

Optimalizace dopravní sítě pro cyklisty

Jako součást projektu Cyklovize 2030,
bezpečnější cyklistická infrastruktura



Datum zpracování pracovní verze: 26. 2. 2024

Zpracoval: Ing. Jaroslav Martinek, národní cyklokoordinátor

OBSAH

OBSAH.....	2
Předmluva	6
Shrnutí	7
Kontext	9
Světový a evropský kontext.....	9
Světový kontext, aneb ohlédnutí za Světovým silničním kongresem.	9
Evropský kontext.....	10
Národní kontext	11
Podpora zaplňování „prázdných míst na cyklistické sítě“ ze strany krajů	11
Podpora odstraňování bariér správců komunikací.....	12
Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství	13
Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS	14
Navazující podpora sítě nadřazených cyklostezek	14
Koordinace aktivní mobility	15
Obecný kontext: stanovení cílů české dopravní sítě pro cyklisty	16
Projekt Cyklovize 2030	18
Devět principů plánování dopravní sítě pro cyklisty	20
1 Princip 1: Definování záměru a pracovní skupiny	22
1.1 Obecná doporučení na evropské úrovni.	22
1.2 Pracovní skupina na národní úrovni.....	22
1.3 Pracovní skupina krajských cyklokoordinátorů	22
1.4 Mobilizace týmu na místní úrovni.....	24



2	Princip 2: Stanovení cílů pro službu sítě cyklotras	24
2.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	24
2.2	Terminologie dopravní sítě pro sítě cyklisty v ČR	26
2.3	Filozofie dopravní sítě pro sítě cyklisty v ČR, aneb o službě	28
2.3.1	Potenciál rozvoje dopravní sítě pro cyklisty	28
2.3.2	Principy stanovení cyklodopravních koridorů	28
2.3.3	Principy stanovení cykloturistických tras	30
2.4	Terminologie a filozofie na krajské a místní úrovni.	31
3	Princip 3: Sběr dat o stávajících cyklotrasách	33
3.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	33
3.2	Dopad evropských doporučení pro ČR	34
3.3	Zájem o podporu cyklodopravy na místní úrovni	34
3.4	Zájem o podporu cyklodopravy na úrovni ORP apod.	36
3.5	Zájem o podporu cyklodopravy na krajské úrovni	37
4	Princip 4: Definování konkrétních typů infrastrukturu pro cyklistickou síť	40
4.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	40
4.2	Inspirace prostřednictvím SCRT (Safe Cycling Routes Toolkit)	40
4.3	Dopad evropských doporučení pro ČR	48
4.3.1	Modelový příklad v Karlovarském kraji	49
4.3.2	Modelový příklad v Libereckém kraji	55
5	Princip 5: Tvorba návrhu národní dopravní sítě pro cyklisty a GIS aplikace	56
5.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	56
5.2	Dopad evropských doporučení pro ČR	56
5.2.1	Popis atributů	57
5.2.2	Jednotlivé vrstvy na mapovém portále	67



6	Princip 6: Plán je konzultován a propagován	73
6.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	73
6.2	Příklad konzultací plánu v roce 2023	73
6.2.1	Průběžné veřejné konzultace s městy	73
6.2.2	Workshop 27. – 28. 2. 2023, Praha	75
6.2.3	Odborný workshop 22. – 23. 5. 2023, Znojmo	76
6.2.4	Konference Cyklodoprava a cykloturistika 26. – 27. 9. 2023, Litoměřice	77
6.2.5	Prezentace na Světovém kongresu v Praze a na dalších akcích.	78
6.2.6	Prezentace na veletrhu GO a Regiontour v Brně, 2.– 3. 11. 2023	78
6.2.7	Pět regionálních seminářů	79
6.2.8	Pracovní setkání	83
6.3	Příklad propagace plánu v roce 2023	84
6.3.1	Webové stránky projektu www.cyklovize2030.cz	84
6.3.2	Tiskové zprávy, komunikace s médii	85
6.3.3	Zpravodaje projektu	86
6.3.4	Vkládání příkladů dobré praxe na www.citychangers.eu	87
6.3.5	Průběžné mediální výstupy ve spolupráci s krajskými cykloordinátory	88
6.3.6	Sociální sítě – komunikace s veřejností	88
7	Princip 7: Podrobně rozpracujte síť	91
7.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	91
7.2	Práce v terénu	92
7.3	Propojení veřejné a cyklistické dopravy (aktivní mobility)	92
7.4	Revidování systému orientačního značení cyklotras	93
8	Princip 8: Schválení dopravní sítě pro cyklisty	98
8.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	98
8.2	Politická zodpovědnost	98
8.3	Hledání finančních nástrojů pro chybějící úseky	98



8.3.1	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI).....	98
8.3.2	Evropské fondy 2021 - 2027	100
8.3.3	Sociálně klimatický fond 2026 - 2032	102
8.3.4	Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s ŘSD a SŽ.....	102
8.3.5	Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s Ministerstvem zemědělství...	105
9	Princip 9: Pravidelně síť monitorujte a dále rozvíjejte	107
9.1	Obecné doporučení na evropské úrovni.	107
9.2	Dostupná data v ČR.....	107
	Závěrem.....	112
	Přílohy	113
	Příloha 1 Požadavky na kvalitu cyklistické infrastruktury	113
	Příloha 2 Doporučení týkající se sklonu cyklotras	118
	Příloha 3 Doporučení týkající se křížení na cyklistické infrastruktuře	119
	Příloha 4 Podmínky pro smíšený provoz cyklistů a chodců	122
	Příloha 5 Příklad oslovování ORP pomocí workshopu.....	124



Předmluva

Dokument „Optimalizace dopravní sítě pro cyklisty“ vznikl jako pracovní podklad pro jednání, které proběhlo dne 21. 2. 2024, a to v návaznosti na řadu klíčových setkání a porad, která probíhala už od roku 2022.

Následně byl dokument upraven, a to na základě závěrů z jednání z 21. 2. 2024, dá se tedy považovat za takový rozsáhlý zápis z jednání.

Nicméně je i dále určen pro revizi, diskusi, aby z něj mohla vzniknout metodika, podle které by se měla budovat dopravní síť pro cyklisty. Metodika by měla být hotová koncem letošního roku, aby byl dostatek prostoru pro navazující projednání.

Omlouvám se za délku textu, která přesahuje 120 stránek. Cílem není vyčerpání čtenáře množstvím textu, ale detailně popsat pomocí příkladů a obrázků, co které opatření a princip znamená.

Jak již o obsahu plyne, tak dokument je postaven na devíti principech plánování dopravní sítě pro cyklisty, které byly definované v lednu 2024 pracovní skupinou národních cyklokoordinátorů WHO – UNECE k přípravě bezpečné sítě pro cyklisty. Evropská doporučení pak byla porovnávána s českou realitou.

Dokument dále by měl získat na vážnosti, a to díky tomu, že v rámci Belgického předsednictví v Radě EU 2024 začátkem dubna 2024 podepíší evropští ministři dopravy Evropskou deklaraci na podporu cyklodopravy, která mimo jiné hovoří o těchto principech.

Zvláštní poděkování patří společnosti KPMG, Česká republika, s.r.o., která byla zpracovatelem Cyklokonceptu Jihomoravského kraje, a která poskytla svou metodiku terminologie pro tento dokument.

Ing. Jaroslav Martinek, národní cyklokoordinátor

Shrnutí

Na Královéhradeckém kraji dne 21. 2. 2024 proběhlo pracovní jednání za účasti MMR, MD, krajských a městských cyklokoordinátorů, a spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z. s., které směřovalo ke stanovení postupu, jakým způsobem docílit ambiciózního plánu, a to propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty.

Vychází se ze všední reality, kdy je na českých cestách řada nebezpečných úseků, které ohrožují bezpečnost cyklistů a vyžadují okamžitá opatření. Jedete po cyklostezce, která náhle skončí, stezka se promění v blátivé koryto, nebo vyústí na nebezpečnou silnici. A nejde přitom jen o celkový komfort. Na cestách čekají na cyklisty i vysloveně nebezpečné adrenalinové situace a úseky, kde může jít o život.

Proto za podpory Fondu zábrany škod je realizován projekt Cyklovize 2030 (www.cyklovize2030.cz). Jeho cílem je **identifikovat kritické body a společně s obcemi a městy najít řešení na jejich odstranění. Bezpečné cesty jsou klíčové nejen pro pohodlí, ale především pro snížení dopravních nehod a jejich obětí!** Nespojité sítě téměř 5000 km cyklostezek se tak má postupně doplňovat, do roku 2030 by mělo vzniknout dalších 700 km. K naplnění cíle pomáhají finance jak z evropských, tak národních fondů (1).

Nejde přitom jen o nové cyklostezky, podstatné je vytvořit souvislou síť tvořenou různými opatřeními, kde se budou lidé na kolech cítit bezpečně.

Spolupráce v rámci projektu Cyklovize 2030 tak pomáhá identifikovat úzká místa, upozorňovat na systémové problémy a hledat cesty, jak efektivně vynakládat prostředky, kde je to nejvíce potřeba. Někdy ale stačí sednout si k jednomu stolu a objeví se řešení, které nestojí víc než čas a trochu úsilí.

Odměnou nám budou bezpečné cesty pro bezmotorovou dopravu, které mohou pomoci snížit obrovskou ekonomickou zátěž z dopravních nehod, nemluvě o tom nejdůležitějším – ztrátě lidských životů. Pracovní skupina se shodla na devíti principech, pomocí kterých lze realizovat ambiciózní plán:

1. **Základem je tým.** Je třeba zmobilizovat 205 ORP, aby přijala zodpovědnost za své území. Tomu jim pomáhají kraje a stát.
2. **Definování společné filozofie a terminologie.** Co chceme, pro koho to děláme, co je cyklotrasa, cyklokoridor, dopravní síť pro cyklisty apod.
3. **Plán je tvořen zespodu.** Dopravní síť pro cyklisty vzniká tak, že je potřeba složit 205 dílků puzzle (ORP) do jednoho celku. Kraje pak koordinují aktivity ORP prostřednictvím své krajské cyklostrategie.
4. **Konkretizace.** Aby vznikla bezpečná dopravní síť pro cyklisty, je nutné, aby města i kraje začlenila plány na výstavbu bezpečné dopravní infrastruktury do svého strategického, územního a dopravního plánování.

5. **Skládání puzzle.** V principu je to jednoduché. Složí se 205 dílků puzzle a je vytvořen návrh dopravní sítě pro cyklisty České republiky, který je zakreslen v mapové aplikaci Cyklovize2030. Kde se nepodaří najít dílek puzzle, tak toto bílé místo má pomoci „zalepit“ kraj. Jedná se o první návrh, který je upřesňován v navazujících krocích.
6. **Otevřenost.** Semináře, zpravodaje – mluvit o vizi pro všechny cílové skupiny je samozřejmost, ale získat důvěru k vizi je daleko těžší.
7. **Práce s detailem a kontextem.** Každá ORP vidí jen svůj svět, ale je třeba vidět za hranice ORP, další návaznosti, propojení s veřejnou dopravou, počítat se sdílenou mobilitou. Je třeba otevřít filozofii značení cyklotras, jejich rušení, přeznačování a tvoření nových.
8. **Schválení vize s vazbou na finance.** 21. 2. 2024 proběhla pracovní porada, na které se dohodl společný postup. Ten ale musí být schválen politiky. O to cennější byla účast hejtmána Královéhradeckého kraje, který garantoval připravenost Asociace krajů. Na tahu je nyní Ministerstvo dopravy. Nicméně schválení musí být propojené s financemi, tedy evropské fondy, SFDI atd.
9. **Monitoring.** Každý plán musí být spojen s daty. Je potřeba mít stále k dispozici on-line data, kolik je cyklostezek, jaké jsou plány, kde jezdí cyklisté, jaká je nehodovost apod.

Stále ale platí. Ambiciózní plán je postaven na aktivitách zespodu. A to je asi nejnáročnější úkol. Motivovat obce a města, aby se připojila k tomuto plánu.

Kontext

Světový a evropský kontext

Světový kontext, aneb ohlédnutí za Světovým silničním kongresem.

XXVII. světový silniční kongres se konal v Praze od 2. do 6. října 2023. V jeho rámci proběhlo na padesát seminářů, velká výstava, řada technických exkurzí a další společenské akce. Celková atmosféra ukazovala, že infrastruktura může být prezentována jako infrastruktura pro všechny. V Česku ji ale raději prezentujeme odděleně. Vidíme spíše dopravní stavby, dopravní prostředky, ale zapomínáme na to, že vše využívají lidé.



[PIARC](#), hlavní pořadatel Světového silničního kongresu, vybral překvapivě na úvod dvě témata Bezpečnost silničního provozu a Cyklistika, ve kterých diskutoval i náš ministr dopravy Martin Kupka. To bylo zejména pro české účastníky velkým překvapením. Bylo zajímavé naslouchat, jaká opatření se obecně přijímají na podporu cyklistické dopravy a jak otevřeně se hovoří o udržitelném rozvoji. Za spolek se účastnil sekce Jaroslav Vymazal, který shrnul blok takto: „Pokud ještě v Česku někdo říká, že kolo je jen pro volnočasové aktivity, tak se hluboce mýlí, protože teď důkazů z celého světa o

jeho rovnocennosti s ostatními dopravními módy je více než zřejmý! Kolo dělá města radostnější, průjezdnější, ekologičtější, přispívají k upevnění zdraví a dobré náladě lidí. V neposlední řadě, je velkým ekonomickým přínosem!“ V příloze je k dispozici shrnutí významu cyklistiky. Český překlad je k dispozici na tomto [odkaze](https://zdopravy.cz/komentoval-sekci-zase-takto-https-//zdopravy.cz/cyklistika-je-budoucnost-dopravy-shodl-se-kongres-v-cesku-ji-dle-kupky-omezuje-pocasi-a-kopce-179136/). Server Zdopravy.cz komentoval sekci zase takto: <https://zdopravy.cz/komentoval-sekci-zase-takto-https-//zdopravy.cz/cyklistika-je-budoucnost-dopravy-shodl-se-kongres-v-cesku-ji-dle-kupky-omezuje-pocasi-a-kopce-179136/>. Cyklistika a cíle udržitelného rozvoje jsou dostupné na těchto odkazech: <https://unric.org/en/cycling-for-the-global-goals/> a <https://unric.org/en/sustainable-development-goals-cycling/>



Evropský kontext

Ve Vídni byla dne 18. května 2021 podepsána tzv. Vídeňská deklarace, jejíž součástí byl i **Panevropský plán na podporu cyklistické dopravy**¹. Dokument byl podepsán na 5. schůzce ministrů dopravy, zdravotnictví a životního prostředí členských zemí UNECE, včetně zástupců českého ministerstva dopravy a ministerstva životního prostředí. Dokument, který se stal základním průvodcem pro rozvoj bezmotorové dopravy v celé Evropě, vznikl pod hlavičkou [Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí \(THE PEP\)](https://www.dobramesta.cz/paneversky-plan-rozvoje-cyklisticke-dopravy). I když každá evropská země má trochu jiné zvyklosti i zázemí, včetně České republiky (viz kapitola 2), tak díky společné evropské strategii je nyní snadnější vyměňovat si příklady dobré praxe v řadě opatření, která vytvářejí prostředí přátelská pro cyklistiku na evropské úrovni.

V současné chvíli se také projednává **Evropské prohlášení o cyklistice**², které stanovuje ambice a cíle pro podporu cyklistiky v rámci EU. Nyní se stanovují kroky, jak

¹ <https://www.dobramesta.cz/paneversky-plan-rozvoje-cyklisticke-dopravy>

² <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1686/komise-navrhuje-seznam-zasad-pro-podporu-cyklistiky-v-evrope>

přenést tyto ambice do konkrétních akcí a plánů na národní úrovni, a to zejména v oblasti **infrastruktury a bezpečnosti**. Rozvoj infrastruktury pro cyklisty je klíčový pro rozvoj cyklistiky samotné a úzce souvisí s bezpečností cyklistů. Pro tu je klíčová také osvěta a vzdělávání. Ta by se ale neměla týkat pouze cyklistů, ale všech účastníků silničního provozu. V otázce **financování** EK opakovaně zdůrazňuje, že finančních prostředků pro rozvoj cyklistiky je na unijní úrovni v současnosti dostatek. Důležité je ale její efektivní využívání a zachování objemu prostředků i pro další období.

Česká Koncepce městské a aktivní městské mobility (viz kapitola 2) a oba evropské dokumenty tak stanovují základní principy, díky kterým je vytvořena/optimalizována česká dopravní síť pro cyklisty. Podle nich je pak sestavena tato metodika.

Národní kontext

Cyklistická doprava sice zažívá v České republice boom, ale infrastruktura pro cyklisty tomu stále nenasvědčuje. Řešení se snaží najít vládní Koncepce městské a aktivní mobility 2021 – 2030, konkrétně její kapitola 2.3.4. Podporovat financování a rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu. Vládní dokument byl schválen 11. 1. 2021.

Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi 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 pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Tento cíl se dá naplnit následujícími specifickými cíli.

Podpora zaplňování „prázdných míst na cyklistické síti“ ze strany krajů

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 na území kraje 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, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z úrovně kraje.

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. Koordinační úlohy se v takovém případě často ujímá kraj, avšak nejedná se o systémové řešení. Nevýhodou malých obcí je nedostatečné odborné personální zajištění pro realizaci takovýchto projektů.

Z tohoto pohledu je nutné navrhnout sofistikovaný model budování liniových staveb pro cyklodopravu přímo krajem, a to především na územích obcí, přes které vedou významné páteřní trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit. Po vybudování jednotlivých úseků pak kraj tyto stavby dle dohody s obcí majetkově právně čistým způsobem může předat dané obci, případně si je ponechat ve svém majetku jako účelové komunikace. Finanční prostředky na výstavbu cyklistických komunikací může kraj získat např. ze **SFDI – kraje se totiž nově staly vhodnými příjemci.**

Doporučení pro samosprávu

- Zpracovat krajský generel cyklistické infrastruktury a převzít gesci z obecní úrovně ve venkovském prostoru při budování sítě cyklistické infrastruktury.

Podpora odstraňování bariér správců komunikací

Dále se doporučuje vést správce silnic I., II. a III. třídy ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnosti cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Doporučuje se vytvořit podmínky pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic I., II. a III. třídy o řešení bezpečného vedení cyklistů na silnicích I., II. a III. třídy s preferováním integrace do hlavního dopravního prostoru. Systém spolufinancování vlastní realizace i následné údržby jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Požadavek na řešení cyklodopravy na silniční síti musí předně vzejít ze strany obce, na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu a koncepční návaznost

Cílem je předcházet těmto problémům:

- Častému opomíjení jiné než motorové dopravy.



- Cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.
- Vícenáklady spojené s dodatečným často komplikovaným řešením infrastruktury pro cyklistickou dopravu zejména ve stísněných prostorových podmínkách v intravilánu obcí.

Dále se doporučuje vytvořit podmínky pro **zamezení rizika vzniku bariér pro cyklistickou i pěší dopravu při novostavbách a rekonstrukcích státních komunikací a při realizaci velkých železničních staveb atd.** Na žádost obce, či dalších klíčových organizací bude kraj vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při přípravě velkých železničních staveb (kde je správcem Správa železnic), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.

- Řešení prostupnosti území v návaznosti na výstavbu velkých dopravních staveb, zajištění průchodnosti pro nemotorovou dopravu.
- Ideální řešit ve fázi studie proveditelnosti nebo DÚR.
- V rámci auditů staveb zvažovat i vliv projektu na prostupnost krajiny a jeho zásah na místní vazby.

Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství

Na základě zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a souvisejících předpisů dle § 58, Ochrana vodních děl, nesmí být ochranná hráz vodního díla (tzv. protipovodňová hráz) projížďena žádným vozidlem, mimo vozidel povodí. Jízdní kolo jako nemotorové vozidlo nesmí jezdit na hrázích a ani dopravní značení by mu to nemělo umožňovat. Při přípravě tohoto zákona se bral v úvahu pouze provoz motorových vozidel, ale bylo opomenuto, že cyklistická doprava má výrazně menší negativní vlivy než provoz motorových vozidel.

K podpoře plošné obsluhy území cyklistickou dopravou je možné využít procesy pozemkových úprav. Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního aparátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním

programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší prostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty. Doporučením je, aby obce a kraje žádaly Státní pozemkový úřad o bezúplatné převody dotčených pozemků, které leží na významných cyklotrasách.

Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude fungovat jen za předpokladu, pokud bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště železniční.

Doporučuje se finančně podporovat realizaci konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE. Dále v rámci budování dopravních terminálů uplatňovat řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů, v případě míst s velkou poptávkou a s ohledem na finanční možnosti s použitím robotických zakladačů (cyklověž nebo jiné vhodné uspořádání).

Navazující podpora sítě nadřazených cyklostezek

Síť nadřazených cyklostezek EuroVelo, Greenways a dálkové sítě cyklotras jsou záležitostí orientačního značení a produktů cestovního ruchu, resp. cykloturistiky. Jak ukazují zkušenosti ze všech stávajících vybudovaných úseků na tzv. dálkových cyklotrasách (Labská stezka, Moravská stezka, Cyklostezka Bečva, Ohře), nově vybudované úseky vždy přednostně slouží místním občanům, a to jak z pohledu místní dopravy, či volnočasových aktivit. I tyto úseky na dálkových trasách jsou součástí sítě cyklostezek a bezpečných cyklotras, která zajistí plošnou obsluhu území. Národní síť dálkových cyklotras je pak složena z jednotlivých krajských cyklokonceptů, kde jednotlivé kraje si přiřazují své priority při financování vybraných projektů.

Opatření pro státní správu:

- **Navrhnout model budování liniových staveb pro cyklodopravu.**
- **Zajistit součinnost ŘSD ČR a Správy železnic při realizaci či rekonstrukci velkých dopravních staveb s poptávkou po výstavbě cyklistických komunikací.** Pokud např. ŘSD, nebo krajská správa silnic plánuje vybudovat obchvat obce, pak s realizací takové stavby je potřeba současně plánovat i zklidňování, či humanizaci stávajících komunikací, nebo pamatovat na křížení pro bezmotorovou dopravu.



Koordinace aktivní mobility

Funkcí koordinátora je metodické vedení za účelem rozvoje a propagace aktivní mobility. Koordinátor podporuje rozvoj a vyváženost aktivní mobility v území, předává pozitivní příklady z praxe. V případě funkcí koordinátora bude nutné rozhodnout o rozsahu kompetencí, a to ve třech variantách:

- Varianta cyklokoordinátora s kompetencemi k cyklistice, a to jak v rámci dopravní obslužnosti, tak rekreační cyklistiky.
- Varianta koordinátora aktivní mobility, která rozšiřuje kompetence o další oblasti aktivní mobility, zejména pěší.
- Varianta koordinátora mobility s rozšířením kompetencí i na oblast veřejné hromadné dopravy (alternativní mobilita k IAD).

Z hlediska vertikální úrovně je nutné rozlišovat:

- Celostátní úroveň

Na základě zkušeností z jiných států se doporučuje, aby byl národní cyklokoordinátor byl součástí MD nebo jím zřízené organizace. Jeho úkolem bude spolupracovat s jednotlivými pracovními sekcemi, s přidělenými úkoly a zodpovědností. Navrhuje se zřídit:

- Sekci pro oblast odborného a metodického zázemí pro podporu aktivní a městské mobility bude zastupovat konsorcium České silniční společnosti, sekce SAMDI, spolku Partnerství pro městskou mobilitu, dopravních vysokých škol a dalších, na základě dohody o spolupráci z 21. 10. 2020.
- Sekci pro oblast koordinace zpracování legislativních otázek.
- Sekci pro oblast koordinace mezi jednotlivými kraji, tak, aby jejich možný vývoj byl srovnatelný a aby podpořil přenos pozitivních zkušeností mezi kraji a podpořil rozvoj sítě dálkových cyklotras.
- Sekci pro oblast mediální podpory aktivní mobility.

- Krajskou úroveň

Současná role cyklokoordinátorů je definována v rámci jednotlivých krajů individuálně. Je proto vhodné roli ve spolupráci s kraji definovat tak, aby přístup k rozvoji cyklodopravy byl ve všech krajích srovnatelný. Význam funkce krajského cyklokoordinátora bude rovněž záviset na rozdělení kompetencí k rozvoji cyklistické infrastruktury mezi obecní a krajskou samosprávou. V případě ponechání současných kompetencí musí být role krajského koordinátora velmi silná, neboť v podmínkách silné decentralizace na obecní úrovni je realizace projektů cyklistické infrastruktury procházející více obcemi



velmi složitá. Z hlediska institucionálního přicházejí v úvahu následující možnosti zajištění funkce koordinátora krajské úrovně:

- Jmenování osoby, která bude plnit funkci krajského zmocněnce pro cyklodopravu / aktivní mobilitu (varianta nepřichází v úvahu, pokud by šlo o řešení celé oblasti alternativní mobility).
- Jmenování instituce plnící roli koordinátora. V současnosti většina krajů zřídila odbornou instituci k řešení problematiky krajské objednávky VHD (krajský organizátor). Role tohoto orgánu by měla být rozšířena i na řešení objednávky MHD jednotlivých měst v kraji, neboť Zákon o veřejných službách v přepravě cestujících nově vymezuje povinnost dopravního plánování pro všechny objednatele VHD. Tato odborná instituce by rovněž mohla převzít i roli koordinátora cyklistické / aktivní mobility. Tato varianta je vhodná zejména pro případ koordinace alternativní mobility jako celku.
- Koordinační funkci může rovněž převzít odbor mající na starost dopravu na krajském úřadu.
- V případě reformy správy a vlastnictví cyklistické infrastruktury může být funkce koordinátora řešena formou webové aplikace. Správou této platformy by byl pověřen krajský úřad.

Opatření pro státní správu:

- **Na základě odborné diskuse definovat kompetence a institucionální zajištění krajského a celostátního koordinátora cyklodopravy / aktivní mobility / alternativní mobility.**

Obecný kontext: stanovení cílů české dopravní sítě pro cyklisty

Dopravní síť cyklistické infrastruktury by měla být důležitou součástí společné strategie mobility státu, jednotlivých krajů a obcí České republiky. V tomto důsledku se musí česká dopravní síť cyklistické infrastruktury stát nedílnou součástí plánů infrastruktury a mobility.

Plánování české dopravní sítě pro cyklisty závisí na příslušné geografické oblasti, přičemž jsou zohledňovány všechny již existující sítě, včetně sítí na úrovni obcí a krajů. Přirozeně tak vnitrostátní síť vzniká podrobným vymezením spojení mezi obcemi. Až teprve na této dopravní síti je „položena“ vrstva mezinárodních cyklotras, ať již se jedná o síť UNECE, nebo EuroVelo. Tímto způsobem může síť sloužit různým typům uživatelů jednak jako celek, jednak na různých úsecích. Taková síť podporuje jak každodenní dojíždění, tak i volnočasové potřeby obyvatelstva, včetně turistické nabídky státu nebo regionu. Současně je třeba poznamenat, že cyklotrasy pro dojíždění

do zaměstnání a turistické nebo rekreační trasy jsou na některých úsecích odděleny, aby každá z nich mohla plnit svou specifickou funkci.

Při vymezování dopravní sítě cyklistické infrastruktury na české úrovni je tak zcela jasně a srozumitelně definováno následující:

- typy uživatelů sítě,
- potřeby a priority jednotlivých typů uživatelů,
- typy infrastruktury, které jednotlivé skupiny uživatelů potřebují.

Pokud jde o cyklisty, lze rozlišovat mezi každodenními, rekreačními a turistickými cyklisty. Zároveň lze v rámci těchto tří skupin rozlišovat podskupiny podle jejich zkušeností či schopností jezdit na kole nebo podle typu kola, které používají.

V jednotlivých skupinách uživatelů mohou mít cyklisté četné a odlišné potřeby a priority. Mezi ně patří např.:

- **bezpečnost:** cyklistická trasa musí být bezpečná jak z hlediska interakce s motorovou dopravou (vnější interakce), tak s ostatními cyklisty (vnitřní interakce), chodci nebo uživateli jiných prostředků mobility a mezi cyklistou a infrastrukturou,
- **pocit bezpečí:** cyklostezka by měla zajistit dostatečnou míru osobní bezpečnosti tím, že poskytne časté přístupové body, osvětlení a pokud možno pasivní dohled,
- **přímost:** cyklistická trasa by měla umožňovat co nejpřímější a nejkratší spojení mezi dvěma místy, pokud není určena pro účely rekreační cyklistiky nebo turistiky, v takovém případě by se přímost měla posuzovat z hlediska atraktivity; druhá možnost platí i v případě, že trasa vede geografickým koridorem (například údolím řeky nebo přes hory),
- **kontinuita:** cyklotrasa by měla být nepřerušovaná, dobře propojená a značená, včetně upravených křížení s jinými trasami, atraktivita: cyklotrasa prochází doporučenými zajímavými místy a malebným prostředím, pohodlí: cyklotrasa umožňuje snadné užívání (žádné prudké svahy, přehledné značení, přístup k zařízením, napojení na veřejnou dopravu, odpočívadla a vybavení na trase) a pohodlný provoz.

Existují různé typy cyklistické infrastruktury, které jsou budovány a provozovány podle specifických parametrů. V závislosti na typu infrastruktury a jejích parametrech může být spíše vhodná pro uspokojení některých potřeb uživatelů a jejich priorit než jiných z výše uvedeného seznamu.

Dostupnost stávající infrastruktury, kterou mohou cyklisté využívat nebo kterou by bylo třeba přizpůsobit potřebám cyklistů, je dalším důležitým aspektem při rozvoji



cyklistické sítě a při rozhodování o tom, jaký konkrétní typ infrastruktury (a s jakými parametry) by byl při vytváření sítě nejvhodnější, a to i z hlediska investičních potřeb.

Obecně lze různé typy cyklistické infrastruktury rozdělit do tří skupin, jak je uvedeno níže, aby bylo možné specifikovat, kdy by cyklisté mohli využívat dostupnou silniční infrastrukturu v závislosti na intenzitě a rychlosti motorové dopravy.

Jde o tyto tři následující zjednodušené skupiny:

- **cyklostezky** (v českém kontextu do této kategorie patří samostatná cyklistická stezka, společná stezka pro chodce a cyklisty, společná stezka pro chodce a cyklisty, směrově rozdělená, případně stezka pro chodce s povolením vjezdu cyklistů),
- **cyklistické pruhy** (včetně pruhů pro autobusy a cyklisty a obousměrných cyklistických pruhů v jednosměrném provozu),
- **smíšený provoz** (včetně cyklistických ulic, ulic s protisměrným provozem cyklistů, zemědělských / lesních / průmyslových / vodohospodářských komunikací, jiných opatření se smíšeným provozem).

Analýzu lze dále posílit zohledněním dalších faktorů, jako je např. objem cyklistické dopravy a další.

V situacích, kdy je cyklistická doprava intenzivní, zatímco provoz motorové dopravy je nízký, může být komunikace dříve vybudovaná pro motorovou dopravu v procesu rozvoje cyklistické sítě překlasifikována například na cyklistickou ulici nebo cyklostezku. V prvním případě bude komunikace nadále sloužit smíšenému provozu, avšak cyklisté na ní budou mít přednost před ostatními uživateli; ve druhém případě bude umožněn pouze provoz aktivní mobility. Je důležité, aby se vycházelo z českých technických podmínek a norem, které vyjasňují, kdy smíšený provoz není vhodný a neměl by být povolen. Směrnice mají pomoci při určování prioritních investičních potřeb pro modernizaci infrastruktury na plánované dopravní síti pro cyklisty.

Jak bylo uvedeno výše, plánování cyklistické sítě je složitý úkol. Mělo by proto probíhat jako komplexní a strukturovaný proces. Principy doporučené v tomto procesu jsou uvedeny a vysvětleny v navazujících kapitolách.

Projekt Cyklovize 2030

Projekt CYKLOVIZE 2030 – bezpečnější cyklistická infrastruktura, který je realizován z Fondu zábrany škod, má pomoci naplňovat tuto Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. Projekt **CYKLOVIZE 2030** je tak 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 obecně³.

³ <https://www.stavbycyklo.cz/koncepce-a-reseni>



Devět principů plánování dopravní sítě pro cyklisty

Pro vymezení národní dopravní sítě pro cyklisty je doporučeno dodržet následující principy, které byly definované na evropské úrovni⁴:

Princip 1: Vyhlase záměr a sestavte tým

Záměr byl již vyhlášen v roce 2021, ke kterému byl sestaven tým pro vymezení dopravní sítě pro cyklisty na národní a krajské úrovni. Nicméně je potřeba a mobilizovat vytvoření sítě na místní úrovni a zahájit neformální konzultace s jednotlivými zainteresovanými stranami.

Princip 2: Stanovte cíle pro službu sítě cyklotras

Rovněž byly již stanoveny cíle pro službu sítě dopravní sítě pro cyklisty. Byly upřesněny definice pro jednotlivé typy uživatelů této sítě, jejich potřeby a způsoby řešení pro jednotlivé cílové skupiny. Rovněž byly definovány zásady, kterými se dopravní síť pro cyklisty řídí.

Princip 3: Proveďte posouzení stávajících cyklotras

Provádí se posouzení dostupných tras a stávající infrastruktury s cílem zjistit, jaké cyklotrasy a jakého typu existují na různých správních úrovních, které by mohly tvořit národní síť cyklotras podle zásad definovaných v principu 2. Současně se vyhodnocuje dostupná infrastruktura, kterou lze přizpůsobit cílům dopravní sítě pro cyklisty.

Princip 4: Definujte konkrétní typy infrastrukturu pro cyklistickou síť

Byly definovány konkrétní typy infrastruktury pro dopravní síť pro cyklisty a požadavky na její kvalitu. Podle této definice (atributů) se postupně upřesňují navrhované koridory na místní a krajské úrovni.

Princip 5: Proveďte návrh sítě

Postupně je tvořen návrh budoucí sítě, která se postupně zakresluje do mapové aplikace a podle potřeby určuje propojení s jinými sítěmi.

Princip 6: Uspořádejte formální konzultace s veřejností

Pravidelně se pořádají veřejné konzultace s cílem zapojit správní orgány, veřejnost, cyklistické organizace a sdružení, aby bylo možné shromáždit a zvážit jejich zpětnou vazbu k návrhu sítě i k možnostem jeho přepracování. Je realizována marketingová kampaň.

Princip 7: Podrobně rozpracujte síť

⁴ V Česku byl již tento proces zahájen v roce 2021, a tak v českém kontextu jde o doporučující seznam, který má pomoci zkontrolovat, zda jde Česká republika správným směrem.



Dopravní síť pro cyklisty se rozpracovává stále do větších detailů, identifikují se chybějící spojení nebo úseky sítě, který je třeba zlepšit, aby bylo dosaženo kritérií stanovených v principech 2, 3 a 4.

Princip 8: Zajistěte schválení sítě cyklotras a její realizaci

Byť již proběhla řada jednání, existuje celá řada strategických dokumentů, je třeba oficiálně politicky podpořit tuto dopravní síť pro cyklisty, včetně návrhu akčního plánu, který stanovuje kdy, kdo a z jakých financí se daná síť bude realizovat.

Princip 9: Pravidelně síť monitorujte a dále rozvíjejte

Data jsou základem všeho. Zatím je jich málo, neboť například nikdo neví, kolik je v ČR cyklostezek. Jakékoliv údaje jsou jen odhady. Proto se plánuje provádět pravidelné monitorování sítě.

1 Princip 1: Definování záměru a pracovní skupiny

1.1 Obecná doporučení na evropské úrovni.

Příslušný orgán by měl oficiálně deklarovat své ambice před zahájením realizace jednotlivých kroků směřujících k vytvoření národní sítě cyklostezek. V závislosti na správním uspořádání země by se mělo zvážit, zda v zájmu koordinace a dobrého přehledu o práci prováděné na různých úrovních správy (obce, kraje atd.) nezřídit tým složený z odborníků z různých úrovní správy, který by zajišťoval koordinaci a/nebo konzultace. Součástí týmu mohou být pokud možno i odborníci z cyklistických svazů a průmyslu. Tým by měl určit zainteresované strany, které nejsou součástí týmu, včetně zástupců veřejnosti, s nimiž by spolupracoval a konzultoval s nimi navrhovaná řešení v průběhu celého procesu vymezení sítě. Dalším způsobem, jak přistupovat k tomuto kroku, je zřízení hlavního týmu pro návrh sítě a samostatných odborných skupin a poradní skupiny cyklistických agentur a průmyslu, které budou poskytovat cílené poradenství na podporu práce hlavního týmu.

1.2 Pracovní skupina na národní úrovni

Konkrétní kroky vycházejí z vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. V roce 2021 vznikla Pracovní skupina Ministerstva dopravy zaměřená na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu, složenou z klíčových organizací ovlivňujících podporu cyklistické dopravy v ČR. Hlavním koordinátorem této pracovní skupiny je Ministerstvo dopravy ČR.

Úloha státních organizací je významná, přestože jejich úkolem není primární budování cyklostezek. Zásadním úkolem je podpora legislativní, finanční a organizační. Státní úroveň dále nabízí koordinační a metodickou pomoc, a to prostřednictvím národního cyklokoordinátora, jehož úkolem je především propojovat partnery na státní, regionální a místní úrovni. Cyklokoordinátor pracuje externě jako spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. Do roviny aktivit národního cyklokoordinátora spadá i vytvoření mapového portálu <https://mapa.stavbycyklo.cz/>, na kterém je prezentována základní dopravní síť pro cyklisty, která vzniká na základě podkladů ze 14 krajských cyklokonceptů. Následným úkolem je rozdělení jednotlivých páteřních cyklokoridorů na úseky, kterým budou přiřazeny atributy, např. budou rozdělené dle jejich současného a cílového stavu, stupně projektové připravenosti, či stanovení vhodných finančních nástrojů k její realizaci. Následně je třeba tuto síť začlenit do územně analytických podkladů.

1.3 Pracovní skupina krajských cyklokoordinátorů

Na vytvoření sítě pracuje rovněž pracovní skupina složená ze zástupců jednotlivých

krajů pod záštitou **Asociace krajů ČR** a spolku **Partnerství pro městskou mobilitu**. Pracovní skupina zahrnuje 14 krajských cyklokoordinátorů a byla ustanovena na národní Cyklokonferenci dne 6. 12. 2022 v Jičíně.



Obrázek 1 – Ustanovení pracovní skupiny krajských cyklokoordinátorů na národní cyklokonferenci (12/2022).

Zdroj foto: Václav Bernard, náměstek ministra dopravy

Ale i v tomto případě čekají kraje úkoly. V některých případech by mělo dojít k aktualizaci samotné krajské cyklostrategie, která bude mít definovanou svou síť hlavních a regionálních koridorů, které zajišťují propojení krajských metropolí s regionálními centry.

Krajská cyklostrategie by měla nabízet koordinační, metodickou a finanční pomoc při realizaci problematických úseků na této síti. Měla by zahrnovat dotační titul, který pomáhá nejchudším obcím financovat jejich úseky. V některých případech by kraj mohl dokonce vstoupit jako investor výstavby cyklistických komunikací, tak jak to například dělá Ústecký kraj.

Krajská cyklostrategie by také měla stanovit kompetence, práva a povinnosti svého krajského cyklokoordinátora. Zatímco někde je tato pozice velmi silná, jinde je jen okrajová. Někde pracuje na odboru cestovního ruchu, jinde na dopravě nebo na regionálním rozvoji, což také v jeho pozici hraje roli. Bez sjednocení agendy krajských cyklokoordinátorů bude jen velmi obtížné prosazovat myšlenky CYKLOVIZE 2030.

Přehled krajských cyklostrategií a kontakty na krajské cyklokoordinátory jsou k nahlédnutí na tomto odkaze: <https://www.stavbycyklo.cz/kraje>.

1.4 Mobilizace týmu na místní úrovni

Jelikož hlavní zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy mají v České republice města a obce, tak bez této úrovně se realizace národní dopravní sítě pro cyklisty neobejde. Kraje a stát jim v tom mají pomáhat.

Na této úrovni funguje pracovní skupina, kterou vytvořil spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. Jejím cílem je motivovat a vzdělávat města, aby měla svého koordinátora městské mobility, který v rámci plánu udržitelné městské mobility prosazuje opatření na podporu aktivní mobility. Cílem je, aby města zajišťovala výstavbu dopravní sítě pro cyklisty jak uvnitř města, tak i v širším okolí, aby zajistila bezpečné spojnice pro lidi s okolními obcemi, kteří nechtějí využívat automobilovou dopravu.

2 Princip 2: Stanovení cílů pro službu sítě cyklotras

2.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

Originální název doporučení: Stanovte cíle pro službu sítě cyklotras - definujte cíle a body, které mají být propojeny, a definujte nutné principy.

V tomto kroku je třeba zvážit a definovat cíle uvedené v předchozí kapitole (Kontext). Tento krok by měl zahrnovat vymezení obecných zásad, které je třeba dodržovat při vytváření národní dopravní sítě pro cyklisty a jejichž prostřednictvím lze dosáhnout cíle jednotnosti sítě. Tyto principy se mohou týkat např. nadregionálního aspektu cyklotras a/nebo jejich minimální délky pro zajištění jednotnosti na úrovni národní sítě. Měla by se také zvážit hustota sítě, která pokrývá zeměpisnou oblast jako síť s hlavními koridory, které jsou vzájemně propojeny vyváženým způsobem, a přizpůsobit obecnou myšlenku zeměpisnému kontextu a potřebám.

