

Zpráva o implementaci Cyklovize2030 od roku 2025

Návrh opatření pro odstranění konfliktních míst a návrh postupu pro řešení principiálních problémů.

Jako součást projektu Cyklovize 2030, bezpečnější cyklistická infrastruktura



Datum zpracování pracovní verze: leden 2025

Zpracoval: Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

OBSAH

Obsah.....	2
Předmluva.....	3
Shrnutí	4
Princip 1: Definování společného cíle.....	5
Princip 2: Koordinace a spolupráce	6
Princip 3: Plán - tvořit zespodu.....	8
Princip 4: Cyklistická síť, nikoliv cyklostezky	9
Princip 5: Skládání puzzle pomocí mapového portálu	10
Princip 6: Plán - konzultovat a propagovat	11
Princip 7: Postupné přeznačení cyklotras	12
Princip 8: Nekončící proces - hledání financí	13
Princip 9: Síť pro cyklisty - pravidelný monitoring	14
Závěrem	15
Příloha: příklad oslovování ORP pomocí workshopu	16

Předmluva

Zpráva o implementaci Cyklovize 2030 od roku 2025 navrhuje postup pro řešení principiálních problémů včetně návrhů na odstranění konfliktních míst. Návrhy vycházejí a dále rozvíjejí výstupy projektu Cyklovize 2030, bezpečnější cyklistická infrastruktura - <https://www.cyklovize.cz/>, který byl realizován díky České kanceláři pojistitelů z Fondu zábrany škod v letech 2023 – 2024.

Hlavní výstupy projektu v letech 2023 – 2024 byly:

- Metodika Zhodnocení bezpečnosti komunikací pro cyklisty. Praktické kroky k vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.
- Mapový portál - <https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>
- Optimalizace páteřní dopravní sítě pro cyklisty prostřednictvím mapového portálu, včetně monitoringu páteřních cyklotras národního významu
- Zpráva o mediálních výstupech

Výstupy projektu vzešly ze série jednání se všemi zainteresovanými stranami, ať už se jedná o Ministerstvo dopravy, Ministerstvo pro místní rozvoj, Ministerstvo životního prostředí, či zástupce všech krajů.

Výstupy projektu a tato zpráva vychází z Evropské deklarace na podporu cyklo dopravy, kterou podepsali evropští ministři dopravy v rámci Belgického předsednictví v Radě EU 2024 začátkem dubna 2024.

Zpráva o implementaci Cyklovize 2030 od roku 2025 je postavena na devíti principech plánování dopravní sítě pro cyklisty, které byly definované v roce 2024 pracovní skupinou národních cyklokoordinátorů WHO – UNECE k přípravě bezpečné sítě pro cyklisty.

Ing. Jaroslav Martinek,

jednatel spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. a národní cyklokoordinátor

Shrnutí

Zpráva představuje postup, jakým způsobem docílit ambiciózního plánu, a to propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty. Postup a udržitelnost iniciativy Cyklovize2030 je dílem pracovní skupiny řízené národním cyklokoordinátorem Ing. Jaroslavem Martinkem. Je postavena na devíti principech, na kterých se pracovní skupina shodla:

1. **Definování společného cíle - vybudování bezpečných cest pro lidi, kteří jezdí na kole.** Cíl odpovídá na otázku, co chceme, pro koho to děláme.
2. **Koordinace a spolupráce - na základě spolupráce pracovního týmu budovat liniové stavby pomocí sofistikovaného modelu**
3. **Plán - tvořit takzvaně zdola nahoru.** Dopravní síť pro cyklisty vzniká jako celek z 205 dílků puzzle (jeden dílek = jedna obec s rozšířenou působností - ORP). Pomoci musí kraje a stát. Kraje mohou koordinovat aktivity ORP prostřednictvím své krajské cyklostrategie.
4. **Cyklistická síť, nikoliv cyklostezky.** Pro vznik bezpečné dopravní sítě pro cyklisty je nutná integrace plánů výstavby dopravní infrastruktury měst a krajů v rámci strategického, územního a dopravního plánování. Cílem není jen vybudovat cyklostezku, ale především vytvořit bezpečnou dopravní síť pro cyklisty. K tomu lze využít různé druhy dopravních komunikací.
5. **Skládání puzzle pomocí mapového portálu.** Princip je jednoduchý - složit 205 jednotlivých dílků puzzle a vytvořit návrh dopravní sítě pro cyklisty v České republice a následně jej zakreslit v mapové aplikaci Cyklovize2030. Prázdný dílek puzzle pomůže vyplnit kraj.
6. **Plán - konzultovat a propagovat.** Pomocí seminářů, zpravodajů a medializace mluvit o vizi, ale především získat důvěru všech cílových skupin.
7. **Postupné přeznačování cyklotras.** Nutnost vidět nejen "svůj svět," ale i za hranice ORP, hledat další návaznosti a propojení s veřejnou dopravou a počítat i se sdílenou mobilitou. Je třeba otevřít téma značení cyklotras a zvážit rušení, přeznačování a budování nových cyklotras.
8. **Nekončící proces - hledání financí.** Nejde jen o využívání evropských, národních a krajských fondů, ale také o možnosti nepřímého financování.
9. **Síť pro cyklisty - pravidelný monitoring.** Nutno propojit plán s on-line daty. Znat počty cyklostezek, znát plány, vědět, kudy jezdí cyklisté, jaká je nehodovost aj.

Princip 1: Definování společného cíle

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

Proto je navržen ambiciózní plán propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty.

Pro dosažení tohoto cíle je nutné porozumět výchozímu stavu a terminologii, která je popsána v první kapitole metodiky Cyklovize2030. Praxe totiž ukazuje, že některé obce, které leží na navrhované cyklistické síti, mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací**, a to i přesto, že z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod stejnou kategorii, ač je nelze považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Z výše uvedeného důvodu se na plánované **cyklistické síti objevují „prázdná místa“**, ve kterých se **nenachází žádná cyklistická infrastruktura, a cyklisté jsou nuceni užívat nebezpečné komunikace vyšších tříd**. Tento stav významně brání rozvoji cyklistické dopravy.

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

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

Princip 2: Koordinace a spolupráce

Řešení problémů pomáhá vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. Česko má svou národní koordinační komisi podpory cyklistické dopravy, složenou z klíčových organizací ovlivňujících podporu cyklistické dopravy v ČR. Hlavním koordinátorem této komise je Ministerstvo dopravy ČR. Komise má k dispozici národního cyklokoordinátora, jehož úkolem je především propojovat partnery na státní, regionální a místní úrovni. Cyklokoordinátor pracuje externě pod organizací spolek Partnerství pro městskou mobilitu. Dále má k dispozici dvě pracovní cykloskupiny. Jedna je složena ze zástupců městských cyklokoordinátorů a vede ji spolek Partnerství pro městskou mobilitu, druhá ze zástupců 14 krajských cyklokoordinátorů. Obě pracovní skupiny přinášejí konkrétní podněty pro národní koordinační komisi, které jsou následně řešeny z pozice Ministerstva dopravy.

Důraz je kladen na tři oblasti:

- 1) **Důraz na městskou mobilitu.** Cílem je motivovat a vzdělávat města, aby měla svého cyklokoordinátora, který v rámci Plánu udržitelné městské mobility prosazuje opatření na podporu cyklistiky. Města zajišťují výstavbu dopravní sítě pro cyklisty nejen na svém území, ale i v širším okolí, s cílem zajistit bezpečné spojnice pro cyklisty z okolních obcí.
- 2) **Důraz na osvětu.** V rámci osvěty dochází k rozvoji několika mediálních značek. V souvislosti s podporou cyklistiky se pracuje s mediální značkou CykloVize2030, jejímž cílem je představit plán na výstavbu bezpečné cyklistické infrastruktury do roku 2030 a dále a dále představit cyklistiku jako atraktivní nástroj dopravy. Příklady dobré praxe jsou prezentovány prostřednictvím iniciativy CityChangers¹.
- 3) **Důraz na vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.** Cílem je umožnit cyklistům dostat se na jízdním kole bezpečně na jakékoliv místo v České republice při využití minimální silniční sítě se stále rostoucí intenzitou provozu motorových vozidel. Dosažení cíle je možné pomocí tří nástrojů - legislativního, finančního a organizačního. Legislativa se zaměřuje na odstranění problémů popsanych v předchozí části. Z hlediska financování je v České republice alokováno dostatek finančních prostředků na cyklostezky - pozornost je zaměřena na problémové úseky, kde není možné a vhodné budovat cyklostezky.

