

Cyklovize 2030

12. 12. 2023

Pracovní porada k cyklistické dopravě



cyklovize2030.cz



Financováno z fondu zábrany škod



Česká kancelář
pojistitelů



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Projekt je spolufinancován z prostředků státního rozpočtu ČR z programu Ministerstva pro místní rozvoj.



Hádanka – o kterém cíli si myslíte, že je klíčový?

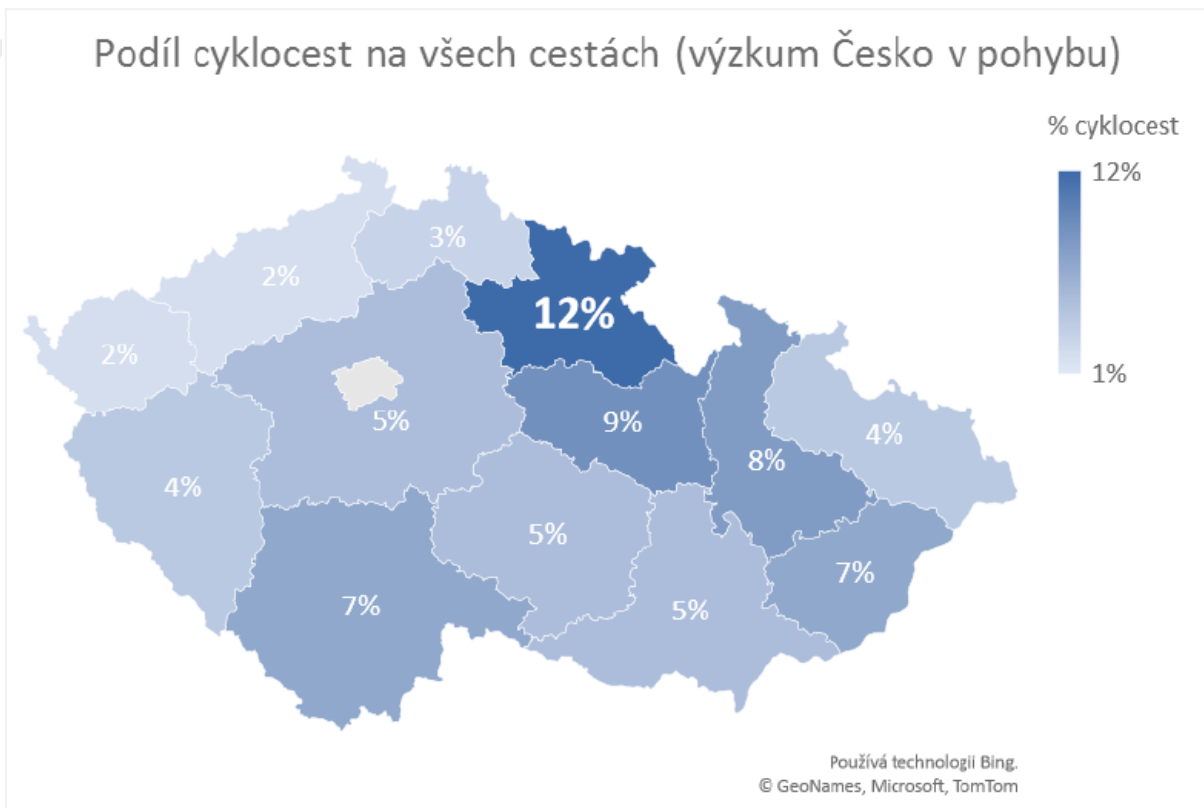
STRATEGICKÉ CÍLE	1. Dobudovat ucelenou síť cyklistické infrastruktury na území kraje.					2. Rozvíjet předpoklady pro kombinaci a integraci individuální a hromadné dopravy.			3. Koordinace, management a propagace cyklistické dopravy.		
SPECIFICKÉ CÍLE	<u>1a</u> : Vybudovat ucelenou síť krajské cyklistické infrastruktury I. a II. kategorie.	<u>1b</u> : Zvyšovat počet obyvatel kraje s přístupem k síti krajské cyklistické infrastruktury.	1c: Přijímat opatření zvyšující bezpečnost cyklistů.	<u>1d</u> : Budovat zázemí pro parkování, úschovu, základní údržbu kol a dobíjení elektrokol u cílů <u>cyklodopravy</u> .	1e: Zajistit celoroční provozuschopnost cyklistické infrastruktury.	<u>2a</u> : Budovat zázemí pro parkování, úschovu a základní údržbu kol u zastávek hromadné dopravy.	<u>2b</u> : Podporovat rozvoj systému sdílených kol a <u>mikromobility</u> v návaznosti na integrovanou regionální dopravu kraje.	<u>2c</u> : Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol.	<u>3a</u> : Funkční vymezení subjektu managementu krajské <u>cyklodopravy</u> .	<u>3b</u> : Koordinace staveb silniční, železniční, vodní a jiné infrastruktury.	<u>3c</u> : Propagace cyklistické dopravy a cykloturistiky.
INDIKÁTORY	Počet kilometrů nově vyznačené cyklistické infrastruktury.	Počet obyvatel kraje s přístupem k síti nadregionálních cyklotras.	Počet přijatých opatření vedoucích k větší bezpečnosti cyklistů.	Počet projektů, kde došlo k vybudování, rozšíření nebo zkvalitnění zázemí pro parkování nebo základní údržbu kol poblíž významných cílů <u>cyklodopravy</u> .	Ustavení funkčního systému celoroční údržby cyklistické infrastruktury.	Počet projektů, kde došlo k vybudování, rozšíření nebo zkvalitnění zázemí pro parkování nebo základní údržbu kol poblíž stanic a zastávek HD.	Počet disponibilních jízdních kol / elektrokoloběžek v <u>bikesharingových</u> systémech.	Počet cestujících / kol, přepravených během roku v cyklobusech v rámci kraje.	Funkční vymezení subjektu pověřeného managementem krajské <u>cyklodopravy</u> .	N/A	Počet zahájených propagačních a komunikačních aktivit.

3.A Funkční vymezení subjektu managementu krajské cyklodopravy.

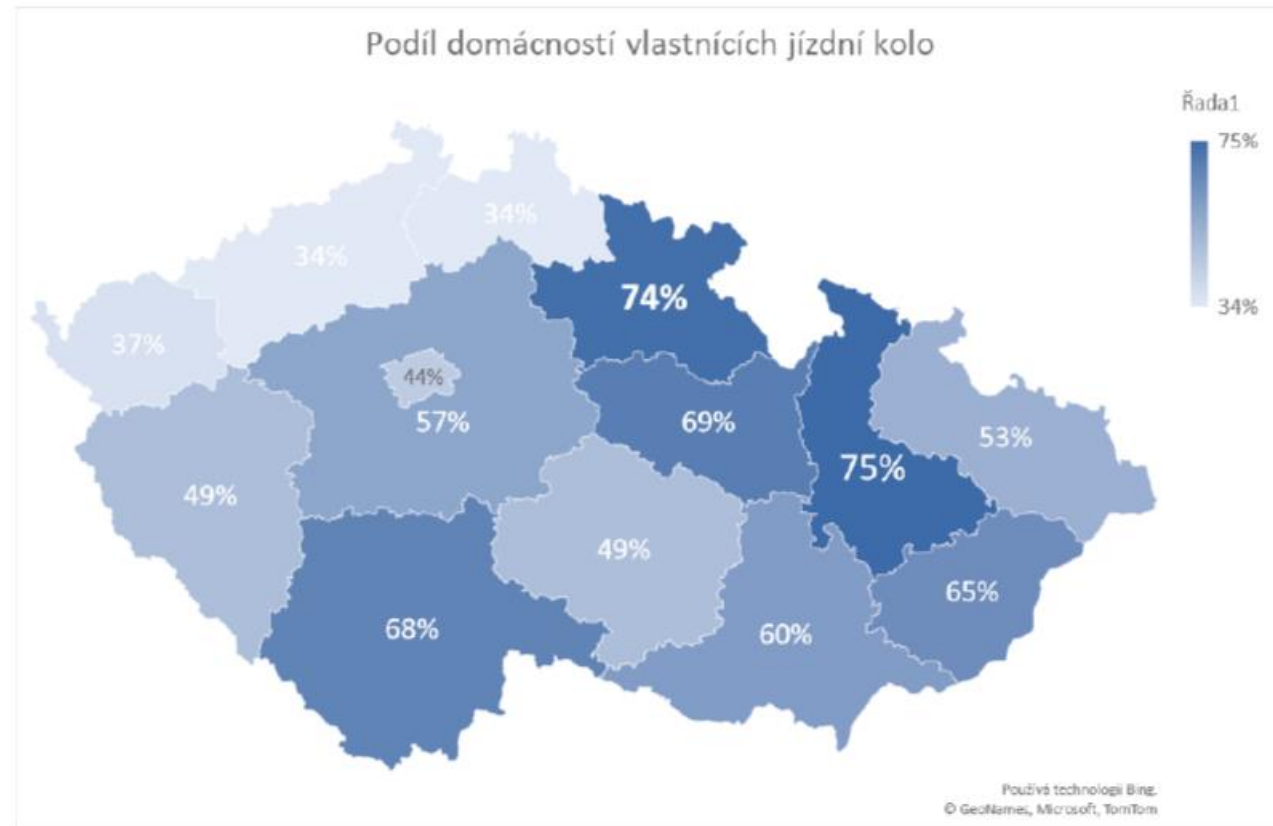


Radost českých házenkářek po senzační výhře nad Španělskem na ME Foto: Profimedia.cz

Proč je to ale 3.a? Nejprve malá analýza.



Obrázek 6: Podíl cest s využitím kola v jednotlivých krajích (výzkum Česko v pohybu)



Obrázek 7: Podíl domácností vlastnících jízdní kolo (výzkum Česko v pohybu)



Proč je to ale 3.a? Nejprve malá analýza.

	Kraj	Počet akcí	limitní příspěvek v Kč
1.	Olomoucký kraj	63	532,7 mil.
2.	Zlínský kraj	51	500,8 mil.
3.	Jihomoravský kraj	38	345,2 mil.
4.	Pardubický kraj	36	214,7 mil.
5.	Moravskoslezský kraj	32	281 mil.
6.	Středočeský kraj	32	295,8 mil.
7.	Vysočina	31	218,5 mil.
8.	Královéhradecký kraj	31	229,2 mil.
9.	Jihočeský kraj	18	166,9 mil.
10.	Liberecký kraj	16	196,3 mil.
11.	Ústecký kraj	15	68,8 mil.
12.	Plzeňský kraj	8	61,2 mil.
13.	Karlovarský kraj	7	35,8 mil.
14.	Praha	3	37,3 mil.

Obrázek 1: čerpání příspěvků na cyklostezky v letech 2015 – 2022 dle krajů, zdroj: SFDI



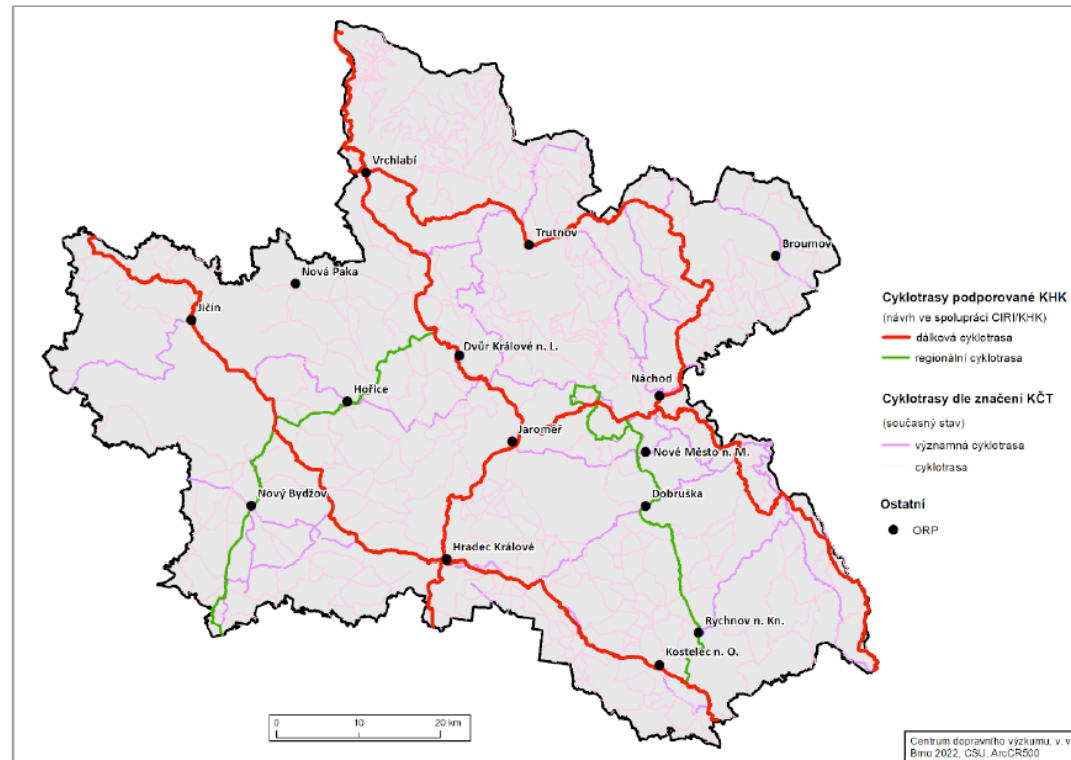
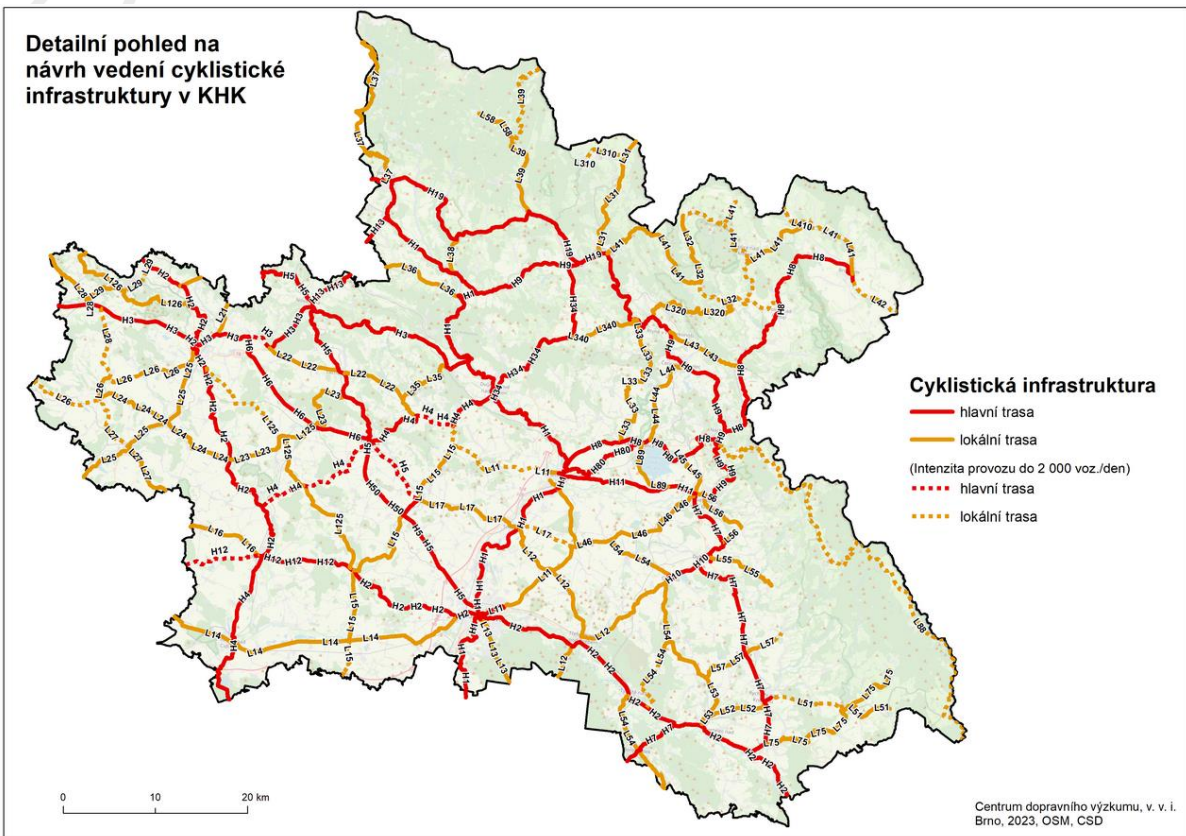
Proč je to ale 3.a? Nejprve malá analýza.

Region	Cycletracks (km)		
	2010	2017	Note
South-Bohemian Region	105,878	195,30	Source: South Bohemian Cycle Tracks Foundation
South-Moravian Region	161,638	294,73	Source: South-Moravian Region
Karlovy Vary Region	75,867	169,17	Source: Karlovy Vary Region
Hradec Kralove Region	139,768	258,54	Source: Hradec Kralove Region
Liberec Region	44,277	98,35	Source: Liberec Region
Moravian-Silesian Region	181,164	336,66	Own research
Olomouc Region	171,290	337,26	Source: Olomouc Region
Pardubice Region	143,736	178,73	Source: Pardubice Region + the city of Pardubice
Pilsen Region	119,556	222,37	Own research
Central Bohemian Region	215,631	357,26	Source: Central Bohemian Region
<u>Ústecký kraj</u>	96,651	179,77	Own research
<u>Vysocina</u> Region	47,883	112,50	Source: <u>Vysocina</u> Region
<u>Zlín</u> Region	175,438	326,14	Own research
Capital City of Prague	141,3	173,00 ²	Source: TSK Praha
Czech Republic	1820,077	3239,78	

Source: Transport Research Centre



Proč je to ale 3.a? Protože vám pomůže realizovat vaši síť dopravních cest pro cyklisty.



Obrázek 16: Vedení dálkových a navazujících regionálních cyklotras podle Nadregionální strategie KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů



Proč je to ale 3.a? Abyste přemýšleli jinak.

