

„Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji 2014-2020“

a

návrh nového Akčního plánu na období 2015 – 2016



aktualizace leden 2015
Objednatel - Liberecký kraj
Zpracovatel – Ing. Jaroslav Martinek

Obsah

1 ÚVOD	- 4 -
2 ZÁKLADNÍ FAKTA O CYKLISTICE.....	- 5 -
2.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	- 5 -
2.2 ÚVODEM - ÚLOHA CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY	- 8 -
Obecná charakteristika.....	- 8 -
Cyklistická doprava v širších souvislostech	- 9 -
Charakteristika z pohledu rekreační cyklistiky	- 11 -
Ekonomické přínosy cyklistiky	- 15 -
2.3 UKOTVENÍ CYKLISTIKY VE STRATEGICKÝCH DOKUMENTECH	- 18 -
Evropské strategické dokumenty.....	- 18 -
Národní strategické dokumenty	- 19 -
Další koncepční dokumenty Libereckého kraje.....	- 20 -
2.4 ZPŮSOB ŘÍZENÍ / KOORDINACE CYKLISTICKÉ DOPRAVY	- 20 -
Národní úroveň	- 20 -
Krajská úroveň.....	- 21 -
Místní úroveň	- 22 -
2.5 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA	- 22 -
Cyklotrasy ve volné krajině.....	- 22 -
Vedení cyklotras v zastavěném území.....	- 24 -
Základní technické parametry	- 25 -
3 ANALÝZA MĚST Z POHLEDU CYKLODOPRAVY– 03/2014.....	- 30 -
Shrnutí odpovědí z dotazníkového šetření 03/2014.....	- 30 -
4 ZÁKLADNÍ DĚLENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS	- 33 -
4.1 KATEGORIZACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS PODLE DRUHU:	- 33 -
4.2 KATEGORIZACE SÍTĚ CYKLISTICKÝCH TRAS PODLE FUNKCE:	- 37 -
4.3 KATEGORIZACE SÍTĚ CYKLOTURISTICKÝCH TRAS PODLE TYPU:	- 38 -
5 KOSTRA CYKLODOPRAVY LK – SPECIFIKACE CYKLOTRAS.....	- 39 -
5.1 CYKLOSTEZKA ODRA – NISA	- 39 -
5.2 ZELENÁ CYKLOMAGISTRÁLA PLOUČNICE	- 41 -
5.3 GREENWAY JIZERA	- 42 -
5.4 CYKLOSTEZKA SV. ZDISLAVY	- 43 -
5.5 CYKLOSTEZKA VARHANY	- 43 -
5.6 PŘEZNAČENÍ DÁLKOVÉ SÍTĚ CYKLOTRAS V LIBERECKÉM KRAJI	- 44 -
5.7 MARKETING NA WEBU WWW.LIBERECKY-KRAJ.CZ	- 46 -
6 SHRUTÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI	- 47 -
7 STRATEGICKÉ CÍLE A OPATŘENÍ PROGRAMU ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE 2014 -2020	- 50 -
8 NÁVRHOVÁ ČÁST PROGRAMU ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY....	- 52 -
8.1 VIZE A DOPADY	- 52 -

8.2 PRIORITY	- 54 -
Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému	- 55 -
Priorita 2. Cykloturistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu	- 60 -
Priorita 3. Koordinace a organizace cyklistiky	- 66 -
9 IMPLEMENTACE PROGRAMU ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY.....	- 68 -
9.1 FINANČNÍ ZDROJE	- 68 -
Evropské strukturální a investiční fondy pro 2014 - 2020	Chyba! Záložka není definována.
Národní finanční zdroje	- 72 -
Krajské finanční zdroje.....	- 72 -
9.2 AKČNÍ PLÁN – PŘEHLEDNÉ SHRNU TÍ 2015 - 2016	- 73 -
9.3 AKČNÍ PLÁN SHRNU TÝ V BODECH	-78 -
10 PŘÍLOHY.....	- 80 -
10.1 ANALÝZA MĚST Z POHLEDU CYKLODOPRAVY: DOTAZNÍKOVÉHO ŠETŘENÍ – 03/2014	- 80 -
Seznam otázek pro analýzu.....	- 80 -
Obecně k plánování cyklistické infrastruktury	- 81 -
Záměry realizace cyklistické infrastruktury	- 85 -
Další opatření na realizaci cyklistické infrastruktury ve městech a obcích LK.....	- 88 -
10.2 PROGRAM ROZVOJE LIBERECKÉHO KRAJE 2014 -2020 S VAZBOU NA TENTO DOKUMENT	- 90 -
Cíl A.4 - Rozvoj cestovního ruchu jako významného sektoru ekonomiky kraje.....	- 90 -
Cíl C.1 – Průběžné zkvalitňování dopravní infrastruktury a její optimalizace.....	- 92 -
10.3 Příloha formát A3 - Kostra cyklo dopravy v Libereckém kraji	- 94 -

1 Úvod

Koncem roku 2008 byl vypracován dokument „**Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji**“. Cílem materiálu bylo definovat priority, cíle a opatření, které je zapotřebí realizovat pro rozvoj cyklistiky v kraji.

V roce 2012 byla vypracována výroční monitorovací zpráva o plnění Akčního plánu „Programu rozvoje cyklodopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013“ a byl navržen Akční plán na období 2013 „Programu rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013“.

Pro další plánovací období 2014-2020 tento dokument aktualizuje programový dokument „Programu rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013“ a navrhuje nový Akční plán na období 2015 – 2016.

Základem pro jeho zpracování se stal **Program rozvoje Libereckého kraje 2014–2020** (dále PRLK 2014-2020), což je nový střednědobý strategický dokument, který formuluje na období 7 let opatření a aktivity pro dosažení cílů rozvoje území kraje stanovených ve Strategii rozvoje Libereckého kraje. Tyto cíle se pak dotýkají i oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky. Dokument byl schválen usnesením č. 359/14/ZK ze dne 23. 9. 2014.

2 Základní fakta o cyklistice

2.1 Vymezení základních pojmů

A. Přehled a výklad základních pojmů z pozice cyklodopravy

Cyklistická doprava – druh dopravy, který se podílí na celkové dělbě přepravní práce lidí do zaměstnání, škol, za nákupy, úřady apod.

Cyklistika – v kontextu tohoto materiálu tento pojem zastřešuje cyklistická doprava, rekreační cyklistika.

Bezmotorová doprava - systém bezpečných cest určených pro všechny druhy dopravy alternativních k dopravě motorové a vedených mimo dopravní komunikace (cyklistická doprava, kolečkové brusle, pěší doprava, koloběžky, apod.).

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

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je pozemní komunikace upravena (dopravním značením případně i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru.

Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.

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

Pruh/pás pro chodce je část pozemní komunikace určené pro provoz chodců.

Společný pás pro provoz cyklistů a chodců je pozemní komunikace nebo její část určena pro společný provoz chodců a cyklistů.

Stezka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určena pro provoz cyklistů. Označuje se dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“.

Stezka pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určena pro provoz chodců a cyklistů. Označuje se:

- a) v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“,
- b) v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“.

Doprava v klidu (parkování a odstavování vozidel) je nedílnou součástí dopravního systému a její řešení se může stát jedním z významných regulačních prvků.

Segregovaná infrastruktura – cyklistická doprava je řešena v přidruženém prostoru pozemní komunikace anebo samostatně.

Strategické směry cyklodopravy LK – výběr významných páteřních projektů z kostry cyklodopravy v LK

Tématické cyklokoridory – cyklostezka, cyklotrasa, která má své jméno, má charakter turistického produktu

B. Přehled a výklad základních pojmů z pozice cykloturistiky

Cykloturistika

Způsob trávení volného času cestováním na jízdním kole. Cesty mohou být jednodenní (výletníci) nebo vícedenní (cykloturista).

Terénní cyklistika – je svébytná forma rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a z pohybu v přírodě, z radosti z ovládnutí kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně s nesením kola.

Cykloturista

Osoba, která tráví jeden nebo více dní mimo domov za účelem cykloturistiky. Cesty mohou být hvězdicovité nebo dálkové (s přespáním každou noc na jiném místě). Cykloturisté mohou jezdit individuálně nebo s využitím připravených cyklobalíčků (organizovaně).

Cyklovýletník

Osoba na jednodenním výletě, jehož hlavním účelem je jízda na kole. Výlety mohou být podnikány z domova nebo z ubytovacího zařízení v rámci delší dovolené.

Biker

jezdí na náročné terénní trasy (singltreky, lesní cesty), terénní trasy jsou přitom hlavním cílem výletu, biker může část cesty absolvovat i po zpevněném povrchu.

Tip na cyklovýlet

Návrh okružních anebo trasových 1-2 hodinových, půldenních a celodenních cyklovýletů. Jsou navrženy především pro cyklovýletníky. Složením více tipů na cyklovýlet vzniká cyklobalíček a je primárně zaměřen na cykloturistu.

Cykloturistický balíček

Soubor sestavených tras, tipů na cyklovýlety, včetně turistických cílů a služeb, například včetně ubytování, stravování, doprovodných relaxačních služeb a programů, dopravy, parkování, průvodce. Cykloturistický balíček může být jako celek naceněn a prodáván jako zájezd konkrétním subjektem se statutem cestovní kanceláře (ojedinělý případ v ČR) nebo se může jednat o kvalitně sestavený a neobchodovaný soubor doporučených tras a tipů na cyklovýlety, zajímavostí a služeb, který jako celek nebo dle vlastního výběru zájemce absolvuje sám a sám si dle vlastního výběru jednotlivé služby zajišťuje nebo nakupuje (dnes nejčastější případ v ČR). Případně se může jednat o kombinaci, kdy garant balíčku služby zajistí a zarezervuje, avšak účastník je platí sám každou jednotlivě tomu kterému poskytovateli služby, přičemž garant nevystupuje v roli cestovní kanceláře.

Jednostopá cesta (singltrail) – stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá motorová vozidla. Její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu, spíše než vedle sebe.

C. Použité zkratky

BMD	- Bezmotorová doprava
ČDV	- Centrum dopravního výzkumu
ČD	- České dráhy, a.s.
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČR	- Česká republika
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
EU	- Evropská unie
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
IDS	- Integrovaný dopravní systém
KČT	- Klub českých turistů
KSS LK	- Krajská správa silnic Libereckého kraje
KÚ LK	- Krajský úřad Libereckého kraje
LK	- Liberecký kraj
MAS	- Místní akční skupina
MD	- Ministerstvo dopravy
MK	- Místní komunikace
MTB	- Mountainbike
MZe	- Ministerstvo zemědělství
NP	- Národní park
NPP	- Národní přírodní památka
NPR	- Národní přírodní rezervace
NNO	- Nevládní neziskové organizace
OD	- Odbor dopravy
OI	- Odbor investic a správy nemovitého majetku

OKPPCR	- Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
OŠMTS	- Odbor školství mládeže, tělovýchovy a sportu
OP	- Ochranné pásmo
ORP	- Obec s rozšířenou působností
ORREP	- Odbor regionálního rozvoje a evropských projektů
OŽPZ	- Odbor životního prostředí a zemědělství
OŠMTS	- Odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu
OZ	- Odbor zdravotnictví
POV	- Program obnovy venkova
PRLK	Program rozvoje Libereckého kraje
PLB	- Přírodní park
PL	- Polská republika
PR	- Přírodní rezervace
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
SO	- Správní oblast
TP	- Technické podmínky
ÚK	- Účelová komunikace
ÚSES	- Územní systém ekologické stability
VKP	- Významný krajinný prvek
OCR	- Organizace cestovního ruchu
SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury

2.2 Úvodem - úloha cyklodopravy a cykloturistiky

Obecná charakteristika

Cyklistika je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí **do oblasti dopravní obsluhy území a oblasti prezentace cykloturistiky**. Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení.

Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové kategorie, neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí. Mezi další výhody jízdy na kole patří jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel. K jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostane tam, kde autem nikoliv, dopravní zácpu může rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole je možné jet od domu až do práce, školy, na úřad, provoz kola má minimální finanční nároky na vaši peněženku, aj. Určité nedostatky samotné cyklistické dopravy lze naopak spatřovat v možnostech bezpečného parkování kol (ochrana před krádežemi, nedostatek kvalitních stojanů, úschoven).

Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.

Cyklistická doprava v širších souvislostech

Aktualizovaný strategický dokument kraje vychází z principu, že za rozvoj cyklistické dopravy je zodpovědná obec/město. Nicméně kraj přijímá spoluzodpovědnost za řešení cyklistické dopravy ve městech a obcích a to už jen tím, že přes město prochází krajské komunikace, ale i dotuje veřejnou dopravu, která významným způsobem ovlivňuje dopravu ve městě.

I když strategický dokument má být především o podpoře cyklistické dopravy, tak poslední evropské trendy ukazují, že by se neměla řešit izolovaně, ale integrovaně spolu s dalšími druhy dopravy.

Strategie řešení dopravy ve městech se má odvíjet od hledání odpovědi na tuto otázku: „*V jaké situaci se město nachází a co z toho má vyvodit?*“

Pro hledání odpovědi je možné vycházet ze širších souvislostí a poznatků, že v současné době žije v urbanizovaných oblastech přibližně 50% celosvětové populace. Toto číslo má ale do roku 2050 dosáhnout až 70%, což odpovídá 6,3 miliardám obyvatel. Z celkového počtu podniknutých cest tvoří cesty v urbanizovaných oblastech 64%, do roku 2050 se však očekává, že se jejich počet ztrojnásobí. To s sebou ponese i výrazný nárůst objemu automobilové dopravy v centrech měst a obcí, což bude závažným problémem, který významně ovlivní životní prostředí obyvatelstva. S malou nadsázkou lze říct, že stávající systémy městské mobility jsou díky své omezené kapacitě blízko zhroucení. Při zachování stávajícího stavu bude v roce 2050 průměrná doba strávená v dopravních zácpách na jednoho obyvatele města činit 106 hodin ročně, což je třikrát více než dnes.

Tento trend se bude týkat v různé míře i měst Libereckého kraje. Proto by města měla svou budoucí politiku řešení dopravy hledat ve výběru odpovídajícího scénáře:

- scénář A – dobrá dostupnost zaměřená na motorovou dopravu,
- scénář B – dobrá dostupnost pro všechny zkvalitněním mobility „krátkého dosahu“,
- scénář C – udržitelná dostupnost s významnými změnami v dopravním chování.

Dnes je situace taková, že plánování dopravy v mnoha případech počítá hlavně s osobními automobily. Jízdní kolo je stále jen alternativou k hlavnímu proudu dopravy a jeho podpora je často možná jen díky mimořádnému nasazení několika málo jedinců na městském úřadě. Ale i když město samotné přijme nový pohled, v praxi se jeho zástupci stále setkávají se zastaralou legislativou, nerovnými podmínkami

financování a především představou, že jízdní kolo patří do lesa, v lepším případě na cyklostezku.

Základní problém je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklodopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují. Důvod tohoto izolovaného myšlení je prostý. Cyklistická a pěší doprava se v naší společnosti stále nebere vážně a její přínosy nejsou zcela pochopeny. Pro ty, kdo se snaží zavádět nové myšlenky a postupy, je jedním z nejtěžších úkolů překonat zavedená kliše. Často slyšíme „Nejsme v Holandsku či v Dánsku, u nás nejsou tak vhodné podmínky“. Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklodopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Nehovoří se tu o cyklonadšencích, ale spíše o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy). Otázky nestojí na tom, jestli cyklistickou a pěší dopravu podporovat či ne, ale jakými prostředky, kdy a kolik to bude stát.

Prosadit **integrováný přístup** znamená vychovávat odborníky s rozšířeným myšlením a mezioborovým přesahem a šířit povědomí o koncepčně dobře zvládnutých procesů a výsledných realizací.

Ve výsledku se tato politika odrazí i ve vhodných podmínkách pro cyklisty, který při své **cestě** z místa bydliště do místa zaměstnání, či školy má:

- k dispozici bezpečnou komunikaci pokud možno přímého směru bez větších převýšení (týká se to jak intravilánu, tak extravilánu),
- možnost na terminálech IDS a na železničních stanicích si kolo bezpečně uschovat a dále pokračovat hromadnou dopravou (v případě, že dojížděková vzdálenost je příliš velká), tzv. intermodalita s kolem,
- možnost u zaměstnavatele, nebo ve škole si kolo bezpečně uschovat a provést odpovídající hygienu, včetně možnosti osprchování se (v případě, že cyklista dojde na kole až do zaměstnání).

Obdobná pravidla platí i pro cyklisty - zákazníky, kteří se potřebují dostat z místa bydliště na nákup, za službami, na úřady apod.

Charakteristika z pohledu rekreační cyklistiky

1. Základní informace o rekreační, turistické a volnočasové cyklistice

Cyklistiku můžeme spojit jak s volným časem, cestovním ruchem, tak s rekreací. Pro zjednodušení terminologie se nejčastěji používá termín rekreační cyklistika, která zastřešuje všechna uvedená spojení.

Předpoklady pro rozvoj rekreační cyklistiky jsou v Libereckém kraji velmi dobré. Krásná krajina s členitým reliéfem, lesy, vodními plochami, nespočtem kulturně-historických a technických památek a spoustou přírodních krás. Rekreační cyklistika má potenciál obohatit naše zážitky v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České republice a přispívá i k rozvoji zaostalejších regionů. K propagaci těchto zajímavých míst by měl aktivně přispět destinační management. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu.

