

Cyklovize 2030

Co by se mělo vědět o cyklistické dopravě a proč?



cyklovize2030.cz



Financováno z fondu zábrany škod

ckp Česká kancelář pojistitelů



MINISTERSTVO
PRO MÍSTNÍ
ROZVOJ ČR



Partnerství
pro městskou
mobilitu

Projekt je spolufinancován z prostředků státního rozpočtu ČR z programu Ministerstva pro místní rozvoj.



Struktura prezentace

1. Kontext
2. Vystoupení ministra dopravy na konferenci 17. 5. 2022
3. Cyklistika je v souladu s cíli udržitelného rozvoje!
4. Jaké problémy musí řešit Česko v podpoře cyklistiky?
5. Status quo – bezpečná cyklistická infrastruktura
6. Status quo - elektrokola
7. Status quo – nákladní kola
8. Status quo – sdílená kola
9. Jak komunikujeme cyklo?



Připomenutí tezí CYKLOVIZE 2030

- Cyklistická doprava sice zažívá v České republice boom, ale infrastruktura pro cyklisty tomu stále nenasvědčuje. K čemu nám jsou statistické údaje, že 82 % dospělých Čechů se věnuje pravidelně jízdě na kole, když je cyklistická síť nespojitá? Během cesty jsou její uživatelé často vystaveni nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici nebo stezka náhle končí bez pokračování. Obrázek je o to horší, když člověk vyjede za hranice a najednou vidí, že to jinde jde. Kde je tedy chyba?
- Řešení se snaží najít **CYKLOVIZE 2030**, což je soubor opatření k tvorbě **bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v České republice**. **CYKLOVIZE 2030** má přispět k tomu, aby se síť budovala a fungovala podobně jako je tomu u železnic nebo silnic. Tato síť musí:
 - 1) zohledňovat dopravní potřeby obyvatel a zajišťovat vytvoření dopravního prostoru pro aktivní mobilitu uvnitř měst, či v blízkém jejich okolí;
 - 2) podporovat multimodální dopravní systém díky napojení na zastávky veřejné dopravy;
 - 3) poskytovat vlastní bezpečný dopravní prostor v urbanisticky silných směrech z krajských metropolí do regionálních center;
 - 4) vycházet z vedení páteřních dálkových cyklotras (účelem je provést takové úpravy, aby dálková cyklotrasa co nejvíce uspokojovala dopravní potřeby obyvatel daného území). Páteřní cyklotrasy definované v jednotlivých krajích představují základní páteř pro budoucí ucelenou dopravní infrastrukturu pro aktivní dopravu. Její realizací dojde k vytvoření odpovídajícího dopravního prostoru nejen pro cyklisty, ale pro moderní prostředky individuální dopravy obecně.



Klíčové datum

15. 11. 2023 – Zasedá Komise cyklodopravy na MD

Připomenutí projektů

- V letech 2020 – 2022 jsme realizovali dva evropské projekty SABRINA a Danube Cycle Plan. Na jejich výstupech je právě postavena CYKLOVIZE 2030
- Projekt Danube Cycle Plan dokonce je vybrán ve své kategorii mezi pět nejlepších projektů a nyní se hlasuje o nejlepší projekt. Dáte nám hlas?





Světový silniční kongres: 2. – 6. 10. 2023



XXVIIth World Road Congress
Pre-proceedings of the Congress

FOLLOW PIARC    



[CONGRESS](#) [PROGRAM](#) [DOCUMENTS](#) [ABOUT PIARC](#)

English



XXVII World Road Congress - Prague 2023

Discover the detailed program and documents of the Prague 2023 Congress which will take place at the Prague Congress Center (PCC) from 2 to 6 October 2023.

[The program day by day](#)

[Individual papers by authors](#)

Welcome!

The XXVIIth World Road Congress will be held in Prague, Czech Republic, October 2-6, 2023, under the theme "Together On the Road Again".

This Congress is organized in close cooperation between PIARC (World Road Association), responsible for the content of the programme, and the Czech Local Organizing Committee (chaired by the President of the Czech Road Society and co-chaired by the First Delegate of the Czech Republic to PIARC, who is a representative of the Ministry of Transport of the Czech Republic), responsible for the material organization of this Congress on behalf of the Czech Republic.

This website presents the pre- proceedings of the Congress. It contains:



Světový silniční kongres: 2. 10. 2023



XXVIIth World Road Congress
Pre-proceedings of the Congress

[CONGRESS](#) [PROGRAM](#) [DOCUMENTS](#) [ABOUT PIARC](#)

[Home](#)

Ministerial Panel on Cycling

Monday, October 2 14:15 - 16:15

Room: Congress Hall, 1st, 2nd & 4th floor

- PIARC opening statement (tbc)
- Jill Warren, European Cyclists Federation (ECF)
- Opening of the discussion by the Minister of Transport Martin Kupka
- Tour de table speeches by heads of delegations assigned to the cycling panel
- Closing of the discussion by Minister Martin Kupka

Budou se diskutovat o čtyřech oblastech:

1. Soulad s cíli udržitelného rozvoje
2. Bezpečná cyklistická infrastruktura
3. Elektrokola
4. Sdílená kola
5. Nákladní kola



Vystoupení ministra dopravy na konferenci dne 17. 5. 2022



Konference CityChangers: 17. 5. 2022

*„Byl bych rád, aby se
Ministerstvo dopravy
začalo prezentovat také
jako ministerstvo aktivní
mobility, tedy i chůze a
cyklistiky.“*

- Martin Kupka





Konference CityChangers: 17. 5. 2022

PROGRAMOVÉ PROHLÁŠENÍ VLÁDY

Pohled na dopravu jako celek a na řešení moderních dopravních systémů bude vždy zahrnovat i cyklodopravu a další bezemisní formy dopravy. Investice do nové i rekonstrukce stávající dopravní infrastruktury budou zohledňovat potřeby chodců i cyklistů. Pozornost a podporu si zaslouží budování evropských a nadregionálních cyklotras.



Konference CityChangers: 17. 5. 2022

NEPOSTRADATELNOST KOL

Nezastupitelnou úlohu hraje cyklistická a pěší doprava hrát v rámci udržitelné městské mobility, a to jak v rámci dopravy po městě samotném, tak i jako součást dopravy příměstské.

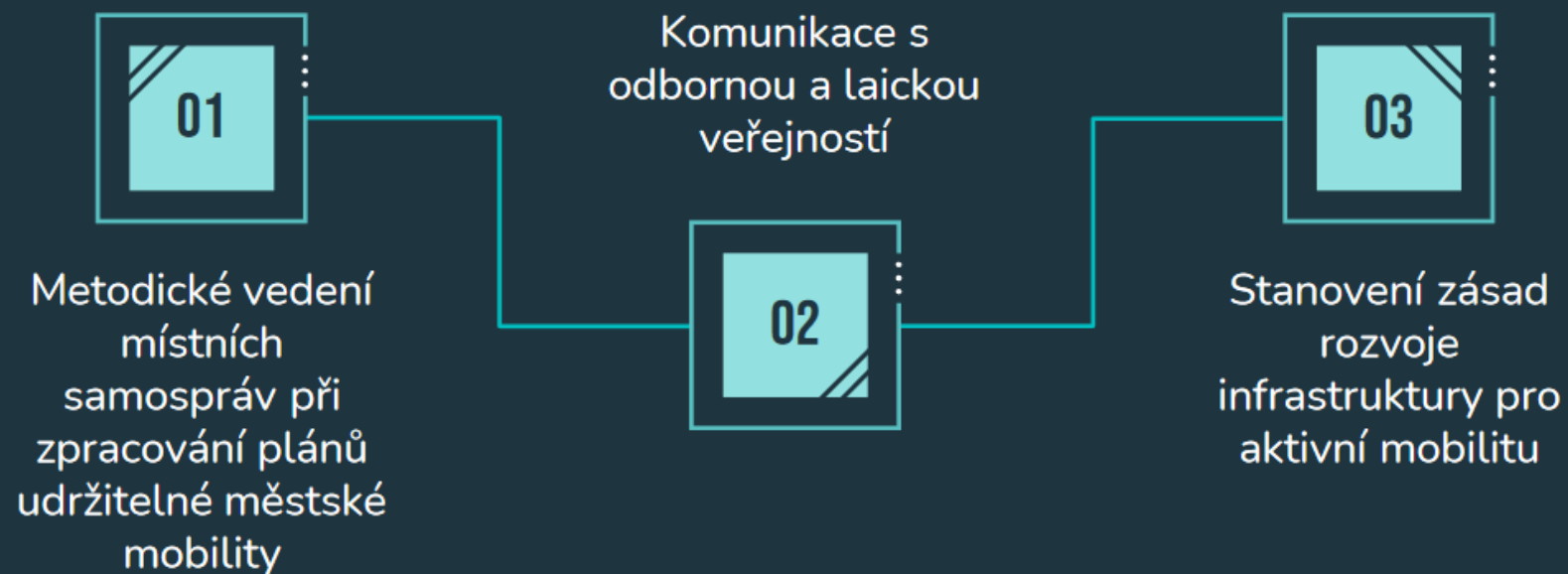




Konference CityChangers: 17. 5. 2022

ROLE MINISTERSTVA DOPRAVY

Ministerstvo dopravy připravilo Konceptci městské a aktivní mobility





Konference CityChangers: 17. 5. 2022

ROLE MINISTERSTVA DOPRAVY

Ministerstvo dopravy zřídilo 2 pracovní skupiny pro oblast aktivní mobility

LEGISLATIVNÍ SKUPINA

připravuje návrhy na legislativní úpravy (např. pravidla používání elektrokol, el. koloběžek apod.)

INFRASTRUKTURNÍ SKUPINA

koncepce rozvoje cyklistické infrastruktury – v letošním roce bude definována páteřní síť cyklostezek na úrovni krajů, aby bylo snadnější dosáhnout na evropské peníze



Konference CityChangers: 17. 5. 2022

FINANCOVÁNÍ CYKLOSTEZEK

Schválený příspěvek (mil. Kč)

| | |
|------|-----|
| 2017 | 141 |
| 2018 | 356 |
| 2019 | 385 |
| 2020 | 770 |
| 2021 | 750 |

▼ ▼ ▼ ▼ ▼

480 MIL. KČ

Průměrný roční příspěvek na výstavbu nebo opravy cyklostezek a cyklopruhů v posledních 5 letech



Konference CityChangers: 17. 5. 2022

CYKLISTICE A AKTIVNÍMU POHYBU ZDAR!



Martin Kupka





**Cyklistika je v souladu s cíli
udržitelného rozvoje**



Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Jízda na kole pomáhá kdekoliv na světě naplňovat globální cíle. Udržitelnější doprava má zásadní význam pro lidstvo i celou planetu. Kromě toho je aktivní mobilita jedním z lidských práv - včetně práva na jízdu na kole. Vlády na všech úrovních by měly zajistit bezpečný přístup do veřejného prostoru, chránit ty, kdo chodí pěšky a jezdí na kole, a prostřednictvím mobility zajistit rovné zapojení do společnosti. Investice do lepších podmínek pro jízdu na kole - včetně elektrokol, nákladních kol a veřejných jízdních kol - pomáhají naplnit globální cíle, protože cyklistika je přímo spojena s 11 z nich (9 v Česku, mimo 1. Konec chudoby a 2. Konec hladu).

Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Cyklistika generuje zdravý životní styl, který nezatěžuje ovzduší nečistotami. Fyzická aktivita během jízdy na kole pomáhá snižovat výskyt srdečních onemocnění a dalších negativních dopadů sedavého způsobu života. Pokud lidé nahradí jízdu autem jízdou na kole, dochází k zlepšení kvality ovzduší a zvýšení bezpečnosti dopravního provozu. Zajištění bezpečných podmínek pro cyklisty přispívá celosvětově ke snižování počtu úmrtí a vážných zranění při dopravních nehodách.



Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Jízda na kole umožňuje přístup k vodě, vzdělávání, trhům a pracovním místům i ženám a dívkám tam, kde jsou prostřednictvím jiných způsobů dopravy nedostupné. Bezpečná infrastruktura pro cyklisty podporuje genderovou rovnost, protože pomáhá navýšit počet žen a dívek, které mohou využívat výhody cyklistiky.



Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklů - Informační list o zlepšení

Technologie
a design: elektrokola



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklů - Informační list o zlepšení

Energie a
zdroje



Jízda na kole zlepšuje energetickou účinnost dopravních systémů, protože k přepravě osob a zboží využívá obnovitelnou lidskou sílu tím nejefektivnějším způsobem; jízda na elektrokole zase nabízí přístup k využívání velmi účinné technologie e-mobility. Kromě toho cyklistika v kombinaci se službami veřejné dopravy a logistiky nabízí vhodné řešení pro první a poslední kilometr. Dobré podmínky pro cyklisty zajišťují cenově dostupnou a energeticky efektivní dopravu pro každého.



Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje

9 PRŮMYSL, INOVACE
A INFRASTRUKTURA



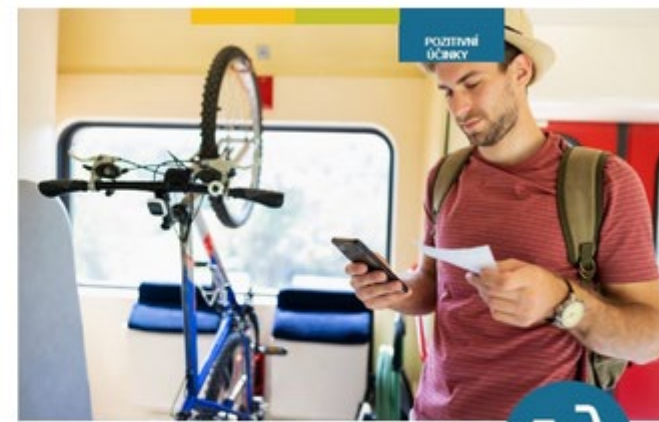
Odvětví cyklistického průmyslu včetně služeb a cykloturistiky poskytuje produkty a služby pro udržitelnou a inkluzivní dopravu osob a zboží, jakož i pro udržitelný cestovní ruch a zdravé volnočasové aktivity. Odvětví cyklistiky vytváří při stejném obratu více pracovních míst než kterékoli jiné odvětví dopravy: například výroba jízdních kol vytváří na milion euro obratu 4,89 pracovních míst na plný úvazek, což je více než v leteckém a kosmickém průmyslu (3,9 pracovních míst) a několikanásobně více než v automobilovém průmyslu (1,63 pracovních míst na milion euro obratu).

Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Nejlepší praktické postupy - oblasti bezpečnosti cyklů - informační list o stupních

Čas, prostor a
hlučnost



Nejlepší praktické postupy - oblasti bezpečnosti cyklů - informační list o stupních

Multimodalita



Vyšší podíl cyklistické dopravy zvyšuje inkluzi, bezpečnost, odolnost a udržitelnost měst a lidských sídel, protože cyklistika je cenově dostupná, bezpečná, neznečišťuje životní prostředí, je zdravá a podporuje udržitelnou ekonomiku. Na jedné straně je do značné míry nezávislá na složitých high-tech technologiích, a proto jde o mimořádně odolný způsob dopravy. Na druhé straně moderní komunikační a elektronické technologie integrují cyklistiku do inteligentních dopravních systémů měst. Čím vyšší je podíl pěší, cyklistické a veřejné dopravy, tím udržitelnější je dopravní systém.



Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Přeprava osob a zboží na jízdním kole nabízí příležitost k pohybu - jako dojíždějící, spotřebitelé a turisté - a také k výrobě, spotřebě a dodávkám zboží udržitelným způsobem. Cyklistika dokonale odpovídá rozmanitosti a rozsahu regionálních a místních ekonomik. V mnoha městských oblastech lze 50 % všech dodávek zboží uskutečnit na kole. Rozvoj cykloturistiky zase nabízí víc příležitostí, kdy si lidé mohou i v oblasti cestovního ruchu vybrat udržitelnou cestu.



Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklů - informační list o zlepšení
Technologie
a design: elektrokola



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklů - informační list o zlepšení
Energie a
zdroje



Jízdní kolo je symbolem dekarbonizace dopravy a společnosti; nabízí možnost okamžitých opatření v oblasti klimatu. Vlády na všech úrovních mohou přijmout opatření tím, že začlení cyklistiku do svých politik, strategií, vzdělávacích a osvětových aktivit, zaměřených na ochranu klimatu.



Cyklistika - soulad s cíli udržitelného rozvoje



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Kulturní
diverzita

Cyklistické hnutí, organizace občanské společnosti a odborníci, kteří se zabývají celosvětovou propagací cyklistiky, podporují globální partnerství pro udržitelný rozvoj. Podporují a propagují účinná partnerství veřejného, veřejně-soukromého sektoru a občanské společnosti na podporu cyklistiky. Kromě toho se snaží výrazně zvýšit dostupnost vysoce kvalitních, včasných a spolehlivých údajů o cyklistice s cílem podpořit celosvětový rozvoj a šíření úspěšných cyklistických technologií, šetrných k životnímu prostředí, a rozvoj a implementaci cyklistických politik v rozvojových zemích.



Jaké problémy musí Česko řešit v podpoře cyklistiky?



Je dost financí, ale nečerpají se. Proč?

- Nastavená pravidla často omezují využívání skutečných potřeb obcí a krajů.

Popis problému:

- Pokud chce Česko vybudovat bezpečnou dopravní síť pro cyklisty, pak je z praxe jednoznačně nejvýhodnější využití starých formanských cest, lesních a polních cest, které jsou ve vlastnictví obcí. Slabou stránkou tohoto postupu je ovšem nemožnost využití stávajících dotačních programů, které podporují jen výstavbu cyklostezek. Po cyklostezkách ale nemůže jezdit zemědělská a lesní technika, která zpravidla využívá právě lesní a polní cesty. Při optimalizaci a opravách takovýchto úseků lze využít pouze dotační programy jednotlivých krajů či vlastní finanční prostředky obcí. Problém lze řešit úpravou národních dotačních programů.



Je dost financí, ale nečerpají se. Proč?

- Nastavená pravidla často omezují využívání skutečných potřeb obcí a krajů.

Možnosti řešení u SFDI:

- Upravit pravidla na čerpání cyklostezek
- Možnost podávat projekty do záložky „Bezpečnost“

Možnosti řešení u fondů:

- Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev

Další možnost řešení:

- Vyčlenit speciální dotaci krajům, ale tato možnost prozatím byla zamítnuta.



Je dost financí, ale nečerpají se. Proč?

- Odpovědnost za budování „cyklostezek“ spadá do kompetencí obcí. Co když mají ale jiné priority? Nebo jednoduše na to nemají finance!

Popis problému

- Obecně platí, že za výstavbu cyklistické komunikace jsou zodpovědné obce, a je jedno, zda se jedná o velká města, nebo obec se 111 obyvateli. V případě větších měst to obvykle žádný problém nepředstavuje, skutečně malé obce však problematika cyklistické dopravy velmi často nezajímá, protože buď mají jiné priority, nebo nedostatečný rozpočet. Kdo tedy vybuduje problematické úseky? Pro pochopení problému může pomoci srovnání s Nizozemskem, které má podobnou rozlohu jako Česko, ale jen něco přes 350 obcí, zatímco v Česku jich leží přes 6200. Problém lze řešit tak, že tyto malé obce získají podporu příslušného kraje.

Možnosti řešení:

- Kraj může řešit, či podporovat tzv. bílá místa a pomoci nejmenší obcím
- Sdružení obcí a podat jeden společný projekt.
- Liniový zákon, který pomůže s výstavbou páteřních tras.



Je dost financí, ale nečerpají se. Proč?

- Existuje nesoulad mezi dopravními řešeními a odsouhlasenými strategickými dokumenty samosprávy.

Možnosti řešení:

- Požadovat, aby dopravní řešení odpovídala odsouhlaseným strategickým dokumentům. Za tím účelem požadovat po projektantech naplnění norem už od úvodních odstavců, politikům připomínat cíle strategických dokumentů a ptát se, proč je nedodržují, nepožadují v zadání konkrétních projektů, policisty a úředníky vzdělávat a upozorňovat na překračování mantinelů (vyjádření vs. zamítnutí) a politicky převzít zodpovědnost a zastat se úředníků, kteří odargumentují nerelevantnost připomínek policie.
- Apelovat na Policii ČR, případně na Ministerstvo vnitra, aby respektovala odsouhlasené strategické dokumenty města.

Integrovaná řešení

- Odpovědnost za budování „cyklostezek“ sice spadá do kompetencí obcí, ale při dobré koordinaci a součinnosti akcí je mohou budovat RSD, SŽ, státní podnik Lesy ČR, jednotlivá povodí, Státní pozemková úřad (samozřejmě nejde jen o cyklostezky)

Popis problému:

Při výstavbě liniových dopravních a železničních staveb dochází k vytvoření zásadní bariéry v prostupnosti prostředí. Tyto bariéry lze následně překonat pouze za cenu velkých a dodatečných nákladů. Například v Německu správce silnic na své náklady vybuduje podél silnice souběžnou cyklostezku. V Česku však podobné opatření neexistuje.

A nakonec, pokud chce obec vybudovat cyklostezku podél vodního toku, musí platit státní organizaci „Povodí“ nájem. Organizace veřejné správy si posílají finanční prostředky mezi sebou s odůvodněním, že jako řádný hospodář to musí udělat. Důsledkem ovšem je, že některé obce raději nebudují nic. V jiných státech Povodí přímo zohledňuje cyklisty, v Česku ne.

Možnosti řešení:

- Jen příklady dobré praxe. V principu není třeba nic měnit, ale jak se říká, vždy je to jen o lidech. Co někde jde, jinde nikoliv.

Parkování a normy

- **Upřednostňování aut na úkor dalších forem městské dopravy**

Popis problému:

Většina českých měst má již definovanou síť ulic a chodníků. Jakékoli stavební úpravy budov vč. výstavby nových objektů vyžadují předepsané budování parkovacích míst. Přitom v řadě evropských zemí se od budování povinných parkovacích míst ustupuje. Velkou část českých ulic dnes zabírají parkovací místa pro auta. Uvnitř městského omezeného prostoru je třeba zvážit, zda skutečně veškerý prostor má být pro jízdní pruhy a parkoviště. Je tedy na čase přehodnotit zákonné limity pro budování parkovacích míst. Takto uvolněný prostor lze využít mj. pro cyklotrasy uvnitř měst.

Možnosti řešení:

- Upravit příslušnou vyhlášku a normy



Bezpečná cyklistická infrastruktura

Společný jmenovatel – Koncepte



KONCEPCE A ŘEŠENÍ ▾ | MAPOVÝ PORTÁL ▾ | ROLE KRAJŮ A INSTITUCÍ ▾ | KONTAKT ▾

Koncepte & řešení

Cyklistická doprava sice zažívá v České republice boom, ale infrastruktura pro cyklisty tomu stále nenasvědčuje. K čemu nám jsou statistické údaje, že 82 % dospělých Čechů se věnuje pravidelně jízdě na kole, když je cyklistická síť nespojitá? Během cesty jsou její uživatelé často vystaveni nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici nebo stezka náhle končí bez pokračování. Obrázek je o to horší, když člověk vyjede za hranice a najednou vidí, že to jinde jde. Kde je tedy chyba?

Řešení se snaží najít **CYKLOVIZE 2030**, což je soubor opatření k tvorbě **bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v České republice**. **CYKLOVIZE 2030** má přispět k tomu, aby se síť budovala a fungovala podobně jako je tomu u železnic nebo silnic. Tato síť musí: 1) zohledňovat dopravní potřeby obyvatel a zajišťovat vytvoření dopravního prostoru pro aktivní mobilitu uvnitř měst, či v blízkém jejich okolí; 2) podporovat multimodální dopravní systém díky napojení na zastávky veřejné dopravy; 3) poskytovat vlastní bezpečný dopravní prostor v urbanisticky silných směrech z krajských metropolí do regionálních center; 4) vycházet z vedení páteřních dálkových cyklotras (účelem je provést takové úpravy, aby dálková cyklotrasa co nejvíce uspokojovala dopravní potřeby obyvatel daného území). Páteřní cyklotrasy definované v jednotlivých krajích představují základní páteř pro budoucí ucelenou dopravní infrastrukturu pro aktivní dopravu. Její realizací dojde k vytvoření odpovídajícího dopravního prostoru nejen pro cyklisty, ale pro moderní prostředky individuální dopravy obecně.

