

# METODIKA

**Hodnocení bezpečnosti komunikací pro  
cyklisty.**

**Praktické kroky k vytvoření  
bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.**

---

Jako součást projektu **Cyklovize2030**

 **Financováno z fondu  
zábrany škod**  
**Česká kancelář  
pojistitelů**

---

**Datum zpracování:** leden 2025

**Zpracovatel:** Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. a Českomoravský cyklokoordinátor, z.s.

---

## OBSAH

Shrnutí .....	4
1 Výchozí stav a obecné teze .....	5
1.1 Výchozí teze.....	5
1.2 Obecné principy pro stanovení tras dopravního významu .....	8
1.3 Principy stanovení cykloturistických tras .....	10
2 Uplatnění principu Governance při výstavbě dopravní sítě pro cyklisty .....	11
2.1 Úvodní definice.....	11
2.2 Uplatnění principu Governance na místní úrovni a úrovni ORP .....	13
2.3 Uplatnění principu Governance na regionální úrovni.....	15
2.4 Uplatnění principu Governance na národní úrovni .....	17
2.5 Uplatnění principu Governance u zainteresovaných organizací.....	18
2.5.1 Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství.....	18
2.5.2 Podpora odstraňování bariér správců komunikací .....	19
3 Mapový portál.....	21
4 Územně analytické podklady, zásady územního rozvoje a územní plán .....	26
4.1 Příprava jednotného standardu databáze územně analytických podkladů .....	26
4.2 Zásady územního rozvoje kraje.....	29
4.3 Cyklistické komunikace musí být zahrnuté v územním plánu obcí. ....	30
5 Mapový portál pomáhá hledat finanční zdroje.....	33
5.1 Na jakou cyklistickou infrastrukturu jsou potřeba finance? .....	33
5.2 Rekapitulace atributů mapového portálu .....	35
5.3 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) .....	37
5.4 Ministerstvo pro místní rozvoj .....	38
5.5 Evropské fondy .....	39
5.6 Sociálně klimatický fond 2026 - 2032.....	39
5.7 Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s ŘSD a SŽ .....	41



5.7.1	Příklady spolupráce se správci komunikací.....	41
5.7.2	Spolupráce při projektování vysokorychlostních tratí. ....	47
5.7.3	Je třeba vyřešit problém s vlastnictvím podél železnice .....	49
5.8	Spolupráce s Ministerstvem zemědělství.....	51
5.8.1	Komplexní pozemkové úpravy .....	51
5.8.2	Využití lesní sítě .....	53
5.8.3	Využití protipovodňových opatření a spolupráce s jednotlivými Povodími .	57
5.9	Kvalita povrchu cyklistických komunikací.....	58
6	Význam mapového portálu pro značení.....	59
6.1	Úvod.....	59
6.2	Terminologie a technické podmínky .....	60
6.3	Atributy značení na mapovém portále.....	61
6.4	Pracovní skupina k přeznačení.....	64
6.4.1	Příklad č.1 - Návrh na zrušení cyklotrasy 512. ....	65
6.4.2	Příklad č.2 - Návrh na přeznačení cyklotrasy 511. ....	65
6.4.3	Příklad č.3 - Návrh na vyznačení nové cyklotrasy 519.....	69
6.5	Postup kontroly značení a realizace nové cyklotrasy.....	70
6.6	Vrstvy značených cyklotras .....	73
6.6.1	Vrstva dopravní sítě pro cyklisty.....	73
6.6.2	Vrstva vedení dálkových cyklotras, sloužící primárně pro cykloturistiku ....	76
6.6.3	Vrstva vedení cyklotras ČR, které jsou součástí sítě cyklotras UNECE.....	77
6.6.4	Vrstva EuroVelo v ČR.....	77
7	Monitoring, data .....	78
7.1	Dostupná data v ČR.....	78
7.2	Cyklotrasy v datech.....	84
8	Průběžné projednávání, udržitelnost, propagace .....	89
8.1	Odborné konzultace .....	89
8.2	Propagace a medializace.....	90



## Shrnutí

Metodika pro hodnocení bezpečnosti komunikací pro cyklisty je součástí národní iniciativy Cyklovize2030<sup>1</sup>, která vychází z vládní Koncepce městské a aktivní mobility 2021 – 2030, schválené 11. 1. 2021. Metodika vznikla ve spolupráci s Asociací krajů ČR, jež se mj. spolupodílela na jednotné terminologii.

Metodika má pomoci propojit většinu obcí s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty, identifikovat problémová místa a hledat řešení k jejich odstranění, lokalizaci potřebných úseků nacházet cesty efektivního nakládání s prostředky, a konečně upozorňovat na systémové problémy.

Metodika nenahrazuje normy, technické podmínky ani standardy aktivní mobility, bezpečnost hodnotí především z pohledu strategického a územního plánování.

Společným jmenovatelem metodiky je mapový portál (kapitola 3), který má pomoci:

- lépe strategicky plánovat při rozvíjení myšlenek přístupu Good Governance,
- přinášet podněty do sektoru územního plánování - vybrané atributy mapového portálu jsou zařazené do jednotného standardu databáze územně analytických podkladů,
- dávat podněty k úpravě značení cyklotras, hledat různé možnosti financování cyklistické infrastruktury.

**Manuál pro práci s mapovým portálem, který je krátce popsán v kapitole 3, je k dispozici v samostatné příloze.** Dokument popisuje prostředí mapového portálu a práce s daty.

**Na metodiku navazuje rovněž samostatná příloha Optimalizace páteřní dopravní sítě pro cyklisty prostřednictvím mapového portálu, včetně monitoringu páteřních cyklotras národního významu.** Dokument rozvádí kapitolu 7.

**Metodika navazuje na samostatnou Zprávu o implementaci Cyklovize2030 od roku 2025, která navrhuje postup pro řešení principiálních problémů, a to včetně návrhů na odstranění konfliktních míst.**

---

<sup>1</sup> [www.cyklovize.cz](http://www.cyklovize.cz)



# 1 Výchozí stav a obecné teze

## 1.1 Výchozí teze

Při definování společného cíle je nutno vycházet ze všední reality, kdy na českých komunikacích existuje řada nebezpečných úseků, které cyklisty vystavují riziku nehody a vyžadují okamžitá opatření. Cyklostezka, která náhle končí, stezka proměněná v blátivé koryto či ústící na nebezpečnou silnici. A nejde přitom jen o celkový komfort. Na cestách čekají na cyklisty i vysloveně nebezpečné situace a úseky, kde může jít o život. **Bezpečné komunikace jsou klíčové nejen pro pohodlí, ale především pro snížení počtu dopravních nehod a jejich obětí!**

Je třeba zdůraznit, že cyklistická, silniční i železniční doprava nemají stát proti sobě, jak je někdy v Česku špatně interpretováno, ale mají se navzájem doplňovat. Vždyť tady nejde jen o cyklisty, ale i o řidiče, kteří by se neměli bát, že na silnici srazí cyklistu. Bezpečná dopravní síť pro cyklista je výhodná pro všechny.



Obrázek 1: Běžná situace na silnici II. třídy Olomouc – Chomoutov, neboť v daném koridoru neexistuje cyklistické spojení. Zdroj: Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.





Kdo má ale na starosti vybudování bezpečné dopravní sítě pro cyklisty? Cyklostezky (resp. cyklistické komunikace) jsou definovány jako pozemní komunikace na úrovni tzv. místních komunikací, jedná se tedy o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly delší cyklostezky propojující více obcí.

Praxe ukazuje, 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**, a to i přesto, že podle legislativy mají zodpovědnost za místní komunikace. Cyklostezky jsou zařazeny pod stejnou kategorii, ač je nelze považovat za místní komunikace, protože mnohdy jsou vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům), a nikoliv obyvatelům dané obce. Pro tyto obce výstavba nových cyklostezek „pro externí“ logicky není prioritou a odkládají ji na pozdější období. Z výše uvedeného důvodu se na plánované **cyklistické síti objevují prázdná místa, kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura, a cyklisté jsou nuceni užívat nebezpečné komunikace vyšších tříd**. Tento stav významně brání rozvoji cyklistické dopravy.

Pokud se na území kraje, resp. celé ČR má budovat smysluplná, a především kontinuální síť cyklostezek a cyklotras, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (s hustým provozem), **není možné se vyhnout tomu, aby se začalo uvažovat a prosazovat financování takových úseků i z jiných zdrojů než rozpočtů obcí**.

Vzhledem k faktu značné roztříštěnosti obecní struktury v ČR je v řadě regionů mnoho malých a ekonomicky slabých obcí, kde je velmi obtížné zajistit příslušné projekty. Koordinační úlohy se v takových případech ujímá kraj, jehož hlavním úkolem je pomoc malým obcím s realizací projektů z důvodu jejich nedostatečného odborného i personálního zajištění.

**Z tohoto pohledu iniciativa Cyklovize2030 navrhuje sofistikovaný model koordinace budování liniových staveb pro cyklo dopravu krajem, a to především na územích obcí, přes které vedou významné páteřní trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit.**



## 1.2 Obecné principy pro stanovení tras dopravního významu

- **Zaměření tras.** Propojení každodenně frekventovaných míst, tzn. obytných čtvrtí, přirozených center měst, komerčních a průmyslových zón, vzdělávacích zařízení, sportovních areálů s vazbou na zastávky železnice a veřejné dopravy, a to nejpřímější možnou trasou bez odboček, závlaků a prodloužení.
- **Celoroční údržba.** Páteří 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 cyklo dopravy ve vazbě na multimodální dopravu, pořádání motivačních kampaní a soutěží, organizace kurzů jízdy na kole a elektrokole, dopravní výchova.

### Obecné zásady rozvoje dopravní sítě pro cyklisty

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

- **Hustota zalidnění.** Lokality s vysokou hustotou zalidnění generují vyšší počet potenciálních cílů a vyskytuje se v nich větší množství potenciálních cyklistů.
- **Demografie & mobilita.** Věková struktura obyvatel (tzn. nižší index stáří, významné zastoupení obyvatel v dětské a reprodukční složce populace) spolu se socioekonomickou situací (např. potřeba dojíždění za prací) a s regionální tradicí jízdy na kole zvyšuje počet cyklistů v území.
- **Bezpečnost.** Zajištění bezpečnosti cyklistů zejména na komunikacích s vysokou intenzitou automobilové dopravy (resp. převedení cyklistů na samostatnou cyklostezku) působí pozitivně na společenské vnímání cyklistiky a zvyšuje počet cyklistů v území.
- **Zaměstnání & školy.** Trasování komunikací dle hlavních dopravních potřeb po trasách, které se využívají pravidelně (např. bydliště –zaměstnání / škola / dopravní





terminál), zvyšuje potenciál 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 zvláště rozvíjet dopravní síť a cykloturistické trasy, protože jejich uživatelé mají rozdílné potřeby.
- **Turistika & volnočasové aktivity.** Scénické, panoramatické či jinak malebné trasy mají potenciál pro trávení volného času, rekreace a rozvoj cykloturistiky a spolu s přílehlými službami (např. občerstvení) zvyšují počet cyklistů v území.



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



## 1.3 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.** Jasně zaměření na konkrétní skupinu, např.: rodiny s dětmi; volnočasové výlety; volnočasové výlety na elektrokole; 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 se jedná o **vrstvy již 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 čísla 1 – 10 + 13).
- Síť **EuroVelo**.



## 2 Uplatnění principu governance při budování dopravní sítě pro cyklisty

### 2.1 Úvodní definice

Good governance je mezinárodně široce uznávaný koncept vztahující se v nejobecnějším slova smyslu ke snaze o nalezení praktického řešení v oblasti řízení, zdrojů, představ a názorů<sup>2</sup>.

Good governance předkládá řadu prvků souborů pravidel, jako je rozdělení pravomocí a kompetencí, úloha vládních subjektů, centrálních a decentralizovaných zúčastněných stran a úloha governance při koordinaci rozmanitých potřeb mnoha různých zúčastněných stran. V případě Cyklovize2030 a navazujícího mapového portálu jde o nalezení souborů pravidel podmiňujících rozvoj cyklistické dopravy a intermodality pro budoucnost<sup>3</sup>.

Tato podmíněnost je silnější, než si mnozí tvůrci politik a výzkumníci v oblasti plánování mobility myslí. Zaměřují se pouze na samotné politické strategie a prostřednictvím těchto souborů pravidel přijímají podmíněnost jako danost. Časové měřítko rozvoje měst, regionů a infrastruktury je však dlouhé, zatímco politiky jsou často krátkodobými zásahy; dlouhodobým faktorem ovlivňujícím rozvoj města a regionu je právě pevnější a trvalejší governance.

Na základě setkání dne 21. 2. 2024 v Hradci Králové, na kterém se sešly organizace klíčové pro výstavbu bezpečné dopravní sítě, bylo definováno devět principů, pomocí kterých lze realizovat principy governance, a díky tomu i ambiciózní plán:

1. **Definování společného cíle - vybudování bezpečných cest pro lidi, kteří jezdí na kole.** Cíl odpovídá na otázku, co chceme, pro koho to děláme.
2. **Koordinace a spolupráce - na základě spolupráce pracovního týmu budovat liniové stavby pomocí sofistikovaného modelu**
3. **Plán - tvořit takzvaně zdola nahoru.** Dopravní síť pro cyklisty vzniká jako celek z 205 dílků puzzle (jeden dílek = jedna obec s rozšířenou působností - ORP). Pomoci musí kraje a stát. Kraje mohou koordinovat aktivity ORP prostřednictvím své krajské cyklostrategie.

<sup>2</sup> <https://cs.wikipedia.org/>

<sup>3</sup> Podkladem pro tuto kapitolu se stal recenzovaný článek: Governance, mobilita a podoba města, Wijnand Veeneman, from the book Urban Form and Accessibility Social, Economic, and Environment Impacts 2021, Pages 45-61. Článek v češtině je zde: <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/2021/governance-mobilita-a-podoba-mesta>



- 4. Cyklistická síť, nikoliv cyklostezky.** Pro vznik bezpečné dopravní sítě pro cyklisty je nutná integrace plánů výstavby dopravní infrastruktury měst a krajů v rámci strategického, územního a dopravního plánování. Cílem není jen vybudovat cyklostezku, ale především vytvořit bezpečnou dopravní síť pro cyklisty. K tomu lze využít různé druhy dopravních komunikací.
- 5. Skládání puzzle pomocí mapového portálu.** Princip je jednoduchý - složit 205 jednotlivých dílků puzzle a vytvořit návrh dopravní sítě pro cyklisty v České republice a následně jej zakreslit v mapové aplikaci Cyklovize2030. Prázdný dílek puzzle pomůže vyplnit kraj.
- 6. Plán - konzultovat a propagovat.** Pomocí seminářů, zpravodajů a medializace mluvit o vizi, ale především získat důvěru všech cílových skupin.
- 7. Postupné přeznačování cyklotras.** Nutnost vidět nejen "svůj svět," ale i za hranice ORP, hledat další návaznosti a propojení s veřejnou dopravou a počítat i se sdílenou mobilitou. Je třeba otevřít téma značení cyklotras a zvážit rušení, přeznačování a budování nových cyklotras.
- 8. Nekončící proces - hledání financí.** Nejde jen o využívání evropských, národních a krajských fondů, ale také o možnosti nepřímého financování.
- 9. Síť pro cyklisty - pravidelný monitoring.** Nutno propojit plán s on-line daty. Znat počty cyklostezek, znát plány, vědět, kudy jezdí cyklisté, jaká je nehodovost aj.

**Těchto devět principů je rozvedeno v samostatné Zprávě o implementaci Cyklovize2030 od roku 2025, která navrhuje postup pro řešení principiálních problémů, a to včetně návrhů na odstranění konfliktních míst.**

Governance není ale jen o cyklistice<sup>4</sup>. Co vlastně chceme? Město vhodné pro život, určitou kvalitu života, místa pro setkávání, sociální soudržnost, ekonomiku, plánování města, být zdraví a šťastní. Je dobré neustále připomínat ekonomické přínosy cyklistů (a chodců) jako zákazníků a jak vnímat governance z jejich pohledu. Governance se zaměřuje **na trvalé, široké a účinné zapojení zúčastněných stran**. Je důležité správné vyvážení znalostí, odvahy, zkušeností, výzkumu, marketingu, vytrvalosti...

Jde o politiku, ambice, účast, vše je integrovaný úkol s jasným cílem. Nejedná se jen o dopravní oddělení, nýbrž o zapojení všech sektorů s cílem vyřešit úkol, dostatečně komunikovat, organizovat, otevírat dialogy, porovnávat srovnatelné a zapojovat (i třeba zdánlivě nezapojitelné).

---

<sup>4</sup> Podkladem pro tuto kapitolu se stala mj. přednáška na téma Governance - jak ovlivňuje cyklistiku, nizozemského experta Rubena Loenderloot na cyklistické konferenci (8.-10.října 2024).



Navíc je třeba řešit víc než cyklistiku, a to na všech organizačních úrovních. **Spojovat lidi a nespěchat.** Samotné Nizozemí potřebovalo 40 let automobilového rozvoje, aby si uvědomilo “tudy ne, přátelé” a začalo pracovat na trvale udržitelné dopravě. I přesto **je třeba být upřímní a začít hned.**

Začít hned – s marketingem a komunikací, zapojením občanů, plánováním, financováním, zapojováním zainteresovaných stran (i když s nimi máte nějaký problém) a počítat s dostatkem času.

**Governance vůbec není o cyklistice, ale o lidech. O městech příjemných pro život; o místech v nich, kde se lidé mohou setkávat, být zdraví a šťastní, s dostatečnou ekonomikou, sociální soudržností...**

## 2.2 Uplatnění principu governance na místní úrovni a úrovni ORP

**Cyklovize2030** je postavena na skutečnosti, že **právě města a obce mají zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy**, za vytváření podmínek pro zajištění výstavby dopravní sítě určené pro moderní prostředky individuální dopravy, za vytvoření bezpečných spojnic s okolními obcemi pro obyvatele, kteří nechtějí využívat automobilovou dopravu.

Zjednodušeně podpora cyklistické dopravy ve městech (ORP) stojí na třech pilířích:

1. **Regionální (místní) propojení** města s okolím,
2. **Realizace místních** bezpečných a pohodlných cyklokoridorů uvnitř města,
3. **Zóny pro zklidnění dopravy**, tj. vymezení ulic se sníženou nejvyšší povolenou rychlostí, kde se nejvíce prolíná funkce dopravní s funkcí rezidenční.

Města, která se hlásí k myšlenkám **Cyklovize2030**, jsou postupně vkládána na web <https://www.cyklovize.cz/mesta>. Každé město má možnost pracovat s mapovým portálem a aktualizovat data na svém území (viz. kapitola 3).

Podkladem pro stanovení navrhovaných řešení je nutná místní znalost navrhovatelů, ostrých statistických dat o počtu uživatelů a zatížení současné dopravní sítě nákladní a osobní motorovou dopravou, a rovněž povědomí o předpokládaném rozvoji předmětných území. Prioritní jsou především dopravní potřeby vzniklé v souvislosti s dopravou do škol a zaměstnání a každodenní dojíždka do lokálního centra a zpět. Účelem je tedy vytvořit páteřní síť komunikací pro aktivní mobilitu, která propojí místní urbanisticky významná sídla s místním centrem a vytvoří bezpečný dopravní prostor pro aktivní mobilitu, prostor, díky kterému dojde k nárůstu podílu aktivní mobility na celkové přepravní práci a významnému snížení počtu cyklistů na silnicích.



Do procesu tvorby dopravní sítě pro cyklisty by se v optimální podobě mělo zapojit všech 205 ORP (obcí s rozšířenou působností), které staví na svých strategických dokumentech a územně plánovacích podkladech. V případě měst nad 40 tisíc obyvatel se vychází i z jejich plánů udržitelné městské mobility.



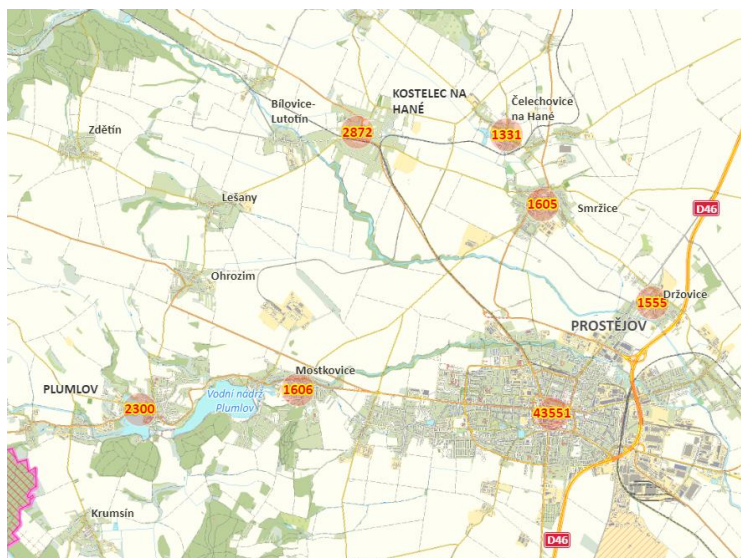
Obrázek 3: Mapa ORP ČR

Je třeba ovšem stále připomínat, že cyklistická doprava neprobíhá jen v uzavřeném prostoru měst a obcí. Je třeba zajistit vzájemné propojení obcí a měst mezi sebou, aby se lidé mezi nimi mohli pohybovat na kole bezpečně. Teoreticky je to jednoduché. Každá obec si zaplatí cyklostezku na svém katastru. V praxi to ale tak jednoduché není. Často větší obec (město) pomáhá té menší. V tomto kontextu je pak nutná spolupráce města a přilehlých obcí. Tato spolupráce je možná buď ve formě oboustranné smluvní spolupráce, nebo podporu cyklo dopravy zajišťuje mikroregion, sdružení obcí či Místní akční skupina. V řadě případů dokonce dojde k propojení dvou měst a přilehlých obcí. Vzniká tak regionální dopravní cesta pro cyklisty, která propojuje dvě sídla. Takových příkladů existuje v ČR celá řada. Jako příklad lze uvést bezpečné cyklistické propojení v úseku Litovel – Uničov – Rýmařov, významnou regionální trasu 511<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/196/pribeh-cyklotrasy-511-litovel---unicov---dlouha-loucka---resov---rymarov>



V ideálním případě město (ORP) svolá jednání s okolními obcemi, představí společný návrh a doporučí vložit navrhované cyklotrasy do územního plánu obce, a současně je také zakomponovat do strategického plánu obce. Tuto metodickou roli může taky zajistit krajský cyklokoordinátor.



Obrázek 4: Ukázka zobrazení počtů obyvatel jednotlivých obcí.

## 2.3 Uplatnění principu governance na regionální 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.

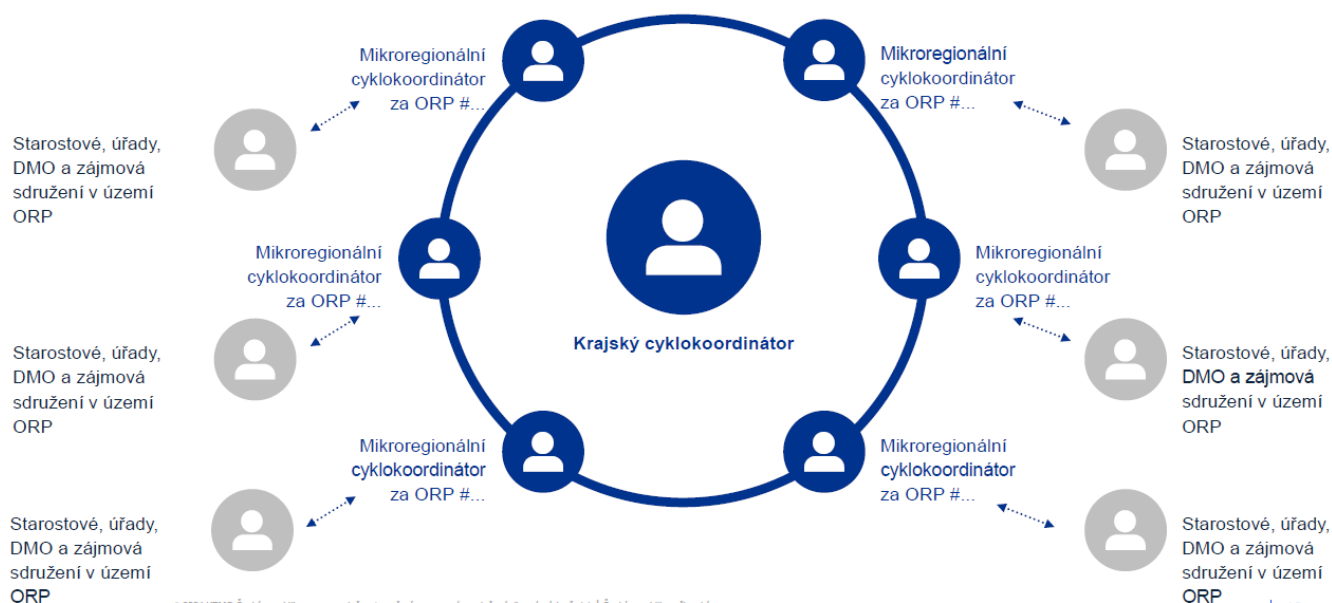
Kraje v první řadě identifikovaly/identifikují páteřní dopravní síť pro cyklisty (viz atribut 7). Ta odpovídá potřebám měst a obcí pro dojížděku do práce, do škol. Pokud jsou takové trasy v údolí či propojují sídla, jasně se jedná o dopravní funkci. Kraje pak přebírají roli koordinátora výstavby hlavních dopravních cest pro cyklisty, na kterých se zaměřuje na problematická místa a hledá finanční možnosti na jejich odstranění.

V druhé řadě se kraj zaměřuje na pomoc malým obcím, která nemají finanční prostředky na výstavbu cyklostezky, ačkoliv její obyvatelé musí jezdit na kole např. po silnici I. třídy. Ani s národními či státními dotacemi se tyto obce bez pomoci kraje neobejdou.



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

Neméně důležitou součástí agendy krajských cyklokoordinátorů je komunikace s městy, která mají na starosti rozvoj cyklistické dopravy na místní úrovni (viz kapitola 2.3.).



Obrázek 5: Schéma principu spolupráce.

Zdroj: Cyklokoncepte Jihomoravského kraje 2024. KPMG, Česká republika, s.r.o

Pomáhá i mapový portál <https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>, kde každý kraj postupně identifikuje své problematické úseky, a tím se i postupně upřesňuje páteří dopravní síť pro cyklisty. Orientační značení přijde na řadu až v závěrečné fázi, kdy bude vybudována nová cyklistická infrastruktura.

Kraje si rovněž vytvořili svou pracovní skupinu, která zahrnuje 14 krajských cyklokoordinátorů; ta byla ustanovena na národní Cyklokonferenci dne 6. 12. 2022 v Jičíně.







Obrázek 6: Ustanovení pracovní skupiny krajských cyklokoordinátorů na národní cyklokonferenci (12/2022).

