



září 2014

OBSAH

1. Úvod
2. Vize a strategické cíle
 - 2.1. Vize města Kopřivnice = „VIZE 25“
 - 2.2. Strategické cíle města
3. Podklady a klíčové teze
 - 3.1. Podklady
 - 3.2. Klíčové teze
 - 3.3. Přístup k plánování cyklistické dopravy
 - 3.4. Nový princip zpracování generelu cyklistické dopravy
4. Prioritní oblasti, cíle, opatření, aktivity, zodpovědnost, termíny a finance
 - Prioritní oblast A - Řízení procesů, finance
 - Prioritní oblast B - Cyklistická infrastruktura
 - Prioritní oblast C - Marketing a dopravní výchova
5. Závěr
6. Vysvětlení pojmů
7. Vysvětlení zkratk

1. ÚVOD

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Její výhody jsou překvapivě rozmanité. Například: Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života. Cyklistická doprava nepotřebuje fosilní paliva – spaluje pouze lidské tuky. Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací prostor, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky. Jízdní kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak jejich rodiče museli vozit, nejčastěji autem. Každá tři eura investovaná do cyklistické dopravy přinese návrat pěti eur¹. Cyklisté, především ti ve městech, vytvářejí svěbytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost atd. I proto vznikl tento strategický plán rozvoje cyklistické dopravy, tzv. Cyklostrategie.

2. VIZE A STRATEGICKÉ CÍLE

2.1. Vize města Kopřivnice = „VIZE 25“

Základním cílem Cyklostrategie je zpopularizovat jízdní kolo, aby se opět stalo rovnocennou, přirozenou a integrální součástí dopravního systému v Kopřivnici, tedy ve městě tzv. „krátkých vzdáleností“, tj. ukázat, že cyklistická doprava je konkurenceschopná pro dopravu do vzdálenosti 5 kilometrů.

Tento cíl je spojen s iniciativou Asociace měst pro cyklisty, která usiluje o propagaci VIZE 25, neboli podporu rozvoje městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy. Vizí Asociace je, aby se cyklistická doprava v rovinných oblastech do roku 2025 podílela minimálně 25 % na celkové dělbě přepravní práce u cest do vzdálenosti 5 km. VIZE 25 představuje systém městské mobility, který věnuje spravedlivou pozornost všem složkám dopravy, tedy individuální automobilové dopravě, cyklistické dopravě, veřejné a pěší dopravě (4 x 25 % pozornost). VIZE 25 proto má ovlivňovat všechny další koncepční a strategické dokumenty města. Odborné dokumenty by již neměly být připravovány izolovaně, ale integrovaně a společně. Jen tento přístup zabrání preferenci jedné dopravy před druhou a umožní vytvořit podmínky pro všechny dopravní prostředky a jejich uživatele.

¹ <http://www.cyklomesta.cz/download/1.pdf>

Město Kopřivnice je od roku 2014 členem Asociace měst pro cyklisty, a tím deklarovalo, že se ztotožňuje s Vizí 25. Proto hlavní vizí této strategie je naplnění VIZE 25 Asociace měst pro cyklisty.

Splnění této vize by přineslo:

- **Zkvalitnění mobility v daném území, zvýšení bezpečnosti** – Potenciál cyklistické dopravy bude možné plně využít díky novým opatřením, která přispějí k častějšímu využití jízdního kola při každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci aktivního trávení volného času. Dosažení tohoto cíle pomůže paradoxně i automobilové dopravě.²
- **Rozvoj cykloturistiky** – Trh cykloturistiky přináší alternativu udržitelného rozvoje cestovního ruchu, která vede i ke zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky může umožnit vznik pracovních míst v různých doprovodných službách, podpořit místní ekonomiku a prohloubit zájem o turistickou destinaci.
- **Zlepšení lidského zdraví** – Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí nadměrné tělesné hmotnosti (nadváhy a obezity) a souvisejících chronických neinfekčních onemocnění. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí. Přínosy jízdy na kole pro jednotlivce i společnost výrazně převyšují rizika.
- **Ochrana životního prostředí** – Bezpečná síť komunikací pro jízdní kola může být základem pro omezování negativních vlivů individuální automobilové dopravy. Přesun části dopravních výkonů z automobilové dopravy na dopravu cyklistickou má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a prachových částic ohrožujících lidské zdraví i plynů narušujících globální klimatickou rovnováhu.

2.2. Strategické cíle města

K naplnění výše uvedených vizí je stanoveno **několik strategických cílů**:

- Zvýšit počet cyklistů, resp. usilovat o to, aby ve městě jezdilo na kolech více lidí (v kontextu VIZE 25 by do roku 2025 mělo dojít ke zvýšení podílu cyklistické dopravy na 25 % přepravního výkonu).
- Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizovat síť cyklostezek a cyklotras, resp. najít a odstranit obecné překážky bránící rozvoji cyklistické dopravy.

