



Strategie rozvoje cyklistické dopravy v územní dimenzi Dobrovolného svazku obcí Kladská stezka pro období 2023-2030



1/2023

Zpracoval: DSO Kladská stezka

Předmluva

Klíčovým procesem řízení rozvoje měst a obcí je plánování. DSO Kladská stezka se řídilo strategickými dokumenty členských obcí a měst v oblasti cyklodopravy. Jednalo se o základní plánovací dokumenty a zároveň nástroje pro řízení rozvoje měst a obcí.

Územní dimenze svazku obcí Kladská stezka je na území měst Náchod, Jaroměř a Česká Skalice, dále obcí Rychnovek, Nahořany, Velká Jesenice a Provodov Šonov. V těchto dokumentech byly definovány konkrétní cíle, které představovaly žádoucí budoucí stav území týkající se především cyklodopravy.

Svazek obcí vznikl 1.12.2016 zejména s cílem vybudování páteřní cyklostrasy č. 27 Kladská stezka na území členských obcí.

Spolu s cíli byla jednoznačně vymezena i konkrétní opatření a aktivity, jejichž prostřednictvím mělo dojít k naplnění definovaných cílů. Ve své podstatě dokumenty jasně vymezily postup, jak dospět k požadovanému budoucímu stavu, a měl určit konkrétní cesty, jak daného stavu dosáhnout.

Cílem **Strategie rozvoje cyklistické dopravy v územní dimenzi Dobrovolného svazku obcí Kladská stezka pro období 2023-2030** (dále jen Cyklostrategie 2030) je vyhodnotit, analyzovat, jaká opatření se podařilo zrealizovat v období do roku 2022 a navrhnout pro jednotlivé obce v případě potřeby cíle z hlediska cyklostrategie pro potřeby strategických dokumentů do období 2023-2030.

Opatření Cyklostrategie 2030 pak budou navazovat na národní **CYKLOVIZI 2030**, která je zastřešena Ministerstvem dopravy ČR. Asociací krajů ČR a spolkem Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. Účelem CYKLOVIZE 2030 je pracovat na vytvoření ucelené dopravní sítě pro cyklisty, která bude zajišťovat bezpečnost na českých silnicích. CYKLOVIZE 2030 je spojena s dostatkem finančních evropských, národních a krajských prostředků a dále je podporována z Fondu zábrany škod.

Pokud se chce DSO Kladská stezka zapojit do CYKLOVIZE 2030, pak se může přihlásit k iniciativě CityChangers, která dává důraz na zlepšení situace v dopravě a jejím plánování. DSO tak vyjadřuje vůli, že chce změnit něco ve svém okolí v oblasti dopravy a mobility.

DSO Kladská stezka se tak otevírají nové možnosti podpory cyklistické dopravy.

Obsah

Předmluva.....	2
1. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU.....	4
1.1. Současné trendy v cyklistice.....	4
1.2. Přehled zákonů a vyhlášek, základní pojmy v oblasti cyklistiky,.....	6
1.2.1. Přehled souvisejících zákonů, vyhlášek, norem.....	6
1.2.2. Základní pojmy.....	7
1.2.3. Bližší informace k cyklistickým komunikacím.....	9
1.2.4. Potenciální možnosti zklidňování dopravy.....	13
1.3. Analýza zrealizovaných cyklostezek a cyklostras do roku 2022 Dobrovolným svazkem obcí Kladská stezka a současné cíle DSO.....	16
1.3.4. Analýza možností propojení úseku Kladské stezky na cyklotrasy a cyklostezky s okolními obcemi.....	23
1.3.5. Shrnutí a doporučení pro návrhovou část.....	27
1.4. Značení cyklotras a českoskalické traily.....	29
1.5. Parkování pro kola a intermodalita Bike&Ride.....	31
1.6. Ostatní služby pro cyklisty.....	33
1.7. Zdroje financování na národní a evropské úrovni.....	34
1.7.1. SFDI.....	34
1.7.2. Integrovaný regionální operační program 2021 – 2027.....	35
1.7.3. Ministerstvo pro místní rozvoj.....	40
2. NÁVRH KONCEPCE.....	41
2.1. Vize a hlavní strategické cíle.....	41
2.1.1. Vize.....	41
2.1.2. Strategické cíle a vize DSO z pohledu cyklistiky.....	42
2.2. Strategická část – cíle, oblasti, opatření.....	42
2.2.1. Specifický cíl 1 Realizace cyklistické infrastruktury.....	42
2.2.2. Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring.....	43
2.2.3. Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity.....	44
3. SPECIFIKACE PRIORIT, OPATŘENÍ A ETAPIZACE.....	45
3.1. Specifikace budování tras.....	45
4. ZÁVĚREČNÉ SHRUTÍ.....	48
Příloha: Trendy v cyklistice.....	49

1. ANALÝZA SOUČASNÉHO STAVU

1.1. Současné trendy v cyklistice

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Její výhody jsou rozmanité. Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života. Cyklistická doprava nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky. Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací prostor, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky. Jízdní kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak jejich rodiče museli vozit, nejčastěji autem. Cyklisté, vytvářejí svěbytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost atd.

Cyklistika obecně zažívá v posledních letech velký boom. Jízda na kole je dle statistik jednou z nejčastějších forem aktivního trávení volného času a rekreace. Cykloturisté jsou významnou specifickou cílovou skupinou v rámci cestovního ruchu. Cyklistika je ale také jednou z nejpobulárnějších forem individuálního a kolektivního sportování ať již v rekreační nebo výkonnostní rovině. V neposlední řadě roste význam cyklistiky jako preferovaného pravidelného způsobu dopravy do práce nebo do školy. Potenciál všech způsobů využití kola, vyjma snad pouze výkonnostní cyklistiky, poroste dále s rozmachem elektromobility. Také pandemie Covid-19 přinesla zcela nové výzvy. Zdraví a bezpečí obyvatel se stalo největší prioritou a některé vlády nebo vedení měst na toto reagovaly ve smyslu přirozeně zvýšeného zájmu o cyklistiku (individuální turistika a cykloturistika měly v době lockdownu výjimky z karanténních pravidel). A další výzvy přicházejí kvůli nutnosti přizpůsobit investice požadavkům Zelené dohody pro Evropu (Green Deal). Cílem EU je nejpozději do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. Podpora a rozvoj cyklistické dopravy se nabízí jako jedno z řešení jak pro oblast veřejného zdraví, tak pro ochranu klimatu.

Pozitiva cyklistiky spočívají nejen ve zvyšování kondice a zdraví konkrétního jedince, ale zejména cyklo doprava má, v kontextu neustále rostoucí individuální automobilové dopravy, zásadní význam v oblasti udržitelného rozvoje měst, samozřejmě spolu s pěší a veřejnou hromadnou dopravou. Tam, kde je pro jízdní kolo zřízena bezpečná síť infrastruktury bez stresu z jízdy v nebezpečném provozu, stává se kolo opět prokazatelně nezastupitelnou a populární součástí dopravního mixu. Cyklistická komunita a cyklistická kultura je dokladem rozvinuté společnosti. Cyklistika je ale také nezanedbatelnou součástí ekonomiky a regionálního rozvoje.

Role cyklistické dopravy je pak zakotvena v **Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030**¹, která je jedním z návazných dokumentů Dopravní politiky ČR 2021 - 2027, s

1 <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030>

výhledem do roku 2050². Koncepce městské a aktivní mobility rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy. Řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již některá města v předcházejících letech zpracovala. Jedním z pilířů tohoto dokumentu je pak i podpora cyklistické dopravy, která je spojená s CykloVizí 2030.

Další podrobnosti o trendech v cyklistice jsou uvedeny v **příloze 1 Cyklostrategie 2030**.

Možnosti nových trendů rozvoje cyklistiky v území DSO Kladská stezka

Vývoj cyklistické dopravy v českých městech spadá do poloviny 19. století jako moderní trend využívaný bohatší vrstvou. Tehdy to byl rychlý a levný dopravní prostředek a převratný vynález. Dnes je kolo využíváno hlavně ke sportovně-rekreačním účelům. Cyklistika by měla být plnohodnotnou formou dopravy, např. při každodenním dojíždění do zaměstnání. Cyklistická doprava využívá cyklistickou infrastrukturu, skládající se z cyklistických komunikací, stojanů pro uzamčení kola a dalších prvků. Cyklistická infrastruktura musí zajišťovat především bezpečnost provozu i samotných cyklistů. Samotná bezpečnost je na mnoha místech komunikací ohrožena.

Samotná řešení cyklistické dopravy byla historicky orientována na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. V extravilánu se tento přístup vyžaduje, ale v momentě, když se jej snažíme implementovat do města, princip selhává. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem.

Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná „cyklistická“ síť nemůže poskytnout.

Proto je třeba zájmovou oblast včetně blízkého okolí rozdělit na zastavěné a nezastavěné území. V území s hustší zástavbou doporučujeme preferovat úpravu dopravního režimu a uspořádání pozemní komunikace tak, aby bylo pro cyklisty bezpečné se pohybovat v hlavním dopravním prostoru téměř po všech dotčených komunikacích. Pomocí vhodných dopravních značek doporučit či preferovat trasy. Naopak mimo tuto oblast doporučujeme vybudování cyklotras, či cyklostezek, pokud je to vhodné, samozřejmě doplněných příslušným orientačním značením pro cyklisty. Zde doporučujeme položit důraz na úzkou provázanost se zpracovávaným generem dopravy měst a obcí, a to zejména s jeho dopravní částí.

2 <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled?return=/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>

Nový princip zpracování Cyklostrategie 2030 se proto nebude soustředit pouze na vybrané komunikace, ale posuzuje celou komunikační síť. Toto posouzení zohledňuje územní vlivy (významné cíle cest a krajinné hodnoty vs. překážky a bariéry v území), dopravně-urbanistický a společensko-obchodní význam uličního prostoru (prostoru pozemní komunikace v kontextu funkčního využití přilehlého území) stejně jako jeho úlohu v systému cyklistických propojení (významné vztahy uvnitř města a spojení s regionem).

Cílem není ovšem za každou cenu budovat cyklistické stezky a cyklistické pruhy. Například v rezidenčních oblastech s rychlostí do 30 km/h, kde je zrealizováno plošné zklidnění a jsou zavedeny „obytné zóny“ a „zóny 30“, se nebude počítat se speciálními stavebními úpravami pro cyklisty. Určitou možností je zavedením Zón pro cyklisty.

1.2. Přehled zákonů a vyhlášek, základní pojmy v oblasti cyklistiky,

Pro potřeby zpracování této Cyklostrategie a její správnou interpretaci a implementaci je potřeba správně používat základní terminologii. Proto je nutné definovat a rozlišovat význam základních pojmů používaných v této oblasti, kterými jsou zejména cyklotrasa a cyklostezka, které jsou často chybně zaměňovány.

1.2.1. Přehled souvisejících zákonů, vyhlášek, norem

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- Vyhláška č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- ČSN 73 6101, Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102, Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (2017)
- TP 100 Zásady pro orientační dopravní značení na PK;
- TP 103 Navrhování obytných a pěších zón;
- TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK;

- TP 135 Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích;
- TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi;
- TP 170 Navrhování vozovek pozemních komunikací;
- TP217 Zvýrazňující optické prvky na PK –Zvýrazňující sloupky, obrubníkové odrazky, vodící trvale svítící knoflíky a zvýrazňující knoflíky –zásady pro používání;
- TP 218 Navrhování zón 30.

1.2.2. Základní pojmy

- **Cyklista** je osoba, která řídí jízdní kolo.
- **Chodec** je osoba, která tlačí nebo táhne sánky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybuje se na lyžích, kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vede jízdní kolo, motocykl o objemu válců do 50 cm³, psa apod.
- **Cyklistická trasa (dále též cyklotrasa)** je určená pro provoz cyklistů v označeném směru. Tato trasa slouží cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo má i více funkcím najednou. Cyklistická doprava může být vedena spolu s ostatní dopravou a je zpravidla označena dopravním (silničním) nebo turistickým značením pro cyklisty.
- **Komunikace pro cyklisty** je pozemní komunikace nebo její část, upravená stavebně nebo značením pro provoz cyklistů.
- **Hlavní dopravní prostor** je, v rámci zjednodušeného pohledu tohoto standardu, část prostoru místní komunikace určená pro provoz motorové dopravy (vozovka), ohraničená nejčastěji postranními obrubníky.
- **Přidružený dopravní prostor** je, v rámci zjednodušeného pohledu tohoto standardu, část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a přílehlou zástavbou.
- **Jízdní pruh pro cyklisty** je část pozemní komunikace určená pro jízdu cyklistů v jednom jízdním proudu za sebou
- **Jízdní pruh pro cyklisty – ochranný** (ve smyslu zákona č. 361/2000Sb.) je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která může být souvisle pojížděna též ostatními vozidly, pokud pro ně vedle není dostatek místa; neoznačuje se svislým dopravním značením.
- **Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty** (ve smyslu zákona č. 361/2000Sb.) je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením, která nemá být souvisle pojížděna ostatními vozidly; vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je vždy označen svislým dopravním značením.
- **Jízdní pruh pro cyklisty (v samostatném pásu, resp. přidruženém prostoru)** je část pozemní komunikace vymezená pro průjezd cyklistů mimo vozovku (nebo mimo část vozovky s provozem ostatních vozidel). Je zpravidla označen svislým dopravním značením umožňujícím cyklistický provoz a vyznačuje se vodorovnou dopravní značkou.
- **Cyklistický pás** je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás může být jednosměrný nebo obousměrný.

- **Prostor pro cyklisty** je prostor zpravidla navazující na cyklistický pruh určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“. Vyznačuje se na světelně řízené křižovatce před příčnou čarou souvislou pro motorovou dopravu.
- **Stezka pro cyklisty** je cyklistický pás, vedený jako samostatná pozemní komunikace. Je oddělena od ostatní dopravy včetně pěší. Parametry stezky jsou definovány v ČSN 73 6110. Stezky jsou vyznačeny dopravní značkou č. C 8a (Stezka pro cyklisty) a ukončeny značkou č. C 8b (Konec stezky pro cyklisty).
- **Chodník** je pozemní komunikace nebo její část určená především pro chodce, která je zpravidla oddělena od vozovky výškově nebo jiným způsobem.
- **Stezka pro chodce a cyklisty společná** (též smíšená stezka) je pozemní komunikace nebo její část, určená pro sloučený (neoddělený) provoz chodců a cyklistů, přičemž se na této stezce nesmějí chodci a cyklisté vzájemně ohrozit. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku. Jiným účastníkům je používání této stezky zakázáno. Stezky jsou vyznačeny dopravní značkou č. C 9a (Stezka pro chodce a cyklisty) a ukončeny značkou č. C 9b (Konec stezky pro chodce a cyklisty společné).



Obr: úsek č. 5 – Provodov Šonov – okruh Rozkoš

- **Stezka pro chodce a cyklisty dělená** je pozemní komunikace nebo její část, určená pro společný provoz chodců a cyklistů se směrově odděleným provozem (odděleným DZ, bezpečnostním odstupem, zábradlím nebo jiným způsobem). Na této stezce se nesmějí chodci a cyklisté vzájemně ohrozit. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku. Jiným účastníkům je používání této stezky zakázáno. Cyklisté a chodci smí vstupovat (vjíždět) jen do svých označených částí stezky. Stezky jsou vyznačeny dopravní značkou č. C 10a (Stezka pro chodce a cyklisty) a ukončeny značkou č. C 10b (Konec stezky pro chodce a cyklisty dělené).
- **Nemotoristická komunikace** jsou komunikace s vyloučeným nebo alespoň silně omezeným přístupem motorové dopravy. Jsou určeny pro pěší a cyklistický provoz. Stupeň oddělení motorové dopravy od pěšího a cyklistického provozu je závislý na intenzitě motorové dopravy a návrhové rychlosti místní komunikace.

- **Traily.** V posledních letech výrazně narůstá obliba účelově realizovaných center pro terénní cyklistiku. Jedná se zejména o budování trailových areálů různé velikosti. Mnoho z nich vzniká v rámci horských středisek zimních sportů, kde rozšiřují letní sezónní nabídku a současně těží z již existující doprovodné infrastruktury, která by měla být vždy součástí komplexní nabídky pro návštěvníky. Trailová centra často v kombinaci s pumptrackem nabízí alternativu nebo zpestření klasické MTB cyklistiky v destinaci. Nabídku top trailových center soustřeďuje např. web CzechTourismu www.ceskojede.cz nebo tematicky zaměřený nezávislý web www.trailhunter.cz
- **Singltrail (singletracky)** - jsou úzké přírodní stezky projektované a budované dle speciální metodiky, díky které se singletrail stává uceleným produktem pro aktivní rekreaci a vyžití v přírodě. Singletrail je jednosměrná stezka pro horská kola, citlivě zasazená do terénu a využívající primárně prvků, které krajina poskytuje, aby při budování, užití a údržbě docházelo k co nejmenšímu poškozování prostředí. Technický charakter trasy je podmíněn prostředím, do kterého je trasa zasazena.
- **Pumptrack** - je uzavřený, uměle vytvořený okruh pro jízdu na kole, který se projíždí bez šlapání. Okruh je tvořený vlnami a klopenými zatáčkami, které umožňují udržovat nebo dokonce zvyšovat rychlost jízdy pouhým pumpováním (koordinovaný vertikální pohyb především horní části těla jezdce během jízdy využívající profil trati). Je ideální pro nácvik rovnováhy, ovládnutí a získání základních dovedností na jízdách kolech.

