Partnerství pro městskou mobilitu

Metodika pro zhodnocení bezpečnosti komunikací pro cyklisty pomocí mapového portálu

Jako součástí projektu Cyklovize2030

Financováno z fondu zábrany škod
Česká kancelář pojistitelů

Datum zpracování pracovní verze: 29. 11. 2024

Zpracovatel: Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

OBSAH

OBSAH....2
Shrnutí....5
1 Výchozí stav a obecné teze....6
1.1 Výchozí teze....6
1.2 Obecné principy pro stanovení tras dopravního významu....8
1.3 Principy stanovení cykloturistických tras....9
2 Uplatnění principu Governance při výstavbě dopravní sítě pro cyklisty....11
2.1 Úvodní definice....11
2.2 Governance a Cyklovize 2030....13
2.3 Uplatnění principu Governance na místní úrovni a úrovni ORP....14
2.4 Uplatnění principu Governance na regionální úrovni....16
2.5 Uplatnění principu Governance na národní úrovni....18
2.6 Uplatnění principu Governance u zainteresovaných organizací....19
2.6.1 Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství....19
2.6.2 Podpora odstraňování bariér správců komunikací....20
2.6.3 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů....21
3 Mapový portál a jeho terminologie....22
3.1 Prostředí mapového portálu....22
3.1.1 Prohlížecí režim....24
3.1.2 Editační režim....27
3.2 Společné atributy mapového portálu....36
3.3 Územně analytické podklady, zásady územního rozvoje a územní plán....45
3.3.1 Příprava nového jednotného standardu databáze územně analytických podkladů....45
3.3.2 Zásady územního rozvoje kraje....48

3.3.3 Cyklistické komunikace musí být zahrnuté v územním plánu obcí. 49
4 Mapový portál pomáhá hledat finanční zdroje.....52
4.1 Rekapitulace atributů mapového portálu 52
4.2 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI) 54
4.3 Evropské fondy 56
4.4 Sociálně klimatický fond 2026 - 2032.....56
4.5 Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s ŘSD a SŽ 57
4.5.1 Spolupráce se správci komunikací. 57
4.5.2 Spolupráce se Správou železnic. 57
4.5.3 Spolupráce při výstavbě vysokorychlostních tratí.....58
4.6 Spolupráce s Ministerstvem zemědělství. 60
4.6.1 Komplexní pozemkové úpravy 61
4.6.2 Využití lesní sítě 62
4.6.3 Využití protipovodňových opatření a spolupráce s jednotlivými Povodími .63
4.7 Propojení veřejné a aktivní mobility 63
4.8 Kvalita povrchu cyklistických komunikací.....65
5 Význam mapového portálu pro značení 66
5.1 Úvod 66
5.2 Terminologie a technické podmínky 67
5.3 Atributy značení na mapovém portále.....68
5.4 Pracovní skupina k přeznačení 71
5.4.1 Příklad č.1 - Návrh na zrušení cyklotrasy 512. 72
5.4.2 Příklad č.2 - Návrh na přeznačení cyklotrasy 511. 73
5.4.3 Příklad č.3 - Návrh na vyznačení nové cyklotrasy 519.....77
5.5 Postup kontroly značení a realizace nové cyklotrasy.....78
5.6 Vrstvy značených cyklotras 82
5.6.1 Vrstva dopravní sítě pro cyklisty.....82
5.6.2 Vrstva vedení dálkových cyklotras, sloužící primárně pro cykloturistiku 85
5.6.3 Vrstva vedení cyklotras ČR, které jsou součástí evropské sítě cyklotras UNECE

86
5.6.4 Vrstva EuroVelo v ČR....86
6 Monitoring, data....87
6.1 Dostupná data v ČR....87
6.2 Cyklotrasy v datech....94
6.3 Příklady problémů s dopravním značením na cyklotrase 2....96
7 Průběžné projednávání, udržitelnost....105
7.1 Odborné konzultace....105
7.2 Propagace a medializace....106

Shrnutí

Metodika pro zhodnocení bezpečnosti komunikací pro cyklisty má pomoci identifikovat úzká místa a hledat řešení na jejich odstraňování, hledat cesty, jak efektivně vynakládat prostředky, kde je to nejvíce potřeba a upozorňovat na systémové problémy. Metodika nenahrazuje normy, technické podmínky, ani standardy aktivní mobility, ale na zhodnocení bezpečnosti se dívá především z pohledu strategického a územního plánování.

Společným jmenovatelem metodiky je mapový portál (kapitola 3), který pomáhá lépe strategicky plánovat, jak v oblasti financování (kapitola 4), tak značení (kapitola 5). Z pohledu strategického plánování je rozvíjena myšlenka principu Governance (kapitola 2), upozorňuje na různé možnosti financování cyklistické infrastruktury, otevírá diskusi kolem značení cyklotras, neboť není možné se na ni dívat jen z pohledu cykloturistiky, ale především z pohledu dopravního. Otázka bezpečnosti komunikací pro cyklisty je rovněž rozvíjena z pohledu monitoringu (kapitola 6), propagace a marketingu (kapitola 7).

Ve vztahu k územnímu plánování jsou vybrané atributy mapového portálu zařazené, po dohodě s Ministerstvem pro místní rozvoj do jednotného standardu databáze územně analytických podkladů (kapitola 3.3.).

Metodika vede všechny zainteresované strany, aby společnými silami **propojily většinu obcí s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty, aby vytvořily bezpečnou dopravní síť pro cyklisty, kterou cyklisté budou využívat na svých cestách do práce, za nákupy, do škol, na odpolední výlet na kole, nebo i pro cykloturistiku. Jde o to, aby tento druh dopravy mohl fungovat jako plnohodnotná součást dopravního systému. Infrastruktura je doposud nepropojená a území republiky pokrývá nerovnoměrně, někde zcela chybí.**

Metodika vychází z vládní Koncepce městské a aktivní mobility 2021 – 2030, která byla schválena 11. 1. 2021. Metodika vznikla rovněž ve spolupráci s Asociaci krajů ČR, která se spolupodílela na jednotné terminologii, kdy bude jasné pojmenování při majetkoprávních vypořádáních pozemků pod budoucími cyklostezkami nutnými pro propojení sítě a koordinace jejich přípravy se stavbami silnic a železnic.

Metodika byla vytvořena za podpory Fondy zábrany škod. Bližší informace jsou dostupné na webové stránce www.cyklovize.cz.

1 Výchozí stav a obecné teze

1.1 Výchozí teze

Vychází se ze všední reality, kdy je na českých cestách řada nebezpečných úseků, které ohrožují bezpečnost cyklistů a vyžadují okamžitá opatření. Jedete po cyklostezce, která náhle skončí, stezka se promění v blátivé koryto, nebo vyústí na nebezpečnou silnici. A nejde přitom jen o celkový komfort. Na cestách čekají na cyklisty i vysloveně nebezpečné adrenalinové situace a úseky, kde může jít o život. **Bezpečné cesty jsou klíčové nejen pro pohodlí, ale především pro snížení dopravních nehod a jejich obětí!**

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

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

Kdo má ale na starosti vybudování bezpečné dopravní sítě pro cyklisty? Cyklostezky (resp. Cyklistické komunikace) jsou definovány jako pozemními komunikacemi na úrovní tzv.

místních komunikací, tzn., jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi.

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

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

Vzhledem k tomu, že obecní struktura je v ČR značně roztříštěná a v řadě regionů jsou velmi malé a ekonomicky slabé obce, je velmi obtížné zajistit příslušné projekty. Koordinační úlohy se v takovém případě ujímá kraj, aby zejména malým obcím pomohl s realizací takovýchto projektů, a to často i z důvodu, že obce mají nedostatečné odborné a personální zajištění.

Z tohoto pohledu metodika 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.

1.2 Obecné principy pro stanovení tras dopravního významu

- **Zaměření tras**. Propojení každodenně frekventovaných míst, tzn. obytných čtvrtí, přirozených center měst, komerčních a průmyslových zón, vzdělávacích zařízení, sportovních areálů s vazbou na zastávky železnice a veřejné dopravy, a to nejpřímější možnou trasou bez odboček, závleků a prodloužení.
- **Celoroční údržba**. Páteřní cyklokoridor musí být v provozu celoročně a musí mít zajištěnou údržbu vč. jarního (zametání posypu), podzimního (listí) a zimního (sníh) úklidu.
- **Navigace**. Jednotné označení koridoru a přehledný navigační systém v celé trase vč. naváděcího značení z okolí cyklokoridoru směrového vyznačení a znázornění místních a komunálních cílů.
- **Parametry trasy**. Šírka komunikace, která umožní bezpečný průjezd většího množství cyklistů a vzájemné předjíždění cyklistů různého věku a výkonnostní úrovně.
- **Bezpečnost**. Oddělení cyklistů od automobilů ve formě samostatné cyklostezky, případně vyhrazeného cyklopruhu nebo obdobného opatření.
- **Propagace**. Marketing rychlého spojení a výhod cyklodopravy ve vazbě na multimodální dopravu, pořádání motivačních kampaní a soutěží, organizace kurzů jízdy na kole a elektrokole, dopravní výchova.

Obecné zásady rozvoje dopravní sítě pro cyklisty

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

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

terminál), zvyšuje potenciál cyklodopravy a pozitivně působí na společenské vnímání cyklistiky.

- **Síťový charakter**. Vzájemná provázanost cyklistických komunikací vytvářející ucelenou dopravní síť vede k dalšímu rozvoji cyklistiky. Je žádoucí zvlášť rozvíjet dopravní síť a cykloturistické trasy, protože jejich uživatelé mají rozdílné potřeby.
- **Turistika & volnočasové aktivity**. Scénické, panoramatické či jinak malebné trasy mají potenciál pro trávení volného času, rekreace a rozvoj cykloturistiky a spolu s přilehlými službami (např. občerstvení) zvyšují počet cyklistů v území.

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

1.3 Principy stanovení cykloturistických tras

- **Jednoznačná identita**. Jedinečná, s regionem propojená a nezaměnitelná identita (název, číselné označení, logo, barevné schéma), která zajistí jasnou odlišitelnost od ostatních cyklotras a obdobných projektů.
- **Zážitek**. Parametry trasy mohou zahrnovat členitý profil a nezpevněný povrch, ale jen tehdy, pokud to odpovídá zaměření trasy dle cílové skupiny. Cyklotrasa propojuje body zájmu a další turistické atraktivity a měla by být v nějakém ohledu výjimečná, např. důrazem na místní historii nebo kulturu, silný příběh apod.
- **Nabídka služeb**. Potenciál pro vygenerování útraty za související a návazné služby a produkty cestovního ruchu. Potenciál pro rozvoj vybavenosti (gastro, ubytování, cyklopůjčovny a další).

- **Cílová skupina**. Jasné zaměření na konkrétní skupinu, např.: Rodiny s dětmi. Volnočasové výlety. Volnočasové výlety (elektrokolo). Dálková cyklistika. Silniční cyklistika
- **Dostupnost**. Cyklotrasa má vymezené vhodné nástupní body, které jsou v blízkosti železničních stanic, kapacitního parkoviště, nebo zastávky cyklobusu. Cyklotrasa má zpracovaný návrh etapizace dle obvyklých možností cílové skupiny.
- **Řízení, koordinace, propagace**. Propagační akce typu otevírání/zavírání cyklotrasy, organizované tematické výlety, závody pro širokou veřejnost apod. Marketingová a komunikační strategie s využitím aktuálních trendů (digitalizace).

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

- **Dálkové cyklotrasy** označené číslicemi 1 – 60 (každá cyklotrasa má svou barvu).
- **Dálkové cyklotrasy** nominované do evropské sítě **UNECE** (jsou označené čísly 1 – 10 + 13).
- Síť **EuroVelo**.

2 Uplatnění principu Governance při výstavbě dopravní sítě pro cyklisty

2.1 Úvodní definice

Wikipedie – obecně o slovu Governance

Good governance (dobré vládnutí) je široce mezinárodně uznávaný koncept vztahující se v nejobecnějším slova smyslu ke snaze o nalezení praktického řešení v oblasti řízení, zdrojů, představ a názorů, kterým se věnoval již tzv. Nový veřejný management a Nová veřejná administrace v 70. letech 20. století.[1] O definici pojmu se v průběhu doby pokouší několik mezinárodně působících organizací jako je Světová banka, Rozvojový program OSN (UNDP), Ekonomická a sociální komise pro Asii a Tichomoří (UNESCAP) nebo Rada Evropy. Pojetí *good governance* se v průběhu vývoje mění, někdy se zužuje a jindy rozšiřuje.

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

Governance se skládá z takových souborů pravidel, které umožňují zúčastněným stranám společně rozhodovat o řešeních, jež mají být implementována. Governance upravuje, kdo a kde bude sedět u stolu, u něhož probíhají rozhodovací procesy. Pokud jde o mobilitu a podobu města, tyto soubory pravidel podmiňují rozvoj města pro budoucnost. Tato podmíněnost je silnější, než si mnozí tvůrci politik a výzkumníci v oblasti městského plánování a mobility myslí. Zaměřují se pouze na samotné politické strategie a přijímají podmíněnost prostřednictvím těchto souborů pravidel jako danost. Časové měřítko rozvoje měst a infrastruktury je však dlouhé, zatímco politiky jsou často krátkodobými zásahy, a dlouhodobým faktorem ovlivňujícím rozvoj města je právě pevnější a trvalejší governance. Abychom podpořili další rozvoj znalostí a pochopení v této oblasti, předkládáme řadu prvků souborů pravidel, jako je rozdělení pravomocí a kompetencí, úloha tržních a vládních subjektů, centrálních a decentralizovaných zúčastněných stran a úloha governance při koordinaci rozmanitých potřeb mnoha různých zúčastněných stran. Řadu současných problémů a budoucích řešení moderního města lze zvládnout správným vyladěním governance směrem k inkluzivnějšímu souboru pravidel.

Přednáška na téma Governance - jak ovlivňuje cyklistiku, nizozemského experta Rubena Loenderloot na cyklistickou konferenci (8.-10.října 2024).

Nizozemí má sice vysoký podíl cyklistů, ale rozhodně ne trvale udržitelné dopravy. Navíc je to druhá dopravně nejvíce přetížená země v Evropě. Otázkou je, jestli Governance je jen o cyklistice. Co vlastně chceme? **Město vhodné pro život, kvalitu života, místa pro setkávání s lidmi, být zdraví a šťastní, sociální soudržnost, ekonomiku, plánování města…**

Je dobré neustále připomínat ekonomické výhody cyklistů (a chodců) jako zákazníků a jak je teda třeba se dívat na Governance z jejich pohledu. Že se zaměřuje **na trvalé, široké a účinné zapojení zúčastněných stran.** Je důležité dobré vyvážení znalostí, odvahy, zkušeností, výzkumu, marketingu, vytrvalosti…

A jde o politiku, ambice, účast. Že vše je **integrovaný úkol a má jasný cíl**. Rozhodně nejde jen o dopravní oddělení, které by tyto věci mělo řešit. Je to potřeba zapojit všechna oddělení. Je to i v jejich zájmu. Je třeba 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 to o lidech. O **městech příjemných pro život; o místech v nich, kde se lidé mohou setkávat, být zdraví a šťastní, s dostatečnou ekonomiku, sociální soudržností…**

Obrázek – Typy cyklistické infrastruktury, Ruben Loenderloot na cyklistické konferenci (8.-10.října 2024). Foto: Radka Žáková

2.2 Governance a Cyklovize 2030

Na základě setkání dne 21. 2. 2024 v Hradci Králové, na kterém se sešly klíčové organizace mající vliv na výstavbu bezpečné dopravní sítě, bylo definováno devět principů, pomocí kterých lze realizovat ambiciózní plán:

1. **Základem je tým a lidi.** Je třeba zmobilizovat 205 ORP, aby přijala zodpovědnost za své území. Tomu jim pomáhají kraje a stát.
2. **Mít společnou filozofii a terminologii.** Co chceme, pro koho to děláme, co je cyklotrasa, dopravní síť pro cyklisty apod.
3. **Plán je tvořen zespodu.** Dopravní síť pro cyklisty vzniká tak, že je potřeba složit 205 dílků puzzle (ORP) do jednoho celku. Kraje pak koordinují aktivity ORP prostřednictvím své krajské cyklostrategie.
4. **Konkretizace.** Aby vznikla bezpečná dopravní síť pro cyklisty, je nutné, aby města i kraje začlenila plány na výstavbu bezpečné dopravní infrastruktury do svého strategického, územního a dopravního plánování.
5. **Skládání puzzle.** V principu je to jednoduché. Složí se 205 dílků puzzle a je vytvořen návrh dopravní sítě pro cyklisty České republiky, který je zakreslen v mapové aplikaci Cyklovize2030 (kapitola 3). Kde se nepodaří najít dílek puzzle, tak toto bílé místo má pomoci „zalepit“ kraj. Jedná se o první návrh, který je upřesňován v navazujících krocích.
6. **Otevřenost.** Semináře, zpravodaje, články v médií, diskuse s občany – mluvit o vizi pro všechny cílové skupiny je samozřejmost, ale získat důvěru k vizi je daleko těžší.
7. **Práce s detailem a kontextem**. Každá ORP vidí jen svůj svět, ale je třeba vidět za hranice ORP, další návaznosti, propojení s veřejnou dopravou, počítat se sdílenou mobilitou. Je třeba otevřít filozofii značení cyklotras, jejich rušení, přeznačování a tvoření nových.
8. **Nekončící proces hledání financí.** Jakýkoliv plán a vize musí být spojen s financemi. Nejde jen o využívání evropských, národních a krajských fondů, ale o hledání možností nepřímého financování (viz kapitola 4).
9. **Monitoring.** Každý plán musí být spojen s daty. Je potřeba mít stále k dispozici on-line data, kolik je cyklostezek, jaké jsou plány, kde jezdí cyklisté, jaká je nehodovost apod.

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

2.3 Uplatnění principu Governance na místní úrovni a úrovni ORP

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** tzn. 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 pobytovou.

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

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

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

Obrázek – Mapa ORP ČR

Je třeba ovšem stále připomínat, že cyklistická doprava se neodehrává jen v uzavřením prostoru měst a obcí. Je třeba zajistit vzájemné propojení obcí a měst mezi sebou, aby se člověk mohl dostat mezi nimi bezpečně na kole. Teoreticky je to jednoduché. Každá obec si zaplatí cyklostezku na svém katastru. V praxi to ale tak jednouché není. Často větší obec (město) pomáhá té menší. V tomto kontextu je pak nutná spolupráce města a přilehlých obcí. Tato spolupráce je možná buď ve formě oboustranné smluvní spolupráce, nebo podporu cyklodopravy zajišťuje mikroregion, sdružení obcí, nebo Místní akční skupina.

V řadě případů dokonce dojde k propojení dvou měst a přilehlých obcí. V tomto případě můžeme hovořit o vytvoření regionální dopravní cesty pro cyklisty, která propojila dvě sídla. Takových příkladů existuje v ČR celá řada. Jako příklad lze uvést bezpečné cyklistické propojení v úseku Litovel – Uničov – Rýmařov. V tomto případě se jedná o významnou regionální trasu 511[1].

[1] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/196/pribeh-cyklotrasy-511-litovel---unicov---dlouha-loucka---resov---rymarov

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

Ukázka zobrazení počtů obyvatel jednotlivých obcí.

2.4 Uplatnění principu Governance na regionální úrovni

Celkový přehled o území má kraj, který má povědomí o všech aktivitách na svém území. Spolu s městy a obcemi identifikuje problematická místa na navrhované dopravní síti pro cyklisty. Společně hledají řešení pro jejich odstranění.

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

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

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

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

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

Další

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

Obrázek – Ustanovení pracovní skupiny krajských cyklokoordinátorů na národní cyklokonferenci (12/2022).
Zdroj foto: Václav Bernard, náměstek ministra dopravy

2.5 Uplatnění principu Governance na národní úrovni

Konkrétní kroky pro naplnění ambiciózního cíle vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty vycházejí z vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. Za tím účelem vznikla v roce 2021 Pracovní skupina Ministerstva dopravy zaměřená na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu, složenou z klíčových organizací ovlivňujících podporu cyklistické dopravy v ČR. Hlavním koordinátorem této pracovní skupiny je Ministerstvo dopravy ČR.

Úloha státních organizací je významná, přestože jejich úkolem není primární budování cyklostezek. Zásadním úkolem je podpora legislativní, finanční a organizační. Státní úroveň dále nabízí koordinační a metodickou pomoc, a to prostřednictvím národního cyklokoordinátora, jehož úkolem je především propojovat partnery na státní, regionální a místní úrovni. 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 cyklokoncepcí (kapitola 3). Dále komunikace se zainteresovanými partnery dle principu Governace (kapitola 2) a podpora synergického financování cyklistických staveb (kapitola 4). Mezi další aktivity patří koordinace značení dopravní sítě pro cyklisty (kapitola 5), monitoring (kapitola 7) a osvěta, propagace a marketing této sítě (kapitola 7).

2.6 Uplatnění principu Governance u zainteresovaných organizací

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

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

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

2.6.1 Podpora odstraňování bariér ze strany Ministerstva zemědělství

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

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

bezúplatné převody dotčených pozemků, které leží na významných cyklotrasách.

2.6.2 Podpora odstraňování bariér správců komunikací

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

Cílem je předcházet těmto problémům:

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

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

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

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

2.6.3 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů

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

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

Opatření pro státní správu:

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

3 Mapový portál a jeho terminologie

3.1 Prostředí mapového portálu

Společným jmenovatelem metodiky je mapový portál, který pomáhá lépe strategicky plánovat, jak v oblasti financování, tak značení.

Základní strategickou plánovací jednotkou mapového portálu je území kraje, nikoliv celá Česká republika. Je to z toho důvodu, aby bylo zřejmé, že plánování jednotné dopravní sítě pro cyklisty se dělá z úrovni krajů (navazuje na strategické dokumenty podpory rozvoje cyklistické dopravy jednotlivých krajů).

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

Mapový portál podle regionů

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

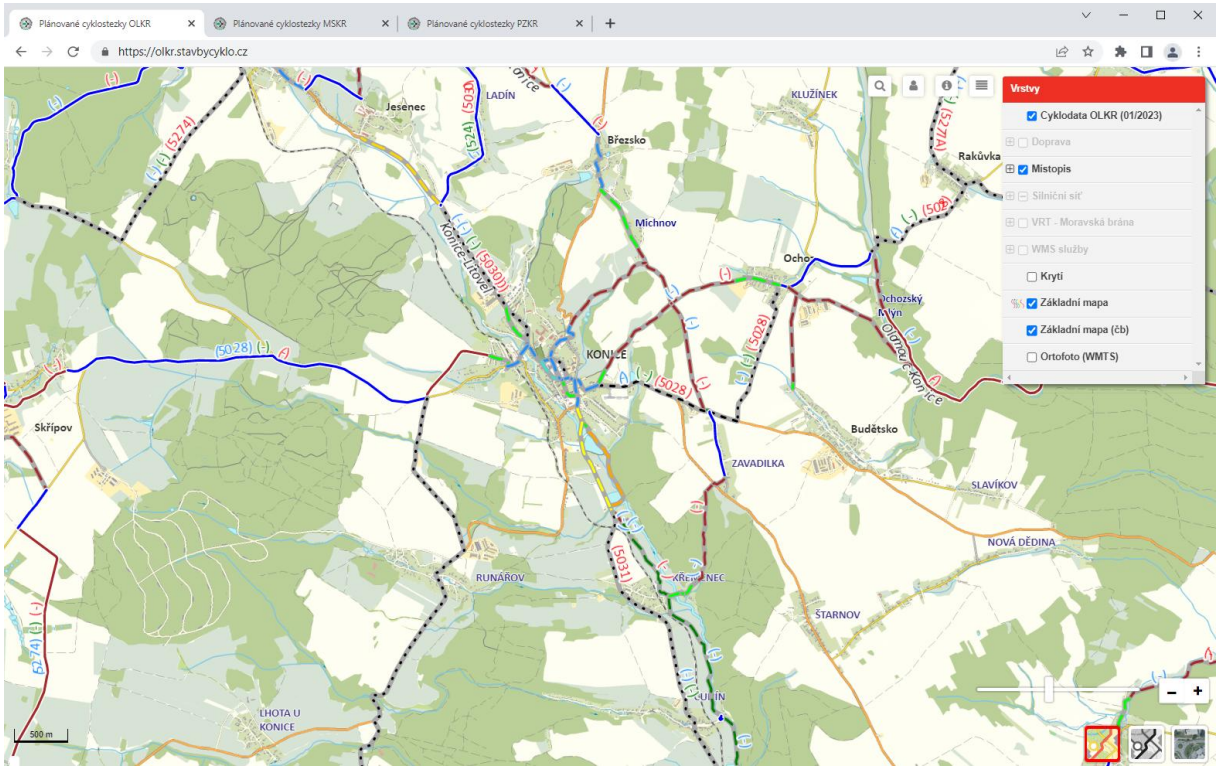
Mapové portály pro jednotlivé kraje jsou umístěny na webových adresách ve tvaru XXX.stavbycyklo.cz kdy XXX je nahrazeno zkratkou daného kraje. Níže uvádíme jednotlivé adresy samostatných krajských portálů.

- Hlavní město Praha praha.stavbycyklo.cz
- Středočeský kraj sckr.stavbycyklo.cz
- Jihočeský kraj jckr.stavbycyklo.cz
- Plzeňský kraj pzkr.stavbycyklo.cz
- Karlovarský kraj kvkr.stavbycyklo.cz
- Ústecký kraj ulkr.stavbycyklo.cz
- Liberecký kraj lbkr.stavbycyklo.cz
- Královéhradecký kraj khkr.stavbycyklo.cz
- Pardubický kraj pukr.stavbycyklo.cz
- Kraj Vysočina krvys.stavbycyklo.cz

- Jihomoravský kraj jmkr.stavbycyklo.cz
- Olomoucký kraj olkr.stavbycyklo.cz
- Zlínský kraj zlkr.stavbycyklo.cz
- Moravskoslezský kraj mskr.stavbycyklo.cz

Jednotná dopravní síť pro cyklisty na území celé ČR vznikne tak spojení 14 krajských koncepcí. Odkaz na mapový portál pro celou ČR: mapa.stavbycyklo.cz

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

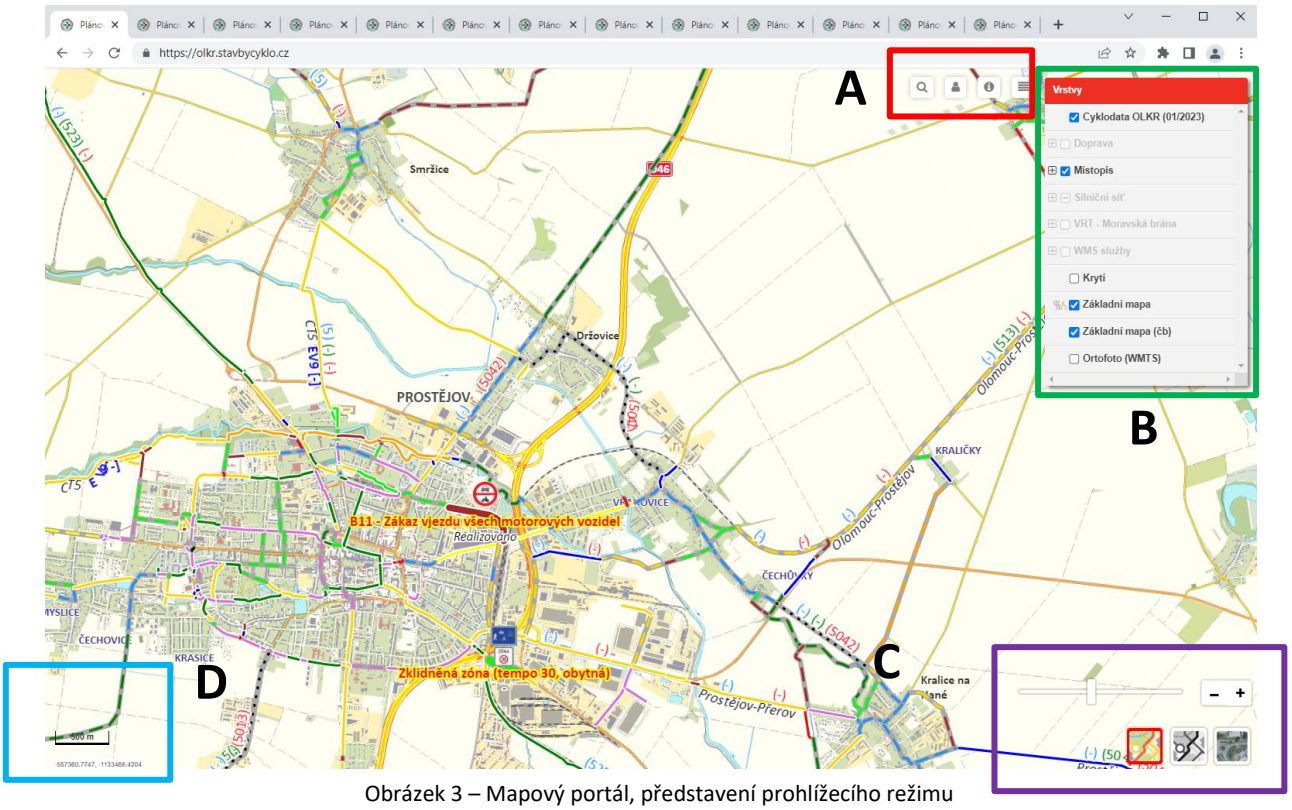


Obrázek 2 – Ukázka mapového portálu v prohlížecím režimu

3.1.1 Prohlížecí režim

Prohlížecí režim je určen pro návštěvníky, kteří si chtějí prohlédnout data zveřejněná na mapovém portále. V tomto režimu není možno nic editovat.

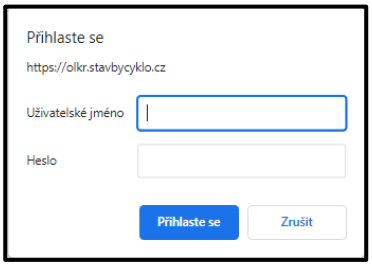
V prohlížecím režimu najdeme několik nástrojových lišt. Pro potřeby představení pracovní plochy jsme je rozdělili do 4 oblastí označené A, B, C a D.