¹ <https://www.citychangers.eu/>

Princip spolupráce je popsán v druhé kapitole metodiky Cyklovize2030, jakožto princip Good governance - široce mezinárodně uznávaný koncept vztahující se v nejobecnějším slova smyslu ke snaze o nalezení praktického řešení v oblasti řízení, zdrojů, představ a názorů². Jedná se o nalezení souborů pravidel podmiňujících rozvoj cyklistické dopravy a intermodality pro budoucnost³.

Good governance předkládá řadu prvků souborů pravidel, jako je rozdělení pravomocí a kompetencí, úloha vládních subjektů, centrálních a decentralizovaných zúčastněných stran a úloha governance při koordinaci rozmanitých potřeb mnoha různých zúčastněných stran.

Governance není ale jen o cyklistice⁴. Co vlastně chceme? Město vhodné pro život, kvalitu života, místa pro setkávání s lidmi, sociální soudržnost, ekonomiku, plánování města, být zdraví a šťastní. Je dobré neustále připomínat ekonomické výhody cyklistů (a chodců) jako zákazníků a jak se dívat na Governance z jejich pohledu. Governance se zaměřuje **na trvalé, široké a účinné zapojení zúčastněných stran**. Je důležité dobré vyvážení znalostí, odvahy, zkušeností, výzkumu, marketingu, vytrvalosti...

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

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

Začít hned – s marketingem a komunikací, zapojením občanů, plánováním, financováním, zapojováním zainteresovaných stran (i když se Vám nelíbí) a počítat s dostatkem času.

Governance vůbec není o cyklistice, ale je o lidech. O městech příjemných pro život; o místech v nich, kde se lidé mohou setkávat, být zdraví a šťastní, s dostatečnou ekonomikou, sociální soudržností... Princip 2 je dále rozvinut v principu 3.

² <https://cs.wikipedia.org/>

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

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

Princip 3: Plán - tvořit zespodu

CYKLOVIZE 2030 je postavena na faktu, že **právě města a obce mají zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy**, za vytváření podmínek pro zajištění výstavby dopravní sítě určené pro moderní prostředky individuální dopravy, za vytvoření bezpečných spojnic s okolními obcemi pro obyvatele, kteří nechtějí využívat automobilovou dopravu.

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

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

Druhým významným „hráčem“ je kraj, který má celkový přehled o území a má povědomí o všech aktivitách na svém území. Spolu s městy a obcemi identifikuje problematická místa na navrhované dopravní síti pro cyklisty. Společně hledají řešení pro jejich odstranění.

Kraje identifikují páteřní dopravní síť pro cyklisty pro potřeby měst a obcí jako dojíždění do škol a zaměstnání. V případě tras vedoucích údolím či tras propojující sídla, se jedná o jasně dopravní funkci. Kraje zde přebírají roli koordinátora výstavby hlavních dopravních cest pro cyklisty a zaměřují se na problematická místa s hledáním finančních možností na jejich odstranění.







V dalším případě se kraj zaměřuje na pomoc malým obcím, které nemají finanční prostředky na výstavbu cyklostezky, i když její obyvatelé musí jezdit např. po silnici I. třídy. I s národními či státními dotacemi se bez pomoci kraje neobejdou.

Třetím významným „hráčem“ jsou státní organizace, přestože jejich úkolem není primární budování cyklostezek. Zásadním úkolem je podpora legislativní, finanční a organizační. Státní úroveň dále nabízí koordinační a metodickou pomoc, a to prostřednictvím národního cyklokoordinátora, jehož úkolem je především propojovat partnery na státní, regionální a místní úrovni. Do roviny aktivit národního cyklokoordinátora spadá zachování udržitelnosti mapového portálu <https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>, na kterém je prezentována základní dopravní síť pro cyklisty, která vzniká na základě podkladů ze 14 krajských cyklokonceptů. Dále komunikace se zainteresovanými partnery a podpora synergického financování cyklistických staveb. Mezi další aktivity patří koordinace značení dopravní sítě pro cyklisty, monitoring a osvěta, propagace a marketing.