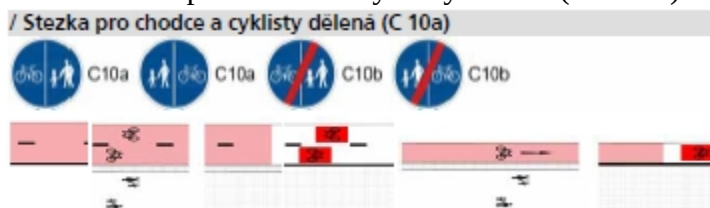
1.2.3. Blíže informace k cyklistickým komunikacím

Stezky se dle Technických podmínek TP179 rozdělují na:

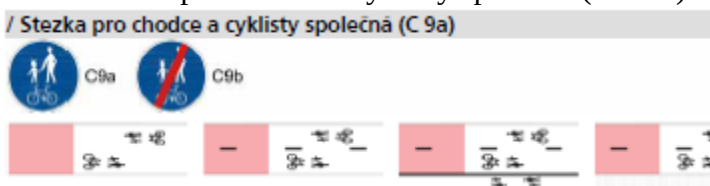
- Stezku pro cyklisty (C 8a/b)



- Stezku pro chodce a cyklisty dělená (C 10a/b)



- Stezku pro chodce a cyklisty společná (C 9a/b)



- Stezku pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C 7a/b + E 13)

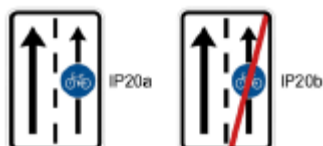
/ Stezka pro chodce s povoleným vjezdem jízdních kol (C 7a + E 13)



Obrázek: Příklady stezek, zdroj: Technické podmínky TP179

Pro podporu cyklistické dopravy se doporučuje rovněž využívat integračních opatření na vozovce. Existují tři základní typy:

- **Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty** je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením V 14, která nemá být souvisle pojížděna ostatními vozidly. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je vždy označen svislým dopravním značením IP 20a/b. Variantou je pak vyhrazený jízdní pruh pro specifikovaná vozidla (např. vozidla veřejné hromadné dopravy, taxi) a jízdní kola.



Obrázek: Dopravní značení IP20 a, b označující vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, zdroj: Technické podmínky TP179

- **Ochranný jízdní pruh pro cyklisty** je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením V 14, která může být souvisle pojížděna též ostatními vozidly, pokud pro ně vedle není dostatek místa. Neoznačuje se svislým dopravním značením.
- **Piktogramový koridor pro cyklisty** (V 20) vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů.

		<p>Vyhrazený pruh pro cyklisty</p> <ul style="list-style-type: none"> • piktogram jízdního kola umístěn na osu pruhu • čára V 2b je vně vyhrazeného pruhu pro cyklisty (jako součást přilehlého jízdního pruhu / prostoru)
		<p>Ochranný pruh pro cyklisty</p> <ul style="list-style-type: none"> • piktogram jízdního kola umístěn na osu pruhu • čára V 2b umístěna na osu rozhraní jízdních pruhů
		<p>Piktogramový koridor pro cyklisty</p> <ul style="list-style-type: none"> • piktogram cyklisty a směrového znaku umístěn na osu pohybu jízdních kol, resp. na osu pomyslného pruhu pro cyklisty

Další integrační opatření upravující provoz a zvyšující bezpečnost cyklistů:

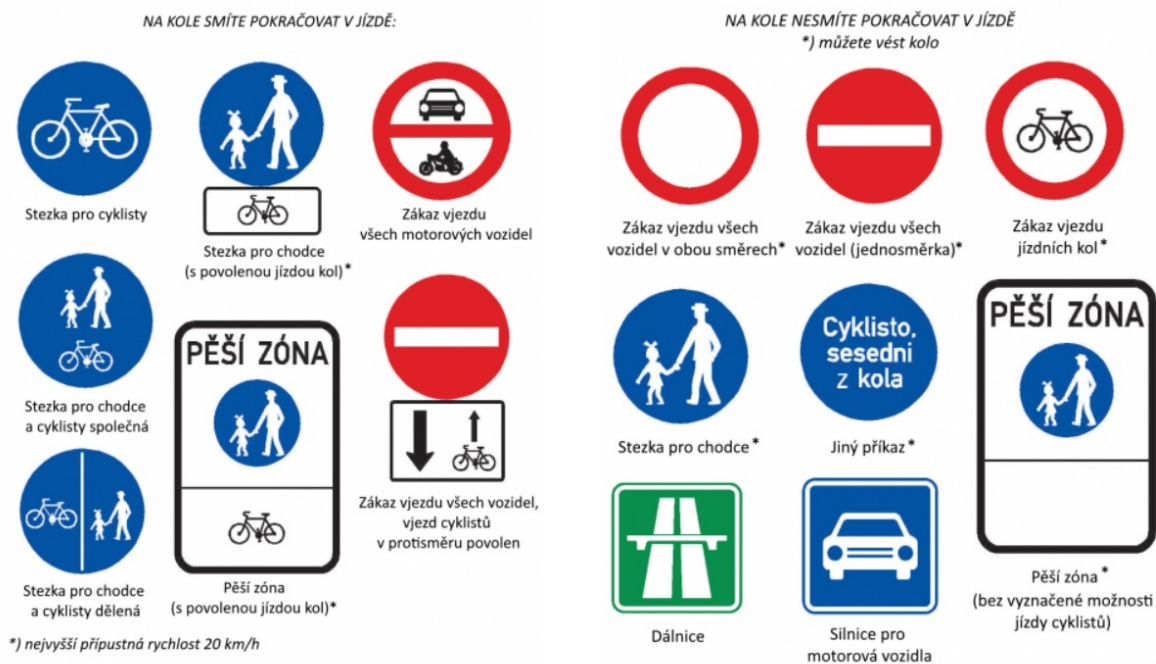
- Prostor pro cyklisty (V 19) vyznačuje prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“.
- Přejezd pro cyklisty (V 8a) vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.
- Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce (V 8b) vyznačuje plochu, určenou pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci bezprostředně sousedící s přechodem pro chodce.



Obrázek: Další integrační opatření upravující provoz a zvyšující bezpečnost, zdroj. Atelis, s.r.o.

Již poměrně rozšířeným dopravně organizačním opatřením jsou tzv. cykloobousměrky. Jedná se o úseky komunikací s jednosměrným provozem motorových vozidel, avšak s povoleným obousměrným provozem jízdních kol. Opatření se užívá tehdy, je-li jinak jednosměrné omezení přímosti neúměrně zatěžující jízdu na kole v území, cyklista by byl jinak nucen si složitě či nebezpečně zajíždět. Cykloobousměrky jsou potřebné zejména v městském prostředí, kde je zjednosměrnování ulic často prostředkem k omezení průjezdné dopravy nebo ke zvyšování počtu parkovacích míst. V rámci zklidněných zón se zajišťuje obousměrný provoz cyklistům dnes již běžně, vždy je ho však třeba vyznačit odpovídajícím svislým značením (E 12a, E 12b, E 12c). Cílem budování vyhrazené infrastruktury pro cyklisty, realizace integračních opatření a zavádění vhodné organizace provozu je zvýšit bezpečnost a zlepšit informovanost a orientaci všech účastníků provozu s důrazem na vyšší zranitelnost skupin preferující aktivní mobilitu.

Dopravní značky jsou obsahem vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Z pohledu cyklisty je pro pohyb v území zásadní skutečnost, kam lze a nelze z pohledu organizace dopravy vjet a naopak, kam je cyklistům vjezd zakázán.



Obrázek: Dopravní značení regulující pohyb cyklistů, zdroj. Atelis, s.r.o.

Současným trendem je také plošné zklidňování dopravy. Zóna 30 (IP 25a/b) je komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu tj. pěší a cyklisty. Cílem je, aby uliční prostor byl bezpečnější, atraktivnější a podporoval sociální interakce a setkávání lidí a tím byl místním komunikacím vrácen jejich původní smysl. K zavádění těchto zón byla zpracována i samostatná metodika, technické podmínky TP218. Zóna 30 se ve smyslu umístění, stavebních úprav, rychlosti a organizace provozu liší od obytné zóny (IP 26a/b).



Obrázek: Zóna 30 a Obytná zóna, zdroj. Atelis, s.r.o.

V Česku zatím minimálně používanou úpravou provozu je řešení „holandského“ typu, které je vhodné zvláště pro ulice, které jsou z hlediska cyklodopravy výrazně frekventované nebo významné. Cyklistická zóna (IZ 9a/b, zavedena vyhláškou č. 84/2016 Sb.) je označení pozemní komunikace, na které je preferován cyklistický provoz před ostatními vozidly. V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce. Jiným vozidlům, než jízdním kolům je vjezd do cyklistické zóny povolen jen tehdy, jsou-li vyznačena ve spodní části dopravní značky. V cyklistické zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h.



Obrázek: Cyklistická zóna, zdroj. Atelis, s.r.o.

Další informace k Zóně pro cyklisty

- V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce.
- Ve spodní části značky se uvedou nápísem nebo vhodným symbolem jiná vozidla než jízdní kola, kterým je vjezd do cyklistické zóny povolen.
- Nejvyšší dovolená rychlost je 30 km/h, přitom řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči cyklistům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo.
- Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.
- V cyklistické zóně musí cyklisté umožnit motorovým vozidlům jízdu.

Příklad z Německa



1.2.4. Potenciální možnosti zklidňování dopravy.

Hlavním cílem zklidňování dopravy je zvýšit bezpečnost silničního provozu a zlepšit lokální podmínky pro bydlení, práci i turismus. Ideální formou pro zklidnění je vytvoření pěší zóny s povoleným vjezdem cyklistům.

V rámci této kapitoly je ovšem pozornost zaměřena na další dvě možnosti zklidnění, kterými jsou: Obytné zóny a sdílené prostory. Tyto druhy zklidnění se používají v zastavěných oblastech města. Cyklista se pohybuje v hlavním dopravním prostoru, který pro něj uzpůsoben.

Základní principy:

- Koexistence chodců, cyklistů i motorových vozidel ve společném prostoru.
- Provoz je založen na zrakovém kontaktu účastníků provozu a vzájemné ohleduplnosti.
- Rychlost jízdy zpravidla nejvýše 20 km/h (zóny 30 a zóny pro cyklisty - 30 km/h).
- Obytná zóna je vhodná spíše do oblasti minimálního provozu motorové dopravy (kolonie rodinných domků), hry dětí v celé šíři ulice jsou dovoleny, tranzit není dovolen.
- Zóna pro cyklisty je primárně určena cyklistům, ale zpravidla přístupná i motorovým vozidlům, zdůrazňuje hledisko hlavního uživatele
- Sdílené prostory se hodí i při vyšších intenzitách provozu (dobré zkušenosti i z frekventovaných křižovatek), hry dětí nejsou dovoleny, tranzitní doprava možná.

Úspěšná opatření v této oblasti obecně vedou ke snížení rychlosti motorových vozidel a přesměrování tranzitní dopravy, což přímo snižuje hluk a množství nečistot v ovzduší, a také pravděpodobnost a závažnost dopravních nehod. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít silnice.

Proces úspěšného zklidňování dopravy se skládá ze tří částí:

- Výběr samotného technického řešení.
- Prodiskutování návrhu s veřejností.
- Prosazování a realizace.

Studie řízení dopravy v obytných částech města ukázaly, že sami obyvatelé jednotlivých částí obcí propagují opatření k eliminaci rizik vznikajících při jízdě vysokou (nedovolenou) rychlostí. Zklidňování dopravy je nejúčinnější, když jsou zohledněny všechny tři části procesu. Pouhá technická/inženýrská opatření nevedou k uspokojivým výsledkům, ale je nutné je vysvětlovat široké veřejnosti. Cílem je, aby si řidiči motorových vozidel uvědomili, že jsou zde i jiní účastníci silničního provozu se stejnými právy.

Obytná zóna

- Značka označuje oblast, kde kromě obecných pravidel provozu na pozemních komunikacích platí zvláštní pravidla pro provoz v obytné zóně.



- V obytné zóně smějí chodci užívat pozemní komunikaci v celé její šířce. Hry dětí na pozemní komunikaci jsou dovoleny jen v obytné zóně.
- Nejvyšší rychlost 20 km/h pro všechny řidiče. Řidič musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo.
- Stání je zde dovoleno jen na místech označených jako parkoviště.

Příklady vhodných řešení (obec Sivice)



Zóna s dopravním omezením

- Značka označuje oblast, zejména část obce, kde platí výstraha, zákaz, omezení nebo příkaz vyplývající z příslušných vyobrazení značky nebo značek.
- V našem případě nejvyšší dovolená rychlost vyplývá ze zákazové značky – 30 km/h.



1.3. Analýza zrealizovaných cyklostezek a cyklotras do roku 2022 Dobrovolným svazkem obcí Kladská stezka a současné cíle DSO

Páteřní cyklotrasa č. 27 Kladská stezka včetně okruhu Rozkoš je součástí strategie Královéhradeckého kraje a jedná se o cyklotrasu I. nejvyšší kategorie. Je zároveň páteřní trasou v České republice a má v budoucnu zajišťovat propojení z Labské stezky do Polska.



Obr.: www.mapa.stavbycyklo.cz

Nadregionální strategie KHK v oblasti cyklo, in line a bike produktů z roku 2016 definovala, v souladu s Nadregionální strategií cyklistické dopravy ČR 2013–2020 a dalšími nadřazenými dokumenty, které páteřní cyklotrasy bude Královéhradecký kraj v tomto období podporovat. Dohled nad realizací této strategie provádí Odbor regionálního rozvoje, grantů a dotací (oddělení regionálního rozvoje) Krajského úřadu KHK.

Královéhradeckým krajem prochází čtyři dálkové cyklotrasy s celkovou délkou 425 km a čtyři regionální cyklotrasy s celkovou délkou 130 km. K podpoře je určeno přes 330 km cyklotras, kde dosud chybí značení či potřebná infrastruktura.

Dálkové cyklotrasy v Královéhradeckém kraji

- Cyklotrasa č. 2 – Labská stezka
- Cyklotrasa č. 14
- Cyklotrasa č. 22 – Příhraniční
- Cyklotrasa č. 27 – Kladská stezka

Regionální cyklotrasy v Královéhradeckém kraji

- ⋯ Propojení cyklotras č. 2 a 14
- ⋯ Propojení cyklotras č. 14 a 27
- ⋯ Cyklotrasa Okolo v. n. Rozkoš
- ⋯ Cyklotrasa Ratibořice



obr.: portál Královéhradeckého kraje

Do doby zpracování této Strategie byly DSO Kladská stezka vybudovány celkem 3 úseky cyklostezek v rámci okruhu vodní nádrže Rozkoš. Okruh Rozkoš, který je nedílnou součástí Kladské stezky, je projekčně rozdělen do 7 úseků, z nichž již úseky č. 5, 6 a 7 byly vybudovány. Dále byly zpracovány projektové dokumentace ke zbývajícím úsekům - č. 1,2,3,4. Tyto mají platná stavební povolení a jsou připraveny k realizaci. Dalšími výsledky je vypracovaná Studie navazujících aktivit v rámci okruhu Rozkoš.

Dalším důležitým úsekem, kde je zpracována projektová dokumentace je úsek Jaroměř – Rychnověk. Tento řeší napojení Kladské stezky na Labskou stezku v Jaroměři.

Trasování je hotové v úseku – napojení okruhu Rozkoš do Náchoda. V úseku Rychnověk – napojení okruhu Rozkoš - probíhá trasování.



Obr: úsek č. 7 okruhu Rozkoše



obr: úsek č. 5 okruhu Rozkoš

Hlavním cílem jak Dobrovolného svazku obcí Kladská stezka, tak i Královehradeckého kraje je výstavba naplánovaných a naprojektovaných úseků:

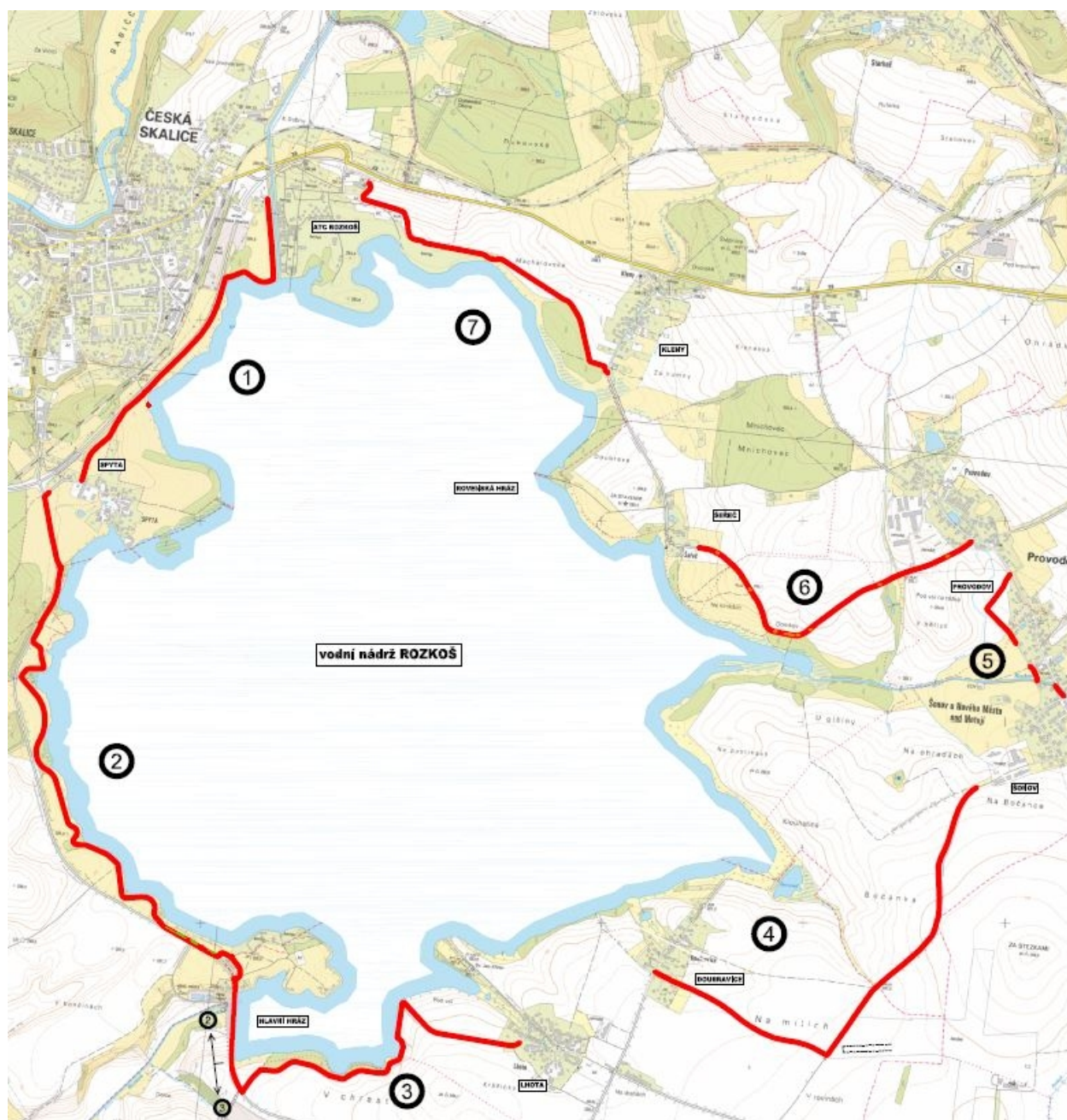
- Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 1
- Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 2
- Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 3
- Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 4
- Stezka Jaroměř – Rychnověk
- Stezka Velká Jesenice – napojení okruh Rozkoš
- Okruh Ratibořice