Obrázek 3 – Mapový portál, představení prohlížecího režimu

Oblast A

První nástrojová lišta se nachází v pravé horní části pracovní plochy vedle oblasti B. Tato nástrojová lišta je v prohlížecím režimu tvořena 4 ikonkami.



První ikonka aktivuje v oblasti B vyhledávací okno.

Druhá ikonka slouží k přihlášení do editovacího režimu. Po kliknutí se zobrazí přihlašovací okno.

Pomocí třetí ikonky je možné si zobrazit legendu. Po kliknutí na ikonku se legenda zobrazí v oblasti B.

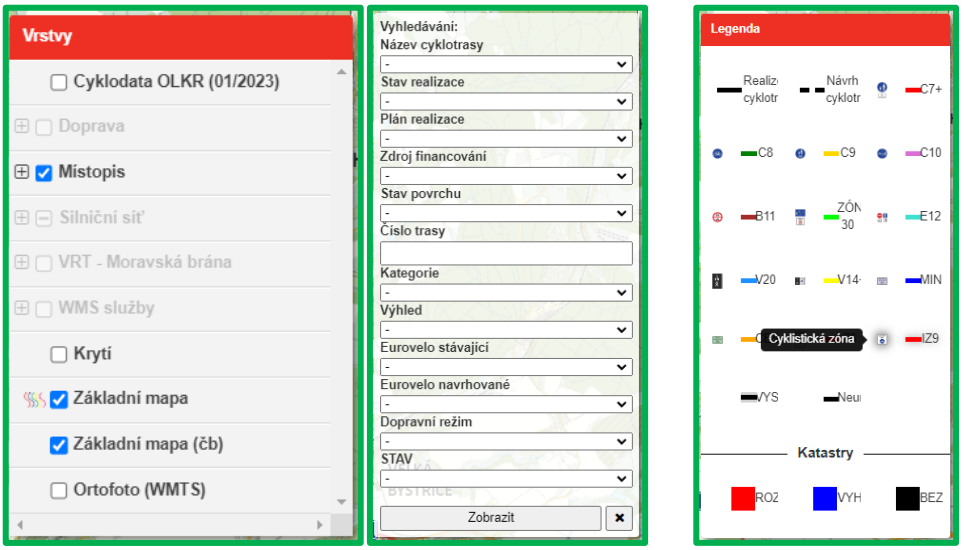
Poslední ikonkou zobrazíte okno Vrstev – viz. popis oblasti B.

Oblast B

Druhá oblast pracovní plochy se mění na základě toho, co návštěvník zvolí kliknutím na ikonky v oblasti A. V základním nastavení se v této oblasti zobrazuje *okno Vrstev*. Pomocí ikonek v oblasti A je však možné zobrazit *okno vyhledávání* či *legendu*.

Tuto oblast je možné také skrýt úplně a to tak, že kliknete na ikonku v oblasti A právě zobrazovaného okna. *(tj. mám zobrazenu legendu, tak kliknu na ikonku legendy Íčko a celá oblast se skryje.)*

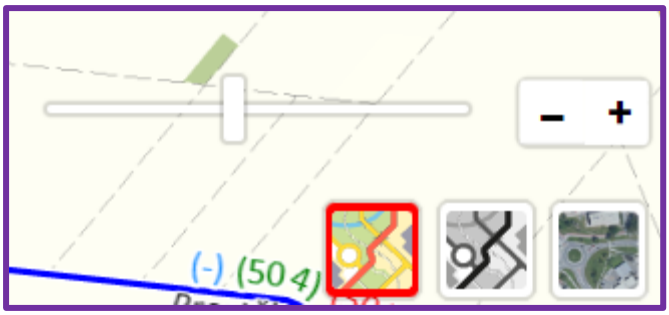
- *Okno Vrstvy* – V tomto oknu je možné zapínat a vypínat jednotlivé mapové vrstvy. Nejdůležitější je vrstva s daty - ta by měla být v základním nastavení vždy zapnutá. Tato vrstva se jmenuje **Cyklodata XXX (01/2023)** kdy XXX je nahrazeno zkratkou kraje a uvedené datum je datum aktualizace dat.
- *Okno Vyhledávání* – V této oblasti je možné vyhledávat a filtrovat zveřejněná data pomocí různých filtrů.
- *Okno Legenda* – V tomto oknu najdete legendu zobrazovaných linií. V legendě se zobrazují zkratkovité názvy s barvou linie a zobrazovaným piktogramem. V případě, že návštěvník neví, co jednotlivé zkratky znamenají je možno si při najetí na danou položku legendy najet a zobrazí se popis dané položky.



Oblast C

Nástroje v oblasti C jsou určeny pro práci s mapovým podkladem. Pomocí šoupacího panelu je možné oddalovat nebo přibližovat mapu. K oddálení je možné využít také tlačítko se znaménkem *mínus*, popřípadě *plus* pro přiblížení. Přibližovat mapu je možné také kolečkem na myši.

Pod těmito nástroji pro přiblížení a oddálení se nacházejí tři ikonky pro změnu mapového podkladu. První ikonka zobrazuje **Základní mapu**, druhá **Černobílou mapu** a pomocí třetí možnosti můžete zobrazit **Ortofoto** (leteckou mapu). V základním nastavení je zvolena první možnost – barevná základní mapa.

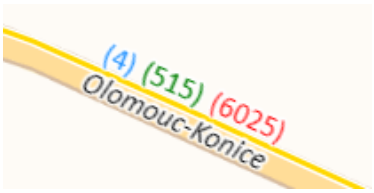


Oblast D

Tato oblast pracovní plochy neobsahuje žádné nástroje. Najdeme zde pouze grafické měřítko a souřadnice v souřadnicovém systému S-JTSK.

Práce s daty

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



- Modré čísla uvádějí cyklotrasy, které zůstávají.
- Zelená čísla udávají cyklotrasy v návrhu
- Červené čísla udávají trasy ke zrušení

Práce s daty v prohlížecím režimu

Možnosti práce s daty v prohlížecím režimu je omezená pouze na jejich prohlížení.

K zobrazení základní informací o dané linii dojde v okamžiku, kdy přes danou linii přejedeme myší. Daná linie se zvýrazní a zobrazí se 3 atributy:

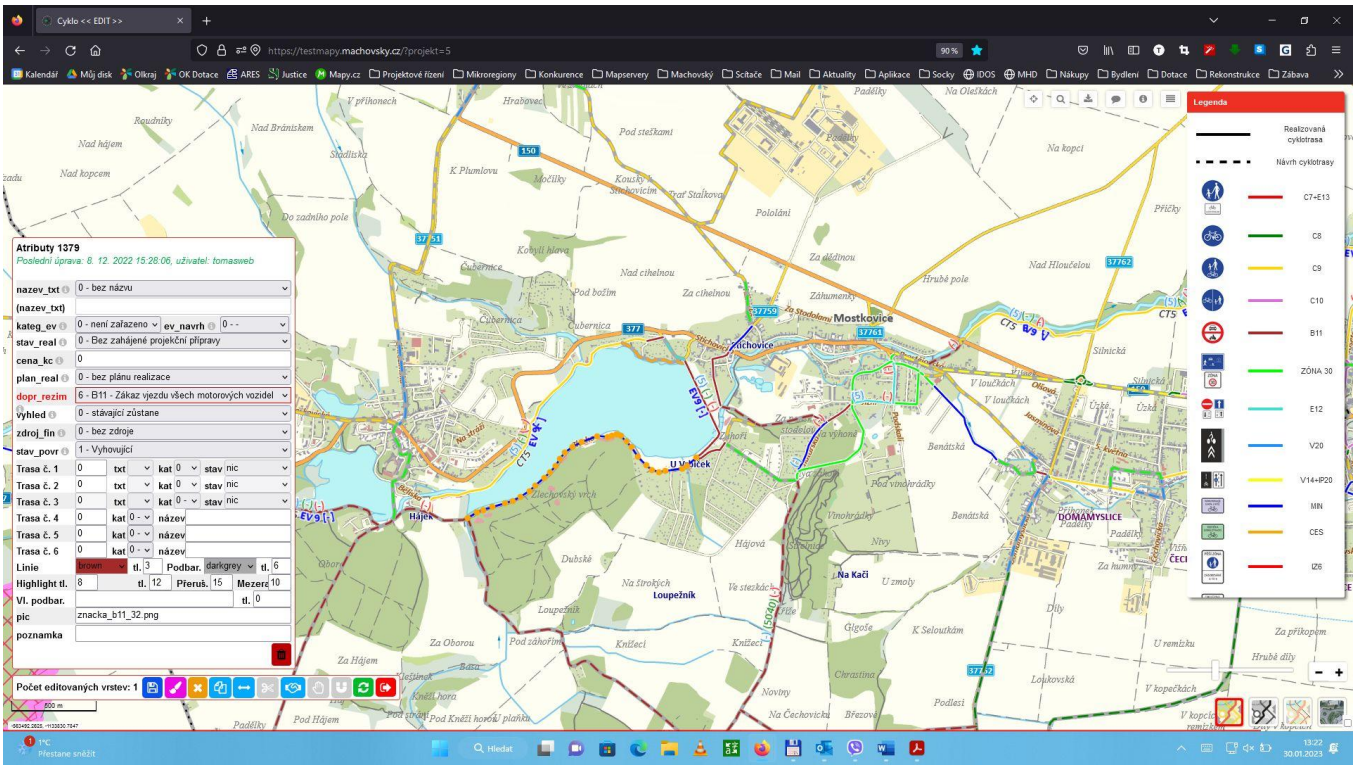
1. Dopravní režim dané linie
2. Piktogramy daného režimu
3. Informace o realizaci

V případě potřeby zobrazení více informací stačí na danou linii kliknout levým tlačítkem myši a zobrazí se tabulka s podrobnými informacemi.

V tabulce najdete informace o realizaci, částce, zdroji financování a hlavně čísla cyklotras vedouích po dané linii a další.

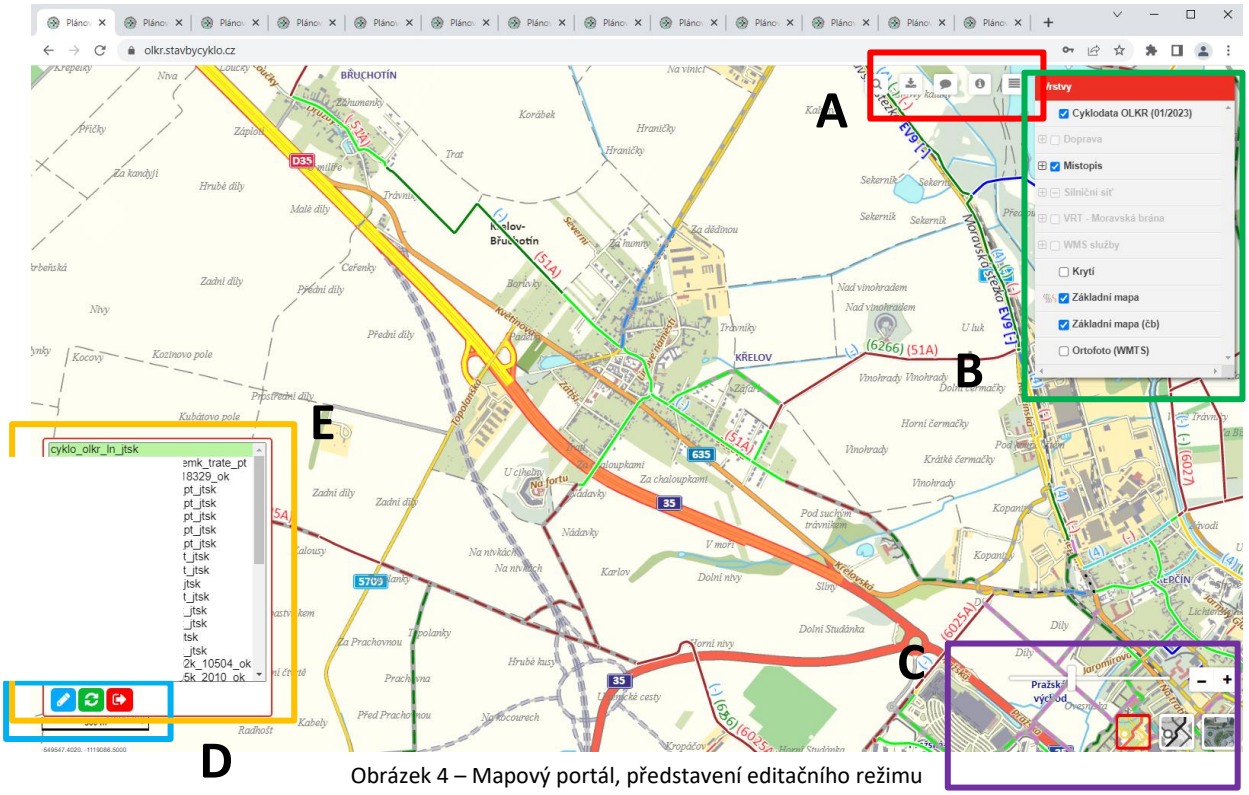
3.1.2 Editační režim

Editační režim je určen pro práci s daty – úpravu aktuálních dat a kreslení nových. Do editačního režimu je potřeba se přihlásit pomocí uživatelského jména a hesla. K přihlašovacímu formuláři je možno se dostat dvěma způsoby. Hlavním způsobem pro přihlášení je kliknutí na ikonku v horní části pracovní plochy (oblast A). Po kliknutí se vám zobrazí tabulka požadující vyplnění vašeho uživatelského jména a hesla. Po kliknutí na *Přihlásit se* se načte pracovní plocha editačního režimu. Druhou možností, jak se dostat k přihlašovacímu formuláři je napsat za webovou adresu /login *(př.: mskr.stavbycyklo.cz/login)*



Obrázek 31 - Ukázka editačního okna

Pracovní plocha editačního režimu je podobná pracovní ploše toho prohlížecího. Pro potřeby představení pracovní plochy jsme ji rozdělili do 5 oblastí. S oblastí A, B, C a D jsme se již setkali u prohlížecího režimu, nově se vyskytuje důležitá oblast E.



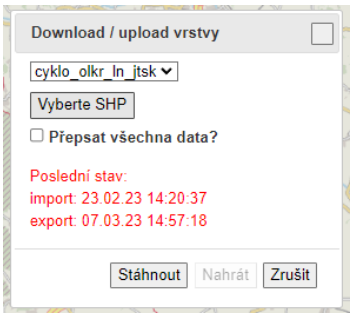
Obrázek 4 – Mapový portál, představení editačního režimu

Oblast A

V první oblasti pracovní plochy najdeme 5 ikonek nástrojů. S některými jsme se již setkali u prohlížecího režimu, jiné jsou naopak nové.

První ikonka aktivuje v oblasti B vyhledávací okno.

Druhá ikonka slouží k importu a exportu dat. Po kliknutí na tuto ikonku se uprostřed pracovní plochy zobrazí nové okno *Download / upload vrstvy*. Jak pracovat s tímto nástrojem se dozvíte v kapitole Export a Import dat.



Po kliknutí na třetí ikonku se v oblasti B objeví okno zápisník. Viz. popis oblasti B okno Zápisník.

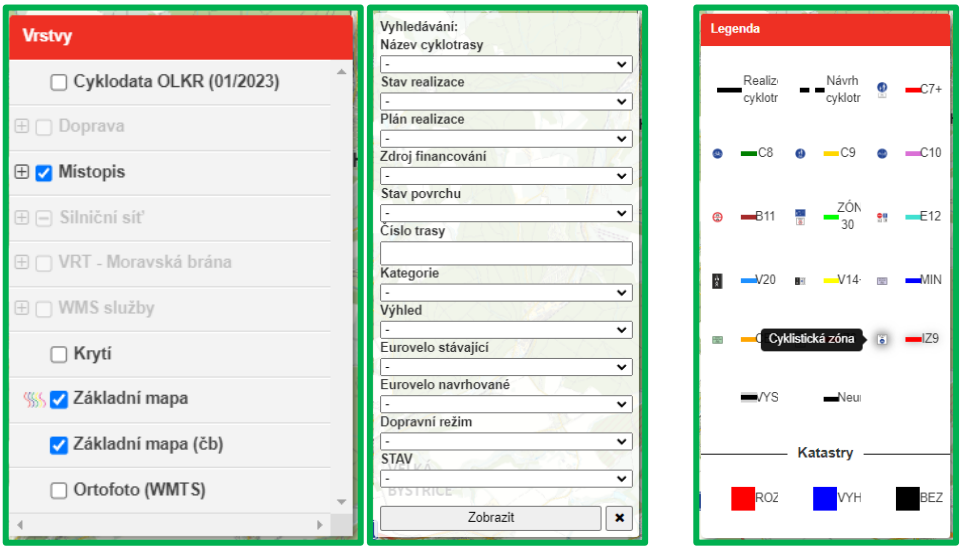
Pomocí čtvrté ikonky je možné si stejně jako prohlížecím režimu zobrazit legendu. Ta se po kliknutí na ikonku zobrazí v oblasti B.

Poslední ikonkou zobrazíte okno Vrstev – viz. popis oblasti B.

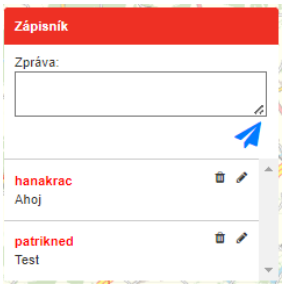
Oblast B

Druhá oblast pracovní plochy se mění na základě toho, co editor zvolí kliknutím na ikonky v oblasti A. V základním nastavení se v této oblasti zobrazuje *okno Vrstev*. Pomocí ikonek v oblasti A je možné zobrazit také okno *Vyhledávání*, okno *Zápisník* či *Legendu*.

Tuto oblast je možné také skrýt úplně a to tak, že kliknete na ikonku v oblasti A právě zobrazovaného okna. *(tj. mám zobrazenu legendu, tak kliknu na ikonku legendy a celá oblast se skryje.)*



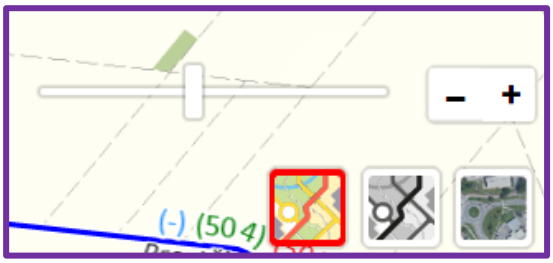
- *Okno Vrstvy* – V tomto oknu je možné zapínat a vypínat jednotlivé mapové vrstvy. Nejdůležitější je vrstva s daty - ta by měla být v základním nastavení vždy zapnutá. Tato vrstva se jmenuje **Cyklodata XXX (01/2023)** kdy XXX je nahrazeno zkratkou kraje a uvedené datum je datum aktualizace dat.
- *Okno Vyhledávání* – V této oblasti je možné vyhledávat a filtrovat zveřejněná data pomocí různých filtrů.
- *Okno Legenda* – V tomto oknu najdete legendu zobrazovaných linií. V legendě se zobrazují zkratkovité názvy s barvou linie a zobrazovaným piktogramem. V případě, že návštěvník neví, co jednotlivé zkratky znamenají je možno si při najetí na danou položku legendy najet a zobrazí se popis dané položky.



- *Okno Zápisník* – V tomto okně si můžete zaznamenávat poznámky či posílat zprávy. Tyto záznamy se ukládají přímo do portálu a vidí je všichni uživatelé přihlášeni do editačního

režimu. Zprávu odešlete pomocí ikonky . Odeslané zprávy je možné editovat nebo smazat – využije se k tomu příslušná ikonka u zobrazené zprávy (smazání-koš a editace-tužka). U náhledu zprávy se také zobrazuje jménu uživatele, který danou zprávu odeslal.

Oblast C

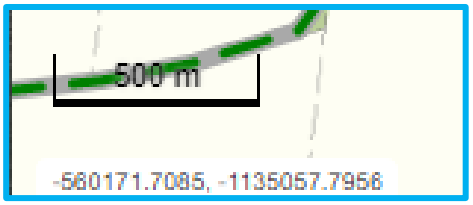


Nástroje v oblasti C jsou určeny pro práci s mapovým podkladem. Pomocí šoupacího panelu je možné oddalovat nebo přibližovat mapu. K oddálení je možné využít také tlačítko se znaménkem *mínus*, popřípadě *plus* pro přiblížení. Přibližovat mapu je možné také kolečkem na myši.

Pod těmito nástroji pro přiblížení a oddálení se nacházejí tři ikonky pro změnu mapového podkladu. První ikonka zobrazuje **Základní mapu**, druhá **Černobílou mapu** a pomocí třetí možnosti můžete zobrazit **Ortofoto** (leteckou mapu). V základním nastavení je zvolena první možnost – barevná základní mapa.

Upozornění: *V případě, že se Vám stane, že se při výběru mapových podkladů nenačte vybraný podklad může to být z důvodu chybějících dat. Doporučujeme přepnutí na Ortofoto. Data jsou postupně doplňována.*

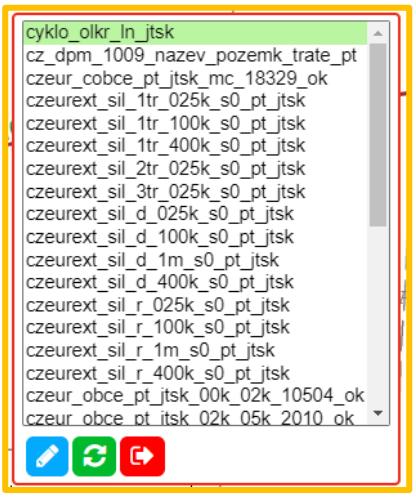
Oblast D



Tato oblast pracovní plochy neobsahuje žádné nástroje. Najdeme zde pouze grafické měřítko a souřadnice v souřadnicovém systému S-JTSK.

Oblast E

Tato oblast se zobrazuje pouze v editačním režimu mapového serveru.

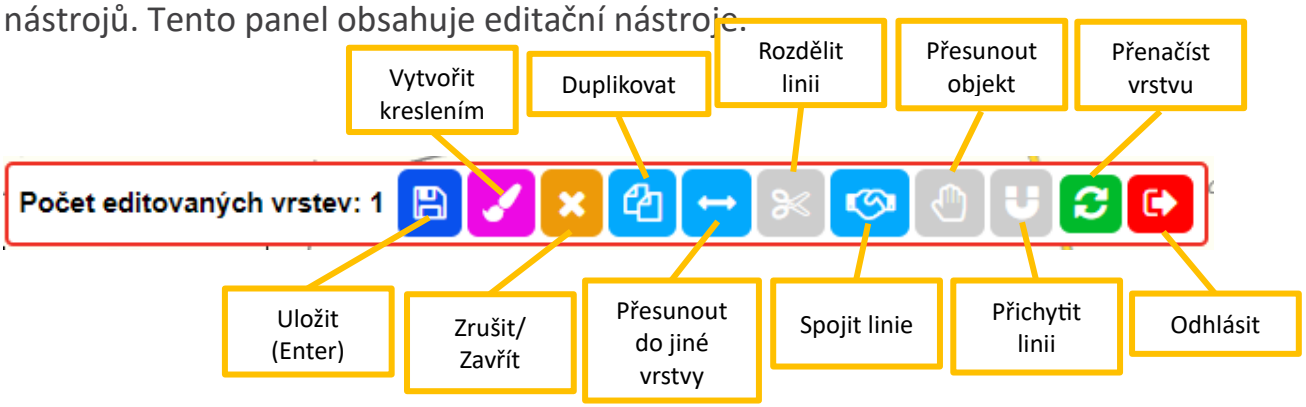


Po úspěšném přihlášení se v této oblasti zobrazí tabulka s editovatelnými vrstvami. Pro zahájení editace je potřeba si ze seznamu vybrat vrstvu, kterou chci editovat (vrstva se označí modře) a poté kliknu na modrou ikonku s tužkou. Tímto se zapne editace dané vrstvy.

V okně najdeme ještě dvě další ikonky – zelená ikonka se dvěma šipkami nám přeznačí vrstvu ze serveru a pomocí červené ikonky se odhlásíme z editačního režimu.

Editační panel nástrojů

Po vybrání editované vrstvy a zapnutí editace se na pracovní ploše zobrazí nový panel nástrojů. Tento panel obsahuje editační nástroje.

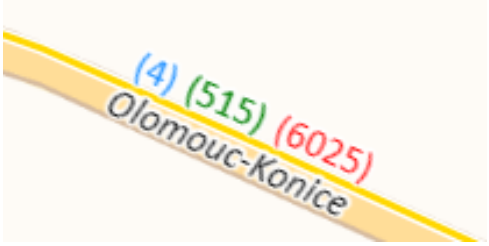


- *Uložit* – Tato funkce je jasná. Pomocí tohoto tlačítka uložíte provedené úpravy.
- *Vytvořit kreslením* – Tato funkce slouží k vytvoření nové linie.
- *Zrušit/zavřít* – Zavře editaci vybrané vrstvy
- *Duplikovat* – Pomocí této funkce je možné duplikovat označenou linii. Linie se zkopíruje na stejné místo, proto je potřeba pak duplikovaným objektem posunout pomocí *Přesun objektu*.
- *Přesunout do jiné vrstvy* – Tato funkce umožňuje přesunout vybraný objekt mezi vrstvami.
- *Rozdělit linii* – Tato funkce slouží k rozdělování linií.
- *Spojit linie* – Díky této funkci je možné spojit dvě sousedící linie.
- *Přesunout objekt* – Tato funkce slouží k přesunu vybraného objektu po pracovní ploše.

- *Přichytit linii* – Při zapnutí této funkce dochází při úpravě vedení linií či tvorbě nových k přesnému napojení (magnetickému spojení) lomových bodů linií.
- *Přenačíst vrstvu* – Tato funkce znovu načte editovanou vrstvu. Používá se při neúplném načtení vrstvy.
- *Odhlásit* – Odhlášení z editačního režimu

Práce s daty

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



- Modré čísla uvádějí cyklotrasy, které zůstávají.
- Zelená čísla udávají cyklotrasy v návrhu
- Červené čísla udávají trasy ke zrušení

Práce s daty v editačním režimu

Při práci s daty v editačním režimu pracujeme převážně s editačním panelem nástrojů (tvorba nových linií, duplikace, spojování a stříhání linií atd.) nebo atributovou tabulkou.

Upozornění: V prostředí mapového portálu je nastaveno, že klávesa DELETE slouží k mazání linií.
K mazání textu v buňkách je potřeba využít klávesu backspace.

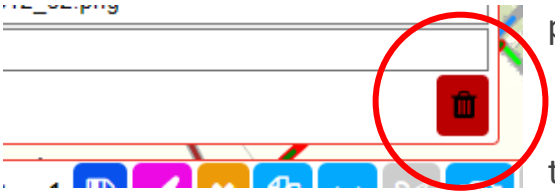
Vytvoření nové linie

Novou linii vytvoříte pomocí funkce Vytvořit kreslením (růžová ikonka se štětcem). Po kliknutí na ikonku se vám objeví modrý puntík. Pak už jen stačí levým tlačítkem klikat do mapy a tím tvořit průběh budoucí linie. Po dokreslení celé linie stačí jen

u myši dvakrát rychle poklepat levým tlačítkem myši a objeví se atributová tabulka. Vytvoření nové linie je potřeba potvrdit Uložením (modrá ikonka s disketou).

Smazání linie

Smazat linie je možné v atributové tabulce pomocí červeného tlačítka s košem. Smazání linie je možno docílit také stisknutím klávesy DELETE.



Poté co na tlačítko kliknete zmizí atributová tabulka a je potřeba smazání potvrdit Uložením (modrá ikonka s disketou).

Smazané linie se nemažou úplně, pořád je najdete v databázi, jen je u nich uveden atribut „smazáno“.

Duplikace linie

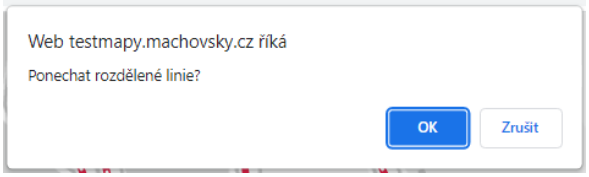
Pro duplikaci linie stačí označit požadovanou linii, kterou chcete duplikovat a zmáčknout tlačítko funkce Duplikace (modré tlačítko se dvěma stránkami). Linie se zkopíruje na stejné místo, proto je potřeba pak duplikovaným objektem posunout pomocí *Přesun objektu*. Duplikaci je opět potřeba potvrdit Uložením (modrá ikonka s disketou).

Rozdělení linie

V případě, že potřebujete rozdělit nějakou stávající linii tak využijte funkci Rozdělení linie (šedá ikonka s nůžkami). Po aktivaci funkce ikonka zčerná.

Po aktivaci již stačí myší označit kde má dojít k rozdělení linie. Linii je možné dělit jak v lomových bodech, tak i v jejich průběhu. Při správně zapnuté funkci Rozdělení se Vám po najetí na linii zobrazí kolečko s čárkou (viz. obrázek vpravo) a linie zesvětlá.

Po kliknutí na místo rozdělení je potřeba vypnout rozdělovací funkci (klikneme na ikonku nůžek). Vyskočí vám okno s otázkou *Ponechat rozdělené linie?* Kde zvolíme možnost OK. Stejně jako u ostatních editačních funkcí potvrdíme rozdělení Uložením (modrá ikonka s disketou).



Spojení linií

Ke spojení linií vyberte funkci Spojení linií (modrá ikonka s rukama). Vždy musíte mít vybrány dvě přímo sousedící linie. Po spojení opět potvrdíme Uložením (modrá ikonka s disketou). Více linií vybereme tak, že držíme stisknutou klávesu Shift a myší klikáme na linie, které chceme spojit.

Atributy pro nově vzniklou spojenou linii se určují na základě první zvolené linie.

Posun objektu

Při posunu objektu je potřeba zapnout příslušnou funkci (šedá ikonka s rukou). Poté již pomocí myši můžeme posouvat vybraný objekt po ploše. Po úspěšném posunutí opět vypneme příslušnou funkci a vše potvrdíme Uložením (modrá ikonka s disketou).

Úprava průběhu linie

V případě, že chcete jen upravit průběh linie stačí kliknout na příslušnou linii a pomocí posouvání lomových bodů (oranžové body na linii) upravíme linii do požadovaných tvarů. Je možno vytvořit také nové lomové body a to tak, že kliknete na průběh linie a se stisknutým levým tlačítkem přesunete lomový bod na požadované místo. Editaci opět potvrdíme Uložením (modrá ikonka s disketou).