Obecné principy je třeba stanovit pro každou zemi zvlášť, protože neexistuje univerzální soubor principů a často závisí na správním uspořádání země, jejím území a počtu obyvatel. Je třeba zvážit cíle a body zájmu, které by budoucí síť měla propojit s cyklistickými koridory, aby co nejlépe sloužily svým uživatelům. Na úsecích, kde je to nutné, by mohly být odděleny trasy pro dojíždějící a trasy pro rekreační a turistické cyklisty. Síť cyklotras vyšší úrovně, jako jsou mezinárodní sítě, např. síť EuroVelo, by měly být zahrnuty do vnitrostátních cyklotras zejména proto, aby byla zaručena přeshraniční návaznost.

Protože každá síť by měla sledovat prioritu bezpečnosti, je třeba stanovit kritéria pro dosažení odpovídající úrovně bezpečnosti s ohledem na vnější interakce (s motorovou dopravou) a vnitřní interakce (mezi cyklisty), jakož i s chodci a uživateli jiných prostředků mobility a interakci cyklisty s infrastrukturou.

Pokud existují/platí právní předpisy a politiky týkající se klasifikace uživatelů nebo požadavků na oddělení infrastruktury pro jednotlivé skupiny uživatel, může být nutné je dále přezkoumat.

V zásadě je doporučena následující klasifikace uživatelů se třemi kategoriemi uživatelů:

- každodenní (pravidelní) cyklisté s dobrými cyklistickými dovednostmi a úrovní zdatnosti, v dobré fyzické a psychické kondici, pro které by měly být stanoveny minimální přijatelné hodnoty parametrů infrastruktury;⁵
- pozorní (příležitostní) cyklisté, kteří chtějí jezdit na kole bezpečně, protože například cestují s dětmi nebo jsou sami méně zdatní či si méně věří (začínající cyklisté, starší cyklisté); mají vyšší nároky na kvalitativní parametry, jako je oddělení od motorové dopravy, infrastruktura tolerující chyby, dobré značení a přehledné křižovatky;
- nároční cyklisté, kteří mají další potřeby související s jejich postižením a/nebo typem kola, které používají, například handbike, tandem, side-by-side tandem, rychlostní kolo nebo kolo s nosičem/sedačkou; ti mají nejvyšší nároky, pokud jde o kvalitativní parametry.⁶

Pokud přijmeme výše uvedené doporučené kategorie uživatelů, můžeme i cyklotrasy rozdělit do tří kategorií, kde se zohledňuje cílová skupina uživatelů a předpokládaný objem cyklistické dopravy. Jedná se o tyto kategorie:

- Úroveň 1: základní cyklotrasa
- Úroveň 2: hlavní cyklotrasa
- Úroveň 3: cyklistická dálnice

Zatímco skupiny uživatelů ovlivňují potřeby jednotlivých uživatelů, očekávaný objem cyklistické dopravy má vliv na kvalitativní parametry a šířku nezbytnou pro bezpečný a plynulý provoz a může ovlivnit socioekonomickou rovnováhu nákladů a přínosů plynoucích ze zajištění kvalitnější cyklistické infrastruktury. Orientační matice je uvedena v tabulce 1.

Tabulka 1: Doporučená úroveň cyklotrasy s ohledem na uživatelskou kategorii a předpokládanou intenzitu cyklistické dopravy

Uživatelská kategorie/intenzita	Do 750 cyklistů/den	500 – 3000 cyklistů/den	Více než 2000 cyklistů/den

⁵ Kategorii "pravidelných" cyklistů nelze zaměňovat se skupinou "silných a nebojácných", která je v některých klasifikacích uživatelů rozlišována a která je ochotna jezdit na kole bez speciální cyklistické infrastruktury téměř bez ohledu na podmínky. Kategorie "silní a nebojácní" není v průvodci zahrnuta. Protože nepotřebují specifickou cyklistickou infrastrukturu, plánování nebo navrhování cyklistických sítí pro jejich potřeby nevytváří žádnou přidanou hodnotu.

⁶ Ačkoli se může zdát poněkud nelogické zahrnout do stejné kategorie cyklisty se zdravotním postižením a například uživatele rychlostních kol, z hlediska konstrukčních parametrů jsou požadavky na kvalitu velmi podobné: obě skupiny potřebují například větší šířku, i když z různých důvodů.

Uživatelská kategorie/intenzita	Do 750 cyklistů/den	500 – 3000 cyklistů/den	Více než 2000 cyklistů/den
Pravidelný	Základní cyklotrasa (úroveň 1)	Základní cyklotrasa (úroveň 1)	Hlavní cyklotrasa (úroveň 2)
Příležitostný	Základní cyklotrasa (úroveň 1)	Hlavní cyklotrasa (úroveň 2)	Cyklodálnice (úroveň 3)
Náročný	Hlavní cyklotrasa (úroveň 2)	Cyklodálnice (úroveň 3)	Cyklodálnice (úroveň 3)

Kategorie cyklotras ovlivňují výběr konkrétního typu infrastruktury a jejich parametrů, včetně parametrů kvality, jak je uvedeno v kroku 4.

2.2 Terminologie dopravní sítě pro sítě cyklisty v ČR

V České republice se vychází z terminologie TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty a dále z technických podmínek značení cyklotras, které se nyní dokončují (navrženo TP 108).

Terminologie k termínu cyklotrasa definována v TP 179:

- 8.4 Cyklistická trasa (cyklotrasa) - liniové vedení cyklistického provozu územím ve vybrané vhodné stopě, sloužící cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo více funkcím najednou
- 8.4.1 ve smyslu značení v terénu - značení dopravním značením usnadňující cyklistům orientaci, ale neurčující dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán)
- 8.4.2 ve smyslu územně-plánovacím - koridor se stanovenými kritérii a standardy kvality z hlediska cyklistického provozu, které je v daném území a vazbě žádoucí zajistit

Nicméně od roku 1997 se stále hovoří jen o cyklotrasách, což má za následek, že jsou cyklotrasy spojovány především s cykloturistikou. Cílem je otočit toto vnímání a začít dávat důraz na dopravní význam cest. Je ale pochopitelné, že některé z těchto cest budou mít i nadále především rekreační charakter (např. příhraniční cyklotrasy – v těchto případech se pak nebudou monitorovat úseky, které by se měly vybudovat).

Aby termín cyklotrasa nebyla spojená jen s cykloturistikou, tak pro účely této metodiky je nutné zavést nový termín, kterým je cyklokoridor. Tento termín, včetně navazující filozofie popisu slova cyklokoridor, byl pak převzat se svolením KPMG,

Česká republika, s.r.o., která je zpracovatelem Cyklokoncepce Jihomoravského kraje.

Cyklokoridor je vnímán jako bezpečná dopravní cesta, která je vymezena podle místních dopravních potřeb s cílem vyřešit cyklistům nebezpečná nebo jinak problémová místa. Cyklokoridor by se tedy měl realizovat formou cyklostezky nebo jiného vhodného opatření mimo silnici s běžným automobilovým provozem.

Naopak cyklotrasa může být i nadále vnímána jen jako vyznačená trasa (navíc v ČR jde prakticky všude o cykloturistickou trasu). Samotný fakt, že někudy vede vyznačená cyklotrasa, ještě neznamena, že by se v celé trase měla realizovat jako např. cyklostezka. *Krásným příkladem je cyklotrasa KČT 48 a Greenway Praha-Vídeň, které na hranici Jihomoravského a Jihočeského kraje vedou po silnici II/409. Tato silnice má v uvedeném úseku oficiálně naměřenou intenzitu dopravy 237 vozidel (!), jedná se tedy o jednu z nejméně zatížených silnic v celé České republice. Její kvalitní asfaltový povrch a další parametry jsou potřebám dálkových cykloturistů zcela dostačující, významná cyklodoprava zde neexistuje vůbec. Žádný cyklokoridor a tedy investice do cyklostezky zde se proto neplánuje, protože to nedává efektivní, účelný ani hospodárný smysl.*

Pro potřeby České republiky je proto potřeba striktně oddělit už slovně (cyklokoridor vs cyklotrasa), jinak se to bude neustále míchat a povede to k ohýbání cykloturistických a dálkových cyklotras na cyklodopravní koridory, které nakonec pro své míchané trasování nevyhoví žádné skupině cyklistů a které nebude účelné ani efektivní je realizovat jako cyklostezky.

Samozřejmě je možné vzít třeba „dálkové cyklotrasy“ a vyznačit je po realizovaných cyklokoridorech, každopádně to je už jiná úloha.

Provoz cykloturistů je v některých lokalitách natolik významný a intenzivní, že je vhodné o zřízení cyklokoridoru (např. o oddělené cyklostezce) uvažovat, i když nemá dopravní význam. Proto cyklokoridory se dále rozlišují na cyklodopravní a cykloturistické. Podle toho mohou mít jiný typ povrchu a taky jinou frekvenci/sezónnost pravidelné údržby. V každém případě se však jedná o samostatnou bezpečnou dopravní cestu. Proto v kontextu České republiky a této metodiky se bude hovořit primárně o vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty (nebo dopravní sítě cyklistické infrastruktury/cyklokoridorů).

Například v návrhu cyklokoncepce v Jihomoravském kraji je naprostá většina cyklodopravních koridorů, ale třeba v okolí Mikulova a Lednicko-Valtického areálu máme několik cykloturistických koridorů, protože tam je třeba řešit bezpečnost sezónních cykloturistů a nebezpečné dopravní situace v území.



2.3 Filozofie dopravní sítě pro sítě cyklisty v ČR, aneb o službě

Tato metodika nechce pracovat jen s terminologií, ale také s filozofií, aneb pro koho vlastně tuto dopravní síť pro cyklisty pro cyklisty.

2.3.1 Potenciál rozvoje dopravní sítě pro cyklisty

Cyklisté využívají komunikace, které mají silný dopravní nebo volnočasový význam. Potřeby cyklo dopravy a cykloturistiky se od sebe odlišují, a proto je třeba k nim přistupovat samostatně.

- **Hustota zalidnění.** Lokality s vysokou hustotou zalidnění generují vyšší počet potenciálních cílů a vyskytuje se v nich větší množství potenciálních cyklistů.
- **Demografie & Mobilita.** Věková struktura obyvatel (tzn. nižší index stáří, významné zastoupení obyvatel v dětské a reprodukční složce populace) spolu se socioekonomickou situací (např. potřeba dojíždění za prací) a s regionální tradicí jízdy na kole zvyšuje počet cyklistů v území.
- **Bezpečnost.** Zajištění bezpečnosti cyklistů zejména na komunikacích s vysokou intenzitou automobilové dopravy (resp. převedení cyklistů na samostatnou cyklostezku) působí pozitivně na společenské vnímání cyklistiky a zvyšuje počet cyklistů v území.
- **Zaměstnání & školy.** Trasování komunikací dle hlavních dopravních potřeb po trasách, které se využívají pravidelně (např. bydliště –zaměstnání / škola / dopravní terminál), zvyšuje potenciál cyklo dopravy a pozitivně působí na společenské vnímání cyklistiky.
- **Síťový charakter.** Vzájemná provázanost cyklistických komunikací vytvářející ucelenou dopravní síť vede k dalšímu rozvoji cyklistiky. Je žádoucí zvláště rozvíjet dopravní síť a cykloturistické trasy, protože jejich uživatelé mají rozdílné potřeby.
- **Turistika & volnočasové aktivity.** Scénické, panoramatické či jinak malebné trasy mají potenciál pro trávení volného času, rekreace a rozvoj cykloturistiky a spolu s přílehlými službami (např. občerstvení) zvyšují počet cyklistů v území.

2.3.2 Principy stanovení cyklo dopravních koridorů

- **Zaměření cyklokoridoru.** Propojení každodenně frekventovaných míst, tzn. obytných čtvrtí, přirozených center měst, komerčních a průmyslových zón, vzdělávacích zařízení, sportovních areálů s vazbou na zastávky železnice a veřejné dopravy, a to nejpřímější možnou trasou bez odboček, závlaků a prodloužení.
- **Celoroční údržba.** Pátevní cyklokoridor musí být v provozu celoročně a musí mít zajištěnou údržbu vč. jarního (zametání posypu), podzimního (listí) a zimního (sníh) úklidu.



- **Navigace.** Jednotné označení koridoru a přehledný navigační systém v celé trase vč. naváděcího značení z okolí cyklokoridoru směrového vyznačení a znázornění místních a komunálních cílů.
- **Parametry trasy.** Šířka komunikace, která umožní bezpečný průjezd většího množství cyklistů a vzájemné předjíždění cyklistů různého věku a výkonnostní úrovně.
- **Bezpečnost.** Oddělení cyklistů od automobilů ve formě samostatné cyklostezky, případně vyhrazeného cyklopruhu nebo obdobného opatření.
- **Propagace.** Marketing rychlého spojení a výhod cyklodopravy ve vazbě na multimodální dopravu, pořádání motivačních kampaní a soutěží, organizace kurzů jízdy na kole a elektrokole, dopravní výchova.



Obrázek 2 – Mapa České republiky se zvýrazněním městských oblastí. Zdroj mapy: Ministerstvo životního prostředí

Na mapovém cykloportále Cyklovize2030 se jedná o **vrstvu hlavní dopravní sítě pro cyklisty**, která propojuje body zájmu, v českém kontextu se jedná o propojení ORP.

Vrstva hlavní dopravní sítě pro cyklisty by vůbec nemusela být rozlišena barevně, neboť prioritně se jedná o dopravní síť na krátké a střední vzdálenosti, ale aby byla zachována vazba na dálkové a regionální cyklotrasy (viz níže), je označena následovně:

- **Červená:** hlavní dopravní cesta / cyklokoridor (koresponduje cca z 95% cyklotrasami označenými číslicemi 1 – 60, a to v úsecích, které mají dopravní význam).
- **Modrá:** významná regionální dopravní cesta / cyklokoridor (koresponduje cca z 95% cyklotrasami označenými tří místními číslicemi, a to v úsecích, které mají dopravní význam).
- **Zelená:** méně významná regionální dopravní cesta / cyklokoridor (viz výše).



Pokud se prokáže, že stávající dálková, či regionální cyklotrasa je zbytečná, pak kraj může dát podnět k jejímu zrušení, nebo alespoň k přeznačení. Například Olomoucký kraj dal podnět pro zrušení páteřní cyklotrasy č. 52, která vede po silnici II. třídy, na které se ani v budoucnu nepředpokládá „cyklodopravní“ význam. Stejný kraj dal rovněž podnět k přetrasování cyklotrasy 511, která nyní vede jen po silnicích a mimo dopravní koridory, na nové cyklostezky, které propojují jednotlivé ORP (Litovel, Uničov a Rýmařov). Liberecký kraj plánuje zrušit dálkovou cyklotrasu č. 21, neboť se plánuje výstavba cyklostezky Zdislavy, která povede z Chrastavy do Jablonného v Podještědí a dále do Cvikova a která bude označena číslem 8. Až bude úsek vybudován, pak dokonce dojde ke zrušení stávající páteřní cyklotrasy 21, která dnes vede nesmyslně jen po silnicích. Celá práce tak směřuje od kvantity do kvality.

2.3.3 Principy stanovení cykloturistických tras

- **Jednoznačná identita.** Jedinečná, s regionem propojená a nezaměnitelná identita (název, číselné označení, logo, barevné schéma), která zajistí jasnou odlišitelnost od ostatních cyklotras a obdobných projektů.
- **Zážitek.** Parametry trasy mohou zahrnovat členitý profil a nepevněný povrch, ale jen tehdy, pokud to odpovídá zaměření trasy dle cílové skupiny. Cyklotrasa propojuje body zájmu a další turistické atraktivity a měla by být v nějakém ohledu výjimečná, např. důrazem na místní historii nebo kulturu, silný příběh apod.
- **Nabídka služeb.** Potenciál pro vygenerování útraty za související a návazné služby a produkty cestovního ruchu. Potenciál pro rozvoj vybavenosti (gastro, ubytování, cyklopůjčovny a další).
- **Cílová skupina.** Jasně zaměření na konkrétní skupinu, např.: Rodiny s dětmi. Volnočasové výlety. Volnočasové výlety (elektrokolo). Dálková cyklistika. Silniční cyklistika
- **Dostupnost.** Cyklotrasa má vymezené vhodné nástupní body, které jsou v blízkosti železničních stanic, kapacitního parkoviště, nebo zastávky cyklobusu. Cyklotrasa má zpracovaný návrh etapizace dle obvyklých možností cílové skupiny.
- **Řízení, koordinace, propagace.** Propagační akce typu otevírání/zavírání cyklotrasy, organizované tematické výlety, závody pro širokou veřejnost apod. Marketingová a komunikační strategie s využitím aktuálních trendů (digitalizace).

Na mapovém cykloportále Cyklovize2030 se jedná o **vrstvy, které již jsou spojené s klasickým číslováním cyklotras**, které u nás symbolizují cykloturistiku. Na mapovém portále jsou tři vrstvy:

- **Dálkové cyklotrasy** označené číslicemi 1 – 60 (každá cyklotrasa má svou barvu).
- **Dálkové cyklotrasy** nominované do evropské sítě **UNECE** (jsou označené čísly 1



– 10 + 13).

- Síť EuroVelo.

2.4 Terminologie a filozofie na krajské a místní úrovni.

Tato metodika dává volnost v terminologii na krajské a místní úrovni. Společná terminologie je určena pro optimalizaci celé dopravní sítě pro cyklisty, která propojuje regionální a místní dopravní sítě pro cyklisty.

V tomto kontextu například Jihomoravský kraj má svou definici cyklokoridorů:

- Krajská
- Mikroregionální
- Lokální

Krajské cyklokoridory tvoří základní páteř dopravní cesty pro cyklisty v celém kraji. **Mikroregionální** cyklokoridory navazují na krajské a propojují další sídla a cíle v území ORP. **Lokální** propojení doplňují celou síť cyklokoridorů o potřebné spojnice místního významu, které umožňují cyklistům bezpečně dosáhnout místních a komunálních cílů. Jihomoravský kraj záměrně nepoužíváme označení „národní“, „mezinárodní“ nebo „dálkový“, protože národní nebo dálková cyklodoprava reálně neexistuje. Cyklodoprava se odehrává na krátkých nebo středních vzdálenostech a tomu musí odpovídat také označení kategorií cyklokoridorů.

Každá jedna úroveň je potřebná a nezastupitelná. Během několikaměsíční analýzy území bylo zjištěno, že mnoho problémových a nebezpečných míst má lokální význam a bodový charakter, který však nepřekonatelně brání rozvoji cyklodopravy/cykloturistiky. Proto je třeba kategorie posunout níž a řešit reálné problémy přímo v území.

Koncepce si pracovně navrhla svůj princip číslování, který koresponduje s dopravní funkcí pro cyklisty. V návrhu v Jihomoravském kraji je například dopravní cyklokoordinátor C2 (Brno – Rousínov – Vyškov – Ivanovice na Hané), ze kterého odbočují postupně ve směru z Brna dále do kraje třeba:

- C21: (tedy dopravní cyklokoridor, jedná se o napojení sídliště Líšeň na C2, sídliště Líšeň je významným zdrojem cyklodopravy)
- T22: (tedy cykloturistický koridor), jedná se o připojení Mariánského údolí, které je významnou volnočasovou destinací)
- C23: (tedy dopravní cyklokoridor, jedná se o napojení města Slavkov u Brna na C2) atd.

Na ni navazují lokální (třetí) úroveň, třeba ve Vyškově se z C2 odpojují:

- C205: napojení průmyslové zóny Nouzka jako významného cíle cyklodopravy na C2



- C206: napojení místní části Dědice a městského sportovního areálu jako významného cíle cyklo dopravy na C2 atd.

Na takto navrženou síť se pak teprve navrhuje vrstva číslovaných cyklotras, která ale bude mít jinou filozofii. Cílem návrhů a opatření je zajistit přehlednější orientaci cyklistům, aby na kole snadno dosáhli hlavních cílů každodenní cyklo dopravy (centrum města, průmyslovou zónu, sportovní areál atd.). Cykloturistické čtyřmístné značení KČT, Partnerství nebo třeba EuroVelo může nadále existovat v symbióze. Cykloturistické trasy mohou být místy vedeny a vyznačeny po cyklokoridorech. To, že kraje podporují i orientační značení na EuroVelo, či Greenway, je přidanou hodnotou, kterou se kraje také zabývají. Tuto záležitost kraje koordinují s Ministerstvem pro místní rozvoj. Koordinátorem této iniciativy je Partnerství o.p.s.

Cílem krajů také není vybudovat dálkové cyklotrasy, které mají dovést cyklistu z Ostravy do Děčína. Jedná se sice o dopravní cestu pro cyklisty označenou číslem 8, ale pokud se na trasu podívá odborník drobně, tak zjistí, že krajům a obcím nejde prioritně o vyznačení, ale o postupné budování problematických úseků, či zajištění bezpečných variant / přeložek.

3 Princip 3: Sběr dat o stávajících cyklotrasách

3.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

Cílem tohoto kroku je získat informace o aktuální situaci stávající cyklistické infrastruktury a příslušných služeb (přístup k zařízením, napojení na veřejnou dopravu), které již existují a spojují cíle a zájmové body identifikované v principu 2, a také identifikovat chybějící spojení.

V této souvislosti je v rámci tohoto kroku rovněž důležité posoudit dostupnou silniční a jinou infrastrukturu, kterou by bylo možné využít, případně upravit a využít pro bezpečnou a pohodlnou jízdu na kole. To by zahrnovalo posouzení běžných nebo účelových pozemních komunikací, jako jsou obslužné komunikace, případně posouzení říčních údolí, vlečných kanálů nebo dokonce nepoužívaných železničních tratí z hlediska jejich vhodnosti pro umístění cyklistické infrastruktury. Hodnocení by mělo být založeno na datech a měly by být využívány různé zdroje dat. Důležitou součástí analýzy by měla být data o intenzitách motorové dopravy a potenciálu cyklistické dopravy, což jsou klíčové faktory ovlivňující výběr typu infrastruktury pro cyklisty, a také vzorce mobility. Pokud je to možné, lze rovněž provést průzkum trhu s cílem získat názory na vzorce mobility a potřeby od reprezentativního vzorku společnosti.

Po provedení analýzy popsané by mělo být rozhodnuto o typu liniové infrastruktury s ohledem na vnější faktory dané kombinací intenzity a rychlosti motorové dopravy.

V rámci tohoto kroku lze zohlednit i takové aspekty, jako je požadavek na zastínění nebo nutnost zastavení cyklisty. Zastínění by se týkalo parametrů, které by umožnily využití tras v horkém podnebí. Minimalizace zastávek nebo přerušování by byla důležitá pro zvýšení pohodlí, ale i bezpečnosti cyklistů.

Hodnocení by navíc mělo u každé cyklotrasy nebo jejího úseku zahrnovat typ infrastruktury a její parametry a mělo by být porovnáno s parametry navrženými v této příručce v kroku 4. Doporučuje se, aby tyto informace byly shromážděny a uloženy v prostředí geografického informačního systému (GIS).

3.2 Dopad evropských doporučení pro ČR

Při stanovení hlavní dopravní sítě pro cyklisty se vychází z již existující dopravní infrastruktury pro aktivní mobilitu. Podkladem pro stanovení navrhovaných řešení je nutná místní znalost navrhovatelů, ostrá statistická data o počtu uživatelů, zatížení současné dopravní sítě nákladní a osobní motorovou dopravou a rovněž předpokládaný rozvoj předmětných území. Prioritní jsou především dopravní potřeby vzniklé v souvislosti s dopravou do škol a zaměstnání a každodenní dojíždka do lokálního centra a zpět. Účelem je tedy vytvořit páteřní síť komunikací pro aktivní mobilitu, která propojí místní urbanisticky významná sídla s místním centrem, která tak vytvoří bezpečný dopravní prostor pro aktivní mobilitu, díky jehož existenci dojde k nárůstu podílu aktivní mobility na celkové přepravní práci a významnému snížení počtu cyklistů na silnicích.

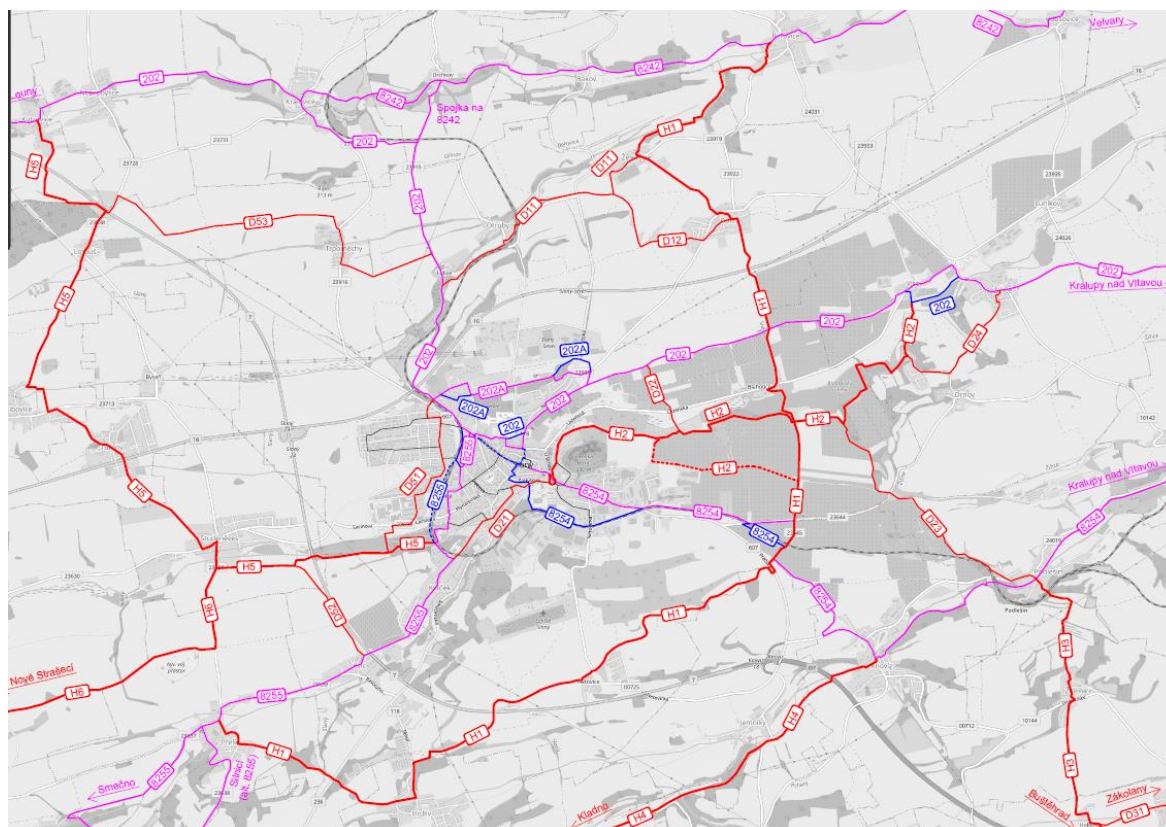
Principy přímo vychází z naplňování Koncepce městské a aktivní mobility, a to cíle **2.1.3.4 - Zlepšení podmínek pro alternativní mobilitu, bod 8**, jakož i cíle **2.3.4.1 – Podpora zaplňování „prázdných míst na cyklistické síti“ ze strany krajů**. V tomto bodě je potřeba vytvoření sítě cyklostezek přímo uvedena a **krajům je doporučováno, aby navrhly sofistikovaný model budování liniových staveb pro cyklodopravu, a to především na území obcí, přes které vedou významné páteřní trasy, a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit.**

Výstavba dopravní sítě pro cyklisty je realizována následujícím způsobem:












3.3 Zájem o podporu cyklodopravy na místní úrovni

Základním stavebním kamenem výstavby sítě dopravních cest pro cyklisty/dopravních cyklokoridorů jsou města a obce, které mají odpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy, za zajištění bezpečné cyklistické infrastruktury na krátké vzdálenosti. Realizace cyklistické dopravy je přitom řešena propojením dopravního, územního a strategického plánování.

Příkladem dopravního plánování je město Slaný, které má svůj generel cyklodopravy (03/2024).



LEGENDA

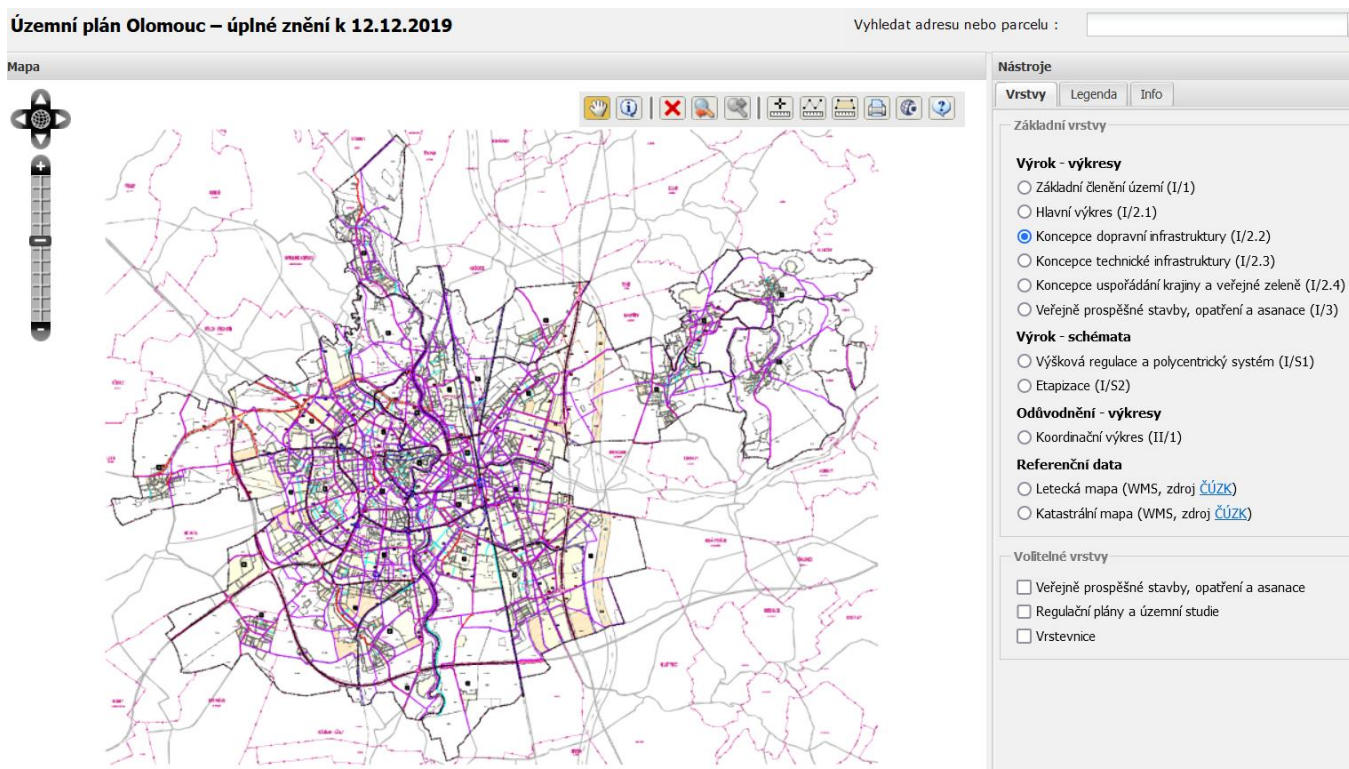
Značené cyklotrasy KČT		
Přetrasování stávajících cyklotras		
Hlavní navrhované cyklotrasy		
Doplňkové navrhované cyklotrasy		
Místní propojky		
Alternativní trasování		

Obrázek 3 – Příklad dopravního plánování pro cyklisty města Slaný. Zdroj: ČVUT FD (02/2024)

Příkladem územního plánování je Statutární město Olomouc, které překlopilo svůj dopravní plán do územního plánu <https://portal.nasemapy.cz/app/olomouc/up/view/>.

Vpravo v legendě "vrstvy" je nutné zatrhnout "koncepte dopravní infrastruktury" a tam po přiblížení se objeví tenké fialové čárkované čáry. To jsou koridory cyklistické dopravy, což je možné si potvrdit, když si vpravo v řádku nahoře zatrhnete pojem "legenda" a tam se zobrazí popis, že fialové čárky či tečky jsou koridory cyklistické dopravy DC - 01.





Obrázek 4 – Scan územního plánu Statutárního města Olomouce (02/2024)

Příkladem strategického plánování jsou například Plány udržitelné městské mobility, které mají všechna města s obyvateli nad 40 tis.: viz <https://www.stavbycyklo.cz/mesta>.

Příklad místních aktivit jsou zveřejňovány také na webu CityChangers. Jako příklad lze uvést plány města Olomouce⁷, či Jihlavy⁸.

3.4 Zájem o podporu cyklo dopravy na úrovni ORP apod.

Na úrovni ORP, mikroregionů, zájmových sdružení obcí, případně místních akčních skupin (MAS).

Cyklistická doprava se neodehrává jen v uzavřeném prostoru měst a obcí. Je třeba zajistit vzájemné propojení obcí a měst mezi sebou, aby se člověk mohl dostat mezi nimi bezpečně na kole. Teoreticky je to jednoduché. Každá obec si zaplatí cyklostezku na svém katastru. V praxi to ale tak jednoduché není. Často větší obec (město) pomáhá té menší. V tomto kontextu je pak nutná spolupráce města a přilehlých obcí. Tato spolupráce je možná buď ve formě oboustranné smluvní spolupráce, nebo podporu cyklo dopravy zajišťuje mikroregion. V řadě případů dokonce dojde k propojení dvou

⁷ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/186/statutarni-mesto-olomouc-planu-na-realizaci-bezpecne-dopravni-site-do-roku-2030>

⁸ <https://www.citychangers.eu/promeny?status=®ion=&city=8&product=&tag=>



měst a přilehlých obcí. V tomto případě můžeme hovořit o vytvoření regionální dopravní cesty pro cyklisty, která propojila dvě sídla. Takových příkladů existuje v ČR celá řada. Jako příklad lze uvést bezpečné cyklistické propojení v úseku Litovel – Uničov – Rýmařov. V tomto případě se jedná o významnou regionální trasu 511⁹.

Každopádně tato úroveň je dobrovolná a nedá se vynutit zákonem. V ideálním případě město (ORP) svolá jednání s okolními obcemi, představí jim společný návrh a doporučují jim vložit navrhované cyklotrasy do územního plánu obce a současně je také zakomponovat do strategického plánu obce. Tuto metodickou roli může taky zajistit krajský cyklokoordinátor.

3.5 Zájem o podporu cyklodopravy na krajské úrovni

Celkový přehled o území má kraj, který má povědomí o všech aktivitách na svém území. Spolu s městy a obcemi identifikuje problematická místa na navrhované dopravní síti pro cyklisty. Společně hledají řešení pro jejich odstranění. V první řadě se kraj zaměřuje na pomoc malým obcím, která nemají finanční prostředky na výstavbu cyklostezky, i když její obyvatelé musí jezdit např. po silnici I. třídy. I s národními, či státními dotacemi se bez pomoci kraje neobejdou.

V druhé řadě, na základě požadavku IROP, pak kraje identifikovaly/identifikují páteřní dopravní síť pro cyklisty I. a II. kategorie. Ta se právě skládá z potřeb měst a obcí pro dojížděku do práce, do škol. Pokud jsou takové trasy v údolí, či propojují sídla, pak se jedná jasně o dopravní funkci. Kraje pak přebírají roli koordinátora výstavby hlavních dopravních cest pro cyklisty, na kterých se zaměřuje na problematická místa a hledá finanční možnosti na jejich odstranění.

Jako příklad lze uvést Liberecký kraj a jeho hlavní dopravní cestu pro cyklisty Zdislava, označenou číslem 8¹⁰, či hlavní dopravní cestu pro cyklisty Jizera, označenou číslem 17¹¹. V obou příkladech kraj pomáhá identifikovat problematická místa, která mají dopravní význam a pomáhá na nich získat dotace.

Hlavní dopravní síť pro cyklisty na národní úrovni pak vznikla/vzniká spojením 14 krajských cyklokonceptů, neboli je tvořena zespodu. Každý kraj má svého krajského cyklokoordinátora a krajské koncepce jsou prezentovány na tomto odkazu: <https://www.stavbycyklo.cz/kraje>.

Rovněž je rozvíjen mapový portál <https://www.stavbycyklo.cz/mapovy-portal>, kde každý kraj postupně definuje své problematické úseky a tím se i postupně upřesňuje páteřní dopravní síť pro cyklisty. Orientační značení přijde na řadu až v závěrečné fázi,

⁹ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/196/pribeh-cyklotrasy-511-litovel---unicov---dlouha-loucka---resov---rymarov>

¹⁰ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/207/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-8---plany-na-vystavbu-cyklostezky-zdislava>

¹¹ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/205/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-17---greenway-jizera-turnov---zelezny-brod>

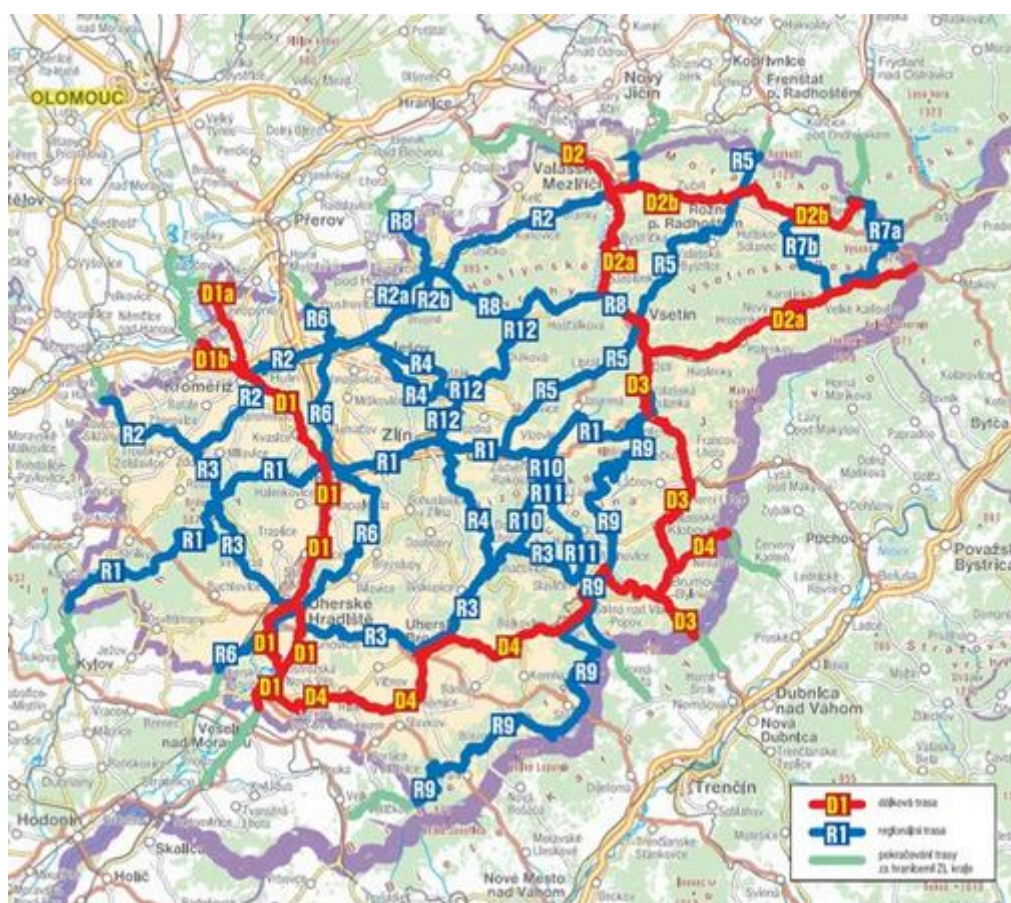


kdy bude vybudována nová cyklistická infrastruktura.

Užití turistických označení jednotlivých cyklotras vychází z již existujících názvů a vedení a má pouze identifikační charakter. Celkové vedení jednotlivých cyklotras vzniklo propojením jednotlivých dílčích úseků, který byly stanoveny podle výše popsaných kritérií.