- 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

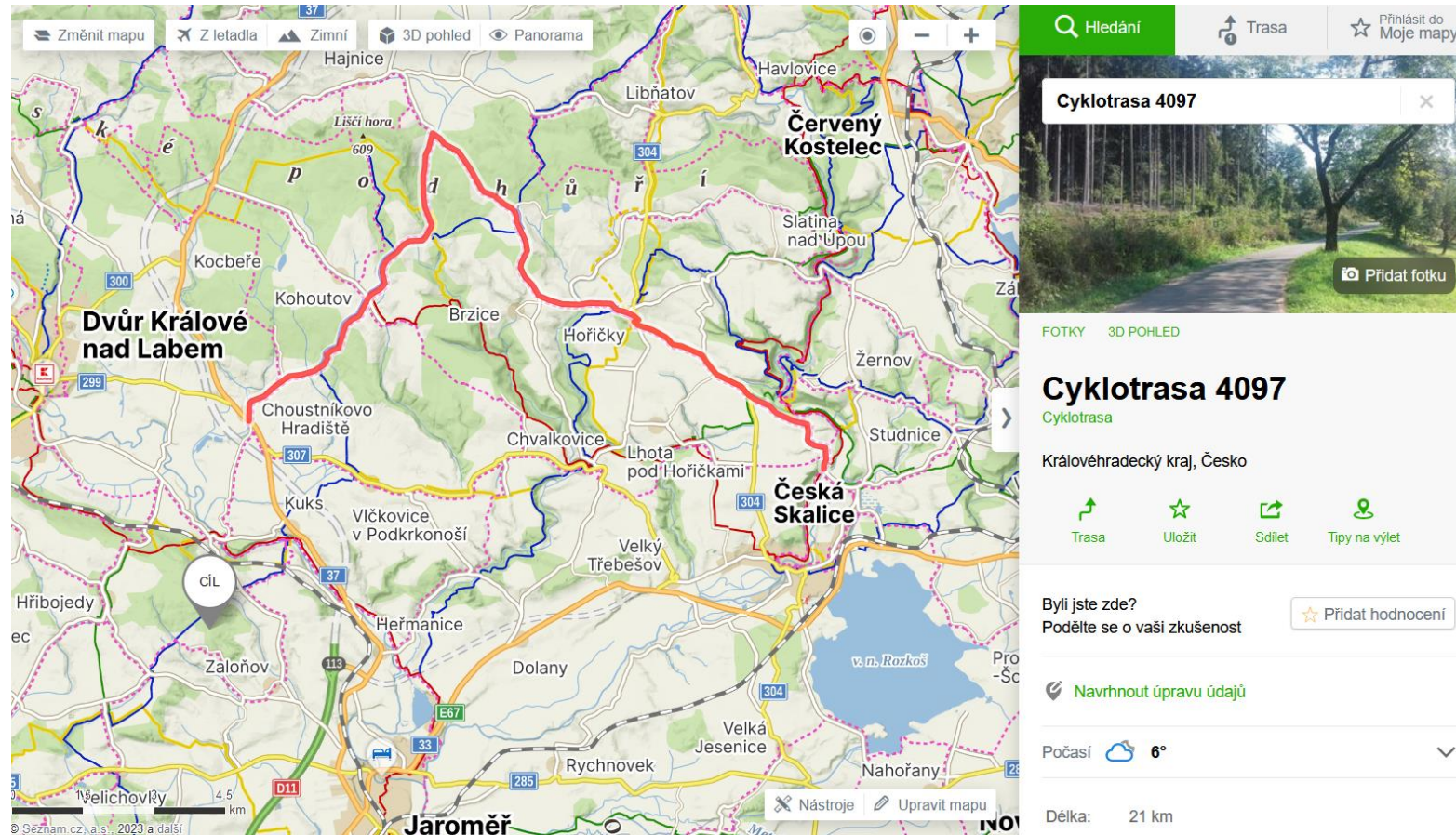


Proč je to ale 3.a? Abyste přemýšleli jinak.

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

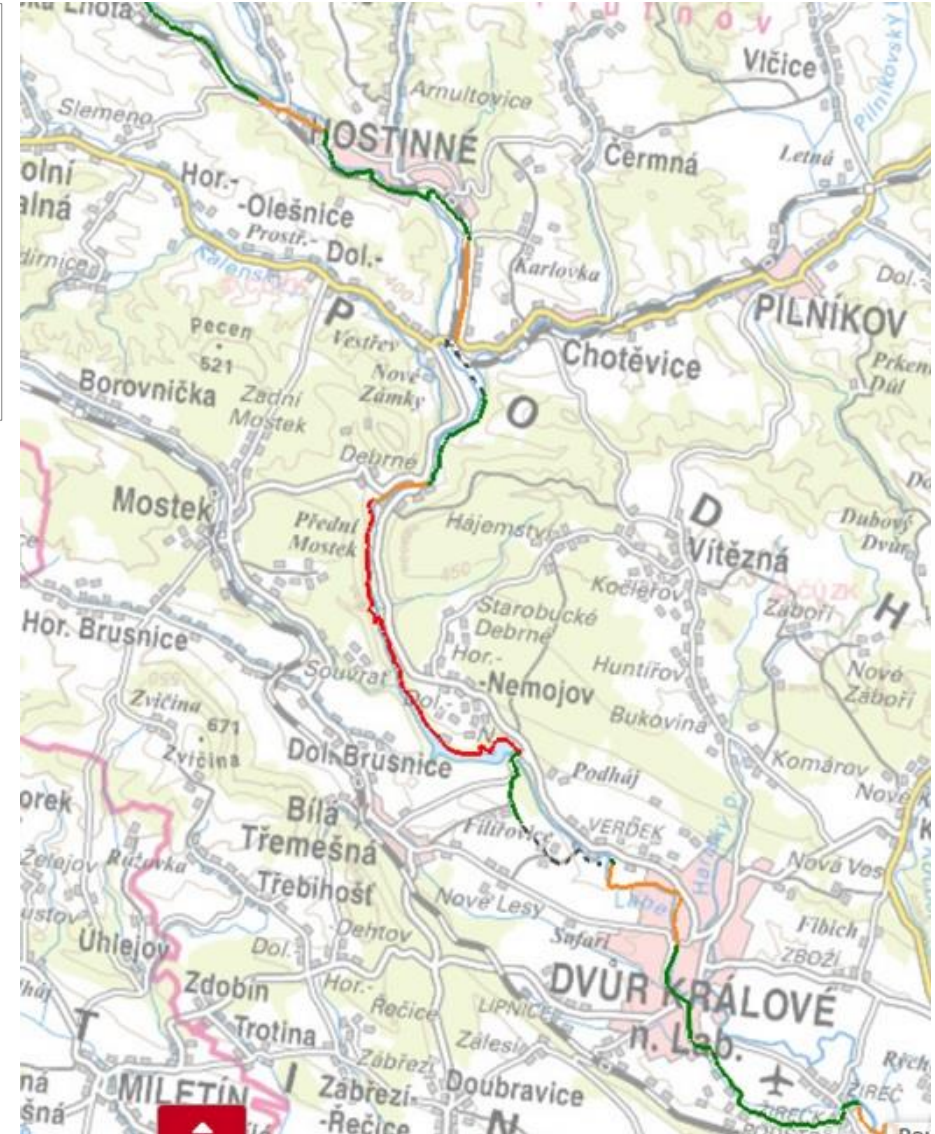
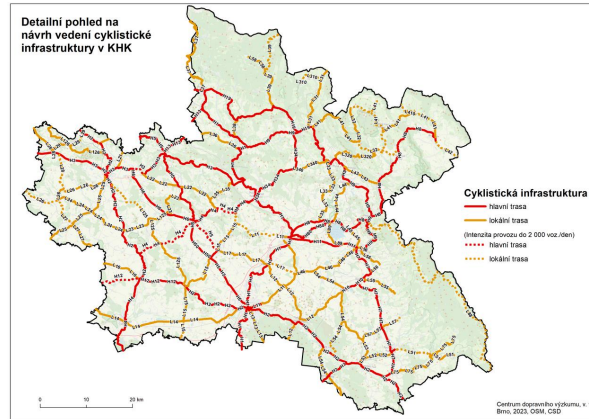


Proč je to ale 3.a? Abyste si věci (cyklotrasy) dokázali nazvat pravými jmény.



Funkční opatření 3.a bude pomáhat naplňovat indikátor Specifického cíle 1a: Počet kilometrů nově vyznačené cyklistické infrastruktury nebo také zrušené, či přeznačené.

Proč je to ale 3.a? Problémy se mohou řešit společně.



Proč je to ale 3.a? Aby docházelo ke spolupráci, s konkrétními výsledky.



Mimo jiné, pokud bude fungovat Specifický cíl 3.a, pak se automaticky začne naplňovat i opatření 3b: Koordinace staveb silniční, železniční, vodní a jiné infrastruktury.

12/12/2023

Příklad z fotek: Horka nad Moravou (Olomoucký kraj) – spolupráce kraje, obce a projektanta.

Proč je to ale 3.a? Aby docházelo ke spolupráci, s konkrétními výsledky.



Mimo jiné, pokud bude fungovat Specifický cíl 3.a, pak se automaticky začne naplňovat i opatření 3b: Koordinace staveb silniční, železniční, vodní a jiné infrastruktury.

12/12/2023

Příklad z fotek: Zábřeh a Prostějov (Olomoucký kraj) – spolupráce kraje, obce a projektanta.

Proč je to ale 3.a? Aby docházelo ke spolupráci, s konkrétními výsledky.

Další Obrázek 35 zobrazuje konkrétní příklady tohoto vybavení na stanicích a zastávkách v Královéhradeckém kraji.

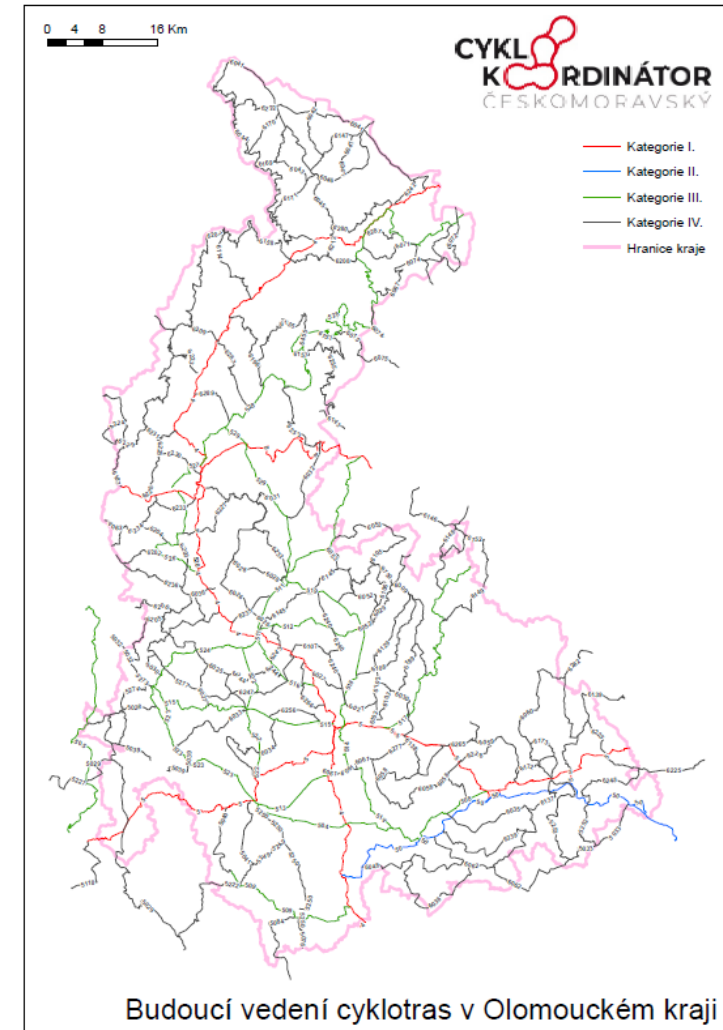
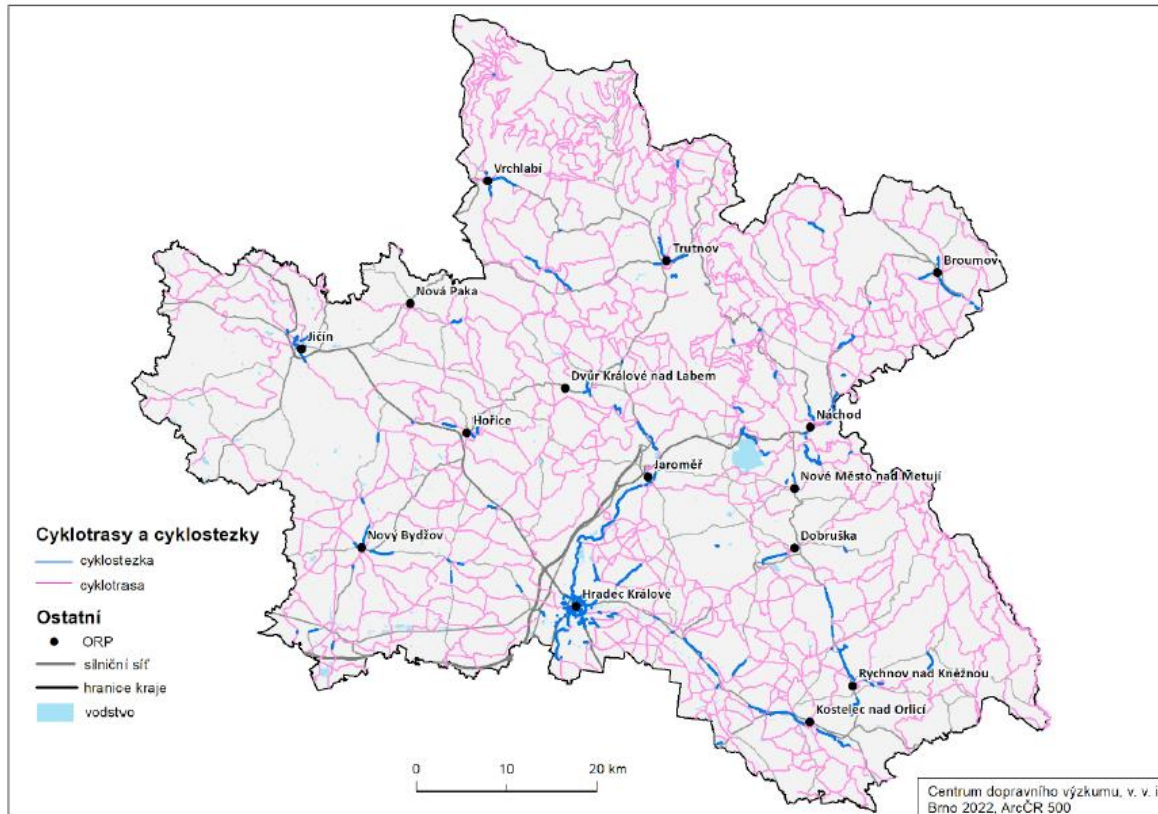


Obrázek 35: Příklady cyklistické infrastruktury na stanicích a zastávkách v Královéhradeckém kraji

Mimo jiné, pokud bude fungovat Specifický cíl 3.a, pak se automaticky začne naplňovat i Specifický cíl 1d: Budovat zázemí pro parkování, úschovu, základní údržbu kol a dobíjení elektrokol u cílů cyklodopravy a

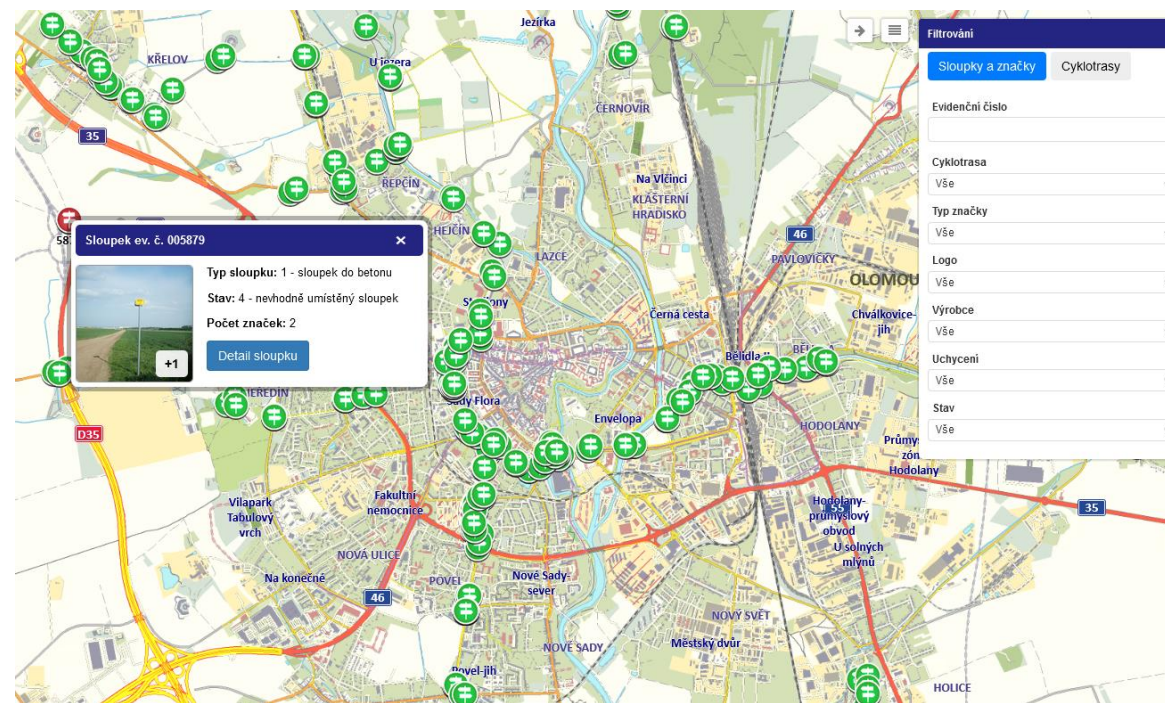
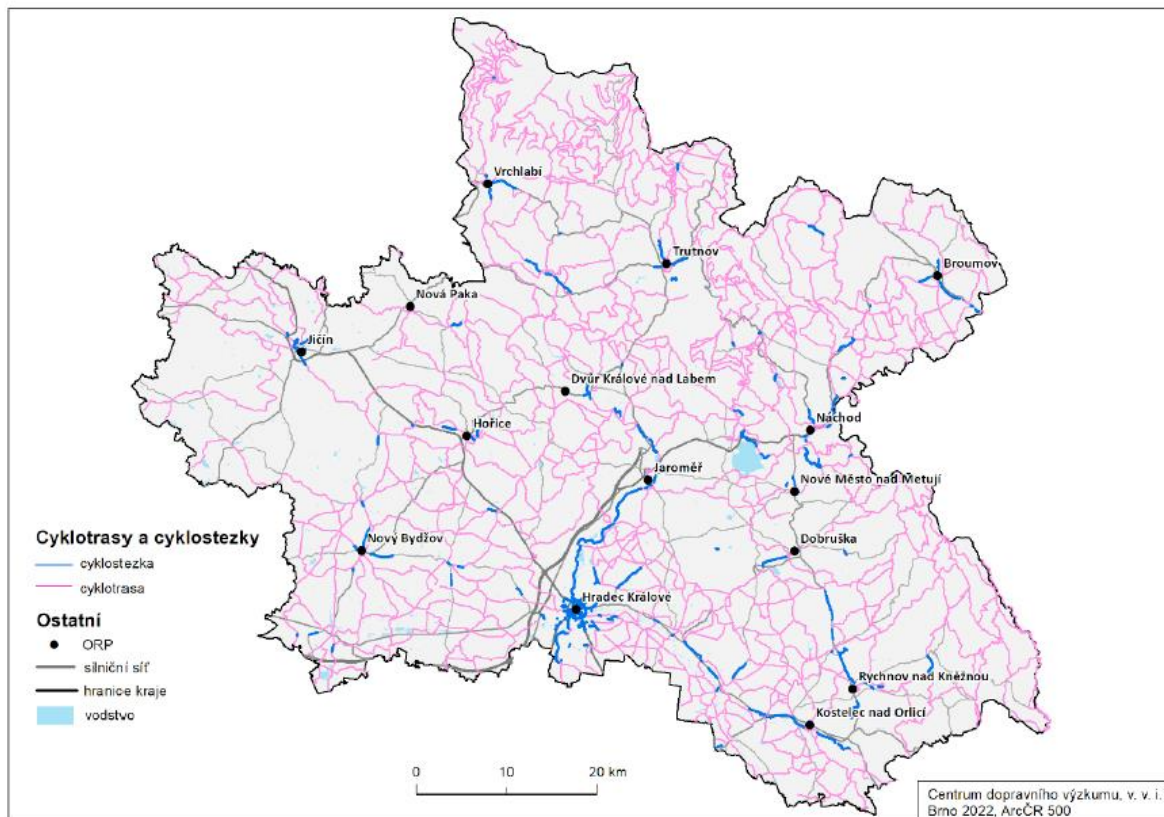
Proč je to ale 3.a? Abyste si převyprávěli vaše cyklotrasy

Následující Obrázek 15 zachycuje aktuální síť cyklostezek a cyklotras v Královéhradeckém kraji.