² Konkrétní čísla ze zahraničních výzkumů dokazují, jak navýšení počtu cyklistů ve městech zlepšilo plynulost provozu, ulice se staly průchodnější a průměrná cestovní rychlost automobilů se zvýšila.

- Zajistit bezpečnost a bezbariérovost na trase, resp. odstranit konkrétní místa a úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů.
- Vytvořit zázemí v cíli, resp. zkvalitnit podmínky pro parkování a úschovu jízdních kol, zajistit dostatečné hygienické zázemí pro zaměstnance při dojíždění do práce na kole.
- Realizovat kampaně, resp. zefektivnit propagaci cyklistické dopravy pomocí pozitivního marketingu jízdních kol, znovuobjevení potenciálu cyklistické dopravy a jejích důsledků pro naše zdraví, dále pomocí dopravní výchovy a komunikačních témat prevence dopravních nehod.
- Vytvořit zázemí pro odpočinek, resp. podpořit výstavbu bezpečných cyklotras a doprovodné cykloinfrastruktury, aby bylo kam jezdit ve volném čase a na dovolenou, a podpořit tak rozvoj cestovního ruchu v rámci destinace Lašská brána Beskyd a v turistické oblasti Beskydy, a tím také podpořit projekt Asociace měst pro cyklisty „Česko jede“.
- Zapojit klíčové partnery a podnikatelské subjekty do procesu naplnění vize cyklostrategie.

3. PODKLADY a KLÍČOVÉ TEZE

3.1. Podklady

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 - 2020
- Nepopsaný list papíru (Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., leden 2014)
- Strategický plán rozvoje města Kopřivnice pro období 2007-2022
- Komplexní dopravní studie města Kopřivnice

3.2. Klíčové teze

- Cyklistická doprava je součástí dopravního systému, který kombinací všech druhů dopravy zajišťuje mobilitu ve městě. Pro mnohé cesty je možné volit různé dopravní prostředky. Cyklostrategie chce tyto možnosti volby ovlivnit ve prospěch jízdního kola. Zaměřuje se na to, aby část cest, které dnes připadají na automobilovou dopravu, se přesunula na dopravu cyklistickou, případně na její kombinaci s veřejnými dopravními prostředky.
- Cyklostrategie konkretizuje a doplňuje na místní úrovni celostátní cíle, stanovené v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy 2013 – 2020.
- Blízké obce mají společné cíle a zájmy, mj. i ohledně propojení cyklostezek v sousedství a vybudování regionální sítě cyklotras.
- Město přátelské k cyklistům je městem krátkých cest – od místa bydliště k zařízením občanské vybavenosti a k sociální infrastruktuře, k pracovištím, rekreačním prostorám a k zastávkám veřejné dopravy. Hustota osídlení a polycentrální struktura města zvýhodňují krátké cesty a krátké řetězce cest, které je možno překonávat na jízdním kole.
- Cyklostrategie chápe a podporuje cyklistickou dopravu jako komplexní systém. K tomu patří dobrá cyklistická infrastruktura pro cyklisty, dostatečné možnosti parkování a úschovy jízdních kol, optimální propojení s veřejnými dopravními prostředky, bezpečné podmínky dopravy, pestrá nabídka služeb, jakož i práce s informacemi pro veřejnost, zaměřená na jednotlivé cílové skupiny.
- Rozhodujícím faktorem úspěchu je dlouhodobá kontinuita při sledování strategických cílů cyklistické dopravy. Dobré výsledky vyžadují kombinaci do budoucna orientovaných opatření v infrastruktuře a „měkkých“ opatření při práci s veřejností a vytváření image.
- Je nutné dosáhnout dobrých podmínek pro cyklistickou dopravu plošně: na hlavních trasách, ve vedlejších sítích, na hlavních dopravních silnicích, ve vnitřním městě, v centru, v zónách bydlení a pracovišť, jakož i v příměstských rekreačních územích. Lidé by měli mít možnost dojet do důležitých míst ve městě a jeho okolí na jízdním kole po atraktivních cestách.
- Aby se podmínky pro cyklistickou dopravu mohly zlepšovat trvale a plošně, musí být na zájmy cyklistické dopravy brán ohled při realizaci všech opatření ve veřejném silničním prostoru tak, aby odpovídajícím způsobem zahrnovala její zamýšlený budoucí význam. To platí jak v případě přidělování ploch a prostředků pro provoz jízdních kol i jejich parkování, tak v případě stanovení priorit pro řízení dopravy světelnými signály, dopravních řešení kolem probíhajících staveb a objížděk, zlepšování dopravní bezpečnosti nebo čištění ulic a zimní údržby.
- K překonání předsudků a psychických zábran vůči používání jízdního kola v každodenní dopravě je třeba cílené práce s veřejností, která spočívá v oslovení potenciálního uživatele jízdního kola a schopnosti ovlivnit jeho volbu dopravního prostředku. Zkvalitnění vnějších rámcových podmínek pro cyklistickou dopravu musí být doplněno informační a veřejnou prací s přesně vybranými cílovými skupinami,

jejímž cílem je zlepšit atmosféru ve společnosti ve prospěch cyklistické dopravy a vzájemnou ohleduplnost všech účastníků dopravy, která posílí subjektivní pocit bezpečí a ochotu používat jízdní kolo.

- Řada cest, které lidé ve městech vykonávají autem a které spadají do kategorie cest na krátké vzdálenosti, tzn. bylo by možné je podniknout na jízdním kole, má co do činění s nějakou volnočasovou aktivitou. Na druhém místě co do počtu jsou cesty za nákupy a vyřizování různých záležitostí. Při plánování infrastruktury a při práci s veřejností by měl být na tyto účely cest brán cíleně ohled.
- Pozitivní marketing jízdních kol – Musí být vidět, že jízdní kolo je vítáno.

3.3. Přístup k plánování cyklistické dopravy

Plánování cyklistické dopravy je plánem postupné integrace (začlenění) cyklistů do dopravní infrastruktury města. Tento záměr vychází z celkové vize rozvoje území a kvality života v něm. Je součástí širšího pojmání prostoru, ve kterém nejsou ulice jen dopravními tepnami umožňujícími pohyb z místa na místo, resp. skladištěm dopravních prostředků, ale především příjemným místem, kde se lidé potkávají, vyměňují si své názory nebo jen relaxují a baví se. Potenciál města jako živého organismu se zvyšuje s rostoucím počtem osob motivovaných k chůzi, k jízdě na kole nebo k pobytu na veřejných prostranstvích.

Cílem plánování cyklistické dopravy je přispět k vytvoření takového místa. Nejde o to naplánovat a postupně realizovat co nejvíce kilometrů speciální cyklistické infrastruktury, ale vytvořit na území celého města podmínky pro bezpečný pohyb cyklistů, které jdou ruku v ruce s cyklistickou infrastrukturou. Zároveň s tím je potřeba nabídnout kvalitu. Ta souvisí se spojitostí, atraktivitou propojení a v neposlední řadě i s plynulostí pohybu. Protože právě kvalita dopravní cesty může sehrát rozhodující roli při výběru dopravního prostředku.

Jak již bylo řečeno, jízda na kole může být velkým pomocníkem pro efektní, udržitelnou a zdravou městskou dopravu. Vytváření městského prostředí, které s jízdními koly počítá, má určitá daná pravidla, která je dobré mít vždy na paměti. V kontextu cyklistické dopravy je třeba naplnit pět základních požadavků:

- Celistvost (spojitost)
- Přímost (ve smyslu vzdálenosti i času)
- Bezpečnost
- Komfort
- Atraktivita

Ačkoli jsou komfort a atraktivita důležitými parametry, na úrovni plánování sítě nehrají tak velikou roli. Týkají se spíše otázky konkrétní podoby stezek a jejich křížení.

V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost destinací všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často zejména ve větších městech zhoršuje.

3.4. Nový princip zpracování generelu cyklistické dopravy

Řešení cyklistické dopravy bylo historicky orientované na uzavřený systém bezpečných tras se snahou o minimalizaci kontaktu s motorovou dopravou. Výsledkem tohoto přístupu je nedostatečně hustá, nespojitá síť cyklostezek a komunikací uzpůsobených provozu cyklistů, která není schopná nabídnout cyklistům plynulost a komfort srovnatelný s automobilovým provozem. Cyklisté proto nadále využívají a budou využívat jedinou síť, která tyto atributy splňuje, a tou je existující síť pozemních komunikací. A to plošně. Někteří proto, že vybudovaná infrastruktura nevyhovuje jejich nárokům, všichni potom proto, že úplnou obsluhu území uvažovaná cyklistická síť nemůže poskytnout.

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

4. PRIORITNÍ OBLASTI, CÍLE, OPATŘENÍ, AKTIVITY, ZODPOVĚDNOST, TERMÍNY A FINANCE



**Prioritní oblast A
ŘÍZENÍ PROCESŮ, FINANCE**

**Cíl A 1
NASTAVENÍ PROCESU PLÁNOVÁNÍ BUDOVÁNÍ CYKLOSTEZEK A KOMUNIKACÍ VHDNÝCH PRO CYKLISTY**

Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
A 1.1 CYKLOGENEREL	A 1.1.1	Zpracování cyklogenerelu města Kopřivnice na základě Vyhledávací studie cyklistických stezek a tras na území města Kopřivnicez roku 2009	ORM	450							* zajištění financování v rámci rozpočtu města, * výběr zpracovatele, * vypracování rozvojového dokumentu, posuzující stav a rozvojové možnosti v souladu s platnou legislativou
	A 1.1.2	Definování priorit a aktualizace Cyklostrategie na základě vyhotoveného cyklogenerelu města	ORM, vedení	0	←	→					* stanovení rámcové časové etapovitosti pro přípravu nových rozvojových záměrů, *aktualizace cyklostrategie na základě vyhotoveného cyklogenerelu
	A 1.1.3	Vyhodnocení oprávněných požadavků pro aktualizaci územního plánu v oblasti VPS (veřejněprospěšných staveb) a VPO (veřejněprospěšných opatření)	ORM, Stavební úřad	0	←	→					* posouzení kritických úseků průchodnosti z hlediska majetkoprávních vztahů
A 1.2 ÚZEMNÍ PLÁN	A 1.2.1	Aktualizace platné územně-plánovací dokumentace o již realizované úseky	ORM, Stavební úřad	15							*zahrnutí realizovaných úseků do územně plánovacích podkladů a stavajících mapových podkladů
	A 1.2.2	Rozhodnutí o způsobu územní ochrany pro rozvojové záměry navrhovaných cyklostezek a cyklotras	ZM	0							* ověření možnosti zařazení nových úseků mezi VPS (veřejněprospěšné stavby) a VPO (veřejněprospěšná opatření)
	A 1.2.3	Aktualizace platné územně-plánovací dokumentace o navrhované úseky	Stavební úřad	25	←	→					*aktualizace na základě vyhotoveného cyklogenerelu
A 1.3 STRATEGICKÝ PLÁN	A 1.3.1	Provázání cyklostrategie s ostatními strategickými materiály města (ZM a MA 21,)	ORM, vedení	0	←	→					*sjednocení nejvýznamnějších aktivit
	A 1.3.2	Periodické vyhodnocení a aktualizace Cyklostrategie	ORM, vedení	0	←	→					

Legenda znaků:

 fyzický výstup, realizace

 měkká opatření, práce s podklady

Cíl A 2 ZAVEDENÍ ORGANIZAČNÍCH NÁSTROJŮ ROZVOJE CYKLODOPRAVY											
Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
A 2.1 CYKLOKOORDINÁTOR	A 2.1.1	Zařazení pozice cyklokoordinátora do organizační struktury města	ORM, vedení	0							*definování role cyklokoordinátora ve struktuře městského úřadu
	A 2.1.2	Vymezení pracovní náplně cyklokoordinátora	vedení	0							*definování rozsahu činností a pravomocí cyklokoordinátora, pověření zastupování města vůči jiným subjektům ...
A 2.2 SÍŤ PARTNERŮ	A 2.2.1	Aktivní zapojení města v Asociaci měst pro cyklisty	cyklokoordinátor, vedení	10	←————→						* přenos zkušeností z jiných měst * společný postup při prosazování potřebných legislativních opatření
	A 2.2.2	Činnost pracovní cykloskupiny města	cyklokoordinátor, vedení	5	←————→						* poradní nástroj v oblasti cyklo dopravy, který napomáhá v rozhodování * ukotvení cykloskupiny jako pracovní komise města
	A 2.2.3	Postupné vytvoření neformální sítě organizací	cyklokoordinátor, vedení	0	←————→						* zapojení krajských politiků, policie, podnikatelů, neziskových organizací, medií atd. do přípravy a realizace jednotlivých projektů
Cíl A 3 ZAVEDENÍ FINANČNÍCH NÁSTROJŮ											
Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
A 3.1 ROZPOČET	A 3.1.1	Zabezpečit identifikaci nákladů na správu a údržbu a rozvoj cyklistické infrastruktury	OMM, ORM, vedení	0	←————→						*bude zaveden systém identifikace nákladů v rozpočtu města, vkládaných do cyklo dopravy
	A 3.1.2	Vyhodnocování dotačních titulů (finančních zdrojů) pro oblast cyklistické infrastruktury	ORM	0	←————→						*průběžně bude sledována dotační politika státu a kraje.

Cíl A 4 VYUŽITÍ PRÁVNÍCH NÁSTROJŮ											
Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
A 4.1 INFORMACE	A 4.1.1	Sběr informací o právním prostředí budování a správy cyklistické dopravy	cyklokoordinátor, ORM	0	←	→					*průběžné sledování legislativy spojené s budováním a údržbou cyklostezek a cyklotras (výroční zpráva cyklokoordinátora)
	A 4.1.2	Aktivní podpora prosazování legislativních opatření pro lepší začlenění cyklistů do legislativy o silničním provozu	cyklokoordinátor,	0	←	→					*v rámci Asociace měst pro cyklisty.

Cíl A 5 VYUŽITÍ A ZPRACOVÁNÍ POTŘEBNÝCH DAT & PRŮZKUMŮ											
Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
A 5.1 DOPRAVNÍ CHOVÁNÍ	A 5.1.1	Průzkum dopravního chování cyklistů	ORM	0							*v rámci průzkumů dopravního chování postupovat dle stejné metodiky s dalšími členy Asociace měst pro cyklisty *vyhodnocení dopravních nehod cyklistů ve spolupráci s Policií ČR
	A 5.1.3	Sběr a vyhodnocování dat o rozsahu a správě cyklistické infrastruktury	OMM	0	←	→					*zavádění cyklostezek do pasportu kom. *zavedení cyklistického vybavení do správy mobiliáře *monitoring kvality a délky tras pro cyklisty
	A 5.1.3	Sběr a vyhodnocování dat o rozsahu cyklistického provozu	ORM	30	←	→					*realizace fyzického sčítání dopravy *realizace automatického sčítání cyklistické dopravy na základě pořízení sčítacího automatu
	A 5.1.4	Pořízení mobilního sčítacího automatu cyklodopravy	ORM	300							*na základě přenosného automatu možnost vyhodnocovat intenzity cyklistů a chodců na komunikacích
A 5.2 POTŘEBY CYKLISTŮ	A 5.2.1	Dotazníkové šetření, veřejná setkávání	ORM	50/rok							*periodicky opakovaný sběr informací o potřebách cyklistů (dotazníková šetření, návštěvy dotčených lokalit) *vyhodnocení podnětů veřejnosti a cykloskupiny
	A 5.2.2	Zřízení kontaktního místa pro sdělování potřeb cyklistické veřejnosti	ORM	0							*kontaktní cyklo-email

**Prioritní oblast B
CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA**

**Cíl B 1
POSTUPNÉ BUDOVÁNÍ PÁTEŘNÍ SÍTĚ CYKLOSTEZEK A CYKLOTRAS**

Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
B 1.1 CYKLOSTEZKY, CYKLOTRASY, IN-LINE TRASY	B 1.1.1	Cyklostezka směr Vlčovice - Frenštát p.R. - prověřit na základě zpracovaného investičního záměru	ORM, vedení	R 12000							*záborový elaborát pozemků *výkupy pozemků *projektová dokumentace, správní povolení *realizace
	B 1.1.2	Cyklostezka Lubina - Příbor po bývalém želez. tělese podél I/58 (uzavřený in-line a cyklo okruh) - prověřit trasu na základě cyklogenerelu	ORM, vedení	IZ 100 R 4 000							*smlouva o spolupráci s městem Příbor *investiční záměr *záborový elaborát pozemků *výkupy pozemků *projektová dokumentace, správní povolení *realizace
	B 1.1.3	Cyklostezka Kopřivnice - Závišice - Rybí - Nový Jičín - prověřit trasu na základě cyklogenerelu	ORM, vedení	IZ 100							*zpracování investičního záměru *záborový elaborát pozemků *výkupy pozemků *projektová dokumentace, správní povolení
	B 1.1.4	Cyklotrasa - Průmyslový park - Vlčovice u hřiště - prověřit trasu na základě cyklogenerelu	ORM, vedení	R 2000							*projektová dokumentace, správní povolení *realizace
	B 1.1.5	Vyhodnotit záměr realizace pro náročnou terénní a extrémní cyklistiku v areálu Červený kámen	OŽP, Stavební úřad	IZ 100							*zpracování investičního záměru *posouzení dopadu na ochranu životního prostředí a soulad s územním plánem města
	B 1.1.6	Vyhodnotit záměr realizace kondiční in-line dráhy po obvodu Letního stadiónu v Kopřivnici	ORM	IZ 50							*zpracování investičního záměru *projektová dokumentace, správní povolení *realizace
	B 1.1.7	Provéřit realizaci dalších v cyklogenerelu navržených tras a stezek pro cyklisty, in-line, koloběžky	ORM, vedení	0							*doplnění do cyklostrategie - aktualizace

Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolup.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
B 1.2 VOZOVKY, KŘÍŽOVATKY, PŘEJEZDY	B 1.2.1	Postupná realizace integračních opatření na vozovce na vybraných komunikacích města dle cyklogenerelu	ORM	R100/rok	←					→	*cyklopiktogramové koridory *vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty *fyzicky oddělené pásy atd.
	B 1.2.2	Bezpečnostní rozšíření komunikace K Očnímu	ORM	R 6000							*stavební šířková úprava regionální trasy na kopřivnickém úseku ve prospěch společné stezky pro chodce a cyklisty *spolupráce s městem Štramberk *zpracování investičního záměru *záborový elaborát pozemků *výkupy pozemků *projektová dokumentace, správní povolení *realizace
	B 1.2.3	Realizovat dle aktualizovaného cyklogenerelu postupně bodová opatření směřující k zvyšování bezpečnosti cyklistů na křižovatkách a přechodech (přejezdech)	ORM	R 300 /přechod (přejezd)	←						→

**Cíl B 2
PŘETVÁŘENÍ CELÉHO MĚSTA NA PŘÁTELSKÉ K CYKLISTŮM**

Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy			
B 2.1 ULIČNÍ PROSTOR, ZKLIDŇUJÍCÍ OPATŘENÍ, JEDNOSMĚRKY	B 2.1.1	Postupné zavádění cyklopruhů a dopravního značení v jednosměrných ulicích města	ORM	R100/rok	←						→	Umožnění volnějšího a legálního pohybu cyklistů dopravně regulovaným územím		
	B 2.1.2	Realizace bodových opatření směřujících ke zvyšování bezpečnosti cyklistů	ORM	R100/rok	←							→	Jedná se například o tyto možnosti: *zpomalovací prahy a polštáře *vychýlení ze směru jízdy *zúžení komunikace atd. *přerozdělení dopravního prostoru ve prospěch cyklistů u vybraných ulic ve městě (dle cyklogenerelu)	
B 2.2 OBYTNÉ A PĚŠÍ ZÓNY, ZÓNY 30,	B 2.2.1	Převedení vybraných chodníků do režimu společné stezky pro chodce a cyklisty	ORM	R 50/rok	←							→	Projednání změny režimu na vybraných chodnících s Policií ČR o zavedení společného provozu např.: *chodník Pod Bílou horou - Školní *chodník podél ul. Husova *vybrané úseky v centru města a dalších dle cyklogenerelu	
	B 2.2.2	Vyhodnocení a projednání dopravního přeznačení vybraných úseků pro obytnou zónu nebo zónu 30	OMM	R 30/ zónu	←								→	Projednání změny režimu na vybraných ulicích s Policií ČR o zavedení zóny 30 např.: *sídliště Korej *ul. Na Vápenkách *ul. Kadláčkova a dalších dle cyklogenerelu
B 2.3 PODPORA A ROZVÍJENÍ SLUŽEB V OBLASTI CYKLODOPRAVY	B 2.3.1	Podpora zapojení ubytovacích, stravovacích a jiných zařízení do certifikace "Cyklisté vítáni" či jiných systémů kvality služeb	IC, OVV	0	←							→		
	B 2.3.2	Podpora převozu jízdních kol v prostředcích veřejné dopravy	ORM	0	←								→	*přenos požadavků obyvatel města na veřejné dopravce
	B 2.3.3	Rozšíření služeb pro cyklisty u městských organizací	IC	?	←								→	*sprchy, kompresor, nářadí atd.

Cíl B 3 ÚDRŽBA CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY											
Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
B 3.1 KVALITA	B 3.1.1	Zpracování zprávy o technické stavu cyklistické infrastruktury	cyklokoordinátoři, OMM	0	←					→	*výchozí zpráva bude součástí cyklogenerelu * následné periodické vyhodnocení
	B 3.1.2	Zajištění údržby a zkvalitňování stávajících cyklostezek a cyklotras včetně obnovy a údržby značení a doprovodné infrastruktury	ORM, KČT	R 20/rok	←					→	*spolupráce s Klubem českých turistů a Nadací Partnerství
	B 3.1.3	Zapojení vybudovaných cyklostezek do sítě cyklotras spravovaných KČT	ORM IC	0	←					→	* koordinace s KČT a přidělení čísla trasy * doznačení tras
	B 3.1.4	V rámci informačního a orientačního systému pro pěší zohlednit i informace pro cyklisty	OŠK, IC, OMM	R 20							Informační systém postupně doplňovat i s ohledem na hlavní cyklistické tahy
B 3.2 BEZBARIÉROVOST	B 3.2.1	Infrastrukturu pro cyklistickou dopravu udržovat bez překážek	OMM, ORM	R 20/rok	←					→	*odstraňovat stávající překážky, ty které nejdou odstranit výrazně označit a zajistit odpovídající odstupy tak, aby cyklista mohl včas zareagovat a bezpečně se jim vyhnout
B 3.3 STAVENIŠTĚ	B 3.3.1	Brát ohled na cyklistickou dopravu na staveništích	OMM, ORM	0	←					→	*bezpečné vedení cyklistů kolem probíhajících staveb, objízdné trasy řešit již při zpracování projektových dokumentací

Cíl B 4
DOSTATEČNÉ MOŽNOSTI PARKOVÁNÍ A ÚSCHOVY KOL

Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
B 4.1 KONCEPCE, REGULACE, PARTNEŘI	B 4.1.1	Zpracování koncepce parkování, odstavování a úschovy kol ve významných lokalitách města jako podklad pro cyklogenerel	ORM	IZ 10							Prioritně se zaměřit na: *dopravní uzly *občanská vybavenost
	B 4.1.2	Postupné doplňování základní infrastruktury na základě koncepce a následně cyklogenerelu	ORM, OMM	R 200/rok	←—————→						*stojany na kola, cykloklece *úschovny kol *cyklomapy *odpočívky na cyklotrasách aj.
	B 4.1.3	Posouzení případně realizace centrálního odstavného místa (cyklodům) na křižovatce dopravních cest v centru města	vedení	0							*ověření v rámci cyklogenerelu
	B 4.1.4	Posouzení potřeby realizace parkovišť jako startovacích bodu pro uživatele cyklostezek, cyklotras a in-line trasy	OMM	5							*ověření v rámci cyklogenerelu *např. cyklostezka Lubina - Vlčovice (pod psím útlukem)
	B 4.1.5	Získání partnerů z řádu podnikatelů a majitelů a správců budov pro doplnění parkování a úschovy kol	cyklokoor dinátor	0	←—————→						

Prioritní oblast C
MARKETING A DOPRAVNÍ VÝCHOVA

Cíl C 1
MARKETINGOVÁ PODPORA

Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupr.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
C 1.1 PROPAGACE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	C 1.1.1	Využití celoměstských medií k osvětě	cyklokoordinátor, OVV	0	←					→	*kabelová televize, kopřivnické noviny, internet, tiskoviny atd. *zaměřeno na popularizaci užívání kola
C 1.2 WEB CYKLOMĚSTA	C 1.2.1	Doplnění informačního turistického webu o informace k cyklodopravě v Kopřivnici	OVV, IC	0							
	C 1.2.2	Doplnění oficiálních webových stránek města o informace k cyklodopravě	OVV	0							
	C 1.2.3	Doplnění informací o cyklodopravě na webové stránky Asociace měst pro cyklisty	cyklokoordinátor	0	←						→
C 1.4 MARKETINGOVÁ PREZENTACE	C 1.4.1	Zařazení informací o servisních střediscích do marketing. materiálů města	OVV, IC		←						→
	C 1.4.2	Zařazení ostatních cyklistických aktivit do prezentačních materiálů města	cyklokoordinátor, OVV		←						→
	C 1.4.3	Propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce	ZM a MA21, OVV		←						→
C 1.5 CYKLOPRODUKT	C 1.5.1	Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků v regionu	IC		←						→
	C 1.5.2	Vytvoření a prezentace komplexních výletních cyklistických okruhů a tras včetně informací o potřebných doprovodných službách pro cyklisty	IC		←						→
C 1.6 PŘÍBUZNÉ AKTIVITY	C 1.6.1	Na základě vyhodnocení marketingová podpora realizace a údržby areálů pro náročnou terénní a extrémní cyklistiku	vedení, cyklokoordinátor		←						→
	C 1.6.2	Marketingová podpora projektům realizace doprovodné cyklistické infrastruktury třetích stran	OVV		←						→
	C 1.6.3	Spolupráce s regionálními prodejci cyklistického vybavení	cyklokoordinátor		←						→

Cíl C. 2
PODPORA AKTIVITÁM ZAMĚŘENÝM NA PREVENCI A DOPRAVNÍ VÝCHOVU

Opatření	Číslo aktivity	Název aktivity	Nositel, spolupř.	Odhad nákladů (tis. Kč)	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Očekávaný postup, výstupy
C. 2.1 PREVENCE	C 2.1.1	Moje první kolo	ZM a MA21	10/rok	←					→	*ve spolupráci s MP preventivní semináře a školení pro děti 1. stupně
	C 2.1.2	Informační kampaně a semináře pro mládež i dospělé ve spolupráci s DI PČR a MP, BESIP	ORM, OVV	10/rok	←					→	*ohleduplnost jednotlivých účastníků silničního provozu *jak se bezpečně chovat v silničním provozu *prevence krádeží jízdních kol
C. 2.2 DOPRAVNÍ VÝCHOVA	C 2.2.1	Podpora aktivit spojených s akcemi na Dopravním hřišti - spolupráce s provozovatelem dopravního hřiště a podpora regionálních dopravních soutěží	cyklokoordinátor	20/rok	←					→	*jízdy zručnosti *dopravní soutěž mladých cyklistů atd.

5. ZÁVĚR

Cyklostrategie je pouze první krok na dlouhé cestě směřující k rozvoji cyklistické dopravy ve městě Kopřivnici a ke změně vnímání a myšlení lidí ve vztahu k cyklistům. Měla by pomoci napravovat chyby minulé a zároveň zabránit, aby nevznikaly chyby nové. Je potřeba docílit, aby byla cyklistická doprava vnímána jako nedílná součást každého záměru, neboť mnozí aktéři (politici, úředníci, developeři, projektanti či architekti) svými rozhodnutími a realizacemi výrazně ovlivňují vývoj cyklistické dopravy, i když často mimoděk – ti všichni každým svým zásahem do fyzické podoby prostředí, legislativních a technických pravidel či koncepcí mění podmínky pro to, jak a zda vůbec se lidé budou pohybovat na jízdním kole, ať již rekreačně nebo čistě za účelem dopravy.

Město Kopřivnice jako člen Asociace měst pro cyklisty se ztotožňuje s VIZÍ 25, a proto by nyní mělo začít realizovat takové opatření, aby mohlo dojít k naplnění této vize a ke skutečné změně vnímání cyklistické dopravy. Zároveň by mělo usilovat společně s ostatními členy asociace o změnu vnímání cyklistické dopravy na celorepublikové úrovni, a to především aktivní snahou o změnu špatných legislativních a technických pravidel.

Cyklostrategie má již ve své první podobě v sobě zahrnut akční plán, který obsahuje v tuto chvíli známé problémové oblasti a plánované aktivity. Jako nejdůležitějším bodem strategie je v první řadě vytvoření generelu cyklistické dopravy. Po jeho zpracování a definování priorit a problémových témat dojde k aktualizaci celé cyklostrategie právě s ohledem na cyklogenerel. Vyhodnocení a případná aktualizace strategie by pak měla probíhat každý druhý rok, přičemž jednotlivé aktivity by se s ohledem na rozpočet objevily v akčních plánech pro daný rok, a tak se postupně realizovaly. Odpovědným orgánem za schválení, vyhodnocení a aktualizaci této cyklostrategie je zastupitelstvo města Kopřivnice.

Cílem strategie je zlepšit podmínky pro cyklisty ve městě a udělat z jízdy na kole nejen sportovní či volnočasovou aktivitu, ale plnohodnotnou součástí dopravy ve městě, či součástí životního stylu všech společenských vrstev.

6. VYSVĚTLENÍ POJMŮ

Dělbá přepravní práce označuje poměr využívání (konkurenci) jednotlivých druhů dopravy v určité oblasti a čase.

Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů.

Cyklotrasa je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním nebo turistickým značením. Cyklotrasa by měla účelně spojovat místa, mezi nimiž lze předpokládat cyklistickou dopravu, a to komunikacemi, které jsou vhodné pro jízdu na kole. Cyklotrasa může být vedena místy po stezce pro cyklisty, stezce pro chodce a cyklisty, místy po vozovce nebo vyhrazeném jízdním pruhu či pásu.

Jízdní pruh pro cyklisty je část pozemní komunikace určena pro jeden proud cyklistů jedoucích za sebou.

Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složená z jízdních pruhů pro cyklisty.

Stezka pro cyklisty (cyklostezka) je pozemní komunikace nebo její část vyhrazená dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole. Je určena pouze pro cyklistickou dopravu. Automobilová a motocyklová doprava je z ní až na výjimky vyloučena. Pravidla silničního provozu v České republice povolují užití cyklostezky též například jezdčům na kolečkových bruslích, lyžařům a pod.

Stezka pro chodce a cyklisty je oproti pouhé cyklostezce přístupná též chodcům. Dopravními značkami lze rozlišit, zda je stezka pro chodce a cyklisty rozdělena na samostatné pruhy, nebo zda celá šířka stezky je určena chodcům i cyklistům dohromady.

Udržitelný rozvoj je takový způsob rozvoje, který uspokojuje potřeby přítomnosti, aniž by oslaboval možnosti budoucích generací naplňovat jejich vlastní potřeby.

Poděkování

Závěrem chce kolektiv zpracovatelů tohoto strategického dokumentu poděkovat Jaroslavu Martinkovi z Centra dopravního výzkumu, v.v.i., díky kterému bylo možno čerpat z jeho předlohy „Nepopsaný list papíru“ (MARTINEK J., Nepopsaný list papíru, IBSN: 978-80-86502-67-0, 01/2014).

Tento strategický dokument je součástí projektu Cestou necestou k udržitelné Kopřivnici, spolufinancovaného z Dotačního programu na podporu dobrovolných aktivit v oblasti udržitelného rozvoje Moravskoslezského kraje.

7. VYSVĚTLENÍ ZKRATEK

ORM	odbor rozvoje města Městského úřadu v Kopřivnici
OMM	odbor majetku města Městského úřadu v Kopřivnici
OŽP	odbor životního prostředí Městského úřadu v Kopřivnici
OVV	odbor vnějších vztahů Městského úřadu v Kopřivnici
OŠK	oddělení školství, kultury a sportu
ZM	Zastupitelstvo města Kopřivnice
KČT	Klub českých turistů
ZM a MA 21	Zdravé město a místní Agendy 21
IC	Informační centrum města Kopřivnice
IZ	investiční záměr
R	realizace stavby včetně výkupů pozemků a projektové přípravy
DI PČR	Dopravní inspektorát Policie České republiky
MP	Městská policie Kopřivnice

V textové části byly použity fotografie těchto autorů:

- Yan a Baara Čelikovských – YB studio
- Radek Chvistek
- Milan Šmíd
- Martin Lapčík