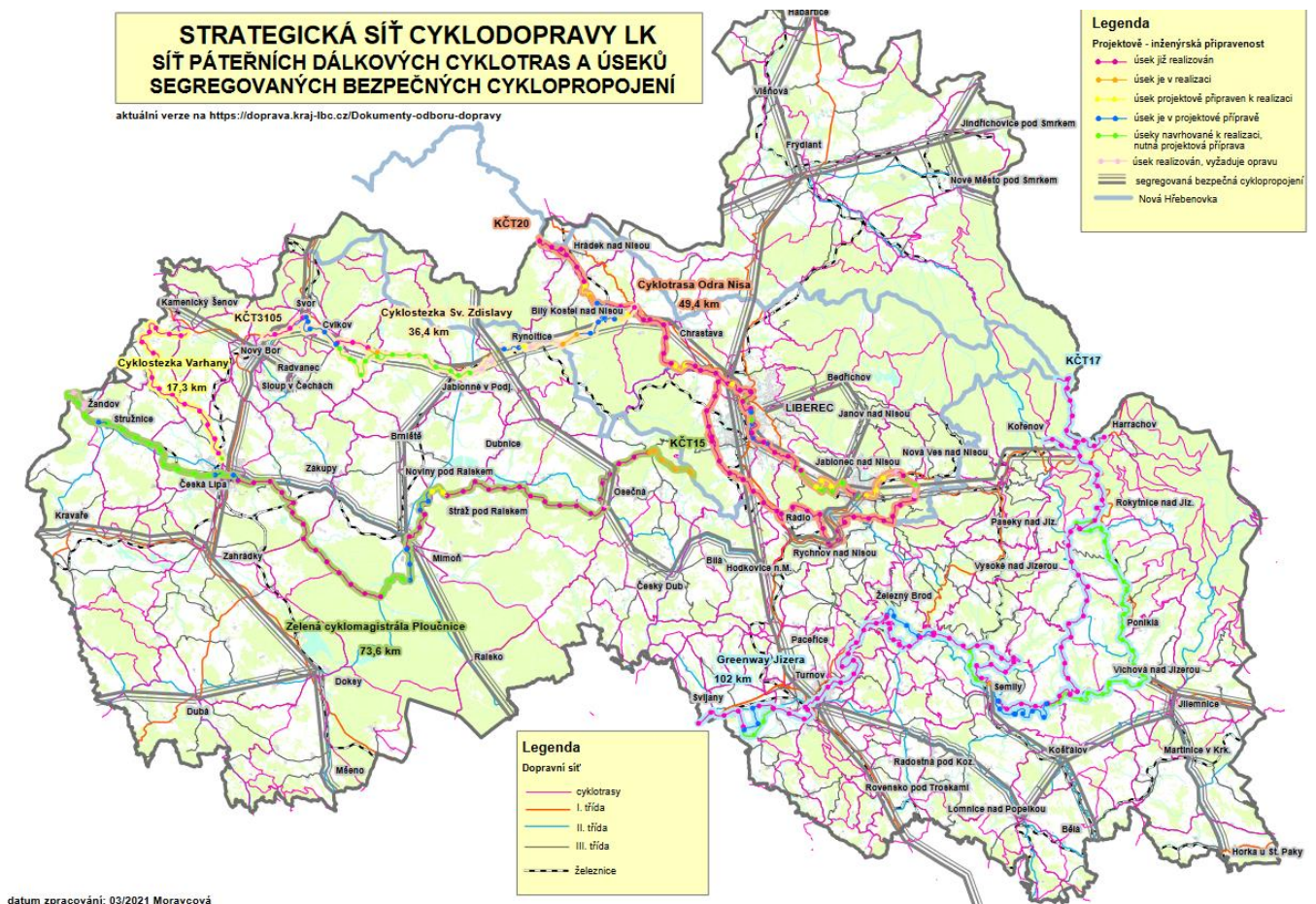
Příklady:

Zlínský kraj má definovanou svou dopravní síť pro cyklisty, která propojuje všechny ORP.



Obrázek 5 - Mapa dopravní sítě pro cyklisty Zlínského kraje. Zdroj: podklady poskytl krajský cyklokoordinátor Zlínského kraje

Liberecký kraj má rovněž definovanou svou dopravní síť pro cyklisty, která propojuje všechny ORP.



Obrázek 6 - Mapa dopravní sítě pro cyklisty Libereckého kraje. Zdroj: podklady poskytl krajský cyklokoordinátor Libereckého kraje

4 Princip 4: Definování konkrétních typů infrastrukturu pro cyklistickou síť

4.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

Celý název: Definujte konkrétní typy infrastrukturu pro cyklistickou síť a požadavky na kvalitu

Cílem tohoto kroku je definovat konkrétní typy infrastruktury pro danou síť (pokud tak ještě nebylo učiněno) a jejich parametry. Dále lze v závislosti na cílové kategorii uživatelů a předpokládané intenzitě cyklistické dopravy uvedené v kroku 2 definovat parametry pro různé kategorie cyklotras (úroveň 1: základní cyklotrasa, úroveň 2: hlavní cyklotrasa, úroveň 3: cykloalnice).

Podle pokynů uvedených v příloze 1 lze různé typy cyklistické infrastruktury tvořící úseky sítě cyklotras označit buď jako cyklostezky (jednosměrné nebo obousměrné, včetně greenways), cyklopruhy, komunikace se smíšeným provozem (včetně cyklistických ulic).

Měly by být prozkoumány platné právní předpisy a normy, které již definují parametry cyklistické infrastruktury. Je třeba vyvinout úsilí o to, aby byl v zemi zaveden jednotný systém parametrů, které jsou zahrnuty v závazných normách.

Doporučuje se zvážit a stanovit hodnoty alespoň pro následující parametry: šířka, vzdálenost od překážek, návrhová rychlost, poloměr vodorovného oblouku, rozhledová vzdálenost pro zastavení a kvalita povrchu (více informací viz příloha 1).

4.2 Inspirace prostřednictvím SCRT (Safe Cycling Routes Toolkit)

Mapový cykloportál Cyklovize 2030 (viz princip 5) se inspiroval skvělým nástrojem - tzv. SCRT (Safe Cycling Routes Toolkit). Jedná se o modulární interaktivní online nástroj pro podporu rozhodování, který uživatele provede procesem definování nových cyklistických tras i vylepšením těch stávajících s ohledem na bezpečnost na kole. SCRT je založen na třech metodikách hodnocení bezpečnosti silničního provozu a cyklistických tras (iRAP, CycleRAP a ECS), jakož i na dostupném výzkumu vlivu infrastruktury na bezpečnost cyklistů. Moduly hodnocení poskytované tímto nástrojem NEJSOU náhradou za žádnou z metodik používaných v rámci SCRT!

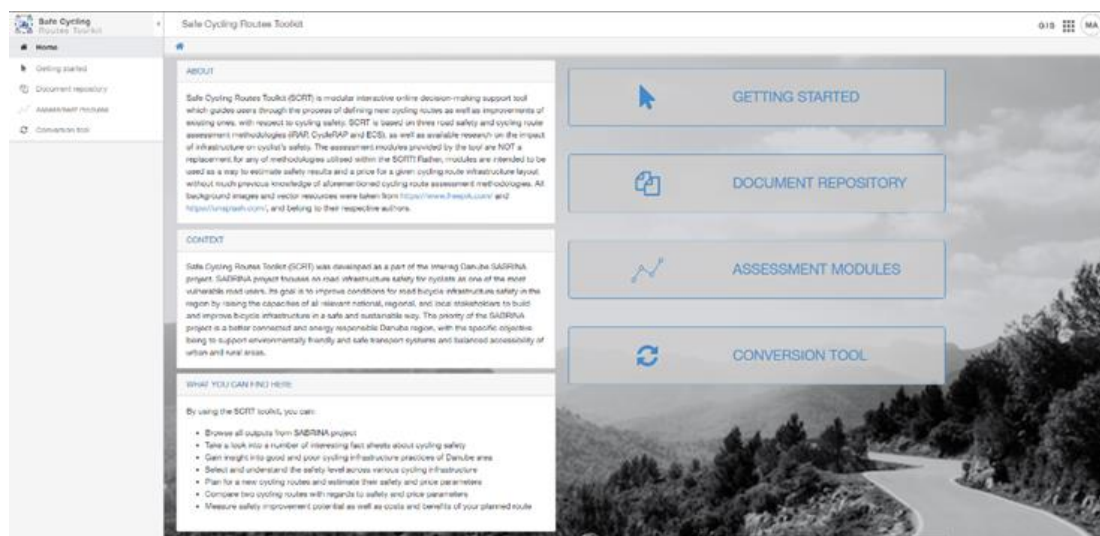
Moduly jsou spíše určeny k použití jako způsob odhadu výsledků bezpečnosti a ceny za dané uspořádání infrastruktury cyklistických tras bez předchozí znalosti výše uvedených metodik hodnocení cyklistických tras.

SCRT byl vyvinut jako součást projektu Interreg Danube SABRINA. Projekt SABRINA se zaměřuje na bezpečnost silniční infrastruktury pro cyklisty jako jednoho z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu. Jeho cílem je zlepšit podmínky pro bezpečnost silniční cyklistické infrastruktury v regionu zvýšením kapacit všech relevantních národních, regionálních a místních zainteresovaných stran k budování a

zlepšování cyklistické infrastruktury bezpečným a udržitelným způsobem. Prioritou projektu SABRINA je lépe propojený a energeticky odpovědný Podunají se specifickým cílem podporovat ekologické a bezpečné dopravní systémy a vyváženou dostupnost městských a venkovských oblastí.

Úvodní okno webu SCRT po přihlášení je rozděleno do 4 sekcí:

- Getting started - Návodů a materiály
- Document repository - Dokumenty k projektu
- Assessment modules - Moduly pro práci s daty
- Conversion tool - Nástroj pro převod dat



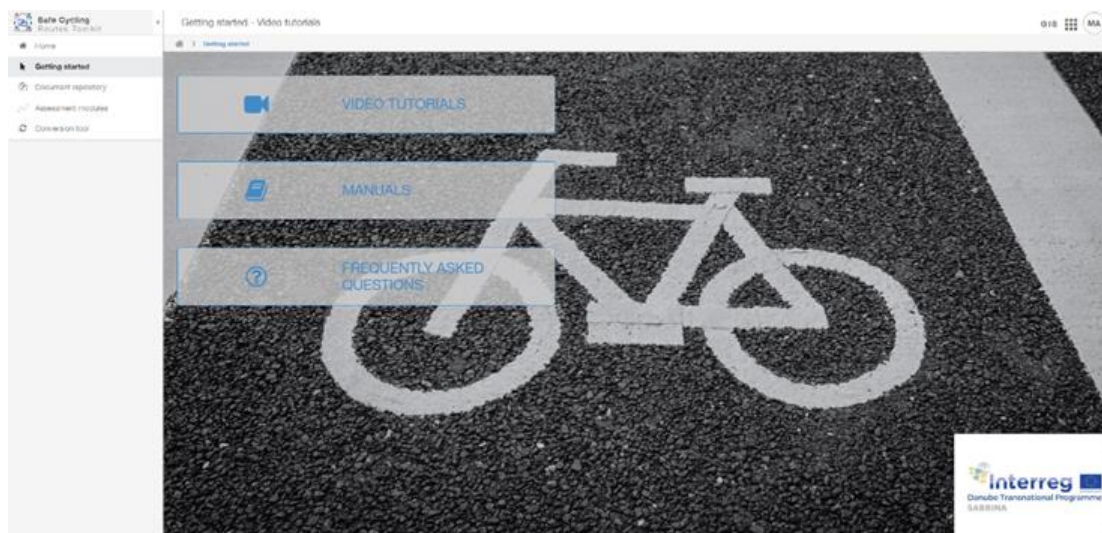
Obrázek 7 - Příklad: úvodní strana SCRT (SABRINA)

Sekce Getting started

Obsahuje návody a manuály pro práci s moduly. Sekce je rozdělená do 3 částí:

- Video návody
- Manuály
- Často kladené otázky

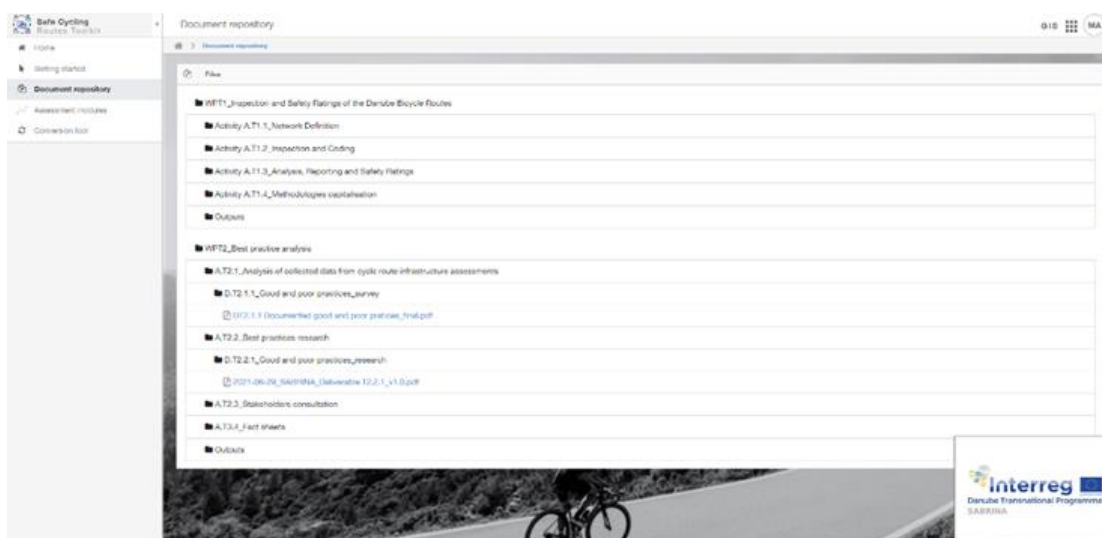




Obrázek 8 - SCRT - Sekce Getting started

Sekce Document repository

V této sekci jsou uloženy dokumenty k projektu.



Obrázek 9 - SCRT - Sekce Document repository

Sekce Assessment modules

Tato sekce obsahuje moduly pro práci s daty. Najdeme zde 5 modulů:

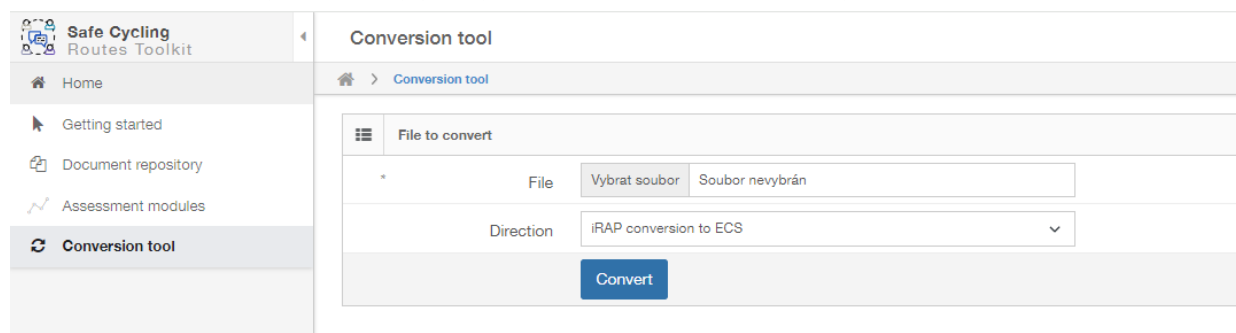
- Cycling Cross sections
- Route rating/comparison module
- Countermeasure module
- Safer Cycling Infrastructure Investment plan (SCIIP)
- GIS Module



Obrázek 10 - SCRT - Sekce Assessment modules

Sekce Conversion tool

Tato sekce obsahuje nástroj pro převod dat mezi formáty iRAP a ECS



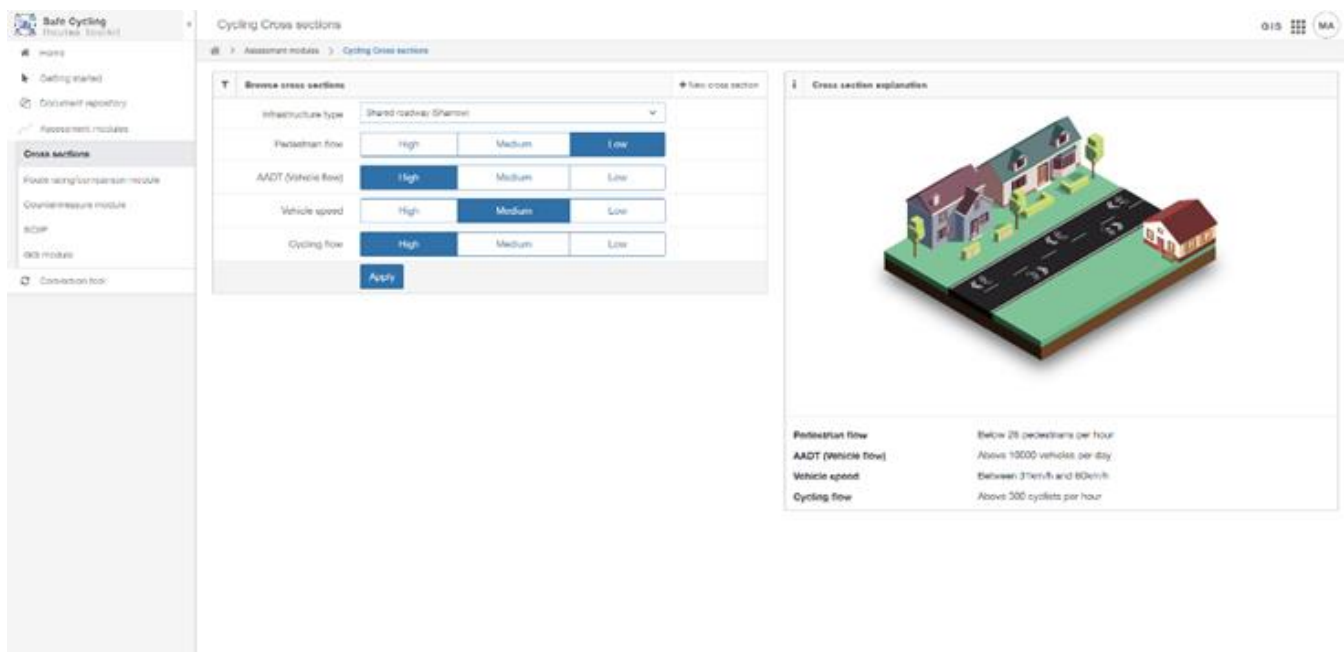
Obrázek 11 - SCRT - Sekce Conversion Tool

Pro ukázkou zde ještě zmíníme a popíšeme jednotlivé moduly sekce Assessment modules, kde se přímo se samostatnými daty pracuje.

Modul Cycling Cross sections

V tomto modulu najdeme databázi typů komunikací pro cyklisty.

Pomocí zadání atributů (počet chodců, aut, kol, rychlost) pak můžeme vypočítat informace o dané komunikaci (iRAP hodnocení, CycleRAP riziko, cena, bezpečnostní skóre atd.).



Obrázek 12 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections

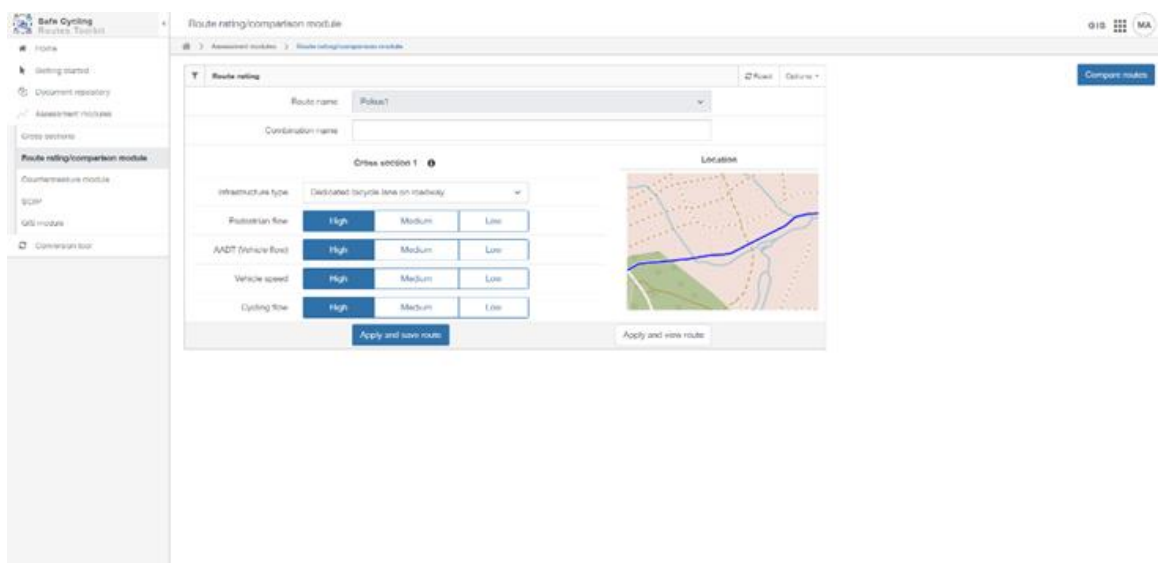
Modul Route rating/comparison

Route rating

V tomto modulu přiřazujeme k jednotlivým trasám typy komunikací, informace o množství kol, chodců a rychlosti.



Obrázek 13 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Route rating

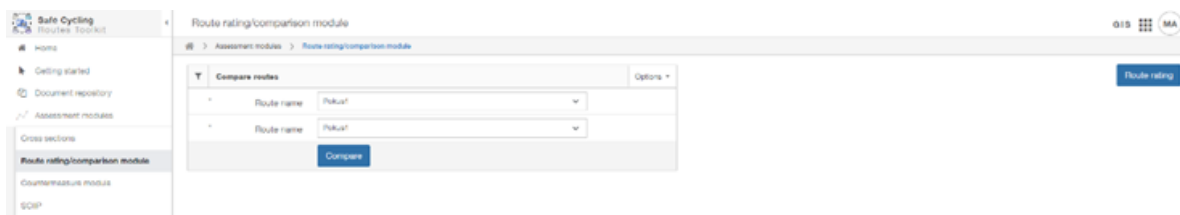


Obrázek 14 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Route rating

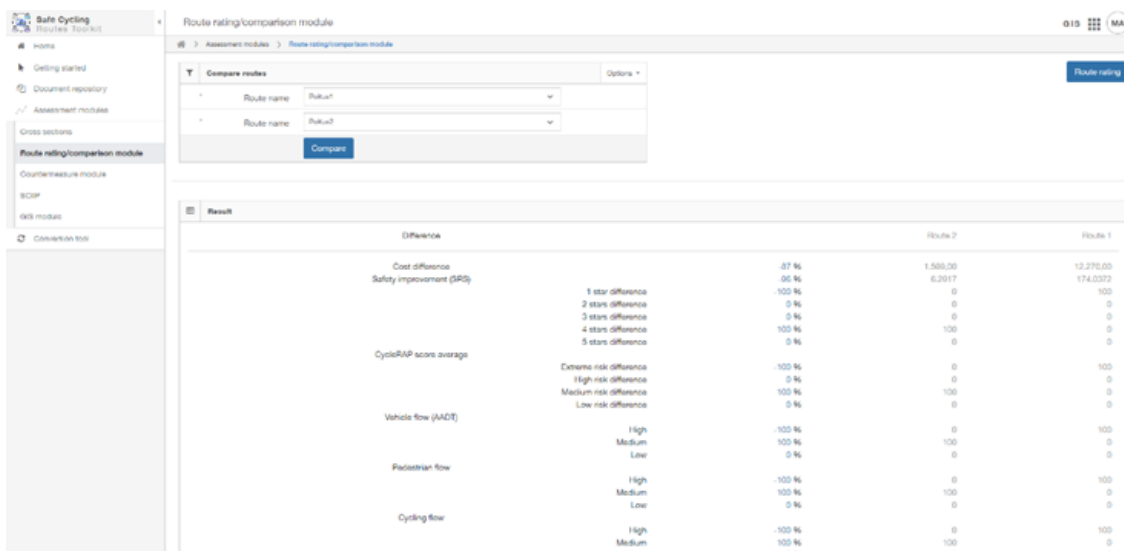
Compare routes

Pomocí této části můžeme porovnat informace o dvou trasách.





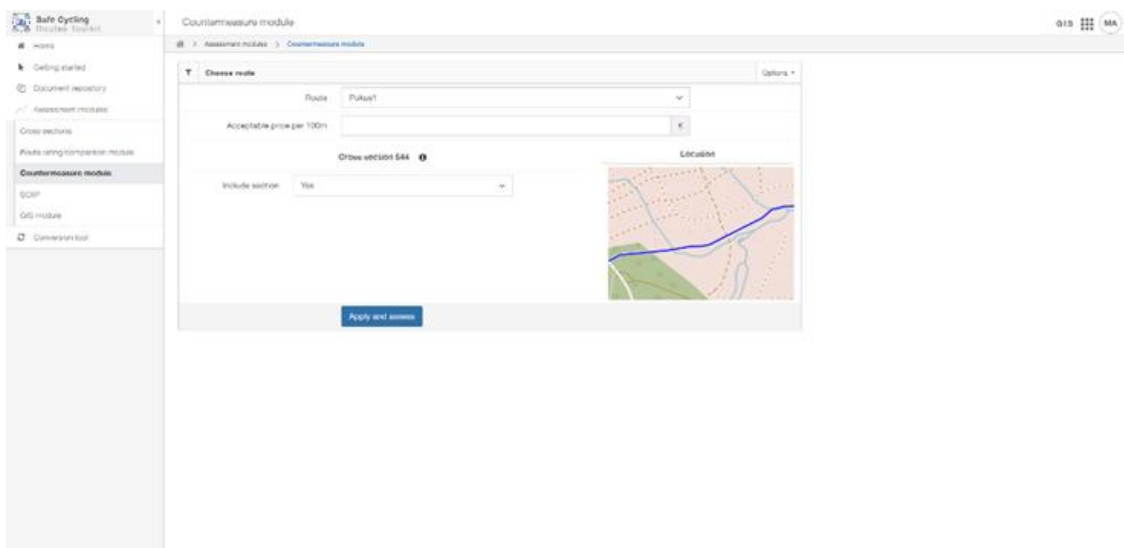
Obrázek 21 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Compare routes



Obrázek 15 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Compare routes

Modul Countermeasure

V tomto modulu zadáváme návrhy na vylepšení stávajících tras.



Obrázek 16 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Countermeasure module

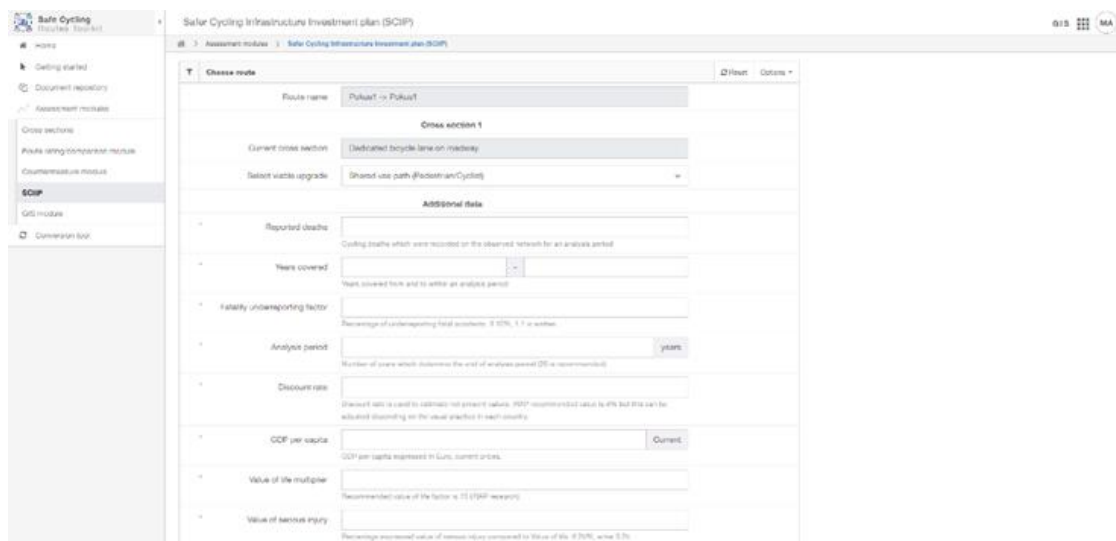
Modul Safer Cycling Infrastructure Investment plan (SCIIP)

V tomto modulu se vyplňují další možné informace (hodnoty a parametry), ze kterých se pak vypočítává celkový pohled na danou situaci - bezpečnost, prostředí, náklady a další.





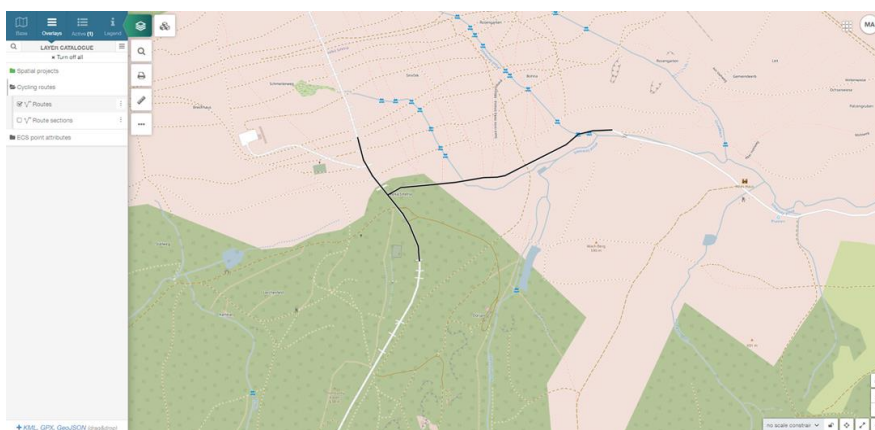
Obrázek 17 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, SCIIP module



Obrázek 18 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, SCIIP module

GIS Modul

GIS modul je vlastní nástroj na editaci geoprostorových dat. Prostředí vypadá následovně:



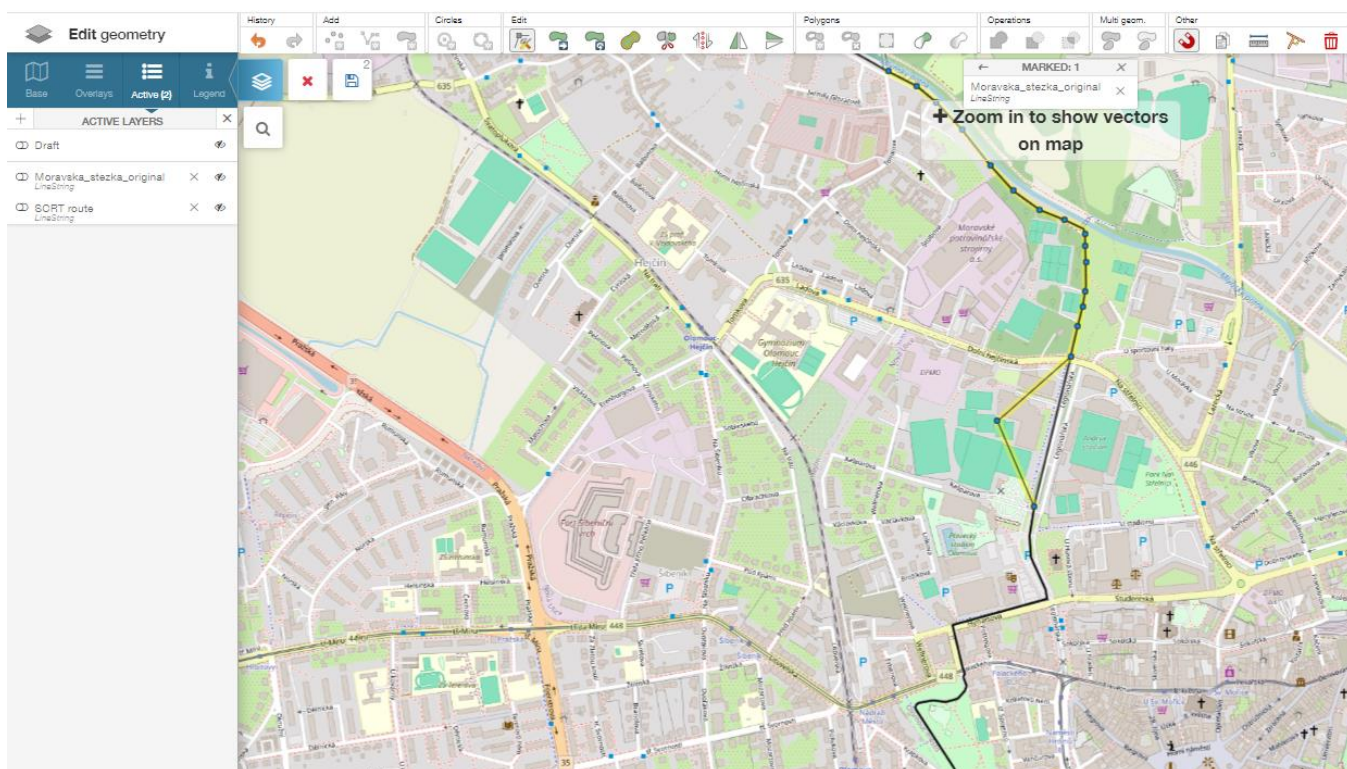
Obrázek 19 - SCRT - Sekce Assessment modules, GIS Module

Zapnutí editace – kliknutí pravým na vrstvu a zvolit možnost Edit geometry, poté se zobrazí editační lišta:



Obrázek 20 - SCRT - Sekce Assessment modules, GIS Module

Zde je ukázka editace linie:



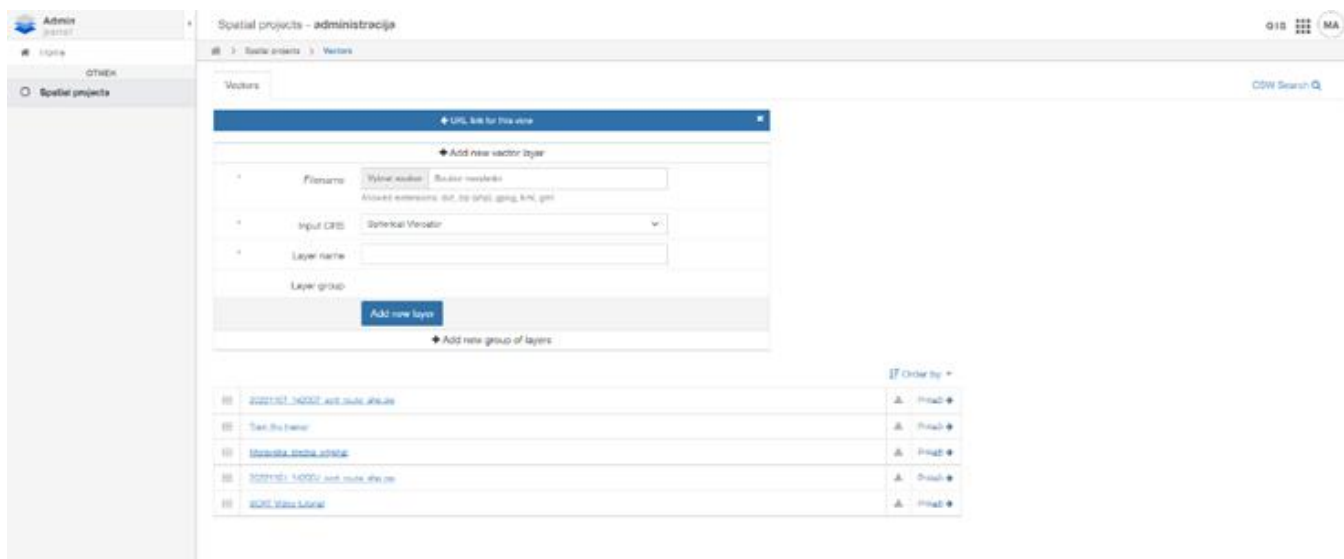
Obrázek 21 - SCRT - Sekce Assessment modules, GIS Module

Přidání nové vrstvy – V Overlays v části Spatial projects dát možnost Add new layer:

+ Add new layer

Zobrazí se okno pro přidání nové vektorové vrstvy.

Je možné vkládat DXF, SHP (v zipu), GPKG, KML, GML soubory.













Obrázek 22 - SCRT - Sekce Assessment modules, GIS Module

4.3 Dopad evropských doporučení pro ČR








Detailní specifikace navrhovaných opatření pro cyklistickou dopravu by měla být stanovena na úrovni měst a krajů v rámci jejich dopravních plánů. Většina z nich ale mají návrhy jen na úrovni liniových vedení, bez detailní specifikace. Proto projekt Cyklovize 2030 jim tuto možnost nabízí, a to prostřednictvím svého mapového cykloportálu (více viz princip 5.). Cílem není jen vybudovat cyklostezku, ale především vytvořit bezpečnou dopravní síť pro cyklisty. K tomu se dá využít různé druhy komunikací.

Již nyní tuto možnost využila města Hejnice, Hradec Králové, Jičín, Krnov, Kroměříž, Slaný, Třinec, Vítkov a Znojmo a z krajů Karlovarský, Liberecký a Olomoucký kraj. Jako modelový příklad je uveden Karlovarský a Liberecký kraj.




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 / OCHRANĚNÝ) 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

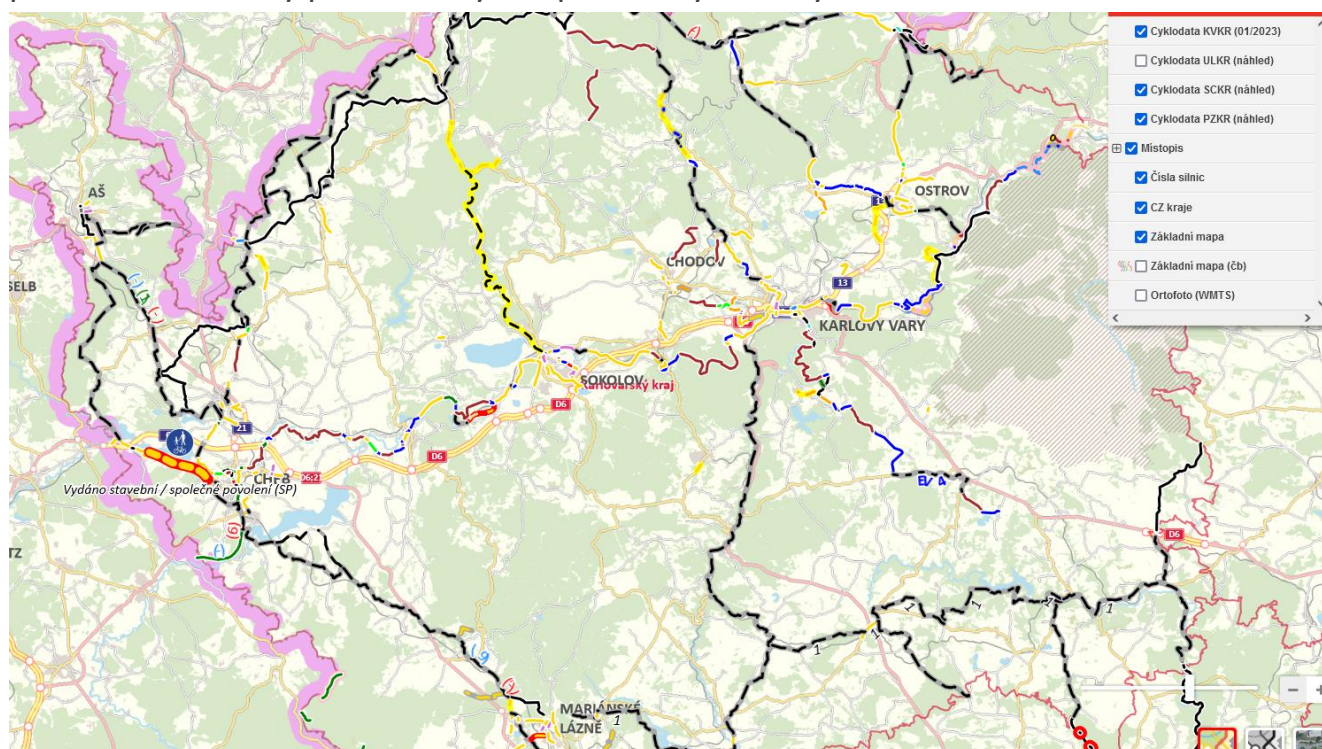
LEGENDA - STÁVAJÍCÍ STAV

-  ZREALIZOVANÁ CYKLISTICKÁ KOMUNIKACE
-  CYKLOTRASA SYSTÉMU KČT
-  HRANICE ORP

Obrázek 23 – Typy cyklistické infrastruktury

4.3.1 Modelový příklad v Karlovarském kraji

Budování páteřní sítě cyklotras Karlovarského kraje vychází z priority 1: Bezpečné cyklistické komunikace, která je definovaná v nové Cyklostrategii Karlovarského kraje pro období 2023 – 2030. Pro celou prioritu platí, že zodpovědnost za realizaci jednotlivých opatření mají obce a města. Tato zodpovědnost není vymahatelná, nicméně pomoc kraje půjde právě do těch oblastí, kde jsou aktivní obce, města a mikroregiony, či místní akční skupiny. Prvním cílem je podpora dokončení výstavby cyklistických komunikací na páteřní Cyklostezce Ohře. Druhým cílem je podpora výstavby cyklistických komunikací na dalších páteřních cyklotrasách. Karlovarský kraj pak vkládá atributy pro všechny své páteřní cyklotrasy.



Obrázek 24 - Příklad přidělování atributů na páteřních cyklotrasách v Karlovarském kraji

Jak již bylo uvedeno, první cílem Cyklostrategie Karlovarského kraje je podpořit výstavbu bezpečné komunikace pro cyklisty a další účastníky aktivní mobility propojující obce podél řeky Ohře do smysluplného celku. Tuto podmínku splňuje zatím úsek [mezi Chebem a Karlovými Vary v délce 55 km](#). V jiných úsecích je potřeba se vypořádat ze stísněnými prostorovými možnostmi údolí řeky obklopené soukromými majetky a klasickými „chatařskými“ komunikacemi. Prvním krokem bylo stanovení všech plánovaných opatření na Cyklostezce Ohře. Všechny úseky byly zaneseny do mapové aplikace pomocí atributů.