Veškeré tyto úseky jsou ve strategii Královehradeckého kraje:

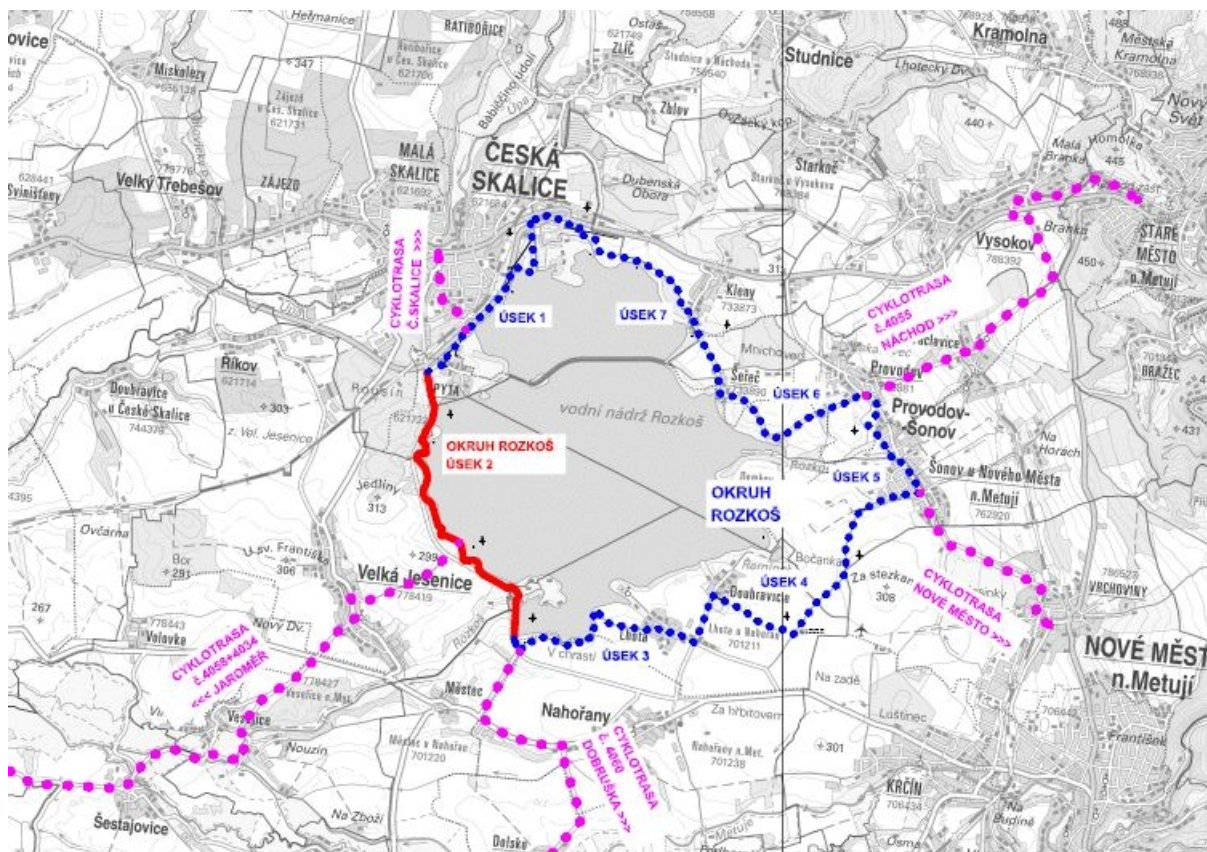
*„Cyklookruh Rozkoš“ - tento záměr je v souladu s aktuální krajskou koncepcí „Nadregionální strategie Královehradeckého kraje v oblasti cyklo, in-line a bike produktů“. Cyklookruh Rozkoš je součástí páteřní cyklotrasy č. 27 – Kladská stezka vedoucí na území Královehradeckého kraje. Dle dané strategie je v kraji prioritní, tzn. že se jedná o cyklotrasu I. kategorie. **Kladská stezka včetně cyklookruhu Rozkoš zůstane strategickou cyklotrasou I. kategorie i v nové Strategii Královehradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy, která se v tuto chvíli připravuje a měla by být v tomto roce schválena.***

Vazbu na „Nadregionální strategii Královéhradeckého kraje v oblasti cyklo, in-line a bike produktů“ má i Strategie rozvoje Královéhradeckého kraje na období 2021 – 2027, jenž v opatření 3.1.3 řeší rozvoj udržitelné dopravy a čisté mobility. Opatření je zaměřeno mj. na budování cyklostezek pro potřeby bezpečné dojížd'ky za prací, do škol a za službami, a zároveň budování cyklostezek na prioritních dálkových cyklotrasách včetně monitoringu jejich návštěvnosti.

Analýzy vedení těchto úseků byla provedena – vždy byly zvažovány stavební náklady, komplikovanost řešení, vedení trasy, majetkové vztahy a další aspekty. Vedení Kladské stezky, tak jak je natrasováno, sebou nese jisté jedinečné aspekty – často po pozemcích Povodí Labe, tak i omezení z hlediska životního prostředí. Z analýzy vychází, že vedení jednotlivých úseků je v současné době, vedena nejvhodnější trasou, často pak jedinou možnou.



obr.: mapa okruhu vodní nádrže Rozkoš a vyznačení jednotlivých úseků – vynechaná místa jsou stávající komunikace



obr.: – úsek č. 2



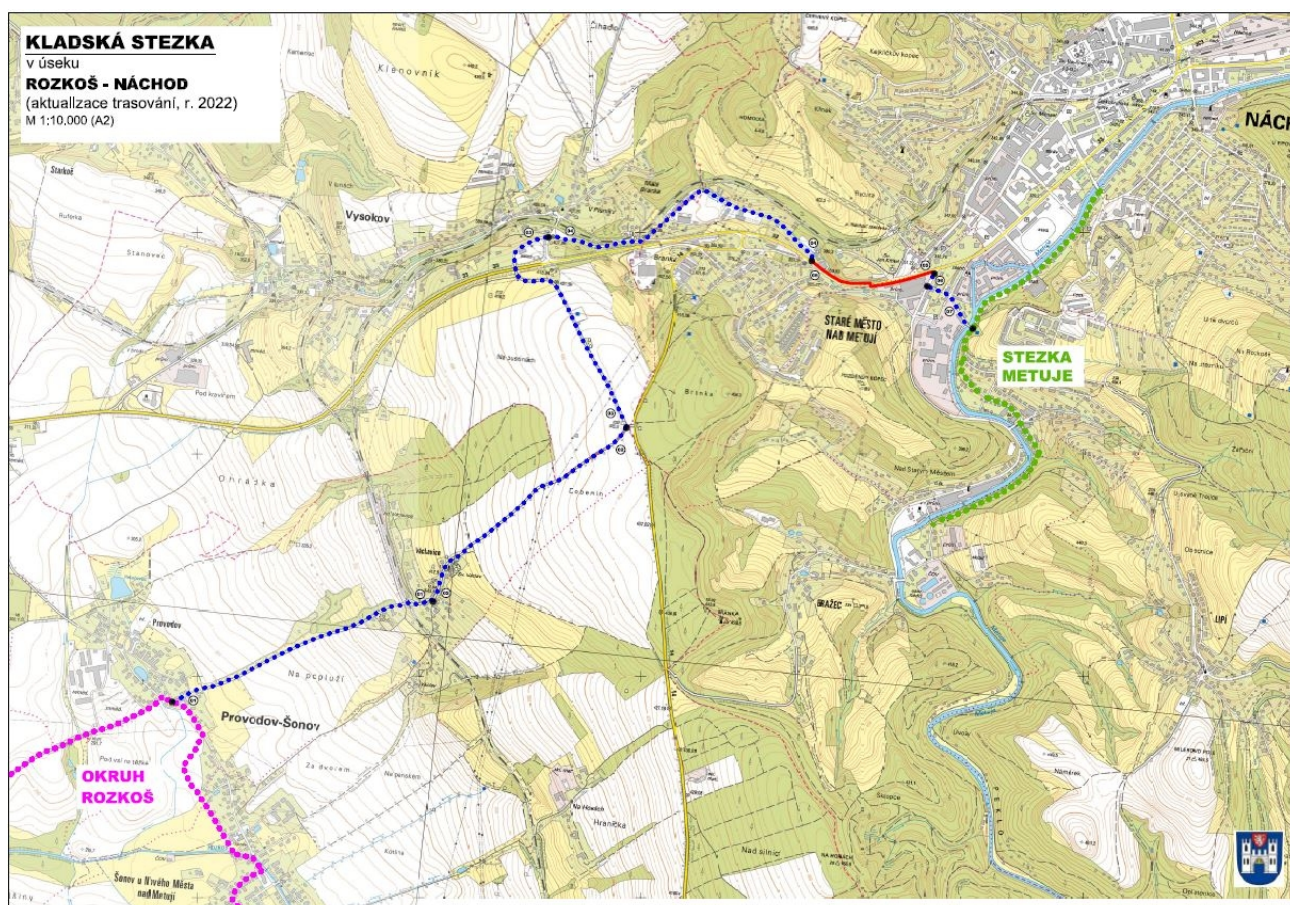
obr.: trasa cyklostezky Jaroměř - Rychnovek

obr.: Kladská stezka – mapový portál www.mapa.stavbycyklo.cz – vyznačení Kladské stezky jako páteřní cyklotrasa ČR



Dalším cíly DSO jsou

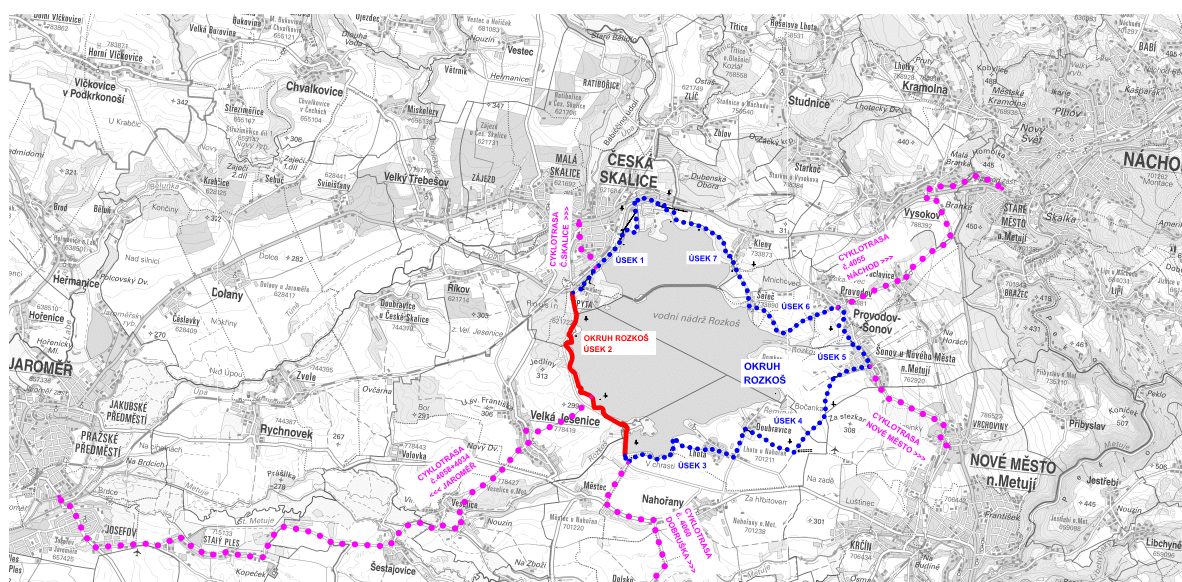
- dokončení trasování s následnou projektovou přípravou úseku Rychnověk – napojení okruh Rozkoš.
- Napojení Kladské stezky na cyklotrasu č. 22 a hraniční přechod v Náchodě cyklostezkou do Polska. Je plánováno úpravami stávající silnice I/33 – viz obr. níže



1.3.4. Analýza možností propojení úseku Kladské stezky na cyklotrasy a cyklostezky s okolními obcemi

Strategie analyzuje již existující propojení Kladské stezky na okolní obce, města, či turistické cíle a navrhuje nové možnosti.

Cílem je tuto myšlenku rozšířit a analyzovat všechny možnosti propojení s okolními obcemi, aby se občané mohli dostat bezpečně v regionu do města, obcí i v rámci svých denních cest do práce, či do školy. V tomto případě je ale nutná spolupráce s okolními obcemi, neboť ony budou budovat úseky na svém katastrálním území. V některých případech bude stačit využít silnic s minimální intenzitou automobilové dopravy, někdy stačí využít polní, či lesní cesty, ale někdy bude nutné vybudovat novou cyklostezku. Ta by se měla vybudovat, pokud intenzita dopravy přesáhne 1500 voz./den. Prioritizace výstavby cyklostezek je dána intenzitou dopravy.



Obr. Propojení okruhu Rozkoš na cyklotrasy v okolí

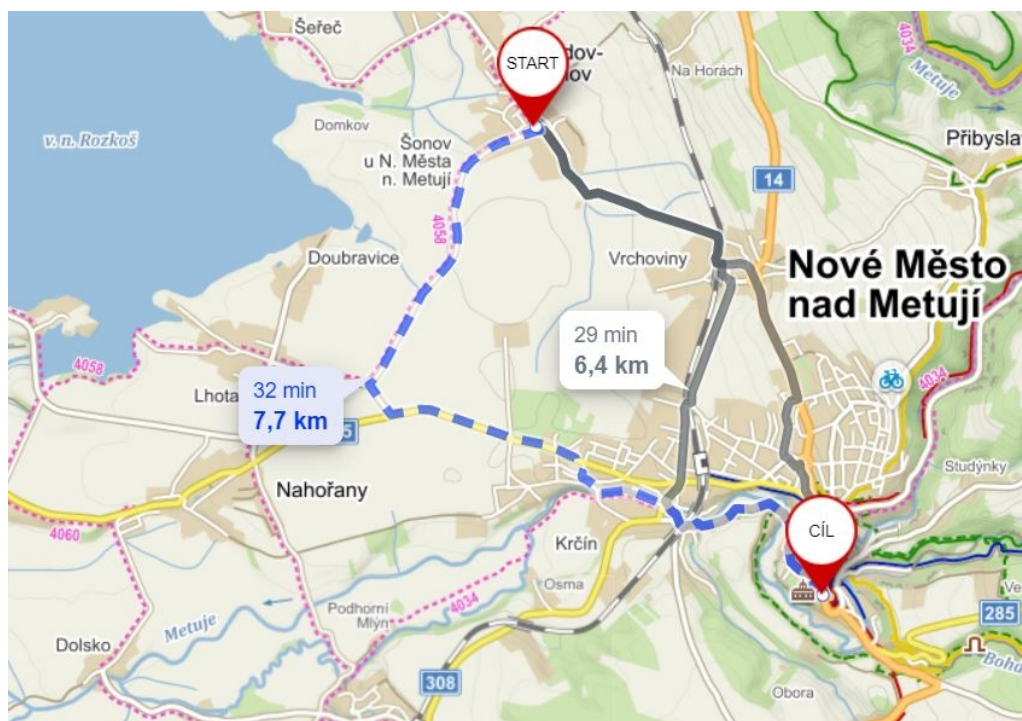
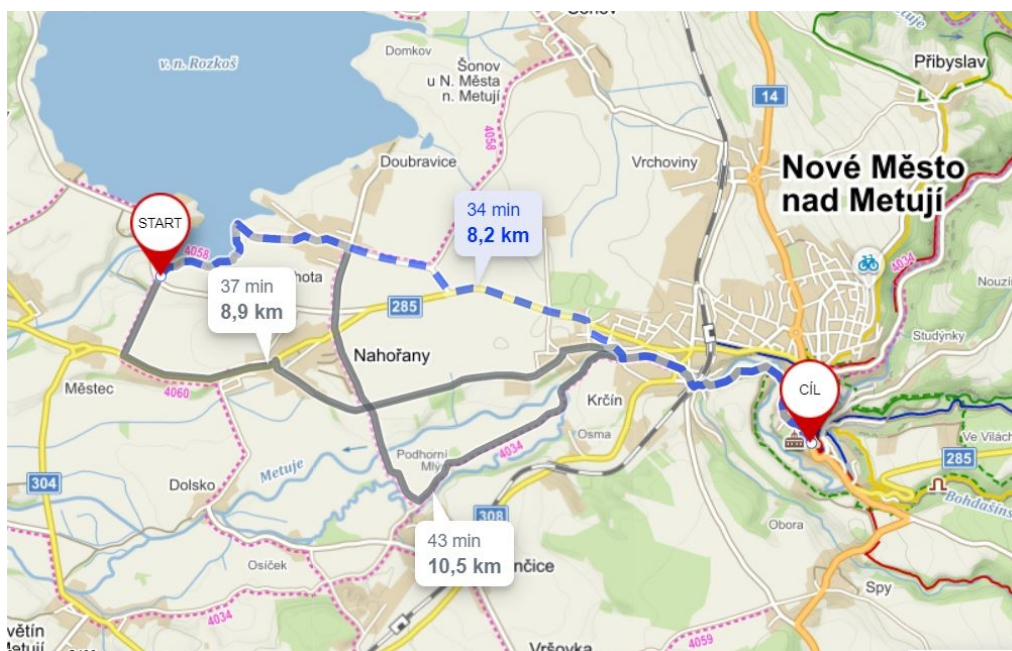


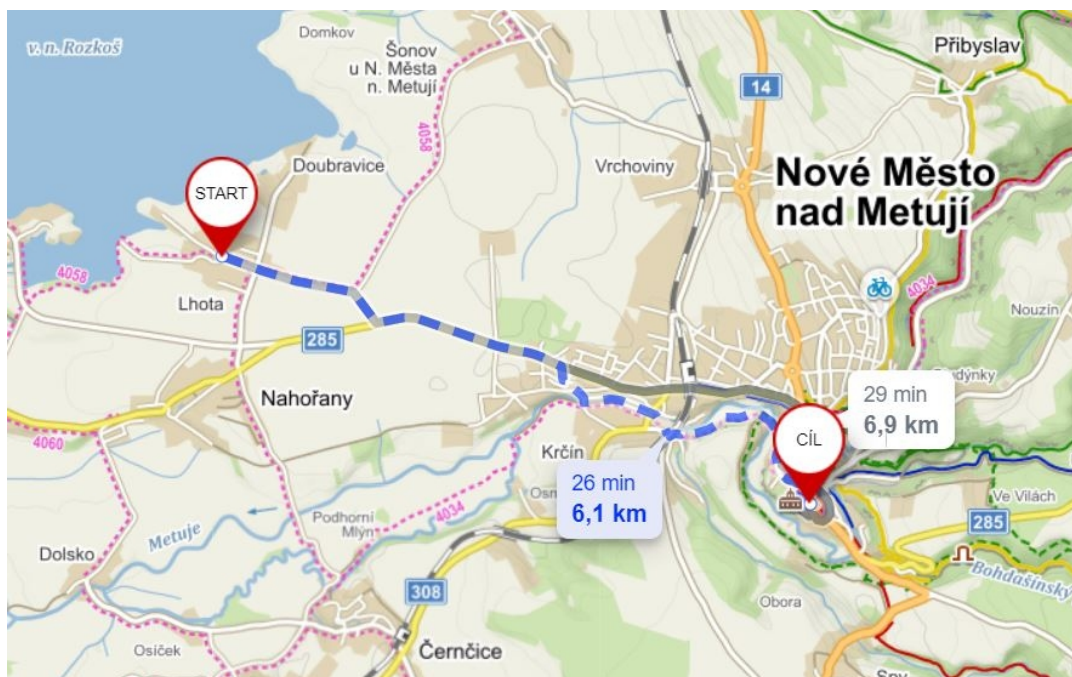
obr.: propojení okruhu Rozkoš na okruh Ratibořice

Jedním z cílů je napojení okruhu Rozkoš na okruh Ratibořice. Tento je naprojektován (viz mapa výše) a připraven k realizaci. Rozšíří se tak nabídka pro cyklisty v okolí České Skalice.

