Partnerství pro městskou mobilitu

Optimalizace dopravní sítě pro cyklisty

Jako součást projektu Cyklovize 2030, bezpečnější cyklistická infrastruktura

Financováno z fondu zábrany škod

Česká kancelář pojistitelů

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 sítí“ 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 sít 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 vyčerpat 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 podepíšou 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 Cyklokoncepce 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!** Nespojitá síť 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 hejtmana 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. Server 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). 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 opatřeních, 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/paneveropsky-plan-rozvoje-cyklisticke-dopravy
[2] https://www.akademiemobility.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 úrovní 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 sítí“ 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 z**amezení 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) projížděna 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 zkušeností 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 cyklokoncepcí, 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 nepřerušená, 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 Koncepci 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 obecně[3].

[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 úrovni[4]:

Princip 1: Vyhlaste 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.

[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.

Princip 7: Podrobně rozpracujte síť

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, bezpečnosti, návštěvnosti, apod.

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 cyklokoncepcí. Následným úkolem je rozdělení jednotlivých páteřních cyklokoridorů na úseky, kterým budou přiřazené 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. Sítě 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;
- náročtí 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 neznamená, 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 zde 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 cyklodopravy 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 cyklodopravy a pozitivně působí na společenské vnímání cyklistiky.
- **Síťový charakter**. Vzájemná provázanost cyklistických komunikací vytvářející ucelenou dopravní síť vede k dalšímu rozvoji cyklistiky. Je žádoucí zvlášť 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 přilehlými službami (např. občerstvení) zvyšují počet cyklistů v území.

2.3.2 Principy stanovení cyklodopravních 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, závleků a prodloužení.
- **Celoroční údržba**. Páteřní 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 výstavby 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 nezpevněný 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**. Jasné 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 napojení města Slavkov u Brna na C2) atd.

Na ni navazuj 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 cyklodopravy 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 cyklodopravy (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 drobnohledem, 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 přerušení 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 dojížďka 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.

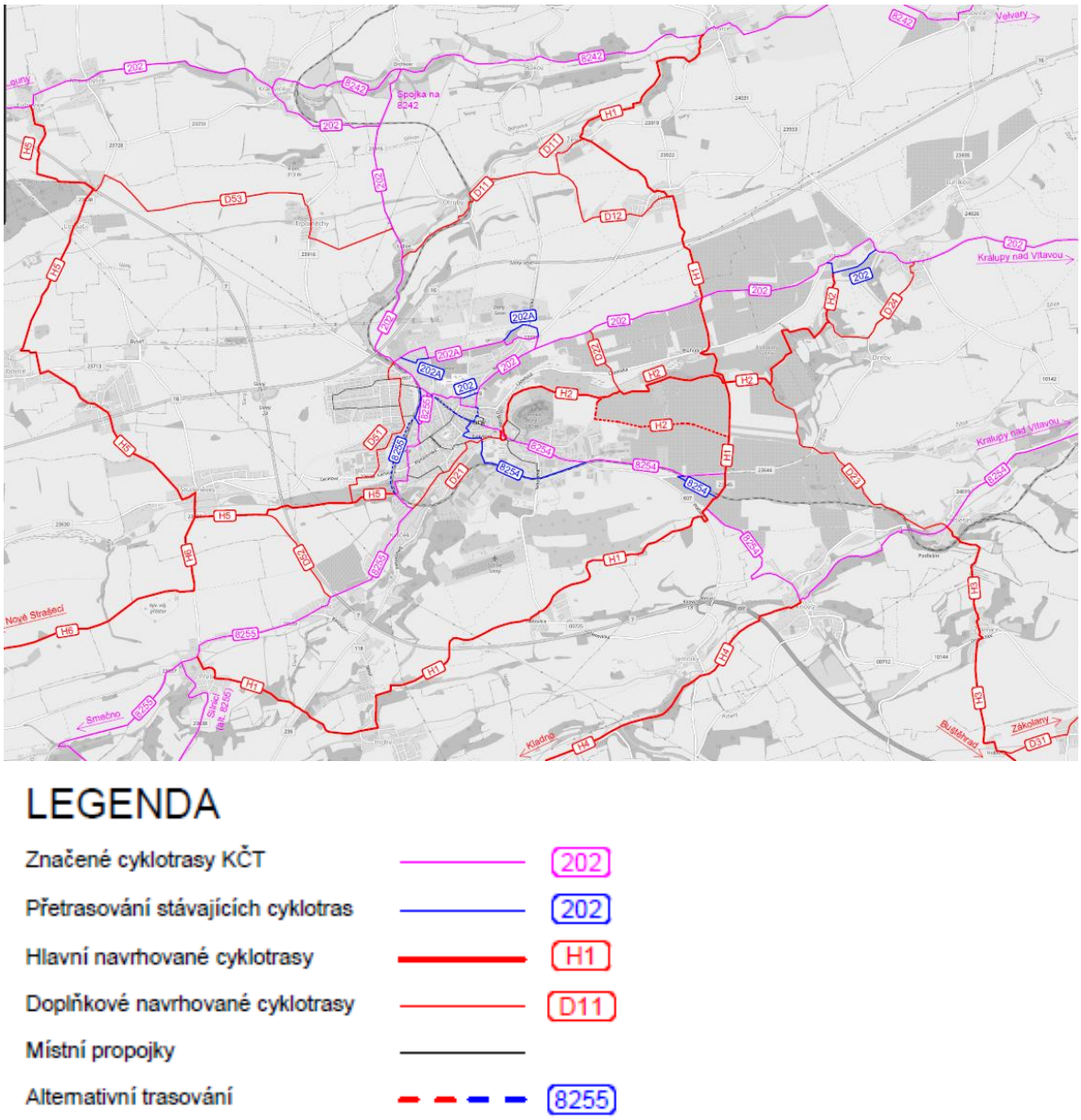
Principy přímo vychází z naplňování Koncepce městské a aktivní mobility, a to cíle **2.1.3.4 - Zlepšení podmínek pro alternativní mobilitu, bod 8**, jakož i cíle **2.3.4.1 – Podpora zaplňování „prázdných míst na cyklistické síti“ ze strany krajů.** V tomto bodě je potřeba vytvoření sítě cyklostezek přímo 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

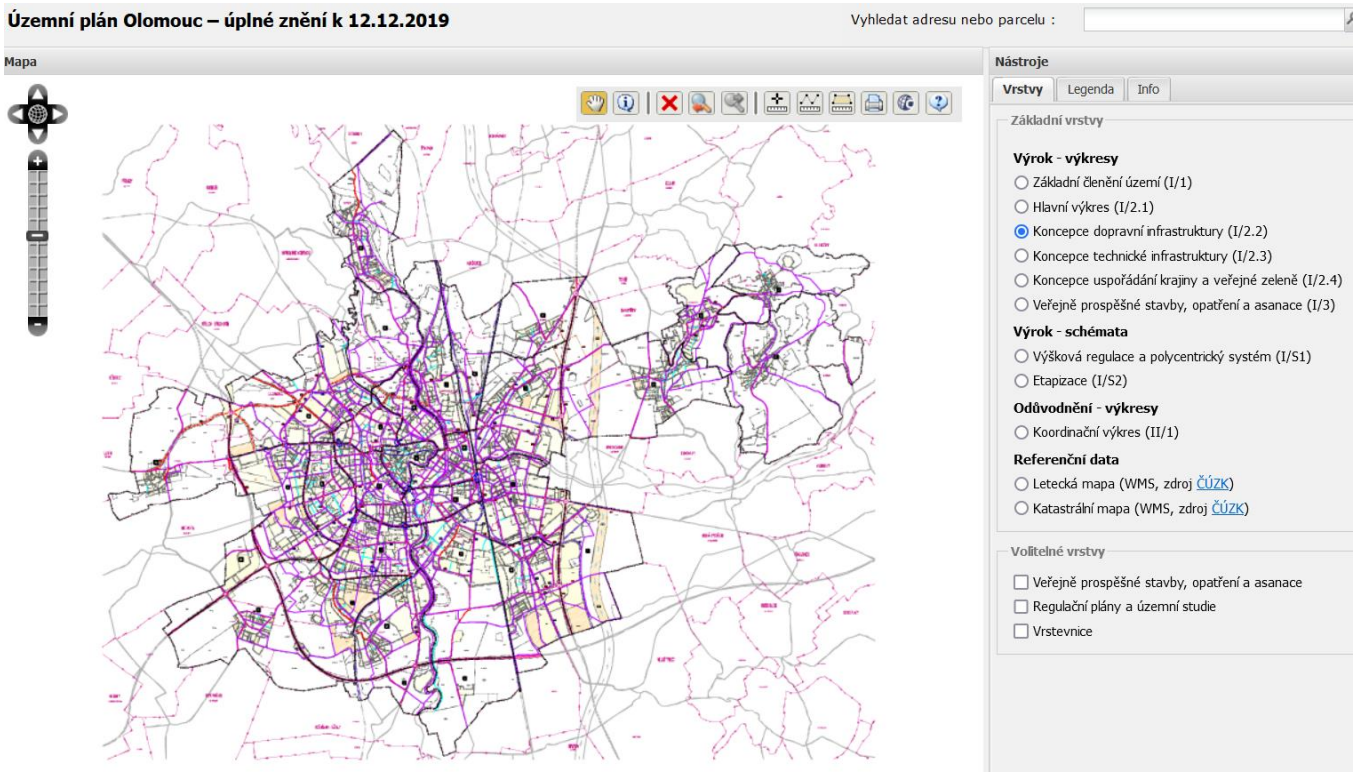
Základním stavebním kamenem výstavby sítě dopravních cest pro cyklisty/dopravních cyklokoridorů jsou města a obce, které mají odpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy, za zajištění bezpečné cyklistické infrastruktury na krátké vzdálenosti. Realizace cyklistické dopravy je přitom řešena propojením dopravního,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

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



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 "koncepce 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 CityChnagers. Jako příklad lze uvést plány města Olomouce[7], či Jihlavy[8].

3.4 Zájem o podporu cyklodopravy na úrovni ORP apod.

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

Cyklistická doprava se neodehrává jen v uzavřením 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 jednouché 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 cyklodopravy zajišťuje mikroregion. V řadě případů dokonce dojde k propojení dvou

[7] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/186/statutarni-mesto-olomouc-plany-na-realizaci-bezpecne-dopravni-site-do-roku-2030
[8] https://www.citychangers.eu/promeny?status=&region=&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 511[9].

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 dojížďku 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 hlavni dopravní cestu pro cyklisty Zdislava, označenou číslem 8[10], či hlavní dopravní cestu pro cyklisty Jizera, označenou číslem 17[11]. 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 cyklokoncepcí, 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,

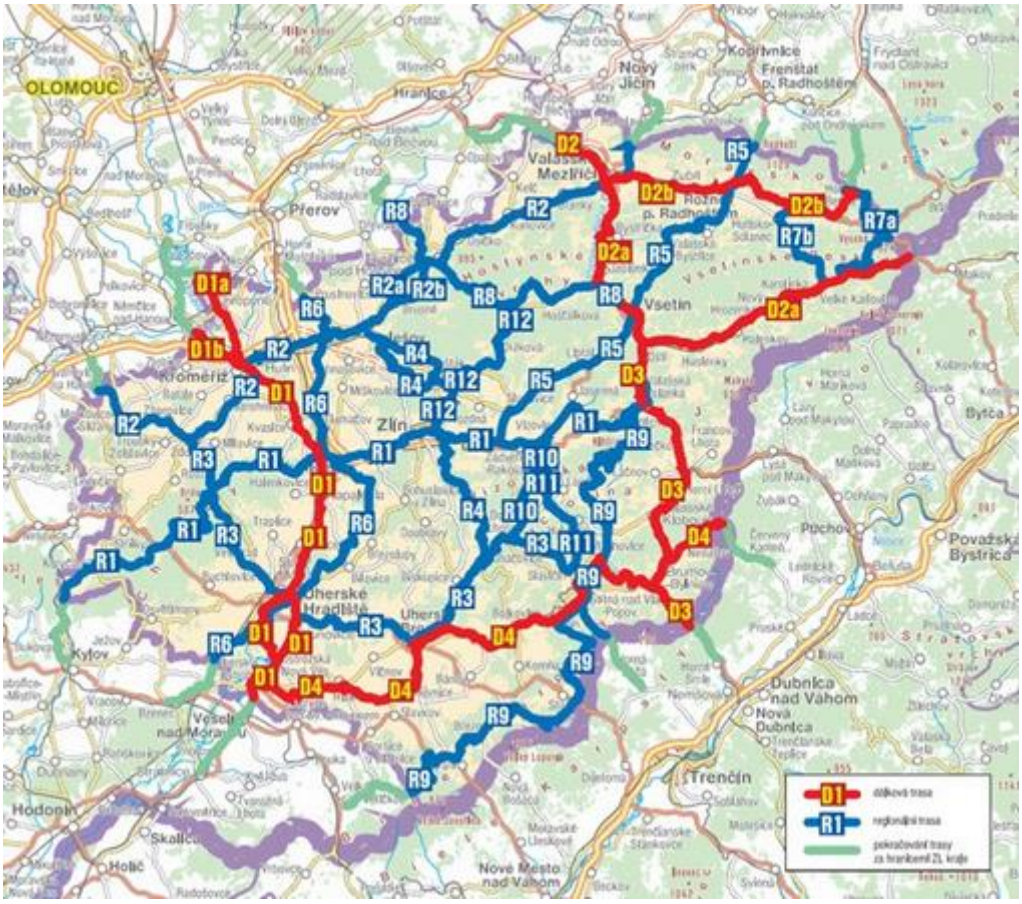
[9] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/196/pribeh-cyklotrasy-511-litovel---unicov---dlouha-loucka---resov---rymarov
[10] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/207/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-8---plany-na-vystavbu-cyklostezky-zdislava
[11] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/205/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-17---greenway-jizera-turnov---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.

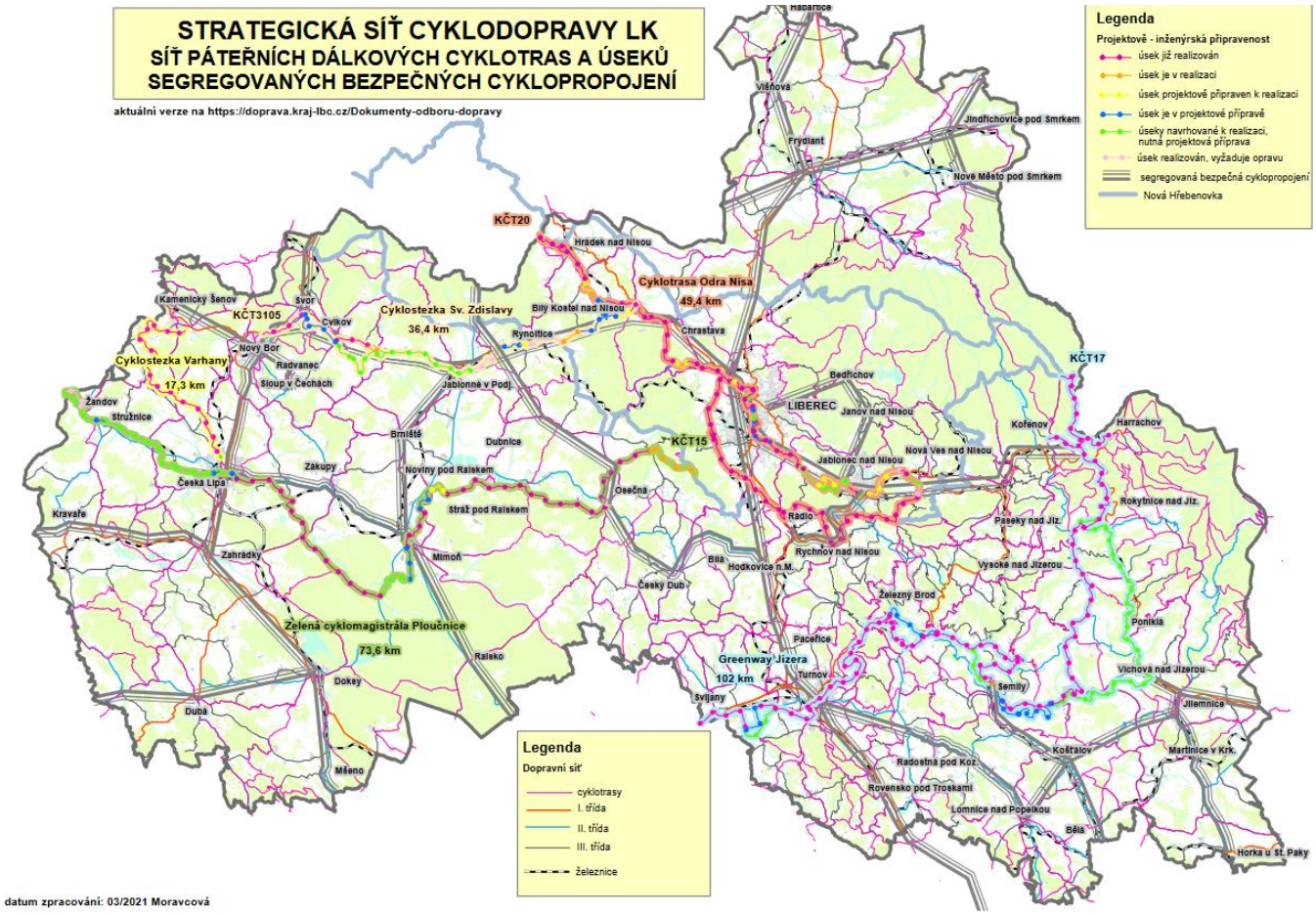
Příklady:

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: cyklodálnice).

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!

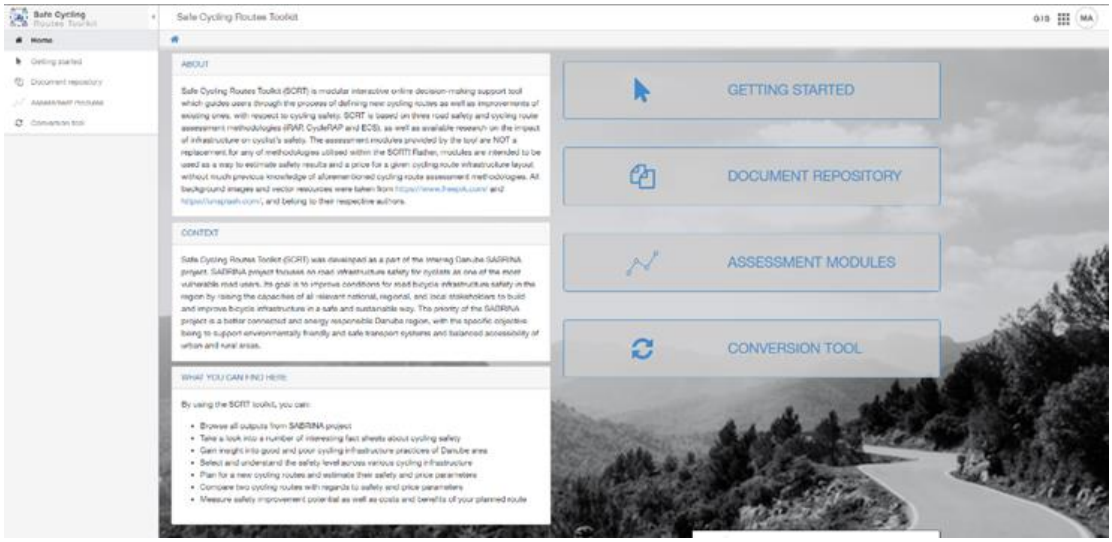
Moduly jsou spíše určeny k použití jako způsob odhadu výsledků bezpečnosti a ceny za dané uspořádání infrastruktury cyklistických tras bez předchozí znalosti výše uvedených metodik hodnocení cyklistických tras.

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 - Návody 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

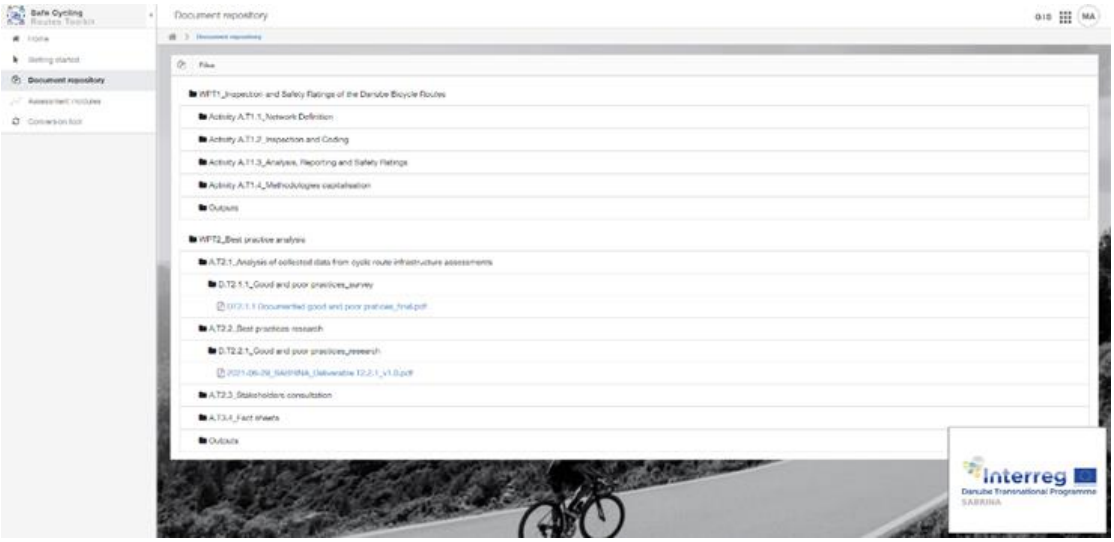
Obsahuje návody a manuály pro práci s moduly. Sekce je rozdělená do 3 části:

- Video návody
- Manuály
- Často kladené otázky

Obrázek 8 - SCRT - Sekce Getting started

Sekce Document repository

V této sekci jsou uloženy dokumenty k projektu.