Tab. 2: Popis plánovaných opatření na Cyklostezce Ohře a stav jejich opatření

Popis úseku	Délka (m)	Popis problému	Stav připravenosti
Zážitek v přírodě/Pomezí nad Ohří – Cheb	4500	Cyklotrasa vedena po frekventované silnici II. třídy	Projekt má stavební povolení, probíhá aktualizace projektové dokumentace

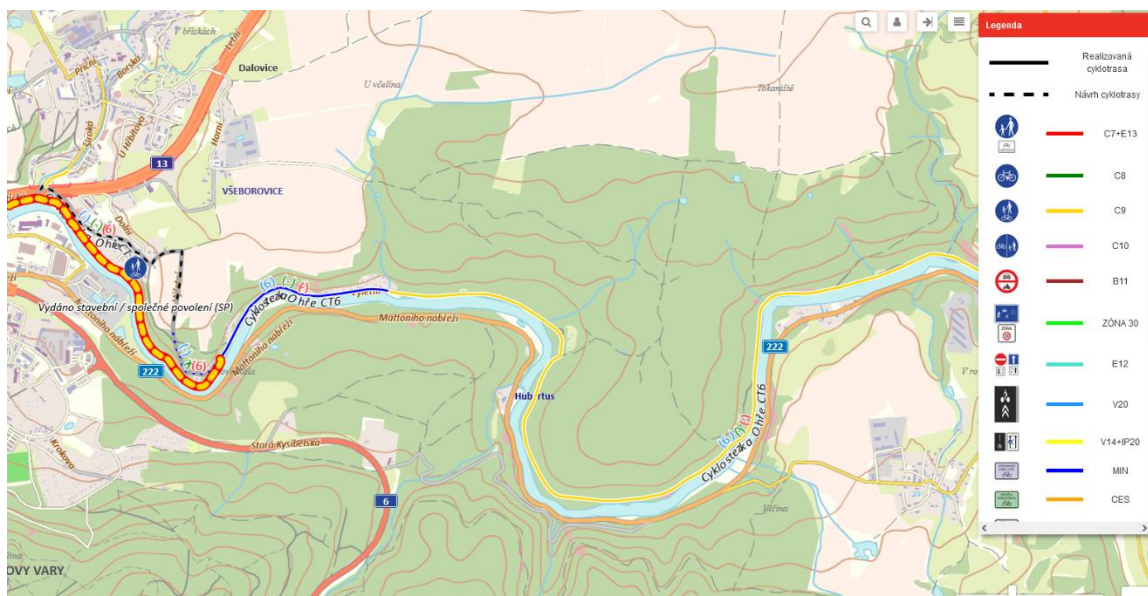
Šabina/alternativní vedení/kratší, lepší profil	2100	Cyklotrasa vedena do prudkého stoupání v obou směrech	Projekt má stavební povolení, podána žádost IROP
Most Citice	-	Dopravně nebezpečný a velmi frekventovaný úsek	
Loket Nádražní	700	Vedeno po frekventované silnici, přes koleje	Studie, doplňování územně technických podkladů
Napojení CS Ohře do areálu KÚKK	250	Nevyhovující povrch, nepřehledný přejezd komunikace	Studie
Dalovice – Všeborovice	1700	vedeno po frekventované silnici, přes obec	Stavební povolení, schváleno financování ITIKA
Šemnice – Kyselka / alternativní vedení po II/222	4300	Stávající vedení po nefrekventované komunikaci je, a nejspíše i bude, objížďeno po silnici s provozem kamionů. ZVÁŽIT PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR	Je třeba vyvolat jednání KSÚSKK, PČR a KVK o možnosti vyznačení
Kyselka - Radošov – Velichov	5	Stávající vedení po silnici III třídy, nevhodné	Žádost o územní rozhodnutí předpokládáno v roce 2023
Velichov - Vojkovice	2270	Stávající vedení po silnici III třídy, nevhodné	Probíhá technická studie
Lávka Boč - nádraží ČD	-	Havarijní stav	Stavební povolení
Boč - hranice KK/ÚK	2300	Stávající vedení po silnici III třídy, nevhodné, špatný profil	Probíhá technická studie

Současně byl i definován stav připravenosti jednotlivých úseků, aby bylo možné hledat k nim relevantní zdroje.

1) Projekty, které jsou připraveny na financování z evropských fondů.

Cyklostezka Dalovice – Všeborovice (u Karlových Varů). Tento úsek o délce 1700 m je již přihlášen do ITIKA. Je hotová veškerá dokumentace a vydáno stavební povolení. Realizace stavby bude probíhat v letech 2024-2025. Předpokládané náklady 50 mil. Kč. Mapa: <https://mapy.cz/s/nelamebaho>





Obrázek 25 - Úsek cyklostezky Dalovice – Všeborovice v Karlovarském kraji, který má vydáno stavební povolení je zvýrazněn červenou barvou, a který bude vybudován jako společná stezka pro cyklisty (C9) je označen žlutou přerušovanou čarou.

Cyklostezka Pomezí nad Ohří – Cheb, nebezpečný úsek silnice 606. V minulosti komunikace I. třídy v současnosti komunikace II. třídy. Je tedy velmi



předimenzovaná. Bude zde zčásti samostatná cyklostezka, zčásti bude využita komunikace, ale cyklostezka bude oddělena svodidly. Projekt má stavební povolení a probíhá příprava podkladů pro podání žádosti do 35. výzvy IROP. Plánovaná výstavba v letech 2025-2026. Plánované náklady lehce přes 60 mil. Kč.
Mapa:

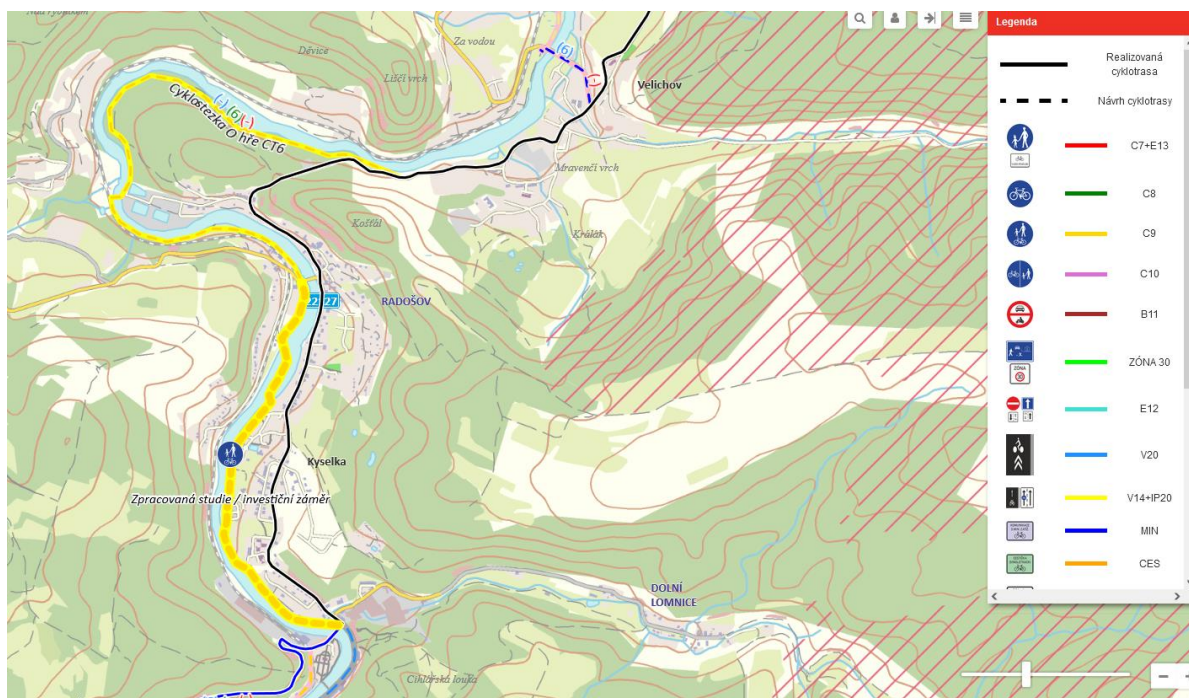
<https://mapy.cz/s/derucenebu>

Lávka v Boči. Projekt obce Stráž nad Ohří. Je zde hotová dokumentace, stavební povolení a podala se žádost do evropských fondů. Jedná se o důležité přemostění, aby se cyklostezka Ohře po levém břehu mohla napojit do Ústeckého kraje. Mapa:

<https://mapy.cz/s/heduzagere>



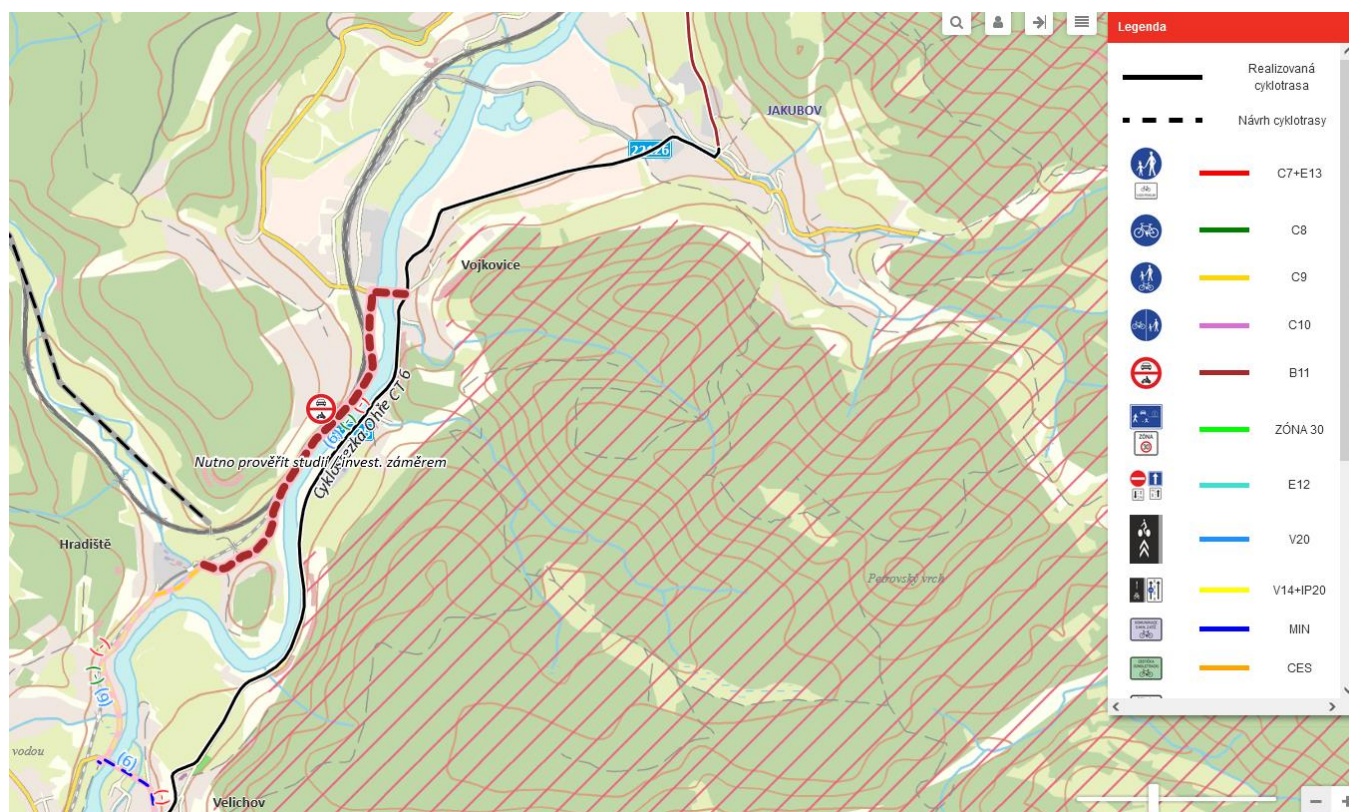
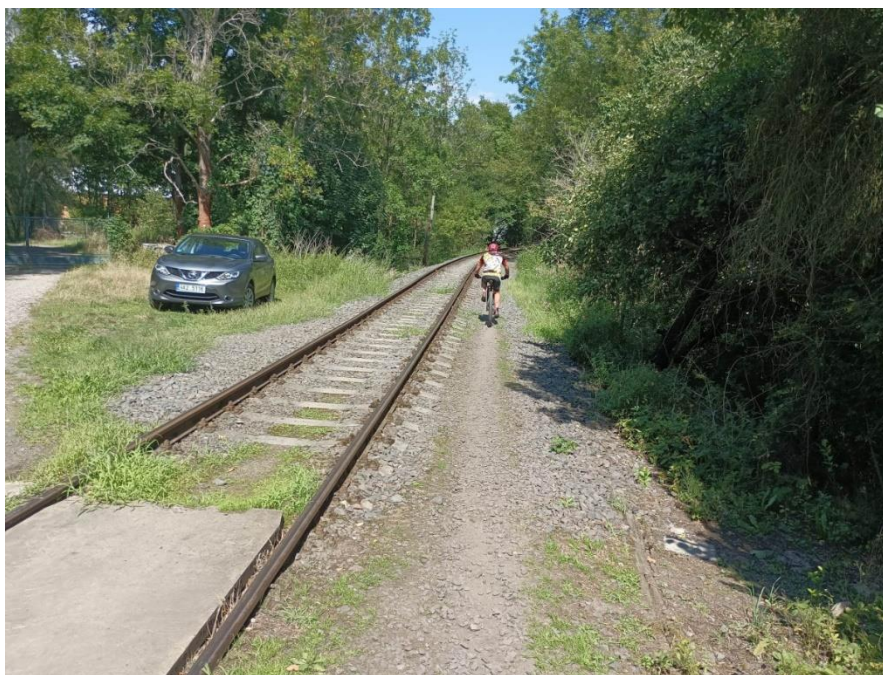
Na další úseky má kraj zpracované studie, ale vzhledem k náročným majetkoprávním vztahům není zřejmé, zda se úsek stihne vybudovat do roku 2030.



Obrázek 26 - Úsek cyklostezky Kyselka - Velichov v Karlovarském kraji, kde je zpracována studie, je zvýrazněn žlutou barvou, a který bude vybudován jako společná stezka pro cyklisty (C9) je označen žlutou přerušovanou čarou.

2) Projekty, které jsou připravené, ale z důvodů nesplnění specifických pravidel nejsou způsobilé k podání do evropských fondů, ani do Státního fondu dopravní infrastruktury. V této chvíli se hledají možnosti financování. Jedná se o tyto úseky:

- **Dopravní cesta pro cyklisty: Dasnice - Šabina - Hlavno (u Sokolova).** Projekt optimalizace vedení cyklostezky Ohře, a to připojením obce Šabina na tuto stezku v délce 2100 m. Mapa: <https://mapy.cz/s/cadusorune>. Projekt se stavebním povolením hledá dotační titul, neboť se jedná o účelovou komunikaci (označenou dopravním značením B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel), na kterou se dotace nevztahují. V širších vztazích je trasa zde: <https://mapy.cz/s/jomuhomeje>. Řešení vznikající cyklostezky je de facto v souladu s myšlenkou řešení dopravního spojení, de jure je vložení úseku B11, který slouží pouze Povodí Ohře, a.s., vyřazeno z možnosti požádat o finanční podporu.
- **Dopravní cesta pro cyklisty: Kyselka - Radošov.** Projekt doplnění páteřní cyklostezky Ohře a odklonění cyklistické dopravy z frekventovaného průtahu obcí. Projekt postupně zpracovává obec Kyselka. Aktuálně žádá o územní souhlas na tuto část <https://mapy.cz/s/heranafeko>. Karlovarský kraj plánuje podpořit tuto část alespoň dotací na projektovou dokumentaci. Každopádně i v tomto případě je potřeba najít finanční prostředky mimo národní a evropské fondy. Mapa celého úseku: <https://mapy.cz/s/dorafogecu>



Obrázek 27 - Úsek cyklostezky Velichov - Vojkovice v Karlovarském kraji, kde je potřeba zpracovat teprve studii, je zvýrazněn růžovou barvou, a který bude vybudován jako komunikace se zákazem vjezdu pro motorová vozidla (B11) je označen hnědou přerušovanou čarou.

3) Karlovarský kraj má zmapované i další problematická místa na páteřních cyklotrasách. Jednou za takovou je i cyklotrasa 604, kde je nutné jet po silnici I/21 u obce Dolní Žandov. V tomto úseku je nutné vybudovat novou cyklostezku, která by vedla podél I/21.



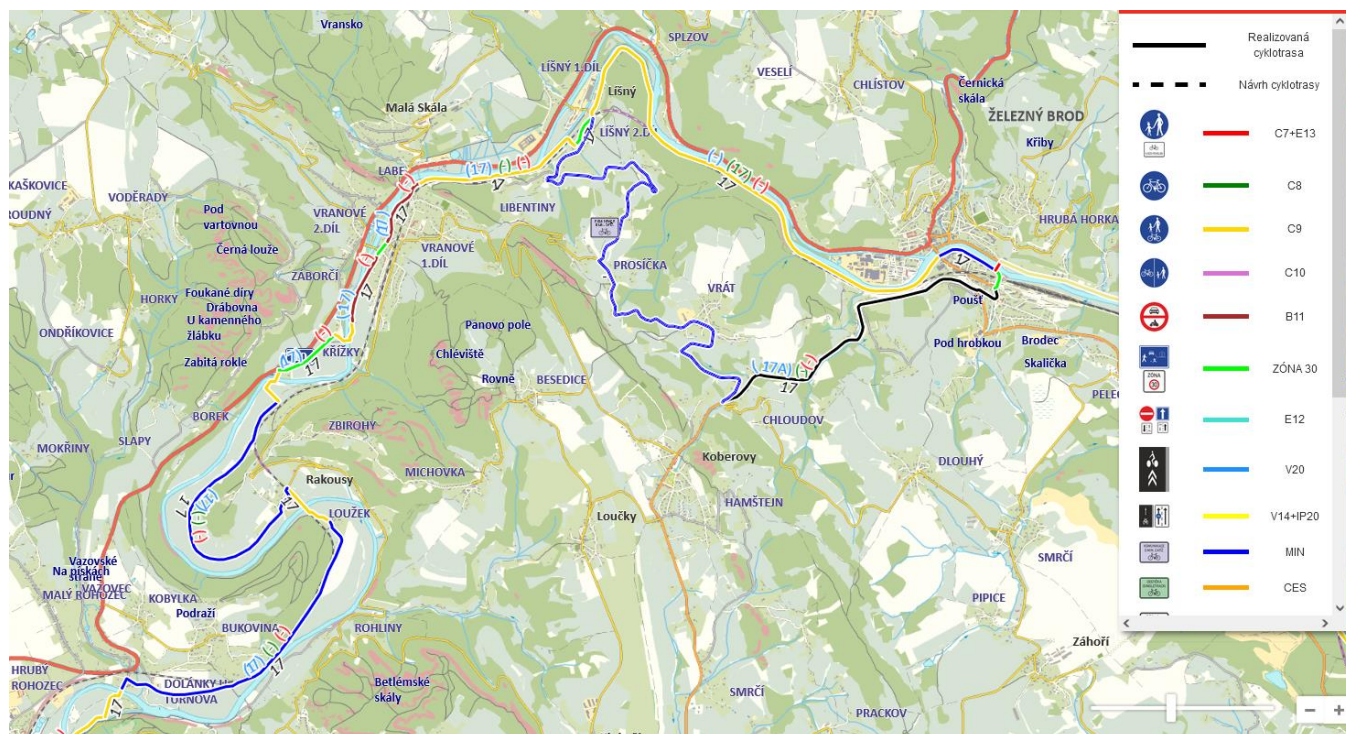
Další bariéra na cyklotrase 604 je tvořená novým obchvatem Mariánských lázní, kdy cyklotrasa kříží silnici II/230 (přesně se jedná o místo zde <https://mapy.cz/s/baporaguna>)



Obrázek 28 – Příklad vkládání atributů v Mariánských Lázních a okolí

4.3.2 Modelový příklad v Libereckém kraji

Liberecký kraj postupně vkládá atributy pro své páteřní trasy. Příkladem je ukázka vložených atributů u hlavní dopravní cesty pro cyklisty označená jako cyklotrasa 17 (Greenway Jizera).



Obrázek 29 – Příklad vkládání atributů mezi Turnovem a Železným Brodem

Tímto způsobem budou vložené atributy pro všechny hlavní dopravní cesty/cyklokoridory.

5 Princip 5: Tvorba návrhu národní dopravní sítě pro cyklisty a GIS aplikace

5.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

Cílem tohoto kroku je vymezit realizovatelnou síť cyklotras na národní úrovni s ohledem na:

- definované cíle (principy, kategorie a kvalitativní parametry),
- stávající infrastruktury a v případě potřeby indikace pro modernizaci,
- novou cyklistickou infrastrukturu tam, kde je to nutné,
- systém číslování vnitrostátních cyklotras se zaměřením na kompatibilitu nadnárodní sítě cyklotras.

Plán sítě by měl být vypracován v prostředí GIS.

Při jeho zakreslování by měly být v souvislosti s cíli stanovenými pro síť znovu analyzovány následující aspekty:

- propojení s důležitými městskými, zaměstnaneckými a vzdělávacími centry na celostátní a regionální úrovni pro splnění cílů každodenní mobility dojíždějících,
- propojení s významnými turisticky atraktivními destinacemi,
- atraktivita tras - podél vodních toků, v přírodě,
- komfort na trase (sklon),
- napojení na veřejnou dopravu,
- přeshraniční propojení a sladění s nadnárodními sítěmi cyklotras, jako je EuroVelo,
- požadavky na ochranu životního prostředí nebo nutnost posouzení vlivu na životní prostředí.

Další informace pro zohlednění sklonu na trase jsou uvedeny v příloze 1.

5.2 Dopad evropských doporučení pro ČR

Cílem tohoto principu je postupná optimalizace hlavní dopravní sítě pro cyklisty a její zanesení do mapové aplikace cyklotras ČR. Cílem je propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty. Optimalizace je prováděna postupně na základě jednání se všemi kraji a jejich návrhů vedení cyklotras jednotlivých krajských cyklokonceptů, které jsou zveřejněné na tomto odkazu <https://www.stavbycyklo.cz/kraje>.

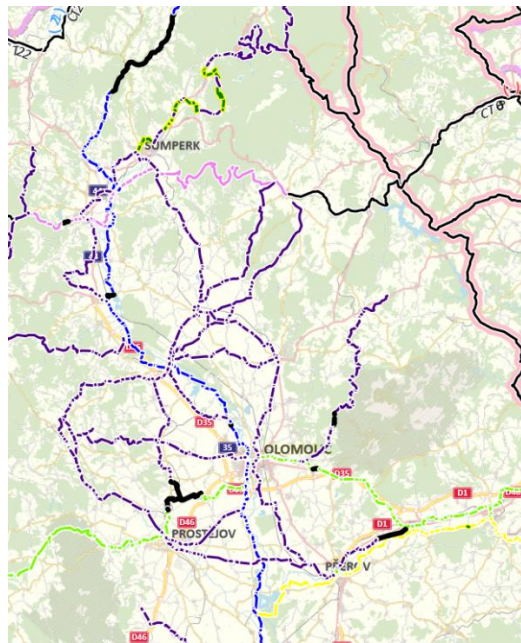
Plán národní sítě je vypracován v prostředí GIS. Mapová aplikace je tvořena od roku 2021 a je postupně aktualizována a upřesňována.



5.2.1 Popis atributů

V kapitole 4.2. byly zjednodušeně popsány nástroje SCRT. Je sice šikovní, ale velmi obsáhlý nástroj, který, aby bylo možné využít, je potřeba “nakrmit” mnoha daty, ke kterým bychom se u nás složitě dostávali za cenu velkého množství času a peněz.

Proto byl pro potřeby České republiky vyvinut trochu jednodušší a pružnější nástroj, a to mapový portál Cyklovize 2030, který v roce 2024 prochází testovacím obdobím. Již je v něm nahráno spousta dat. Nejvíce se data a funkčnost atributů testují v Olomouckém kraji. Ve výsledku pak mapový portál Cyklovize 2030 bude umět určit problematické úseky a stanovit strategii financování (viz. princip 8).



Obrázek 30 - Příklad dopravní sítě pro cyklisty, která propojuje všechny ORP Olomouckého kraje, Zdroj: Olomoucký kraj

Doposud velká pozornost byla věnována cyklistickým opatřením v intravilánu měst. Zde existuje velká škála možností, jak k bezpečnosti cyklistů přistupovat. Bílým místem je ale extravilán, kde je situace komplikovanější. Díky státním a evropským dotacím vznikla řada cyklostezek, přesto existuje řada lokalit, kde stále žádná cyklistická propojení neexistují. A právě těmto lokalitám je třeba věnovat pozornost. Je potřeba definovat úseky, u kterých jsou evidovány problémy s jejich realizací a hledat k nim odpovídající zdroje. Víme, že je možné nyní čerpat z národních a evropských zdrojů, ale také víme, že ne všechny problematické úseky lze z nich financovat.

Bez znalostí skutečných potřeb se však plánovat financování nedá. Je třeba zjistit skutečnou poptávku a k ní hledat relevantní zdroje.

Nyní je potřeba, aby si každý kraj své páteřní trasy rozdělil na jednotlivé úseky, kterým jsou postupně přiřazeny atributy s rozdělením na úseky dle jejich současného a cílového stavu, se stupněm projektové připravenosti, předpokládanými náklady a zdroji financování atd. (viz krok 4.). Tímto postupem budou získány informace o tom, jaký je v úseku dopravní režim (např. C8, B11, atd), nebo zda jde o realizovanou, či plánovanou komunikaci atd. Atributy, pomocí kterých jsou monitorovány jednotlivé

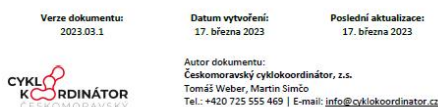
hlavní dopravní cyklistické koridory (cyklotrasy, byly definovány pracovní skupinou krajských cyklokoordinátorů.

Každý kraj dostal manuál, podle kterého může editovat své cyklotrasy. Školení krajských cyklokoordinátorů proběhlo dne 15. 3. 2023. Další on-line školení proběhne 29. 2. 2024.



CYKLOVIZE2030

Manuál pro práci
s mapovým portálem
stavbycyklo.cz



Sada indikátorů je popsána na tomto odkaze: <https://www.stavbycyklo.cz/atributy>.

Cyklotrasy jsou monitorovány pomocí sady atributů:

Atribut 1 - Název trasy / úseku trasy

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: *nazev_txt*]

- Přehled názvu tras bude postupně upřesněn, aby se v nich našel každý kraj

Poznámka: v prvním sloupci není číslo cyklotrasy, ale hodnota atributu.

Číslo cyklotrasy se přiřazuje pod atributem číslem 7

Př.: 4 - Moravská stezka CT4

Atribut 2 – Stav realizace úseku trasy

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: *stav_real*]

Výběrem tohoto atributu se mění též styl linie a její podbarvení, viz složené závorky

- 0 – Bez zahájené projekční přípravy {přerušovaná linie, barva podbarvení: šedá - grey}
- 1 – Nutno prověřit studii / invest. záměrem {přerušovaná linie, barva podbarvení: růžová - pink}
- 2 – Zpracovaná studie / investiční záměr {přerušovaná linie, barva podbarvení: žlutá - yellow}
- 3 – DÚR vč. vydání územního rozhodnutí (ÚR) {přerušovaná linie, barva podbarvení: zelená - forestgreen}
- 4 – Stav. dokum. (zahrnuje DSP, DUSP, PDPS) {přerušovaná linie, barva podbarvení: zelená - forestgreen}
- 5 – Vydáno stavební / společné povolení (SP) {přerušovaná linie, barva podbarvení: červená - red}
- 6 – Realizováno {plná linie, barva podbarvení: bílá - white}
- 7 – Ke zrušení - ostatní {tečkovaná linie, barva podbarvení: tmavě šedá - darkgrey}
- 9 – Ke zrušení - kom. s vys. zatíží. {tečkovaná linie, barva podbarvení: tmavě šedá - darkgrey}

Poznámka: Pokud bude zadána hodnota 0, 1, 2, pak:

- V atributu 3 se doporučuje zadat orientační hodnotu 1 km/10 mil. Kč.
- Pokud obec/kraj má k dispozici jinou orientační hodnotu, dosadí svou částku.
- V atributu 4 se zadá nejdříve rok 2026

Atribut 3 – Částka v korunách

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: **cena_kc**]

- Částka v korunách, zadávat v milionech Kč, na 1 desetinné místo
- Platí pro vybraný úsek trasy

Př.: 12,6

Atribut 4. Předpokládaný plán realizace

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: **plan_real**]

- 0 – bez plánu realizace
- 1 – 2022
- 2 – 2023
- 3 – 2024
- 4 – 2025
- 5 – 2026

- 6 – 2027
- 7 – 2028
- 8 – 2029
- 9 – 2030

Poznámka:

- **Díky tomuto atributu bude možné, aby MD a SFDI mohlo vždy dopředu plánovat odhadované náklady, které by měly jít přes SFDI na kraje.**
- **Pokud projekt má již rozpracovanou projektovou dokumentaci, pak realizace by mohla být již realizována v letech 2024 – 2025.**
- **Pokud existuje jen záměr, či studie, pak prvním rokem pro realizaci může být až rok 2026 a dále.**
- **Tento atribut má zabránit plánování vzdušných zámků.**
- **V případě, že trasa (vybraný úsek) je již zrealizována, nechte hodnotu 0**

Atribut 5 – Zdroj financí

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: zdroj_fin]

- 0 – Bez zdroje
- 1 – Pouze vlastní zdroje
- 2 – SFDI
- 3 – Krajský příspěvek
- 4 – IROP 2021-2027
- 5 – IROP - ITI 2021-2027
- 6 – IROP - CLLD 2021-2027
- 7 – Evropské fondy 2000–2020
- 8 – Interreg; příhraniční spolupráce
- 9 – Úsek vybudován v rámci Komplexních pozemkových úprav (SPÚ)
- 10 – Úsek vybudován v rámci jiných staveb (ŘSD, SŽ, Závody Povodí,...)

Poznámka:

Pokud se předpokládá financování projektu z několika zdrojů, např. SFDI a krajský příspěvek, tak se zaškrtnou obě možnosti.

Atribut 6 – Stav povrchu z hlediska dopravní obslužnosti

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: stav_povr]

- 0 – Neurčeno
- 1 – Vyhovující
- 2 – Nevyhovující
- 3 – Trasa fyzicky neexistuje



Poznámka:

Hodnoty 1 a 2 se zaznamenávají stav stávající cyklotrasy, u které se nepředpokládá změna vedení

neboli cyklotrasa by tudy měla vést i v roce 2030.

Hodnota 3 je spojována s plánovanými úseky, kudy teprve má cyklotrasa vést.

Kritérium je navíc spojeno jen s dopravní funkcí cyklotrasy.

Proto se cyklotrasa hodnotí z pohledu silničního a městského kola, kde se vyžaduje dopravní komfort.

Atribut 7 – Číslo cyklotrasy,

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: trasa_cis1, trasa_cis2, trasa_cis3]

případně rozlišení odboček nebo alternativních vedení

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: trasa_txt1, trasa_txt2, trasa_txt3]

- Číslo cyklotrasy
- Pokud je další cyklotrasa v souběhu, použijte další atribut pro číslo této cyklotrasy (**trasa_cis2**, případně **trasa_cis3**)
- Pro rozlišení odboček nebo alternativ pomocí písmen použijte atribut **trasa_txt1** (**trasa_txt2**, **trasa_txt3**)

Poznámka:

V případě, že by vám ve výběru chybělo písmeno, dejte vědět, doplníme.

Atribut 8 – Kategorizace sítě cyklotras

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: trasa_kat1, trasa_kat2, trasa_kat3]

- 1 – dálková (národní) síť (jednociferná)
- 2 – dálková (národní) síť (dvojciferná)
- 3 – regionální síť (trojciferná)
- 4 – místní síť (čtyřciferná)
- 5 – nezařazené - lokální síť (pěticiferná) - místní tematické trasy, okruhy atp.

Poznámka:

- Tento atribut se vyplňuje automaticky, a to na základě vyplněného atributu **trasa_cis1** (stejně tak u **trasa_cis2** a **trasa_cis3**)

- Tento atribut je nutno / lze změnit, a to v případě zadávání nižších čísel než 100 u regionálních (trojčiferných) tras, nebo v případě zadávání nižších čísel než 1000 u místních (čtyřčiferných) tras.
- Tyto dvě zmíněné kategorie totiž také začínají číslem 1, ale pro odlišení od dálkových tras se odlišují nulami před číslem, jako např. 001 (pro trojčiferné trasy) nebo 0001 (pro čtyřčiferné trasy).

Atribut 9 – Kategorizace sítě cyklotras EuroVelo

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: *kateg_ev*] - pro stávající vedení EV

a [název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: *ev_navrh*] - pro navrhované vedení EV

- 0 – není zařazeno (na cyklotrase nevede žádná trasa EV)
- 1 – EV4
- 2 – EV7
- 3 – EV9
- 4 – EV13

Atribut 10 – Stav úseku trasy

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: *ct1_zrus*, *ct2_zrus*, *ct3_zrus*]

- nic
- zrušit
- nechat, zůstane
- návrh (plán)

Poznámka:

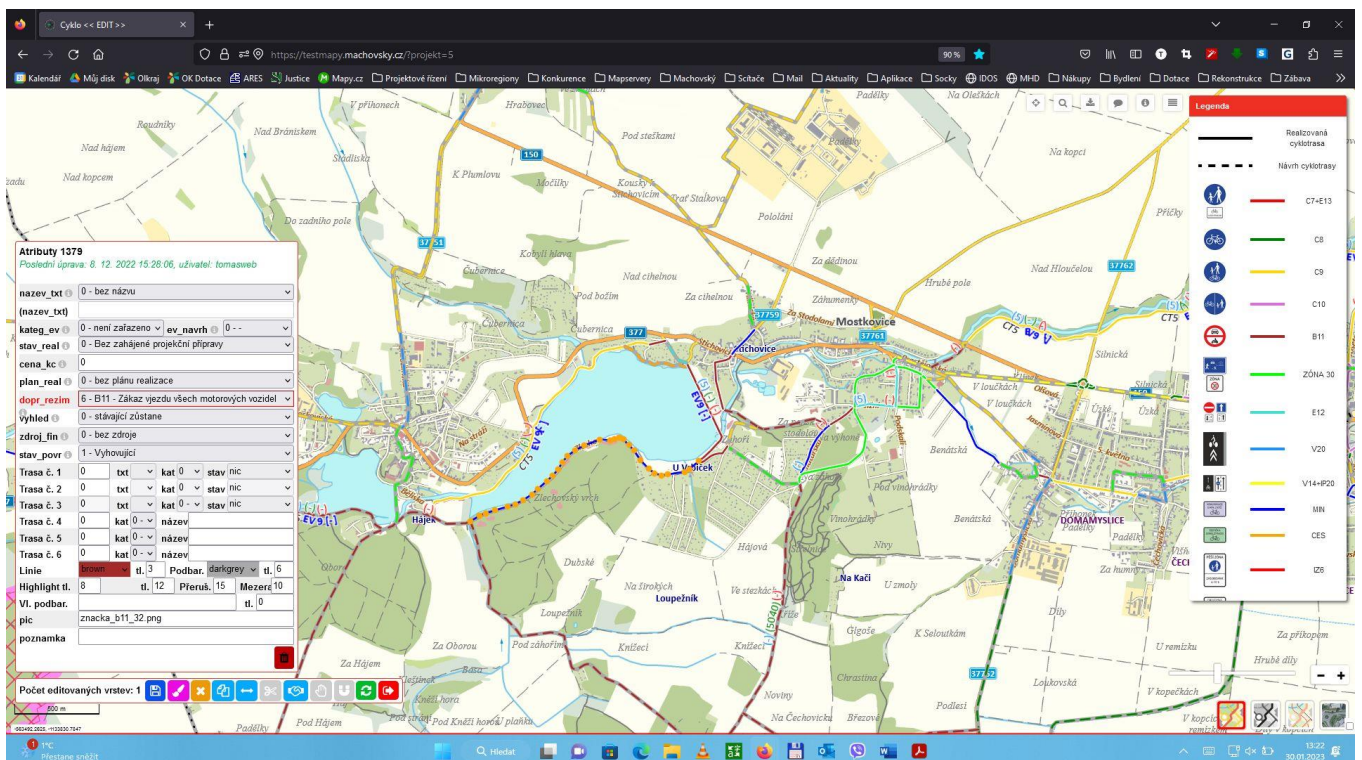
Tento atribut je velmi důležité vyplnit kvůli následné filtraci dle stavu cyklotrasy.

Atribut 11 – Dopravní režim pro cyklistu v daném úseku

[název atributu (sloupce) v atributové/editační tabulce: *dopr_rezim*]

Výběrem tohoto atributu určíte zároveň barvu linie daného úseku, viz složené závorky

- 0 – nepřiřazeno {černá - black}
- 1 – C8, C9, C10, C7 + E13 (vjezd cyklistů povolen) {korálová - coral}
- sloučení „klasických“ samostatných cyklistických komunikací, pokud nechcete podrobněji dělit
- 2 – C7 + E13 - Chodník (vjezd cyklistů povolen) {červená - red}
- 3 – C8 - Stezka pro cyklisty {zelená - green}
- 4 – C9 - Stezka pro chodce a cyklisty - společná {zlatá - gold}
- 5 – C10 - Stezka pro chodce a cyklisty - dělená {orchidejová - orchid}
- 6 – B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel {hnědá - brown}
- 7 – Cestičky, neoznačené cesty, singletrack {oranžová - orange}
- 8 – Opatření v hlavním dopravním prostoru {tmavá magenta}
- 9 – Zklidněná zóna (tempo 30, obytná) {limetková - lime}
- 10 – E12 - Cykloobousměrka {tyrkysová - turquoise}
- 11 – V20 - Piktokoridor {světle modrá - dodgerblue}
- 12 – V14+IP20 - Jízdní pruhy pro cyklisty {žlutá - yellow}
- 13 – MIN - Komunikace s min. zatížením (1500 voz./den) {modrá - blue}
- 14 – VYS - Komunikace s vys. zatížením {černá - black}
- 15 – IZ9 - Cyklistická zóna {khaki}
- 16 – IZ6 - Pěší zóna (vjezd cyklistů povolen) {červená - red}



Obrázek 31 - Ukázka editačního okna

Dále jsou vypsané ostatní atributy, které jsou obsaženy v tabulce:

nazev – zkrácený název cyklotrasy, nebo jen označení, jako např. Mor.st., CT04

trasa_nam1, trasa_nam2, trasa_nam3 – atributy pro názvy cyklotras, pokud by bylo v souběhu více tras se jménem

trasa_cis4, trasa_cis5, trasa_cis6 – čísla dalších tras v souběhu (obvykle pro trasy 5. kategorie - lokální tématické trasy a okruhy)

trasa_kat4, trasa_kat5, trasa_kat6 – kategorizace dalších tras v souběhu

trasa_nam4, trasa_nam5, trasa_nam6 – jména dalších tras v souběhu

vyhled – atribut ke zrušení

subkat_id – interní atribut

dopr_text – viz atribut 11, zkrácená textová podoba

ln_color – barva linie (viz atribut 11 a barvy ve složených závorkách), *v editační tabulce jako "Linie"*

ln_width – tloušťka linie, *v editační tabulce jako "tl."*

ln_color2 – podbarvení linie (viz atribut 2 a barvy ve složených závorkách), *v editační tabulce jako "Podbar."*

ln_width2 – tloušťka podbarvení linie, *v editační tabulce jako "tl."*

ln_dash – atribut pro tvoření "čárkované linie" - délka čárky, *v editační tabulce jako "Přeruš. I."*

ln_dash2 – atribut pro tvoření "čárkované linie" - délka mezery, *v editační tabulce jako "Mezera"*

ln_wdth_h – tloušťka linie po přejetí myši v prohlížečím režimu, *v editační tabulce jako "Highlight tl."*

ln_wdth_h2 – tloušťka podbarvení linie po přejetí myši v prohlížečím režimu, *v editační tabulce jako "tl. podbar."*

upr_col – vlastní podbarvení linie, *v editační tabulce jako "VI. podbar."*

upr_colw – tloušťka vlastního podbarvení linie, *v editační tabulce jako "tl."*

pic – obrázek značky, který se zobrazí po najetí myši na linii v prohlížečím režimu, *v editační tabulce jako "pic"*

uprava – interní atribut

poznamka – textová poznámka, max. 254 znaků, *v editační tabulce jako "poznamka"*

okruhy – název okruhů (cyklotras 5. kategorie), např. YES Cyklo, Moravské vinařské trasy, atp.

spravce – správce úseku cyklotrasy (není prozatím aktivováno)

katastr – kód katastrálního území, kterým prochází daný úsek trasy (není prozatím aktivováno, vyplní se automaticky)

kraj – název kraje, kterým prochází daný úsek trasy (není prozatím aktivováno, vyplní se automaticky)

point_x – interní atribut

point_y – interní atribut

timechange – čas a datum změny objektu, *v editační tabulce vypsáno nahoře*

zeleným textem

userchange – uživatel, který provedl poslední změnu, *v editační tabulce vypsaná nahoře zeleným textem*

delka – délka úseku cyklotrasy v metrech, počítá se automaticky, není prozatím aktivováno (k 19.3.2023)

smazano – udává jen stav, zda je objekt (úsek trasy) smazaný = není zobrazovaný. Záznam je stále zachovávan.

cz_color1 – barva linie pro zobrazování na hlavní přehledové mapě
(mapa.stavbycyklo.cz)

cz_color2 – barva podbarvení linie pro zobrazování na hlavní přehledové mapě
(mapa.stavbycyklo.cz)

Barvy cyklotras zobrazovaných na mapa.stavbycyklo.cz: Pro barevná odlišení jednotlivých tras byla zvolena tzv. webová označení barev (web colors). V prvním sloupci je číslo cyklotrasy, v druhém webový název barvy, ve třetím hodnota barvy v RGB označení. Tyto názvy by měly být rozpoznány většinou dnešních webových prohlížečů.