Z pohledu aktualizace strategické dokumentu se jeví jako zásadní příprava národního marketingového projektu „**Česko jede**“, se zaměřením na propagaci cyklistiky & in-line.

2. Typologie rekreačních cyklistů

Očekávání klienta: zážitek v originálním prostředí, spokojenost se službami, preference malých rodinných penzionů, kontakt s místními obyvateli, co dostanu za své peníze?

Existuje mnoho faktorů, podle kterých je možné rozřadit cyklisty do skupin:

1. Typ terénu, povrchu.
2. Délka tras.
3. Jízdy individuální /s rodinou/ s přáteli.
4. Jízdy „na těžko“ nebo „nalehko“.
5. Víkendy/denní jízdy.
6. Frekvence využití automobilu/kola.
7. Využívání ubytovacích zařízení.
8. Frekvence využití vlaku/cyklobusu.
8. Typ kola.
9. Využívání stravovacích zařízení.
10. Místní vs. přesporní.

Typologie rekreačních cyklistů jako klientů:

- **Rodiny s dětmi** - kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště.
- **Méně zdatní (pohodoví) rekreační cyklisté** - nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch.
- **Zdatnější rekreační cyklisté** - okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty. Delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy.
- **Dálkoví cyklisté** - trasy 50 – 100 km, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc „*páteřní trasy s dobrým značením jsou podmínkou, jedeme z místa na místo, často trasy podél řek*“.
- **Terénní cyklisté** - preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu.
- **Sportovně rekreační cyklisté** - vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny. Testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

3. Principy propagace produktu - marketing

Prodej – orientace na efektivní metody – Internet, mobil, online

Příklad Česká republika:

Rozhlas	14 395 552 Kč	Rozhlas	4 743 000 posluchačů
Kampaň v městské dopravě	4 627 771 Kč	Kampaň v městské dopravě	1 883 355 cestujících
Inzeráty v tisku	1 350 000 Kč	Inzeráty v tisku	5 063 000 čtenářů
Akce v obchodních centrech	1 241 309 Kč	Akce v obchodních centrech	27 250 kusů rozdaných materiálů
Internet	1 202 750 Kč	Internet	8 545 527 shlédnutí
Redakční články	844 646 Kč	Redakční články	19 000 000 přečtení

Zdroj. *CzechTourism 2010*

Nejefektivnějším marketingem jsou články, které čtenáři vnímají jako informaci a ne jako reklamu a druhý nejefektivnější výstupem je internet, a to především z pohledu - poměr cena/výkon.

4. Marketing

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního



ruchu pro cyklisty, tzv. „**cyklobalíčků**“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. Cyklobalíčky jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. Nejde přitom jen o samotnou infrastrukturu (cyklostezky), jako spíš o související vybavení a služby, které zpříjemní nebo dokonce umožní její využívání. Jde zejména o vybavení cyklostezek, ale i značených cyklotras s odpočívkami, informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Ubytovací, stravovací zařízení a turistické cíle nabízející služby s přihlédnutím ke specifickým potřebám cyklistů (vhodné jídlo a nápoje, servis, uložení kol atp.) mají možnost získat certifikaci Cyklisté vítání, která uživatelům garantuje rozsah a kvalitu cyklistických služeb. Cílem je vytvoření **certifikačního systému Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty**, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí.

Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je koncipováno jako „cyklobalíček“, tedy materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném místě. Infocentra pak poskytují často jen základní informace, **služby cykloprůvodců** téměř chybí.

Aktivity měst a obcí podporující cestovní ruch se často zaměřují na propagaci architektonických památek, přičemž **cyklisté většinou preferují** jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu cykloturistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci na území více obcí, tedy určitého regionu. Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých cílových skupin dle typologie cyklistů.

Cyklobalíček bude prioritně určen jedné z uvedených skupin, jejím potřebám a zvykům. Délka pobytu by se měla přizpůsobit potenciálu regionu, a to nejen z pohledu pouhé cyklistiky, ale také z pohledu cestovního ruchu, tedy množstvím zajímavých míst.

Přestože dosud neexistují přesná statistická čísla o tom, kolik lidí pro svou dovolenou v ČR využívá kola (prioritně, nebo jen doplňkově), lze jen odhadnout, že **nejpočetnější skupinou u nás jsou cyklisté „pohodoví“**. Stále se ale zvětšuje skupina dálkových cyklistů a terénních cyklistů, kteří se ze skupiny „pohodoví“ po čase rekrutují.

Z pozice samosprávy, resp. jejích správních celků, lze připravit cyklobalíčky jen pro individuály popř. skupiny individuálů. Pro skupiny cyklistů, jejichž cesta je organizována cestovní kanceláří, je **nutná spolupráce s místním subjektem**

zajišťujícím služby cestovního ruchu, nejlépe s incomingovou cestovní kanceláří – zde se nabízí podpora takovéto aktivity formou grantů regionálního charakteru. Většina cyklistů ale po české republice jezdí individuálně či v organizovaných skupinách, kdy roli cestovní kanceláře na sebe bere některý z členů této skupiny.

Potřeby cyklistů v oblasti služeb: infocentra, ubytování, stravování, mapy, propagační materiály, průvodce, půjčovny kol, servisy, úschova nebo odstavení a uzamčení kola, přeprava kol a zavazadel, odpočívadla, stojany na kola.

Ekonomické přínosy cyklistiky

1. Přínosy cyklistické dopravy

Analýza nákladů a přínosů (Cost–Benefit analýza, dále CBA) opatření k podpoře cyklodopravy je poměrně náročný proces, který lze jen těžko zobecnit. I při posuzování záměrů stejného rozsahu panuje značná neshoda v seznamu jednotlivých benefitů a dále v jejich ohodnocení. Navzdory nejednotnosti a nejednoznačnosti všechny zahraniční CBA ukazují, že podpora cyklodopravy ve všech rovinách (od politiky až po infrastrukturu) vykazuje velmi vysoký poměr přínosů vůči nákladům. Dle uvedených studií jsou investice do cyklistické dopravy velmi efektivní, a to hlavně s ohledem na zdravotní přínosy dané jízdou na kole. Studie severské rady ministrů prostřednictvím analýzy nákladů a přínosů ukazuje, že investice vložené do cyklodopravy jsou neefektivněji investované prostředky v rámci dopravy vůbec.

Analýza nákladů a přínosů (CBA) je nástrojem, který slouží k posuzování projektů zejména veřejné sféry. Jeho princip spočívá v tom, že definuje, kvantifikuje a vyčísluje všechny náklady na určitý záměr (např. výstavbu cyklistické infrastruktury) a přínosy tohoto záměru. Výstupy CBA pomáhají při rozhodovacích procesech, CBA sama o sobě však není rozhodovacím nástrojem. V případě posuzování cyklistické infrastruktury nebo jejích prvků, je rozhodující správný výběr parametrů nákladů a přínosů a jejich ocenění. Výběr parametrů se liší s měřítkem záměru, je různý pro infrastrukturu jako celek nebo např. cyklistický pruh v konkrétní ulici. Dále je nutné zvolit časový horizont, ke kterému se porovnání provádí a cílový stav neboli změna oproti nulové variantě. Zadání pak optimálně zní – CBA pro zvýšení podílu cyklodopravy v konkrétním městě z 10 % na 20 % v horizontu 20 let. Zatímco náklady není většinou složité definovat, ani ocenit, u přínosů je to složité a ne všechny studie řešící tuto tematiku pracují se stejným seznamem parametrů.

Mezi náklady patří zejména:

- náklady na výstavbu cyklistické infrastruktury;
- na její údržbu;
- příp. náklady na reklamu, propagaci, osvětu.

Obvykle není obtížné určit „investora“ těchto nákladů. Náročnější je identifikace i kvantifikace benefitů (přínosů). V případě cyklistických opatření se nejčastěji pracuje s následujícími parametry:

- zvýšení bezpečnosti, tj. snížení nehodovosti, snížení počtu obětí, zraněných a hmotných škod při dopravních nehodách;
- zvýšení odolnosti organismu cyklistů pravidelným pohybem (jízdou na kole) – snížení pravděpodobnosti výskytu závažných a/nebo dlouhodobých nemocí, snížení výskytu méně závažných a/nebo krátkodobých nemocí;
- zkrácení cestovního času, tj. úspory času;

- snížení výskytů dopravních kongescí, tj. úspory času;
- nižší náklady uživatelů na pořízení a provoz dopravního prostředku (kolo oproti osobnímu automobilu);
- snížení hluku a exhalací;
- nižší náklady na parkování osobních automobilů;
- atraktivita lokality – růst cen nemovitostí v místě vybudované infrastruktury (může souviset i s cykloturistikou).

Zatímco v případě nákladů není problém určit „toho, kdo platí“, u benefitů je to obtížnější. Obecně těží z benefitů společnost a stát ve formě finančních úspor. Konkrétně je to např. sektor zdravotnictví ve formě nižších výdajů za léčení následků nehod, léčení závažných i méně závažných chorob (ke kterým přispívají exhalace a hluk z dopravy) a obezity. Uživatelé naopak profitují z nižších výdajů na dopravu a zkrácení cestovního času. Dále mohou být příjemci města a obce, a to kvůli vyšší kvalitě a atraktivitě života (a tím pádem vyšší ceny nemovitostí), kterou přináší nižší podíl osobní automobilové dopravy a vyšší podíl cyklistů.

Přestože různé CBA zpracované různými autory pro různá evropská města nepoužívají stejné položky přínosů – benefitů (viz výše), je zřejmé, že **největším přínosem cyklodopravy jsou její zdravotní dopady vyvolané pravidelným pohybem.**

Pozitivní dopad cyklistiky na úmrtnost a nemocnost byl prokázán v řadě studií. Například Andersen a kol. (2000) dokumentují 28 % pokles míry úmrtnosti u lidí, kteří pravidelně dojíždí na kole do práce. Nicméně tato studie nezahrnuje příležitostnou fyzickou aktivitu a výsledky byly statisticky signifikantní jen pro muže. Barengo et al. (2004) zjistili významné snížení výskytu kardiovaskulárních nemocí a celkové úmrtnosti u mužů a žen, kteří ve volném čase měli alespoň 15 minut fyzické aktivity. Podobné výsledky publikovali Hu et al. (2004), kteří dospěli k závěru, že pravidelná denní chůze nebo cyklistika do a z práce může snížit celkovou mortalitu a mortalitu v důsledku kardiovaskulárních chorob u pacientů s cukrovkou typu 2. Cavill a Davis (2003) odhadli snížení rizika úmrtí na kardiovaskulární onemocnění o 9 % pro muže, kteří vykazovali pravidelnou volnočasovou fyzickou aktivitu a o 21 % pro osoby, které uváděly vysokou fyzickou aktivitu ve svém volném čase. Tyto výsledky jsou již upravené o vlivy věku, BMI (body mass indexu), krevního tlaku, hladinu cholesterolu, vzdělání, kouření a dokonce i o způsob dojíždění do práce.

Světová zdravotnická organizace (WHO, 2002) udává následující hodnoty přínosů pravidelné fyzické aktivity v rozsahu minimálně 30 minut denně: 50 % snížení rizika vzniku kardiovaskulárních chorob, diabetes (bez závislosti na inzulínu) a obezity; 30 % snížení rizika vzniku vysokého krevního tlaku; pokles krevního tlaku u osob trpících vysokým krevním tlakem; příspěvek k zachování kostní hmoty, a tedy ochrana před osteoporózou; zlepšení rovnováhy, koordinace, pohyblivosti a vytrvalosti; nárůst sebeúcty, snížení mírné až střední úrovně vysokého krevního tlaku a zvýšení všeobecné psychické pohody.

Další chorobou, u které epidemiologické studie prokázaly závislost mezi nižším rizikem onemocnění a pravidelným pohybem, je rakovina tlustého střeva. Jak uvádí

Cavill a Davis (2003), fyzická aktivita má ochranný vliv před onemocněním touto závažnou chorobou. Riziko onemocnění se snižuje v průměru o 40–50 %. Ukazuje se, že fyzická aktivita dále snižuje riziko onemocnění rakovinou prsou, a pravděpodobně i rakovinou plic, avšak evidence dokládající tento vztah není konzistentní.

Fyzická neaktivita je dále jedním z hlavních rizikových faktorů onemocnění cukrovkou typu 2 a dle různých epidemiologických studií zvyšuje riziko tohoto onemocnění o 33–50 % (Cavill a Davis, 2003).

2. Přínosy cykloturistiky

Přínosy cykloturistiky mohou být významné zejména ve venkovských oblastech. Studie prokazují, že cykloturistika už není pouze okrajovou tržní záležitostí. V Německu a Rakousku představují cykloturisté 3 % všech turistů a 5 % příjmů z cestovního ruchu. V EU celkem jdou 3 % všech přenocování na vrub cykloturistů, v regionech jako Porýní-Falcko v Německu je to až 10 %.

Na základě nového počítačového modelu „The Cycle Tour Demand Forecast Model“ vyvinutého v rámci studie o síti EuroVelo na zakázku Evropského parlamentu lze konstatovat, že nová německá cyklotrasa vygeneruje díky přenocováním, stravování a dalším službám v průměru na 76 mil. eur ročně.

Podle posledního dostupného výzkumu o cyklistice v ČR odpovědělo 53 % respondentů, že v uplynulých 6 měsících jezdili na kole. To dokazuje masovou oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v ČR. Odhadovaný obrat cykloprůmyslu je podle oborové asociace ASPK téměř 5 miliard Kč (prodej jízdních kol vč. vybavení).

2.3 Ukotvení cyklistiky ve strategických dokumentech

Evropské strategické dokumenty

- **EVROPA 2020 – Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění** (2010). Strategie stanovuje úkoly Komise, které hodlá v budoucnosti na úrovni EU realizovat, a dále stanoví úkoly, které je třeba provést na vnitrostátní úrovni.
- **Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu** {SEK(2009) 1211}, {SEK(2009) 1212} Téma č. 1 – podpora integrovaných politik. Integrovaný přístup může nejlepším způsobem řešit komplexnost městských dopravních systémů, otázky správy věcí veřejných a napojení měst a jejich okolních oblastí nebo regionů, provázanost druhů dopravy.
- Základním dopravně-strategickým dokumentem EU je dokument Evropské komise Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkureschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (2011), zkráceně **Bílá kniha o dopravě**¹, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050. Cyklistická doprava je v rámci tohoto dokumentu řešena v rámci iniciativ „Práce v oblasti bezpečnosti dopravy: záchrana tisíců životů“ a „Podpora udržitelnějšího chování“ (iniciativy 16 a 27):
 - 16. 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.
 - 27. 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“.
- **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.

¹ Bílé knihy Komise jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost společenství v určité oblasti. V některých případech Bílá kniha následuje po vydání Zelené knihy, která formuluje klíčové otázky a jejímž cílem je zahájit proces konzultací, o daném tématu na evropské úrovni. Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem.

Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.

- **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).
- **Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020** (2010/2235(INI)), ze kterých jsou pro cyklistickou dopravu důležitá zejména tato doporučení:
 - 54. 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;
 - 58. vítá skutečnost, že 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;
 - 100. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů.

Národní strategické dokumenty

- **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky** pro léta 2013 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- **Dopravní politika ČR pro období 2014–2020** s výhledem do roku 2050.
- **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020**, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců
- **Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020** usnesením vlády č. 220/2013 ze 27. 3. 2013, č. 344

- **Strategie regionálního rozvoje ČR 2014 – 2020, usnesení vlády ze dne 15. 5. 2013**

Další koncepční dokumenty Libereckého kraje

- Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013, 294/09/ZK ze dne 29. 9. 2009.
- Koncepce BESIP v LK (11/2003 usnesení 366/03/ZK dne 18.11.2003 – každoroční vyhodnocení) – poslední 03/2012 – usnesení 465/12/RK dne 27.3.2012, součástí byl i Vývoj dopravní nehodovosti v LK a Strategie BESIP v LK.
- Roční plán BESIP LK – každoročně, poslední 01/2012 – usnesení 117/12/RK dne 24. 1. 2012.
- Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji – Technické a ekonomické zhodnocení problémů a záměrů rozvoje cyklistické dopravy včetně stanovení priorit etapizace řešení (VANER, 2007).
- Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 – 2020, schválen usnesením č. 336/12/ZK dne 25.9.2012 - <http://regionalni-rozvoj.kraj-lbc.cz/page1885>).
- Program rozvoje Libereckého kraje 2014 – 2020, 04/2014 – usnesení 359/14/ZK dne 23. 9. 2014.
- Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje (5/2002), aktualizace (4/2015).
- Registr cyklotras v Libereckém kraji – každoroční aktualizace (2014).
- Zásady organizace sítě cyklotras v Libereckém kraji (2003).
- Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje (06/2003, aktualizace 06/2007, <http://kultura.kraj-lbc.cz/page414>).
- Strategie rozvoje dopravní infrastruktury Libereckého kraje (10/2002).