Analýza 1 – Propojení okruhu Rozkoš na Nové Město nad Metují

Možností propojení na jižní části Rozkoše je několik a je naprosto nezbytné. Frekventovanou silnici z České Skalice do Nového Města nad Metují nelze bezpečně cyklisticky využívat, spojení z Provodova Šonova na Nové Město taktéž. Cílem by mělo být vyhnout se těmto komunikacím, což půjde jen velmi obtížně.



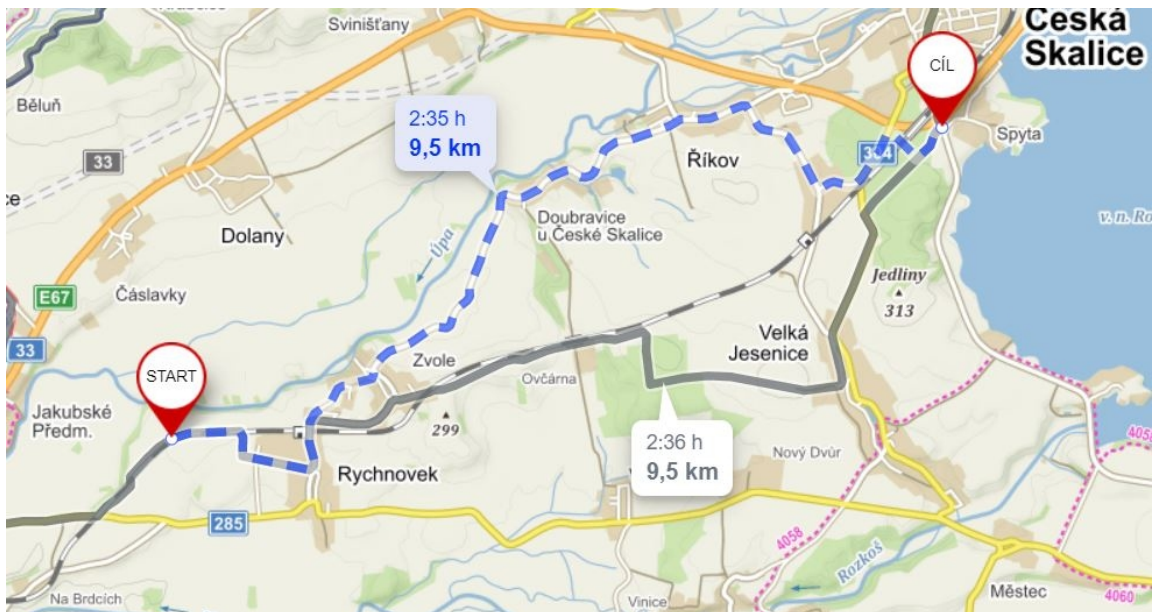


Záměr není jednoduchý, v přímém směru je areál letiště - na Nové Město nad Metují a je nutné vybudovat cyklostezku, která svede cyklisty z okruhu Rozkoš do Nového Města. Variantou by byla propojka z Provodova na Vrchoviny, případně ze Lhoty do Nahořan.

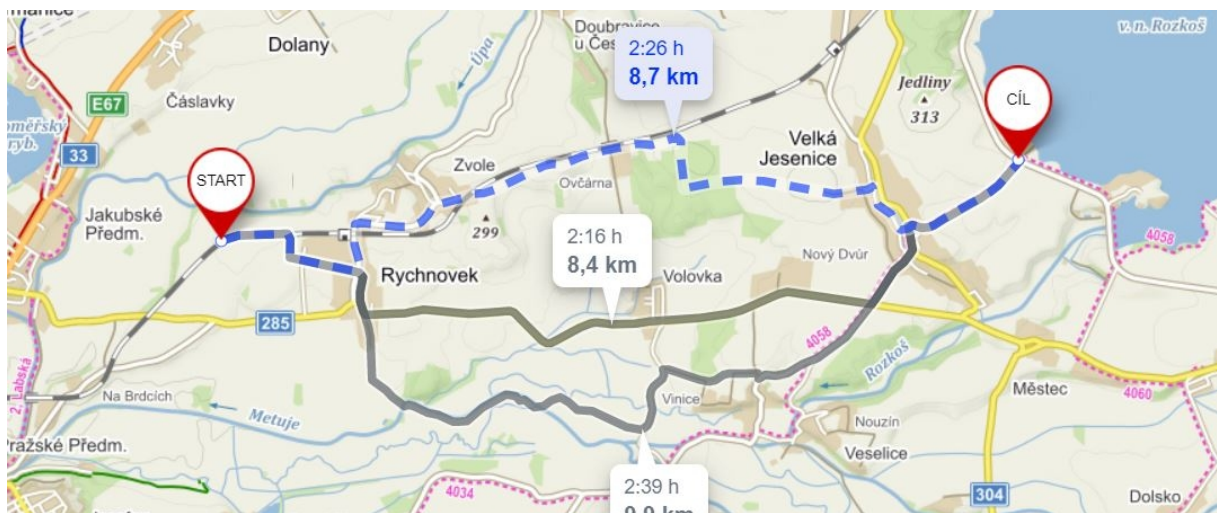
Analýza 2 – řešení vedení cyklostezky z Rychnovka na okruh Rozkoš

Zde se nabízí několik variant k řešení. Původní koncepce uvažovala s vedením stezky po silnici z Rychnovka do Říkova. Tato varianta (1) je kromě obtížné realizace nadto ještě cyklisticky náročná. Další variantou (2) je využití stávajících polních cest, které jsou z větší části v majetku členských obcí a tudíž by tento záměr měl být snáze realizovatelný. Další variantou se ukazuje vedení cyklostezky v rámci rezervy Českých drah, kde je počítáno z dvoukolejným vedením a tudíž je zde možnost v rámci rezervy toto vedení zvažovat. Nevýhodou této varianty je časové hledisko.

Varianta 1



varianta 2



1.3.5. Shrnutí a doporučení pro návrhovou část

Stávající síť cyklistických komunikací v územní dimenzi není dostatečně propojena a nespojuje některé významné cíle a města v okolí. Prioritou DSO by měla být jednoznačně dostavba páteřních cyklistických komunikací. A tak jak dokončení **okruhu Rozkoš – jeho úseky č. 1, 2, 3, 4**, tak zajistit propojení z Labské stezky na Kladskou. Toto bude zajištěno nejprve výstavbou úseku **Jaroměř – Rychnověk**. Nutně tedy musí být dokončen návrh vedení stezky z Rychnovka k okruhu Rozkoš, aby tak došlo k naplnění cíle svazku a tedy budoucímu propojení páteřní trasy Labská do Polska.

Analýza č. 3

Propojení okruhu Rozkoš do Náchoda je natrasováno. V celé délce mimo intravilán obcí se obejde bez větších investic. Nezbytné ovšem budou úpravy vedení trasy při příjezdu do Náchoda. Celá investiční akce je přímo odvislá od vybudování obchvatu Náchoda, nyní není možné stavebně zasahovat do silnice I. třídy I/33.

Podarí-li se vybudovat kompletní Kladská stezka, tak jak je navržena, ovlivní to tato hlediska:

- *Hledisko mobility a dopravy v území* - Bude lépe využít potenciál cyklistické dopravy. Nové stezky přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami nebo v rámci trávení volného času. Navíc cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy nebo kongescemi.
- *Hledisko cykloturistiky v území* - Trh cykloturistiky přinese potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání zážitků. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivá turistická místa v regionu a podpoří i pracovní místa v různých oblastech služeb souvisejících cykloturistiky.
- *Hledisko našeho zdraví* - Nedostatek pohybu je právě jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně – cévních onemocnění. Přínosy pro zdraví pravidelnou fyzickou aktivitou lze shrnout následovně: 50 % snížení rizika koronárních srdečních onemocnění, 50 % snížení rizika onemocnění diabetes dospělých, 50 % snížení rizika obezity a 30 % snížení rizika hypertenze.
- *Hledisko životního prostředí* - Bezpečná síť cyklistických komunikací automaticky přiláká nové cyklisty, a to má příznivý dopad na životní prostředí. Znečištění výfukovými plyny při provozu jízdního kola je nulové, oproti tomu znečištění plyny z individuální automobilové dopravy v posledních letech stoupá. Zvyšování podílu cyklistické dopravy způsobuje snižování hluku v území.

V dnešní době se většina lidských aktivit přesouvá a odehrává mimo domov. Pro většinu cyklistů není problém s větší vzdáleností do cíle, ale převážná část uskutečňovaných cest se odehrává na krátkou vzdálenost. Jednotlivé cesty se uskutečňují hlavně v rámci jednoho města nebo obce a v mnoha případech 60 % až 90 % cest nepřekročí vzdálenost do 6 nebo 7 km.

Nutností je tedy projektování takové dopravní infrastruktury, která by konflikty mezi cyklisty a ostatními účastníky provozu minimalizovala. V závislosti na dané situaci to předpokládá například regulaci rychlosti automobilové dopravy nebo oddělení různých druhů doprav, aby nedocházelo k nebezpečnému křížení. Zvýšená pozornost by se měla soustředit na možnost nezávislé mobility dětí na jízdních kolech, které například dojíždějí do škol.

Cyklistické trasy bez širších dopravních návazností by měly být výjimečné. Ojedinelé úseky by mohly být použity v případě nutnosti segregace dopravy. V praxi se například uplatňuje na nebezpečných místech. Růst cyklistické dopravy ovlivňuje mnoho faktorů umožňujících souvislost, přímost, atraktivnost, bezpečnost a komfort.

Opatření vedoucí k vytvoření souvislé sítě komunikací pro cyklistickou dopravu musí zahrnovat integraci cyklistické a veřejné dopravy. Velký význam mají krátká spojení jako například obousměrný provoz v jednosměrných ulicích nebo možnost přístupu cyklistů do míst, kde je zákaz vjezdu individuální automobilové dopravy.

Z hlediska situování cyklistických tras v území se mohou cyklotrasy třídit na dvě rozdílné skupiny. První skupinou jsou cyklistické trasy nacházející se v intravilánu, druhou skupinou jsou cyklistické trasy nezastavěném území – extravilán.

Rozdělení cyklistických tras dle způsobu oddělení od ostatních druhů doprav:

- Cyklistické komunikace vedené samostatně (stezky pro cyklisty, možnost společné stezky s chodci). Podle urbanisticko – dopravní funkce jsou takové cyklistické komunikace považovány za funkční skupinu D, což jsou nemotoristické komunikace. Z pohledu dopravního významu se jedná o komunikace funkční třídy skupiny D2 – cyklistické. Tyto komunikace jsou doplněny svislým dopravním značením C 8 „Stezka pro cyklisty“.
- Cyklistické komunikace vedené v hlavním dopravním prostoru (vyhrazené nebo ochranné cyklistické pruhy a pásy, opticky oddělené, v případě nedostatku místa)
- Cyklistické komunikace vedené souběžně se stezkou pro pěší (vzájemně výrazně oddělené – optické oddělení a hmatový pás), resp. se smíšeným provozem (stezka pro chodce a cyklisty bez vzájemného oddělení).
- Cyklistické trasy v dopravně zklidněných komunikacích („Zóna s dopravním omezením“ definována svislým dopravním značením IP 25a)

Projektování cyklistických komunikací vychází z všeobecné zásady řešení místních komunikací a parametry jsou zadány v ČSN 73 6110 („Projektování místních komunikací“). Dalším podkladem pro projektování jsou TP 179 („Navrhování komunikací pro cyklisty“), které byly schváleny Ministerstvem dopravy 17. května 2017.

1.4. Značení cyklotras a českoskalické traily

Cyklistické trasy ve městě i mimo něj se označují dopravním značením pro cyklisty (SDZ), které jsou děleny na „Směrová tabule pro cyklisty“, „Návěst před křižovatkou“ a „Směrová tabulka“. K jejich umístění do prostoru silnic a místních komunikací je nutný souhlas správního úřadu a majetkového správce pozemních komunikací. U účelových komunikací je zapotřebí souhlasu vlastníka a Policie ČR. Pravidla pro instalaci SDZ pro cyklisty se liší podle toho, zda se jedná o intravilán nebo extravilán. SDZ se umísťují v obci ve vzdálenosti 10 až 100 metrů a mimo obce se umísťují ve vzdálenosti 30 až 200 metrů před hranicí křižovatky. SDZ se za křižovatkou umísťuje do 100 metrů od hranice křižovatky. Podrobností o užití a umístění konkrétní dopravní značky pro cyklistu jsou uvedeny v TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“, schválených Ministerstvem dopravy ČR. Z nejdůležitějších zásad uvádíme:

- Směrové tabule pro cyklisty – jsou značky informující o čísle trasy, směru k cíli, vzdálenosti k vyznačenému cíli, který je uveden v kilometrech. Jedná se o svislé dopravní značení s kódy IS 19a, IS 19b, IS 19c a IS 19d. Směrové tabule se uplatňují v místech křížení s další cyklistickou trasou nebo v křižovatkách, kde se mění směr stávající cyklistické trasy. SDZ pro cyklisty se instaluje na zvláštní sloupky a v předem daném pořadí směrů. Nejvýše je umístěn přímý směr, pod ním směr vlevo, dále směr vpravo.
- Návěst před křižovatkou pro cyklisty – je značka informující o směru k vyznačenému cíli. Na návěsti je schematicky naznačen tvar následující křižovatky a před špičkou je zpravidla uvedeno číslo cyklistické trasy. Značka má číslo IS 20 a používá se v méně přehledných případech nebo před významnější křižovatkou.
- Směrová tabulka pro cyklisty – je SDZ informující o čísle a směru cyklistické trasy. Jedná se o svislé značení číslo IS 21a, IS 21b a IS 21c. Využívá se k potvrzení správného směru vedení trasy nebo k upřesnění trasy. Pokud se jedná o změnu směru trasy je směrová tabulka doplněna o černou šipku naznačující nový směr trasy.



Směrové tabule pro cyklisty IS 19b a IS 19c.



Návěst před křižovatkou IS 20 a Směrové tabulky pro cyklisty IS 21a, IS 21c.