Zdroj foto: Václav Bernard, náměstek ministra dopravy

## 2.4 Uplatnění principu governance na národní úrovni

Konkrétní kroky pro naplnění ambiciózního cíle vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty vycházejí z vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. Za tím účelem vznikla v roce 2021 Pracovní skupina Ministerstva dopravy ČR 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 primárně není 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. Do roviny aktivit národního cyklokoordinátora spadá zachování udržitelnosti mapového portálu <https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>, na kterém je prezentována základní dopravní síť pro cyklisty, která vzniká na základě podkladů ze 14 krajských cyklokonceptů (kapitola 3). Dále komunikace se zainteresovanými partnery dle principu governance (kapitola 2) a podpora synergického financování cyklistických staveb (kapitola 4). Mezi další aktivity patří koordinace značení dopravní sítě pro cyklisty (kapitola 5), monitoring (kapitola 7) a osvěta, propagace a marketing této sítě (kapitola 7).



## 2.5 Uplatnění principu governance u zainteresovaných organizací

Je třeba prosazovat a hledat další efektivní a investičně nenáročné způsoby, jak podpořit budování bezpečných komunikací pro bezmotorovou dopravu.

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 definuje tyto možnosti:

- Podpora výstavby a zejména rekonstrukce účelových komunikací – je nutné jednat s ministerstvem zemědělství o hledání způsobu, jak budovat tyto komunikace včetně financování.
- Spolupráce měst a ŘSD ČR, resp. krajské správy silnic při podpoře cyklistické dopravy (zapracovat cyklistická opatření do svých staveb).
- Spolupráce měst a Správy železnic při budování stojanů a úschoven u nádraží a zastávek.

### 2.5.1 Podpora odstraňování bariér ze strany ministerstva zemědělství

Na základě zákona č. 254/2001 Sb., o vodách (vodní zákon) a související předpisy, dle § 58, Ochrana vodních děl, nesmí být ochranná hráz vodního díla (tzv. protipovodňová hráz) projížděna žádným vozidlem mimo vozidel povodí. Ani jízdní kolo jako nemotorové vozidlo nesmí jezdit na hrázích a 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.

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

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

- Řešení prostupnosti území v návaznosti na výstavbu velkých dopravních staveb, zajištění průchodnosti pro nemotorovou dopravu.
- Ideální řešit ve fázi studie proveditelnosti nebo DÚR.



- V rámci auditů staveb zvažovat i vliv projektu na prostupnost krajiny a jeho zásah na místní vazby.

#### 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.






## 3 Mapový portál

Společným jmenovatelem metodiky je mapový portál, který má pomoci:

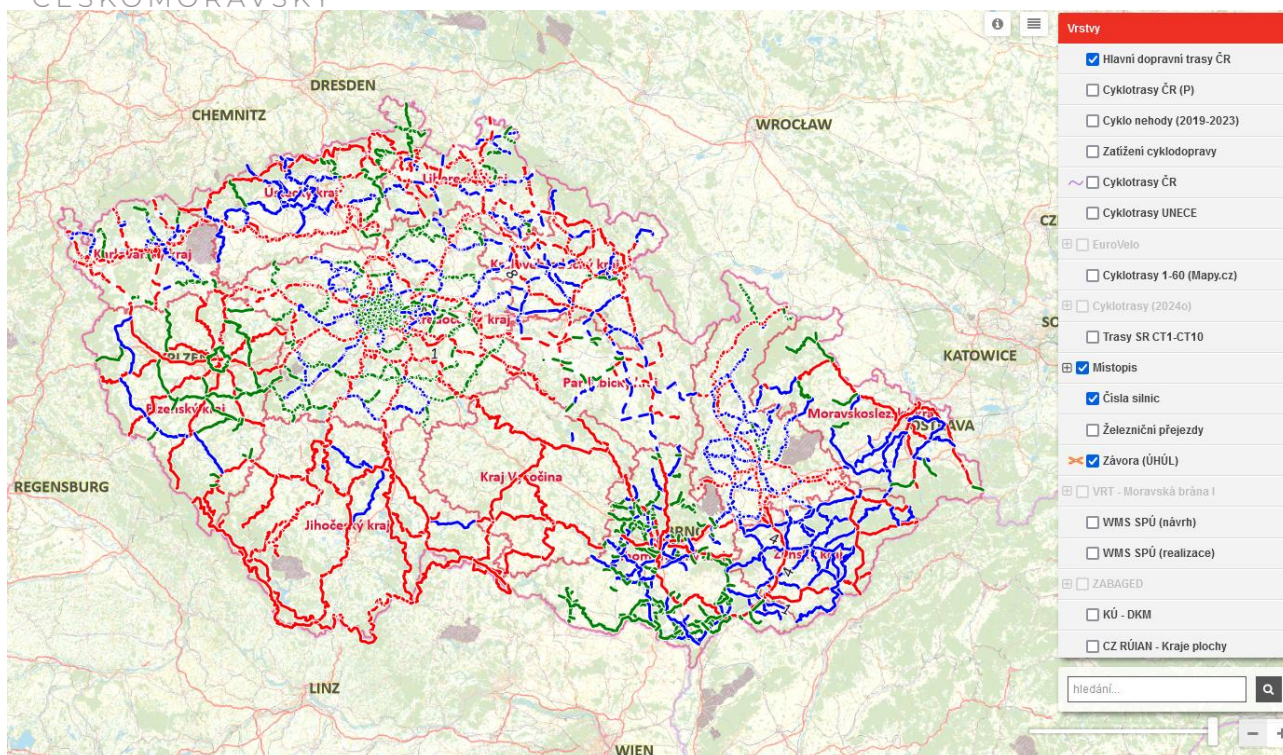
- lépe strategicky plánovat při rozvíjení myšlenek principu Good Governance,
- přinášet podněty pro územní plánování, přičemž vybrané atributy mapového portálu jsou zařazené do jednotného standardu databáze územně analytických podkladů.
- dávat podněty k úpravě značení cyklotras, hledat různé možnosti financování cyklistické infrastruktury,
- rozvíjet myšlenky intermodality.

**Manuál pro práci s mapovým portálem je k dispozici v samostatné příloze.** Dokument popisuje prostředí mapového portálu a práce s daty.

Na základě dohody pracovní skupiny Cyklovize2030, složené ze zástupců jednotlivých krajů a zástupců MD a MMR, došlo k upřesnění pojmenování kategorií cyklotras a cyklostezek. Páteří trasy dopravní sítě pro cyklisty jsou označeny jako národní, nadregionální a regionální.

Barva linie	Sjednocená terminologie, která bude využívána všemi kraji a Partnerstvím pro městskou mobilitu
	<b>národního významu</b> (mezinárodní a mezikrajské cyklotrasy spojující urbanisticky významná sídla kraje)
	<b>nadregionálního významu</b> (spojující urbanisticky významná sídla kraje, která nejsou propojena)
	<b>regionálního významu</b> (místní cyklotrasy v dopravně silných směrech, které nejsou propojena žádným z výše uvedených)





Obrázek 7: Mapa páteřních cyklotras ČR (12/2024)

Páteřní dopravní trasy pro cyklisty jsou zanesené do mapového portálu Cyklovize2030 - <https://mapa.stavbycyklo.cz/>, který pomáhá lépe strategicky plánovat výstavbu dopravní sítě pro cyklisty jak v oblasti financování, tak značení. Základní strategickou plánovací jednotkou mapového portálu je území kraje, nikoliv celá Česká republika. Je to z toho důvodu, aby bylo zřejmé, že plánování jednotné dopravní sítě pro cyklisty je prováděno z úrovně krajů (navazuje na strategické dokumenty podpory rozvoje cyklistické dopravy jednotlivých krajů).

Mapy jednotlivých krajů jsou k dispozici na tomto odkaze: <https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>

### Mapový portál podle regionů

- ▾ Celá ČR
- ▾ Jihočeský kraj
- ▾ Jihomoravský kraj
- ▾ Karlovarský kraj
- ▾ Královéhradecký kraj
- ▾ Liberecký kraj
- ▾ Moravskoslezský kraj
- ▾ Olomoucký kraj
- ▾ Pardubický kraj
- ▾ Plzeňský kraj
- ▾ Středočeský kraj
- ▾ Ústecký kraj
- ▾ kraj Vysočina
- ▾ Zlínský kraj
- ▾ Hlavní město Praha

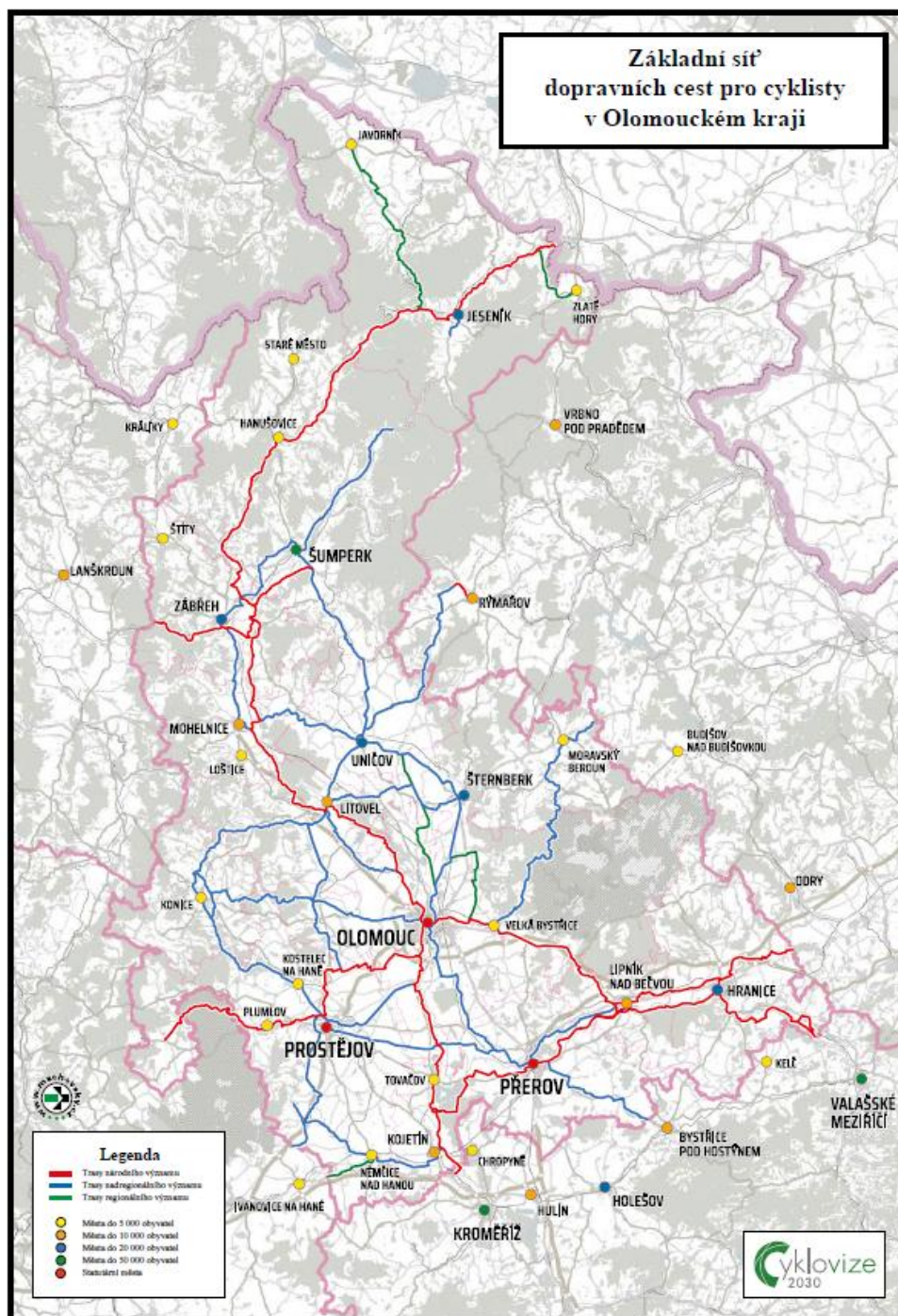


Mapové portály pro jednotlivé kraje jsou umístěny na webových adresách ve tvaru XXX.stavbycyklo.cz, kdy XXX je nahrazeno zkratkou daného kraje. Níže uvádíme jednotlivé adresy samostatných krajských portálů.

- Hlavní město Praha [praha.stavbycyklo.cz](http://praha.stavbycyklo.cz)
- Středočeský kraj [sckr.stavbycyklo.cz](http://sckr.stavbycyklo.cz)
- Jihočeský kraj [jckr.stavbycyklo.cz](http://jckr.stavbycyklo.cz)
- Plzeňský kraj [pzkr.stavbycyklo.cz](http://pzkr.stavbycyklo.cz)
- Karlovarský kraj [kvkr.stavbycyklo.cz](http://kvkr.stavbycyklo.cz)
- Ústecký kraj [ulkr.stavbycyklo.cz](http://ulkr.stavbycyklo.cz)
- Liberecký kraj [lbkr.stavbycyklo.cz](http://lbkr.stavbycyklo.cz)
- Královéhradecký kraj [khkr.stavbycyklo.cz](http://khkr.stavbycyklo.cz)
- Pardubický kraj [pukr.stavbycyklo.cz](http://pukr.stavbycyklo.cz)
- Kraj Vysočina [krvys.stavbycyklo.cz](http://krvys.stavbycyklo.cz)
- Jihomoravský kraj [jmkr.stavbycyklo.cz](http://jmkr.stavbycyklo.cz)
- Olomoucký kraj [olkr.stavbycyklo.cz](http://olkr.stavbycyklo.cz)
- Zlínský kraj [zlkcr.stavbycyklo.cz](http://zlkcr.stavbycyklo.cz)
- Moravskoslezský kraj [mskr.stavbycyklo.cz](http://mskr.stavbycyklo.cz)

Jednotná dopravní síť pro cyklisty na území celé ČR tedy vznikne spojením 14 krajských koncepcí. Odkaz na mapový portál pro celou ČR: [mapa.stavbycyklo.cz](http://mapa.stavbycyklo.cz)

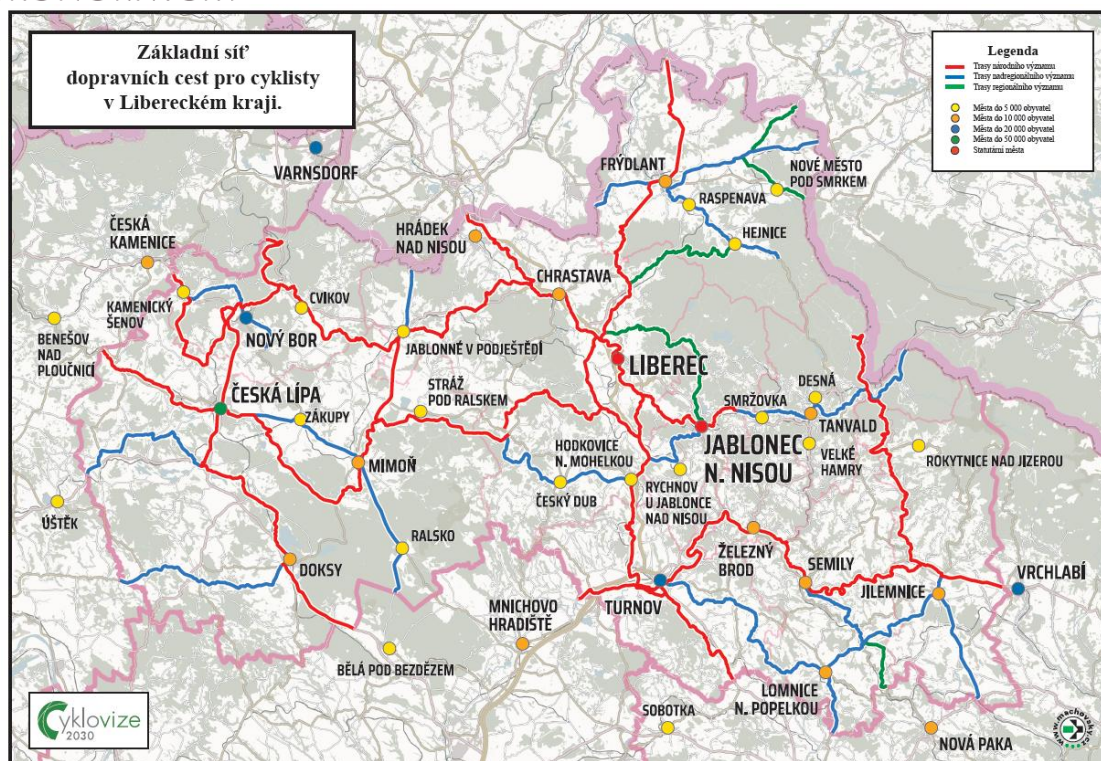




Obrázek 8: Mapa dopravní sítě pro cyklisty Olomouckého kraje. Za povšimnutí stojí, že některé úseky nejsou propojené. Nejedná se ovšem o chybu. Dá se to ukázat na příkladu značené cyklotrasy Šumperk – Kouty nad Desnou – Jeseník. Zatímco z pohledu cykloturistiky bude trasa vyznačena v celé délce, z hlediska 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.

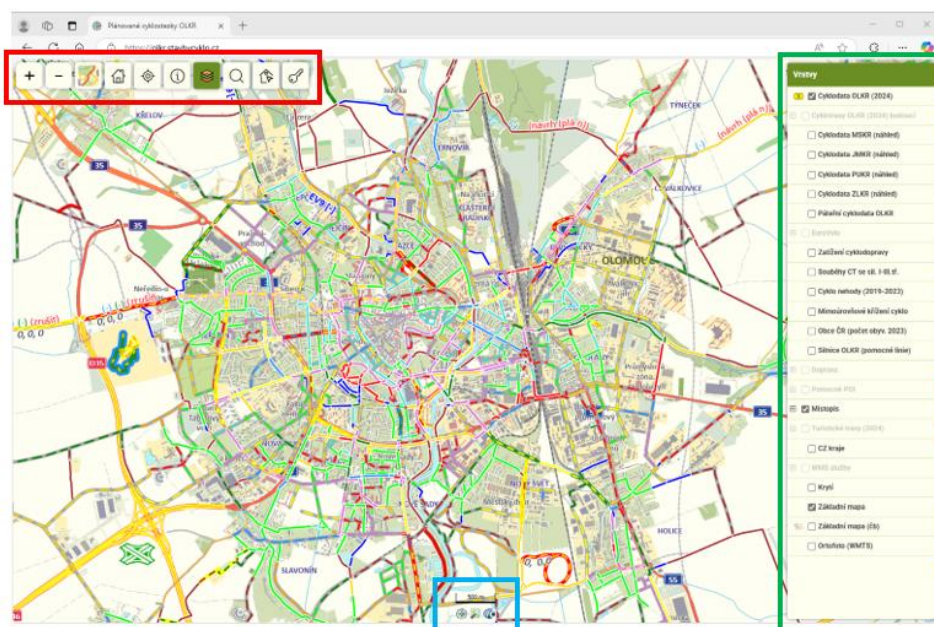






Obrázek 9: Mapa dopravní sítě pro cyklisty Libereckého kraje.

Mapový portál na úrovni kraje je možné dále zobrazit ve dvou režimech – **prohlížečím** a **editačním**. Jak už z názvu jednotlivých režimů vyplývá, prohlížečím režim je určen pro prohlížení dat, zatímco editační režim je určen pro editaci dat.



Obrázek 10: Ukázka mapového portálu v prohlížečím režimu



## 4 Územně analytické podklady, zásady územního rozvoje a územní plán

### 4.1 Příprava jednotného standardu databáze územně analytických podkladů

#### Územně analytické podklady v právních předpisech

- ÚAP byly zavedeny zákonem č. 183/2006 Sb., náležitosti obsahu stanovila vyhláška č. 500/2006 Sb.
- Zákon č. 283/2021 Sb. (nový stavební zákon) z dosavadní úpravy vychází, změny zejména v oblasti předávání údajů o území (předání údajů o území bude možné i nadále pořizovateli nebo předáním do digitální technické mapy kraje / registru územní identifikace, adres a nemovitostí / národního geoportálu územního plánování)
- Náležitosti obsahu ÚAP jsou s účinností od 1.7.2024 stanoveny ve vyhlášce č. 157/2024 Sb., seznam sledovaných jevů obsažen v příloze č. 1 této vyhlášky

#### Příloha č. 1 vyhlášky č. 157/2024 Sb.

- Z hlediska cyklodopravy je zásadní jev č. 76.
- Vyhláška nestanoví strukturu jednotlivých sledovaných jevů, nicméně pokud nestanoví příloha č. 1 jinak, jsou tyto údaje vedeny ve vektorové formě v S-JTSK.
- Datová struktura jednotlivých sledovaných jevů je předmětem aktuálně realizovaného projektu na vytvoření jednotné databáze ÚAP v prostředí připravovaného národního geoportálu územního plánování (v realizaci je I. fáze projektu – vytvoření jednotného standardu databáze ÚAP)
- Jeden jev může obsahovat více vrstev / typů objektů

**Upozornění: Tato metodika pracuje zatím s pracovním návrhem obsahu jevu č. 76 z hlediska cyklistické infrastruktury, který bude finalizován na základě dohody s MMR v roce 2025.**

- **Číslo jevu ÚAP dle V 157/2024 – 76**
- **Sledovaný jev, cyklostezka, cyklotrasa**
- **Název typu objektu:** cyklistická infrastruktura
- **Editor:** pořizovatel
- **Zdroj dat:** krajský cyklokoordinátor



Vlastnosti a další vedené údaje	Hodnoty
geometrie	Linie
Typ	Cyklostezka
	Cyklotrasa
číslo	
text (odbočka, alternativa)	
identifikátor	
třída (kategorie)	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.
	Nezjištěno
vhodný typ kola	Horské
	Silniční
	Trekové
	Gravel
	Neuvedeno
název	
stav realizace	0 – Bez zahájené projekční přípravy
	1 – Nutno prověřit studií / invest. záměrem
	2 – Zpracovaná studie / investiční záměr
	3 – DÚR vč. vydání územního rozhodnutí (ÚR)
	4 – Stav. dokum. (zahrnuje DSP, DUSP, PDPS)
	5 – Vydáno stavební / společné povolení (SP)
	6 – Realizováno
	7 – Ke zrušení – ostatní
9 – Ke zrušení - kom. s vys. zatíží.	
cena	
plán realizace	0 – bez plánu realizace
	1 – 2022
	2 – 2023
	3 – 2024
	4 – 2025
	5 – 2026
	6 – 2027
	7 – 2028
	8 – 2029
	9 – 2030
zdroj financování	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,...)
stav povrchu	0 – Neurčeno
	1 – Vyhovující
	2 – Nevyhovující
	3 – Trasa fyzicky neexistuje
Eurovelo	0 – není zařazeno (na cyklotrase nevede žádná trasa EV)
	1 – EV4
	2 – EV7
	3 – EV9
	4 – EV13
stav úseku trasy	Nic
	Zrušit
	Ponechat, zůstane
	Návrh (plán)
dopravní režim	0 – nepřirazeno
	1 – C8, C9, C10, C7 + E13 (vjezd cyklistů povolen) - sloučení „klasických“ samostatných cyklistických komunikací, pokud nechcete podrobněji dělit
	2 – C7 + E13 - Chodník (vjezd cyklistů povolen)
	3 – C8 - Stezka pro cyklisty
	4 – C9 - Stezka pro chodce a cyklisty – společná
	5 – C10 - Stezka pro chodce a cyklisty – dělená
	6 – B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel
	7 – Cestičky, neoznačené cesty, singletrack
	8 – Opatření v hlavním dopravním prostoru
	9 – Zklidněná zóna (tempo 30, obytná)
	10 – E12 – Cykloobousměrka
	11 – V20 – Piktokoridor
	12 – V14+IP20 - Jízdní pruhy pro cyklisty
	13 – MIN - Komunikace s min. zatížením (1500 voz./den)
	14 – VYS - Komunikace s vys. zatížením
15 – IZ9 - Cyklistická zóna	



	16 – IZ6 - Pěší zóna (vjezd cyklistů povolen)
poznámka	
správce	
délka linie	
datum poslední změny	
autor poslední změny (jméno uživatele)	
páteřní trasa	0 – neuvedeno
	1 – červená
	2 – modrá
	3 – zelená

## 4.2 Zásady územního rozvoje kraje

**Zásady územního rozvoje (ZÚR)** jsou součástí územně plánovací dokumentace, kterou kromě nich tvoří [územní plán](#) (ÚP) a [regulační plán](#) (RP). ZÚR se pořizují a vydávají pro území celého kraje. ZÚR nejsou tolik detailní jako územní plán. Je to jako bychom se na město dívali z větší výšky. Jejich úkolem je koordinovat rozvoj jednotlivých obcí mezi sebou, chránit hodnoty území kraje a vymezovat plochy a koridory pro nadmístní záměry infrastruktury.

Jak již bylo napsáno výše, mapový portál Cyklovize pomáhá strategicky plánovat bezpečnou síť dopravních cest pro cyklisty propojováním jednotlivých ORP (obcí s rozšířenou působností). Nezbytnou podmínkou ale je, aby si jednotlivé obce tyto návrhy zanesly do svých územních plánů (viz kapitola 2.3.3.).

Přijetí ZÚR je povinné, a to do 5 let od nabytí účinnosti zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu ([stavební zákon](#)).

ZÚR stanoví zejména:

- Základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje.
- Plochy nebo koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, zejména plochy nebo koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření, stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn v jejich využití.
- ZÚR mohou vymezit plochy a koridory, s cílem prověřit možnosti budoucího využití, jejich dosavadní využití nesmí být měněno způsobem, který by znemožnil nebo



podstatně ztížil prověřované budoucí využití.

- V tomto kontextu se cyklotrasy v ZÚR vymezují jako koridory.

Součástí zásad územního rozvoje je i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. ZÚR schvaluje zastupitelstvo kraje. ZÚR jsou závazné pro obce v daném kraji a územní plány těchto obcí musejí být v souladu se ZÚR.

### 4.3 Cyklistické komunikace musí být zahrnuté v územním plánu obcí.

Podle § 17 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, jsou dálnice, silnice a místní komunikace I. třídy, jejich součásti, příslušenství a stavby související veřejně prospěšné stavby. (Viz Zák. 13/1997 Sb. Zákon o pozemních komunikacích: § 17 (1) „Dálnice, silnice a místní komunikace I. třídy, jejich součásti, příslušenství a stavby související jsou veřejně prospěšné. Za související stavbu se pro tyto účely považuje i stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty souběžná se silnicí nebo místní komunikací I. třídy.“).

Za související stavbu se pro tyto účely považuje i stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty (dále jen stezka) souběžná se silnicí nebo místní komunikací I. třídy.

Znamená to, že nejen silnici a místní komunikaci I. třídy, ale i souběžnou stezku lze považovat za veřejně prospěšnou stavbu, pro kterou lze vyvlastnit i v případě, kdy tyto stavby nejsou samostatně vedeny jako veřejně prospěšné v územně plánovací dokumentaci. Jsou veřejně prospěšné ze zákona. To ovšem platí jen v případech, kdy je stezka povolovaná současně (jedním řízením) se stavbou silnice nebo místní komunikace I. třídy (stačí, pokud by se jednalo o rekonstrukci/úpravu stávající silnice nebo místní komunikace I. třídy, která by vyžadovala povolení). Tento postup nelze využít, pokud by mělo být vydávané územní rozhodnutí či stavební povolení jen pro stavbu stezky. Tuto úpravu pak rovněž nelze využít pro stezku souběžnou se stavbou dálnice.