V případě potřeby smazání lomových bodů je nutné držet stisknutou klávesu CTRL a pomocí levého tlačítka myši klikat na lomové body, které mají být odstraněny.

Zálohování dat

Zálohování dat se provádí automaticky. V současné době je zálohování nastavené tak, že každý den v noci se všechna data ze všech krajských projektů jednotlivě stáhnou jako SHP a uloží na server do ZIPu.

Zálohy jsou na webu dohledatelné 1 týdne zpětně. Zálohovat je možné taky ručně pomocí exportu. Doporučujeme zálohovat po větších zásazích, na konci pracovní doby atp.

Export a import dat

Data uložené na mapovém serveru je možné editovat také importem nových dat, které ty staré přepíšou. Stejně tak můžeme data z mapového serveru také stáhnout. Do okna s možnostmi importu a exportu se dostaneme pomocí tlačítka umístěného v oblasti A pracovní plochy.

Import dat

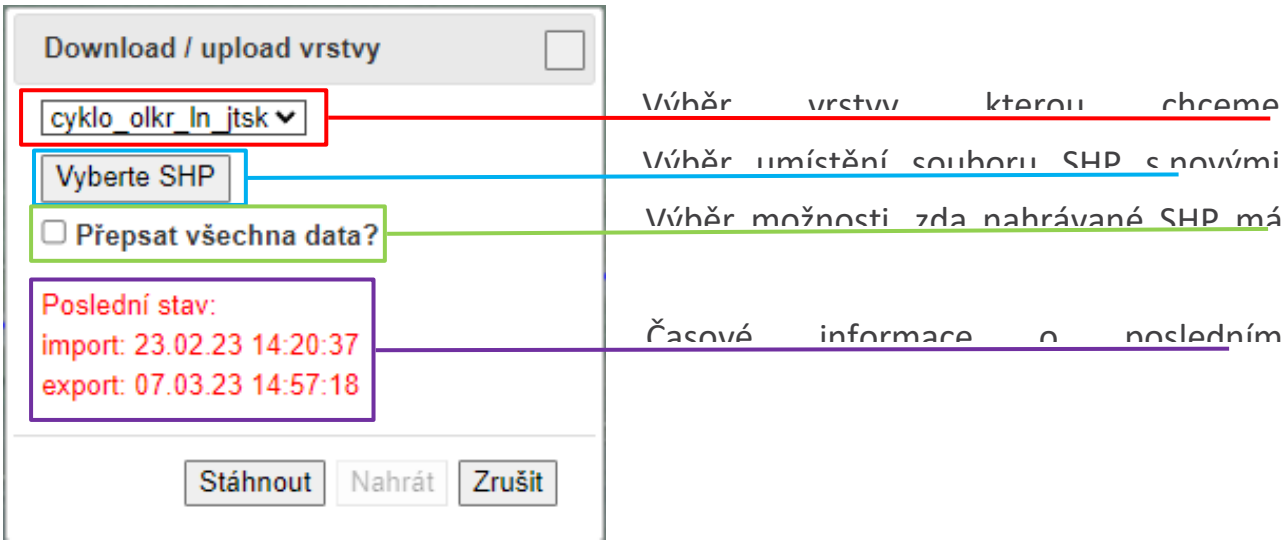
Při importu nejprve vybereme, do které vrstvy nahráváme. Poté pomocí tlačítka „Vyberte SHP“ vybereme ze svého počítače soubor SHP s daty, které chceme nahrát. Následně vybereme, zda chceme, aby nahrávaný soubor přepsal veškerá data nebo ne. Jakmile máme vše připraveno stiskneme možnost „Nahrát“ v dolní části okna.

V případě, že na portál nahráváte nová data a nezaškrtnete možnost přepsání všech dat, tak se nově nahraná data zvýrazní – atribut Vl. Podbar. Se nastaví na pink o šířce 15.

Export dat

Při exportu nejprve ze seznamu (červená část) vybereme vrstvu, kterou chceme stáhnout. Poté již jen stiskneme možnost „Stáhnout“ v dolní části okna.

Upozornění: *Před nahráním dat na mapserver je potřeba SHP soubor a další přidružené soubory (např. DBF, SHP, SHX, PRJ, CPG, SBX) zabalit do ZIPu. Ve vytvořeném archivu NESMÍ být soubor s koncovkou XML! Při importu musí být data v projekci S-JTSK.*



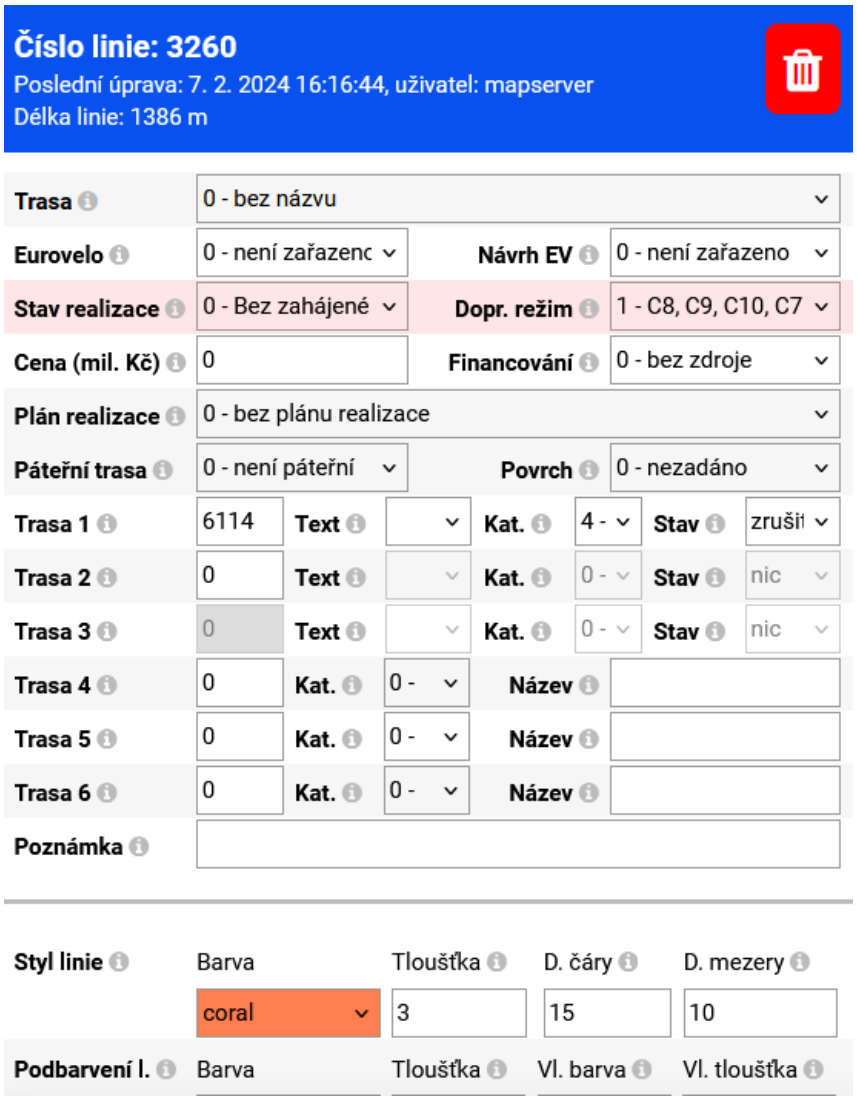
3.2 Společné atributy mapového portálu

Jednotlivé úseky jsou monitorovány pomocí sady atributů. Sada atributů je rovněž popsána na odkaze: https://www.stavbycyklo.cz/atributy.

Úprava atributů

Úprava atributů linií probíhá v atributové tabulce, která se zobrazí po kliknutí na danou linii. Všechny úpravy atributů je potřeba po dokončení úpravy potvrdit Uložením (modrá ikonka s disketou).

Upozornění: Při editaci atributů nepoužívejte klávesu DELETE – tato klávesa je v prostředí mapového portálu nastavená pro mazání linií.



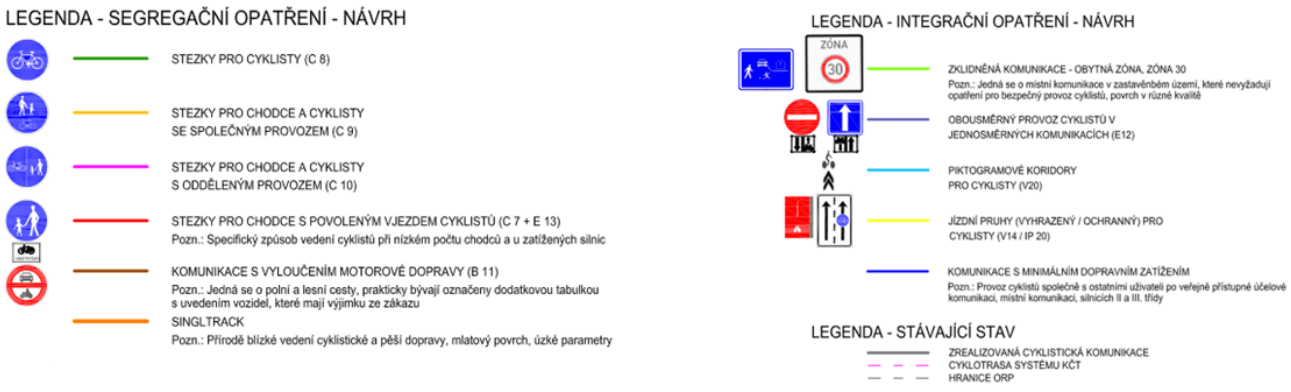
Atribut 1 – Stav realizace úseku trasy

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

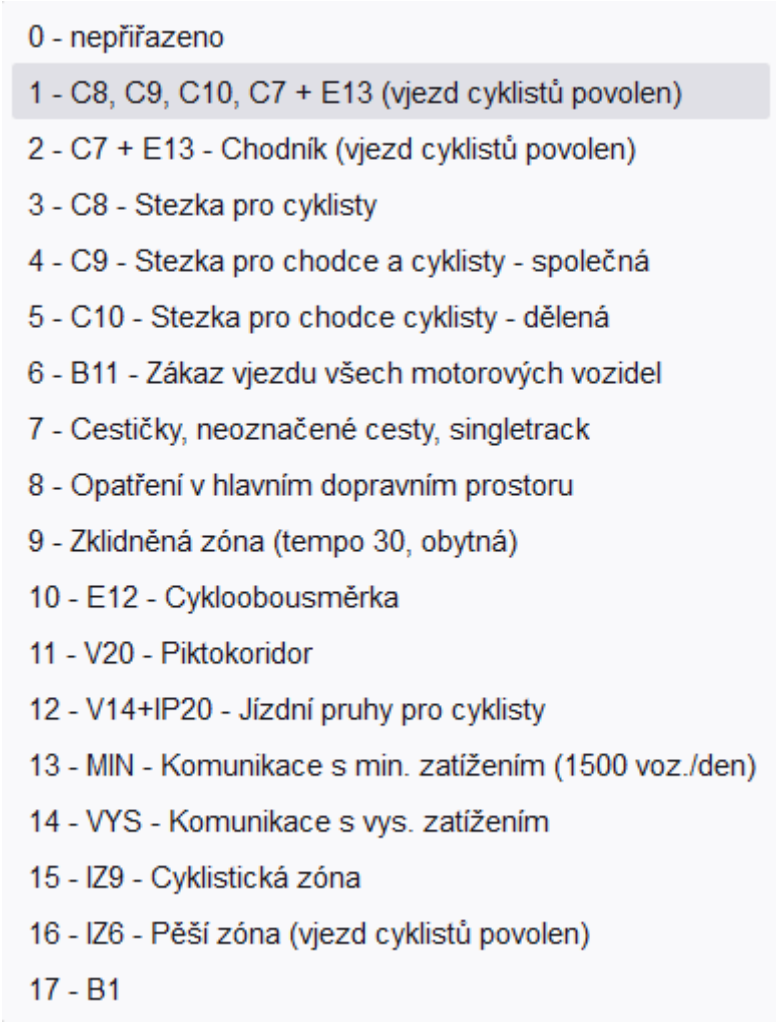
- -
0 - Bez zahájené projekční přípravy
1 - Nutno prověřit studií / invest. záměrem
2 - Zpracovaná studie / investiční záměr
3 - DÚR vč. vydání územního rozhodnutí (ÚR)
4 - Stav. dokum. (zahrnuje DSP, DUSP, PDPS)
5 - Vydáno stavební / společné povolení (SP)
6 - Realizováno
7 - Ke zrušení - ostatní
9 - Ke zrušení - kom. s vys. zatíž.

Atribut 2 – Dopravní režim daného úseku

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



Obrázek – Typy cyklistické infrastruktury



Atribut 3 – Cena

- Částka v korunách, zadávat v milionech Kč, na 1 desetinné místo

Atribut 4 – Financování úseku

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

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

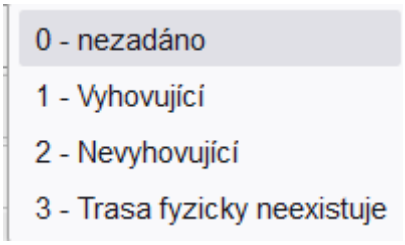
Atribut 5. Plán realizace

0 - bez plánu realizace
1 - 2022
2 - 2023
3 - 2024
4 - 2025
5 - 2026
6 - 2027
7 - 2028
8 - 2029
9 - 2030

Poznámka:

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

Atribut 6 – Povrch



Poznámka:
Hodnoty 1 a 2 se zaznamenávají stav stávající cyklotrasy, u které se nepředpokládá změna vedení
neboli cyklotrasa by tudy měla vést i v roce 2030.
Hodnota 3 je spojována s plánovanými úseky, kudy teprve má cyklotrasa vést.
Kritérium je navíc spojeno jen s dopravní funkcí cyklotrasy.
Proto se cyklotrasa hodnotí z pohledu silničního a městského kola, kde se vyžaduje dopravní komfort.

Atribut 7 – Páteřní trasa

0 - není páteřní
1 - je páteřní
2 - je páteřní I. (červená)
3 - je páteřní II. (modrá)
4 - je páteřní III. (zelená)

Pro tento atribut byla zavedena nová terminologie, a to na základě setkání pracovní skupiny Cyklovize 2030 (16. 5. 2024, Benešov), na které došlo k upřesnění pojmenování kategorií cyklotras a cyklostezek. Nově budou páteřní trasy označené jako národní, nadregionální a regionální.

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

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

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

bude označena číslem 8. Až bude úsek vybudován, pak dokonce dojde ke zrušení stávající páteřní cyklotrasy 21, která dnes vede nesmyslně jen po silnicích. Celá práce tak směřuje od kvantity do kvality.

Atribut 8 – Trasa (název celé trasy, který je spojen s číslem cyklotrasy, s vazbou na marketingové využití jako produktu cestovního ruchu)

- Přehled názvu tras bude postupně upřesněn, aby se v nich našel každý kraj
- Příklad pro číslování a pojmenování prvních 22 cyklotras. Celý seznam je v příloze této metodiky.

0 - bez názvu
1 - Česko-moravská stezka CT1
2 - Labská stezka CT2
3 - Praha–Plzeň–Regensburg CT3
4 - Moravská stezka CT4
5 - Jantarová stezka CT5
6 - Cyklostezka Ohře CT6
7 - Vltavská cyklistická cesta CT7
8 - Severní magistrála CT8
9 - Centrální stezka CT9
10 - Cyklostezka Olše–Olza a Hlučínsko CT10
11 - CT11
12 - Otavská cyklistická stezka CT12
13 - Jižní příhraniční trasa (EV13) CT13
14 - CT14
15 - Cyklostezka Ploučnice CT15
16 - Cyklotrasa Hlinsko–Slavonice (Českomoravská stezka) CT16
17 - Greenway Jizera CT17
18 - Orlické cyklo a inline království CT18
19 - Posázavská cyklotrasa CT19
20 - Cyklostezka Odra–Nisa CT20
21 - Lužická cyklotrasa CT21
22 - Sudetská cyklotrasa (Jizersko-krkonošská stezka) CT22

Atribut 9 – EuroVelo (stávající vedení – 9a, návrh vedení – 9b), vazba na cykloturistiku

0 - není zařazeno
1 - EV4
2 - EV7
3 - EV9
4 - EV13

Atribut 10a – Sekce značení cyklotras, přiřazení čísla

Trasa 1	528	**Text**		**Kat.**	3 -	**Stav**	návrh
Trasa 2	0	**Text**		**Kat.**	0 -	**Stav**	nic
Trasa 3	0	**Text**		**Kat.**	0 -	**Stav**	nic
Trasa 4	0	**Kat.**	0 -	**Název**			
Trasa 5	0	**Kat.**	0 -	**Název**			
Trasa 6	0	**Kat.**	0 -	**Název**			
Poznámka							

Pokud je trasa vyznačena (má být vyznačena), je úseku přiřazeno číslo do řádku číslo Trasa 1. Je ale možné, že v daném úseku je souběh více cyklotras. V takovém případě další číslo bude vloženo do řádku Trasa 2, atd (**trasa_cis2**, případně **trasa_cis3**).

Atribut 10b – Kategorizace sítě cyklotras

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

Poznámka:

- Tento atribut se vyplňuje automaticky, a to na základě vyplněného atributu trasa_cis1 (stejně tak u trasa_cis2 a trasa_cis3)
- Tento atribut je nutno / lze změnit, a to v případě zadávání nižších čísel než 100 u regionálních (trojciferných) tras,
  nebo v případě zadávání nižších čísel než 1000 u místních (čtyřciferných) tras.
- Tyto dvě zmíněné kategorie totiž také začínají číslem 1, ale pro odlišení od dálkových tras se odlišují nulami před číslem,
  jako např. 001 (pro trojciferné trasy) nebo 0001 (pro čytřciferné trasy).

Atribut 10c – Stav úseku trasy

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

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

3.3 Územně analytické podklady, zásady územního rozvoje a územní plán

3.3.1 Příprava nového jednotného standardu databáze územně analytických podkladů

Územně analytické podklady v právních předpisech

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

Příloha č. 1 vyhlášky č. 157/2024 Sb.

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

Upozornění: Pro datum 1. 11. 2024 je zatím prezentován pracovní návrh obsahu jevu č. 76 z hlediska cyklistické infrastruktury, který bude finalizován na základě dohody s MMR.

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

Vlastnosti a další vedené údaje	Hodnoty
geometrie	Linie
Typ	Cyklostezka
	Cyklotrasa
číslo	
text (odbočka, alternativa)	
identifikátor	
třída (kategorie)	1 – dálková (národní) síť (jednociferná)
	2 – dálková (národní) síť (dvojciferná)
	3 – regionální síť (trojciferná)
	4 – místní síť (čtyřciferná)
	5 – nezařazené - lokální síť (pěticiferná) - místní tematické trasy, okruhy atp.
	Nezjištěno
vhodný typ kola	Horské
	Silniční
	Trekové
	Gravel
	Neuvedeno
název	
stav realizace	0 – Bez zahájené projekční přípravy
	1 – Nutno prověřit studií / invest. Záměrem
	2 – Zpracovaná studie / investiční záměr
	3 – DÚR vč. vydání územního rozhodnutí (ÚR)
	4 – Stav. dokum. (zahrnuje DSP, DUSP, PDPS)
	5 – Vydáno stavební / společné povolení (SP)
	6 – Realizováno
	7 – Ke zrušení – ostatní
	9 – Ke zrušení - kom. s vys. zatíž.
cena	
plán realizace	0 – bez plánu realizace
	1 – 2022
	2 – 2023
	3 – 2024
	4 – 2025
	5 – 2026
	6 – 2027
	7 – 2028
	8 – 2029
	9 – 2030
zdroj financování	0 – Bez zdroje
	1 – Pouze vlastní zdroje

	2 – SFDI
	3 – Krajský příspěvek
	4 – IROP 2021-2027
	5 – IROP - ITI 2021-2027
	6 – IROP - CLLD 2021-2027
	7 – Evropské fondy 2000–2020
	8 – Interreg; příhraniční spolupráce
	9 – Úsek vybudován v rámci Komplexních pozemkových úprav (SPÚ)
	10 – Úsek vybudován v rámci jiných staveb (ŘSD, SŽ, Závody Povodí,...)
stav povrchu	0 – Neurčeno
	1 – Vyhovující
	2 – Nevyhovující
	3 – Trasa fyzicky neexistuje
eurovelo	0 – není zařazeno (na cyklotrase nevede žádná trasa EV)
	1 – EV4
	2 – EV7
	3 – EV9
	4 – EV13
stav úseku trasy	Nic
	Zrušit
	nechat, zůstane
	návrh (plán)
dopravní režim	0 – nepřiřazeno
	1 – C8, C9, C10, C7 + E13 (vjezd cyklistů povolen) - sloučení „klasických“ samostatných cyklistických komunikací, pokud nechcete podrobněji dělit
	2 – C7 + E13 - Chodník (vjezd cyklistů povolen)
	3 – C8 - Stezka pro cyklisty
	4 – C9 - Stezka pro chodce a cyklisty – společná
	5 – C10 - Stezka pro chodce cyklisty – dělená
	6 – B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel
	7 – Cestičky, neoznačené cesty, singletrack
	8 – Opatření v hlavním dopravním prostoru
	9 – Zklidněná zóna (tempo 30, obytná)
	10 – E12 – Cykloobousměrka
	11 – V20 – Piktokoridor
	12 – V14+IP20 - Jízdní pruhy pro cyklisty
	13 – MIN - Komunikace s min. zatížením (1500 voz./den)
	14 – VYS - Komunikace s vys. Zatížením
	15 – IZ9 - Cyklistická zóna
	16 – IZ6 - Pěší zóna (vjezd cyklistů povolen)

poznámka	
správce	
délka linie	
datum poslední změny	
autor poslední změny (jméno uživatele)	
páteřní trasa	0 – neuvedeno
	1 – červená
	2 – modrá
	3 – zelená

3.3.2 Zásady územního rozvoje kraje

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

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

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

ZÚR stanoví zejména:

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

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

3.3.3 Cyklistické komunikace musí být zahrnuté v územním plánu obcí.

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

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

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

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

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

stavební úřad ORP. Pouze při záměru EIA by stavbu povoloval krajský stavební úřad. Vyvlastnění není možné. V tomto případě by žadatel musel být vlastníkem pozemků, na kterých by se stavba stezky navrhovala, nebo by musel mít souhlasy vlastníků těchto pozemků,

- stezka bude povolovaná jako samostatná stavba a bude v územně plánovací dokumentaci vedena jako veřejně prospěšná stavba –Záměr by povoloval obecní stavební úřad ORP. Pouze při záměru EIA by stavbu povoloval krajský stavební úřad. Pro tuto stavbu by bylo možné potřebné pozemky vyvlastnit.

Pokud se týká vyvlastňovacího řízení:

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

Vyvlastňovací řízení

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

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

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

(2) Působnost stavebního úřadu ve věcech záměru bytového domu, **silnice II. a III. třídy,**

místní komunikace, veřejně přístupné účelové komunikace, technické infrastruktury, která je součástí distribuční soustavy v elektroenergetice nebo plynárenství, vodního díla, u něhož nevykonává působnost stavebního úřadu krajský stavební úřad, a souboru staveb, jehož jsou tyto záměry součástí, vykonává obecní stavební úřad obce s rozšířenou působností; § 37 odst. 3 se pro určení příslušnosti stavebního úřadu nepoužije.

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

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

Informace pro tuto kapitolu vypracovala:

Bc. Ing. Hana Mazurová

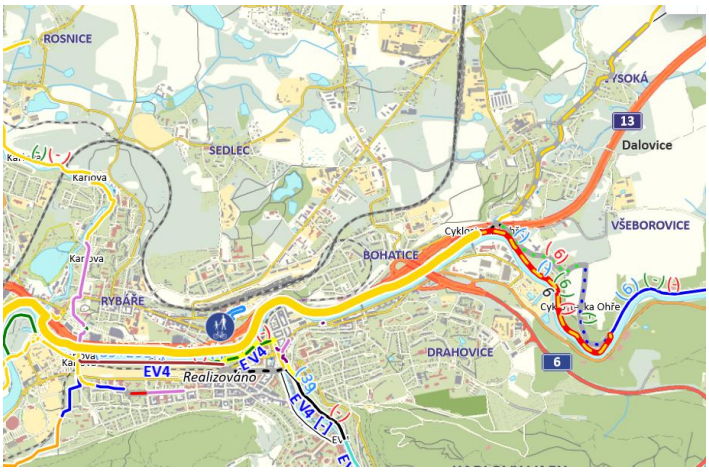
Odbor strategického rozvoje kraje, Oddělení stavebního řádu, vedoucí oddělení

4 Mapový portál pomáhá hledat finanční zdroje

4.1 Rekapitulace atributů mapového portálu

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

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

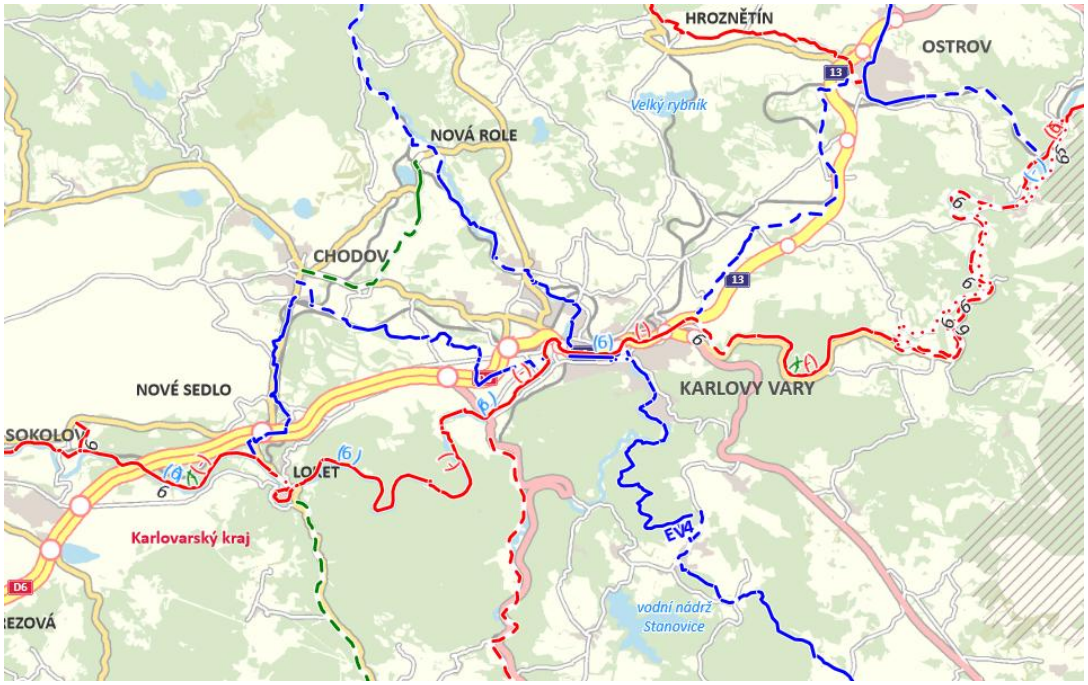


Obrázek – Příklad dopravního režimu C9 na páteřní cyklotrase národního významu č.6

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

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

- Atribut 6 – Povrch
- Atribut 7 – Páteřní trasa



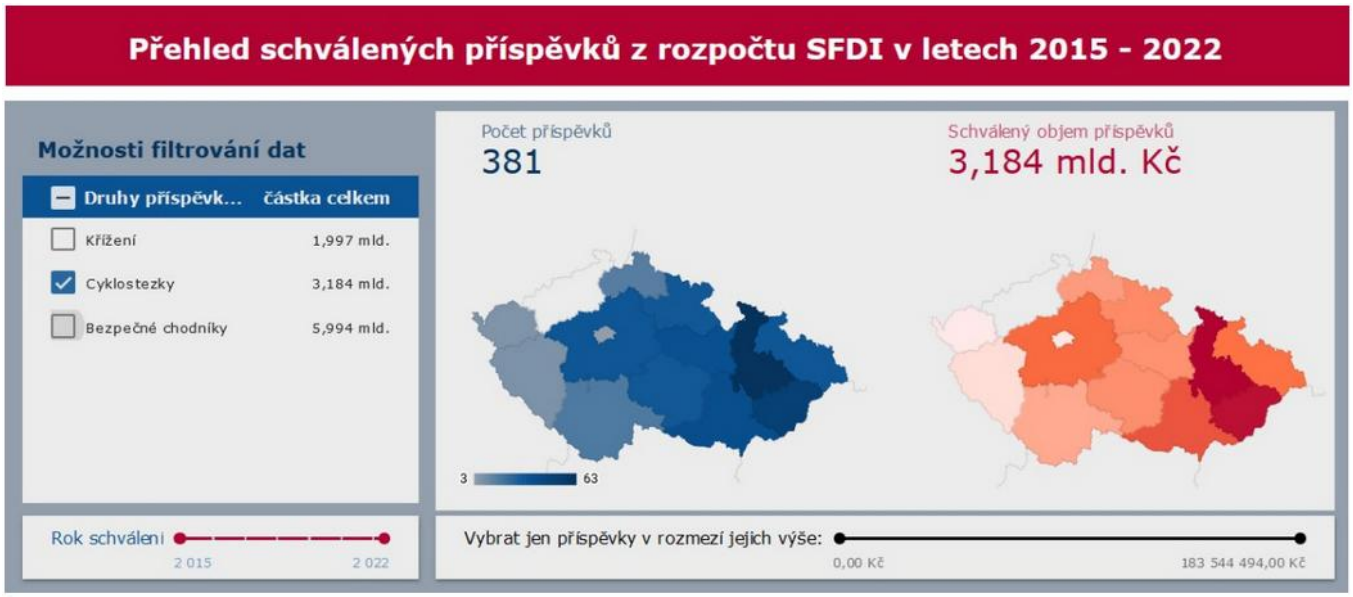
Obrázek – Příklad: páteřní cyklotrasa národního významu č.6 je označena červenou barvou (plná čára znamená stávající stav, čárkovaná čára znamená výhled, kam se v budoucnosti cyklotrasa převede.