Územím DSO prochází Kladská stezka č. 27, která má charakter převážně vyhrazené komunikace pro pěší a cyklisty, ale i řada cyklotras, které se na páteřní Kladskou napojují

4058 Šestajovice – Provodov Šonov

4060 Nahořany – Chábory

4059 Nahořany – Spy

4055 Ratibořice - Bražec

4056 Václavice – Slatina nad Úpou

4018 okruh z České Skalice – Červený Kostelec

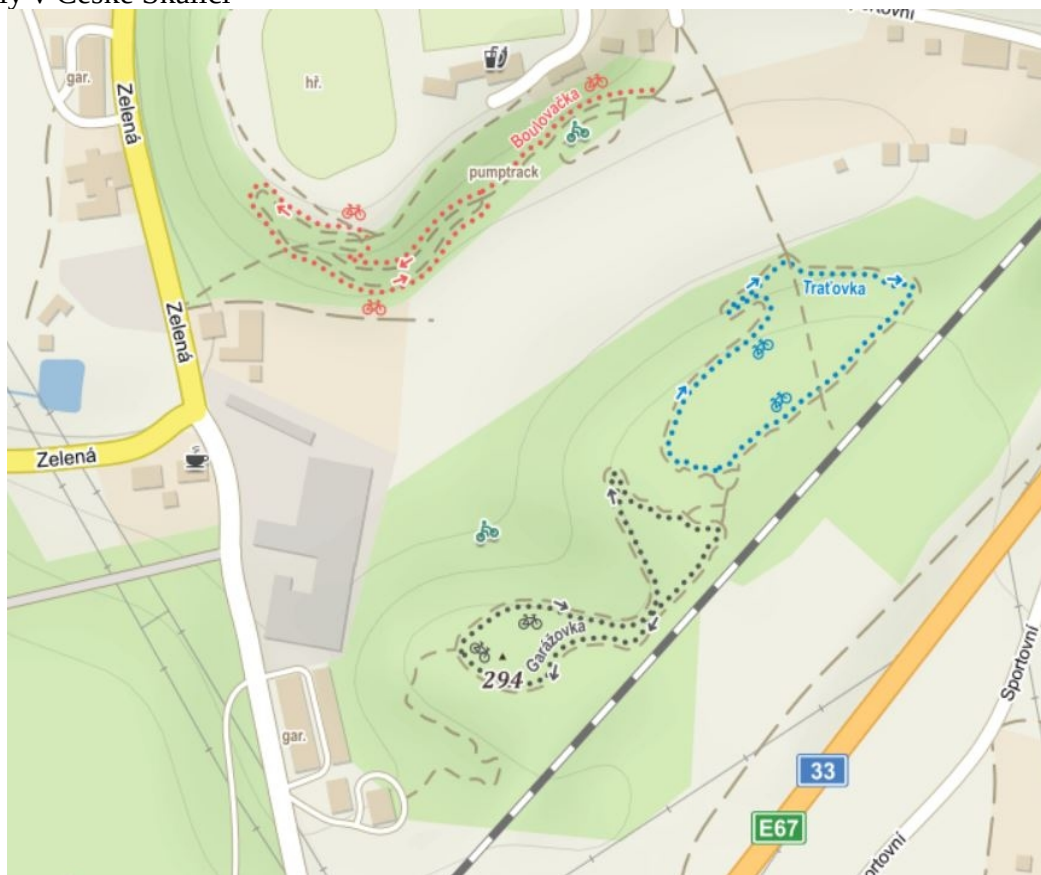
dálková trasa č. 22 – Orlické hory – Krkonoše – Jizerské hory

Českoskalické traily

Pro příznivce terénní cyklistiky ve České Skalici jsou určeny terénní traily, které vznikly v lese u školního hřiště. 2 km trasa je rozdělena do dvou okruhů. Začátek celého trailu a tedy první okruh tvoří trasa na svahu pod školním hřištěm nazvaná BOULOVAČKA, kterou doplňuje jednoduchá pumtracková dráha. Následně je možné přejet do protilehlého severního svahu lesa a projet další okruh, jež tvoří trasa TRAŤOVKA a GARÁŽOVKA. Investorem je město Česká Skalice.

Trail je vybudován jako singltrek, což je zhruba metr široká jednosměrná trať pro horská kola, která respektuje terén, využívá ho a nenarušuje ráz lesa. Obtížnost trailu je dána rychlostí, kterou ho jezdec projede. V menší rychlosti je bezpečný i pro menší děti a začátečníky, vyšší rychlost dodá zábavnost i pro zkušené bikery. Trať má charakter flow trailu, to znamená, že je předvídatelná a konstruovaná tak, aby na ní uživatel minimálně brzdil a pouze využíval terénní vlny a klopené zatáčky.

Obr. Traily v České Skalici



1.5. Parkování pro kola a intermodalita Bike&Ride

Dalším faktorem přispívajícím k rozvoji cyklistiky jsou plochy určené k bezpečnému odstavení a zaparkování jízdních kol. Tento faktor může ovlivnit obyvatelstvo při volbě druhu dopravy. Je nutné počítat s plochami pro odstavování a parkování jízdních kol při připravovaných nebo stávajících stavbách. Tyto plochy by měl vymezit vznikající generel dopravy.

Možnosti odstavení nebo zaparkování jízdního kola:

- Bezpečné stojany, umožňující odstavení nebo parkování jízdních kol, které mohou být instalované dočasně nebo trvale. V každém případě by stojany měly zajišťovat opření jízdního kola a uzamknutí za rám kola. Mezi nejlepší varianty patří tvar obráceného U, který je zabetonovaný a zabraňuje odcizení kola i se stojanem. Další variantou jsou stojany ve tvaru P. tento typ stojanů se však ve městě nevyskytují. Proto je přiloženo ilustrační foto z Třebíče.



Příklad správného provedení stojanů ve tvaru písmene P v Třebíči.

- Bike boxy, maximální bezpečné řešení parkování a uložení kol, nabízí bezpečí uloženého jízdního kola, širokou variabilitu zamykání a automatické pojištění proti krádeži. Bike boxy lze zakoupit jednotlivě nebo i pronajmout. Typy boxů jsou vertikální nebo horizontální. V Příbrami jsou nainstalovány jak u vlakového, tak i autobusového nádraží.



Parkovací bike boxy u vlakového a autobusového nádraží v Příbrami.

- U horizontálních boxů je možnost oboustranného přístupu k boxu, které jsou dělené vnitřní přepážkou, box tak lze využít pro dva uživatele s nezávislým přístupem do boxu.
- Kolárny (úschovné prostory), sloužící pro dlouhodobé odstavení nebo zaparkování kol, se nachází především v místech bydlišť. Nejčastěji jsou úschovné prostory součástí obydlí, které se mohou dále využít i pro umístění kočárků.
- Parkovací dům (cyklověž), automatický samoobslužný parkovací systém pro jízdní kola, je určen k uložení až 118 kol, včetně elektrokol. Náklady na výstavbu parkovacího domu jsou velmi drahé, ale pokud je poptávka vysoká, výstavba se vyplatí. Využití úschovy kola obvykle bývá zpoplatněno. Poplatek za celodenní službu úschovy kola je např. za 5 Kč v Přerově. Parkovací dům nalezneme právě například v Jaroměři.

V rámci plánování Kladské stezky byla zadána studie navazujících aktivit, které jsou postupně budovány a jsou navržena místa pro odpočinek a parkování kol v rámci jednotlivých úseků, kde byla předpokládána nejvyšší potřeba. Vzhledem často k odlehlosti jednotlivých zastavení, byly tyto plánovány tak, aby bylo možné snáze dohlížet na bezpečnost a stav těchto zařízení.

Větší investice z hlediska parkování a odpočinku je plánováno vybudovat po dokončení kompletního okruhu Rozkoš, tak jak je popsáno ve studii navazujících aktivit.

Jedná se o 3 lokality – poloostrov, u autokempu a v Šeřči.

Mimo to jsou při stavbách jednotlivých úseků instalovány stojany na kola, lavičky, altány.

1.6. Ostatní služby pro cyklisty

Rozvoj cyklistiky závisí kromě zřizování cyklistických tras i na dobré informovanosti o cyklistických trasách nebo zajímavostech v regionu a jeho přílehlém okolí. V jednotlivých městech a obcích jsou k dispozici mapy, či letáky v infocentrech o vedení Kladské stezky, které slouží pro lepší orientaci obyvatel.

Hlavním cílem je učinit dopravu na kole pohodlnou, přitažlivou a snadnou. Příklady užitečných služeb pro cyklisty mohou být:

- Stojany se stlačeným vzduchem – stojany instalované se stlačeným vzduchem mohou být podél cyklistických tras nebo v centrech měst. Stojany je možno umístit samostatně nebo jako součást sloupů s informačními tabulemi.
- Prodejní automaty na cyklistické duše – jedná se o prodejní automaty na duše, které mohou obsahovat i sady k jejich opravě a zalepení. Tyto automaty lze umístit na stěny domů. Výhodou je, že si cyklisté mohou duše koupit po celý týden bez časového omezení.
- Samoobslužná servisní místa – původem pochází z rakouského města Salzburg. Tato samoobslužná servisní místa poskytují pumpu a stojan k uchycení kola nebo potřebné nářadí k seřízení kola. Nástroje jsou zaopatřeny proti krádeži viz Obr.

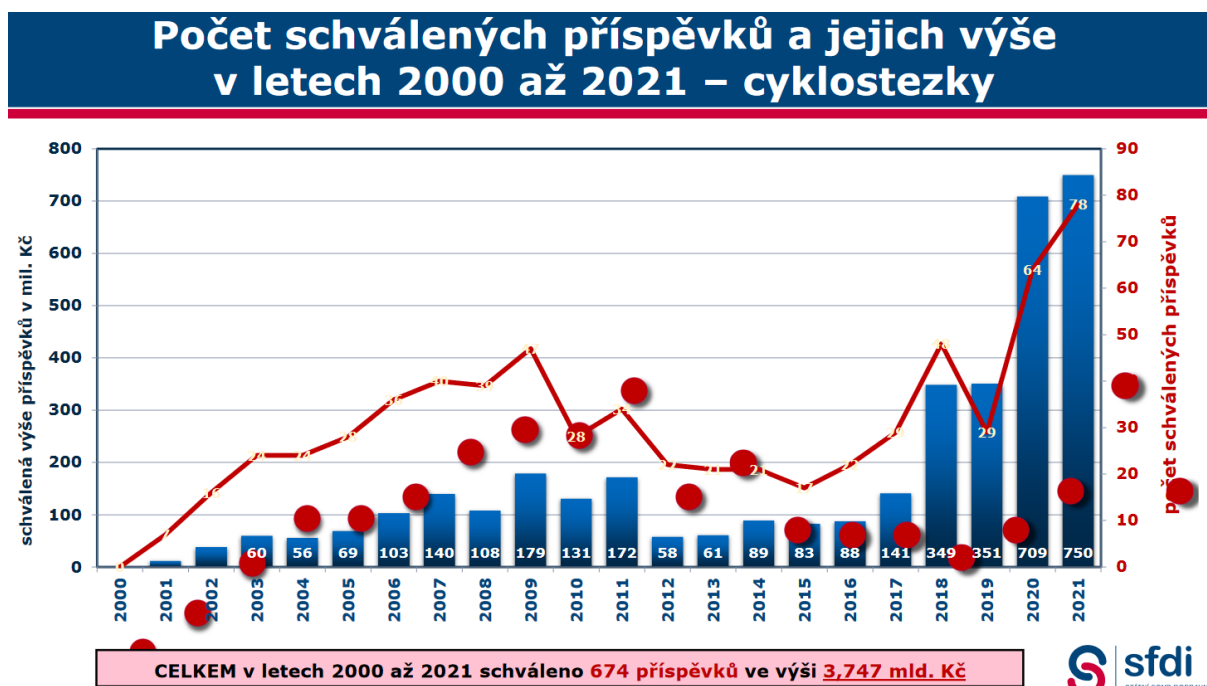


1.7. Zdroje financování na národní a evropské úrovni

Alfou a omegou pro úspěšnou implementaci Cyklostrategie je dostatek finančních prostředků pro realizaci konkrétních cyklistických opatření. Všeobecně je známo, že lze čerpat z evropských, národních a krajských zdrojů. Problém ale nastává v tom momentě, kdy žadatel musí splnit řadu specifických pravidel, aby dotaci obdržel. Občas se totiž stane, že některý úsek nemusí daná pravidla splnit. Jaké jsou tedy možnosti?

1.7.1. SFDI

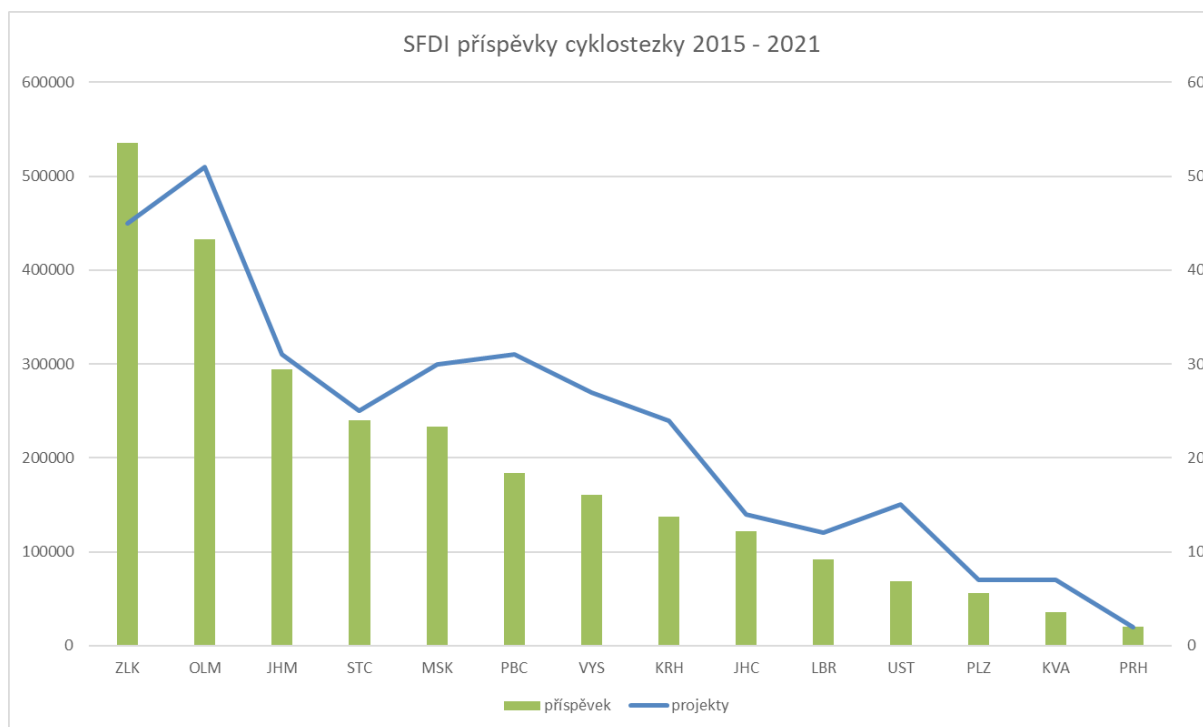
Účelem zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je financování výstavby, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Vše výše uvedené v rozsahu zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury, kterým byl zřízen. Státní fond dopravní infrastruktury financuje nejen velké akce dopravní infrastruktury, ale také komunikace pro cyklisty. Jedná se o jediný dlouhodobý pravidelný nástroj financování výstavby cyklistické infrastruktury na národní úrovni. Poskytování příspěvků probíhá systematicky každoroční výzvou od roku 2000. Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy. Kompletní a aktuální informace jsou k dispozici na [webu SFDI](#).



Obrázek:: SFDI vývoj příspěvků na cyklostezky 2000 – 2021, zdroj: SFDI

Příjemci příspěvku:

- obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jako vlastník místní komunikace, na které se zřizuje cyklistický pruh,
- organizační složka obce (např. městský obvod, městská či místní část) nebo příspěvková organizace zřízená obcí, které vykonávají správu majetku ve vlastnictví obce,
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti,
- kraj jako vlastník budované cyklistické stezky nebo jako osoba provádějící výstavbu cyklistické stezky nebo jako vlastník silnice, na které se zřizuje cyklistický pruh.



Obrázek: Graf SFDI příspěvky na cyklostezky dle krajů 2015 – 2021, zdroj: SFDI

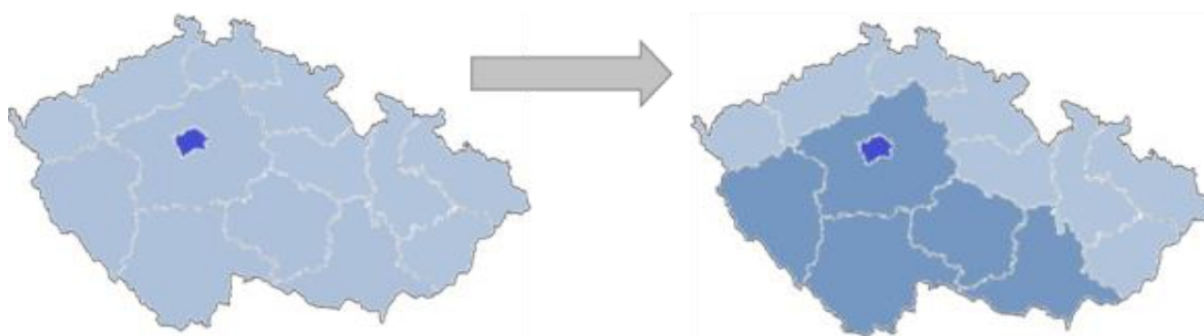
V období 2015 – 2021 bylo ze SFDI v rámci ČR podpořeno celkem 321 projektů a objem schválených příspěvků činil více než 2,6 mld. Kč.

1.7.2. Integrovaný regionální operační program 2021 – 2027

Financování z fondů EU přinášelo pro jednotlivá programová období změny v regionálních operačních programech. V rámci období 2014 – 2020 dosáhla výše příspěvků EU na cyklistickou infrastrukturu prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu více než 2,3 mld. Kč. V České Republice tak vzniklo přes 300 km nových cyklostezek.

Stejně jako v předchozím období bude cílem Integrovaného regionálního operačního programu v období 2021 – 2027 usilovat o vyvážený rozvoj území, zkvalitnit infrastrukturu a zajistit tak udržitelný rozvoj v obcích, městech a regionech. Řídícím orgánem IROP je Ministerstvo pro místní rozvoj, které vyhláší jednotlivé výzvy. Kompletní a aktuální informace jsou k dispozici na webu IROP³.

Politika soudržnosti pro období 2021 – 2027 má 5 hlavních investičních cílů. Podpora čisté městské mobility spadá do cíle 2 – Zelenější, nízkouhlíková a odolná Evropa. V rámci specifického cíle 6.1 - Čistá městská mobilita, bude na aktivitu cyklostezky vyčleněno 4,7 mld. Kč, z toho ITI cca 1,5 mld. Kč. To představuje fakticky 2 x více prostředků než v předchozím období a současně 23 % prostředků na úrovni rozdělení alokace na jednotlivé aktivity SC 6.1. Nová pravidla budou pro členění regionů i spolufinancování, u přechodových regionů se předpokládá 70 % z EU).



Obrázek: Členění regionů IROP 2021 – 2027, zdroj MMR

3 <https://dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/kohezni-politika-po-roce-2020/programy/list/integrovaný-regionální-operacní-program>

Kritéria přijatelnosti projektů v aktivitě cyklo doprava budou umožňovat:

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

Předpokládá se, že projekt výstavby, modernizace nebo rekonstrukce vyhrazené komunikace pro cyklisty na hlavní trase cyklistické dopravy v České republice bude zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která bude realizována na cyklotrase první nebo druhé nejvyšší kategorie podle příslušné krajské strategie rozvoje cyklistické dopravy.