Pokud se týká vedení povoloovacího řízení, tak může být několik variant:

- stezka bude součástí budované silnice I. třídy – řízení o povolení povede krajský úřad. Není přitom rozhodné, zda je či není stavba vedená v územně plánovací dokumentaci jako veřejně prospěšná, jedná se vždy o veřejně prospěšnou stavbu, které současně podléhá režimu liniového zákona
- stezka bude součástí budované silnice II. nebo III. třídy nebo místní komunikace I. třídy - záměr by povoloval obecní stavební úřad ORP. Pouze při záměru EIA by



stavbu povoloval krajský stavební úřad. Pro tuto stavbu by bylo možná potřebné pozemky vyvlastnit

- stezka bude povolovaná jako samostatná stavba a nebude v územně plánovací dokumentaci vedena jako veřejně prospěšná stavba – záměr by povoloval obecní stavební úřad ORP. Pouze při záměru EIA by stavbu povoloval krajský stavební úřad. Vyvlastnění není možné. V tomto případě by žadatel musel být vlastníkem pozemků, na kterých by se stavba stezky navrhovala, nebo by musel mít souhlasy vlastníků těchto pozemků
- stezka bude povolovaná jako samostatná stavba a bude v územně plánovací dokumentaci vedena jako veřejně prospěšná stavba - záměr by povoloval obecní stavební úřad ORP. Pouze při záměru EIA by stavbu povoloval krajský stavební úřad. Pro tuto stavbu by bylo možná potřebné pozemky vyvlastnit.

Pokud se týká vyvlastňovacího řízení:

- stezka bude součástí budované silnice I. třídy – vyvlastňovací řízení povede krajský úřad
- stezka bude součástí budované silnice II. nebo III. třídy nebo místní komunikace I. třídy a tyto stavby nejsou vedeny v územně plánovací dokumentaci jako veřejně prospěšné – vyvlastňovací řízení povede vyvlastňovací úřad na ORP
- stezka bude součástí budované silnice II. nebo III. třídy nebo místní komunikace I. třídy a tyto stavby jsou vedeny v územně plánovací dokumentaci jako veřejně prospěšné – vyvlastňovací řízení povede krajský úřad
- stezka bude povolovaná jako samostatná stavba a bude v územně plánovací dokumentaci vedena jako veřejně prospěšná stavba – vyvlastňovací řízení povede krajský úřad

Vyvlastňovací řízení

Citace: Zák. č. 283/2021 Sb. Zákon stavební zákon, § 170 Účely vyvlastnění, (1) „Práva k pozemkům a stavbám lze odejmout nebo omezit, jsou-li vymezeny v územně plánovací dokumentaci a jde-li o a) uskutečnění veřejně prospěšné stavby,···“

Vyvlastňovací řízení povede vyvlastňovací úřad ORP. Je-li vyvlastnitelem, vyvlastňovaným nebo jiným účastníkem vyvlastňovacího řízení obec, jejíž obecní úřad je příslušným k tomuto vyvlastňovacímu řízení, krajský úřad usnesením pověří jiný vyvlastňovací úřad působící v jeho správním obvodu provedením vyvlastňovacího řízení. Obdobně se postupuje i v případě, že účastníkem vyvlastňovacího řízení je osoba, jejímž zřizovatelem je obec nebo kraj.



Citace: Zák. č. 283/2021 Sb. Zákon stavební zákon, § 34a, Obecní stavební úřad

(2) Působnost stavebního úřadu ve věcech záměru bytového domu, **silnice II. a III. třídy, místní komunikace, veřejně přístupné účelové komunikace**, technické infrastruktury, která je součástí distribuční soustavy v elektroenergetice nebo plynárenství, vodního díla, u něhož nevykonává působnost stavebního úřadu krajský stavební úřad, a souboru staveb, jehož jsou tyto záměry součástí, vykonává obecní stavební úřad obce s rozšířenou působností; § 37 odst. 3 se pro určení příslušnosti stavebního úřadu nepoužije.

Je-li vyvlastnítelem, vyvlastňovaným nebo jiným účastníkem vyvlastňovacího řízení kraj, jehož krajský úřad je příslušným odvolacím správním orgánem, ústřední správní úřad ve věcech vyvlastnění usnesením pověří provedením odvolacího řízení jiný odvolací správní orgán.

I když to není ve vyvlastňovacím zákoně výslovně uvedeno, bude to platit i na případy, kdy je vyvlastnítelem, vyvlastňovaným nebo jiným účastníkem vyvlastňovacího řízení kraj (nebo jím zřízená organizace), jehož krajský úřad je příslušným k tomuto vyvlastňovacímu řízení. Pak by ústřední správní orgán určil jiný krajský úřad. Ústředním správním orgánem pro územní a vyvlastňovací řízení pro stavby dálnic a silnic I. třídy je ministerstvo dopravy, u ostatních je to ministerstvo pro místní rozvoj.

Informace pro tuto kapitolu vypracovala:

Bc. Ing. Hana Mazurová

Odbor strategického rozvoje kraje, Oddělení stavebního řádu, vedoucí oddělení











## 5 Mapový portál pomáhá hledat finanční zdroje

### 5.1 Na jakou cyklistickou infrastrukturu jsou potřeba finance?

Předně je nutné zdůraznit, že cílem není jen vybudovat cyklostezku, ale především vytvořit bezpečnou dopravní síť pro cyklisty. K tomu je možné využít různé druhy dopravních komunikací.

#### LEGENDA - SEGREGAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

#### LEGENDA - INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

#### LEGENDA - STÁVAJÍCÍ STAV

—	— ZREALIZOVANÁ CYKLISTICKÁ KOMUNIKACE
---	--- CYKLOTRASA SYSTÉMU KČT
- - -	- - - HRANICE ORP

V rámci dopravních plánů krajů a měst jsou stanoveny návrhy opatření převážně na úrovni liniových vedení, avšak bez detailní specifikace. Všechny stávající či plánované cyklistické komunikace a cyklotrasy mohou být zaznačeny pomocí metodiky Cyklovize2030 prostřednictvím mapového cykloportálu. Na portále lze také najít možné návrhy na zrušení či přeznačení některých cyklotras. Kraje skrze své krajské cyklokoordinátory pořádají pravidelné workshopy a výjezdy do terénu, včetně konzultací ke všem návrhům.

Kraje mohou mít své páteřní trasy rozdělené na jednotlivé úseky, kterým jsou postupně přiřazeny atributy s rozdělením na úseky dle jejich současného a cílového stavu, se stupněm projektové připravenosti, předpokládanými náklady a zdroji financování atd.

Tímto postupem jsou získány informace o tom, jaký je v úseku dopravní režim (např. C8, B11, atd), nebo zda jde o realizovanou, či plánovanou komunikaci atd. Pracovní skupina krajských cyklokoordinátorů definovala atributy pro monitorování jednotlivých hlavních cyklistických koridorů (cyklotras).

Cílem je tedy vytvořit bezpečnou dopravní síť pro cyklisty jakožto plnohodnotnou součást dopravního systému, společně s obcemi a městy identifikovat kritické body a nacházet řešení na jejich odstranění. Bezpečnost pro cyklisty do škol, zaměstnání či za turistikou je klíčová - jde především o snížení počtu nehod a jejich obětí!



Díky iniciativě Cyklovize2030 se ukázalo, že obce a kraje projevují zájem o výstavbu cyklistických komunikací. Je tedy třeba stále hledat nové finanční prostředky na realizaci bezpečné dopravní sítě pro cyklisty, případně usilovat o legislativní změny přinášející další zdroje financí. Samozřejmostí je příprava projektové dokumentace jednotlivými kraji.

Klíčovým krokem je průběžné **identifikování problematických úseků a hledání relevantních finančních zdrojů**. Aktuálně je možné čerpat finance z národních i evropských zdrojů, ovšem ne všechny problematické úseky z nich lze financovat.

Možnosti financování:

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

- Evropské fondy
- Sociálně klimatický fond 2026 – 2032
- Spolupráce se správcem komunikací, se SŽ a spolupráce při výstavbě vysokorychlostních tratí. Právě tato spolupráce bude v dokumentu dále rozvedena.
- Spolupráce s ministerstvem zemědělství při využití lesních a polních cest, pozemkových úprav, využití protipovodňových opatření.

Novinkou pro podporu budování opatření na problematických úsecích na páteřní dopravní síti pro cyklisty je výzva ministerstva pro místní rozvoj, a to z programu Podpora obnovy a rozvoje regionů, podprogram Oživení cestovního ruchu podporou infrastruktury ČR č. 1/2025/117D7640 na podporu veřejné a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu. Pro rok 2025 jsou bližší podrobnosti popsány zde: <https://www.mmr.gov.cz/cs/narodni-dotace/cestovni-ruch/oziveni-cestovniho-ruchu-podporou-infrastruktury/oziveni-cestovniho-ruchu-podporou-infrastruktury>.

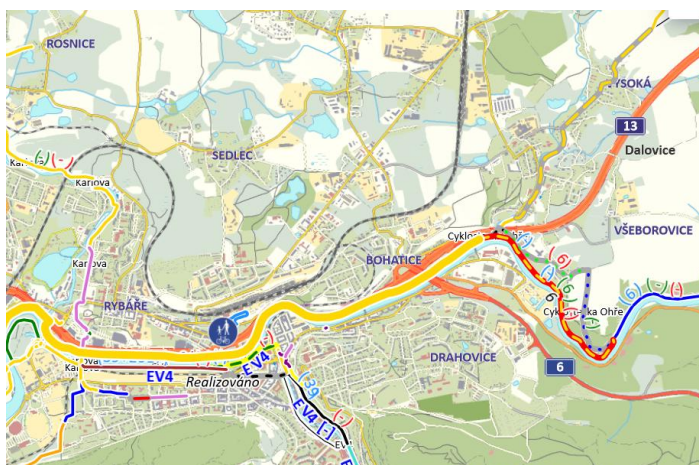
Využití této výzvy je vhodné zejména pro úseky, u kterých se velmi těžko obhájí dopravní význam. Příkladem je regionální cyklotrasa 515 Olomouc – Konice, na které je potřeba vybudovat dvě cyklolávky, a to v zalesněné oblasti.



## 5.2 Rekapitulace atributů mapového portálu

Klíčovým krokem je **identifikování problematických úseků a hledání relevantních finančních zdrojů**. Pomocným nástrojem je mapový portál, na kterém se jednotlivým problematickým úsekům přiřadí atributy.

- Atribut 1 – Stav realizace úseku trasy
- Atribut 2 – Dopravní režim daného úseku



Obrázek 11: Příklad dopravního režimu C9 na páteřní cyklotrase národního významu č.6

- Atribut 3 – Cena
- Atribut 4 – Financování úseku
- Atribut 5 – Plán realizace

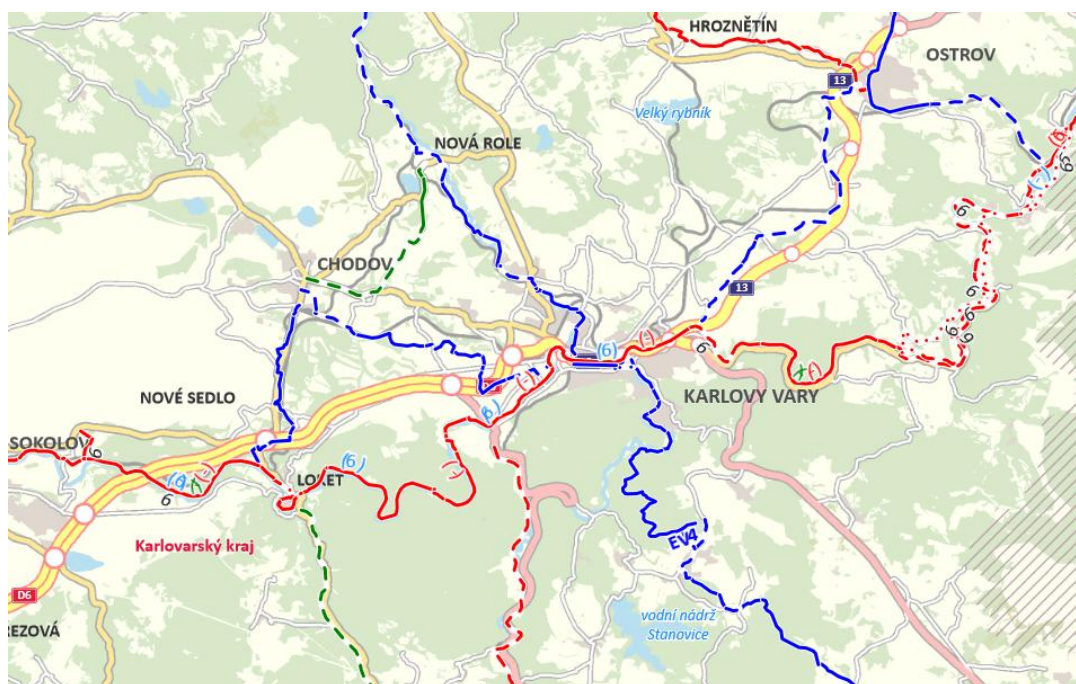


Obrázek 12: Příklad dopravního režimu C9 na páteřní cyklotrase národního významu č.6

- Atribut 6 – Povrch



- Atribut 7 – Páteřní trasa



Obrázek 13: Příklad: páteřní cyklotrasa národního významu č.6 je označena červenou barvou (plná čára znamená stávající stav, čárkovaná čára znamená výhled, kam se v budoucnosti cyklotrasa převede).

Z hlediska této kapitoly je ale nejdůležitější atribut 4 – Financování úseku, kde je vložen údaj již využitých nebo předpokládaných zdrojů financování. Jedná se o tyto možnosti:

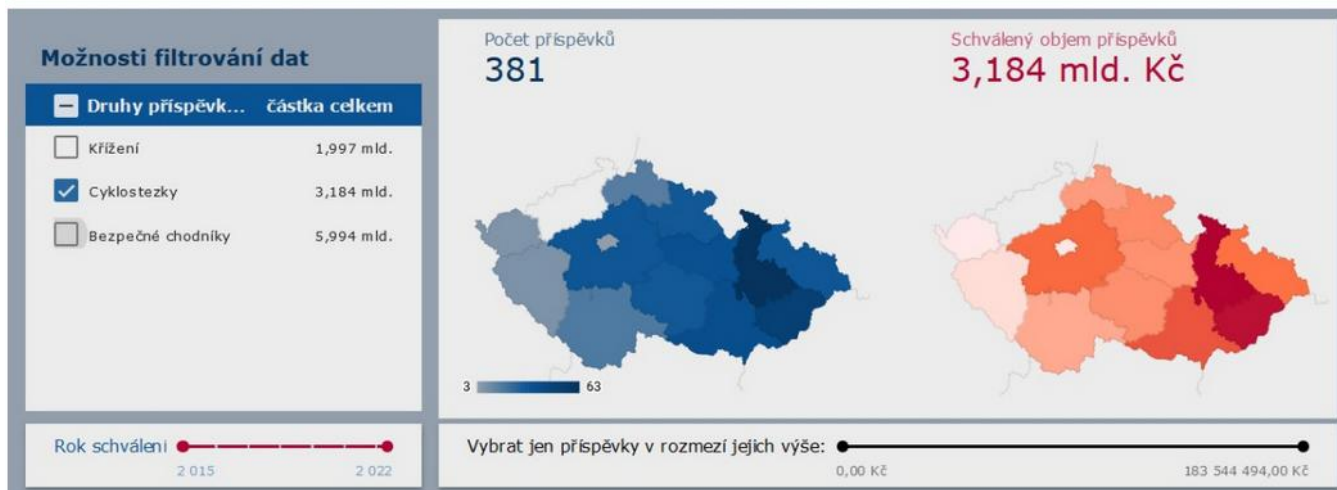
- 0 - bez zdroje
- 1 - Pouze vlastní zdroje
- 2 - SFDI
- 3 - Krajský příspěvek
- 4 - IROP 2021-2027
- 5 - IROP - ITI 2021-2027
- 6 - IROP - CLLD 2021-2027
- 7 - Evropské fondy 2000–2020
- 8 - Interreg; příhraniční spolupráce
- 9 - Úsek vybudován v rámci Komplexních pozemkových úprav (SPÚ)
- 10 - Úsek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



## 5.3 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

Jedná se o dlouhodobý národní program, díky kterému kraje a města čerpají finance na výstavbu cyklistických komunikací - <https://www.cyklovize.cz/sfdi>. Počítá se s tím, že tento trend bude pokračovat i v dalších letech.

### Přehled schválených příspěvků z rozpočtu SFDI v letech 2015 - 2022



Určitou překážkou jsou však často neuznatelné náklady, které značně zvyšují nároky na spolufinancování ze strany měst a krajů.

Existuje zde ale vážnější problém. Česká krajina je totiž propojena hustou sítí polních a lesních cest a v některých případech je vybudování cyklostezky nevhodné, vhodnější je buď dopravní značení B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel, nebo realizace cyklistické zóny. Ani v jednom z těchto případů se ovšem nejedná o uznatelný náklad.

Řešením je alespoň umožnit financování realizace cyklistické zóny ze SFDI, jak je to nyní možné z evropských fondů. Příkladem je realizace cyklistické zóny v Žatci podél řeky Ohře<sup>6</sup> z listopadu 2023<sup>7</sup>, nebo trasy Konice – Prostějov<sup>8</sup>.

Pokud se má docílit realizace ucelené dopravní sítě pro cyklisty, pak se bez této systémové změny stát neobejde.

<sup>6</sup> <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/93/ustecky-kraj---plany-na-vystavbu-cyklostezek>

<sup>7</sup> <https://mestemnakole.cz/2023/11/zatec-dokoncil-cyklozону-podel-ohre/?cn-reloaded=1>

<sup>8</sup> <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/170/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-523---prostejov---konice-udolim-rek-y-romze>





Obrázek 14: příklad cyklistické zóny u Žatce

Níže je uvedeno několik příkladů úseků, na které nelze získat dotaci:

- Mikroregion Ivančicko na páteřní cyklotrase národního významu č.9<sup>9</sup>.
- Karlovarský kraj, který chce budovat ve spolupráci s městy a obcemi další doposud problematické úseky na páteřní cyklotrase č. 6 (cyklostezka Ohře), ale z pěti plánovaných projektů bude moci podat jen tři<sup>10</sup>.
- Ve Středočeském kraji se jedná o pět problematických úseků na páteřních cyklotrasách národního významu<sup>11</sup>.

## 5.4 Ministerstvo pro místní rozvoj

Novinkou pro podporu budování opatření na problematických úsecích na páteřní dopravní síti pro cyklisty je výzva ministerstva pro místní rozvoj, a to z programu Podpora obnovy a rozvoje regionů, podprogramu Oživení cestovního ruchu podporou infrastruktury ČR č. 1/2025/117D7640 na podporu veřejné a doprovodné infrastruktury

<sup>9</sup> <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/201/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-9---prujezd-kanonoviteho-udoli-reky-oslavy-ze-senoad-do-ketkovic>

<sup>10</sup> <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/206/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c-6---plany-na-realizaci-v-karlovarskem-kraji-podel-reky-ohre>

<sup>11</sup> <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/171/stredocesky-kraj---plany-na-realizaci-ucelovych-komunikaci-tzv-b11>



Bližší podrobnosti pro rok 2025 jsou popsány na tomto odkaze:

<https://www.mmr.gov.cz/cs/narodni-dotace/cestovni-ruch/oziveni-cestovniho-ruchu-podporou-infrastruktury/oziveni-cestovniho-ruchu-podporou-infrastruktury>

Využití této výzvy je vhodné zejména pro úseky, u kterých se velmi těžko obhájí dopravní význam. Příkladem je regionální cyklotrasa 515 Olomouc – Konice, na které je potřeba vybudovat dvě cyklolávky, a to v zalesněné oblasti.

## 5.5 Evropské fondy

V tomto případě je možné už jen konstatovat, že alokace na výstavbu cyklistických stezek bude do roku 2027 vyčerpána, takže v případě dalších úseků bude třeba hledat zdroje z navazujících evropských fondů. Průběžné informace jsou zveřejňované na <https://www.cyklovize.cz/evropske-fondy>.

## 5.6 Sociálně klimatický fond 2026 - 2032

Sociálně klimatický fond v období od 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". Spuštění EU ETS2 se plánuje k roku 2027.

### 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**.



## Příloha č. 1: Tabulka indikátorů (příloha č. IV nařízení o SKF) s vazbou na cyklistickou dopravu

Ukazatele výstupů			
6	Nákup jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility	Počet jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu.	Počet jízdních kol a prostředků tzv. mikromobility
9	Další sdílená mobilita a mobilita na vyžádání	Počet uživatelů sdílené mobility a mobility na vyžádání podpořených opatřeními a investicemi financovanými z fondu.	Počet uživatelů / jednotky
10	Podpořená specializovaná cyklistická infrastruktura	Délka specializované cyklistické infrastruktury nově vybudované nebo výrazně modernizované v rámci projektů podpořených z fondu. Specializovaná cyklistická infrastruktura zahrnuje cyklistická zařízení oddělená od silnic pro provoz vozidel nebo jiných částí téže silnice strukturálními prostředky (například obrubníky a zábrany), cyklistické stezky, cyklistické tunely atd. U cyklistické infrastruktury s oddělenými jednosměrnými pruhy (například na každé straně silnice) se délka měří jako délka jízdního pruhu.	Počet km
Ukazatel výstupů			
11	Snížení počtu zranitelných uživatelů dopravy	Snížení počtu zranitelných uživatelů dopravy v důsledku opatření a investic financovaných z fondu.	%





## 5.7 Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s ŘSD a SŽ

### 5.7.1 Příklady spolupráce se správci komunikací

#### Příklad dobré praxe 1:

#### Moravská stezka, cyklotrasa 4: zklidnění průtahu v Horce nad Moravou

V Horce nad Moravou na kole jezdí skoro každý. Proto je logické, že v rámci připravovaných rekonstrukcí tří komunikací se pamatuje na cyklisty.

**Příklad dobré praxe je prezentován na zrekonstruované ulici Olomoucká v Horce nad Moravou.**



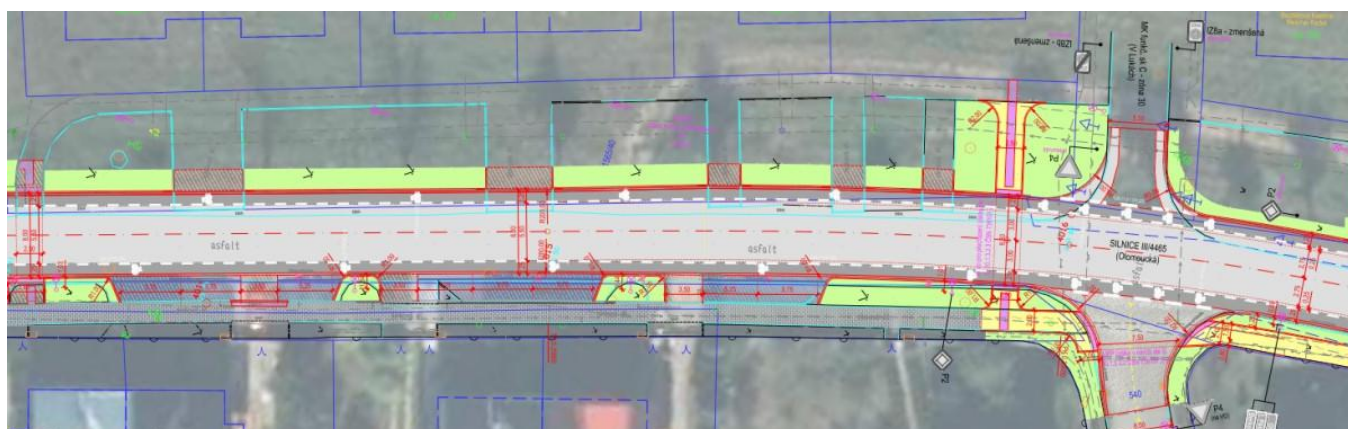
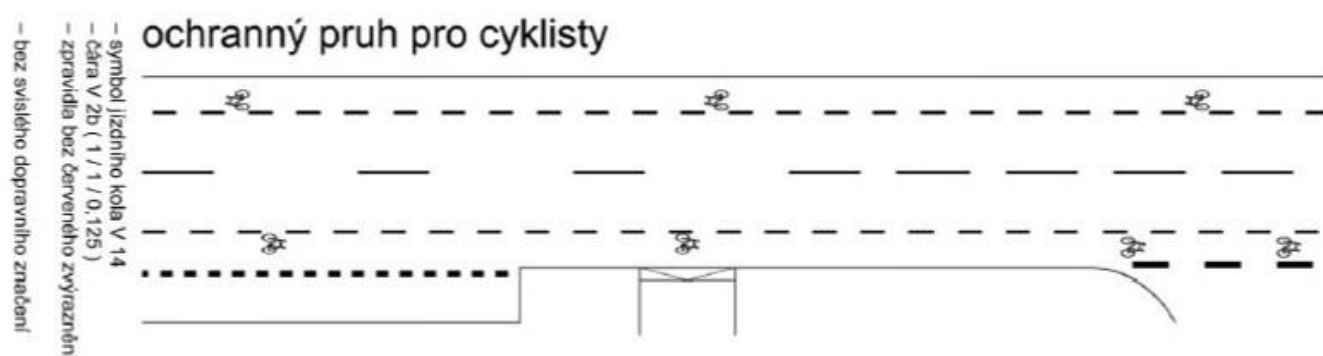
Obrázek 15: Ulice Olomoucká, Horca nad Moravou, před rekonstrukcí

Základem úspěšné rekonstrukce byla dohoda mezi obcí Horca nad Moravou, krajským úřadem Olomouckého kraje a Správou silnic Olomouckého kraje. Projektovou dokumentaci zaplatila obec a o náklady rekonstrukce se podělila s krajem.



Páteční ulice byla navržena takovým způsobem, aby zde byla zastoupena opatření pro všechny druhy dopravy, tedy pěší, cyklistickou, automobilovou i statickou. Chodníky jsou vedeny tak, aby jejich trasy byly ucelené, příčné vazby jsou řešeny místy pro přecházení. Pokud to prostorové podmínky dovolují, je mezi chodníkem a komunikací vloženo buď parkování, nebo travnatý pás. Parkování je racionálně rozmístěno podél komunikace.