CT01 Red	255 0 0
CT02 Green	0 128 0
CT03 DarkViolet	148 0 211
CT04 Blue	0 0 255
CT05 LawnGreen	124 252 0
CT06 DimGray	105 105 105
CT07 SaddleBrown	139 69 19
CT08 Yellow	255 255 0
CT09 Orange	255 165 0
CT10 DeepPink	255 20 147
CT11 Olive	128 128 0
CT12 Crimson	220 20 60
CT14 LimeGreen	50 205 50
CT15 Purple	128 0 128
CT16 DeepSkyBlue	0 191 255
CT17 GreenYellow	173 255 47
CT18 DarkGray	169 169 169
CT19 Maroon	128 0 0
CT20 Gold	255 215 0
CT21 Coral	255 127 80
CT22 Magenta	255 0 255



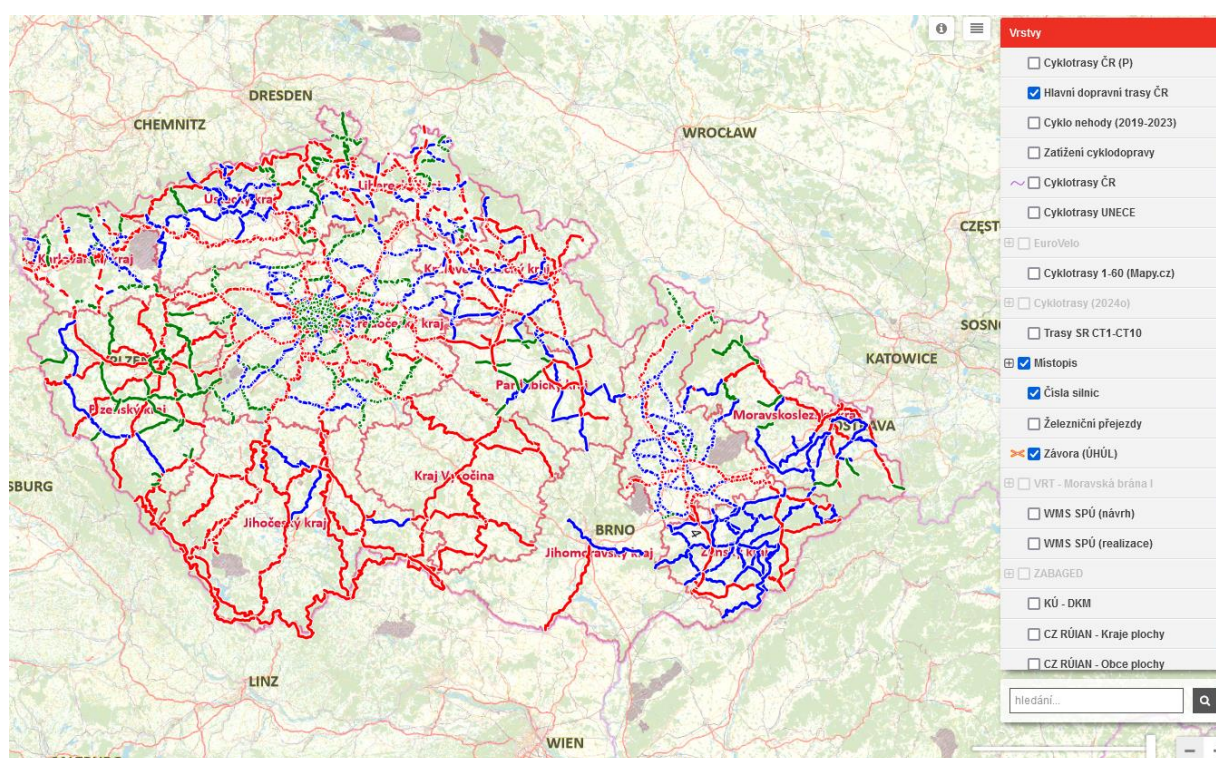
CT23 MediumAquamarine	102 205 170
CT24 MediumVioletRed	199 21 133
CT25 SpringGreen	0 255 127
CT26 Firebrick	178 34 34
CT31 Tomato	255 99 71
CT32 DodgerBlue	30 144 255
CT33 Navy	0 0 128
CT34 Goldenrod	218 165 32
CT35 LightSlateGray	119 136 153
CT36 Plum	221 160 221
CT38 DarkOrange	255 140 0
CT46 DarkSlateGray	47 79 79
CT50 SteelBlue	70 130 180
CT59 Brown	165 42 42
CT66 Violet	238 130 238
CT71 Chocolate	210 105 30

5.2.2 Jednotlivé vrstvy na mapovém portále

V návaznosti na principy 3. a 4, v rámci kterých jsou definované cyklokoridory na lokální a krajské úrovni, je možné definovat národní síť pro cyklisty (viz krok 5). Mapový portál je pak rozdělujeme do několika vrstev, a to podle principu využití, které byly popsány v principu 2. Všechny vrstvy jsou dostupné na tomto odkaze:

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

1) Návrh dopravní sítě bezpečných komunikací a cyklokoordinatorů pro cyklisty



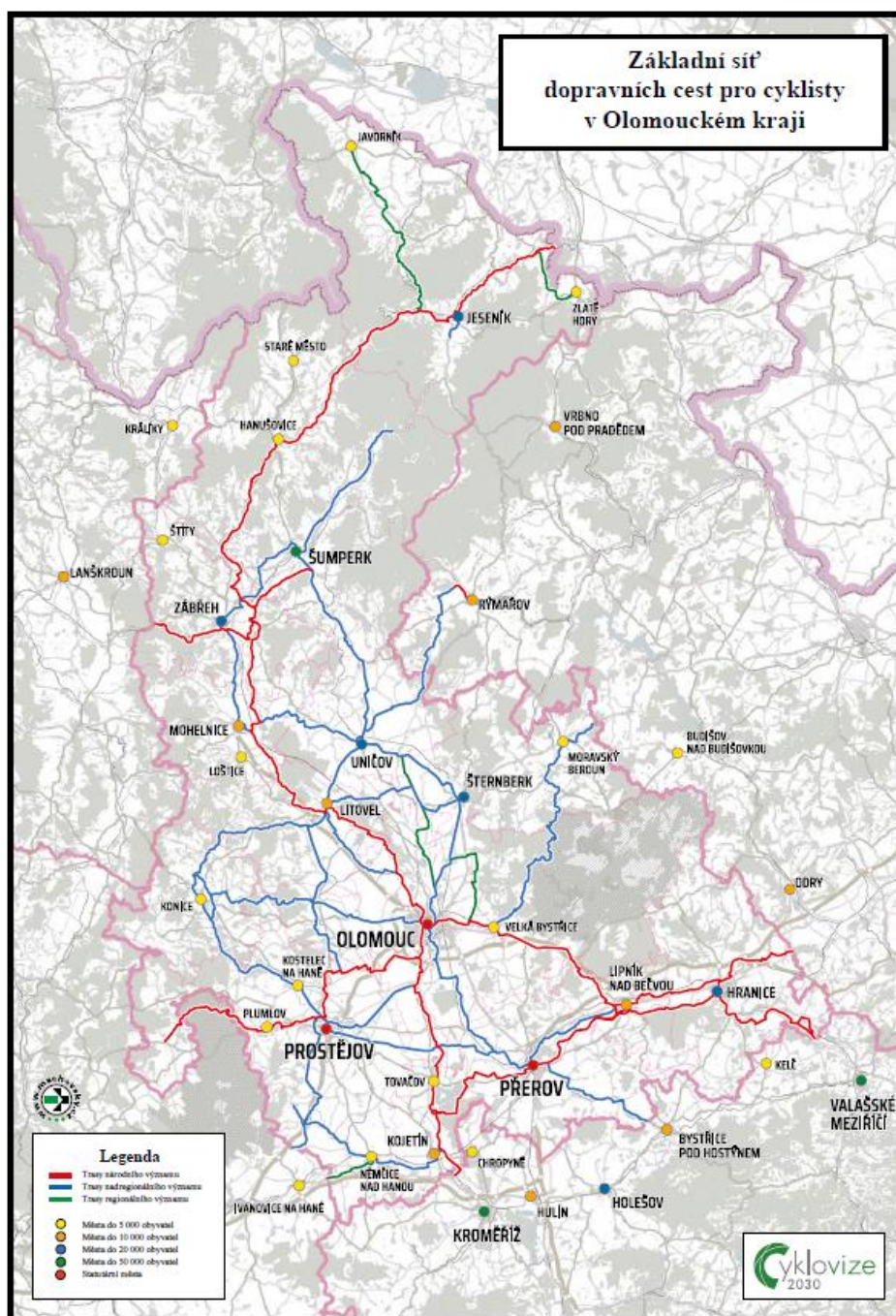
Obrázek 32 – rozpracovaná mapa, podklad pro jednání dne 21. 2. 2024. Ústecký a Jihomoravský kraj bude ještě doplněn. Dále proběhne diskuse ke sladění a propojení barev mezi jednotlivými kraji. Poznámka. Pokud ale například mezi Olomouckým a Moravskoslezským krajem chybí propojení značené červené cyklotrasy číslo 8, pak se nejedná o chybu. Jen se tím ukazuje, že trasa vede přes Nížký Jeseník a mezi Novým Malínem a Bruntálem nemá dopravní význam.

Legenda

- **Červená:** hlavní dopravní cesta / cyklokoridor (koresponduje cca z 95% cyklotrasami označenými číslicemi 1 – 60, a to v úsecích, které mají dopravní význam).
- **Modrá:** významná regionální dopravní cesta / cyklokoridor (koresponduje cca z 95% cyklotrasami označenými tří místními číslicemi, a to v úsecích, které mají dopravní význam).
- **Zelená:** méně významná regionální dopravní cesta / cyklokoridor (viz výše).

Jen pro připomenutí. Tato síť vzniká na základě sestavení 14 krajských cyklokonceptů, které jsou zase sestavené z návrhu obcí. Všechny krajské sítě jsou na mapovém portále zde: <https://www.stavbycyklo.cz/kraje>.

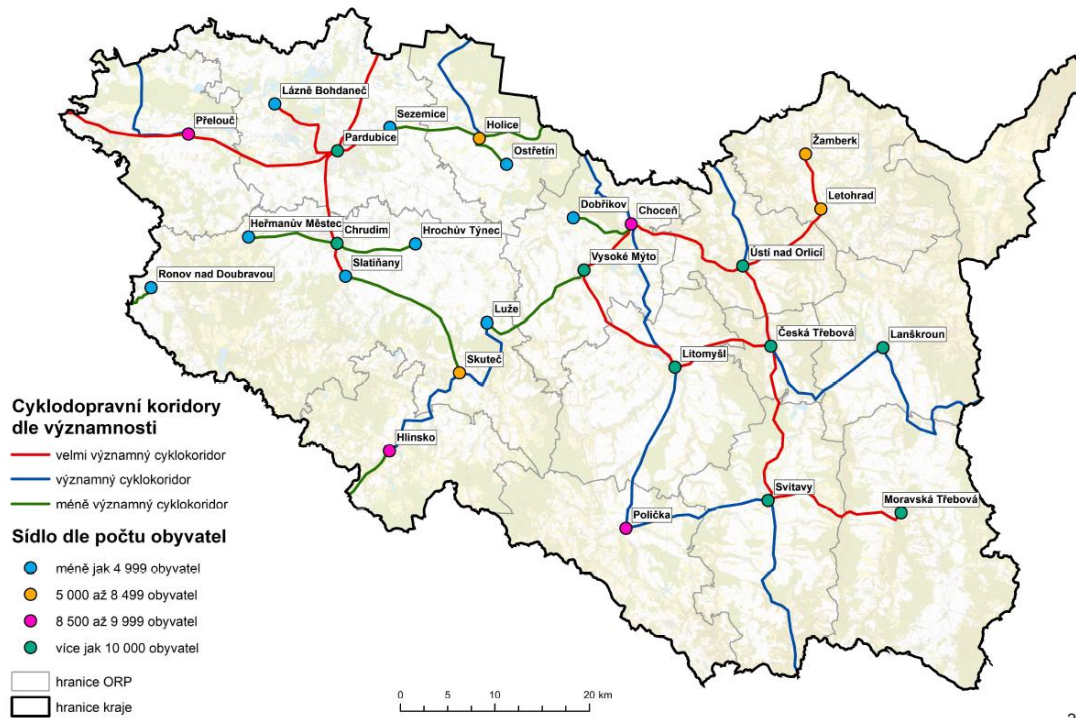




Obrázek 33 – mapa dopravní sítě pro cyklisty Olomouckého kraje. Za povšimnutí stojí, že některé úseky nejsou propojené. Nejedná se ovšem o chybu. Dá se to ukázat na příkladu značené cyklotrasy Šumperk – Kouty nad Desnou – Jeseník. Zatímco z pohledu cykloturistiky bude trasa vyznačena v celé délce, tak z hlediska dopravního významu je třeba ji vybudovat jen v úseku Šumperk – Kouty nad Desnou. A právě na tyto úseky bude zaměřena pozornost z hlediska financování podpory cyklistické dopravy.

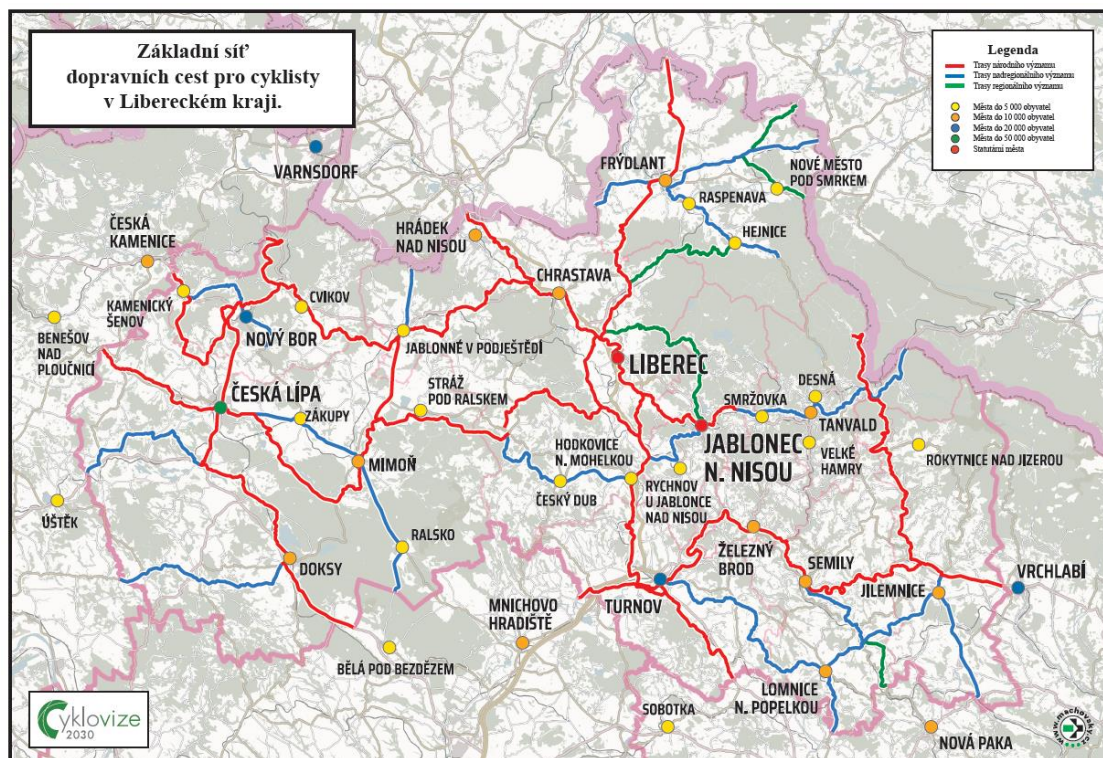


NÁVRH NEMOTOROVÉ MOBILITY V PARDUBICKÉM KRAJI



2024

Obrázek 34 – mapa dopravní sítě pro cyklisty Pardubického kraje.

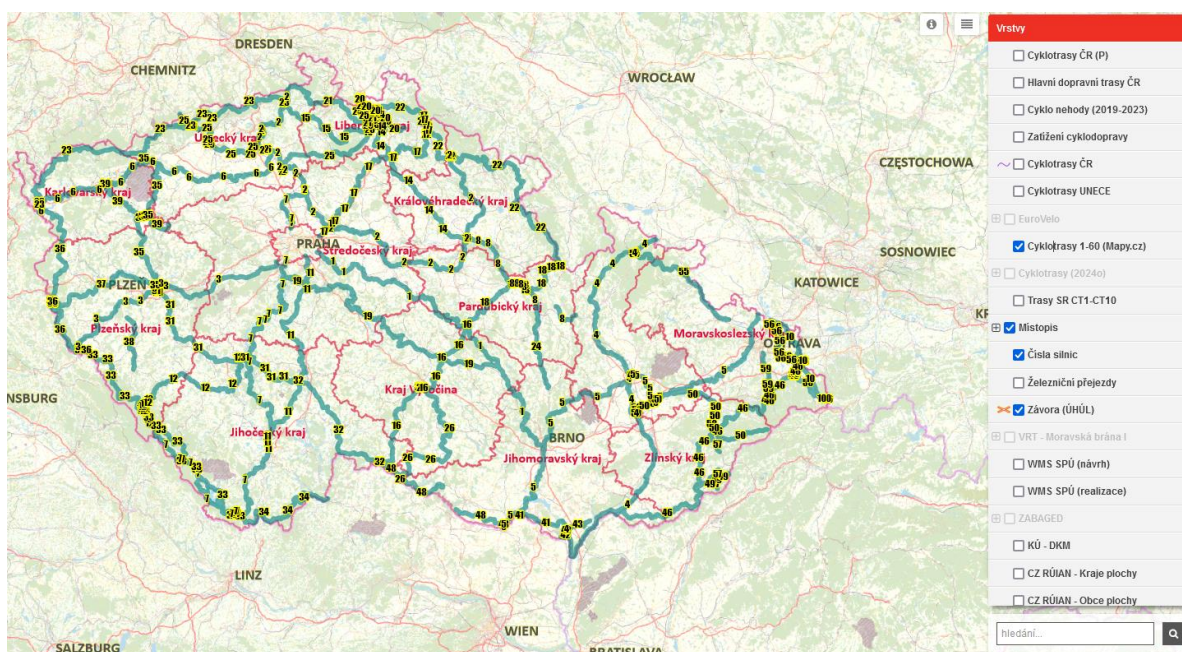


Obrázek 35 – mapa dopravní sítě pro cyklisty Libereckého kraje.



Obrázek 36 – další návrhy z krajů jsou k dispozici zde: <https://www.stavbycyklo.cz/kraje>

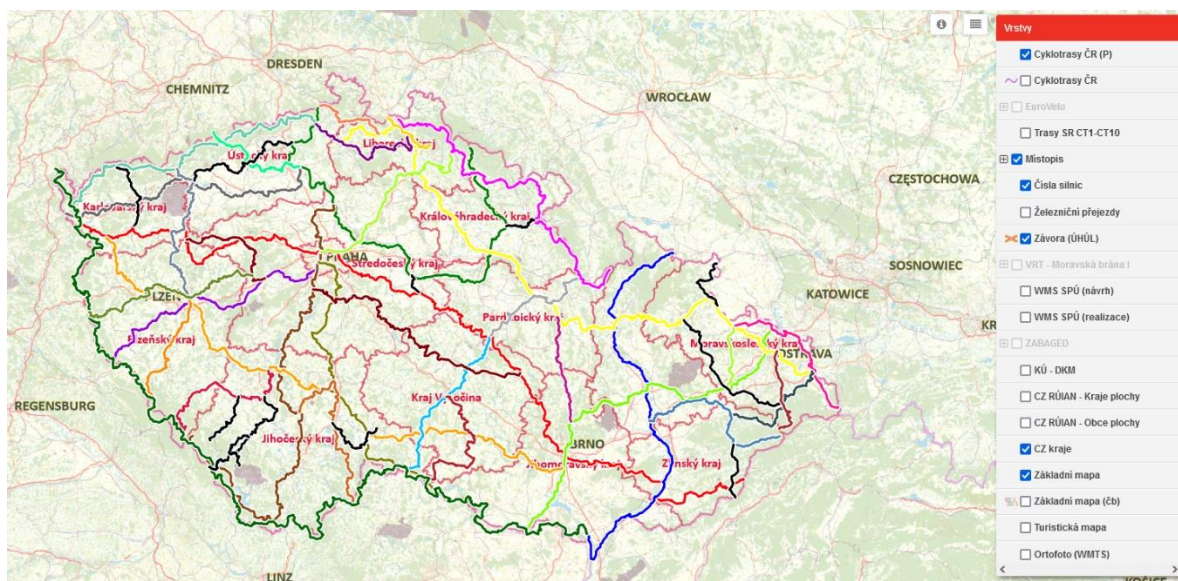
2) Stávající páteřní cyklotrasy, které jsou vyznačené čísly 1- 60 (značení pro cykloturisty)



Obrázek 37 - Mapa stávajících páteřních cyklotras v GIS. Je možné ji také najít i na www.mapy.cz, ale cílem této vrstvy je ukázat, jaký je rozdíl mezi dopravní a cykloturistickou sítí, tak jak to bylo definované v principu 2.

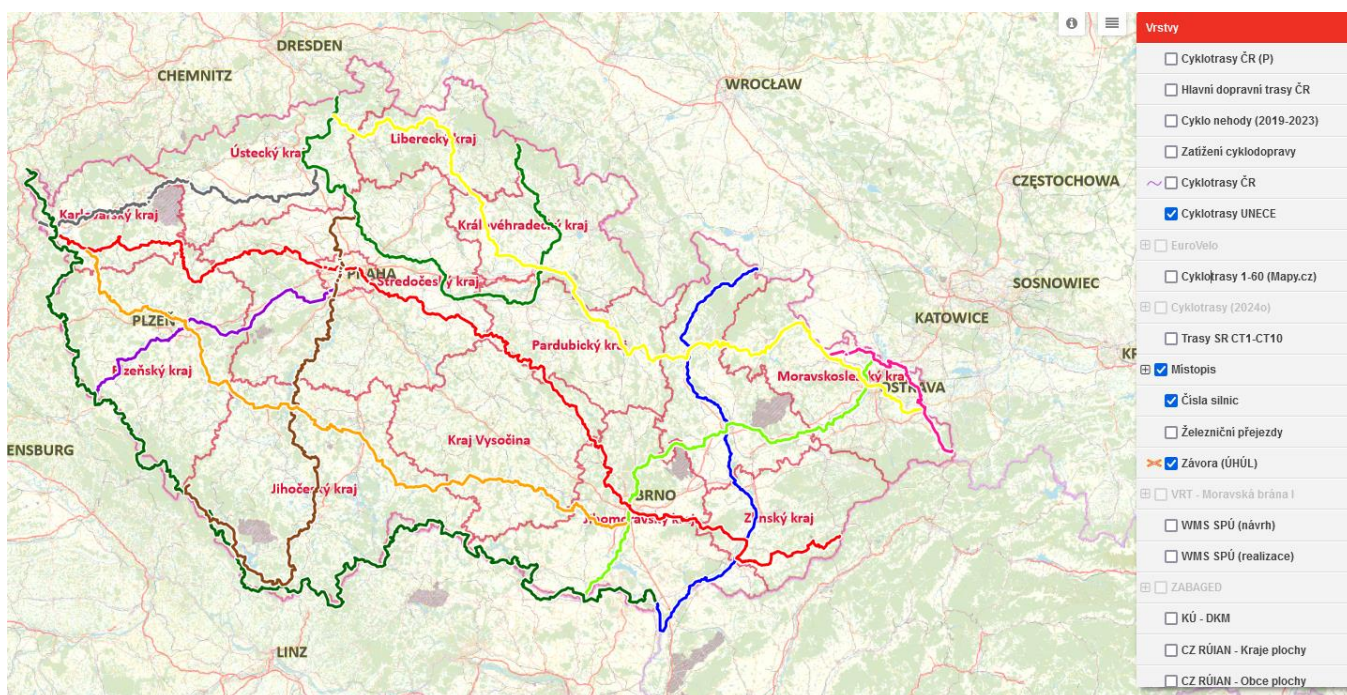
3) Navrhované vedení dálkových cyklotras, sloužící primárně pro cykloturistiku





Obrázek 38 - Mapa navrhovaných páteřních cyklotras v GIS. Základem je budovat dopravní síť pro cyklisty (viz obrázek 32), ale když už se buduje tato síť, tak má i vliv na aktualizaci páteřní sítě cyklotras

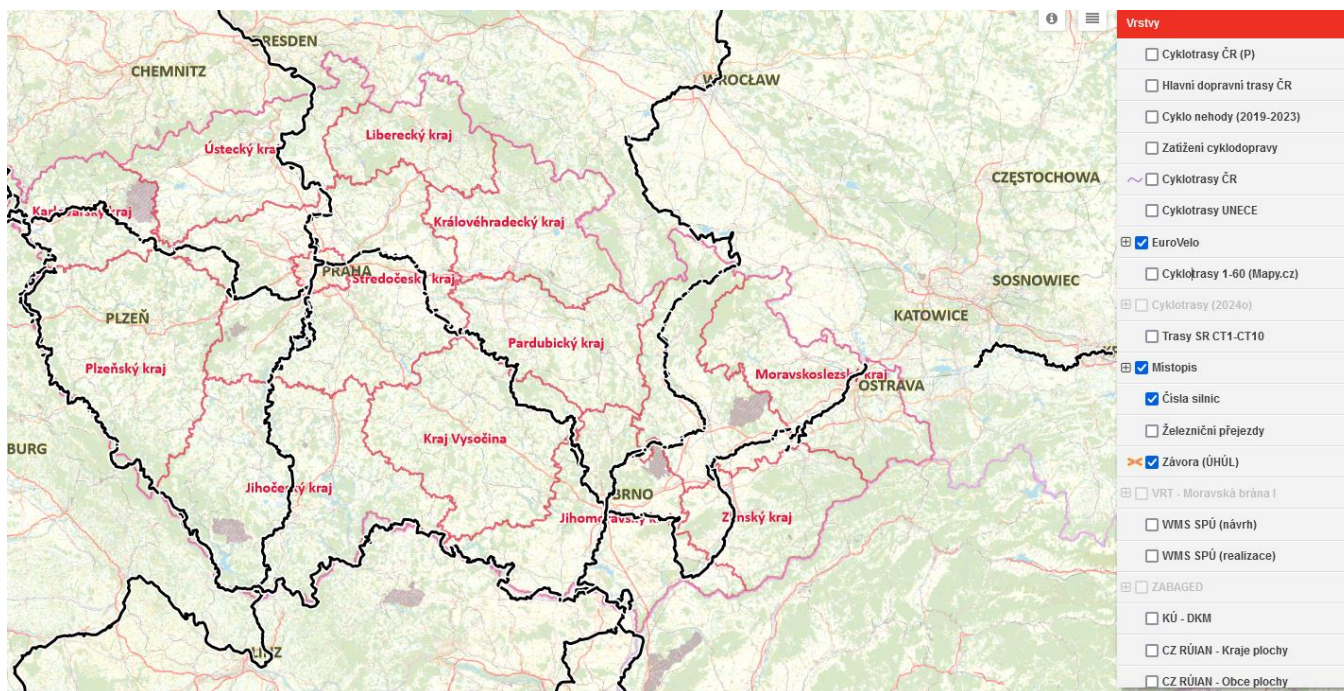
4) Navrhované vedení dálkových cyklotras ČR, které jsou součástí evropské sítě cyklotras WHO - UNECE



Obrázek 39 - Mapa navrhovaných páteřních cyklotras pro UNECE v GIS. Tato vrstva vznikla na základě požadavků na evropské úrovni, tak jak jsou popsány v předchozích kapitolách. Mapu celé sítě UNECE, včetně ČR je možné si prohlédnout zde:

<https://gis.unece.org/portal/apps/webappviewer/index.html?id=f067e8c0443945528e82b65c257377c4>

5) Vedení EuroVelo v ČR



Obrázek 40 - Mapa EuroVelo v GIS. Jedná se o síť, kterou koordinuje nevládní evropská organizace European Cycling Federation (ECF). V českém kontextu je navržena na českých cyklotrasách. Jedná se o ryze cykloturistický produkt, který je popsán zde: <https://en.eurovelo.com/>. Za Českou republiku je koordinátorem Partnerství o.p.s. <https://www.eurovelo.cz/>

Další vrstvy jsou popsány v dalších principech.



6 Princip 6: Plán je konzultován a propagován

6.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

Zatímco neformální konzultace by se měly, pokud možno konat v každém kroku procesu plánování sítě, formální veřejné konzultace jsou důležitým krokem ke shromáždění zpětné vazby, ale také ke korekci jejího návrhu od budoucích uživatelů, široké veřejnosti z tuzemska i sousedních zemí a dalších důležitých zainteresovaných stran, včetně místních komunit a správních útvarů, jimiž by síť procházela. V případě přeshraniční konektivity by měly být konzultovány také správní orgány sousedních zemí.

Veřejné konzultace a účast veřejnosti mohou být v každém případě požadavkem podle platných vnitrostátních právních předpisů, zejména pro země, jež jsou smluvní strany Aarhuské úmluvy.

Prostřednictvím veřejné konzultace by měly být potvrzeny následující skutečnosti:

- zda síť splňuje očekávání a požadavky zúčastněných stran,
- zda podporuje cyklistickou dopravu pro dojíždění do zaměstnání,
- zda podporuje cyklistiku pro účely volného času nebo cestovního ruchu,
- zda podporuje rozvoj cyklistiky,
- a další.

6.2 Příklad konzultací plánu v roce 2023

Jako příklad je uveden seznam všech akcí a konzultací za rok 2023. V podobném duchu budou probíhat akce i v roce 2024 a i v dalších letech.

6.2.1 Průběžné veřejné konzultace s městy

S městy, kterým bylo poskytováno poradenství, se diskutovalo o jejich stávajících a plánovaných bezpečných dopravních cest pro cyklisty (aneb cyklotras). Jejich návrh by mohl být zakreslen do mapového portálu Cyklovize2030, a to do mapové vrstvy příslušného kraje.

Města se zajímala především o podrobnosti podpory z evropských fondů, zkušenosti ohledně spolupráce a synchronizace při přípravě tras s vedením železničních či dálničních koridorů, a také o koordinační roli v oblasti cyklodopravy na národní úrovni.

Konzultace pomáhala k tomu, aby bylo možné nově definovat hlavní bezpečnou dopravní síť pro cyklisty v ČR. Tento výběr vychází právě z potřeb jednotlivých ORP. A právě i této oblasti se týkalo poradenství. Aby bylo možné lépe plánovat potřeby na výstavbu cyklistických komunikací v následujícím období, tak je potřeba, aby se



jednotlivé dopravní cesty pro cyklisty rozdělily na jednotlivé úseky, kterým jsou postupně přiřazené atributy s rozdělením na úseky dle jejich současného a cílového stavu, se stupněm projektové připravenosti, předpokládanými náklady a zdroji financování atd. Tímto postupem budou získané informace, jaký je v úseku dopravní režim (např. C8, B11, atd), nebo zda jde o realizovanou, či plánovanou komunikaci atd. Atributy, pomocí kterých jsou monitorovány jednotlivé hlavní dopravní cyklistické koridory byly definovány pracovní skupinou krajských cyklokoordinátorů.

Poradenství s městy probíhala především v rámci seminářů a navazujících dotazů. Separátně je pak možné vyzvednout těchto 10 konzultací.

- 1) Senice na Hané. Jednání proběhlo 20. 3. 2023 se zastupiteli obce o propojení na sousední obce Náměšť na Hané a Loučany. Výstupem jednání bylo zapracování jejich návrhů do mapové aplikace Cyklovize2030.
- 2) Město Znojmo. Dne 22. 3. 2023 dopoledne proběhlo jednání s novým cyklokoordinátorem města o dotačních možnostech. Následně se schůzka opakovala dne 2. 11. 2023 v Brně v rámci RegioTour.
- 3) Mikroregion Ivančicko (Jihomoravský kraj). Jednání proběhlo 29. 8. 2023 se zástupci regionu a jeho tématem byla rozvoj cyklostezek v území ve vazbě na dotační možnosti, zejména ve vazbě na cyklotrasu 9. Výstupem jednání bylo zapracování jejich návrhů do mapové aplikace Cyklovize2030.
- 4) Dvůr Králové. Jednání proběhlo 21. 9. 2023 s vedením města a jeho tématem byla elektrokola a rozvoj cyklostezek v území ve vazbě na dotační možnosti.
- 5) Město Lomnice nad Lužnicí. 25. 9. 2023 proběhla on-line porada s vedením města o možnostech výstavby cyklistické infrastruktury v Lomnici nad Lužnicí a v okolí. Přednáška je přiložena v příloze 11. Jedná se o příklad, jakým způsobem se komunikovalo s obcemi.
- 6) Sdružení Růže (Jihočeský kraj). Jednání proběhlo 3. 10. 2023 se zástupci regionu a jeho tématem byla elektrokola a rozvoj cyklostezek v území ve vazbě na dotační možnosti.
- 7) Město Slaný. Jednání proběhlo 31. 10. 2023 s vedením města a jeho tématem bylo propojení právě zpracovávané Cyklostrategie města s Cyklovizí 2030. Výstupem jednání bylo zapracování jejich návrhů do mapové aplikace Cyklovize2030.
- 8) Město Vítkov. Jednání proběhlo 16. 11. 2023 s Mgr. Martinem Šrubou, místostarostou města Vítkova o rozvoji mikroregionu v oblasti cyklodopravy. Výstupem jednání bylo zapracování jejich návrhů do mapové aplikace Cyklovize2030. V současné chvíli město připravuje svou interní strategii.
- 9) Město Hejnice (Liberecký kraj). Jednání proběhlo 22. 11. 2023 se starostou města a jeho tématem bylo propojení právě zpracovávané Cyklostrategie kraje, s návrhy města a s Cyklovizí 2030. Výstupem jednání bylo zapracování jejich návrhů do mapové aplikace Cyklovize2030.
- 10) Město Kroměříž. Jednání proběhlo 21. 12. 2023 s vedením města a jeho

tématem byla elektrokola a rozvoj cyklostezek v území ve vazbě na dotační možnosti. Konkrétně se jednalo o úsek Kroměříž – Kojetín.

6.2.2 Workshop 27. – 28. 2. 2023, Praha



Workshop první den proběhl na Ministerstvu dopravy ČR a druhý den na nizozemském velvyslanectví. Workshop řešil otázku, které priority a opatření by se měly řešit první řadě? Ve spolupráci s nizozemským velvyslanectvím byly definovány tyto tři oblasti:

- 1) **Důraz na městskou mobilitu.** Cílem je motivovat a vzdělávat města, aby měla svého cyklokoordinátora, který v rámci Plánu udržitelné městské mobility prosazuje opatření na podporu cyklistiky. Města zajišťují výstavbu dopravní sítě pro cyklisty nejen na svém území, ale i v širším okolí, s cílem zajistit bezpečné spojnice pro cyklisty z okolních obcí.
- 2) **Důraz na osvětu.** V rámci osvěty dochází k rozvoji několika mediálních značek. V souvislosti s podporou cyklistiky se bude pracovat s mediální značkou CykloVize2030; jejím cílem je představit plán na výstavbu bezpečné cyklistické infrastruktury do roku 2030, a dále představit cyklistiku jako atraktivní nástroj



dopravy. Příklady dobré praxe budou prezentovány prostřednictvím iniciativy CityChangers¹².

- 3) **Důraz na vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.** Česká republika je asi jediná země, která používá tento termín. Cílem je umožnit cyklistům, aby se dostali na kole bezpečně kamkoliv v Česku, tzn. aby v co nejmenší míře museli využívat silniční síť se stále rostoucí intenzitou provozu motorových vozidel.

K dosažení cíle se budou používat tři nástroje: legislativní, finanční a organizační. Oblast legislativy se zaměřuje na odstranění specifických českých problémů. Oblast financování se zaměřuje na vhodné propojování evropských, národních a krajských dotačních titulů. Organizační nástroje jsou spojené s koordinační činností na národní, regionální a místní úrovni. Na národní úrovni tuto roli zajišťuje již zmiňovaná **Komise pro rozvoj cyklodopravy v ČR**. Na regionální úrovni klíčovou roli hraje pracovní skupina 14 krajských cyklokoordinátorů, kdy každý z nich koordinuje svou vlastní krajskou cyklostrategii, ze kterých je tvořena národní bezpečná dopravní síť pro cyklisty. Na úrovni měst a přilehlých obcí pomáhá s implementací pracovní skupina složená ze zástupců městských cyklokoordinátorů.

6.2.3 Odborný workshop 22. – 23. 5. 2023, Znojmo

Spolek Partnerství pro městskou mobilitu uspořádal pracovní workshop, který se konal ve dnech 22. a 23. května ve Znojmě. Workshop poskytl účastníkům z celé republiky nejen inspiraci, ale také cenné zkušenosti od odborníků. Akce se zúčastnilo 44 zástupců českých měst, krajů a dvou ministerstev, kteří intenzivně jednali o možnostech, jak ovlivnit vnímání a chování lidí v oblasti dopravy. Zpráva z akce je dostupná na tomto odkaze: <https://www.dobramesta.cz/novinky/1473/workshop-akademie-mestske-mobility>

Pozvánka, zápis a prezenční listina jsou uvedené v samostatné příloze 1.

¹² <https://www.citychangers.eu/>



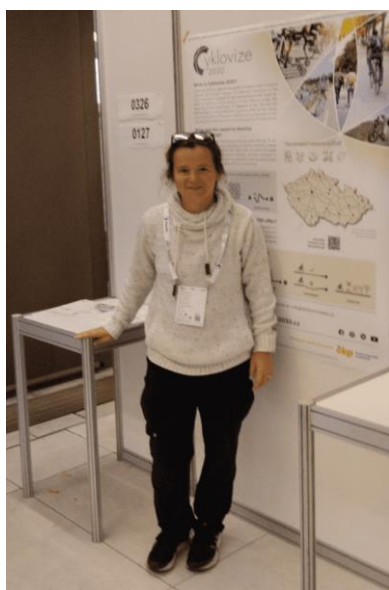
6.2.4 Konference Cyklodoprava a cykloturistika 26. – 27. 9. 2023, Litoměřice

Ústecký kraj, Partnerství o.p.s., Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. byly pořadatelé mezinárodní cyklokonference Cykloturistika a Labská stezka 2023, která proběhla ve dnech 26.–27. 9. 2023 v Litoměřicích. Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. prezentoval téma CYKLOVIZE 2030, bezpečné cyklistické infrastruktury. Informace v písemné podobě jsou dostupné na webové stránce <https://www.stavbycyklo.cz/>.



Představení projektu na [národní cyklokonferenci](#), která proběhla v Litoměřicích ve dnech 26.–27. 9. 2023

6.2.5 Presentace na Světovém kongresu v Praze a na dalších akcích.



Světový silniční kongres se [konal ve dnech 2. – 6. 10, 2023 v Praze](#). Hned první den se v odpoledním bloku věnoval cyklistice, a to i za účasti ministra dopravy Ing. Martina Kupky, který bude jedním z diskutujících. Diskutovalo se o tom, jaká opatření se obecně přijímají na podporu cyklistické dopravy, jak zajistit synergie v rámci konceptu mikromobility a s ostatními druhy dopravy. První zkušenosti z tohoto Světového silničního kongresu byly již uplatněné v této prezentaci. Vycházelo se totiž z článku, který je oficiálně ke stažení na webu Světové silniční konference a [PIARC](#). Rozhodně za pozornost stojí, že cyklistická doprava je propojována s cíli udržitelného rozvoje, což by se česká společnost měla neustále připomínat (<https://unric.org/en/cycling-for-the-global-goals/> a <https://unric.org/en/sustainable-development-goals-cycling/>).

Eva Štěrbová pak prezentovala dne 5. 10. 2023 českou Cyklovizi2030 právě na tomto **XXVII. světovém silničním kongrese**.

Rovněž proběhla prezentace na dalších odborných akcích, na kterých byla prezentována Cyklovize2030 se zaměřením na odbornou komunitu, a to na Dopravně inženýrských dnech (24. – 25. 5. 2023) a na Silniční konferenci v Ostravě ve dnech 13.–14. 6. 2023 (<https://www.silnicnikonference.eu>)

6.2.6 Presentace na veletrhu GO a Regiontour v Brně, 2.– 3. 11. 2023

Workshop se zaměřoval na diskusi kolem sběru podkladů pro vytvoření unikátní mapy dopravní sítě pro cyklisty a dalších podkladů, které se týkaly údajů o spolupracujících organizacích, dále o problémech a jejich řešení při realizaci dopravní sítě pro cyklisty a v neposlední řadě o plánech jednotlivých krajů na výstavbu cyklostezek. Informace byly následně umístěné na web www.stavbycyklo.cz.