Projekty v obci nad 40 tisíc obyvatel budou dokládat soulad s Plánem udržitelné městské mobility, u obcí do 40 tisíc obyvatel pak bude požadována Karta souladu projektu s principy udržitelné mobility.

IROP využívá nejen dotace, ale také další způsoby využívání finančních prostředků. Pomocí integrovaných nástrojů jsou prostředky EU koncentrovány ve specifických typech území a tím je podporován další rozvoj těchto oblastí, který přispívá k vyrovnání územních rozdílů. Nositeli integrovaných nástrojů jsou příslušná města specifikovaných aglomerací (ITI) či místní akční skupiny (CLLD-MAS). Musí se vymezit priority financování, které jsou součástí integrované strategie pro jejich území. Tyto strategie pak umožní financovat aktivity z různých prioritních os, jednoho či více operačních programů. Tyto nástroje umožňují také financování výstavby cyklostezek.

V rámci IROP je třeba splnit specifická pravidla. Níže lze najít návod, jak je vyplnit.

Specifické pravidlo 1. K projektu realizovanému v obci s více než 40 tis. obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility.

Odpověď:

Toto specifické pravidlo se týká jen Statutárních měst.

Specifické pravidlo 2. K projektu realizovanému v obci se 40 tis. a méně obyvateli žadatel dokládá soulad s Plánem udržitelné městské mobility nebo Plánem dopravní obslužnosti města či kraje **nebo jinou strategií příslušného dopravního módu schvalovanou samosprávou.**

Odpověď:

Obec/město má dvě možnosti. Buď se může odvolat na **svůj strategický dokument, což je tento**. Rovněž se může odvolat na krajskou Cyklostrategii, **neboť příslušný dopravní mód je cyklistická doprava a samospráva je Královéhradecký kraj. Podmínkou totiž je, aby každý úsek, o jehož podporu bude město žádat, musí být součástí této platné strategie (ať již v textové nebo mapové části).**

Specifické pravidlo 3. Projekt je v souladu s Dopravní politikou České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050.

Odpověď:

Obecně se žadatel může odvolat na Dopravní politiku, na strategický cíl 1.: Udržitelná mobilita, dále na Specifický cíl 1.3.: Optimalizace jednotlivých druhů dopravy a zde na cyklo dopravy, kde je uvedeno: Podmínky pro rozvoj cyklo dopravy v rámci dopravní obslužnosti se začaly systematicky rozvíjet v 90. letech, přičemž trvalo určitou dobu, než i cyklo doprava začala být vnímána jako plnohodnotná součást dopravy. Bohužel i dnes se ještě objevují hlasy, že značení cyklostezek na městských komunikacích omezuje rozvoj individuální dopravy. Přitom právě cyklo doprava má hlavní výhodu nejen v bezemisnosti dopravy, ale rovněž v úspoře veřejného prostoru. Potenciál

cyklodopravy je značný, což dokládají zkušenosti ze západoevropských měst. Na druhou stranu je třeba ale zohlednit, že v podmínkách ČR se jedná do značné míry o sezonní způsob dopravy, což dokládá např. Ročenka dopravy TSK. Je to dáno zejména klimatickými podmínkami, kdy občasně zimní mrazové epizody a sněhové přehánky a letní vlny veder brání celoroční cyklistice ve větším rozsahu. Proto i v plánech udržitelné městské mobility je nutné rozlišovat města podle geomorfologie, neboť v hornatém území jsou klimatické podmínky z hlediska celoroční cyklodopravy značně obtížnější. Hned první opatření je zaměřeno „*Dobudovat síť cyklostezek*“
Dále Dopravní politika zahrnuje kapitolu Návazné procesy. Její součástí je pak kapitola Koncepce městské a aktivní mobility. Dokument byl vládou schválen 11. 1. 2021. Kapitola 2.3.4. se pak týká dané problematiky: **Podporovat financování a rozvoj infrastruktury pro aktivní mobilitu. Mimo jiné v úvodu se píše:** Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi na úrovni tzv. místních komunikací, tzn., jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi. Cílem je pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Tento cíl se dá naplnit následujícími specifickými cíli.

Specifické pravidlo 4. Infrastruktura/výstupy projektu nejsou zranitelné z hlediska potenciálních dlouhodobých důsledků změny klimatu a úroveň emisí skleníkových plynů, které při projektu vzniknou, je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050.

Odpověď:

Každá obec/město je povinno zpracovat Dokumentaci k prověřování z hlediska klimatického dopadu, kamenem úrazu může být zranitelnost infrastruktury. Na druhou stranu výstavba cyklostezky je v souladu s cílem klimatické neutrality do roku 2050. Proto se také budují, aby se jezdilo méně auty. Možná tuto věc je potřeba zvýraznit. Aut je moc a je třeba hledat alternativy.

Specifické pravidlo 5. Projekt je realizován v městské oblasti nebo zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy

Odpověď:

Nejprve je nutné si definovat, co je městská oblast. Definice plyne z dohody mezi Královéhradeckým krajem a Ministerstvem pro místní rozvoj. Za městskou oblast jsou pak považována všechna města, která jsou považována za městské oblasti. Česká Skalice, Náchod a Jaroměř spadá do této oblasti.

Pokud plánovaná cyklistická stezka začíná mimo městskou oblast, ale dotkne katastru městské oblasti, pak se počítá, že tato stezka spadá do městské oblasti. Dokonce, pokud se prokáže, že ze dvou městských oblastí vedou cyklostezky a chybí jen krátký úsek, který by propojil tyto dvě cyklostezky, které vedou z městských oblastí, pak by i tento úsek je možno považovat za úsek, který je součástí městské oblasti. Musí se ale jednat o cyklostezky, nikoliv však o komunikaci např. označenou dopravním značkou B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Pokud jste se dostali do této patové situace, zkuste aspoň vyměnit toto dopravní značení za jinou dopravní značku, tzv. cyklistickou ulici (viz níže),

Pokud výše uvedené kritérium obec nesplňuje, pak je nutné se zaměřit na druhou část kritéria, kde se píše: **zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy.** Neboli je klíčové najít u plánované cyklostezky nejbližší zastávku veřejné dopravy, ať již se jedná o autobusovou, či vlakovou zastávku. Pokud takovou zastávku obec najde, pak už se jen zdůvodní, že cyklista dojedne na zastávku a dále pokračuje veřejnou dopravou do městské oblasti (viz výše).

Jelikož města v DSO splňují specifické pravidlo 5., pak si může vybrat ze dvou možností, podle kterého bude projekt hodnocen.

Specifické pravidlo 5.A. Projekt výstavby, modernizace nebo rekonstrukce vyhrazené komunikace pro cyklisty sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami je zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která:

- svádí cyklistický provoz z pozemní komunikace s intenzitou motorové dopravy vyšší než 3000 vozidel/den,
- nebo je navržena k zajištění obsluhy území jedné či více obcí s celkem více než 500 obsazenými pracovními místy,
- nebo je navržena k zajištění obsluhy území jedné či více obcí s celkem více než 4000 obyvateli,
- nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 750 obsazenými pracovními místy,
- nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 6000 obyvateli

Odpověď:

Žadatel musí splnit jedno z kritérií. Pokud není splněna podmínka, pak je odpověď nerelevantní. V tomto případě pak obec/město musí splnit specifické pravidlo 5.B., kdy jejich stezka musí ležet na hlavní trase cyklistické dopravy v královehradeckém kraji.

Specifické pravidlo 5.B. Projekt výstavby, modernizace nebo rekonstrukce vyhrazené komunikace pro cyklisty na hlavní trase cyklistické dopravy v České republice je zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která je realizována na cyklotrase první nebo druhé nejvyšší kategorie podle příslušné krajské strategie rozvoje cyklistické dopravy. Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá soulad projektu s cyklotrasou dle strategie rozvoje cyklistické dopravy příslušného kraje a současně vyjádření krajského úřadu příslušného kraje o souladu projektu s cyklotrasou první nebo druhé nejvyšší kategorie dle krajské strategie rozvoje cyklistické dopravy potvrzuje tento soulad.

Odpověď:

Jak již bylo napsáno výše. Pokud obec/město žádá na realizaci cyklistické komunikace a splňuje specifické pravidlo 5. a současně nesplňuje specifické pravidlo 5.A., pak se může odvolat na toto specifické pravidlo, pokud tedy cyklostezka leží na cyklotrase první nebo druhé nejvyšší kategorie krajské Cyklostrategie. Pokud opatření bude realizováno na Kladské stezce, pak patří do této kategorie.

Kategorizace pak má ještě další význam. V této chvíli se chystá dohoda mezi MD, Asociací krajů a SFDI, na základě které by kraje měly získat finanční prostředky na ty úseky, které leží na těchto hlavních trasách, ale nemohou získat dotaci ani z evropských, ani z národních fondů.

Jedná se o případ, kdy cyklistická komunikace neleží v hlavní oblasti, nebo není napojena na zastávku veřejné dopravy, nebo se jedná o úseky, které mají být označeny dopravní značkou B11 – Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Rovněž se jedná o úseky, které například vedou po lesních cestách a správce odmítá dát souhlas s vybudováním cyklistické komunikace.

V případě lesních cest by se mohlo dokonce jednat o určitou „revoluci“, kdy sám správce lesů vybuduje tuto cestu, a to z dotačních prostředků Ministerstva zemědělství, jak je to nyní např. naplánované v Olomouckém kraji, na cyklostezce Romže mezi Prostějovem a Konicí.

Specifické pravidlo 6. Projekt zajišťuje bezpečnost a bezbariérovost dopravní infrastruktury pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích.

Odpověď:

V kritériu se píše, že z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá zohlednění specifických potřeb osob se sníženou schopností pohybu, orientace anebo komunikace v přístupu k nové, modernizované nebo rekonstruované dopravní infrastruktuře. Pokud ale bude obec chtít vybudovat cyklistickou stezku, která bude označena dopravní značkou C8, pak stačí jen stručný popis a odůvodnění, že se zde neřeší bezbariérovost dopravní infrastruktury pro všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích. Pokud chce vybudovat společnou stezku pro chodce a cyklisty, označenou dopravním značkou C9, pak musí projektová dokumentace splňovat kritérium realizace bezbariérových staveb.

Specifické pravidlo 7. Minimálně 70 % stavebního a demoličního odpadu z projektu bude připraveno k opětovnému použití.

Odpověď:

Každá obec/město popisuje ve studii proveditelnosti tzv. plán přípravy.

Bonus - specifické pravidlo 8.

Jelikož je nově uznatelným nákladem v IROP i Cyklistická zóna, pak se doporučuje, aby se ve výjimečných případech změnilo dopravní značení ze Zákazu všech motorových vozidel na Cyklistickou zónu, tak jak je to běžné v zahraničí, např. v rakouském Klagenfurtu (viz foto).



Problém je také možné řešit prostřednictvím pozemkových úprav: <https://www.stavbycyklo.cz/statni-pozemkovy-urad>. Neboli je nutné prověřit, zda se v oblasti neplánují provádět pozemkové úpravy.

Cílem není ale v této chvíli zasahovat do značení cyklotras, neboť to bude předmětem realizace navazujících opatření.

1.7.3. Ministerstvo pro místní rozvoj

Systémové dotace do cestovního ruchu poskytovalo MMR v období od roku 2016 prostřednictvím Národního programu cestovního ruchu v regionech (NPPCRR), odkaz na web je zde⁴. Cílem dotačního programu je zvýšení potenciálu a konkurenceschopnosti regionů, usnadnění pohybu návštěvníků v destinacích, rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu, rozproštění návštěvnosti, rozvoj kvality služeb a v neposlední řadě podpora socioekonomických přínosů cestovního ruchu. Jedná se o národní dotační titul spolufinancovaný z prostředků státního rozpočtu zahrnující 2 podprogramy:

- Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu
- Marketingové aktivity v cestovním ruchu

Výzva podprogramu Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu 2022 disponovala částkou celkem 200 mil. Kč, která se dále dělila do dílčích dotačních titulů:

- Nadregionální aktivity
- Základní a doprovodná infrastruktura
- Veřejná infrastruktura

Z oblasti podpory rozvoje cyklistiky bylo možné realizovat na základě níže uvedených podporovaných oblastí aktivity jako:

Podporované oblasti	Příklady podporovaných aktivit
Monitoring návštěvnosti	Pořízení elektronických sčítačů (včetně SW) na sledování návštěvnosti v atraktivních turistických cílech a trasách regionu – doplňková aktivita projektového záměru zaměřeného i na další aktivity
Doplňkové služby a vybavenost dálkových a regionálních tras pro lyžařskou, vodní, cyklo, pěší turistiku a další udržitelné formy turistiky	Výstavba / budování odpočívadel a sociálního zázemí (včetně sociálních zařízení – tj. toalet) pro uživatele regionálních i dálkových cyklotras (včetně řešení pro bezpečné uložení a parkování jízdních kol a příslušenství), pořizování informačních panelů na trasách.
Ekologicky šetrná doprava návštěvníků v turistických regionech	Rekonstrukce autobusů / mikrobusů na ski / cyklobusy, pořízení přívěsů na kola / lyže
Doprovodná infrastruktura cestovního ruchu v regionu	Budování doprovodné infrastruktury pro aktivní formy udržitelné turistiky (např. vyhlídková místa, rozhledny, prvky zábavně naučné infrastruktury, sociální zázemí včetně sociálních zařízení – tj. toalet, samo-obslužný cyklopoint, stojany na kola, místa pro odpočinek turistů aj.).

Poskytovaná výše dotace v rámci výzvy 2022 byla maximálně do 50 % uznatelných nákladů/výdajů z celkového rozpočtu akce, maximálně však 10 mil. Kč. Realizace akce je pak možná do konce 11/2023. Povinnou součástí projektu je také propagace výstupu akce.

Pro rok 2023 se předpokládá ze strany MMR významnější změna programu s ohledem na minimum úprav v období 2016 – 2022, připomínky příjemců a krajů a také nové trendy v cestovním ruchu.

4 <https://mmr.cz/cs/narodni-dotace/cestovni-ruch/narodni-program-podpory-cestovniho-ruchu-v-regione>

2. NÁVRH KONCEPCE

2.1. Vize a hlavní strategické cíle

2.1.1. Vize

Základní VIZE chce nabídnout všem obyvatelům v územní dimenzi DSO možnost bezpečné, pohodlné a efektivní přepravy. S rostoucí populací a přibývajících pracovními místy velmi sílí tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Způsob, jakým se lidé přepravují po regionu, značně ovlivňuje kvalitu života ve území. Proto nabízíme novou vizi budoucího uspořádání mobility. Dopravu chceme řešit v souvislosti s kvalitou života jako takovou. Na dopravní řešení se nelze dívat jen z inženýrského pohledu, ale i z pohledu člověka, nakolik dopravní infrastruktura ovlivňuje životní styl a životy lidí.

V takovém kontextu se nejen cyklistická doprava, ale celá doprava a mobilita týká řady oblastí lidského života:

- **Každodenní život.** Území DSO nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život.
- **Prostor v obcích a městech DSO** je místem pro relaxaci a estetické zážitky, a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kteří prostorem pouze procházejí nebo projíždějí.
- **Vysoká dostupnost.** V území DSO vždy existuje dopravní prostředek, jímž se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B. Cyklostrategie DSO vyhovuje rozmanitým způsobům dopravy.
- **Trvale udržitelná infrastruktura.** V území DSO je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže v regionu efektivně přepravovat, aniž by přitom trpěla kvalitou prostoru, obecná dostupnost či kvalita života.
- **Bezpečnost.** Lidé v území, kteří chodí pěšky a jezdí na kole, v něm vytvářejí pocit bezpečí.
- **Setkávání.** Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života a region má být ideálním místem právě pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi. Jedná se prostor, kde můžeme pozorovat, jak žijeme a jakými principy se řídíme.
- **Aktivní a zdravý region.** Území DSO je zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.

Hlavní snahou DSO je koncepční přístup k problémům cyklistické dopravy (resp. k dopravě ve městě jako takové). Cílem tohoto materiálu je začlenění a integrace cyklistické dopravy do dopravního systému regionu tak, aby se jízdní kolo stalo plnohodnotným, bezpečným a konkurenceschopným dopravním prostředkem pro každodenní využití.

2.1.2. Strategické cíle a vize DSO z pohledu cyklistiky

Cyklostrategie 2030 definuje vizi, jednotlivé strategické cíle, konkrétní opatření a aktuální úkoly a záměry podporující cyklistickou dopravu a bezpečný bezbariérový pohyb v regionu.

Vizí DSO je zvýšení podílu cyklistů v dopravě, vytvoření vhodných a zároveň bezpečných podmínek pro jízdu na kole, zlepšení kvality parkování kol, plošné zklidňování i omezování dopravy a zprůjezdění jednosměrných komunikací pro cyklisty.

K naplnění výše uvedené vize je nutno stanovit následující **strategické cíle**:

- **Zvýšit počet cyklistů**, resp. usilovat o to, aby v regionu jezdilo na kolech více občanů
- **Vytvořit podmínky pro mobilitu** a optimalizovat sítě cyklostezek a cyklotras, resp. najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.
- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost jednotlivých tras, resp. odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- **Vytvořit zázemí v cíli**, resp. zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, zajistit dostatečné hygienické zázemí pro zaměstnance při dojíždění do práce na kole.
- **Realizovat účinnější kampaně**, resp. zefektivnit propagaci cyklistické dopravy pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistické dopravy a jejích důsledků pro naše zdraví, dále pomocí dopravní výchovy a komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- **Vytvořit podmínky pro aktivní odpočinek**, resp. podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné infrastruktury pro cyklisty, aby bylo kam jezdit ve volném čase a na dovolenou, a podpořit tak rozvoj cestovního ruchu v rámci regionu DSO.

2.2. Strategická část – cíle, oblasti, opatření

2.2.1. Specifický cíl 1 Realizace cyklistické infrastruktury

Oblast 1. POSTUPNĚ BUDOVAŤ PÁTEŘNÍ SÍŤ CYKLOTRAS

- 1.1. INTRAVILÁN - postupně, dle roční etapovosti, realizovat integrační opatření na jednotlivých cyklotrasách
- 1.2. BEZPEČNOST - postupně dle roční etapovosti realizovat bodová opatření směřující ke zvyšování bezpečnosti cyklistů:
- 1.3. EXTRAVILÁN – prioritně vybudovat páteřní stezky Kladské stezky, viz níže a dále zajistit propojení Kladské stezky s okolními obcemi, ležící mimo územní dimenzi DSO, které budou sloužit jak pro dopravu do práce, škol a za službami, tak volnočasovým aktivitám.

