



## 6 Analytická část

### 6.1 Analýza požadavků vyplývajících z nadřazených dokumentů města, kraje, ČR a EU

Východiska pro tvorbu Plánu rozvoje cyklodopravy jsou obsažena dále v nadřazených národních a evropských dokumentech jako:

#### Bílá kniha dopravy (EU)

- Směrem k „vizi nula“ v bezpečnosti silničního provozu – Věnovat zvláštní pozornost zranitelným účastníkům, jako jsou chodci, cyklisté a motocyklisté, a to i pomocí bezpečnější infrastruktury a bezpečnějších technologií vozidel.
- Dopravní informace – Podporovat informovanost o dostupných alternativách ke konvenční individuální dopravě (méně časté používání auta, pěší chůze a cyklistika, spolujízda, Park & Ride, inteligentní prodej jízdenek atd.).
- Klíčová je skutečnost, že cyklistická doprava je integrována do problematiky celkové mobility pro městská prostředí, zejména prostřednictvím iniciativy „Integrovaná městská mobilita“.
- Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 (2010/2235(INI)) důrazně doporučuje, aby odpovědné orgány zavedly omezení rychlosti na 30 km/hod. v obytných zónách a na všech jednoproudových silnicích ve městech, které nemají samostatný jízdní pruh pro cyklisty, a to k účinnější ochraně zranitelných účastníků silničního provozu;
- Komise zaměřuje svou pozornost na nejvíce zranitelné skupiny účastníků silničního provozu (uživatelé jednostopých vozidel, chodci atd.), kde jsou počty nehod stále příliš vysoké; vyzývá členské státy, Komisi a průmysl, aby měly při navrhování silniční infrastruktury a zařízení tyto typy uživatelů na paměti tak, aby budované silnice byly bezpečné pro všechny uživatele; žádá, aby při projektování a údržbě silnic byla větší pozornost věnována opatřením v oblasti infrastruktury na ochranu cyklistů a chodců, např. opatření na oddělení dopravy, rozšiřování sítí cyklostezek a bezbariérových přístupů a přechodů pro chodce;
- Komise a členské státy by měli podporovat cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů.





## Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020 (červenec 2010)

Tento dokument obsahuje návrh sedmi hlavních cílů, z nichž dva jsou spojené i s cyklistickou dopravou (Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu a Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu).

## Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007

EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města, a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu.

### Doprava 2050 (EU)

Cyklistická doprava není řešena

### Dopravní politika pro období 2014-2020 (ČR)

Pro zajištění cyklo dopravy pro denní dojíždění a pro zvýšení každodenní fyzické aktivity občanů dle jejich požadavků i požadavků WHO chybí v ČR infrastruktura husté sítě bezpečných cyklostezek oddělených od automobilového provozu. Neexistence sofistikované infrastruktury pro cyklo dopravu limituje masivní využívání tohoto způsobu dopravy, jehož vliv na životní prostředí je prakticky nulový.

### Národní akční plán čisté mobility (ČR)

Cyklistická doprava není řešena.

### Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (ČR)

- **Rozvoj aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu je rovněž akcentován v programovém prohlášení vlády České republiky ze 4. srpna 2010:**  
Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů.
- **Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu**  
Pokles v počtu usmrcených cyklistů je stabilní (ročně průměrně 8,5%) => dohled Policie ČR a obecní policie nad chováním chodců a cyklistů vykazuje i přes mírné zlepšení rezervy.
- **Identifikace prioritních problémových oblastí pro období 2011 - 2020**  
Již dnes je patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech, která by neměla být omezována rizikem zranění následkem střetu s motorovými vozidly. Především ve městech je nutno dosáhnout solidární, bezproblémové



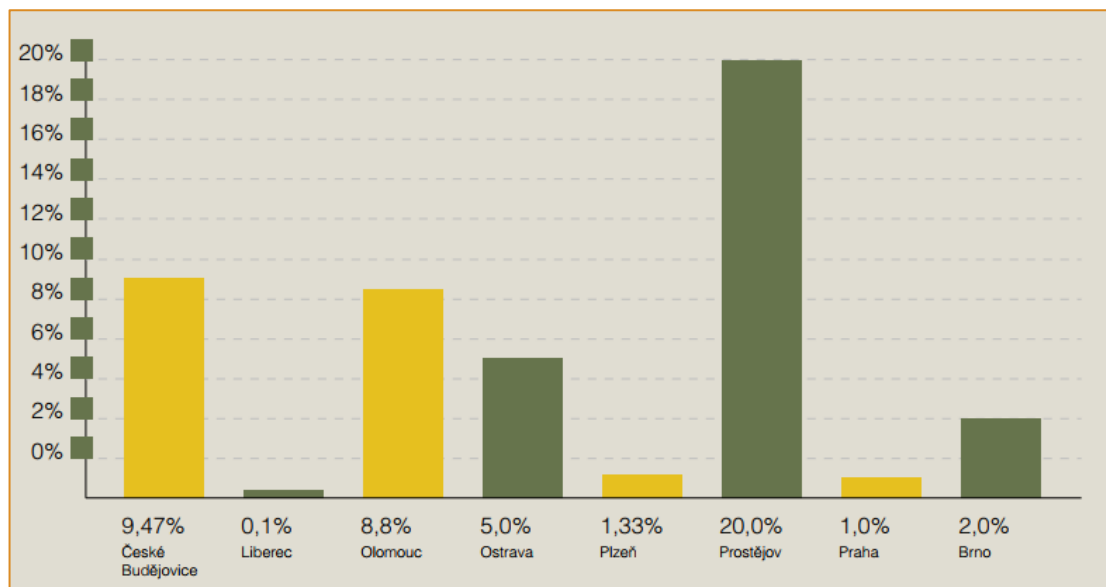


koexistence všech účastníků silničního provozu. Cyklisté jsou typickými představiteli tohoto trendu.

- **Dílčí cíle pro specifické problémové oblasti**

Cyklisté, ale i osoby na elektrokolech či in-line bruslích, jsou charakteristickou skupinou reprezentující již dnes patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech, která by neměla být ohrožována rizikem zranění při střetu s motorovými vozidly. Zejména ve městech je nutno dosáhnout solidární koexistence všech účastníků silničního provozu. Opatření budou směřována obdobně jako u motorcyclistů na cílené bezpečnostní kampaně, zapojení prodejců jízdních kol a cyklistických klubů do spolupráce, na vyšší kontrolu ze strany dopravní policie apod. Současně se rozšíří budování cyklistické infrastruktury, do kterého by měly být zapojeny především obce. Rovněž by se měly rozšiřovat zóny s omezenou rychlostí na 30 km/h a tzv. sdílené komunikace společné pro motorovou a nemotorovou dopravu.

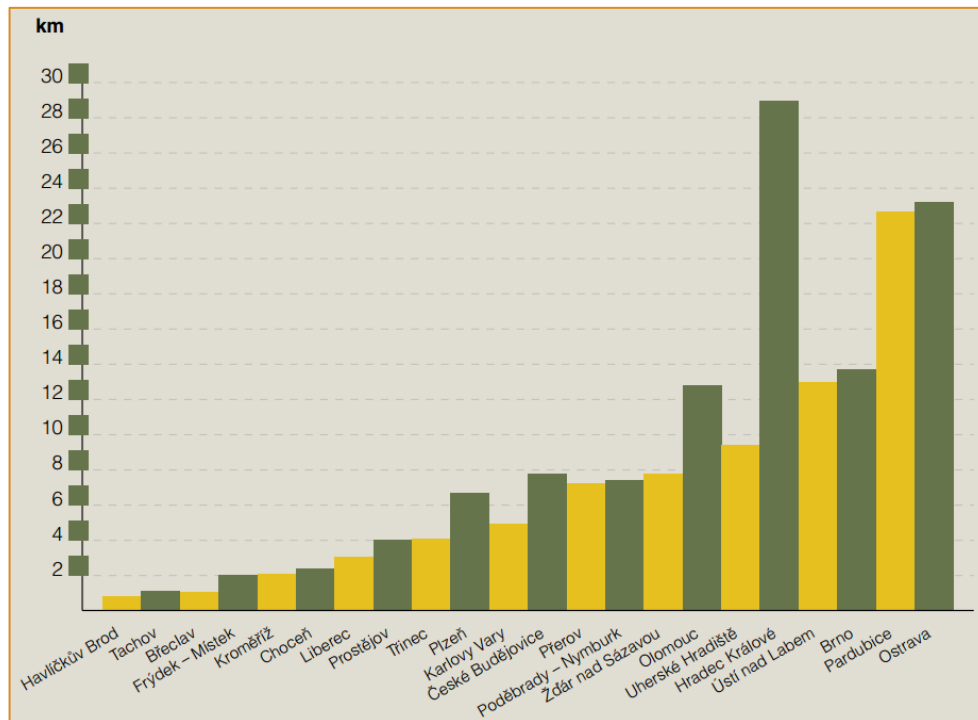
## Národní strategie cyklistické dopravy



Graf 1

Podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce ve vybraných městech ČR v roce 2000 (zdroj: CDV 2001)





Graf 2 *Délka vybudovaných cyklistických komunikací v posuzovaných městech (zdroj: CDV 2003)*

#### Priority a cíle:

- Zajištění financování cyklistické dopravy
  - Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
  - Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů
  - Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras Eurovelo
- Zvyšování bezpečnosti cyklistické dopravy
  - Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat
  - Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol
  - Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy
- Metodická podpora rozvoje cyklistické dopravy ve městech & projekt cyklistické akademie
  - Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů
  - Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu
  - Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „města pro cyklisty“





- Realizace národního produktu Česko jede
  - Marketingová podpora produktu Česko jede
  - Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku
  - Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

## Územní plán Liberec (02/2016)

### Koncepce veřejné infrastruktury

- Rozvíjet turistické, lyžařské a cyklistické trasy vymezené v rámci multifunkčních turistických koridorů (MTK) Nová Hřebenovka po Ještědském hřebetu a MTK Lužická Nisa – celostátní cyklotrasa č. 14 Odra – Nisa s přeshraničními vazbami na SRN a Polsko
- Na cyklotrase č. 14 procházející centrem města rozšiřovat úseky charakteru cyklostezek, na hřebenovce vedoucí po Ještědském hřebetu vytvářet územní podmínky pro odstranění kolize pěších turistů a cyklistů.
- Respektovat radiální charakter systému hlavních účelových pěších tahů z centra města k jednotlivým funkčním složkám v území,
  - hlavní pěší trasy navazovat na rozšíření pěší zóny od Lidových sadů k nádraží ČD,
  - úpravami komunikačního skeletu města (vnitřní okruh, tangenty) řešit kolize s automobilovou dopravou.
- Respektovat radiální charakter systému hlavních účelových cyklistických tahů vedených po městských třídách z centra města k jednotlivým funkčním složkám v území a zejména lokálním centrům,
  - hlavní cíle cyklistické dopravy vybavit odpovídajícím mobiliářem zajišťujícím hygienu a bezpečnost uložení resp. možnost zapůjčení vybavení.
- Propojovat kulturní a sportovně rekreační aktivity města sítí doplňkových cyklistických tras s využitím vedlejších a bezmotorových komunikací a pásů sídelní zeleně
- Pro vytvoření kostry bezmotorových komunikací dodržovat zásady:
  - umístění pruhů pro bezmotorovou dopravu požadovat i v dopravním prostoru koridorů dopravní infrastruktury-silniční (M), jejichž profily jsou předepsány jako minimální s ohledem na zásah do dotčeného území,
  - pěší a cyklistickou dopravu považovat za přirozenou součást ploch veřejných prostranství (P) a v rámci regulativů i ostatních ploch s rozdílným způsobem využití vč. nezastavitelných,
  - tam, kde to vyžadují funkční a vlastnické poměry v území, respektovat navržené úseky cyklostezek jako plochy veřejných prostranství s šířkou odpovídající minimální kategorii MO1k -/4/30,

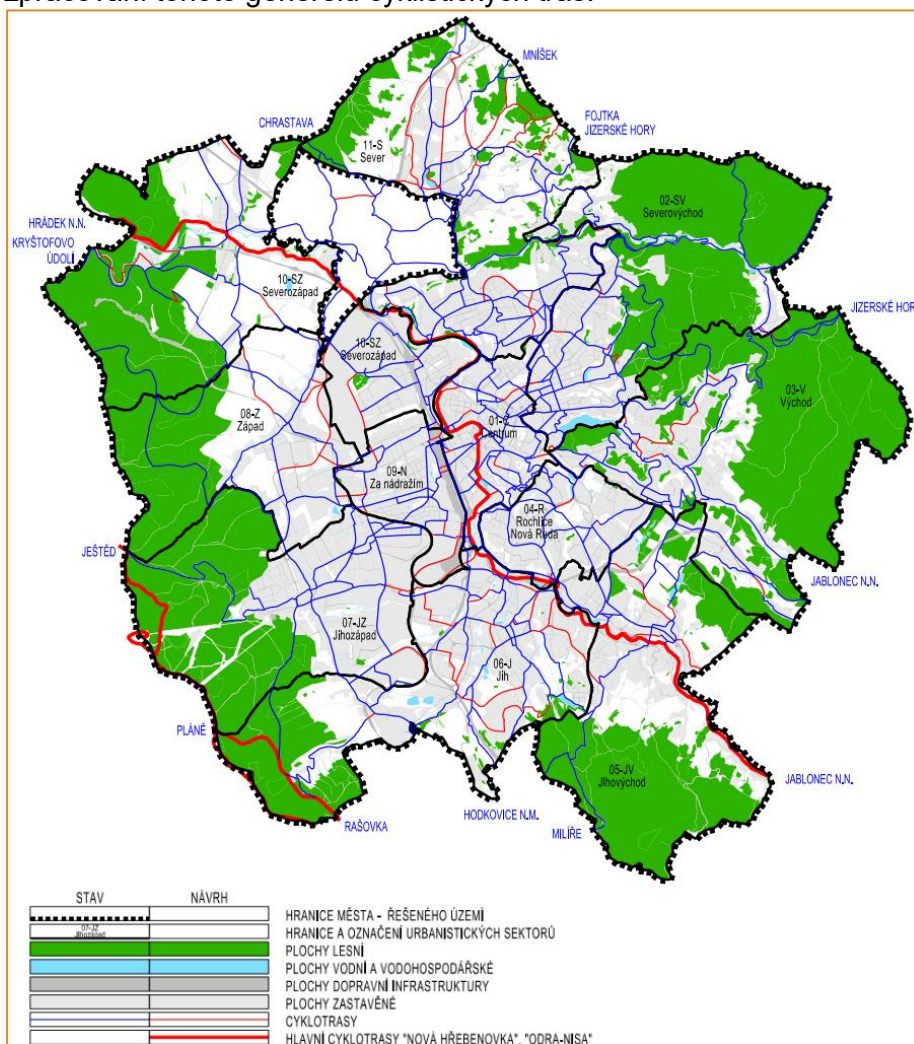






- při umisťování cyklostezek do volné krajiny počítat vždy s umístěním aspoň jednostranného pásu doprovodné zeleně v šíři 3 m,
- využití navržených ploch veřejných prostranství výhradně pro bezmotorovou dopravu upřesňovat na základě podmínek pro využití těchto ploch Vymezení zastavitelných ploch, ploch přestavby a nezastavitelných ploch: „BM – komunikace je určena pro bezmotorovou dopravu“.
- Hlavní rozvojové plochy pro kopanou realizovat v návaznosti na sportovní areál U Nisy **včetně přemístění cyklistické stezky na levý břeh Lužické Nisy**

Návrh z územního plánu města Liberce bude tedy využit jako jeden z podkladů pro zpracování tohoto generelu cyklistických tras.



Obrázek 1 Návrh vedení cyklotras z územního plánu Liberce





## Generel cyklistické dopravy Liberec (2005)

<http://www.liberec.cz/cz/magistrat-radnice/odbory-magistratu/odbor-hlavniho-architekta/oddeleni-urbanismu-architektury/dokumenty/generel-cyklistice-dopravy-liberec.html>

Dokument zpracovaný v roce 2005 si kladl za cíl stanovit koncepci rozvoje cyklistické dopravy jakožto součásti dopravního systému města. Generel cyklistické dopravy města Liberec navrhuje vybudování maximální sítě cyklistických tras, které by sloužily jak pro rekreační účely, tak pro každodenní používání jízdního kola např. pro cesty do práce. Dále navrhuje i umístění dalších zařízení, např. cykloturistických „terminálů“, půjčoven kol, informačních systémů apod.

V rámci generelu cyklistické dopravy byly provedeny cyklistické průzkumy v rozsahu správního území města Liberce, a to v letním a podzimním období, ve všední den i o víkendu, v různou denní dobu.

Vysoké intenzity cyklistů byly zjištěny ve vnitřním městě, ale i na jeho okrajích, zejména jako rekreační jízdy do okolí města na ulicích Winterova a na cyklostezce, ale také na radiálních komunikacích Jablonecká, Jungmannova, 5. května a Dr. M. Horákové.

Podrobné výsledky dopravního průzkumu jsou uvedeny v kapitole 6.3.1.

Cyklistická doprava dosahuje na některých profilech značných intenzit i podílů na dopravním proudu a není zanedbatelnou součástí dopravního systému.

### Zdroje a cíle cyklistické dopravy:

- Centrální část města - oblast s bydlením, množstvím pracovních příležitostí, obchodů a úřadů
- Pás převážně obytných oblastí, obklopujících centrum, s rodinnými i bytovými domy vč. sídlišť - Růžodol I, Staré a Nové Pavlovice, Ruprechtice, Staré Město, Kristiánov, Perštýn, Broumovská, Rochlice, Horní Růžodol, Janův Důl, Jeřáb, Františkov
- Vzdálenější sídliště a obytné zóny - sídliště Kunratická, Vesec, Doubí, dále Dolní a Horní Hanychov
- Průmyslové oblasti, s převažující funkcí pracovních příležitostí - průmyslová zóna na katastru Doubí, Lites ve Stráži nad Nisou, pás podniků v údolí Nisy jižně od centra, průmyslové podniky v Dolním Hanychově, ve Františkově, průmyslová oblast ve Vratislavicích
- Sportovní, rekreační a zábavní příležitosti a areály - zimní stadion a sportovní hala v Horním Růžodole, vodní nádrže Starý Harcov a Fojtka, koupaliště ve Vratislavicích, Vesecký rybník, plavecký stadion na Tržním náměstí, koupaliště Vápenka, Babylon centrum, areál zoologické a botanické zahrady s okolím





- Nákupní zóny - z největších Kaufland ve Starých Pavlovicích, Hypernova a Baumax v Doubí, obchodní dům Tesco na Soukenném náměstí
- Vysoké a střední školy
- Železniční nádraží a zastávky.

Návrh sítě cyklistických tras má vytvořit maximální nabídku bezpečného a rychlého cyklistického propojení všech významných zdrojů a cílů ve městě. Tato navržená síť vytváří plošný rastr na celém zastavěném území města tak, aby většina uživatelů mohla převážnou část své cesty ze zdroje k cíli uskutečnit po některé vybudované cyklistické trase.

Trasy jsou hierarchizovány podle vyznačení tras (základní, doplňkové), dle druhu cyklistické komunikace a dle stavební existence trasy.

### Následující přehled shrnuje hlavní směry tras ve městě

Centrum města

Směr Lidové sady – Rudolfov

Směr Starý Harcov - Bedřichov

Směr Nový Harcov - Lukášov

Směr Králův Háj - sídliště Kunratická - Kunratice

Směr Broumovská - Vratislavice

Směr Rochlice - Vratislavice

Směr Vesec

Směr Doubí - Pilínkov

Směr nádraží - Horní Růžodol

Směr Janův Dul - Horní Hanychov

Směr Františkov - Ostašov

Směr Stráž - Machnín

Směr Pavlovice - Krásná Studánka

Směr Ruprechtice – Radčice

### Hlavní propojení s cíli v regionu

Trasy směr Bedřichov, Jizerské hory

Trasy směr Jablonec nad Nisou

Trasa Rychnov u Jablonce

Trasa Hodkovice nad Mohelkou

Trasa Český Dub

Trasy směr Ještěd

Trasy směr Křižanské sedlo

Trasy směr Chrastava – Hrádek nad Nisou

Trasa směr Mníšek







## Cyklogenerel se také zabývá odstavováním jízdních kol a ostatní cyklistickou infrastrukturou

- parkoviště pro kola u velkých cílů cyklistické dopravy (továrny, sportoviště, školy atd.)
  - závody a továrny
  - stadiony, bazény, koupaliště
  - železniční stanice a zastávky
  - vysoké a střední školy
- stojany pro kola u menších cílů
  - obchody
  - úřady, instituce
- úschovny kol
  - nádraží ČD
  - centrum města
  - terminály HD
- cykloturistické terminály
  - nádraží ČD
  - centrum města
- servisy
- půjčovny jízdních kol

Dokument cyklogenerel města Liberce je velmi důležitým podkladem pro zpracování Plánu rozvoje cyklo dopravy v řešeném území. Zpracovatel plánu rozvoje cyklistické dopravy přistupoval k cyklogenerelu jako k materiálu popisujícím cílový stav řešení cyklistické dopravy v Liberci. Dokument je postaven na principu vedení dopravních cyklistů po hlavních ulicích. Plán rozvoje cyklistické dopravy přebírá z generelu jen malou skupinu opatření. Cyklogenerel lze považovat za vzdálený cíl, ke kterému se na základě momentální politické dohody a technických možností síť přibližuje. Cílového řešení však nemusí být nikdy dosaženo.

## Územní plán Jablonec nad Nisou (03/2017)

### Zásady udržitelného rozvoje města

Rozvíjet síť tras a stezek pro turistickou a cykloturistickou dopravu nadmístního významu v kontextu propojení místních sportovně rekreačních areálů a dalších atraktivních ploch při respektování specifických terénních podmínek města.

### Koncepce veřejné infrastruktury

- Naplňovat záměry v souladu s Generelem cyklistických tras
- Cyklostezka Palackého – Janov nad Nisou podél řeky Bílé Nisy
- Páteřní cyklostezka v rámci multifunkčního turistického koridoru Odra – Nisa

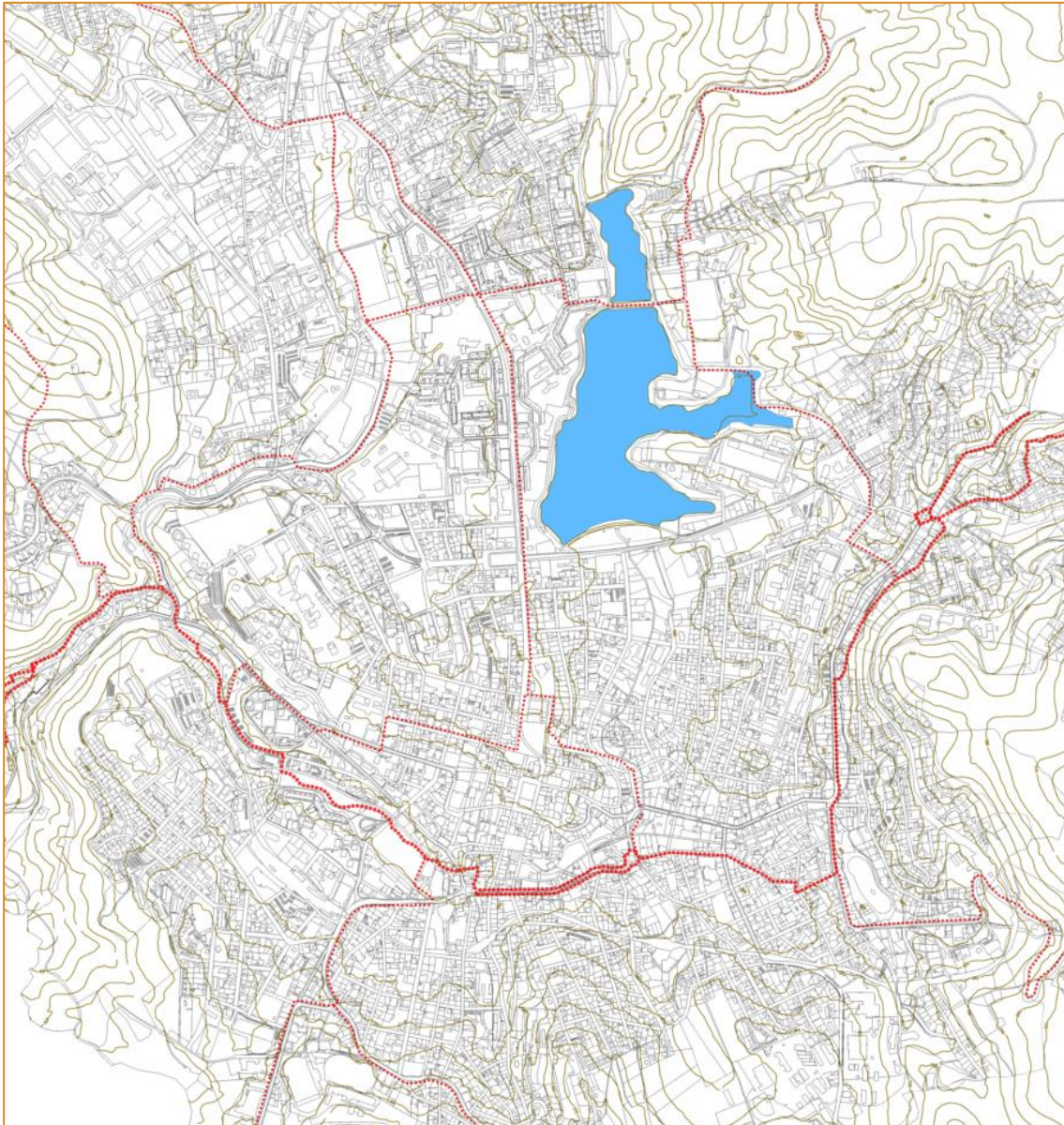




- Cyklostezka v rámci multifunkčního turistického koridoru Nová Hřebenovka – jižní větev
- Stavebně-technickými úpravami zvýšit bezpečnost cyklistů v souběhu s trasami silnic II. a III. třídy
- Postupná realizace segregovaných stezek pro chodce a cyklisty
- Zlepšovat zázemí pro turisty a cykloturisty
- Lokálními stavebními a technickými opatřeními zvyšovat bezpečnost pěších a cyklistů v kolizi s automobilovou dopravou
- V prostoru Zeleného údolí respektovat rozvojové výrobní plochy







Obrázek 2 Schéma cyklistických tras navržených v územním plánu Jablonec nad Nisou

### **Generel cyklistických tras Jablonec nad Nisou (10/2010)**

<http://www.chytrenacestu.cz/index.php/ke-stazeni/>

Dokument zpracovaný v roce 2010 aktualizuje dříve zpracované dokumenty:

Cyklistické trasy v Jablonci nad Nisou – generel (Rutkovský, ALEJ, CityPlan z r. 1998)

Studie realizovatelnosti cyklistických tras v Jablonci nad Nisou pro roky 2002 – 2003 (Alej z r. 2001)





Zpracovaný dokument navrhuje síť cyklotras, nové zařídění a značení cyklotras, způsoby vedení cyklotras, možný rozvoj cyklotras pro roky 2011 – 2014.

Základním principem je nové třídění a značení cyklotras. Trasy jsou hierarchizovány dle typu, významu vedení trasy. Oproti Generelu cyklotras z r. 1998 jsou rozšířeny některé páteřní cyklotrasy. Je kladen požadavek na přiměřené zastoupení moderní infrastruktury pro dopravní cyklistiku, která je i výrazně levnější než pouhé "zahánění" cyklistů na samostatné cyklostezky. Propagovaná dopravní funkce cyklistiky zároveň tvoří alternativu k automobilové dopravě a přispívá ke kultivaci uličních veřejných prostor města.

### Regionální páteřní trasy

- Odra - Nisa k pramenům Lužické Nisy
- Jižní hřebenovka (po rozvodí moří)  
(...Jeřmanice - Milíře - lávka Rádlo) - Dobrá Voda - Vrkoslavice - (Nová Ves n/ N. - Hrabětice ....)

### Městské páteřní cyklotrasy

- Pasecké nám. - žel. zastávka Jbc Paseky - Kynast - (Nová Ves U tří lip)
- Jbc Paseky ul. Pionýrů - Vysoká - ABB - Průběžná -2. hráz přehrady - Rybářská bašta - U Kostela - Mozartova - Ladova
- Nám. B. Němcové - ul. Novoveská - žel. zastávka N. Ves - (Nová Ves n. Nisou)
- Mostecká - Podhorská - Smetanova - přehrada - Rybářská bašta
- 5. května - Dolina - Na Hutích - Krkonošská (Hřebenovka) - (Dolní Černá Studnice)
- U Nisy - Liberecká - Rýnovická - Korejská - Horní nám - Palackého - Ostrý roh - a dále podél Bílé Nisy
- U Zel. Stromu - Pražská - U Balvanu - Nová Pražská - U Červených - Pražská - Vrkoslavice - Kokonín - (Maršovice)
- (Podél Bílé Nisy) Brandl - Jezdecká - rondel Tovární - Želivského - Mšeno - Ostrý Roh - Silka - (Hraničná - Janov ...)
- (U Zel. Stromu - U Červených - Turnovská - Stará Porodnice - stará silnice - (lávka Rádlo - Jižní hřebenovka)
- Brandl Za Plynárnou - Široká - Chata nad Prosečí - Rýnovice Zemědělská ul.
- U Nisy - Žižkův Vrch - Srnčí důl
- Za Plynárnou - Horní - (Horní Prosečí) - Peklo - V Pekle - (Vratislavice n. N.)
- Zelené údolí - Srnčím dolem - Turnovská

Dokument Generel cyklistických tras Jablonce nad Nisou je velmi důležitým podkladem pro zpracování Plánu rozvoje cyklodopravy v řešeném území.

### Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji 2014-2020







Cílem materiálu bylo definovat priority, cíle a opatření, které je zapotřebí realizovat pro rozvoj cyklistiky v Libereckém kraji. Dokument kraje vychází z principu, že za rozvoj cyklistické dopravy je zodpovědná obec/město. Nicméně kraj přijímá spoluzodpovědnost za Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro léta 2014 – 2020, za řešení cyklistické dopravy ve městech a obcích, a to už jen tím, že přes město prochází krajské komunikace, ale dotuje i veřejnou dopravu, která významným způsobem ovlivňuje dopravu ve městě.

Úkolem měst je vytvoření pozice místního cyklistického koordinátora, přihlášení se ke kontinuální aktivní podpoře cyklistické dopravy, zaměřených na naplnění těchto cílů:

- Zvýšit počet cyklistů,
- vytvořit podmínky pro mobilitu,
- zajistit bezbariérovost na trase,
- vytvořit zázemí v cíli,
- realizovat lepší kampaně,
- vytvořit zázemí pro odpočinek,
- podpořit národní projekt Česko jede.

K naplnění cíle jsou zapotřebí minimálně tři body – politická vůle pro podporu cyklistické dopravy (odsouhlasení Radou města), konkrétní specifická opatření ve prospěch cyklistické dopravy a jmenování městského cyklokoordinátora, který bude mít na starosti implementaci opatření navržených Radou města.

V extravilánu potřebují cyklisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras, složenou nejen z méně frekventovaných silnic III. třídy, úseků cyklostezek, ale i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu.

V intravilánu je třeba rozlišovat mezi každodenní cyklistickou dopravou (rychlé a přímé trasy často v hlavním dopravním prostoru) a rekreační cyklistikou s nižším důrazem na rychlost a zvýšeným důrazem na atraktivitu a bezpečnost (například segregované cesty parkem nebo podél vodního toku).





Sedm klíčových podmínek pro úspěšnou implementaci cyklodopravy:

- Mít politickou vizi
- Aktualizovat územní plán, jako významný nástroj pro naplnění vize
- Mít k dispozici průzkumy dopravního chování obyvatel
- Mít zpracován generel (studii) cyklistické dopravy „nové generace“
- Bez cyklokoordinátora se město neobejde
- Cyklisté potřebují pobídku ve formě bezpečné cyklistické infrastruktury, která učiní jízdu na kole atraktivní
- Cyklistická infrastruktura se často těžko prosazuje, ale jiná cesta k zatraktivnění cyklistické dopravy nevede
- Budování značky cykloměsta

### Vize v cyklistické dopravě

- Podpořit cyklistiku jako jeden z rovnocenných pilířů národní dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury a s vytvářením vhodných legislativních podmínek pro používání jízdního kola k dopravním i rekreačním účelům.
- Zajistit přímou dostupnost nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení. Pro systém komunikací pro cyklisty je důležitá zejména bezpečnost cyklisty, ale i ostatních účastníků silničního provozu. Vytváření takové sítě i s ohledem na finanční možnosti kraje i obcí znamená vytvářet podmínky pro využití všech typů již existující infrastruktury. To znamená zejména se vyhnout vytváření bariér pro cyklisty, budovat propojení obcí.
- Zajistit bezpečné propojení sousedních sídelních celků.
  - Zajistit souvislou síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších vhodných komunikací pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby.  
Měla by splňovat následující obecné požadavky: splňovat požadované normy, být efektivní, být bezpečná, zajistit dostupnost každé oblasti, každého cíle a být souvislá, bez přerušení sítě.
  - Odborem dopravy LK prověřit, nakolik je možné a relevantní začlenit cyklistickou infrastrukturu do plánování dopravní infrastruktury (dopravní stavby, veřejný prostor ad.). Poznámka – jen v případě, pokud odbor dopravy dostane k posouzení příslušnou dokumentaci, což je doporučováno.





## Aktualizace strategie rozvoje statutárního města Liberec 2014 -2020

- |                 |       |  |
|-----------------|-------|--|
| Strategický cíl | D     | Udržitelná mobilita a technická infrastruktura |
| Specifický cíl  | D 3   | Zlepšení podmínek pro nemotorovou dopravu      |
| Opatření        | D 3.1 | Realizace výstupů generelu cyklistické dopravy |
- Aktivity:
- D 3.1.1 Vytvoření projektů výstavby infrastruktury cyklistické dopravy a jejich postupná realizace
  - D 3.1.2 Realizace dalších úseků a navazujících tras vč. doprovodné infrastruktury páteřní mezinárodní cyklotrasy Odra – Nisa na území města
  - D 3.1.3 Podpora vymezení cyklopruhů na významných komunikacích dle výstupů cyklogenerelu a koordinace s rekonstrukcemi komunikací
  - D 3.1.4 Optimalizace jednosměrných komunikací v souvislosti s cyklo dopravou
- |          |       |  |
|----------|-------|--|
| Opatření | D 3.2 | Zajištění vybavenosti cyklo dopravy u veřejných budov a služeb a na pracovišti |
|----------|-------|--|
- Aktivity:
- D 3.2.1 Vytipování a umístění cyklostojanů, úschoven kol aj.
  - D 3.2.2 Propagační podpora systému půjčování kol
  - D 3.2.3 Vytvoření orientační mapy cyklistické dopravy
  - D 3.2.4 Motivace zaměstnavatelů k vytváření zázemí pro uživatele jízdních kol

## Aktualizace strategického plánu města Jablonec nad Nisou 2014 - 2020

- |                |       |  |
|----------------|-------|--|
| Globální cíl   | B     | Doprava  |
| Specifický cíl | B 4   | Zlepšení podmínek pro nemotorovou dopravu                |
| Opatření       | B 4.1 | Zvýšit bezpečnost, komfort a podporu cyklistické dopravy |
- Aktivity:
- B4.1.1 Aktualizace generelu cyklistické dopravy
  - B4.1.2 Příprava projektů cyklostezek a cyklotras
  - B4.1.3 Příprava a realizace mezinárodní cyklostezky Odra - Nisa
  - B4.1.4 Zvýšení bezpečnosti cyklistů v souběhu s trasami silnic jejich stavebně-technickými úpravami (např. cyklopruhy v ulici Palackého)
  - B4.1.5 Postupná realizace a údržba segregovaných stezek pro cyklisty, propojení stávajících úseků
  - B4.1.6 Zlepšování zázemí pro cyklisty – umístění cyklostojanů, zřízení úschoven kol (např. u železniční stanice, v centru města, u AN)
  - B4.1.7 Zlepšování a údržba dopravního orientačního značení na cyklostezkách a cyklotrasách
  - B4.1.8 Podporování založení a rozvoje systému půjčování kol ve městě
  - B4.1.9 Vytvoření podmínek pro zřízení dobíjecí stanice pro elektrokola a elektroskútry





## IPRÚ Liberec – Jablonec nad Nisou 2014 – 2020

Strategický cíl	A	Udržitelná mobilita
Specifický cíl	A 2	Navýšení podílu udržitelných forem dopravy v území
Opatření	A 2.1	Zlepšení podmínek pro účastníky mobility
Klíčová aktivita		Komplexní rozvoj cyklo dopravy v území

## 6.2 Analýza vazeb na místní strategie

### Aktualizace strategie rozvoje statutárního města Liberec 2014 -2020

- Realizace výstupů generelu cyklistické dopravy – všechna opatření
- Zajištění vybavenosti cyklo dopravy u veřejných budov, služeb a na pracovištích – všechna opatření dílčího cíle A3: Parkování kol v cíli cest

### Aktualizace strategického plánu města Jablonec nad Nisou 2014 - 2020

- Zvýšit bezpečnost, komfort a podporu cyklistické dopravy – všechna opatření strategického cíle B chráněná od provozu automobilů

## IPRÚ Liberec – Jablonec nad Nisou 2014 – 2020

- Zlepšení podmínek pro účastníky mobility – všechna opatření







## 6.3 Průzkumy cyklistické dopravy

### 6.3.1 Intenzity cyklistické dopravy

#### Liberec

V rámci cyklogenerelu v roce 2005 byly provedeny cyklistické průzkumy (jen v Liberci), které se konaly za ideálních podmínek pro cyklistickou dopravu, sčítání byli také rekreační cyklisté. Aktuálnější data, avšak průměrná za celou dobu sčítání poskytlo celostátní sčítání dopravy na silniční síti v roce 2016. Modelový výpočet obsahuje pouze počty dopravních cyklistů v pracovním dnu vypočtené podle struktury osídlení a využití území a dopravního chování z anketního průzkumu zjištění, a to v průměrný pracovní den v období roku s vhodnými klimatickými podmínkami.

Vysoké intenzity cyklistů byly zjištěny nejen ve vnitřním městě, ale i na jeho okrajích, zejména jako rekreační jízdy do okolí města:

Tabulka 1 Intenzity cyklistické dopravy na vybraných profilech - Liberec

Profil	Cyklogenerel LBC 2005	CSD 2016	Model 2018
	Počet cyklistů za den		
Wintrova ulice (cyklostezka)	660	-	100
cyklostezka podél Nisy (u stadionu)	500	-	80
Jablonecká (Na Bídě – Zvolenská)	480	136	40
Jungmannova (Wintrova – Žitavská)	460	266	50
5.května (Šaldovo nám. – Voroněžská)	420	-	40
Dr. M. Horákové (Košická – Náchodská)	420	346	50
Generála Svobody (Kateřinská – Hlávková)	360	183	20
Poštovní náměstí (Vratislavická – Vesecká)	320	202	110

Podíl cyklistů v dopravním proudu (hodnoty vyjadřují podíl cyklistů vůči motorovým vozidlům v příslušném profilu):

- Wintrova (Jungmannova-Valdštejnská) 87,0%
- Javorová (Horská – Údolní) 22,9%
- Horská (Staškova – U Obrázku) 14,7%
- Staškova (Horská – Kolmá) 13,3%
- Kateřinská (Myslbečova – Polední) 10,4%
- Gen. Svobody (Kateřinská – Kaštanová) 9,1%

(zdroj: Cyklogenerel Liberec 2005)

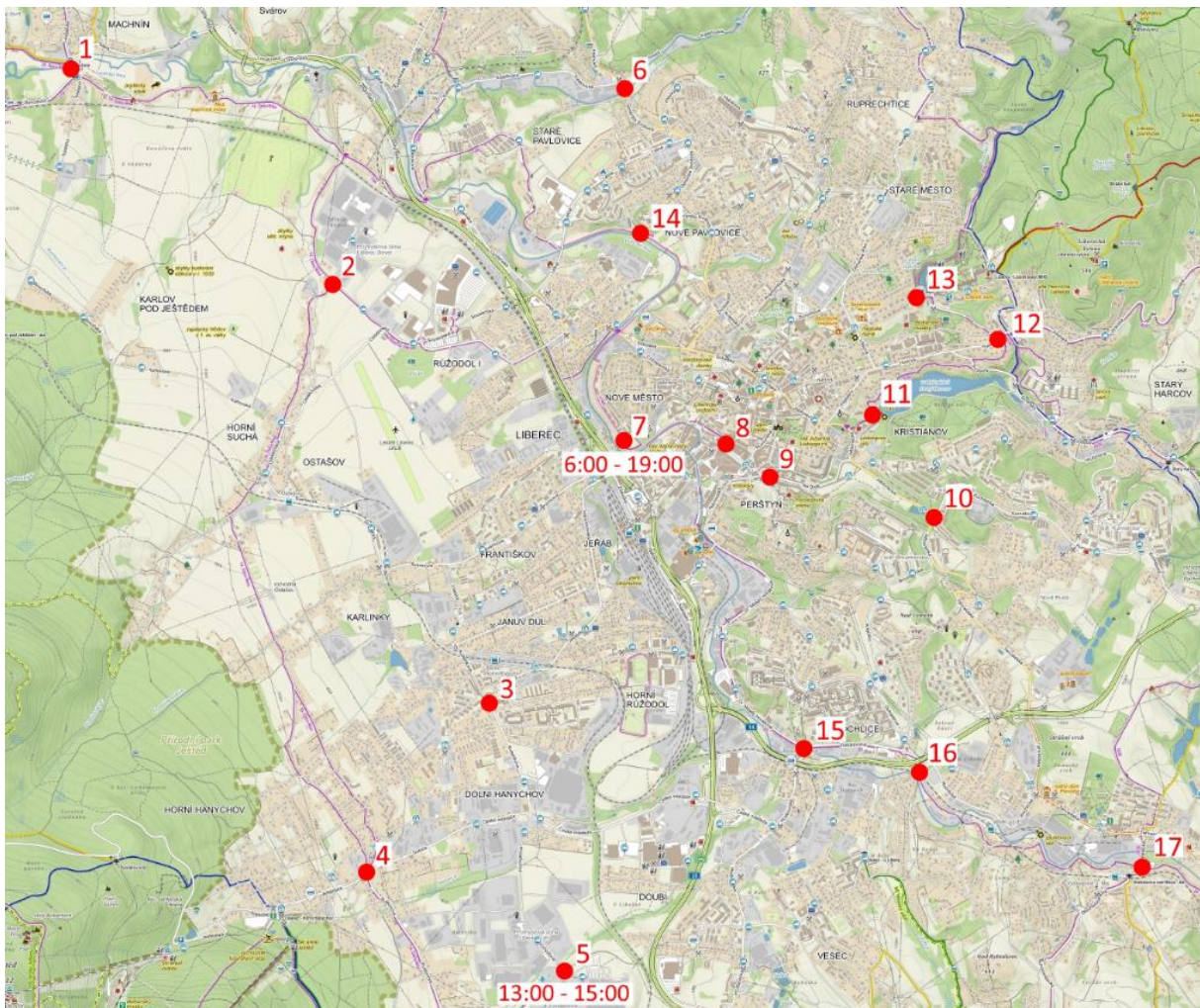
Dne 24. 5. 2018 byl proveden na území Liberce celoplošný cyklistický průzkum na celkem 17-ti stanovištích (měřeno celkem 73 profilů). Na 15-ti stanovištích probíhal průzkum v čase





od 13:00 do 19:00. Na stanovišti v ulici Jungmannova a Wintrova byl proveden celodenní průzkum v době 6:00 – 19:00. Na stanovišti u průmyslového areálu Denso byl proveden průzkum v době 13:00 – 15:00 a to z důvodu konců a střídání směn v průmyslové oblasti.

Během celého dne byly přijatelné klimatické podmínky s polojasnou oblohou. Pouze před začátkem průzkumu bylo řešené území zasažené silnou přeháňkou.



Obrázek 3 Stanoviště průzkumů cyklistické dopravy na území Liberce





Tabulka 2 Seznam stanovišť a měřených profilů

Stanoviště	Sledované profily
1 - Machnín	Stará - cyklostezka
	Hrádecká
	Stará
	Heřmánková
	Tolstého
	Rynoltická
2 - Svárovská x Obchodní x Pod Strání	ul. Svárovská JIH
	Pod Strání
	Obchodní
	Svárovská SEVER
3 - Ještědská x Kubelíkova	Ještědská ZÁPAD
	Kubelíkova JIH
	Ještědská VÝCHOD
	ul. Kubelíkova SEVER
4 - Ještědská x Charbinská x Dubice x Puškinova	Ještědská ZÁPAD
	Ještědská ZÁPAD tram
	Charbinská
	Ještědská VÝCHOD
	Dubice
	Puškinova
5 - Průmyslová zóna jih	Pilínkovská*
	průmyslová zóna*
	Heyrovského*
	Průmyslová*
6 - Staré Pavlovice	Kateřinská ZÁPAD
	Hejnická
	Kateřinská VÝCHOD
	Na Mlýnku
	Generála Svobody
	Kaštanová
7- Jungmannova x Okružní x Wintrova	ul. Jungmannova ZÁPAD**
	Okružní**
	Jungmannova VÝCHOD**
	Wintrova**
8 - Soukenné náměstí	Pražská







Stanoviště	Sledované profily
	Revoluční
	Fügnerova
	ul. Jánská
	Barvířská
	Široká
9 - Na Bídě	Na Bídě + Mlýnská + cyklostezka
10 - Jablonecká x Kunratická x Pod Skalkou	Pod Skalkou
	Jablonecká JIH
	Jablonecká ZÁPAD
	Kunratická
11 - Starý Harcov	Blahoslavova
	podél hráze
	hráz
	Pod Klášterem
12 - Husova x Fibichova x Veleslavínova	ul. Husova ZÁPAD
	Veleslavínova
	Husova VÝCHOD
	Fibichova
13 - ZOO	Lesní
	U Zoologické zahrady
	Masarykova VÝCHOD
	ul. Masarykova ZÁPAD
14 - Nové Pavlovice	Nisa SEVER
	cyklostezka k Polní ulici
	Nisa JIH
15 - Poštovní náměstí	ul Dr. Milady Horákové
	Pionýrů
	Vratislavická
	Hodkovická
16 - Vesecká x Za Mlýnem	ul Za Mlýnem
	cyklostezka k přejezdu
	Vesecká
17 - Dlouhomostecká x Za Cukrárnou x Za Kinem	Dlouhomostecká SEVER
	Za Kinem
	Dlouhomostecká JIH
	Za Cukrárnou







Sčítači zaznamenávali průjezdy jednotlivými profily ulic, které byly následně přepočteny na základě TP 189 na denní intenzitu cyklistické dopravy (v den průzkumu). Technické podmínky TP189 řeší určení celodenní intenzity dopravy i hodinové intenzity dopravy (padesátirázové, špičkové) pro posuzování kapacity pozemních komunikací na základě krátkodobých dopravních průzkumu.

Výsledky a přepočet průzkumu cyklistické dopravy ze dne 24. 5. 2018 je uveden v následující tabulce:

Stanoviště	Sledované profily	I <sub>cyklo</sub> [13 – 19 hod]	I <sub>24</sub> [cykl/den]	δ [%]
1 - Machnín	Stará - cyklostezka	46	106	10
	Hrádecká	42	97	10
	Stará	50	115	10
	Heřmánková	40	92	10
	Tolstého	20	46	10
	Rynoltická	34	78	10
2 - Svárovská x Obchodní x Pod Strání	ul. Svárovská JIH	29	67	10
	Pod Strání	36	83	10
	Obchodní	63	145	10
	Svárovská SEVER	66	152	10
3 - Ještědská x Kubelíkova	Ještědská ZÁPAD	32	74	10
	Kubelíkova JIH	44	101	10
	Ještědská VÝCHOD	23	53	10
	ul. Kubelíkova SEVER	33	76	10
4 - Ještědská x Charbinská x Dubice x Puškinova	Ještědská ZÁPAD	22	51	10
	Ještědská ZÁPAD tram	25	58	10
	Charbinská	31	71	10
	Ještědská VÝCHOD	50	115	10
	Dubice	12	28	10
	Puškinova	67	154	10
5 - Průmyslová zóna jih*	Pílínkovská*	21*	42	10
	průmyslová zóna*	12*	24	10
	Heyrovského*	10*	20	10
	Průmyslová*	15*	30	10
6 - Staré Pavlovice	Kateřinská ZÁPAD	33	76	10
	Hejnická	53	122	10
	Kateřinská VÝCHOD	25	58	10





Stanoviště	Sledované profily	I <sub>cyklo</sub> [13 – 19 hod]	I <sub>24</sub> [cykl/den]	δ [%]
	Na Mlýнку	11	25	10
	Generála Svobody	69	159	10
	Kaštanová	1	1	10
7 - Jungmannova x Okružní x Wintrova**	ul. Jungmannova ZÁPAD**	207**	241	7
	Okružní**	384**	447	7
	Jungmannova VÝCHOD**	84**	98	7
	Wintrova**	441**	513	7
8 - Soukenné náměstí	Pražská	49	113	10
	Revoluční	37	85	10
	Fügnerova	27	62	10
	ul. Jánská	40	92	10
	Barvířská	47	108	10
	Široká	22	51	10
9 - Na Bídě	Na Bídě + Mlýnská + cyklostezka	132	304	10
10 - Jablonecká x Kunratická x Pod Skalkou	Pod Skalkou	8	18	10
	Jablonecká JIH	80	184	10
	Jablonecká ZÁPAD	95	219	10
	Kunratická	28	65	10
11 - Starý Harcov	Blahoslavova	30	69	10
	podél hráze	55	127	10
	hráz	47	108	10
	Pod Klášterem	46	106	10
12 - Husova x Fibichova x Veleslavínova	ul. Husova ZÁPAD	46	106	10
	Veleslavínova	56	129	10
	Husova VÝCHOD	10	23	10
	Fibichova	52	120	10
13 - ZOO	Lesní	15	35	10
	U Zoologické zahrady	26	60	10
	Masarykova VÝCHOD	21	48	10
	ul. Masarykova ZÁPAD	42	97	10
14 - Nové Pavlovice	Nisa SEVER	117	270	10
	cyklostezka k Polní ulici	62	143	10
	Nisa JIH	169	389	10
15 - Poštovní náměstí	ul. Dr. Milady Horákové	104	240	10
	Pionýrů	2	5	10
	Vratislavická	96	221	10





Stanoviště	Sledované profily	I <sub>cyklo</sub> [13 – 19 hod]	I <sub>24</sub> [cykl/den]	δ [%]
	Hodkovická	124	286	10
16 - Vesecká x Za Mlýnem	ul. Za Mlýnem	85	196	10
	cyklostezka k přejezdu	58	134	10
	Vesecká	93	214	10
17 - Dlouhomostecká x Za Cukrárnou x Za Kinem	Dlouhomostecká SEVER	48	111	10
	Za Kinem	51	118	10
	Dlouhomostecká JIH	47	118	10
	Za Cukrárnou	52	120	10

\* doba průzkumu 13 – 15 hod.

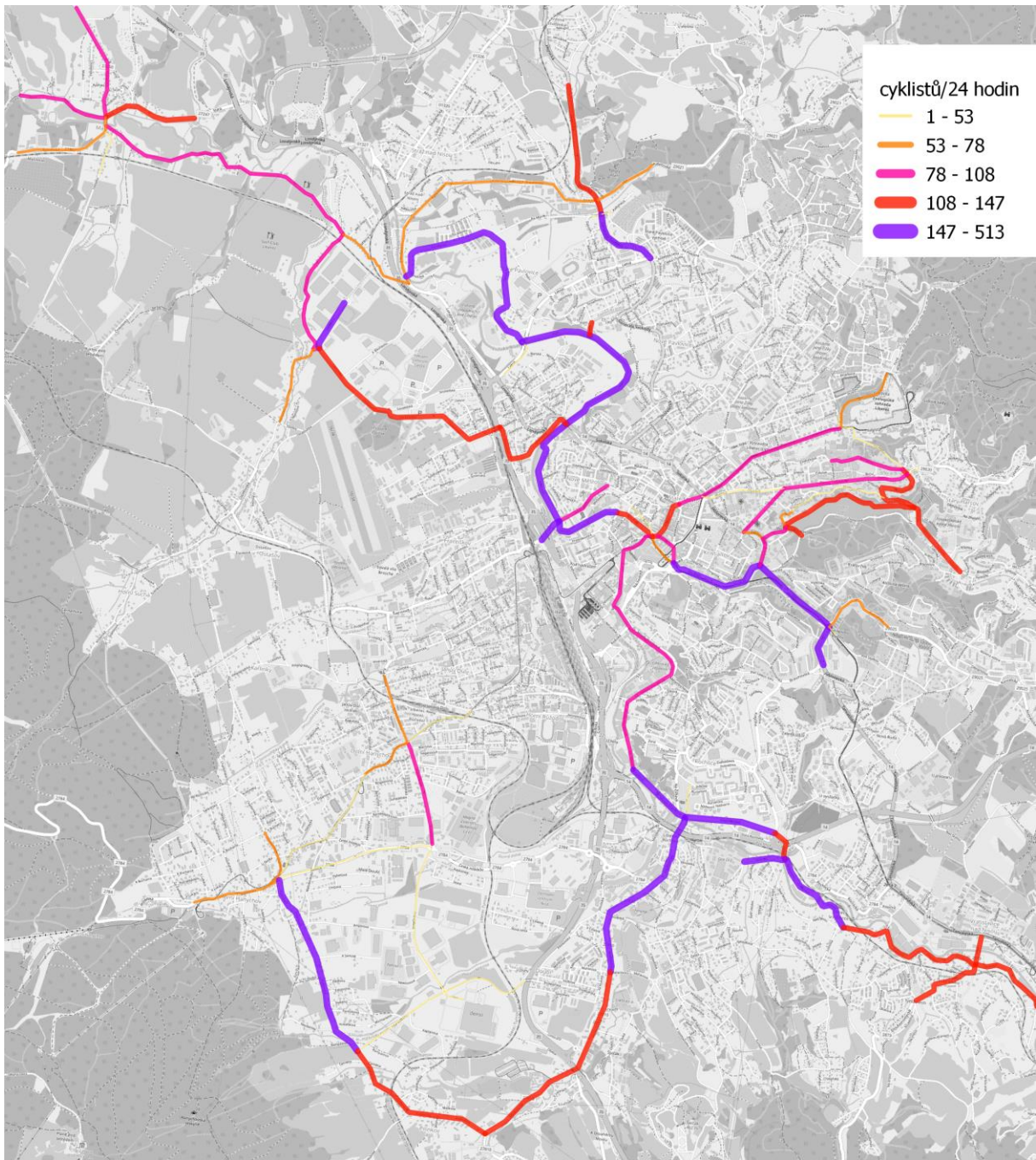
\*\*doba průzkum 6 – 19 hod.

Pozn.: δ [%] - orientační odhad přesnosti určení intenzity cyklistické dopravy

I<sub>24</sub> [cykl/den] - denní intenzita cyklistické dopravy (v den průzkumu)



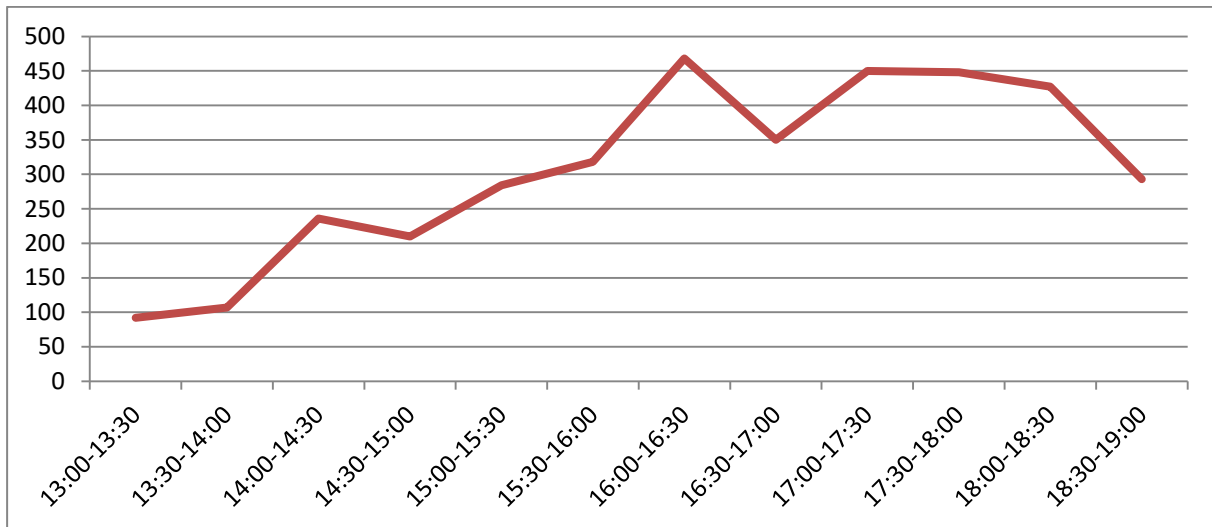




Obrázek 4 Schéma přepočtených výsledků průzkumu cyklistické dopravy za 24 hodin







Graf 3 Celková variace cyklistické dopravy v průběhu dne

Provedený cyklistický průzkum nerozlišoval mezi rekreačními a dopravními cyklisty. Na některých místech lze dedukovat vyšší poměr dopravních cyklistů (zóna u Denso, případně obchodní zóna Sever) naopak vyšší podíl rekreačních cyklistů lze předpokládat v oblasti Machnína a v oblasti Vratislavic nad Nisou. Rozdíl v intenzitách mezi průzkumem a multimodálním dopravním modelem je způsoben tím, že v dopravním modelu je výhradně zastoupena skupina dopravních cyklistů.

## Jablonec nad Nisou

Tabulka 3 Intenzity cyklistické dopravy na vybraných profilech – Jablonec nad Nisou

Profil	CSD 2016	Model 2018
	Počet cyklistů za den	
Cyklostezka okolo Mšena	-	120
Ulice 5. května	240	100
Ulice Želivského	120	170
Ulice Turnovská	140	20

(zdroj: celostátní sčítání ŘSD ČR 2016, dostupné průzkumy)

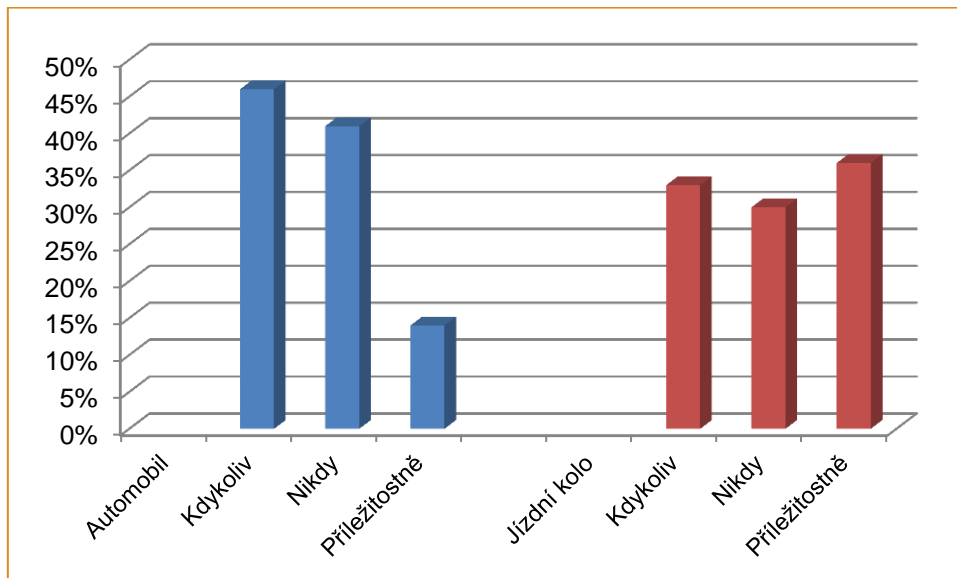
### 6.3.2 Průzkum dopravního chování

Z dat o vozovém parku bylo zjištěno, že téměř pětina dotázaných domácností nevlastní ani jeden automobil. U nemotorových prostředků bylo zjištěno, že celkem 30% dotázaných domácností nevlastní žádné jízdní kolo, nejvíce domácností vlastní 2 jízdní kola - 21 %, 1, 3 nebo 4 jízdní kola vlastní 10 – 15 % domácností. Ve vlastnictví jízdních kol není velký rozdíl mezi domácnostmi na sídlištích a domácnostmi v rodinných domech.





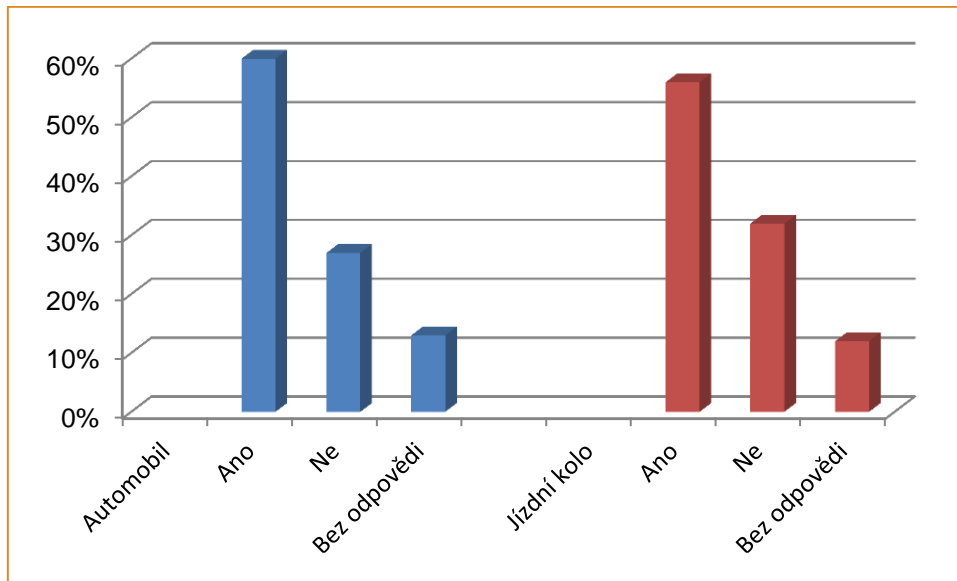
Jako možnost kdykoliv použít automobil uvedlo 46 % dotázaných, nikdy 4 a 14 % má příležitostnou možnost využít automobil. U jízdního kola je možnost využití jízdního kola rozdělena cca po třetinách. Kdykoliv může jízdní kolo využít 33 % dotázaných, nikdy 30 % a příležitostně 36 %.



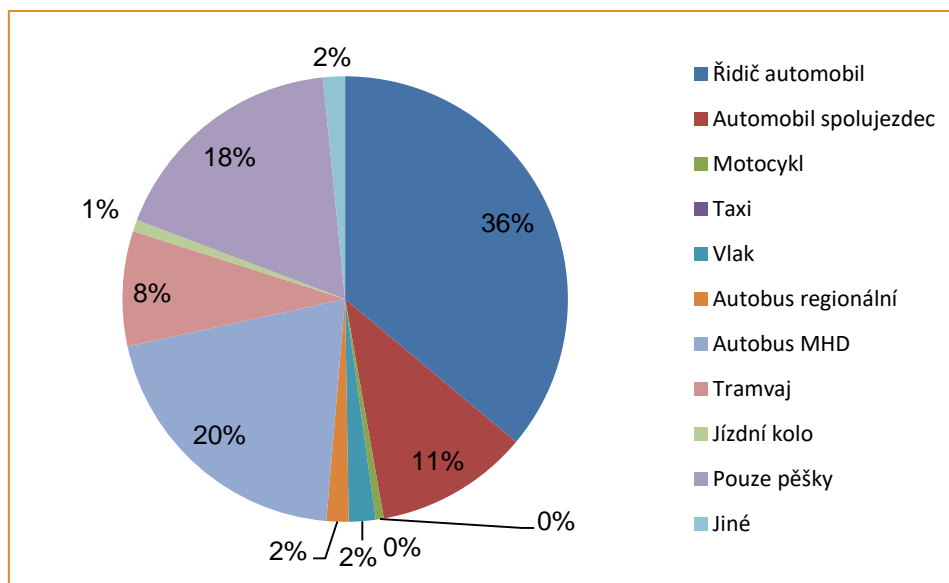
Graf 4 Rozdělení počtu výběrového vzorku podle možnosti využití dopravního prostředku

Na možnost odstavení jízdního kola v místě pracoviště nebo vzdělávání (školy) odpovědělo ze všech dotázaných (1090 respondentů) 56 % kladně, tedy že má možnost u pracoviště či školy zaparkovat, 32 % tuto možnost nemá a 12 % na tuto otázku neodpovědělo.



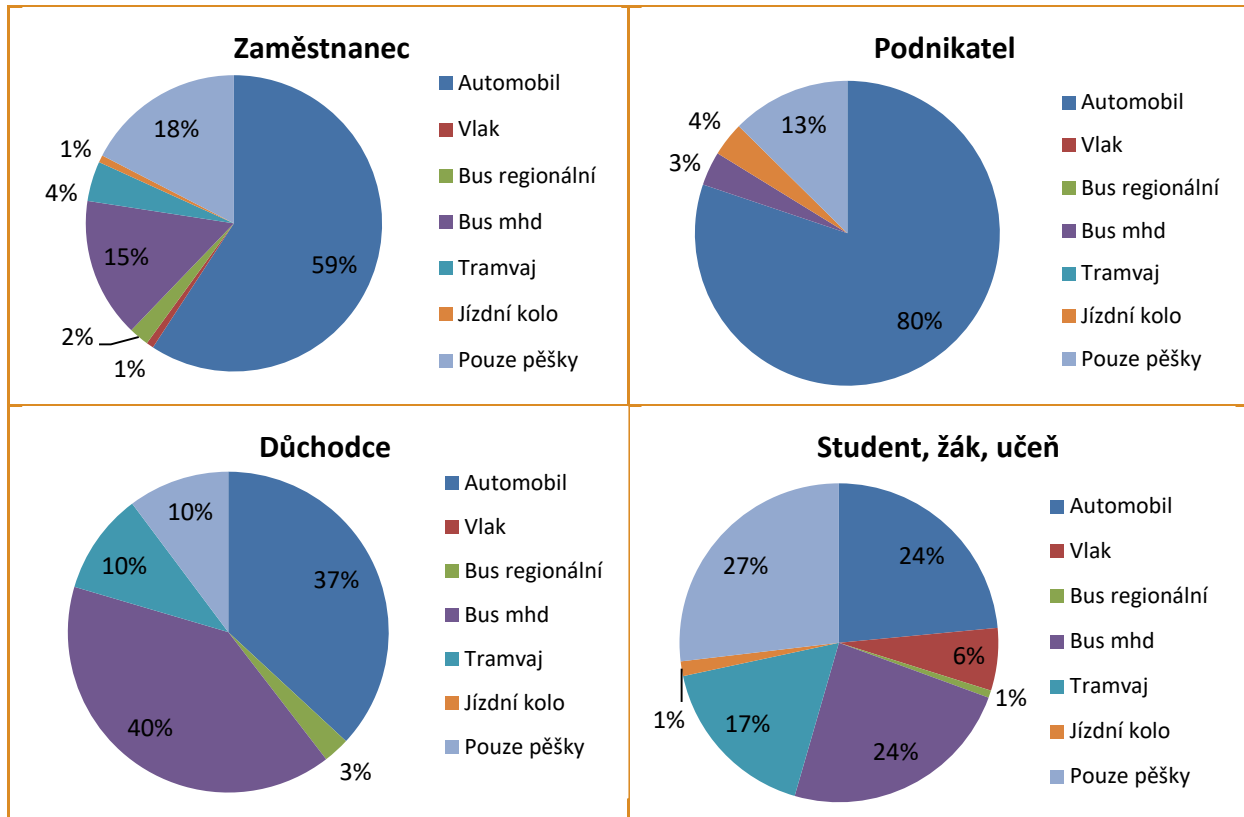


Graf 5 Rozdělení výběrového vzorku podle možnosti zaparkování/odstavení dopravního prostředku v místě zaměstnání/vzdělání



Graf 6 Celková dělba přepravní práce dotázaných obyvatel řešeného území





Graf 7 Dělba přepravní práce jednotlivých ekonomických skupin

Vzhledem k období, kdy byl průzkum dopravního chování prováděn (březen), byli obyvatelé řešeného území dotazováni na hypotetickou otázku, jestli by pro některou z provedených cest v případě příznivých podmínek použili jízdní kolo. Celkem 30 % obyvatel řešeného území odpovědělo, že by v případě příznivých podmínek byli ochotni některou z cest konat na jízdním kole. Výsledek podílu cyklo dopravy na dělbě přepravní práce vzhledem k době provádění sociodopravního průzkumu může být zavádějící.

Ranní špička vrcholí mezi 7 – 8 hodinou, nejvíce používaným druhem dopravy je automobil. Pěší doprava je druhá nejvyužívanější, pohybují se tak zejména studenti a důchodci.

Mezi nejčastější cíle obyvatel řešeného území patří města Liberec a Jablonec nad Nisou. V těchto městech je veškerá občanská vybavenost, zaměstnání, školy atd. Z odpovědí bylo zjištěno, že obyvatelé řešeného území minimálně konají vnější cesty, tj. cesty mající cíl mimo řešené území.

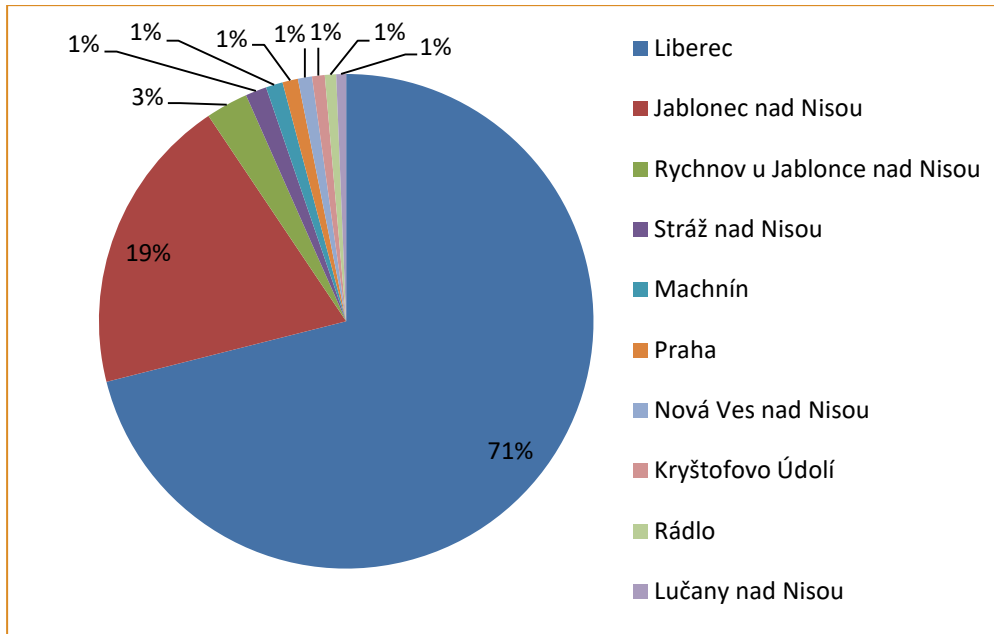
Řešenému území dominují především vnitroměstské vztahy, ať už v Jablonci nad Nisou nebo Liberci. Blízkost obou sídel vytváří potenciál pro dopravu mezi těmito městy. Z dotazníkového průzkumu však vychází, že pouze 6 % obyvatel Liberce a okolí cestovalo







v rozhodný den do Jablonce nad Nisou či jeho okolí. Z Jablonce nad Nisou jel naproti tomu 2x větší podíl obyvatel (12 %) do Liberce a jeho okolí.



Graf 8 Nejčastější cíle dotázaných obyvatel řešeného území





### 6.3.3 Nehodovost cyklistů

#### Okres Liberec:

Tabulka 4 Statistika dopravních nehod s účastí cyklistů v okrese Liberec (zdroj: PČR Liberec)

	2015	2016	2017 (k 31. 8.)
Celkem dopravních nehod evidovaných PČR	1472	1678	1117
Z toho nehody s účastí cyklistů (včetně koloběžek)	73	72	51
Počet nehod, které zavinil cyklista	44	53	37
Těžké zranění	10	16	7
Lehké zranění	54	48	40
Usmrceno	0	0	0
Alkohol u cyklistů	13	22	9

#### Okres Jablonec nad Nisou:

Tabulka 5 Statistika dopravních nehod s účastí cyklistů v okrese Jablonec nad Nisou (zdroj: PČR Jablonec n. N.)

	2015	2016	2017 (k 30. 9.)
Celkem dopravních nehod evidovaných PČR	665	656	498
Z toho nehody s účastí cyklistů (včetně koloběžek)	51	29	30
Počet nehod, které zavinil cyklista	32	18	19
Těžké zranění	5	0	1
Lehké zranění	42	27	26
Usmrceno	1	0	1
Alkohol u cyklistů	14	5	1

Vzhledem k dostupnosti statistických dat za posledních 2,5 roku nelze činit rozhodující závěry z vývoje dopravních nehod cyklistů. Z dostupných dat lze vyčíst, že počet nehod s účastí cyklistů má v posledních letech (2015, 2016) v okrese Liberec stagnující tendenci. V těchto letech a prozatím k 31. 8. 2017 nedošlo k žádnému usmrcení cyklisty. Oproti tomu v okrese Jablonec nad Nisou je možné pozorovat pokles nehod s účastí cyklistů. V letech 2015 a 2017 (k 30. 9. 2017) došlo k usmrcení po jednom cyklistovi.





### 6.3.4 Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce

V rámci Národního programu výzkumu 2004 – 2009 MD ČR (č. 1F43E/045/210) byl realizován projekt „Analýza potřeb budování cyklistické infrastruktury v ČR „CYCLE21”“. Výstupem druhého dílčího cíle (DC2) je „Výzkumná zpráva o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce”.

Pro každodenní cesty do zaměstnání je typická forma individuální automobilové dopravy, ve větších městech pak dále městská hromadná doprava a v malých městech a všech malých obcích navíc naopak veřejná autobusová (meziměstská) doprava, ale také výrazněji cyklistická doprava.

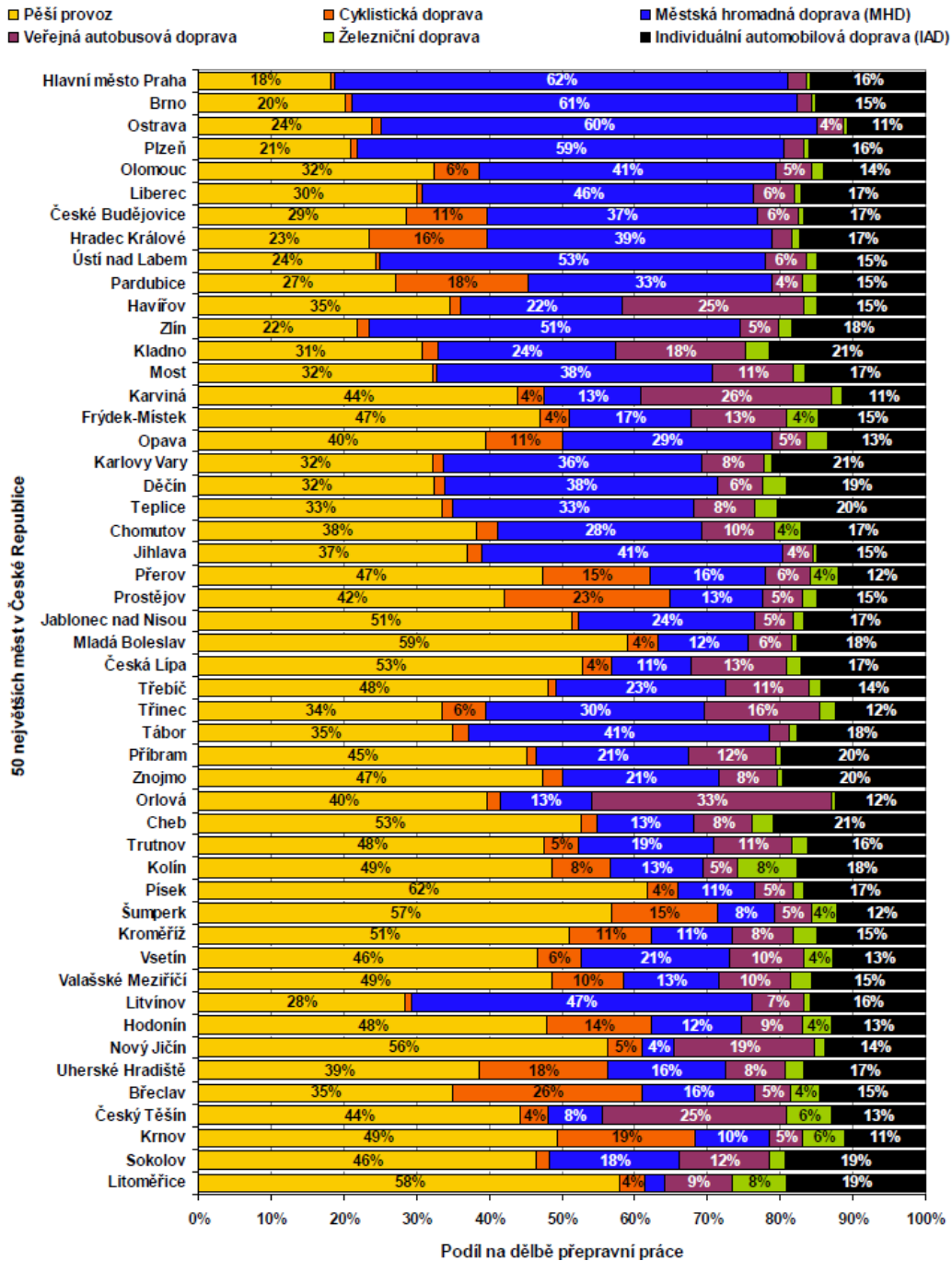
V grafu 9 je zřejmé, že v Liberci je pro cesty do zaměstnání dominantní MHD (45 %) následuje pěší doprava (24 %) a individuální automobilová doprava (23 %). Cyklistická doprava je ve srovnání s ostatními druhy dopravy na minimální úrovni a je přibližně rovna železniční dopravě. V Jablonci nad Nisou je pro cesty do zaměstnání dominantní pěší doprava (46 %) následují téměř vyrovnané MHD (23 %) a individuální automobilová doprava (22 %). Cyklistická doprava je stejně jako v Liberci ve srovnání s ostatními druhy dopravy na minimální úrovni a je přibližně rovna železniční dopravě.

Graf 10 znázorňuje druhy dopravy využívané pro cesty do školy. V Liberci jsou nejvyužívanějšími MHD a pěší doprava (shodně 46 %). V Jablonci nad Nisou je pak pro cesty do školy dominantní pěší doprava (shodně 63 %) následuje MHD (26 %), ostatní druhy dopravy jsou zastoupeny v jednotkách procent.





**Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce**  
(celková pravidelná dojíždka - 50 největších měst v České Republice)



Graf 9

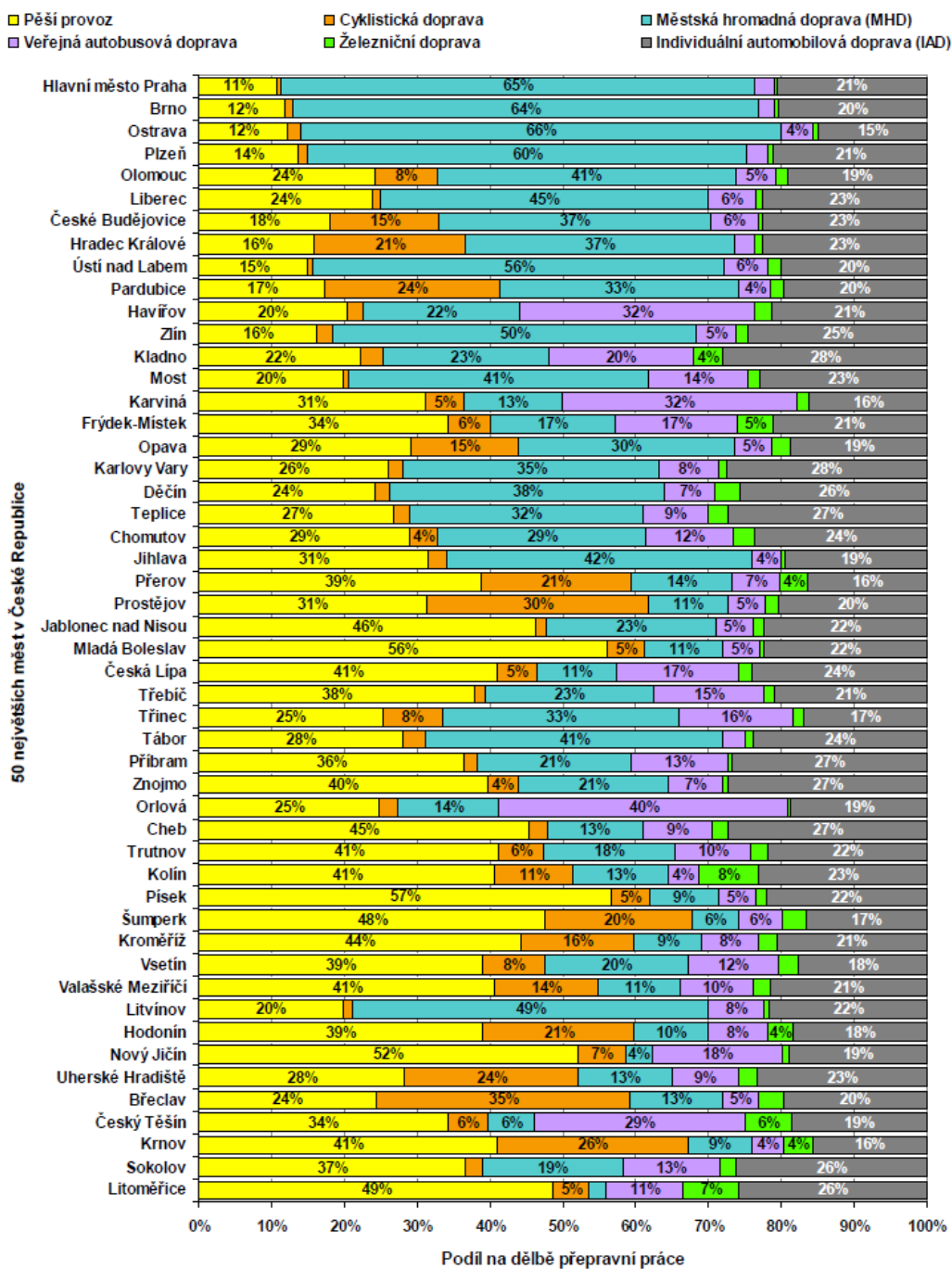
Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u celkové pravidelné dojíždky pro 50 největších měst (zdroj: Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce, CDV 2006)







**Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce**  
(cesty do zaměstnání - 50 největších měst v České Republice)



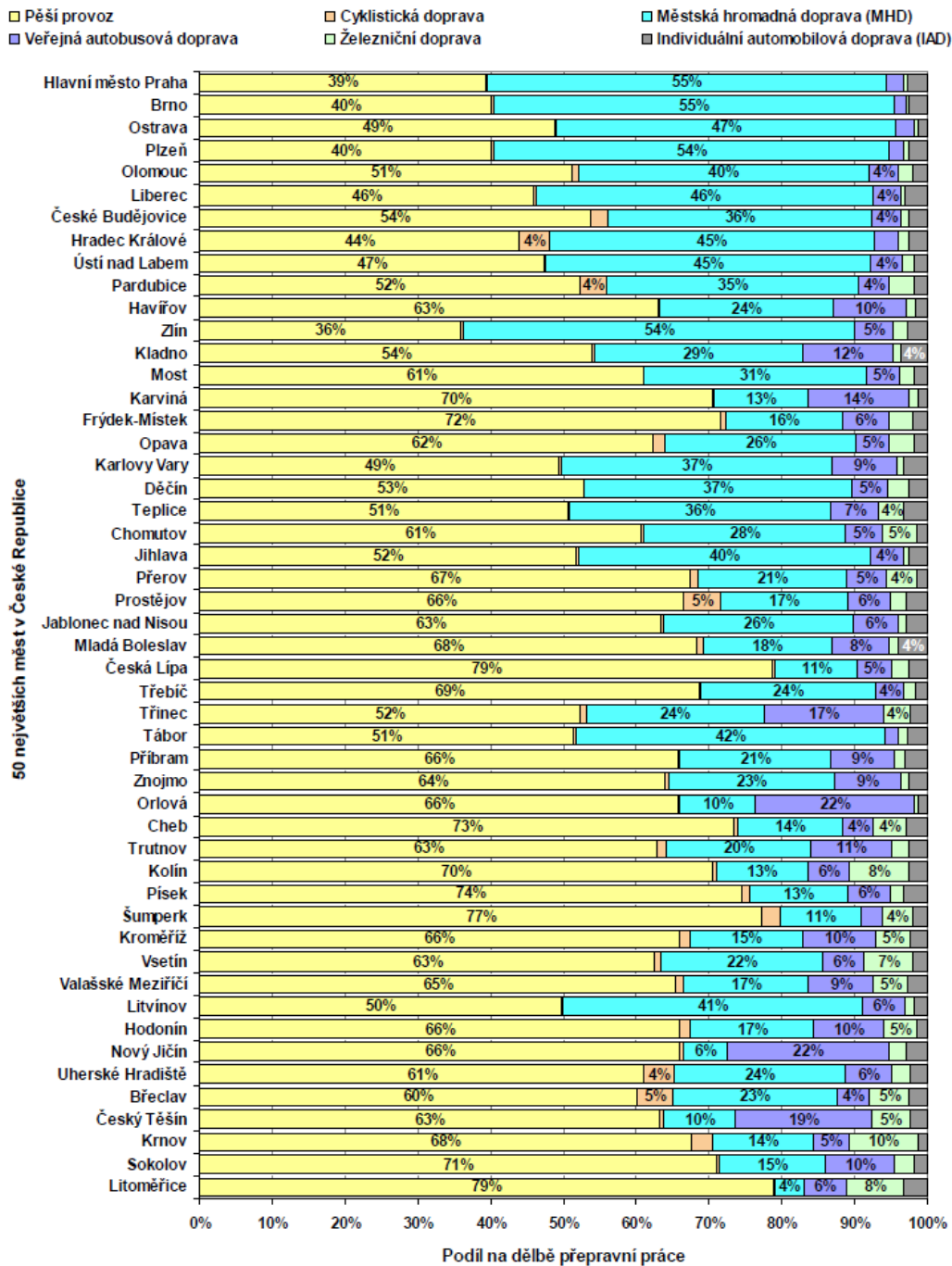
Graf 10

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do zaměstnání pro 50 největších měst (zdroj: Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce, CDV 2006)





**Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce**  
(cesty do školy - 50 největších měst v České Republice)



Graf 11

Podíl jednotlivých druhů dopravy na dělbě přepravní práce u cest do školy pro 50 největších měst (zdroj: Studie o skutečném podílu cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce, CDV 2006)





## 6.4 Stávající stav cyklistické infrastruktury

### 6.4.1 Stávající cyklotrasy

#### Liberec + okolí

Několik úseků po městě je vyznačeno dopravními značkami C8, C9 a C10 (stezka pro cyklisty, případně chodce a cyklisty se sloučeným či rozděleným provozem), ale jedná se o krátká spojení bez návazností. Jedinou výjimkou je smíšená stezka Wintrova - Okružní, která je součástí budoucí páteřní cyklotrasy podél Nisy a byla vybudována v roce 2000. Samostatné cyklistické pruhy, jsou na území města ojedinělé (Dr. M. Horákové) a téměř neexistují.

Značené dálkové a regionální trasy ve městě a blízkém okolí podle číslování z roku 2015:

#### Cyklotrasa č. 14

(cyklotrasa Odra – Nisa podle starého číslování): (Zittau -) Hrádek nad Nisou, Chrastava, Machnín, Ostašov, Horní Hanychov, Pilínkov, Rašovka, Český Dub, Sychrov, Turnov, Pleskotský mlýn, Jičín, Libáň, Dětenice, Rožďalovice (výhledově Zábřeh) (větev 14B Pilínkov, Jeřmanice, Hodkovice nad Mohelkou, Sychrov)

#### Cyklotrasa č. 14 A

(cyklotrasa Odra - Nisa): Stříbrný kopec, Na Mlýnku, Slezská, Nové Pavlovice, Nové Město (Wintrova, Barvířská)

#### Cyklotrasa 14B

Pilínkov – Hodkovice nad Mohelkou - Sychrov

#### Cyklotrasa č. 20 (cyklotrasa Odra - Nisa):

(Hrádek nad Nisou -) Chrastava – Liberec, Machnín, ul. U Nisy, Dr. M. Horákové, Vratislavická, Za Mlýnem, Lomová, Nad Tratí, Dopravní, Za Kinem, Prosečská pouze k silnici I/14

#### Cyklotrasa č. 3006:

odbočuje z trasy č.14 ve Stráži n. Nisou (na Stříbrném kopci) a směřuje přes Krásnou Studánku, Radčice, Mníšek a Oldřichov do Hejnice,

#### Cyklotrasa č. 3008:

odbočuje z trasy č.14 v Machníně a napojuje se na trasu č. 21 pod Hamrštejnem,

#### Cyklotrasa č. 3020:

přehrada Harcov - Jizerská ul. - Bedřichov - Jizerka,

#### Cyklotrasa č. 3022:

Mníšek – Nová Louka – Albrechtice – Tanvald

#### Cyklotrasa č. 3036:

vytváří polookruh podél severního, východního a jižního okraje zastavené části Liberce v trase Radčice - Kateřinky - Lidové sady - Nový Harcov - Kunratice - Vratislavice - Jeřmanice – Dlouhý Most - Pilínkov,

Dálkové trasy se vesměs vyhýbají centrální části města, protože zde nejsou žádné komunikace vhodné pro cyklisty, které by umožňovaly je rozumně převést. I některé úseky vyznačených tras vedou po komunikacích pro cyklistiku nevhodných (např. ulice Svobody,





Masarykova). Cílové řešení by mělo vypadat jinak, např. cyklotrasa č. 20 (Odra – Nisa) by měla přímo napojovat střed Liberce.

V okolí města je či bude vyznačeno ještě několik dalších tras, které mají význam zejména pro rekreační a sportovní cyklistiku, jmenovitě např.:

#### Cyklotrasa č. 15

Děčín- Žandov – výhledově Děčín-Osečná

#### Cyklotrasa č. 17 - Greenway Jizera

Turnov, Dolánky - Malá Skála – Líšný (výhledově Praha - pramen Jizery pod Smrkem), existuje Praha, Horní Počernice - Svijany

#### Cyklotrasa č. 21

Hřensko – Vysoká Lípa - Jetřichovice - Č. Kamenice - H. Kamenice -

- Kytlice - Mařenice - Jablonné v P. - Andělská Hora – Chrastava (odbočka 21 A do Liberce, Machnína)

#### Cyklotrasa č. 22 - Hřebenovka

Václavice – Chrastava – Mníšek (Liberec připojen 3006 spolu s 3022 Tanvald – Nová louka – Mníšek) - Oldřichov n. H. – Hřebínek – Smědava – Jizerka – Horní Polubný – Rokytnice n.J. – Jilemnice - H. Branná – Vrchlabí – Kunčice nad Labem – Fořt - Černý Důl – Svoboda nad Úpou – Trutnov – Adršpašské skály – Police n. Met. – Hronov -Náchod – Olešnice v O.h. – Sedloňov – Plasnice – České Petrovice) výhledově až na cyklostezku č. 4 v Hanušovicích

#### Cyklotrasa č. 25

Brandov – Litvínov – Most – Měrunice – Řisuty - Vlastislav – Opárno – M. Žernoseky + Doksy – Kuřivody – Osečná – Křižany – Hrádek n. N

#### Cyklotrasa č. 3007

Křižanské sedlo – Ještěd

#### Cyklotrasa č. 3037

Nový Harcov odb. – Jablonec n. N. (Rýnovice)

#### Cyklotrasa č. 3044

Dlouhý Most – Hodkovice nad Mohelkou – Sychrov – Mukařov

#### Cyklotrasa č. 3065

Horní Chrastava – Stráž n. N.

Hlavní křižovatky dálkových cyklotras se nacházejí v Machníně (14, 20, 21, 21A), Stráži nad Nisou (14, 14A, 3065), v Mníšku (22, 3006 a 3022), na Bedřichově (3020, 3023) a v Jeřmanicích (14B, 3036, 3038, 3044). Do těchto lokalit je potřebné zajistit přístup po vhodných cyklotrasách cyklostezkách z centra Liberce.

#### Ostatní cyklistická infrastruktura

Některé obchody, sportovní zařízení aj. jsou vybaveny stojany pro kola. Parkoviště pro kola mají i některé závody, např. Preciosa, Sved nebo Technické služby města Liberec aj. Na základě provedeného dotazníkového průzkumu v roce 2004 v rámci cyklogenerelu bylo konstatováno, že kapacita parkovišť pro zaměstnance dojíždějící na kole je většinou zajištěna. Tento stav vycházel z minimálních nároků na odstavování jízdních kol v dané době. Dnes nelze konstatovat, že by většina zaměstnavatelů byla připravena na nárůst poptávky cyklistické dopravy. Z dotazníkového průzkumu v rámci Plánu bylo zjištěno, že lidé







nejezdí na kole mimo jiné proto, že se v cíli cesty nemají kde osprchovat, nemají se kde převléci a mají strach o zaparkované kolo bez zabezpečení.

### Realizované cyklostezky, pruhy pro cyklisty, kampaně a podpora cyklodopravy v Liberci

#### Rok 2000

- Realizace cyklostezky Liberec – Hrádek n/N, úsek centrem města podél Nisy (3 km) a úsek Hrádek n/N – hranice se SRN (součást cyklostezky Odra- Nisa) Phare ČR-Sasko
- Značení a propagace cyklotrasy propojující cyklostezku ze Žitavy přes Hrádek nad Nisou do Liberce a připravovanou cyklotrasu z Ostritz přes Andělku do Hejnic s Turnovem a Českým rájem (Phare CBC ČR – Sasko)

#### Rok 2001

- Zpracována Studie proveditelnosti, cyklostezka - propojení mezi Libercem a Hrádkem n/N, vytipovány optimální varianty tras pro projednání majetkoprávních operací pro výkupy pozemků budoucí cyklostezky, Phare ČR - Sasko

#### Rok 2005

- Zpracován Cyklogenerel města Liberce (koncepte rozvoje cyklodopravy), rozpočet města

#### Rok 2006

- Cyklostezka „U Medvěda“, Krásná Studánka – Fojtka (SFDI)

#### Rok 2007

- Aktualizace cyklogenerelu, rozpočet města
- Každoroční podpora kampaně Cyklistů Liberecka, rozpočet města
- Pravidelná finanční podpora kampaně Do práce na kole (v rámci projektu Zdravé město Liberec)
- Vznik cyklomapy po Liberci
- Vytvoření Cyklistů Liberecka

#### Rok 2008

- Cyklostezka u Litesu (SFDI)

#### Rok 2011

- realizace cyklostezky podél ul. Jungmannova a ul. Švermova – „viadukt“ (SFDI)
- realizace cyklopruhů Horákova, I. etapa
- realizace cyklopruhu ulice U Nisy





### Rok 2010 – 2012

- Realizace cyklopruhů Barvířská – propojení cyklostezky Odra – Nisa – s centrem města (2010 – 2012)
- Husova a Jizerská - stezka pro chodce a cyklisty, cyklopruh (2011-2012)

### Rok 2011 – 2012

- Revitalizace sídliště Rochlice – ul. Ježkova, Haškova, Burianova

### Rok 2014 – 2015

- Realizace cyklostezky Vratlavická (v rámci IPRM Regenerace sídliště Rochlice-lokalita Žitná, smíšená stezka pro chodce a cyklisty)

### Rok 2017

- Realizace cyklopruhů ulice Horákova, II. etapa

## Jablonec nad Nisou + okolí

### Cyklotrasa č. 3038

(Jižní Hřebenovka) Karlov - Lučany nad Nisou - Nová Ves nad Nisou – pramen Nisy - Dolní Černá Studnice - Kokonín – Dobrá Voda - Rychnov u Jablonce nad Nisou – Rádlo – Milíře - Jeřmanice, sedlo - Jeřmanice, železniční zastávka - Dlouhý Most - Minkovice

### Cyklotrasa č. 3038A

Rádlo – lávka (silnice I/65) – Dobrá voda

### Cyklotrasa č. 3037

Nový Harcov odb. - Jablonec n. N. (Rýnovice, Mšeno nad Nisou)

### Cyklotrasa č. 3023

Jablonec nad Nisou (Mšeno nad Nisou) - Janov nad Nisou – Hrabětice - Rozhledna Královka – Bedřichov - Nová Louka - Gregorův kříž – Hřebínek – Ferdinandov

### Cyklotrasa č. 3047

Rychnov u Jablonce nad Nisou – Pelíkovice – Sychrov – Loukovec

Významné křižovatky cyklotras v okolí Jablonce nad Nisou jsou v Jeřmanicích, v Dobré Vodě, na Bedřichově, v Janově nad Nisou a ve Smržovce, do těchto směrů je potřebné vytvořit přístup po cyklotrasách/cyklostezkách.

## Realizované cyklostezky, pruhy pro cyklisty, kampaně a podpora cyklodopravy v Jablonec nad Nisou + okolí

### Rok 2006

- Cyklostezka podél Bílé Nisy (Rýnovická)

### Rok 2010

- Realizace cyklostezky park u ulice Nová Pasiřská

### Rok 2013

- Realizace cyklostezky ulice 5. Května
- kampaň Do práce na kole





#### Rok 2014

- kampaň Do práce na kole

#### Rok 2015

- kampaň Do práce na kole

#### Rok 2016

- kampaň Do práce na kole

## 6.4.2 Úroveň stávajících hodnot pro nastavení cílových hodnot indikátorů

### Délka cyklotras a cyklostezek

Délka je měřena v ose cyklotrasy nebo cyklostezky. Celková délka cyklotras a cyklostezek v řešeném území je **243 km** (rok 2017).

### Délka opatření pro cyklisty v dopravním prostoru (cyklopruhy) v řešeném území

Délka je měřena v ose cyklopruhů. Celková délka cyklopruhů v řešeném území je **5 km** (rok 2017).

### Intenzita cyklistů na nejzatíženějších profilech - Liberec

Tabulka 6 Intenzity cyklistické dopravy na vybraných profilech - Liberec

Profil	Cyklogenerel LBC 2005	CSD 2016	Model 2018
	Počet cyklistů za den		
Wintrova ulice (cyklostezka)	660	-	100
cyklostezka podél Nisy (u stadionu)	500	-	80
Jablonecká (Na Bídě – Zvolenská)	480	136	40
Jungmannova (Wintrova – Žitavská)	460	266	50
5. května (Šaldovo nám. – Voroněžská)	420	-	40
Dr. M. Horákové (Košická – Náchodská)	420	346	50
Generála Svobody (Kateřinská – Hlávkova)	360	183	20
Poštovní náměstí (Vratislavická – Vesecká)	320	202	110

### Intenzita cyklistů na nejzatíženějších profilech - Jablonec nad Nisou

Tabulka 7 Intenzity cyklistické dopravy na vybraných profilech – Jablonec nad Nisou

Profil	CSD 2016	Model 2018
	Počet cyklistů za den	
Cyklostezka okolo Mšena	-	120



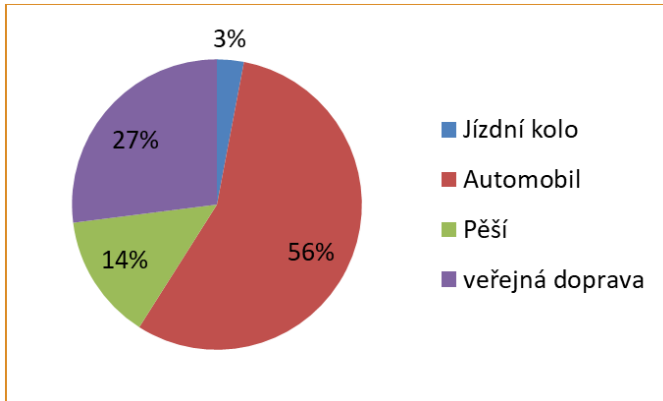




Ulice 5. května	240	100
Ulice Želivského	120	170
Ulice Turnovská	140	20

### Dělbá přepravní práce

Dělbá přepravní práce je dána multimodálním dopravním modelem. Výsledky sociodopravního průzkumu jsou vzhledem k době provádění zavádějící - zejména v nemotorové dopravě, kterou klimatické podmínky silně ovlivňují.



Graf 12 Dělbá přepravní práce v řešeném území (zdroj: multimodální dopravní model 2017, firma NDCon)

Při průzkumu cyklistické dopravy dne 23. 5. 2018 bylo zjištěno, že za příznivých klimatických podmínek stoupá podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce ve městě. Ze zjištěných průběhů intenzit v čase lze odvodit, že nezanedbatelným podílem jsou zastoupeni rekreační cyklisté, kteří vyjíždějí i v průměrný pracovní den po práci na vyjížděku (mezi 18 – 19 hodinou). Ze zjištěných údajů je možné konstatovat, že město Liberec má výrazný potenciál pro rozvoj cyklistické dopravy z hlediska možných uživatelů. Pokud dokáže nabídnout dostatečně kvalitní a spojitou cyklistickou infrastrukturu.

### Počet kampaní zaměřených na podporu cyklodopravy

V roce 2017 se konalo následujících 5 akcí:

Jarní cyklojízda Libercem, Do práce na kole, Hvězdicová jízda – Sternradfahrt, Úterní cyklovyjížděky, Cyklojízda Libercem na kole

### Počet B+R u terminálů pod kamerovým dohledem

Počet B+R u terminálů pod kamerovým dohledem v roce 2017 – 0

### Pravidelná aktualizace dat o cyklistické infrastruktuře

V roce 2017 není nastaven systém pravidelné aktualizace.

### Počet nehod s účastí cyklistů

Řešené území (okres Liberec + Jablonec nad Nisou):





Tabulka 8 Počet a druh nehod v řešeném území - statistika

	2015	2016
Nehody s účastí cyklistů (včetně koloběžek)	124	101
Těžké zranění	15	16
Lehké zranění	96	75
Usmrceno	1	0
Alkohol u cyklistů	27	27

## 6.5 Identifikované problémy

### 6.5.1 Identifikované problémy – zpracovatel

Zpracovatel na základě terénních šetření, řízených rozhovorů a multimodálního dopravního modelu zpracoval analytickou část. Z té byly následně definovány problémy. Po této části proběhlo veřejné projednání, kde bylo na jednotlivých účastnících požadováno určení problémů z jejich pohledu. Následně problémy definované zpracovatelem a veřejným projednáním byly postoupeny do pracovní skupiny. V té byly jednotlivé problémy diskutovány, rozšířeny a obodovány.

Tabulka 9 Zpracovatelem identifikované problémy cyklistické dopravy

Problém
Neucelená síť komunikací přívětivých pro cyklisty
Chybějící propojení
Chybějící infrastruktura pro odkládání jízdních kol (zaměstnavatelé, školy, vlastníci budov atd..)
Špatný technický stav a údržba komunikací
Bezpečnost v hlavním dopravním prostoru
Překonání velkých křižovatek a stoupání
Průjezd centrem města
Konflikty na smíšených stezkách
Novostavby a rekonstrukce bez cykloopatření
Majetkoprávní problémy
Dopravní podnik není partnerem pro cyklisty
Cyklokordinátorům chybí pravomoci
Snaha o hierarchizaci komunikací pro cyklisty
Pomalá realizace záměrů
Negativní přístup správců silnic
Špatné zadávání projektů
Nedostatečná odbornost projektantů
Politická prioritizace parkování před cykloopravou
Nemožnost jízdy po cestách, chodnících bez frekvence a jednosměrkami
Chybějící informace či mapa infrastruktury pro cyklisty
Vytlačování cyklistické dopravy mimo dopravní koridory





Problém
Chybějící plán do navazujícího území
Neschopnost čerpání dotací - SFDI
Kompetence Magistrátu Liberec
Bariéry v území zejména železnice, podchod
Autobusové a vlakové nádraží, dostupnost parkování a nepropojenost s HD
Chybějící bezbariérovost a nenapojení tras na HD
Infrastruktura pro elektrokolá, půjčovna

## 6.5.2 Identifikované problémy – pracovní skupina

Na jednání pracovní skupiny dne 22.3.2017 byly definovány a ohodnoceny hlavní problémy cyklistické dopravy v Liberci a Jablonci nad Nisou. V tabulce 9 jsou uvedeny problémy v pořadí od největšího k nejmenšímu:

Tabulka 10 Problémy cyklistické dopravy identifikované pracovní skupinou

Váha	Problém
44	Novostavby a rekonstrukce bez cykloopatření
41	Pomalá realizace záměrů
40	Dopravní podnik není partnerem pro cyklisty
40	Politická priorita parkování před cyklo dopravou
40	Chybějící propojení
39	Neschopnost čerpání dotací - SFDI
39	Neucelená síť komunikací přívětivých pro cyklisty
38	Bariéry v území zejména železnice, podchod
37	Špatné zadávání projektů
37	Kompetence Magistrát Liberec
36	Nedostatečná odbornost projektantů
36	Jednosměrky
35	Cyklokordinátorům chybí pravomoci
35	Snaha o hierarchizaci komunikací pro cyklisty
35	Chybějící plán do navazujícího území
35	Chybějící infrastruktura pro odkládání jízdních kol (zaměstnavatelé, školy, vlastníci budov atd.)
35	Překonání velkých křižovatek a stoupání
35	Průjezd centrem města
34	Chybějící informace či mapa infrastruktury pro cyklisty
34	Špatný technický stav a údržba komunikací
34	Bezpečnost v hlavním dopravním prostoru
33	Majetkoprávní problémy
33	Negativní přístup správců silnic





32	Autobusové a vlakové nádraží dostupnost parkování a nepropojenost s HD
31	Vytlačování cyklistické dopravy mimo dopravní koridory
31	Infrastruktura pro elektrokola, půjčovna
26	Chybějící bezbariérovost a nenapojení tras na HD
25	Konflikty na smíšených stezkách







### 6.5.3 Agregace problémů

Všechny zjištěné problémy byly následně pro větší přehlednost agregovány do čtyř skupin na základě jejich povahy.

Systémové	– politika, přístup úřadů a institucí k cyklistické dopravě
Organizační	– organizace rozvoje cyklistické dopravy v řešeném území
Infrastrukturální	– infrastruktura pro cyklistickou dopravu
Společenské	– dopady na společnost

#### Systémové

- Vytlačování cyklistické dopravy mimo dopravní koridory
- Majetkoprávní problémy
- Negativní přístup správců silnic
- Špatné zadávání projektů
- Neschopnost čerpání dotací - SFDI
- Politická priorita parkování před cyklodopravou
- Pomalá realizace záměrů
- Nerespektování závazných dokumentů města při opravě, rekonstrukci (konkrétně cyklogenerelu)
- Nekoncepční podpora tvorby sítě

#### Organizační

- Cyklokoordinátorům chybí pravomoci
- Snaha o hierarchizaci komunikací pro cyklisty
- Chybějící plán do navazujícího území
- Nedostatečná odbornost projektantů





- Kompetence Magistrátu Liberec
- Dopravní podnik není partnerem pro cyklisty
- Novostavby a rekonstrukce bez cykloopatření
- Neodbornost projektantů - špatné projekty

### Infrastrukturální

- Chybějící bezbariérovost a nenapojení tras na HD
- Infrastruktura pro elektrokola, půjčovna
- Autobusové a vlakové nádraží - dostupnost parkování a nepropojenost s HD
- Chybějící informace či mapa infrastruktury pro cyklisty
- Špatný technický stav a údržba komunikací
- Chybějící infrastruktura pro odkládání jízdních kol
- Překonání velkých křižovatek a stoupání
- Jednosměrky
- Bariéry v území zejména železnice, podchod
- Neucelená síť komunikací přívětivých pro cyklisty
- Chybějící propojení
- Cyklostezka (napojení) centrum-Mšeno
- Není uzavřený okruh okolo přehrady
- Nedostatečné množství stezek





- Chybí místa pro odstavení kola
- Údržba cyklostezek - nedostatečná
- Problém napojení cyklostezky do křižovatky

### Společenské

- Konflikty na smíšených stezkách
- Bezpečnost v hlavním dopravním prostoru
- Průjezd centrem města
- Vzájemná neohledupnost
- Neumožněna jízda po chodníku
- Bezpečnost - agresivita řidičů
- Neosvětlená cyklostezka podél Nisy
- Reliéf města - kopce ...