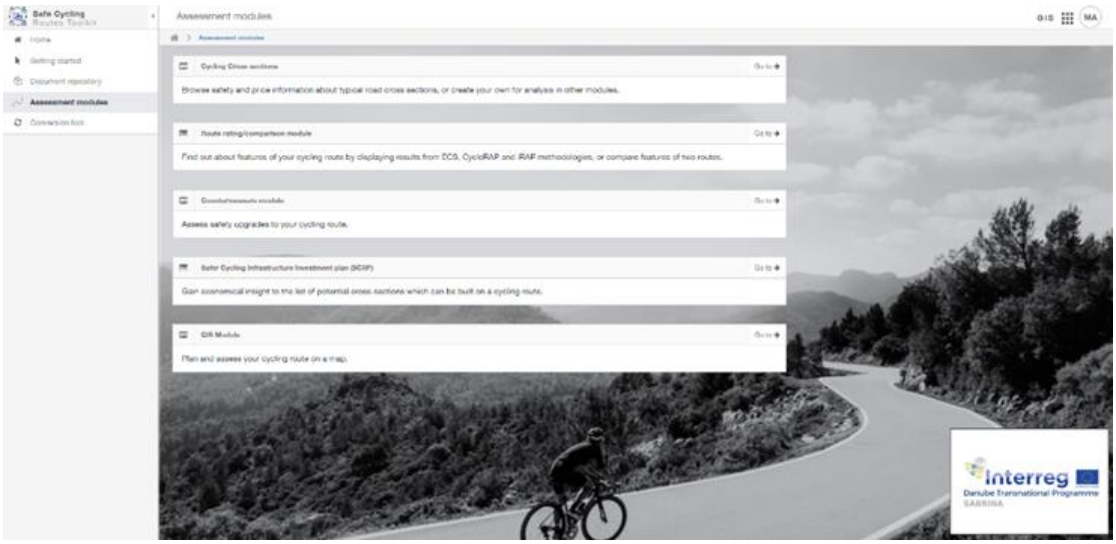


Obrázek 9 - SCRT - Sekce Document repository

Sekce Assessment modules

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

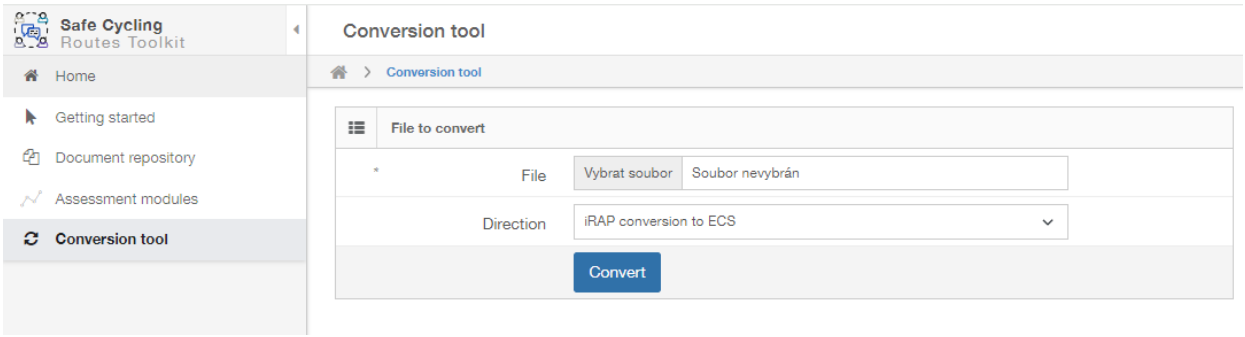
- Cycling Cross sections
- Route rating/comparison module
- Countermeasure module
- Safer Cycling Infrastructure Investment plan (SCIIP)
- GIS Module



Obrázek 10 - SCRT - Sekce Assessment modules

Sekce Conversion tool

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



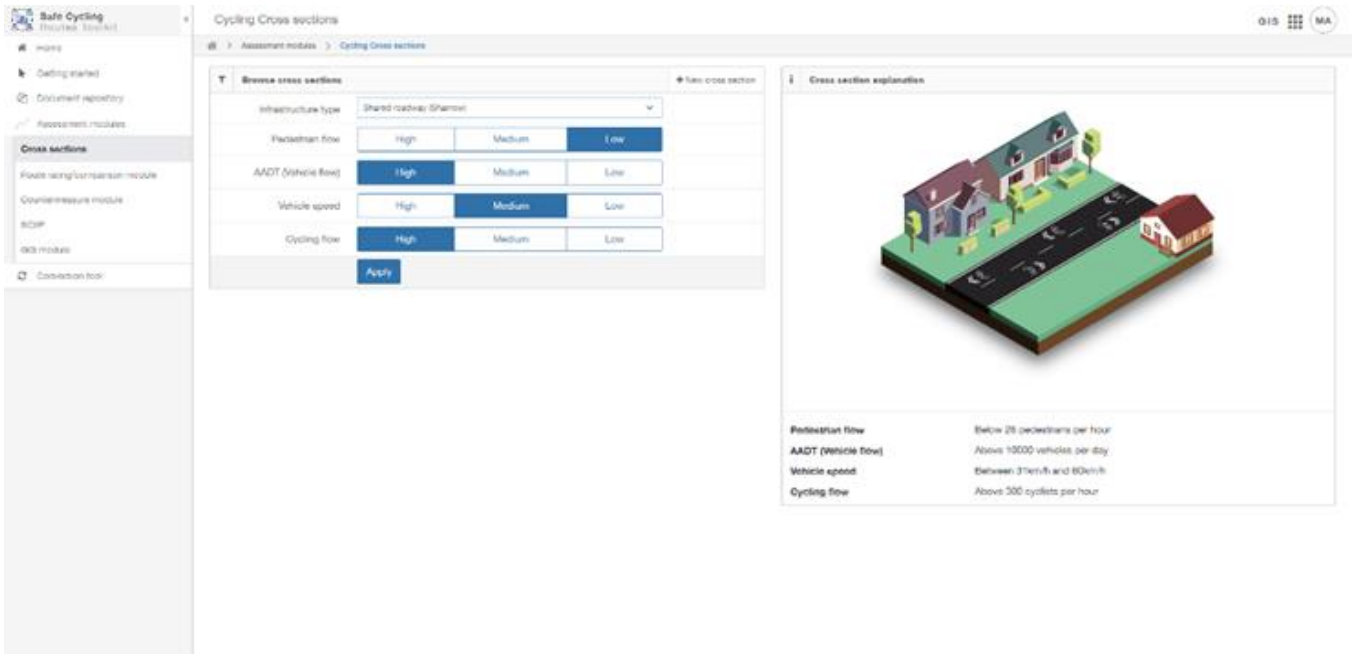
Obrázek 11 - SCRT - Sekce Conversion Tool

Pro ukázku 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.).



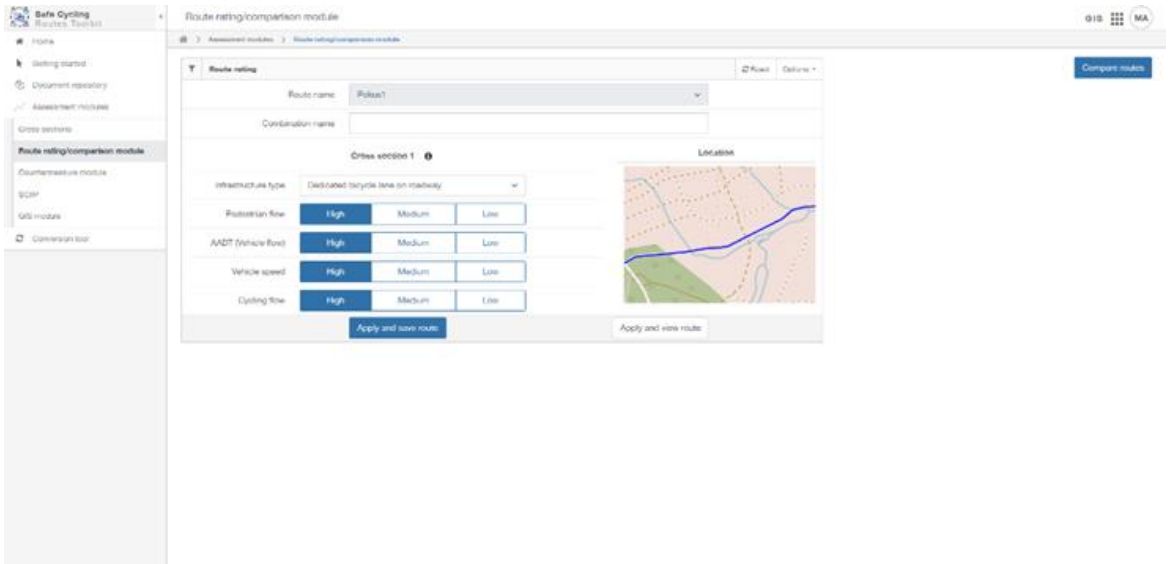
Obrázek 12 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections

Modul Route rating/comparison

Route rating

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

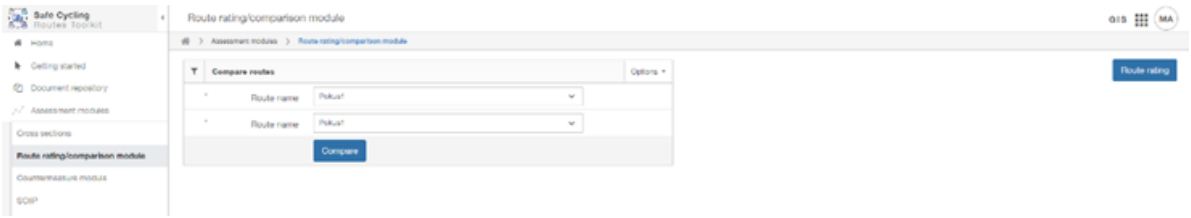
Obrázek 13 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Route rating



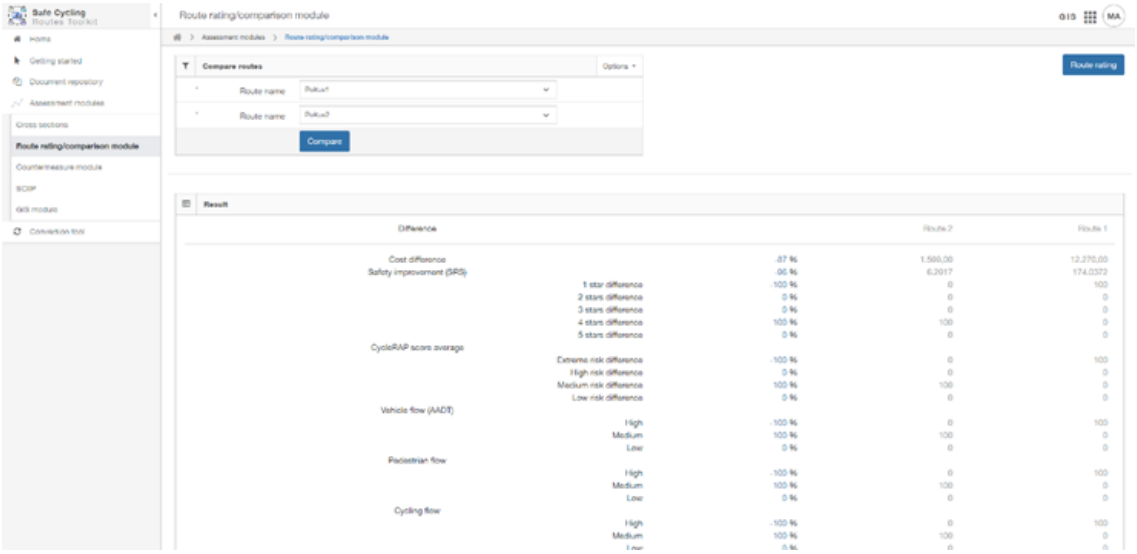
Obrázek 14 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Route rating

Compare routes

Pomocí této části můžeme porovnat informace o dvou trasách.



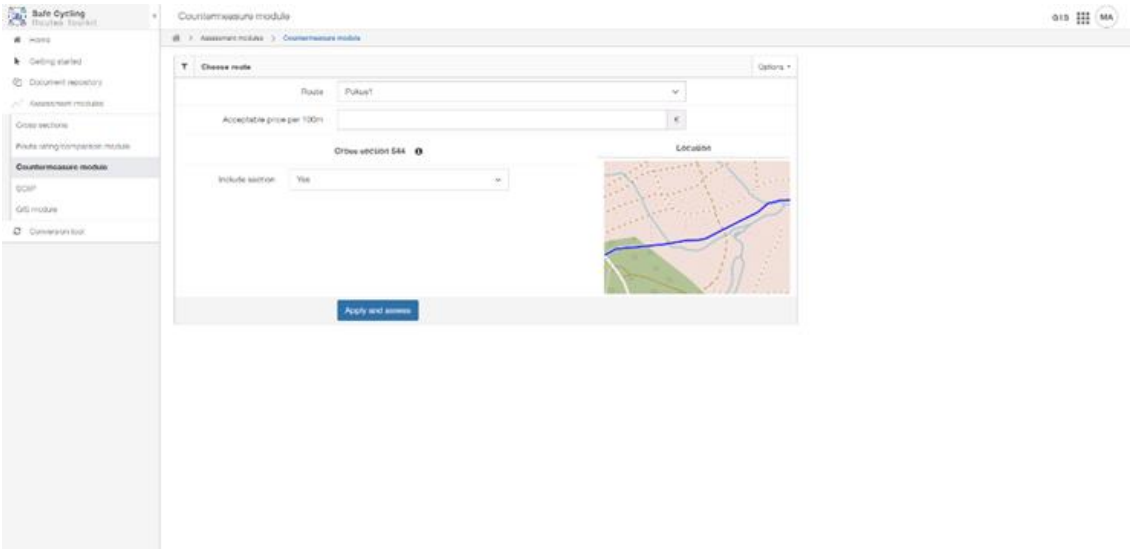
Obrázek 21 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Compare routes



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

Modul Countermeasure

V tomto modulu zadáváme návrhy na vylepšení stávajících tras.



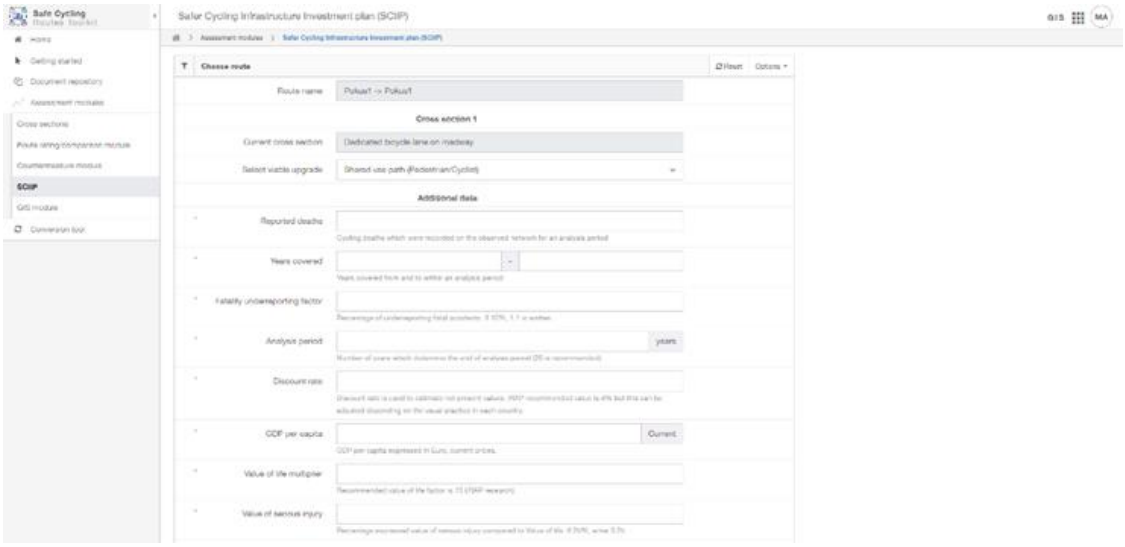
Obrázek 16 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, Countermeasure module

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.

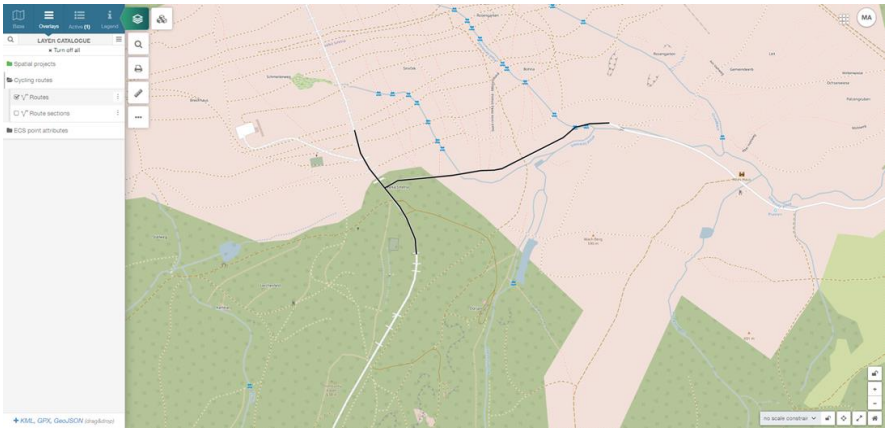
Obrázek 17 - SCRT - Sekce Assessment modules, Modul Cycling Cross Sections, SCIIP module



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:

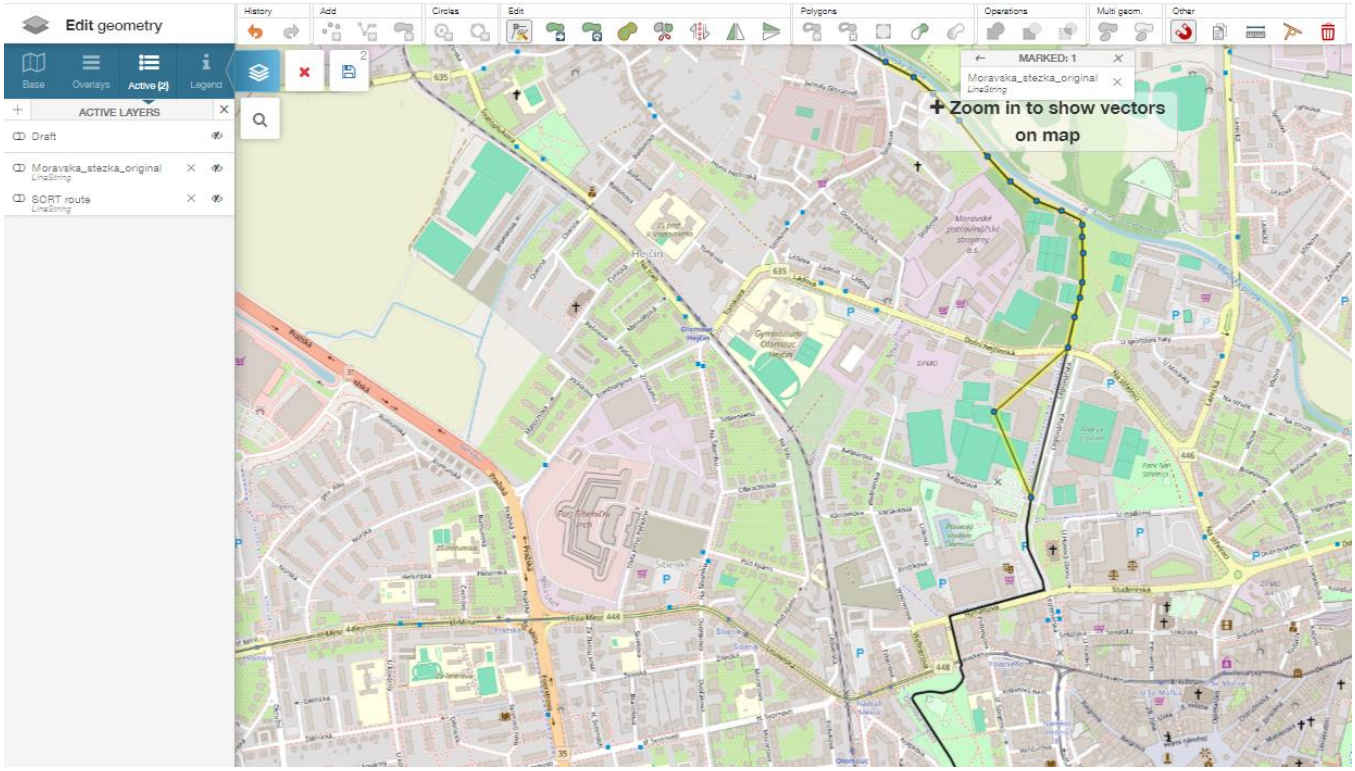


Obrázek 19 - SCRT - Sekce Assessment modules, GIS Module

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:

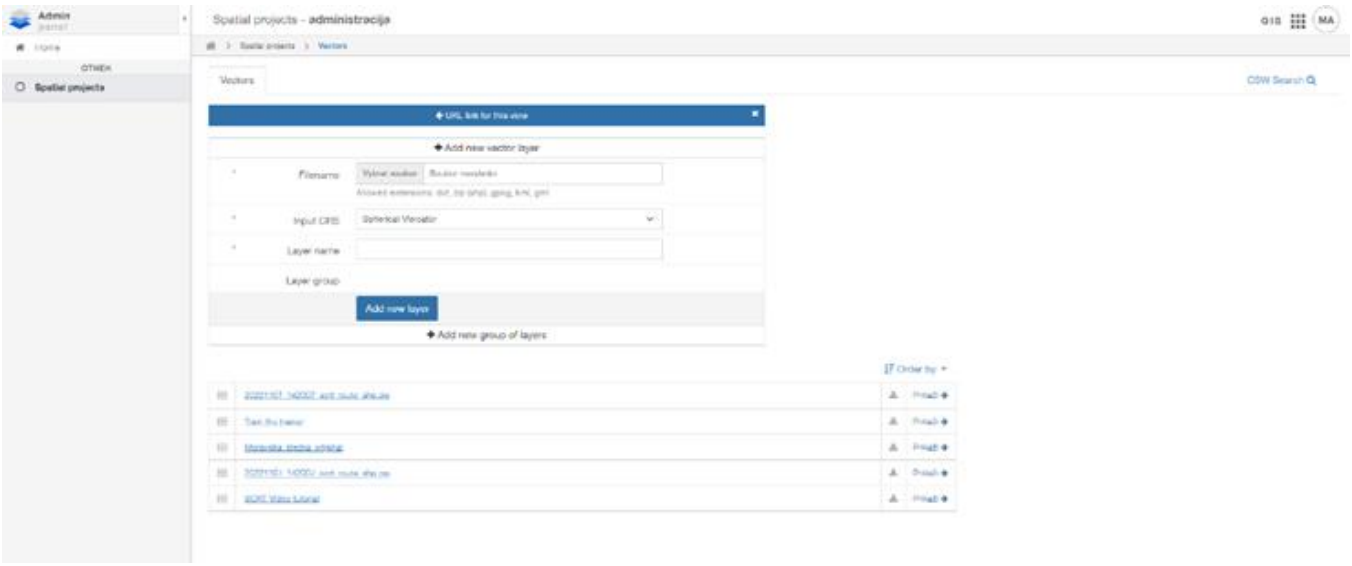


Obrázek 21 - SCRT - Sekce Assessment modules, GIS Module

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

Zobrazí se okno pro přidání nové vektorové vrstvy.