Na jejím vytvoření pracuje skupina složená ze zástupců jednotlivých krajů pod záštitou **Asociace krajů ČR** a spolku **Partnerství pro městskou mobilitu**. **CYKLOVIZE 2030** spolupracuje s **Pracovní skupinou Ministerstva dopravy zaměřenou na koordinaci rozvoje infrastruktury pro aktivní mobilitu**.

Užitek z toho budou mít jak cyklisté, tak i řidiči a chodci. Více cyklostezek a cyklistů znamená zrychlení ostatní dopravy, více bezpečí a méně stresu na přeplněných silnicích, které už dnes v mnoha místech kapacitně nestačí.

Pro úspěšnou implementaci **CYKLOVIZE 2030** je zapotřebí:

- vycházet ze schválených evropských a národních KONCEPCÍ
- znát RIZIKA
- mít k dispozici ŘEŠENÍ
- být si vědom PŘÍNOSŮ
- umět se INSPIROVAT v zahraničí.

KONCEPCE

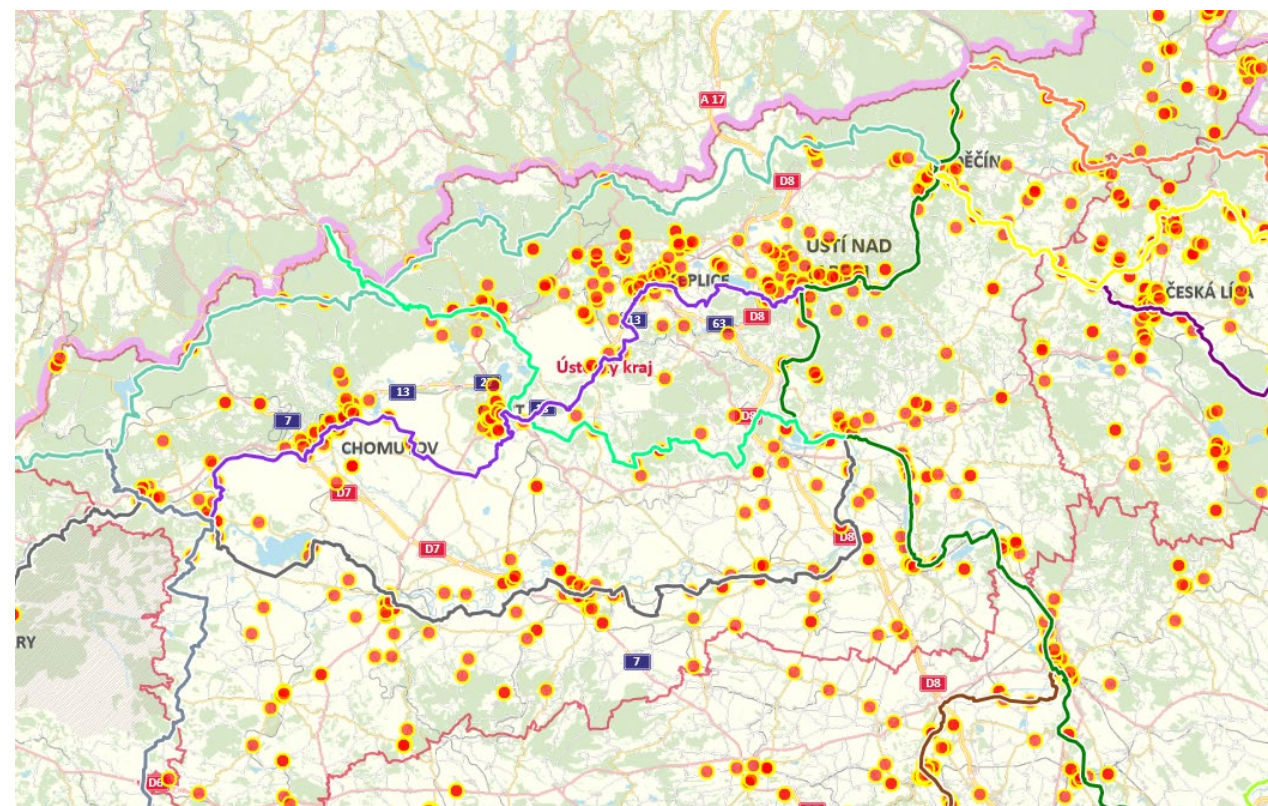
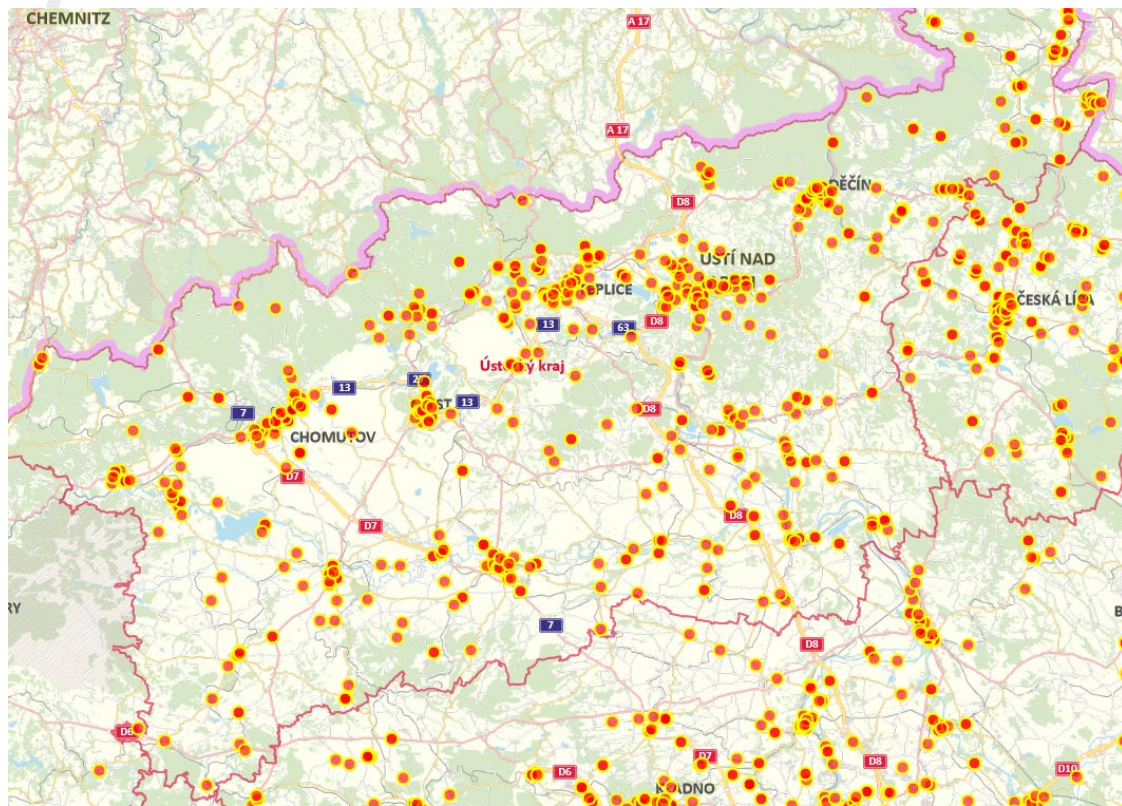
INSPIRACE

RIZIKA

ŘEŠENÍ

Společný jmenovatel – bezpečnost cyklistů













CYKLOVIZE2030 = VIZE0 = 3.pilíř, bezpečná cyklistická infrastruktura



Společný jmenovatel – bezpečnost cyklistů

- Cílem není jen vybudovat cyklostezku, ale především vytvořit bezpečnou dopravní síť pro cyklisty. K tomu se dá využít různé druhy komunikací.




LEGENDA - SEGREGAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

LEGENDA - INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

LEGENDA - STÁVAJÍCÍ STAV

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





Máme i řadu společných problémů

Rizika - nakolik se podaří vyřešit společné problémy?

Bariéry pro vytvoření souvislé dopravní sítě pro cyklisty

Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi IV. třídy na úrovni tzv. místních komunikací, tzn., jedná se o dopravní infrastrukturu vlastněnou samosprávou na úrovni obcí. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi. Cílem je zajistit pro cyklistickou dopravu plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Tento cíl se dá naplnit jen prostřednictvím spolupráce více organizací.

Pokud se má vybudovat ucelená dopravní síť pro cyklisty, je nutné odstranit řadu problémů, které brání vytvoření této sítě. Často se stává, že nelze vybudovat cyklostezku kvůli nedořešeným majetkoprávním problémům. Pokud by ale cyklostezka byla zanesena v územním plánu obce, pak ji lze považovat za veřejně prospěšnou stavbu. Tento postup je zvláště vhodný, pokud se jedná o nedohledatelné pozemky.

Základní výčet problémů a rizik je uveden níže:

NEDOSTATKY NA
DOPRAVNÍ SÍTI

SYSTÉMOVÉ PROBLÉMY

VVLASTNĚNÍ STEZEK

Financováno z fondu zábrany škod



Česká kancelář
pojistitelů

Máme i řadu společných problémů

Česká krajina je specifická i tím, že je protkána řadou polních a lesních cest, po kterých jsou často vyznačené cyklotrasy. Problém nastává v tom momentě, když se mají opravit problematické úseky, které se považují za účelové komunikace a jsou často označené dopravním značením B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, nebo B1 s výjimkou dopravní obsluhy. Právě na tyto úseky prakticky nelze získat státní, či evropské dotace. Ty jsou určeny výhradně na cyklostezky. Proto se navrhuje, aby byly upraveny podmínky, či i zákon o Státním fondu dopravní infrastruktury, aby bylo možné tyto úseky dotovat. Jednalo by se ovšem jen o vybrané úseky, které by ležely na páteřních cyklotrasách a byly by zakreslené na mapovém portále www.stavbycyklo.cz. Tento model již funguje v rámci dotačního titulu Olomouckého kraje.

Možné řešení: vytipovat úseky na dopravní síti pro cyklisty, které bude možno financovat ze SFDI. U SFDI lze případně po dohodě využít titul „bezpečnost“



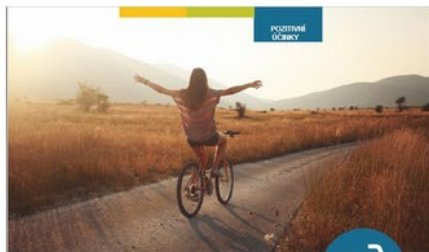
Společné přínosy

Co z toho budeme mít?

Pokud se nám podaří odstranit bariéry pro vytvoření souvislé dopravní sítě pro cyklisty, pak společnost čeká odměna.



Fyzické zdraví



Psychické zdraví



Energie a zdroje



Chcete vědět více? Klikni zde.



Čas, prostor a hlučnost



Chcete vědět více? Klikni zde.

Chcete vědět více? Klikni zde.



Multimodalita



Chcete vědět více? Klikni zde.

Chcete vědět více? Klikni zde.



Cestovní ruch



Chcete vědět více? Klikni zde.

Role krajů a institucí

Ukazuje se, že některé obce, které leží na navrhované cyklistické síti, mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací**. Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období.

Z toho důvodu se na **cyklistické síti objevují „prázdná místa“, ve kterých se nenachází žádná cyklistická infrastruktura, a cyklisté jsou nuceni užívat nebezpečné komunikace vyšších tříd**, což rozvoji cyklistické dopravy významně brání.

Pokud se má budovat 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, že na výstavbě takové sítě spolupracuje celá řada institucí**.

Vzhledem k tomu, že obecní struktura je v ČR značně roztržštěná a v řadě regionů jsou velmi malé a ekonomicky slabé obce, je velmi obtížné zajistit příslušné projekty. Koordináční úlohy se v takovém případě často ujímá kraj. Nevýhodou malých obcí je nedostatečné odborné personální zajištění pro realizaci takovýchto projektů.