Proč je to ale 3.a? Abyste si převyprávěli vaše cyklotrasy

Následující Obrázek 15 zachycuje aktuální síť cyklostezek a cyklotras v Královéhradeckém kraji.





Proč je to ale 3.a? Protože potřebujete silný akční plán, který definuje, kdo, co, kdy, kolik.

Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému																			
Opatření číslo	Název Opatření	Aktivita	Popis aktivity	Odpovědnost (garant)	Spolupracující subjekty	Období realizace	Náklady celkem (tis. Kč)	Dotace (tis. Kč)		Plánované náklady tis. Kč (pro OK)				Název indikátoru	Předpokládaná hodnota				
								Finanční zdroje	Před. výše pro OK	Celkem	2024	2025	2026		Celkem	2024	2025	2026	
Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty																			
1.1.1	Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty	1.1.1/1 - Zpracování seznamu projektů obcí, které splňují podmínky opatření 1.1.1 (cyklostezky v rámci posílení bezpečnosti silničního provozu mezi obcemi).	Zpracování seznamu úseků formou projektového námětu a finančního plánu ve spolupráci s obcemi, aktualizace akčního plánu Koncepce dle vytvořeného seznamu.	OSR; cyklokoordinátor	obce, ODSH	2024 a pak každý rok	0	0	0	0	0	0	0	Počet připravených projektů	0	0	0	0	
		1.1.1/2 - Pokračování v dotačním programu OK na podporu cyklo dopravy pro obce s prioritou pro úseky cyklostezek stahující cyklisty ze souběžných komunikací.	Poskytnutí dotace z krajského rozpočtu dle mapového podkladu cyklostrategie, vyhlášení výzvy k předkládání projektů.	ODSH	obce; OSR; cyklokoordinátor	2024 a pak každý rok	45 000	Rozpočet kraje. Stávající dotační program na podporu cyklo dopravy.	45 000	45 000	15 000	15 000	15 000	Délka nově vybudovaných cyklostezek a cyklotras					
		1.1.1/3 - Údržba GIS olkr.stavbycyklo.cz	Zajištění řádného provozu informačního systému evidence a plánování cyklistických komunikací (olkr.stavbycyklo.cz) (technické zabezpečení – provoz serverů, zálohování, aktualizace, technická podpora, kyberbezpečnost; zajištění licencovaných přístupů pro oprávněné uživatele aj.). Jedná se o částečné financování z rozpočtu kraje jako doplněk financování z jiných zdrojů. Používá se mj. při hodnocení dotací odboru dopravy a silničního hospodářství na cyklostezky, jako nástroj pro získání dotace, evidenční, plánovací a prezentační nástroj systému cyklokomunikací v celém OK, včetně návazností do krajů sousedních (aktuálně probíhá implementace ve všech krajích ČR), systém bude využívat také odd. prostorových dat a systémů při spolupráci s ORP v oblasti cyklo dopravy	OSR; cyklokoordinátor	Českomoravský cyklokoordinátor BESIP; Policie ČR; ODSH	2024 -2026	300	OSR	300	300	100	100	100	Počet uzavřených rámcových smluv					

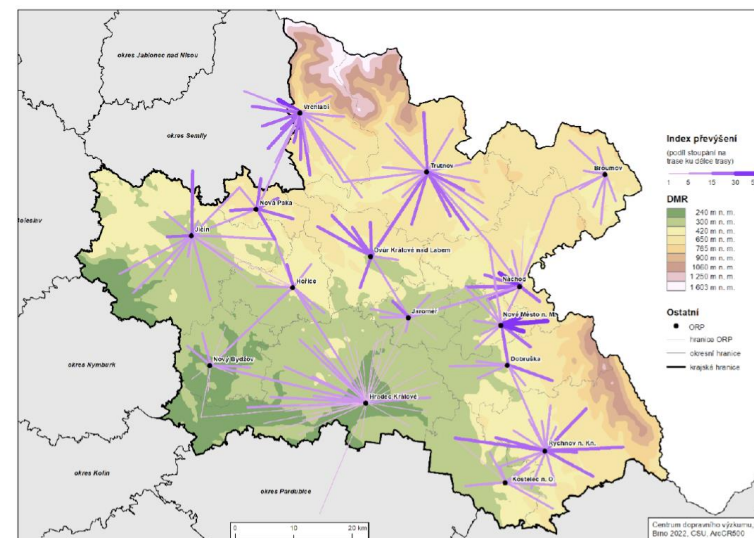
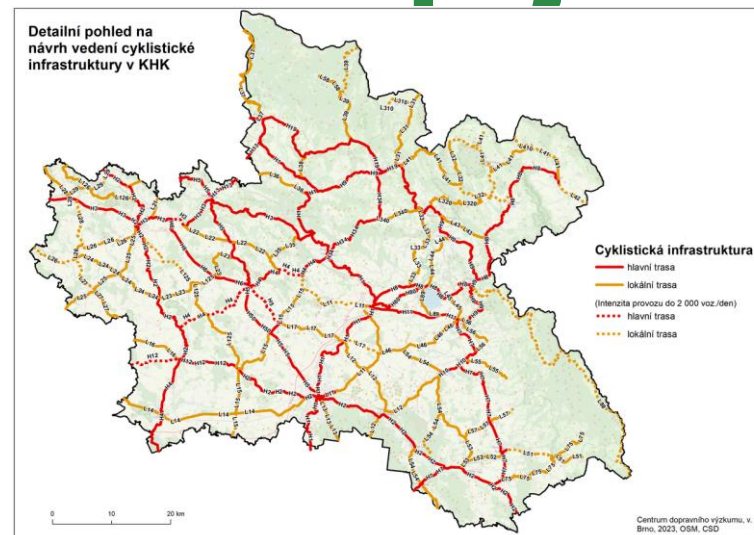


Proč je to ale 3.a? Bez vás to nepůjde.

Správní obvody



- > [SO ORP Broumov](#)
- > [SO ORP Dobruška](#)
- > [SO ORP Dvůr Králové n. L.](#)
- > [SO ORP Hořice](#)
- > [SO ORP Hradec Králové](#)
- > [SO ORP Jaroměř](#)
- > [SO ORP Jičín](#)
- > [SO ORP Kostelec n. Orlicí](#)
- > [SO ORP Náchod](#)
- > [SO ORP Nová Paka](#)
- > [SO ORP Nové Město n. Metují](#)
- > [SO ORP Nový Bydžov](#)
- > [SO ORP Rychnov nad Kněžnou](#)
- > [SO ORP Trutnov](#)
- > [SO ORP Vrchlabí](#)



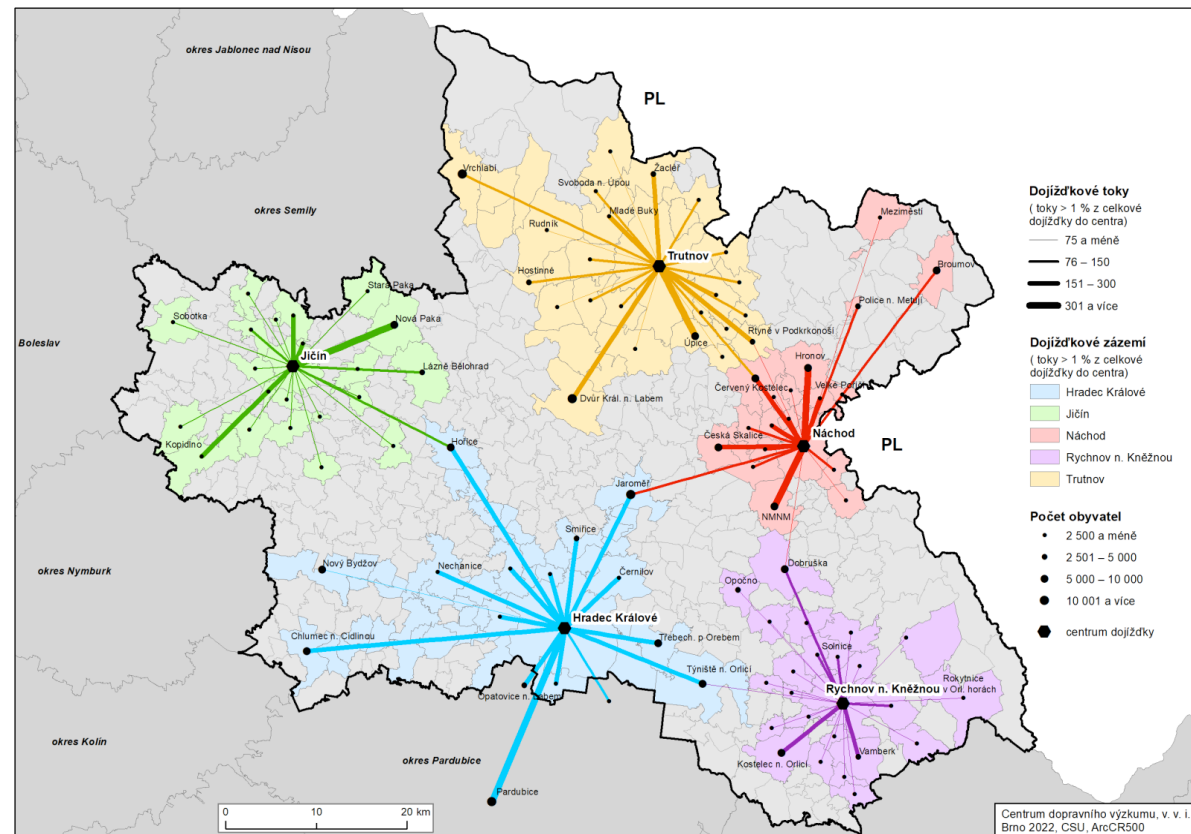


Proč je to ale 3.a? Bez vás to nepůjde.

Správní obvody



- > [SO ORP Broumov](#)
- > [SO ORP Dobruška](#)
- > [SO ORP Dvůr Králové n. L.](#)
- > [SO ORP Hořice](#)
- > [SO ORP Hradec Králové](#)
- > [SO ORP Jaroměř](#)
- > [SO ORP Jičín](#)
- > [SO ORP Kostelec n. Orlicí](#)
- > [SO ORP Náchod](#)
- > [SO ORP Nová Paka](#)
- > [SO ORP Nové Město n. Metují](#)
- > [SO ORP Nový Bydžov](#)
- > [SO ORP Rychnov nad Kněžnou](#)
- > [SO ORP Trutnov](#)
- > [SO ORP Vrchlabí](#)





Teze CYKLOVIZE 2030 a vazba na HK kraj

- **CYKLOVIZE 2030** 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.

VIZE: Královéhradecký kraj nabízí možnosti jak pro volnočasovou, tak zejména pro každodenní bezpečnou cyklistickou dopravu. Kraj je protkán ucelenou spojitou sítí bezpečné cyklistické infrastruktury. Je zajištěna cyklistická dostupnost lokalit s existující vysokou mírou dojížděky do zaměstnání a škol i dalších významných cílů regionu. Vybudované kvalitní zázemí pro úschovu kol nabízí možnost propojení cyklistiky s cestami hromadnou dopravou. Cyklistická infrastruktura současně výrazně zlepšuje podmínky pro pěší dopravu a turistiku.



Teze CYKLOVIZE 2030 a vazba na HK kraj

2030 versus 2035?

A co třeba takhle:

- **Rok 2024 – příprava akčního plánu a upřesnění koridorů**
- **Akční plán: 2025 – 2027**
- **Akční plán: 2027 – 2030**
- **A pak se uvidí**

Cyklovize 2030 – definování 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



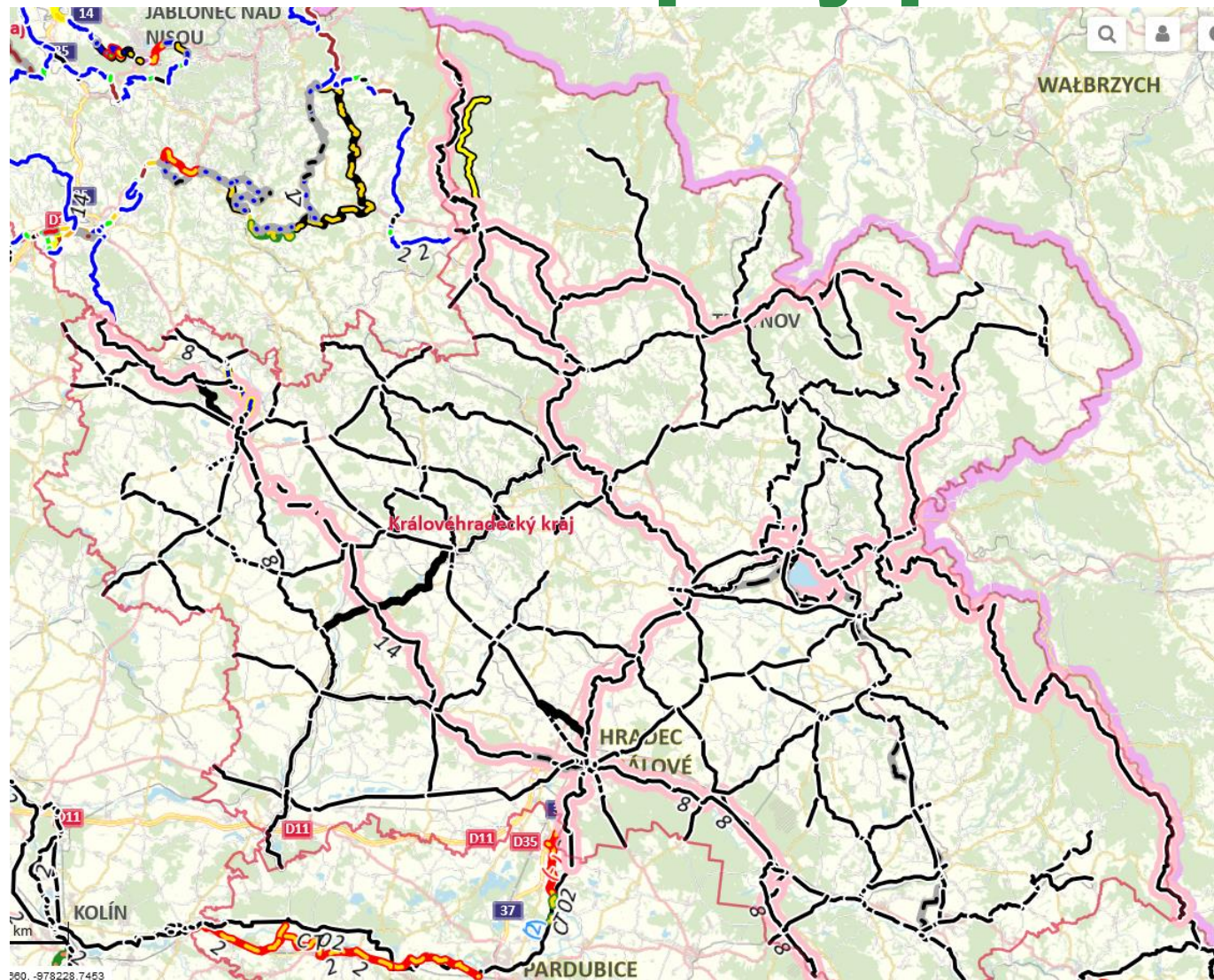
Česká kancelář
pojistitelů



Možný pomocný nástroj – mapový portál

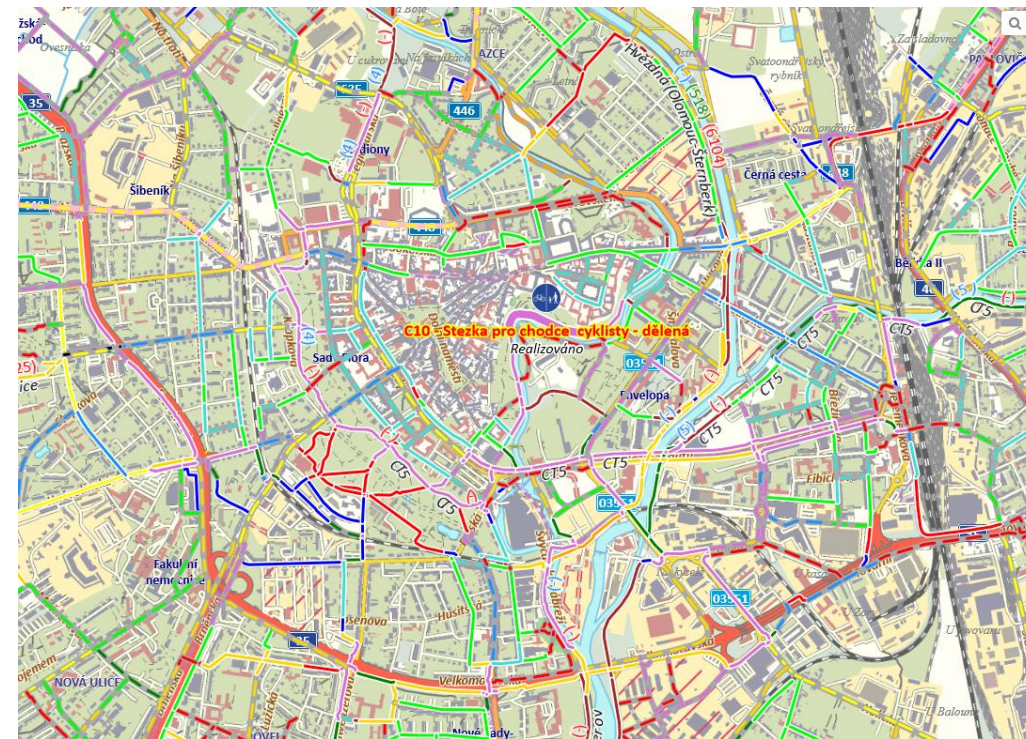


Cyklovize 2030 – mapový portál



Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Výstupem každého jednání s ORP mohou být upřesněné dopravní cesty pro cyklisty. Města si mohou využít aplikaci pro své územně plánovací podklady.



Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

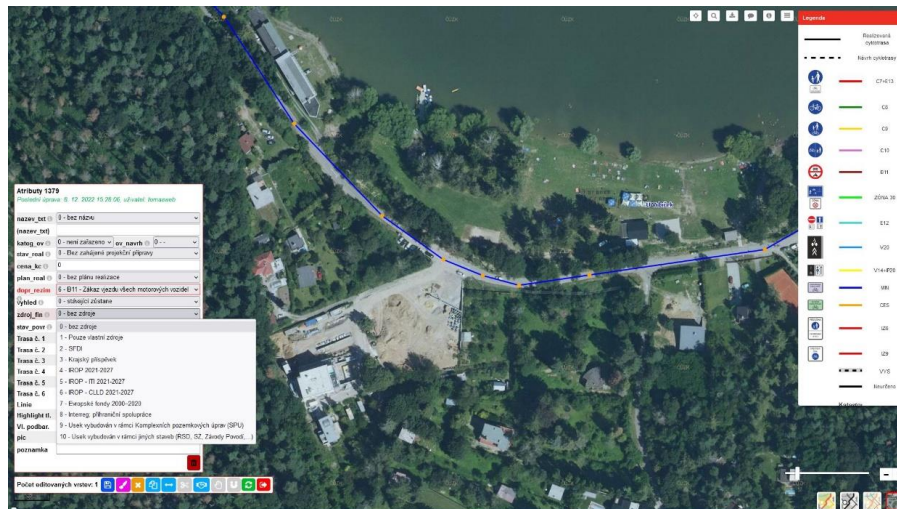
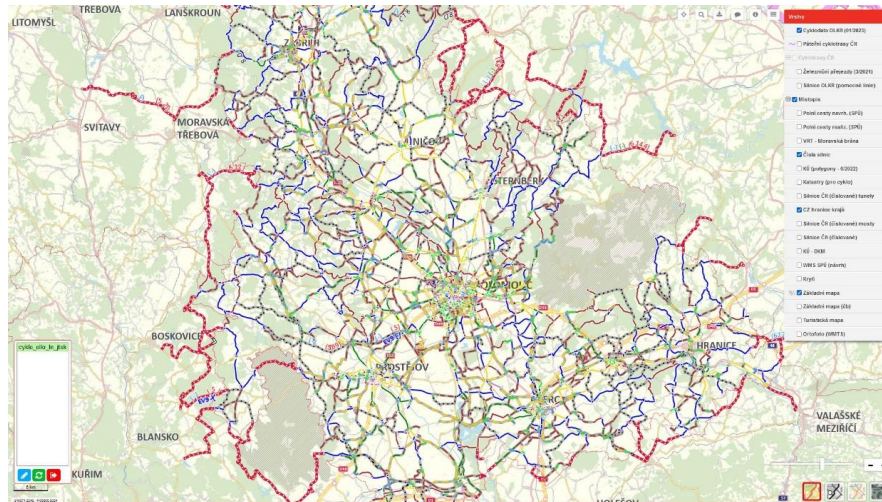
The screenshot displays the 'Cyklovize 2030' web application interface. The browser address bar shows the URL: <https://testmapy.machovsky.cz/?projekt=5>. The map shows a region in Olomoucký kraj, including the town of Mostkovice and surrounding areas. A legend on the right side of the map lists various cycling routes and their corresponding colors and line styles. The attribute panel on the left side of the map provides detailed information for a selected route (ID 1379), including its name, category, status, and other technical details.

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	tl. 3 Podbar. darkgrey tl. 6
Highlight tl.	8 tl. 12 Přeruš. 15 Mezera 10
VI. podbar.	znacka_b11_32.png tl. 0
poznamka	

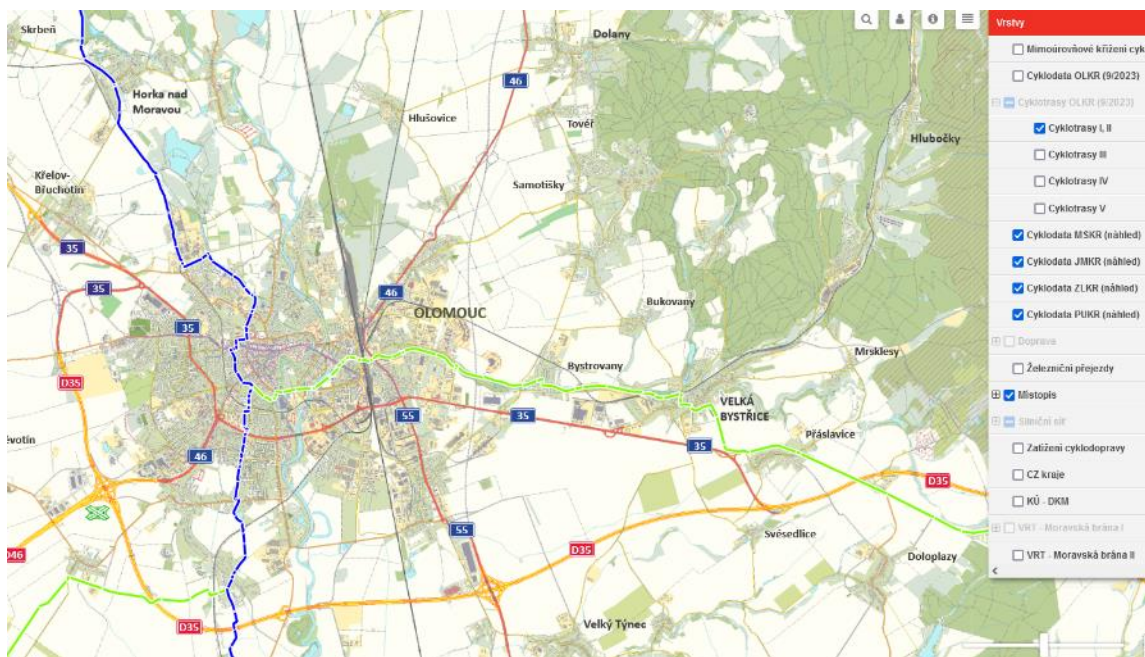
Počet editovaných vrstev: 1

Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje



Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Mapová aplikace, která dokáže filtrovat páteřní cyklotrasy



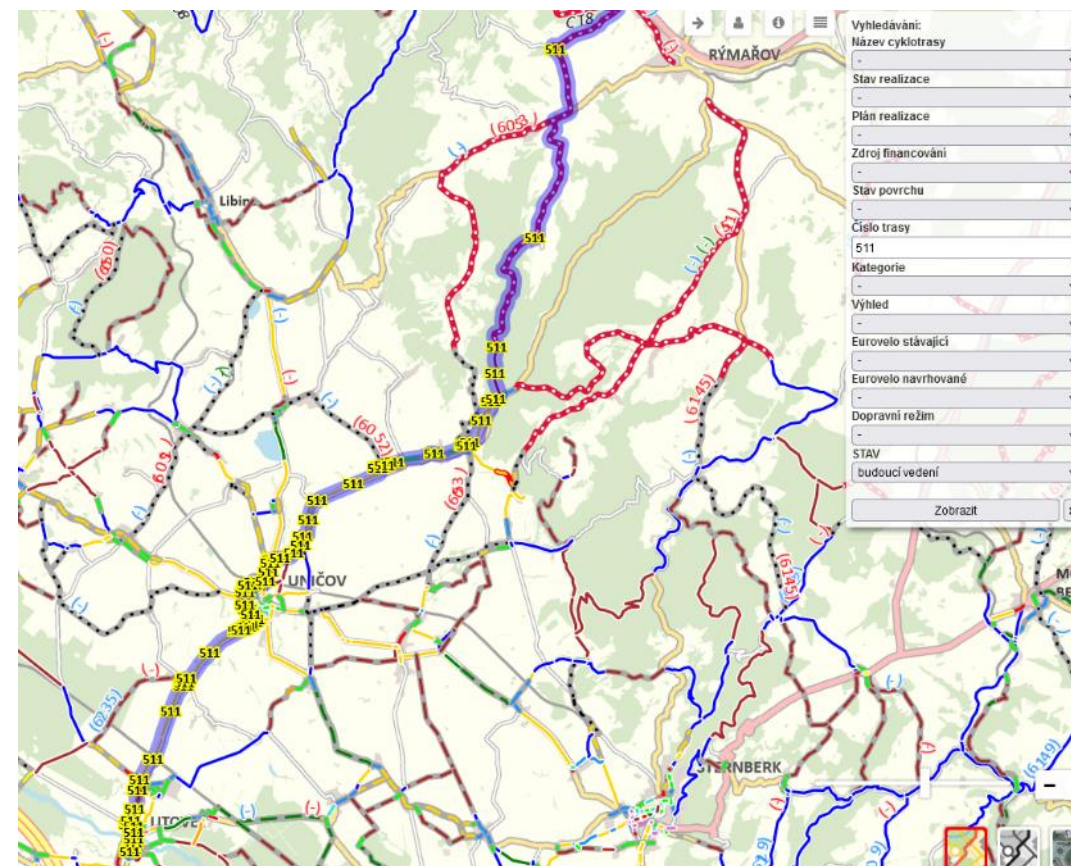
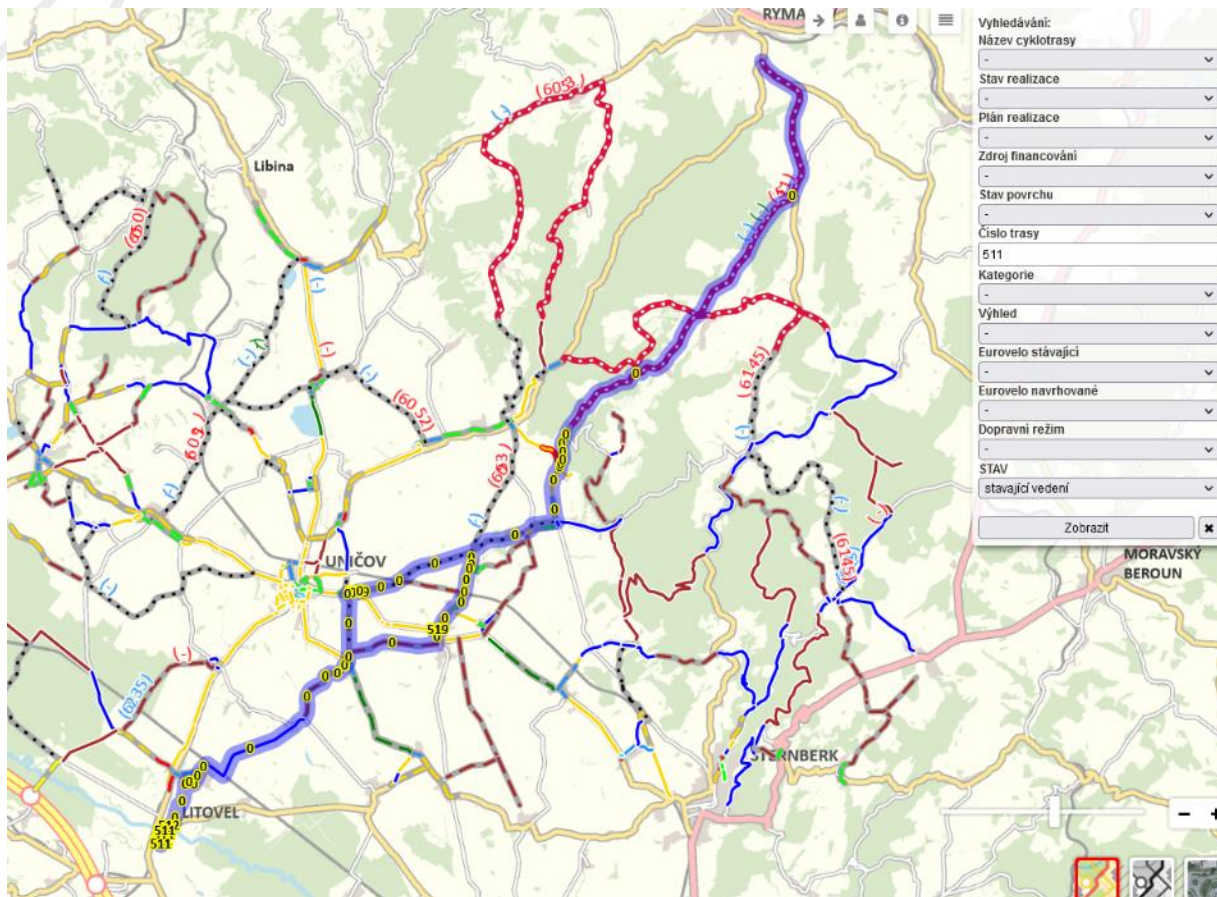
Cyklotrasy I. úrovně

- 4 Moravská stezka
- 5 Jantarová stezka
- 50 Bečva
- 8 Severní magistrála

Cyklotrasy II. úrovně – regionální

504	Prostějov - Přerov
508	Přerov - Lipník
509	Haná, Brodečka
511	Litovel - Uničov - vazba na CT8
512	Litovel - Šternberk (Gustava Frištejnského)
513	Olomouc - Prostějov
514	Olomouc - Přerov (přes Brodek u Přerova)
515	Olomouc - Konice
516	Olomouc - Litovel
517	Bystřička
518	Hvězdná (Olomouc-Šternberk)
519	Uničov - Šternberk
522	Litovel - Prostějov
523	Romže (Prostějov - Konice)
524	Konice - Litovel
525	Mohelnice - Uničov
526	Mohelnice - Zábřeh
527	Šumperk - Zábřeh
528	Šumperk - Jeseník - Zlaté Hory
529	Šumperk - Uničov

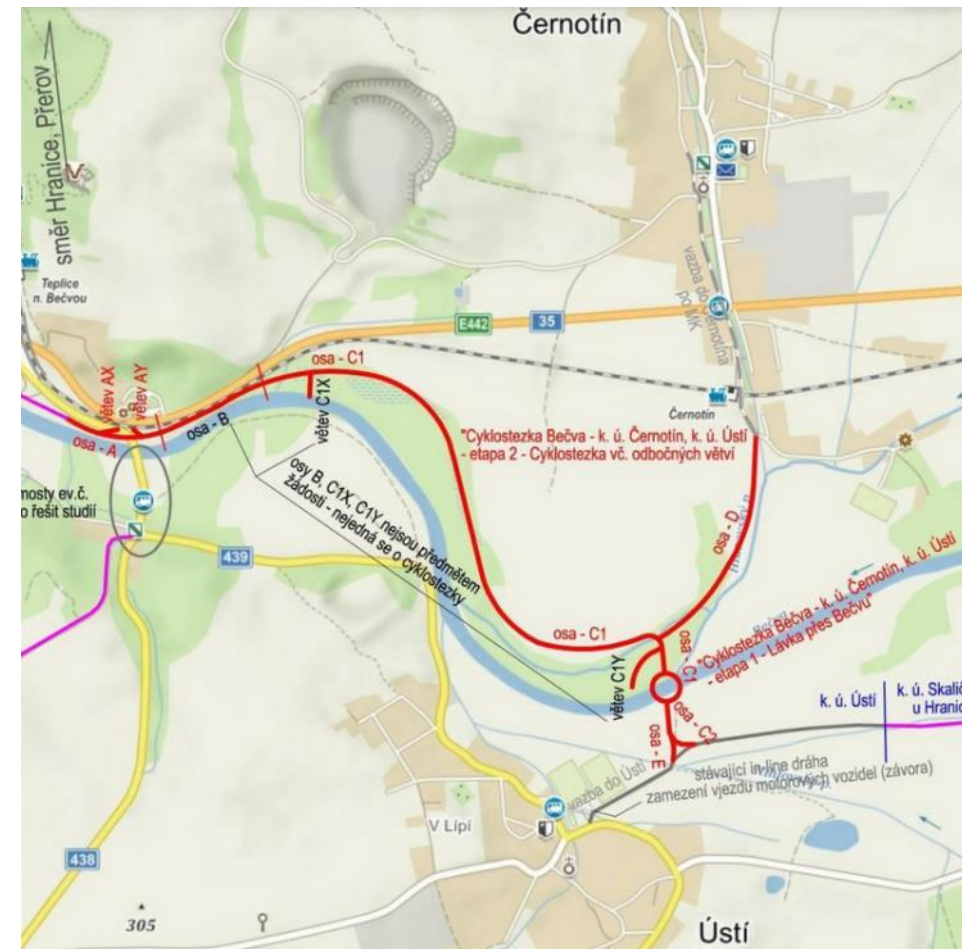
Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje



<https://www.citychangers.eu/projekty-detail/196/pribeh-cyklotrasy-511-litovel---unicov---dlouha-loucka---resov---rymarov>

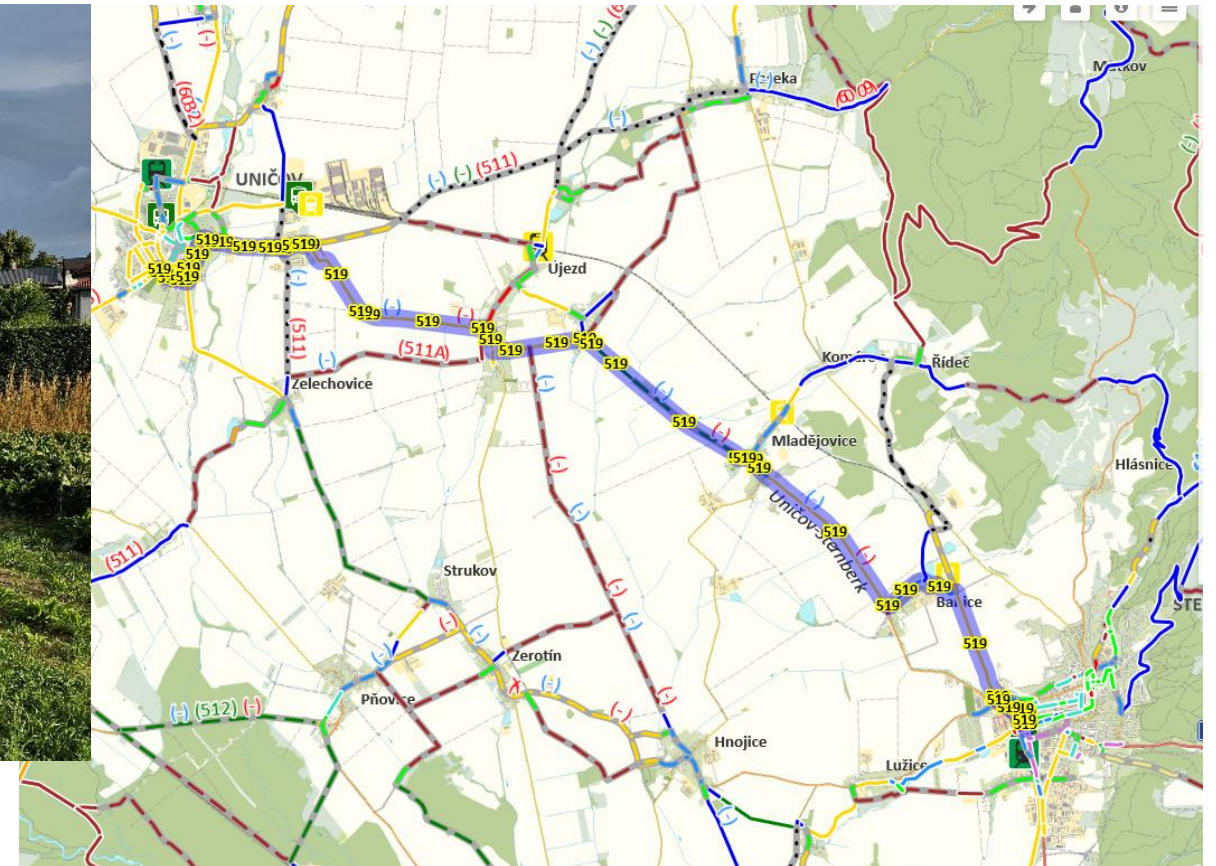
Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Přeznačení cyklotrasy 50 Hranice – Teplice nad Bečvou – Ústí v detailu



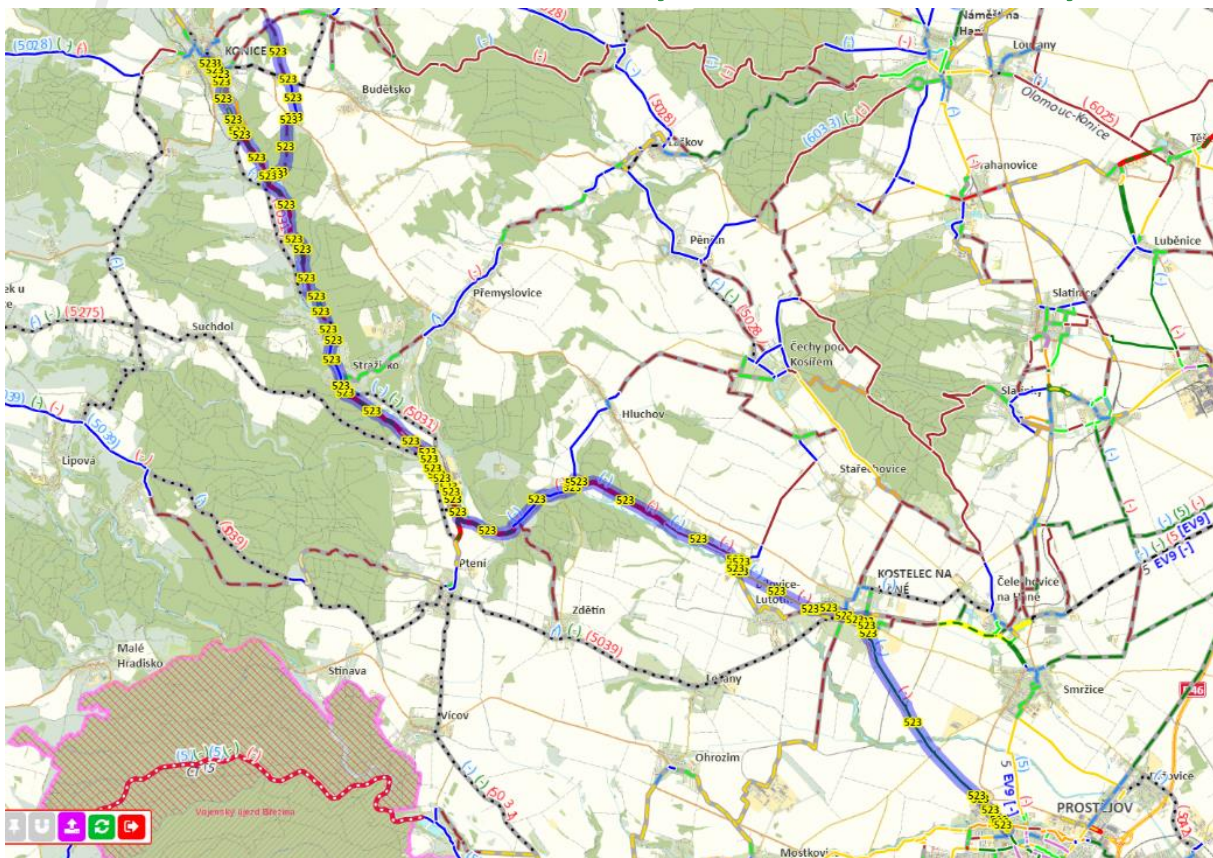
Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Víme, kudy povede v roce 2024 cyklotrasa 519 (nově značená)



Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

„Cyklostezka Romže“, bud. trasa č. 523 – kombinace různých dopravních režimů, rovněž využití lesní cesty, kterou zaplatí Lesy ČR. Jedná se ale výjimku.



Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Kraj, který má aktuální přehled o dokončených cyklostezkách a dalších komunikacích



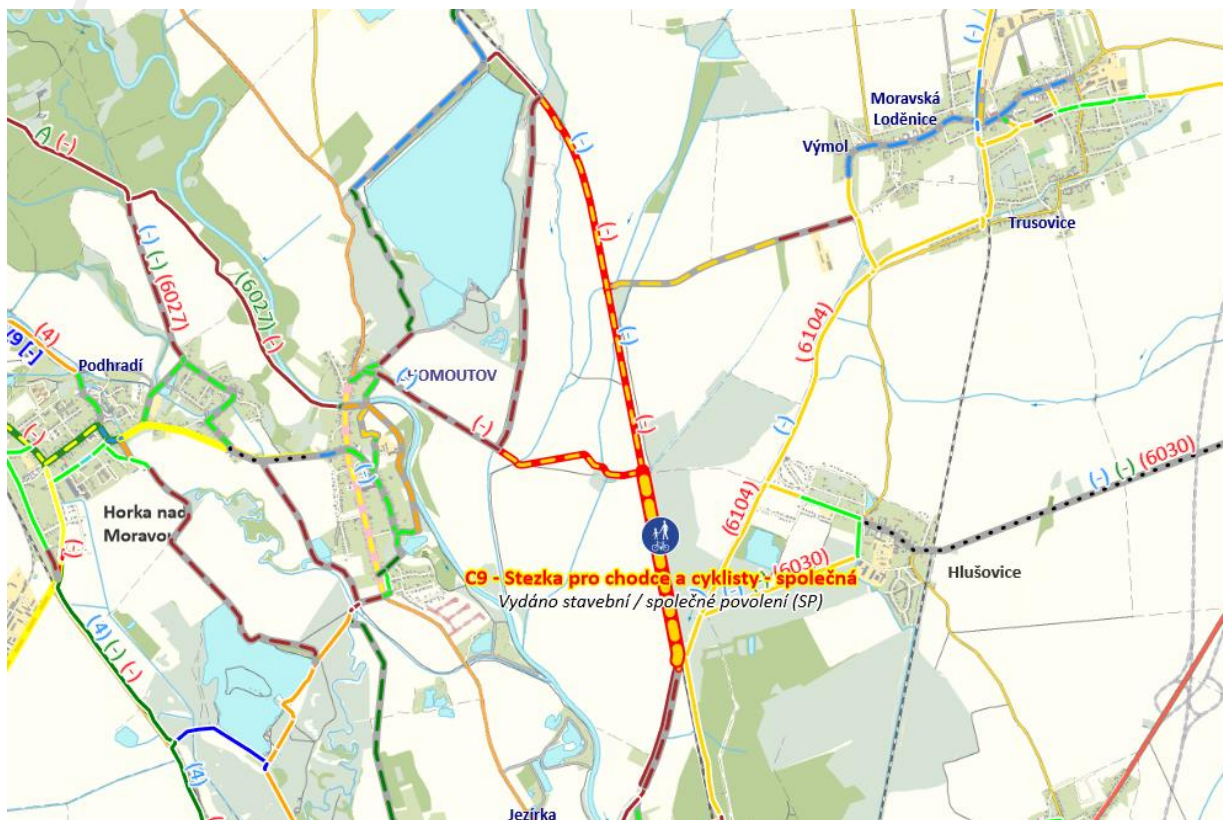
B11 na Moravské stezce u Hynkova. Úsek realizován z pozemkových úprav, 2023.

Akce dokončené 2022									
Obec	Stavba	Dokonění	Délka v m	Niklýty v mil. Kč	Financování	Poznámka	Údaje o PO	Projektant	
120	Haňovice	2022	420	3,1	vlastní zdroje	V realizaci, Zhotovitel Karetta			
121	Hranice - Mikroregion	2022	2903	31,0	SFDI 2020, Ol. Kraj	V realizaci do 2023 z důvodu náročnosti stavby lávky, Eurovia+KKS	DUSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SHP	
122	Jezeří	2022	150	1,5	ROP	Zhotovitel Sisko			
123	Kojetín	2022	145	2,6	SFDI 2021		DUSP z 3/2018	Atelis	
124	Kochovice - Tábaly	2022	650	5,4	SFDI 2022		DUSP z 12/2020	DS+GEO projekt	
125	Lutín, Lubnice	2022	1574	8,6	SFDI 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	DUSP z 4/2020	Ing. Simák	
126	Lužice	2022	966	9,0	SFDI 2022	Zhotovitel Online-Olin	DUSP z 6/2020	COHAB Project s.r.o.	
127	Mikroregion Předina	2022	6000	23,8	SFDI 2021	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	DUSP z 2/2021	Ing. Holcík	
128	Olomouc	2022	900	9,8	TI	Zrealizováno, Zhotovitel Karetta	DUSP z 12/2016, SP 4.4.2020	Ing. Tomáš Ruth	
129	Olomouc	2022	526	3,2	TI, Ol. Kraj	Zrealizováno, Zhotovitel Karetta	DSP z 6/2019	DS+GEO projekt	
130	Olomouc	2022	234	4,2	vlastní rozpočet	Realizováno v návaznosti na TT, zahájení v 7/8/2022, zhotovitel insta		Ing. Tomáš Ruth	
131	Olomouc	2022	756					MCO	
132	Olomouc	2022	160	24,4	SFDI 2021, Ol. Kraj	Dokončeno těleso podjezdu (tubusu) na 13,3 mil. Kč, po realizaci okružní křižovatky Lipnická/Velká Dílačka bude realizována samotná cyklostezka	DUR+DSP	MCO	
133	Přerov	2022	303	5,7		Realizováno, Zhotovitel Sisko, řeší se problémy s přelozkami ČEZ, část je bez finálního bytu		PRINTES-Atelis, s.r.o.	
134	Přerov	2022	900	13,5	TI, Ol. Kraj	Zrealizováno	DSP+PDPS	PRINTES-Atelis, s.r.o.	
135	Přerov	2022	200	3,4	vlastní rozpočet, ŘSD		DSP+PDPS	Dopravoprojekt Ostrava spol. s r.o.	
136	Přerov	2022	815						
137	Saršeň	2022	289	2,2	vlastní rozpočet	Zrealizováno, Zhotovitel Modos	DUSP z 11/2021	Ing. Luďka Vrbta	
138	Stěrnberk	2022	330	3,3	vlastní rozpočet	V rámci rekonstrukce MK	DUSP 11/2020	DS+GEO projekt	
139	Stěrnberk	2022	260	2,6	SFDI, Ol. Kraj	Zrealizováno, Zhotovitel K2 STAV Stěrnberk	DUSP z 2/2020	Atelis	
Celkem:			18491	151					
Akce zahájené v letech 2020-2022 s dokončením realizace 2023									
140	Dlouhá Loučka	2023	1064	7,2	SFDI 2022	Zhotovitel Swietelský, 6. máj, Od zahájení	DUSP z 12/2020	Ing. Limanovský	
141	Hranice	2023	780	6,0	SFDI 2022		RDS z 2/2022	Tomáš Kočnar	
142	Hranice	2023	1226	10,8	ROP, Projekt s právním aktem	Zrealizováno, Zhotovitel Swietelský	DUSP z 12/2021	Ing. Tuchař	
143	Hranice - Mikroregion	2023	250	7,9	SFDI 2020, Ol. Kraj	2023 dokončeni lávky, Eurovia+KKS	DUSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SHP	
144	Klenovice	2023	640	4,8	SFDI 2022	jen část po Hřbitov	DUSP z 5/2020	Ing. Kadlčík	
145	Náměšť na Hané	2023	1473	13,3	SFDI 2022, Ol. Kraj 2023	Zhotovitel Spro stavební	DUSP z 5/2019	Atelis	
146	Olomouc	2023	20	0,3	ROP	JAMASTAV MORAVIA a.s.	PDPS z 6/2020	AQUA Procon s.r.o.	
147	Olomouc	2023	40	1,1	ROP	V realizaci, Zhotovitel ELEKTRO-FLEXI s.r.o.	DSP z 12/2018	DS+GEO projekt	
148	Olomouc	2023	90	1,2	ROP	V realizaci, Zhotovitel K2 STAV s.r.o.	DSP z 11/2020	DS+GEO projekt	
149	Postřelmov	2023	345	3,1	Ol. Kraj 2022	Zhotovitel Karetta		Ing. Mgr. Kalbáková	
150	Přerov	2023	270	6,9	SFDI 2022		PDPS	IT&D Development s. r. o.	
151	Stěrnberk - Mikroregion	2023	35	3,5	SFDI 2022, Ol. Kraj	Oprava stávajících úseků, v realizaci, Zhotovitel Ppor	DUSP z 8/2020	Atelis	
152	Troubelice	2023	855	6,4	Ol. Kraj 2022	V realizaci	zpracována se DUSP	Ing. Klásek	
153	Zábřeh	2023	1429	12,0	Ol. Kraj 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	zpracována DPS	Ing. Mgr. Kalbáková	
154	Zábřeh	2023	290						
155	Olomouc	2023	126	2,0		Zhotovitel Skanska	DUSP z 11/2021	Dopravní projektování	
156	Horka nad Moravou + SSOX	2023	540	4,7	Ol. Kraj	Zhotovitel Karetta	DUSP z 3/2021	Atelis	
157	Mladějovice	2023	1736	11,8	ROP, Projekt se zaregistrovanou první žádostí	Zhotovitel Karetta	DUSP z 2/2020	Atelis	
158	Olomouc	2023	400	7,4	ROP	Zhotovitel Swietelský	DPS z 12/2018	Atelis	
159	Lipník nad Bečvou	2023	607	4,9	Ol. Kraj	Projekt se právním aktem	DUSP z 5/2021	Ing. Majer	
160	Olomouc	2023	225	12,1	SFDI 2022, Ol. Kraj 2023	V realizaci, Zhotovitel Skanska	DSP z 7/2019	Atelis	
161	Mohelnice	2023	274	2,5		Realizace do 8/2023, Strabag	DUSP z 10/2022	Ing. Vršáček	
162	Olomouc	2023	411	1,8	ROP, Projekt s právním aktem	Realizace 7.9.2023 v rámci územníková stavební s.r.o.	DUSP z 2/2022	Ing. Klásek	
163	Petrov nad Desnou	2023	474	14,1	SFDI 2022 jen pro obec Petrov nad Desnou	V realizaci, Zhotovitel M-Silnice	DUSP z 10/2020	Atelis	
164	Horka nad Moravou	2023	349	5,6	ROP, Projekt s právním aktem	Zrealizováno, Zhotovitel K2 STAV Stěrnberk	DUSP z 8/2023	Atelis	
Celkem:			14386	251					

Mimo jiné víme, že v kraji je k 12. 12. 2023 478 km cyklistických komunikací.

Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Kraj, který má aktuální přehled o plánovaných cyklostezkách



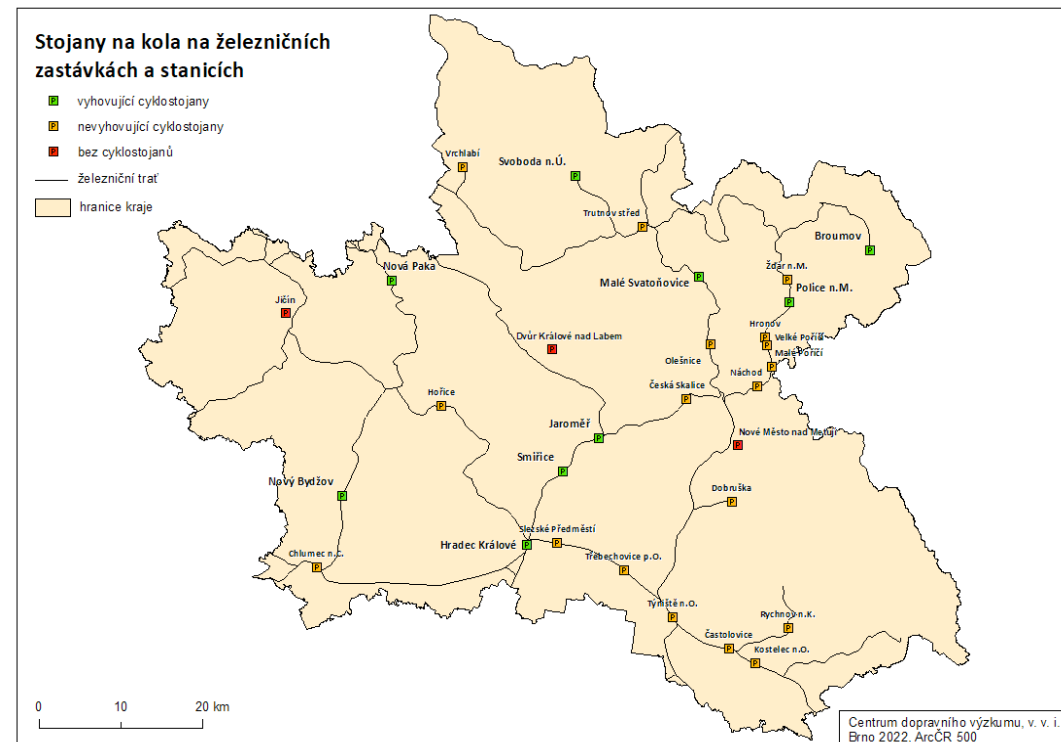
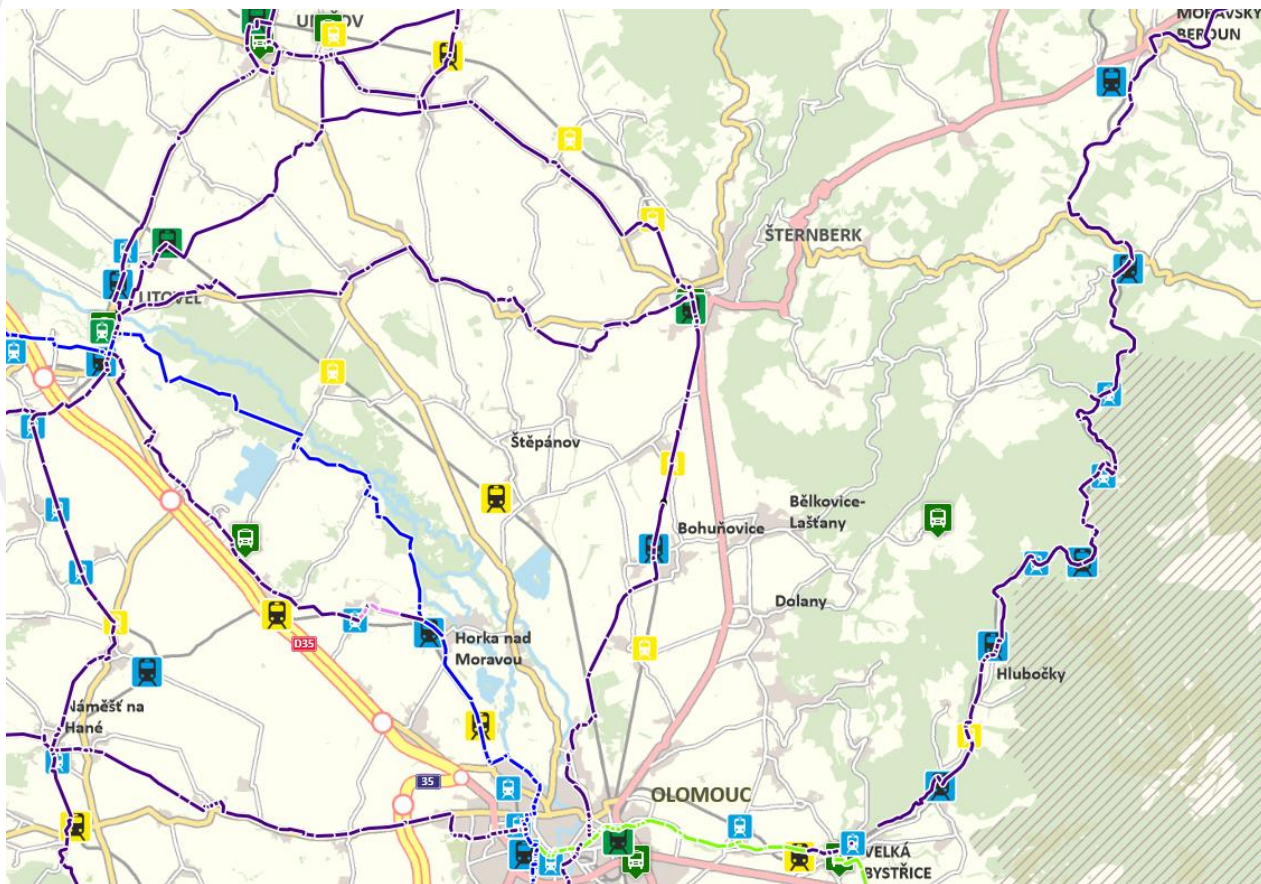
12.12.2023 – právě se realizuje