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

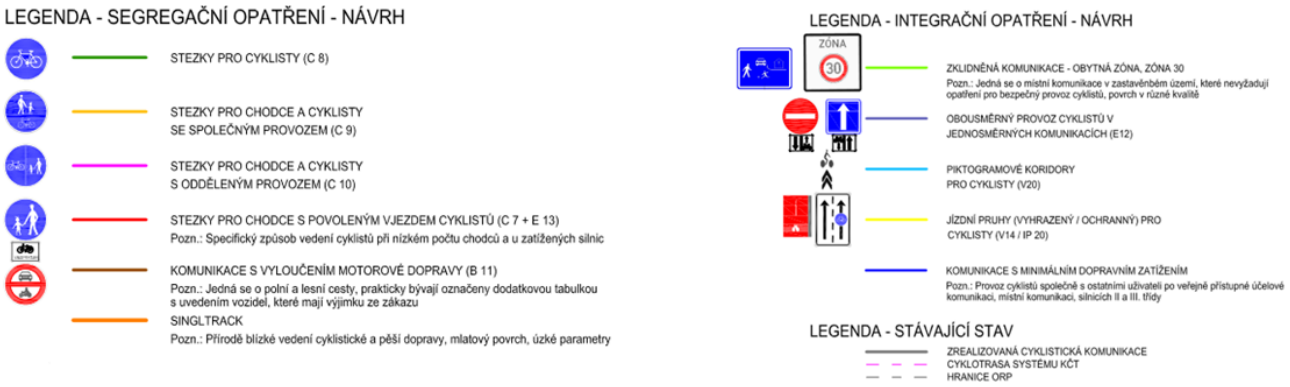


Obrázek 22 - SCRT - Sekce Assessment modules, GIS Module

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 dají využít různé druhy komunikací.

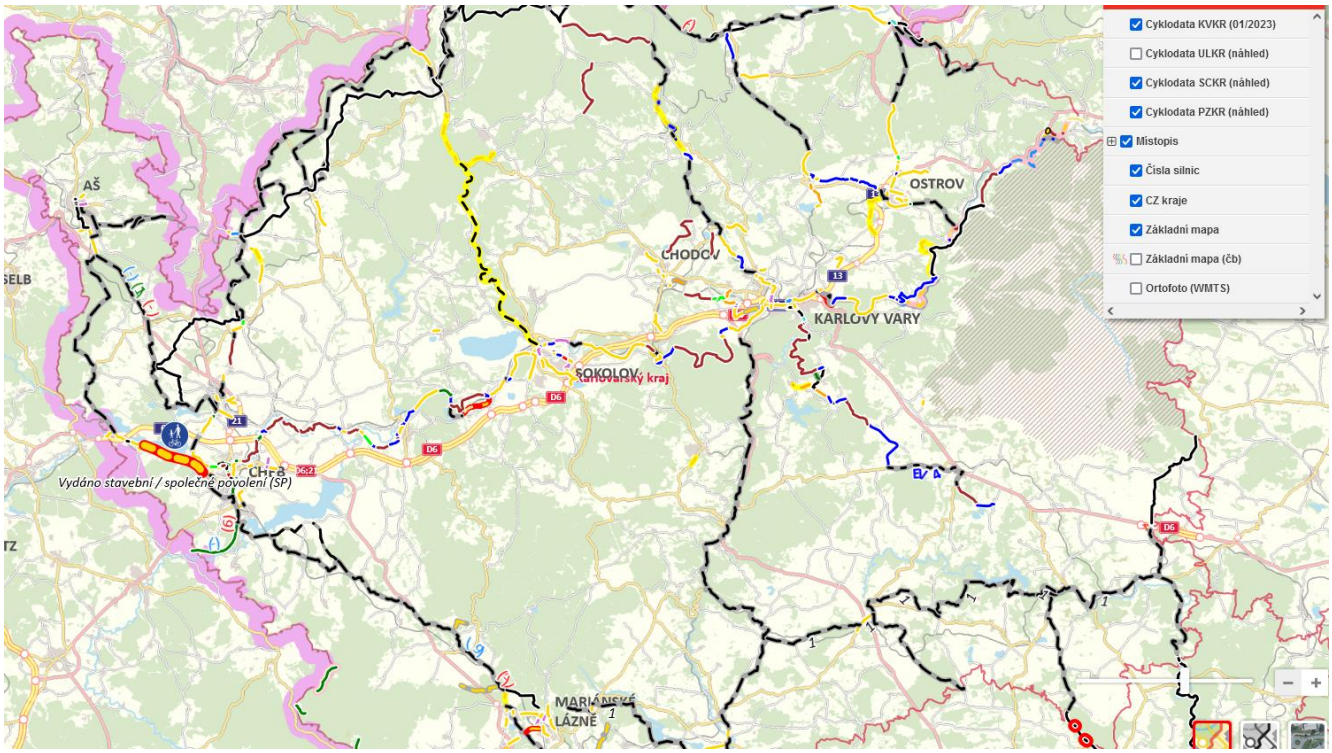
Již nyní tuto možnost využila města Hejnice, Hradec Králové, Jičín, Krnov, Kroměříž, Slaný, Třinec, Vítkov a Znojmo a z krajů Karlovarský, Liberecký a Olomoucký kraj. Jako modelový příklad je uveden Karlovarský a Liberecký kraj.



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

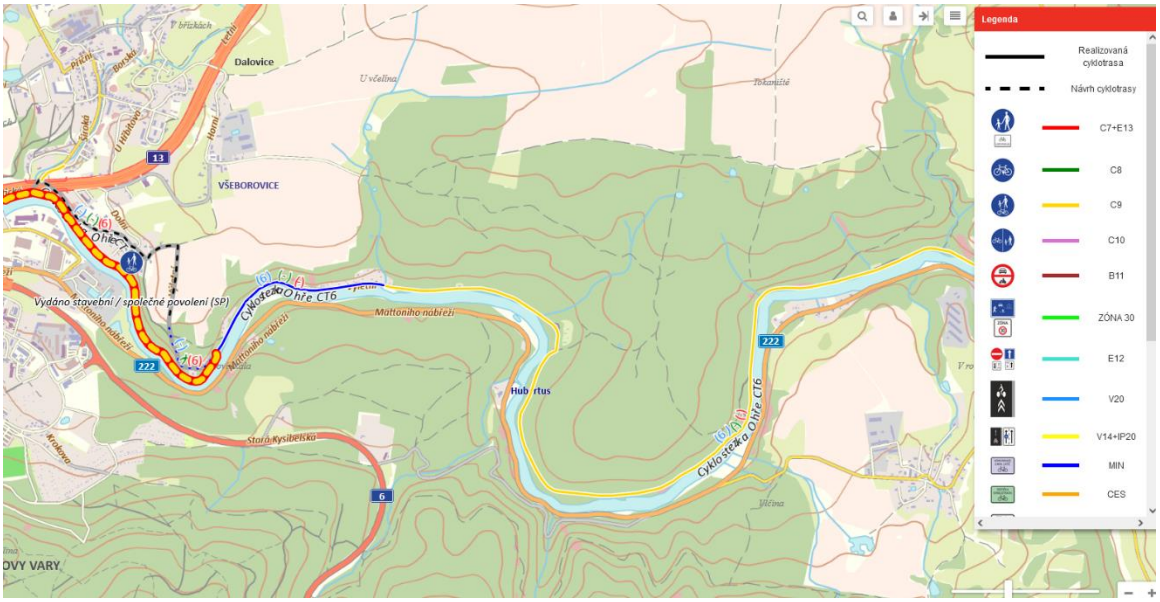
Popis úseku	Délka (m)	Popis problému	Stav připravenosti
Zážitek v přírodě/Pomezí nad Ohří – Cheb	4500	Cyklotrasa vedena po frekventované silnici II. třídy	Projekt má stavební povolení, probíhá aktualizace projektové dokumentace
Šabina/alternativní vedení/kratší, lepší profil	2100	Cyklotrasa vedena do 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, objížděno 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.



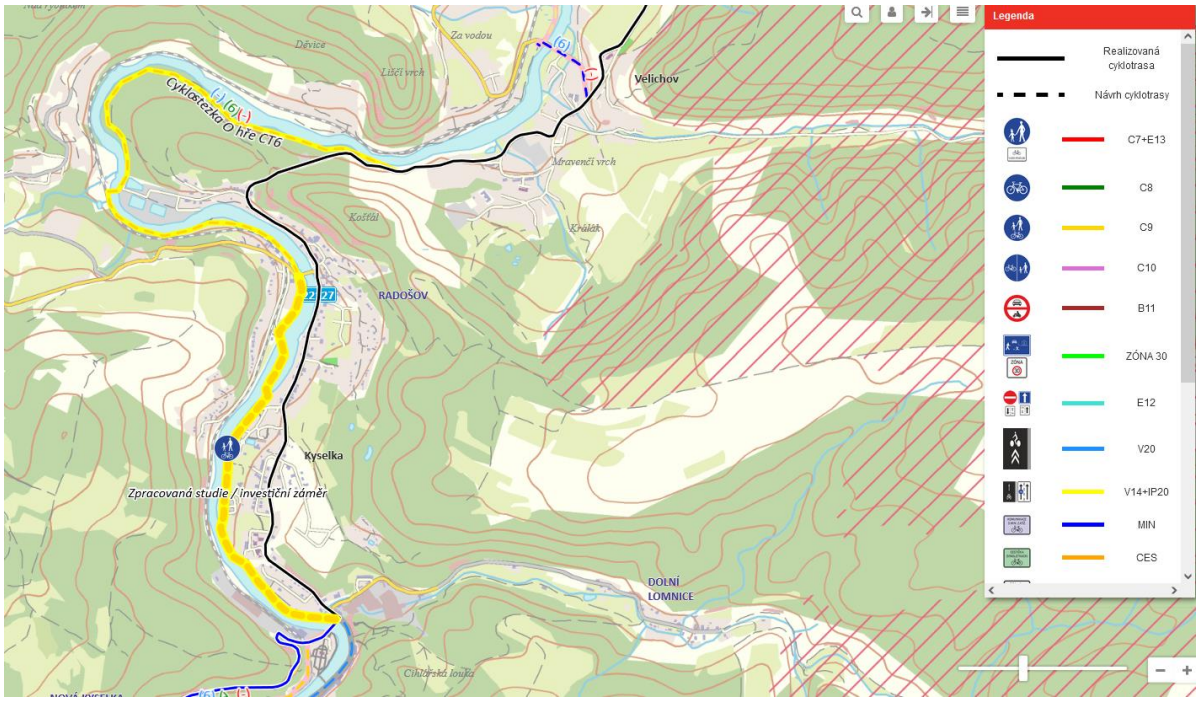
Obrázek 25 - Úsek cyklostezky Dalovice – Všeborovice v Karlovarském kraji, který má vydáno stavební povolení je zvýrazněn červenou barvou, a který bude vybudován jako společná stezka pro cyklisty (C9) je označen žlutou přerušovanou čárou.

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

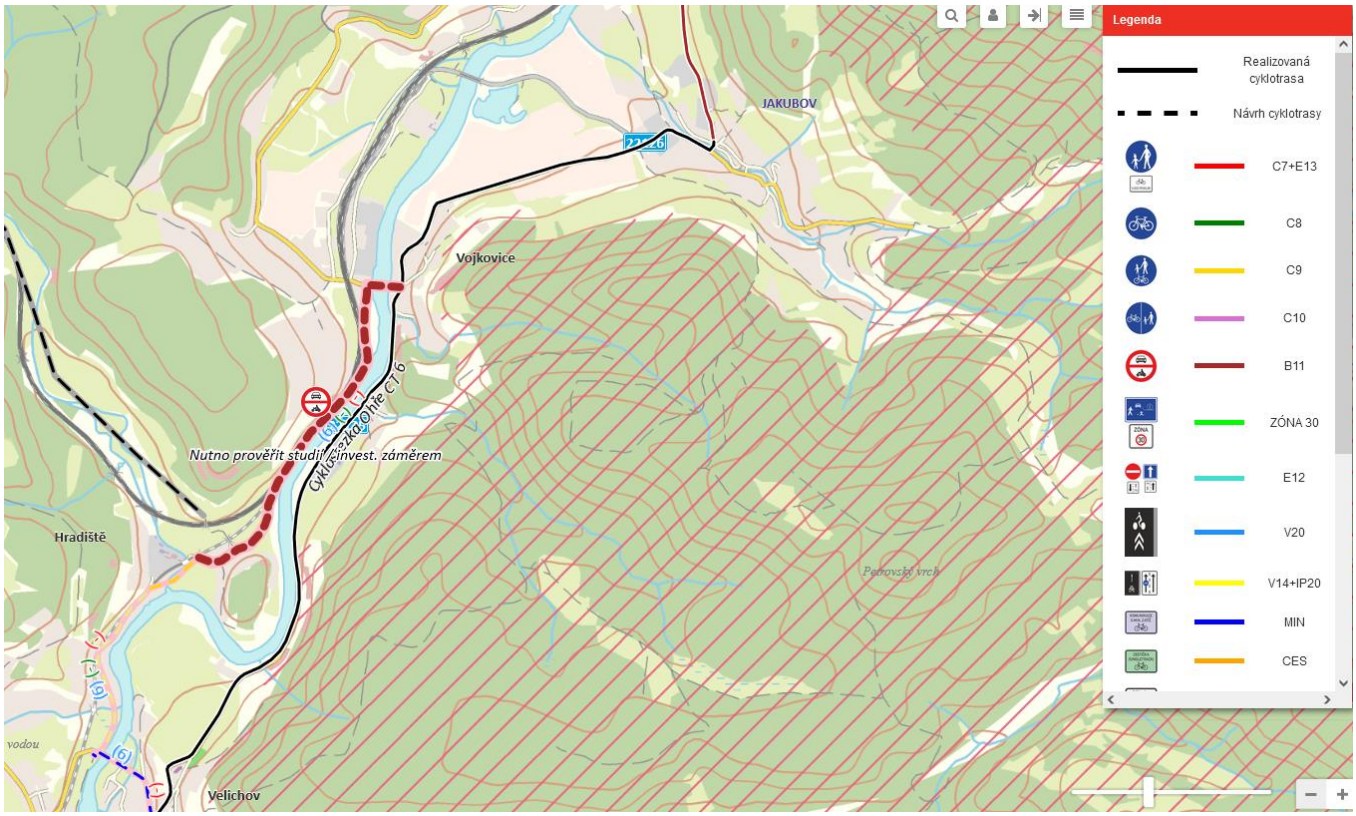
Na další úseky má kraj zpracované studie, ale vzhledem k náročným majetkoprávním vztahům není zřejmé, zda se úsek stihne vybudovat do roku 2030.



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 čárou.

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:

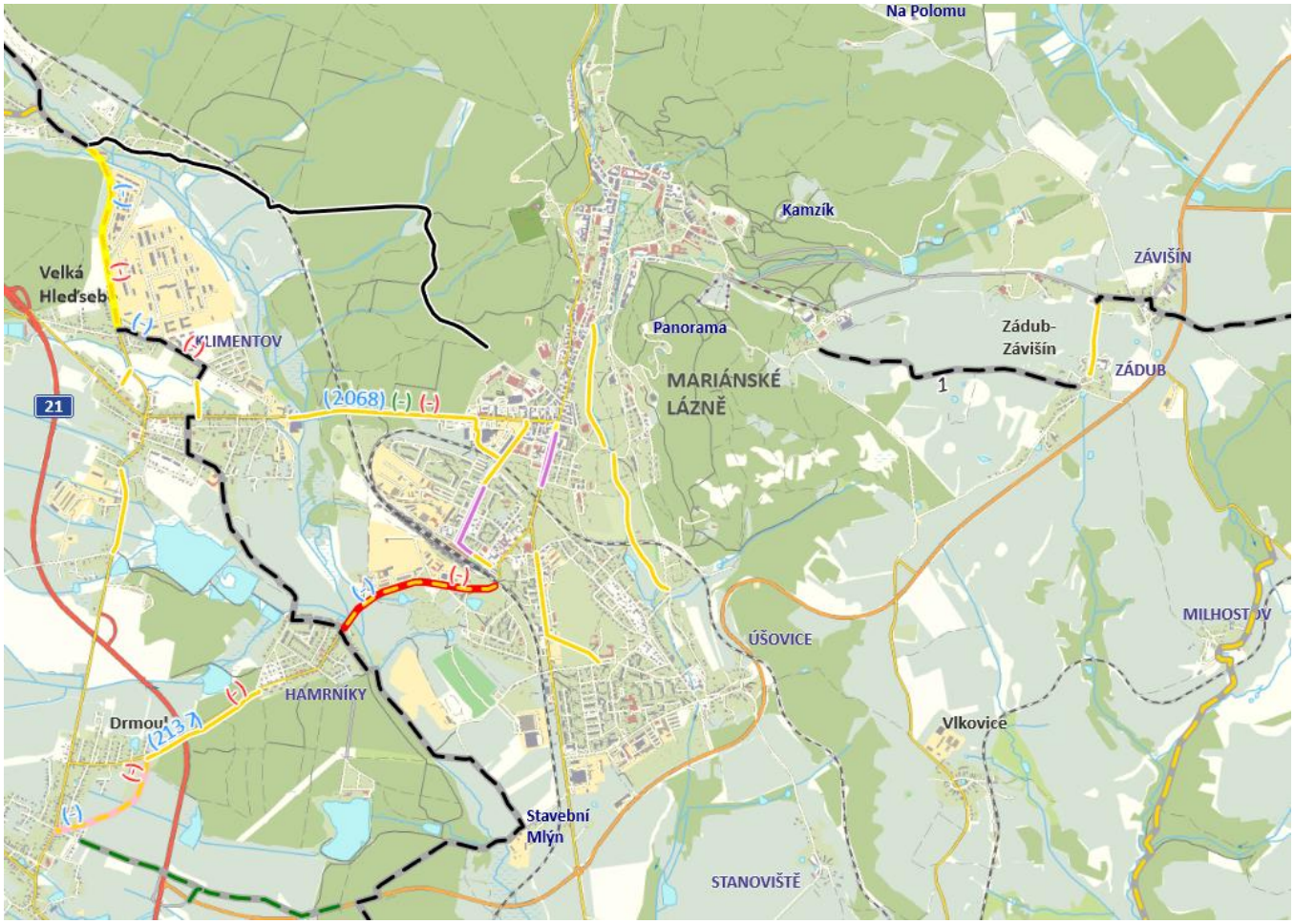
- **Dopravní cesta pro cyklisty: Dasnice - Šabina - Hlavno (u Sokolova).** Projekt optimalizace vedení cyklostezky Ohře, a to připojením obce Šabina na tuto stezku v délce 2100 m. Mapa: https://mapy.cz/s/cadusorune. Projekt se stavebním povolením hledá dotační titul, neboť se jedná o účelovou komunikaci (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 vložením 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 čárou.

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.

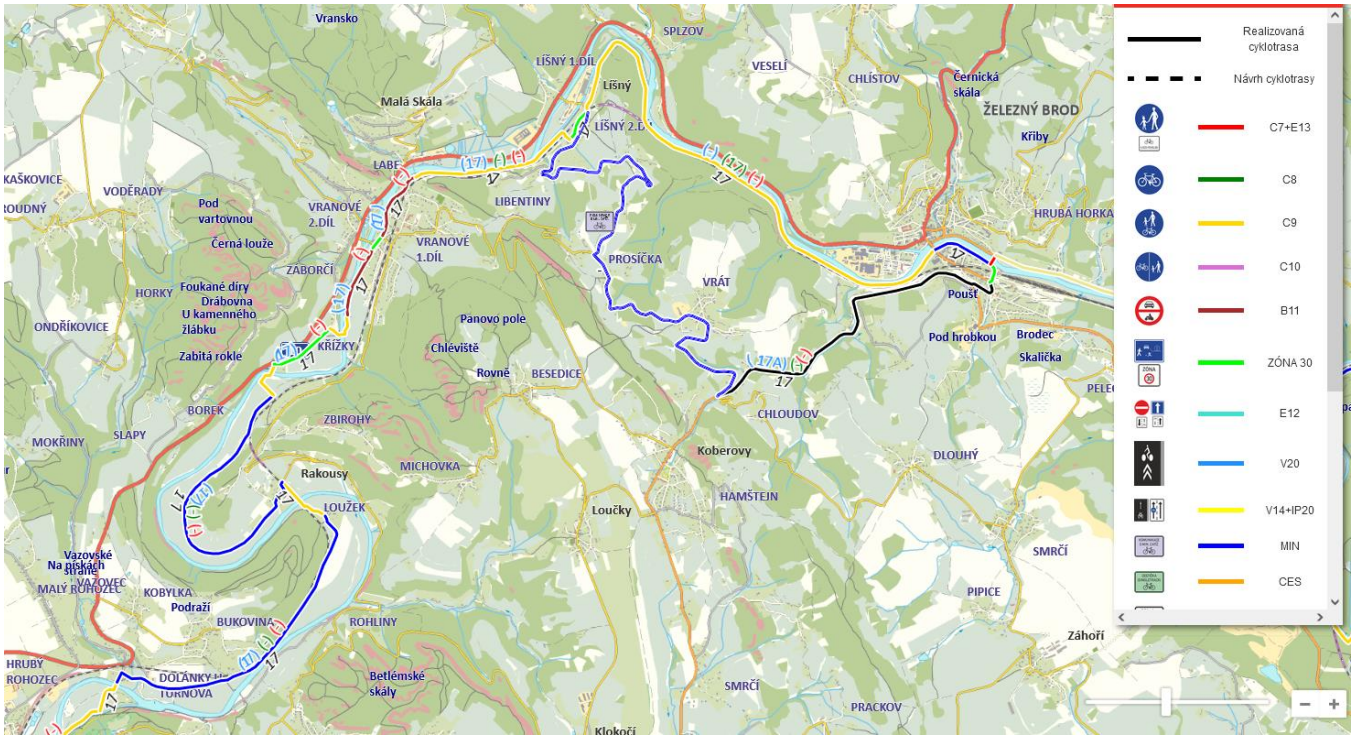
Další bariéra na cyklotrase 604 je tvořená novým obchvatem Mariánských lázní, kdy cyklotrasa kříží silnici II/230 (přesně se jedná o místo zde https://mapy.cz/s/baporaguna



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

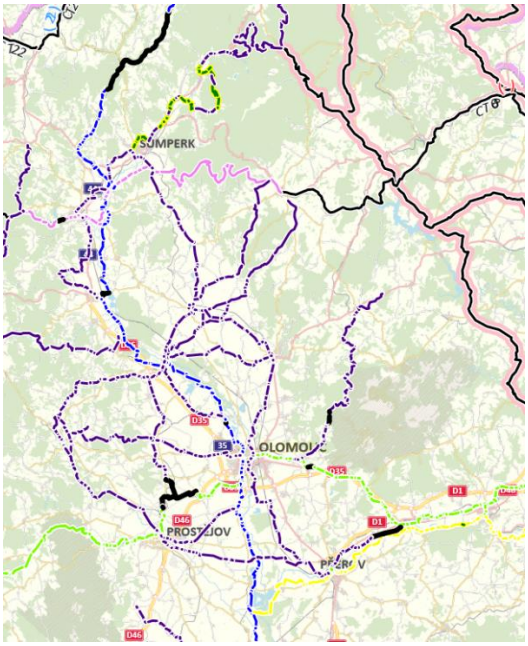
Cílem tohoto principu je postupná optimalizace hlavní dopravní sítě pro cyklisty a její zanesení do mapové aplikace cyklotras ČR. Cílem je propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty. Optimalizace je prováděna postupně na základě jednání se všemi kraji a jejich návrhů vedení cyklotras jednotlivých krajských cyklokoncepcí, 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 šikovný, 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 spoustu dat. Nejvíce se data a funkčnost atributů testují v Olomouckém kraj. 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 přiřazené 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.