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

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

4.2 Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)

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



Určitou překážkou jsou však často neuznatelné náklady, které značně zvyšují nároky na spolufinancování ze strany měst a krajů.
Existuje zde ale vážnější problém. Česká krajina je totiž propojena hustou sítí polních a lesních cest a v některých případech je prostě vybudování cyklostezky nevhodné, neboť více je vhodné dopravní značení B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel, nebo realizace Cyklistické zóny. Ani v jednom z těchto případů se ovšem nejedná o uznatelný náklad.

Řešením je alespoň Cyklistickou zónu umožnit financovat ze SFDI, tak je to nyní možné z evropských fondů. Příkladem je realizace Cyklistické zóny v Žatci podél řeky Ohře[2] z listopadu 2023[3], nebo v případě trasy Konice – Prostějov[4].

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

[2] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/93/ustecky-kraj---plany-na-vystavbu-cyklostezek
[3] https://mestemnakole.cz/2023/11/zatec-dokoncil-cyklozonu-podel-ohre/?cn-reloaded=1
[4] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/170/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-523---prostejov---konice-udolim-reky-romze

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

- Mikroregion Ivančicko na páteřní cyklotrase národního významu č.9[5].
- Karlovarský kraj, který chce budovat ve spolupráci s městy a obcemi další problematické úseky na páteřní cyklotrase č. 6 (cyklostezka Ohře), ale z pěti plánovaných projektů bude moci podat jen tři[6].
- Ve Středočeském kraji se jedná o pět problematických úseků na páteřních cyklotrasách národního významu[7].

[5] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/201/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-9---prujezd-kanonoviteho-udoli-reky-oslavy-ze-senorad-do-ketkovic
[6] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/206/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-6---plany-na-realizaci-v-karlovarskem-kraji-podel-reky-ohre
[7] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/171/stredocesky-kraj---plany-na-realizaci-ucelovych-komunikaci-tzv.-b11

4.3 Evropské fondy

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

4.4 Sociálně klimatický fond 2026 - 2032

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

Návrh na vznik SKF předložila v podobě nařízení o zřízení SKF Evropská komise Evropskému parlamentu a Radě dne 14. července 2021 v rámci balíčku "Fit for 55". Spuštění EU ETS2 se plánuje k roku 2027.

Způsobilost dle nařízení o SKF:

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

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

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

4.5 Další nepřímé finanční zdroje: spolupráce s ŘSD a SŽ

4.5.1 Spolupráce se správci komunikací.

Princip spolupráce je popsán na odkaze: https://www.cyklovize.cz/spravci-komunikaci.
Příklady a popis bude doplněn.

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

4.5.2 Spolupráce se Správou železnic.

Princip spolupráce je popsán na odkaze: https://www.cyklovize.cz/sprava-zeleznic.
Příklady a popis bude doplněn.

Obrázek – Příklad dobré praxe. V ochranném pásnu hlavního železničního koridoru Olomouc – Česká Třebová se buduje společná stezka pro chodce (aktuální stav k 24. 10. 2024).

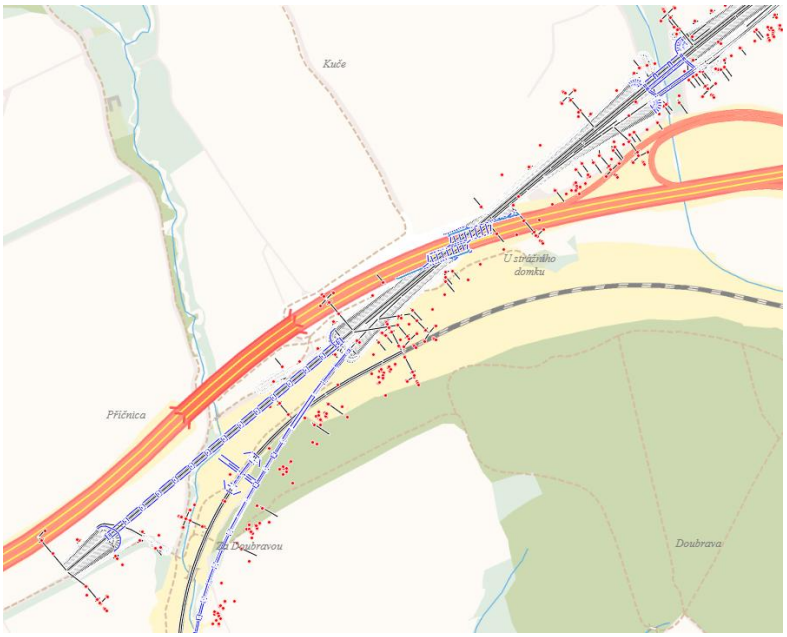
4.5.3 Spolupráce při výstavbě vysokorychlostních tratí.

Princip spolupráce je popsán na odkaze: https://www.cyklovize.cz/vrt .

V koridoru Moravské brány, kudy vede i cyklotrasa 5, se plánuje realizace vysokorychlostní železnice. Proto je důležité, aby v rámci projektové dokumentace se počítalo i s vedením účelových komunikací nebo cyklostezek, kudy by v budoucnosti byla převedena cyklotrasa č.5.

Obr6zek – Nákres projektové dokumentace VRT Moravská brána

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



Ukázka připojené WMS služby VRT II Moravská brána.

V tomto kontextu je nutné zmínit rozdíl přístupu vlastníka pozemků ČR s právem hospodaření SŽ a společnosti ČD a.s. Rozdíl v přístupu je zásadní. I když je všeobecně známo, že stavět cyklostezky podél dráhy na drážních pozemcích je jedna z velmi vhodných koncepcí. Jsou-li tam pozemky ve vlastnictví ČD a.s. (nikoliv ČR s právem

hospodaření SŽ), je to pro investora komplikace, která může vést až k opuštění takové varianty. Další informace se týkají jen nejrozšířenějších případů, kdy konečným vlastníkem cyklostezky (komunikace IV. třídy) je obec.

Rozdíly:

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

Pro obce by bylo samozřejmě nejvýhodnější postup jako u SŽ. To by však umožnila až diskutovaná delimitace pozemků, které jsou ve vlastnictví ČD a.s., na stát s právem hospodařit SŽ.

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

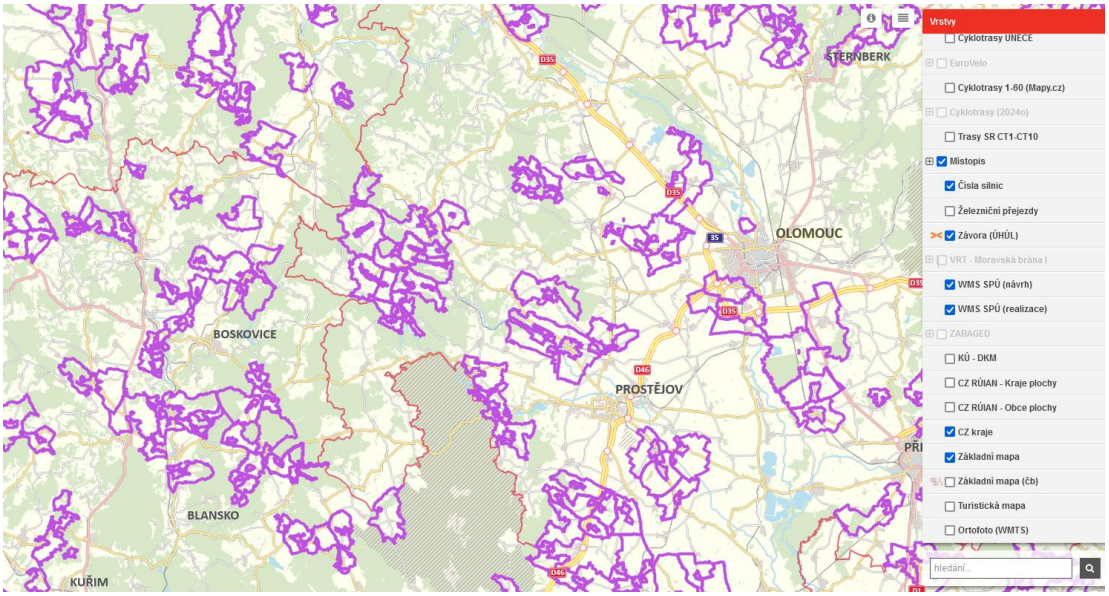
4.6 Spolupráce s Ministerstvem zemědělství.

Pokud není možné z evropských a národních fondů podporovat výstavbu úseků označených dopravní značkou B11, pak se ještě otevírá možnost spolupráce s Ministerstvem zemědělství. Je velmi potěšující, že ministr zemědělství již kvitoval návrh ke spolupráci na realizaci CYKLOVIZE 2030, a to dopisem zde 26. 7. 2023. Konkrétně by se mělo jednat o tyto okruhy spolupráce. V tomto kontextu jsou na mapovém portále nahrány vrstvy služeb WMS, jako např. data SPÚ, data VRT, data Lesy ČR a další, pro optimalizaci plánování nových návrhů a změn.

4.6.1 Komplexní pozemkové úpravy

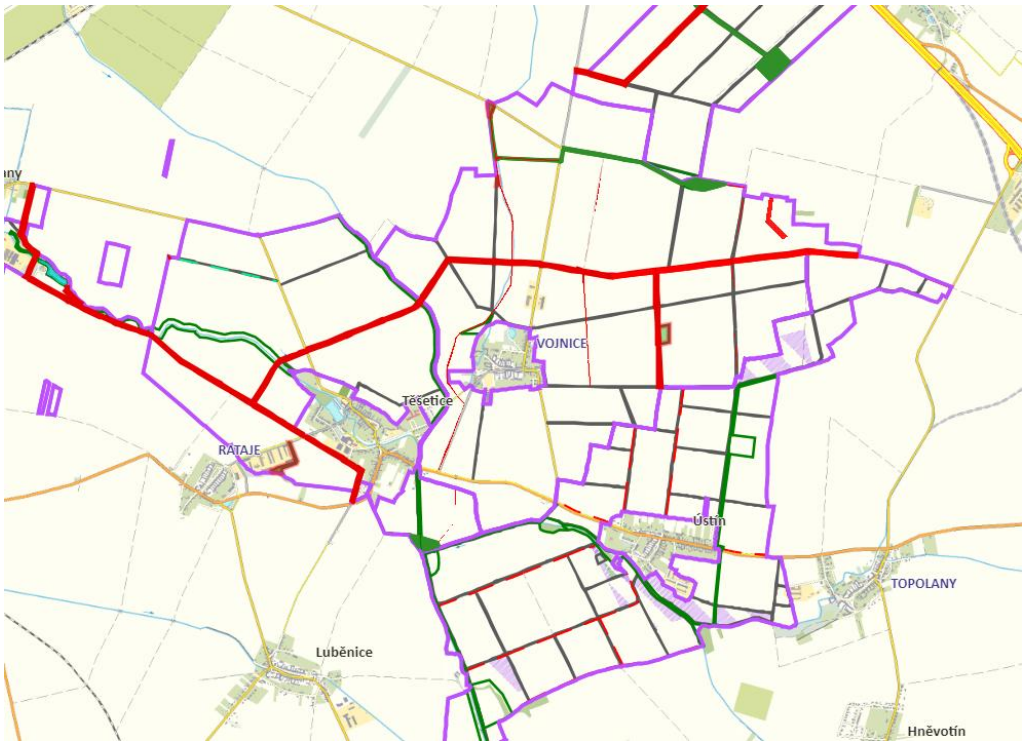
Základní informace jsou dostupné na odkaze: https://www.cyklovize.cz/statni-pozemkovy-urad.

K podpoře plošné obsluhy území cyklistickou dopravou je možné využít procesy pozemkových úprav.



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

Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy.



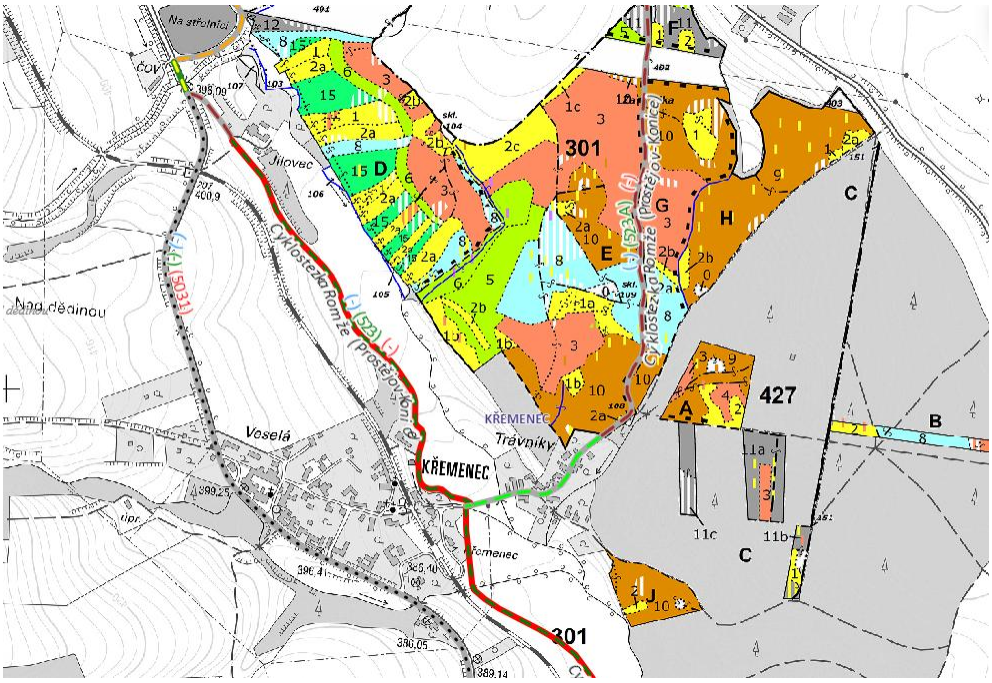
Ukázka připojené WMS služby SPÚ.

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

4.6.2 Využití lesní sítě

Například byla využita lesní cesta u Karlových Varů na cyklostezce Ohře[8], či se plánuje využít lesní cesta mezi Konicí a Prostějovem. Rovněž došlo k dohodě s Lesy ČR na páteřní cyklotrase č. 2 (Labská stezka) u Dvora Králové nad Labem[9]. Nicméně v tomto případě se očekává úsek označit dopravní značkou B11, takže opět bude potřeba najít nástroj pro financování tohoto úseku. Na druhou stranu jsou ale stále příklady, kdy se nedaří s Lesy ČR komunikovat, někdy zase se soukromými vlastníky lesů (např. Arcibiskupské lesy).

[8] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/204/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-6---cyklostezka-ohre-v-karlovarskem-kraji
[9] https://www.citychangers.eu/projekty-detail/203/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-2---usek-prehrada-les-kralovstvi---debrne



Ukázka připojené WMS služby Lesy ČR.

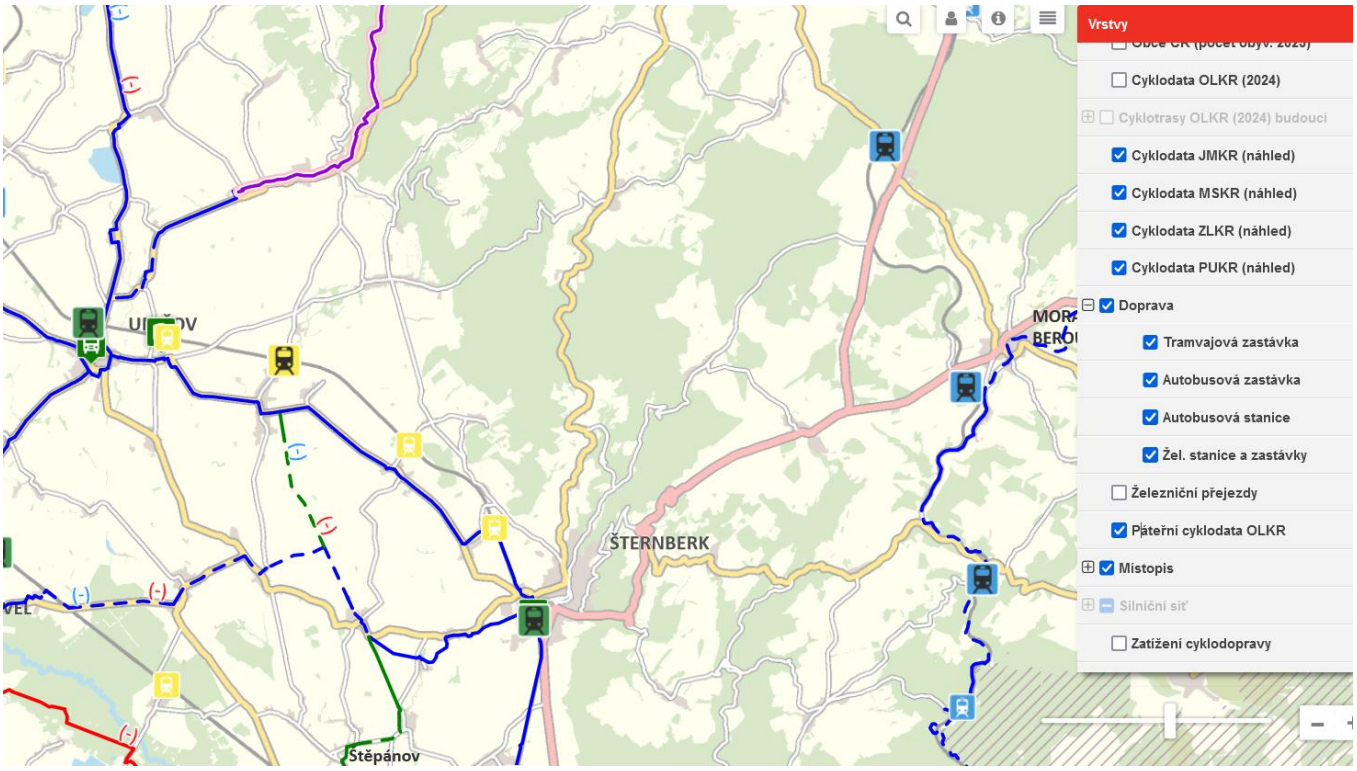
4.6.3 Využití protipovodňových opatření a spolupráce s jednotlivými Povodími

Základní informace jsou k dispozici zde: https://www.cyklovize.cz/povodi.

Budou doplněné jak pozitivní, tak negativní zkušenosti.

4.7 Propojení veřejné a aktivní mobility

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



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

Klíčovými daty jsou též železniční přejezdy včetně číslování a databáze trauma bodů.

Ukázka zobrazení železničních přejezdů.

4.8 Kvalita povrchu cyklistických komunikací

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

Podle typu zatížení jsou rovněž velké rozdíly:

- Kolo - pro široké pneumatiky horského kola jsou v pohodě veškeré typy krytů, včetně těch nestmelených, naopak pro galusky silničního kola se hodí pouze asfaltový kryt, jinak se cyklista zabije.....
- osobní ale i nákladní auto apod. - v podstatě všechny typy, nestmelené pak přiměřeně omezeně

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

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

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

5 Význam mapového portálu pro značení

5.1 Úvod

Nejprve je potřeba si připomenout, v jakém kontextu vznikl návrh značení cyklotras páteřních cyklotras v ČR. První návrh byl zpracován v roce 1996. V roce 1998 jako první byly vyznačeny cyklotrasy Moravská stezka a Greenway Praha – Vídeň. V roce 1999 z programu PHARE byly vyznačeny první regionální a místní cyklotrasy. V letech 2000-2001 se v tomto trendu pokračovalo. Díky podpoře okresních úřadů bylo vyznačeno kolem 40 000 km cyklotras.

Mezitím se od roku 2001 začaly budovat cyklostezky, a to díky Státnímu fondu dopravní infrastruktury (SFDI) a evropských a krajských fondů. Obce a města všech dotačních možností dokonale využila a dnes je v Česku na 5 000 km cyklistických komunikací.

A tady je problém. Síť cyklotras je stále vyznačena po vzoru myšlení z roku 2001, ale pozice cyklistické dopravy a jízdního kola je v roce 2024 úplně někde jinde. Současnou potřebou je **propojit všechny obce s rozšířenou působností (ORP) bezpečnou sítí dopravních cest vhodných pro cyklisty.**

Prostě nejde jen o to pořád dokola a do nekonečna mírně upravovat síť cyklotras z roku 2001, která je postavena jen na myšlence cykloturistiky. Je potřeba značení spojovat s otázkou dopravy, neboť i samotné vyznačení cyklotras je realizováno pomocí dopravních značek pro cyklisty, a to IS19, IS20 a IS21.

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

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

(přeznačování) dopravními značkami pro cyklisty IS19, IS20 a IS21 je následně další kapitolou, ke které každý kraj přistupuje trochu odlišným způsobem.

Ambicí je, aby všechny jedno, dvou a tříciferné cyklotrasy byly vnímané jako cyklotrasy, které plní nejen cykloturistickou funkci, ale především cyklodopravní.

5.2 Terminologie a technické podmínky

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

Terminologie k termínu cyklotrasa definována v TP 179:

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

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

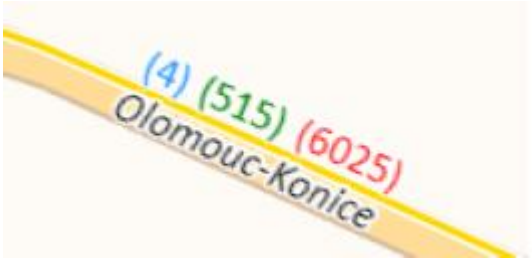
Proto mapový portál rozděluje cyklotrasy do několika vrstev, a to podle principu využití. Všechny vrstvy jsou dostupné na tomto odkaze: https://mapa.stavbycyklo.cz/

5.3 Atributy značení na mapovém portále

Rekapitulace atributů na mapovém portále

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

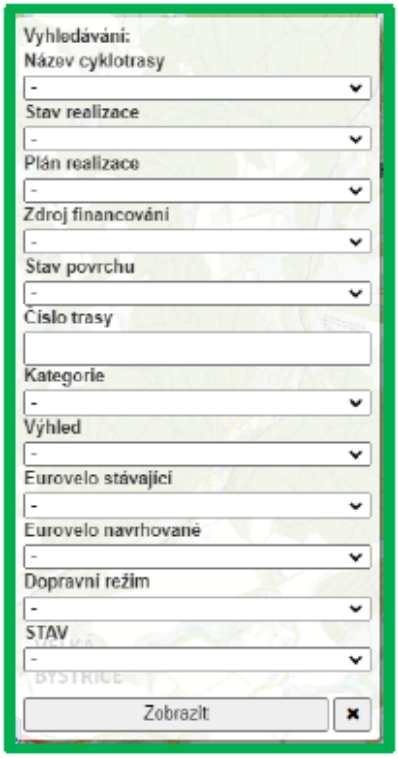
Při prohlížení linií na mapovém portálu se uživatel setká s číslováním na liniích ve třech barvách – modré, zelené a červené. Tyto čísla udávají číslo cyklotrasy, které po dané linii vedou.



- Modré čísla uvádějí cyklotrasy, které zůstávají.
- Zelená čísla udávají cyklotrasy v návrhu
- Červené čísla udávají trasy ke zrušení

V prohlížecím režimu je potřeba následně vyhledat nástrojovou lištu vpravo nahoře

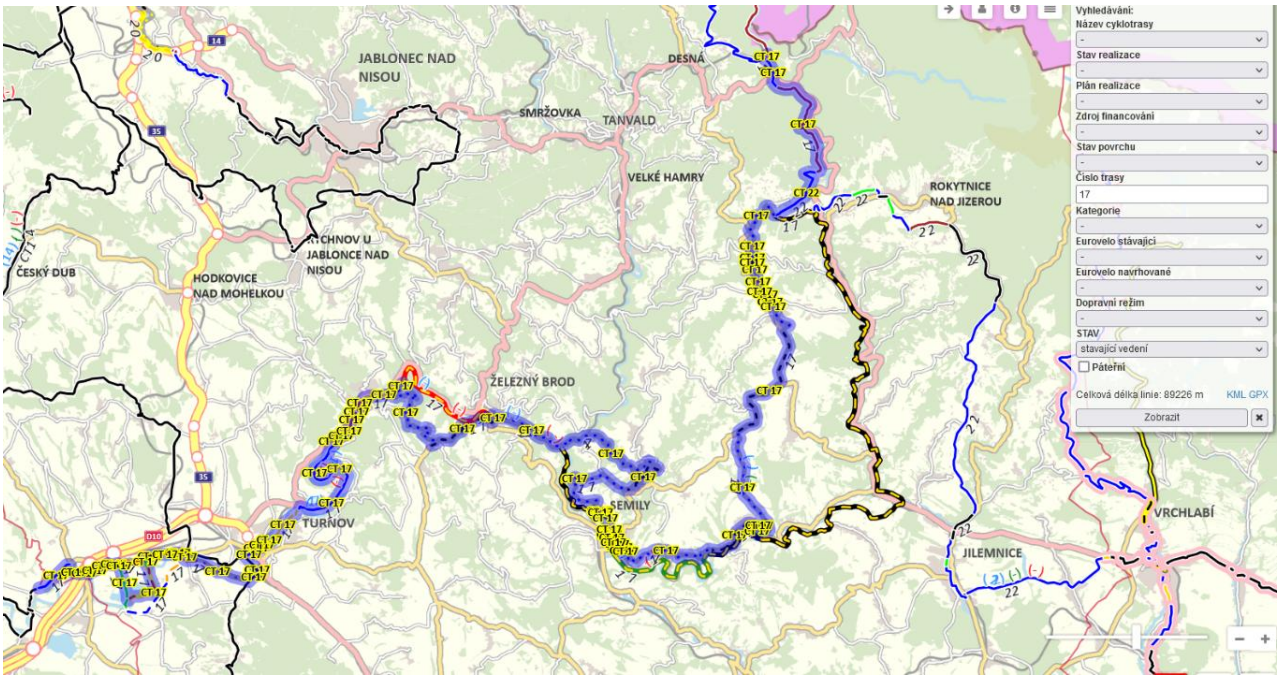
První ikonka aktivuje vyhledávací okno.

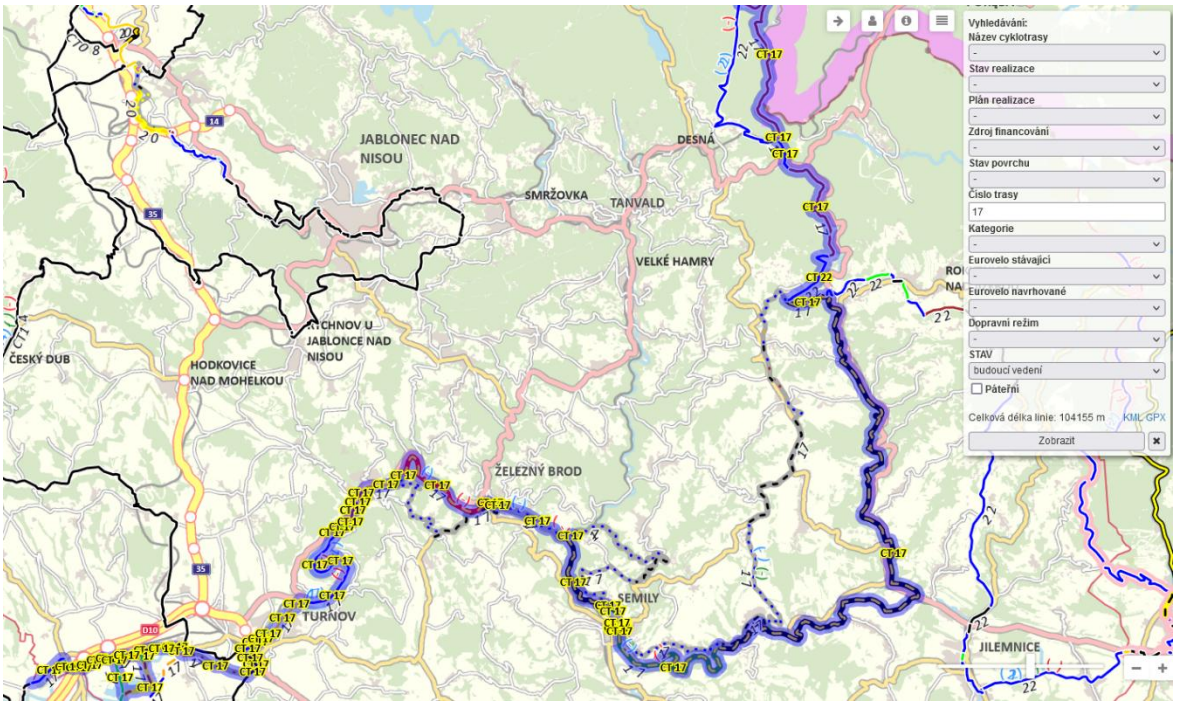


Díky této filtraci je možné si zadat současné, či navrhované vedení kterékoliv trasy. Stač jen do vyhledávajícího okna zadat číslo trasy a STAV, zda chcete vidět stávající vedení trasy, nebo výhledové.