Princip 4: Cyklistická síť, nikoliv cyklostezky

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

LEGENDA - SEGREGAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

LEGENDA - INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

LEGENDA - STÁVAJÍCÍ STAV

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

V rámci dopravních plánů krajů a měst jsou stanoveny návrhy opatření převážně na úrovni liniových vedení, avšak bez detailní specifikace. Všechny stávající či plánované cyklistické komunikace a cyklotrasy mohou být označeny pomocí metodiky Cyklovize 2030 prostřednictvím mapového cykloportálu (viz. princip 5). Na portále lze také najít možné návrhy na zrušení či přeznačení některých cyklotras. Kraje skrze své krajské cyklokoordinátory pořádají pravidelné workshopy a výjezdy do terénu, včetně konzultací ke všem návrhům.

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

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

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

Princip 5: Skládání puzzle pomocí mapového portálu

Princip je jednoduchý - složit 205 jednotlivých dílků puzzle a vytvořit návrh dopravní sítě pro cyklisty v České republice a následně jej zakreslit v mapové aplikaci Cyklovize 2030. Prázdný dílek puzzle má pomoci "zalepit" kraj. Příklad oslovení ORP je uveden v příloze této zprávy.

Cyklistický on-line mapový portál je součástí národní iniciativy Cyklovize2030⁵, která vychází z vládní Koncepce městské a aktivní mobility 2021 – 2030 schválené 11. 1. 2021. Cyklistický on-line mapový portál je rozvíjen a pilotně testován v Olomouckém kraji, avšak na základě spolupráce s Ministerstvem dopravy, Ministerstvem pro místní rozvoj a s **Asociací krajů ČR je terminologie definována pro celou Českou republiku s možností implementace do všech krajů.**

Cyklistický on-line mapový portál má pomoci propojit většinu obcí s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty. Má pomoci identifikovat úzká místa a hledat řešení na jejich odstraňování. Nacházet cesty efektivního nakládání s prostředky vytipováním potřebných míst a upozorňovat na systémové problémy.

Dokument přináší smysl cyklistického on-line mapového portálu cílovým skupinám s možnostmi využití. Cyklistický on-line mapový portál má pomoci:

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

Cyklistický on-line mapový portál je popsán v třetí kapitole metodiky Cyklovize2030 a dále je představen v samostatné příloze, případně zde: <https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>.

⁵ www.cyklovize.cz

Princip 6: Plán - konzultovat a propagovat

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

Veškeré konzultace a diskuze vedou k definování hlavní bezpečné dopravní sítě pro cyklisty v České republice a vychází z potřeb jednotlivých ORP. Jak bylo popsáno v principu 4, je třeba rozdělit dopravní tepny na jednotlivé úseky a přiřadit jim konkrétní atributy dle současného a cílového stavu, se stupněm projektové připravenosti, předpokládanými náklady a zdroji financování. Celý proces tak není možné uskutečnit bez konzultací, pracovních jednání, workshopů a konferencí.

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

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

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

Z hlediska propagace je potřeba o Cyklovizi 2030 průběžně informovat pomocí komunikačních kanálů:

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

Cyklovize2030 je také prezentována skrze nově vybudované cyklostezky. Ve spolupráci s krajskými cyklokoordinátory je průběžně tvořena TOP nabídka - seznam tipů cyklostezek, na kterých se rodiče nemusí bát o své děti.

"Tipy naší mámy na kole": <https://www.cyklovize.cz/nase-tipy>.

Princip 7: Postupné přeznačení cyklotras

Pro pochopení nutnosti přeznačení cyklotras je nutné pohlédnout do historie. První návrh značení cyklotrasy byl zpracován v roce 1996. První cyklotrasy (Moravská stezka a Greenway Praha - Vídeň) byly vyznačeny až v roce 1998. Následujícího roku, 1999, byly z programu PHARE vyznačeny první regionální a místní cyklotrasy. Mezi lety 2000 - 2020 bylo za podpory okresních a krajských úřadů vyznačeno kolem 40 000 km cyklotras.

Díky různým dotačním titulům ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a evropských a krajských fondů pokračovala výstavba cyklostezek i po roce 2001. Nyní je v České republice na 5 000 km cyklistických komunikací.