Financováno z fondu zábrany škod ČKP Česká kancelář pojistitelů

Partnerství pro městskou mobilitu

PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU, z.s.
Jednatel: Ing. Jaroslav Martinek
Tel.: +420 602 503 617 | E-mail: jarda@dobramesta.cz
IČO: 01911996
Sídlo: Chomoutov 388, Olomouc - Chomoutov, 783 35

CYKLOVIZE2030

Manuál pro práci
s mapovým portálem
stavbycyklo.cz

Verze dokumentu:	Datum vytvoření:	Poslední aktualizace:
2023.03.1	17. března 2023	17. března 2023

CYKLOKOORDINÁTOR ČESKOMORAVSKÝ

Autor dokumentu:
Českomoravský cyklokoordinátor, z.s.
Tomáš Weber, Martin Simčo
Tel.: +420 725 555 469 | E-mail: info@cyklokoordinator.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 studií / 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. zatíž. *{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 (trojciferných) tras,**
  nebo v případě zadávání nižších čísel než 1000 u místních (čtyřciferných) 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 trojciferné trasy) nebo 0001 (pro čytřciferné 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]

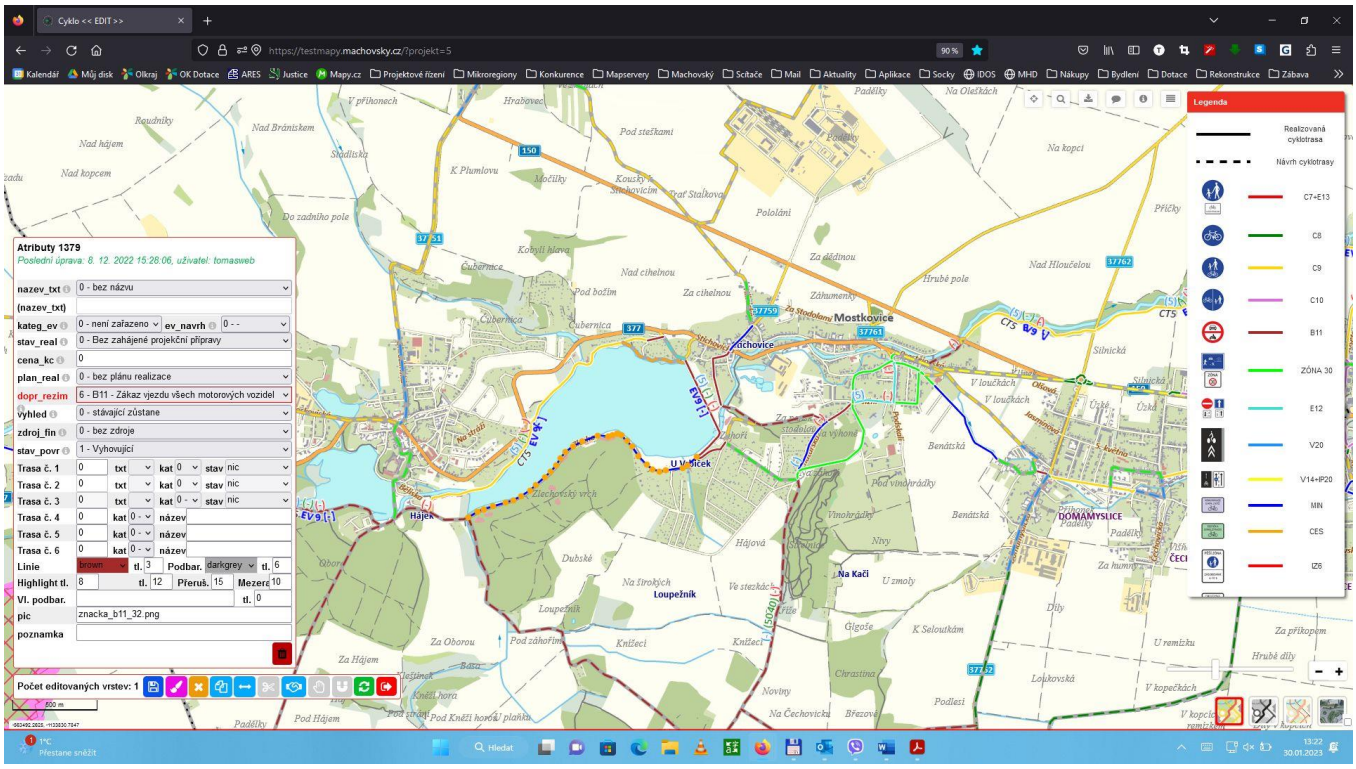
- nic
- zrušit
- nechat, zůstane
- návrh (plán)

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 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 vypsány 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, zrkácená 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. l.**"*
ln_dash2 – atribut pro tvoření "čárkované linie" - délka mezery, *v editační tabulce jako "**Mezera**"*
ln_wdth_h – tloušťka linie po přejetí myší v prohlížecím režimu, *v editační tabulce jako "**Highlight tl.**"*
ln_wdth_h2 – tloušťka podbarvení linie po přejetí myší v prohlížecím režimu, *v editační tabulce jako "**tl. podbar.**"*
upr_col – vlastní podbarvení linie, *v editační tabulce jako "**Vl. podbar.**"*
upr_colw – tloušťka vlastního podbarvení linie, *v editační tabulce jako "**tl.**"*
pic – obrázek značky, který se zobrazí po najetí myši na linii v prohlížecím 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 vypsáno 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 zachováván.
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.

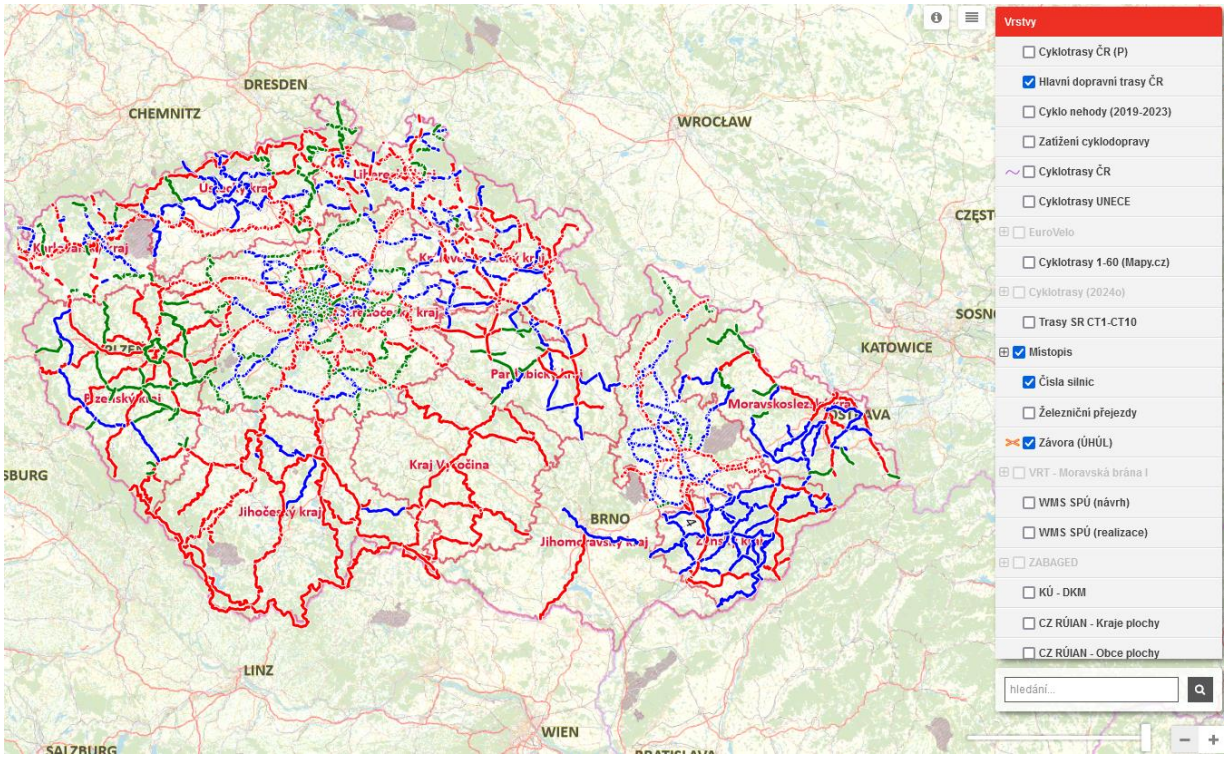
CT01	Red	255	0 0
CT02	Green	0	128 0
CT03	DarkViolet	148	0 211
CT04	Blue	0	0 255
CT05	LawnGreen	124	252 0
CT06	DimGray	105	105 105
CT07	SaddleBrown	139	69 19
CT08	Yellow	255	255 0
CT09	Orange	255	165 0
CT10	DeepPink	255	20 147
CT11	Olive	128	128 0
CT12	Crimson	220	20 60
CT14	LimeGreen	50	205 50
CT15	Purple	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 rozděluje do několika vrstev, a to podle principu využití, které byly popsané v principu 2. Všechny vrstvy jsou dostupné na tomto odkaze: https://mapa.stavbycyklo.cz/

1) Návrh dopravní sítě bezpečných komunikací a cyklokoordidorů pro cyklisty

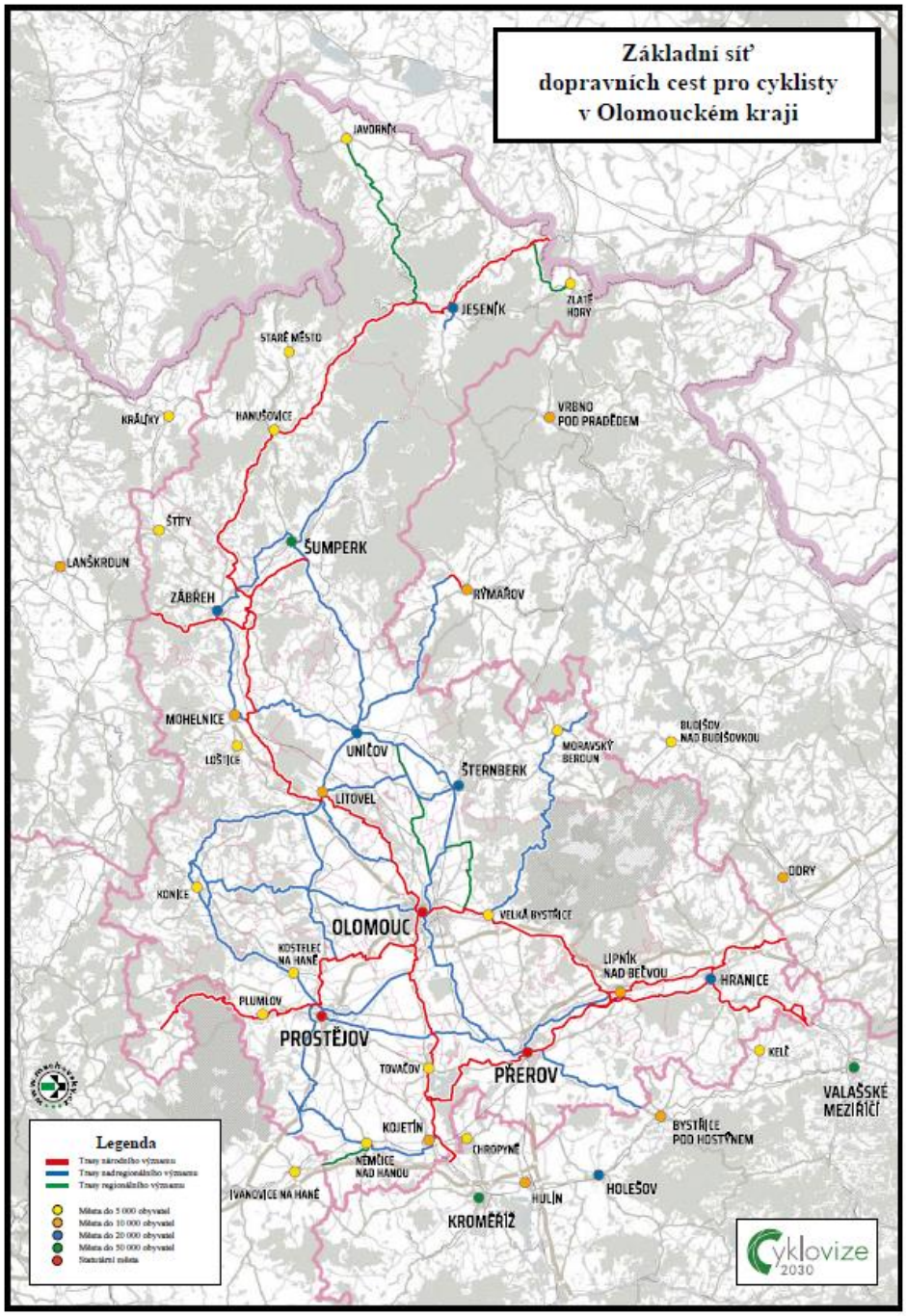


Obrázek 32 – rozpracovaná mapa, podklad pro jednání dne 21. 2. 2024. Ústecký a Jihomoravský kraj bude ještě doplněn. Dále proběhne diskuse ke sladění a propojení barev mezi jednotlivými kraji. Poznámka. Pokud ale například mezi Olomouckým a Moravskoslezským krajem chybí propojení značené červené cyklotrasy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

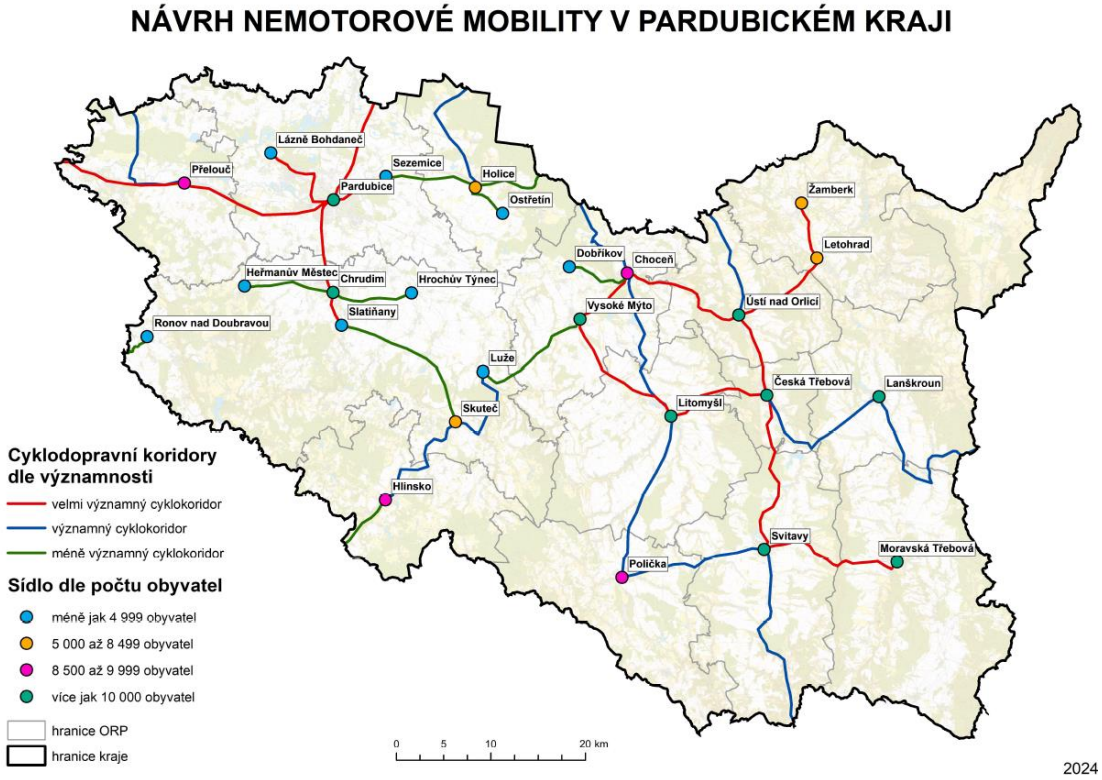
Legenda

- **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).

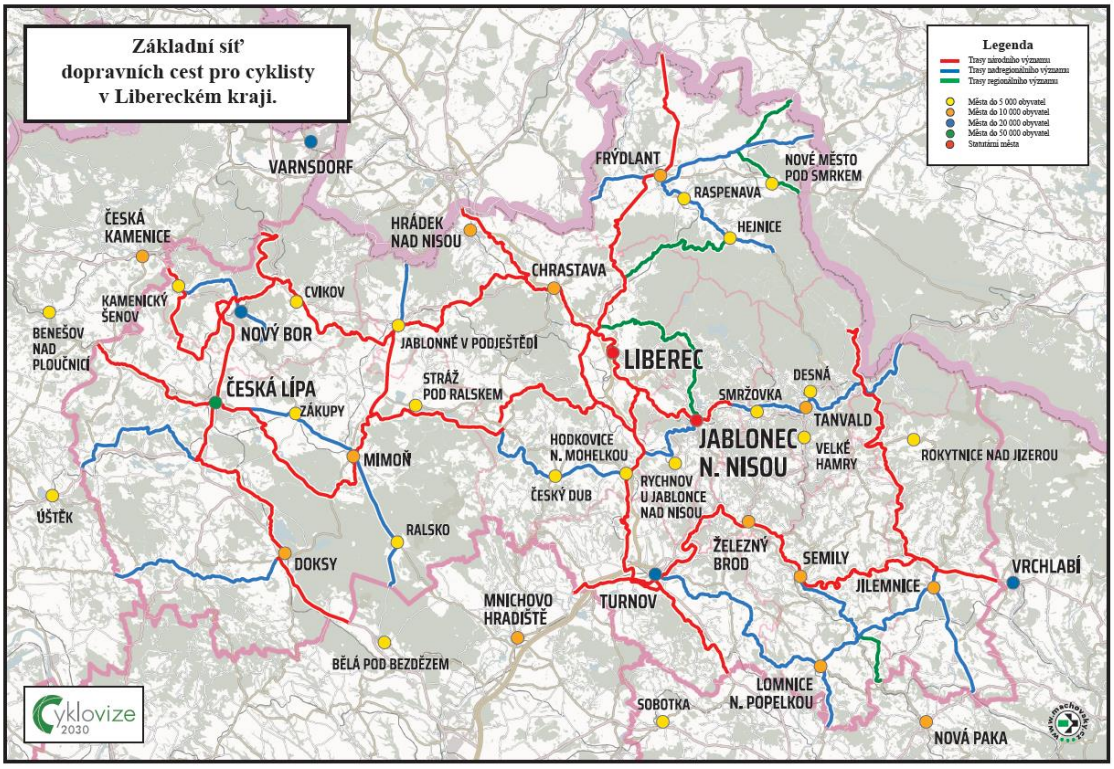
Jen pro připomenutí. Tato síť vzniká na základě sestavení 14 krajských cyklokoncepcí, které jsou zase sestavené z návrhu obcí. Všechny krajské sítě jsou na mapovém portále zde: https://www.stavbycyklo.cz/kraje.



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.



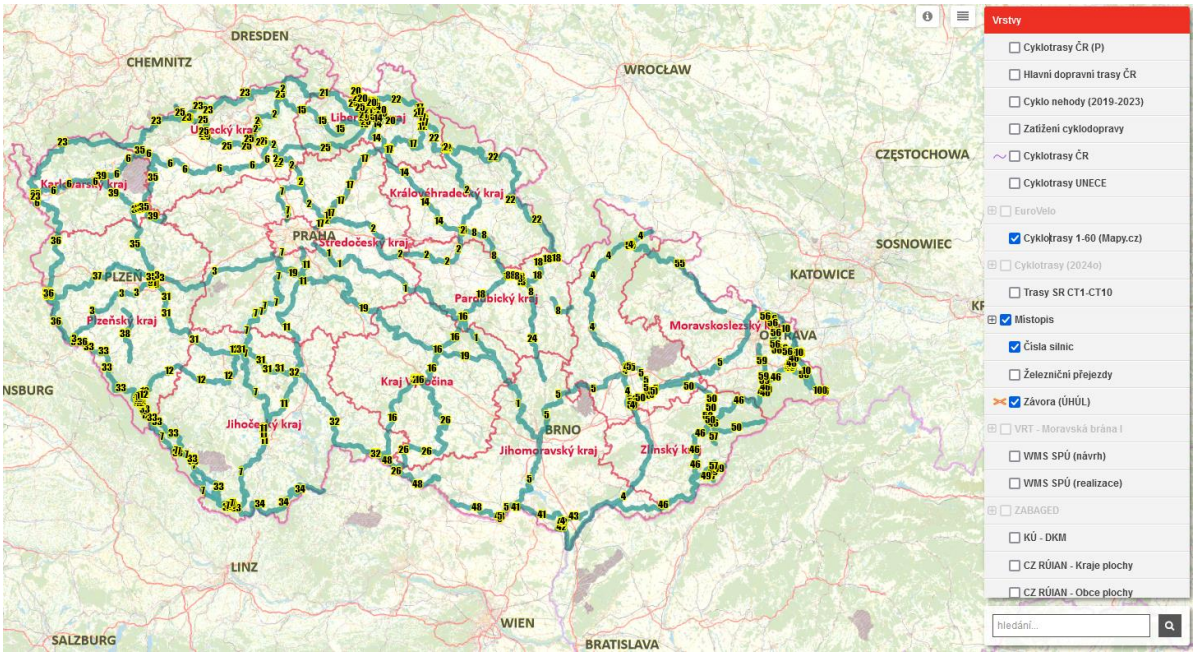
Obrázek 34 – mapa dopravní sítě pro cyklisty Pardubického kraje.



Obrázek 35 – mapa dopravní sítě pro cyklisty Libereckého kraje.