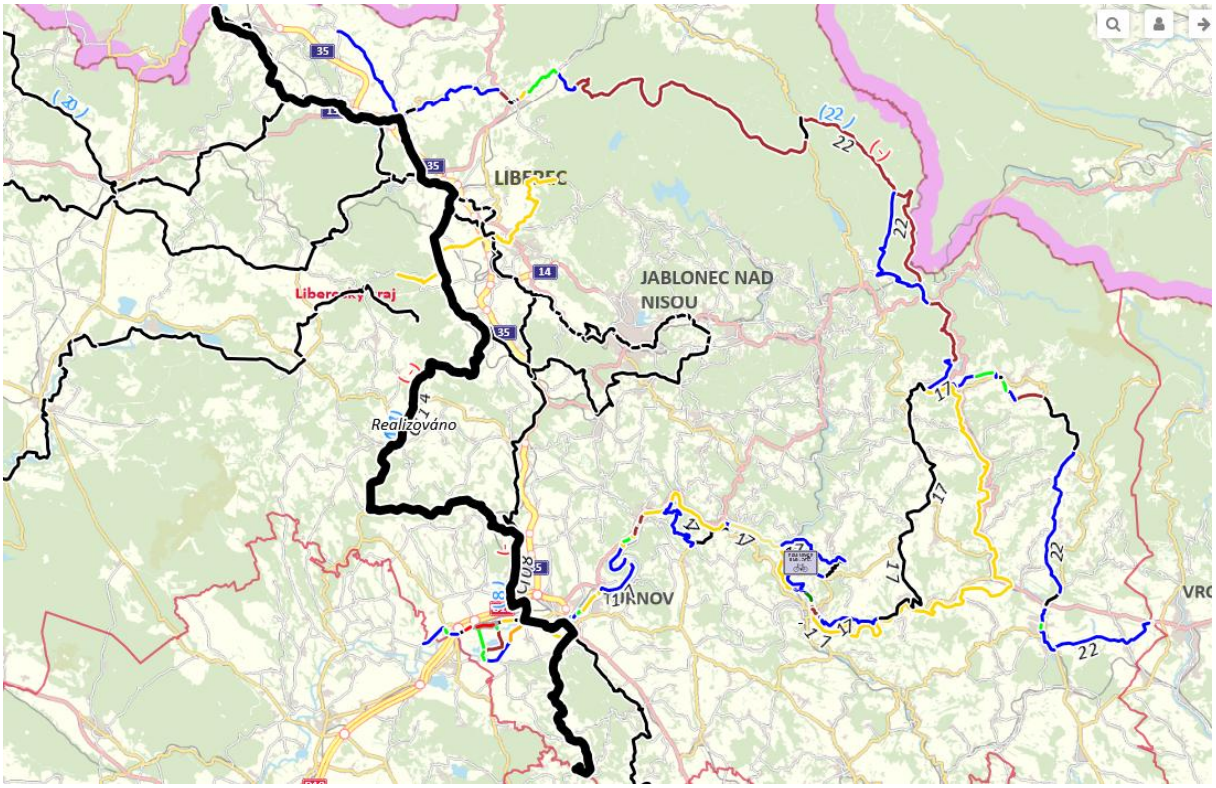
Jak to funguje v praxi?

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





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



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

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

5.4 Pracovní skupina k přeznačení

Jestliže jsou jednotlivým cyklotrasám přiřazovaná čísla, tak aby pod daným číslem byly lokalizována nebezpečná místa, která se mají postupně odstraňovat. Nová cyklotrasa by měla vyznačená nebo přeznačená, až většina problémových míst bude odstraněna, aby mohl být zajištěn komfort a bezpečnost na cyklotrase.

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

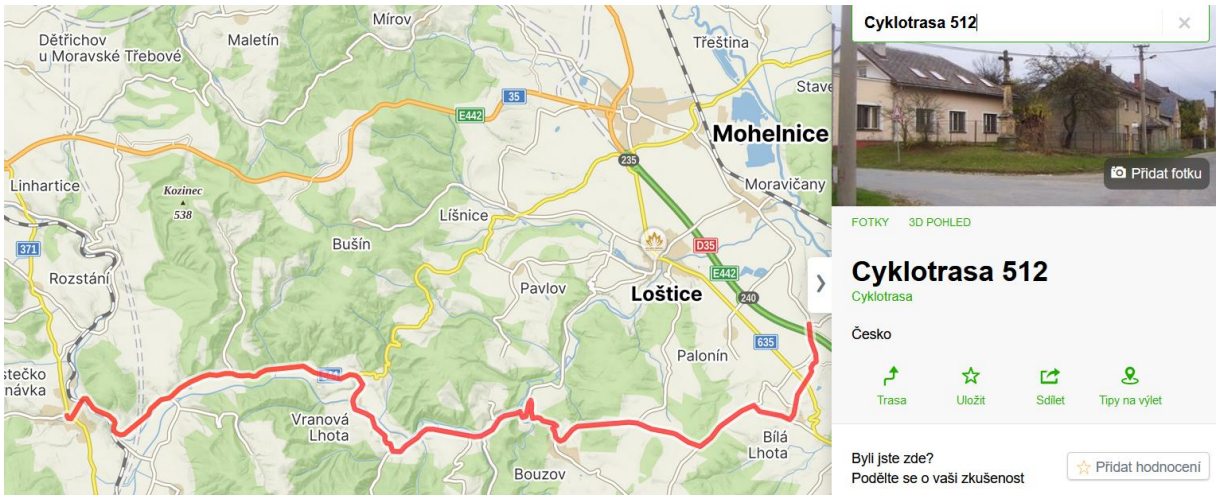
Za tím účelem byla na setkání všech krajů a MD, a to v Benešově dne 16. 5. 2024, **ustanovena pracovní skupina pro revizi číslování cyklotras**, jejichž členy jsou všechny zainteresované organizace včetně zástupců KČT. Tato skupina dbá na postupné značení, či přeznačování hlavní dopravní sítě pro cyklisty,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

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

Zde se průběžně aktualizuje seznam všech cyklotras (název, číslo a kategorie), přičemž jsou převzaty zkušenosti z přidělování číselného značení jednotlivých cyklotras od Klubu českých turistů (KČT). Jaroslav Martinek, národní cyklokoordiniátor, a Karel Markvart z KČT společně přidělují čísla pro cyklotrasy národního, nadregionálního a regionálního významu a budou odpovědni za to, aby nedocházelo k duplicitám v číslování, dlouhým souběhům cyklotras, že budou zachovány standardy stavby sítě cyklotras a eliminovány snahy o značení okružních cyklotras. Cyklotrasy budou navržené **pracovní skupinou pro revizi číslování cyklotras.** V mnoha případech se jedná ale o výhled na přeznačení, nebo na vyznačení nových cyklotras, neboť je podmíněn až výstavbou nových cyklostezek. KČT si nechá přidělování 4-ciferných čísel.

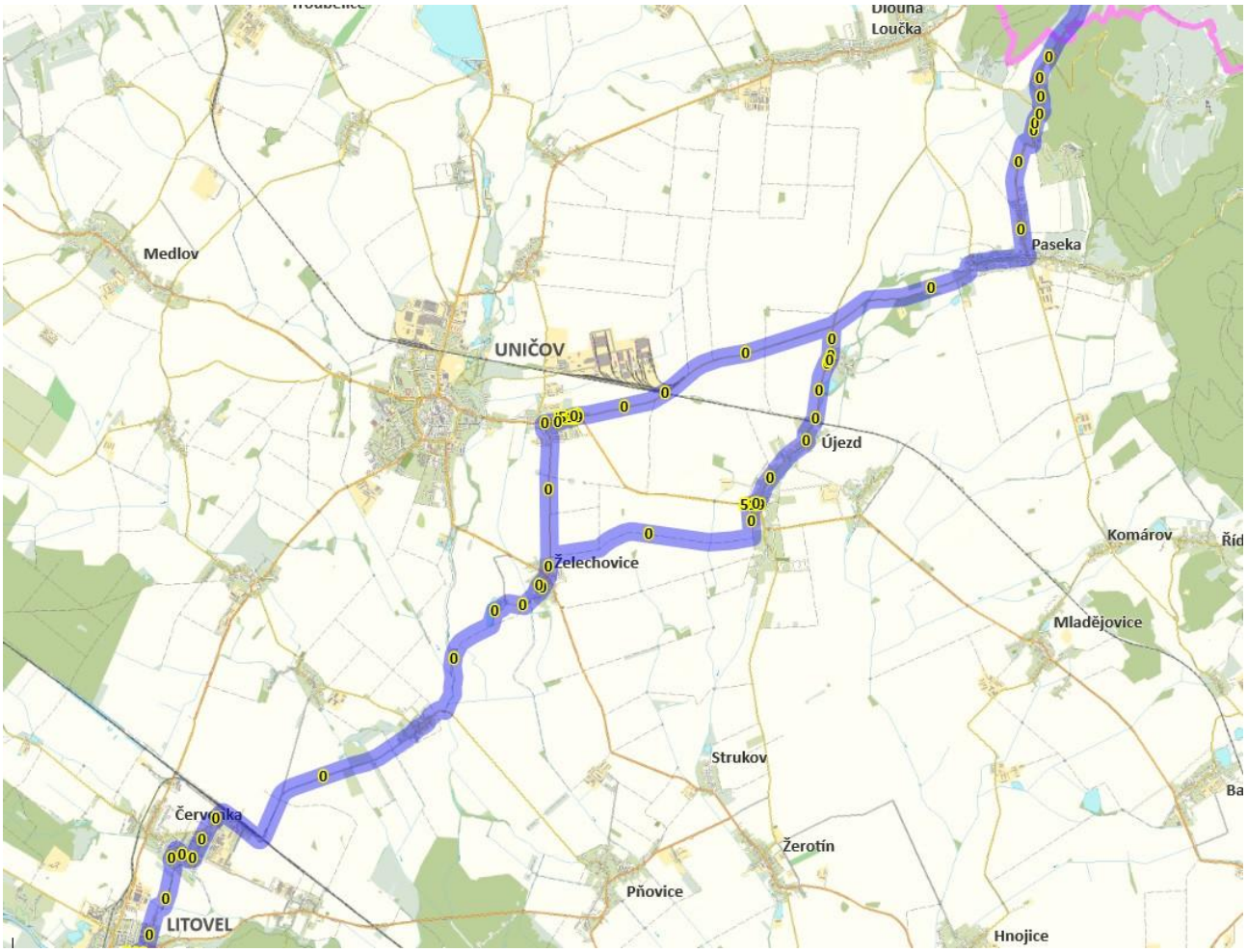
5.4.1 Příklad č.1 - Návrh na zrušení cyklotrasy 512.

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



5.4.2 Příklad č.2 - Návrh na přeznačení cyklotrasy 511.

Na začátku 21. století se značily cyklotrasy výhradně z cykloturistických důvodu. Patří mezi ně i cyklotrasa 511, která vede z Litovle přes Červenku, Brníčko, Želechovice na Paseku a dále na Sovinec a Rýmařov. Trasa vede skoro v celé své délce po silnicích s různou intenzitou silničního provozu. Dříve bylo takové trasování obvyklé, dnes už však není o co stát. I když je na trase hrad Sovinec, kdo a proč by po této trase dnes jel? Doba je jiná a jen málokdo touží šlapat do pedálů bok po boku se svištícími automobily.

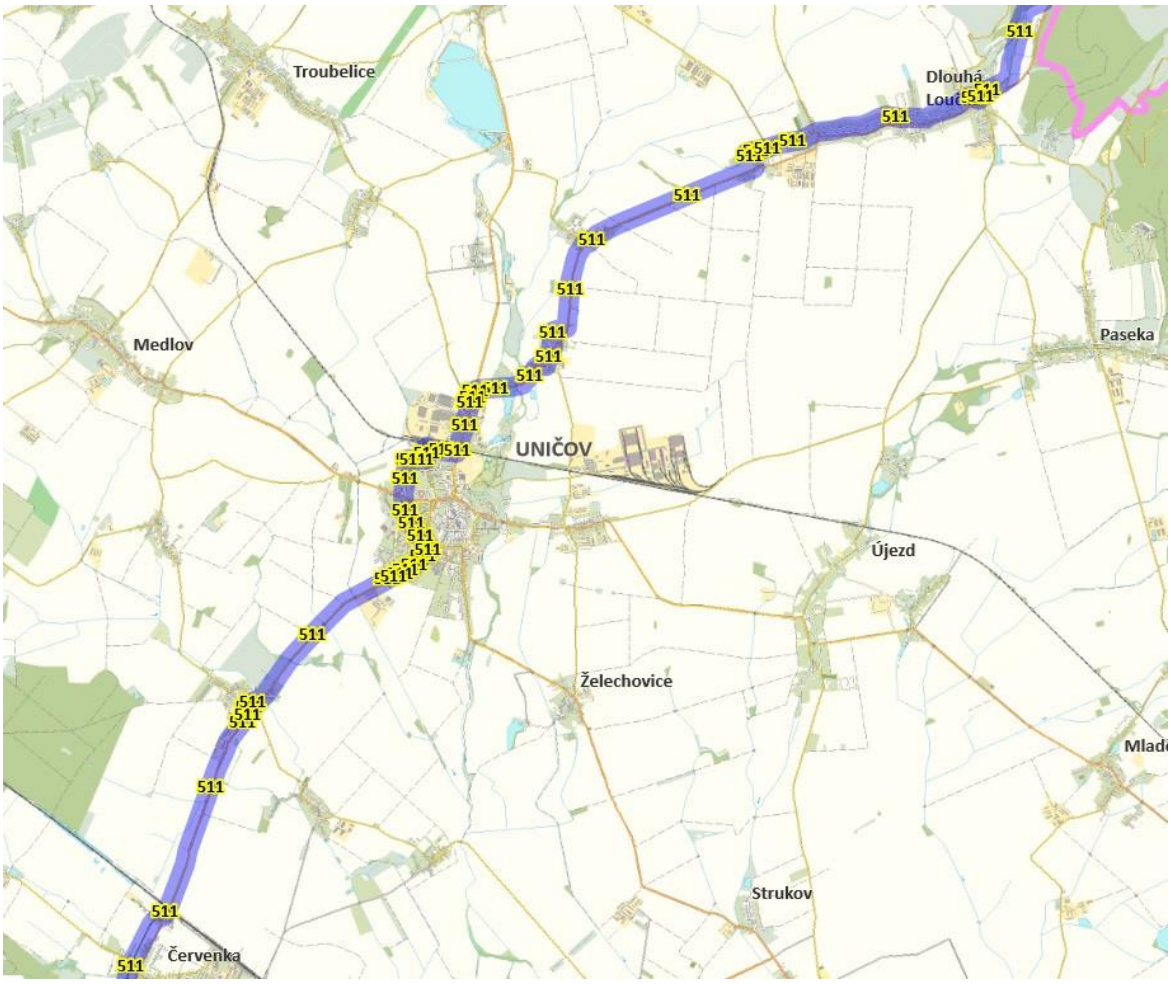


Ve městě Uničově už před 20 lety moc dobře věděli, že jízdní kolo není jen sportovním nářadím, ale pro místní často představuje běžný dopravní prostředek pro jejich každodenní cesty do práce, do školy, za zábavou. Proto bylo nutné s rostoucí automobilovou dopravou začít budovat bezpečné cyklistické či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

Až v roce 2017 byly zahájeny přípravy na vybudování cyklostezky Litovel – Červenka – Střelice a v roce 2021 byla slavnostně tato cyklostezka otevřena v délce více jak 5 km, s unikátním podjezdem pod železničním koridorem Olomouc – Praha. Náklady na cyklostezku se vyšplhaly až do výše 30,0 mil. Kč[1]. Ale jak ukazují fotky, výsledek stál za to! Obyvatelé propojených měst a vesnic si nynější spojení Litovel – Uničov nemohou vynachválit.

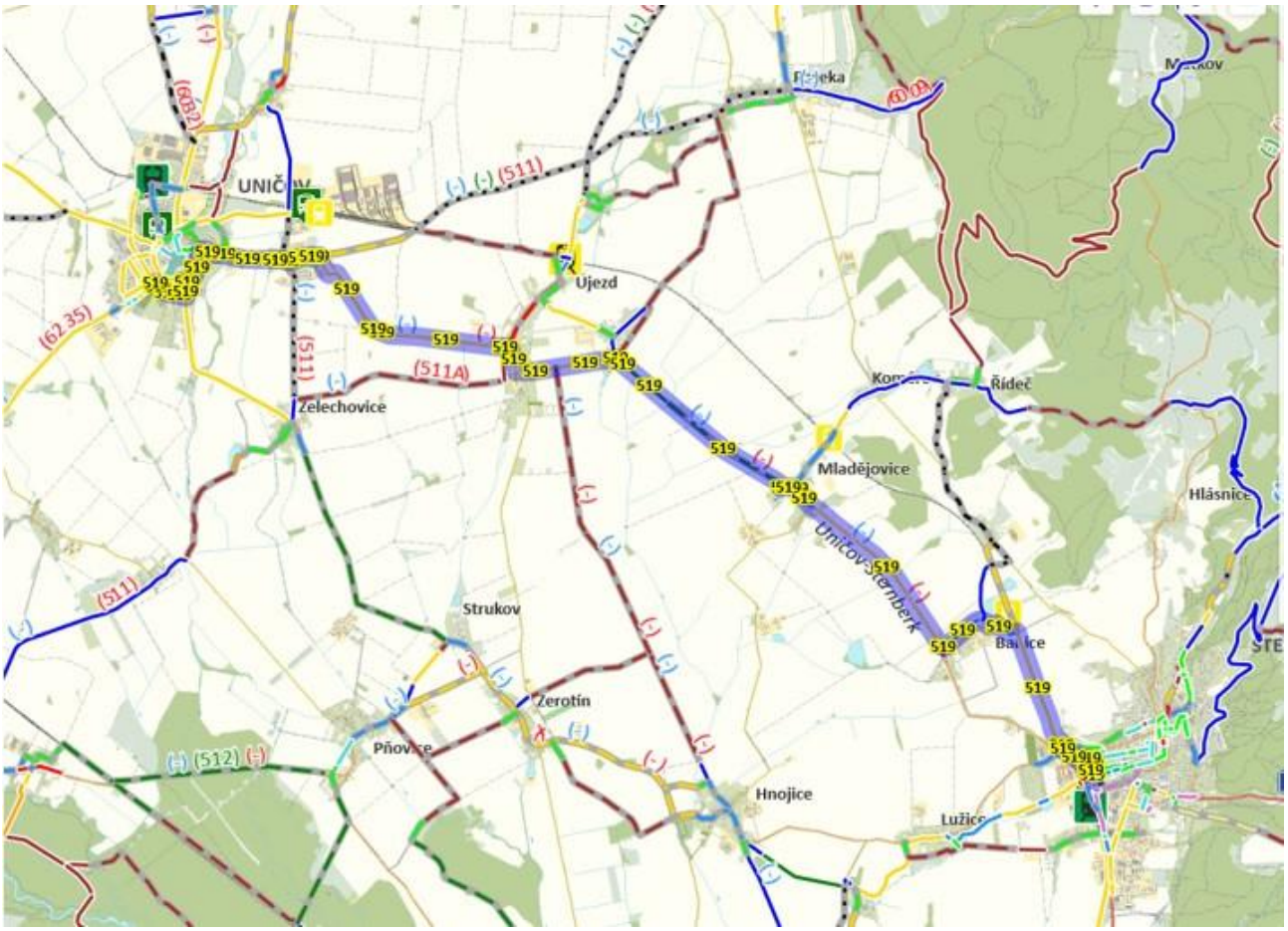
Nyní už jen zbývá propojit úsek z Uničova přes Dolní Sukolom do Horní Sukolomi. Dnes ještě musí jet cyklisté po silnici II. třídy, ale již v leošním roce i tudy povede cyklostezka. Už jsou na to připravené evropské dotace.

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



5.4.3 Příklad č.3 - Návrh na vyznačení nové cyklotrasy 519.

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



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

5.5 Postup kontroly značení a realizace nové cyklotrasy

Stávající cyklotrasa

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

Nově značené, nebo přeznačená cyklotrasa

- Základní otázka zní: Kdo bude zřizovatelem cyklotrasy?
- Je zpracována projektová dokumentace, kterou dělá fyzická, nebo právnická osoba na své IČO.
- Trasa je vyznačena. Značení provádí odborná firma, která má své IČO.
- Ani v jednom případě se nejedná o KČT, jako instituci. Například v Karlovarském, či Plzeňském kraji provádí značení firma Značení s.r.o., což je Ing. M. Landa, člověk,

který je členem KČT, ale z pověření KČT se věnuje jen doznačení stávajících cyklotras, nikoli značení tras nových. U nás podobnou situaci měl Jiří Zapletal, který se ale již značení cyklotras nevěnuje.

- KČT zajišťuje výhradně jen údržbu stávajících cyklotras, a to ve Středočeském, Plzeňském, Karlovarském, Ústeckém, Pardubickém, Královéhradeckém, Jihomoravském, Moravskoslezském a Zlínském kraji a v Kraji Vysočina. Vyškolení cykloznačkaři KČT každoročně projedou a zkontrolují značení na všech cyklotrasách v těchto krajích, zjistí na nich závady a ty jsou pak opraveny. V r. 2023 bylo zkontrolováno celkem 26 461 km cyklotras, náklady za tyto kontroly byly 711 tis. Kč. Doznačení pak stálo dalších 2,782 mil. Kč a bylo hrazeno z dotací příslušných krajů a z dotace MMR ČR na údržbu značení turistických tras. Tedy průměrný roční náklad na kontrolu i doznačení 1 km cyklotrasy byl 132 Kč.
- Na jednání dne 16. 5. 2024 v Benešově padl návrh, že KČT by převzala vlastnictví značení cyklotras u krajů, které o to požádají. Karel Markvart tento návrh projedná na svém ústředí.
- Olomoucký kraj poskytuje KČT pravidelně cca 350 tis. Kč na údržbu pěších a cyklistických tras. Tyto finance stačí jen na úhradu nákladů na značení pěších a na pásové cykloznačení a na značení lyžařských tras. Značkaři tuto práci dělají bez nároku na mzdu a jsou jim propláceny pouze cestovní náklady a náhrady. Samotná údržba značení cyklotras a doznačení dopravními značkami IS 19 až IS 21 či přeznačení cyklotras z toho hrazeno není. I když KČT dostává finance z národního programu v částce kolem 10 mil. Kč, tak ani z těchto financí nejsou udržovány hlavní páteřní cyklotrasy v Olomouckém kraji značené dopravními značkami silničního značení.
- Dalším zdrojem financí jsou zřizovatelé cyklotras. Je třeba si uvědomit, že každá značka někomu patří. Před 20-30 lety byl zřizovatelem okresní úřad, ale Olomoucký kraj si je nepřevzal do svého vlastnictví. Takže mnoho značek je stále ještě ve vzduchoprázdnu. V Olomouckém kraji se tento stav pomalu narovnává a hlavní páteřní trasy již mají svého zřizovatele, komu patří tyto značky:
    - Moravská stezka (cyklotrasa 4): zřizovatel Moravská stezka, z.s.
    - Jantarová stezka (cyklotrasa 5): zřizovatel Moravský labyrint z.s.
    - Cyklostezka Bečva (cyklotrasa 50): zřizovatel Cyklostezka Bečva, z.s.
    - Postupné převzetí dalších cyklotras v Olomouckém kraji zřizovatel Českomoravský cyklokoordinátor, z.s.

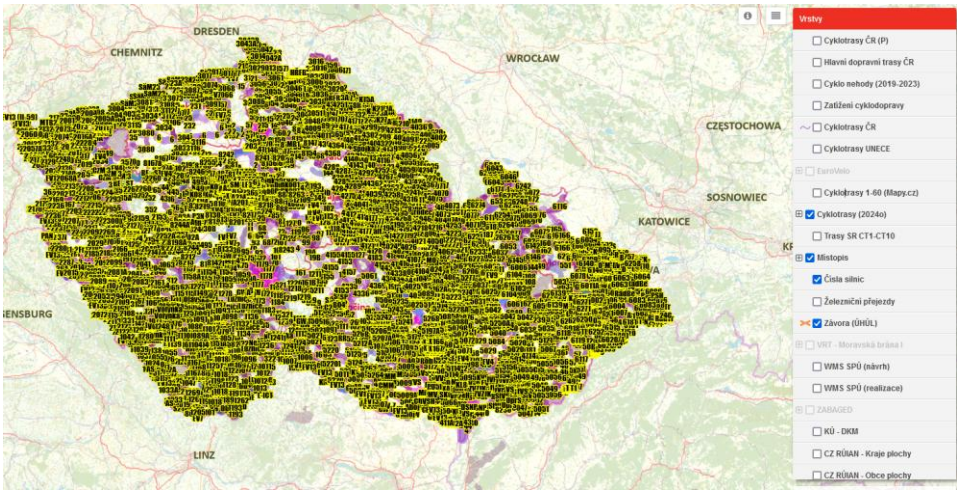
- Zřizovatel se bude zřizovat i pro přeznačenou cyklotrasu 511 a nově značenou cyklotrasu 518 a 519.

Důsledek

Národní značení cyklotras v současné chvíli neoficiálně sice spravuje KČT, značení je zaměřené na cykloturistiku a často se jedná i o nebezpečné cyklotrasy. Proto je nutné se na značení cyklotras dívat v novém kontextu, a to jako na souvislé dopravní cesty, které zaručují bezpečnost. Proto je nutné, aby stávající pracovní skupina krajských cyklokoordinátorů, ve spolupráci s dalšími partnery, odborníky, správci dálkových tras a KČT, dbala na postupné značení, či přeznačování hlavní dopravní sítě pro cyklisty.

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

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



Obrázek – Cyklotrasy ČR v GIS

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

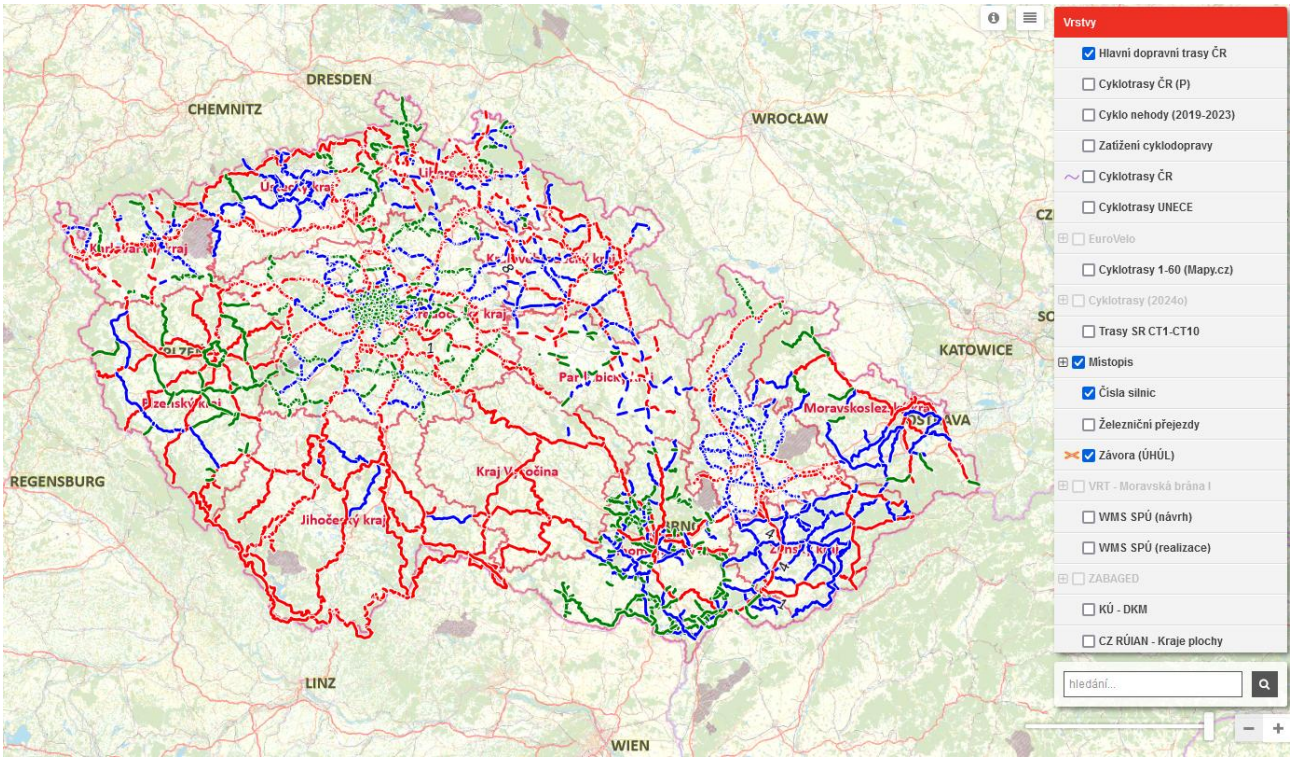
Obrázek – Souběhy cyklotras se silnicemi

5.6 Vrstvy značených cyklotras

5.6.1 Vrstva dopravní sítě pro cyklisty

Pro atribut č. 7 byla zavedena nová terminologie, a to na základě setkání pracovní skupiny Cyklovize 2030 (16. 5. 2024, Benešov), na které došlo k upřesnění pojmenování kategorií cyklotras a cyklostezek. Nově budou páteřní trasy označené jako národní, nadregionální a regionální.