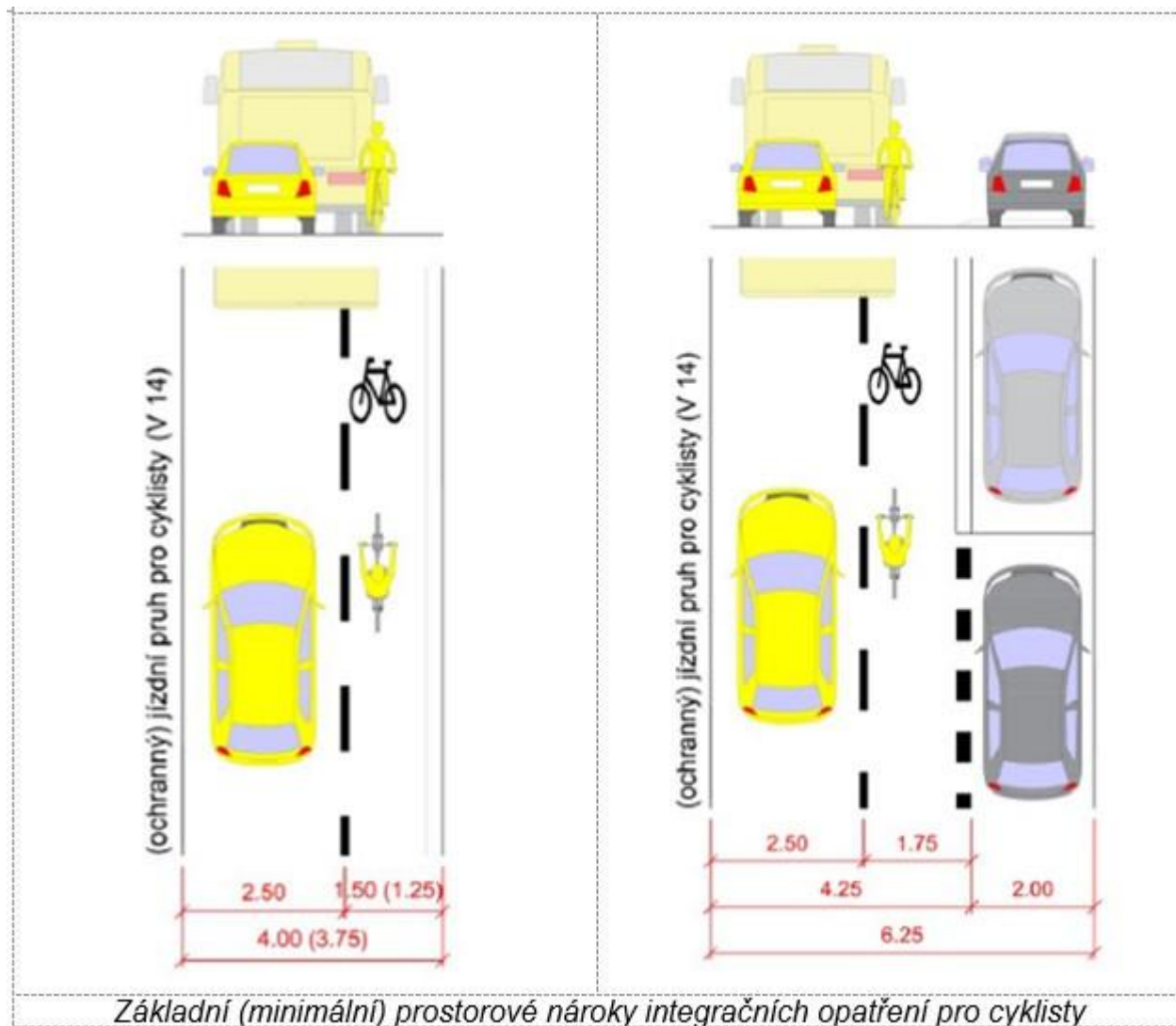
Z hlediska zařazení dle ČSN 73 6110 se jedná o průtah silnice obce funkční skupiny C. Základní šířka jízdního pruhu je navržena 2,75 m. **Pro zdůraznění pohybu cyklistů slouží ochranné jízdní pruhy pro cyklisty probíhající po obou stranách komunikace, které jsou vymezeny vodorovným dopravním značením V 2b (1/1/0,125) a symboly jízdního kola V 15 (ze symbolu 217).** Základní šířka pruhu pro cyklisty je 1,25 m, z důvodu limitů daných stávající šíří uličního profilu. Bezpečnostní odstup od parkovacích stání je 0,50 m, resp. 0,25 m. Do těchto pruhů mohou zajíždět rozměrnější vozidla.



Návrh parkovacích stání je optimalizován v rámci limitů daných územím a s ohledem na rozhledové podmínky. Pokrytí veškerých potřeb parkování není možné ve stávající zástavbě zajistit. Parkování místních obyvatel by se mělo především odehrávat na jejich vlastních pozemcích. Veřejná parkování jsou pak určena vlastníkům nemovitostí, kteří nemají možnost vytvoření stání na vlastním pozemku, a dále pro návštěvy. Po obou



stranách komunikace jsou rozmístěna podélná a kolmá parkovací stání s ohledem na potřeby místních obyvatel a s ohledem na architektonické rozčlenění jednotlivých funkčních ploch.





Obrázek 16: Ulice Olomoucká, Horka nad Moravou, po rekonstrukci

Podobným způsobem byla rekonstruována Náves Svobody

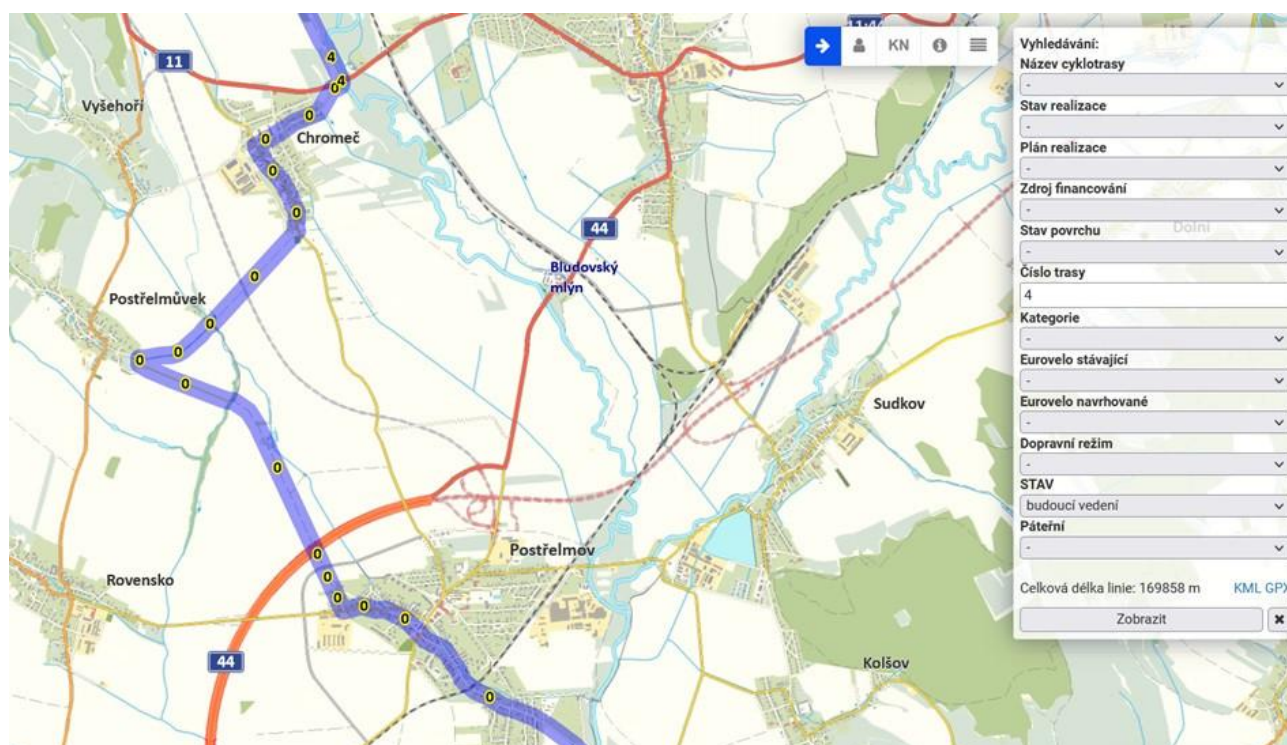


## Příklad dobré praxe 2:

### Moravská stezka, cyklotrasa 4: využití obchvatu pro přeznačení cyklotrasy

V roce 2024 bylo vyprojektováno přeznačení Moravské stezky, cyklotrasy 4 v okolí Bludova, a to díky obchvatu obcí Chromeč, Postřelmov, Bludov na Šumperku, který byl zrealizován v roce 2023. Díky stavbě vznikly účelové komunikace, na které Olomoucký kraj v roce 2025 bude moci převést Moravskou stezku.

Zřizovatelem a vlastníkem značení je sdružení Moravská stezka, z. s.



Obrázek 17: Návrh nového vedení Moravské stezky, CT4





## DATA O STAVBĚ

### Hlavní trasa:

délka: 5960 m  
kategorie: D 25,5/130  
počet všech stavebních objektů: 114

### Mostní objekty:

na dálnici: 5 (celková délka: 190 m)  
lávka pro pěší a cyklisty: 1 (délka: 57 m)

### Mimórovňové křižovatky:

větvě MÚK Přerov-sever: 2 (celková  
délka větví: 298 m)

### Protihlukové stěny:

počet: 2 (celková délka: 928 m)

### Přeložky a úpravy ostatních komun.:

přeložka II/150: 1 (délka: 1920 m)  
přeložka III/0554: 1 (délka: 671 m)  
úprava III/0553: 1  
stezka pro pěší a cyklisty: 1 (d.: 120 m)  
polní cesty: 3 (celková délka: 2429 m)  
úprava I/55: 2 (celk. délka: 369 m)  
provizorní kom.: 5 (celk. délka: 986 m)  
účelové komun.: 1 (délka: 475 m)

### Přeložky a úpravy inž. sítí:

vodohospodářské objekty: 16  
objekty elektro: 39  
objekty plynovodu: 6

### Název stavby:

D55 5502 Kokory–Přerov

### Místo stavby:

Olomoucký kraj

### Katastrální území:

Majetín, Kokory, Luková u Přerova,  
Rokytnice u Přerova, Přerov-Dluhonice,  
Přerov-Předmostí

### Druh stavby:

novostavba

### Objednatel:

Ředitelství silnic a dálnic s. p.

### Zpracovatel DSP:

HBH Projekt, spol. s r.o.

### Předpokládaná cena stavby:

2 566 905 571 Kč (bez DPH)

**Pozn.:** Tento leták byl aktualizován v srpnu 2024. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedena data pouze orientační.

Obrázek 18: Příklad spolupráce s ŘSD

## 5.7.2 Spolupráce při projektování vysokorychlostních tratí

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

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

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





Obrázek 19: Mapa VRT

Zkušenosti ze zahraničí ukazují, že přirozenou součástí železničních koridorů jsou i bezpečné komunikace pro cyklisty. Někdy se jedná přímo o cyklostezku, jindy o účelovou komunikaci. Touto cestou by měla jít i Česká republika. Je proto potřeba, aby součástí projektové dokumentace VRT byly i cesty, které zajistí bezpečnost cyklistům a které by v ideálním případě byly součástí páteřních cyklotras národního nebo nadregionálního významu.

Jako příklad lze uvést koridor Moravské brány, kudy vede jak VRT, tak i páteřní cyklotrasa č. 5 národního významu. V rámci projektové dokumentace se počítá i s vedením účelových komunikací nebo cyklostezek, kudy v budoucnosti bude převedena cyklotrasa č.5. Vyžaduje to jediné. Součinnost mezi projektantem a zainteresovanými organizacemi. V případě Moravské brány se to podařilo, ale příklady z jiných částech republiky naznačují, že se nejedná o samozřejmost.







Obrázek 20: Nákres projektové dokumentace VRT Moravská brána

### 5.7.3 Je třeba vyřešit problém s vlastnictvím pozemků podél železnice

Pokud se mají vytvořit podmínky pro výstavbu bezpečné dopravní sítě pro cyklisty, pak je nutné upozornit na rozdíl v 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.

Příkladem takového úseku je cyklostezka, která se vybuďovala podél železničního koridoru Olomouc – Česká Třebová, a to v lokalitě Olomouc – Štěpánov.

Pokud by tam ovšem byly 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.

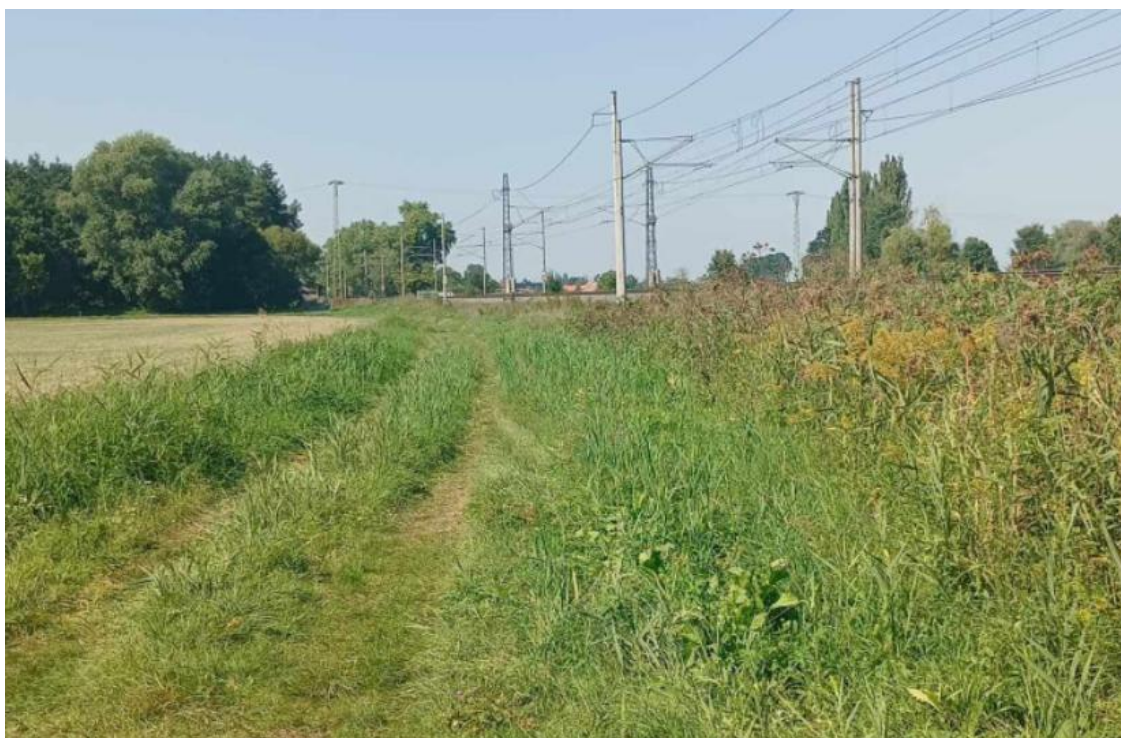
Rozdíly:

- 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.



Obrázek 21: Příklad dobré praxe: v ochranném pásmu hlavního železničního koridoru Olomouc – Česká Třebová byla vybudována společná stezka pro chodce a cyklisty.

Pro obce by samozřejmě byl 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 v této oblasti. Za minimální variantu lze považovat možnost sjednání břemene služebnosti, podobně to dělají správci vodních toků.



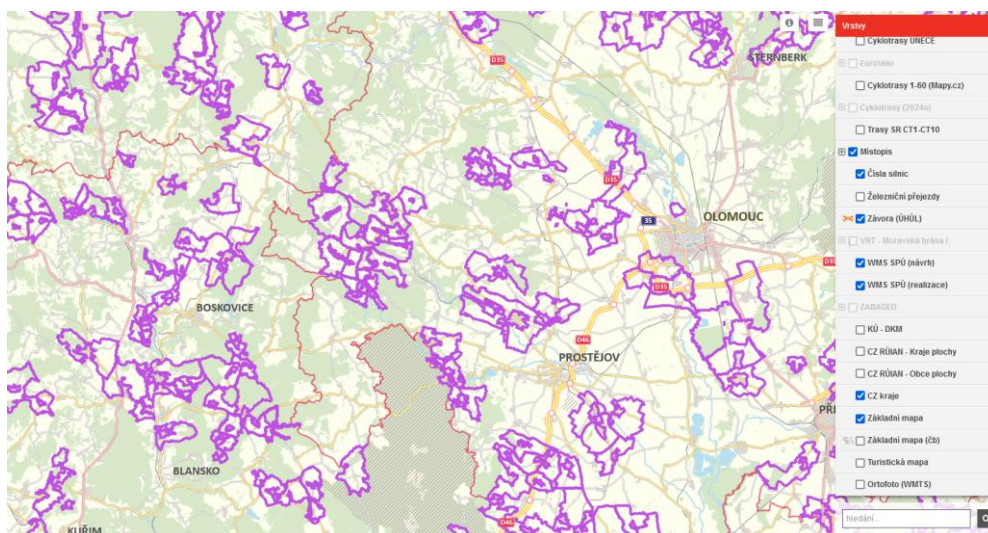
## 5.8 Spolupráce s ministerstvem zemědělství

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 Cyklovize2030, a to dopisem ze dne 26. 7. 2023. V tomto kontextu jsou na mapovém portále nahrány vrstvy služeb WMS, jako např. data SPÚ, data Lesy ČR a další, pro optimalizaci plánování nových návrhů a změn.

### 5.8.1 Komplexní pozemkové úpravy

Základní informace jsou dostupné na odkaze: <https://www.cyklovize.cz/statni-pozemkovy-urad>.

K podpoře plošné obsluhy území cyklistickou dopravou je možné využít procesy pozemkových úprav. Proto jedna z vrstev na mapovém portálu je i tato vrstva.



Obrázek 22: Zákres realizovaných a plánovaných pozemkových úprav, které mohou být využité i pro cyklisty.

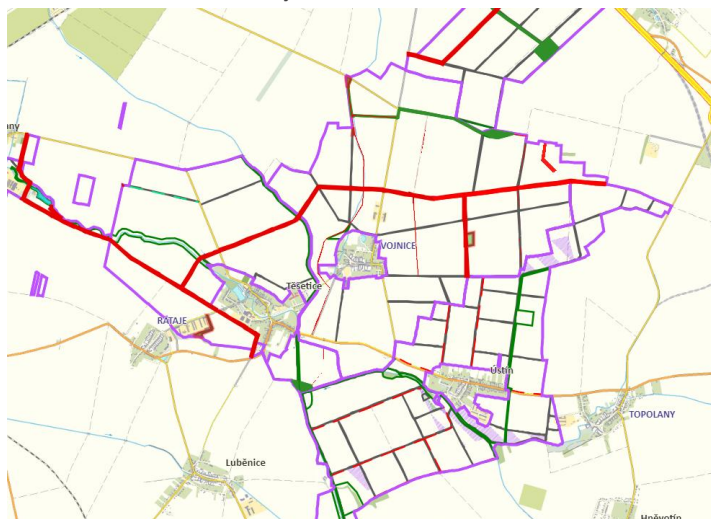
Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky 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, jehož součástí je i zajištění lepší dostupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, využitelných i pro cyklisty. Doporučuje se, aby obce a kraje žádaly Státní pozemkový úřad o bezúplatné převody dotčených pozemků, které leží na významných cyklotrasách.

### Doporučení pro spolupráci

Doporučuje se, aby v rámci pozemkových úprav byla řešena i výstavba samotných cest, a to na již zmiňované páteřní dopravní síti pro cyklisty. **Například v rámci komplexních pozemkových úprav dojde k využití cest mezi Rudou na Moravě, Postřelmovem a Zábřehem, kam bude ze silnice vedoucí přes Bludov přeložena páteřní cyklotrasa č. 4 (Moravská stezka). V rámci komplexních úprav byly řešeny i úseky na regionální cyklotrase 515 mezi Olomoucí a Konicí, a to v oblastí Těšetic na Olomoucku.**



Obrázek 23: Ukázka připojené WMS služby SPÚ.



## 5.8.2 Využití lesní sítě cest

Nesmí se zapomínat na skutečnost, že lesní cesty neplní jen svou hospodářskou funkci, ale mají být využívány i pro rekreační funkci. V mnoha případech využití lesní cesty může být dokonce jedinou alternativou pro zajištění bezpečné dopravní trasy pro cyklisty mezi obcemi.

**Na základě principu adaptace na změnu klimatu vlastníci lesů musí zajistit péči o lesní cesty tak, aby v případě přívalových srážek nezpůsobovaly erozi lesní půdy a nevhodný odvod vody z krajiny, tzn. mimo jiné nutnost zpevňovat lesní cesty tam, kde se používá těžká technika. Takové cesty je pak možné využít i pro účely aktivní mobility (cyklistika).**

**Příklad dobré praxe 1:**

### Využití lesní cesty na páteřní cyklotrase č. 6 (Cyklostezka Ohře)

Páteřní cyklotrasa Karlovarského kraje je vedena po bezpečných komunikacích; celková délka je 56km, z toho 32km asfaltový povrch a přes 50km ve zcela bezpečném režimu (C7, C8, C9, C10, B11). Jedním z úseků je i využití lesní cesty v blízkosti Karlových Varů.



Obrázek 24: Využití lesní cesty na cyklostezce Ohře v Karlovarském kraji



## Příklad dobré praxe 2:

### Využití lesní cesty na páteřní cyklotrase č. 2 (Labská stezka)

K dohodě s Lesy ČR došlo rovněž na páteřní cyklotrase č. 2 (Labská stezka) u Dvora Králové nad Labem. Labskou stezku nelze vnímat jen z pohledu cykloturistiky. Je třeba ji vidět také jako dopravní cestu pro cyklisty, která je určena především pro místní obyvatele, dojíždějícími na kole ať již do práce, do škol, za nákupy, nebo pro volnočasové aktivity. V tomto kontextu je cílem hledat úseky, kde pohyb cyklistů je opravdu nebezpečný. Jedním z takových úseků je silnice II/299 mezi Lesem Království – Debrné, jehož celková délka činí 7404 m.



Obrázek 25: Dnešní vedení Labské stezky v Královéhradeckém kraji. Jedinou alternativou je využití lesní cesty.

Právě v tomto úseku je proto navržena nová dopravní cesta pro cyklisty, která je vedena v bezprostředním kontaktu s vodním tokem Labe a využívá v maximálním rozsahu stávající dopravní infrastrukturu lesních cest. Celá stavba je v nezastavěném území (vyjma 470 m – zastavěné území Debrné).

### Technické údaje stavby:

#### **Celková délka (včetně lávek) 7404 m, z toho délka novostaveb (včetně lávek) 1324 m**

- 1 účelová komunikace – stavební úpravy / udržovací práce - 4.100 m (náklady 8, 0 mil. Kč)
- 2 novostavba stezky pro pěší a cyklisty s přírodním povrchem – 263 m (náklady 5, 0 mil. Kč)
- 3 účelová komunikace – stavební úpravy / udržovací práce - 1.980 m (náklady 4, 0 mil. Kč)
- 4 novostavba lávky přes Labe „U Černého potoka“ – 97 m (náklady 60, 0 mil. Kč)
- 5 novostavba lávky přes Labe „Debrné“ – 64 m (náklady 45, 0 mil. Kč)
- 6 novostavba stezky pro pěší a cyklisty s přírodním povrchem – 900 m (náklady 10, 0 mil. Kč)
- 7 plus novostavby propustků
- Celkové náklady - cca 132 mil. Kč + DPH
- Náklady na projektovou činnost - 3 mil. Kč + DPH



### Příklad dobré praxe 3:

### Návrh na využití lesní cesty na páteřní cyklotrase č. 523 (Cyklostezka Romže)

Cílem projektu je zajistit vybudování regionální dopravní cesty pro cyklisty č. 523 údolím řeky Romže, a to z Prostějova do Konice. Celý koridor je rozdělen na několik dílčích úseků, přičemž zde budou uplatněny různé dopravní režimy, např. společná stezka pro cyklisty a chodce, cyklistická zóna, využití místních komunikací či silnice III. třídy s minimálním provozem.



Obrázek 26: Využití různých dopravních režimů na cyklostezce Romže (regionální cyklotrasa 523)

Jeden z úseku, který je v hospodaření Lesů ČR, by měl být financován ze zdrojů LČR. V této souvislosti došlo i k dohodám o pozemkových převodech na LČR od obcí Hluchov a Bílovice-Lutošín.



K 31. 12. 2024 byl stav přípravy následující:

1. Jednání o výstavbě úseku vaší lesní cesty u Běleckého mlýna (propojení mezi Hluchovem a Lutotínem) probíhá již několik let.
2. Poslední jednání za účasti Doc. Klvače, tehdejšího náměstka LČR, proběhlo v obci Hluchov. Požadavkem LČR byly převody obecních majetků na pro vás další potřebné pozemky s obcemi Hluchov a Bílovice-Lutotín. Nicméně, někde se to asi zadrhlo, tak prosím o informaci, co pro to mohu udělat nebo jak se to dá dotáhnout do úspěšné realizace.
3. Přislíbeno bylo ze strany LČR, že dojde k prozatímní úpravě lesní cesty zašterkováním. Nevím, zda se tak stalo, tak i o tuto informaci prosím.
4. Na rekonstrukci lesní cesty máte projekt se stavebním povolením, tak prosím o informaci, dokdy je stavební povolení platné.
5. Celá aktivita tedy směřuje k vybudování lesní cesty. Rozumím vašemu sdělení, že máte z hlediska lesního hospodaření investice vyšších priorit, nicméně pro funkčnost uceleného úseku cyklistické komunikace je rekonstrukce lesní cesty pro Prostějov, Konici a obce na uvedené trase velmi důležitá (tedy zejména pro lidi z regionu). Nabízeli jsme, že lesní cestu zrekonstruujeme z dotací pro obec, nicméně to by znamenalo majetkový převod z LČR na obec, což bylo LČR vyhodnoceno jako problém z hlediska lesního hospodaření. Je to škoda, že to nešlo.
6. Pokud LČR zadalo projektovou dokumentaci, projekt měl i stavební povolení (a snad má i nadále), tak jste jistě měli záměr úsek realizovat. Tak si dovoluji opravdu poprosit o naplánování a zařazení do investic. Rád tuto prosbu přednesu i na ředitelství ve Zlíně, pokud uznáte, že je to potřeba.