Páteřní cyklotrasy jsou definované v analýze, v kapitole 1.3.

- **Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 1**
- **Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 2**
- **Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 3**
- **Stezka okolo v.n. Rozkoš – cyklookruh Rozkoš - úsek č. 4**
- **Stezka Jaroměř – Rychnovek**
- **Stezka Velká Jesenice – napojení okruh Rozkoš**
- **Okruh Ratibořice**

Bodovaná opatření jsou definovaná v analýze, v kapitole 1.3.4.

Oblast 2. UTVÁŘET CELÝ REGION V MĚSTSKÝCH A OBEČNÍCH OBLASTECH PŘÁTELSKÝ K CYKLISTŮM

1. ZÓNA 30, OBYTNÉ a PĚŠÍ ZÓNY - uvolnit komunikace od parkujících automobilů
2. JEDNOSMĚRNÉ POZEMNÍ KOMUNIKACE – prověřit možnost obousměrné jízdy cyklistů ve všech jednosměrných ulicích ve městě
3. ZÓNA PRO CYKLISTY - prověřit možnost zavedení

Opatření jsou popsána v analýze, v kapitole 1.2.4.

Oblast 3. ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

1. KVALITA - dávat podněty k údržbě, správné umístění zařízení na komunikacích – dešťové vpusti, přenosné dopravní značení apod., počítat s potřebnými prostředky na opravu a údržbu cyklostezek,
2. BEZBARIÉROVOST - zajistit průjezdnost bez překážek i při zimní údržbě a čištění ulic/silnic, zajistit označení neodstranitelných překážek, osvětlení na trasách.

Oblast 4. DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY KOL

1. KONCEPCE - zpracovat celkovou koncepci parkování jízdních kol, řešení stávajících koláren, místní koordinátor městské mobility ve spolupráci s příslušnými obcemi připraví strategii parkování jízdních kol, včetně identifikování deficitů v zařízeních pro parkování kol ve veřejném prostoru (obchodní centra, školy, dům s pečovatelskou službou a další veřejné budovy).
2. PARTNEŘI - nabídnout místním firmám a spolkům spolupráci při vytváření koncepce.

Oblast 5. PROPOJENÍ CYKLISTICKÉ A VEŘEJNÉ DOPRAVY

1. ZASTÁVKA - zajistit více možností parkování a úschovy jízdních kol na zastávkách, místní koordinátor mobility vypracuje program možností parkování jízdních kol u zastávek veřejné dopravy, zajistit zkvalitnění okolí stávků na kola u nádraží apod.

Oblast 6. SLUŽBY

1. SLUŽBY - podporovat realizaci navazujících infrastrukturních služeb pro cyklisty

2.2.2. Specifický cíl 2 – Propagace & Bezpečnost & Monitoring

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- 1.1. AKČNÍ PLÁN & PUBLIC RELATIONS - vytvořit specifický akční plán marketingové podpory cyklistické dopravy, spolupráce se zaměstnavateli, školami a dalšími subjekty
- 1.2. Kampaň 10000 kroků – realizovat kampaň
- 1.3. DO PRÁCE NA KOLE – realizovat kampaň „Do práce na kole“
- 1.4. DO ŠKOLY NA KOLE – realizovat kampaň „Do školy na kole“
- 1.5. NAKUPUJ NA KOLE – realizovat kampaň „Nakupuj na kole“
- 1.6. SENIOŘI – realizovat kampaň a podmínky na podporu cyklistické dopravy mezi seniory
- 1.7. VOZÍČKÁŘI - realizovat kampaň a podmínky na využití stezek pro handicapované

Oblast 2. BEZPEČNOST & MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA

1. MOBILITA & DOPRAVNÍ VÝCHOVA - podporovat rozšíření komplexní dopravní výchovy na místní úrovni
2. OHLEDUPLNOST - posilovat ohleduplnost mezi řidiči automobilů, cyklisty a chodci
3. PREVENCE KRÁDEŽÍ KOL - podporovat vznik preventivních programů proti krádežím kol

Oblast 3. VÝZKUM & MANAGEMENT DAT

1. DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ – průběžně monitorovat vývoj chování v oblasti mobility (průzkum dopravy, jaké dopravní prostředky lidé využívají, realizovat sčítání cyklistů).
2. DATA – zavést systém získávání dat spojených s cyklistickou dopravou (nehodovost, délka a kvalita cyklistických tras).
3. POTŘEBY CYKLISTŮ – průběžně zjišťovat potřeby cyklistů, zpětná vazba (dotazníkové šetření (otevřené nebo uzavřené otázky, veřejná setkání, kulaté stoly a workshopy, návštěvy dotčených lokalit, kontaktní místo, e-mail, telefon pro sdělování potřeb a problémů cyklistů).

2.2.3. Specifický cíl 3 - Cykloturistika & volnočasové aktivity

Oblast 1. MARKETINGOVÁ PODPORA PRODUKTU ČESKO JEDE

- i.1. CYKLOPRODUKT - vytvořit a zkvalitňovat místní cykloturistické produkty
- i.2. PREZENTACE – zajistit souhrnnou prezentaci DSO. Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky, a to prostřednictvím: cykloportálu, aktualizace mapy cyklotras města, jednoduchého letáku, moderních informačních technologií (DVD), realizace kampaní na místní úrovni, spolupráce na jednotné propagaci s dopravci, kteří nabízejí možnosti převozu a půjčoven jízdních kol do vzdálenějších lokalit, které jsou vzhledem k fyzické či časové náročnosti cyklistou hůře dosažitelné

Oblast 2. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA PRO CYKLOTURISTIKU

1. DOPROVODNÁ INFRASTRUKTURA - připravovat a realizovat veřejné neziskové projekty pro rozvoj doprovodné infrastruktury.
2. ZNAČENÍ - zajistit správcovství a údržbu značení cyklotras
3. TERÉNNÍ CYKLISTIKA - podpořit realizaci areálů pro terénní a extrémní cyklistiku

Oblast 3. PODPORA SLUŽEB V OBLASTI CYKLOTURISTIKY

1. CYKLOPŘÍVODCOVSTVÍ – vytvořit nabídku cykloprůvodcovství pro návštěvníky & zvyšovat kvalifikaci pracovníků v oblasti cykloprůvodcovství
2. INTERMODALITA & CYKLOTURISTIKA – podpořit projekty integrace jízdních kol do jednotlivých druhů dopravy
3. CERTIFIKACE - podpořit organizace, které nabízejí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“

3. SPECIFIKACE PRIORIT, OPATŘENÍ A ETAPIZACE

Ve druhé kapitole tohoto materiálu je navržen systém páteřních cyklotras, který umožňuje cyklistická spojení nejen na úrovni Kladské stezky, ale propojuje region s nejbližším okolím. **Pokud chceme efektivně a smysluplně budovat navržený systém cyklotras prioritou by mělo být v první etapě vybudování všech páteřních tras – viz kapitola 2.2.1.**

Odhad minimálních nákladů uvádíme níže.

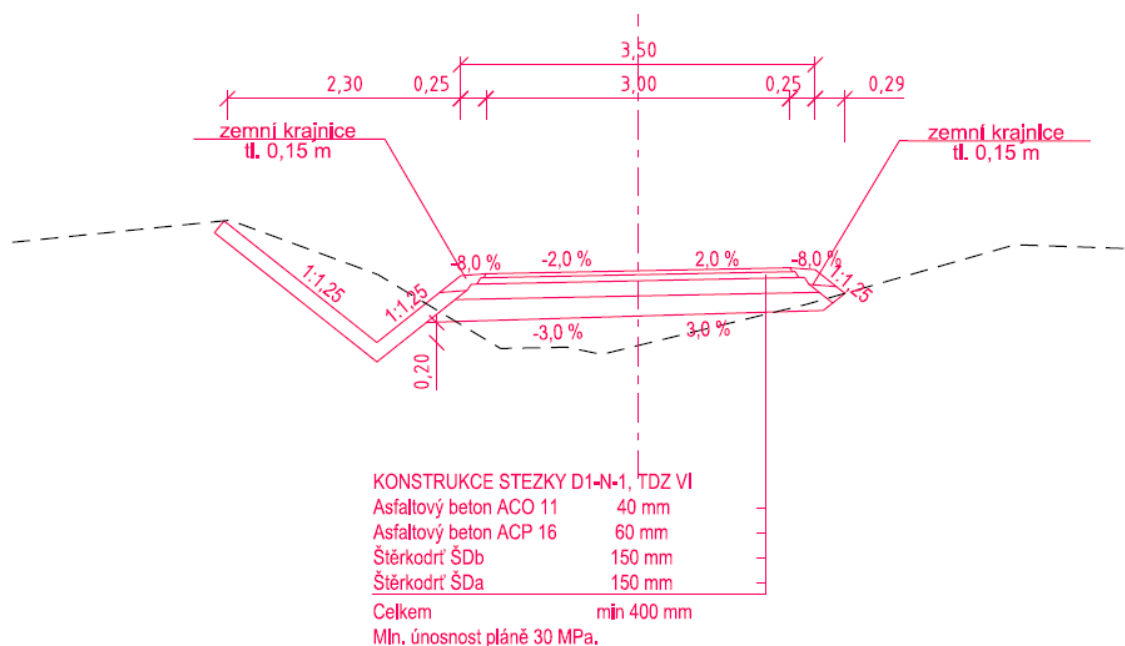
3.1. Specifikace budování tras

Odhad nákladů na vybudování cyklotras tak jak jsou naprojektovány je cca 150 mil. Kč. U dalších úseků, kde není celý proces stavebního řízení dokončen jsou odhadovány náklady na 50 mil. Kč. V odhadu vycházíme z projekčně dokončených úseků, ale tento odhad je pouze orientační. Do procesu vstupují dotčené subjekty a jejich požadavky mají klíčový vliv na skladebné vrstvy a šířku budoucí komunikace a tím i na potřebné náklady. Další neznámou je únosnost zemní pláně. V případě málo únosné zemní pláně se cena může navýšit i o několik tisíc korun na čtvereční metr.

Území je specifické, že budování cyklotras je umístěno často v území Q100, či na obdobném specifickém podloží což výrazně může navýšit cenu.

Často jsou ještě tyto technické parametry budoucí komunikace doplňovány požadavky na výsadbu stromořadí zejména podél tras vedoucích přes pole, atd. Cenový odhad na výstavbu/zpevnění cyklotras v případě občasného pojíždění např. zemědělskou nebo lesní technikou činí při šířce vozovky 3 m je cca 2000 Kč na čtvereční metr. V této ceně nejsou započítány náklady na úpravu zemní pláně.

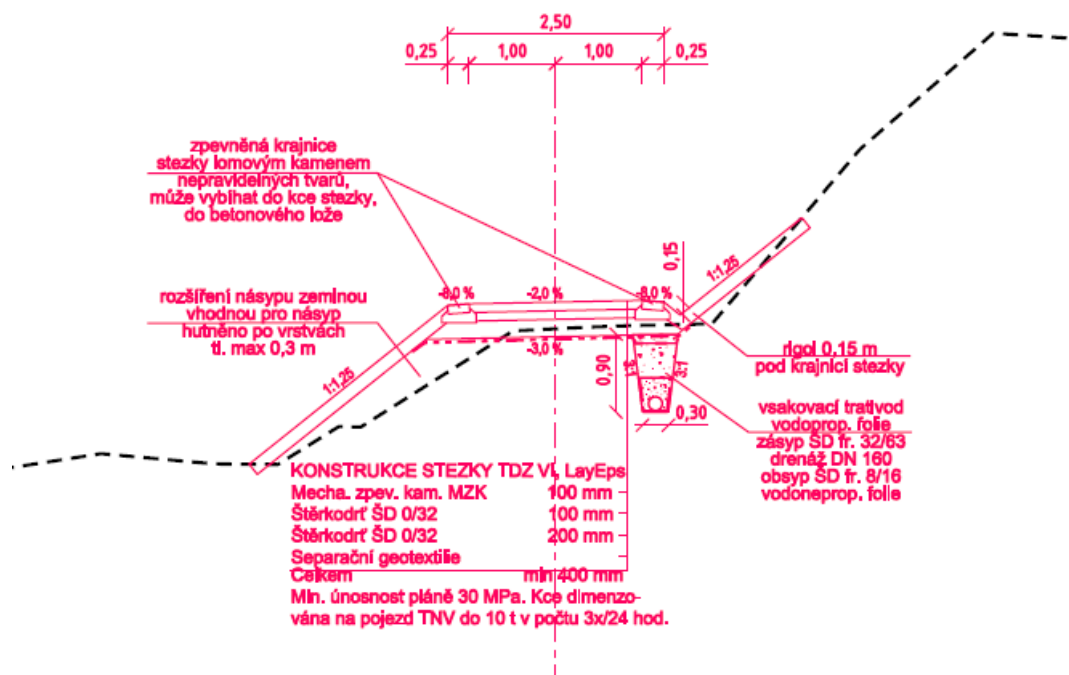
Příklad skladebných vrstev takové komunikace ve uveden na vzorovém příčném řezu na následujícím obrázku.



Pokud by bylo nutno počítat s častým poježděním dalších vozidel včetně zemědělské a lesní techniky tak náklady při šířce vozovky 3 m přesáhnou 3000 Kč na čtvereční metr. V této ceně nejsou započítány náklady na úpravu zemní pláň.

Dalším problémem je otázka budoucího správce nové komunikace. Dle zkušeností doporučujeme, aby správce byl jen jeden pro všechny klíčové cyklotrasy a bylo jím DSO i na cizích pozemcích. Tím je zaručena pravidelná, jednotná a správná údržba nové komunikace. Tento aspekt nabývá důležitosti zejména v případě zvolení varianty tzv. mlatu, která je sice cenově výhodnější, ale je třeba dbát na pečlivou a pravidelnou údržbu a na funkčnost odvodňovacího systému. Tato varianta počítá s výjimečným poježděním motorovými vozidly s malou hmotností.

Skladebné vrstvy varianty tzv. mlatu při zpevněné šířce 2,5 m uvádí následující obrázek.



Náklady na zpevnění cyklotrasy tímto způsobem se pohybují od 800 do 1200 Kč za čtvereční metr. Náklady na úpravu zemní pláň nejsou kalkulovány.

V drtivé většině případů nelze čerpat na výstavbu účelových komunikací dotační prostředky ze Státního fondu dopravní infrastruktury..

Následující tabulka uvádí hrubý odhad nákladů na navržené páteřní cyklotrasy v minimalistické variantě, a to pouze při zpevňování cyklotras mimo úseky stávajících

pozemních komunikací. Náklady na úpravu zemní pláňe ani náklady na vybavení cyklotras dalším příslušenstvím ani dopravním značením nejsou kalkulovány.

Cenový odhad nákladů na zpevnění páteřních cyklotras mimo úseky ležící na silniční síti				
Název cyklotrasy	Přibližná délka nezpevněné části	Minimální cena za 1m běžný trasy při šířce max. 3m (nepočítá se s pojižděním mechanizací)	Cenový odhad	Poznámky
1 1 Cyklotrasa Příbramského potoka	2 181 m	3 000 Kč	6 543 000 Kč	
2A Cyklotrasa vedená podél Litavky	2 945 m	3 000 Kč	8 835 000 Kč	z toho 2080m kamenitá polní cesta v dobrém stavu
2B Souběžná cyklotrasa obepínající východně CHKO Brdy	3 610 m	3 000 Kč	10 830 000 Kč	
3A Mariánská cyklotrasa propojují centrum s Orlovem	648 m	3 000 Kč	1 944 000 Kč	z toho cca 100m zpevněné cesty úzké cca 1,5m; centrum vymečáno, využívá se stávající vozovky
3B Mariánská cyklotrasa propojují centrum s Orlovem – varianta přes Podlesí	0 m	3 000 Kč	0 Kč	netřeba zpevňovat, jen promyslet jízdu (650m) po silnici 1. třídy, okružní křižovatka
4 Průmyslová cyklotrasa - Ul. Nádražní - severně průmyslovou zónou k řece Litavce	0 m	3 000 Kč	0 Kč	netřeba zpevňovat
5 5 Dubnovská cyklotrasa	350 m	3 000 Kč	1 050 000 Kč	pouze úsek slušné kamenité cesty u dubna
6 6 Svatojanská cyklotrasa - Příbram II (židovský hřbitov)	0 m	3 000 Kč	0 Kč	bez nutnosti zpevňovat

4. ZÁVĚREČNÉ SHRnutí

DSO Kladská stezka má dobré podmínky pro rozvoj cyklistické dopravy. Výhodou je i koncepční přístup nejen k problematice cyklisté dopravy, ale i ostatním dopravním módům. Velkou příležitostí je v současné době možnost harmonizace popsanych cílů a aktivit vedoucí k udržitelnému rozvoji cyklistické dopravy se vznikajícím strategickým dokumentem – generelem dopravy.

Tato příležitost umožní postupnou realizaci hlavní vize definované touto koncepcí, což je větší přerozdělení dopravní zátěže ve prospěch cyklisté dopravy. Pokud se podaří realizovat jednotlivá opatření dojde nejen ke zlepšení podmínek pro cyklistickou dopravu, ale i zlepšení udržitelnosti dopravního systému celkově.

Naplnění výše definované vize, což je zvýšení podílu cyklistů v dopravním systému, vytvoření vhodných a zároveň bezpečných podmínek pro jízdu na kole, zlepšení kvality parkování kol, plošné zklidňování i omezování dopravy, DSO přispěje významným způsobem ke zvýšení kvality života a zároveň se zvýší životní úroveň svých obyvatelů.