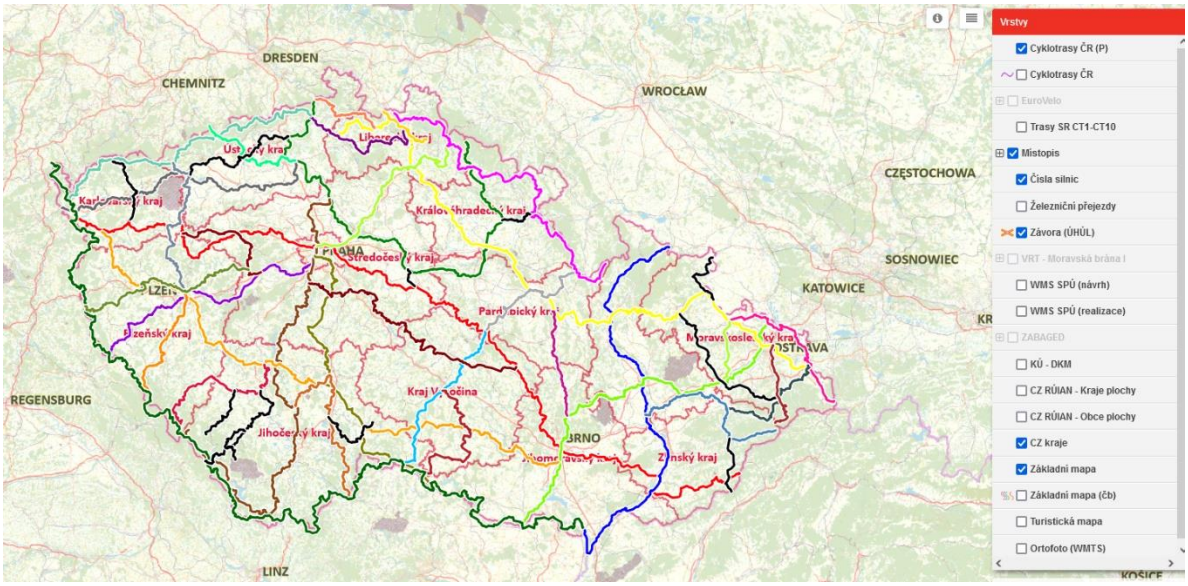
Obrázek 36 – další návrhy z krajů jsou k dispozici zde: https://www.stavbycyklo.cz/kraje

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



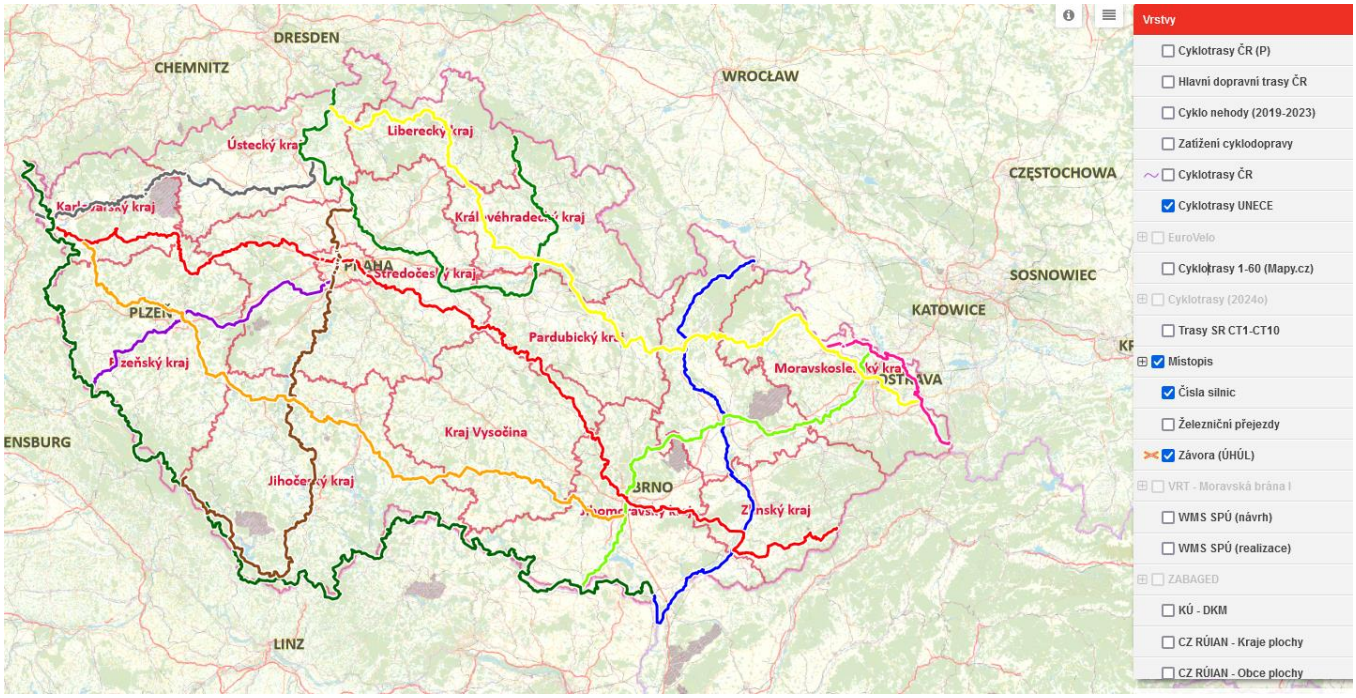
Obrázek 37 - Mapa stávajících páteřních cyklotras v GIS. Je možné ji také najít i na www.mapy.cz , ale cílem této vrstvy je ukázat, jaký je rozdíl mezi dopravní a cykloturistickou sítí, tak jak to bylo definované v principu 2.

3) Navrhované vedení dálkových cyklotras, sloužící primárně pro cykloturistiku



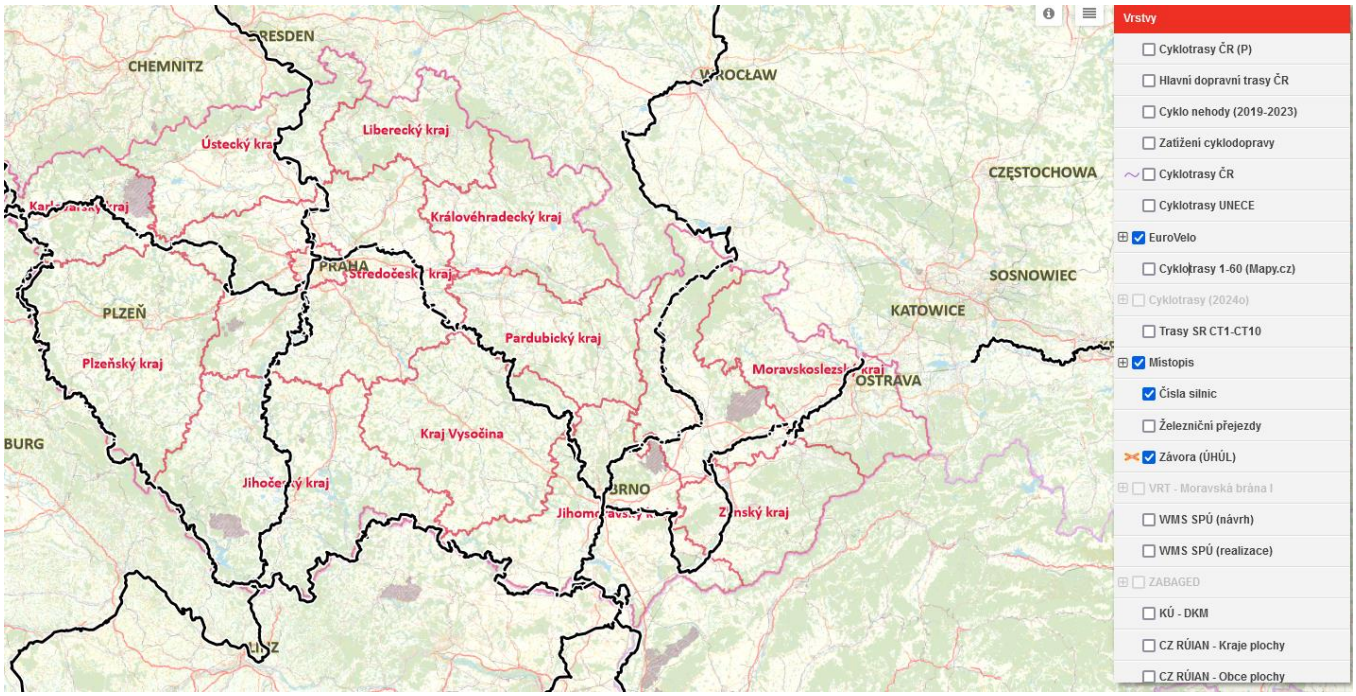
Obrázek 38 - Mapa navrhovaných páteřních cyklotras v GIS. Základem je budovat dopravní síť pro cyklisty (viz obrázek 32), ale když už se buduje tato síť, tak má i vliv na aktualizaci páteřní sítě cyklotras)

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 popsané 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 komunikacích 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 CityChangers[12].

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

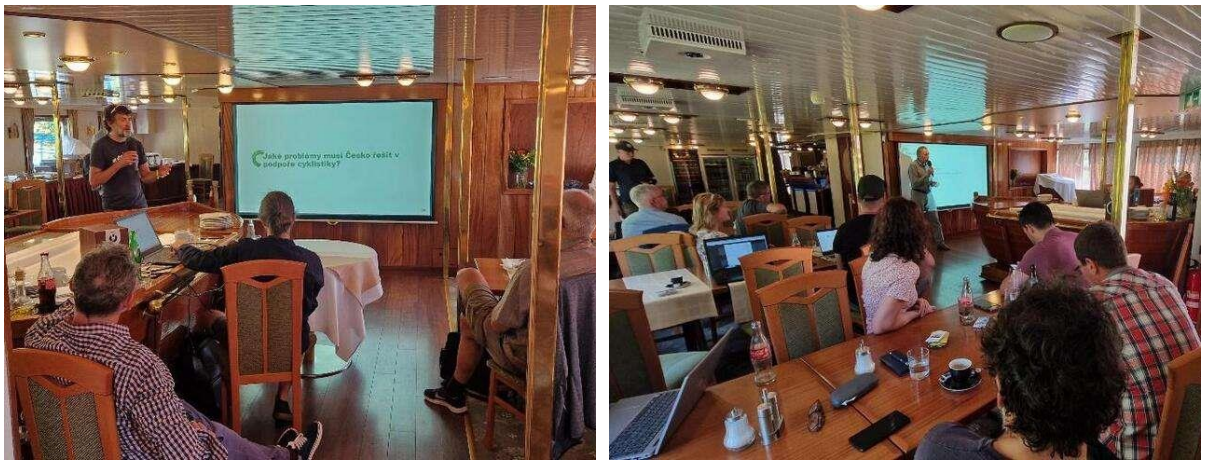
Spolek Partnerství pro městskou mobilitu uspořádal pracovní workshop, který se konal ve dnech 22. a 23. května ve Znojmě. Workshop poskytl účastníkům z celé republiky nejen inspiraci, ale také cenné zkušenosti od odborníků. Akce se zúčastnilo 44 zástupců českých měst, krajů a dvou ministerstev, kteří 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 Prezentace 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 Prezentace 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 sítě 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 možnosti.
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 „Koncepce rozvoje cyklodopravy Libereckého kraje 2030 a Cyklovize 2030“ a měla za cíl diskutovat o zvýšení bezpečnosti pro zranitelné účastníky provozu v regionu. Worshopu 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 policí vytvářením bezpečnějšího prostředí pro cyklisty.

27. 11. 2023 Moravskoslezský kraj

V případě Moravskoslezského kraje byl dán důrazu především na cykloturistiku. Kraj nabízí finance na rozvoj sítě cyklostezek a doprovodné infrastruktury. Městům a obcím nabízí celkem 20,5 milionu korun. Finance jsou určené 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 Koncepcí 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 páteřní 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 infrastrukturu 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 přinášejí přehled obojího, včetně inspirace 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.

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).

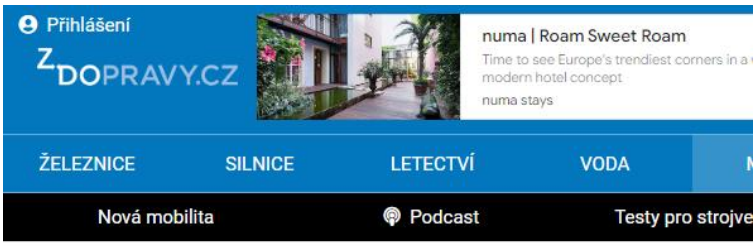
TISKOVÁ ZPRÁVA

Cyklovize 2030 Partnerství pro městskou mobilitu

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. Nespojitá 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% Opens 7.7% Clicks
Regular · Partnerství pro městskou mobilitu
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% Opens 3.5% Clicks
Regular · Partnerství pro městskou mobilitu
Segment: All_PMM
Sent **st, prosince 20th, 2023 9:15 AM** to 921 recipients by you

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 páteřní 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 cykloordinátory

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

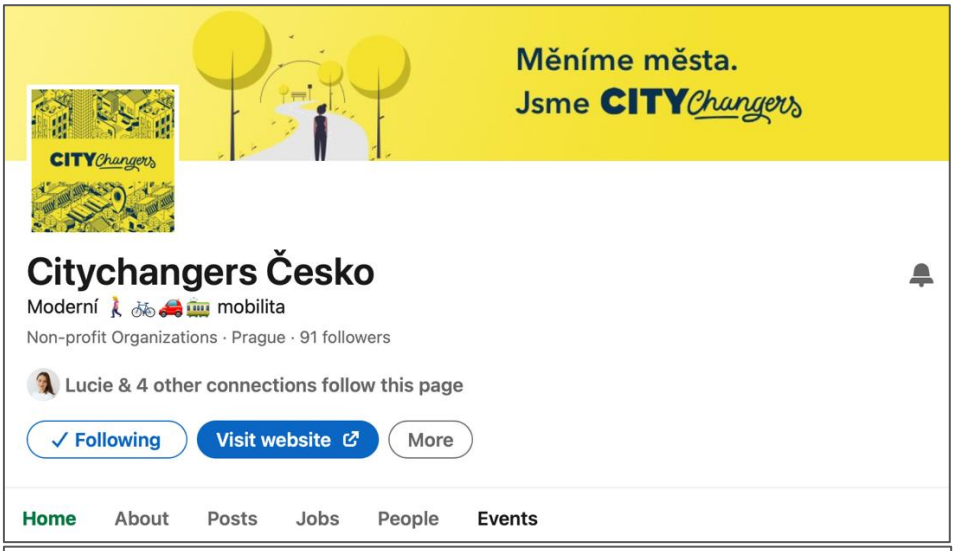
Co se týče sociálních sítí, v rámci značky Citychangers zveřejňuje nositel projektu aktuality v rámci několika kanálů:

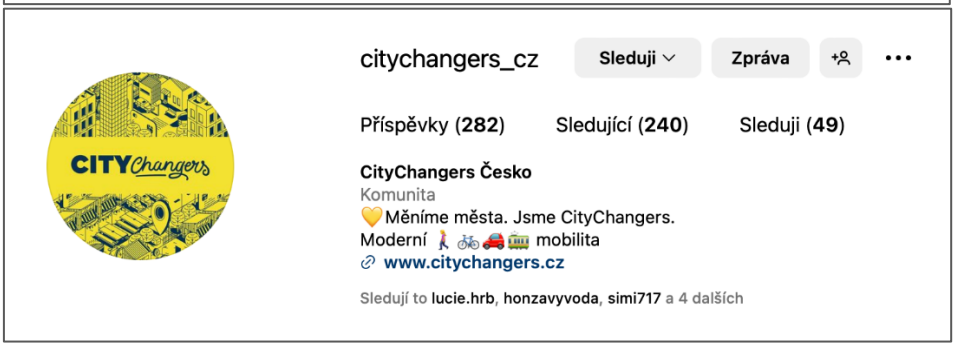
a) Facebook stránka => http://facebook.com/dobramesta.cz

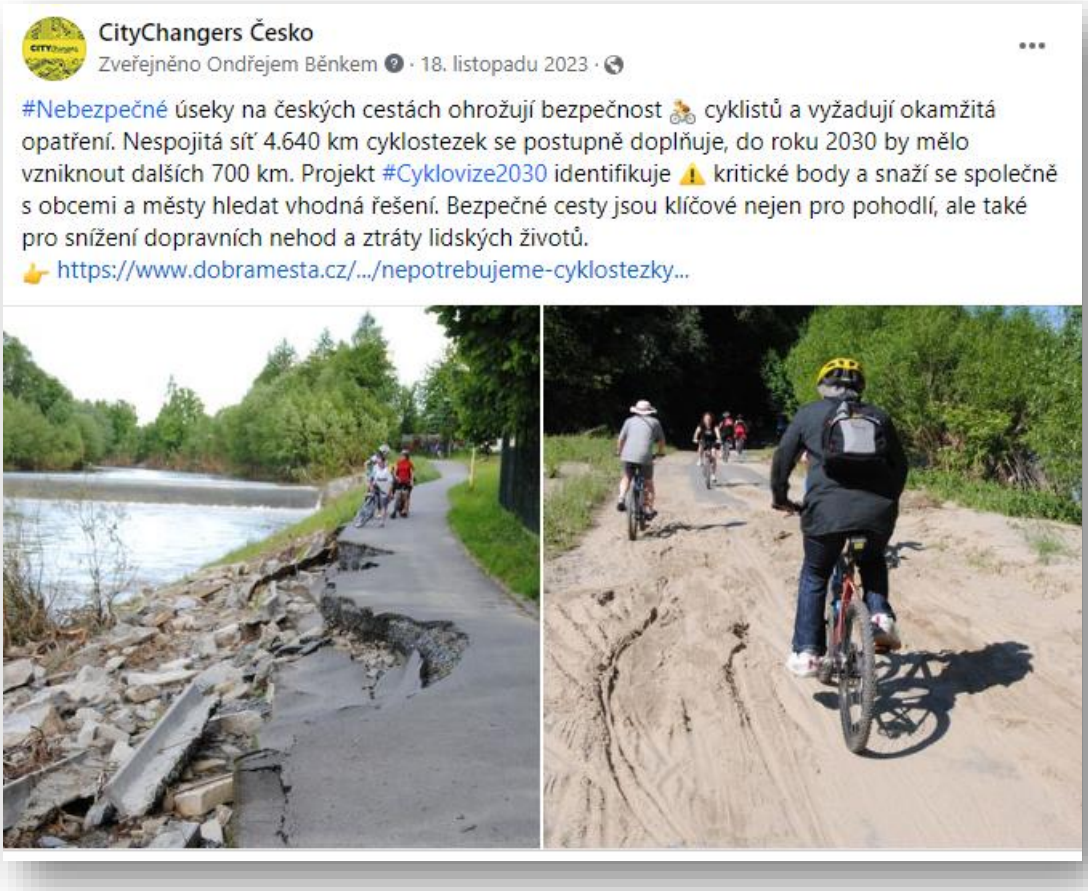
b) Facebook skupina => https://www.facebook.com/groups/1424590734358268/

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

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






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 přerušení, 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.

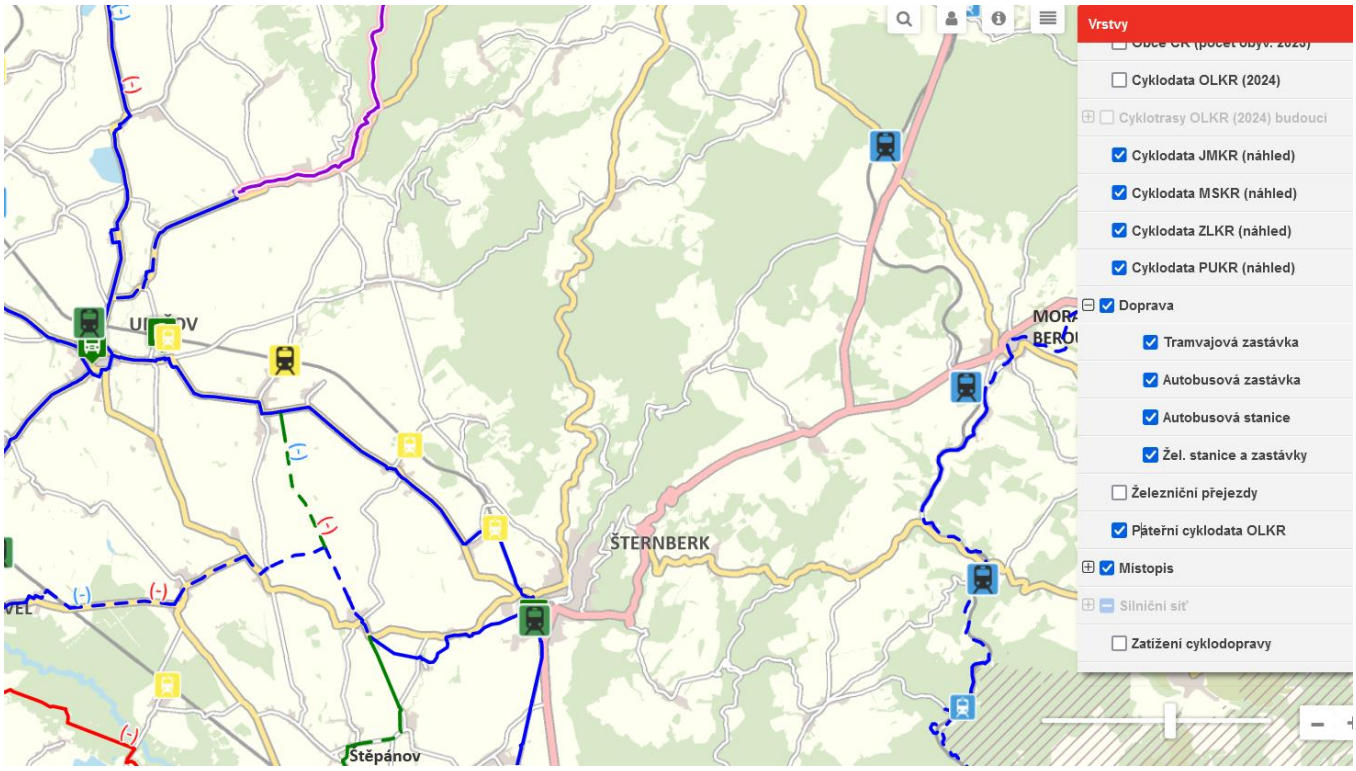
7.2 Práce v terénu

Plán národní sítě dopravních cest pro cyklisty byl navržen na základě prvních dat od obcí a krajů. Je ale potřebovat 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

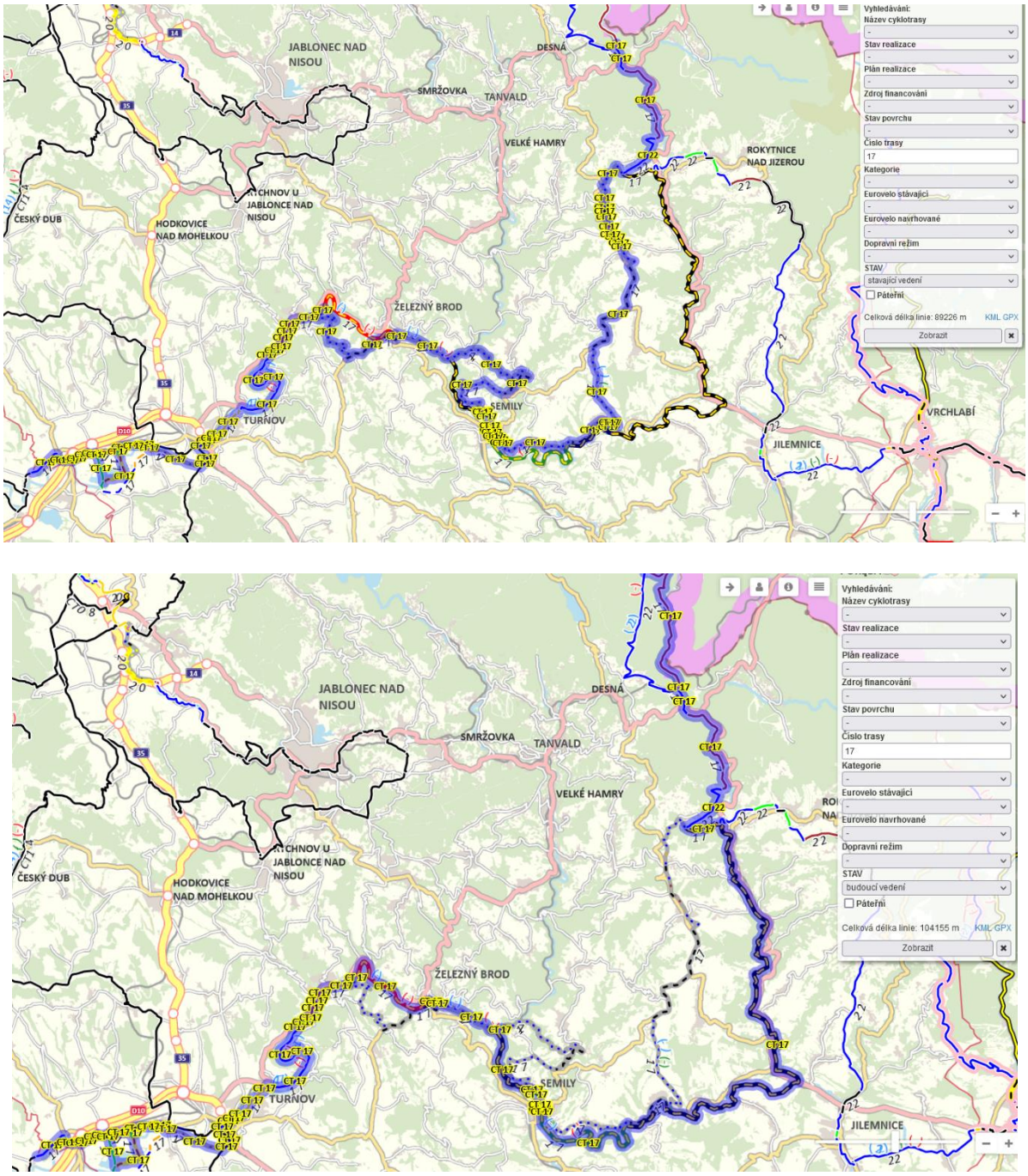


Obrázek 45 – Mapový portál v Olomouckém kraji už nabízí propojení veřejné a cyklistické dopravy, a to zobrazením zastávek veřejné dopravy.