6.2.7 Pět regionálních seminářů.

V rámci regionálních seminářů byla projednávána stejná problematika, která byla již popsána v kapitole „poradenství pro města“. V každém kraji se ale vycházelo z krajských specifik. Jednání proběhla v těchto termínech a v těchto krajích:

20. 7. 2023 Olomoucký kraj

Důraz workshopu byl dán na představení unikátního webového mapového portálu <https://olkr.stavbycyklo.cz>, na kterém jsou zanesené všechny plánované a realizované cyklistické komunikace v Olomouckém kraji, včetně návrhů na zrušení, či na přeznačení některých cyklotras. Portál vznikl jako součást národního projektu Cyklovize2030, který je koordinován spolkem Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. a také Asociací krajů ČR a je financován z fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Závěry workshopu byly následující:



1. Cílem je zmapovat všechny stávající a plánované komunikace, které jsou vhodné pro bezpečnou jízdu na kole a vybudovat bezpečnou dopravní síť pro cyklisty. Města a mikroregiony se seznámí s mapovým portálem, aby se mohl na základě spolupráce s nimi postupně dále upřesňovat a doplňovat, aby byl stále aktuální. Pro Olomoucký kraj je velmi důležitá součinnost s obcemi, aby s předloženými návrhy souhlasily. Připomínky lze zasílat e-mailem. Od září bude probíhat série jednání v regionech nad konkrétními plány.
2. Postupně se bude přeznačovat síť cyklotras v Olomouckém kraji, aby cyklisté, pokud možno vůbec, nemuseli využít silniční síť a pokud ano, tak jen s minimálním provozem. Bude potřeba promyslet princip údržby značení.
3. Města, která provozují dopravní hřiště, mají možnost si koupit kola z dotace.
4. Olomoucký kraj bude apelovat na Ministerstvo dopravy, aby dle předběžné dohody mezi MD a Asociací krajů každý kraj dostal ročně cca 30 mil. Kč na opravu účelových komunikací, které leží na páteřní síti cyklotras. Jedná se o cesty, které jsou označovány dopravním značením B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Právě na tento druh komunikací totiž nelze čerpat dotaci ani z národních, ani z evropských zdrojů, přitom právě tento dopravní režim je v některých případech jedinou možností.
5. Je třeba upravit tzv. bezbariérovou vyhlášku, aby se nevztahovala na společné stezky pro chodce a cyklisty v extravilánu. Vyhláška č. 398/2009 Sb. se ruší novým stavebním zákonem. Nahrazena bude novým předpisem, který je nyní v připomínkování: <https://nrzp.cz/2023/07/19/informace-c-57-2023-bezbarierova-vyhlaska-ke-stavebnimu-zakonu/>



14. 9. 2023 Ústecký kraj

Ve čtvrtek 14. září se konalo setkání měst, obcí a dalších organizací Ústeckého kraje, které se věnují podpoře cyklistické dopravy a budování cykloinfrastruktury. Akci pořádal Ústecký kraj ve spolupráci se spolkem [Partnerství pro městskou mobilitu](#). Cílem setkání, které proběhlo pod hlavičkou projektu [Cyklovize 2030](#), bylo diskutovat o aktuálních problémech a najít společné řešení pro rozvoj cyklistické dopravy v kraji. Během tříhodinového jednání města představila celou řadu problémů, se kterými se potýkají při podpoře cyklistické dopravy a výstavbě cykloinfrastruktury. Spíše než nedostatek financí problémy přináší složitá projednávání záměrů, kdy je často nutné sladit celou řadu zájmů a koordinaci mnoha zúčastněných stran. Dopravní síť pro cyklisty je u nás nespojitá a během cesty jsou tak její uživatelé vystaveni nebezpečným situacím. Účastníci setkání zdůraznili, že je důležité řešit tyto problémy společně a koordinovaně, aby bylo možné dosáhnout zlepšení a nabídnout cyklistům služby srovnatelné s jinými rozvinutými evropskými zeměmi. Setkání zahájil národní koordinátor cyklistické dopravy Ing. Jaroslav Martinek. Ve svém vystoupení představil vládní koncepci městské a aktivní mobility, která je základním dokumentem pro rozvoj cyklistické dopravy v České republice a poskytuje směr pro budoucí investice a projekty. Systémové otázky, které nastínil, souvisí s využitelností financí ze Státního fondu dopravní infrastruktury i z evropských fondů v programu IROP a aktuálními potřebami krajů a měst. Projekt Cyklovize 2030 proto chce zmapovat nebezpečné a chybějící úseky a hledat způsoby pro zvýšení bezpečnosti na cestách. K tomu patří i informace pro uživatele a prezentace úspěšně dokončených úseků. Dalším důležitým bodem byla prezentace Mgr. Michala Horáčka, který ukázal páteřní dálkové cyklotrasy Ústeckého kraje a jejich význam pro rozvoj cyklistické dopravy. Mezi klíčové patří Labská stezka, Cyklostezka Ohře, Cyklostezka Ploučnice, Severní magistrála a Pánevní cyklotrasa. Všechny trasy definované v krajském cyklogenerelu propojují hlavní regiony, zlepšují jejich dostupnost, podporují turistický ruch a zvyšují atraktivitu kraje. Že má Ústecký kraj co nabídnout již dnes, bylo jasné z následné živé diskuse a stejně tak i fakt, že zájem o další rozvoj i možnosti podpory ze strany kraje je velký.



20. 11. 2023 Liberecký kraj

V pondělí 20. listopadu 2023 se konal v Libereckém kraji významný workshop, který přivítal zhruba 30 zástupců obcí, měst a krajského ředitelství Policie České republiky (PČR). Akce nesla název „Konceptce rozvoje cyklodopravy Libereckého kraje 2030 a Cyklovize 2030“ a měla za cíl diskutovat o zvýšení bezpečnosti pro zranitelné účastníky provozu v regionu. Workshopu se účastnili zástupci místních samospráv, kraje, odborná veřejnost i zástupci krajského ředitelství PČR, což zajistilo komplexní pohled na problematiku a možné řešení.

Hlavním cílem workshopu bylo diskutovat o základních dopravních směrech pro rozvoj cyklistické infrastruktury, v návaznosti na aktuální platnou Strategii rozvoje cyklodopravy v Libereckém kraji pro období 2021+. Hlavním smyslem sítě je sloužit především pro místní obyvatele a jejich každodenní dopravní potřeby. Trasy by měly propojit residenční oblasti s pracovišti, školami, nákupními



centry, zdravotnickými zařízeními a další občanskou vybaveností. Cílem je podporovat udržitelnou a komfortní městskou mobilitu, poskytující obyvatelům bezpečné a přístupné možnosti pohybu v rámci jejich komunity. Součástí debaty byla také možnost financování pro jednotlivá dopravní opatření, jejich parametry a nutné podmínky, včetně křížení nebo souběhu s ostatními dopravními tahy, ať už šlo o železnice, silnice nebo vodní toky. Účastníci diskutovali o možnostech vytvoření nových cyklostezek, propojení stávajících tras a vylepšení bezpečnosti cyklistů na silnicích. Důraz byl kladen na to, jak mohou obce a města spolupracovat s krajskými orgány a policií vytvářením bezpečnějšího prostředí pro cyklisty.

27. 11. 2023 Moravskoslezský kraj

V případě Moravskoslezského kraje byl dán důraz především na cykloturistiku. Kraj nabízí finance na rozvoj sítě cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Městům a obcím nabízí celkem 20,5 milionu korun. Finance jsou určeny na pořízení projektové dokumentace, samotné budování cyklostezek a nově i na realizaci doprovodné infrastruktury, jako jsou odpočívadla, značení a další mobiliář. Žádosti bude krajský úřad přijímat průběžně od 2. ledna 2024 až do konce září 2025. Do tohoto dvouletého programu má kraj připraveno 20,5 milionu korun. Kraj podporuje rozvoj cykloturistiky v souladu s [Konceptí rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji Cyklovize 2030+](#), kterou v červnu tohoto roku schválilo zastupitelstvo kraje. Jejím smyslem je analyzovat stav a potřeby cyklodopravy a cykloturistiky na území regionu a navrhnout krátkodobá a dlouhodobá řešení, která povedou k jejímu zlepšení a dalšímu posilování.



12. 12. 2023 Královéhradecký kraj

Kraj má čerstvě schválenou [Strategii v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035](#), podle které k hlavním bariérám patří nedostatek bezpečné infrastruktury. Proto se Královéhradecký region připojil k projektu [Cyklovize 2030](#), jehož cílem je budovat bezpečné cesty pro cyklisty. Na mapovém portále www.cyklovize2030.cz jsou proto již dnes k nahlédnutí [páteří dopravní cyklotrasy](#) a také přehled [chybějící infrastruktury pro cyklisty v Královéhradeckém kraji](#). Cílem je vytvořit dopravní spojení a propojit jednotlivá ORP (obce s rozšířenou působností) a města nad 3.000 obyvatel.

[Strategii Královéhradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035](#) schválilo zastupitelstvo na svém zasedání 4. 12. 2023. Mezi hlavní strategické cíle patří právě vytvoření bezpečných dopravních cyklotras. Místa s nejvyšší nehodovostí či chybějící infrastrukturou ukazuje [online mapa kraje](#). V návaznosti na schválenou cyklostrategii se nyní připravuje akční plán s konkrétními opatřeními, která by se měla realizovat v letech 2025–2027. Za tím účelem budou krajští cyklokoordinátoři vyjíždět do regionu, aby se mohli blíže seznámit s konkrétními plány na výstavbu cyklistické infrastruktury.

Přestože kraj pravidelně nabízí finanční podporu pro obce, města a DSO, zásadní je zájem z jejich strany a připravenost jednotlivých projektů. Právě otevřený je dotační titul [Rozvoj a budování cyklostezek a cyklotras v Královéhradeckém kraji](#), kde se žádosti mohou podávat až do 10. ledna 2024. Finance mohou obce, města a DSO využít například na projektovou dokumentaci, výkupy pozemků i na stavební práce v souvislosti s výstavbou cyklostezek a cyklotras.



6.2.8 Pracovní setkání

Dne 15. 11. 2023 byla svolána Komise pro rozvoj cyklistické dopravy na Ministerstvu dopravy, které směřovalo ke stanovení postupu, jakým způsobem docílit ambiciózního plánu, a to propojit všechny obce s rozšířenou působností bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty. Na jednání bude v roce 2024 navazovat řada workshopů se zástupci měst a obcí v každém ze 14 krajů, aby řešení byla postavena na skutečných potřebách. Jednání budou koordinována spolkem Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Dne 19. 12. 2023 se v Plzeňském kraji uskutečnil seminář, který se zaměřoval na prezentaci sběru podkladů pro vytvoření unikátní mapy dopravní sítě pro cyklisty. Jednání zahájil pan Ing. Pavel Čížek, náměstek hejtmana pro oblast dopravy. Účelem jednání bylo hledat průchody větších sídel a ORP a stanovit základní dopravní směry v rámci jednotlivých krajů a spojení mezi kraji, tzn. určit a vymezit základní vedení dopravního koridoru pro aktivní mobilitu - dopravní směr, ve kterém je po takovéto infrastruktuře poptávka nebo ji lze vzhledem k plánované urbanistické činnosti v území předpokládat.

Definované směry mají být prioritně odlišeny barevně:

- červeně – národního významu (mezinárodní a mezikrajské cyklotrasy spojující urbanisticky významná sídla kraje)
- modře – nadregionálního významu (spojující urbanisticky významná sídla kraje, která nejsou propojena)
- zeleně – regionálního významu (místní cyklotrasy v dopravně silných směrech, které nejsou propojena žádným z výše uvedených způsobů)

Každý kraj určí, které cyklotrasy jsou pro něj nejvýznamnější a spojují města a místa s největší dopravní vazbou. Cílem není rušit stávající cyklotrasy a jejich značení, ale vybrat v celé republice z mnoha cyklotras a stezek ty, které mají dopravní význam a

následně se věnovat jejich realizaci. V této fázi není nutné situovat tyto trasy na konkrétní pozemky, jde pouze o stanovení koridorů. Trasu bude možné později upravovat a konkretizovat.

6.3 Příklad propagace plánu v roce 2023

Jako příklad je uveden seznam všech akcí a konzultací za rok 2023. V podobném duchu budou probíhat akce i v roce 2024 a i v dalších letech.

Průběžné informování o aktivitách projektu probíhalo prostřednictvím následujících komunikačních kanálů:

- Webové stránky projektu www.cyklovize2030.cz
- Tiskové zprávy, komunikace s médii
- Zpravodaje projektu
- Databáze příkladů dobré praxe Citychangers
- Výstupy ve spolupráci s krajskými koordinátory
- Akce/veřejná vystoupení/osobní prezentace
- Sociální sítě

6.3.1 Webové stránky projektu www.cyklovize2030.cz

Webové stránky projektu se staly základním komunikačním kanálem, kde jsou zveřejňovány všechny aktuální informace o dění v krajích a kde lze najít mapový portál.

KONCEPCE A ŘEŠENÍ

Pro všechny hlavní [systémové problémy a rizika](#) existují [systémová řešení](#). To je základem projektu Cyklovize 2030. Webové stránky přináší přehled obojího, včetně [inspiratione ze zahraničí](#) a [přínosů](#), které má cyklistická doprava.

MAPA PÁTEŘNÍCH TRAS

Tato mapa rozlišuje různé úseky podle jejich současného stavu a toho, jak by měly vypadat v budoucnosti. Skupina získává informace od jednotlivých krajů, včetně plánů na výstavbu cyklostezek a předpokládaných finančních nákladů. Podrobná mapa je dostupná na [samostatném mapovém portálu](#), včetně detailních prezentací na dění v jednotlivých krajích.





Chceme pro vás připravit bezpečnou dopravní síť pro moderní prostředky individuální dopravy, na kterou se nebudete bát pustit své děti.

CYKLOVIZE 2030

6.3.2 Tiskové zprávy, komunikace s médii

Média jsou klíčovým prvkem pro úspěch projektu z důvodu jejich schopnosti zviditelnit projekt a šířit informace o něm. Kvalitně připravené tiskové zprávy a mediální komunikace hrají klíčovou roli v budování důvěry veřejnosti, vnímání projektu. Součástí projektu proto bylo i nastavení mediální komunikace a pravidelné vydávání tiskových zpráv.

Základním narativem projektu byla vysvětlení, proč je kvalitní infrastruktura pro cyklistickou dopravu tak důležitá pro celkovou bezpečnost, a to tu vnímanou i skutečnou. Zároveň projekt ukazuje, co znamená tvorba sítě bezpečných cyklotras a jaké podmínky jsou k tomu potřeba.

Projekt Cyklovize 2030 se zaměřuje na zlepšení bezpečnosti dopravy na jízdním kole v České republice. Nárůst cyklistické dopravy v posledních desetiletích stále způsobuje výzvy spojené s nespojitostí sítě cyklotras a nebezpečnými situacemi, kterým jsou cyklisté vystaveni, například při náhlém konci trasy nebo přechodu na rušné silnice. Cílem projektu je vytvořit bezpečnou a propojenou síť dopravních cyklotras.

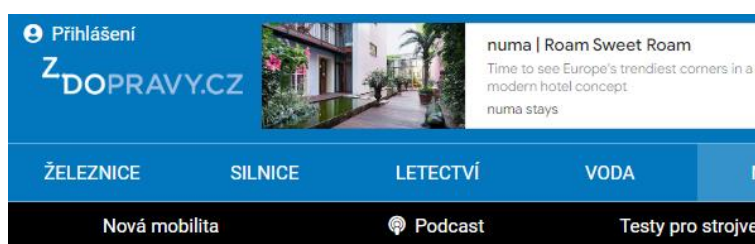
Z jednání s Asociací krajů České republiky vyplynulo, že původně nastavená síť identifikovaná v prvním kroku krajskými cyklokoordinátory by měla mít podobu zaměřenou na zajištění základní mobility mezi obcemi s rozšířenou působností (ORP).



Nepotřebujeme cyklostezky, ale bezpečné cesty pro všechny. Projekt Cyklovize 2030 řeší kritická místa

15. listopadu 2023

Nebezpečné úseky na českých cestách ohrožují bezpečnost cyklistů a vyžadují okamžitá opatření. Nespojité síť 4.640 km cyklostezek se postupně doplňuje, do roku 2030 by mělo vzniknout dalších 700 km. Projekt Cyklovize 2030 identifikuje kritické body a snaží se společně s obcemi a městy najít řešení. Bezpečné cesty jsou klíčové nejen pro pohodlí, ale také pro snížení dopravních nehod a ztráty lidských životů.



INFRASTRUKTURA • MĚSTO

Cyklostezky mají tvořit síť jako silnice či železnice. V plánu je dalších 500 kilometrů

03.07.2023 9:45




Obrázek 41 - Ukázka výstupů mediální komunikace, internetový portál Zdopravy.cz


6.3.3 Zpravodaje projektu

Celkem bylo rozesláno šest zpravodajů. Čtenáři zpravodajů jsou zástupci měst, krajů a odborné komunity:

#05/2023 – 2. října 2023

	PRO ČLENY_CYKLOVIZE #05/2023	Sent	33.8%	7.7%
	Regular · Partnerství pro městskou mobilitu		Opens	Clicks
	Segment: All_PMM			
	Sent po, října 2nd, 2023 1:11 PM to 913 recipients by you			

#06/2023 – 20. prosince 2023

	PRO ČLENY_CYKLOVIZE #06/2023	Sent	33.9%	3.5%
	Regular · Partnerství pro městskou mobilitu		Opens	Clicks
	Segment: All_PMM			
	Sent st, prosince 20th, 2023 9:15 AM to 921 recipients by you			

Zpravodaje CYKLOVIZE 2030

AKTUÁLNÍ ČÍSLO

Zpravodaj Cyklovize 2030 #06|2023

NOVINKY: Co přinese rok 2024 na českých silnicích? Nové značky i pravidla | Vzniká propojení českých sídel sítí dopravních cyklotras | Setkání v krajích pokračují i v příštím roce 2024



Obrázek 43 – Sekce odborných zpravodajů na webu Cyklovize 2030

6.3.4 Vkládání příkladů dobré praxe na www.citychangers.eu

Součástí výstupů byla i prezentace dobrých změn ve smyslu vyšší bezpečnosti pod hlavičkou [Ceny Víta Brandy 2024](#). Vyhlášení soutěže bylo odloženo, nicméně komunikační manažer průběžně doplňoval příklady dobré praxe, které byly nominovány do soutěže.

Monitoring obsahuje k 31. 12. 2023 celkem 152 [nových a připravovaných projektů](#), které zvýší bezpečnost cyklistické dopravy.

V roce 2023 byla uvedena do provozu řada bezpečných úseků pro cyklisty, další desítky míst na své otevření teprve čekají.

Detailní popisy vybraných projektů byly zveřejněny na webu citychangers.eu. Ve druhém pololetí roku 2023 bylo vloženo **22 vybraných projektů**, které ukazují nové bezpečné cesty klíčové pro vytvoření pátevní sítě dopravních cyklotras:

1. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/199>
2. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/200>
3. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/212>
4. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/213>
5. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/214>
6. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/215>
7. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/216>
8. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/217>
9. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/218>
10. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/219>
11. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/220>
12. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/221>
13. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/222>
14. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/223>
15. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/224>
16. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/226>
17. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/227>
18. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/228>
19. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/229>
20. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/230>
21. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/231>
22. <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/232>

6.3.5 Průběžné mediální výstupy ve spolupráci s krajskými cyklokoordinátory

Distribuce tiskových zpráv zahrnovala také širší pracovní skupinu krajských koordinátorů, kteří informace dále šířili prostřednictvím vlastních kanálů.

Vzájemná podpora a výměna informací probíhá nejen prostřednictvím webu projektu www.cyklovize2030.cz, kde jsou k dispozici podrobné informace o aktivitách v jednotlivých krajích: <https://www.stavbycyklo.cz/kraje>.

6.3.6 Sociální sítě – komunikace s veřejností

Co se týče sociálních sítí, v rámci značky Citychangers zveřejňuje nositel projektu aktuality v rámci několika kanálů:

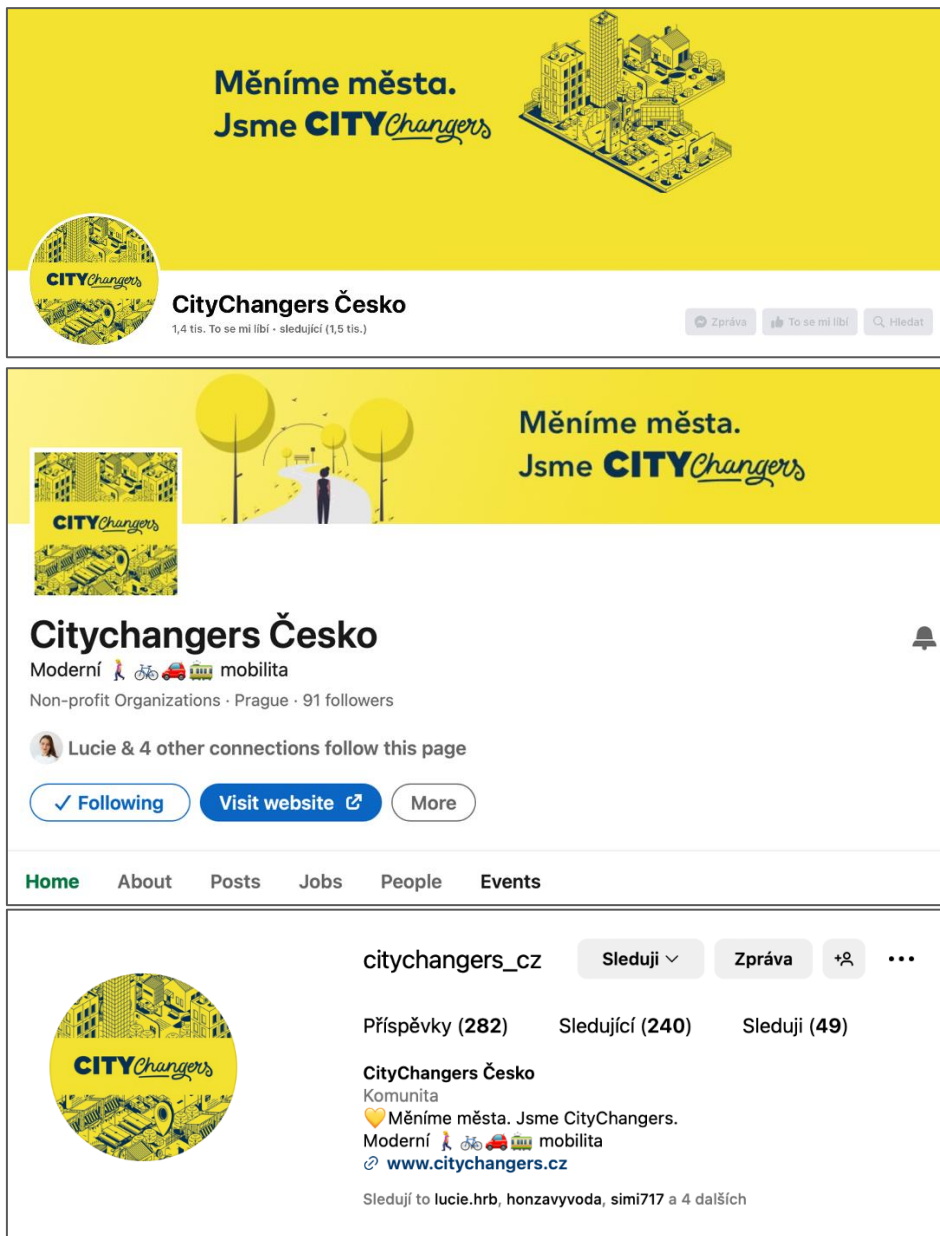
- a) Facebook stránka => <http://facebook.com/dobramesta.cz>



b) Facebook skupina => <https://www.facebook.com/groups/1424590734358268/>


c) Instagram => https://www.instagram.com/citychangers_cz/

d) LinkedIn => <https://www.linkedin.com/company/citychangers-cz/>



**Měníme města.
Jsme CITYChangers**

CityChangers Česko
1,4 tis. To se mi líbí · sledující (1,5 tis.)

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



CityChangers Česko

Zveřejněno Ondřejem Běnkem · 18. listopadu 2023 ·

#Nebezpečné úseky na českých cestách ohrožují bezpečnost 🚲 cyklistů a vyžadují okamžitá opatření. Nespojitá síť 4.640 km cyklostezek se postupně doplňuje, do roku 2030 by mělo vzniknout dalších 700 km. Projekt #Cyklovize2030 identifikuje ⚠️ kritické body a snaží se společně s obcemi a městy hledat vhodná řešení. Bezpečné cesty jsou klíčové nejen pro pohodlí, ale také pro snížení dopravních nehod a ztráty lidských životů.

👉 <https://www.dobramesta.cz/.../nepotrebujeme-cyklostezky...>



7 Princip 7: Podrobně rozpracujte síť

7.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

Cílem tohoto kroku je příprava podrobného plánu rozvoje a údržby sítě, včetně zajištění financování. Ve fázi rozvoje je třeba se zaměřit na zavedení realizovatelného plánu budování chybějících spojnic a modernizace dostupné, avšak nedostatečné infrastruktury. Plán výstavby by měl podrobně popsat úseky sítě, které jsou pro rozvoj prioritní, tj. stanovit priority rozvoje v návaznosti na každoroční poskytování finančních prostředků, a měl by také určit odpovědné orgány a sdílené odpovědnosti za realizaci. Úseky sítí, které mají obsluhovat nejvyšší intenzitu dopravy nebo zvyšovat bezpečnost cyklistů, by měly být rozvíjeny přednostně.

Při podrobném plánování sítě je třeba věnovat potřebnou pozornost křížení cyklotras s komunikacemi pro motorovou dopravu. Doporučuje se při navrhování typu křížení zohlednit faktory jako: intenzita motorové dopravy, intenzita těžké dopravy, rychlost dopravy, počet jízdních pruhů pro křížení, přítomnost připojovacích nebo odbočovacích pruhů, délka přechodu, šířka, sdílení prostoru s chodci, úhel křížení a rozptyl viditelnosti. Z těchto faktorů jsou pro volbu typu křížení mezi cyklisty a motorovou dopravou klíčové intenzita a rychlost motorové dopravy. Při vysokých intenzitách a rychlostech motorové dopravy by měly být jedinou možností mimoúrovňové křížení nebo křížení řízené světelnou signalizací. Mimoúrovňové křížení může být také správnou volbou, která snižuje počet přerušování, a tím zpoždění na cyklostezce (více informací naleznete v příloze 3).

Při podrobném plánování sítě je třeba také zvážit, za jakých podmínek může dojít ke smíšení cyklistické a pěší dopravy. Podmínky pro smíšení cyklistické a pěší dopravy jsou podrobněji popsány v příloze 3.

Součástí tohoto kroku by měla být i příprava legislativních předpisů pro zavedení závazných norem, pokud v zemi ještě nejsou k dispozici.

Plán by měl být podpořen informacemi a analýzou přínosů investic do cyklistické dopravy a její sítě pro společnost.

7.2 Práce v terénu

Plán národní sítě dopravních cest pro cyklisty byl navržen na základě prvních dat od obcí a krajů. Je ale potřeba jej dále upřesňovat, a to dle stejných kritérií, které byly popsány v principech 3 – 5. Je třeba dalších konzultací s ORP a vedení workshopů na krajích pro ORP. Model takového workshopu je popsán v příloze 5.

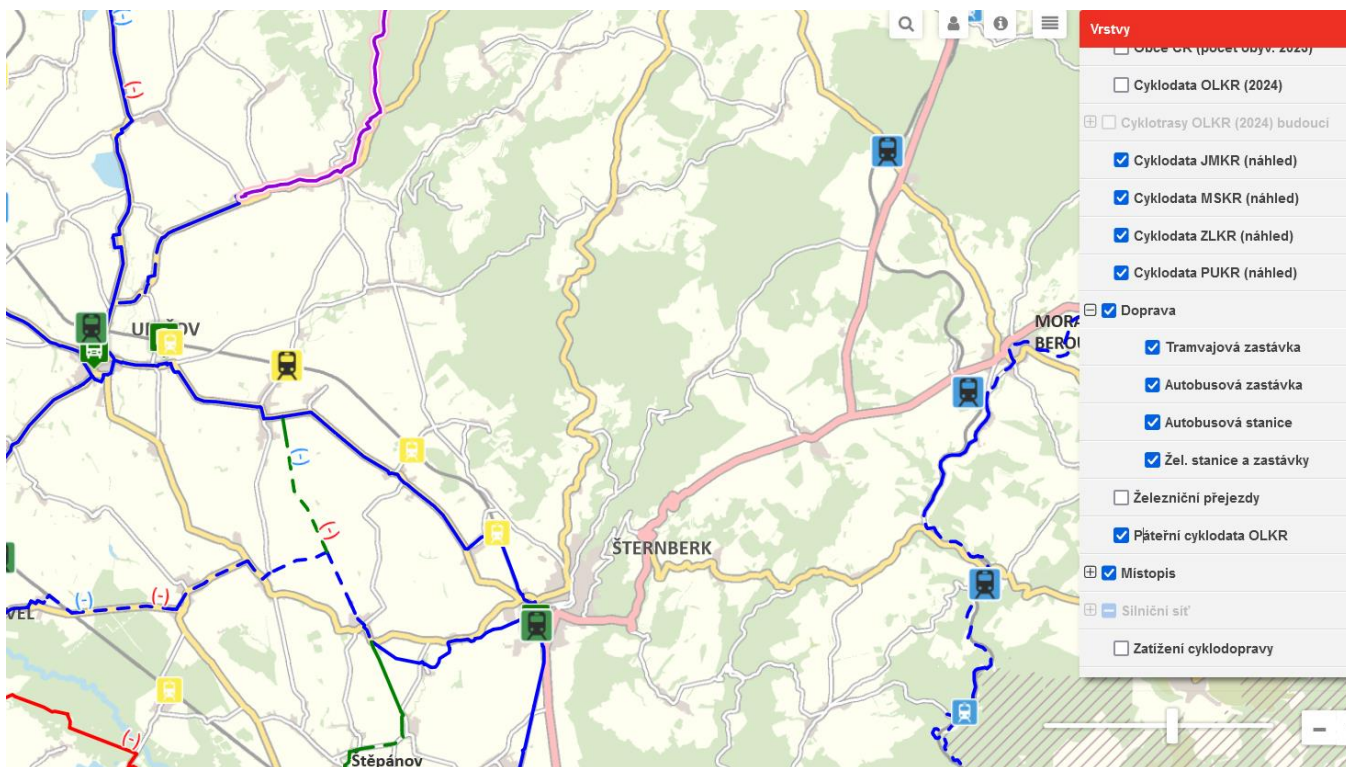


Obrázek 44 – Mapa ORP ČR

7.3 Propojení veřejné a cyklistické dopravy (aktivní mobility)

Dalším krokem je věnování se opatření v oblasti osobní dopravy, která se zaměřují na podporu multimodálního přechodu k aktivní a veřejné dopravě. Jízda na kole a chůze jsou nejefektivnější a jediné skutečně bezemisní způsoby dopravy, vhodné zejména na krátké vzdálenosti. Lepší propojení aktivní a veřejné dopravy pomůže zajistit atraktivní alternativy i pro cesty autem na střední a delší vzdálenosti. Řešení vyvinutá a testovaná v rámci projektu pomohou zaplnit stávající mezery v multimodálním dopravním systému a budou zahrnovat všechny formy aktivní mobility na jakoukoli stanici veřejné dopravy. To zahrnuje parkování, přepravu kola v autobuse nebo vlaku nebo odjezd od stanice MHD, např. s využitím sdílených kol. V tomto kontextu projekt Cyklovize 2030 bude úzce navazovat na evropský projekt Active2Public Transport. Více o aktivitách projektu se dočtete zde: <https://www.dobramesta.cz/active2public-transport>



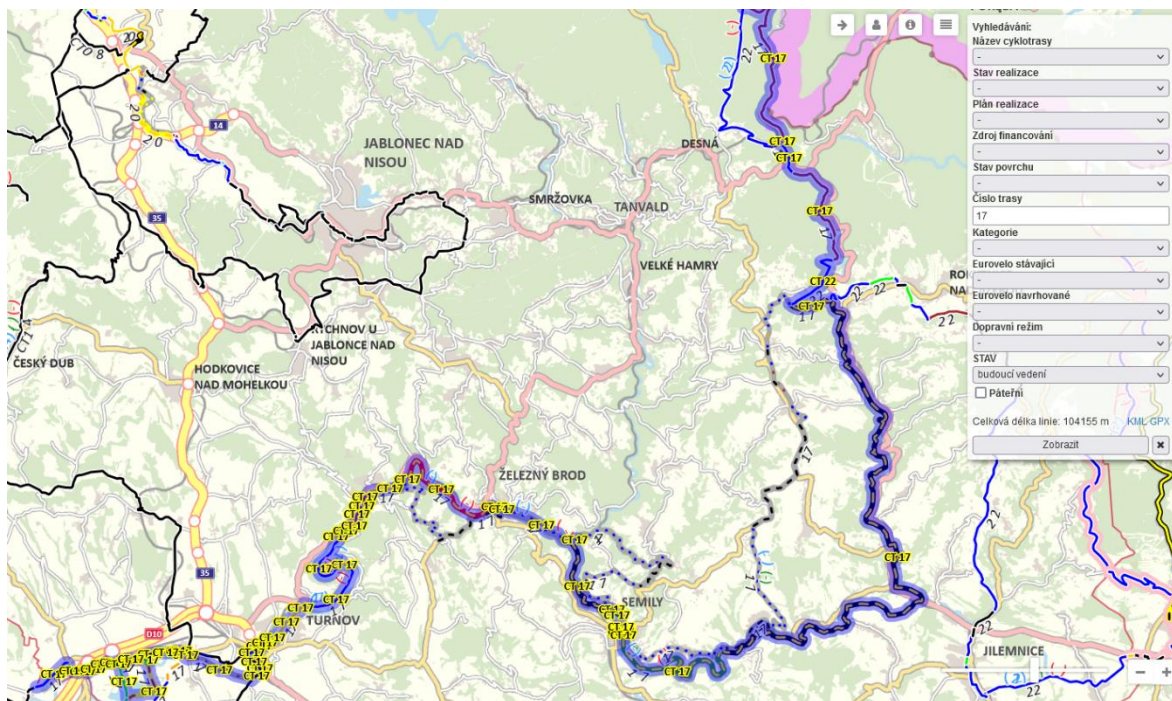
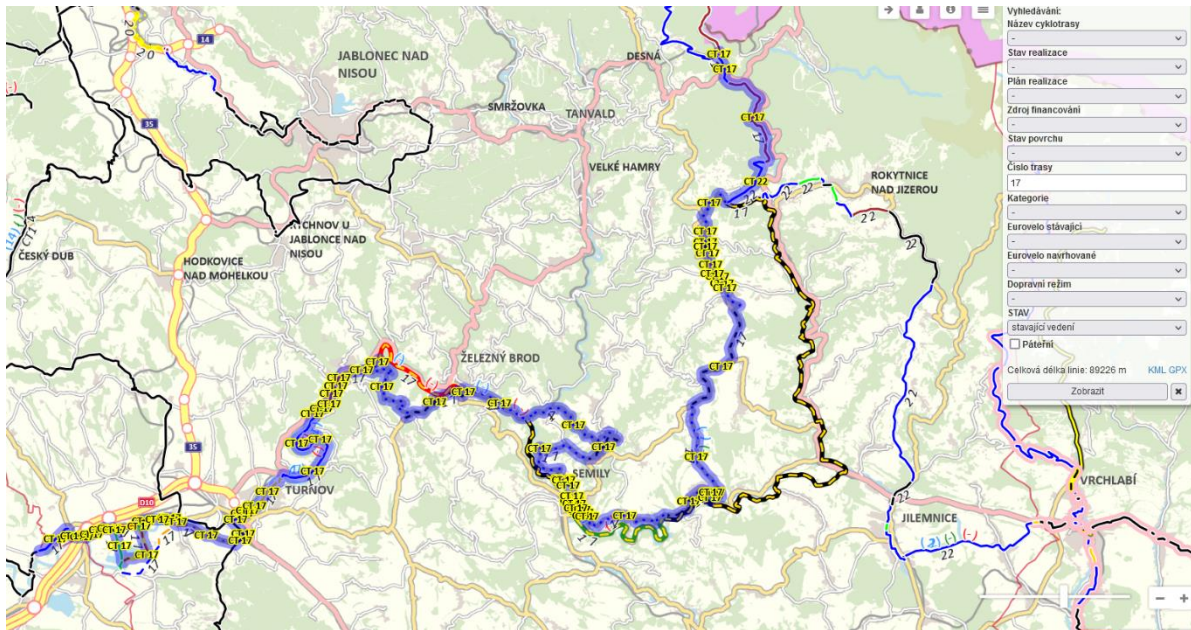


Obrázek 45 – Mapový portál v Olomouckém kraji už nabízí propojení veřejné a cyklistické dopravy, a to zobrazením zastávek veřejné dopravy.

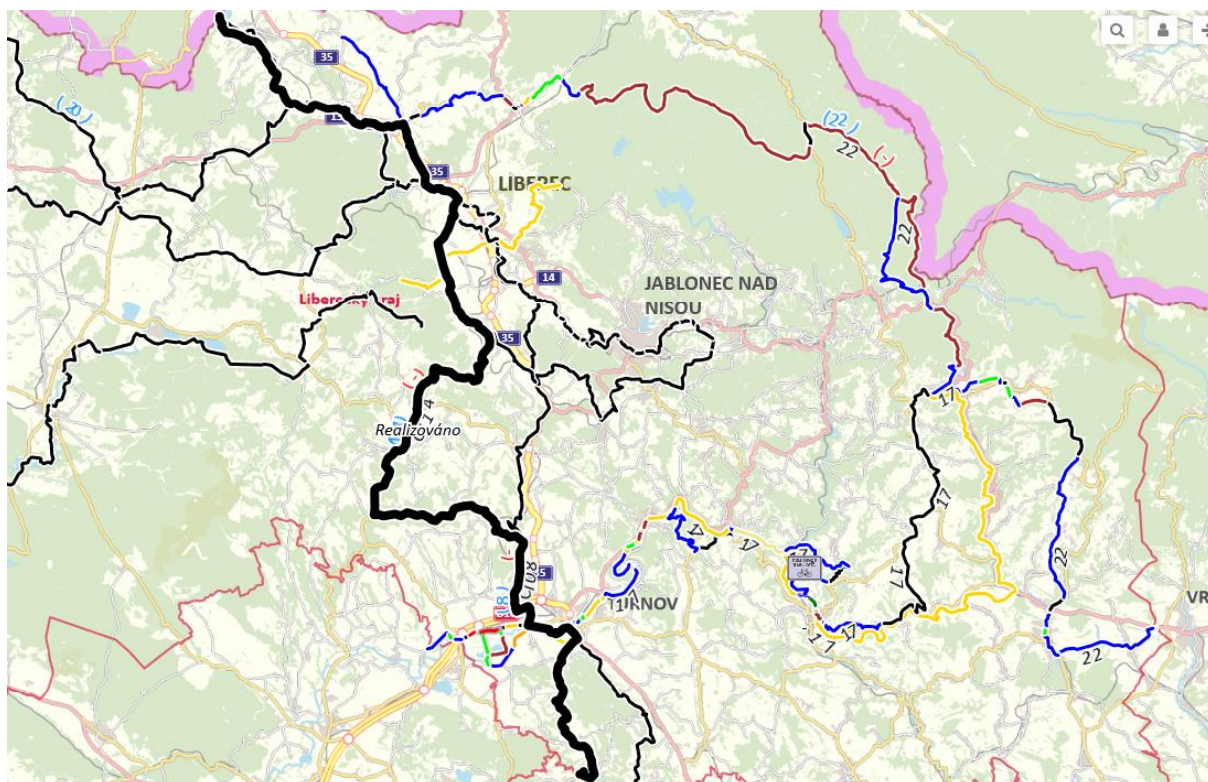
7.4 Revidování systému orientačního značení cyklotras

Orientační značení cyklotras má sice význam především cykloturistický, to ale nevylučuje, že jednotlivé dílčí úseky mají i dopravní charakter. Až na výjimky jakákoliv bezpečná cyklistická komunikace plní roli jak dopravní, tak cykloturistikou.

Mapová aplikace pak dokáže přiřadit jednotlivým úsekům i číslo cyklotrasy a dokáže určit stávající i výhledové vedení cyklotrasy, či dopravní cesty pro cyklisty. Příkladem je například dopravní cesta pro cyklisty 17, která nese i název cykloturistického produktu Greenway Jizera. První snímek ukazuje stávající stav, druhý snímek budoucí.