12. 12. 2023 Přehled plánovaných cyklostezek ve stupni DUR a vyšším: **Je monitorováno více než 149 km cyklistických stezek a pruhů v objemu cca 1,762 mld. Kč**

DUR	Okres	Dělní	Okres v km	Průběh celkové délky (km)	Výstavba (km)	Stavba (km)		Délka (km)	Předmět realizace	Stavba	Předmět realizace	Kategorie stezek / pruhů	Předmět realizace	Předmět realizace	Předmět realizace	Předmět realizace	
						Nová (km)	Prodloužení (km)										
001	Olomouč	Olomoučská	100	100	0	100	0	100	100	0	100	0	100	0	100	0	100

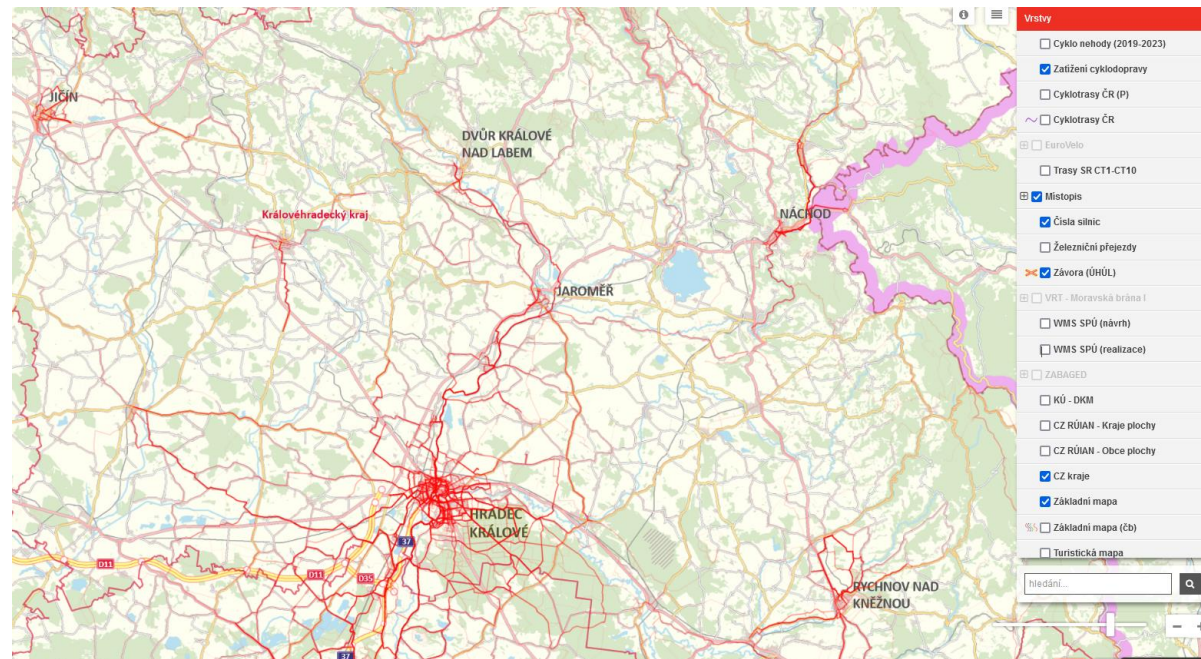
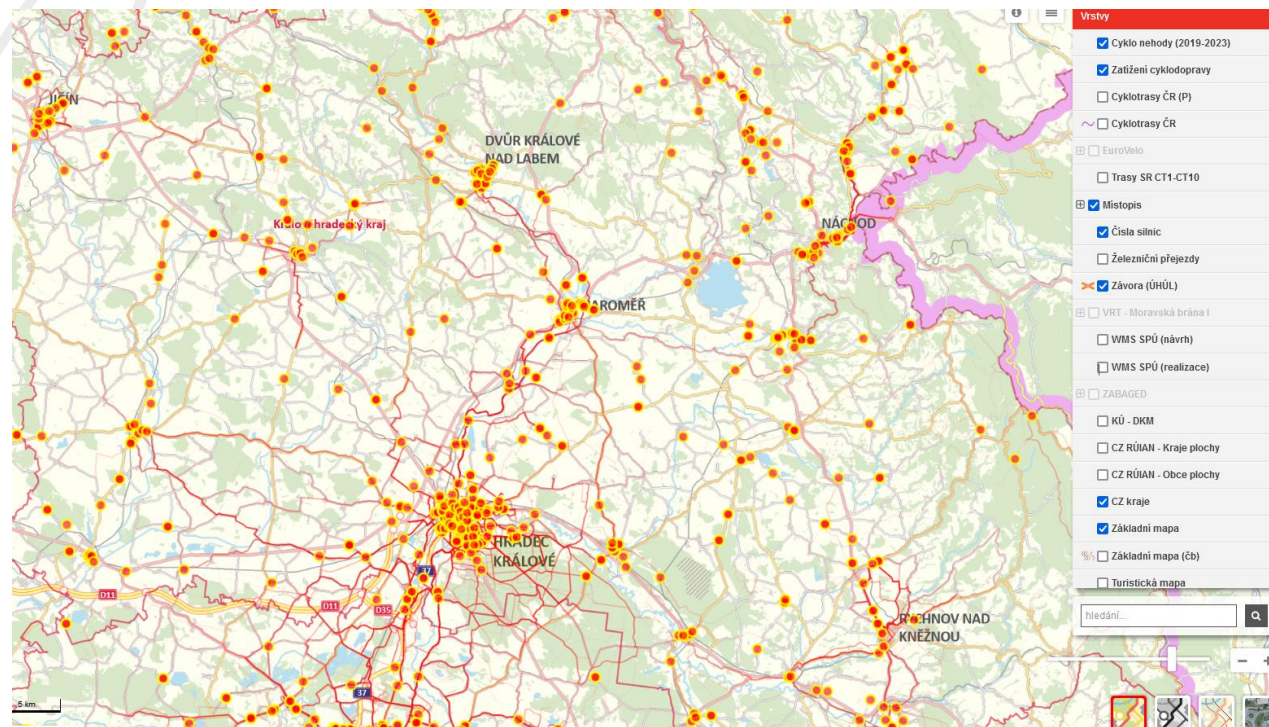
Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Kraj ví, kde chce realizovat opatření Bike and Ride



Cyklovize 2030 – mapový portál, příklady z Olomouckého kraje

Kraj ví, kde jsou nehody, kde se jezdí





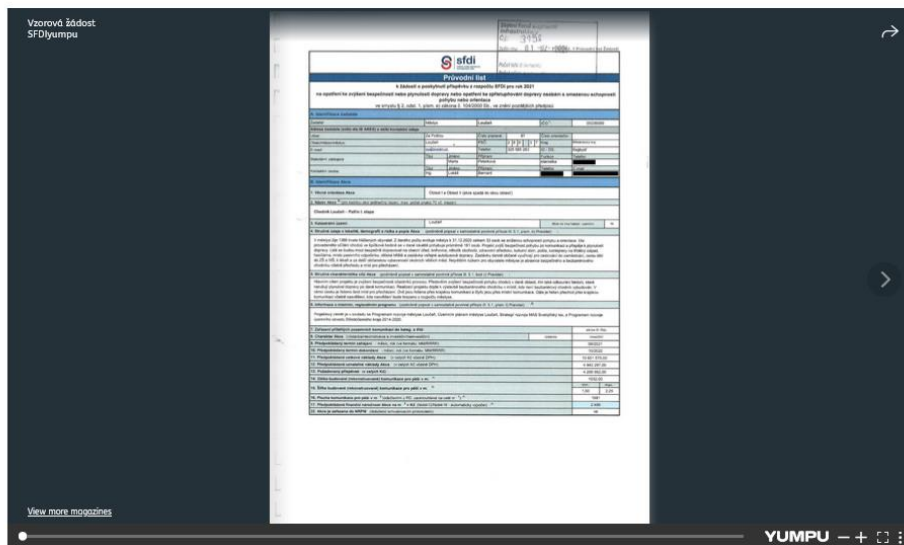
Finance



ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Vzorová žádost

Vzorová žádost



STÁTNÍ FOND
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
IČ: 70856508

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

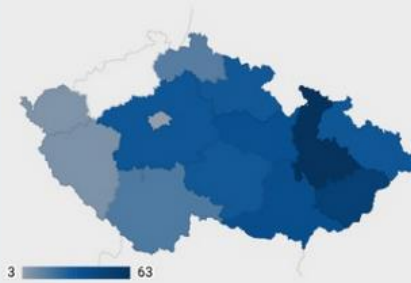
Přehled schválených příspěvků z rozpočtu SFDI v letech 2015 - 2022

Možnosti filtrování dat

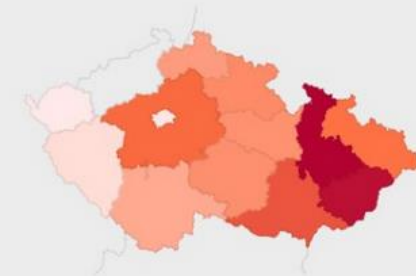
Druhy příspěvků...	Částka celkem
<input type="checkbox"/> Křižení	1,997 mld.
<input checked="" type="checkbox"/> Cyklostezky	3,184 mld.
<input type="checkbox"/> Bezpečné chodníky	5,994 mld.

Rok schválení: 2 015 — 2 022

Počet příspěvků
381



Schválený objem příspěvků
3,184 mld. Kč



Vybrat jen příspěvky v rozmezí jejich výše: 0,00 Kč — 183 544 494,00 Kč

ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Průběh financování

Průběh financování

Příprava akce

Žadatel o příspěvek zajišťuje:

- zpracování projektové dokumentace
- důraz na bezbariérové řešení a dodržení 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 nabýt 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 netze doplňovat, vyjma upřesnění zjištěných nejasností
- kontrola projektové dokumentace na soulad s předpisy a koncepčnost řešení
- 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:

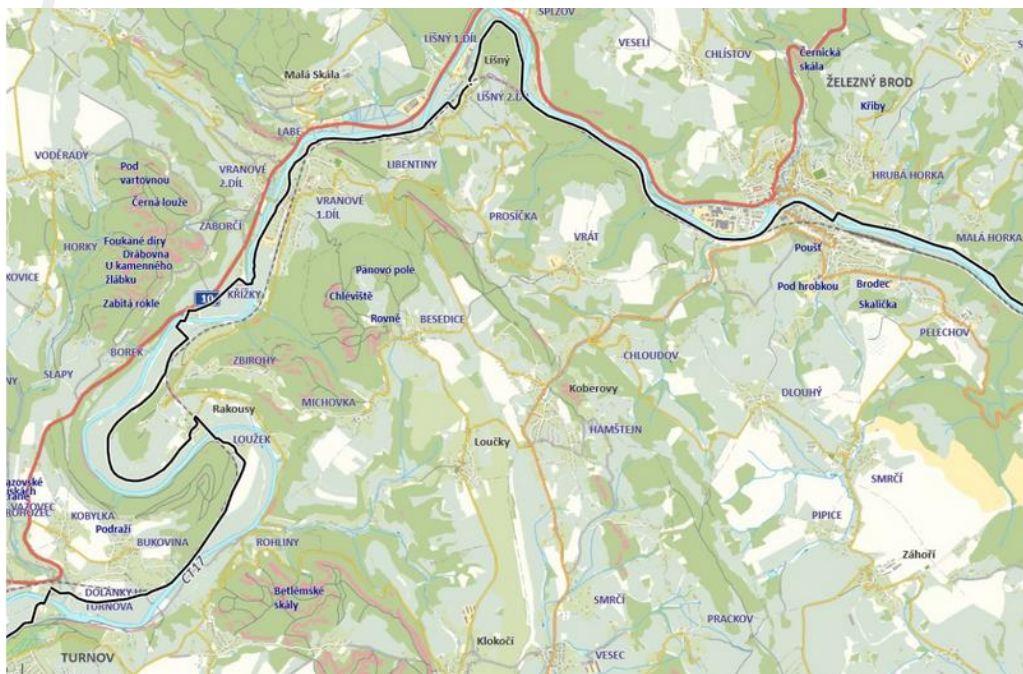
- zpracuje žádost vč. příloh podle „Pravidel pro poskytnutí příspěvku“
- SFDI | Poskytování příspěvků - základní informace
- bezpečnost / cyklostezky / křižení
- každoročně schválení a zveřejnění pravidel
- izo se inspirovat zveřejněnými pravidly z předchozích let
- termíny pro předkládání žádostí na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

Uzavření smlouvy

Mezi SFDI a příjemcem:

SFDI – dodatek

- Možná znáte dopravní cestu pro cyklisty Turnov – Mala Skála ze sousedního Libereckého kraje



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

ROK 2023

Letos přišlo 58 žádostí s celkovým požadavkem 584 618 670,40 Kč.

Alokace pro letošní žádosti (tedy akce schválené pro období 2023-2024) je 552 304 982 Kč.



Evropské fondy - rekapitulace

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 - rekapitulace

Statistiky k výzvě - 23. 10. 2023

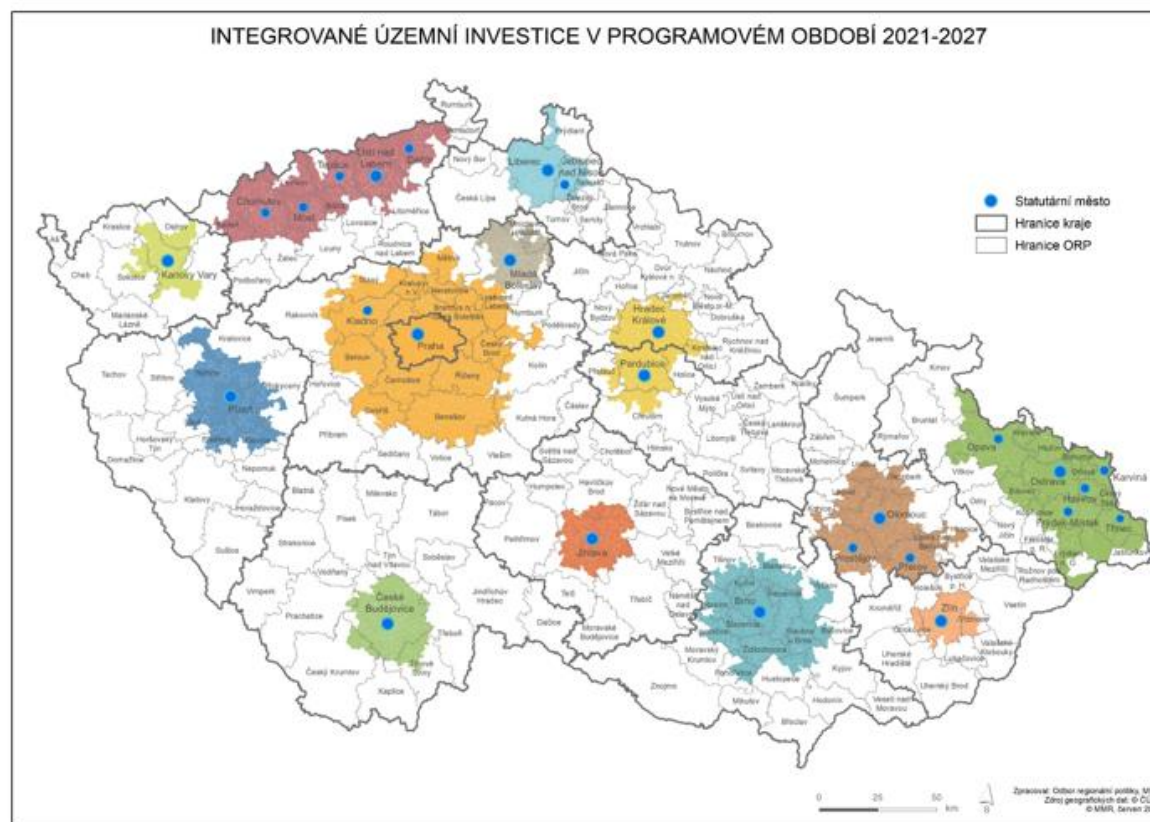
Finanční alokace výzev (příspěvek EU)	1 844 565 705 Kč
Finanční prostředky v zaregistrovaných žádostech o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů	1 362 798 559 Kč
Počet zaregistrovaných žádostí o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů	75
Naplnění alokace výzvy	73,9 %



Evropské fondy

Integrované územní investice 2021 – 2027 (nástroj ITI)

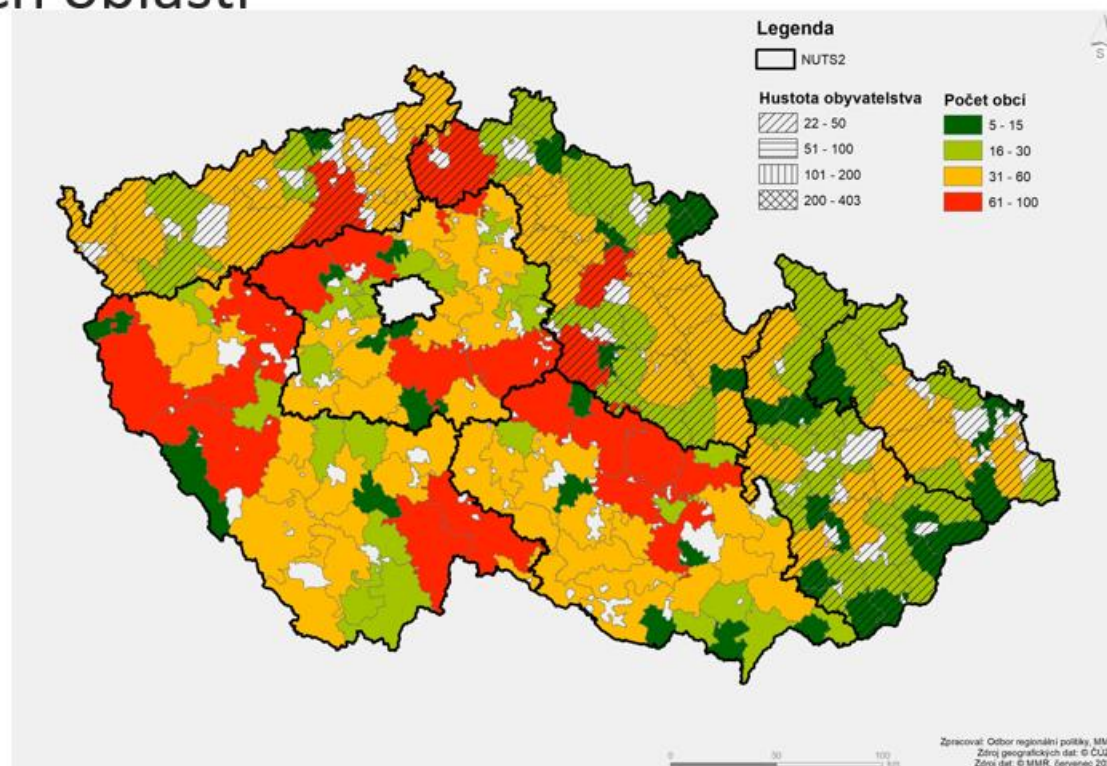
- Nástroj pro **rozvoj metropolitních oblastí**
a aglomerací → jádrové město
a obce v zázemí
- **Vymezení na bázi funkčních vazeb** → překonávání
územně-správního členění
a roztříštěné sídelní struktury
- **13 ITI v ČR**



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

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



Cyklovize 2030

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

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:

Královéhradecký kraj



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

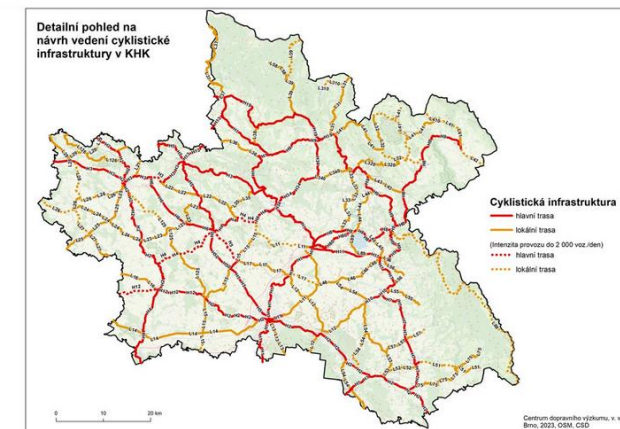
Královéhradecký kraj

Zobrazit mapu

Základním koncepčním dokumentem v Královéhradeckém kraji je Nadregionální strategie KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů. Poprvé byla schválena v roce 2013, poslední platná aktualizace byla provedena v roce 2016. Nově strategie definuje dvě trasy v území tzv. "propojky" spojující dálkové trasy v našem regionu. Celá strategie je ke stažení na tomto [odkaze](#).