Z tohoto pohledu je nutné navrhnout sofistikovaný model budování liniových staveb pro cyklodopravu, a to především na území obcí, přes které vedou významné páteřní trasy a které si výstavbu těchto liniových staveb nemohou dovolit.

KRAJE

MĚSTA

MINISTERSTVA

SFDI

SPRÁVCI KOMUNIKACÍ

SPRÁVA ŽELEZNIC

STÁTNÍ POZEMKOVÝ
ÚŘAD

POVODÍ

PLÁN UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ MOBILITY

V současné chvíli mají všechna česká města nad 40 000 obyvatel zpracován tzv. **Plán udržitelné městské mobility PUMM** (nebo **SUMP - Strategický plán udržitelné městské mobility**). Sbírkou měst, které mají takové plány pak doplňuje ještě několik menších měst. Jejich přehled je uveden níže s odkazy, kde se dají najít (řazeno dle abecedy).

- [Brno - PUMM](#)
- [České Budějovice - PUMM](#)
- [Děčín - PUMM](#)
- [Frýdek-Místek - PUMM](#)
- [Haviřov - PUMM](#)
- [Hradec Králové - PUMM](#)
- [Chomutov - PUMM](#)
- [Jihlava - PUMM](#)
- [Karlovy Vary - PUMM](#)
- [Karviná - PUMM](#)
- [Kladno - PUMM](#)
- [Kopřivnice - PUMM](#)
- [Krnov - PUMM](#)
- [Liberec a Jablonec nad Nisou - PUMM obou měst](#)
- [Milevsko - PUMM](#)
- [Most a Litvínov - PUMM obou měst](#)
- [Olomouc - PUMM](#)



Role měst

Města a obce mají zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy. Ta se odvozuje od jejich strategických dokumentů, které vytváří podmínky pro zajištění výstavby dopravní sítě určené **pro moderní prostředky individuální dopravy**, a to jak uvnitř města, tak i v širším okolí. Města mají za cíl zajistit bezpečné spojení s okolními obcemi pro obyvatele, kteří nechtějí využívat automobilovou dopravu.

Na této stránce budou postupně přidávány odkazy na tyto dokumenty, aby si občané mohli udělat obrázek o tom, jak je nastavena podpora cyklo dopravy v jejich městě a okolí.

A na této jednoduché myšlence je postavena **CYKLOVIZE 2030**.

Není potřeba budovat vzdušné zámky, stačí jen naplňovat malé dílčí cíle.

Seznam měst a obcí se zpracovaným PUMM (Plánem udržitelné městské mobility) s řešením cyklistické dopravy (řazeno dle velikosti)

- [Praha - PUMM a Koncepte cyklistické dopravy](#)
- [Brno - PUMM - cyklo doprava řešena od str.23 a str.93, a cyklo doprava v Brně](#)
- [Ostrava - PUMM a Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Ostravě](#)
- [Plzeň - PUMM](#)
- [Liberec a Jablonec nad Nisou - PUMM obou měst, General cyklistické dopravy v Liberci zde](#)
- [Olomouc - PUMM a plány na výstavbu cyklostezek jsou ke stažení zde](#)
- [České Budějovice - PUMM a Cyklogenerel](#)
- [Hradec Králové - PUMM a Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Hradci Králové](#)
- [Pardubice - PUMM](#)
- [Ústí nad Labem - PUMM a BYPAD report Statutární město Ústí nad Labem](#)
- [Zlín - PUMM a Plánování cyklistické infrastruktury Zlín](#)
- [Haviřov - PUMM a General cyklistické dopravy Haviřov](#)
- [Kladno - PUMM](#)
- [Most - PUMM](#)

Role měst + funkční městský region

Provedte posouzení požadavků na plánování a definujte geografický rozsah („funkční městský region“)

Účelem strategických dokumentů je rozvoj měst, obcí a regionů v době digitalizace, tj. zcela nových technologických možností, které umožňují tvořit Českou republiku jako jeden kulturní prostor. Plány mobility se zatím připravovaly pro středně velká a velká města, přitom třetina obyvatel žije v malých obcích s méně než 5000 obyvateli. Celkem je takových obcí 5 800. Právě tato mimořádná rozdrobenost vede ke konceptu SMART Česka - jednoho města z řadou poměrně vzdálených městských částí.

Obcím se doporučuje, aby apelovaly na kraj, případně na svou aglomeraci, nebo mikroregion, aby se nechal zpracovat Plán udržitelné mobility pro území aglomerací/širšího území měst (včetně suburbia) zaměřené na snižování výkonů individuální automobilové dopravy v příslušném území ve vazbě na suburbánní/aglomerační oblasti měst a na snižování potřeb parkovacích míst s cílem vytvářet veřejný prostor pro různé účely veřejného života. Zakomponování opatření týkající se automatizované mobility jako nedílné součástí městského dopravního systému.

Mimo jiné, právě toto opatření má zajistit naplnění základní vize Smart dopravy a mobility: „Obce, města či regiony mají fungovat na základě synergie jednotlivých dopravních systémů, které ve výsledku optimalizují vzdálenosti a časy jednotlivých cílů cest. Na toto je třeba orientovat soustředěné plánovací a koncepční úsilí, a to i s ohledem na přechod k nízkoemisní ekonomice a bezpečnost“.

GOOD PRACTICE EXAMPLE

Kassel, Germany: Synchronised development of municipal and regional SUMP

Due to the dense interweaving of the regional transport network of Kassel and the surrounding area, the “SUMP Kassel 2030” was complemented with a regional mobility development plan. While the SUMP places emphasis on inner-city transport and traffic flows, the regional mobility development plan focuses on regional transport and accessibility. Both plans were synchronised in terms of content and spatial dimensions and a regional traffic model has been established as the basis for both plans. The common target set guides the development of measures and actions in both plans and sets the standards for subsequent evaluation. Both integrated action concepts contain a coordinated programme of measures for implementation.



Author: Simone Fiedderke, Centre of Competence for Sustainable Urban Mobility – State of Hessen and City of Kassel, collected by Rupprecht Consult
Image: City of Kassel

Role krajů

Výběr podle krajů ČR

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

Zobrazit celou ČR

nebo klikněte do mapy:



Ústecký kraj

Zobrazit mapu

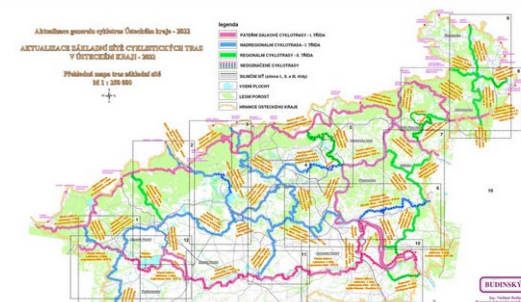


Ústecký kraj má aktualizován Generel cyklotras Ústeckého kraje, která sestává ze dvou etap:

- aktualizace sítě stávajících cyklistických tras v Ústeckém kraji k roku 2023,
- aktualizace základní sítě cyklistických tras v Ústeckém kraji + doplnění pasportizace některých tras.

Dokument je ke stažení na tomto odkaze: <https://www.kr-ustecky.cz/cyklogenerel/ms-274951/p1=274951>

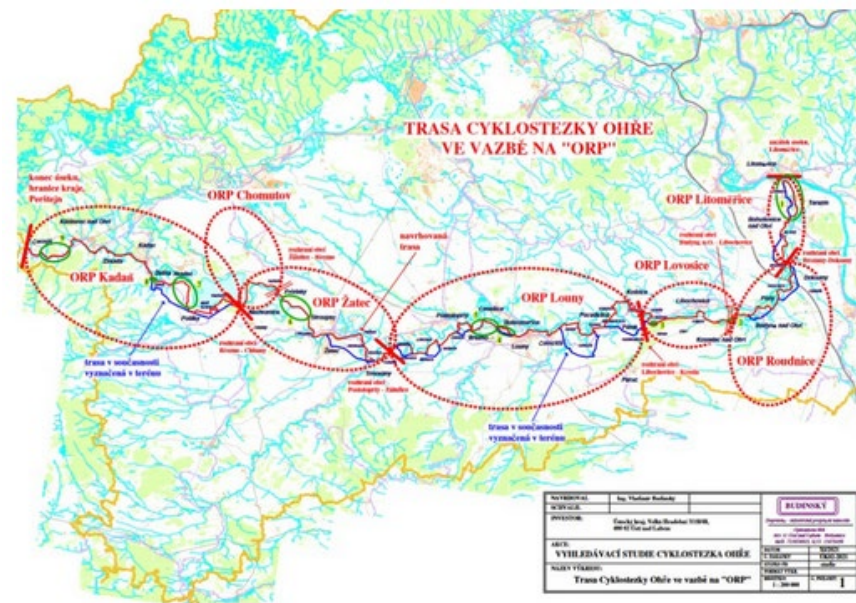
Příklady zrealizovaných projektů a konkrétní plány na výstavbu cyklostezek jsou zveřejněny na [webové stránce iniciativy CityChangers](#).



Kontakt:

Ing. Pavel Hajšman, odbor regionálního rozvoje, vedoucí odboru
Krajský úřad Ústeckého kraje, Velká Hradební 3118/48, 400 02 Ústí nad Labem

Tel.: +420 475 657 560, e-mail: hajzman.p@kr-ustecky.cz, www.kr-ustecky.cz

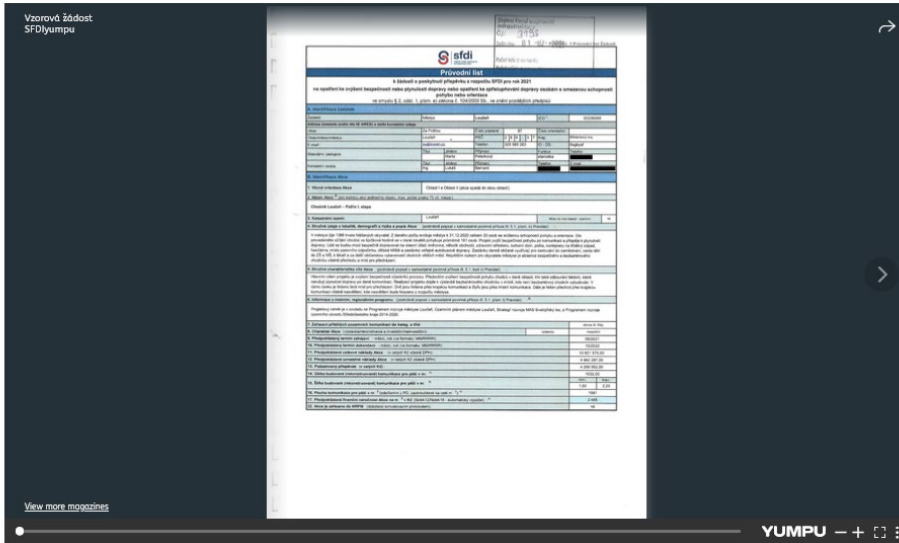




ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Vzorová žádost

Vzorová žádost



STÁTNÍ FOND
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY
IČ: 70856508

KONTAKTY:
ING. DANA TEICHMANOVÁ
ŘEDITELKA ODBORU PŘÍSPĚVKŮ
TEL. +420 266 097 375

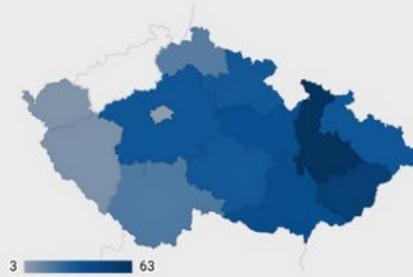
Přehled schválených příspěvků z rozpočtu SFDI v letech 2015 - 2022

Možnosti filtrování dat

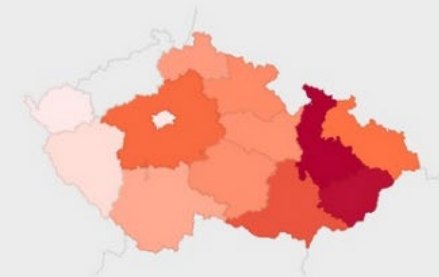
| Druhy příspěvků... | Částka celkem |
|---|---------------|
| <input type="checkbox"/> Křižení | 1,997 mld. |
| <input checked="" type="checkbox"/> Cyklostezky | 3,184 mld. |
| <input type="checkbox"/> Bezpečné chodníky | 5,994 mld. |