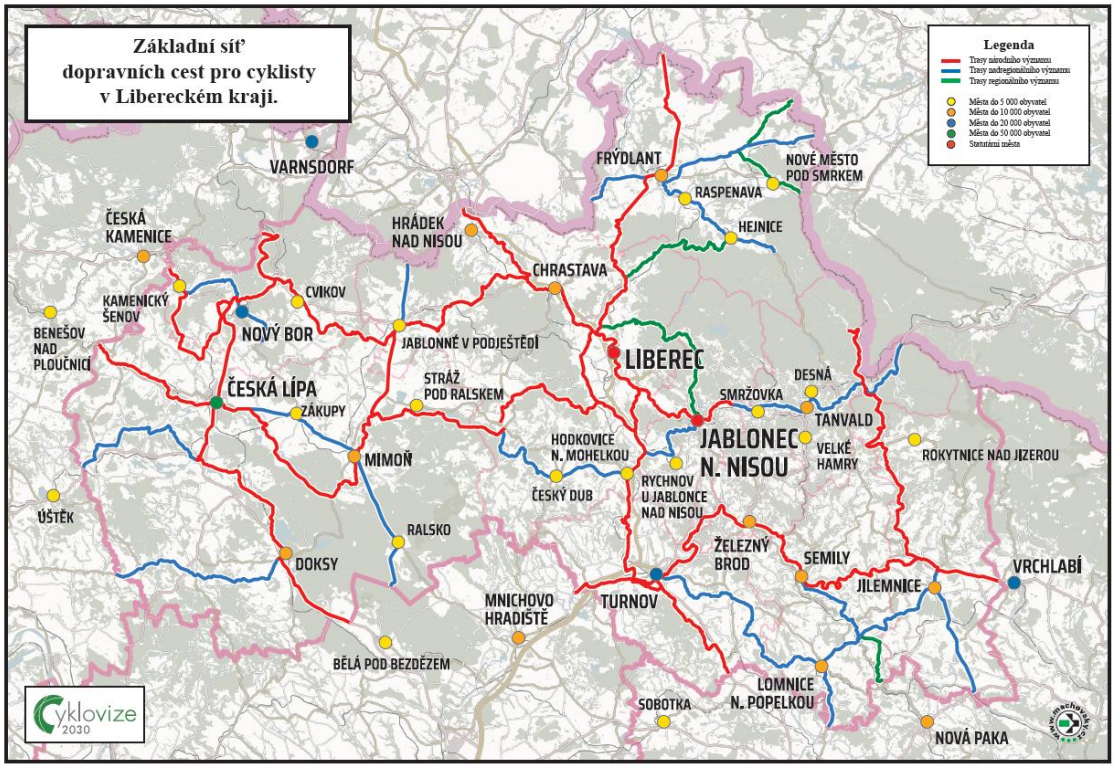
Barva linie	Sjednocená terminologie, která bude využívaná všemi kraji a Partnerstvím pro městskou mobilitu
	národního významu (mezinárodní a mezikrajské cyklotrasy spojující urbanisticky významná sídla kraje)
	nadregionálního významu (spojující urbanisticky významná sídla kraje, která nejsou propojena)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



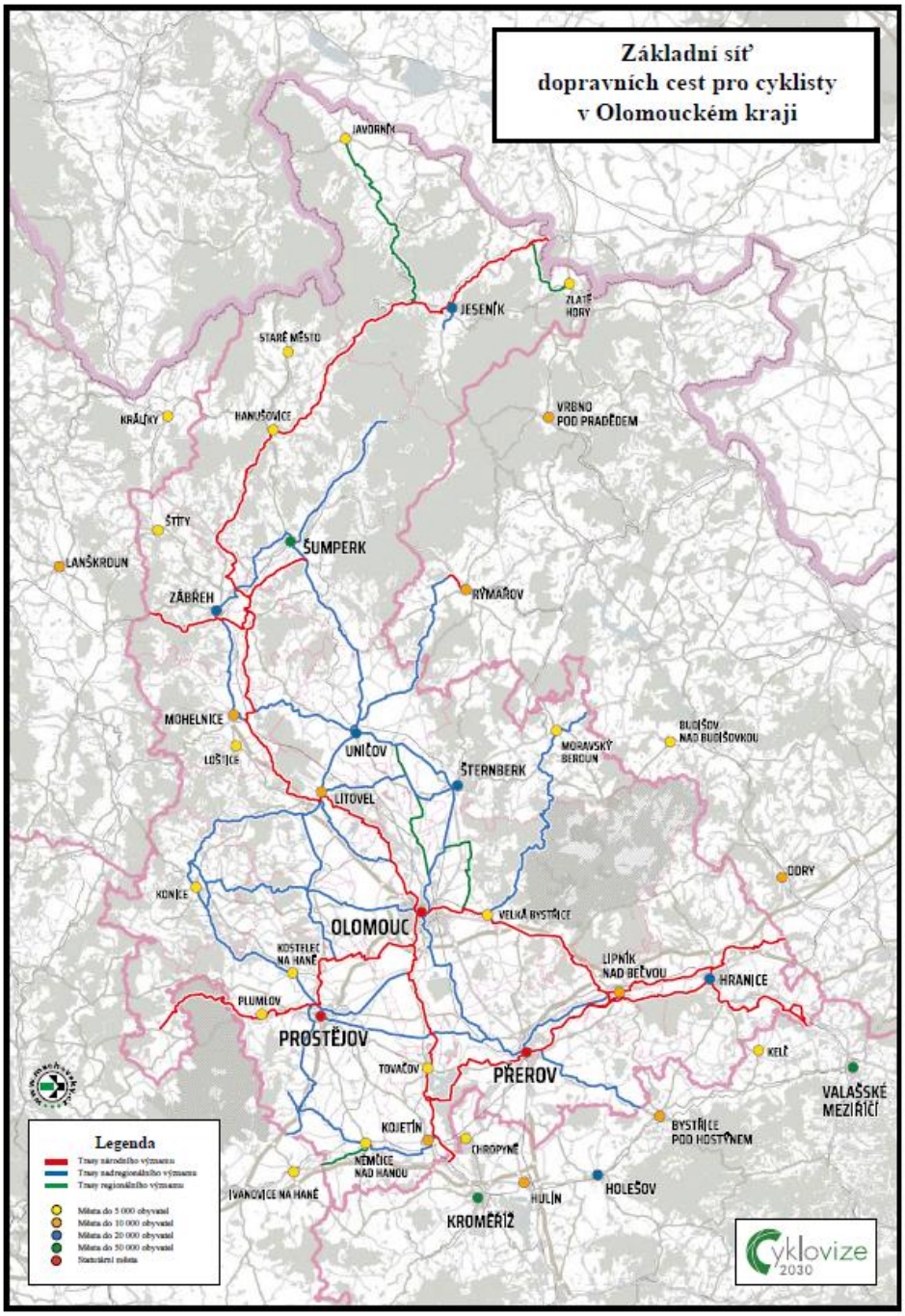
Praktické poznámky:

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

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

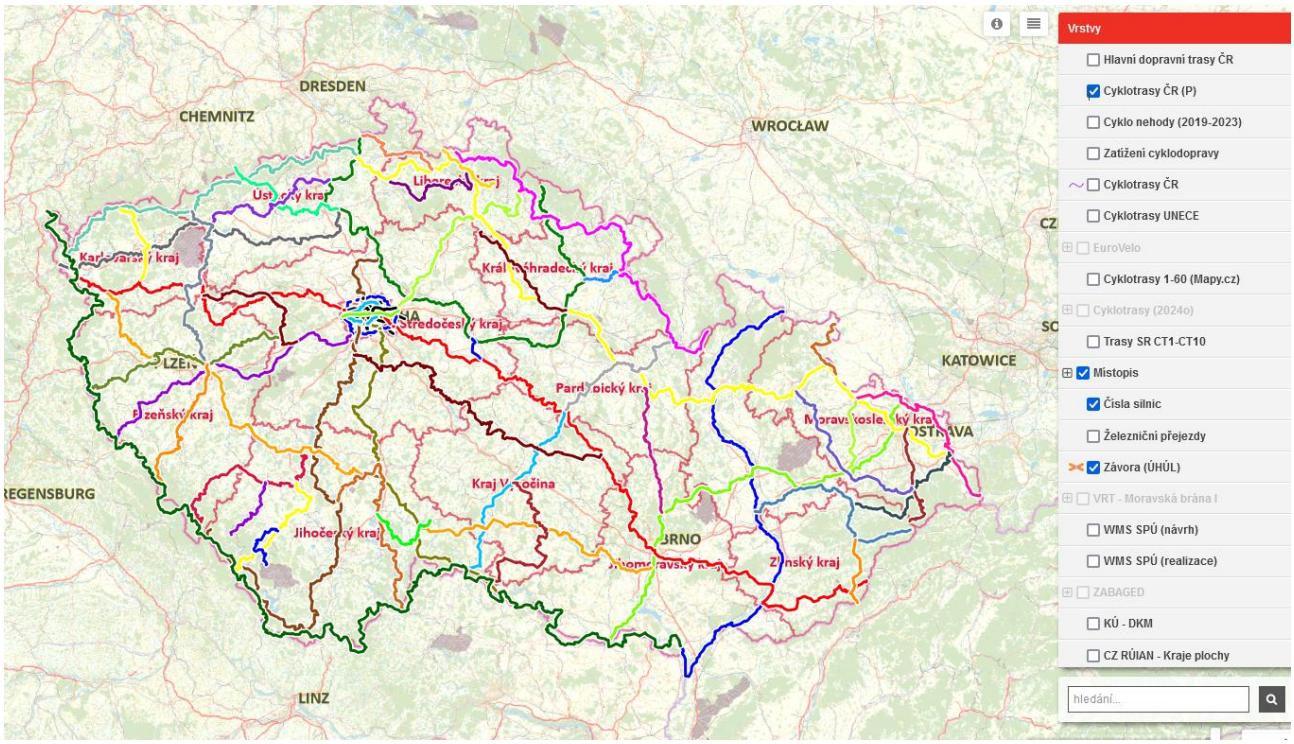


Obrázek – mapa dopravní sítě pro cyklisty Libereckého kraje.



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

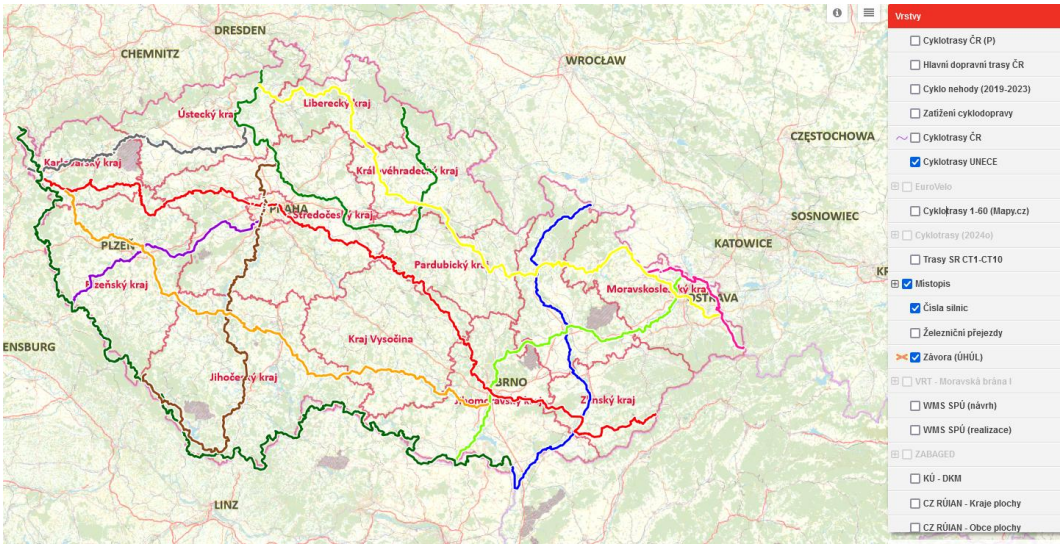
5.6.2 Vrstva vedení dálkových cyklotras, sloužící primárně pro cykloturistiku



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

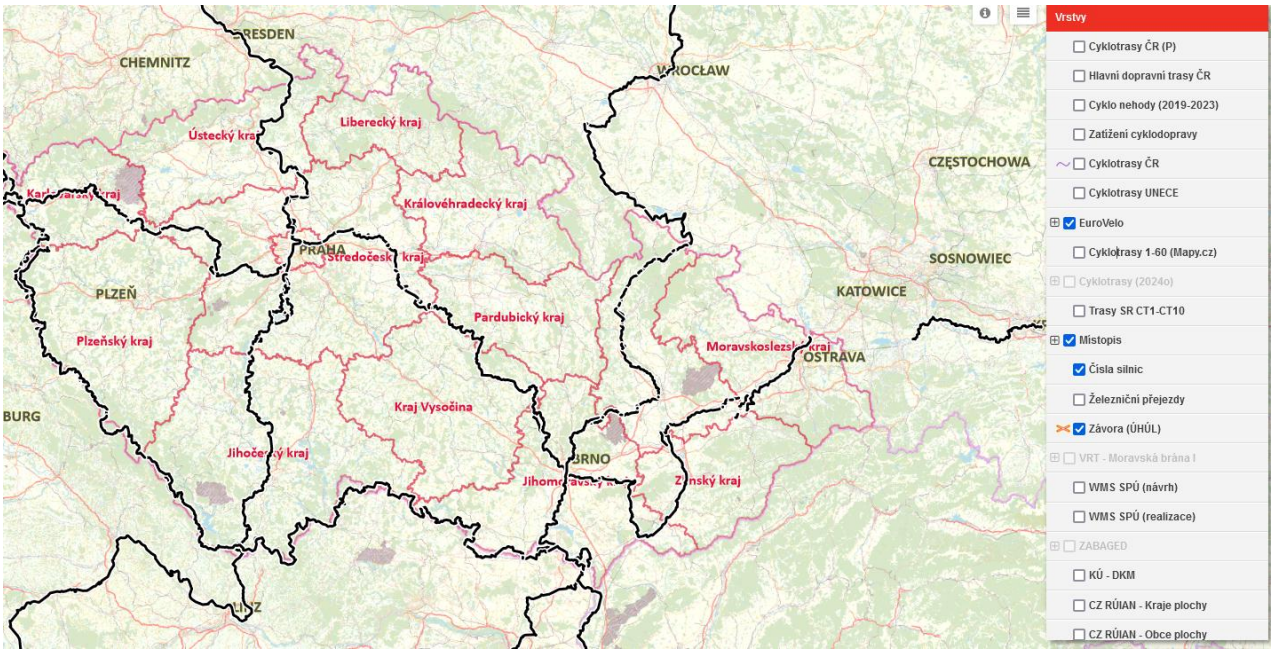
Síť nadřazených cyklostezek EuroVelo, Greenways a dálkové sítě cyklotras jsou záležitostí orientačního značení a produktů cestovního ruchu, resp. cykloturistiky. Jak ukazují zkušeností ze všech stávajících vybudovaných úseků na tzv. dálkových cyklotrasách (Labská stezka, Moravská stezka, Cyklostezka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

5.6.3 Vrstva vedení cyklotras ČR, které jsou součástí evropské sítě cyklotras UNECE



Obrázek - Mapa navrhovaných páteřních cyklotras pro UNECE v GIS. Tato vrstva vznikla na základě požadavků na evropské úrovni, tak jak jsou popsány v předchozích kapitolách. Mapu celé sítě UNECE, včetně ČR je možné si prohlédnout zde: https://gis.unece.org/portal/apps/webappviewer/index.html?id=f067e8c0443945528e82b65c257377c4

5.6.4 Vrstva EuroVelo v ČR



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

6 Monitoring, data

6.1 Dostupná data v ČR

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

	Obec		Stavba	Dokončení	Délka v m	Náklady v mil. Kč	Financování	Poznámka	Údaje o PD	Projektant
Akce dokončené 2022										
120	Haňovice		Cyklostezka Haňovice – Litovel	2022	420	3,2	vlastní zdroje	V realizaci, Zhotovitel Kareta		
121	Hranicko - Mikroregion		Cyklostezka Bečva - k. ú. Černotín, k. ú. Ústí - etapa 2 Cyklostezka vč. odbočných větví	2022-2023	2503	31,0	SFDI 2020, Ol. Kraj	V realizaci do 2023 z důvodu náročnosti stavby lávky, Eurovia+KKS	DUSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SHP
122	Jezernice		Cyklostezka Jezernice - Slavíč, II. Etapa	2022	150	1,5	IROP	Zhotovitel Sisko		
123	Kojetín		Cyklostezka kolem Alberta	2022	145	2,6	SFDI 2021		DUSP z 3/2018	Atelis
124	Kožušany-Tážaly		Moravská cyklotrasa na území ORP Olomouc - k.ú. Kožušany	2022	608	5,4	SFDI 2022	Zrealizováno	DUSP z 12/2020	DS+GEO projekt
125	Lutín, Luběnice		Cyklistická komunikace Luběnice - Lutín v trase polní cesty	2022	1574	8,6	SFDI 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	DUSP z 4/2020	Ing. Šimek
126	Lužice		Stezka Lužice - Stádlo	2022	966	9,0	SFDI 2022	Zhotovitel Online-Olin	DUSP z 6/2020	COHAB Project s.r.o.
127	Mikroregion Přednа		Cyklostezka Dobrochov-Kelčice-Třešovice-Vyšovice	2022	6200	23,8	SFDI 2021	Zrealizováno, zhotovitel Strabag	DUSP z 2/2021	Ing. Holotík
128	Olomouc		Chválkovická - vedení cyklistické stezky	2022	905	9,8	ITI	Zrealizováno, zhotovitel Kareta	DUSP z 12/2018, SP 4.4.2020	Ing. Tomáš Ruth
129	Olomouc		Holice, smíšená stezka - II.etapa - část podél II/570	2022	526	3,2	ITI, Ol. Kraj	Zrealizováno, Zhotovitel Kareta	DSP z 6/2019	DS+GEO projekt
130	Olomouc		Rožňavská - Zikova, stezka pro chodce a cyklisty	2022	234	4,2	vlastní rozpočet	Realizováno v návaznosti na TT, zahájení v 7-8/2022, zhotovitel Insta		Ing. Tomáš Ruth
131	Olomouc		Tramvajová trať II. etapa - cyklodoprava	2022	750					MCO
132	Přerov		Cyklostezka propojení Velká Dlážka - Hranická	2022	160	24,4	SFDI 2021, Ol. Kraj	Dokončeno těleso podjezdu (tubusu) za 13,3 mil. Kč, po realizaci okružní křižovatky Lipnická/Velká Dlážka bude realizována samotná cyklostezka	DUR+DSP	MCO
133	Přerov		Úprava silnice I/47 v místě napojení EMOS (Cyklostezka ul. Sportovní směr Žebračka)	2022	303	5,7		Zhotovitel Sisko, řeší se problémy s přeložkami ČEZ, část je bez finálního krytu		PRINTES-Atelier, s.r.o.
134	Přerov		Cyklostezka Palackého	2022	920	13,5	ITI, Ol. Kraj	Zrealizováno	DSP+PDPS	PRINTES-Atelier, s.r.o.
135	Přerov		Cyklostezka kolem okružní křižovatky Polní x Dluhonská	2022	200	3,4	vlastní rozpočet, ŘSD		DSP+PDPS	Dopravoprojekt Ostrava spol. s.r.o.
136	Přerov		I/55 - Průpich	2022	815					
137	Skrbeň		Cyklostezka Skrbeň - Přikazy, k.ú.Skrbeň	2022	289	2,2	vlastní rozpočet	Zrealizováno, zhotovitel Modos	DUSP z 11/2021	Ing. Luděk Vrba
138	Šternberk		Gen.Štěfáře - k bazénu	2022	330	3,3	vlastní rozpočet	V rámci rekontrukce MK	DSP 11/2020	DS+GEO projekt
139	Šternberk		Cyklostezka spojující ul. Lhotská s cyklostezkou směr Štarnov	2022	260	2,6	SFDI, Ol. Kraj	Zrealizováno, Zhotovitel K2 STAV Šternberk	DUSP z 2/2020	Atelis
			Celkem:		**18258**	**157**				
Akce zahájené v letech 2020-2022 s dokončením realizace 2023										
140	Dlouhá Loučka	Uničov	Smíšená cyklostezka Dlouhá Loučka - Paseka	2023	1064	7,2	SFDI 2022	Zhotovitel Swietelsky, 6 měs. Od zahájení	DUSP z 12/2020	Ing. Limanovský
141	Hranice	Hranice	Cyklostezka Bečva – pravobřežní trasa, 2.etapa	2023	780	6,0	SFDI 2022		RDS z 2/2022	Tomáš Kočnar
142	Hranice	Hranice	Cyklostezka u Římského mostu	2023	1226	10,8	IROP, Projekt s právním aktem	Zrealizováno, Zhotovitel Swietelsky	DUSP z 12/2021	Ing. Kuchař
143	Hranicko - Mikroregion	Hranice	Cyklostezka Bečva - k. ú. Černotín, k. ú. Ústí - etapa 1 Lávka přes Bečvu	2023	250	75,3	SFDI 2020, Ol. Kraj	2023 dokončení lávky, Eurovia+KKS	DUSP z 6/2018 a DSP z 11/2018	Atelis+SHP
144	Klenovice	Prostějov	Cyklistická stezka Klenovice-Obědkovice - část Klenovice - hřbitov	2023	640	4,9	SFDI 2022	Jen část po hřbitov	DUSP z 5/2020	Ing. Kadlčík
145	Náměšť na Hané	Olomouc	Stezka pro chodce a cyklisty Náměšť na Hané - Drahanovice	2023	1475	13,2	SFDI 2022, Ol. Kraj 2023	Zhotovitel Spro stavební	DUSP z 5/2019	Atelis
146	Olomouc	Olomouc	Dělnická, Nerudínská - propojení cyklostezka	2023	20	0,3	IROP	JAMASTAV MORAVIA a.s.	PDPS z 6/2020	AQUA Procon s.r.o.
147	Olomouc	Olomouc	Střední novosadská, U dětského domova - propojení cyklostezka	2023	40	1,1	IROP	V realizaci, Zhotovitel ELEKTRO-FLEXI s.r.o.	DSP z 1/2018	DS+GEO projekt
148	Olomouc	Olomouc	Velkomoravská, Skupova - propojení cyklostezka	2023	90	1,2	IROP	V realizaci, Zhotovitel K2 STAV s.r.o.	DSP z 11/2020	DS+GEO projekt
149	Postřelmov	Zábřeh	Cyklostezka Ke Kapličce	2023	345	3,1	Ol. Kraj 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Kareta	zpracovaná DPS	Ing. Mgr. Kalbáčová
150	Přerov	Přerov	Společná cyklostezka pro chodce a cyklisty v ulici Pod Valy	2023	270	6,9	SFDI 2022		PDPS	ITAKO Development s. r. o.
151	Šternbersko - Mikroregion	Šternberk	Stavební úpravy cyklostezky Hvězdná	2023		35,7	SFDI 2022, Ol. Kraj	Oprava stávajících úseků, v realizaci, Zhotovitel Porr	DUSP z 8/2020	Atelis
152	Troubelice	Uničov	Cyklostezka Troubelice - Uničov, II. etapa: Lazce - Nová Dědina; úsek na k. ú. Lazce u Troubelic	2023	855	6,4	Ol. Kraj 2022	V realizaci	zpracovává se DUSP	Ing. Klásek
153	Zábřeh	Zábřeh	Účelová komunikace Zábřeh - Postřelmov	2023	1429	12,9	Ol. Kraj 2022	Zrealizováno, Zhotovitel Strabag	zpracovaná DPS	Ing. Mgr. Kalbáčová
154	Zábřeh	Zábřeh	Jízdní pruhy pro cyklisty na ul. Postřelmovská	2023	290					
155	Olomouc	Olomouc	Čadova - komunikace	2023	126	2,0		Zhotovitel Skanska	DUSP z 11/2021	Dopravní projektování
156	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Silnice III/4465 – ul. Olomoucká	2023	540	4,7	Ol. Kraj	Zhotovitel Kareta	DUSP z 3/2021	Atelis
157	Mladějovice	Šternberk	Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, k. ú. Mladějovice u Šternberka – III. etapa	2023	1736	11,9	IROP, Projekt se zaregistrovanou první žádostí	Zhotovitel Kareta	DUSP z 2/2020	Atelis
158	Olomouc	Olomouc	Jeremenkova ulice – cyklostezka II. část	2023	450	7,4	IROP	Zhotovitel Swietelsky	DPS z 7/2018	Atelis
159	Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	Stezka pro chodce a cyklisty Lipník, Chmelnice – Bečva	2023	607	4,9	Ol. Kraj 2023		DUSP z 5/2021	Ing. Majer
160	Olomouc	Olomouc	Na Vozovce - propojení Kmochovy a Foerstrovy	2023	225	12,1	SFDI 2022, Ol. Kraj 2023	V realizaci, zhotovitel Skanska	DSP z 7/2019	Atelis
161	Mohelnice	Mohelnice	Stanislavova - 1. máje, smíšená stezka	2023	274	2,5		Realizace do 8/2023, Strabag	DUSP z 10/2022	Ing. Vitásek
162	Uničov	Uničov	Cyklostezka Uničov - Troubelice, k.ú. Nová Dědina	2023	431	3,0	IROP, Projekt s právním aktem	Realizace 7-9/2023 LAZAM uničovská stavební s.r.o.	DUSP z 2/2022	Ing. Klásek
163	Petrov nad Desnou	Šumperk	Smíšená stezka podél silnice I/11 mezi obcemi Rapotín a Petrov nad Desnou	2023	474	14,1	SFDI 2022 jen pro obec Petrov nad Desnou	V realizaci, Zhotovitel M-Silnice	DUSP z 10/2020	Atelis
164	Horka nad Moravou	Olomouc	Cyklostezka Horka nad Moravou – Skrbeň	2023	549	5,6	IROP, Projekt s právním aktem	Zhotovitel Skanska, od 8/2023	DUSP z 8/2021	Atelis
			Celkem:		**14186**	**253**				

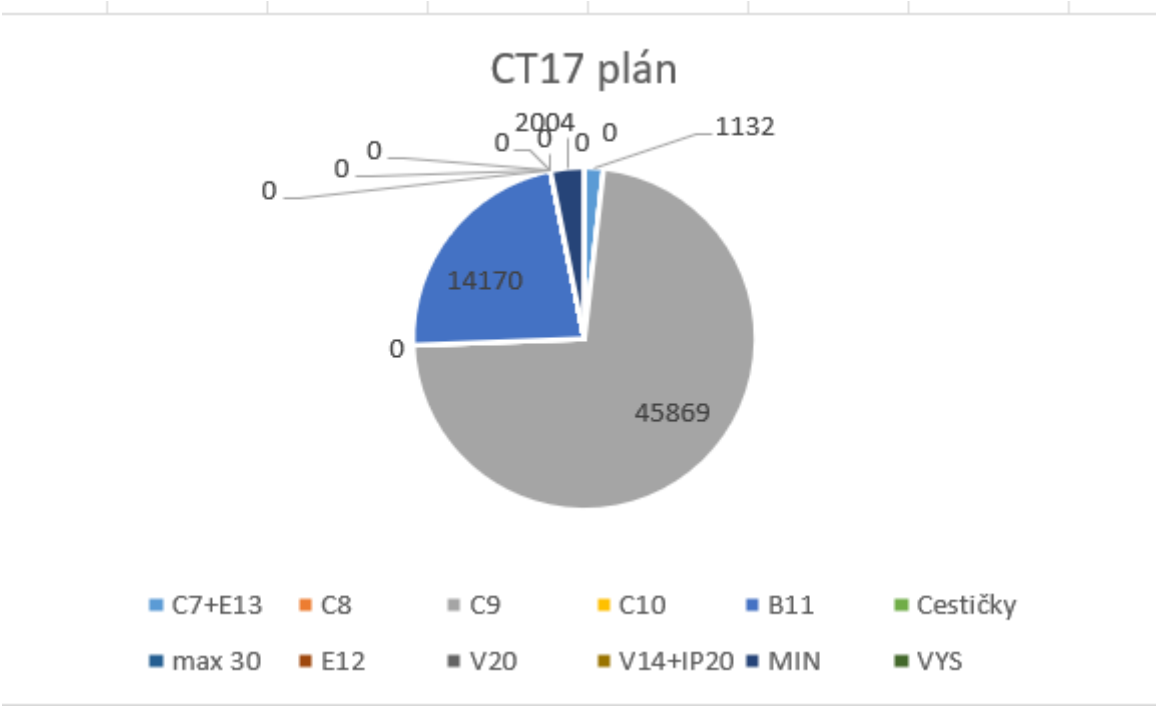
Obrázek 53 – Tabulka prezentující jednotlivé stávající cyklostezky v Olomouckém kraji