Zde však narážíme na problém, neboť cyklotrasy jsou stále vyznačovány dle myšlení z počátku 21. stol., avšak pozice cyklistické dopravy a jízdního kola je v roce 2024 zcela jiná.

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

Z výše uvedeného nelze tedy jen stále upravovat již vzniklou síť cyklotras z roku 2001. Není dostatečné, aby dnes cyklotrasy plnily pouze funkci cykloturistickou. Je třeba vnímat i další rozměr a to funkci cyklodopravní. Samotné vyznačení cyklotras je realizováno pomocí dopravních značek pro cyklisty, a to IS19, IS20 a IS21. **Velkou ambicí je, aby všechny jedno, dvou a třiciferné cyklotrasy byly vnímané jako cyklotrasy plnící nejen funkci cykloturistickou, ale především cyklodopravní.**

Všem krajům je doporučováno, aby si v současné chvíli zmapovaly všechny stávající i plánované komunikace pro bezpečnou jízdu na jízdním kole. Snahou je, aby se u značených cyklotras využilo nově vybudovaných bezpečných cyklostezek s ambicí svést cyklistickou dopravu z frekventovaných a nebezpečných, silnic II. a III. třídy. Všechny tyto návrhy mohou být zaneseny do webového mapového portálu příslušného kraje:

<https://www.cyklovize.cz/mapovy-portal>

Mapový portál se tak může stát významným strategickým nástrojem krajů pro zaznamenávání jednotlivých návrhů, které lze jednoduše upřesňovat a doplňovat na základě jednání se všemi klíčovými aktéry. Díky tomu je mapový portál stále aktuální a živý.

Projekt Cyklovize2030, má umožnit správcům cyklotras přehodnotit cyklotrasy a jejich vedení na svém území. Mapový portál jim umožňuje plánovat, měnit cyklotrasy. Cílem Cyklovize2030 je snížit a tím zkvalitnit síť cyklotras na území české republiky. Jednotlivým aktérům cyklodopravy a cykloturistiky, nabídnout bezpečnou a kvalitní síť cyklotras. Snížit ekonomickou zátěž na obnovu značení jednotlivým krajům, obcím (celé municipalitě).

System přeznačování je popsán v šesté kapitole metodiky Cyklovize2030.

Princip 8: Nekončící proces - hledání financí

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

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

Možnosti financování:

Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

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

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

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

System přeznačování je popsán v páté kapitole metodiky Cyklovize2030.

Princip 9: Síť pro cyklisty - pravidelný monitoring

V současné době existuje velké množství dat o cyklistické infrastruktuře, avšak bez jediného konkrétního údaje, který dokáže sdělit jejich aktuální počet. Je tedy nutné provést rozsáhlou analýzu dat podle ORP, která upřesní počet realizovaných a plánovaných cyklistických opatření v jednotlivých krajích. Analýza bude součástí monitoringu.

Na mapovém portále <https://mapa.stavbycyklo.cz/> je možné filtrovat řadu dalších vrstev, které mohou pomoci při optimalizaci dopravní sítě pro cyklisty, např. nehodovost cyklistů 2019 – 2023.

Je možné také využít kampaně Do práce na kole k porovnání stávajících nevyužívaných značených cyklotras s těmi, které cyklisté skutečně využívají.

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

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

Postupně se provádí analýza jednotlivých cyklotras. Cyklotrasy nevedou jen po cyklostezkách, ale využívají i jiné typy cyklistické infrastruktury. Chybí však data o vysoké zatíženosti cyklotras. Tato data přinese projekt Cyklovize2030.

Data budou poskytnuta Evropské komisi - The European Commission, Directorate General for Mobility and Transport (DG MOVE).

Samostatná příloha přináší monitoring páteřních cyklotras ČR národního významu.

Závěrem

Realizace CYKLOVIZE 2030 je velmi dobře nastavena, je však nutné v realizaci pokračovat. Závěr přináší stěžejní problémy s výstavbou cyklistické infrastruktury, jež jsou dále popsány na webu Cyklovize 2030 v sekci RIZIKA⁶. A cílem je rizika odstraňovat.