Obrázek 41 – stávající a budoucí stav vedení dopravní cesty pro cyklisty č.17

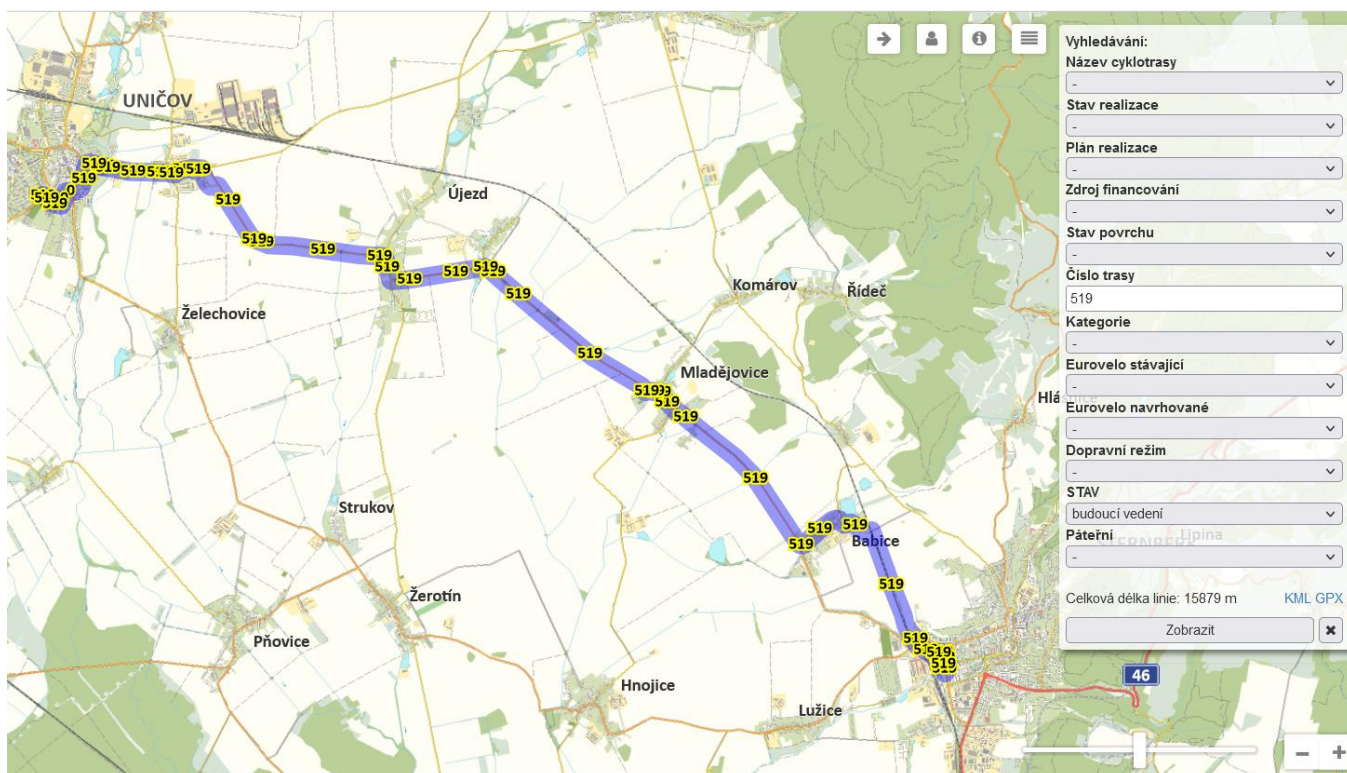


Obrázek 46 – Detailní vedení cyklotrasy 14 v Libereckém kraji, s převážně cykloturistickou funkcí



Obrázek 47 – Detailní vedení cyklotrasy 17 v Libereckém kraji, převážně s dopravním charakterem, která propojuje z hlediska dopravy jednotlivé ORP.

Olomoucký kraj díky výstavbě nových cyklistických komunikací v současné chvíli plánuje vyznačení nových dopravních cyklokoridorů. Příkladem je regionální cyklotrasa 519, která vede jen po samostatných cyklostezkách a plní jak dopravní, tak cykloturistickou funkci.



Obrázek 48 – Návrh vedení regionální dopravní cesty č. 519 Uničov – Šternberk.

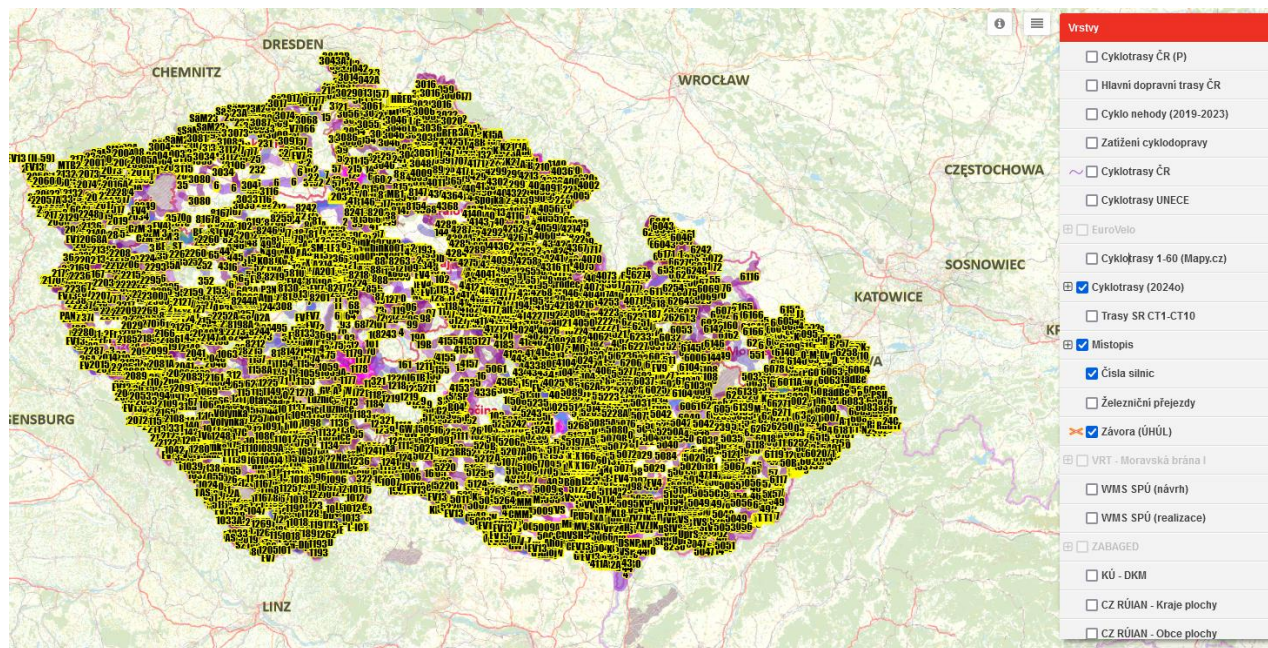
Důsledek

Národní značení cyklotras v současné chvíli neoficiálně sice spravuje KČT, značení je zaměřené na cykloturistiku a často se jedná i o nebezpečné cyklotrasy. Proto je nutné se na značení cyklotras dívat v novém kontextu, a to jako na souvislé dopravní cesty, které zaručují bezpečnost. Proto je nutné, aby stávající pracovní skupina krajských cyklokoordinátorů, ve spolupráci s dalšími partnery, odborníky, správci dálkových tras a KČT, dbala na postupné značení, či přeznačování hlavní dopravní sítě pro cyklisty. Příkladem je podnět pro nově značené cyklotrasy 8 a 9. Je vhodné definovat takové označení, které bude srozumitelné pro cyklisty, zvýrazní úroveň cyklokoridoru, bude na sebe logicky navazovat atd.

Ve vztahu ke značení EuroVelo a Greenways platí to, co je napsáno v Koncepti městské a aktivní mobility 2021 – 2030: *„Síť nadřazených cyklostezek EuroVelo, Greenways a dálkové sítě cyklotras jsou záležitostí orientačního značení a produktů cestovního ruchu, resp. cykloturistiky. Jak ukazují zkušenosti ze všech stávajících vybudovaných úseků na tzv. dálkových cyklotrasách (Labská stezka, Moravská stezka, Cyklostezka Bečva, Ohře), nově vybudované úseky vždy přednostně slouží místním občanům, a to jak z pohledu místní dopravy, či volnočasových aktivit. I tyto úseky na dálkových trasách jsou součástí sítě cyklostezek a bezpečných cyklotras, která zajistí plošnou obsluhu území. Národní síť dálkových cyklotras je pak složena z jednotlivých krajských cyklokonceptů, kde jednotlivé kraje si přiřazují své priority při financování vybraných projektů.“*



Na mapovém portále Cyklovize2030 je rovněž prezentované vrstva značených cyklotras v ČR, a to pro identifikaci nebezpečných míst pro cyklisty.



Obrázek 49 – Cyklotrasy ČR v GIS

V tomto případě nejde primárně prezentovat značené cyklotrasy, aby po nich jezdila veřejnost. Pro ně je nejlepším mapovým nástrojem www.mapy.cz. Smyslem této vrstvy je primárně připomínat městům, krajům a Klubu českých turistů, aby prověřily smysluplnost některých stávajících značených cyklotras, zda zbytečně nevedou po frekventovaných silnicích.

8 Princip 8: Schválení dopravní sítě pro cyklisty

8.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

Cílem tohoto kroku je schválení plánu na rozvoj sítě na vládní úrovni a zajištění finančních prostředků na jeho realizaci. Dále je cílem přijetí právních předpisů a norem a jejich zveřejnění.

8.2 Politická zodpovědnost

Plán dopravní sítě pro cyklisty se připravuje již dva roky. Hlavními politickými garanty, kteří vyjednávají podobu této sítě je Ministerstvo dopravy a Asociace krajů. Koncem roku 2023 bylo dohodnuto, že Asociace krajů předloží Ministerstvu dopravy do konce března návrh dopravní sítě pro cyklisty. Dne 21. 2. 2024 v Hradci Králové byly prezentovány průběžné výstupy, se kterými Ministerstvo dopravy souhlasilo. Současně se diskutovalo o finančních možnostech na realizaci této sítě, které jsou popsány v navazujících kapitolách.

Následně začátkem dubna ministr dopravy podepíše v Bruselu Evropskou deklaraci na podporu cyklistiky, kde budou nastíněné další možnosti podpory cyklistiky. Oficiální podpora této sítě by měla být vyjádřena do konce června 2024.

8.3 Hledání finančních nástrojů pro chybějící úseky

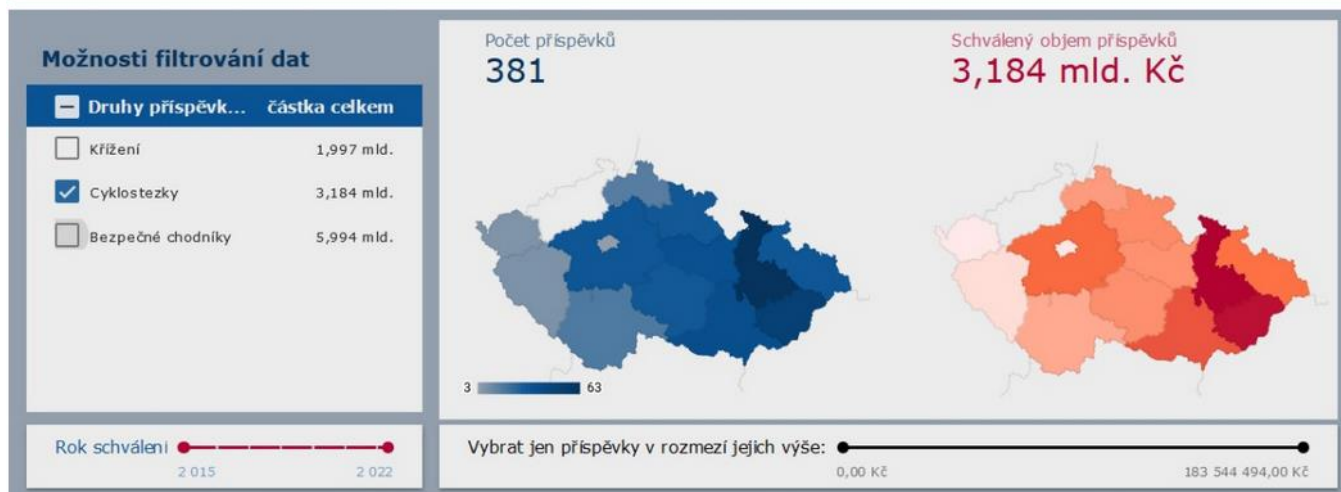
Klíčovým krokem je **definování problematických úseků a hledání k nim relevantních finančních zdrojů**. Víme, že je možné nyní čerpat z národních a evropských zdrojů, ale také víme, že ne všechny problematické úseky z nich lze financovat.

Není cílem této kapitoly vyjmenovávat všechny finanční možnosti budování cyklistických komunikací, neboť vychází ze všeobecně známých skutečností. Informace jsou popsány ve vládní koncepci, ze které vycházíme. Nicméně při realizaci dopravní sítě pro cyklisty jsme narazili na určité problémy s financováním, na které zatím chceme jen upozornit a hledat k nim řešení.

8.3.1 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Všichni víme, že podpora ze SFDI je vůči cyklostezkám opravdu štedrá. Kraje a města ji také plně využívají - <https://www.stavbycyklo.cz/sfdi>. A počítá se, že tento trend bude pokračovat i v dalších letech.

Přehled schválených příspěvků z rozpočtu SFDI v letech 2015 - 2022



Určitou překážkou mohou být neuznatelné náklady, které značně zvyšují nároky na spolufinancování ze strany měst a krajů.

8.3.2 Evropské fondy 2021 - 2027

Všichni víme, že podpora z evropských fondů je vůči cyklostezkám opravdu štedrá. Přehled všech možností je zde - https://www.stavbycyklo.cz/evropske_fondy.

Aktuální stav k 15. 2. 2024.

Výstavba cyklostezek v IROP 2021-2027 je primárně podporována v aktivitě Infrastruktura pro cyklistickou dopravu specifického cíle 6.1. K dispozici jsou zde celkem 4,7 mld. Kč z EFRR, a to prostřednictvím 3 výzev.

V 35. výzvě IROP, s alokací 1,845 mld. Kč a zaměřením na tzv. méně rozvinuté regiony (KVK, ULK, LBK, KHK, PAK, OLK, ZLK, MSK), je v současnosti v pozitivním stavu celkem 96 projektů za 2 mld. Kč. Z toho bylo zatím podpořeno 70 projektů za 1,368 mld. Kč (jsou ukončeny, ve fázi realizace, nebo mají vydaný právní akt), zbývající projekty jsou předmětem hodnocení. Projekty, které projdou úspěšně procesem hodnocení, ale dle data podání žádosti budou mimo alokaci výzvy, budou zařazeny na seznam náhradních projektů a čekat na případné uvolnění finančních prostředků v budoucnu. Příjem žádostí o podporu do výzvy byl ukončen 26. ledna 2024.

V 36. výzvě IROP, s alokací 1,152 mld. Kč a zaměřením na tzv. přechodové regiony (SCK, JCK, PLK, VYS, JMK), je v současnosti v pozitivním stavu celkem 48 projektů za 753 mil. Kč. Z toho bylo ve výzvě zatím podpořeno 39 projektů za 585 mil. Kč, ostatní jsou předmětem hodnocení. 36. výzva je stále otevřená, ukončení příjmu žádostí o podporu je plánováno na 29. března 2024.

V 66. výzvě IROP, s alokací 1,730 mld. Kč a zaměřením na metropolitní oblasti a aglomerace ITI, je v současnosti v pozitivním stavu celkem 16 projektů za 344 mil. Kč. Z toho zde zatím byly podpořeny 4 projekty za 137 mil. Kč, ostatní jsou předmětem hodnocení. 66. výzva bude vzhledem k vazbě na integrovaný nástroj a příslušné strategie ITI otevřena až do konce roku 2027.

Nicméně řada předložených projektů naznačily podobné problémy, jako u SFDI. Česká krajina je totiž propojena hustou sítí polních a lesních cest a v některých případech je prostě vybudování cyklostezky nevhodné, neboť více je vhodné dopravní značení B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel. V některých případech se dá ještě problém vyřešit tím, že zde obce vybudují Cyklistickou zónu, např. v Žatci podél řeky Ohře¹³, tak jak se to povedlo v listopadu 2023¹⁴, nebo v případě trasy Konice – Prostějov¹⁵.

¹³ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/93/ustecky-kraj---plany-na-vystavbu-cyklostezek>

¹⁴ <https://mestemnakole.cz/2023/11/zatec-dokoncil-cyklozону-podel-ohre/?cn-reloaded=1>

¹⁵ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/170/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-523---prostejov---konice-udolim-reky-romze>



Nicméně v mikroregionu Ivančicko už zbývá jen jedno řešení, kterým je B11, na které však nelze získat dotaci¹⁶. Podobně je na tom například i Karlovarský kraj, který chce budovat ve spolupráci s městy a obcemi další problematické úseky na páteřní cyklotrase č. 6 (cyklostezka Ohře), ale z pěti plánovaných projektů bude moci podat jen tři¹⁷.

Je nutné k tomu hledat řešení.

¹⁶ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/201/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-9---prujezd-kanonoviteho-udoli-reky-oslavy-ze-senorad-doketkovic>

¹⁷ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/206/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-6---plany-na-realizaci-v-karlovarskem-kraji-podel-reky-ohre>



8.3.3 Sociálně klimatický fond 2026 - 2032

Sociální klimatický fond v období od r. 2026 do 2032 poskytne členským státům finanční prostředky na podporu politik zaměřených na řešení sociálních dopadů na zranitelné domácnosti, zranitelné mikropodniky a zranitelné uživatele dopravy pod podmínkou implementace ETS2.

Návrh na vznik SKF předložila v podobě nařízení o zřízení SKF Evropská komise Evropskému parlamentu a Radě dne 14. července 2021 v rámci balíčku "Fit for 55". Vyjednávání nařízení bylo ukončeno a k finálnímu schválení na plénu Evropského parlamentu došlo 18. dubna 2023 a Rady 25. 4. 2023 a 10. května 2023 bylo uveřejněno v Úředním věstníku EU¹. SKF např. přispěje k plnění závazků Pařížské dohody, k plnění cílů udržitelného rozvoje OSN a zajištění sociálně spravedlivého přechodu ke klimatické neutralitě.

Spuštění EU ETS2 se plánuje k roku 2027 (v případě přetrvávání současné energetické krize je možný odklad o jeden rok, následně by došlo ke snížení alokace fondu). Výnosy z emisních povolenek budou od téhož roku využity pro účely SKF. Do té doby bude fond financován z EU ETS1.

Způsobilost dle nařízení o SKF:

- Pobídky k využívání veřejné dopravy a dalších možností mobility: Opatření by měla motivovat k využívání cenově dostupné a přístupné veřejné dopravy spolu s rozvojem a poskytováním udržitelné mobility na vyžádání (MoD), služeb sdílené mobility (např. sdílení automobilů a spolujízda/e-carsharing, car-pooling) a **možností aktivní mobility**.

8.3.4 Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s ŘSD a SŽ

Kvitujeme vaši poznámku, že je nutné odstraňovat bariéry při novostavbách a rekonstrukcích státních komunikací a při realizaci velkých železničních staveb. Nicméně tento požadavek se opakovaně objevuje ve strategických vládních dokumentech, ale realita je jiná. Potřebujeme, aby byl z pozice MD vydán metodický pokyn, aby se podřízené organizace tímto doporučením skutečně řídily a spolupracovaly s kraji a obcemi.

Informace stačí jen převzít z Koncepce:

- Spolupráce se správci komunikací¹⁸.

¹⁸ <https://www.stavbycyklo.cz/spravci-komunikaci>



Obrázek 50 – Návrh dopravní sítě pro cyklisty ve Slaném a okolí. V současné chvíli se začíná budovat dálniční obchvat města a je otázkou, nakolik tato velká stavba může pomoci cyklistické dopravě ve Slaném.

- Spolupráce se Správou železnic¹⁹.
- Spolupráce při výstavbě vysokorychlostních tratí²⁰.



Obrázek 51 a – Návrh projektové dokumentace VRT Moravská brána

¹⁹ <https://www.stavbycyklo.cz/sprava-zeleznic>

²⁰ <https://www.stavbycyklo.cz/vrt>



Obrázek 51 b – Návrh projektové dokumentace VRT Moravská brána a její vazba na hlavní dopravní cestu pro cyklisty 5

V tomto kontextu je nutné zmínit rozdíl přístupu vlastníka pozemků ČR s právem hospodaření SŽ a společnosti ČD a.s. Rozdíl v přístupu je zásadní. I když je všeobecně známo, že stavět cyklostezky podél dráhy na drážních pozemcích je jedna z velmi vhodných koncepcí. Jsou-li tam pozemky ve vlastnictví ČD a.s. (nikoliv ČR s právem hospodaření SŽ), je to pro investora komplikace, která může vést až k opuštění takové varianty. Další informace se týkají jen nejrozšířenějších případů, kdy konečným vlastníkem cyklostezky (komunikace IV. třídy) je obec.

Rozdíly:

- s pozemky ve vlastnictví ČR s právem hospodařit SŽ se pracuje tak, že po dobu stavby se zabrané pozemky investorovi pronajmou, případně zapůjčí a po realizaci stavby se pozemky pod cyklostezkou buď bezúplatně převedou na obec, nebo se sjedná břemeno služebnosti. Při převodu je podmínka, že musí jít o "zbytné" pozemky SŽ a že obec si musí odkoupit i pozemky SŽ, které oddělením cyklostezky přestanou být spojeny s pozemky tělesa dráhy. Tento postup je ošetřen zákonem o státním podniku.
- s pozemky ve vlastnictví ČD a.s. se pracuje jinak. ČD a.s. je ochotna souhlasit se stavbou, ale je ochotna sjednat pouze nájemní smlouvu po dobu stavby a dále po dobu existence cyklostezky. Při jednání v roce 2014 se odkazovali na to, že jsou obchodní společnost, ale protože některé jejich pozemky jsou určeny k delimitaci na ČR s právem hospodaření SŽ, nemohou jiné smlouvy než nájemní sjednávat. Tudiž ani břemeno, ani prodej, o bezúplatném převodu nemluvě. Tyto informace platily v roce 2014, možná platí i nyní.

Pro obce by bylo samozřejmě nejvýhodnější postup jako u SŽ. To by však umožnila až

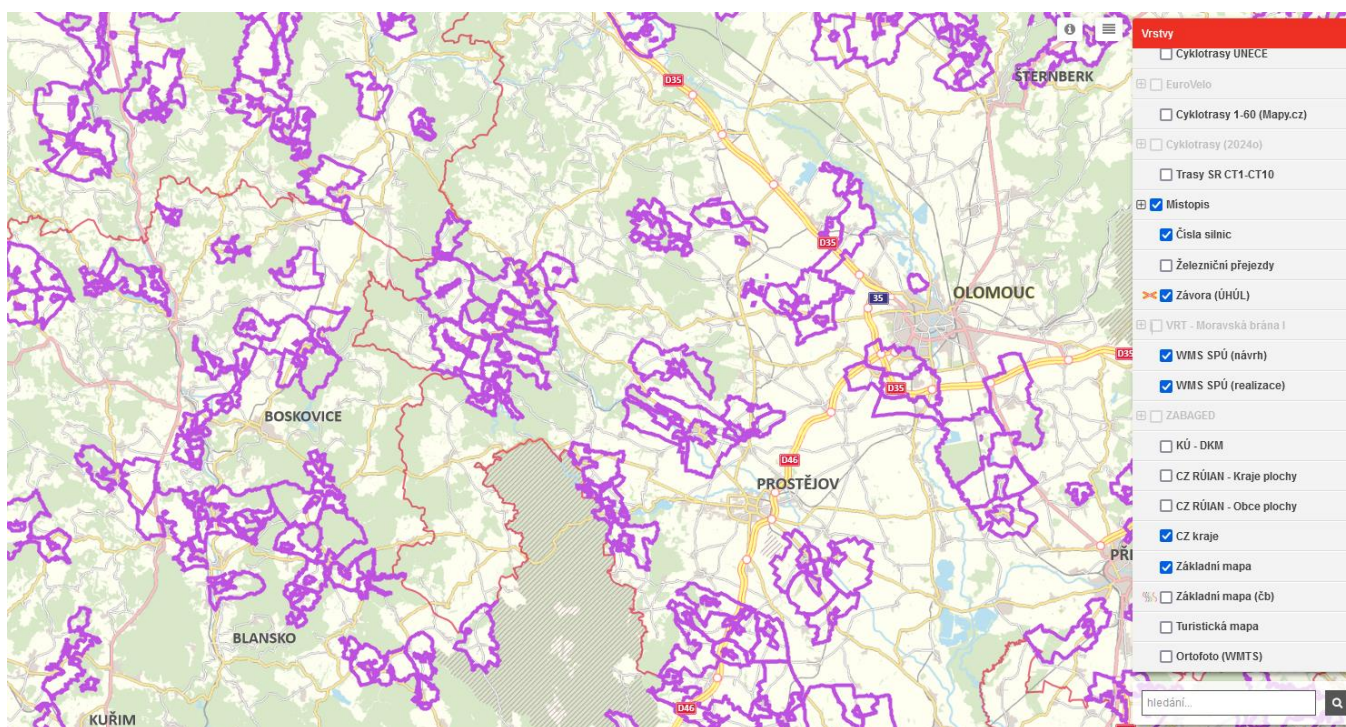
diskutovaná delimitace pozemků, které jsou ve vlastnictví ČD a.s., na stát s právem hospodařit SŽ.

Pokud by se podařilo najít nějaké řešení u pozemků ve vlastnictví ČD a.s., které by nekomplikovalo obcím rozvoj cyklostezek, odstranila by se další bariéra pro rozvoj cyklostezek. Za minimální variantu je možné považovat možnost sjednání břemene služebnosti, podobně to dělají správci vodních toků.

8.3.5 Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s Ministerstvem zemědělství.

Pokud není možné z evropských a národních fondů podporovat výstavbu úseků označených dopravní značkou B11, pak se ještě otevírá možnost spolupráce s Ministerstvem zemědělství. Je velmi potěšující, že ministr zemědělství již kvitoval návrh ke spolupráci na realizaci CYKLOVIZE 2030, a to dopisem zde 26. 7. 2023. Konkrétně by se mělo jednat o tyto okruhy spolupráce:

- V rámci komplexních pozemkových úprav²¹: například dojde k využití cest mezi Rudou na Moravě, Postřelmovem a Zábřehem, kam bude přeložena páteřní cyklotrasa č. 4 (Moravské stezce), ze silnice vedoucí přes Bludov.



Obrázek 52 – Zákres realizovaných a plánovaných pozemkových úprav, které mohou být i využité pro cyklisty.

- Využití lesní sítě: například byla využita lesní cesta u Karlových Varů na cyklostezce Ohře²², či se plánuje využít lesní cesta mezi Konicí a

²¹ <https://www.stavbycyklo.cz/statni-pozemkovy-urad>

²² <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/204/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-6---cyklostezka-ohre-v-karlovaremskem-kraji>

Prostějovem. Rovněž došlo k dohodě s Lesy ČR na páteřní cyklotrase č. 2 (Labská stezka) u Dvora Králové nad Labem²³. Nicméně v tomto případě se očekává úsek označit dopravní značkou B11, takže opět bude potřeba najít nástroj pro financování tohoto úseku. Na druhou stranu jsou ale stále příklady, kdy se nedaří s Lesy ČR komunikovat, někdy zase se soukromými vlastníky lesů (např. Arcibiskupské lesy)

- Využití protipovodňových opatření a spolupráce s jednotlivými Povodími²⁴. Ale i v tomto případě existují jak pozitivní, tak negativní zkušenosti se správci komunikací.

²³ <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/203/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-2---usek-prehrada-les-kralovstvi---debrne>

²⁴ <https://www.stavbycyklo.cz/povodi>

9 Princip 9: Pravidelně síť monitorujete a dále rozvíjete

9.1 Obecné doporučení na evropské úrovni.

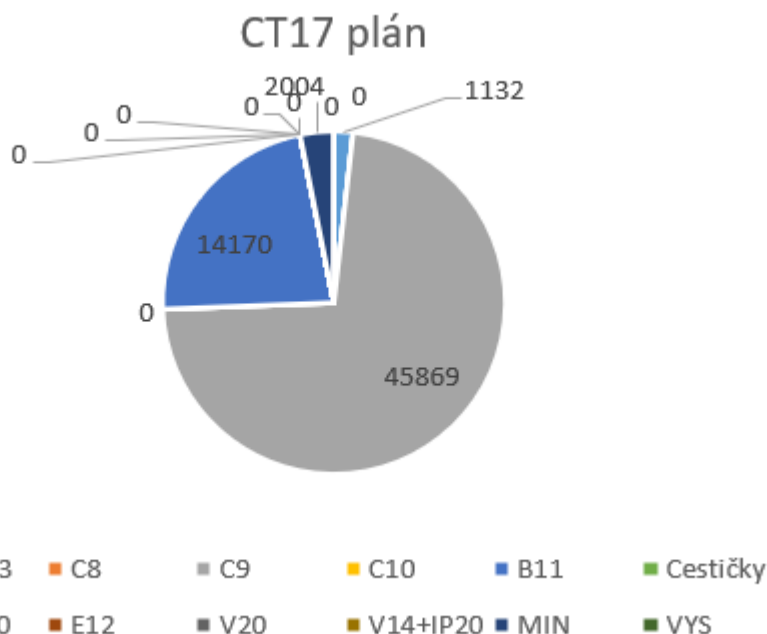
Cílem tohoto kroku je definovat rámec pro budoucí monitorování a vývoj sítě v čase. Měl by zohledňovat principy definované v principu 2 a brát v úvahu vedení stanovené v principu 1. Realizace a vývoj národní sítě cyklotras by měly vycházet z údajů GIS podle principu 5.

9.2 Dostupná data v ČR

Existuje sice mnoho dat o cyklistické infrastruktuře, ale v podstatě neexistuje jediný konkrétní údaj, který by řekl, kolik jich ve skutečnosti je. Součástí monitoringu bude tak i rozsáhlá analýza dat podle ORP, které upřesní počet realizovaných a plánovaných cyklistických opatření v jednotlivých krajích. Zatím tento údaj je znám jen z Olomouckého kraje.

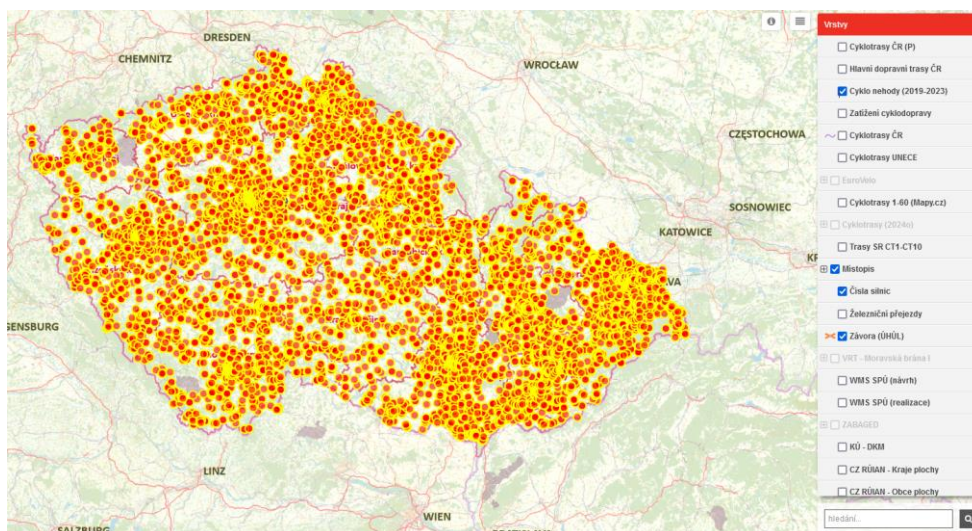
Akce dokončené 2022						
Obec	Stavba	Dokolení	Délka v m	Náklady v mil. Kč	Financování	Poznámka
120 Hafovice	Cyklostezka Hafovice – litovel	2022	426	3,2	Místní zdroj	V realizaci, Zhotovitel Karetta
121 Hranice - Mikroregion	Cyklostezka Beva - k. ú. Černošín, k. ú. Ústí - etapa 2 cyklostezka vč. odbočných větví	2022-2023	2503	10,0	SFDF 2020, Ol. kraj	V realizaci do 2023 z důvodu náročnosti stavby lávky, Eurovía-HKS
122 Jazevnice	Cyklostezka Jazevnice - stávek II. etapa	2022	150	1,3	ŘPDP	Zhotovitel Sisko
123 Kojetín	Cyklostezka kolem Alberta	2022	145	2,6	SFDF 2021	DUPP 2 3/2018
124 Koblary - Tábal	Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc - k. ú. Koblary	2022	608	5,4	SFDF 2022	Realizováno
125 Lutin, Luběnice	Cyklistická komunikace Luběnice - Lutín v trase pobíjezky	2022	1534	8,0	SFDF 2022	Realizováno, Zhotovitel Strabag
126 Ludič	Stezka Ludič - stádo	2022	966	9,0	SFDF 2022	Zhotovitel Online-Olin
127 Mikroregion Předmá	Cyklostezka Dobrochov - křižovce - Vřesovice - Vyšovice	2022	6200	23,8	SFDF 2022	Realizováno, zhotovitel Strabag
128 Olomouc	Chvalovická - vedení cyklistické stezky	2022	905	9,8	TTI	Realizováno, zhotovitel Karetta
129 Olomouc	Holice, smíšená stezka - II. etapa - část podél I/570	2022	526	3,2	TTI, Ol. kraj	Realizováno, Zhotovitel Karetta
130 Olomouc	Rožavská - Zikova, stezka pro chodce a cyklisty	2022	234	4,2	Místní rozpočet	Realizováno v návaznosti na TT, zahájen v 7-8/2022, zhotovitel ista
131 Olomouc	Transvapojeř. třetí etapa - cyklotrasa	2022	750	1		Realizováno v návaznosti na TT, zahájen v 7-8/2022, zhotovitel ista
132 Přerov	Cyklostezka propojení vešle Dřážka - Hranická	2022	160	24,4	SFDF 2022, Ol. kraj	Dokončeno těleso podjezdu (tubusu) za 13,3 mil. Kč, po realizaci okružní křižovatky Lipnická/Vešle Dřážka bude realizována samostatná cyklostezka
133 Přerov	Úprava silnice I/47 v místě napojení EMOS (Cyklostezka ul. Sportovní směr Žebráček)	2022	303	5,7		Zhotovitel Sisko, řeší se problémy s přechodem ČEZ, část je bez finančního krytí
134 Přerov	Cyklostezka Palackého	2022	920	13,5	TTI, Ol. kraj	Realizováno
135 Přerov	Cyklostezka kolem okružní křižovatky Polní a Dluhoňská	2022	200	3,4	Místní rozpočet, ŘPDP	Realizováno
136 Přerov	I/55 - Průjezd	2022	815			
137 Skrbňeh	Cyklostezka Skrbňeh - Příkazy, k. ú. Skrbňeh	2022	289	2,2	Místní rozpočet	Realizováno, zhotovitel Modes
138 Sternberk	Gen. Džija - 1. úsek	2022	330	3,3	Místní rozpočet	V rámci rekonstrukce MK
139 Sternberk	Cyklostezka spojovací ul. Lhotická - cyklostezka směr Starov	2022	260	2,6	SFDF, Ol. kraj	Realizováno, Zhotovitel K2 STAV Sternberk
		Celkem:	18258	157		
Akce zahájené v letech 2020-2022 a dokončením realizace 2023						
140 Dlouhá Loučka	Unšov	2021	196	2,0	SFDF 2022	Zhotovitel Swietelsky, 6 mš. Od zahájení
141 Hranice	Cyklostezka Beva - pravoběžná trasa, 2. etapa	2023	780	6,0	SFDF 2022	RDS 2 2/2022
142 Hranice	Cyklostezka u Řimského mostu	2023	1220	10,8	ŘPDP, Projekt 1 prvním aktem	Realizováno, Zhotovitel Swietelsky
143 Hranice - Mikroregion	Cyklostezka Beva - k. ú. Černošín, k. ú. Ústí - etapa 1 Látky přes Beču	2023	250	25,3	SFDF 2020, Ol. kraj	2023 dokončení lávky, Eurovía-HKS
144 Klenovice	Předřetězov	2023	640	4,9	SFDF 2022	Realizováno, Zhotovitel Spro
145 Náměstí na Hně	Olomouc	2023	1470	13,2	SFDF 2022, Ol. kraj 2023	Zhotovitel Spro stavění
146 Olomouc	Olešnická - Hradčická - propojení cyklostezky	2023	20	0,3	ŘPDP	Realizováno, Zhotovitel K2 STAV s.r.o.
147 Olomouc	Místní novostavba, U obřích olomouc - propojení cyklostezky	2023	45	1,1	ŘPDP	V realizaci, Zhotovitel ELEKTRO-FLEX s.r.o.
148 Olomouc	Valkovská - Skupova - propojení cyklostezky	2023	90	1,2	ŘPDP	V realizaci, Zhotovitel K2 STAV s.r.o.
149 Pustějov	Zábřeh	2023	345	3,1	Ol. kraj 2023	Realizováno, Zhotovitel Karetta
150 Přerov	Společná cyklostezka pro chodce a cyklisty v ulici Pod Váhy	2023	270	6,9	SFDF 2022	ŘPDP
151 Sternberk - Mikroregion	Sternberk	2023	35,7	SFDF 2022, Ol. kraj		Oprava stávajících úseků, v realizaci, Zhotovitel Porr
152 Troubské	Unšov	2023	853	6,4	Ol. kraj 2023	V realizaci
153 Zábřeh	Ústevská komunikace Zábřeh - Poštelov	2023	1429	12,9	Ol. kraj 2022	Realizováno, Zhotovitel Strabag
154 Zábřeh	Jižní pruhy pro cyklisty na ul. Poštelovská	2023	290			
155 Olomouc	Čadiva - komunikace	2023	128	2,0		Zhotovitel Skanska
156 Horka nad Moravou + SSK	Olomouc	2023	540	4,7	Ol. kraj	Zhotovitel Karetta
157 Mladějovice	Sternberk	2023	1736	11,9	ŘPDP, Projekt se zaměřením na první aktem	Zhotovitel Karetta
158 Olomouc	Jesená - ul. - cyklostezka II. část	2023	450	7,8	ŘPDP	Zhotovitel Swietelsky
159 Lipník nad Bečvou	Olomouc	2023	607	4,9	Ol. kraj 2023	Zhotovitel Swietelsky
160 Olomouc	Na Vozovce - propojení Křmčohovy a Faerstrovy	2023	225	12,1	SFDF 2022, Ol. kraj 2023	V realizaci, zhotovitel Skanska
161 Mohelnice	Mohelnice	2023	274	2,5		Realizace do 8/2023, Strabag
162 Unšov	Cyklostezka Unšov - Troubské, k. ú. Nová Dědina	2023	811	10,0	ŘPDP, Projekt 1 prvním aktem	Realizace 7/9/2023, KAZAM unšovská stavební s.r.o.
163 Petřov nad Desnou	Šumperk	2023	474	14,1	SFDF 2022, jen pro obec Petřov nad Desnou	V realizaci, Zhotovitel M-Silnice
164 Horka nad Moravou	Olomouc	2023	240	3,0	ŘPDP, Projekt 1 prvním aktem	Zhotovitel Skanska, od 8/2023
		Celkem:	14186	93		

Obrázek 53 – Tabulka prezentující jednotlivé stávající cyklostezky v Olomouckém kraji



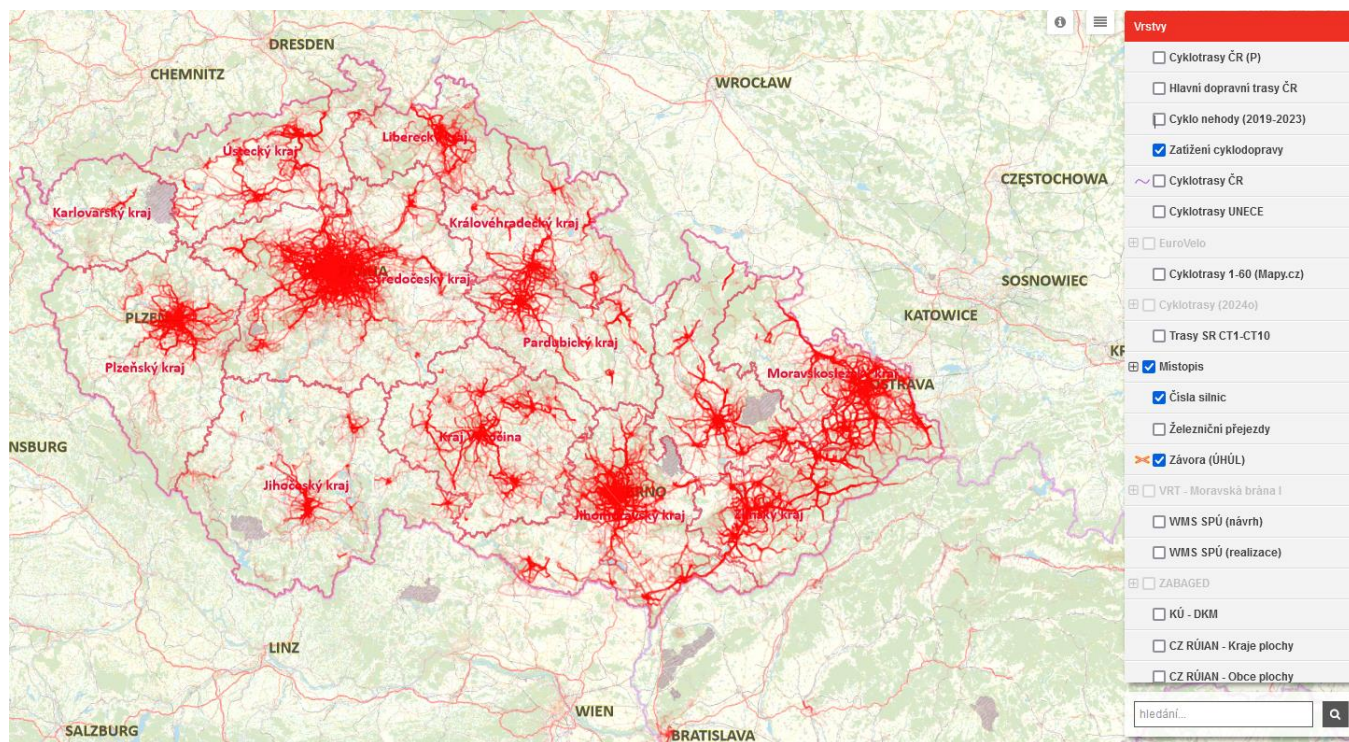
Obrázek 55 – Příklad monitoringu hlavní dopravní cesty 17 (Greenway Jizera)

Již nyní je na mapovém portále Cyklovize 2030 připravena i vrstva, která upozorňuje na nehodové lokality cyklistů v letech 2019 – 2023 (viz níže).