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

P.č.	Obec	ORP	Stavba	Délka v m	Hrubý odhad nákladů v mil. Kč vč. DPH	Leží v území Olomoucké aglomerace ITI 2021+	Stupeň připravenosti k 1.4.2022	Vydáno stavební povolení / společné povolení k 18.4.2022	Stupeň připravenosti - vydáno stavební / společné povolení k 31.12.2022	Stupeň připravenosti - vydáno stavební / společné povolení k 31.3.2023 - předpoklad	Financování - předpoklad	Financování - zažádané	Kategorie priorit dle Studie zacílení podpory - vždy vyšší úroveň	Projektant	Předpoklad realizace	Poznámka
1	Brodek u Prostějova, Otaslavice	Prostějov	CS Brodek u Prostějova – Otaslavice – podél vodního toku	1413	12,7		DUSP z 5/2022				SFDI, IROP			Atelis	2023	Vyřešeny pozemky na základě předchozí studie
2	Bystrovany, Velká Bystřice	Olomouc	Cyklostezka Bystrovany – Velká Bystřice podél trati	907	8,2	ANO	ST z 10/2020				ITI		část II, část IV	Atelis	2025 a dále	Řeší se výkupy pozemků
3	Čelčice	Prostějov	Čelčice - cyklostezka Okenná	427	3,8	ANO	zpracovává se DUSP							Ing. Adamík		
4	Červenka	Litovel	Cyklistická stezka podél II/449, k.ú. Červenka	594	8,9	ANO	zpracovává se DSP	vydáno ÚR	Probíhá řízení		SFDI, IROP			Atelis	2024	Vydáno ÚR, zadána DSP/PDPS pro rok 2022, transformováno do C7+E13
5	Dlouhá Loučka	Uničov	Výměna nosné konstrukce na lávce přes Oslavu	24	1,5			ANO							2022	Neúspěšně žádáno o dotaci Ol. Kraj
6	Dolní Studénky	Šumperk	Chodník a stezka pro chodce a cyklisty Králec – Dolní Studénky, III. eta	1240	11,2		DUSP z 4/2021		ANO					Cekr CZ		
7	Dolní Újezd, Velký Újezd	Lipník nad Bečvou	Cyklostezka Dolní Újezd (Staměřice) - Velký Újezd	2065	18,6	ANO	zpracovává se DUSP			ANO	ITI	ITI???	II	Ing. Kuchař	2023	Vyhotovení DUSP do konce roku 2022 a stavební řízení by mohlo proběhnout v 1. čtvrtletí roku 2023
8	Držovice	Prostějov	Cyklostezka - ulice Konečná	216	1,9	ANO		ANO								
9	Dubicko	Zábřeh	Cyklostezka do Hrabové	1000	9,0		zpracovává se DUR							Slezák		Řeší se pozemky
10	Grygov	Olomouc	Cyklostezka Grygov - Blatec	1332	10,0	ANO	DUSP z 5/2016				ITI		II	Ing. Římský		
11	Grygov	Olomouc	Cyklostezka Grygov směr Velký Týnec po fotovoltaickou elektrárnu	318	2,4	ANO	zpracovává se DUSP				ITI		II	Ing. Římský		Řeší se pozemky
12	Hněvotín	Olomouc	Silnice II/5709 Hněvotín-Topolany, návrh smíšené stezky	673	5,0	ANO	ST z 11/2019				ITI		I	Atelis	2025 a dále	Řeší se výkupy pozemků
13	Horka nad Moravou	Olomouc	Cyklostezka Horka nad Moravou – Skrbeň	549	7,4	ANO	DUSP z 8/2021	ANO			ITI	IROP	II	Atelis	2022	
14	Horka nad Moravou	Olomouc	Cyklostezka Horka - Chomoutov	520	3,9	ANO	ST z 10/2019			ANO	ITI		I	Atelis		Řeší se výkupy pozemků
15	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Náměstí Osvobození po vodní tok - jízdní pruhy pro cyklisty	445	3,9	ANO	DUR z 6/2018	vydáno ÚR			ITI		IV	Atelis	2025 a dále	V rámci projektu rekonstrukce silnice se navrhuje ochranný pruh pro cyklisty a návazný cyklistický koridor
16	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Silnice III/4465 – ul. Olomoucká	540	4,7	ANO	DUSP z 3/2021	ANO						Atelis	2022	Probíhá výběr zhotovitele
17	Horka nad Moravou + SSOK	Olomouc	Silnice III/4466 - ul. Skrbeňská	681	6,0	ANO	zpracovává se DUSP			ANO	ITI		II	Atelis	2023	Zpracována ST z 3/2019
18	Hrabišín	Šumperk	Smíšená stezka Hrabišín - Nový Malín	2307	17,3		ST z 4/2019							Ing. Vitásek	dlouhodobý horizont	Zatím nebude realizována, důvodem jsou majetkoprávní záležitosti
19	Hrabová	Šumperk	Cyklostezka do Dubicka	770	6,9		zpracovává se DUR							Slezák		Řeší se pozemky
20	Hranice	Hranice	Cyklostezka Žáčkova	2148	8,0	ANO	DUSP z 12/2021			ANO	ITI		I	Ing. Kuchař	2023	Jedná se o vybudování cyklistického a in-line okruhu okolo rybníku Plakáč v Hranicích, přičemž součástí této realizace je napojení a prodloužení stávající cyklostezky Bečva. Celková délka cyklostezky je cca 2km. Projekt navazuje na rozšíření již existujícího sportovního areálu, kde se nachází atletický a fotbalový stadión, bazén, koupaliště a kde se chystá také projekt výstavby zimního stadionu. V květnu 2022 se podá žádost o společné povolení.
21	Hranice	Hranice	Cyklostezka u Římského mostu	1202	5,0	ANO	DUSP z 12/2021			ANO	ITI	ITI	I	Ing. Kuchař	2023	Jedná se o výstavbu nové cyklostezky v délce cca 1,3 km propojující obec Střítež nad Ludinou s městem Hranice v místě průmyslové zóny, kde je vysoká dojížďka do zaměstnání. V květnu 2022 se podá žádost o společné povolení.
22	Kojetín	Přerov	Arcibiskupská stezka k.ú. Kojetín, směr Bezměrov	2664	53,0		DSP 6/2021	Probíhá řízení			SFDI, IROP	IROP???		Atelis	2023	Vydáno ÚR, zažádáno o SP
23	Konice	Konice, Prostějov	Cyklostezka Romže - úseky G, H, I, K, L, N	6373	57,4	ANO	DUSP z 7/2021			ANO	ITI	ITI	část I, část II	Ing. Štefančík	2023	Bude etapizováno
24	Kralice na Hané	Prostějov	Cyklostezka Kralice na Hané - Čechůvky	1625	17,6	ANO	ST z 3/2022				ITI		I	Atelis	2025 a dále	
25	Lesy ČR	Prostějov	Cyklostezka Romže - Lesní cesta Bílecká	1943	7,0	ANO	DSP z 10/2018	ANO			ITI, Ol. Kraj		???	Ing. Dudík	2023	Projekt lesní cesty od Lutotína – Vinohrad k Bíleckému mlýnu navazuje na zrealizovaný úsek polní cesty, končí zaústěním do silnice III/36632. Projekt je zpracován Lesy ČR, vydáno stavební povolení na obě části. Náklady jsou členěny na část financovanou obcí Hluchov a Lesy ČR. S ohledem kůrovcovou kalamitu není záměr ze strany Lesů financovatelný. Lesy ČR zmínili možnost financování v úrovni 50%.
26	Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	Cyklostezka Lipník nad Bečvou – Dolní Újezd (vč. vazby na Trnávku)	1450	13,1	ANO	DUSP z 5/2021			ANO	ITI		I	Ing. Kuchař	2024	Předpoklad získání stavebního povolení – 04/2023
27	Lipník nad Bečvou	Lipník nad Bečvou	Stezka pro chodce a cyklisty Lipník, Chmelnice – Bečva	607	4,6	ANO	DUSP z 5/2021		ANO		ITI		I	Ing. Majer	2023	Předpoklad získání stavebního povolení – 09/2022
28	Litovel	Litovel	Dopravně bezpečnostní opatření pro pěší a cyklisty podél sil. II/449 v zastavěném území města Litovle	1475	33,0	ANO	DSP z 3/2018	ANO			ITI		I	HOR-Invest	2023	
29	Litovel	Litovel	Smíšená stezka v profilu II/635 Litovel - Nasobůrky	720	12,0	ANO	DSP z 4/2021		ANO		ITI		I	Alfaprojekt Olomouc	2023	Požádáno o vydání stavebního povolení na odboru dopravy MěÚ Litovel. Řízení je zastaveno, je zde spor ohledně vlastnictví pozemku.
30	Litovel	Litovel	Cyklostezka Litovel - Haňovice	1107	8,0	ANO	DUR z 9/2021	probíhá ÚR			ITI		I	AGPOL s.r.o.	2024	Parametry nezahrnují úsek na k.ú. Haňovice dl. 422 m, který řeší obec jako údržbu. Požádáno o územní rozhodnutí na Stavebním odboru MěÚ Litovel. Projekt bude zřejmě po vydání ÚR pozastaven, protože SO 101 v délce 685 m je místní komunikací. Poslední část na pozemku ŘSD je dočasnou stavbou cyklostezky.
31	Lutín	Olomouc	Cyklostezka Lutín - Hněvotín	2020	18,2	ANO	zpracovaná DSP					IROP				Probíhá inženýrská činnost pro PD pro stavební povolení
32	Lutín	Olomouc	Cyklistická stezka Sigma, směr Olšany u Prostějova	1190	10,7	ANO	zadáno zpracování ST				ITI		IV	Atelis	2025 a dále	
33	Lutín	Olomouc	Smíšená stezka pro cyklisty a chodce na ulici Olomoucká v Lutíně	470	7,1	ANO	adáno zpracování DUSP							DS+GEO projekt	2024	
34	Mikroregion Šternbersko	Šternberk	Cyklostezka Černovír – Štěpánov podél dráhy s odbočnou větví na Chomoutov	4555	112,7	ANO	DUSP z 7/2020	ANO			IROP			Atelis	2023	Prioritně financovat z IROP, ne ITI
35	Mladějovice	Šternberk	Stezka pro chodce a cyklisty Šternberk – Uničov, k. ú. Mladějovice u Šternberka – III. etapa	1736	15,1	ANO	DUSP z 2/2020	probíhá řízení	ANO		ITI		II	Atelis	2023	
36	Moravičany + SSOK	Mohelnice	III/4441 a III/4442 Moravičany - průtah	455	4,1		DSP z 8/2019	ANO						Atelis	2023	V rámci projektu rekonstrukce silnice se navrhuje ochranný pruh pro cyklisty a návazný cyklistický koridor
37	Náklo	Litovel	Náklo - Mezice	548	5,1	ANO	DUSP z 12/2020				ITI		II	Atelis	2025 a dále	Aktualizuje se původní PD z 2014, řeší se pozemky
38	Náklo	Litovel	Stezka v obci Náklo	854	7,7	ANO	DUSP z 11/2021				ITI		II	Ing. Umanovský	2024	
39	Nový Malín	Šumperk	Cyklostezka Nový Malín- Hrabišín (II/446), k.ú. Nový Malín	755	6,8		DUSP z 6/2021							Ing. Brtna		
40	Nový Malín	Šumperk	Cyklotrasa Hraběšický p. – v.n. Krásné											Ing. Brtna		
41	Olomouc	Olomouc	Dolní Novosadská - bezbariérová trasa	908	6,8	ANO	DSP z 12/2020	vydáno ÚR		ANO	SFDI / Ol. kraj			DS+GEO projekt		Bezbariérová trasa Dolní novosadská (pěší a cyklistická) navazuje na již vybudovanou trasu Střední Novosadská, kde se poprvé současně v jedné akci řeší cyklo a pěší doprava. Koncem 04/2022 bude požádáno o SP.
42	Olomouc	Olomouc	Střední novosadská, U dětského domova - propojení cyklostezka	40	1,2	ANO	DSP	ANO			ITI - spojený projekt		I	DS+GEO projekt	2022	Jedná se o akci z tzv. drobných opatření do cyklodopravy a propojení výše uvedených ulic, které se nedostalo ani do investice TT - 2.etapa ani do investice Bezbariérová trasa M Střední novosadská.
43	Olomouc	Olomouc	Velkomoravská, Skupova - propojení cyklostezka	90	1,3	ANO	DSP	ANO			ITI - spojený projekt		I	DS+GEO projekt		Jedná se o akci z tzv. drobných opatření do cyklodopravy. Jedná se o prostor u stánků před bývalým Mountfieldem.
44	Olomouc	Olomouc	Dělnická, Neředínská - propojení cyklostezka	20	0,8	ANO	DSP	ANO			ITI - spojený projekt		I	AQUA Procon s.r.o.		Řešený úsek je od ul. Neředínské po ul. U Kovárny v délce cca 20 m. Akce se sloučila s rekonstrukcí kanalizace a opravy ulice Dělnická.
45	Olomouc	Olomouc	Holická - Sladkovského, cyklostezka	2030	15,2	ANO	DUR	probíhá ÚR			SFDI / ITI		I	Ateliér DPK Brno, Ing.Soldán		Po vydání ÚR nutná soutěž na zhotovitele DSP+DPS
46	Olomouc	Olomouc	Krematorium-Křelovská ul. cyklostezka (I. etapa - trasa sběrový dvůr - most u Globusu)	640	5,8	ANO	DUR z 11/2019				Ol. kraj		I	Atelis	2023	
47	Olomouc	Olomouc	Jeremenkova ulice – cyklostezka II. část	450	7,0	ANO	DPS z 7/2018	ANO			ITI - spojený projekt		I	Atelis	2023	Jízdní pruhy
48	Olomouc	Olomouc	Neředín, Topolany - I. etapa	1262	18,9	ANO	zpracovává se DSP	vydané ÚR		ANO	ITI	ITI	I	AGPOL s.r.o.		aktualizována DUR 1. etapy, ve 12/2021 požádáno o ÚR, do konce 04/2022 bude zahájeno ÚŘ, po 25.4.2022 bude podepsána smlouva na DSP+DPS; do 31.8. podání žádosti o SP, do 31.12.2022 snad SP
49	Olomouc	Olomouc	Neředín, Topolany - II. etapa	2321	20,9	ANO	Koncept DUR				ITI		I	AGPOL s.r.o.		Probíhá výkup pozemků
50	Olomouc	Olomouc	Ulice Na Vozovce a Polívkova – zklidnění na zónu 30	646	20,8	ANO	DPS z 11/2018	ANO					???	Atelis	2023	Zóna 30, protisměr cyklistů. Jedná se o úsek mezi ul. Foerstrova a Krapkova. Úpravy zahrnují i část ul. Polívkovy. Akci je třeba zkoordinovat s opravou kanalizace v křižovatkách s bočními ulicemi napojenými na ulici Na Vozovce.
51	Olomouc	Olomouc	Holice, smíšená stezka - II.etapa - vnitřní okruh	2196	16,5	ANO	DSP z 6/2019	ANO					???	DS+GEO projekt		
52	Olomouc	Olomouc	Přístup pro cyklisty do Smetanových sadů	190	5,1	ANO	DUSP z 6/2021	ANO			ITI - spojený projekt		I	Atelis	2025 a dále	
53	Olomouc	Olomouc	Cyklostezka Droždín - Bystrovany	1633	14,7	ANO	zpracovává se ST			ANO			I	Atelis	2024	V roce 2022 se zadá DUSP, vyjasněné majetkoprávní vztahy
54	Olomouc	Olomouc	Cyklostezka Samotišky - Droždín	848	7,6	ANO	zpracovaný IZ				ITI		I		2025 a dále	
55	Olomouc	Olomouc	Cyklostezka Chválkovická - Gorkého, U podjezdu, I. Etapa	272	4,1	ANO	DUSP z 5/2022							Dopravní projektování		
56	Olomouc	Olomouc	Čadova - komunikace	126	1,9	ANO	DUSP z 11/2021							Dopravní projektování		
57	Olomouc	Olomouc	Chválkovice – přechod pro chodce přes I/46 a dostavba chodníku do Týnečku													
58	Olomouc - Chomoutov	Olomouc	Chomoutov - vazba na Březce, cyklostezka - 1. etapa	1954	18,0	ANO	DUR z 4/2016			vydáno ÚR	ITI	ITI	I	HOR-Invest		Je zpracována aktualizovaná DUR 1. etapy (úseky 2 - 5), zbývá dořešit majetkoprávně ADPK, požádat o kácení, o vynětí ze ZPF a pak o ÚR.
59	Olomoucký kraj	Olomoucký kraj	Moravská stezka - k.ú. Řimice - části A + B	2348	21,1		ST z 11/2021, zadáno DUSP								2024	Zapracovatel ST Atelis, další stupeň přebere Olomoucký kraj
60	Olomoucký kraj	Olomoucký kraj	Cyklostezky Olomouckého kraje – 12. 04 Spojnice Zábřeh-Lesnice (III/3	2600	23,4		zpracovává se DUR							PRINTES-Atelier, s.r.o.		smlouva ukončena, asi dále nevést a smazat

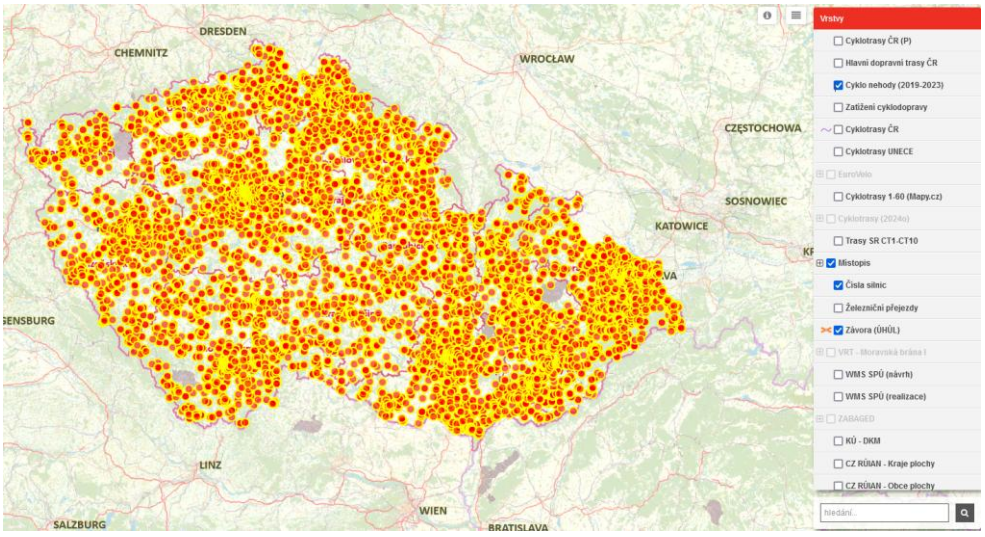
Obrázek 54 – Tabulka prezentující jednotlivé plánované cyklostezky v Olomouckém kraji

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



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

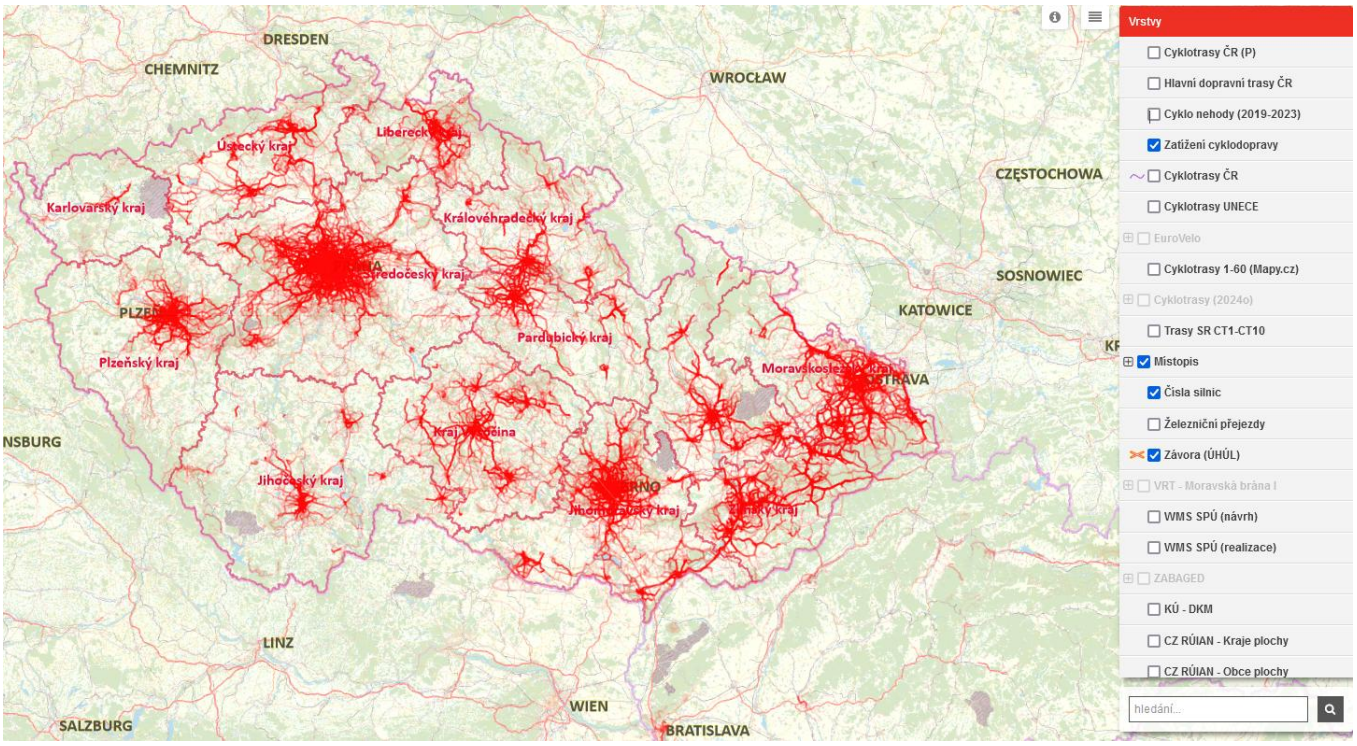
Již nyní je na mapovém portále Cyklovize 2030 připravena i vrstva, která upozorňuje na nehodové lokality cyklistů v letech 2019 – 2023 (viz níže).



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

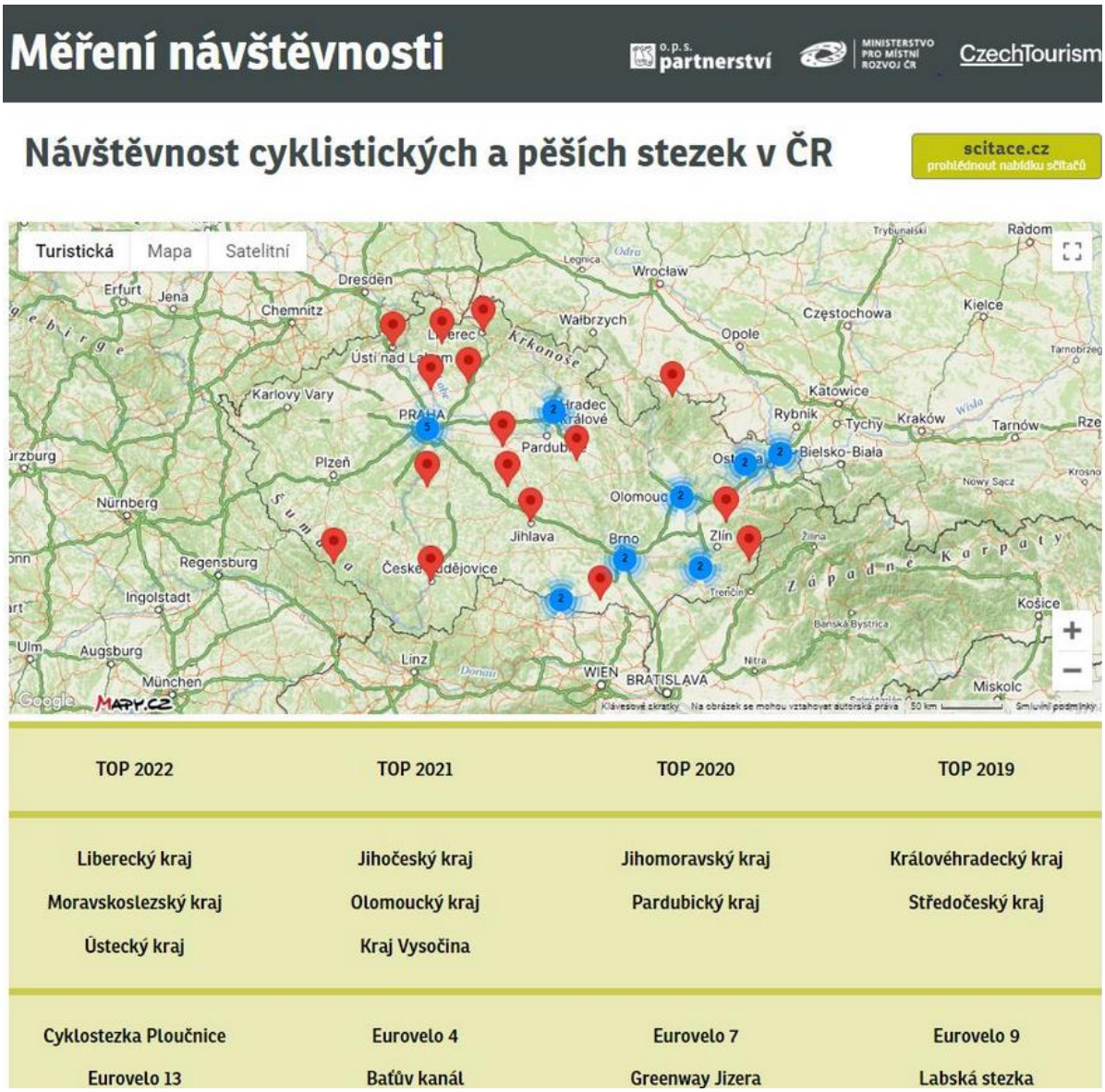
Dále je možné porovnávat stávající značené cyklotrasy, po kterých třeba nikdo nejezdí, s údaji, kudy cyklisté skutečně jezdí, a to v rámci kampaně Do práce na kole. Níže je

uvedená vrstva získána od spolku Automat. Podobná data lze také získat z aplikace strava.



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

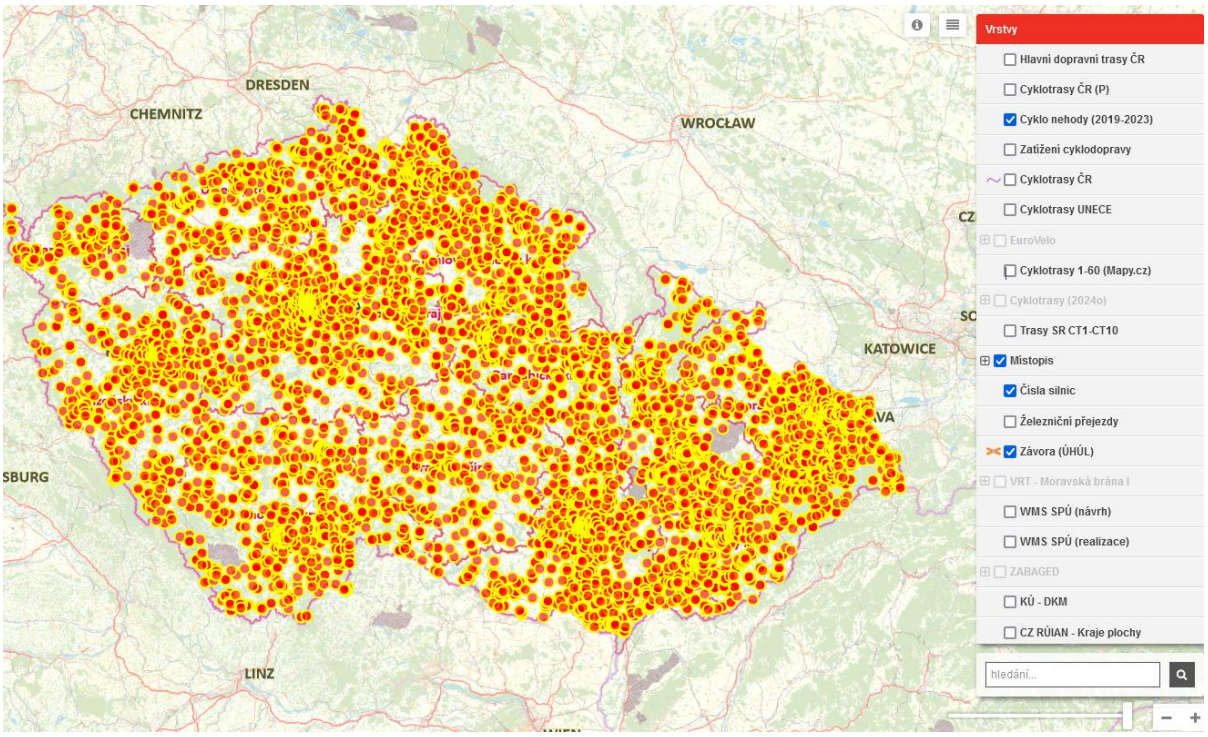
V rámci monitoringu cyklotras je nutné realizovat také systematický a dlouhodobý kvantitativní a kvalitativní monitoring návštěvnosti. Kvantitativní monitoring zahrnuje sběr a analýzu dat o počtech cyklistů v čase a to např. pomocí automatických sčítačů. Z těchto dat je možné vyhodnocovat preferované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



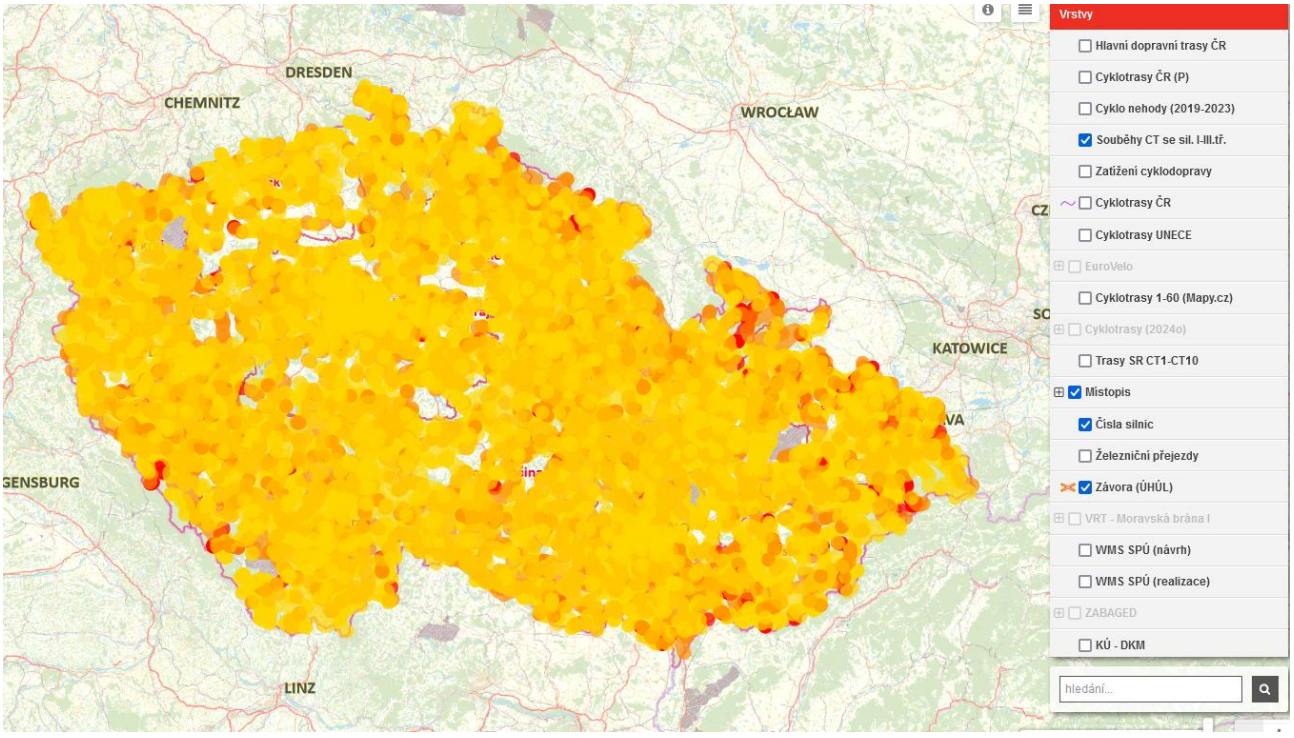
Obrázek 58 – Systematický, kvantitativní a kvalitativní monitoring návštěvnosti; www.mereninavstevnosti.cz. Veřejně dostupná data z monitoringu návštěvnosti dálkových cyklotras. Zdroj: Partnerství, o.p.s., 2023