Jako nejzávažnější byly identifikovány následující problémy:

- Jako jednoznačně nejvýhodnější využití při plánování jednotlivých dílčích úseků cyklistické infrastruktury se jeví staré úvozové cesty či lesní a polní cesty především ve vlastnictví obcí. Původní využití těchto cest již nelze v dnešní době předvídat, neboť zemědělská a lesní technika se na cesty mnohdy neveleze. Cesty jsou tak z hlediska směrových a výškových parametrů ideálním vedením v daném prostředí. Za využití malých nákladů je možné tyto cesty opravit a uspořit nemalé výdaje na výstavbu nových úseků.
- Slabou stránkou využití starých úvozových cest je nemožnost využití dotačních programů SFDI a IROP. Na cestách se mnohdy nacházejí rekreační objekty (často nelegálně celoročně obývané) a musí k nim být dodržena dopravní obslužnost. Dalším problémem může být využití cesty k dopravní obsluze zemědělské či lesní činnosti. Tyto skutečnosti jsou v rozporu s pravidly poskytování uvedených dotačních programů. Pro opravy úseků je možné využít pouze dotační programy jednotlivých krajů či vlastní finanční prostředky obcí. Využitím starých úvozových cest však dochází k podstatnému zrychlení optimalizace celé dopravní sítě pro cyklisty a k úsporám oproti projektu pro vytvoření nového úseku cyklotrasy až 60% celkových nákladů projektu.

⁶ <https://www.stavbycyklo.cz/rizika>

Příloha: příklad oslovování ORP pomocí workshopu

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

V Libereckém kraji na téma optimalizace dopravní sítě pro cyklisty proběhl dne 20. 11. 2023 workshop, na kterém se diskutovalo o základních dopravních směrech pro rozvoj cyklistické infrastruktury, v návaznosti na aktuální platnou Strategii rozvoje cyklodopravy v Libereckém kraji pro období 2021+. Hlavním smyslem sítě je, aby sloužila především pro místní obyvatele a jejich každodenní dopravní potřeby. Trasy by měly propojit residenční oblasti s pracovišti, školami, nákupními centry, zdravotnickými zařízeními a další občanskou vybaveností. Cílem je podporovat udržitelnou a pohodlnou městskou mobilitu, poskytující obyvatelům bezpečné a přístupné možnosti pohybu v rámci jejich komunity.

Účastníci diskutovali o možnostech vytvoření nových cyklostezek, propojení stávajících tras a vylepšení bezpečnosti cyklistů na silnicích. Důraz byl kladen na to, jak mohou obce a města spolupracovat s krajskými orgány a policií vytvářet bezpečnější prostředí pro cyklisty.

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

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

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

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

ORP Česká Lípa

1. Propojení Nový Bor – Česká Lípa (možné vedení dopravní cesty pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Česká Lípa – Zahrádky – oddělení souběhu se sil. I/9, lépe využít trasy přes Skalici
3. Propojení Zahrádky – Doksy – nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest
4. Propojení Česká Lípa – Mimoň. Prověření možnosti zúžení stávající nebezpečné, rychlé komunikace a vytrasování odděleného pásu
5. Propojení Mimoň – Ralsko – hranice kraje – vyhledat trasu kopírující dnešní sil. II/268.

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

ORP Frýdlant

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

ORP Jablonec nad Nisou

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

ORP Jilemnice

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

ORP Liberec

1. Propojení Jablonné v Podještědí – Bílý Kostel nad Nisou (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Liberec – Hodkovice nad Mohelkou (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
3. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Turnov – vyhledání a vyznačení nové části cyklotrasy (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)

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

ORP Nový Bor

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

ORP Semily

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

ORP Tanvald

1. Propojení Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov – vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s pěším provozem – kopírování silnice I/14
2. Propojení Tanvald – Velké Hamry
3. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 22