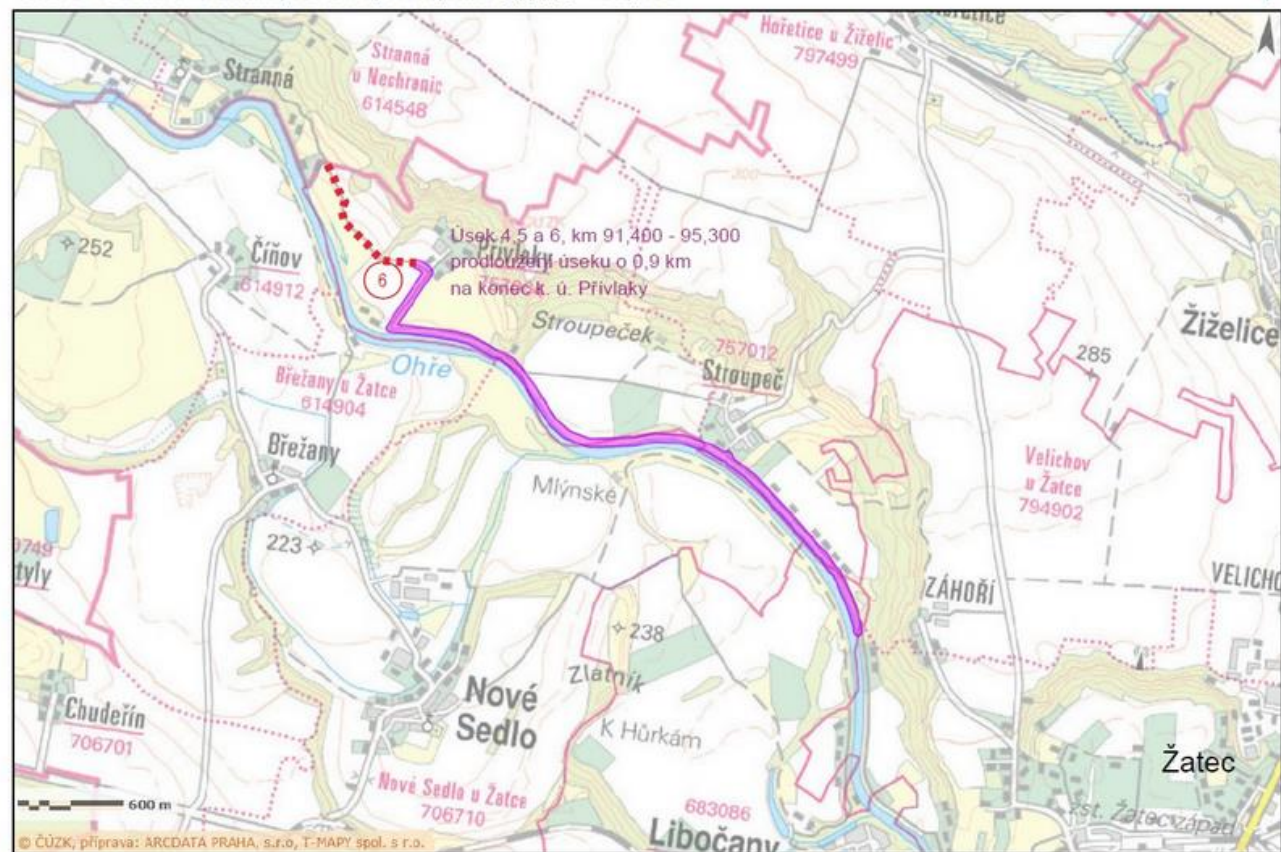
V letech 2022 - 2023 se vypracovala nová Strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035, která bude schválena v prosinci 2023. Nová strategie Královéhradeckého kraje se zaměřuje na vybudování sítě bezpečné cyklistické infrastruktury jak pro volnočasovou, tak zejména pro každodenní bezpečnou cyklistickou dopravu. Soustředí se na vybudování kvalitního zázemí pro úschovu kol a vytváří možnosti propojení cyklistiky s cestami hromadnou dopravou. Nová strategie je ke stažení na tomto [odkaze](#).

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



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

12/12/2023

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



Evropské fondy

ŘO IROP dne 21. 9. 2023 vydal změny textu 35. / 36. výzvy IROP - Infrastruktura pro cyklistickou dopravu - SC 6.1 (MRR / PR). Předmětem změn je posun data ukončení příjmu žádostí o podporu - v 35. výzvě pro méně rozvinuté regiony na 26. 1. 2024, v 36. výzvě pro přechodové regiony na 29. 3. 2024.

Dále se mění nejzazší datum ukončení realizace projektu na 30. 9. 2027 a zvedá se maximální výše celkových způsobilých výdajů na projekt na 60 mil. Kč. Se změnou textu výzev je spojena také aktualizace Specifických pravidel pro žadatele a příjemce, kterou se do aktuálního znění pravidel promítají dílčí metodické změny v IROP a dílčí upřesnění textu, s účinností k 27. 9. 2023.

Aktuální dokumentace je dostupná na [webu IROP](https://www.stavbycyklo.cz/evropske_fondy).

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev. **Vše se týká B11 – Co je to za značku?**



Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 1. Navrhujeme aby mezi podporované aktivity patřily komunikace cyklotras s dopravní značkou B11 a to pokud budovaný úsek bude součástí cyklotrasy první nebo druhé nejvyšší kategorie a je projektován jako komunikace pro cyklistický provoz.

Dále úpravy specifických kritérií přijatelnosti v aktivitě pro cyklistickou dopravu a to tak, aby za odpovídající napojení komunikaci pro cyklisty byla považována také cyklotrasa s dopravní značkou B11 a to pokud úsek, na který má být budovaný úsek napojen je cyklotrasou první nebo druhé nejvyšší kategorie.

Úprava textu:

V odůvodněných případech a jen v nebytně nutném rozsahu (např. z technických důvodů na stávajícím mostě) je možné kromě vyhrazené komunikace vybudovat i:

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (s dopravním značením IP20a/IP20b)
- stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem (s dopravním značením C09a/C09b)
- **komunikaci s dopravním značením B11.**

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 2. Navrhujeme aby mezi podporované aktivity patřily komunikace cyklotras s dopravní značkou B11 a to pokud budovaný úsek bude součástí cyklotrasy první nebo druhé nejvyšší kategorie a je projektován jako komunikace pro cyklistický provoz.

Dále úpravy specifických kritérií přijatelnosti v aktivitě pro cyklistickou dopravu a to tak, aby za odpovídající napojení komunikací pro cyklisty byla považována také cyklotrasa s dopravní značkou B11 a to pokud úsek, na který má být budovaný úsek napojen je cyklotrasou první nebo druhé nejvyšší kategorie.

Úprava textu:

V odůvodněných případech a jen v nebytně nutném rozsahu (např. z technických důvodů na stávajícím mostě) je možné kromě vyhrazené komunikace vybudovat i:

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (s dopravním značením IP20a/IP20b)
- stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem (s dopravním značením C09a/C09b)
- **komunikaci s dopravním značením B11.**

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

Odůvodnění:

Existují v praxi případy, kdy nelze použít na části trasy režim C8, C9 ani C10 a ani cyklistickou zónu. Stále se proto hledají možnosti, jak obce mohou realizovat části cyklotras v režimu B11. Při plánování vedení jednotlivých dílčích úseků je z praxe jednoznačně nevhodnější využití starých úvozových cest, lesních a polních cest především ve vlastnictví obcí. Vedení těchto cest bylo zpravidla vytvořeno původními obyvateli území v době, kde se ještě k dopravě užívalo převážně vlastní či zvířecí síly. Cesta je tedy z hlediska směrových a výškových parametrů ideálním vedením v daném prostředí. Taktéž jsou tyto cesty většinou v majetku obcí. Z důvodu nárůstu velikosti zemědělské a lesní techniky již vesměs nejsou ani touto technikou využívány, neboť se do úvozu nevejde. Jedná se o stávající cestu, kterou lze za poměrně malé náklady opravit. Využitím tohoto postupu dochází k výrazným úsporám nákladů. Jenomže na opravy takovýchto cest nejsou nikde dotace. Stále platí nemožnost využití stávajících dotačních programů SFDI a IROP, neboť zpravidla se na cestě nacházejí rekreační objekty, u kterých musí být zachována dopravní obslužnost. Taktéž může být cesta využívána k dopravní obsluze zemědělské, či lesní činnosti. Dané skutečnosti jsou prozatím v rozporu s pravidly jak dotačních programů SFDI tak IROP. Při optimalizaci a opravách takovýchto úseků lze využít pouze dotační programy jednotlivých krajů či vlastní finanční prostředky obcí.

Nepůjde o dotování budování cyklostezky na jakékoliv komunikaci označené značkou B11 ale pouze o vybrané úseky na nejdůležitějších cyklotrasách v daném území. Které definuje každá krajská cyklostrategie. Nižších úrovní se tato výjimka týkat nebude.

Tato možnost se již objevila v Operačním programu spravedlivá transformace, který se ovšem týká jen postižených regionů Ústeckého, Karlovarského a Moravskoslezského kraje kde je to uvedeno takto:

D.10 Obnova území – infrastruktura

D.10.1 Typy podporovaných projektů a aktivit

Aktivita 1. Výstavba a modernizace komunikací pro cyklisty

Výstavba a modernizace vyhrazených komunikací pro cyklisty včetně doprovodné infrastruktury (mobiliář, osvětlení, odpočívadla, stojany na kola, stanoviště pro bikesharing apod.), přírodě blízkých opatření a opatření přispívajících k ochraně biodiverzity.

Vyhrazenou komunikací pro cyklisty je stezka pro cyklisty (s dopravním značením C8a/C8b) nebo stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (s dopravním značením C10a/C10b) umístěná samostatně nebo v přidruženém prostoru pozemní komunikace.

V odůvodněných případech a jen v nebytně nutném rozsahu (např. z technických důvodů na stávajícím mostě) je možné kromě vyhrazené komunikace vybudovat :

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (s dopravním značením IP20a/IP20b)
- stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem (s dopravním značením C09a/C09b)
- komunikaci s dopravním značením B11.

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 3. Navrhujeme do textu na stranách 37 a 38 u odrážky Projekt výstavby, modernizace nebo rekonstrukce vyhrazené komunikace pro cyklisty sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami je zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která:

- Nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, **či další zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h**, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 750 obsazenými pracovními místy
- Nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, **či další zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h**, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 6000 obyvateli

Doplnit větu: či další zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h

Odůvodnění:

Jako velmi problematický se jeví požadavek nepřerušnosti komunikace v režimu cyklistické komunikace, označené dopravním značením C8, C9 a C10. Tedy přesněji – pokud bude mít plánovaná komunikace pro cyklisty více částí, musí pravidla výzvy splňovat každá z částí. Jenže toto se jeví jako velký problém, zejména v údolích řek. Velice často se tam prostě víc komunikací nevejde a žadatel je nucen lepit kousky cyklostezek s kousky komunikací s jiným dopravním režimem (příloha jako příklad z Karlovarského kraje). Tradičně dopravní komunikace označená jako B11 (zákaz vjezdu všech motorových vozidel), nebo ještě častěji komunikace s minimálním zatížením. Policie ČR se ke změnám režimu obecně staví velice zdrženlivě. Hlavním problémem tak není financování úseků cyklostezek (myšleno úseky s dopravním značením C8, C9 a C10), ale pokud nemají návaznost na požadované režimy, tak jsou vlastně nefinancovatelné. Pokud je problém v Evropské unii, že daná pravidla vnutila České republice, tak ji to vysvětlíme. Jednou z možností je využít Světového silničního kongresu, který probíhá v Praze ve dnech 2. – 6. 10. 2023, kde hned první den je věnován ministerskému bloku, kde se budou prezentovat jen dvě témata. Podpora bezpečnosti a podpora cyklistické dopravy. Oba bloky jsou za účasti našeho ministra dopravy Ing. Martina Kupky. Dále je možnost využít řady mezinárodních dohod ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy, na které je možné se odvolat. V případě zájmu na ně odkážeme. Je potřeba vysvětlit úředníkům EU, že Česká republika má svá specifika a ty je potřeba respektovat. Jako vzorový příklad lze prezentovat úsek mezi Turnovem a Malou Skálou, případně Železným Brodem. Jedná se o velmi bezpečný úsek, na kterém se rodiče nebojí jet i se svými malými dětmi. Dopravní cesta pro cyklisty v tomto úseku je popsána na tomto odkaze: <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/205/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-17---greenway-jizera-turnov---zelezny-brod>. Takových úseků a lokalit je v České republice celá řada, které by mohly řešit potřebu cyklistické dopravy z okrajových částí do městské oblasti. Při stávajících podmínkách však tato možnost je velmi často vyloučena.

Není třeba všude budovat cyklostezky, postačí místní zklidněné komunikace, které cyklostezky plně nahradí a cyklistům zajišťují bezpečnou jízdu. Proto je potřeba rozšířit podmínky napojení i o tuto možnost.

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 4. V tomto případě jde o výklad vazby na zajištění přestupu na linku veřejné dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí. Jde o to, aby tuto vazbu mohla zajišťovat i jiná komunikace, než cyklistická. Proto se navrhuje, aby text byl následující: ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že infrastruktura pro cyklistickou dopravu bude realizována v městské oblasti, nebo bude přímo napojena na odpovídající komunikaci pro cyklisty, **včetně možnosti zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h**, obsluhující současně městskou oblast a její zázemí, nebo bude zajišťovat přestup na linku veřejné dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí.

Odůvodnění:

Platí, že v některých případech je cyklotrasa vedena v obci po zklidněné komunikaci, která dovede cyklisty k zastávce veřejné dopravy. Není třeba všude budovat cyklostezky, postačí místní zklidněné komunikace, které cyklostezky plně nahradí a cyklistům zajišťují bezpečnou jízdu. Proto je potřeba rozšířit podmínky napojení i o tuto možnost. Celé zdůvodnění je shodné s námětem číslo 3.



Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 5. Pokud se píše o doložení strategických dokumentů kraje, pak schválení takových koncepcí jsou v kompetenci Rady, nikoliv Zastupitelstva, jak je vyžadováno kontrolními orgány. Zprávu máme od krajů, ale je možné, že to stejné platí i u měst.

Vysvětlení:

Řídící orgán může stanovit podmínky, které jdou nad rámec zákona.

Evropské fondy - doporučení

Děkujeme Vám za Váš zasláný dotaz.

Jak jste jistě informován, v rámci Integrovaného regionálního operačního programu byly jednou z mnoha podporovaných aktivit i výstavba či rekonstrukce cyklostezek. To stejné platí i pro toto programové období a pro současný program IROP.

Výběr aktivit, které budou následně podporované skrze Evropské fondy je v kompetenci členského státu, přesně v souladu s principem subsidiarity a sdíleného řízení. Konkrétně k vašemu dotazu, lesní či polní cesty nejsou z jednou podporovanou aktivitou.

Ráda bych připomněla, že Evropské fondy jsou pouze doplňkové a měly by cílet na prioritní oblasti, které si členský stát vytyčí během procesu vyjednávání nových kohezních programů.

V tomto duchu bych Vám doporučila se obrátit na národní orgány či na síť Eurocenter, které jsou v každém regionu, a které by Vás mohly nasměrovat, jakou vhodnou podporu lze pro Vaše aktivity získat.