### 5.8.3 Využití protipovodňových opatření a spolupráce s jednotlivými povodími

Je nutné jednat s ministerstvem zemědělství o hledání způsobu, jak podporovat výstavbu a zejména rekonstrukce účelových komunikací včetně financování. Ministerstvo by mělo pomoci řešit vedení cyklotrasy, pokud vede po pozemcích povodí:

- Pokud se vybuduje cyklostezka na pozemcích povodí, obec je povinna za tuto cyklostezku platit povodí nájemné, což bývá často vysoká položka. Nejvíce negativních zkušeností mají s touto povinností obce Jihomoravského kraje. V Olomouckém kraji se zase řeší údržba úseku na páteřní cyklotrase č. 5 u Plumlovské přehrady. Obec Plumlov pravidelně opravuje tento úsek, ale vozidla povodí vždy cestu zničí. Navrhuje se, aby oprava takových úseků spadala přímo do gesce povodí.
- Příklad z Jihomoravského kraje: *Kraj musel uzavřít nájemní smlouvu, nájem se platí od předání staveniště až do vnesení služebnosti do Katastru nemovitostí, jenže nájem se značně prodlužuje, nájemní smlouvu i služebnost nad 100 000 Kč musí schválit ministerstvo zemědělství, administrativní proces schválení smluv trvá měsíce (na straně povodí i kraje), nájemné se po celou dobu platí, když začne nový kalendářní rok, musí se zaplatit celkový roční nájem ( v případě JM kraje 1 410 750 Kč), i když vložení služebnosti bude třeba v druhém měsíci, pak zbytek částky za služebnost vrátí, služebnost je pětinásobek nájmu včetně DPH. Příklad: zahájení stavby červen 2020, dokončení stavby červen 2021, nájem stále byl:*
  - 2020 = 824 865 Kč (vyměřena poměrná část od protokolárního předání staveniště z částky dané smlouvou, tj. z 1 410 750 Kč)
  - 2021 = 1 455 894 Kč (částka za celý rok 2021 + inflace)
  - 2022 = 1 410 750 + inflace (částka bude hrazena na základě přijaté faktury od Povodí Moravy najednou na celý rok 2022, poté by mělo dojít k vrátce poměrné části - od podání žádosti na vklad služebnosti do KN)
  - Služebnost: 5 469 177,86 Kč vč. DPH (bylo hrazeno v 1.Q. 2022)



## 5.9 Kvalita povrchu cyklistických komunikací

Kryt cyklistických komunikací především závisí na typu zatížení i lokalitě. Do intravilánu se obecně nedoporučuje konstrukce s krytem nestmeleným, tedy potenciálně prašným, v extravilánu se obecně nedoporučuje konstrukce s krytem z dlažby. Kromě asfaltového může kryt být i cementobetonový (pro pouhou cyklostezku by byl ale dost drahý, pro účelovou pozemní komunikaci s větším zatížením má naopak výhodu malých nároků na údržbu a opravy) anebo kryt z nestmeleného kameniva - obecně se říká štěrkový (ale lze použít i jiné technologie).

Podle typu zatížení jsou rovněž velké rozdíly:

- kolo - pro široké pneumatiky horského kola jsou v pohodě veškeré typy krytů, včetně těch nestmelených, naopak pro galusky silničního kola se hodí pouze asfaltový kryt, jinak je bezpečnost cyklisty ohrožena.....
- osobní i nákladní auto apod. - v podstatě všechny typy, nestmelené pak přiměřeně a omezeně

Skladba konstrukce záleží na druhu zatížení (z hlediska celkové hmotnosti a způsobu jejího rozložení na jednotlivé nápravy, resp. kola). Pokud je někde zatížení převážně automobily (OA, NA, ...) s celkovou hmotností větší než 3,5 tuny, dá se vozovka reálně navrhnout a spočítat. Pro zatížení pouze osobními auty, resp. jízdními se pak výpočet provádět nedá a navrhuje se z hlediska empirického.

Pro konstrukci lze vycházet z Katalogu vozovek polních cest - dnes platný ve verzi "Změna č. 2". Zde jsou uvedeny doporučené konstrukce pro různé typy zatížení i jeho intenzity.

[Katalog vozovek polních cest - technické podmínky – změna č. 2 / Právní předpisy a metodiky / Pozemkové úpravy | Státní pozemkový úřad \(spucr.cz\)](#)



## 6 Význam mapového portálu pro značení

### 6.1 Úvod

Pro pochopení nutnosti přeznačení cyklotras je nutné pohlédnout do historie. První návrh značení cyklotrasy byl zpracován v roce 1996. První cyklotrasy (Moravská stezka a Greenway Praha - Vídeň) byly vyznačeny až v roce 1998. Následujícího roku 1999 byly ze zdrojů programu PHARE vyznačeny první regionální a místní cyklotrasy. Mezi lety 2000 - 2020 bylo za podpory okresních a krajských úřadů vyznačeno kolem 40 000 km cyklotras. Díky různým dotačním titulům ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a evropských a krajských fondů pokračovala výstavba cyklostezek i po roce 2001. Nyní je v České republice na 5 000 km cyklistických komunikací. Zde však narážíme na problém, neboť cyklotrasy jsou stále vyznačovány dle myšlení z počátku 21. stol., avšak pozice cyklistické dopravy a jízdního kola je v roce 2024 zcela odlišná.

Současnou potřebou je **propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty.**

Není možné pořád dokola a do nekonečna mírně upravovat síť cyklotras z roku 2001, která je vybudována jen na myšlenku cykloturistiky. Je potřeba značení spojit s otázkou dopravy, vždyť i samotné vyznačení cyklotras je realizováno pomocí dopravních značek pro cyklisty, a to IS19, IS20 a IS21.

**Velkou ambicí je, aby všechny jedno, dvou a trojciferné cyklotrasy byly vnímány jako cyklotrasy plnící nejen funkci cykloturistickou, ale především cyklo dopravní.**

Všem krajům se proto doporučuje, aby si nechaly zpracovat **Studii optimalizace cyklotras**, podobně jak to udělal Olomoucký kraj, a tak zmapovaly všechny stávající a plánované komunikace vhodné pro bezpečnou jízdu na kole. Snahou je, aby se u značených cyklotras využilo nově vybudovaných bezpečných cyklostezek, které mají ambici svést cyklistickou dopravu z frekventovaných, a tím nebezpečných silnic II. a III. tříd na tyto nové cyklostezky. Všechny plánované a realizované cyklistické komunikace v jednotlivých krajích, včetně návrhů na zrušení některých cyklotras nebo návrhů na přeznačení některých cyklotras, jsou (mohou být) zanesené do webového mapového portálu příslušného kraje: <https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>

Pro kraje se může stát **mapový portál významným strategickým nástrojem**, neboť jednotlivé návrhy lze postupně upřesňovat a doplňovat, a to na základě jednání se všemi klíčovými aktéry. Díky tomu je mapový portál stále aktuální a živý.



## 6.2 Terminologie a technické podmínky

Česká republika 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 tady stále hovoří jen o cyklotrasách, což má za následek, že jsou cyklotrasy spojovány především s cykloturistikou. Cílem je otočit toto vnímání a klást 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 nebudou monitorovat úseky, které by měly být vybudovány).

Proto mapový portál rozděljuje cyklotrasy do několika vrstev, a to podle principu využití. Všechny vrstvy jsou dostupné na tomto odkaze: <https://mapa.stavbycyklo.cz/>



## 6.3 Atributy značení na mapovém portále

Rekapitulace atributů na mapovém portále

- Atribut 7 – Páteřní trasa
- Atribut 8 – Trasa (název celé trasy, který je spojen s číslem cyklotrasy, s vazbou na marketingové využití jako produktu cestovního ruchu)
- Atribut 9 – EuroVelo (stávající vedení – 9a, návrh vedení – 9b), vazba na cykloturistiku
- Atribut 10a – Sekce značení cyklotras, přiřazení čísla
- Atribut 10b – Kategorizace sítě cyklotras
- Atribut 10c – Stav úseku trasy

Při prohlížení linií na mapovém portálu se uživatel setká s číslováním na liniích ve třech barvách – modré, zelené a červené. Tato čísla udávají číslo cyklotrasy, které po dané linii vedou.

- Modrá čísla uvádějí cyklotrasy, které zůstávají zachovány
- Zelená čísla udávají cyklotrasy v návrhu
- Červená čísla udávají trasy ke zrušení



V prohlížečím režimu je potřeba následně vyhledat nástrojovou lištu vpravo nahoře



První ikonka  aktivuje vyhledávací okno.



Vyhledávání:

Název cyklotrasy  
-

Stav realizace  
-

Plán realizace  
-

Zdroj financování  
-

Stav povrchu  
-

Číslo trasy  
-

Kategorie  
-

Výhled  
-

Eurovelo stávající  
-

Eurovelo navrhované  
-

Dopravní režim  
-

STAV  
-

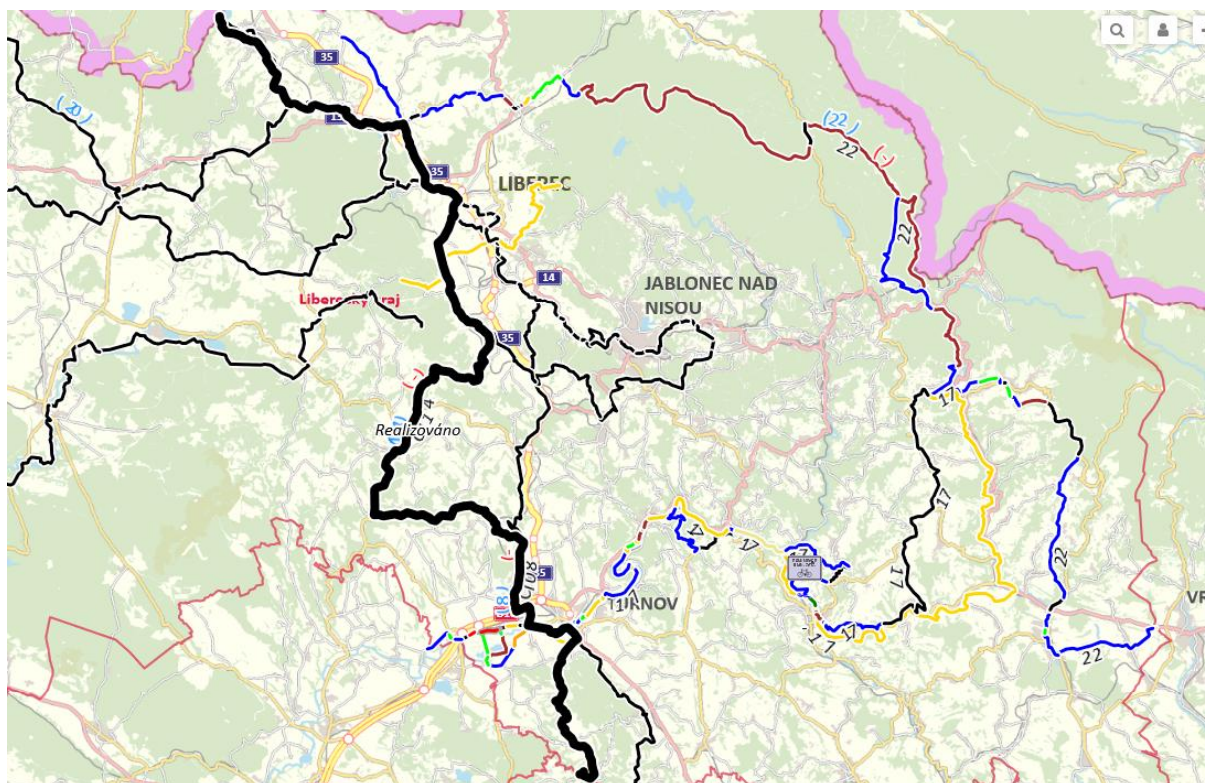
BYSTRICE

Zobrazit

Díky této filtraci je možné vidět současné, či navrhované vedení kterékoliv trasy. Stačí do vyhledávacího okna zadat číslo trasy a stav, zda chcete vidět stávající vedení trasy, nebo výhledové.

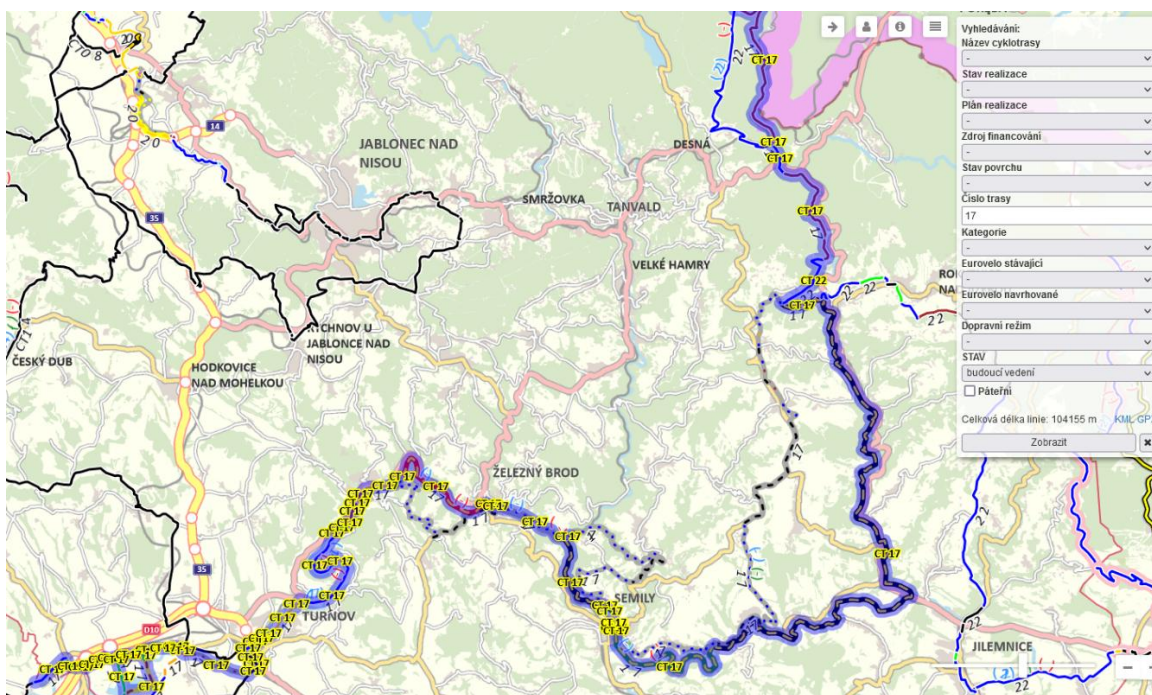
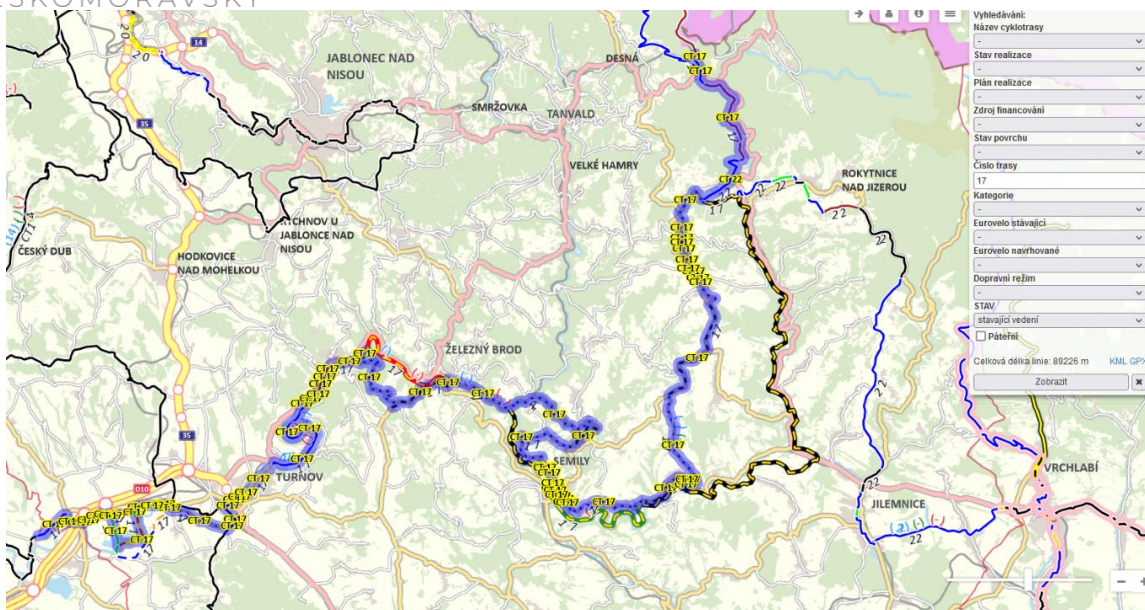
Jak to funguje v praxi?

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



Obrázek 27: Detailní vedení cyklotrasy 14 v Libereckém kraji s převážně cykloturistickou funkcí





Obrázek 28: Stávající a budoucí stav vedení dopravní cesty pro cyklisty č.17



## 6.4 Pracovní skupina k přeznačení

Na každé páteřní cyklotrase jsou lokalizována nebezpečná místa, která se budou postupně odstraňovat. Nová cyklotrasa by měla být vyznačená nebo přeznačená až po vyřešení většiny problémových míst, aby mohl být zajištěn komfort a bezpečnost na cyklotrase.

**Přeznačení nebo značení nových cyklotras je tak v České republice výhradně spojeno s garancí bezpečností pro cyklisty.**

Za tím účelem byla na setkání všech krajů a MD v Benešově dne 16. 5. 2024 **ustanovena pracovní skupina pro revizi číslování cyklotras**, jejímiž členy jsou všechny zainteresované organizace včetně zástupců KČT. Tato skupina dbá na postupné značení či přeznačování hlavní dopravní sítě pro cyklisty, případně i dalších cyklotras nižších kategorií. S činností pracovní skupiny je spojená webová stránka **trasy.stavbycyklo.cz**, která je přístupná registrovaným uživatelům pracovní skupiny.

Číslo trasy	Název trasy	Vedení trasy	Celk. délka	Souběh s komunikacemi I-III třídy			Vyznačené	V návrhu	Cyklostezky	Stav značení	
				I	II	III					
1	CT01 Česko-moravská stezka	Královice → Břežít → Mukařov → Jevany → Nučice → Dobré Pole → Kutná Hora → Třebešice → Čáslav → Hostovice → Žleby → Ronov nad Doubravou → Seč → Hlinsko → Tišnov → Nový Dvůr (u Veverské Bítýšky) → Brno (5)	300,4	-	-	-	-	-	2,7	Vyznačeno	i [edit] [delete]
2	CT02 Labská stezka	Hořejší Vrchlabí → Hostinné → Dvůr Králové nad Labem → Jaroměř → Hradec Králové → Pardubice → Týnec nad Labem → Kolín → Nymburk → Byšičky → Neratovice → Mělník (7) → Litoměřice (6) → Ústí nad Labem → Velké Březno → Děčín → Dolní Žleb (CZ/D)	445,0	-	-	-	-	-	57,0	Vyznačeno	i [edit] [delete]
3	CT03 Bavorská (Praha–Pízeň–Regensburg)	Praha, Radotín → Černošice → Hořovice → Strašice → Dobřív → Hrádek → Rokycany → Ejpovice → Červený Hrádek → Pízeň → Stod → Staňkov → Němčice → Domažlice → Ovčív vrch (CZ/D)	48,3	-	-	-	-	-	15,6	Vyznačeno	i [edit] [delete]
4	CT04 Moravská stezka	Mikulovice (CZ/PL) → Písečná → Jeseník → Hanušovice → Ruda nad Moravou → Leština → Mohelnice → Nové Zámky → Lhota nad Moravou → Hynkov → Olomouc (5) (50) → Tovačov → Kroměříž → Otrokovice → Napajedla → Uherské Hradiště → Veselí nad Moravou → Strážnice → Hodonín → Soutok Morava → Dyje → Pohansko → Břeclav	168,1	-	-	-	-	-	25,9	Vyznačeno	i [edit] [delete]
5	CT05 Jantarová stezka (Ostrava–Olomouc–Brno)	Hevlín, CZ/A → Novosedly → Židlochovice → Brno (1) → Blansko → Prostějov → Olomouc (4) (50) → Přerov → Lipník nad Bečvou → Starý Jičín → Ostrava → Hlučín → Hať, CZ/PL	135,4	-	-	-	-	-	34,0	Vyznačeno	i [edit] [delete]
5	CT05 Cyklostezka Brno–Hevlín (a dále Vídeň)	Brno (1) → Hevlín, CZ/A	135,4	-	-	-	-	-	34,0	Vyznačeno	i [edit] [delete]
6	CT06 Cyklostezka Ohře	Slapany (CZ/D) → Cheb → Sokolov → Karlovy Vary → Lužný (rozc.) → Kadaň → Žatec → Louny → Čermčice → Počedčice → Levousy → Budyně n.O. → Brňany → Litoměřice (2)	108,3	-	-	-	-	-	39,8	Vyznačeno	i [edit] [delete]
7	CT07 Vltavská cyklistická cesta	Mělník (2) → Zálezlice → Kralupy n. Vlt. → Měslovice → Klecánky → Praha, Zámky → Klučence → Zvíkovské Podhradí → Albrechtice nad Vltavou → Týn nad Vltavou → Hluboká nad Vltavou (11) → České Budějovice (11) → Zlatá Koruna → Český Krumlov → Vyšší Brod → Lipno nad Vltavou → Stožec → Kvlida	73,9	-	-	-	-	-	11,0	Vyznačeno	i [edit] [delete]

Obrázek 29: Přehled páteřních cyklotras na portále trasy.stavbycyklo.cz

Zde se průběžně aktualizuje seznam všech cyklotras (název, číslo a kategorie); zkušenosti jsou převzaty z přidělování číselného značení jednotlivých cyklotras od Klubu českých

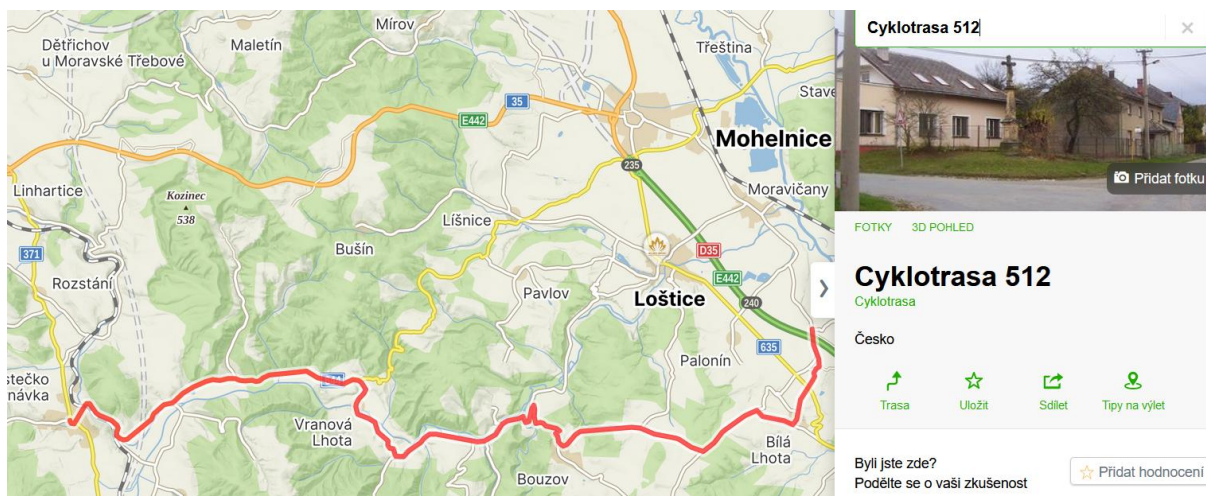




turistů (KČT). Jaroslav Martinek, národní cyklokoordinátor, a Karel Markvart z KČT společně přidělují čísla pro cyklotrasy národního, nadregionálního a regionálního významu a budou odpovědny za to, aby nedocházelo k duplicitám v číslování, dlouhým souběhům cyklotras, že budou zachovány standardy stavby sítě cyklotras a eliminovány snahy o značení okružních cyklotras. Cyklotrasy budou navrženy **pracovní skupinou pro revizi číslování cyklotras**. V mnoha případech se však jedná o výhled na přeznačení nebo na vyznačení nových cyklotras, neboť je podmíněn až výstavbou nových cyklostezek. KČT si nechá přidělování 4-ciferných čísel.

#### 6.4.1 Příklad č.1 - Návrh na zrušení cyklotrasy 512

Trasa nyní vede z obce Římice přes Bouzov až do Městečka Trnávka. Olomoucký kraj dal podnět pro přeřazení do čtvrté kategorie, neboť cyklotrasa vede pouze po silnici a zcela nesplňuje kritérium bezpečnosti. Olomoucký kraj proto navrhl, aby číslo 512 bylo přesunuto na nový bezpečný koridor Litovel – Šternberk. Právě cyklotrasa 512 je symbolem toho, že tady nejde jen o přidělování čísel, ale o posuzování, zda se jedná o bezpečnou cyklotrasu, či nikoliv. Podobně Olomoucký kraj postupoval v případě cyklotras 52 a 55.



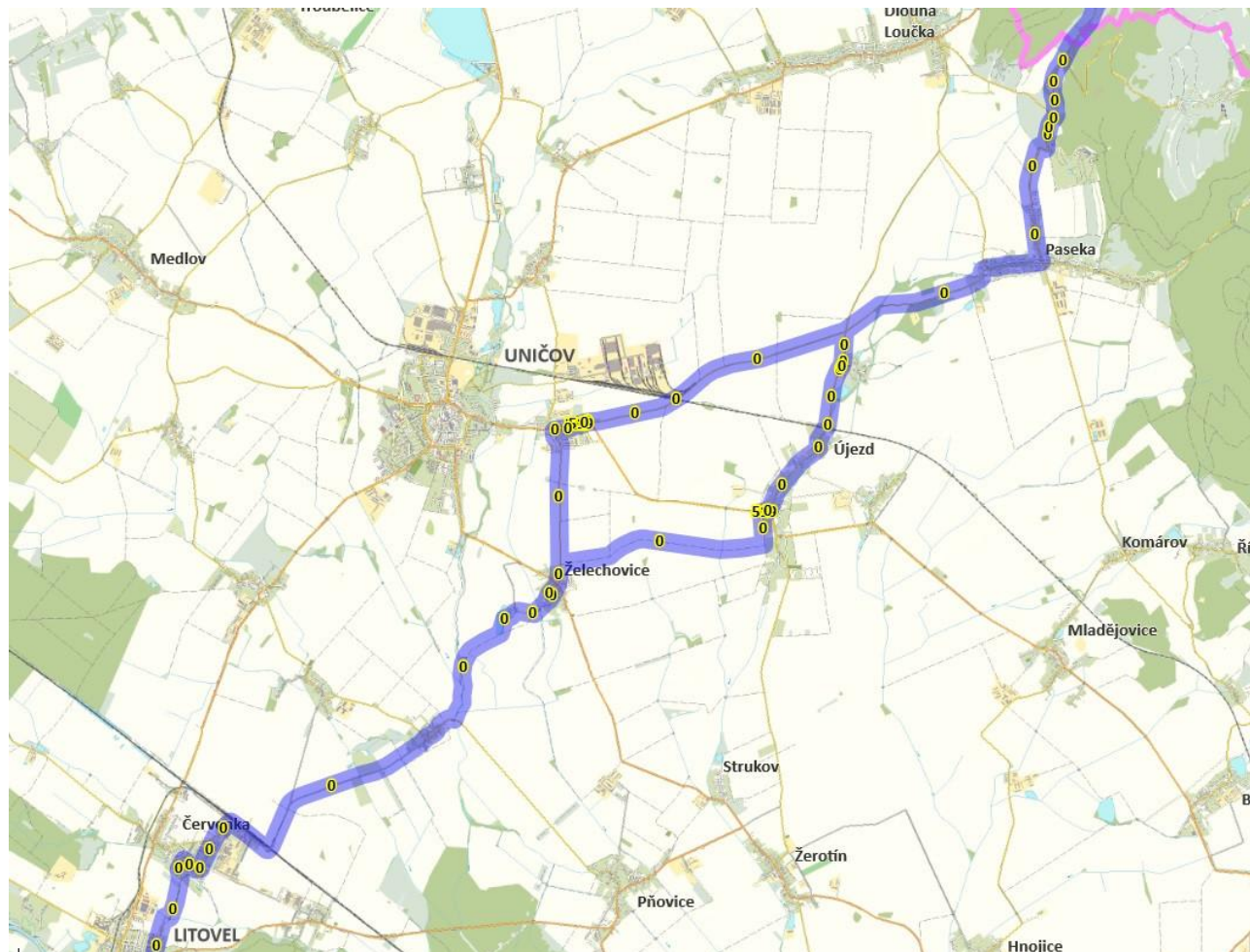
Obrázek 30: Návrh na zrušení cyklotrasy 512, která vede pouze po silnicích. Navrhuje se ji přeznačit čtyřciferným číslem.