Obrázek 56 – nehodové lokality s účasti cyklistů v letech 2019 – 2023.

Dále je možné porovnávat stávající značené cyklotrasy, po kterých třeba nikdo nejezdí, s údaji, kudy cyklisté skutečně jezdí, a to v rámci kampaně Do práce na kole. Níže je uvedená vrstva získána od spolku Automat. Podobná data lze také získat z aplikace strava.



Obrázek 57 – Kudy jezdí cyklisté v rámci kampaně Do práce na kole. Zdroj: Automat, 2023.

Závěrem

Realizace CYKLOVIZE 2030 je velmi dobře nastavena, ale není možné usnout na vavřínech. Proto závěr upozorňuje na problémy s výstavbou cyklistické infrastruktury, které jsou popsány na webu CYKLOVIZE 2030, v odkazu RIZIKA²⁵.

Společným cílem je postupně je odstraňovat. Jako nejzávažnější byly identifikovány následující problémy:

- Při plánování vedení jednotlivých dílčích úseků tohoto dopravního prostoru je z praxe jednoznačně nejvýhodnější 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 o stávající cestu, kterou lze za poměrně malé náklady opravit. Využitím tohoto postupu dochází k výrazným úsporám nákladů.
- Slabou stránkou tohoto postupu je nemožnost využití dotačních programů SFDI a IROP, neboť zpravidla se na cestě nacházejí rekreační objekty (často nelegálně celoročně obývané), u kterých musí být zachována dopravní obslužnost. Taktéž může být cesta využívána k dopravní obsluze zemědělské, či lesní činnosti. Dané skutečnosti jsou 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. Využití tohoto postupu však vede k podstatnému zrychlení optimalizace celé dopravní sítě pro cyklisty a k úsporám oproti projektu vytvoření novostavby až 60% celkových nákladů projektu. Dále může být realizace projektu způsobilého pro dotační programy SFDI a IROP z důvodu majetkových zcela vyloučena.

²⁵ <https://www.stavbycyklo.cz/rizika>

Přílohy

Příloha 1 Požadavky na kvalitu cyklistické infrastruktury

Doporučení na kvalitu cyklistické infrastruktury jsou navržena pracovní skupinou WHO-UNECE (2024). V tabulce 3 je uvedena matice, která funguje jako vodítko pro rozhodování. V případě, že je pro určitou kombinaci intenzity a rychlosti uvedeno více typů infrastruktury, čísla v závorce uvedená za typem infrastruktury označují úroveň kategorie cyklotrasy, pro kterou je daný typ infrastruktury vhodný pro kombinaci intenzity a rychlosti motorové dopravy.

Tabulka 3: Zvažovaný typ infrastruktury a stupeň cyklostezky s ohledem na intenzitu a rychlost motorové dopravy

	Do 30 km/h	31-50 km/h	51-65 km/h	70+ km/h
1-500 pcu/den	Smišený provoz (1, 2) Cyklistická ulice (2, 3)	Smišený provoz(1, 2) Cyklostezka (3)	Smišený provoz(1, 2) Cyklopruh (2, 3) Cyklostezka (3)	Smišený provoz (1) Cyklopruh (2) Cyklostezka (2, 3)
500-2000 pcu/den	Smišený provoz (1, 2) Cyklistická ulice (2, 3)	Smišený provoz (1) Cyklopruh (2) Cyklostezka (3)	Smišený provoz (1) Cyklopruh (1, 2) Cyklostezka (2, 3)	Smišený provoz (1) Cyklopruh (1) Cyklostezka (1, 2, 3)
2000-4000 pcu/den	Smišený provoz (1, 2) Cyklopruh (2) Cyklostezka (3)	Cyklopruh (1, 2) Cyklostezka (2, 3)	Cyklopruh (1, 2) Cyklostezka (2, 3)	Cyklopruh (1) Cyklostezka (1, 2, 3)
4000-10000 pcu/den	Cyklopruh (1, 2) Cyklostezka (1, 2, 3)	Cyklopruh (1) Cyklostezka (2, 3)	Cyklopruh (1) Cyklostezka (2, 3)	Cyklostezka
> 10000 pcu/den	Cyklopruh (1) Cyklostezka (1, 2, 3)	Cyklostezka	Cyklostezka	Cyklostezka

V úvahu je třeba vzít i podíl těžké dopravy (těžká nákladní vozidla, autobusy atd.). Za tímto účelem se doporučuje zohlednit objem motorové dopravy vyjádřený v ekvivalentu osobního automobilu nebo v jednotkách osobního automobilu (pcu) za den. EuroVelo "Evropská certifikační norma - Příručka pro traťové inspektory" (ECF, 2022) uvádí konkrétní faktory ekvivalence pcu vyladěné pro účely určení vhodnosti cyklistické dopravy ve smíšeném provozu.

Mnohé příručky pro projektování doporučují zohlednit skutečné rychlosti (85. percentil rychlosti). V praxi jsou však spolehlivé údaje o rozložení rychlosti na místních komunikacích s malým provozem (nejvhodnějších pro smíšenou cyklistickou a motorovou dopravu) vzácné a jejich sběr pro rozsáhlé hodnocení (například pro účely navrhování tras národních cyklotras) by byl finančně náročný. Proto se navrhuje použít omezení rychlosti jako přibližnou hodnotu.

Pokud jde o šířku cyklistické infrastruktury, doporučuje se stanovit ji na základě předpokládaného objemu cyklistické dopravy a kategorií jízdních kol a uživatelů, kteří budou infrastrukturu využívat. Parametry uvedené v tabulce 3 vycházejí z těchto předpokladů:

- většina jízdních kol (běžných uživatelů) nepřesáhne šířku 0,75 m,
- žádné standardní jízdní kolo (běžní a příležitostní uživatelé) nepřesahuje šířku 1,0 m,
- mimořádně široká kola (tandemy po stranách, širší nákladní kola - nároční uživatelé) nepřesahují šířku 1,5 m.

Tabulka 4: Minimální šířka s ohledem na kategorii cyklotrasy a typ cyklistické infrastruktury

<i>Minimální šířka</i>	<i>Základní cyklotrasa</i>	<i>Hlavní cyklotrasa</i>	<i>Cyklodálnice</i>
Jednosměrná cyklostezka	1,5 m	2,0 m	3,0 m
Obousměrná cyklostezka	2,5 m (2,0 m?)	3,0 m	4,0 m
Cyklopruh	1,5 m	2,0 m	2,25 m
Jednosměrná stezka pro chodce a cyklisty	2,0 m	N/A	N/A
Obousměrná cyklostezka pro chodce a cyklisty	3,0 m	N/A	N/A
Cyklistická ulice	N/A	4,5 m	4,5 m

Doporučené šířky platí jen za předpokladu, že cyklistická infrastruktura dodrží bezpečné vzdálenosti od překážek a ostatních částí vozovky, jak je uvedeno v tabulce 5. Pokud tyto vzdálenosti nejsou dodrženy, je třeba to kompenzovat šířkou infrastruktury (a nejlépe také vodorovným značením vymezujícím okraj bezpečné zóny). Například pokud se ve vzdálenosti 0,3 m od okraje cyklostezky nachází zeď nebo plot, šířka cyklostezky se fakticky zmenší o 0,2 m.

Tabulka 5 Doporučené vzdálenosti mezi překážkami a cyklistickou infrastrukturou

<i>Vzdálenost mezi:</i>	<i>Cyklostezka</i>	<i>Cyklopruh</i>
Fyzické překážky (zdi, ploty, sloupy veřejného osvětlení atd.)	0,5 m	0,5 m
Silnice s maximální rychlostí 50 km/h	0,35 m	0,0 m
Silnice s maximální rychlostí vyšší než 50 km/h	0,75 m	0,5 m
Parkující automobily	0,75 m	0,75 m

V tabulce 6 jsou uvedeny další doporučené geometrické požadavky pro cyklistickou dopravu. Jejich použitelnost není závislá na typu infrastruktury, ale v praxi je většinou třeba je ověřit pro cyklostezky (a stezky pro cyklisty a chodce). Hodnoty poloměrů jsou uvedeny pro čisté asfaltové povrchy. Neasfaltované nebo špatně udržované povrchy vyžadují zhruba 1,5-2krát větší poloměry oblouků kvůli nižšímu koeficientu tření.

Tabulka 6 Doporučené geometrické požadavky pro cyklistickou dopravu s ohledem na kategorii cyklotrasy

	Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cykloádnice
Konstrukční rychlost	20 km/h	30 km/h	40 km/h
Minimální poloměr horizontální křivky	10 m	22 m	45 m
Minimální dohledová vzdálenost při zastavení	15 m	35 m	57 m

Hodnoty uvedené v principu 4 jsou výsledkem revize nejběžnějších požadavků v již existujících vnitrostátních a regionálních předpisech a pokynech. Je však třeba poznamenat, že existují i hlubší, nenormativní modely, které umožňují jemné doladění geometrického návrhu cyklistické infrastruktury. Např:

- "Geactualiseerde aanbevelingen voor de breedte van fietspaden 2022" poskytuje podrobnější metodiku pro odhad potřebné šířky cyklostezek a hodnocení šířky stávajících cyklostezek, přičemž zohledňuje také podíl různých typů uživatelů a poskytuje jemnější intervaly pro intenzity cyklistické dopravy.
- "Analytical Geometric Design of Bicycle Paths" (Zain Ul-Abdin, Sarmad Zaman Rajper, Ken Schotte, Pieter De Winne a Hans De Backer, 2020) zohledňuje také poměr zakřivení pro nadcházející a předchozí úseky silnic a přechodové oblouky.

Co se týče povrchu, neexistuje žádná zavedená norma, která by stanovila, jakým způsobem by měla být prováděna měření kvality povrchu cyklistické infrastruktury a jak by měly být výsledky kvantifikovány. Výsledky získané v různých zemích či obcích z různých typů měřících vozidel využívajících laserové senzory nebo akcelerometry nejsou v současné době srovnatelné. Pro motorová vozidla byly vyvinuty metody kalibrace a zpracování dat, jejichž cílem je vytvořit mezinárodní index drsnosti (IRI). IRI se však vypočítává na základě modelu pro automobil, který odráží hmotnost, velikost pneumatik a vlastnosti odpružení motorového vozidla, a proto nemusí dobře popisovat vliv povrchu na bezpečnost a pohodlí cyklistů. Vzhledem k tomu, že modely pro cyklisty sice existují, ale jsou specifické pro jednotlivé země nebo regiony, bylo by přínosné provést podobný výzkumný projekt s cílem stanovit obecná standardní měření kvality povrchu pro cyklisty.

Proto lze k orientačnímu posouzení kvality povrchu použít kvalitativní hodnocení. V tabulce 7 je uveden klasifikační rámec založený na dokumentu EuroVelo "Evropská certifikační norma - Příručka pro traťové inspektory". Tabulka 8 jej porovnává s rámcem používaným v "Projektování cyklistické infrastruktury" (LTN 1/20) a se schématem klasifikace hladkosti povrchu OpenStreetMap. Tabulka 9 využívá klasifikaci k formulování požadavků na kvalitu povrchu pro různé kategorie tras.

Tabulka 7 Rámcová klasifikace povrchů cyklistické infrastruktury

Kvalita povrchu	Sjízdné na	Příklady povrchů
Perfektně sjízdné	silničním, skládacím nebo dětském kole za každého počasí; kolečkových bruslích; skateboardu.	hladký asfalt nebo beton s nízkým valivým odporem.
Dobře sjízdné	trekingovém kole za každého počasí.	surový granulovaný nebo mírně hrboletý asfalt; kvalitně položené dlažební kostky nebo desky; dobře udržovaný a nepoškozený stabilizovaný štěrk.
Průměrně sjízdné	robustním cestovním kole za většiny povětrnostních podmínek.	záplatovaný, nerovný asfalt s občasnými výmoly; nerovné dlažební kostky nebo desky; hladký štěrk, ani písčité, ani blátivý.
Špatně sjízdné	horském kole a podobných typech kol	četné výmoly a kaluže, velké praskliny nebo podélné trhliny; chybějící kostky, rozbité desky, dlažební kostky; uvolněné kameny nebo kořeny stromů; poněkud písčité nebo blátivé štěrkové cesty.
Nesjízdné	-	hlubší písek, hlubší bahno, velké kameny, hlubší díry.

Tabulka 8 Srovnání různých klasifikačních rámců povrchů cyklistické infrastruktury

Kvalita povrchu	LTN 1/20 Cycling Level of Service	OSM hladkost/plynulost
Perfektně sjízdné	2 (zelená)	Vynikající
Dobře sjízdné	1 (žlutá)	Dobrá
Průměrně sjízdné	0 (červená)	Průměrná
Špatně sjízdné		Špatná
		Velmi špatná
Nesjízdné		Děsná
		Víc než děsná
		Neprůjezdná

Tabulka 9 Přehled kvality povrchu cyklistické infrastruktury s ohledem na kategorii cyklistické trasy

	Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cyklodálnice
Nová infrastruktura	Dobře sjízdná	Perfektně sjízdná	Perfektně sjízdná
Infrastruktura již v provozu	Průměrně sjízdná	Dobře sjízdná	Dobře sjízdná

V případě, že výše uvedených parametrů kvality nelze z různých důvodů dosáhnout, je třeba hledat jiná řešení. Pokud například na cyklostezce není možné zajistit šířku nebo rozhledové poměry odpovídající kategorii trasy, lze použít alternativní řešení, jako např.:

- povzbudit (tím, že cyklostezka nebude povinná) nebo přimět (zvláštními panely nebo jejich absencí pod značkou cyklostezky) uživatele širších a/nebo

rychlejších jízdních kol k použití silnice, aby se snížil očekávaný objem cyklistické dopravy na cyklostezce, nebo

- snížit na silnici rychlost pro motorovou dopravu a/nebo přeměrovat část motorové dopravy na jinou komunikaci, aby byla jízda na kole ve smíšeném provozu proveditelná.

Tabulka 11 Doporučení ohledně počtu přerušení s ohledem na kategorii cyklotrasy a maximální očekávanou časovou ztrátu

Parametr	Jednotka	Maximální hodnota		
		Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cyklodálnice
Přerušení na kilometr	zastavení/km	1,5	1	0,4
Zpoždění na kilometr	sekunda/km	40	20	15

Příloha 2 Doporučení týkající se sklonu cyklotras

Doporučení týkající se sklonu cyklotras jsou navržena pracovní skupinou WHO-UNECE (2024). Sклон terénu má dopad na dva faktory: fyzické schopnosti cyklisty překonávat stoupání a jeho bezpečnost při sjezdu. Zatímco krátký prudký sklon může být přijatelný, delší stoupání nebo sjezd vyžaduje mírnější sklon. Proto se doporučuje vyjádřit maximální přijatelný sklon v závislosti na výškovém rozdílu, který je třeba překonat, jak je stanoveno v tabulce 12

Tabulka 12

Výškový rozdíl k překonání	Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cyklodálnice
*1 m	10,0%	8,0%	6,0%
2 m	10,0%	7,0%	4,5%
3 m	7,0%	6,0%	4,0%
5 m	5,5%	5,0%	3,5%
7.5 m	4,5%	4,0%	3,0%
10 m	4,5%	3,0%	2,5%
15 m	4,0%	3,0%	2,5%
100 m a víc	3,0%	3,0%	2,0%

Pro cyklostezky se sklonem větším než 3 % se navíc doporučuje:

- (a) šířka infrastruktury by měla být nejméně o [hodnota] m větší,
- (b) je třeba předpokládat konstrukční rychlost alespoň 40 km/h a odpovídajícím způsobem navýšit všechny související geometrické parametry, tj. poloměry oblouků a rozhledové vzdálenosti.
- (c) časové intervaly semaforů pro cyklisty jedoucí ve směru do kopce by měly být prodlouženy.

V úvahu je třeba vzít také následující doporučení:

- (a) uprostřed svahu nebo v jeho dolní části by neměly být umístěny ostré zatáčky, překážky nebo křížení bez přednosti; pro bezpečné snížení rychlosti po sjezdu ze svahu je nutný úsek rovné, přímé cyklostezky.
- (b) Rovné úseky lze použít i mezi stoupáními, aby byla zajištěna možnost odpočinku nebo snížení rychlosti, zejména pokud výškový rozdíl přesahuje 5 m. Doporučená délka takového rovného úseku se pohybuje mezi 5 a 25 m.
- (c) Nemělo by docházet k náhlým změnám sklonu, které mohou způsobit " skoky " a nehody. Přechody mezi rovnými úseky a svahy nebo mezi svahy s různým sklonem by měly být navrženy s využitím svislých oblouků. Konkrétní parametry viz bod 4 "Parametry geometrického návrhu cyklistické infrastruktury".

Příloha 3 Doporučení týkající se křížení na cyklistické infrastruktuře

Doporučení týkající se křížení na cyklistické infrastruktuře jsou navržena pracovní skupinou WHO-UNECE (2024).

Obecné parametry pro křížení cyklotras s ohledem na jejich kategorii

V tabulce 13 jsou uvedeny parametry pro rozsah použitelnosti úrovnových neregulovaných křížení, které mají pomoci při rozhodování o zřízení regulovaného a neregulovaného přejezdu. Jsou rozlišeny pro tři kategorie tras definované v rámci kroku 2: základní cyklotrasa, hlavní cyklotrasa a cyklotrasa.

Tabulka 13

	Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cyklotrasa
Max. rychlost křižující se dopravy [km/h]	80	70	50
Max. intenzita křižující se dopravy – bez centrálního ostrůvku [PCU/den]	8 000	5 000	3 000
Max. intenzita křižující se dopravy – s centrálním ostrůvkem [PCU/den]	16 000	12 000	8 000
Max. počet pruhů ke křížení [pruhy]	1/direction	1/direction	1/manoeuvre
Max. délka křížení [m]	-	8,0	7,0
Min. šířka ostrůvku [m]	2,5	3,0	4,0

Doporučení pro cyklistické křížení na křižovatkách

(a) Přednost na křižovatce s křížením pro cyklistickou infrastrukturu by měla být zajištěna vhodným dopravním značením; není vhodné používat přednost stanovenou obecným pravidlem přednosti v jízdě (např. "dej přednost vozidlu zprava").

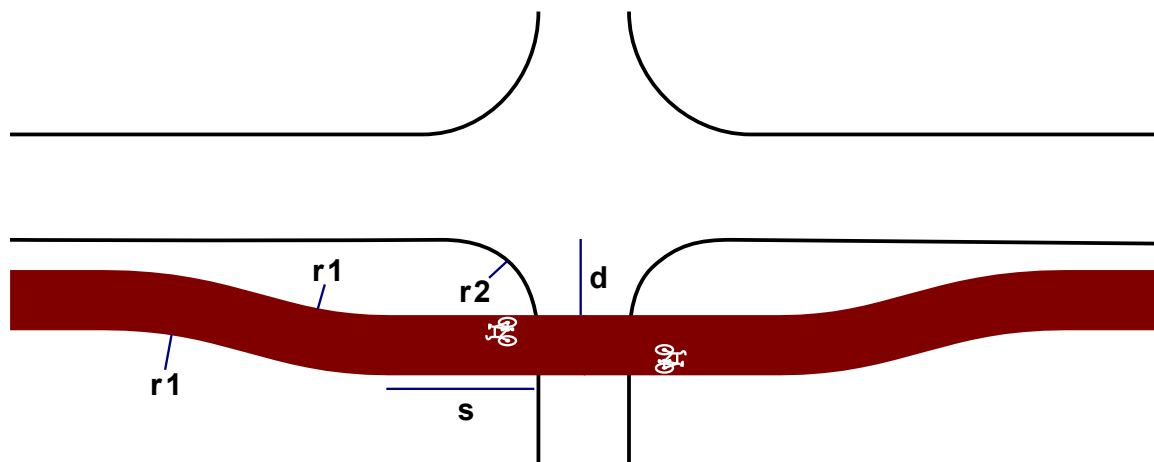
(b) Na silnici s předností v jízdě se doporučuje nedělat žádné zatáčky.

(c) Přednost na přejezdu pro cyklisty by měla být sladěna s předností na křižovatce. To znamená:

- Cyklostezka podél silnice s předností v jízdě bude mít přednost před silnicí, na které je umístěna značka "dej přednost v jízdě" nebo "stop",
- cyklisté, kteří křižují silnici s předností v jízdě, dají přednost vozidlům jedoucím po této silnici.

(d) Cyklostezka může být před křížením odkloněna, pokud vede v blízkosti vozovky hlavní silnice; to se dělá proto, aby se mezi vozovkou a křížením vytvořil prostor pro zastavení odbočujícího automobilu - viz obrázek

Obrázek I
Další parametry pro odklon cyklostezky během křížení



kde:

d – Vzdálenost mezi vozovkou a místem křížení = 5 m; mimo zastavěné oblasti až 8 m;

$r1$ – Poloměr vodorovného oblouku pro vybočení cyklostezky ≥ 20 m

s – Délka přímého úseku cyklostezky před místem křížení ≥ 5 m

Doporučení pro křížení cyklistické infrastruktury mimo křižovatky

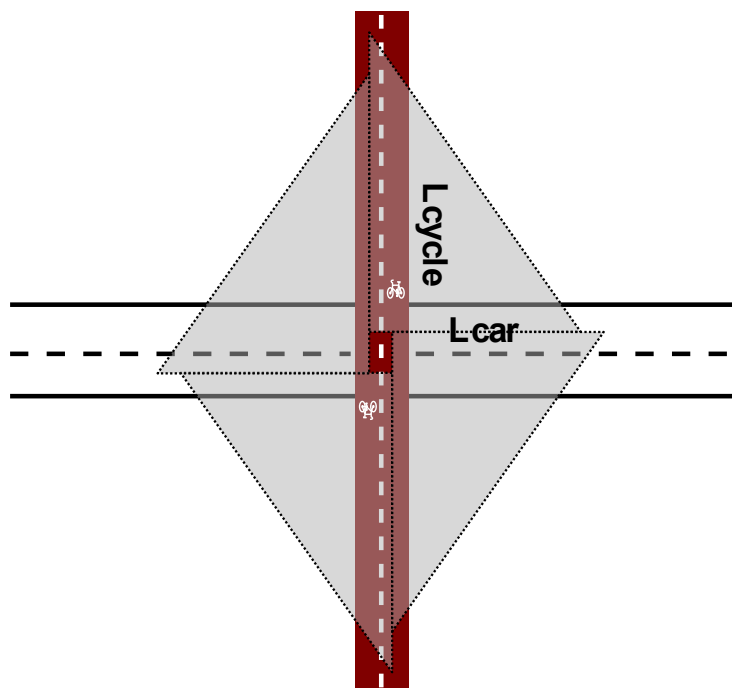
Přednost by měla být určena vhodným dopravním značením s přihlédnutím k tomu, jakou roli má cyklotrasa a jakou křižovaná komunikace.

Doporučení pro zvýšení viditelnosti na místech křížení cyklistů a aut.

Na křižovatkách by měly být zajištěny dostatečné rozhledové poměry - viz obrázek II. Rozhledové pole se skládá z trojúhelníků definovaných hodnotami L_{cycle} (vzdálenost na cyklostezce) a L_{car} (vzdálenost na křižované dopravní komunikaci). Počet a rozmístění trojúhelníků závisí na tom, zda jsou cyklostezka a silnice jednosměrné nebo obousměrné. Hodnoty L_{cycle} a L_{car} jsou ovlivněny tím, jaký druh dopravy má na křižovatce přednost, rychlostí motorových vozidel a třídou cyklostezky (z čehož nepřímo vyplývá i rychlost jízdních kol).

Obrázek II

Rozhledové pole na křížení obousměrné cyklostezky a obousměrné dopravní komunikace v provozu, kde platí pravidlo pravé ruky



Zdroj: Interreg, North-West Europe, CHIPS, ECF

V tabulce 14 jsou uvedeny doporučené minimální hodnoty L_{cycle} a L_{car} pro přejezdy s právem přednosti v jízdě pro cyklisty a v tabulce 15 pro přejezdy, kde mají cyklisté povinnost dát přednost.

Tabulka 14

	Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cyklodálnice
L_{cycle}	14	22	48
L_{car}	4	10	15

Tabulka 15

	Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cyklodálnice
L_{cycle}	2	4	8
L_{car} 30 km/h	23	33	48
50 km/h	45	63	84
60 km/h	59	83	99
70 km/h	97	105	120
80 km/h	120	140	145

Další doporučení

- Zvýšení místa přejezdu pro cyklisty zlepšuje jeho rozpoznatelnost a snižuje rychlost motorových vozidel v potenciálně kolizní oblasti.
- Na křižovatce může být vedlejší rameno uspořádáno do podoby tzv. výjezdu s návazností cyklostezky a chodníku přes celou křižovatku.
- Pokud je cyklistický přejezd obousměrný, mělo by značení upozorňovat přijíždějící řidiče, že mají očekávat cyklisty z obou směrů.

Příloha 4 Podmínky pro smíšený provoz cyklistů a chodců

Doporučení týkající se podmínek pro smíšený provoz cyklistů a chodců jsou navržena pracovní skupinou WHO-UNECE (2024).

1. Pro cyklisty a chodce sdílející stejný povrch lze uvažovat o třech hlavních typech infrastruktury:

- (a) cyklostezky,
- (b) stezky pro cyklisty a chodce a
- (c) chodníky (včetně pěších zón) s povolenou jízdou cyklistů.

2. Tabulka 16 uvádí využitelnost těchto typů infrastruktury na různých kategoriích cyklotras. Tabulka 17 uvádí maximální hustotu pěší dopravy (za hodinu a na metr bezbariérové šířky) a další aspekty.

Tabulka 16

	Základní cyklotrasa	Hlavní cyklotrasa	Cyklodálnice
Cyklostezka	+	+	+
Stezka pro chodce a cyklisty	+	Výjimečně, např. na mostech	-
Chodník s povolenou jízdou cyklistů	Výjimečně např. na mostech nebo jako přístup k cíli cesty, např. na nákupní ulici	-	-

Klíčovým parametrem je v tomto případě maximální počet chodců za hodinu na 1 m průřezu, který umožňuje smíšený provoz cyklistů a chodců na společném povrchu. V tabulce 17 jsou uvedeny navrhované prahové hodnoty tohoto parametru a různé typy řešení.

Tabulka 17

	Maximální hustota pěší dopravy [chodci/m/h]	Další zvažované aspekty
Cyklostezka	25	Pokud není možné použít chodníky nebo krajnice, nebo pokud nejsou k dispozici, mohou chodci chodit po cyklostezce v souladu s článkem 20 odst. 3 Úmluvy o silničním provozu.
Stezka pro chodce a cyklisty	100	Je třeba, aby byly v noci osvětlené, aby si cyklisté mohli chodců všimnout včas. Je třeba zajistit kvalitní parametry, jako je rozhledová vzdálenost pro zastavení nebo vzdálenost od překážek.



	Maximální hustota pěší dopravy [chodci/m/h]	Další zvažované aspekty
Chodník s povolenou jízdou cyklistů	200	Používání cyklisty není povinné. Zahrnuje pěší zóny v centrech měst, parcích atd. ²⁶

Je třeba také poznamenat, že cyklistická doprava je vysoce samoregulační. Pokud je jízda na kole ztížena hustotou chodců, cyklisté hledají alternativní trasu. Nejlepším způsobem, jak se vyhnout kolizím mezi chodci a cyklisty v přeplněné oblasti, je zajistit kvalitní cyklostezku, která danou oblast obchází.

²⁶ Vzhledem k tomu, že se intenzita pěší dopravy v pěších zónách během dne mění (obvykle je nižší ráno, vyšší odpoledne a večer), bylo by možné povolit provoz cyklistů pouze ve vybraných hodinách (například do 10 hodin nebo poledne).



Příloha 5 Příklad oslovování ORP pomocí workshopu

Modelový příklad vedení workshopu na téma optimalizace dopravní sítě pro cyklisty.

V Libereckém kraji na téma optimalizace dopravní sítě pro cyklisty proběhl dne 20. 11. 2023 workshop, na kterém se diskutovalo o základních dopravních směrech pro rozvoj cyklistické infrastruktury, v návaznosti na aktuální platnou Strategii rozvoje cyklo dopravy v Libereckém kraji pro období 2021+. Hlavním smyslem sítě je, aby sloužila především pro místní obyvatele a jejich každodenní dopravní potřeby. Trasy by měly propojit residenční oblasti s pracovišti, školami, nákupními centry, zdravotnickými zařízeními a další občanskou vybaveností. Cílem je podporovat udržitelnou a pohodlnou městskou mobilitu, poskytující obyvatelům bezpečné a přístupné možnosti pohybu v rámci jejich komunity. Účastníci diskutovali o možnostech vytvoření nových cyklostezek, propojení stávajících tras a vylepšení bezpečnosti cyklistů na silnicích. Důraz byl kladen na to, jak mohou obce a města spolupracovat s krajskými orgány a policií vytvářet bezpečnější prostředí pro cyklisty.

Liberecký kraj pro optimalizaci dopravní sítě pro cyklisty používá speciální pojem, a to **Segregované bezpečné cyklopropojení**. Jedná se o záměry prioritně řešící bezpečné cyklokoridory pro využití kola jako dopravního prostředku, zahrnuje cyklistickou dopravu řešenou v přidruženém dopravním prostoru pozemní komunikace, nebo samostatně.

Cyklistická doprava v segregované podobě uvnitř obcí a mezi obcemi tvoří významnou oblast, která spolu s veřejnou dopravou představuje významný regulátor individuální automobilové dopravy a může tak přispět ke zlepšení životního prostředí ve městech.

Cílem je vybudování systému bezpečných komunikací, pokud možno v přímém směru a bez větších převýšení, které jsou určeny pro rychlou, pohodlnou a bezpečnou jízdu za prací, zaměstnáním a do škol. V současné době se však tyto systémy, až na výjimky, nachází pouze ve stadiu záměrů nebo v počáteční fázi projektové přípravy.

Závěrem workshopu pak bylo navrženo, aby obce v rámci jednotlivých svých ORP si upřesnily své návrhy.

ORP Česká Lípa

1. Propojení Nový Bor – Česká Lípa (možné vedení dopravní cesty pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Česká Lípa – Zahrádky – oddělení souběhu se sil. I/9, lépe využít trasy přes Skalici
3. Propojení Zahrádky – Doksy – nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest
4. Propojení Česká Lípa – Mimoň. Prověření možnosti zúžení stávající nebezpečné, rychlé komunikace a vytrasování odděleného pásu



5. Propojení Mimoň – Ralsko – hranice kraje – vyhledat trasu kopírující dnešní sil. II/268.
6. Propojení hranice kraje Dubá – Doksy – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270
7. Propojení Jablonné v Podještědí – Mimoň – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270
8. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě č. 15 (cyklostezka Ploučnice)
9. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 25

ORP Frýdlant

1. Propojení Frýdlant – Liberec (úsek Liberec – Mníšek – přetrasování ze silnice I/13 částečně zrealizováno) dále vyhledání minimálně energeticky zatížené trasy
2. Propojení hranice kraje Heřmanice – Frýdlant – záměr zbudování Heřmaničky po tělese bývalé železnice
3. Propojení hranice PL – Višňová – Frýdlant
4. Propojení Frýdlant - Hejnice
5. Propojení Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – hranice PL
6. Propojení Řasnice – Nové Město pod Smrkem – hranice PL

ORP Jablonec nad Nisou

1. Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice – záměr využití staré silnice a vybudování nové cyklostezky
2. Propojení Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov – Vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s pěším provozem – kopírování silnice I/14
3. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Jablonec nad Nisou – řešení oblasti Radelský mlýn
4. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě pro cyklisty 20
5. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase 22
6. Jablonec nad Nisou řeší cyklodopravu samostatně v rámci svého SUMP

ORP Jilemnice

1. Propojení Víchová nad Jizerou – Jilemnice – Horka u Staré Paky – vyhledat trasu kopírující silnici II/293
2. Propojení Jilemnice – Horní Branná hranice kraje – vyhledat trasu kopírující silnici I/14, nutné řešit návaznost na Královéhradecký kraj
3. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě č. 17 (Greenway Jizera)
4. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 22

ORP Liberec



1. Propojení Jablonné v Podještědí – Bílý Kostel nad Nisou (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Liberec – Hodkovice nad Mohelkou (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
3. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Turnov – vyhledání a vyznačení nové části cyklotrasy (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
4. Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice – záměr využití staré silnice a vybudování nové cyklostezky (dopravní cesta pro cyklisty č. 20)
5. Propojení Jablonné v Podještědí – Mimoň – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270
6. Propojení hranice kraje Petrovice – Jablonné v Podještědí – přeznačení trasy a mimoúrovňové křížení sil. I/13
7. Propojení Osečná – Český Dub – Hodkovice nad Mohelkou – vyhledání trasy v souběhu se silnicemi II/278 a III/2787
8. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Jablonec nad Nisou – řešení oblasti Rádelský mlýn
9. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě pro cyklisty č. 20
10. Řešení nebezpečných míst na značených cyklotrasách č. 14, 22, 25
11. Liberec řeší cyklodopravu samostatně v rámci svého SUMP

ORP Nový Bor

1. Propojení Nový Bor – Česká Lípa (možné vedení dopravní cesty pro cyklisty č. 8)
2. Propojení hranice kraje – Nová Huť – Svor – Nový Bor včetně bezpečného mimoúrovňové převedení trasy přes sil. I/9 na Šébru + vybudování přístupových komunikací (souběh s dopravní cestou pro cyklisty č. 8)
3. Propojení Česká Kamenice (Ústecký kraj) – Kamenický Šenov (Liberecký kraj) – Nový Bor (nebo varianta Propojení Česká Kamenice (Ústecký kraj) – Kamenický Šenov (Liberecký kraj) – Česká Lípa – budoucí vedení dopravní cesty pro cyklisty č. 8)

ORP Semily

1. Propojení Semily – Košťálov – Libštát – nalézt nízkoenergetické spojení v souběhu se silnicí II/286
2. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě pro cyklisty č. 17 (Greenway Jizera)

ORP Tanvald

1. Propojení Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov – vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s pěším provozem – kopírování silnice I/14
2. Propojení Tanvald – Velké Hamry



3. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 22

ORP Turnov

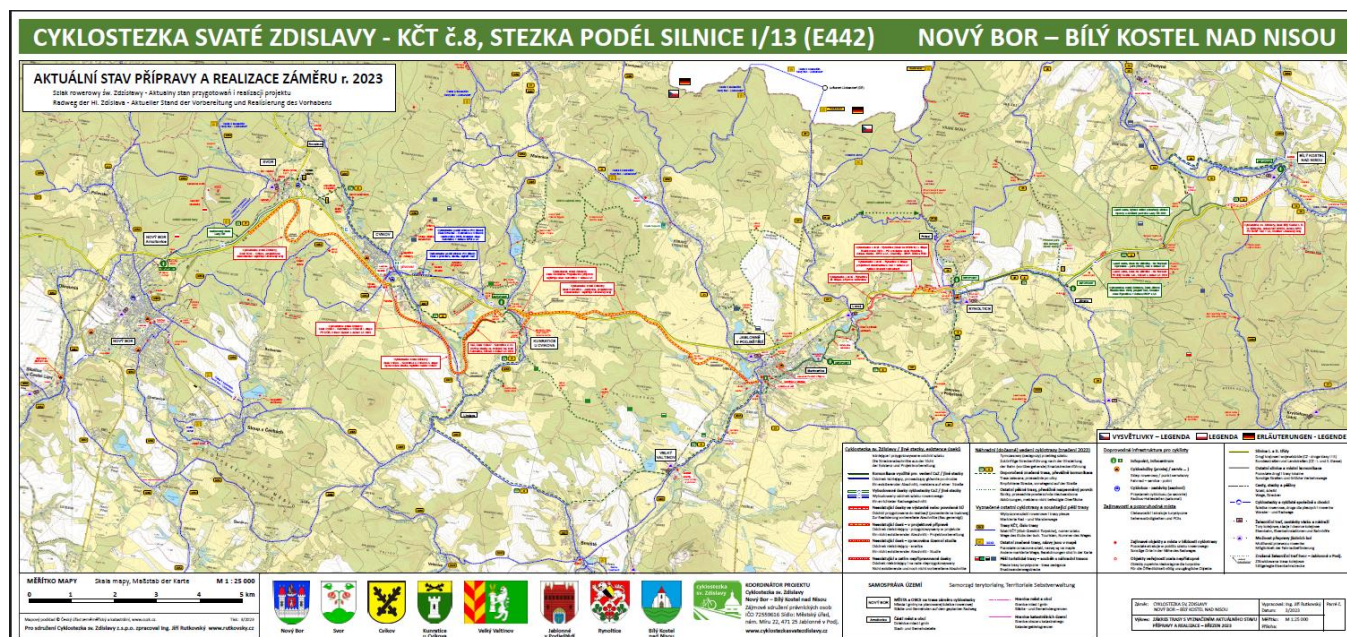
1. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Turnov – vyhledání a vyznačení nové části cyklotrasy (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Turnov – Karlovice – Ktová hranice kraje – vyhledání trasy v souběhu se sil. I/35 (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
3. Propojení Karlovice – Radostná pod Kozákovem – Lomnice nad Popelkou – navázat propojení cyklostezky v Radostné na trasu z Lestkova do Lomnice nad Popelkou a z Radostné směr Turnov
4. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě č. 17 (Greenway Jizera), včetně napojení na Středočeský kraj

Hlavní dopravní síť pro cyklisty

V mnoha případech úseky, které jsou řešené na území jednotlivých ORP, patří do hlavní dopravní sítě pro cyklisty, kterou si stanovil Liberecký kraj. Cílem je vytvořit bezpečnou síť hlavních dopravních cest pro cyklisty na území Libereckého kraje, kterou doplňují významné místní trasy zajišťující lepší dostupnost navazujícího území. Cílem této sítě je pokrýt celý Liberecký kraj, přičemž je zohledňována rovnoměrnost pokrytí s ohledem na charakter území.

- **Cyklostezka Svaté Zdislavy, KČT č. 8 (dříve KČT č. 3105)** – Arnultovice u Nového Boru – Svor – Cvikov – Kunratice u Cvikova – Jablonné v Podještědí – Rynoltice – Jítrava – Bílý Kostel nad Nisou (napojení na cyklotrasu Odra – Nisa, KČT č.20). Trasa dále pokračuje ve směru na Královéhradecký kraj. Současně se nyní řeší propojení na Ústecký kraj. Rovněž se bude prověřovat, zda stávající cyklostezka Varhany (po tělese zrušené trati Česká Lípa – Česká Kamenice) nebude součástí nové dopravní cesty pro cyklisty č. 8.





Obrázek 3 Příklad: aktuálního stavu přípravy a realizace jednotlivých úseků na dopravní cestě pro cyklisty 8, Zdroj: Liberecký kraj

- **Zelená cyklomagistrála Ploučnice, KČT č. 15** – podél řeky Ploučnice: Semerink – Druzcov – Osečná (pramen Ploučnice) – Stráž pod Ralskem – Mimoň – Česká Lípa – Stružnice – Horní Police – Žandov – dále Benešov nad Ploučnicí – Děčín, napojení na Labskou stezku (KČT č. 2),
- **Greenway Jizera, KČT č. 17** – podél toku Jizery: osada Jizerka – Kořenov – Paseky nad Jizerou – Háje nad Jizerou – Semily – Železný Brod – Malá Skála – Turnov – Svijany – dále Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou – Lázně Toušeň (napojení na Labskou stezku, KČT č. 2) – Praha, Horní Počernice,
- **Cyklotrasa Odra-Nisa, KČT č. 20** – podél řeky Nisy: Hrádek nad Nisou – Bílý Kostel nad Nisou – Chrastava – Liberec – Vratislavice nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy),

Další páteřní dálkové cyklotrasy, které mají převážně charakter cykloturistický, jsou cyklotrasy 14, 22 a 25:

- Cyklotrasu 14 – v této dopravní síti by vůbec nebyla
- Cyklotrasa 22 – jako regionální (modrá)
- Cyklotrasa 25 jako regionální (modrá)

V rámci optimalizace bylo potřeba sladit zejména styčné body na hranicích krajů, aby páteřní dopravní cesty pro cyklisty na sebe navazovaly. Takto definovaná páteřní síť



komunikací určených pro aktivní mobilitu by měla být zahrnuta do územních plánovacích podkladů na národní a krajské úrovni a stát se součástí politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje.