S pozdravem,

Sara PESKOVA

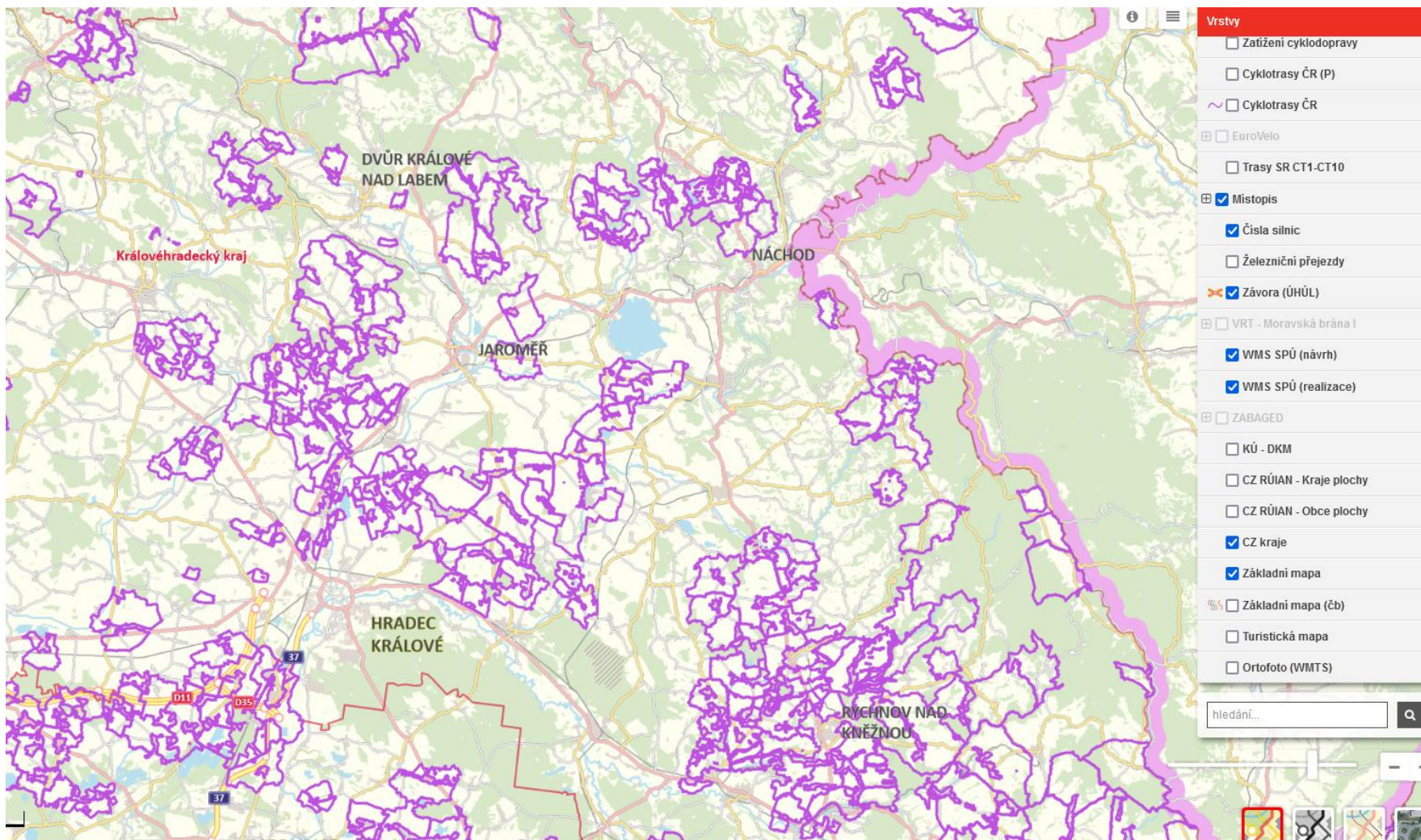
Desk Officer for the Czech Republic

European Commission | DG REGIO - Unit F4 – Czech Republic and Slovakia

Cours Saint-Michel 23, 1040 Etterbeek /CSM 05

✉ Sara.PESKOVA@ec.europa.eu ☎ +32 2 29.53790

Komplexní pozemkové úpravy



Využití lesních cest po dohodě s Lesy ČR



Spolupráce s Povodími





Marketing

Jak naplnit Specifický cíl 3c: Propagace cyklistické dopravy a cykloturistiky

Příklady dobré praxe

CITYchangers

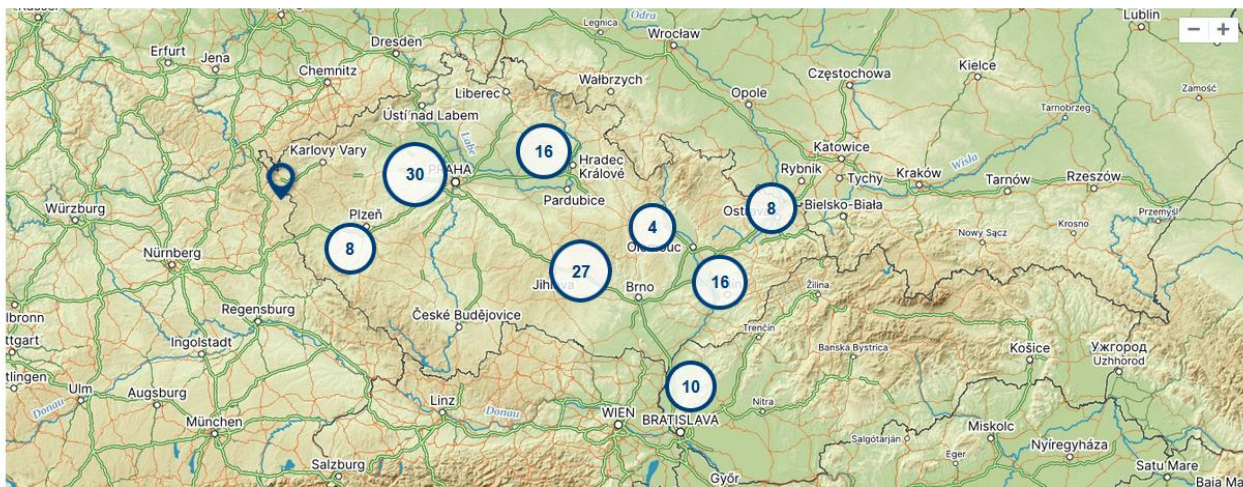
kdo jsme konference proměny aktivity ambasadoři statistika zapojte se ▾

Proměny

Filtrace

Stav - Kraj - Město - Produkty - Štítky - x zrušit filtrace

Výsledky vaší filtrace se zobrazením na mapě



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

12/12/2023

CITYchangers

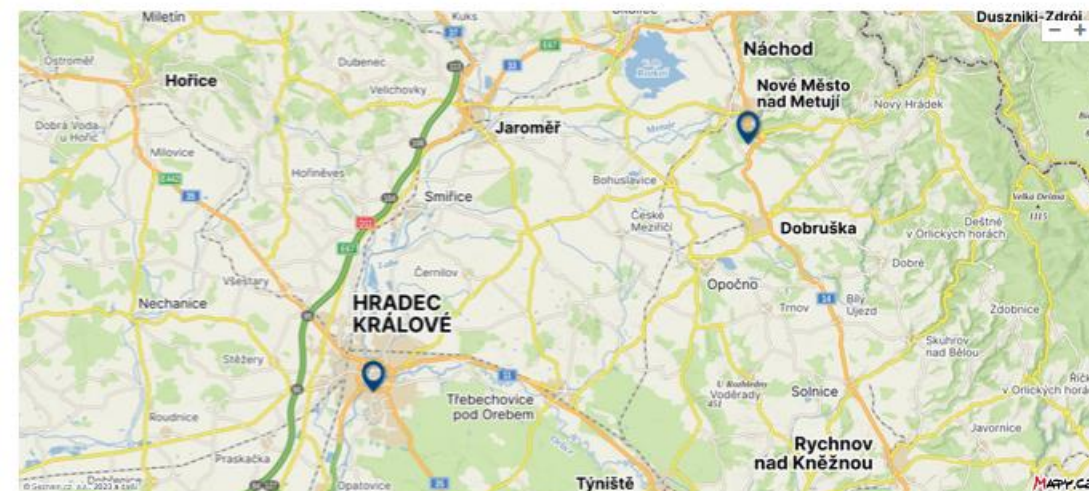
kdo jsme konference proměny aktivity ambasadoři statistika zapojte se ▾

Proměny

Filtrace

Stav - **Královéhradecký kraj** - Město - Produkty - Štítky - x zrušit filtrace

Výsledky vaší filtrace se zobrazením na mapě



<p>Co se povedlo</p> <p>Královéhradecký kraj vytváří bezpečnostní opatření</p>	<p>Co se povedlo</p> <p>Nové Město nad Metují - zrealizované projekty</p>	<p>Co se snad povede</p> <p>Dopravní cesta pro cyklisty č. 2 - úsek přehrada Les Království - Debrné</p>
<p>Co se snad povede</p> <p>Královéhradecký kraj - plány na výstavbu cyklostezek</p>	<p>Co se povedlo</p> <p>Hradec Králové Lávka u Aldisu pro pěší a cyklisty v Hradci Králové</p>	



Hledání ambasadorů – z HK nemám nikoho

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 Matylda 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>

Marketingová značka



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.

Jaká bude dopravní síť roku 2030?



CO LIDEM BRÁNÍ ČASTĚJI POUŽÍVAT JÍZDNÍ KOLO



Zdroj: pracovní skupina Cyklovize 2030, aktualizováno k říjnu 2023

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 buďovala a fungovala podobně, jako je tomu u železnic nebo silnic.

ZÁSADY PRO PLÁNOVÁNÍ KVALITNÍ SÍTĚ PRO CYKLISTY



Zdroj: infografik Koncepty cyklobílé dopravy v Osmové, MAPA4 (Městský úřad pro prostorové plánování a architekturu)

Pokud chcete podpořit tuto myšlenku, pište na: info@dobremesta.cz.

cyklovize2030.cz



PARTNER



Partnerství pro městskou mobilitu



ASOCIACE KRAJŮ ČESKÉ REPUBLIKY



Financováno z fondu zábrany škod



Česká kancelář pojišťovně

Sociální sítě, web

Měníme města. Jsme CITYChangers

CityChangers Česko
1,816 · 76 veřejná místa · 100 lidí (1,816)

Měníme města. Jsme CITYChangers

Citychangers Česko
Moderní 🚲 🚗 🚲 🚲 mobilita
Non-profit Organizations · Prague · 91 followers

Lucie & 4 other connections follow this page

Following Visit website More

Home About Posts Jobs People Events

citychangers_cz Sleduji Zpráva

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 2030
Jako druh dopravy v roce 2030?

Co je CYKLOVIZE 2030

Cíle projektu

Vyberte podle kraje ČR

nebo klikněte do mapy:

Čeká vás budoucí doprava **čkp** Česká kancelář projektů

Zpráva | Cyklovize 2030 | 10.11.2022

Klíčové zprávy

Co je CYKLOVIZE 2030

Cíle projektu

Vyberte podle kraje ČR

Čeká vás budoucí doprava **čkp** Česká kancelář projektů

Zpravodaje, tiskové zprávy, média



[KONTAKT A BĚŽNÉ](#) |
 [KVALITNÍ NOBY](#) |
 [KVALITNÍ KOLA A KAPOTY](#) |
 [KOLYFACT](#)

Zpravodaje CYKLOVIZE 2030

AKTUÁLNÍ ČÍSLO

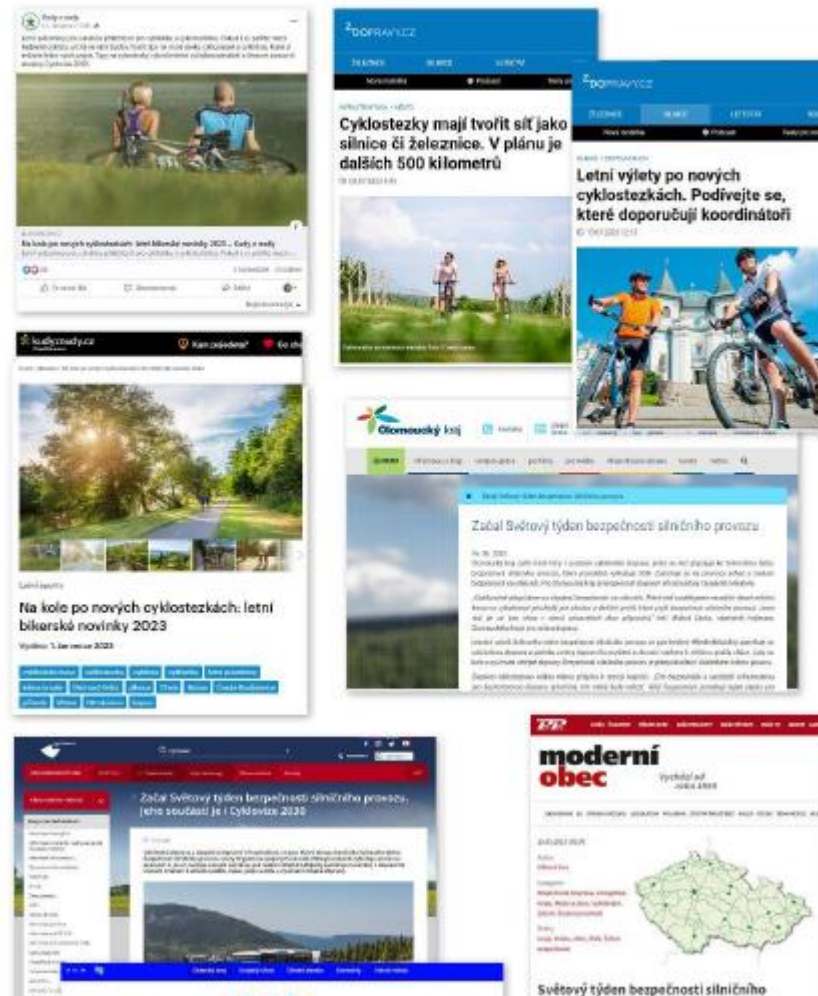
Zpravodaj Cyklovize 2030 #03|2023

NOVINKY: Letní výlety na kole po nových stezkách | Na stavbu přispěly evropské fondy, státi i kraje | Nový úsek na Cyklostezce Bečva 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 k odběru zpravodajů. Registrace pro milovníky mobility.



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 Velíčkoví – M&P architekti – krajinná architektura
• Autorský tým: Markéta & Petr Velíčkoví
• 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





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/>

Společné přínosy

Naplníte cíl 1b: Zvyšovat počet obyvatel kraje s přístupem k síti krajské cyklistické infrastruktury.

Co z toho budeme mít?

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



Fyzické zdraví



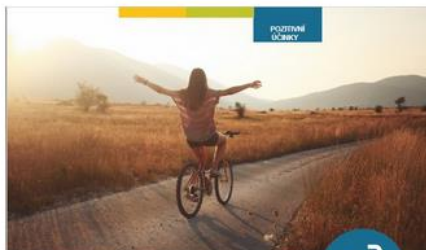
Chcete vědět více? Klikni zde.



Čas, prostor a hlučnost



Chcete vědět více? Klikni zde.



Psychické zdraví



Chcete vědět více? Klikni zde.



Multimodalita



Chcete vědět více? Klikni zde.



Energie a zdroje



Chcete vědět více? Klikni zde.



Cestovní ruch



Chcete vědět více? Klikni zde.

Další podněty

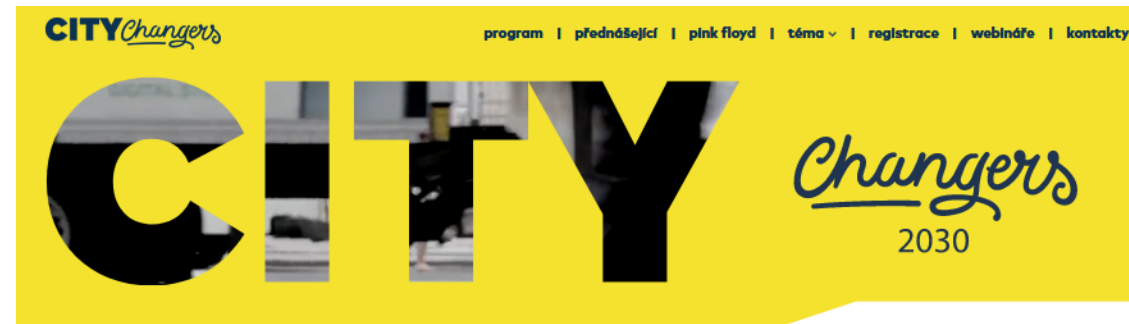
3.3 Další podněty pro návrhovou část

3.3.1 Koncept Smart Cities

Strategie při formulaci specifických cílů a konkrétních aktivit v jejich rámci reflektuje koncept Smart Cities, tak jak je rozpracován např. v metodice Ministerstva pro místní rozvoj (Metodika Smart Cities, 2018). Jde o koncept strategického řízení města s využitím moderních technologií pro pozitivní ovlivňování kvality života a dosahování stanovených cílů. Koncept má dvě hlavní roviny – strategické dokumenty a konkrétní rozvojové projekty, jimiž jsou naplňovány. Ze čtyř základních úrovní (Organizace, Komunita, Infrastruktura a Výsledná kvalita života a atraktivita města) se Strategie věnuje především Infrastruktuře, a to zejména „šedé“¹⁷, má ale přesah i do ostatních tří.

Úroveň Organizace konceptu Smart Cities je naplněna samotným rozhodnutím města o přijetí strategického dokumentu, jehož součástí je i akční plán. Dimenze Komunita se Strategie dotýká jednak zapojením lokálních stakeholderů do dvou veřejných projednávání, jednak zahrnutí prvků sdílení do specifických cílů a rozvíjejících aktivit (specifický cíl 2b: Podporovat rozvoj systému sdílených kol a mikromobility v návaznosti na integrovanou regionální dopravu kraje). Dimenze Výsledné kvality života se ve strategii projevuje důrazem na omezení individuální rozvoj udržitelných dopravních módů – cyklodopravy, hromadné dopravy a chůze (která rovněž využívá budovanou cyklistickou infrastrukturu).

Úroveň Infrastruktury se Strategie zabývá vedle samotných cyklokomunikací a doplňkové infrastruktury (zejména pro parkování kol) také v oblasti informačních a komunikačních technologií. Ve specifickém cíli 1e (Zajistit celoroční provozuschopnost cyklistické infrastruktury) je navrženo zavedení elektronického komunikačního kanálu pro monitorování a nahlašování problematických míst na cyklistické infrastrukturu.



KONFERENCE

O KONCEPCI SMART CITIES, O DOPRAVĚ, MOBILITĚ A LIDSKÉM ROZMĚRU

Praha | sál zastupitelstva Středočeského kraje | 9. listopadu 2023

Druhý ročník konference CityChangers chceme věnovat otázkám Konceptu Smart Cities se zaměřením na dopravní infrastrukturu a mobilitu.

Víte že... koncepte SmartCities:

- není jen o chytrých technologiích, ale především o **chytrém myšlení** o využití vhodného prostoru v obcích, městech a regionech, což je jednou ze zásadních společenských proměn.
- vede ke změně chápání mobility a dopravní infrastruktury s cílem **zkvalitnění života pro všechny obyvatele** (včetně zranitelných skupin, jakými jsou děti, senioři a seniorky, ženy, pečující osoby a osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace).
- vede k zajištění dopravní infrastruktury více PRO LIDI - ne tolik PRO AUTA, což znamená **prosazení základního principu mobility** - tedy pohybu obyvatel bez větších zábran.

Nezapomínejme. Na prvním místě je člověk!



SMART řešení je takové, které má na prvním místě za cíl zlepšení každodenního života jednotlivce, teprve až pak skupiny, obce, města nebo celé země. A přesně tak by mělo být chytré řešení komunikováno. Důvod je jednoduchý – lidé zajímá jen to, co se jich bezprostředně dotýká, a chtějí jen to, co jim osobně přinese konkrétní výhody. Komunikace SMART agendy by proto měla být založená na identifikaci potřeb různých cílových skupin, jež SMART řešení dokážou naplnit. Pokud tedy mají být výhody chytrých řešení vysvětleny samoživitelce na mateřské dovolené, nejspíš k tomu nepomůže příběh o fantastických brýlích pro virtuální realitu. Stejně tak senior z Ústí nad Labem pravděpodobně nezmění názor na SMART agendu jen proto, že vývoj zcela autonomních automobilů je na dobré cestě.

Jsme „země krátkých vzdáleností“, kde je kombinace dopravy po železnici a aktivní mobility logickou volbou. Každá druhá cesta je kratší než čtyři kilometry. **S tím souvisí potřeba transformovat stávající dopravní infrastrukturu a proměnit městská prostranství tak, aby více zohlednila potřeby bezemsi dopravy a lidí pohybujících se a setkávajících se ve veřejném prostoru. I o tom je Koncept Smart Cities.**

Jaroslav Vymazal
Předseda Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.



Další podněty

3.3.2 Aktivity města Broumova v souvislosti s kandidaturou na Evropské hlavní město kultury 2028

Zejména pro rozvoj regionální cykloturistiky jsou významné aktivity města Broumova v souvislosti s kandidaturou na Evropské hlavní město kultury 2028. Město si pro svou kandidaturu zvolilo koncept kreativního poutnictví, který s podporou udržitelných dopravních módů zejména chůze a cyklistiky úzce souvisí. Jednou z akcí, která se bude v rámci kandidatury konat, je ostatně i hvězdicová česko-polská cyklopouť. Téma pomalého kulturního turismu, který chce město rozvíjet, má na cykloturistiku rovněž jasnou vazbu.

Již samotná kandidatura Broumova, o to více pak případné vítězství, mají potenciál vzbudit zájem o region v jiných oblastech České republiky i v nedalekém Polsku. Vzhledem k zaměření na kulturu a udržitelnost lze předpokládat atraktivitu pro lidi s dobrým vztahem k cykloturistice. Kandidatura by se tedy mohla stát impulzem pro rozvoj a zkvalitňování infrastruktury pro cyklisty, to v širokém pojetí toho termínu.




Kontakt

 **Ing. Jaroslav Martinek**

Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. , jednatel

 www.dobramesta.cz

 jarda@dobramesta.cz

 602 503 6117



 **Děkuji za pozornost!**