#### 6.4.2 Příklad č.2 - Návrh na přeznačení cyklotrasy 511

Na začátku 21. století se značily cyklotrasy výhradně z cykloturistických důvodů. Patří mezi ně i cyklotrasa 511, která vede z Litovle přes Červenku, Brníčko, Želechovice na Paseku a dále na Sovinec a Rýmařov. Trasa vede skoro v celé své délce po silnicích s různou intenzitou silničního provozu. Dříve bylo takové trasování obvyklé, dnes však není vhodné.



I když na trase leží hrad Sovinec, kdo a proč by po této trase dnes jel? Doba je jiná a snad nikdo netouží šlapat do pedálů bok po boku se svištěcími automobily.



Obrázek 31: Stávající vedení regionální cyklotrasy 511

Ve městě Uničově už před 20 lety dobře věděli, že jízdní kolo není jen sportovním nářadím, ale pro místní často představuje běžný dopravní prostředek pro každodenní cesty do práce, do školy, za zábavou. Proto bylo nutné s rostoucí automobilovou dopravou začít budovat bezpečné cyklistické či smíšené stezky, aby se obyvatelé sousedních obcí mohli bezpečně dostat do Uničova. Jako první se město v roce 2003 pustilo do výstavby cyklostezky ve směru na Střelice. Úsek byl dlouhý 1350 metrů a stál tehdy 5,7 mil. Kč. Jenže v úseku Střelice – Červenka museli cyklisté i nadále jezdit po silnici, takže pro každodenní dojíždění byla tato varianta nepoužitelná, či přinejmenším nekomfortní.





Obrázek 32: Ještě v roce 2022 museli cyklisté jezdit po silnici II. třídy Litovel - Červenka

Až v roce 2017 byly zahájeny přípravy na vybudování cyklostezky Litovel – Červenka – Střelice a v roce 2021 byla tato cyklostezka slavnostně otevřena v délce více jak 5 km, s unikátním podjezdem pod železničním koridorem Olomouc – Praha. Náklady na cyklostezku se vyšplhaly až do výše 30,0 mil. Kč. Jak ale ukazují fotky, výsledek stál za to! Obyvatelé propojených měst a vesnic si nynější spojení Litovel – Uničov nemohou vynachválit.



Obrázek 33: Od roku 2023 mohou cyklisté využívat v koridoru souběžnou cyklostezku

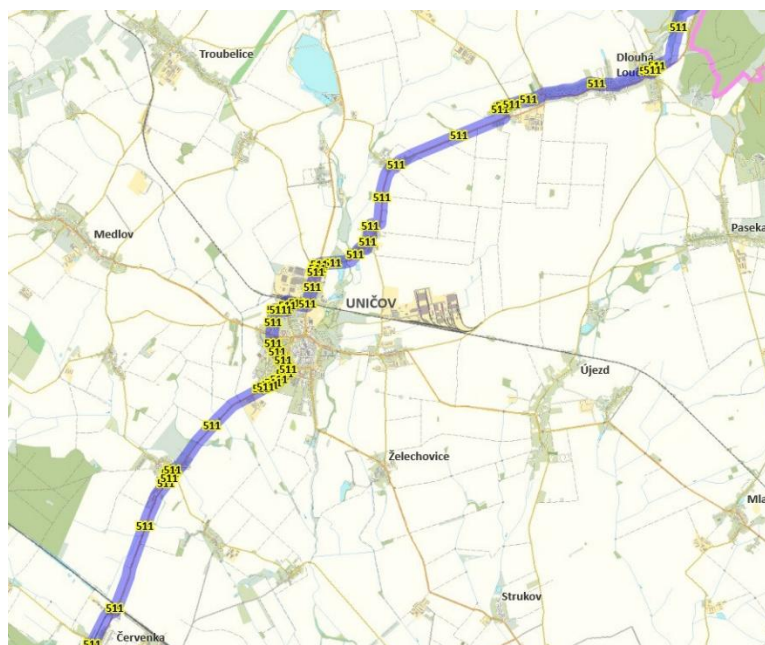


Nyní už jen zbývá propojit úsek z Uničova přes Dolní Sukolom do Horní Sukolomi. Dnes ještě musí cyklisté jezdit po silnici II. třídy, ale již v letošním roce i tudy povede cyklostezka. Už jsou na to připravené evropské dotace.



Obrázek 34: Stávající silnice Uničov – Dlouhá Loučka

A výsledek? Dojde k přeznačení cyklotrasy 511, která by nově vedla z Litovle na Uničov, pak na Dlouhou Loučku a Rešovské vodopády. Dále by pokračovala do Moravskoslezského kraje ve směru na Rešov a Rýmařov.

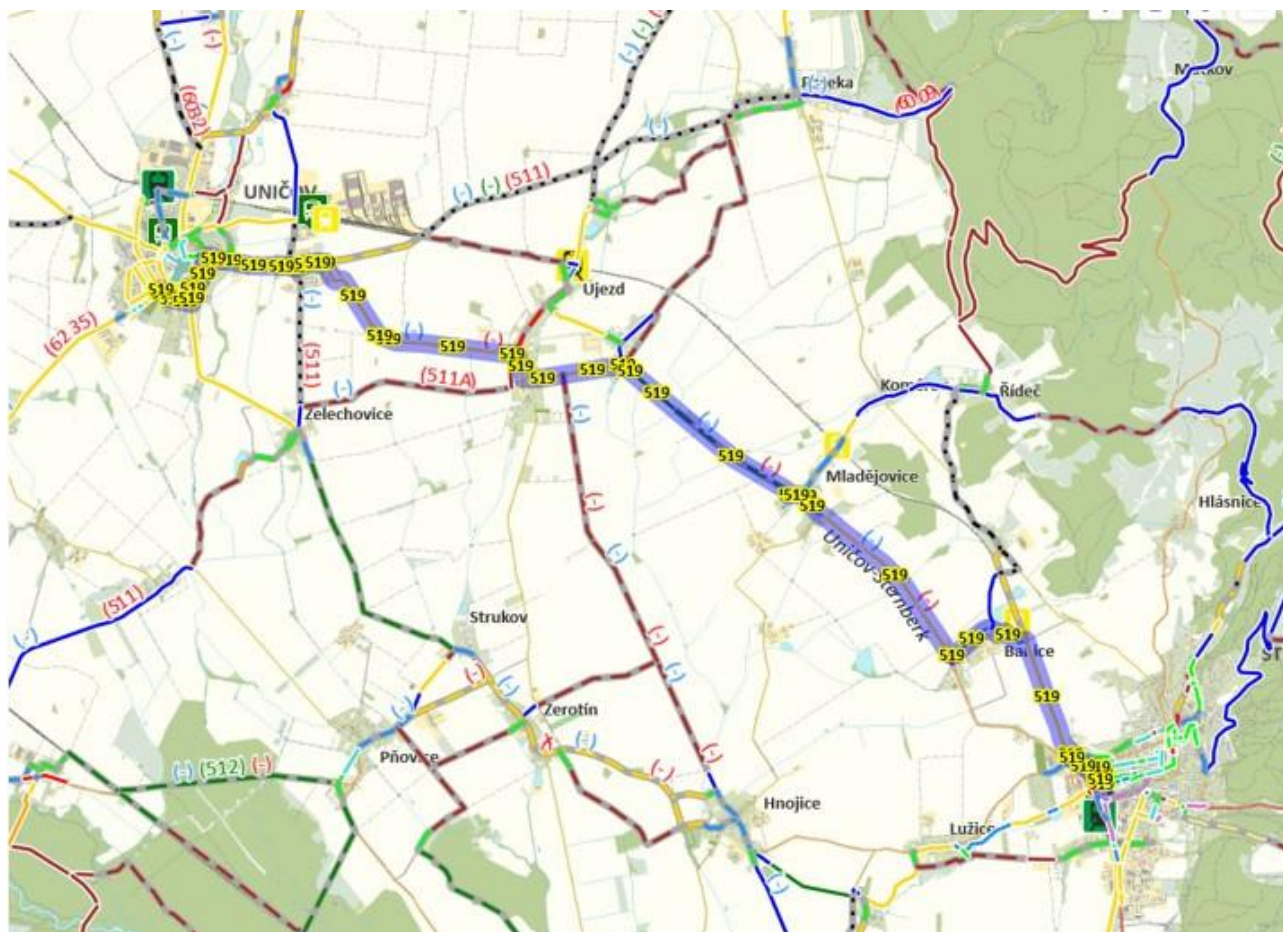


Obrázek 35: Návrh nového vedení regionální cyklotrasy 511



### 6.4.3 Příklad č.3 - Návrh na vyznačení nové cyklotrasy 519

Plánuje se vyznačit nová cyklotrasa čísla 519, která spojí Uničov se Šternberkem. Čekalo se jen na dobudování cyklostezky v délce cca 1,0 km mezi Rybníčkem a Mladějovicemi, což se podařilo v roce 2023. Již dnes si tak můžete celou trasu z Uničova do Šternberka projet po bezpečných cyklostezkách. Stačí se podívat na [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) a sledovat zakreslené cyklostezky z Uničova podél silnice ve směru na Újezd u Uničova, dále do obcí Mladějovice a Babice a podél železnice do Šternberka, kde cyklisté mohou pokračovat po bezpečné cyklotrase 518 do Olomouce. Z Uničova zase mohou jet po bezpečné cyklostezce až do Litovle, kde po Moravské stezce č.4 se cyklisté mohou dostat až do Olomouce.



Obrázek 36: Návrh vedení regionální dopravní cesty č. 519 Uničov – Šternberk.



## 6.5 Postup kontroly značení a realizace nové cyklotrasy

### Stávající cyklotrasa

- Kontrola značení, zanesení chyby do pasportu značení (Olomoucký kraj si vede detailní pasport značení cyklotras).
- Provedení údržby značení, aneb osazení chybějící nebo poškozené značky

### Nově značená nebo přeznačená cyklotrasa

- Základní otázka zní: Kdo bude zřizovatelem cyklotrasy?
- Je zpracována projektová dokumentace, kterou dělá fyzická nebo právnická osoba na své IČO.
- Trasa je vyznačena. Značení provádí odborná firma, která má své IČO.
- Ani v jednom případě se nejedná o KČT jako instituci. Například v Karlovarském či Plzeňském kraji provádí značení firma Značení s.r.o., což je Ing. M. Landa, člověk, který je členem KČT, ale z pověření KČT se věnuje jen dokončení značení stávajících cyklotras, nikoli značení tras nových. U nás podobnou roli měl Jiří Zapletal, který se ale již značení cyklotras nevěnuje.
- KČT zajišťuje výhradně jen údržbu stávajících cyklotras, a to ve Středočeském, Plzeňském, Karlovarském, Ústeckém, Pardubickém, Královéhradeckém, Jihomoravském, Moravskoslezském a Zlínském kraji a v Kraji Vysočina. Vyškolení cykloznačkaři KČT každoročně projedou a zkontrolují značení na všech cyklotrasách v těchto krajích, zjistí závady a ty jsou pak opraveny. V r. 2023 bylo zkontrolováno celkem 26 461 km cyklotras, náklady za tyto kontroly byly 711 tis. Kč. Doznačení pak stálo dalších 2,782 mil. Kč a bylo hrazeno z dotací příslušných krajů a z dotace MMR ČR na údržbu značení turistických tras. Tedy průměrný roční náklad na kontrolu i doznačení 1 km cyklotrasy byl 132 Kč.
- Na jednání dne 16. 5. 2024 v Benešově padl návrh, že KČT by převzala vlastnictví značení cyklotras u krajů, které o to požádají. Karel Markvart tento návrh projedná na svém ústředí.
- Olomoucký kraj poskytuje KČT pravidelně cca 350 tis. Kč na údržbu pěších a cyklistických tras. Tyto finance stačí jen na úhradu nákladů na značení pěších a na pásové cykloznačení a na značení lyžařských tras. Značkaři tuto práci dělají bez nároku na mzdu a jsou jim propláceny pouze cestovní náklady a náhrady. Samotná údržba značení cyklotras a doznačení dopravními značkami IS 19 až IS 21 či přeznačení cyklotras z toho hrazeno není. I když KČT dostává finance z národního programu v částce kolem 10 mil. Kč, tak ani z těchto financí nejsou udržovány hlavní



páteřní cyklotrasy v Olomouckém kraji značené dopravními značkami silničního značení.

- Dalším zdrojem financí jsou zřizovatelé cyklotras. Je třeba si uvědomit, že každá značka někomu patří. Před 20-30 lety byl zřizovatelem okresní úřad, ale Olomoucký kraj si je nepřevzal do svého vlastnictví. Takže mnoho značek je stále ještě v jakémsi vzduchoprázdnu. V Olomouckém kraji se tento stav pomalu narovnává a hlavní páteřní trasy již mají svého zřizovatele, komu patří tyto značky:
  - Moravská stezka (cyklotrasa 4): zřizovatel Moravská stezka, z.s.
  - Jantarová stezka (cyklotrasa 5): zřizovatel Moravský labyrint z.s.
  - Cyklostezka Bečva (cyklotrasa 50): zřizovatel Cyklostezka Bečva, z.s.
  - Postupné převzetí dalších cyklotras v Olomouckém kraji, zřizovatel Českomoravský cyklokoordinátor, z.s.

Zřizovatel se bude určovat i pro přeznačenou cyklotrasu 511 a nově značenou cyklotrasu 518 a 519.

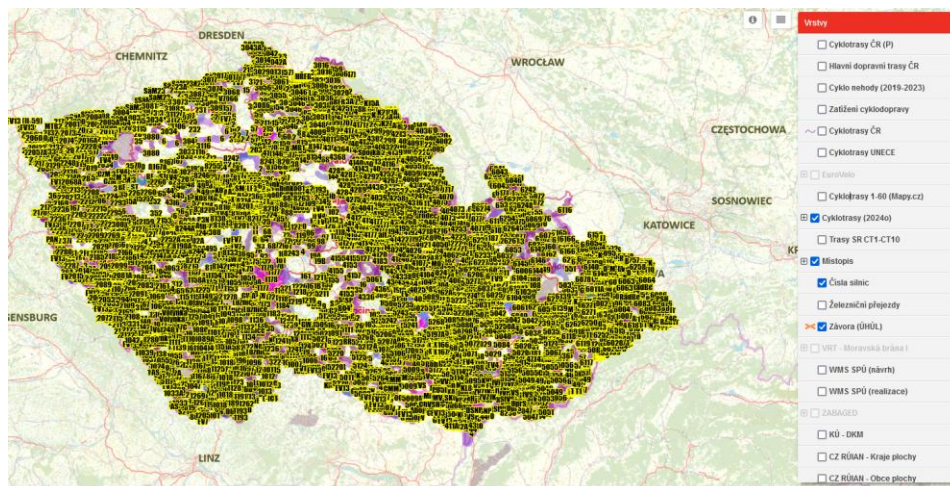
## Důsledek

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 vedle komfortu i 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.

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

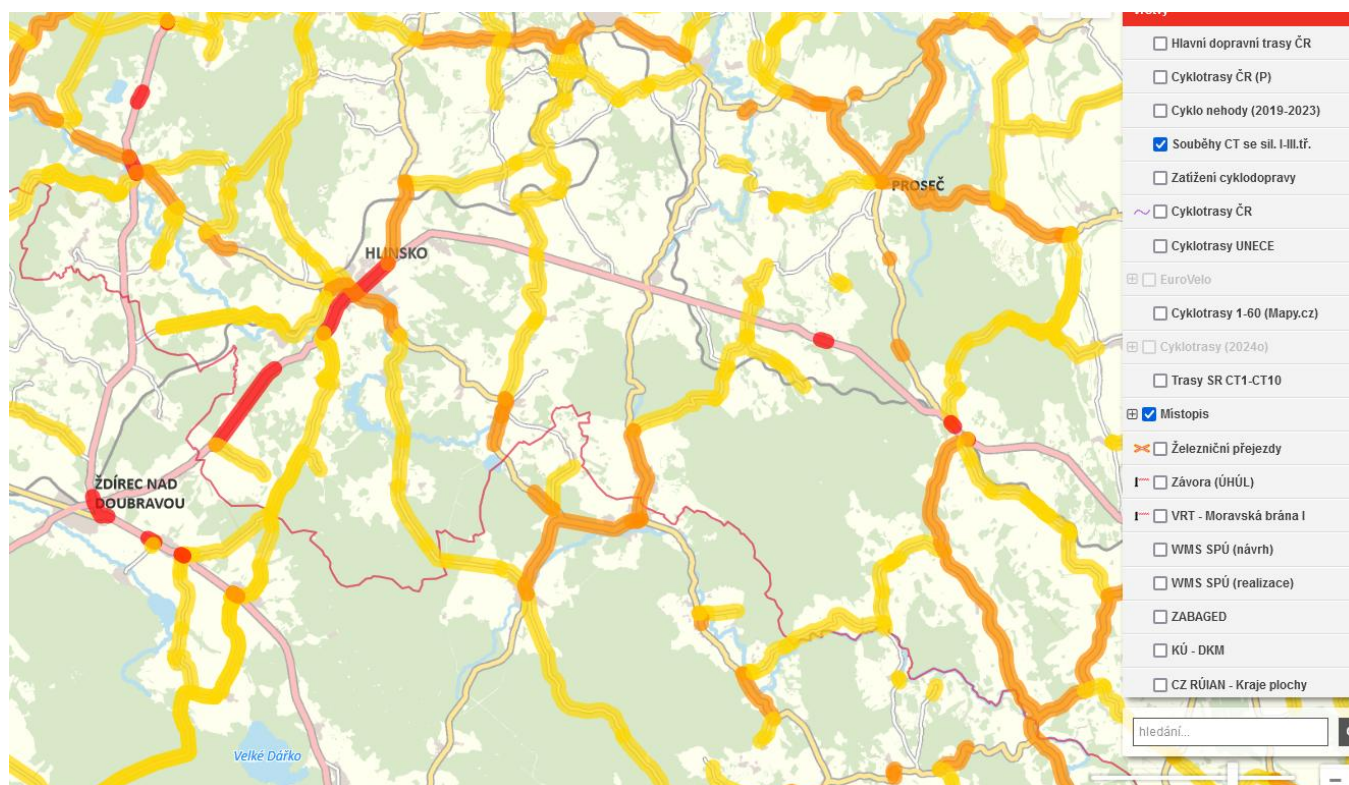


Na mapovém portále Cyklovize2030 je rovněž prezentovaná vrstva značených cyklotras v ČR, a to pro identifikaci nebezpečných míst pro cyklisty.



Obrázek 37: Cyklotrasy ČR v GIS

V tomto případě nejde primárně o to prezentovat značené cyklotrasy k využití ze strany veřejnosti. Pro ni je nejlepším mapovým nástrojem [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz). Smyslem této vrstvy je primárně připomínat městům, krajům a Klubu českých turistů, aby prověřily smysluplnost některých stávajících značených cyklotras z hlediska bezpečnosti.





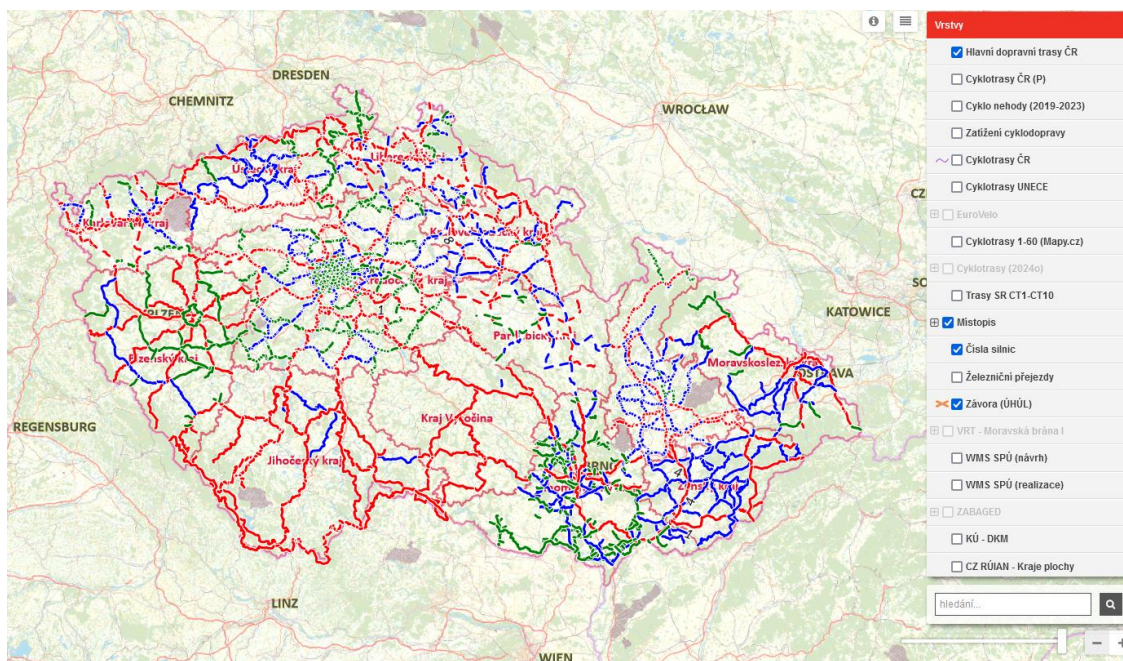
Obrázek 38: Souběhy cyklotras se silnicemi

## 6.6 Vrstvy značených cyklotras

### 6.6.1 Vrstva dopravní sítě pro cyklisty

Pro atribut č. 7 byla zavedena nová terminologie, a to na základě setkání pracovní skupiny Cyklovize2030 (16. 5. 2024, Benešov), na které došlo k upřesnění pojmenování kategorií cyklotras a cyklostezek. Nově budou páteřní trasy označené jako národní, nadregionální a regionální.

Barva linie	Sjednocená terminologie, která bude využívána všemi kraji a Partnerstvím pro městskou mobilitu
[Red Box]	<b>národního významu</b> (mezinárodní a mezikrajské cyklotrasy spojující urbanisticky významná sídla kraje)
[Blue Box]	<b>nadregionálního významu</b> (spojující urbanisticky významná sídla kraje, která nejsou propojena)
[Green Box]	<b>regionálního významu</b> (místní cyklotrasy v dopravně silných směrech, které nejsou propojena žádným z výše uvedených)

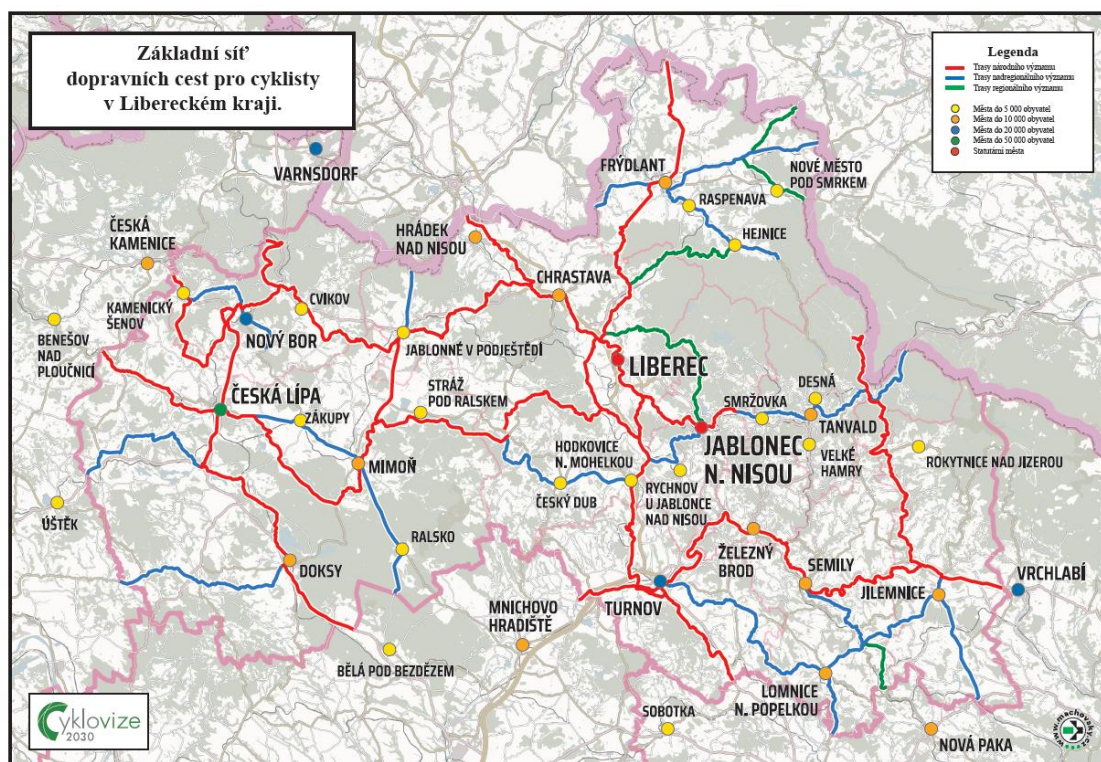


Obrázek 39: Páteřní dopravní síť pro cyklisty

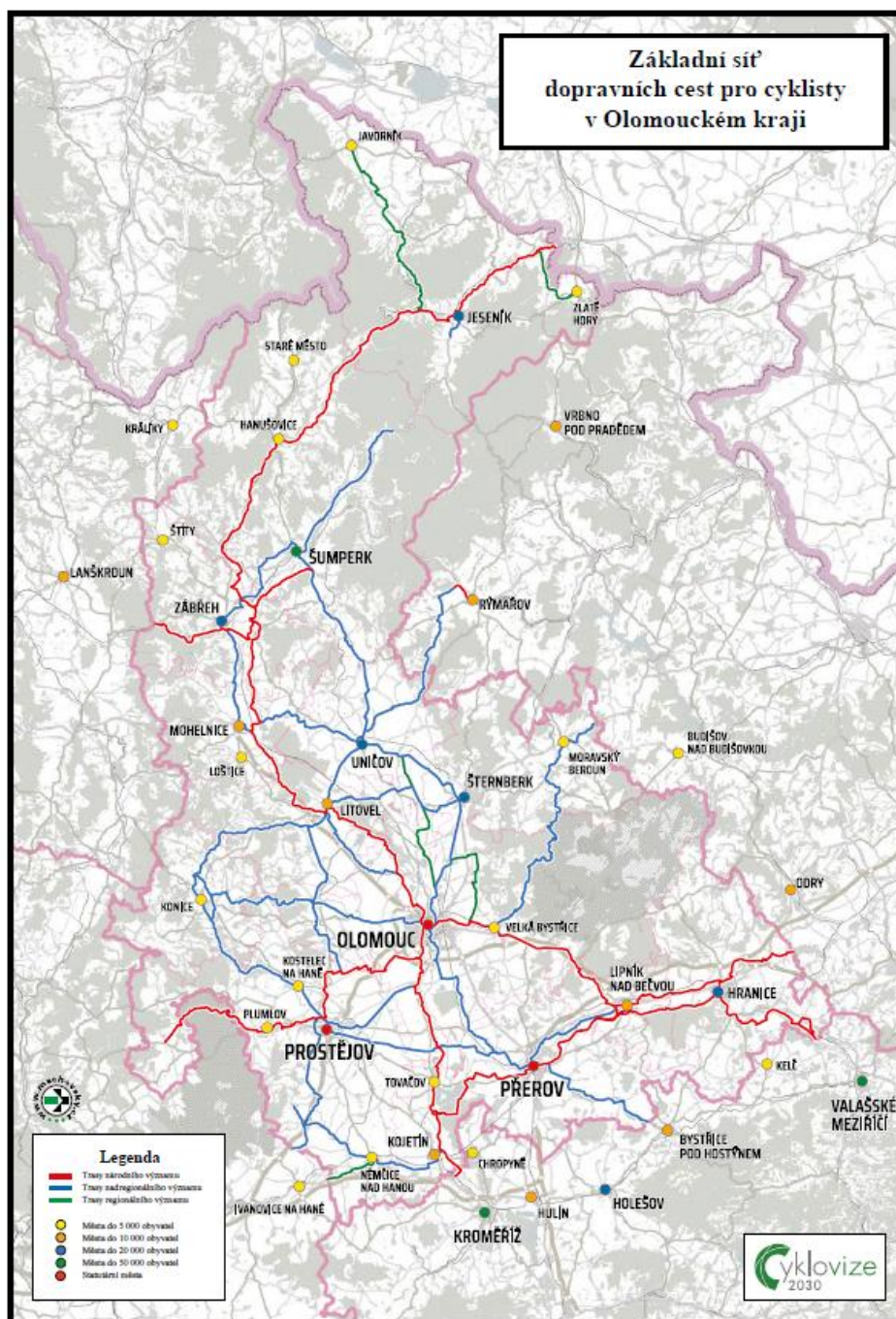
### Praktické poznámky:

- Je nutné podpořit dopravní funkci a pohyb, a současně tak minimalizovat dojíždění autem, v některých lokalitách je silný turismus, se kterým je třeba také počítat – např. Lipno.
- Do mapy je zanesen ideální stav, který bude v roce 2030.
- Mezikrajské návaznosti na červených trasách národního významu - 1 koridor = 1 barva napříč kraji
- Nemusí být mezikrajské návaznosti na nadregionální a regionální trase – v odlehlých lokalitách můžou zůstat mezery, záleží na jednotlivých krajích.
- Nebude společná norma na návrhové parametry konkrétních kategorií. Každý kraj si to bude určovat sám.