ORP Turnov

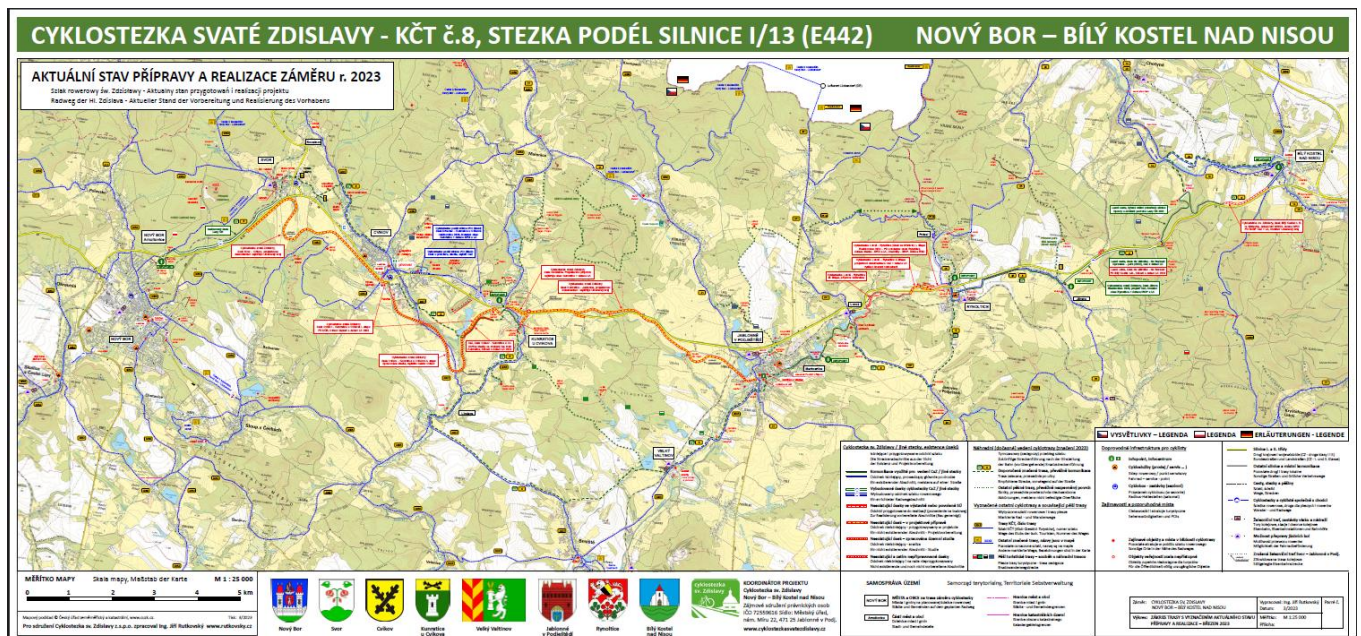
1. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Turnov – vyhledání a vyznačení nové části cyklotrasy (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Turnov – Karlovice – Ktová hranice kraje – vyhledání trasy v souběhu se sil. I/35 (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)

3. Propojení Karlovice – Radostná pod Kozákovem – Lomnice nad Popelkou – navázat propojení cyklostezky v Radostné na trasu z Lestkova do Lomnice nad Popelkou a z Radostné směr Turnov
4. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě č. 17 (Greenway Jizera), včetně napojení na Středočeský kraj

Hlavní dopravní síť pro cyklisty

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

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



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

- **Zelená cyklomagistrála Ploučnice, KČT č. 15 – podél řeky Ploučnice: Semerink – Druzcov – Osečná (pramen Ploučnice) – Stráž pod Ralskem – Mimoň – Česká Lípa –**

Stružnice – Horní Police – Žandov – dále Benešov nad Ploučnicí – Děčín, napojení na Labskou stezku (KČT č. 2),

- **Greenway Jizera, KČT č. 17** – podél toku Jizery: osada Jizerka – Kořenov – Paseky nad Jizerou – Háje nad Jizerou – Semily – Železný Brod – Malá Skála – Turnov – Svijany – dále Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou – Lázně Toušeň (napojení na Labskou stezku, KČT č. 2) – Praha, Horní Počernice,
- **Cyklotrasa Odra-Nisa, KČT č. 20** – podél řeky Nisy: Hrádek nad Nisou – Bílý Kostel nad Nisou – Chrastava – Liberec – Vratislavice nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy),

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

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

V rámci optimalizace bylo potřeba sladit zejména styčné body na hranicích krajů, aby páteřní dopravní cesty pro cyklisty na sebe navazovaly. Takto definovaná páteřní síť komunikací určených pro aktivní mobilitu by měla být zahrnuta do územních plánovacích podkladů na národní a krajské úrovni a stát se součástí politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje.