslav Martinek**

Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. , jednatel

 www.dobramesta.cz

 jarda@dobramesta.cz

 602 503 6117



 **Děkuji za pozornost!**