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



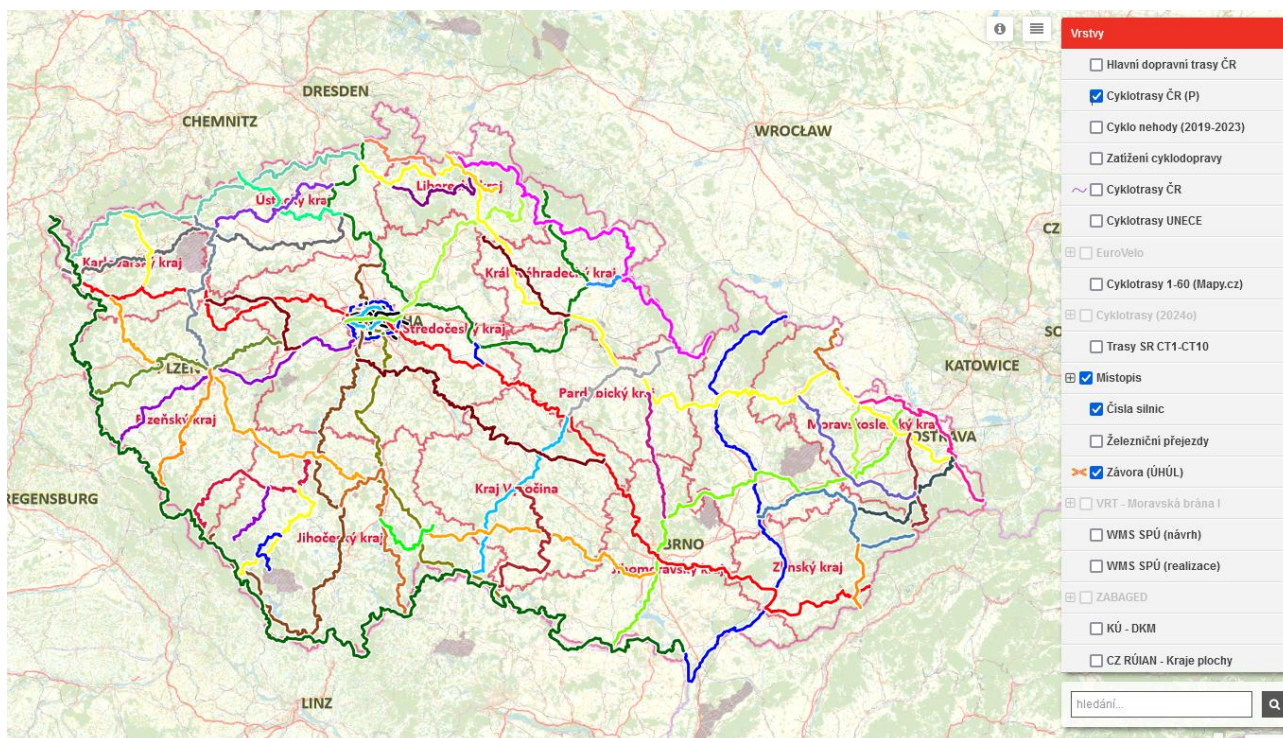
Obrázek 40: Mapa dopravní sítě pro cyklisty Libereckého kraje.



Obrázek 41: 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, z hlediska dopravního významu je třeba ji vybudovat jen v úseku Šumperk – Kouty nad Desnou. A právě na tyto úseky bude zaměřena pozornost, pokud jde o financování podpory cyklistické dopravy.



## 6.6.2 Vrstva vedení dálkových cyklotras, sloužících primárně pro cykloturistiku

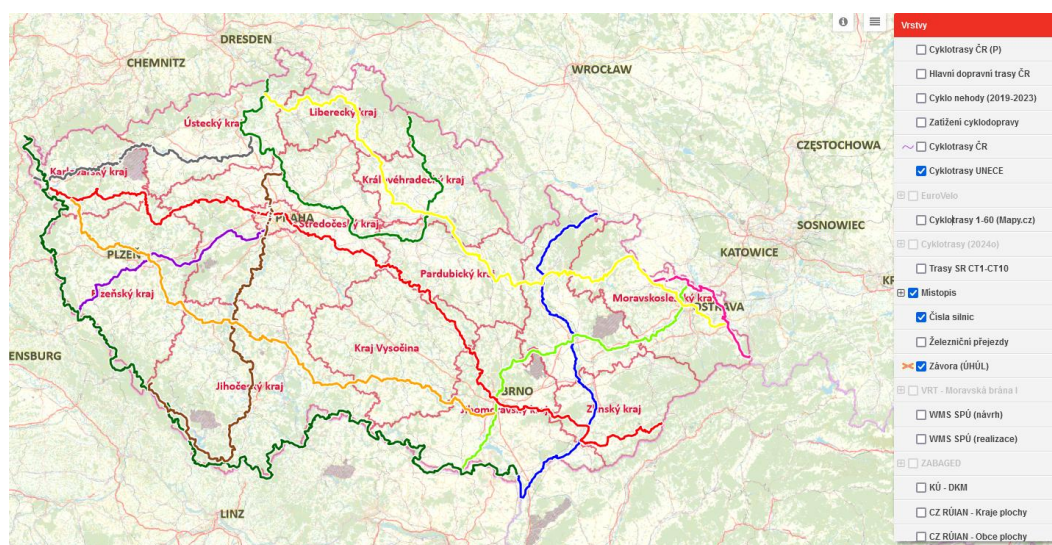


Obrázek 42: Mapa navrhovaných páteřních cyklotras v GIS. Základem je budovat dopravní síť pro cyklisty, ale když už se buduje, má vliv i na aktualizaci páteřní sítě cyklotras

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

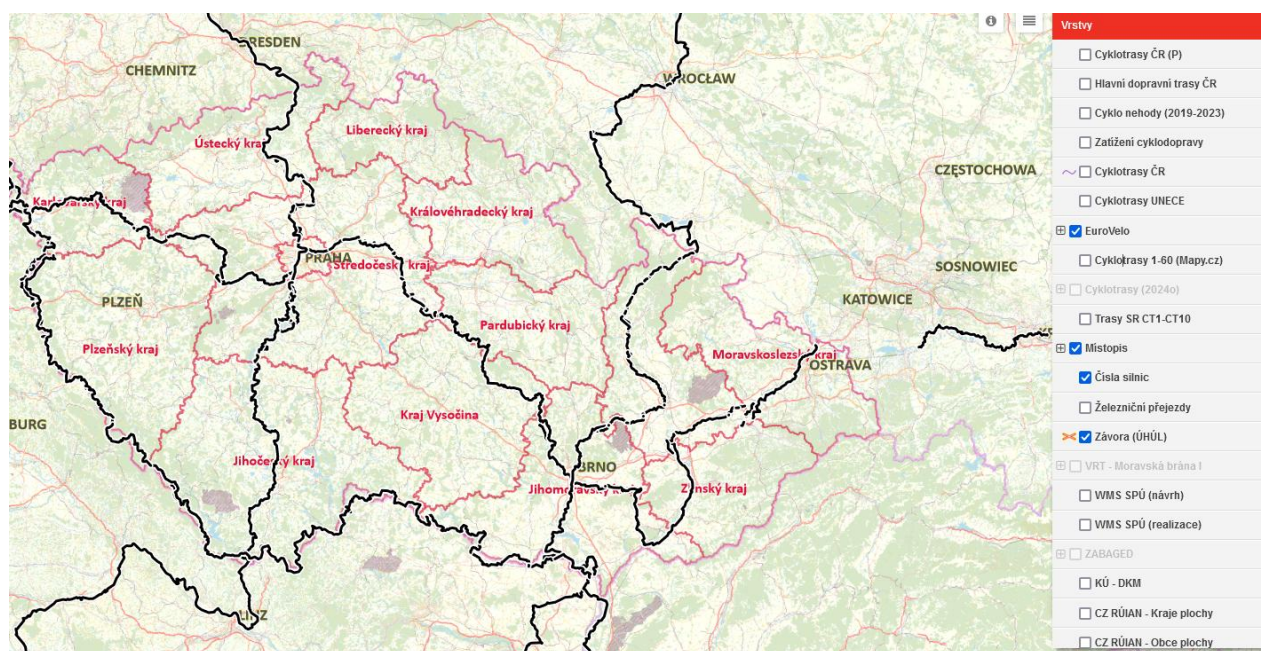


### 6.6.3 Vrstva vedení cyklotras ČR, které jsou součástí evropské sítě cyklotras UNECE



Obrázek 43: 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>

### 6.6.4 Vrstva EuroVelo v ČR



Obrázek 44: Mapa EuroVelo v GIS. Jedná se o síť, kterou koordinuje nevládní evropská organizace Evropská cyklistická federace (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/>



## 7 Monitoring, data

### 7.1 Dostupná data v ČR

V současné době existuje velké množství dat o cyklistické infrastruktuře, avšak bez jediného konkrétního údaje, který dokáže sdělit jejich aktuální počet. Je tedy nutné provést rozsáhlou analýzu dat podle ORP, která upřesní počet realizovaných a plánovaných cyklistických opatření v jednotlivých krajích. Zatím tento údaj je znám jen z Olomouckého kraje.

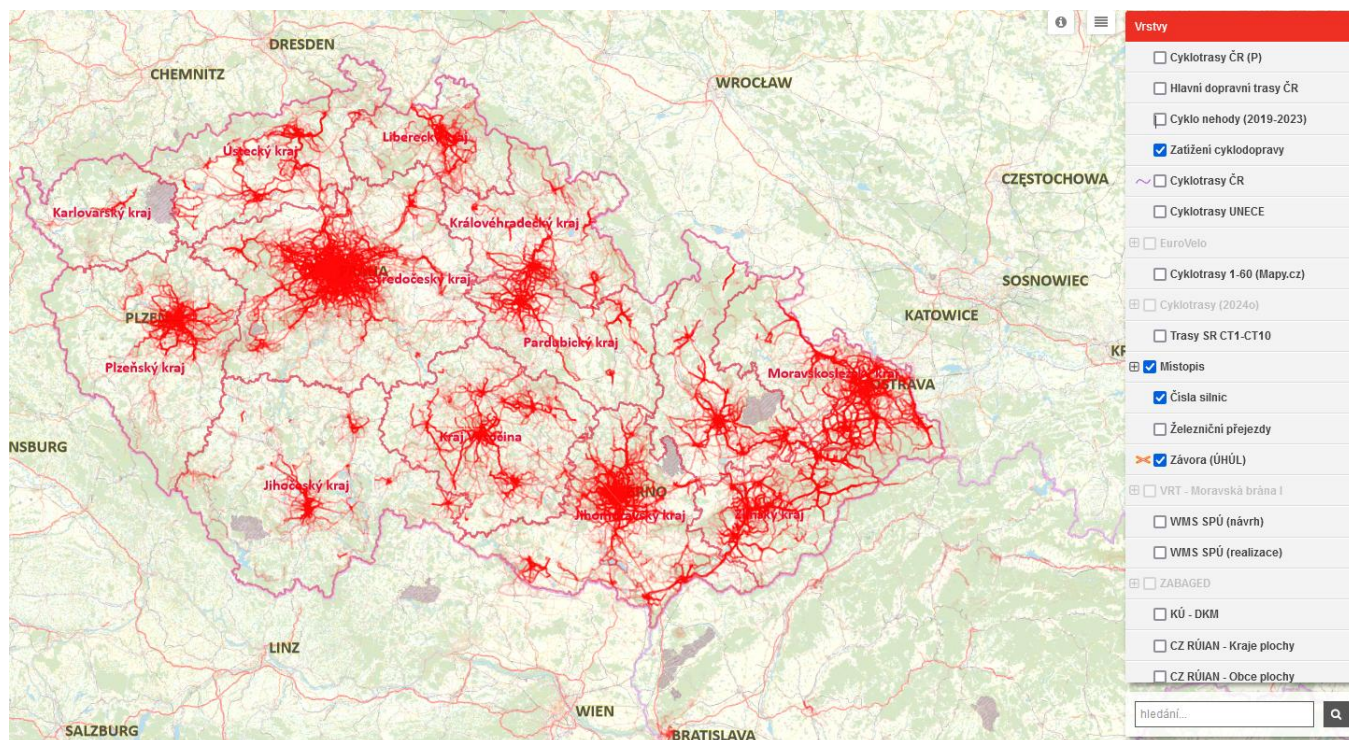
Akce dokončené 2022									
Obec	Stavba	Dokolení	Délka v m	Náklady v mil. Kč	Financování	Poznámka	Údaje o PD	Projektant	
120 Hafovice	Cyklostezka Hafovice – litovel	2022	49	1,2	vlastní zdroje	V realizaci, Zhotovitel Kaneta			
121 Herácko - Mikroregion	Cyklostezka Bečva - k. ú. Černotín, k. ú. Ústí - etapa 2	2022-2023	2953	31,6	SFDI 2020, Ol. kraj	V realizaci do 2023 v závislosti na množství staveb lávky, Eurovia+KKS	DÚSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SDP	
122 Jazemce	Cyklostezka zezemce - Stezka II, etapa	2022	150	1,5	IRDP	Zhotovitel Soko			
123 Kojetín	Cyklostezka kolem Alberta	2022	145	2,4	SFDI 2021	Zhotovitel Soko			
124 Kozubčany - Tábaly	Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc - k. ú. Kozubčany	2022	608	5,4	SFDI 2022	Zrealizováno	DÚSP z 12/2020	DS+GEO projekt	
125 Lútn, Luběnice	Cyklistická komunikace Luběnice - Lútn v trase potní cesty	2022	1274	8,6	SFDI 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	DÚSP z 4/2020	Ing. Šimák	
126 Lučice	Stezka Lučice - stádo	2022	966	9,0	SFDI 2022	Zhotovitel Online-Olin	DÚSP z 6/2020	COHAB Projekt s.r.o.	
127 Mikroregion Předina	Cyklostezka Dobrochov-Kalčice-Vilšovice-Výšovice	2022	6200	23,8	SFDI 2022	Zrealizováno, zhotovitel Strabag	DÚSP z 2/2021	Ing. Holcák	
128 Olomouc	Chvalimská - veřejná cyklistická stezka	2022	895	9,8	ITI	Zrealizováno, zhotovitel Kaneta	DÚSP z 12/2018, SP 4.4.2020	Ing. Tomáš Ruth	
129 Olomouc	Holice, smíšená stezka - II. etapa - část podél I/370	2022	526	3,2	ITI, Ol. kraj	Zrealizováno, zhotovitel Kaneta	DÚSP z 6/2013	DS+GEO projekt	
130 Olomouc	Rožňavská - železná stezka pro chodce a cyklisty	2022	234	4,2	vlastní rozpočet	Zrealizováno v návaznosti na TT, zahájení v 7-8/2022, zhotovitel Insta		Ing. Tomáš Ruth	
131 Olomouc	Trnavská třída II. etapa - cyklostezka	2022	290						
132 Přerov	Cyklostezka propojení Velká Dílažka - Hranická	2022	160	24,4	SFDI 2021, Ol. kraj	Dokončeno těleso podjezdu (tubusů) za 13,3 mil. Kč, po realizaci okružní vřizovky i lipnická/velká Dílažka bude realizována samotná cyklostezka	DÚP+DÚP	MCO	
133 Přerov	Úprava silnice /AT v místě napojení EMOS (cyklostezka ul. Sportovní směr Zebračka)	2022	303	5,7		Zhotovitel Soko, řeší se problémy s přelozkami ČEZ, část je bez finálního krytí.		PRINTES-Atelier, s.r.o.	
134 Přerov	Cyklostezka Palackého	2022	920	13,5	ITI, Ol. kraj	Zrealizováno	DÚP+DÚP	PRINTES-Atelier, s.r.o.	
135 Přerov	Cyklostezka kolem okružní vřizovky Potní v Duhovská	2022	200	3,4	vlastní rozpočet, ASD		DÚP+DÚP	Dopravní projekt Dobrava spol. s.r.o.	
136 Přerov	UŠO - Příspěch	2022	815						
137 Skrběj	Cyklostezka skrběj - Příkazy, k. ú. Skrběj	2022	289	2,3	vlastní rozpočet	Zrealizováno, zhotovitel Modos	DÚSP z 11/2021	Ing. Luděk Vrba	
138 Šternberk	Gen. Bláha - k. ú. Bašina	2022	338	3,3	vlastní rozpočet	V rámci rekonstrukce MK	DÚSP 12/2020	DS+GEO projekt	
139 Šternberk	Cyklostezka spojující ul. Štorská s cyklostezkou směr Štámov	2022	260	2,4	SFDI, Ol. kraj	Zrealizováno, zhotovitel K2 STAV Šternberk	DÚSP z 2/2020	Atelis	
				<b>Celkem:</b>	<b>18268</b>	<b>157</b>			
Akce zahájené v letech 2020-2022 s dokončením realizace 2023									
140 Dlouhá Loučka	Úmlův	2023	1094	7,2	SFDI 2022	Zhotovitel Svatelský, 6 mls. Od zahájení	DÚSP z 12/2020	Ing. Linačovský	
141 Hranice	Hranice	2023	780	6,0	SFDI 2022		RDS z 2/2022	Tomáš Kobnar	
142 Hranice	Hranice	2023	1226	10,8	IRDP, Projekt s právním aktem	Zrealizováno, zhotovitel Svatelský	DÚSP z 12/2021	Ing. Suchař	
143 Herácko - Mikroregion	Hranice	2023	290	7,5	SFDI 2020, Ol. kraj	2023 dokončení lávky, Eurovia+KKS	DÚSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SDP	
144 Klenovice	Protějčkov	2023	640	4,9	SFDI 2022	Jen část po hřbitov	DÚSP z 5/2020	Ing. Kašpík	
145 Náměštl na Hané	Olomouc	2023	1475	13,2	SFDI 2022, Ol. kraj 2023	Zhotovitel Sgro stavební	DÚSP z 5/2019	Atelis	
146 Olomouc	Olomouc	2023	20	0,2	IRDP	SAKASTA+MOBILAVIA s.r.o.	DÚSP z 6/2020	Atelis+Pravos s.r.o.	
147 Olomouc	Olomouc	2023	40	1,1	IRDP	V realizaci, zhotovitel ELEKTRO-FLEX s.r.o.	DÚSP z 1/2018	DS+GEO projekt	
148 Olomouc	Olomouc	2023	90	1,2	IRDP	V realizaci, zhotovitel K2 STAV s.r.o.	DÚSP z 11/2020	DS+GEO projekt	
149 Pordubice	Zábřeh	2023	345	3,2	Ol. kraj 2022	Zrealizováno, zhotovitel Kaneta	zpracovaná DPS	Ing. Mgr. Kalbáková	
150 Přerov	Přerov	2023	270	6,9	SFDI 2022		DÚSP	HT&O Development s. r. o.	
151 Šternbersko - Mikroregion	Šternberk	2023	35	7,5	SFDI 2022, Ol. kraj	Úprava stávajících úseků, v realizaci, zhotovitel Porr	DÚSP z 8/2020	Atelis	
152 Troubsko	Úmlův	2023	855	6,0	Ol. kraj 2022	V realizaci	zpracovaná na DÚSP	Ing. Šimák	
153 Zábřeh	Zábřeh	2023	1429	12,9	Ol. kraj 2022	Zrealizováno, zhotovitel Strabag	zpracovaná DPS	Ing. Mgr. Kalbáková	
154 Zábřeh	Zábřeh	2023	290						
155 Olomouc	Olomouc	2023	138	2,8		Zhotovitel Skanska	DÚSP z 11/2021	Dopravní projektování	
156 Horka nad Moravou + SSKK	Olomouc	2023	540	4,7	Ol. kraj	Zhotovitel Kaneta	DÚSP z 2/2020	Atelis	
157 Mladějovice	Šternberk	2023	1776	11,9	IRDP, Projekt se zaranžovanou první částí	Zhotovitel Svatelský	DÚSP z 2/2020	Atelis	
158 Olomouc	Olomouc	2023	456	7,0	IRDP		DÚP z 2/2018	Atelis	
159 Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	2023	607	4,9	Ol. kraj 2023	Zhotovitel Svatelský	DÚSP z 5/2021	Ing. Majer	
160 Olomouc	Olomouc	2023	225	12,1	SFDI 2022, Ol. kraj 2023	V realizaci, zhotovitel Skanska	DÚSP z 7/2019	Atelis	
161 Mohelnice	Mohelnice	2023	274	2,5		Realizace do 8/2023, Strabag	DÚSP z 10/2022	Ing. Vránek	
162 Úmlův	Úmlův	2023	611	3,0	IRDP, Projekt s právním aktem	Realizace 2-9/2023 LAZAM úmlůvská stavební s.r.o.	DÚSP z 2/2022	Ing. Šimák	
163 Petrov nad Desnou	Šumperk	2023	474	14,1	SFDI 2022 jen pro obec Petrov nad Desnou	V realizaci, zhotovitel M-Silence	DÚSP z 10/2020	Atelis	
164 Horka nad Moravou	Olomouc	2023	349	5,8	IRDP, Projekt s právním aktem	Zhotovitel Skanska, od 8/2023	DÚSP z 8/2021	Atelis	
				<b>Celkem:</b>	<b>14186</b>	<b>253</b>			

Obrazek 45: Tabulka prezentující jednotlivé stávající cyklostezky v Olomouckém kraji





Je možné také využít kampaně Do práce na kole k porovnání stávajících nevyužívaných značených cyklotras s těmi, které cyklisté skutečně využívají. Níže uvedená vrstva je získána od spolku Automat. Podobná data lze také získat z aplikace STRAVA.



Obrázek 48: 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 např. pomocí automatických sčítačů. Z těchto dat je možné vyhodnocovat preferované cyklotrasy, nejfrekventovanější hodiny a dny i dlouhodobé trendy, např. [www.mereninavstevnosti.cz](http://www.mereninavstevnosti.cz). V rámci kvalitativního monitoringu jsou sledovány další charakteristiky návštěvnosti jako účel cest, frekvence využívání, spokojenost, výdaje atd.