Rok schválení: 2 015 — 2 022

Počet příspěvků
381



Schválený objem příspěvků
3,184 mld. Kč



Vybrat jen příspěvky v rozmezí jejich výše: 0,00 Kč — 183 544 494,00 Kč

ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Průběh financování

Průběh financování

Příprava akce

Žadatel o příspěvek zajišťuje:

- zpracování projektové dokumentace
- důraz na bezbariérové řešení a dodržení příslušných předpisů
- KONZULTACE vypisovány před termínem podání
- konzultace projektové dokumentace s pracovníky SFDI (není povinná)
- získání stavebního povolení (SP)
- před podáním žádosti musí vydané SP nabýt právní moci

Schválení akce

Výbor SFDI rozhoduje:

- o schválení akce na základě doporučení hodnotitelské komise, která vychází z hodnocení formálních náležitostí žádosti a správnosti projektové dokumentace, které provádí pracovníci SFDI
- formální kontrola – žádosti netze doplňovat, vyjma upřesnění zjištěných nejasností
- kontrola projektové dokumentace na soulad s předpisy a koncepčnost řešení
- projednání v hodnotitelské komisi – doporučení pro Výbor SFDI
- projednání a schválení ve Výboru SFDI – v průběhu roku v termínu dle typu příspěvku
- následně je žadatel informován o (ne)schválení příspěvku
- akci je možné financovat v roce schválení a v roce následujícím

Podání žádosti

Žadatel v řádném termínu:

- zpracuje žádost vč. příloh podle „Pravidel pro poskytnutí příspěvku“
- SFDI | Poskytování příspěvků - základní informace
- bezpečnost / cyklostezky / křižení
- každoročně schválení a zveřejnění pravidel
- izo se inspirovat zveřejněnými pravidly z předchozích let
- termíny pro předkládání žádostí na stránkách
- časté chyby v projektu - viz. [časté chyby](#)

Uzavření smlouvy

Mezi SFDI a příjemcem:

ROK 2023

Letos přišlo 58 žádostí s celkovým požadavkem 584 618 670,40 Kč.

Alokace pro letošní žádosti (tedy akce schválené pro období 2023-2024) je 552 304 982 Kč.

SFDI a neuznatelné náklady

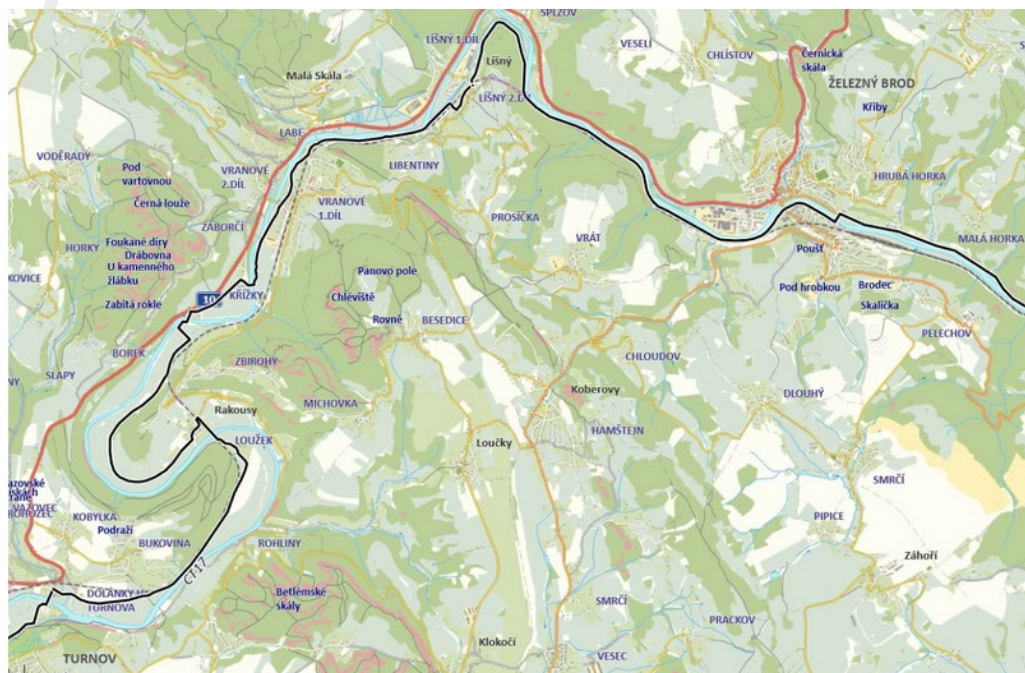


Jeden z mnoha příkladů:

Neuznatelné náklady: Asi 300 metrů nebylo možné vybudovat jako cyklostezku, tudíž nebylo možné získat dotaci. Proč? Správa železnic požadovala přístup k dráze, takže zde musela být osazena značka B11 – zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Úsek musela zaplatit malá obec a kraj

SFDI – dodatek

- Možná znáte dopravní cestu pro cyklisty Turnov – Mala Skála



Problém je ten, že řadu úseků musí využívat automobilová doprava – SFDI je zde nevhodný dotační titul



SFDI – možné řešení

- Upravit pravidla na čerpání cyklostezek
- Možnost podávat projekty do záložky „Bezpečnost“

Evropské fondy

ŘO IROP dne 21. 9. 2023 vydal změny textu 35. / 36. výzvy IROP - Infrastruktura pro cyklistickou dopravu - SC 6.1 (MRR / PR). Předmětem změn je posun data ukončení příjmu žádostí o podporu - v 35. výzvě pro méně rozvinuté regiony na 26. 1. 2024, v 36. výzvě pro přechodové regiony na 29. 3. 2024.

Dále se mění nejzazší datum ukončení realizace projektu na 30. 9. 2027 a zvedá se maximální výše celkových způsobilých výdajů na projekt na 60 mil. Kč. Se změnou textu výzev je spojena také aktualizace Specifických pravidel pro žadatele a příjemce, kterou se do aktuálního znění pravidel promítají dílčí metodické změny v IROP a dílčí upřesnění textu, s účinností k 27. 9. 2023.

Aktuální dokumentace je dostupná na [webu IROP](https://www.stavbycyklo.cz/evropske_fondy).

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 1. Navrhujeme aby mezi podporované aktivity patřily komunikace cyklotras s dopravní značkou B11 a to pokud budovaný úsek bude součástí cyklotrasy první nebo druhé nejvyšší kategorie a je projektován jako komunikace pro cyklistický provoz.

Dále úpravy specifických kritérií přijatelnosti v aktivitě pro cyklistickou dopravu a to tak, aby za odpovídající napojení komunikaci pro cyklisty byla považována také cyklotrasa s dopravní značkou B11 a to pokud úsek, na který má být budovaný úsek napojen je cyklotrasou první nebo druhé nejvyšší kategorie.

Úprava textu:

V odůvodněných případech a jen v nebytně nutném rozsahu (např. z technických důvodů na stávajícím mostě) je možné kromě vyhrazené komunikace vybudovat i:

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (s dopravním značením IP20a/IP20b)
- stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem (s dopravním značením C09a/C09b)
- **komunikaci s dopravním značením B11.**

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 2. Navrhujeme aby mezi podporované aktivity patřily komunikace cyklotras s dopravní značkou B11 a to pokud budovaný úsek bude součástí cyklotrasy první nebo druhé nejvyšší kategorie a je projektován jako komunikace pro cyklistický provoz.

Dále úpravy specifických kritérií přijatelnosti v aktivitě pro cyklistickou dopravu a to tak, aby za odpovídající napojení komunikací pro cyklisty byla považována také cyklotrasa s dopravní značkou B11 a to pokud úsek, na který má být budovaný úsek napojen je cyklotrasou první nebo druhé nejvyšší kategorie.

Úprava textu:

V odůvodněných případech a jen v nebytně nutném rozsahu (např. z technických důvodů na stávajícím mostě) je možné kromě vyhrazené komunikace vybudovat i:

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (s dopravním značením IP20a/IP20b)
- stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem (s dopravním značením C09a/C09b)
- **komunikaci s dopravním značením B11.**

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

Odůvodnění:

Existují v praxi případy, kdy nelze použít na části trasy režim C8, C9 ani C10 a ani cyklistickou zónu. Stále se proto hledají možnosti, jak obce mohou realizovat části cyklotras v režimu B11. Při plánování vedení jednotlivých dílčích úseků je z praxe jednoznačně nejvýhodnější využití starých úvozových cest, lesních a polních cest především ve vlastnictví obcí. Vedení těchto cest bylo zpravidla vytvořeno původními obyvateli území v době, kde se ještě k dopravě užívalo převážně vlastní či zvířecí síly. Cesta je tedy z hlediska směrových a výškových parametrů ideálním vedením v daném prostředí. Taktéž jsou tyto cesty většinou v majetku obcí. Z důvodu nárůstu velikosti zemědělské a lesní techniky již vesměs nejsou ani touto technikou využívány, neboť se do úvozu nevejde. Jedná se o stávající cestu, kterou lze za poměrně malé náklady opravit. Využitím tohoto postupu dochází k výrazným úsporám nákladů. Jenomže na opravy takovýchto cest nejsou nikde dotace. Stále platí nemožnost využití stávajících dotačních programů SFDI a IROP, neboť zpravidla se na cestě nacházejí rekreační objekty, u kterých musí být zachována dopravní obslužnost. Taktéž může být cesta využívána k dopravní obsluze zemědělské, či lesní činnosti. Dané skutečnosti jsou prozatím v rozporu s pravidly jak dotačních programů SFDI tak IROP. Při optimalizaci a opravách takovýchto úseků lze využít pouze dotační programy jednotlivých krajů či vlastní finanční prostředky obcí.

Nepůjde o dotování budování cyklostezky na jakékoliv komunikaci označené značkou B11 ale pouze o vybrané úseky na nejdůležitějších cyklotrasách v daném území. Které definuje každá krajská cyklostrategie. Nižších úrovní se tato výjimka týkat nebude.

Tato možnost se již objevila v Operačním programu spravedlivá transformace, který se ovšem týká jen postižených regionů Ústeckého, Karlovarského a Moravskoslezského kraje kde je to uvedeno takto:

D.10 Obnova území – infrastruktura

D.10.1 Typy podporovaných projektů a aktivit

Aktivita 1. Výstavba a modernizace komunikací pro cyklisty

Výstavba a modernizace vyhrazených komunikací pro cyklisty včetně doprovodné infrastruktury (mobiliář, osvětlení, odpočívadla, stojany na kola, stanoviště pro bikesharing apod.), přírodě blízkých opatření a opatření přispívajících k ochraně biodiverzity.

Vyhrazenou komunikací pro cyklisty je stezka pro cyklisty (s dopravním značením C8a/C8b) nebo stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (s dopravním značením C10a/C10b) umístěná samostatně nebo v přidruženém prostoru pozemní komunikace.

V odůvodněných případech a jen v nebytně nutném rozsahu (např. z technických důvodů na stávajícím mostě) je možné kromě vyhrazené komunikace vybudovat :

- vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty (s dopravním značením IP20a/IP20b)
- stezku pro chodce a cyklisty se společným provozem (s dopravním značením C09a/C09b)
- komunikaci s dopravním značením B11.

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 3. Navrhujeme do textu na stranách 37 a 38 u odrážky Projekt výstavby, modernizace nebo rekonstrukce vyhrazené komunikace pro cyklisty sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami je zaměřen na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která:

- Nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, **či další zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h**, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 750 obsazenými pracovními místy
- Nebo je navržena s přímým napojením na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, **či další zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h**, se kterou dohromady zajišťuje obsluhu území jedné či více obcí s celkem více než 6000 obyvateli

Doplnit větu: či další zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h

Odůvodnění:

Jako velmi problematický se jeví požadavek nepřerušnosti komunikace v režimu cyklistické komunikace, označené dopravním značením C8, C9 a C10. Tedy přesněji – pokud bude mít plánovaná komunikace pro cyklisty více částí, musí pravidla výzvy splňovat každá z částí. Jenže toto se jeví jako velký problém, zejména v údolích řek. Velice často se tam prostě víc komunikací nevejde a žadatel je nucen lepit kousky cyklostezek s kousky komunikací s jiným dopravním režimem (příloha jako příklad z Karlovarského kraje). Tradičně dopravní komunikace označená jako B11 (zákaz vjezdu všech motorových vozidel), nebo ještě častěji komunikace s minimálním zatížením. Policie ČR se ke změnám režimu obecně staví velice zdrženlivě. Hlavním problémem tak není financování úseků cyklostezek (myšleno úseky s dopravním značením C8, C9 a C10), ale pokud nemají návaznost na požadované režimy, tak jsou vlastně nefinancovatelné. Pokud je problém v Evropské unii, že daná pravidla vnutila České republice, tak ji to vysvětlíme. Jednou z možností je využít Světového silničního kongresu, který probíhá v Praze ve dnech 2. – 6. 10. 2023, kde hned první den je věnován ministerskému bloku, kde se budou prezentovat jen dvě témata. Podpora bezpečnosti a podpora cyklistické dopravy. Oba bloky jsou za účasti našeho ministra dopravy Ing. Martina Kupky. Dále je možnost využít řady mezinárodních dohod ve vztahu k podpoře cyklistické dopravy, na které je možné se odvolat. V případě zájmu na ně odkážeme. Je potřeba vysvětlit úředníkům EU, že Česká republika má svá specifika a ty je potřeba respektovat. Jako vzorový příklad lze prezentovat úsek mezi Turnovem a Malou Skálou, případně Železným Brodem. Jedná se o velmi bezpečný úsek, na kterém se rodiče nebojí jet i se svým malými dětmi. Dopravní cesta pro cyklisty v tomto úseku je popsána na tomto odkaze: <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/205/dopravni-cesta-pro-cyklisty-c.-17---greenway-jizera-turnov---zelezny-brod>. Takových úseků a lokalit je v České republice celá řada, které by mohly řešit potřebu cyklistické dopravy z okrajových částí do městské oblasti. Při stávajících podmínkách však tato možnost je velmi často vyloučena.

Není třeba všude budovat cyklostezky, postačí místní zklidněné komunikace, které cyklostezky plně nahradí a cyklistům zajišťují bezpečnou jízdu. Proto je potřeba rozšířit podmínky napojení i o tuto možnost.

Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 4. V tomto případě jde o výklad vazby na zajištění přestupu na linku veřejné dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí. Jde o to, aby tuto vazbu mohla zajišťovat i jiná komunikace, než cyklistická. Proto se navrhuje, aby text byl následující: ANO – Z popisu ve studii proveditelnosti vyplývá, že infrastruktura pro cyklistickou dopravu bude realizována v městské oblasti, nebo bude přímo napojena na odpovídající komunikaci pro cyklisty, **včetně možnosti zklidněné komunikace, kde není rychlost vyšší než 30 km/h**, obsluhující současně městskou oblast a její zázemí, nebo bude zajišťovat přestup na linku veřejné dopravy obsluhující současně městskou oblast a její zázemí.

Odůvodnění:

Platí, že v některých případech je cyklotrasa vedena v obci po zklidněné komunikaci, která dovede cyklisty k zastávce veřejné dopravy. Není třeba všude budovat cyklostezky, postačí místní zklidněné komunikace, které cyklostezky plně nahradí a cyklistům zajišťují bezpečnou jízdu. Proto je potřeba rozšířit podmínky napojení i o tuto možnost. Celé zdůvodnění je shodné s námětem číslo 3.



Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev.

Námět 5. Pokud se píše o doložení strategických dokumentů kraje, pak schválení takových koncepcí jsou v kompetenci Rady, nikoliv Zastupitelstva, jak je vyžadováno kontrolními orgány. Zprávu máme od krajů, ale je možné, že to stejné platí i u měst.

Vysvětlení:

Řídící orgán může stanovit podmínky, které jdou nad rámec zákona.



Evropské fondy - rekapitulace

Pro IROP SC 6.1 plošně existuje toto kritérium: "Projekt je realizován v městské oblasti nebo zajišťuje obsluhu a dostupnost do jejího zázemí udržitelnými druhy dopravy. " Neboli pokud nebude splněna podmínka, že je projekt realizován multimodálně v městské oblasti, pak nebude projekt z IROP SC 6.1 podpořen vůbec. V cyklodopravě to konkrétně znamená: infrastruktura pro cyklistickou dopravu bude realizována:

- v městské oblasti,
- nebo bude přímo napojena na odpovídající komunikaci pro cyklisty obsluhující také městskou oblast,
- nebo bude zajišťovat přestup na linku veřejné dopravy obsluhující také městskou oblast.

Poznámka: městskými oblastmi se v souladu se SRR21+ rozumí metropolitní oblasti, aglomerace a regionální centra. Kraje mají možnost si ještě definovat svá regionální centra nižšího řádu.

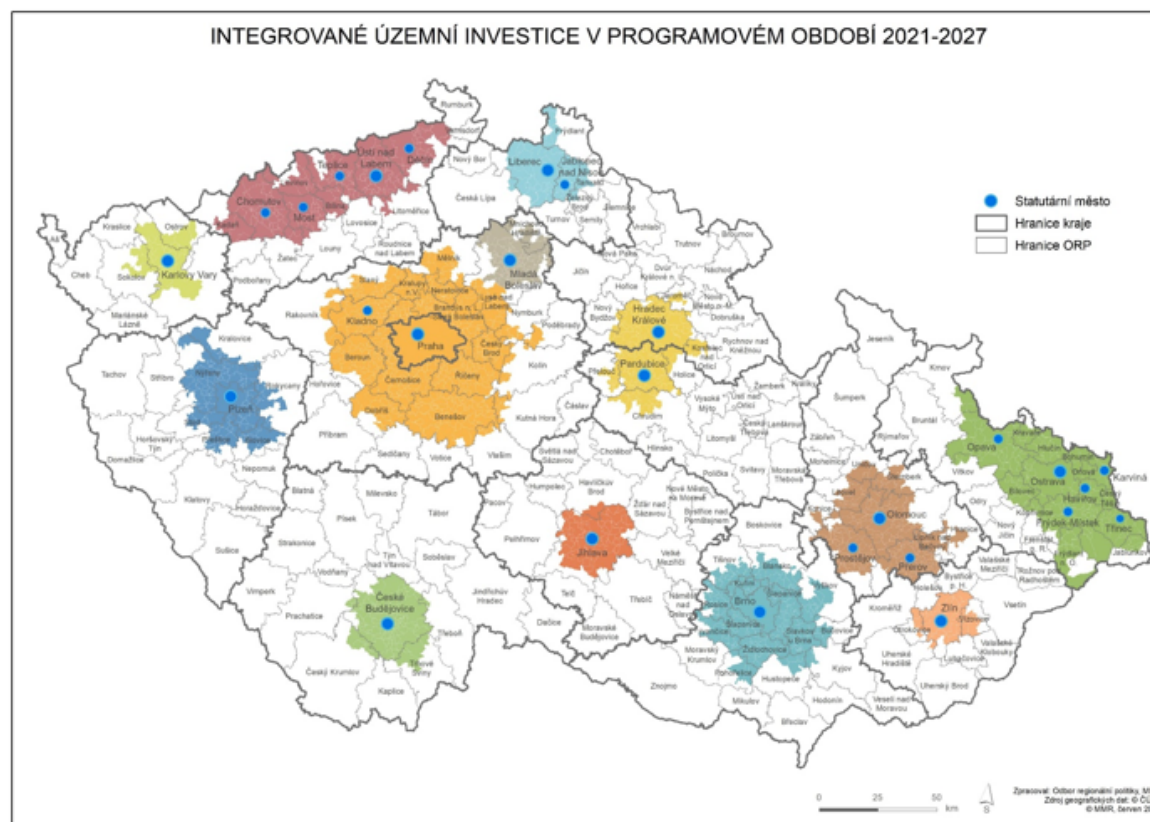
•Kritérium o dálkových a regionálních cyklotrasách je spíše pro informaci, která nemá žádný vliv na preferenci získání dotace z evropských fondů. Proto se opravdu může stát, že některý úsek na páteřní dopravní síť pro cyklisty nebude moci být financován. Takové úseky je tak možno financovat jen ze státního rozpočtu, tedy ze SFDI. Proto se také doporučuje, aby právě pro takové úseky byly převedeny finance z SFDI na kraje.



Evropské fondy

Integrované územní investice 2021 – 2027 (nástroj ITI)

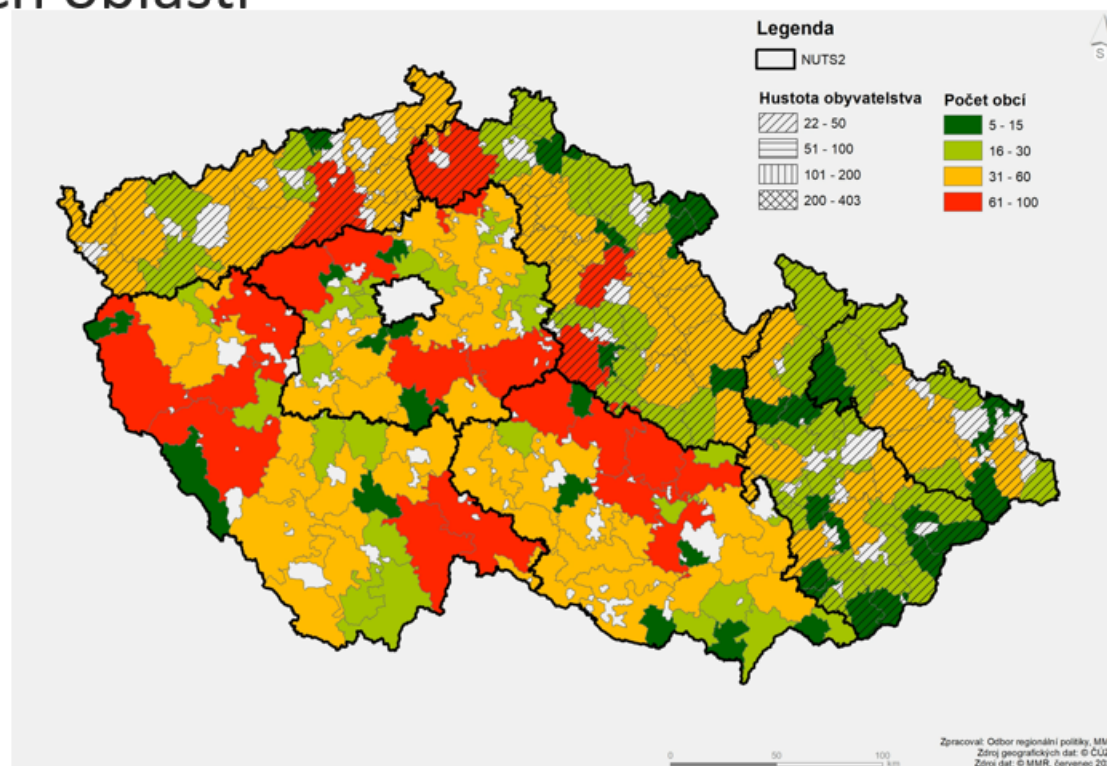
- Nástroj pro **rozvoj metropolitních oblastí**
a aglomerací → jádrové město
a obce v zázemí
- **Vymezení na bázi funkčních vazeb** → překonávání
územně-správního členění
a roztříštěné sídelní struktury
- **13 ITI v ČR**



Evropské fondy

Komunitně vedený místní rozvoj

- Nástroj rozvoje venkovských oblastí
- Pro obce s méně než 25 tis. obyv.
- Území MAS vždy 10–100 tis. obyvatel (adekvátní z hlediska 3E provozu MAS vs. zajištění lokálního přístupu)
- Stabilita MAS
 - » 2014–2020 178 MAS
 - » 2021–2027 180 MAS
- Území MAS pokrývá cca 6 tis. obcí a téměř 93 % území ČR

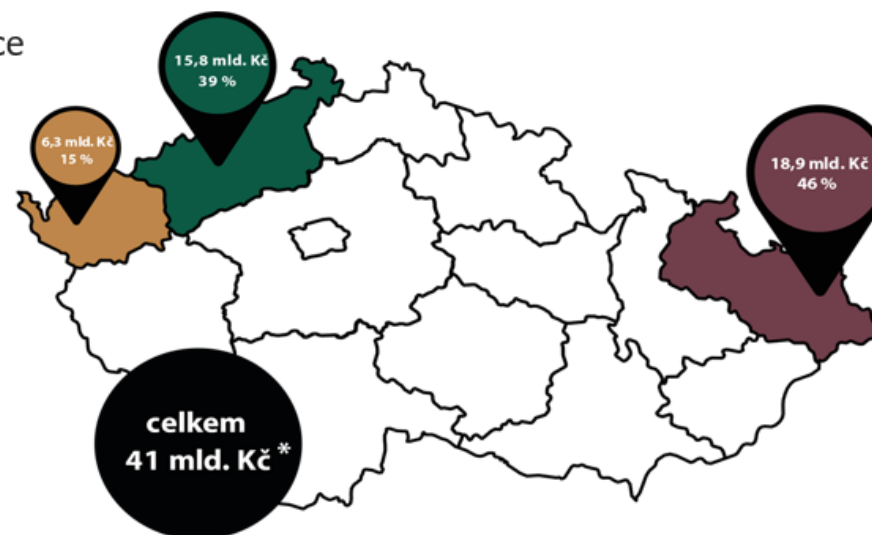
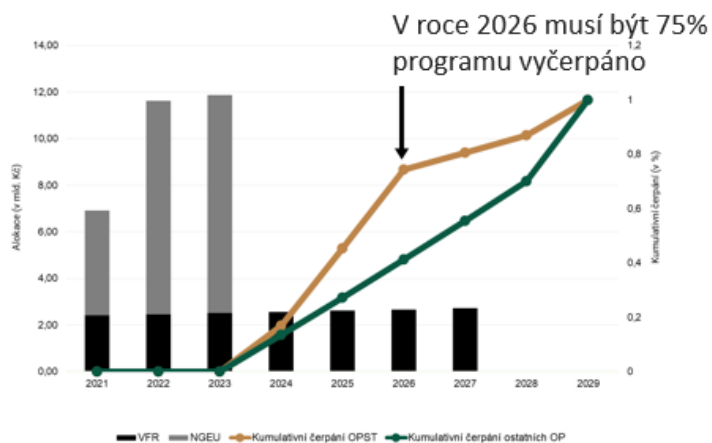


Evropské fondy

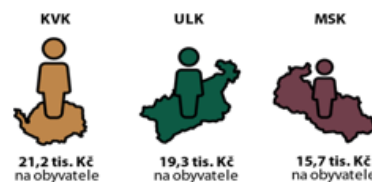
Operační program Spravedlivá transformace (OPST)

Oblasti definované Plánem spravedlivé územní transformace mohou být v OPST podpořeny formou:

- » **tematické výzvy**
- » **výzvy pro zastřešující skupiny projektů** (také formou finančního nástroje)
- » **výzvy pro projekty strategického významu**



* při kurzu 26 Kč/euro



Alokace rozdělena na základě:

- počtu obyvatel
- hrubého domácího produktu
- nezaměstnanosti
- plochy dotčené těžbou
- počtu zaměstnanců ve VaV

Evropské fondy

| IROP 2014-2020 | Návrh IROP 2021-2027 |
|---|--|
| Alokace programu 124 mld. Kč (+ReactEU) | Alokace programu 118 mld. Kč |
| Alokace SC 2.1 Udržitelná mobilita 15,8 mld. Kč | Alokace SC 6.1 Městská mobilita 20,4 mld. Kč |
| Alokace aktivity Cyklodoprava cca 2,2 mld. Kč | Alokace aktivity „Cyklodoprava“ 4,7 mld. Kč |
| Alokace aktivity Bezpečnost cca 1,1 mld. Kč | Alokace aktivity „Bezpečnost“ 2,8 mld. Kč |
| + SC 4.1 CLLD (MAS) | + SC 5.1 CLLD (MAS) |

| Schváleno v IROP 2014-2020 | Plánováno v IROP 2021-2027 |
|--|---|
| cca 280 km cyklostezek | cca 500 km cyklostezek |
| cca 220 ks realizací ke zvýšení bezpečnosti | cca 130 km komunikací s realizovaným bezpeč. opatřením |





Evropské fondy

Aktivita Cyklodoprava (alokace 4, 73 mld Kč)

Podaktivity:

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

Příjemci:

- Kraje, obce, dobrovolné svazky obcí a organizace jimi zřizované nebo zakládané

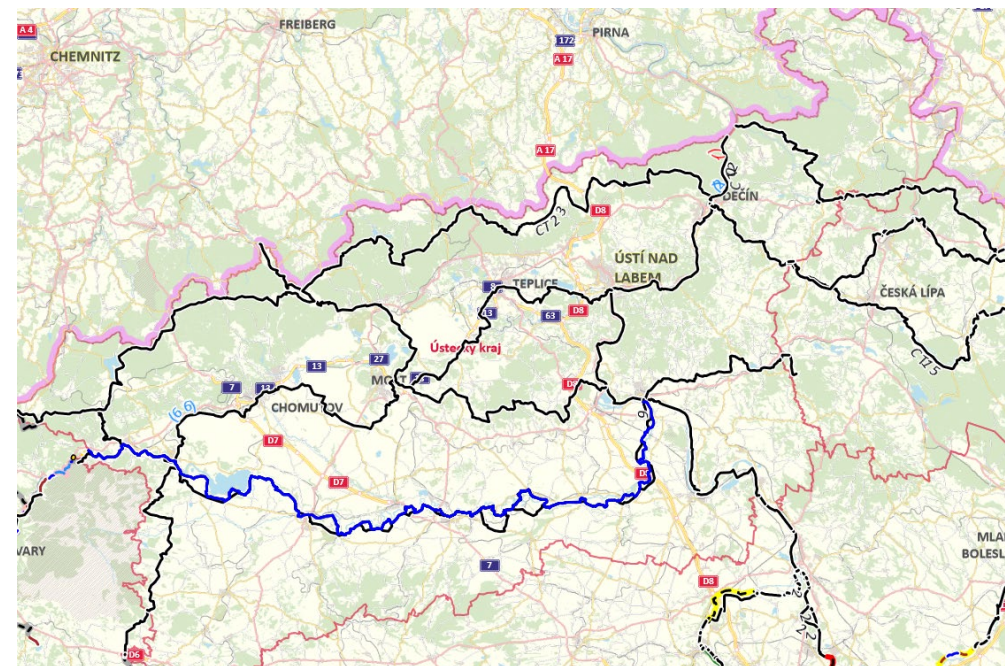
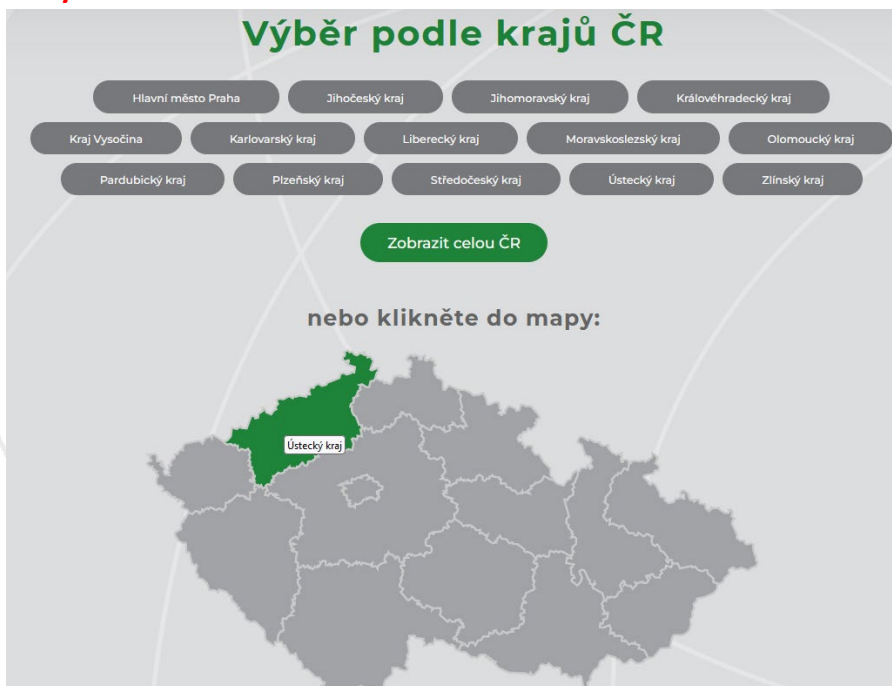
Území realizace (míra podpory EFRR + SR):

- Regiony méně rozvinuté (85 % + 0 %), regiony přechodové (70 % + 15 %) – výzvy zvlášť

Evropské fondy

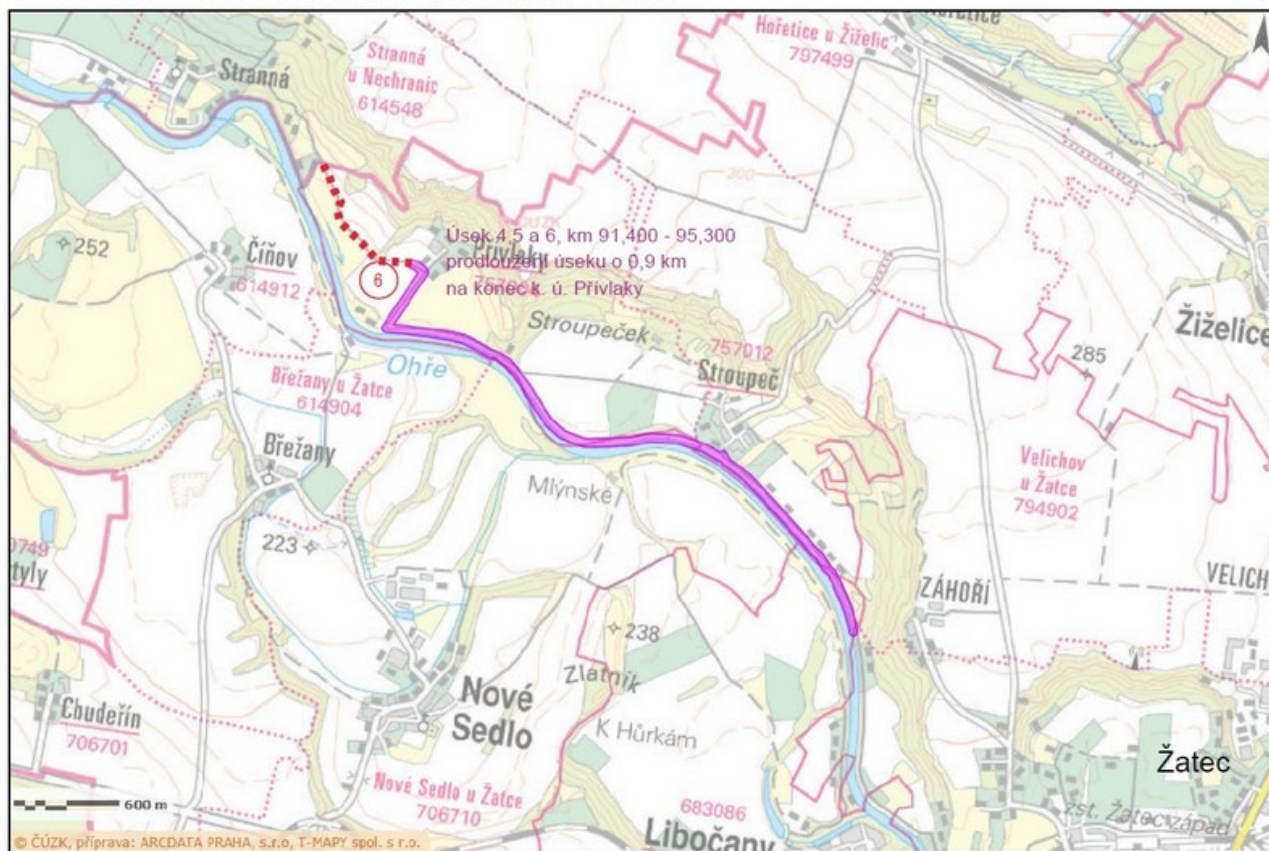
Hlavní trasy jsou určovány kraji

Výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty na hlavních trasách cyklistické dopravy v České republice, včetně doprovodné infrastruktury



Evropské fondy – praxe Ústecký kraj

Cyklostezka Ohře – etapa 1, projektová příprava,
ČÁST 4 Žatec- Kadaň, úsek 4,5 a 6, km 91,400 - 95,300



zájmové území k.ú. Libočany, Stroupeč, Přivlaky, Nové Sedlo u Žatce





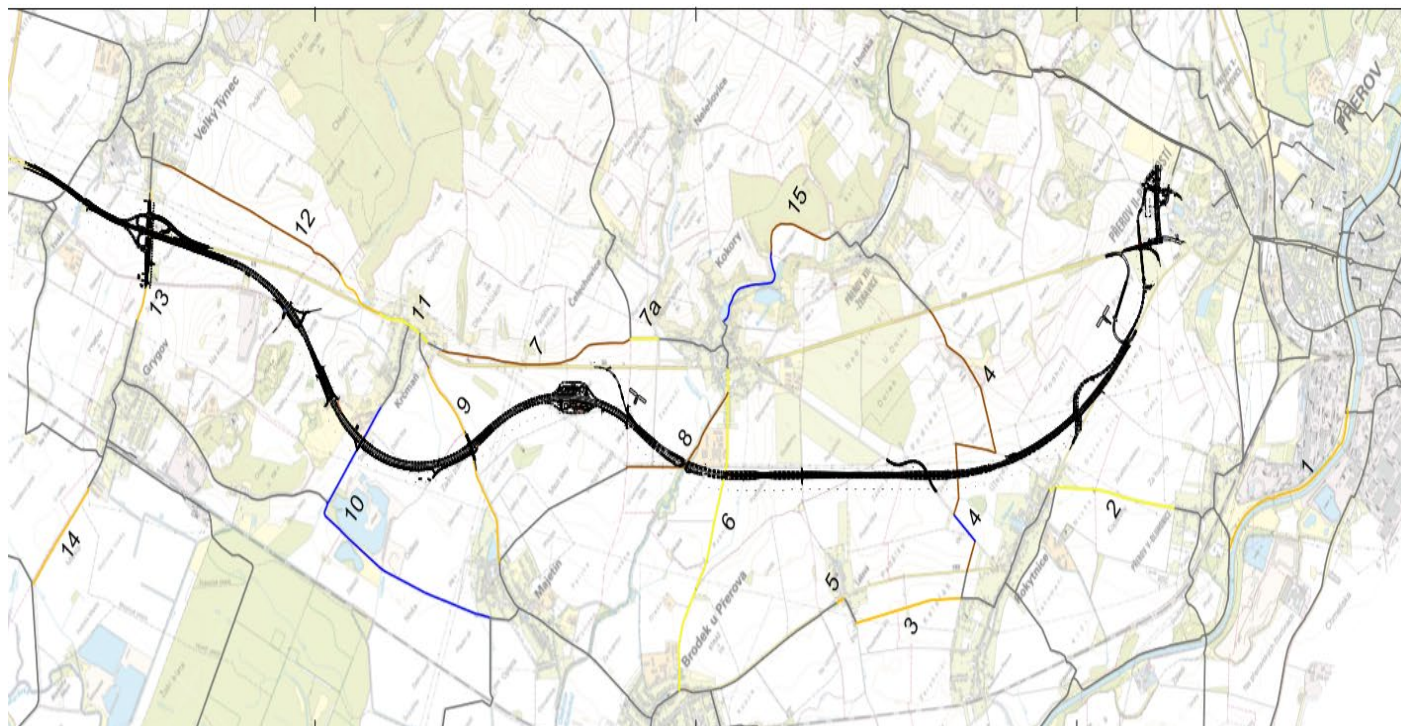
Součinnost při výstavbě a rekonstrukci

Možná řešení: součinnost při výstavbě, či rekonstrukcích velkých dopravních staveb s navazující cyklistickou infrastrukturou

Při výstavbě, či rekonstrukcích velkých dopravních staveb je nutné zajistit součinnost při zpracování projektové dokumentaci s vazbou na cyklistickou infrastrukturu a následnou na financování cyklistické infrastruktury. Řada příkladů z krajů naznačuje, že se jedná o velmi dobré systémové řešení. Problém je v tom, že se na to často zapomíná. Stavebníci těchto staveb by měli mít ze zákona povinnost zohlednit jejich dopad na bezmotorovou dopravu, stát by neměl financovat dopravní stavby, které vytvářejí v území bariéry pro pohyb chodců a cyklistů a měl by přednostně financovat dopravní stavby, které v území bariéry pro pohyb chodců a cyklistů odstraňují.

<https://www.stavbycyklo.cz/spravci-komunikaci>

Spolupráce s ŘSD - návrh kompenzačních opatření při výstavbě D55 Olomouc - Přerov





Součinnost při výstavbě a rekonstrukci

Možná řešení: součinnost při výstavbě, či rekonstrukcích velkých dopravních staveb s navazující cyklistickou infrastrukturou

Koordinace je o domluvě partnerů podpořit cyklistiku:

Obce, kraj, SFDI, EU a SŽDC budují síť cyklostezek



<https://www.stavbycyklo.cz/sprava-zeleznic>

Využití VRTek



Vysokorychlostní železnice a jejich vazba na páteřní cyklotrasy

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

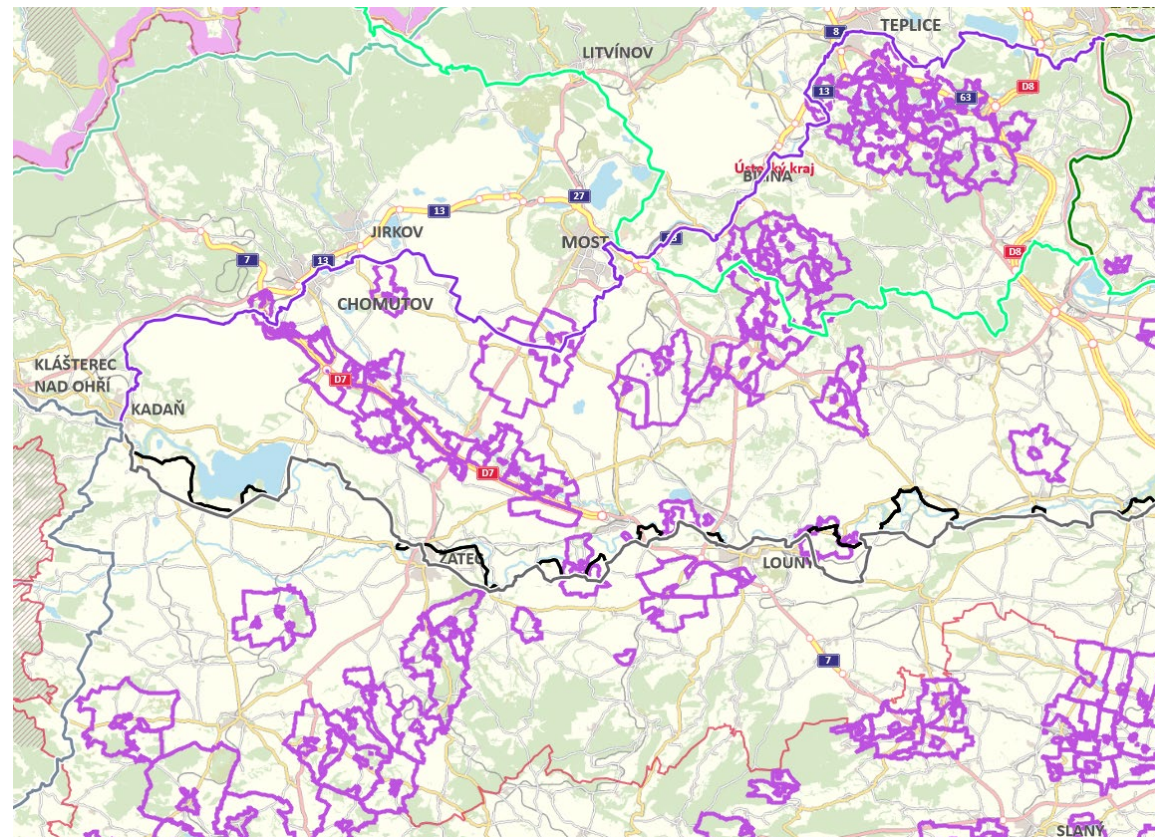
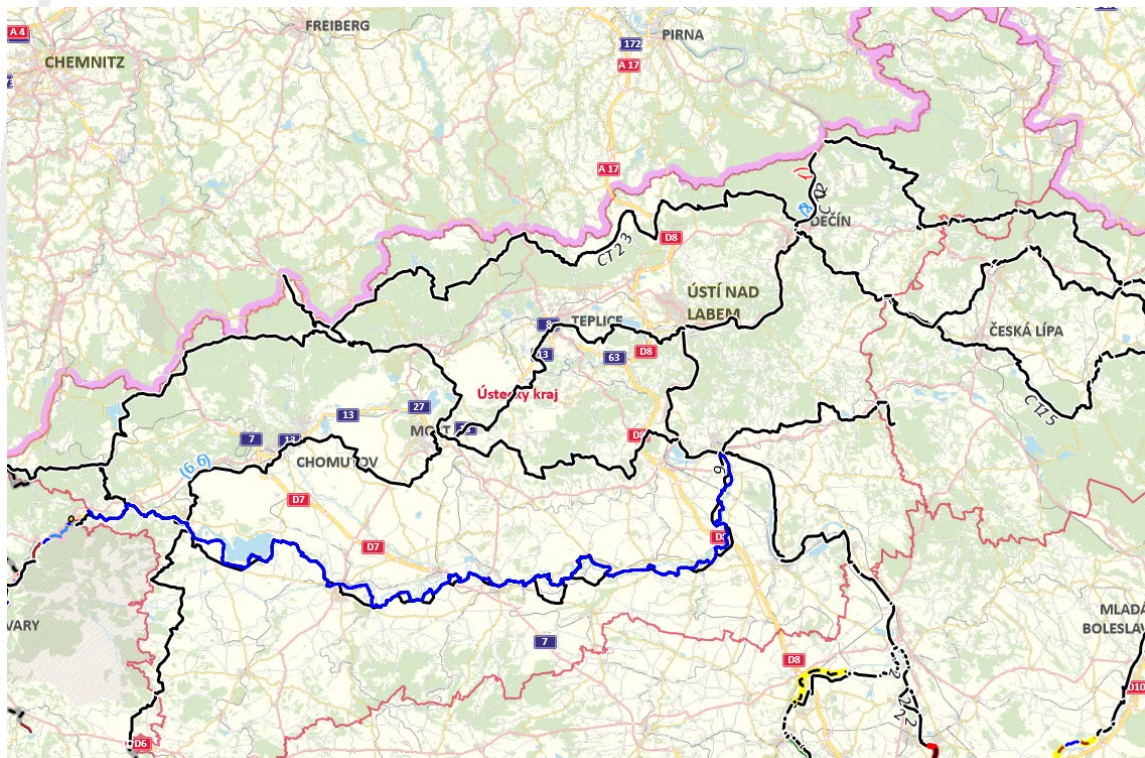
Vysokorychlostní železnice je součástí běžného života ve většině vyspělých zemí, v některých již desítky let. V Evropě dosahují vlaky rychlosti až 320 km/h, díky čemuž mohou na středních vzdálenostech konkurovat také letecké dopravě. K vysokorychlostní železnici patří ale i rychlé regionální expresy,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

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

A vazba na cyklotrasy? Pokud už si budou plánovat VRTky, tak součástí jejich projektové dokumentace by měly být i projektové dokumentace páteřních cyklistických tras-



Komplexní pozemkové úpravy



<https://www.stavbycyclo.cz/statni-pozemkovy-urad>