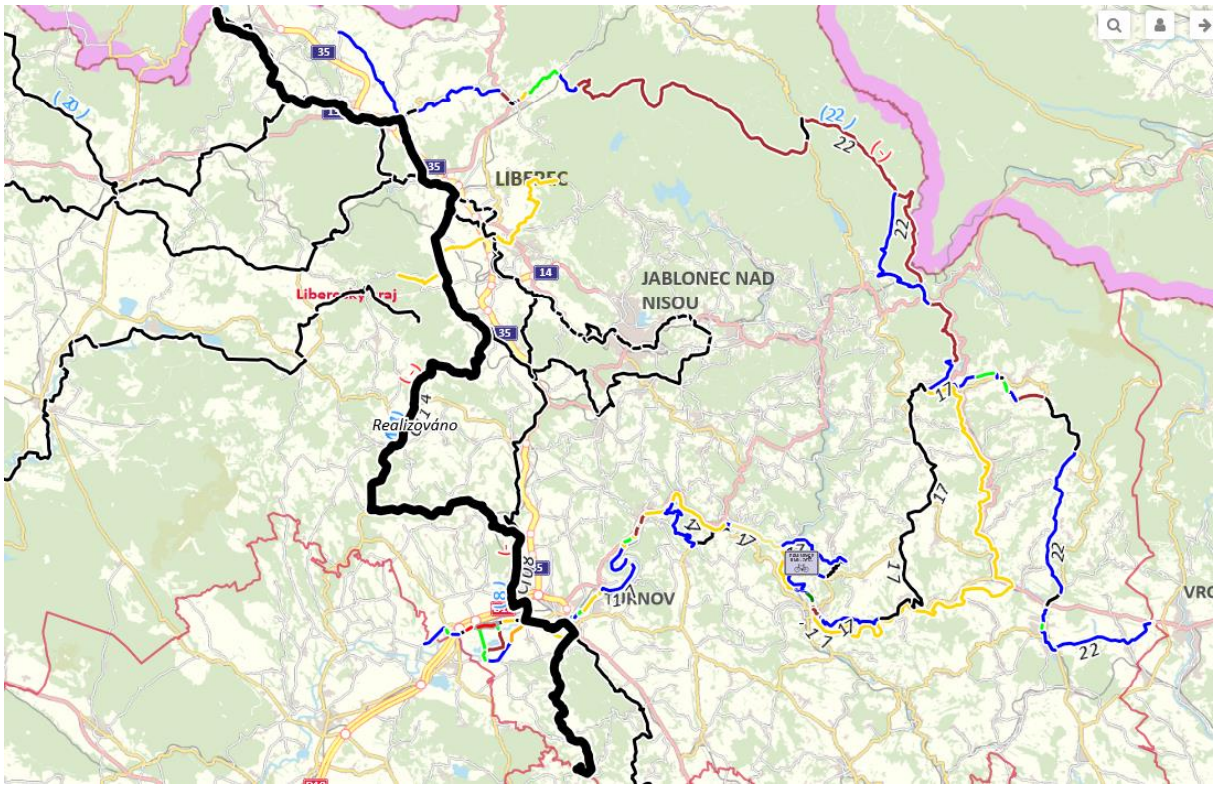
7.4 Revidování systému orientačního značení cyklotras

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 Greeenway Jizera. První snímek ukazuje stávající stav, druhý snímek budoucí.



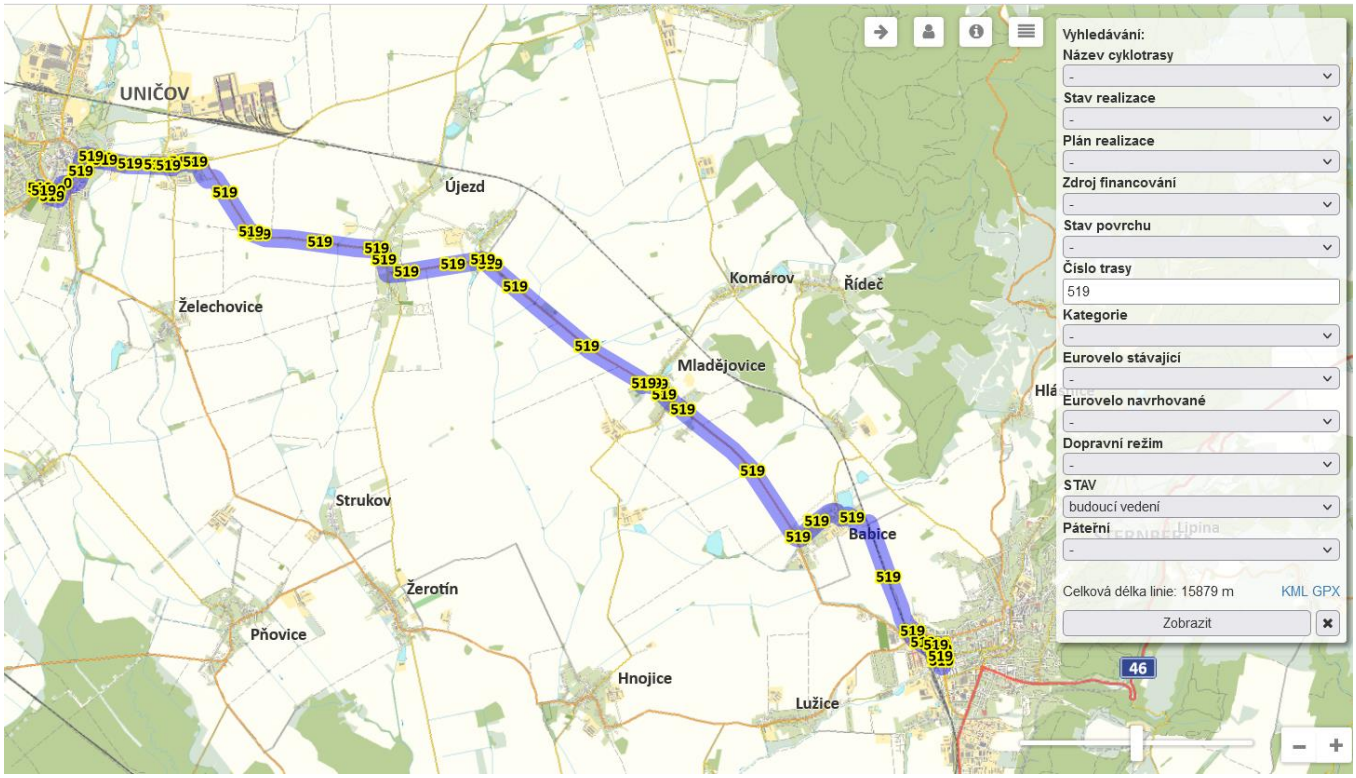
Obrázek 41 – stávající a budoucí stav vedení dopravní cesty pro cyklisty č.17



Obrázek 46 – Detailní vedení cyklotrasy 14 v Libereckém kraji, s převážně cykloturistikou 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.



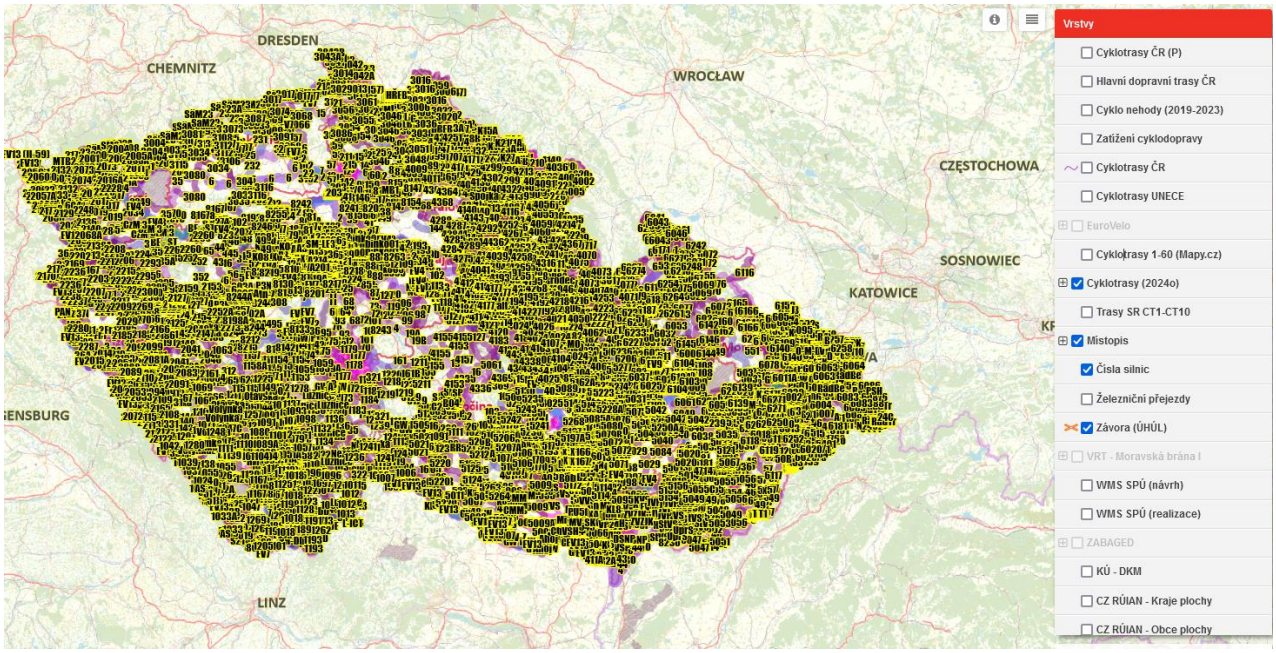
Obrázek 48 – Návrh vedení regionální dopravní cesty č. 519 Uničov – Šternberk.

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 Koncepci 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 zkušeností 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 cyklokoncepcí, 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.

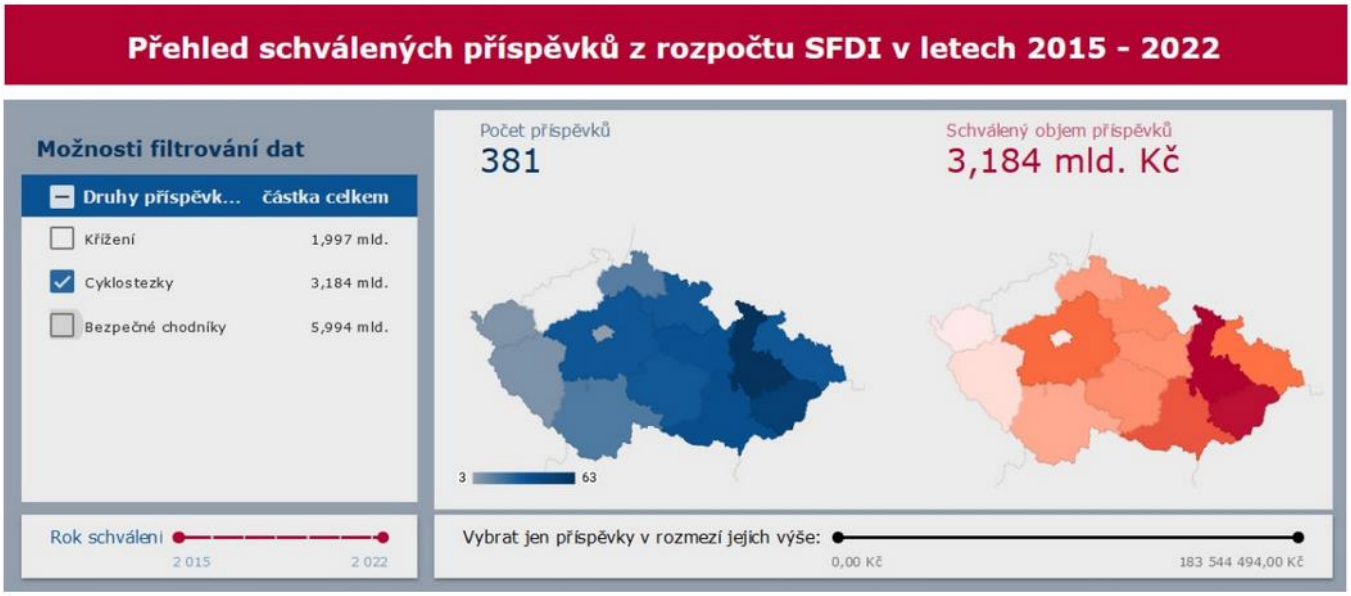
8.3 Hledání finančních nástrojů pro chybějící úseky

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 štědrá. Kraje a města ji také plně využívají - https://www.stavbycyklo.cz/sfdi. A počítá se, že tento trend bude pokračovat i v dalších letech.



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 štědrá. 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 Ohře[13], tak jak se to povedlo v listopadu 2023[14], nebo v případě trasy Konice – Prostějov[15].

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

[14] https://mestemnakole.cz/2023/11/zatec-dokoncil-cyklozonu-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 dotaci[16]. 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 tři[17].

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-do-ketkovic

[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 komunikací[18].

[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 železnic[19].
- Spolupráce při výstavbě vysokorychlostních tratí[20].

Obr6zek 51 a – Nákres projektové dokumentace VRT Moravská brána

[19] https://www.stavbycyklo.cz/sprava-zeleznic

[20] https://www.stavbycyklo.cz/vrt

Obrázek 51 b – Nákres 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. Tudíž 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

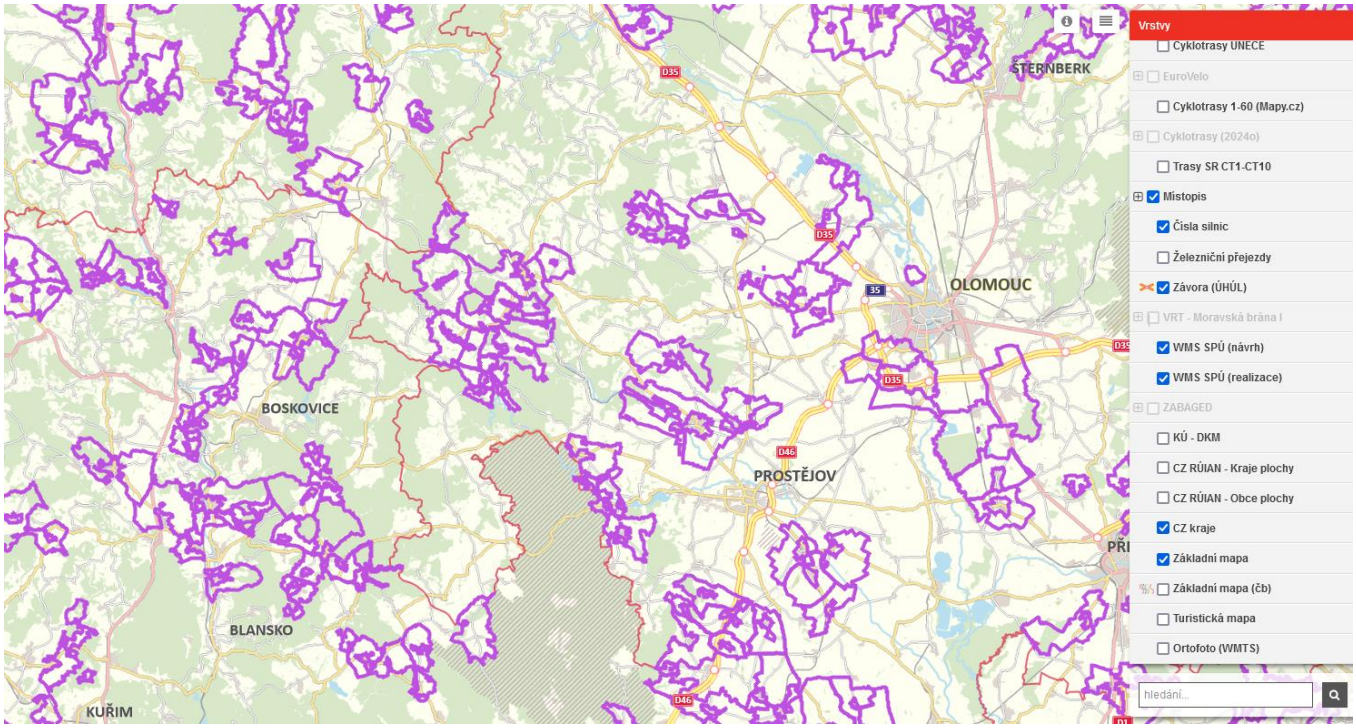
diskutovaná delimitace pozemků, které jsou ve vlastnictví ČD a.s., na stát s právem hospodařit SŽ.

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 úprav[21]: 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 Ohře[22], 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-karlovarskem-kraji

Prostějovem. Rovněž došlo k dohodě s Lesy ČR na páteřní cyklotrase č. 2 (Labská stezka) u Dvora Králové nad Labem[23]. 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 Povodími[24]. 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 monitorujte a dále rozvíjejte

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 infastruktuře, 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.