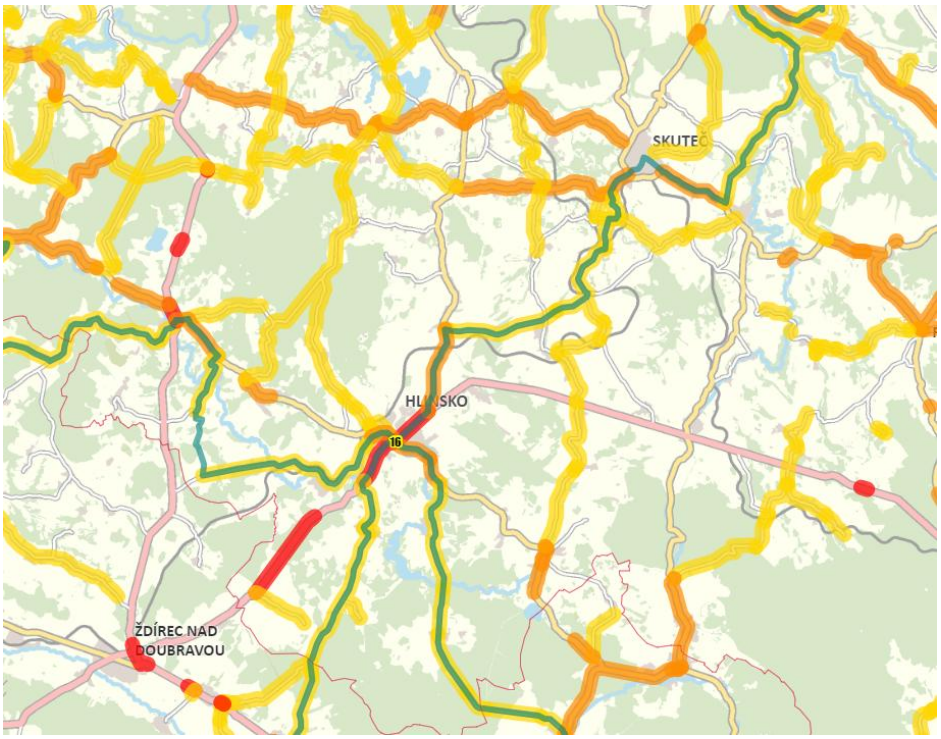
Na mapovém portále https://mapa.stavbycyklo.cz/ je možné si filtrovat řadu dalších vrstev, které mohou pomoci při optimalizaci dopravní sítě pro cyklisty

a) Nehodovost cyklistů 2019 - 2023



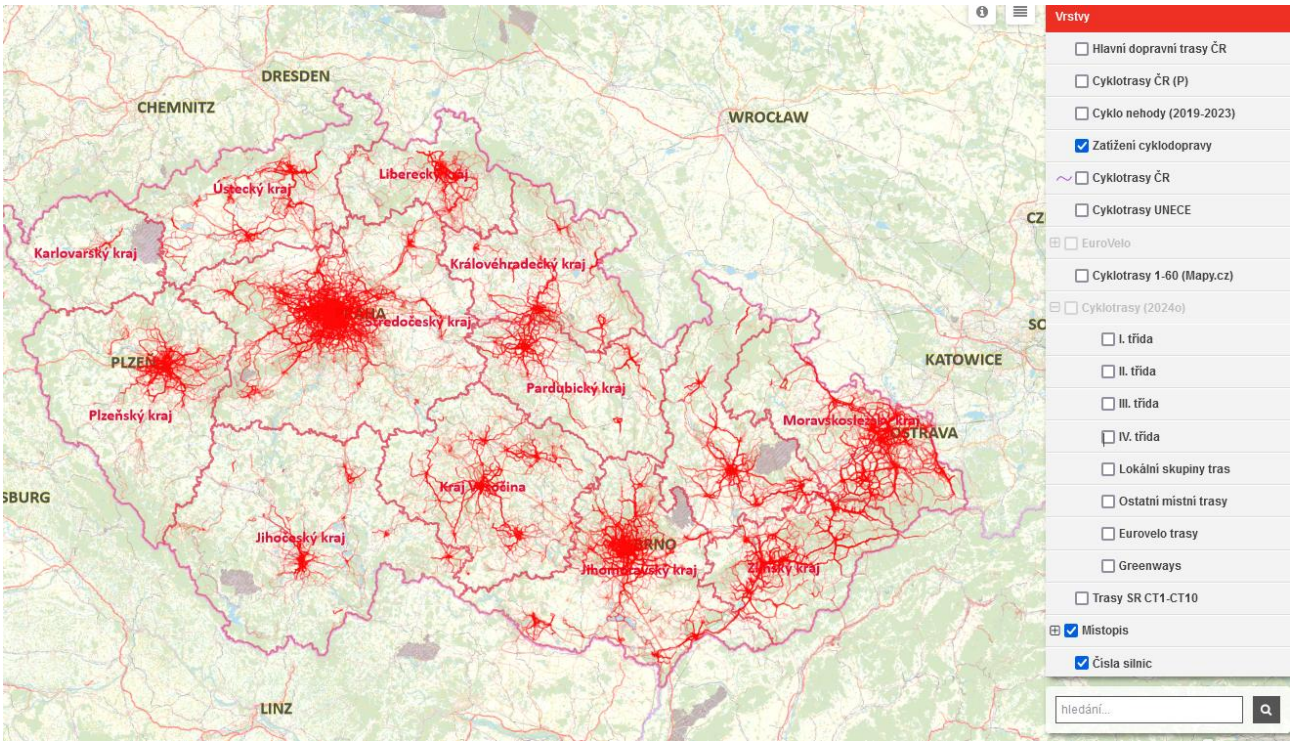
Jednou z nejvýznamnějších funkcí, které na mapovém portálu přibyly, je zobrazení souběhů cyklotras se silnicemi I. až III. třídy. Tyto informace jsou jedny z nejpodstatnějších v rámci celého smyslu bezpečnosti cyklodopravy.

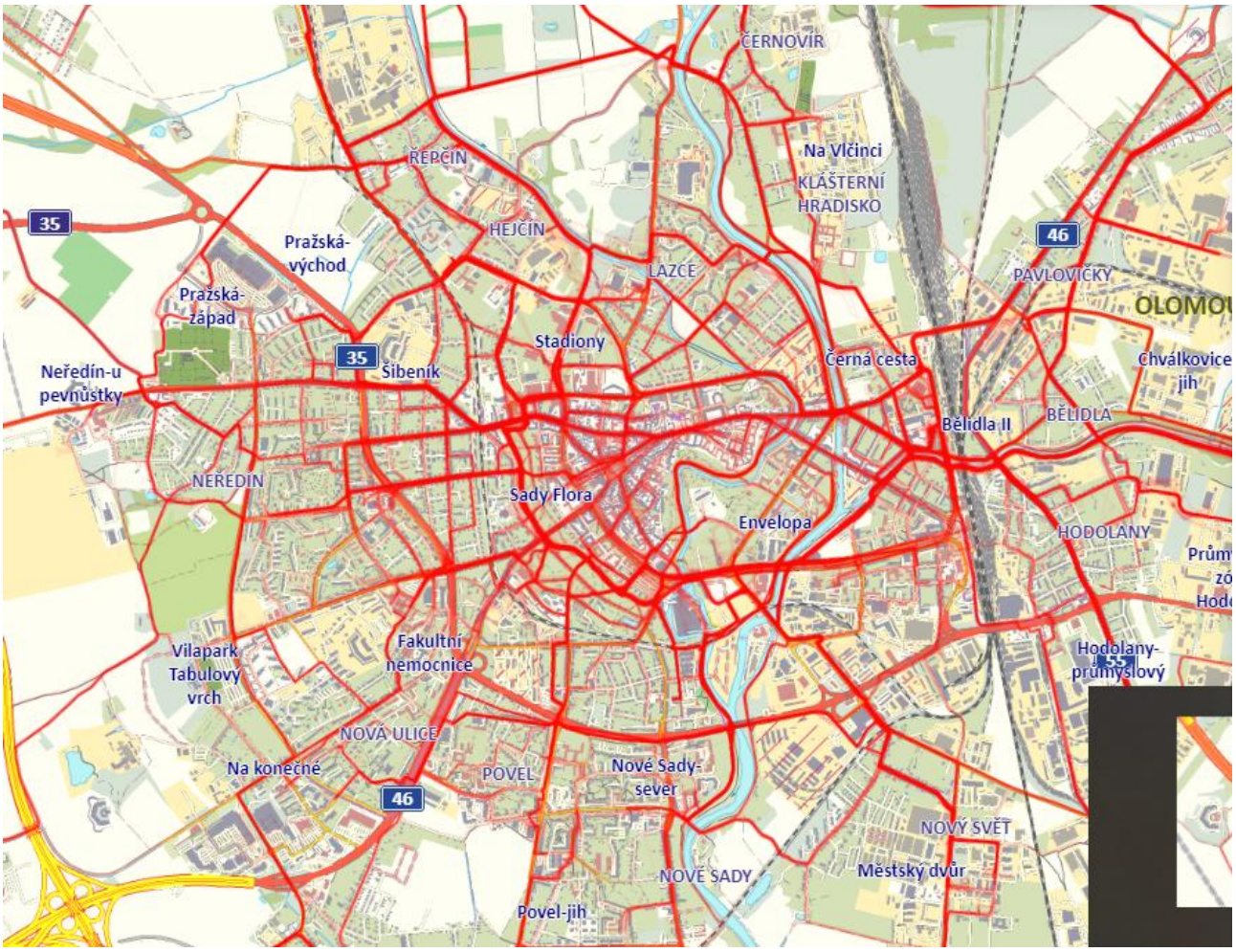




Ukázka - Žluté linie jsou souběhy se silnicemi III. třídy, oranžové se silnicemi II. Třídy a červené se silnicemi I. třídy.

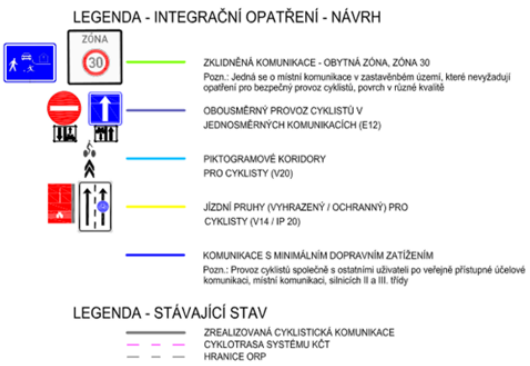
Přidanými funkcemi jsou např.: „heat“ mapa – zatížení cyklodopravy dle aplikace STRAVA





6.2 Cyklotrasy v datech

Postupně se provádí analýza kvality jednotlivých cyklotras. Jak víme, samotná cyklotrasa nevede jen po cyklostezkách, ale využívá i celou řadu jiných typů cyklistické infrastruktury, jak plyne i obrázku. Ale už nikdo nezmonitoroval, kolik % dané cyklotrasy vede po komunikaci s vysokým zatížením. Díky projektu data budou k dispozici.



Obrázek – Typy cyklistické infrastruktury

Příklad - Analýza kvality stávajících cyklotras v Olomouckém kraji

Číslo trasy	Název cyklotrasy	celková délka	Dopr. režim nepřiřazen	C8	C9	C10	B11	Cestičky	ZONA30	E12	V20	V14+IP20	Komunikace s min. zatíž.	Komunikace s vys. zatíž.	IZ6
4	Moravská stezka	168 085	6 697	4 046	18 500	3 290	43 515	1 586	29 308	1 792	7 959	3 933	34 193	13 084	151
5	Jantarová stezka	135 433	13 450	7 560	20 791	5 650	26 374	1 330	10 965	1 603	8 491	4 182	25 546	9 340	151
8	Severní magistrála	1 293	-	-	-	-	1 293	-	-	-	-	-	-	-	-
52		12 385	1 715	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10 670	-	-
55		21 302	3 761	-	-	-	9 948	-	990	-	-	-	6 602	-	-
504	Prostějov - Přerov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
508	Přerov – Lipník	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
509	Haná, Brodečka	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
511	Litovel - Uničov – Rýmařov	41 232	23 615	-	2 832	-	4 449	376	2 585	-	2 394	-	3 931	1 050	-
512	Litovel - Šternberk	24 528	12 060	1 204	-	-	995	-	129	-	1 220	-	8 921	-	-
513	Olomouc - Prostějov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
514	Olomouc - Přerov (přes Brodek u Přerova)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
515	Olomouc - Konice	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
516	Olomouc - Litovel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
517	Bystřička	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
518	Hvězdná (Olomouc-Šternberk)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
519	Uničov – Šternberk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
522	Litovel - Prostějov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
523	Romže (Prostějov - Konice)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
524	Konice – Litovel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
525	Mohelnice – Uničov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
526	Mohelnice – Zábřeh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
527	Šumperk – Zábřeh	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
528	Šumperk - Jeseník - Zlaté Hory	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
529	Šumperk – Uničov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
530	Prostějov – Vyškov	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
531	Přerov – Bystřice pod Hostýnem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
532	Němčic	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Analýza kvality budoucích cyklotras v Olomouckém kraji

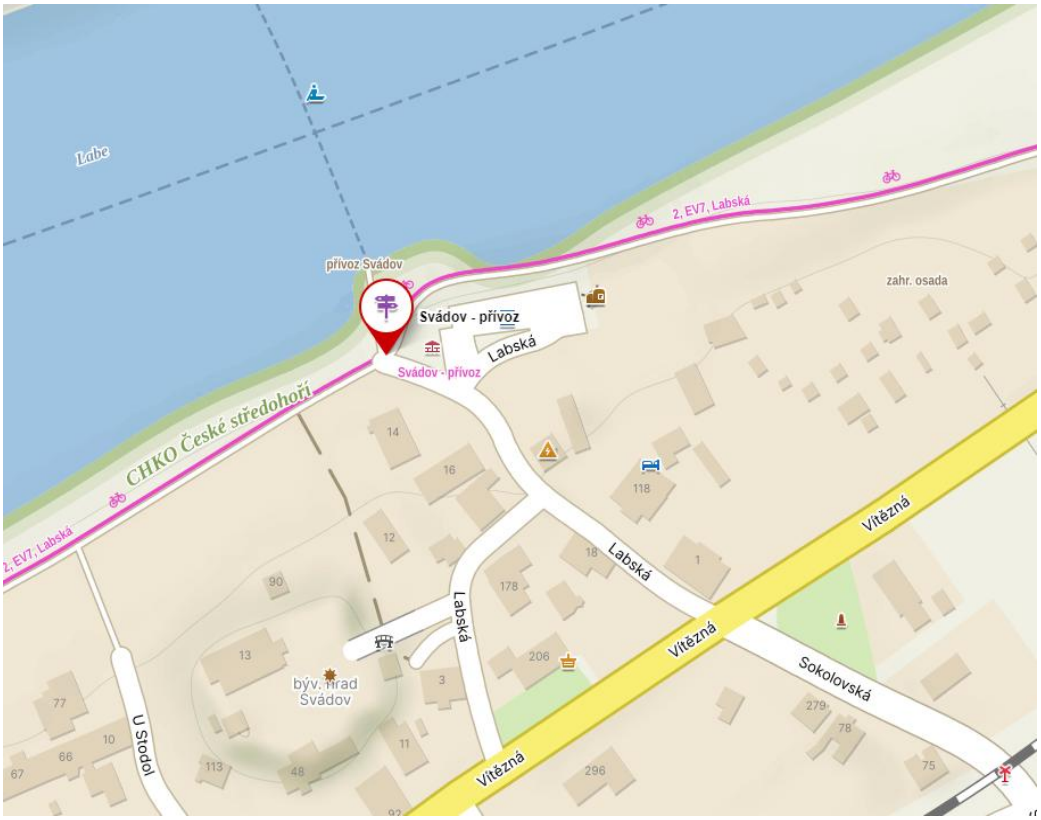
Číslo trasy	Název cyklotrasy	celková délka	Dopr. režim nepřiřazen	C7+E13	C8	C9	C10	B11	Cestičky	ZONA30	E12	V20	V14+IP20	Komunikace s min. zatíž.	Komunikace s vys. zatíž.	IZ6
4	Moravská stezka	168 505	-	916	18 533	41 626	3 290	50 074	4 051	29 973	1 673	6 247	3 580	8 390	-	151
5	Jantarová stezka	122 175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

6.3 Příklady problémů s dopravním značením na cyklotrase 2

V rámci monitoringu cyklotras se ale zjistilo, že často jsou jednotlivé úseky cyklotrasy špatně značené. Zde je uvedeno několik příkladů.

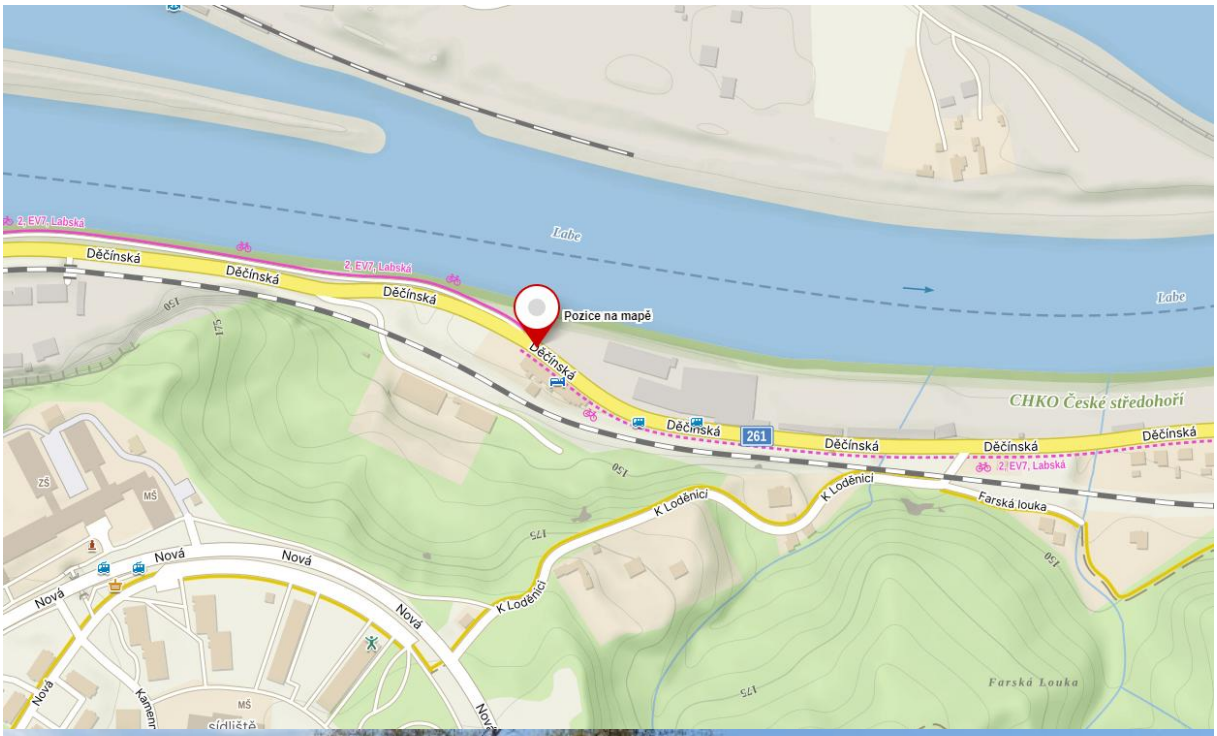
Ústí nad Labem

Č. 1–z jedné strany C9 z druhé C8


Labe
2, EV7, Labská
přívoz Svádov
Svádov - přívoz
Labská
zahr. osada
CHKO České středohoří
2, EV7, Labská
Vítězná
Labská
Labská
Vítězná
Vítězná
Sokolovská
U Stodol
býv. hrad
Svádov

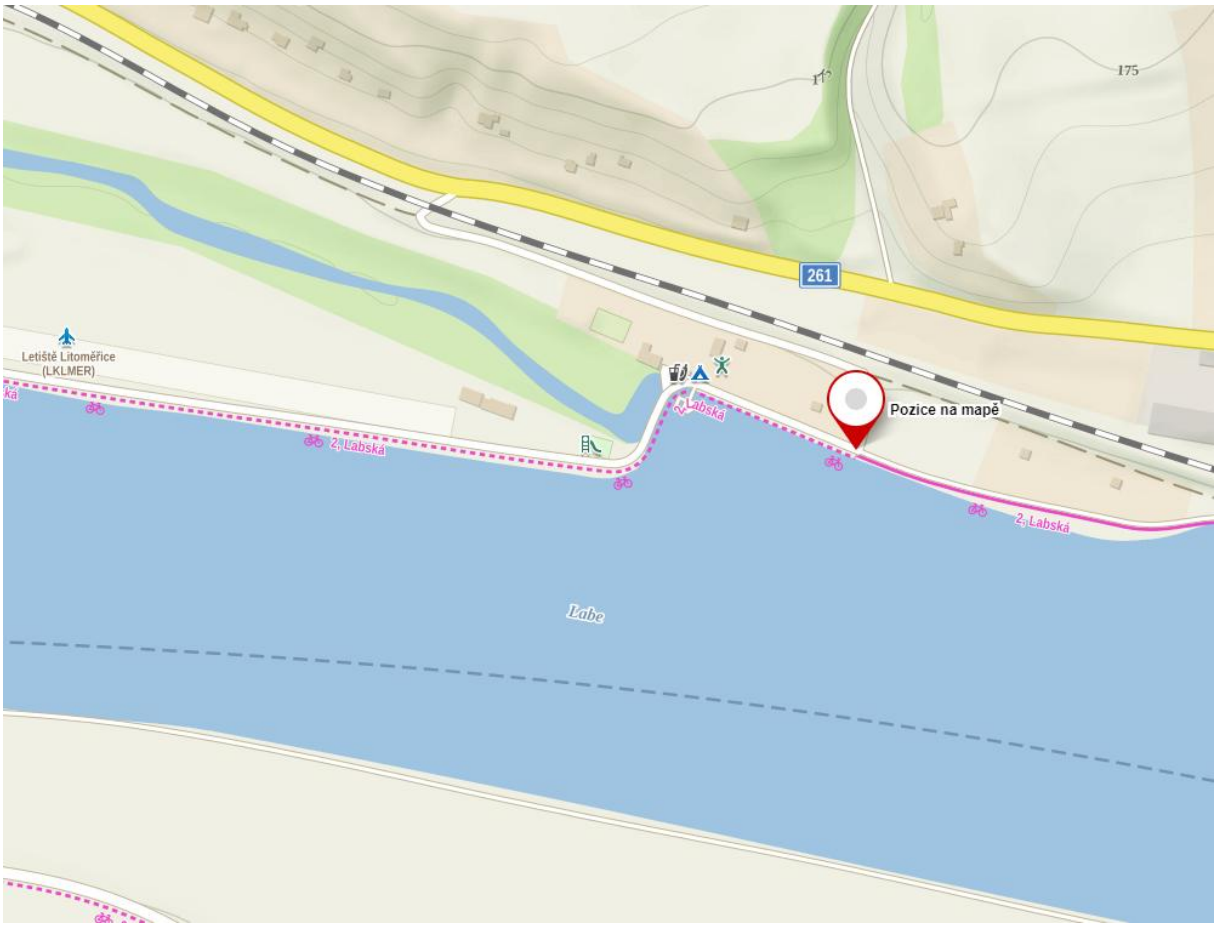
NEJVYS

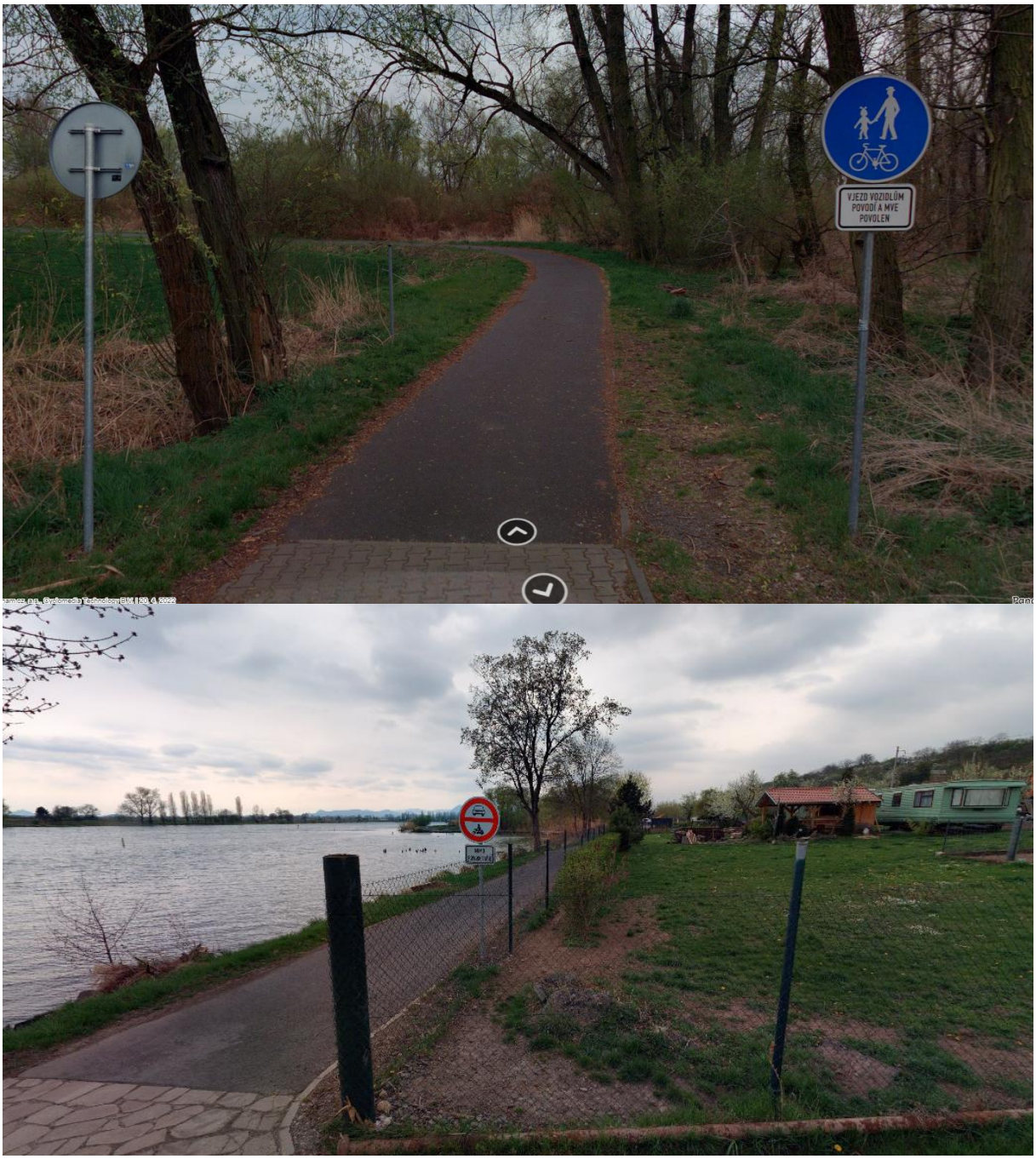
Č. 2 – z jedné strany C9 z druhé zákaz vjezdu cyklistům


Labe
Děčínská
Pozice na mapě
CHKO České středohoří
261
K Loděnici
Farská louka
Nová
Farská Louka

Č. 3 – Ve městě Litoměřice z jedné strany C9 z druhé B11

Pozice na mapě
Nádražní
Na Vinici
Za Plynárnou
261
2. Labská
Labe
Nástroje


Letiště Litoměřice (LKLMER)
261
Pozice na mapě
2. Labská
Labe
175



Č.4–U obce Kly jak B11 tak C9

Č. 5 – Celá cyklostezka od Kostelce nad Labem až do Brandýsu nad Labem je značena jako C9 + B11 a z druhé strany je dokonce jen B11. To stejné platí i na druhou stranu od Brandýsu až do Lázně Toušeň

Č. 6 – Lázně Toušeň – Z jedné strany C9 a z druhé C8

7 Průběžné projednávání, udržitelnost

7.1 Odborné konzultace

S městy je třeba diskutovat o jejich stávajících a plánovaných bezpečných dopravních cestách pro cyklisty (aneb cyklotrasách). Jejich návrh by mohl být zakreslen do mapového portálu Cyklovize2030, a to do mapové vrstvy příslušného kraje.

Konzultace mají pomáhat k tomu, aby bylo možné nově definovat hlavní bezpečnou dopravní síť pro cyklisty v ČR. Tento výběr vychází právě z potřeb jednotlivých ORP. A právě i této oblasti se týkalo poradenství. Aby bylo možné lépe plánovat potřeby na výstavbu cyklistických komunikacích v následujícím období, tak je potřeba, aby se jednotlivé dopravní cesty pro cyklisty rozdělily na jednotlivé úseky, kterým jsou postupně přiřazené atributy s rozdělením na úseky dle jejich současného a cílového stavu, se stupněm projektové připravenosti, předpokládanými náklady a zdroji financování atd. Tímto postupem budou získané informace, jaký je v úseku dopravní režim (např. C8, B11, atd), nebo zda jde o realizovanou, či plánovanou komunikaci atd. Atributy, pomocí kterých jsou monitorovány jednotlivé hlavní dopravní cyklistické koridory byly definovány pracovní skupinou krajských cyklokoordinátorů.

1) **Důraz na městskou mobilitu.** Cílem je motivovat a vzdělávat města, aby měla svého cyklokoordinátora, který v rámci Plánu udržitelné městské mobility prosazuje opatření na podporu cyklistiky. Města zajišťují výstavbu dopravní sítě pro cyklisty nejen na svém území, ale i v širším okolí, s cílem zajistit bezpečné spojnice pro cyklisty z okolních obcí.
2) **Důraz na osvětu.** V rámci osvěty dochází k rozvoji několika mediálních značek. V souvislosti s podporou cyklistiky se bude pracovat s mediální značkou CykloVize2030; jejím cílem je představit plán na výstavbu bezpečné cyklistické infrastruktury do roku 2030, a dále představit cyklistiku jako atraktivní nástroj dopravy. Příklady dobré praxe budou prezentovány prostřednictvím iniciativy CityChangers[10].
3) **Důraz na vytvoření bezpečné dopravní sítě pro cyklisty.** Česká republika je asi jediná země, která používá tento termín. Cílem je umožnit cyklistům, aby se dostali na kole bezpečně kamkoliv v Česku, tzn. aby v co nejmenší míře museli využívat silniční síť se stále rostoucí intenzitou provozu motorových vozidel.

K dosažení cíle se budou používat tři nástroje: legislativní, finanční a organizační. Oblast legislativy se zaměřuje na odstranění specifických českých problémů. Oblast financování

[10] https://www.citychangers.eu/

se zaměřuje na vhodné propojování evropských, národních a krajských dotačních titulů. Organizační nástroje jsou spojené s koordinační činností na národní, regionální a místní úrovni. Na národní úrovni tuto roli zajišťuje již zmiňovaná Komise pro rozvoj cyklodopravy v ČR. Na regionální úrovni klíčovou roli hraje pracovní skupina 14 krajských cyklokoordinátorů, kdy každý z nich koordinuje svou vlastní krajskou cyklostrategii, ze kterých je tvořena národní bezpečná dopravní síť pro cyklisty. Na úrovni měst a přilehlých obcí pomáhá s implementací pracovní skupina složená ze zástupců městských cyklokoordinátorů.

7.2 Propagace a medializace

Průběžné informování o aktivitách projektu probíhalo prostřednictvím následujících komunikačních kanálů:

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