Příloha: Trendy v cyklistice

Cyklistická doprava:

- činí člověka pohyblivým: lidé (téměř) každého věku mohou absolvovat na kole časově i finančně výhodné krátké nebo středně dlouhé cesty; v kombinaci s veřejnou dopravou (dále VD) může jízdní kolo konkurovat autu i na dlouhé vzdálenosti.
- zlepšuje životní podmínky ve městě: cyklistická doprava je tichá, neznečišťuje ovzduší a není náročná na prostor;
- může částečně nahradit motorovou dopravu: skoro polovina všech cest vykonaných ve městech je kratší než 5 kilometrů, třetina těchto krátkých cest však připadá na osobní auta, a přitom mnohé z nich lze vyřídit na jízdním kole;
- je zábavná a pomáhá udržet dobrý zdravotní stav: pouhá půlhodinka jízdy na kole denně prokazatelně podporuje zdraví;
- přispívá k bezpečnosti dopravy: čím více cyklistů je vidět v ulicích, tím lépe se jejich přítomnosti ostatní účastníci dopravy přizpůsobují;
- šetří veřejné rozpočty: infrastruktura pro jízdní kola je nákladově výhodná, investice se při intenzivním využívání rychle vracejí;
- podporuje hospodářský rozvoj měst: město s dobrými životními podmínkami a atraktivním veřejným prostorem v ulicích je přitažlivé jak pro starousedlíky, tak pro nové obyvatele, turisty i podnikatele.

Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Koncepce cyklodopravy chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.

- Koncepce cyklodopravy má přispět k uskutečňování stanovených cílů, formulovaných v plánu rozvoje dopravy města, a má posílit fungování dopravy jako celku ve spolupůsobení se strategií pěší dopravy a podporou veřejné dopravy.
- Blízké obce mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.
- Region DSO je přátelské k cyklistům – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorům a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura města zvyhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.
- Generel dopravy chápe a podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.
- Pohled na podporu cyklistické dopravy v nejrůznějších městech ukazuje, že rozhodujícím faktorem úspěchu je dlouhodobá kontinuita při sledování politických cílů cyklistické dopravy. Dále ukazuje, že dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
- Poptávka po přímých, pohodlných a bezpečných spojeních pro cyklistickou dopravu je zřejmá po celém území DSO. Je proto nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních

dopravních silnicích, v centrech obcí, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet do center měst a obcí, do nákupní ulice, stejně jako k dalším důležitým destinacím v regionu a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.

- Pro podporu rozvoje cyklistické dopravy je nutno postupně realizovat navržená opatření v této cyklistické koncepci v dopravním prostoru v souladu s novým generem dopravy města. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížděk, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.
- Pro překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami, jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.
- Řada cest, které lidé ve městech vykonají autem a které spadají do kategorie cest na krátké vzdálenosti, tzn. bylo by možné je podniknout na jízdním kole, má co do činění s nějakou volnočasovou aktivitou. Na druhém místě co do počtu jsou cesty za nákupy a vyřizování různých záležitostí. Při plánování infrastruktury pro cyklisty a při práci s veřejností by měl být brán cíleně ohled na účel cest.
- Na této jednoduché filosofii je pak možné postavit pozitivní marketing jízdních kol. Jednoduše musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno. Město doporučujeme zapojit do vládní kampaně CityChangers.

Cyklistická doprava je součástí řady dokumentů, viz níže.

Evropský rámec – Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí

Ve Vídni byla dne 18. května 2021 podepsána tzv. Vídeňská deklarace, jejíž součástí byl i Panevropský plán na podporu cyklistické dopravy. Dokument byl podepsán na 5. schůzce ministrů dopravy, zdravotnictví a životního prostředí členských zemí Evropské hospodářské komise OSN (UNECE), včetně zástupců českého ministerstva dopravy.

Dokument, který se stane základním průvodcem pro rozvoj bezmotorové dopravy v celé Evropě, vznikl pod hlavičkou Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP⁵). Zástupci spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. jsou dlouhodobě členy pracovní skupiny THE PEP (Panevropský program na podporu dopravy, zdraví a životního prostředí, thepep.unece.org) pro aktivní mobilitu. Přínos České republiky je velmi ceněn ze strany vedení pracovní skupiny i zúčastněných zemí. Každá evropská země má trochu jiné zvyklosti i zázemí. Díky společné evropské strategii by mělo být ale snadnější vyměňovat si příklady dobré praxe v oblasti opatření, která vytvářejí prostředí přátelská pro cyklistiku na evropské úrovni. Jihlava se stala 17. – 18. 5. 2022 místem konání mezinárodní konference CityChangers⁶ 2022 o proměnách v městské a aktivní mobilitě, která si dala za cíl diskutovat otázky, zda a jak je s odstupem roku možné naplňování Vídeňské deklarace.

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

6 <https://konference2022.citychangers.eu/>

Národní rámec

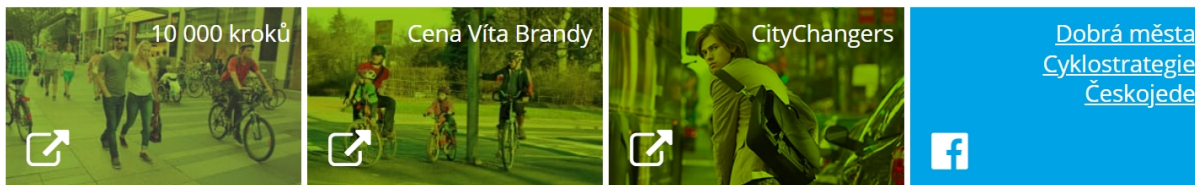
Na národní úrovni je strategickým rámcem dokument Česká republika 2030⁷, který je výsledkem několikaletého procesu koordinovaného Úřadem vlády České republiky. Dokument je opřen o dva významné koncepty – kvalitu života a udržitelný rozvoj, které promítá do všech klíčových oblastí. Jeho naplnění by mělo zvýšit kvalitu života v České republice a nasměrovat naši zemi k rozvoji, který bude udržitelný po sociální, ekonomické i environmentální stránce. Dokument vytváří základní rámec pro ostatní strategické dokumenty na národní, krajské i místní úrovni. Vládou ČR byl schválen v dubnu 2017. Cyklistika je výrazně průřezové téma, které zasahuje do kompetence několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. Z hlediska základních kompetencí se dělí do oblasti dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). Tyto aspekty cyklo dopravy a cykloturistiky se z pohledu infrastruktury mnohde ideálně „potkávají“. Další aspekt je i využití pro rekreaci a sport. Efektivnost investic do takové infrastruktury je pak samozřejmě vyšší. Současně je potřeba zdůraznit, že cyklistika jako způsob dopravy není rozhodně pouze menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy. Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují i negativní vliv dopravy na životní prostředí, zlepšují i zdraví a kvalitu života obyvatel ČR a zároveň přináší ekonomický rozvoj regionům. V porovnání s ostatními vyspělými zeměmi (především EU) jsou v ČR dosud investice do cyklistické dopravy i cykloturistiky podhodnoceny, a to na všech úrovních a ve všech zainteresovaných resortech.

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro roky 2013 – 2020 byla základním programovým dokumentem určeným pro rozvoj cykloturistiky a cyklo dopravy na republikové úrovni v předcházejícím období. Národní strategie byla také významným impulsem k řešení problematiky podpory cyklistiky na úrovni krajů. Kraj schválil svoji strategii v prosinci 2016. V návaznosti na schválení národní strategie v roce 2013 a podpis tzv. Uherskohradištské charty již o dva roky dříve, vznikla také Asociace měst pro cyklisty. Sdružení měst, která chtěla aktivně prosazovat procyklistickou politiku a jejichž představitelé chtěli situaci v ČR v této oblasti měnit. V roce 2019 došlo k transformaci Asociace cykloměst na spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.⁸. Cílem spolku je i nadále vytvářet podmínky pro města a obce, aby mohly realizovat své projekty v oblasti městské mobility, veřejného prostoru vlídného k lidem či zavádění inovačních technologií. Změna názvu a statutu souvisela mimo jiné i s tím, že Ministerstvo dopravy již nesměřovalo k aktualizaci samostatné strategie cyklistické dopravy, ale zahájilo přípravy nové vládní koncepce městské a aktivní mobility. Webové stránky spolku jsou také obsáhlým a vždy aktuálním zdrojem informací, trendů a příkladů dobré praxe.

7 <https://www.cr2030.cz/>

8 www.dobramesta.cz



Obrázek: Ukázka webového portálu www.dobramesta.cz, zdroj: vlastní zpracování

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030

Tato koncepce je k dispozici na webu Ministerstva dopravy⁹ a je jedním z návazných dokumentů Dopravní politiky ČR 2021 - 2027, s výhledem do roku 2050¹⁰. Koncepce městské a aktivní mobility rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy. Řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již některá města v předcházejících letech zpracovala. Dokument má ve své podstatě metodický charakter s cílem usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do samostatné kompetence městských samospráv.

Původním záměrem Evropské komise bylo řešit udržitelnou městskou mobilitu ve větších městech, přičemž dosavadní praxe ukázala, že problematiku je nutné řešit i ve městech menších, byť specifickým způsobem. Koncepce navrhuje kategorizaci měst a stanovuje cíle a typová opatření, která jsou vhodná pro navržené kategorie měst, tak aby se mobilita ve městech stala udržitelnou a postupně přecházela na takový způsob dopravy, který bude minimalizovat negativní dopady do složek životního prostředí, na veřejné zdraví a zlepšit kvalitu života lidí, aniž by docházelo k negativnímu dopadu na uspokojování přepravních potřeb. Vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to v rámci příslušných kategorií měst.

Koncepce analyzuje vývoj plánování udržitelné městské mobility v kontextu evropské a národní úrovně. V rámci plánu udržitelné mobility města navrhuje tato koncepce typová opatření pro národní i místní úroveň, která podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Zároveň stanovuje opatření pro státní správu, která mají za cíl města v oblasti řešení městské mobility podpořit.

Koncepce městské a aktivní mobility počítá s pokračováním dosavadní podpory investic do infrastruktury pro aktivní mobilitu zejména z rozpočtu SFDI a příslušná typová opatření budou financována v rámci plánu udržitelné mobility z rozpočtu příslušných měst (RUD, OPD). Rovněž se počítá s podporou obnovy vozidlového parku pro MHD na alternativní pohony a s podporou investic do infrastruktury MHD v elektrické trakci s využitím evropských fondů ERDF (IROP) a Fondu soudržnosti (OPD). Koncepce není spojená s přímými dopady na veřejné finance a její přijetí negeneruje automaticky nárok na financování v ní uvedených opatření či nástrojů z veřejných zdrojů či na rozšíření alokace příslušných dotačních programů.

Ve smyslu role krajů ze strany MD není v rámci národní koncepce městské a aktivní mobility vnímána potřeba prosazovat zavedení krajských plánů mobility. Větší pozornost je třeba věnovat plánům mobility pro vybrané lokality a dílčí území (např. významné průmyslové zóny nebo areály a stavby generující dopravu). Kraje budou zajišťovat odbornou pomoc městům

9 <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2027>

10 <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhledem?return=/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>

prostřednictvím stávajících krajských koordinátorů dopravní obslužnosti, jejichž současná agenda zaměřená na veřejnou dopravu bude rozšířena o téma SUMP. Výhledově by tak měla vzniknout pozice krajského koordinátora mobility. Krajský koordinátor mobility pak zprostředkovává komunikaci mezi MD a zejména menšími městy, která nemají vlastní koordinátory mobility, a zajišťuje jim odbornou pomoc. Náplní jejich činnosti bude mj.: naplňovat program SUMP na místní/krajské úrovni, koordinovat aktivity a záměry ve svém zájmovém území ve prospěch dopravní udržitelnosti a poskytovat informace o městské mobilitě v rámci kraje.

SUMP – Sustainable urban mobility plan = Plán udržitelné městské mobility.

Plán udržitelné městské mobility je dokument, který na základě odborných analýz, ale také ve spolupráci s obyvateli města, experty atd. sestaví seznam opatření v oblasti mobility, jejichž realizace pomůže ke zlepšení kvality života ve městě. Jde o přeměnu města jako celek. Plány udržitelné městské mobility jsou často nesprávně zaměňovány za dopravní politiku města nebo za dopravní generel města. Stojí přitom nad těmito dokumenty a významně přesahují jejich rámec.

Významným cílem plánů udržitelné městské mobility je dosáhnout co nejnižšího podílu individuální automobilové dopravy (IAD) a stupně automobilizace (počet aut / tis. obyvatel). Jedná se o nastavení takových opatření, která sníží IAD a naopak podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní mobility. Hlavními důvody jsou ochrana životního prostředí a veřejného zdraví, ale i nedostatečná kapacita veřejného prostoru. Zároveň to vytvoří prostor i pro samotnou IAD, aby byla bezproblémově využitelná v případech naléhavé potřeby. IAD by neměla být ve velké míře využívána zejména pro pravidelné dojížděky do zaměstnání nebo do škol, není-li auto přímo nutnou součástí samotného pracovního procesu. Plánování udržitelné městské mobility by mělo být založeno na postupných krocích a výsledkem a cílem pak lepší město pro život.

- Snížení potřeb po mobilitě plánováním rozvoje města, tzn. města krátkých vzdáleností, práce z domu atd.
- Změna chování lidí k většímu využívání alternativ k autu (VHD, aktivní mobilita, mobilita jako služba, snižování stupně automobilizace atd.)
- Zavádění čistých energií pro dopravu a lepší ekonomika v dopravě (IAD, MHD, cyklo, pěší), tzn. alternativní energie, lepší organizace, chytrost, technologie...
- Na základě předchozích kroků se doprava ve městě změní a bude možné naplánovat funkčnost jednotlivých částí města až na úroveň jednotlivých ulic, což vyústí v návrh nového dopravního režimu v rámci celého města, a to bude nutnou podmínkou pro úpravy uličního prostoru, zpočátku organizačně, pak i stavebně (architektonicky).

První doporučení ke zpracování SUMP vyšly na evropské úrovni koncem roku 2013, v Česku pak v roce 2015. Aktualizovány byly v roce 2021. Nutnost zpracování tohoto dokumentu se DSO netýká, ale doporučuje se. Aktuální metodika SUMP 2.0 a informace týkající se plánů udržitelné mobility je k dispozici na webu Akademie městské mobility¹¹. Současně řeší problematiku udržitelné městské mobility i v rámci menších měst s ohledem na jejich specifika. Zpracování je doporučeno pro města nad 40 tis. obyvatel. Současně ale například v rámci čerpání prostředků EU na cyklistickou infrastrukturu (IROP 2021 – 2027, SC 6.1 městská

11 <https://www.akademiamobility.cz/>

mobilita) je soulad s plánem udržitelné městské mobility jako referenčním dokumentem, jedním z kritérií přijatelnosti projektů právě pro města nad 40 tis. obyvatel. U měst menších se dokládá karta souladu projektu s principy udržitelné mobility,

Socioekonomické přínosy cyklistiky

Rozvoj cykloturistiky a cyklo dopravy je žádoucí rovněž díky prokazatelným socioekonomickým přínosům. Cestování a doprava na kole nejenže výrazně méně negativním způsobem ovlivňuje životní prostředí, ale rovněž přispívá ke zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva. Současně cyklistika generuje regionům, kde je rozvíjena, významné socioekonomické přínosy. Cykloturisté a cyklovýletníci utrácení významné finanční prostředky za služby cestovního ruchu (ubytování, stravování, volnočasová a turistická infrastruktura, cyklo půjčovny, doprava). Obecně pak zájem o cyklistiku u obyvatel generuje příjmy v oblasti lokálních specializovaných obchodů a služeb (cykloprodejny a cykloservisy).

Prakticky všechny cílové skupiny včetně rodin s dětmi nebo seniorů mají následující podskupiny, z nichž každá má své specifické požadavky:

- Dálkoví cykloturisté využívají konkrétní cykloturistickou linii, ideálně konkrétní produkt, zázemí využívají každý den jiné, mají zvýšené požadavky na infrastrukturu (atraktivita trasy, odpočívky/mobiliář, doprovodné služby s možností ubytování na jednu noc). Tato skupina generuje největší ekonomický přínos, mají největší útratu na den. Denní nájezd je odvislý od složení skupiny a motivace.
- Aktivní dovolená s kolem při ubytování v jednom místě je u nás zatím významně převažující způsob trávení dovolené „na kole“. Z místa pobytu vyjíždějí turisté nejčastěji na hvězdicovité okružní výlety, případně se přesunují v rámci jednodenních výletů po regionu v kombinaci s vlastním vozem nebo místní veřejnou dopravou. Dle charakteru skupiny kladou nižší důraz na kvalitu infrastruktury, naopak z podstaty typu dovolené a výběru destinace je vyšší důraz kladem na kvalitu a komfort ubytování a doprovodnou nabídku služeb a turistických cílů daného regionu. Bylo by vhodné konstatovat, že pro tento typ cyklistů je nabídka kvalitně upravených a bezpečných cyklostezek faktorem výrazně ovlivňujícím výběr destinace.
- Návštěvníci přijíždějící pouze na jednodenní cyklovýlety, mají požadavek především na zajímavou infrastrukturu a atraktivní turistické cíle spojené s konkrétní trasou. Nejčastěji volí příjezd na výchozí místo výletu autem, v menší míře veřejnou dopravou. Významnou cílovou skupinou jsou zde kromě přijíždějících návštěvníků z okolních regionů také samotní obyvatelé našeho kraje, resp. by zde měla být snaha regionálních a místních samospráv a k tomu určených organizací působících v cestovním ruchu, aktivně oslovovat tuto skupinu, aby poznávala ekologickým způsobem vlastní region a „utrácela doma“.
- Pravidelní cyklisté mající kolo jako program, jako preferovaný dopravní prostředek dojíždějí do školy, do práce nebo jako nejčastější způsob rekreace a sportu. Často využívají stále stejnou infrastrukturu v okolí svého bydliště, kterou znají. Tato skupina, resp. takto smýšlející skupina, je sice nejméně podstatná z pohledu marketingu cestovního ruchu, ale absolutně zásadní ve smyslu rozvoje infrastruktury na lokální úrovni obcí a mikroregionů.

Rozvoj kvalitní, ideálně vyhrazené, infrastruktury v podobě cyklostezek příp. upravených bezbariérových tras nabízí v neposlední řadě šanci pro hendikepované spoluobčany, kterým poskytuje mnohdy jediný způsob přístupu do krajiny. Vznikat tak mohou certifikované trasy pro vozíčkáře nebo bezpečné trasy pro handbiky mimo frekventované silnice.