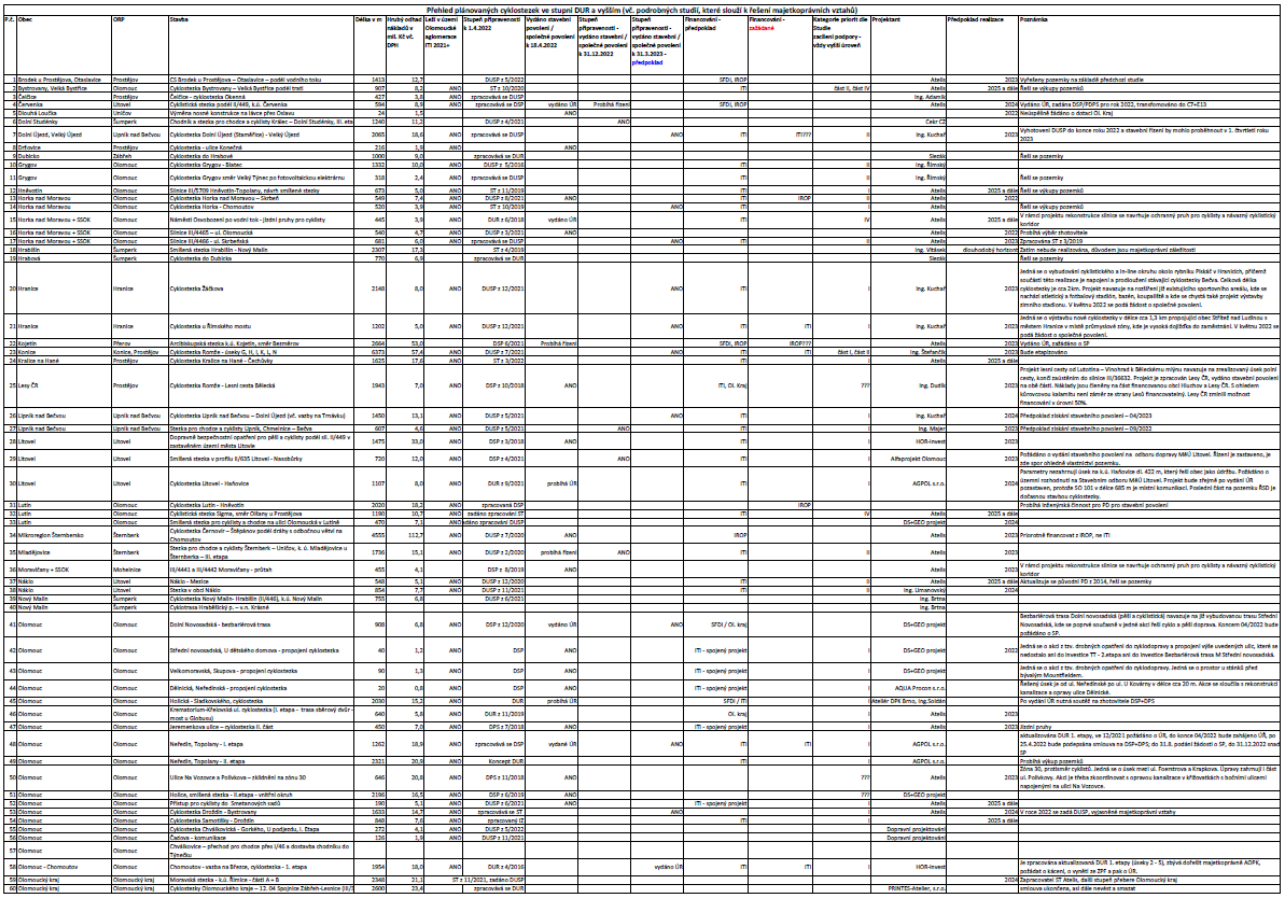
Akce dokončené 2022

	Obec		Stavba	Dokončení	Délka v m	Náklady v mil. Kč	Financování	Poznámka	Údaje o PD	Projektant
120	Haňovice		Cyklostezka Haňovice – Litovel	2022	420	3,2	vlastní zdroje	V realizaci, Zhotovitel Kareta		
121	Hranicko - Mikroregion		Cyklostezka Bečva - k. ú. Černotín, k. ú. Ústí - etapa 2 Cyklostezka vč. odbočných větví	2022-2023	2503	31,0	SFDI 2020, Ol. Kraj	V realizaci do 2023 z důvodu náročnosti stavby lávky, Eurovia+KKS	DUSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SHP
122	Jezernice		Cyklostezka Jezernice - Slavíč, II. Etapa	2022	150	1,5	IROP	Zhotovitel Sisko		
123	Kojetín		Cyklostezka kolem Alberta	2022	145	2,6	SFDI 2021		DUSP z 3/2018	Atelis
124	Kožušany-Tážaly		Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc - k.ú. Kožušany	2022	608	5,4	SFDI 2022	Zrealizováno	DUSP z 12/2020	DS+GEO projekt
125	Lutín, Luběnice		Cyklistická komunikace Luběnice - Lutín v trase polní cesty	2022	1574	8,6	SFDI 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	DUSP z 4/2020	Ing. Šimek
126	Lutíce		Stezka Lutíce - Stádlo	2022	966	9,0	SFDI 2022	Zhotovitel Online-Olin	DUSP z 6/2020	COHAB Project s.r.o.
127	Mikroregion Předlna		Cyklostezka Dobrochov-Kelčice-Vřesovice-Výšovice	2022	6200	23,8	SFDI 2021	Zrealizováno, zhotovitel Strabag	DUSP z 2/2021	Ing. Holotík
128	Olomouc		Chválkovická - vedení cyklistické stezky	2022	905	9,8	ITI	Zrealizováno, zhotovitel Kareta	DUSP z 12/2018, SP 4.4.2020	Ing. Tomáš Ruth
129	Olomouc		Holice, smíšená stezka - II.etapa - část podél II/570	2022	526	3,2	ITI, Ol. Kraj	Zrealizováno, Zhotovitel Kareta	DSP z 6/2019	DS+GEO projekt
130	Olomouc		Rožňavská - Žikova, stezka pro chodce a cyklisty	2022	234	4,2	vlastní rozpočet	Realizováno v návaznosti na TT, zahájení v 7-8/2022, zhotovitel Insta		Ing. Tomáš Ruth
131	Olomouc		Tramvajová trať II. etapa - cyklodoprava	2022	750					MCO
132	Přerov		Cyklostezka propojení Velká Dlážka - Hranická	2022	160	24,4	SFDI 2021, Ol. Kraj	Dokončeno těleso podjezdu (tubusu) za 13,3 mil. Kč, po realizaci okružní křižovatky Lipnická/Velká Dlážka bude realizována samotná cyklostezka	DUR+DSP	MCO
133	Přerov		Úprava silnice I/47 v místě napojení EMOS (Cyklostezka ul. Sportovní směr Žebračka)	2022	303	5,7		Zhotovitel Sisko, řeší se problémy s přeložkami ČEZ, část je bez finálního krytu		PRINTES-Atelier, s.r.o.
134	Přerov		Cyklostezka Palackého	2022	920	13,5	ITI, Ol. Kraj	Zrealizováno	DSP+PDPS	PRINTES-Atelier, s.r.o.
135	Přerov		Cyklostezka kolem okružní křižovatky Polní x Dluhonská	2022	200	3,4	vlastní rozpočet, ŘSD		DSP+PDPS	Dopravoprojekt Ostrava spol. s.r.o.
136	Přerov		I/55 - Průjezd	2022	815					
137	Skrbeň		Cyklostezka Skrbeň - Přikazy, k.ú.Skrbeň	2022	289	2,2	vlastní rozpočet	Zrealizováno, zhotovitel Modos	DUSP z 11/2021	Ing. Luděk Vrba
138	Šternberk		Gen.Eliáše - k bazénu	2022	330	3,3	vlastní rozpočet	V rámci rekontrukce MK	DSP 11/2020	DS+GEO projekt
139	Šternberk		Cyklostezka spojující ul. Lhotská s cyklostezkou směr Štarnov	2022	260	2,6	SFDI, Ol. Kraj	Zrealizováno, Zhotovitel K2 STAV Šternberk	DUSP z 2/2020	Atelis
			Celkem:		**18258**	**157**				

Akce zahájené v letech 2020-2022 s dokončením realizace 2023

140	Dlouhá Loučka	Uničov	Smíšená cyklostezka Dlouhá Loučka - Paseka	2023	1064	7,2	SFDI 2022	Zhotovitel Swietelsky, 6 měs. Od zahájení	DUSP z 12/2020	Ing. Limanovský
141	Hranice	Hranice	Cyklostezka Bečva – pravobřeží trasa, 2.etapa	2023	780	6,0	SFDI 2022		RDS z 2/2022	Tomáš Kožnar
142	Hranice	Hranice	Cyklostezka u Římského mostu	2023	1226	10,8	IROP, Projekt s právním aktem	Zrealizováno, Zhotovitel Swietelsky	DUSP z 12/2021	Ing. Kuchař
143	Hranicko - Mikroregion	Hranice	Cyklostezka Bečva - k. ú. Černotín, k. ú. Ústí - etapa 1 Lávka přes Bečvu	2023	250	75,3	SFDI 2020, Ol. Kraj	2023 dokončení lávky, Eurovia+KKS	DUSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SHP
144	Klenovice	Prostějov	Cyklistická stezka Klenovice-Obědkovice - část Klenovice - hřbitov	2023	640	4,9	SFDI 2022	jen část po hřbitov	DUSP z 5/2020	Ing. Kadlčík
145	Náměšť na Hané	Olomouc	Stezka pro chodce a cyklisty Náměšť na Hané - Drahanovice	2023	1475	13,2	SFDI 2022, Ol. Kraj 2023	Zhotovitel Spro stavební	DUSP z 5/2019	Atelis
146	Olomouc	Olomouc	Dělnická, Neředínská - propojení cyklostezka	2023	20	0,5	IROP	JAMASTAV MORAVIA a.s.	PDPS z 6/2020	AQUA Procon s.r.o.
147	Olomouc	Olomouc	Střední novosadská, U dětského domova - propojení cyklostezka	2023	40	1,1	IROP	V realizaci, Zhotovitel ELEKTRO-FLEKI s.r.o.	DSP z 1/2018	DS+GEO projekt
148	Olomouc	Olomouc	Velkomoravská, Skupova - propojení cyklostezka	2023	90	1,2	IROP	V realizaci, Zhotovitel K2 STAV s.r.o.	DSP z 11/2020	DS+GEO projekt
149	Postřelmov	Zábřeh	Cyklostezka Ke Kapličce	2023	345	3,1	Ol. Kraj 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Kareta	zpracovaná DPS	Ing. Mgr. Kalbáčová
150	Přerov	Přerov	Společná cyklostezka pro chodce a cyklisty v ulici Pod Valy	2023	270	6,9	SFDI 2022		PDPS	ITAKO Development s. r. o.
151	Šternbersko - Mikroregion	Šternberk	Stavební úpravy cyklostezky Hvězdná	2023		35,7	SFDI 2022, Ol. Kraj	Oprava stávajících úseků, v realizaci, Zhotovitel Porr	DUSP z 8/2020	Atelis
152	Troubelice	Uničov	Cyklostezka Troubelice - Uničov, II. etapa: Lazce - Nová Dědina; úsek na k. ú. Lazce u Troubelic	2023	855	6,4	Ol. Kraj 2022	V realizaci	zpracovává se DUSP	Ing. Klásek
153	Zábřeh	Zábřeh	Účelová komunikace Zábřeh - Postřelmov	2023	1429	12,9	Ol. Kraj 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	zpracovaná DPS	Ing. Mgr. Kalbáčová
154	Zábřeh	Zábřeh	Jízdní pruhy pro cyklisty na ul. Postřelmovská	2023	290					
155	Olomouc	Olomouc	Čadova - komunikace	2023	126	2,0		Zhotovitel Skanska	DUSP z 11/2021	Dopravní projektování
156	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Silnice III/4465 – ul. Olomoucká	2023	540	4,7	Ol. Kraj	Zhotovitel Kareta	DUSP z 3/2021	Atelis
157	Mladějovice	Šternberk	Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, k. ú. Mladějovice u Šternberka – III. etapa	2023	1736	11,9	IROP, Projekt se zaregistrovanou první žádostí	Zhotovitel Kareta	DUSP z 2/2020	Atelis
158	Olomouc	Olomouc	Jeremenkova ulice – cyklostezka II. část	2023	450	7,4	IROP	Zhotovitel Swietelsky	DPS z 7/2018	Atelis
159	Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	Stezka pro chodce a cyklisty Lipník, Chmelnice – Bečva	2023	607	4,9	Ol. Kraj 2023		DUSP z 5/2021	Ing. Majer
160	Olomouc	Olomouc	Na Vozovce - propojení Kmochovy a Foerstrovy	2023	225	12,1	SFDI 2022, Ol. Kraj 2023	V realizaci, zhotovitel Skanska	DSP z 7/2019	Atelis
161	Mohelnice	Mohelnice	Stanislavova - 1. máje, smíšená stezka	2023	274	2,5		Realizace do 8/2023, Strabag	DUSP z 10/2022	Ing. Vitásek
162	Uničov	Uničov	Cyklostezka Uničov - Troubelice, k.ú. Nová Dědina	2023	431	1,0	IROP, Projekt s právním aktem	Realizace 7-9/2023 LAZAM uničovská stavební s.r.o.	DUSP z 2/2022	Ing. Klásek
163	Petrov nad Desnou	Šumperk	Smíšená stezka podél silnice I/11 mezi obcemi Rapotín a Petrov nad Desnou	2023	474	14,1	SFDI 2022 jen pro obec Petrov nad Desnou	V realizaci, Zhotovitel M-Silnice	DUSP z 10/2020	Atelis
164	Horka nad Moravou	Olomouc	Cyklostezka Horka nad Moravou – Skrbeň	2023	549	5,6	IROP, Projekt s právním aktem	Zhotovitel Skanska, od 8/2023	DUSP z 8/2021	Atelis
			Celkem:		**14186**	**253**				

Obrázek 53 – Tabulka prezentující jednotlivé stávající cyklostezky v Olomouckém kraji

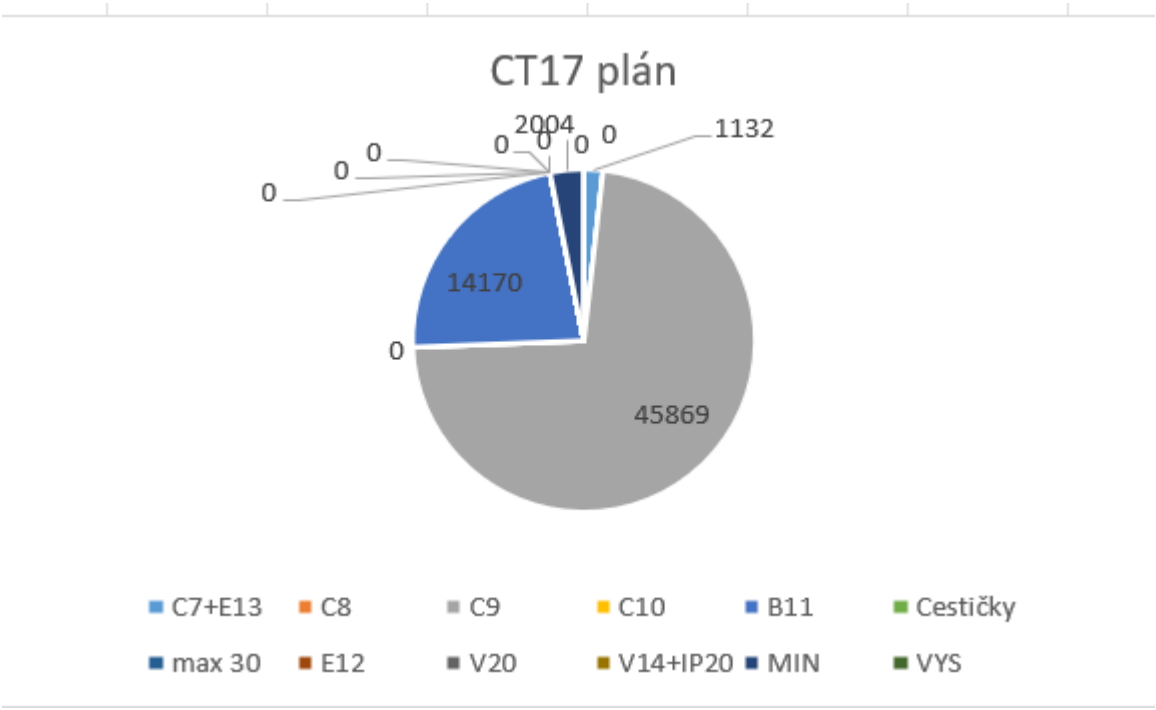


Přehled plánovaných cyklostezek ve stupni DUR a vyšším (vč. podrobných studií, které slouží k řešení majetkoprávních vztahů)

P.Č.	Obec	ORP	Stavba	Délka v m	Hrubý odhad nákladů v mil. Kč vč. DPH	Leží v území Olomoucké aglomerace (ITI 2021+	Stupeň připravenosti k 1.4.2022	Vydáno stavební povolení / společné povolení	Stupeň připravenosti - vydáno stavební / společné povolení k 31.12.2022	Stupeň připravenosti - vydáno stavební / společné povolení k 31.3.2023 - předpoklad	Financování - předpoklad	Financování - zajištěné	Kategorie priorit dle Studie zvažení podpory - vůle vyšší úroveň	Projektant	Předpoklad realizace	Poznámka
1	Brodek u Prostějova, Otaslavice	Prostějov	C5 Brodek u Prostějova – Otaslavice – podél vodního toku	1413	12,7		DUSP k 5/2020				SFDI, IROP			Ateliér	2023	Vyřešeny pozemky na základě předchozí studie
2	Bystrovany, Velká Bystřice	Olomouc	Cyklostezka Bystrovany – Velká Bystřice podél trati	907	8,1	ANO	ÚT v 10/2020				ITI		část II, část IV	Ateliér	2025 s dílci	Řešil se výkupy pozemků
3	Čechtice	Prostějov	Čechtice - cyklostezka Okenná	427	3,8	ANO	zpracovává se DUSP							Ing. Adamík		
4	Černovír	Litovel	Cyklistická stezka podél II/446, k.ú. Černovír	594	8,9	ANO	zpracovává se DSP	vydáno ÚR	Probíhá řízení		SFDI, IROP			Ateliér	2024	Vydáno ÚR, zadána DSP/PDPS pro rok 2022, transformováno do CTv215
5	Dlouhá Loučka	Uničov	Výměna nosné konstrukce na lávce přes Odrovu	24	1,5			ANO							2022	Nacpaděl žádáno o dotaci Ol. kraj
6	Dolní Studénky	Šumperk	Chodník a stezka pro chodce a cyklisty Krásc – Dolní Studénky, III. eta	1240	11,3		DUSP k 4/2021		ANO					Čekr CZ		
7	Dolní Újezd, Velký Újezd	Litovel, Lipník nad Bečvou	Cyklostezka Dolní Újezd (Stamiřice) - Velký Újezd	2065	18,6	ANO	zpracovává se DUSP			ANO	ITI	ITI???	II	Ing. Kuchař	2025	Vyhotovení DUSP do konce roku 2022 a stavební řízení by mohlo proběhnout v 1. čtvrtletí roku 2023
8	Dřevnice	Prostějov	Cyklostezka – ulice Kroměřížská	230	1,9	ANO		ANO								
9	Dubicko	Šternberk	Cyklostezka do Vrbovce	1000	9,0		zpracovává se DUR							Slezák		Řešil se pozemky
10	Drysice	Olomouc	Cyklostezka Drysice - Slatec	1332	10,0	ANO	DUSP k 5/2018				ITI		II	Ing. Řimovský		
11	Drysice	Olomouc	Cyklostezka Drysice směr Velký Týnec po fotovoltaickou elektrárnu	310	2,4	ANO	zpracovává se DUSP				ITI		II	Ing. Řimovský		Řešil se pozemky
12	Hodolany	Olomouc	Silnice III/3709 Hodolany-Topolany, návrh smíšené stezky	671	5,0	ANO	ÚT v 11/2019				ITI		I	Ateliér	2025 s dílci	Řešil se výkupy pozemků
13	Horka nad Moravou	Olomouc	Cyklostezka Horka nad Moravou – Šarbeč	549	7,4	ANO	DUSP k 9/2021	ANO			ITI	IROP	II	Ateliér	2022	
14	Horka nad Moravou	Olomouc	Cyklostezka Horka - Chomoutov	930	3,9	ANO	ÚT v 10/2018			ANO	ITI		I	Ateliér		Řešil se výkupy pozemků
15	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Náměstí Osvobození po vodní tok - jižní pruhy pro cyklisty	445	3,9	ANO	DUR k 6/2018	vydáno ÚR			ITI		IV	Ateliér	2025 s dílci	V rámci projektu rekonstrukce silnice se navrhuje ochranný pruh pro cyklisty a návazný cyklistický koridor
16	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Silnice II/446S – ul. Olomoucká	540	4,7	ANO	DUSP k 5/2021	ANO						Ateliér	2022	Probíhá výběr zhotovitele
17	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Silnice II/446S - ul. Šarbeňská	661	6,0	ANO	zpracovává se DUSP			ANO	ITI		II	Ateliér	2023	Zpracována ÚT v 5/2019
18	Hradčán	Šumperk	Smíšená stezka Hradčán - Nový Malín	2307	17,3		ÚT v 4/2019							Ing. Vitásek	dlouhodobý horizont	Zatím nebude realizována, důvodem jsou majetkoprávní záležitosti
19	Hrabová	Šumperk	Cyklostezka do Dubicka	770	6,9		zpracovává se DUR							Slezák		Řešil se pozemky
20	Hranice	Hranice	Cyklostezka Žižkova	2140	8,0	ANO	DUSP k 12/2021			ANO	ITI		I	Ing. Kuchař	2025	Jedná se o vybudování cyklistického a in-line okruhu okolo rybníku Flošář v Hranicích, přičemž součástí této realizace je napojení a prodloužení stávající cyklostezky Seřice. Celková délka cyklostezky je cca 2km. Projekt navazuje na rozšíření již existujícího sportovního areálu, kde se nachází atletický a fotbalový stadión, tenis, kouzelářské a kde se chystá také projekt výstavby zimního stadionu. V květnu 2022 se podá žádost o společné povolení.
21	Hranice	Hranice	Cyklostezka u Římského mostu	1203	5,0	ANO	DUSP k 12/2021			ANO	ITI	ITI	I	Ing. Kuchař	2025	Jedná se o výstavbu nové cyklostezky v délce cca 1,3 km propojující obec Střítež nad Ludinou s městem Hranice v místě průmyslové zóny, kde je vysoká dojížďka do zaměstnání. V květnu 2022 se podá žádost o společné povolení.
22	Kojetín	Přerov	Arnšteinská stezka k.ú. Kojetín, směr Seménkov	2694	53,0		DSP 8/2021	Probíhá řízení			SFDI, IROP		IROP???	Ateliér	2025	Vydáno ÚR, nahráno o SP
23	Konice	Konice, Prostějov	Cyklostezka Romže - Jesky C, I, I, K, L, N	6371	57,4	ANO	DUSP k 7/2021			ANO	ITI	ITI	část I, část II	Ing. Šeřařík	2025	Dute eingereicht
24	Kralice na Hané	Prostějov	Cyklostezka Kralice na Hané - Čechůvky	1635	17,8	ANO	ÚT v 3/2022				ITI		I	Ateliér	2025 s dílci	
25	Levý Čít	Prostějov	Cyklostezka Romže - Lesní cesta Bělecká	1943	7,0	ANO	DSP k 10/2018	ANO			ITI, Ol. kraj		???	Ing. Dudík	2023	Projekt lesní cesty od Lutotína – Vlkoháně k Běleckému mlýnu navazuje na zrealizovaný úsek polní cesty, končí cca100m od silnice III/36532. Projekt je zpracován Levý Čít, vydáno stavební povolení na cca 1 část. Některý jsou členěny na část financovanou obcí Hlučína a Levý Čít. S ohledem různorodou kašmrlu není záměr se strany Levý Financovatelný. Levý Čít zvolil možnost Financování v úrovni 50%.
26	Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	Cyklostezka Lipník nad Bečvou – Dolní Újezd (vč. vazby na Trnávku)	1450	13,1	ANO	DUSP k 5/2021			ANO	ITI		I	Ing. Kuchař	2024	Předpoklad získání stavebního povolení – 04/2023
27	Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	Stezka pro chodce a cyklisty Lipník, Chmelnice – Bečva	607	4,6	ANO	DUSP k 5/2021		ANO		ITI		I	Ing. Mojer	2023	Předpoklad získání stavebního povolení – 04/2022
28	Litovel	Litovel	Dopravně bezpečnostní opatření pro pěší a cyklisty podél sil. II/449 v zastavěném území města Litovle	1475	30,0	ANO	DSP k 9/2018	ANO			ITI		I	HOR-Invest	2023	
29	Litovel	Litovel	Smíšená stezka v profilu II/635 Litovel - Nasobůrky	730	12,0	ANO	DSP k 4/2021		ANO		ITI		I	Alfaprojekt Olomouc	2023	Probíhá jednání o vydání stavebního povolení na odboru dopravy MěÚ Litovel. Řízení je zastaveno, je zde spor ohledně vlastnictví pozemku.
30	Litovel	Litovel	Cyklostezka Litovel - Haňovice	1107	8,0	ANO	DUR k 9/2021	probíhá ÚR			ITI		I	AGPOL s.r.o.	2024	Parametry navrhnutí úseek na k.ú. Haňovice dl. 432 m, který řeší obec jako zástřbu. Pořízeno o územní rozhodnutí na Stavebním odboru MěÚ Litovel. Projekt bude předmě po vydání ÚR pozastaven, protože SO 101 v délce 685 m je místní komunikací. Poslední část na pozemku ŘSD je dořešenou stavbou cyklostezky.
31	Lutín	Olomouc	Cyklostezka Lutín - Hněvotín	2030	18,2	ANO	zpracovává DSP						IROP			Probíhá inženýrská činnost pro PD pro stavební povolení
32	Lutín	Olomouc	Cyklistická stezka Šigma, směr Oldřany u Prostějova	1190	10,7	ANO	zadáno zpracování ÚT				ITI		IV	Ateliér	2025 s dílci	
33	Lutín	Olomouc	Smíšená stezka pro cyklisty a chodce na silnici Olomoucká v Lutíně	470	7,1	ANO	zadáno zpracování DUSP							DS+GEO projekt	2024	
34	Mikroregion Šternbersko	Šternberk	Cyklostezka Černovír – Štěpánovo podél dráhy s odbočkou vlčnú na Chomoutov	4555	112,7	ANO	DUSP k 7/2020	ANO			IROP			Ateliér	2023	Prioritně financovat z IROP, ne ITI
35	Mikulůvice	Šternberk	Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, k. ú. Mikulůvice u Šternberka – II. etapa	1736	15,1	ANO	DUSP k 12/2020	probíhá řízení	ANO		ITI		II	Ateliér	2023	
36	Moravičany + SSOK	Mohelnice	II/4443 a II/4442 Moravičany - průtah	455	4,1		DSP k 8/2018	ANO						Ateliér	2025	V rámci projektu rekonstrukce silnice se navrhuje ochranný pruh pro cyklisty a návazný cyklistický koridor
37	Náklo	Litovel	Náklo – Mexico	540	5,1	ANO	DUSP k 12/2020				ITI		II	Ateliér	2025 s dílci	Aktualizuje se původní PD z 2014, řeší se pozemky
38	Náklo	Litovel	Stezka v obci Náklo	854	7,7	ANO	DUSP k 11/2021				ITI		II	Ing. Limanovský	2024	
39	Nový Malín	Šumperk	Cyklostezka Nový Malín- Hradčán (II/446), k.ú. Nový Malín	793	6,8		DUSP k 6/2021							Ing. Šrtina		
40	Nový Malín	Šumperk	Cyklostezka Hradčán/Bílý p. – n.n. hráně											Ing. Šrtina		
41	Olomouc	Olomouc	Dolní Novosadská - šestiaršírová trasa	900	6,8	ANO	DSP k 12/2020	vydáno ÚR		ANO	SFDI / Ol. kraj			DS+GEO projekt		Šestiaršírová trasa Dolní novosadská (páší a cyklistická) navazuje na již vybudovanou trasu Střední Novosadská, kde se poprvé současně v jedné ulici řeší cyklo a pěší doprava. Koncem 04/2022 bude podáděno o SP.
42	Olomouc	Olomouc	Střední novosadská, U dětského domova - propojení cyklostezka	40	1,3	ANO	DSP	ANO			ITI - spojený projekt		I	DS+GEO projekt	2023	Jedná se o sérii z tzv. drobných opatření do cyklodopravy a propojení výše uvedených ulic, které se nedostalo ani do investice TT - 2.etapa ani do investice Šestiaršírová trasa M Střední novosadská.
43	Olomouc	Olomouc	Velkomoravská, Skupova - propojení cyklostezka	90	1,3	ANO	DSP	ANO			ITI - spojený projekt		I	DS+GEO projekt		Jedná se o sérii z tzv. drobných opatření do cyklodopravy. Jedná se o prostor u stěnáů před bývalým Moustředem.
44	Olomouc	Olomouc	Dělnická, Nefedínská - propojení cyklostezka	20	0,8	ANO	DSP	ANO			ITI - spojený projekt		I	AQUA Procon s.r.o.		Šířený úsek je od ul. Nefedínské po ul. U Kovárny v délce cca 20 m. Akce se sloučila s rekonstrukcí tenisárce a opravy ulice Dělnická.
45	Olomouc	Olomouc	Hošická - Sladkovského, cyklostezka	2030	15,2	ANO	DUR	probíhá ÚR			SFDI / ITI		I	Ateliér DPK Brno, Ing.Soláš		Po vydání ÚR nutná součást na zhotovitele DSP+DPS
46	Olomouc	Olomouc	Kremetorium-Křelovská ul. cyklostezka (I. etapa - trasa obřrový dvůr - most u Čištěnou)	640	5,8	ANO	DUR k 11/2019				Ol. kraj		I	Ateliér	2023	
47	Olomouc	Olomouc	Jeremenkova ulice – cyklostezka II. část	450	7,0	ANO	DPS k 7/2018	ANO			ITI - spojený projekt		I	Ateliér	2023	Další pruhy
48	Olomouc	Olomouc	Nefedín, Topolany - I. etapa	1262	18,9	ANO	zpracovává se DSP	vydané ÚR		ANO	ITI	ITI	I	AGPOL s.r.o.		Aktualizováno DUR 1. etapy, ve 11/2021 podáděno o ÚR, do konce 04/2022 bude zahájeno ÚŘ, po 25.4.2022 bude podepsána smlouva na DSP+DPS; do 31.8. podání žádosti o SP, do 31.12.2022 znám SP
49	Olomouc	Olomouc	Nefedín, Topolany - II. etapa	2321	20,9		Koncept DUR				ITI		I	AGPOL s.r.o.		Probíhá výkup pozemků
50	Olomouc	Olomouc	Ulice Na Vozovce a Polákova – zklidnění na zónu 30	646	20,8	ANO	DPS k 11/2018	ANO					???	Ateliér	2023	Zóna 30, prostorově vyřešitě. Jedná se o úsek mezi ul. Foerstrova a Krejčířova. Úpravy zahrnují i část ul. Polákovy. Akce je třeba koordinovat s opravou kanalizace v křižovatkách s bočními ulicemi napojenými na ulici Na Vozovce.
51	Olomouc	Olomouc	Hodice, smíšená stezka - II.etapa - uvolní obruh	3190	16,1	ANO	DSP k 8/2018	ANO					???	DS+GEO projekt		
52	Olomouc	Olomouc	Přístup pro cyklisty do Smetanových sadů	190	5,1	ANO	DUSP k 6/2021	ANO			ITI - spojený projekt		I	Ateliér	2025 s dílci	
53	Olomouc	Olomouc	Cyklostezka Drobílin – Bystrovany	1631	14,7	ANO	zpracovává se ÚT			ANO			I	Ateliér	2024	V roce 2022 se zadá DUSP, vyjasněné majetkoprávní vztahy
54	Olomouc	Olomouc	Cyklostezka Samotišky - Drobílin	840	7,6	ANO	zpracovaný IZ				ITI		I	Ateliér	2025 s dílci	
55	Olomouc	Olomouc	Cyklostezka Chválkovická - Čechůvka, U podjezdu, I. Etapa	372	4,1	ANO	DUSP k 5/2021							Dopravní projektování		
56	Olomouc	Olomouc	Čechůvka - komunikace	126	1,9	ANO	DUSP k 11/2021							Dopravní projektování		
57	Olomouc	Olomouc	Chválkovice – přechod pro chodce přes I/46 a dostavba chodníku do Týnečku													
58	Olomouc - Chomoutov	Olomouc	Chomoutov - vazba na Březe, cyklostezka - 1. etapa	1954	18,0	ANO	DUR k 4/2018			vydáno ÚR	ITI	ITI	I	HOR-Invest		Je zpracována aktualizovaná DUR 1. etapy (úseky 2 - 5), chybí dohodit majetkoprávně ADPK, podáděn o úsek, o vydání se ZPF a pak o ÚR.
59	Olomoucký kraj	Olomoucký kraj	Moravská stezka - k.ú. Řimice - část A + B	2348	21,1		ÚT v 11/2021, vydáno DUSP								2024	Zapracovatel ÚT Ateliér, další stupeň přebere Olomoucký kraj
60	Olomoucký kraj	Olomoucký kraj	Cyklostezky Olomouckého kraje – 12. 04 Špojkrov Zábřeh-Leontice (II/3	2680	33,4		zpracovává se DUR							PRINTEG-Atelier, s.r.o.		omlouva ukončena, asi dále neuvid a smazat