# Měření návštěvnosti

o.p.s. partnerství



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR

CzechTourism

## Návštěvnost cyklistických a pěších stezek v ČR

scitace.cz  
prohlédnout nabídku sčítačů

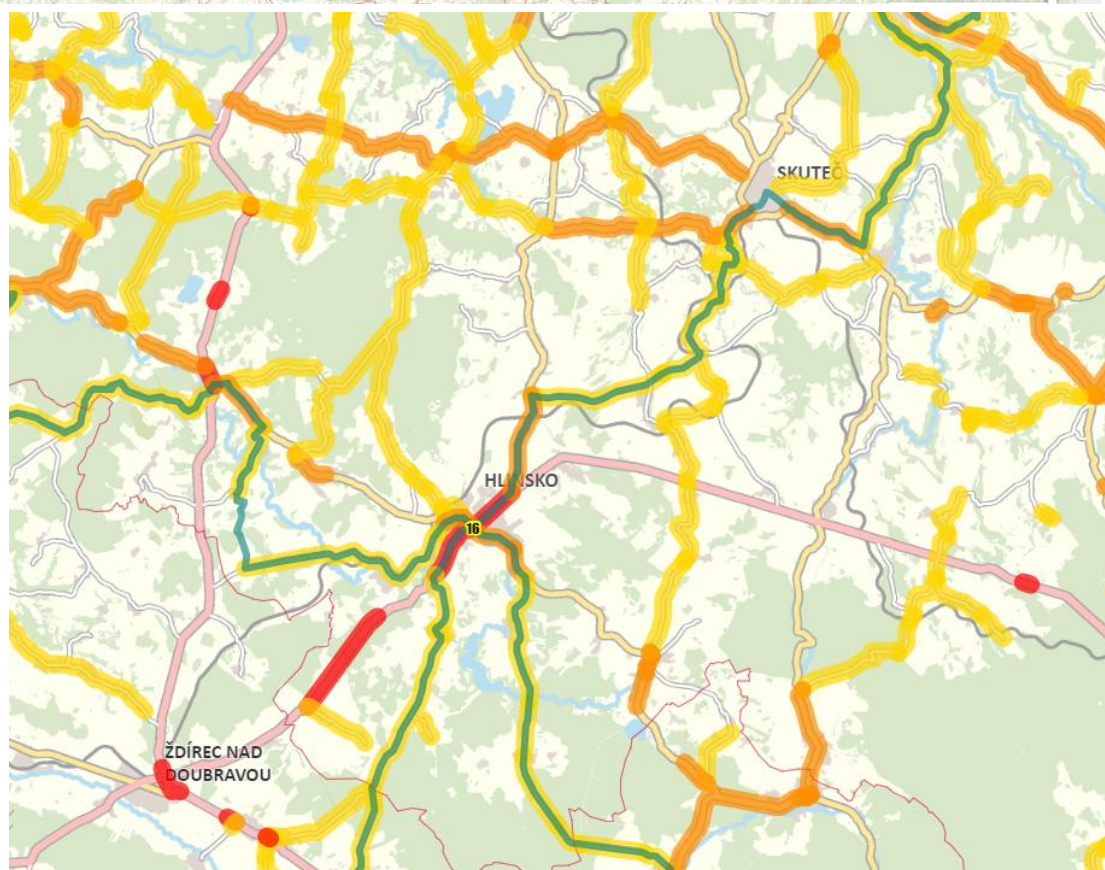
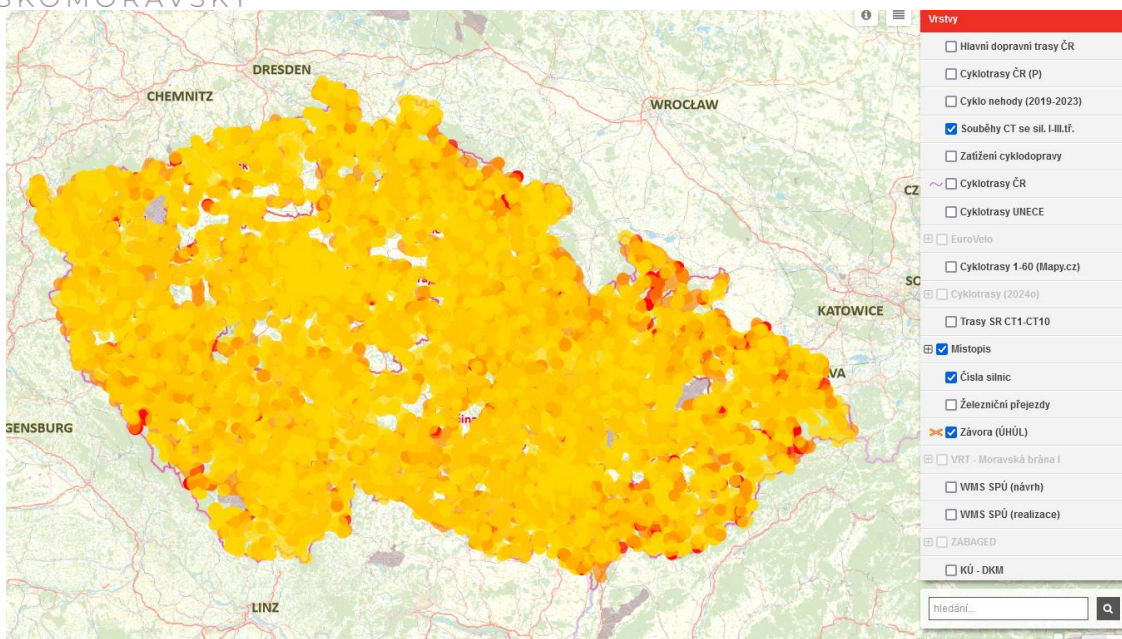


TOP 2022	TOP 2021	TOP 2020	TOP 2019
Liberecký kraj	Jihočeský kraj	Jihomoravský kraj	Královéhradecký kraj
Moravskoslezský kraj	Olomoucký kraj	Pardubický kraj	Středočeský kraj
Ústecký kraj	Kraj Vysočina		
Cyklostezka Ploučnice	Eurovelo 4	Eurovelo 7	Eurovelo 9
Eurovelo 13	Bařův kanál	Greenway Jizera	Labská stezka

Obrázek 49: Systematický, kvantitativní a kvalitativní monitoring návštěvnosti; [www.mereninavstevnosti.cz](http://www.mereninavstevnosti.cz). Veřejně dostupná data z monitoringu návštěvnosti dálkových cyklotras. Zdroj: Partnerství, o.p.s., 2023

Jednou z nejvýznamnějších funkcí na mapovém cyklistickém portále je zobrazení souběhů cyklotras se silnicemi I. až III. třídy. Tyto informace jsou jedny z nejpodstatnějších v rámci celého smyslu bezpečnosti cyklodopravy.

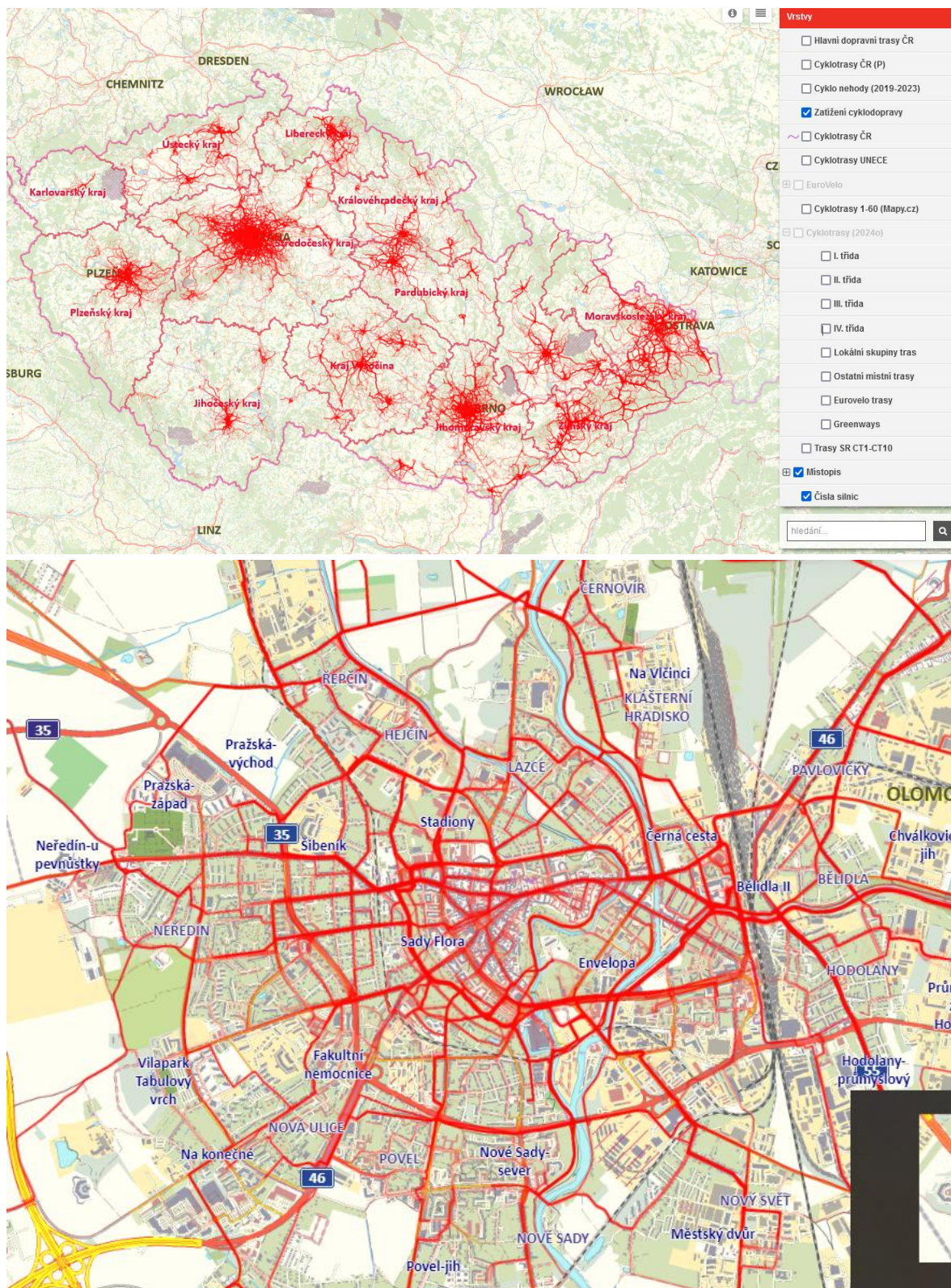




Obrázek 50: Žluté linie jsou souběhy se silnicemi III. třídy, oranžové se silnicemi II. třídy a červené se silnicemi I. třídy.



Dalšími funkcemi jsou např.: „heat“ mapa – zatížení cyklo dopravy dle aplikace STRAVA









Obrázek 51: Zatížení cyklo dopravy dle aplikace STRAVA



## 7.2 Cyklotrasy v datech

Postupně se provádí analýza kvality jednotlivých cyklotras. Samotná cyklotrasa nevede jen po cyklostezkách, ale využívá i celou řadu jiných typů cyklistické infrastruktury, jak vyplývá i z obrázku. Nikdo však zatím nemonitoroval, kolik % dané cyklotrasy vede po komunikaci s vysokým zatížením. Díky projektu jsou první data k dispozici.

### LEGENDA - SEGREGAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

### LEGENDA - INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

### LEGENDA - STÁVAJÍCÍ STAV

-  ZREALIZOVANÁ CYKLISTICKÁ KOMUNIKACE
-  CYKLOTRASA SYSTÉMU KČT
-  HRANICE ORP

Obrázek 52: Typy cyklistické infrastruktury

Číslo trasy	Název cyklotrasy	celková délka	Dopr. režim nepřirazen	C8	C9	C10	B11	Cestičky	ZONA30	E12	V20	V14+IP20	Komunikace s min. zatíž.	Komunikace s vys. zatíž.	I26
4	Moravská stezka	168 085	6 697	4 046	18 500	3 290	43 515	1 586	29 308	1 792	7 959	3 933	34 193	13 084	151
5	Jantarová stezka	135 433	13 450	7 560	20 791	5 650	26 374	1 330	10 965	1 603	8 491	4 182	25 546	9 340	151
8	Severní magistrála	1 293	-	-	-	-	1 293	-	-	-	-	-	-	-	-
52		12 385	1 715	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 670	-	-
55		21 302	3 761	-	-	-	9 948	-	990	-	-	-	6 602	-	-
504	Prostějov - Přerov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
508	Přerov - Lipník	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
509	Haná, Brodečka	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
511	Litovel - Uničov - Rýmařov	41 232	23 615	-	2 832	-	4 449	376	2 585	-	2 394	-	3 931	1 050	-
512	Litovel - Šternberk	24 528	12 060	1 204	-	-	995	-	129	-	1 220	-	8 921	-	-
513	Olomouc - Prostějov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
514	Olomouc - Přerov (přes Brodek u Přerova)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
515	Olomouc - Konice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
516	Olomouc - Litovel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
517	Bystřička	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
518	Hvězdná (Olomouc-Šternberk)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
519	Uničov - Šternberk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
522	Litovel - Prostějov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
523	Romže (Prostějov - Konice)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
524	Konice - Litovel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
525	Mohelnice - Uničov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
526	Mohelnice - Zábřeh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
527	Šumperk - Zábřeh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
528	Šumperk - Jeseník - Zlaté Hory	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
529	Šumperk - Uničov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
530	Prostějov - Vyškov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
531	Přerov - Bystřice pod Hostýnem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
532	Němčic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Obrázek 53: Analýza kvality stávajících cyklotras v Olomouckém kraji



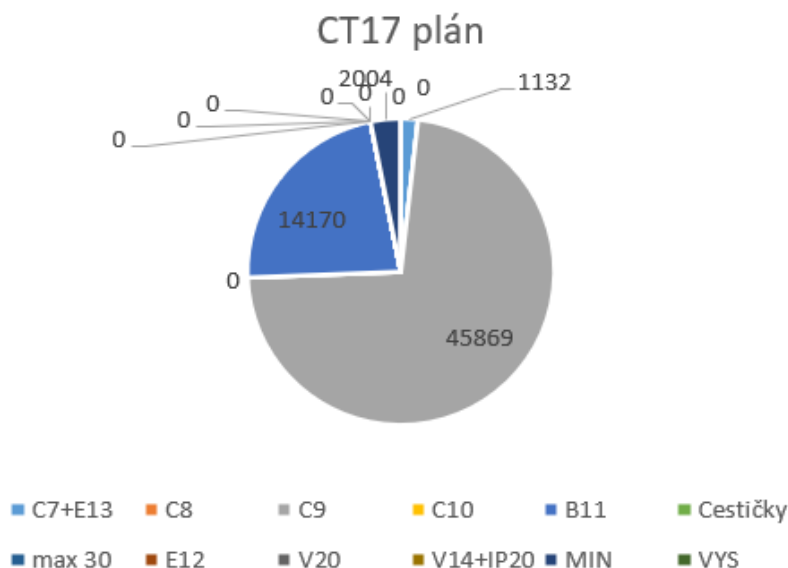
Číslo trasy	Název cyklotrasy	celková délka	Dopr. režim nepřizázen	C7+E13	C8	C9	C10	B11	Cestičky	ZONA30	E12	V20	V14+IP20	Komunikace s min. zatíž.	Komunikace s vys. zatíž.	IZ6
4	Moravská stezka	168 505	-	916	18 533	41 626	3 290	50 074	4 051	29 973	1 673	6 247	3 580	8 390	-	151
5	Jantarová stezka	122 175	2 422	-	22 621	22 205	2 833	28 742	1 330	14 438	1 603	6 841	4 336	14 654	-	151
8	Severní magistrála	60 770	7 498	-	4 120	7 593	487	18 701	-	2 676	-	5 697	40	13 957	-	-
52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
504	Prostějov - Přešov	22 340	-	-	1 155	4 817	424	2 471	-	167	-	1 239	78	11 989	-	-
508	Přešov - Lipník	13 686	-	-	-	2 959	669	6 969	-	2 752	-	338	-	-	-	-
509	Haná, Brodečka	25 058	-	-	3 971	5 429	-	7 153	-	3 865	-	3 975	665	-	-	-
511	Litovel - Uničov - Rýmařov	36 539	13 494	-	-	15 071	247	1 746	-	3 231	338	1 120	506	787	-	-
512	Litovel - Šternberk	19 273	-	304	5 575	4 966	260	3 209	-	1 469	460	2 583	-	445	-	-
513	Olomouc - Prostějov	13 558	-	-	246	9 316	558	1 002	72	1 442	-	82	211	628	-	-
514	Olomouc - Přešov (přes Brodek u Přešova)	26 764	-	787	10	7 245	2 250	4 748	361	2 973	-	1 828	1 446	5 116	-	-
515	Olomouc - Konice	34 601	-	115	46	7 943	279	16 816	299	3 390	139	1 237	363	3 972	-	-
516	Olomouc - Litovel	13 110	-	-	1 150	3 649	-	1 696	-	4 261	-	1 044	-	1 309	-	-
517	Bystřička	39 422	-	-	6 027	5 186	-	11 816	-	4 064	-	6 023	-	6 306	-	-
518	Hvězdná (Olomouc-Šternberk)	16 710	-	-	-	13 418	740	501	-	380	109	1 546	-	16	-	-
519	Uničov - Šternberk	15 876	-	-	2 394	10 752	148	-	-	357	69	2 157	-	-	-	-
522	Litovel - Prostějov	20 746	-	425	3 708	5 501	329	4 588	577	2 248	77	2 240	-	1 053	-	-
523	Romže (Prostějov - Konice)	26 626	-	-	9 694	1 943	-	5 984	-	3 007	105	730	680	3 909	574	-
524	Konice - Litovel	25 363	-	-	1 225	5 155	-	4 497	-	3 428	142	632	285	9 999	-	-
525	Mohelnice - Uničov	14 807	-	-	1 415	6 344	-	2 831	-	1 738	-	605	-	1 874	-	-
526	Mohelnice - Zábřeh	14 095	-	-	1 071	5 608	503	3 026	-	330	-	704	2 531	323	-	-
527	Šumperk - Zábřeh	18 141	-	-	1 095	2 030	-	6 824	-	2 135	-	442	3 179	2 437	-	-
528	Šumperk - Jeseník - Zlaté Hory	95 797	-	160	6 036	5 084	-	50 207	-	16 869	2 070	4 105	945	10 323	-	-
529	Šumperk - Uničov	27 357	-	701	2 734	13 148	-	5 128	-	4 330	-	720	443	154	-	-
530	Prostějov - Vyškov	20 026	-	29	5 535	5 989	1 736	1 143	-	1 088	-	1 921	-	2 584	-	-
531	Přešov - Bystřice pod Hostýnem	16 647	-	-	-	2 213	157	4 970	-	3 332	-	2 093	340	3 543	-	-
532	Němčič	6 903	-	-	1 973	1 287	-	1 985	-	1 388	-	269	-	-	-	-

Obrázek 54: Analýza kvality budoucích cyklotras v Olomouckém kraji

	CT15 (pouze výhledový stav)	CT 8 (pouze výhledový stav)	CT 14	CT 17 nech	CT17 plán	CT17 zruší
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: Tabulka prezentující rozbor cyklotras v Libereckém kraji





Obrázek 56: Příklad monitoringu hlavní dopravní cesty 17 (Greenway Jizera)

### V samostatné příloze je uveden monitoring páteřních cyklotras ČR národního významu.

Celkem bylo zmapováno 6 320 km. Trasy vedou po různých typech komunikací, přičemž 60 km vede po silnicích I. třídy, 427 km po silnicích II. třídy a 1 716 km vede po silnicích III. třídy. Nejdelší trasou je **Labská stezka (CT2)** s délkou 480 km. Mezi další významné patří **Centrální stezka (CT9)** s 429 km, **Jantarová stezka (CT5)** s 426 km a **Vltavská cyklistická cesta (CT7)** s 425 km. **Severní páteřní trasa (CT8)** měří 403 km a **Česko-moravská stezka (CT1)** dosahuje 454 km. Další oblíbené trasy jsou **Moravská stezka (CT4)** s 312 km, **Cyklostezka Ohře (CT6)** s 288 km a **Krušnohorská magistrála (CT23)** s 278 km. **Sázavská cyklotrasa (CT19)** má délku 248 km a **Beskydsko-karpatská magistrála (CT46)** 228 km. **Greenways Praha-Vídeň (CT11)** měří 219 km a **Sudetská cyklotrasa (CT22)** 198 km. Středně dlouhé trasy zahrnují **Jezerní cyklotrasu (CT25)** s 193 km, **Greenway Jizera (CT17)** s 189 km a **Praha – Plzeň – Regensburg (CT3)** s 238 km. **Cyklostezka Bečva (CT50)** měří 133 km, zatímco **Stezka UNESCO Jihlava – Třebíč – Raabs (CT26)** má 122 km. Kratší trasy zahrnují například **Cyklostezku Ploučnice (CT15)** s 107 km, **Orlické cyklo a inline království (CT18)** s 105 km a stejně dlouhou **Pánevnickou trasu (CT66)**. **Plzeň – Manětín – Žlutice (CT35)** dosahuje 126 km a **Česká koruna (CT14)** 127 km. Mezi nejkratší trasy patří **Cyklostezka Olše – Olza (CT10)** a **Cyklostezka Odra – Nisa (CT20)**, obě s 82 km. **Otavská cyklostezka (CT12)** měří 85 km, **Českomoravská stezka (CT16)** 73 km, **Svitavská cyklostezka (CT24)** 49 km a **Jaroměř – Hranice (CT57)** 41 km. Nejkratšími trasami jsou **Cyklostezka Ostravice (CT59)** s 40 km a **Lužická cyklotrasa (CT21)** s 35 km.

Níže je přiložen přehled za všechny cyklotrasy a také příklad monitoringu Labské stezky.



# Souhrn všech cyklotras

**6 320,21 km**

**CELKOVÁ DÉLKA  
CYKLOTRAS**

Olomoucký kraj	391,25 km
Zlínský kraj	301,64 km
Moravskoslezský kraj	280,73 km
Jihomoravský kraj	403,43 km
Pardubický kraj	382,57 km
Královéhradecký kraj	321,23 km
Liberecký kraj	658,66 km
Ústecký kraj	817,00 km
Středočeský kraj	864,81 km
Praha	96,43 km
Kraj Vysočina	455,42 km
Jihočeský kraj	595,48 km
Plzeňský kraj	325,20 km
Karlovarský kraj	426,36 km

## Souběhy tras s komunikacemi v km

	v km
Silnice I. třídy	60,16
Silnice II. třídy	426,98
Silnice III. třídy	1 715,82

## Seznam páteřních cyklotras

		CELKOVÉ NEDĚNÍ V KM
CT1	Česko-moravská stezka	454,21
CT2	Labská stezka	478,95
CT3	Praha – Plzeň – Regensburg	237,74
CT4	Moravská stezka	311,79
CT5	Jantarová stezka	426,46
CT6	Cyklostezka Ohře	288,42
CT7	Vitavská cyklistická cesta	424,84
CT8	Severní páteřní trasa	403,04
CT9	Centrální stezka	428,62
CT10	Cyklostezka Olše – Olza	82,18
CT11	Greenways Praha-Vídeň	218,10
CT12	Otavská cyklistická stezka	84,80
CT14	Česká koruna	126,71
CT15	Cyklostezka Ploučnice	107,15
CT16	Českomoravská stezka	73,00
CT17	Greenway Jizera	189,45
CT18	Orlické cyklo a inline království	105,10
CT19	Sázavská cyklotrasa	248,04
CT20	Cyklostezka Odra – Nisa	82,15
CT21	Lužická cyklotrasa	35,09
CT22	Sudetská cyklotrasa	197,99
CT23	Krušnohorská magistrála	278,13
CT24	Svitavská cyklostezka	48,82
CT25	Jezerní cyklotrasa	192,51
CT26	Stezka UNESCO Jihlava – Třebíč – Raabs	121,73
CT35	Plzeň – Manětín – Žlutice	125,85
CT46	Beskydsko-karpatská magistrála	227,79
CT50	Cyklostezka Bečva	133,49
CT57	Cyklotrasa BeVlaVa	41,43
CT59	Cyklostezka Ostravice	40,13
CT66	Pánevň trasa	104,60



Trasa číslo 2

# Labská stezka

## Vedení trasy:

Hořejší Vrchlabí Hostinné Dvůr Králové nad Labem Jaroměř Hradec Králové  
Pardubice Týnec nad Labem Kolín Nymburk Byšičky Neratovice Mělník (7)  
Litoměřice (6) Ústí nad Labem Velké Březno Děčín Dolní Žleb (CZ/D)

**479,95 km**  
CELKOVÁ DÉLKA  
TRASY

Pardubický kraj	52,44 km
Kralovehradecký kraj	102,16 km
Liberecký kraj	6,34 km
Ústecký kraj	130,17 km
Středočeský kraj	188,84 km

**176,60 km**  
CELKOVÁ DÉLKA  
CYKLOSTEZEK

Pardubický kraj	15,10 km
Kralovehradecký kraj	29,72 km
Liberecký kraj	- km
Ústecký kraj	48,48 km
Středočeský kraj	83,30 km



## Dopravní režim v km

	Celkové vedení	Pardubický kraj	Kralovehradecký kraj	Liberecký kraj	Ústecký kraj	Středočeský kraj
Nepřítazeno	14,81	-	-	-	14,81	-
B1	1,84	-	-	-	1,31	0,53
B11	84,48	6,41	38,58	2,31	20,30	28,88
C7 + E13	1,32	0,10	0,08	-	0,43	0,70
C8	11,42	0,18	0,38	-	7,11	3,73
C8, C9, C10	28,82	-	4,40	-	0,03	22,38
C9	135,45	14,34	24,07	-	40,80	56,13
C10	1,58	0,46	0,77	-	-	0,35
E12	0,40	-	0,20	-	0,20	-
I26	0,14	-	0,14	-	-	-
I29	2,48	-	-	-	2,48	-
VI4 + IP20	3,38	-	1,15	-	1,02	1,21
V20	5,01	-	0,15	-	3,48	1,40
MIN	110,34	25,22	18,88	4,03	30,23	31,88
VYS	8,80	3,38	1,98	-	2,91	1,57
Zklidněná zóna	23,54	0,11	11,45	-	3,14	8,85
Cestičky	37,06	2,24	1,82	-	1,74	31,24
Opatření v hl. dop. pr.	-	-	-	-	-	-

## Souběhy tras s komunikacemi v km

	I.	II.	III.
<b>Celkové vedení</b>	<b>6,64</b>	<b>8,78</b>	<b>50,75</b>
Pardubický kraj	0,37	0,25	23,51
Kralovehradecký kraj	0,21	3,50	8,14
Liberecký kraj	-	-	3,77
Ústecký kraj	0,06	2,67	8,16
Středočeský kraj	6,00	2,33	6,16





## 8 Průběžné projednávání, udržitelnost, propagace

### 8.1 Odborné konzultace

Jak již bylo naznačeno dříve, je třeba diskutovat s městy a kraji o stávajících i plánovaných dopravních cestách pro cyklisty (cyklotrasy) a návrhy zakreslovat do mapového portálu Cyklovize2030, do konkrétní vrstvy příslušného kraje.

Veškeré konzultace a diskuze vedou k definování hlavní bezpečné dopravní sítě pro cyklisty v České republice a vychází z potřeb jednotlivých ORP. Je třeba rozdělit dopravní tepny na jednotlivé úseky a přiřadit jim konkrétní atributy dle současného a cílového stavu, se stupněm projektové připravenosti, předpokládanými náklady a zdroji financování. Celý proces tak není možné uskutečnit bez konzultací, pracovních jednání, workshopů a konferencí.

Dopravní síť pro cyklisty v České republice je propagována ve spolupráci s aplikací [www.mapy.cz](http://www.mapy.cz) pomocí vyznačené aktuální mapy dálkových cyklotras na jejich portále <https://mapy.cz/s/barunuzeda>.

Dále cyklotrasy jsou importované do datové sady na <https://www.openstreetmap.org>.

Je nutné říci, že projekt Cyklovize2030 natolik strategický pro mapové portály napříč celým internetem (mapy.cz, cykloserver.cz a jiné), že jsou tvůrci součástí týmu pro poskytování mapových podkladů zdarma. Tyto datové sady jsou poté distribuovány firmám pro tvorbu mapových podkladů a map. Portál Cyklovize2030 jim tedy poskytuje aktuální cyklotrasy.

Konzultace se mají týkat tří oblastí:

- 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 pracuje s mediální značkou Cyklovize2030, jejímž cílem je představit plán na výstavbu bezpečné cyklistické infrastruktury do



roku 2030 a dále, a představit cyklistiku jako atraktivní nástroj dopravy. Příklady dobré praxe jsou prezentovány prostřednictvím iniciativy CityChangers<sup>12</sup>.

- 3) **Důraz na vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.** Cílem je umožnit cyklistům dostat se na jízdním kole bezpečně na jakékoliv místo v České republice při minimálním využití silniční sítě se stále rostoucí intenzitou provozu motorových vozidel.

## 8.2 Propagace a medializace

Z hlediska propagace je potřeba o Cyklovizi2030 průběžně informovat pomocí komunikačních kanálů:

- Webové stránky projektu [www.cyklovize2030.cz](http://www.cyklovize2030.cz)
- Tiskové zprávy, komunikace s médii
- Zpravodaje
- Databáze příkladů dobré praxe Citychangers
- Odborné znalosti na Akademii městské mobility
- Výstupy ve spolupráci s krajskými koordinátory
- Akce/veřejná vystoupení/osobní prezentace
- Sociální sítě

---

<sup>12</sup> <https://www.citychangers.eu/>