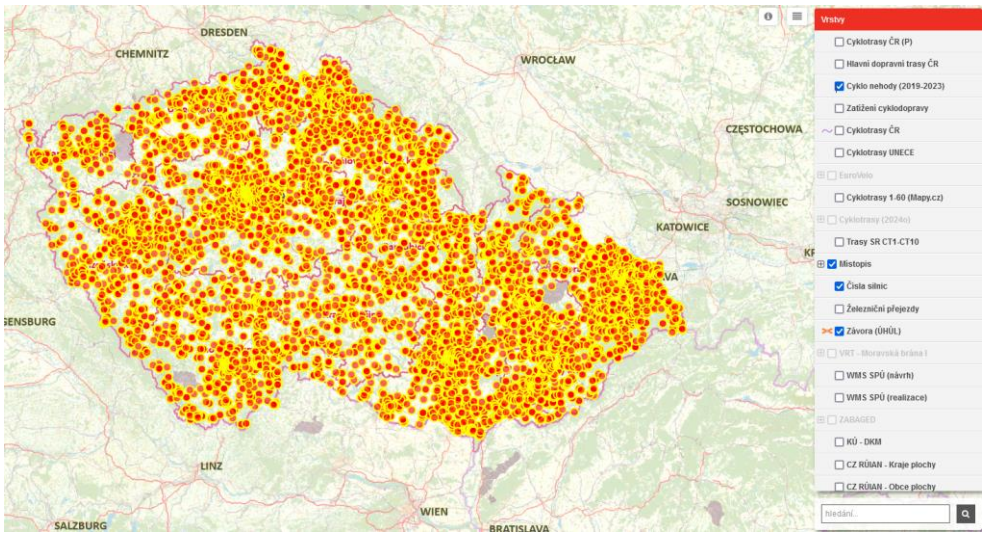
Obrázek 54 – Tabulka prezentující jednotlivé plánované cyklostezky v Olomouckém kraji

	CT15 (pouze výhledový stav)	CT 8 (pouze výhledový stav)	CT 14	CT 17 nech	CT17 plán	CT17 zruši
C7+E13	47	191	47	305	1132	0
C8	6122	565	0	548	0	0
C9	19426	24111	0	4977	45869	0
C10	0	341	0	0	0	0
B11	16004	14018	395	14162	14170	4131
Cestičky	984	9173	1024	82	0	836
max 30	2486	1923	2413	3854	0	1062
E12	0	0	0	0	0	0
V20	0	0	0	184	0	0
V14+IP20	3669	0	0	0	0	0
MIN	42320	77310	66113	14951	2004	30535
VYS	197	2650	7267	1242	0	13111
Celkem	91255	130282	77259	40305	63175	49675



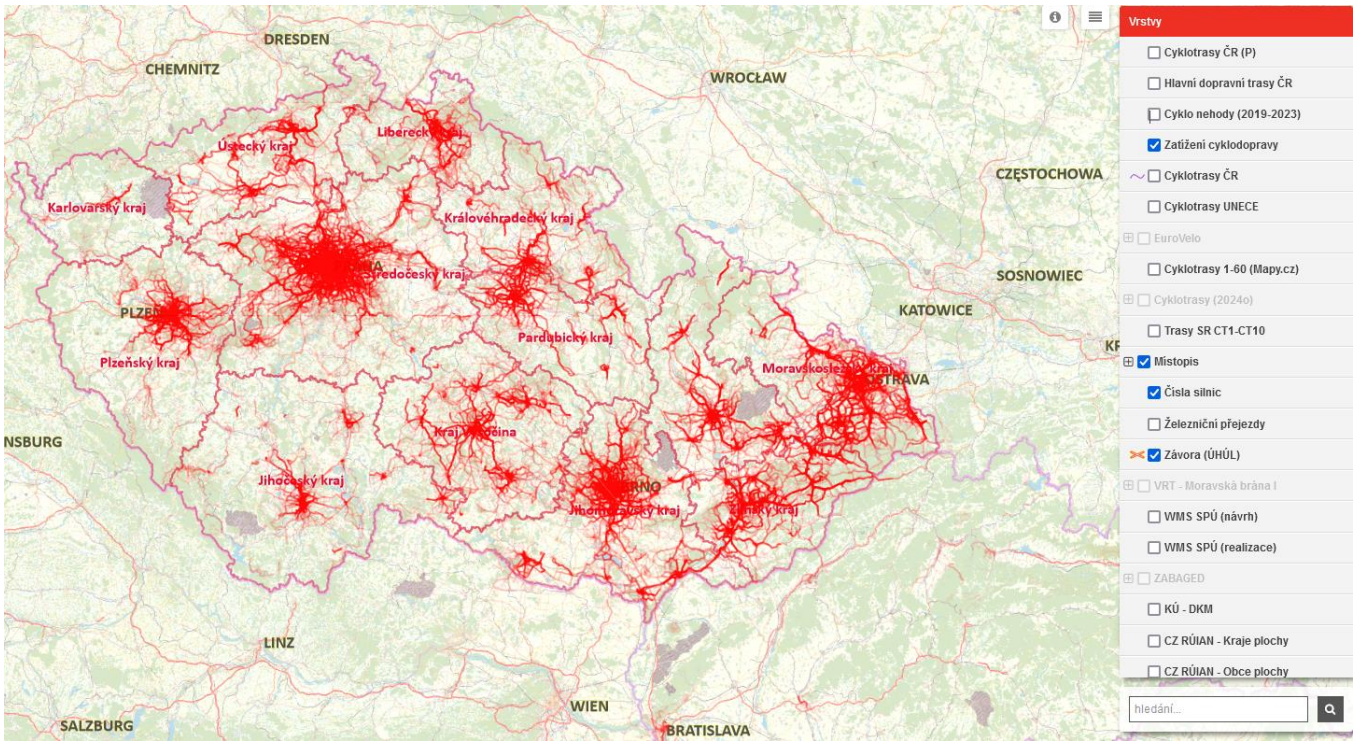
Obrázek 55 – Příklad monitoringu hlavní dopravní cesty 17 (Greenway Jizera)

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.

V rámci monitoringu cyklotras je nutné realizovat také systematický a dlouhodobý kvantitativní a kvalitativní monitoring návštěvnosti. Kvantitativní monitoring zahrnuje sběr a analýzu dat o počtech cyklistů v čase a to např. pomocí automatických sčítačů. Z těchto dat je možné vyhodnocovat preferované cyklotrasy, nejfrekventovanější hodiny a dny i dlouhodobé trendy. Viz. např. www.mereninavstevnosti.cz. V rámci kvalitativního monitoringu jsou sledovány další charakteristiky návštěvnosti jako např. účel cest, frekvence využívání, spokojenost, výdaje atd.

Obrázek 58 – Systematický, kvantitativní a kvalitativní monitoring návštěvnosti; www.mereninavstevnosti.cz. Veřejně dostupná data z monitoringu návštěvnosti dálkových cyklotras. Zdroj: Partnerství, o.p.s., 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 RIZIKA[25].
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	Smíšený provoz (1, 2) Cyklistická ulice (2, 3)	Smíšený provoz(1, 2) Cyklostezka (3)	Smíšený provoz(1, 2) Cyklopruh (2, 3) Cyklostezka (3)	Smíšený provoz (1) Cyklopruh (2) Cyklostezka (2, 3)
500-2000 pcu /den	Smíšený provoz (1, 2) Cyklistická ulice (2, 3)	Smíšený provoz (1) Cyklopruh (2) Cyklostezka (3)	Smíšený provoz (1) Cyklopruh (1, 2) Cyklostezka (2, 3)	Smíšený provoz (1) Cyklopruh (1) Cyklostezka (1, 2, 3)
2000-4000 pcu/den	Smíšený 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

Minimální šířka	*Základní cyklotrasa*	*Hlavní cyklotrasa*	*Cyklodálnice*
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

Vzdálenost mezi:	*Cyklostezka*	*Cyklopruh*
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*	*Cyklodálnice*
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 měřicích 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 hrbolatý 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 písčitý, 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		Dobrá
	1 (žlutá)	Průměrná
Průměrně sjízdné		
Špatně sjízdné	0 (červená)	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 přesměrovat 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

		Maximální hodnota		
Parametr	*Jednotka*	*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). Sklon 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 úrovňových 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 cyklodálnice.

Tabulka 13

	Základní cyklotrasa	*Hlavní cyklotrasa*	*Cyklodálnice*
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.

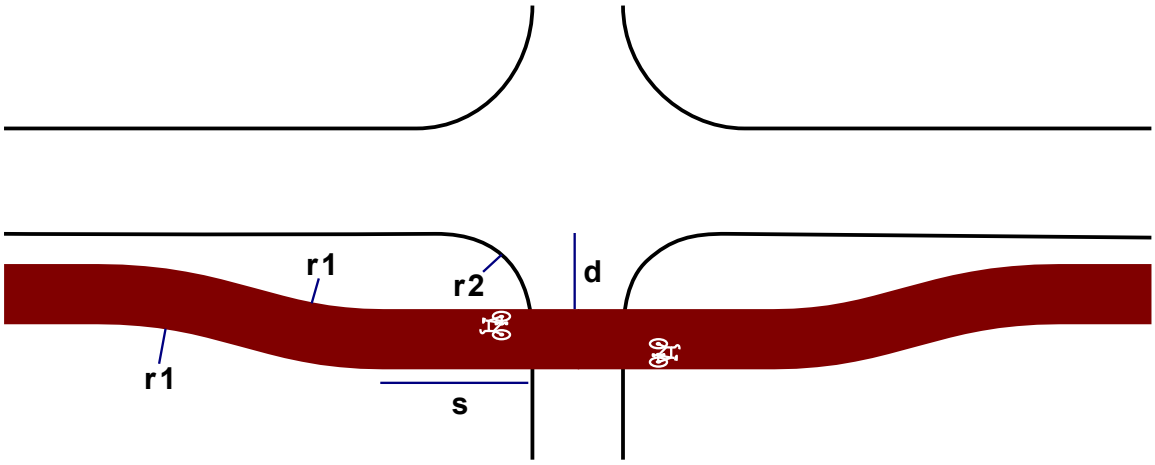
(c) Přednost na přejezdu pro cyklisty by měla být sladěna s předností na křižovatce. To znamená:

- 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

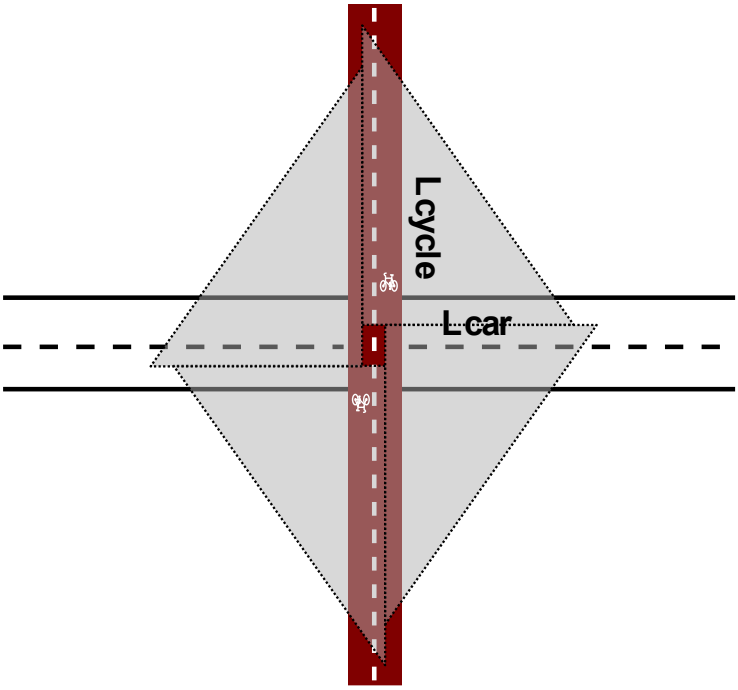
Přednost by měla být určena vhodným dopravním značením s přihlédnutím k tomu, jakou roli má cyklotrasa a jakou křižovaná komunikace.

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 Lcycle (vzdálenost na cyklostezce) a Lcar (vzdálenost na křižované dopravní komunikaci). Počet a rozmístění trojúhelníků závisí na tom, zda jsou cyklostezka a silnice jednosměrné nebo obousměrné. Hodnoty Lcycle a Lcar 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 Lcycle a Lcar 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*
Lcycle	14	22	48
Lcar	4	10	15

Tabulka 15

		Základní cyklotrasa	*Hlavní cyklotrasa*	*Cyklodálnice*
Lcycle		2	4	8
Lcar	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

(a) Zvýšení místa přejezdu pro cyklisty zlepšuje jeho rozpoznatelnost a snižuje rychlost motorových vozidel v potenciálně kolizní oblasti.

(b) Na křižovatce může být vedlejší rameno uspořádáno do podoby tzv. výjezdu s návazností cyklostezky a chodníku přes celou křižovatku.

(c) 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 cyklodopravy 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 policí 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

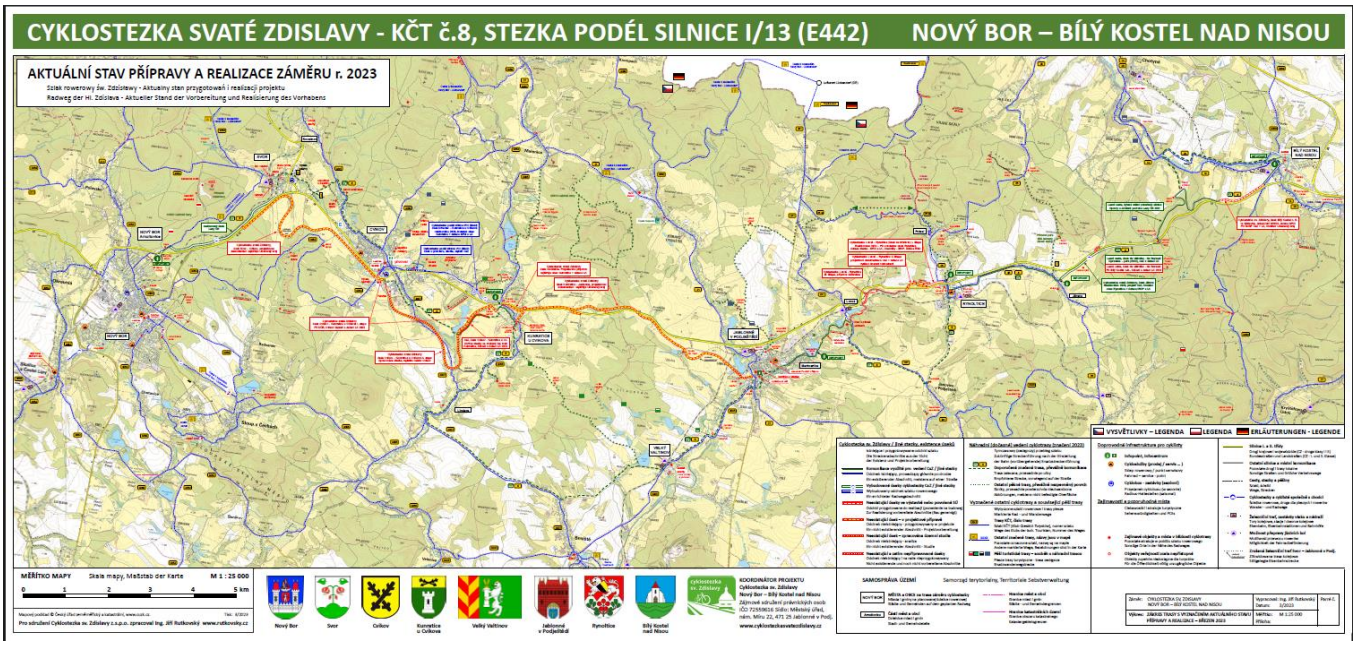
ORP Turnov

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.