2.4 Způsob řízení / koordinace cyklistické dopravy

Jak již bylo zmíněno v kapitole 2.2 aktualizovaný strategický dokument kraje vychází z principu, že za rozvoj cyklistické dopravy je zodpovědná obec/město. Nicméně kraj přijímá spoluzodpovědnost za řešení cyklistické dopravy ve městech a obcích a to už jen tím, že přes město prochází krajské komunikace, ale i dotuje veřejnou dopravu, která významným způsobem ovlivňuje dopravu ve městě. Rovněž dokument počítá s tím, že část zodpovědnosti padá i na stát.

Národní úroveň

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR je koordinována především Ministerstvem dopravy ČR. Opatření ostatních resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a

jeho příspěvkové organizace Agenturu CzechTourism s tematikou cykloturistiky, Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví s tematikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Úlohou **státu** je pak vytváření legislativního rámce, a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky prostřednictvím národní Cyklostrategie.

Krajská úroveň

Současnou úlohou Libereckého kraje je finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cykloturistiky a cyklistické dopravy na území kraje, vytváření podmínek pro budování a udržitelnost komunikací pro cyklisty (cyklostezek), zřízení funkce krajského cyklokoordinátora s nutnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, vytváření víceletých programů na podporu cykloturistiky a cyklistické dopravy. Kraj má plnit svoji koordinační úlohu zejména u vybraných strategických směrů cyklodopravy LK, dálkových cyklotras, tematických cyklokoridorů a cyklokoridorů regionálního významu.

LK nevyklučuje v následujících letech, že bude nositelem realizace strategických směrů LK, zpracovatelem projektových dokumentací. V dalších letech není vyloučené založení servisní organizace pro strategické směry cyklodopravy LK za účasti kraje pro další rozvoj těchto cyklotras a jejich údržby.

Opatření organizačního charakteru jsou hodnocena prostřednictvím tří stěžejních koordinačních záležitosti:

- Existence **pozice krajského cyklokoordinátora.**
- Existence **pracovní skupiny na kraji.**
- Existence **akčního plánu** a finančního nástroje.

V tomto kontextu bylo v polovině roku 2009 na odboru dopravy zřízeno nové funkční místo „cyklokoordinátora“. Kraj má dále k dispozici pracovní skupinu pro podporu cyklistiky, která připravuje a realizuje rozvoj cyklistiky na území LK za účasti:

- odbor regionálního rozvoje a evropských projektů (ORREP);
- odbor dopravy (OD);
- odbor životního prostředí a zemědělství (OŽPZ).
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (OKPPCR);
- odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu (OŠMTS)
- odbor zdravotnictví (OZ)
- odbor územního plánování a stavebního řádu (OÚPSŘ)

Klíčovou roli hraje resort dopravy a resort cestovního ruchu.

Resort dopravy, který se věnuje koordinaci cyklodopravy, spravuje Registr cyklotras Libereckého kraje, který obsahuje systém dálkových cyklotras, který je doplněn

tématickými cyklokoridy a cyklokoridory regionálního a místního významu. Resort cestovního ruchu se věnuje marketingu cykloturistiky.

Existuje také Dotační fond na podporu rozvoje cyklodopravy.

Místní úroveň

Zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy mají obce, které mají podporu státu a Libereckého kraje. Významnou roli hraje politická vůle dané obce řešit cyklistickou dopravu.

Cílem obcí je:

- zvýšit počet cyklistů,
- vytvořit podmínky pro mobilitu,
- zajistit bezbariérovost na trase,
- vytvořit zázemí v cíli,
- realizovat kampaně,
- vytvořit zázemí pro odpočinek.

K naplnění cílů je třeba:

- politická vůle,
- stanovení konkrétních specifických opatření ve prospěch cyklistické dopravy, schválené zastupitelstvem obce,
- aktualizace územních plánů,
- provádět průzkumy dopravního chování obyvatel.

V případě města, je důležité vytvořit pozici **místního cyklistického koordinátora**, který řídí **aktivní podporu cyklistické dopravy**.

Další úkoly a specifika jsou popsána na serveru www.cyklomesta.cz.

2.5 Cyklistická infrastruktura

Cyklotrasy ve volné krajině

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. Při výstavbě jsou často limitující majetkové vztahy, tedy dostupnost informací o vlastnících a jejich kladný postoj k zamýšlené investici. V Libereckém kraji jsou právě tyto majetkové vztahy často limitující při budování dálkových koridorů.

Liberecký kraj má na svém území mnoho řek, říček a potoků. Již nyní podél některých z nich vedou cyklotrasy. Potenciál údolí a řek však není dostatečně využit tak, jako je tomu např. v sousedním Německu. Síť tras podél řek a potoků, jež patří náročností k těm pro cyklistiku nejvhodnějším, totiž není vzájemně propojena.

V zastavěném území je třeba pečlivě rozlišovat mezi potřebami každodenní cyklistické dopravy (rychlé a přímé trasy často v hlavním dopravním prostoru) a rekreační cyklistiky s nižším důrazem na rychlost a zvýšeným důrazem na atraktivitu a bezpečnost (například segregované cesty parkem nebo podél vodního toku).

Na každou cestu (koridor, či trasu) je tak možné se dívat i z pohledu zajištění podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Mezi takové možnosti podpory lze zahrnout následující možnosti:

- **Bezúplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku.** Státní organizace Správa železniční dopravní cesty sice nemůže bez souhlasu vlády bezúplatně převádět majetek železniční dopravní cesty na třetí osobu, ani učinit majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, předmětem vkladu do jiné společnosti, zástavního práva, ručení nebo kupní smlouvy. Tento majetek též nelze postihnout výkonem rozhodnutí, nicméně od 1. 6. 2008 byl rozšířen par. 20 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb. o možnost bezúplatného převodu majetku, podmíněného souhlasem vlády.
- **Podpora vedení cyklistické infrastruktury podél železnic, vodních toků a na protipovodňových hrázích.** Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují železniční nebo protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci. Zároveň je třeba zajistit to, aby takovouto účelovou komunikaci, kde cyklistická doprava dominuje, bylo možno financovat z prostředků SFDI vyhrazených na cyklostezky.
- **Využití lesních a polních cest:** Komunikace není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizací dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy, Jedná se o výstavbu či údržbu stávajících účelových komunikací (polní a lesní cesty). Tyto komunikace nejsou označeny značkou C8 a C9. Komunikace mohou být jak zpevněné, tak nezpevněné. Cyklotrasa bude využívat stávající (upravenou) nebo novou cestu, kterou mohou využívat i cyklisté. V určitých lokalitách může být vybudována tzv. trasa pro terénní cyklistiku.
- **Polní cesty.** Síť polních cest využívaných pro hospodářské účely i jako spojnice sousedních sídel vznikala již ve středověku. V historické době existovalo daleko větší množství cest, protože každý hospodář potřeboval mít přístup na své pole a do okolní krajiny. Polní cesty se využívaly také při

cestách na návštěvy, za zábavou, do kostela nebo do města na trh. Z určité části bývalých cest se postupem času vyvinuly zpevněné meziobecní silnice, část cest zůstala v lepším či horším stavu zachována dodnes a určitá část cest také zcela zanikla nebo alespoň zarostla travou a náletovou vegetací. Obnova polních cest na venkově je důležitá především pro zachování a obnovení přístupu lidí do okolní krajiny, zemědělskou činnost a v neposlední řadě také pro rekreaci a cestovní ruch včetně cyklistiky.

- **Lesní cesta** je v českých pravidlech silničního provozu zmíněna jako druh účelové komunikace. Lesní cesta je termín vyhrazený pro komunikace sloužící primárně lesnímu hospodářství; turistickým a jiným veřejným účelům slouží kromě nich ještě lesní stezky a lesní pěšiny. Zatímco silnice procházející lesem se nepovažuje za součást lesa, na lesní cesty se zpravidla vztahuje lesní zákon. Některé lesní cesty patří přímo vlastníkovi lesa, některé patří jiným vlastníkům. Lesní cesty jsou v České republice definovány a kategorizovány v ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť (3/1996). Ta rozděluje lesní cesty do 6 skupin, tedy na lesní cesty 1. až 4. třídy (zkratky 1L až 4L), lesní stezky a lesní pěšiny.

Vedení cyklotras v zastavěném území

Podpora cyklistické dopravy je většinou spojována s výstavbou segregované infrastruktury, která je řešena v přidruženém prostoru pozemní komunikace anebo samostatně. Nicméně jak ukazuje vývoj v západní Evropě, cyklistickou dopravu je nutno řešit také integrovaně v hlavním dopravním prostoru pozemní komunikace spolu s motorovými vozidly a to zejména tam, kde není možné vybudovat samostatnou oddělenou cyklostezku.

Priorita rozvoje cyklistické dopravy nespočívá tedy jen v řešení nabídky kvalitní infrastruktury v podobě značených tras, tj. „průjezdů územím“, ale především v umožnění plošné dopravní obsluhy tohoto území. „Odvedení“ cyklistů z vozovek do přidruženého prostoru bez rozmyslu, a to i tam, kde by forma jízdního pruhu v hlavním dopravním prostoru byla vhodnější a dokonce bezpečnější, je mnohdy velmi nešťastným řešením.

Model integrace cyklistů do provozu lze sledovat především ve vysoce urbanizovaných sídlech, kde je minimum prostoru pro vytváření samostatných dělených koridorů a kde je jakékoliv separování navíc i nevhodné (Berlín, Paříž, Bern, Londýn atd.). Díky těmto opatřením spojeným s vhodně nastavenou dopravní politikou lze každoročně sledovat až stoprocentní nárůst intenzit cyklistické dopravy, což má pozitivní vliv na dopravu celkovou.

Základní technické parametry

A. Značení tras

Dle metodiky Klubu českých turistů se v ČR používají dva hlavní typy cyklistického značení podle toho, zda jde o trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. silniční cyklotrasy) nebo o trasy vedoucí převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. terénní cyklotrasy). Na těchto trasách se používá pásové značení, většinou je to na území národních parků a CHKO.

Oba druhy cyklistických tras jsou voleny tak, aby umožňovaly použití i turistických (krosových) kol, nikoliv jen kol horských (není-li dále v textu uvedeno jinak). Pro popis značení cyklotras byl použit jako podklad „*Systém značení turistických tras v České republice*“, vydaný Klubem českých turistů v Praze z roku 2010.

Nově byl vytvořen na jaře 2012 Českou mountainbikovou asociací (ČEMBA) „*Koncept značení MTB tras v ČR*“, který má pod záštitou Čemby doplnit stávající systém cyklistického silničního a pásového značení KČT, nikoli ho dublovat.

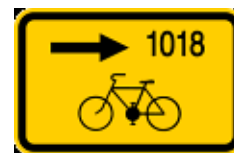
Cykloturistické (cyklistické) trasy značené silničním způsobem, používají žlutých směrových tabulek o rozměru 200 x 300 mm s černým piktogramem kola a číslem cyklotrasy v záhlaví. Místo šipek se používá směrových tabulek s černou šipkou v příslušném směru.



IS 21a
Směrová tabulka (přímo)

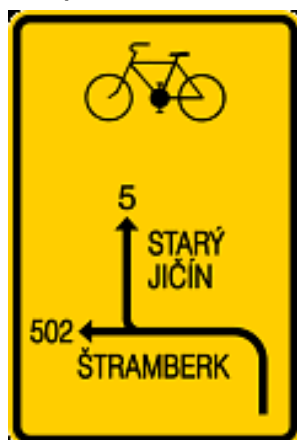


IS 21b
Směrová tabulka (vlevo)



IS 21c
Směrová tabulka (vpravo)

Na některých orientačně složitějších úsecích nebo křižovatkách bývá použita i tzv. návěst před křižovatkou, zobrazující schéma křižovatky v daném místě a další průběh cyklotrasy nebo jiných navazujících cyklotras.



IS 20

Návěst před křižovatkou

Na počátku trasy a na křižovatkách cyklotras jsou umístěny směrové tabule, kde jsou navíc uvedeny i údaje o názvech a kilometrových vzdálenostech dalších cílů na trase.



IS 19b

Směrová tabule (s dvěma cíly)

Všechny tyto cykloznačky nalezneme umístěné na zvláštních sloupcích, sloupech veřejného osvětlení nebo instalované pod silničními dopravními značkami.

Cykloturistické trasy značené turistickým, terénním způsobem používají stejné pásové a tvarové značky jako u tras pro pěší turistiku, ale s obrysovými rozměry 140 x 140 mm a se žlutými upozorňovacími pruhy. Barevné označení používá čtyř základních barev, tj. červenou, modrou, zelenou a bílou (na mapách značená žlutou). Rozdělení tras podle použitých barev:

- hlavní, označení červenou a modrou barvou,
- vedlejší, označení zelenou barvou,
- doplňkové, označení bílou barvou.



Cykloturistická
pásová značka a šipka

Součástí turistického značení jsou i směrovky, které na jednotlivých informačních místech značené trasy průběžně informují o vzdálenostech k různým cílům. Cyklistické směrovky jsou žluté se zpravidla dvouřádkovým textem, vzdálenější místo je na druhém řádku, v záhlaví je uvedeno, př.: Cyklotrasa KČT č. 6075.



Cykloturistická směrovka

Pro cykloturistické značení není používána taková hustota jako u značení pěšího. Z toho důvodu ne všechny křižovatky cest jsou vybaveny značkami. Pokud trasa vede

po hlavní silnici, asfaltové nebo zpevněné cestě, tak neodbočuje bez vyznačení na vedlejší a povrchově horší cesty.



B. MTB značení

Se zvyšujícím se počtem terénních cyklistů vyvstala nutnost řešit systémově i MTB značení. V rámci metodiky značení KČT už terénní trasy značku měly, byl to takový lichoběžník ve čtverečku. Bylo jím ale vyznačeno jen několik málo tras v ČR a tento typ značení ani nebyl nijak prezentován, proto ho čeští cyklisté až na výjimky neznají. Například takto byla vyznačena příhraniční trasa Iron Curtain Greenway. Značení, které vzniklo v rámci projektu o.s. Oživení, nebylo poté předáno KČT a tak jeho údržba neprobíhá.

Na jaře letošního roku přišla Česká mountainbiková asociace (ČEMBA) s návrhem jednotného MTB značení v ČR pod názvem „Koncept značení MTB tras v ČR“. Tento systém by měl doplnit stávající systém cyklistického silničního a pásového značení KČT. Podle předběžných jednání by jeho garantem na národní úrovni měla být ČEMBA s rolí podobnou jako má u silničního a pásového značení KČT.

MTB značení dle návrhu Čemby zahrnuje několik značek, které svojí barvou i počtem šipek vypovídají o typu a náročnosti trasy:

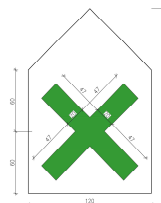
Dělení MTB tras podle barev:

červená - značí se jí dálkové a páteřní trasy

modrá - značí se jí delší trasy regionálního charakteru

zelená - značí se jí trasy místního charakteru

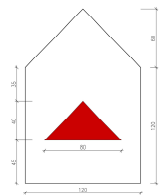
žlutá - značí se jí trasy místního charakteru a spojky mezi ostatními MTB trasami



Značení obtížnosti MTB trasy:

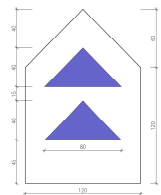
lehká

- MTB značka s 1 šipkou
- pozvolné stoupání a klesání
- technicky nenáročný povrch
- širší stezky



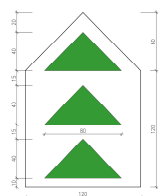
střední

- MTB značka se 2 šipkami
- prudká stoupání a klesání
- členitý povrch
- úzké stezky

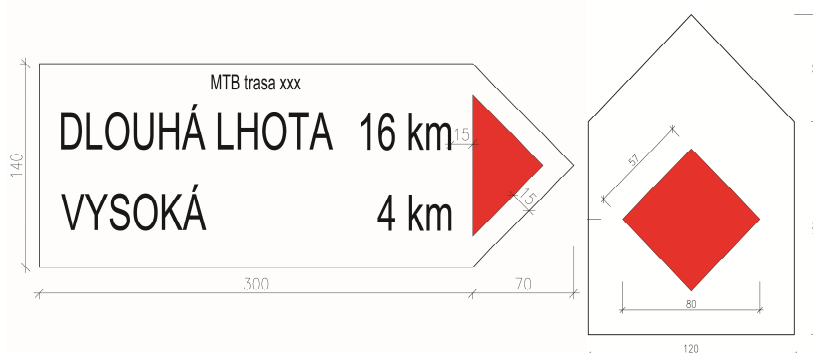


těžká

- MTB značka se 3 šipkami



- velmi prudká stoupání a klesání
- technicky náročný povrch
- úzké stezky v exponovaných polohách



C. Typy konstrukcí

Typy konstrukcí vychází z dopravního významu komunikace a předpokládané třídy dopravního zatížení. Měl by odpovídat technickým normám a předpisům. Klíčovým faktorem při budování komunikací pro cyklisty bývá cena. Ta je z velké míry závislá na vhodném návrhu typu konstrukce. Materiály a tloušťky jednotlivých vrstev krytu a podkladních a ochranných vrstev lze volit dle Katalogu vozovek z TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací. Pro návrh konstrukce vozovky lze použít i jiné k tomu určené metodiky a softwary. Vždy je třeba zohlednit řadu faktorů, jež mají vliv na volbu vhodného konstrukčního typu a skladby navrhované vozovky v konkrétních místech staveb (zejména technické, technologické, inženýrsko-geologické, společensko-ekonomické a ekologické). Lze využít i alternativní způsoby zajištění sjízdnosti v území, např. dřevěné stezky nad podmáčenou půdou, nebo časté sekání travního porostu na úsecích přes louky a pastviny.

Rozdělení dle krytové vrstvy:

- Asfaltové krytové vrstvy (kryt netuhý)
- Dlážděné krytové vrstvy
- Cementobetonové krytové vrstvy (kryt tuhý)

Ostatní typy krytů:

- GLORIT
- DOROSOL
- Systém GUTZWILLER
- R-materiál
- Penetrační makadam

- Asfaltové nátěry
- Kalený štěrk

Podrobné informace k jednotlivým krytovým vrstvám je možno také dohledat v dokumentu „Technologie výstavby cyklistických komunikací“, který byl pořízen v rámci projektu SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 2011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). V rámci každého druhu povrchu cyklistické komunikace je uveden obecný přehled, orientační náklady a příklady (v deseti případech jsou uvedeny detailnější informace).

Při návrhu konstrukce cyklistických komunikací je třeba brát totiž v úvahu, že jsou často navrhovány nejen s ohledem na zatížení a druh dopravy, ale také na požadavky dotčených orgánů, jako Povodí, či Správy CHKO. Proto se často stává, že cena za výstavbu cyklostezky se příklad od příkladu výrazně liší.

Pro odhad finančních nákladů na zbudování cyklostezky je třeba vzít v úvahu jednak stavební náklady cyklostezky samotné, náklady na přípravu a náklady na výkup pozemků pro cyklostezku. V následujících odstavcích je popsán rozbor těchto nákladů a zároveň jednoduchý postup, jak se rychle dopracovat k odhadu ceny cyklostezky.

Celkové investiční náklady tedy jsou součtem:



3 Analýza měst z pohledu cyklodopravy v rámci dotazníkového šetření – 03/2014

Jak již bylo napsáno v kapitole 2.2.2., aktualizovaný strategický dokument kraje vychází z principu, že za rozvoj cyklistické dopravy je zodpovědná obec/město.

Pokud má ovšem kraj podporovat cyklistickou dopravu ve městě, pak potřebuje znát, jak se na tento druh dívá město, jak město vnímá dopravu jako celek a jaké jsou jeho potřeby ve vztahu k cyklistické dopravě. Za tím účelem bylo provedeno dotazníkové šetření. Jeho principy byly nejprve vysvětleny na pracovním semináři dne 29.1.2014 a následně byla městům a obcím LK zaslána níže sada otázek, které jsou uvedeny v příloze 10.1. V téže příloze jsou uvedeny i odpovědi.

Shrnutí odpovědí z dotazníkového šetření 03/2014

Cílem kapitoly 3 (Analýza měst z pohledu cyklodopravy) je především provedení určité sebereflexe podpory cyklistické dopravy ze strany měst. Prioritou není získat přehled o současném stavu, ale porovnání tohoto stavu s principy a předpoklady, na kterých stojí podpora cyklistické dopravy v České republice a tudíž i v Libereckém kraji.

Základní předpoklady jsou:

1. Zodpovědnost za rozvoj cyklistické dopravy má obec/město.
2. Obce/města mají k dispozici podporu od státu a z Libereckého kraje, kteří přijímají spoluzodpovědnost za podporu cyklistické dopravy.

Hlavní zodpovědnost za konkrétní opatření pro podporu cyklodopravy mají tedy obce/města. Pro úspěšnou implementaci je pak identifikováno sedmi klíčovými podmínkami, které jsou spojeny s podporou cyklistické dopravy. Ta jsou následující:

1) **Mít politickou vizi.** Každá strategie vychází z politické vize, která odpovídá na základní otázku: „*Jak chci, aby moje město vypadalo?*“ A tato otázka se vztahuje i na dopravu. Obce/města si mohou vybrat ze tří scénářů, ze kterých pak vychází všechna další politická rozhodnutí: Scénář A – dobrá dostupnost zaměřená na motorovou dopravu. Scénář B – dobrá dostupnost pro všechny z kvalitním mobility „krátkého dosahu“. Scénář C – udržitelná dostupnost s významnými změnami v dopravním chování. Toto rozhodnutí s sebou nese vypracování strategického dokumentu, který zahrnuje i akční plán s jasně definovaným rozpočtem.

2) **Aktualizovat ÚZEMNÍ PLÁN, jako významný nástroj pro naplnění vize.** Jak ale má vypadat zadání územního plánu? Má být založen na hybnosti aut, nebo na hybnosti lidí? Má být založen na návratu života do města anebo na další expanzi města a tím i růstu dopravy?

3) **Mít k dispozici průzkumy dopravního chování obyvatel.** Vize musí být spojená s konkrétními čísly, tak aby obec/město znalo stávající stav a mohlo si vytyčit svůj cíl, jak chce změnit mobilitu obyvatel. Většina obcí/měst danou statistiku postrádá, tudíž ani nemůže stanovovat konkrétní měřitelné cíle. Kolik obcí/měst se může pochlubit kvalitními průzkumy srovnatelnými navzájem?

4) **Mít zpracován generel (studii) cyklistické dopravy „nové generace“.** Hodně měst má generel, ale ve většině případů se s nimi pracuje ad-hoc. Generely „nové generace“ se vyznačují novým přístupem při plánování cyklistické dopravy. Je postaven především na principech budování cyklistické infrastruktury, než na stanovení konkrétních opatření. Mezi hlavní zásady patří tato:

- Přednost integrace před segregací (tj. zařazení cyklodopravy do hlavního dopravního prostoru)
- Opatření mají sloužit k cílenému růstu používání jízdního kola
- Zvýšení atraktivity jízdního kola jako každodenního dopravního prostředku
- Využití nízkonákladových opatření
- Postupný výběr úseků k realizaci

Opatření pro cyklisty se bude realizovat dle těchto pravidel:

- Na významných městských třídách budou budována opatření pro cyklisty,
- zbylé ulice, na kterých nebudou budována opatření pro cyklisty, budou výhledově zklidněny v režimu zón 30, případně jako obytné či pěší zóny,
- cyklisté nebudou ve společném provozu s pěšími (výjimky jsou samozřejmě možné),
- pokud jede cyklista podél hlavní ulice, má mít stejná práva přednosti, jako by jel po vozovce,
- cyklistická infrastruktura bude zpravidla jednosměrná, vedená po pravé straně ulice ve směru jízdy.

Každý generel musí být nutně spojen s finančním rozpočtem a harmonogramem prací.

5) **Město se bez cyklokoordinátora neobejde.** Cyklokoordinátor hlídá, aby vše, co je napsané v generelu (viz bod 4) bylo naplňováno. Ale jeho úlohou by mělo být mnohem více. On by právě měl být jednou z osob, která na úřadě města bude systematicky pracovat na „politické vizi“ (viz bod 1), na změně podílu přepravní práce (viz bod 3). V českých podmínkách přitom narážíme na problém, který se týká všech českých měst. Na jakém odboru by vlastně takový člověk měl pracovat? Ideálně by ve městě měl být založen odbor mobility, který bude řešit realizaci strategických dokumentů města a jehož úkolem bude dostat problematiku řešení mobility obyvatel města do správní agendy. Problematika mobility zatím není zcela dobře začleněná do české legislativy. Tato systémová změna, která proběhla v mnoha zemích, nás teprve čeká.

6) **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.** Pokud má město zpracován kvalitní generel, pak je třeba řešit cyklistickou infrastrukturu v koridoru krajských komunikací. Krajská cyklostrategie tak přináší odpovědi, jak řešit problémy s budováním cyklistické infrastruktury na silnicích I., II., III. třídy, jak řešit křížení s těmito komunikacemi, či řešení intermodality apod.

7) **Budování značky cykloměsta.** I když si to možná neuvědomujeme, i cyklistická doprava potřebuje svůj marketing. Město dělá řadu opatření, ty je potřeba vysvětlit a vyvolat o nich veřejnou debatu. Krajská cyklostrategie pak přináší nástroje, jak řešit propagaci a na městě je, aby si vybralo, co z toho bude realizovat.

4 Základní dělení cyklistických tras

4.1 Kategorizace sítě cyklistických tras podle druhu

Podle trasování, geografické polohy a dopravního významu lze rozlišovat následující druhy cyklistické trasy, cyklokoridoru:

- **evropská síť dálkových tras EuroVelo** je projektem Evropské cyklistické federace (ECF). Projekt rozvíjí 14 transevropských cyklotras s celkovou délkou na 70000 km (45000 km je již zrealizovaných, zbytek má být zrealizován do 2020). EuroVelo jsou vedeny po existujících či plánovaných dálkových cyklotrasách, které splňují stanovené podmínky. Základním pravidlem vedení tras EuroVelo je přímot a propojení hlavních měst států a regionů a atraktivita a bezpečnost trasy. Podstatnou část této sítě tvoří již stávající národní, regionální či místní cyklotrasy. Existuje jednotná forma značení logem EuroVelo, spočívá v označení číslem a logem na modrém podkladu v kruhu 12 žlutých hvězdiček, názvem trasy a názvem sítě tras (EuroVelo).



Implementaci evropských tras na národní úrovni mají na starosti jednotlivá koordinační centra EuroVelo v jednotlivých zemích, proznačení tras v terénu jsou v kompetenci krajů a obcí. Koordinací tras EuroVelo v České republice byly pověřeny Nadace Partnerství (člen ECF) a Centrum dopravního výzkumu.

Přes území ČR vedou celkem 4 trasy EuroVelo v celkové délce 2100 km:

1. EuroVelo 4 : trasa střední Evropou : Roscoff – Kyjev (4000km).
2. EuroVelo 7 : Sluneční trasa : Nordkapp – Malta (7409 km)
3. EuroVelo 9 : Balt – Jadran : Gdaňsk – Pula (1930 km)
4. EuroVelo 13 : Stezka železné opony : Barentsovo – Černé moře (9000 km).



- **dálkové cyklotrasy v ČR** jsou mezinárodní trasy, které procházejí alespoň dvěma státy a mají délku alespoň 100 km, případně vnitrostátní cyklotrasy, které mají délku alespoň 150 km. Cílem je přivádět turisty ze zahraničí, spojují vzdálené cíle, plní funkci rekreační, propojuje turisticky atraktivní cíle na trase. U dálkové cyklotrasy se předpokládá jednotné číslo trasy, popř. logo ve své celé délce a koordinovaný marketing. Dálková cykloturistika přivádí návštěvníky do regionů, které by během své návštěvy a při cestování jinými dopravními prostředky s největší pravděpodobností ani nenavštívili. Do této kategorie patří v Libereckém kraji cyklotrasy s číslem KČT: 14, 15, 17, 20, 21, 22, 25.

Všechny mají označení jedním číslem KČT v celé délce a 3 mají i své logo a název. Tyto trasy mají i charakter tématického cyklokoridoru (15, 17, 20)

Přehled dálkových cyklotras na území Libereckého kraje

- **Trasa č. 14: Česká koruna - Žitava - Jičín - Hradec Králové** Libereckým krajem prochází v trase Hrádek nad Nisou - Liberec - Sychrov - Turnov - Pleskotský mlýn - Jičín
 - **Trasa č. 15:** viz níže popis Zelená cyklomagistrála Ploučnice
 - **Trasa č. 17:** viz níže popis Greenway Jizera
 - **Trasa č. 20:** viz níže Cyklotrasa Odra Nisa
 - **Trasa č. 21: Chrastava - Hřensko** Libereckým krajem prochází v trase Chrastava - Andělská Hora, elektrárna - Kryštofovo Údolí - Křižanské sedlo - Jablonné v Podještědí - Kytlice - Česká Kamenice (již v Ústeckém kraji)
 - **Trasa č. 22 „Krkonoško - jizerská magistrála“: Chrastava - Náchod**
 - Libereckým krajem prochází v trase Chrastava - Oldřichov v Hájích - Smědava - Jizerka - Horní Polubný - Kořenov - Rokytnice nad Jizerou - Jilemnice (křižovatka Hrabačov) - Horní Branná
 - **Trasa č. 25 „MODO“: Most – Doksy – Hrádek nad Nisou.** Libereckým krajem prochází v trase – Hrádek nad Nisou - Křižany - Osečná - Kuřivody - Ralsko - Doksy – Sukorady, dále vstupuje na území Ústeckého kraje.
- **tématické cyklokoridory** jsou cyklotrasy, které vedou po jedné nebo i více cyklotrasách (různá čísla KČT) a mají svůj vlastní název a logo, jež se umísťují na dopravní značení. Tématické cyklokoridory jsou napojeny na systém cyklotras v sousedních státech a krajích. Spolu s dálkovými trasami plní tématické cyklokoridory významnou funkci kostry cyklodopravy v Libereckém kraji.
- **Cyklotrasa Odra Nisa - č. KČT 20** - Libereckým krajem prochází v trase Hrádek nad Nisou - Chrastava - Machnín - návrh Liberec - návrh Vratislavice nad Nisou - návrh Proseč nad Nisou - Jablonec nad Nisou - Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy), 2014 - částečně zbudována, dále se projektuje,
 - **Greenway Jizera - č. KČT 17-** podél toku Jizery - pramen Jizery - Kořenov - Paseky nad Jizerou - Jablonec nad Jizerou - Semily - Železný Brod - Malá Skála - Turnov - Svijany - Mnichovo Hradiště - Čelákovice – napojení na Labskou cyklotrasu č. KČT 2, 2014 – částečně zbudována, dále se projektuje,
 - **Zelená cyklomagistrála Ploučnice - č. KČT 15** - podél Ploučnice - pramen Ploučnice - Stráž pod Ralskem - Mimoň - Česká Lípa - Stružnice - Horní Police - napojení na Labskou cyklotrasu č. KČT 2, 2014 – částečně zbudována, dále se projektuje,
 - **Cyklostezka Sv. Zdislavy - č. KČT 3105** – využití neprovozovaného drážního tělesa – Arnultovice u Nového Boru – Svor – Cvikov – Kunratice u Cvikova – Jablonné v Podj. – Lvová – Rynoltice – Jítrava – Bílý Kostel nad Nisou – 2014 – probíhá projektování
 - **Cyklostezka Varhany - č. KČT 3054, 3056 a bez značení** – zrealizována po zrušené trati Česká Lípa – Česká Kamenice – v úseku Střelnice Česká Lípa –

Kamenický Šenov, neznačený úsek číslem KČT je mezi Manušicemi a Volfarticemi

- **Hřebenovka** - Hřebenovka je trasa pro pěší, cyklisty a běžkaře na území Libereckého kraje a Landeskreis Görlitz. Tři paralelní proznačené cesty spojují velmi atraktivní místa vrcholových partií Jizerských, Lužických a Žitavských hor, Černostudniční i Ještědsko-kozákovský hřbet. Cyklotrasa vede ve dvou větvích severní a jižní. Obě začínají v osadě Jizerka. Severní větev dále pokračuje na Smědavu, Hřebínek, Oldřichov v Hájích, Mníšek do Chrastavy a Hrádku nad Nisou, kde na hraničním přechodu Hartau přechází na německou stranu, kde prochází kolem Olbersdorfského jezera a pak podél řeky Mandau přes Grosschönau a Herrenwalde na hraniční přechod v Dolním Podluží/Waltersdorfu. Jižní větev vede od osady Jizerka dále přes Mariánskohorské boudy do Antonínova, Albrechtic v Jizerských horách a Smržovky. Dále pak stoupá na Černostudniční hřeben a pokračuje přes Ještědský hřeben do Rynoltic. Lužickými horami prochází přes Heřmanice a Mařenice a Horní a Dolní Světlou opět až na hranici s Ústeckým krajem v Nové huti.
 - **Cyklotrasa Cesta k Sousedům** - Cyklotrasa vedoucí Lužickými horami z Nového Boru přes hranice do Žitavských hor a do Oybina. Trasa Cesty k sousedům začíná v Novém Boru, odkud pokračuje ke Svoru a dále na Novou Huť, kde se setkává s trasou Hřebenovky. Z Nové Huti pokračuje k vodní nádrži Naděje přes Mařenice, obec známou svou lidovou architekturou. Z Mařenic míří do Heřmanic a až k hraniční uzávěře zvané Kammloch, kudy prochází do německého lázeňského městečka Oybin. Celková délka trasy je 33,5 km. Trasa je v území proznačena pomocí směrovek s názvem Cesta k sousedům.
- **cyklokoridory regionálního významu** jsou cyklotrasy, jejichž cílem je propojení sídel a významných lokalit uvnitř regionu a jejich napojení na síť dálkových cyklotras a tématických cyklokoridorů, plní obvykle funkci rekreační, ale i dopravní;
- **trasa č. 211: Spreweg v Německu - Berlín – Praha** - Libereckým krajem prochází v trase Rožany - Kytlice - Kamenický Šenov - Horní Libchava - Holany - Dubá - Tubož - hranice kraje
 - **trasa č. 241: Zittau - Ralsko - Praha** - Libereckým krajem prochází v trase Petrovice - Janovice v Podještědí - Stráž pod Ralskem - Mimoň - bývalý vojenský výcvikový prostor Ralsko - Jabloneček – Mukařov
 - **trasa č. 3055, 3045: Krompach – Velenice – Zákupy – Bělá pod Bezdězem** – Libereckým krajem je trasa vedena v úsecích po cyklotrasách č. KČT 3055 a 3045
 - **trasa č. 3016 „POHODOVÁ“: Ostritz - Smědava** - napojení na **trasu č. 22 a KR 3a** - Libereckým krajem prochází v trase Andělka - Frýdlant - Hejnice - Smědava - dále do Harrachova

- **trasa č. 14, č. 3036, č. 3038 „ODRA - NISA“: Zittau - Hrádek nad Nisou - Stráž nad Nisou - Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy) - horská varianta** - Libereckým krajem prochází v trase Hrádek nad Nisou - Chrastava - Stráž nad Nisou - Liberec - Dlouhý Most - Rychnov u Jablonce nad Nisou - Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy)
 - **trasa č. 3059, č. 3006 „KRAKONOŠOVA“: Karpatz - Zittau** - Libereckým krajem prochází v trase Kunratice - Frýdlant - Raspenava - Hejnice - Lázně Libverda - Ludvíkov pod Smrkem - Nové Město pod Smrkem - hraniční přechod Swieradow Zdroj
- trasy, které nezařazujeme do výše uvedené struktury cyklotras a cyklokoridorů, označujeme jako **trasy ostatní**. Jde o **místní trasy** a okruhy, které mají specifický místní význam, plní většinou funkci dopravní, ale i rekreační, lze je dále dělit na trasy základní a doplňkové. Základní spojují významné cíle cyklistické dopravy a jsou značeny orientačním značením, vytvářejí základní síť cyklistické dopravy v obci. Doplňkové trasy pak spojují méně významné cíle a nemusí být značeny orientačním značením.
 - **Segregované cyklotrasy**. Samostatný problém představuje také cyklistická doprava v segregované podobě uvnitř obcí, která spolu s veřejnou dopravou představuje významný regulátor individuální automobilové dopravy a může tak přispět ke zlepšení životního prostředí ve městech. V současné době se však tyto systémy, až na výjimky, nachází pouze ve stadiu záměrů. Systém bezpečných komunikací pokud možno v přímém směru a bez větších převýšení, které jsou určeny pro rychlou, pohodlnou a bezpečnou jízdu za prací, zaměstnáním a do škol.
 - Segregovaná cyklotrasa VÝCHOD – ZÁPAD – záměry – v trase Kořenov - Tanvald – Liberec, Nový Bor; Dubá – Tuhaň – Sukorady.
 - Segregovaná cyklotrasa – ZÁPAD – VÝCHOD – záměry v trase Česká Lípa – Zákupy – Mimoň; Turnov – Lomnice nad Popelkou – Jilemnice, Jilemnice – Horka u Staré Paky.
 - Segregovaná cyklotrasa SEVER - JIH - záměr – v trase Frýdlant – Liberec.

4.2 Kategorizace sítě cyklistických tras podle funkce

Cyklistická trasa plní funkce:

- **dopravní funkce** - jízda na kole je přepravou k cíli, požadavkem je co nejkratší a nízkoenergetické propojení cílů;
- **rekreační turistická funkce** - cílem je samostatná jízda na kole, jedná se o dopravu za cíli mimo zastavěné území, základním požadavkem je bezpečnost a atraktivita prostředí;
- v některých případech lze navrhnout cyklistické trasy s oběma funkcemi, ale mnohdy je nutno navrhnout souběžně dvě trasy.

4.3 Kategorizace sítě cykloturistických tras podle typu

Komunikace pro cyklisty - je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů („TP179“), tzn. všechny veřejně přístupné komunikace mimo:

- dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací (definované vyhláškou MDS ČR č. 30/2001 Sb. IP14a, IP15a);
- chodníků, stezek pro chodce a pěších zón, pokud do nich není vjezd cyklistům povolen;
- komunikace, na které je vjezd cyklistů dopravní značkou zakázán (definované vyhláškou MDS ČR č. 30/2001 Sb. B1, B8);
- úseků, kde je cyklistovi příkázáno dopravní značkou použít jinou komunikaci (definované vyhláškou MDS ČR č. 30/2001 Sb. C8a, C9a, C10a).

Komunikace pro cyklisty rozlišujeme podle orientačního značení:

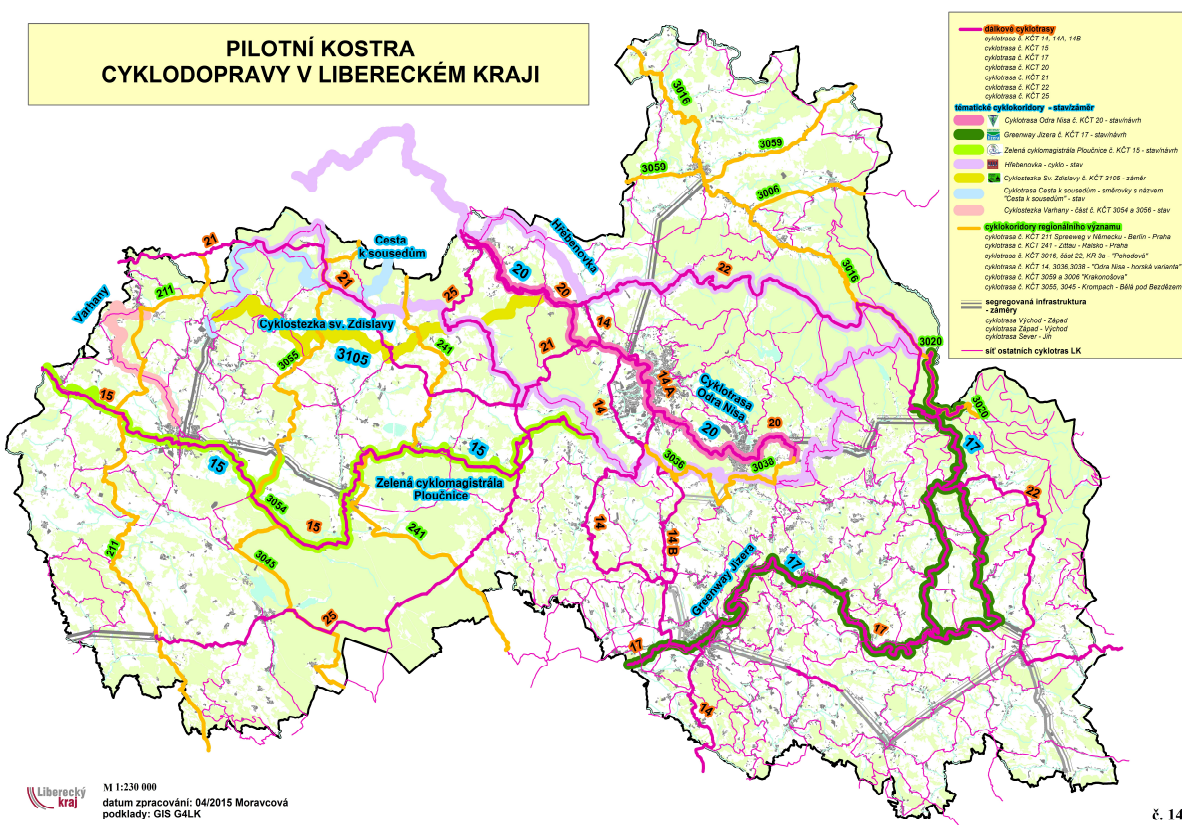
- **cyklistická trasa** je komunikace pro cyklisty upravená (dopravním značením, popř. i stavebně) pro provoz cyklistů (v označeném směru) „TP179“. Cyklotrasy vedou po silnicích a udržovaných místních a účelových komunikacích a pro jejich značení se používají dopravní značky IS19-IS21, definované vyhláškou MDS ČR č. 30/2001 Sb. (žluté směrové tabule, tabulky a návěšt před křižovatkou s černým piktogramem kola a číslem cyklotrasy v záhlaví). Číselná řada je evidována KČT. Tyto cyklotrasy jsou kromě cyklistů určeny i pro ostatní účastníky silničního provozu;
- **neznačené komunikace** - všechny ostatní komunikace pro cyklisty.

Komunikace pro cyklisty rozlišujeme podle prostorových možností vedení cyklistů, viz následující tabulka „Možnosti vedení cyklistů“:

- **v obci:**
 - **v hlavním dopravním prostoru** (místní komunikace I. - III. tř.);
 - **v přidruženém dopravním prostoru** (součást místní komunikace I. - III. tř.);
 - **samostatné stezky** (místní komunikace IV. tř.);
- **mimo obec:**
 - **na silnici** (součást silnice I. - III. tř.);
 - **mimo silnice** (účelová komunikace).

5 Kostra cyklodopravy LK – specifikace cyklotras

Liberecký kraj se věnuje koncepci realizace „kostry cyklodopravy“. Tato vytvořená krajská síť řeší nízkoenergetické propojení sídelních útvarů Libereckého kraje a rozvoj turistického a destinačního programu. Sestává z následujících dálkových cyklotras č. KČT 14, 14A, 14B, 15, 17, 20, 21, 22, 25 a tématických **cyklokoridorů**: Cyklotrasa Odra – Nisa č. KČT 20, Greenway Jizera č. KČT 17, Zelená cyklomagistrála Ploučnice č. KČT 15, Cyklostezka sv. Zdislavy č. KČT 3105, Cyklostezka Varhany, Cyklotrasa Cesta k sousedům, Hřebenovka. Tato síť je dále propojena rozvojovými dopravními cyklokoridory – segregovanou infrastrukturou (záměry).



Příloha 10.3 ve formátu A3 na straně 91

5.1 Cyklostezka Odra – Nisa - č. KČT 20

V rámci grantové podpory se podpořilo zafinancovat zpracování územně technické studie cyklostezky Odra – Nisa od pramene Nisy až do Hrádku nad Nisou. Odra - Nisa je jedním ze základních stavebních kamenů „kostry cyklodopravy“ v Libereckém kraji. Studie prověřila technickou proveditelnost dané cyklotrasy, vymezila řešené území s ohledem na širší vztahy, identifikovala údaje, navrhla technické řešení se stanovením časového harmonogramu realizace záměru. Zároveň byl stanoven odborný odhad

rozsahu stavebních úprav, zemních prací, případných přeložek sítí, průchodnost ochranných pásem, proveditelnost navržené trasy z hlediska vlastnictví pozemků v jednotlivých katastrech.

V následujících letech se v rámci projektu Odra - Nisa předpokládá postupná výstavba 12 km novostaveb cyklostezek a úpravy 36 km cyklotrasy po stávajících komunikacích. Odhad finančních nákladů je 377 miliónů Kč.

V roce 2011 se začal Liberecký kraj aktivně věnovat přípravě realizace koridoru Odra - Nisa, jež společně s dalšími velkými cykloprojekty v území (Greenway Jizera a Zelená cyklomagistrála Ploučnice a Cyklostezka sv. Zdislavy, Cyklostezka Varhany) tvoří kostru cyklodopravy v LK. Projekt Odra Nisa je pro Liberecký kraj pilotním především proto, že při celkovém počtu obyvatel libereckého kraje cca 439 027, propojuje trasa obce a města, v nichž žije více než 38% obyvatelstva.

Liberecký kraj nechal zpracovat v roce 2011 územně technickou studii páteřní **cyklotrasy ODRA NISA** v úseku Nová Ves nad Nisou (pramen Bílé Nisy) – Hrádek n. N. (státní hranice) – celkem 47,5 km. Trasa je navržena z 76% po stávajících komunikacích (převážně silnicích III. třídy), 24% (11,5 km) pak po nových komunikacích. Trasa je navržena tak, aby vedla v maximální míře v blízkosti toku řeky Nisy a bude proznačena číslem Klubu českých turistů 20.

Kousek po kousku vzniká na území Libereckého kraje nová páteřní cyklotrasa Odra Nisa. Náklady na realizaci byly odhadnuty na více než 330 mil. Kč. Požadované prostředky výrazně převyšují finanční možnosti Libereckého kraje. Z tohoto důvodu a také vzhledem k nevyřešeným vlastnickým vztahům k pozemkům v některých úsecích, začal Liberecký kraj v roce 2012 připravovat k realizaci takové úseky, které by umožnily propojení stávajících sjízdných úseků tak, aby byly utvářeny ucelené části cyklotrasy, které by mohly být označeny jako cyklotrasa Odra – Nisa.

Prvním zrealizovaným úsekem je část v Machníně (Liberec), a to od areálu Integra na okraj obce. Celková délka úseku je 0,8 km a náklady hrazené Libereckým krajem na stavbu byly 1,79 mil. Kč. Pro rok 2015 je projektově připraven navazující úsek k elektrárně v Andělské hoře (Chrastava), tzv. Kolonce, odkud bude cesta pokračovat po stávající cyklotrase do Chrastavy. Vybudování tohoto úseku umožní cyklistům pohodlnou jízdu s mírným převýšením u hradu Hamrštějn. Cesta vede lesem a cyklisté se mohou vyhnout jízdě do Chrastavy po silnici. Finançe na stavbu se budou hledat v podpoře z Programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2014 – 2020.

Dále je zpracována projektová dokumentace pro realizaci úseku Bílý Kostel nad Nisou – Chotyně, kolem areálu Gronovka na pomezí hranic obcí Hrádek nad Nisou, Chotyně, Bílý Kostel. Zde by cesta vedla s výjimkou krátkého úseku po místních komunikacích a cyklisté by se mohli vyhnout frekventované silnici II/2711. Z Chotyně na hranice CZ/D v Hrádku nad Nisou cyklotrasa vede po místních komunikacích, jejichž povrch byl z velké části opraven v rámci odstraňování povodňových škod. Cyklotrasa je už v tuto chvíli proznačena, ato číslem KČT 20. V polovině roku 2013

Liberecký kraj prostřednictvím Krajské správy silnic Libereckého kraje zajistil bezpečné převedení cyklistů přes silnici II. třídy v Hrádku nad Nisou. Jednalo se o vyřešení křížení páteřní cyklotrasy Odra Nisa se silnicí II/2711 – křižovatka ulic 1. máje, U Nisy a Lidická.

V současné době Statutární město Liberec má zpracovanou projektovou dokumentaci a získané stavební povolení pro úsek Selská – Londýnská (za ČOV Liberec) v celkové délce 1,1 km. Tento úsek bude navazovat na stávající trasu od fotbalového stadionu Slovan. Úsek budou moci využívat také vyznačiči in-line. Statutární město Liberec podalo žádost o investiční podporu na stavbu cyklostezky na SFDI v roce 2015.

Pro propojení Liberec – Hrádek nad Nisou pak bude zbývat pouze úsek Chrastava – Bílý Kostel nad Nisou (tzv. Paradies) tento překrásný úsek probíhá na ostrově, který vytvořilo koryto řeky a náhon do vodní elektrárny. V tomto úseku vede místními obyvateli oblíbená pěšina, která byla v roce 2012 na soutoku Nisy a Jeřice výrazně poškozena povodní. V roce 2013 Město Chrastava a obec Bílý Kostel nad Nisou získaly podporu Libereckého kraje v rámci dotačního fondu a v roce 2014 již mají zpracované projektové dokumentace pro stavbu úseku Paradies. Finance na stavbu se budou hledat v podpoře z Programu přeshraniční spolupráce Česká republika – Polská republika 2014 – 2020.

5.2 Zelená cyklomagistrála Ploučnice – č. KČT 15

Dalším projektem v Libereckém kraji, který by měl v budoucnu zlepšit cyklo dopravu v kraji, je Zelená cyklomagistrála Ploučnice. Po dostavbě i dalších úseků se bude možné se z Děčína na kole dostat až k prameni řeky v Osečné pod Ještědem. Jednotlivé obce mají už vypracované projekty. Cyklostezku financují za účasti evropských, národních a krajských dotací samotné obce sdružené v mikroregionech. Celková délka je 85 km.

Koordinátorem projektu je v liberecké části Mikroregion Podralsko a Mikroregion Peklo. Celkové náklady projektu se předpokládají při délce 50 km 200 miliónů Kč. Projekt je na území Mikroregionu Podralsko rozdělen do **7.etap** :

- 1.etapa je již realizována (2008) – Cyklostezka Osečná, úsek Lesní Domky Lázně Kundratice – dotace z ROP – cca 5 mil. Kč;
- 2.etapa je v realizaci - Cyklostezka Osečná, Hamr na Jezeře, Stráž pod Ralskem, Noviny pod Ralskem (Průrva) (2011) – dotace z ROP cca 60 mil. Kč
- 3.etapa je již realizováno - Cyklostezka Mimoň Zámecký most – Potoční – dotace SFDI 2011 – cca 4 mil. Kč.
- 4.etapa je připravována k realizaci – Cyklostezka úsek Noviny pod Ralskem, Pertoltice pod Ralskem, Mimoň – náklady cca 30 mil. Kč, délka 5 km šířka 2,2 – 3 m, asfaltový povrch – žádost do SFDI 2012,
- 5.etapa je připravována k realizaci – Cyklostezka Jablonné v Podj – odbočka Oybin
- 6.etapa je připravována k realizaci – Cyklostezka Jablonné v Podj. , Velký Valtinov, Brniště, Zákupy
- 7.etapa je připravována k realizaci – Smíšená cyklostezka Mimoň, Ralsko, cca náklady 30 mil. Kč

Na území Mikroregionu Peklo, tj. v části od České Lípy po Žandov je zpracována dokumentace k územnímu řízení, kterou je však nutno aktualizovat. Projekt je rozdělen na 6. etap. V roce 2014 bude vyprojektována další část cyklomagistrály a to mezi Druzcovem a Semerinkem, po realizaci úseku tak dojde k napojení na Hřebenovku.

5.3 Greenway Jizera – č. KČT 17

Územím kraje prochází i velký páteřní projekt cyklostezky Greenway Jizera. Trasa začíná u pramene Jizery (resp. v česko-polském pohraničí) a vede až k jejímu soutoku s Labem. Má měřit 190 kilometrů. Cyklostezka je na území kraje rozdělena do čtyř úseků – Turnovsko, Železnobrodsko, Semilsko a Krkonoše.

Koordinátorem projektu je Sdružení Český ráj, které v období 2011 – 2013 zrealizovalo akci o rozsahu 41 miliónů Kč na realizaci úseku Dolánky – Líšný z ROP Severovýchod.

Další úseky souběžně realizují garanti jednotlivých úseků (např. Město Semily). Informace o projektu, páteřní trase a turistické nabídce na www.greenway-jizera.cz.

V roce 2013 bylo Město Železný Brod úspěšné v čerpání dotace z dotačního fondu LK a získalo finance na dokumentaci ke stavebnímu povolení v úseku Podspálov – Líšný, dotaci však z časových důvodů nevyužilo.

Přehled:

- Úsek Harrachov – Paseky nad Jizerou – variantní řešení – 15,56 km již realizováno;
- Úsek Háje nad Jizerou – Vysoké nad Jizerou – variantní řešení 16,86 km – již realizováno;
- Úsek Peřimov – Poniklá – Paseky nad Jizerou – variantní řešení – 19,9 km – nutné zpracovat Dokumentaci ke stavebnímu povolení, úseky navržené k realizaci;
- Úsek Bystrá nad Jizerou – Peřimov – variantní řešení – 4,68 km - nutné zpracovat projektovou dokumentaci, úseky navržené k realizaci;
- Úsek Semily – Bystrá nad Jizerou – 9,1 km – úsek je v projektové přípravě, nutná realizace;
- Úsek Semily – 1,7 km – úsek již realizován;
- Úsek Semily – 3,7 km – úsek je v projektové přípravě;
- Úsek Železný Brod – 4,66 km – úsek je v projektové přípravě;
- Úsek Líšný – Železný Brod – 4,35 km – úsek je v projektové přípravě;
- Úsek Turnov – Rakousy – 9,97 km – úsek je zrealizován;
- Úsek Turnov – Příšovice – 9,8 km – úsek je navržený k realizaci, nutná projektová příprava.

5.4 Cyklostezka Sv. Zdislavy – č. KČT 3105

V Jablonném v Podještědí bylo na radnici v roce 2012 založeno zájmové sdružení právnických osob - Cyklostezka Sv. Zdislavy Nový Bor – Bílý Kostel nad Nisou. Předmětem činnosti sdružení je koordinace aktivit ke zřízení, propagaci, správě, údržbě a provozu páteřové Cyklostezky Sv. Zdislavy Nový Bor – Bílý Kostel nad Nisou. Hlavním úkolem sdružení je vytvoření podmínek pro přípravu a realizaci cyklostezky, která odvede cyklistickou dopravu z hlavní silnice I/13 Liberec – Děčín. Dále propojí ve směru východ-západ v podhůří Lužických hor další tématické trasy Hřebenovku, Cyklomagistrálu Ploučnici a Cyklotrasu Odra-Nisa a napojí se i na cyklostezku Varhany.

V roce 2013 obdržel Svazek dotaci od Libereckého kraje na zpracování Územně technické studie vedení cyklostezky sv. Zdislavy podél silnice I/13, dotaci však bohužel nevyužil a projektová dokumentace není zpracována. Zatím je zpracována pouze Studie vedení trasy. Celková délka trasy se předpokládá cca 38 km – 21,8 km nové úseky – novostavby, 16,2 km vedení po stávajících trasách. Odhad financí na přípravu je 11,5 mil. Kč a odhad stavebních nákladů je 190 mil. Kč. Potencionální investoři částí cyklostezky jsou i Lesy ČR, ŘSD ČR, Povodí Ohře... Více aktuálních informací lze získat na adrese www.cyklostezkasvatezdislavy.cz.

5.5 Cyklostezka Varhany – část č. KČT 3054 a 3056

Na Českolipsku byla vybudována cyklostezka Varhany, po které se lidé dostanou na kolech z České Lípy až do Kamenického Šenova. Projekt využil tělesa zrušené železniční trati. Realizací výstavby cyklostezky došlo k rozšíření cyklotras o dalších cca 19 kilometrů a též k rozšíření a zkvalitnění sítě turistických tras.

Směrově i výškově stezka kopíruje profil zrušené železniční tratě, což přináší mimo jiné také příznivé sklonové poměry stoupání, které nepřesahují 2,9%. Povrch je tvořen asfaltobetonovou vrstvou, která umožňuje využití nejen pro cyklisty, ale stává se tak ideální pro trávení volnočasových aktivit např. in-line bruslařů.

Stavba cyklostezky se rozběhla v roce 2007, rozdělená byla do tří etap. První se postavila část z České Lípy přes Horní Libchavu do Manušic, druhá byla etapa z Manušic až do Volfartic a třetí, nejnáročnější z Volfartic až do Kamenického Šenova.

Celková šířka cyklostezky je 3,0 m. Předmětem projektu je kromě položení samotného tělesa cyklostezky také osazení zábradlí, výměna dosloužilých mostních objektů.

Investorem stavby je Svazek obcí Cyklostezka Varhany, jehož členy jsou Česká Lípa, Nový Oldřichov, Volfartice a Kamenický Šenov. Celkově přišla na 52 milionů korun. První dvě etapy cyklostezky přišly na 28 milionů korun, s financováním svazku obcí pomohl Státní fond dopravní infrastruktury. Náklady na třetí etapu se odhadovaly na 45 milionů korun, podařilo se však vysoutěžit cenu o zhruba 17,5 milionů nižší. Projekt Cyklostezka Varhany - III. etapa je spolufinancován Evropskou unií z Evropského fondu pro regionální rozvoj.

Vysoutěženou cenu zhruba 27,5 milionu korun za stavbu třetí etapy cyklostezky Varhany se podařilo ještě snížit o asi 3,5 milionu na konečných 24 milionů. Úsek je totiž postavil bez obrub, které byly v původní projektové dokumentaci. Jejich zasazení do země by bylo velmi technicky náročné, bezpečnost cyklistů však bez nich nebude ohrožena.

Více aktuálních informací najdete na adrese <http://www.cyklostezkaivarhany.cz/web/>

5.6 Přeznačení dálkové sítě cyklotras v Libereckém kraji

Současný systém značení, který byl navržen před 13 lety, již zcela nekoresponduje se skutečným stavem v terénu, neboť hlavní cyklistické stezky a koridory mnohdy vznikly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. Systém je tedy třeba změnit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů.

Změny se v Libereckém kraji týkají těchto cyklotras:

14: Česká koruna – I. etapa (Žitavská cyklotrasa): Hrádek n. N. (CZ/PL) – Chrastava - Liberec – Sychrov – Turnov – Pleskotský mlýn a dále - Jičín – Hradec Králové – Kostelec nad Orlicí – Ústí nad Orlicí – Česká Třebová – Lanškroun – Zábřeh na Moravě – Lesnice (napojení na Moravskou trasu č.4)

Úprava značení:

- Liberecký kraj – vyznačení trasy 14 v úseku kraje (**již je vyznačeno a připravuje se systém údržby dopravního značení -2014**)
- Poznámka: Královéhradecký kraj – vyznačení trasy 14 v úseku kraje

15: Zelená cyklomagistrála Ploučnice (bývalá regionální cyklotrasa 251)

Úprava značení - plán:

- Liberecký kraj – vyznačení trasy 15 v úseku kraje
- Poznámka: Ústecký kraj – vyznačení trasy 15 v úseku kraje

17: Greenway Jizera - (bývalé regionální cyklotrasy (např. i 223), převedeny na dálkovou cyklotrasu)

Úprava značení - plán:

- Liberecký kraj – vyznačení trasy 17 v úseku kraje
- Poznámka: Středočeský kraj – vyznačení trasy 17 v úseku kraje

20: Cyklotrasa Odra-Nisa v Libereckém kraji

Úprava značení:

- Liberecký kraj – vyznačení trasy 20 v úseku kraje – jednotlivé úseky jsou již proznačeny číslem 20 – provedl LK

Poznámka: v případě budování nových úseků se doporučuje přeznačovat trasy již novým číslem.

Další dálkové cyklotrasy 21, 22 a 25 jsou beze změny číslování (maximálně dojde k převedení trasy ze silnic na nové cyklostezky).

21: Cyklotrasa – Chrastava – Jablonné v Podj.- Česká Kamenice - ÚK

Úprava značení - plán:

- Liberecký kraj – v tuto chvíli je zpracován projekt orientačního dopravního značení, vč. všech potřebných schvalovacích dokladů.

22: Cyklotrasa – Chrastava – Horní Polubný – Hrabačov – Valteřice – KHK

Úprava značení - plán:

- Liberecký kraj – v tuto chvíli je zpracován projekt orientačního dopravního značení, vč. všech potřebných schvalovacích dokladů.

25: Cyklotrasa – Most – Doksy – Hrádek nad Nisou

Úprava značení - plán:

- Liberecký kraj – v tuto chvíli je zpracován projekt orientačního dopravního značení, vč. všech potřebných schvalovacích dokladů.



Zdroj: CDV; Návrh sítě dálkových cyklotras ČR, 2013

5.7 Marketing na webu www.liberecky-kraj.cz

Analýza je provedena v rámci návaznosti na možnost propojení s webem www.ceskojede.cz.

- Hodnocení popisu dálkových cyklotras v kraji.
 - Jsou jen dílčí úseky v rámci jednotlivých regionů, takže zaniká, že se může jednat o dálkovou cyklotrasu (Ploučnice, Jizera, Nisa).
 - Jako příklad lze uvést projekt Libereckého kraje - projekt mezinárodní cyklotrasy ODRA-NISA. Najdete ji, ale ztrácí se v množství tipů na výlet. Vytrácí se originalita projektu.
 - Rezervy má také server www.greenway-jizera.cz.

- Hodnocení popisu tipu na výlet:
 - Dobré a přehledné rozdělení podle jednotlivých regionů Libereckého kraje.
 - Každopádně je zde velké množství tipů na výlety. Pro přehlednost by se měly setřídít aspoň podle obcí, kde začínají jednotlivé tipy a také podle náročnosti.
 - Dále se doporučuje, aby se více rozlišilo a možná i jasněji rozdělilo, co je jen popis trasy z bodu A do bodu B a co je cyklookruh, který začíná i končí na jednom místě. To stejné platí i o to, že v nabídkách se objeví najednou prezentace celé oblasti, např. Ralsko, které by si také možná zasloužilo lepší začlenění.
 - Jednoznačným kladem je, že tip na výlet se dá celý stáhnout v pdf. formátu, což je příklad hodný následování.

- Hodnocení propojení s veřejnou dopravou
 - Web prezentuje cyklobusy <http://www.liberecky-kraj.cz/dr-cs/s-cyklobusy/>, nicméně bylo by dobré, kdyby informace o cyklobusech navazovaly i na konkrétní tipy na výlet.
 - Horší je to s nabídkou Českých drah. Chybí jejich cenová politika. Na webu je sice seznam zastávek ČD, ale ten může být zavádějící. Ne každý vlak všude zastavuje a také není jisté, zda na dané trati je vůbec umožněna přeprava kol. Proto se doporučuje služby ČD vždy spárovat s konkrétní tipem na výlet.

- Hodnocení map a vyznačení tras v mapě
 - Pro cyklisty si Liberecký kraj připravil na stránkách www.liberecky-kraj.cz mapový portál, na kterém si každý může naplánovat výlety dle své chuti. Mapový portál pak navrhne vhodnou trasu, spočítá její délku, zobrazí celkové převýšení a vypíše podrobný itinerář, který si každý bude moci vytisknout a vzít s sebou do brašny.
 - Každý tip na výlet má svou mapu, což je výborné.

6 Shrnutí analytické části

Strategický resortní dokument „Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013“ má za sebou 5 let existence a je možno konstatovat, že většina opatření akčního plánu byla zrealizována, což významným způsobem napomohlo dalšímu rozvoji cyklistické dopravy a cykloturistiky na území kraje.

V roce 2012 byla vypracována výroční monitorovací zpráva o plnění Akčního plánu „Programu rozvoje cyklo dopravy v Libereckém kraji pro období 2008 – 2013“. Monitorovací zprávu je tak možno považovat za určitou analýzu stávajícího stavu a není třeba „opisovat“ celé kapitoly z tohoto dokumentu.

V roce 2009 byly naplněny čtyři klíčové pilíře:

- bylo zřízeno nové funkční místo cyklokoordinátora;
- byla zachována činnost pracovní skupiny pro rozvoj cyklistiky v LK;
- byl vytvořen nový grantový fond LK pro rozvoj cyklo dopravy a cykloturistiky, v roce 2013 byl nahrazen dotačním fondem LK – programem Doprava;
- pozornost byla zaměřena na realizaci tzv „kostry cyklo dopravy v LK“.

Aktuální informace jsou na www.kraj-lbc.cz – sekce dotace

Významně za celé období byla v rámci grantového a následně dotačního fondu podpořena výstavba a údržba cyklistických stezek a významných projektů cyklo dopravy, projektová činnost a i oblast partnerství a výchovy v cyklo dopravě.

Velká pozornost byla věnována projektové činnosti cyklotrasy Odra Nisa a zpracování projektových dokumentací k obnově dopravního značení na dálkových a významných trasách Libereckého kraje.

V terénu byla proznačena část cyklotrasy Odra Nisa č. KČT 20 a dálková trasa č. KČT 14, 14A a 14B.

K dispozici je nově zpracovaná mapová úloha „Cyklotrasy v Libereckém kraji“ a plně se využívá editační prostředí pro záznam změn či nových sledovaných jevů v aplikaci „Pasportizace cyklotras“.

Odbor dopravy v roce 2013 pokračoval v práci na tvorbě editačního prostředí pro záznam změn či nových záznamů sledovaných jevů nad editační aplikací Pasportizace cyklotras. GIS aplikace HS Server je postavena nad nekomerčním mapovým serverem UMN Mapserver (Universita Minesotta), který je šířen v licenci Open Source. Mapová úloha „Pasportizace cyklotras“ je vytvořena pro přípravu podkladů pro aktualizaci.

V tuto chvíli je spuštěna mapová úloha pro veřejnost s názvem „Cyklotrasy v Libereckém kraji“, která zobrazuje podkladová data, zobrazuje a vyhledává

cyklotrasy dle čísla, bude možno zobrazit i tematické cyklokoridory a jejich vyhledávání dle názvu. (www.kraj-lbc.cz – sekce mapové úlohy odboru doprava)

V roce 2012 byly zpracovány projektové dokumentace orientačního dopravního značení trasy č. 14, 14A a 14B, byly projednány s Dopravními inspektoráty Policií ČR a příslušnými odbory dopravy pověřených úřadů. Jedná se o dálkové trasy. trasa č. 14, 14A a nově trasa č. 14B tvořící kostru cyklodopravy v Libereckém kraji. Dálková trasa č. 14 nadregionálního významu vede od Hrádku nad Nisou přes Liberec, Český Dub, Turnov až na hranice Libereckého a Královehradeckého kraje v délce přes 75 km a trasa č. 14A ze Stráže nad Nisou do centra Liberce v délce 13 km. Na trasách bylo v roce 2013 opraveno a doplněno dopravní značení cyklotras 14 a 14A. Nově byla vyznačená trasa s číslem 14B a vede z Minkovic po cyklostezce v Jeřmanicích do Hodkovic nad Mohelkou k Rohance v Sychrově, kde byla umístěna nová odpočívka. Tato trasa umožní rychlejší propojení uvedené dálkové trasy. Značení je v tuto chvíli následně Libereckým krajem předáváno vlastníkům komunikací. V rámci projektování cyklotrasy Odra Nisa byl proznačen číslem dálkové trasy KČT 20 úsek Stráž nad Nisou (Stříbrný kopec) – Chrastava, ŽST. Na toto pilotní zpracování navázalo v roce 2013 zpracování dalších projektových dokumentací orientačního dopravního značení tras č. 21, 25, 22, 211, 241, 3038 v délce 270 km a byly projednány s Dopravními inspektoráty Policií ČR a příslušnými odbory dopravy pověřených úřadů. Jedná se o mezinárodní a nadregionální cyklokoridory, které tvoří kostru cyklodopravy v Libereckém kraji.

V průběhu roku 2013 se pokračovalo v projektování a i ve výstavbě všech strategických směrů cyklodopravy LK. Podrobnosti najdete v kapitole 4.

Rok 2013 - Dotační fond LK – program Doprava

Dotační fond Libereckého kraje byl zřízen usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje č. 43/13/ZK, ze dne 26. 02. 2013, jako trvalý účelový fond Libereckého kraje. Schválen byl Statut Dotačního fondu Libereckého kraje, Zásady pro poskytování finanční podpory z rozpočtu Libereckého kraje a zároveň byl zrušen stávající Grantový fond Libereckého kraje, včetně jeho statutu, zásad a pravidel, dotací z Grantového fondu Libereckého kraje a podmínky jednotlivých programů Grantového fondu Libereckého kraje. Viz kapitola 6.4.1. Dotační fond Libereckého kraje.

V následující tabulce je přehled akcí, které byly podpořeny z podprogramu 6.1 – rozvoj cyklistické dopravy v roce 2013.

Tabulka: Přehled akcí podpořených zProgramu DOPRAVA, podprogramu 6.1- rozvoj cyklistické dopravy

P.č.	Příjemce dotace	Název projektu	Uhrazeno z Dotačního fondu LK (Kč)
1.	Město Semily	Propojení cyklostezky	60 000

P.č.	Příjemce dotace	Název projektu	Uhrazeno z Dotačního fondu LK (Kč)
2.	Statutární město Liberec	Smíšená stezka pro chodce a cyklisty podél silnice III/2784 v Liberci ulice Vratislavická (objekt SO 401 - veřejné osvětlení)	515 919,80
3.	Obec Rakousy	Oprava cyklotrasy Greenway Jizera v obci Rakousy	600 000
4.	Město Stráž pod Ralskem	Vybavení cyklostezky	21 000
5.	Obec Mníšek	Rekonstrukce cyklostezky č. 3006	453 738
6.	Město Hrádek nad Nisou	Doplnění mobiliářů cyklotras v Hrádku nad Nisou	49 910
7.	Sdružení Český ráj	Rozvoj páteřní cyklotrasy Greenway Jizera	140 000
8.	Město Turnov	Doplnění prvků Turnovského cyklookruhu a jeho údržba	34 000
9.	Město Česká Lípa	Cyklostezka č. 3054 (Česká Lípa-Vlčí Důl)	125 432,20
Program DOPRAVA, podprogram 6.1 – rozvoj cyklistické dopravy – celkem v roce 2013			2 000 000

V podprogramu 6.3 – podpora projektové činnosti byla v roce 2013 alokována částka 1 515 919 Kč.

Předmět podpory byl zaměřen na podporu projektové přípravy k realizaci opatření na ochranu zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích. Zde byly podpořeny projekty níže uvedené v částce 1 110 709 Kč a v kapitole BESIP v částce 405 210 Kč.

Tabulka : Přehled akcí podpořených z Programu DOPRAVA, podprogramu 6.3 – podpora projektové přípravy - z hlediska cyklodopravy

P.č.	Příjemce dotace	Název projektu	Uhrazeno z Dotačního fondu LK (Kč)
1.	Město Železný Brod	Greenway Jizera - dokumentace ke stavebnímu povolení - úsek Železný Brod	91 000
2.	Mikroregion Podralsko	Zelená cyklomagistrála Ploučnice - dokončení páteřní trasy	250 000
3.	Cyklostezka sv. Zdislavy Nový Bor - Bílý Kostel zájmové sdružení právnických osob	Cyklostezka svaté Zdislavy, Nový Bor - Bílý Kostel	250 000
4.	Město Chrástava	Město Chrástava - projektová příprava vybudování cyklistické stezky	122 815
5.	Obec Bílý Kostel nad Nisou	Obec Bílý Kostel nad Nisou - projektová příprava vybudování cyklistické stezky	169 400
6.	Podralský nadační fond ZOD	Bezpečné cyklo-propojení SRN - Jablonné v Podještědí - Zelená cyklomagistrála Ploučnice, úsek Jablonné v Podještědí - Pertoltice pod Ralskem	227 494
Program DOPRAVA, podprogram 6.3 – podpora projektové činnosti - Podpora projektové přípravy pro rozvoj cyklistické dopravy – celkem v roce 2013			1 110 709

V roce 2014 nebyl dotační fond naplněn. (www.kraj-lbc.cz – sekce dotace)

7 Strategické cíle a opatření Programu rozvoje Libereckého kraje 2014 - 2020

Základem pro zpracování tohoto dokumentu se stal **Program rozvoje Libereckého kraje 2014–2020** (dále PRLK 2014-2020), což je nový střednědobý strategický dokument, který formuluje na období 7 let opatření a aktivity pro dosažení cílů rozvoje území kraje stanovených ve Strategii rozvoje kraje. Tyto cíle se pak dotýkají i oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky, konkrétně opatření C1.7

Struktura strategických cílů a opatření

A. Dynamická a konkurenceschopná ekonomika	B. Kvalitní a zdravé lidské zdroje	C. Komplexní a kvalitní infrastruktura	D. Zdravé životní prostředí bez zátěží	E. Udržitelný rozvoj území a občanské společnosti
A.1 Zvýšení konkurenceschopnosti ekonomiky a podpora podnikatelského prostředí	B.1 Podpora celoživotního učení s důrazem na kvalitu života	C.1 Průběžné zkvalitňování dopravní infrastruktury a její optimalizace	D.1 Snižování škodlivých vlivů na životní prostředí a zdraví obyvatel	E.1 Rozvoj všestranné spolupráce, včetně posílení spolupráce meziresortní a přeshraniční
A.2 Podpora vědy, výzkumu a zavádění inovací	B.2 Zvýšení zaměstnatelnosti a zaměstnanosti obyvatel	C.2 Optimalizace dopravních systémů včetně jejich alternativ a zlepšení dopravní obslužnosti	D.2 Předcházení a řešení dopadů lidské činnosti na životní prostředí a zdraví	E.2 Rozvoj městských oblastí
A.3 Podpora funkcí zemědělství, lesnictví a vodního hospodářství	B.3 Zajištění dostupnosti a kvality zdravotní péče a sociálních služeb, podpora zdravého životního stylu	C.3 Průběžné budování a modernizace technické infrastruktury včetně obnovitelných zdrojů	D.3 Péče o krajinu, trvale udržitelné využívání krajinného a přírodního potenciálu	E.3 Rozvoj venkovských oblastí
A.4 Rozvoj cestovního ruchu jako významného sektoru ekonomiky kraje	B.4 Podpora poskytování kulturních služeb, sportovních zařízení a zájmové činnosti obyvatel	C.4 Zavádění a rozvoj informačních a komunikačních technologií	D.4 Posilování ekologického povědomí obyvatel	E.4 Koncepční řízení rozvoje
	B.5 Péče o kulturní dědictví			E.5 Podpora rozvoje občanské společnosti

B.6

Zajištění
dostupnosti a
kvality bydlení,
pracovního a
veřejného prostředí

E.6

Zkvalitnění veřejné
správy

B.7

Zajištění
bezpečnosti
obyvatel a majetku

V příloze 10.2. je uveden přehled strategických cílů programu rozvoje Libereckého kraje 2014 -2020 s vazbou na tento dokument

8 Návrhová část Programu rozvoje cyklistické dopravy

8.1 Vize a dopady

Vize v cyklistické dopravě vycházejí z národního koncepčního dokumentu – „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR“ – www.cyklostrategie.cz

- 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:
 - vyhnout se 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.
 - 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.
 - Cyklistická síť by měla být **souvislá, bezpečná a přímá** a 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.

Vize v cykloturistice

- Systémové využití potenciálu pro rozvoj turistického ruchu na území kraje s pozitivními dopady do terciální sféry.
- Zpřístupnění území kraje návštěvníkům z ostatních regionů České republiky a zahraničním návštěvníkům (zejména z Polska a Německa) zrealizováním stanovených strategických směrů.

- Zvýšení zájmu o dlouhodobější pobyty v regionu vytvořením produktů pro specifické skupiny – rodiny s dětmi, in-line bruslaře, freeridové jezdce, atd..
- Podpora projektu „Česko jede“, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR (viz Národní strategie cyklistické dopravy pro léta 2013-2020).

Celkové dopady:

- Zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras) – využití jízdního kola např. při cestě do práce, do školy, snížení emisí *••ekonomický přínos pro region.*
- Pozitivní dopad do terciální sféry – rozvoj služeb v regionu, podpora udržitelného rozvoje cestovního ruchu, zvýšení zájmu o region / kvalitní konkurenceschopné produkty *••ekonomický přínos pro region.*
- Podpora vzniku podnikatelských aktivit a s tím spojená tvorba nových pracovních příležitostí v regionu.
- Zlepšení lidského zdraví (i obyvatel v regionu) – prevence proti civilizačním chorobám, prevence proti nadváze (zejména u dětí – viz výsledky HBSC studie).

Příklad pozitivních dopadů rozsáhlejších projektů do terciální sféry:

- **bezpečnější dopravní dostupnost a mobilita** nejen z pohledu turistiky a volnočasového vyžití, ale i z pohledu cyklistické dopravy
- **zvyšující se poptávka po cykloturistice** ze strany veřejnosti v jednotlivých infocentrech
 - zvýšená aktivita rekreačních cyklistů (rodiny s dětmi, senioři)
 - rostoucí návštěvnost cyklostezek
 - zvýšená aktivita incomingových cestovních kanceláří
 - vznik nových stravovacích a občerstvovacích stánků na trase.

8.2 Priority

SCHEMA STRUKTURY STRATEGICKÝCH PRIORIT CÍLŮ

<p>Priorita 1</p> <p>Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému</p>	<p>1.1</p> <p>Přímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty</p>	<p>1.2</p> <p>Nepřímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty</p>	<p>1.3</p> <p>Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému</p>	<p>1.4</p> <p>Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat</p>
<p>Priorita 2</p> <p>Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu</p>	<p>2.1</p> <p>Podpora významných projektů na území kraje</p>	<p>2.2</p> <p>Podpora související cyklistické infrastruktury</p>	<p>2.3</p> <p>Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky</p>	<p>2.4</p> <p>Podpora kvalitních služeb</p>
<p>Priorita 3</p> <p>Koordinace a organizace cyklistiky</p>	<p>3.1</p> <p>Koordinace aktivit cyklistické dopravy a cykloturistiky</p>	<p>3.2</p> <p>Poradenství a propagace</p>		

Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Celková filosofie návrhu řešení cyklistické dopravy na území kraje je vedena snahou o zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému. Pro postupné zrovnoprávnění cyklistické dopravy ve vztahu k ostatním dopravním systémům je na krajské úrovni nutno sledovat především následující cíle.

CÍL 1.1 Přímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Jednou z hlavních zásad pro zajištění bezpečnosti cyklistické trasy je především její oddělení od frekventované automobilové dopravy, přičemž míru segregace je nutno na základě místních podmínek posuzovat individuálně. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a odstraňování míst s častými nehodami cyklistů.

Opatření 1.1.1 Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek

Jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti obcí. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační. Další úseky korespondují s návrhem jednotlivých páteřních dálkových cyklotras, které prochází územím kraje. Opatření v sobě zahrnuje zpracování jak studie proveditelnosti, tak i dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a tendrovou dokumentaci.

Odpovědnost: KULK OD, obce

Spolupráce: Pracovní cykloskupina LK, obce, mikroregiony, KSS LK

Finance: Dotační fond LK

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 1.1.2 Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek

Toto opatření zajišťuje finance z krajského rozpočtu na výstavbu cyklistických stezek. Dané opatření počítá se stávajícím dotačním titulem kraje a také s využitím Státního fondu dopravní infrastruktury. S evropskými fondy se počítá až ve výhledu, pro plánovací období 2014 – 2020.

Odpovědnost: KULK OD

Spolupráce: pracovní cykloskupina LK, mikroregiony, KSS LK

Finance: Dotační fond LK + SFDI + Strukturální fondy pro léta 2014-2020

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 1.1.3 Realizace ekonomicky levných opatření

Opatření směřuje k realizaci ekonomicky levných pro-cykloopatření, které výrazně napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území:

- na základě požadavků místní samosprávy realizovat cyklistické pruhy na krajských komunikacích, pokud jsou k tomu uzpůsobené podmínky,
- podporovat využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (možnost vjezdů do pěších zón a do jednosměrných ulic, zřizování zón 30, cyklistických ulic, atd.)
- metodicky vést k použití i jiných, než asfaltových a betonových technologií při výstavbě cyklistických komunikací, k možnosti použití užších cyklistických komunikací při stísněných podmínkách.

Odpovědnost: KULK OD (preferenze úseků z hlediska bezpečnosti cyklistů)
Spolupráce: KSS LK, Pracovní cykloskupina v LK, SFDI, Lesy ČR, Pozemkový úřad, Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových, obce, mikroregiony, správy CHKO a NP
Finance: Dotační fond LK
Termíny: Průběžně

CÍL 1.2 Nepřímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Opatření 1.2.1 Realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb a rekonstrukcí na krajských komunikacích (spolupráce od zadání projektové dokumentace)

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb.

Odpovědnost: KULK OD (kontrola na zapracování cyklistických opatření do projektových dokumentací), KSS LK
Spolupráce: Pracovní cykloskupina v LK, Obce (připomínkové řízení),
Finance: Součást rozpočtu stavby
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

Opatření 1.2.2 Snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích, při realizaci velkých železničních staveb, atd.

Kraj bude připomínkovat projektové dokumentace realizaci v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří státu, případně při realizaci velkých železničních staveb, atd. *(Bude prověřeno, zda je relevantní realizovat opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, lávky, podjezdy).*

Odpovědnost: KÚLK OD (kontrola na zapracování cyklistických opatření do projektových dokumentací), KSS LK
Spolupráce: Pracovní cykloskupina v LK, Obce (připomínkové řízení),
Finance: Součást rozpočtu stavby
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

Opatření 1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací a to v rámci využívání těchto možností:

- Využívat drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek. Obce budou podávat průběžně žádost na SŽDC o bezúplatné převedení majetku státu na obce ve veřejném zájmu, které bude podmíněno souhlasem Vlády ČR.
- Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků, zejména na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení.
- Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších předpisů.

Kraj bude vést jednání se zainteresovanými organizacemi o realizaci daných opatření, které směřují k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy

Odpovědnost: KÚLK OD (preferenční úseků z hlediska bezpečnosti cyklistů)
Spolupráce: SFDI, Lesy ČR, Pozemkový úřad, Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových, Obce (připomínkové řízení),
Finance: Administrativní opatření
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

CÍL 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavení jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy.

Opatření 1.3.1 Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE

Odpovědnost: KORID LK s.r.o., Obce
Spolupráce: Autobusoví dopravci, ČD a.s. (konzultace)
Finance: Dotační fond LK
Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 1.3.2 Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů

V rámci budování dopravních terminálů řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace).

Odpovědnost: KORID LK s.r.o., Obce
Spolupráce: KÚLK OD (připomínkové řízení), SŽDC
Finance: Součást rozpočtu stavby
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

Opatření 1.3.3 Podpora úpravy vozového parku k přepravě kol na vlakových a autobusových linkách zajišťujících dopravní obsluhu území

Podle evropské směrnice a českého zákona musí být do 3. 12. 2019 vybráni v celé ČR autobusoví dopravci v nabídkových řízeních. Kraji se doporučuje, aby v podmínkách bylo uvedeno, že vybrané autobusy byly vybaveny na zadní stěně nosičem na kola.

Odpovědnost: KÚLK OD
Spolupráce: Obce
Finance: Administrativní opatření
Termíny: do 3. 12. 2019

CÍL 1.4 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Opatření 1.4.1 Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni

Podporovat komplexní dopravní výchovu dětí a mládeže na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem pod mottem: „staň se instruktorem svého dítěte“. Podporovat nácvik jízdy v reálném terénu, ne jen na hřištích.

Odpovědnost: Obce
Spolupráce: KÚLK OD,
Finance: Finanční prostředky odboru dopravy
Termíny: Průběžně

Opatření 1.4.2 Realizovat komunikační témata prevence dopravních nehod

Realizovat komunikační témata **prevence** dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty.

Odpovědnost: KÚLK OD
Spolupráce: Obce
Finance: Finanční prostředky odboru dopravy
Termíny: Průběžně

Priorita 2. Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

CÍL 2.1. Podpora významných projektů na území kraje (Cyklostezka Odra- Nisa, Zelená cyklomagistrála Ploučnice, Greenway Jizera), Cyklostezka sv. Zdislavy, Cyklostezka Varhany

Jednou z hlavních zásad pro zajištění bezpečnosti cyklistické trasy je především její oddělení od frekventované automobilové dopravy, přičemž míru segregace je nutno na základě místních podmínek individuálně posuzovat. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a odstraňování míst s častými nehodami cyklistů. Jedná se o podporu úseků a tras, kde dochází ke kombinaci dopravní a rekreační funkce cyklotrasy. Rovněž se přihlíží k možnosti využití dané komunikace i pro in-liny. Jedná se ale pouze o vybrané trasy, které jsou připravovány ze strany obcí a mikroregionů a mají svého manažera, který svým způsobem bude garantovat dobře vložené finance ze strany kraje.

Toto opatření navazuje rovněž na návrh infrastruktury terénní cyklistiky, především sítě přírodě blízkých stezek v rekreačních zónách sídel a v destinacích cestovního ruchu, které se nacházejí územím kraje.

2.1.1. Podpora projektové přípravy

Toto opatření přímo navazuje na návrh jednotlivých cyklokoridorů, které prochází územím kraje. V tomto kontextu jsou jednotlivé páteřní dálkové cyklotrasy v různém stádiu rozpracovanosti. Zatímco některé mají již vybrané úseky připravené na stavební povolení, v jiných případech není zpracována ani úvodní studie proveditelnosti cyklotrasy.

Toto opatření rovněž navazuje na návrh infrastruktury terénní cyklistiky, především sítě přírodě blízkých stezek v rekreačních zónách sídel a v destinacích cestovního ruchu, které se nacházejí územím kraje. Z tohoto důvodu toto opatření v sobě zahrnuje zpracování jak studie proveditelnosti, tak i dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a tendrovou dokumentaci.

Odpovědnost: KÚLK OD, organizace působící v managementu významných projektů, obce

Spolupráce: CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA, LČR, svazky nebo sdružení obcí, mikroregiony, organizace působící v cestovním ruchu, Správy CHKO a NP

Termíny: Dle akčního plánu

Finance: Dotační fond LK + Strukturální fondy EU

2.1.2. Finanční podpora výstavby a údržby významných projektů na území kraje

Pro toto opatření se navrhuje zajistit finance z krajského rozpočtu na výstavbu vybraných cyklotras na území kraje (cyklomagistrála Ploučnice, Greenway Jizera, Cyklostezka Odra Nisa). Především se pak jedná o zajištění výstavby cyklostezek a víceúčelových komunikací v jejich koridoru (navazuje na opatření 1.1.3.). Do tohoto opatření je zařazena i síť přírodně blízkých stezek (Nové Město pod Smrkem, Libverda). I v tomto opatření platí, že daný projekt nemůže být vybudován bez krajské koordinace.

Odpovědnost: KÚLK OD, organizace působící v managementu významných projektů, obce

Spolupráce: SFDI, svazky nebo sdružení obcí, mikroregiony, Správy CHKO a NP

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Finance: Dotační fond LK + Strukturální fondy EU + SFDI

Opatření 2.1.3 Přeznačení dálkových cyklotras na území Libereckého kraje

Opatření zahrnuje přeznačení dvou dálkových cyklotras na území LK (cyklotrasy 14, 15, 17, 20, 21, 22, 25).

Odpovědnost: KÚLK OD

Spolupráce: KČT (údržba), obce (nové trasy), KÚLK OKPPCR, pracovní cykloskupina v LK

Finance: Dotační fond LK

Termíny: Dotace / rok, dle akčního plánu

CÍL 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury

Opatření 2.2.1 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury (odpočívky, infopanely, apod.)

Opatření směřuje jednak k podpoře tvorby a instalování informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území při zajištění jejich vzájemného souladu, zejména z hlediska použité grafiky a názvosloví, a jednak k podpoře výroby a instalace doprovodné infrastruktury ve významných turistických oblastech a na dálkových, významných regionálních a významných místních cyklotrasách. Opatření směřuje rovněž k zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, servisní služby) a k podpoře produktů umožňujících zkvalitnění nabídky ubytování, stravování a hygienického zázemí

Odpovědnost: Obce

Spolupráce: mikroregiony, pracovní cykloskupina v LK - KÚLK OD (dotační titul)

Finance: Dotační fond LK

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 2.2.2 Zajištění údržby značení cyklotras

Velmi nutné je dořešení údržby cykloturistického značení včetně zajištění finančních prostředků na tuto údržbu. Cílem je sladit systém značení podle čísel a podle log (tematických tras). Součástí opatření je i zpracování pasportu daného značení.

Opatření zahrnuje:

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území jednotlivých krajů.
- Provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras
- Návrh na značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd.

Odpovědnost: KÚLK OD (v rámci registru cyklotras), KÚLK OKPPCR (v rámci pásového značení KČT)

Spolupráce: pracovní cykloskupina v LK, obce, Svazky obcí

Finance: Dotační fond LK + rozpočet OKPPCR

Termíny: Dle akčního plánu

Opatření 2.2.3 Podpora realizace a údržby areálů pro terénní a extrémní cyklistiku

Terénní cyklistika a infrastruktura pro ní v podobě účelně, udržitelně navržených, přírodě blízkých stezek představuje velký potenciál pro rozvoj veřejného zdraví, občanské vybavenosti sídel a přínosů z měkkého cestovního ruchu.

Odpovědnost: Obce

Spolupráce: KÚLK OD, KÚLK OKPPCR, mikroregiony, pracovní cykloskupina v LK

Finance: Dotační fond LK

Termíny: Dotace / rok, dle akčního plánu

CÍL 2.3 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky

Opatření 2.3.1 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“

Opatření směřuje k zajištění podkladů pro portál národního produktu Česko jede v oblasti rekreační cyklistiky (výběr TOP cyklobalíčků, dálkové cyklotrasy na území LK). Cílem je nabízet na jednom místě národní top cykloturistickou a výhledově i širší (pěší, vodáckou, hipo, běžeckou) nabídku ČR.

Odpovědnost: KÚLK OKPPCR v součinnosti s OCR

Spolupráce: Cyklokoordinátor KÚ LK OD, Agentura CzechTourism, Asociace měst pro cyklisty

Finance: Administrativní záležitost

Termíny: Každoročně

Opatření 2.3.2 Zajištění souhrnné prezentace kraje

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky a to prostřednictvím:

- A. portálu www.liberecky-kraj.cz, k pravidelné aktualizaci portálu českojede,
- B. tvorby tipů na cyklovýlety (cyklobalíčků),
- C. aktualizace mapy cyklotras kraje,
- D. jednoduchého letáku,
- E. moderních informačních technologií (DVD),
- F. prezentace na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu.

Odpovědnost: KÚLK, OKPPCR ve spolupráci s OCR
Spolupráce: Cyklokoordinátor KÚLK OD, agentura CzechTourism, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře
Finance: Rozpočet KÚLK OKPPCR
Termíny: Průběžně

Opatření 2.3.3 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických tipů na výlet

Opatření navazuje na zpracovanou celkovou koncepci propagace cestovního ruchu území, jejímž cílem je prezentace turistických lokalit a cyklistických příležitostí.

Opatření je zaměřeno na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech v Libereckém kraji s tímto členěním:

- nabídka tipu 1. Cyklisté preferují kratší a bezpečné trasy, převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště (do této kategorie spadá i nabídka pro In-liny, osoby s tělesným postižením „tzv. vozíčkáři“, je vhodná pro rodiny s dětmi),
- nabídka tipu 2. Jedná se o nabídku klasických cykloproduktů (tipů na výlet), které jsou určeny minimálně pro dvě cílové skupiny:
 - méně zdatní rekreační cyklisté (případně senioři): nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch,
 - zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy,
- nabídka tipu 3. je určena pro terénní cyklisty: preferující především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu,
- nabídka tipu 4. je určena pro sportovně rekreační cyklisty: vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

Odpovědnost: KÚLK, OKPPCR, OCR
Spolupráce: Obce, mikroregiony, svazky obcí, Nadace Partnerství, CzechTourism, organizace působící v cestovním ruchu, pracovní cykloskupina v LK, ČEMBA
Finance: Rozpočet KÚLK OKPPCR + Strukturální fondy EU
Termíny: Dle akčního plánu

Opatření 2.3.4 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu, včetně přeshraničních tematických cyklotras

Cílem je ve spolupráci se sousedními kraji a s Německem a Polskem připravit produkty pro dálkové cyklisty, kteří preferují trasy 50-100 km/den, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc.

Odpovědnost: KÚLK, OKPPCR, OCR
Spolupráce: Agentura CzechTourism, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře, příhraniční regiony
Finance: Rozpočet KÚLK OKPPCR
Termíny: Průběžně

CÍL 2.4 Podpora kvalitních služeb

Cílem je podporovat programy, které pomohou zkvalitnit základní služby pro cyklisty. Jedná se zejména o zkvalitnění vazeb mezi cyklistikou a ostatními druhy doprav, dále zkvalitnění v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačních služeb v rámci programu certifikace [Cyklisté vítání](#).

Opatření 2.4.1 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností. Podpora by se měla uskutečnit formou finančního příspěvku vybranému dopravci (dle kritérií stanovených ODSH KÚLB) na provozní náklady spojené s provozem cyklobusů a na investiční náklady spojené s nákupem kol pro půjčovnu kol Českých drah a.s. Souhrnně se jedná o tato opatření:

- A. **Příspěvek na provozní náklady** (cyklobusy)
- B. **Příspěvek na investiční náklady & podpora systémů půjčování kol ve vybraných stanicích Libereckého kraje**

Odpovědnost: OD KÚLK (administrace dotace)
Spolupráce: OKPPCR KÚLK autobusoví dopravci, ČD a.s. OCR
Finance: Dotační fond LK, rozpočet KÚLK OD
Termíny: Dotace / rok, dle akčního plánu

Opatření 2.4.2 Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb

Opatření směřuje k podpoře zapojení ubytovacích a stravovacích služeb do certifikace Cyklisté vítáni či jiných systémů kvality služeb a zlepšení jejich kvality pro cyklisty.

Odpovědnost: KÚLK, OKPPCR, OCR, pracovní cykloskupina v LK

Spolupráce: CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČEMBA, svazky nebo sdružení obcí, mikroregiony, organizace cestovního ruchu, cestovní kanceláře

Finance: Dotační fond LK OKPPCR + Strukturální fondy EU

Termíny: Každoročně

Priorita 3. Koordinace a organizace cyklistiky

3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a cykloturistiky

Úloha kraje v této oblasti se týká podporou zpracování navazujících průzkumů, analýz, studií k rozvoji cyklistické dopravy na území kraje.

3.1.1. Podporovat zpracování průzkumů návštěvnosti z hlediska cykloturistiky

Do této kategorie patří vytipování oblasti, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty ať už za dopravním, či rekreačním účelem. Kraj zadá zpracování daného průzkumu.

Odpovědnost: KÚLK OD, KÚLK OKPPCR, OCR, pracovní cykloskupina v LK

Spolupráce: ----

Termíny: Sčítání provádět jednou za tři roky

3.1.2. Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje

Do této kategorie patří evidence celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z prostředků SF DI a z kraje. Jedná se o průběžnou aktualizaci databáze úseků, kde se plánuje výstavba cyklistických komunikací, kterou si kraj vyhodnotil začátkem roku 2008. Účelem této aktualizované databáze bude:

- o zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (kraj, další obce, ŘSD apod.), zejména pro využití Strukturálních fondů EU,
- o motivovat obce při budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí.

Odpovědnost: KÚLK OD, OCR, pracovní cykloskupina v LK

Spolupráce: -----

Termíny: 2015

Cíl 3.2 Poradenství a propagace

3.2.1 Konference, semináře a školení v oblasti cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky

Odpovědnost: KÚLK OD, KÚLK OKPPCR, pracovní cykloskupina v LK

Spolupráce: KČT, Nadace Partnerství, CDV, Cyklisté Liberecka, o.s., Bez nehod, Bezpečně na silnicích o.p.s., organizace působící v cestovním ruchu, ČEMBA

Termíny: Průběžně

3.2.2 Propagační akce na podporu cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky

Opatření je zaměřeno na oživení venkovského prostoru prostřednictvím cykloturistiky a terénní cyklistiky. Jedná se o podporu akcí zaměřených na propagaci cestovního

ruchu v území. Cílem projektu je upozornit turisty na široké možnosti trávení volného času v kraji a zároveň přesvědčit podnikatele i zástupce státní správy o ekonomickém významu cestovního ruchu. Ve směru ke správě území a státní správě ochrany přírody je program namířen na know-how transfer dobré praxe.

Odpovědnost: KÚLK OD, KÚ LK OKPPCR, pracovní cykloskupina v LK
Spolupráce: krajská skupina pro podporu cyklistiky v LK, KČT, Nadace Partnerství, Cyklisté Liberecka o.s., Bezpečně na silnicích o.p.s., organizace působící v cestovním ruchu, ČEMBA
Termíny: Dle akčního plánu

9 Implementační část programu rozvoje cyklistické dopravy

9.1 Finanční zdroje

Návrh systému financování je založen především na stimulaci podpory cyklistické dopravy pomocí realizace kvalitní cyklistické infrastruktury. Pro podporu rozvoje cyklistické dopravy je možné využívat na území Libereckého kraje Dotační fond na rozvoj cyklodopravy v LK.

Je třeba dále využívat možností podpory z evropských zdrojů, ze Státního fondu dopravní infrastruktury a nepřímo i z resortu Ministerstva zemědělství.

Zcela zásadní je připravit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014 - 2020, tj. **zapracovat do relevantních programových dokumentů pro období 2014 - 2020 možnost čerpání dotací na cyklistickou dopravu i na komplexní inovativní projekty rozvoje cykloturistiky a udržitelného cestovního ruchu v regionech** i v příhraničí s přeshraničním efektem, umožnit podporu veřejných i privátních projektů na komplexní vybudování infrastruktury i obslužného zázemí a služeb.

EVROPSKÉ STRUKTURÁLNÍ A INVESTIČNÍ FONDY PRO 2014 - 2020

A. Integrovaný regionální operační program.

Nemotorová doprava byla zařazena do programového dokumentu pro Integrovaný regionální operační program pro období 2014 – 2020 (IROP 2014 – 2020). Výstavbě cyklistické infrastruktury je v materiálu věnována velká pozornost, zapracovány byly i požadavky z nedávno schválené Cyklostrategie 2013.

Pracovní verze dokumentu definuje podporu cyklistické dopravy v rámci Strategického cíle 1.2: "Rozvoj integrovaných dopravních systémů a udržitelných forem dopravy".

Cílem je stabilizovat, případně posílit přepravní výkony veřejné dopravy (IDS), snížit zátěže center IAD na navrženou úroveň a zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků městského provozu. Předmětem podpory bude realizace multimodálních terminálů pro osobní dopravu, systémů P+R, K+R a B+R, podpora zavádění ITS ve veřejné dopravě, podpora zavádění a obnovy vozového parku tramvají a trolejbusů, podpora zavádění a obnovy ekologicky čistého a šetrného vozového parku, moderních informačních technologií řízení včetně respektování potřeb specifických skupin,

rozšíření doprovodných funkcí navazujících na autobusová nádraží v centrech a jejich estetické zkvalitnění.

ITS – inteligentní dopravní systémy/telematika jsou definovány v § 39a, odst. 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích v platném znění. Zkvalitnit infrastrukturu pro pěší a cyklo dopravu v mezinárodní síti (Eurovelo), národních a regionálních sítích a v návaznosti na města a obce. Vytvořit podmínky pro mobilitu a optimalizace sítě cyklostezek a cyklotras, vč. zajistit bezpečnost a bezbariérovost tras, vytvořit zázemí v cíli a zkvalitnit podmínky v zázemí. Dosáhnout cíle definované v Národní strategii cyklo dopravy ČR 2013-2020. Jedná se o verzi z 3. 12. 2013.

Základní popis jednotlivých integrovaných nástrojů a rolí zapojených aktérů

Základním principem uplatnění integrovaných nástrojů bude věcná (vhodně a logicky provázané a potřebné tematické/sektorové intervence, územní (realizace intervencí ve vhodném, geograficky a ekonomicky spojeném území) a časová (realisticky připravený harmonogram a časové a věcné sladění předpokládaných intervencí) provázanost intervencí realizovaná na základě kvalitní integrované strategie rozvoje území. Důležitým aspektem strategie rozvoje území nebude množství a obsahová šíře v nich uvedených a následně realizovaných projektů, ale reálné nastavení a splnění jejich předem definovaných cílů, tzn. celkový výsledek odpovídající potřebám daného území pro jednotlivé typy integrovaných nástrojů budou nastaveny podle relevantních operačních programů/programů finanční limity.

1) Integrovaná územní investice (ITI)

V podmínkách České republiky tedy představuje ITI realizaci integrované strategie rozvoje metropolitní oblasti, která zahrnuje klíčové investice řešící problémy daného území z více než jedné prioritní osy jednoho nebo více programů ESIF. Financování strategií bude řešeno z programů ESIF a jejich povinného kofinancování (integrované strategie ale mohou být doplněny dalšími finančními zdroji). Integrované strategie budou moci čerpat z Integrovaného regionálního operačního programu (EFRR), Operačního programu doprava (FS, EFRR), Operačního programu životní prostředí (FS, EFRR), Operačního programu podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (EFRR), Operačního programu výzkum, vývoj a vzdělávání (EFRR, ESF) a Operačního programu zaměstnanost (ESF) a Operačního programu Praha – pól růstu (EFRR). Integrovaná strategie se tedy ve své analýze a následném definování a hierarchizaci priorit soustředí na klíčové tematické okruhy rozvoje metropolitní oblasti v souladu s cíli a investičními prioritami EU (s ohledem na obsah navržených prioritních os programů ESIF). Mezi nejvíce nosná témata spojující jádrová města a zároveň nejvýznamnější centra České republiky s jejich funkčním zázemím patří bezesporu doprava, trh práce a oblast sociálních služeb, vzdělávání, propojení výzkumných

kapacit, aplikace jejich výstupů do praxe, inovace a podnikání a oblast životního prostředí, jež je v těchto metropolitních oblastech vystaveno extrémním nárokům. ITI bude soustředěna převážně na realizaci větších, investičně náročnějších projektů, které mají významný dopad pro řešená území.

Počet těchto ITI je v ČR vymezen počtem metropolitních oblastí definovaných ve Strategii regionálního rozvoje ČR 2014-2020 (pražská - středočeská, brněnská, ostravská, plzeňská, hradecko-pardubická, olomoucká a ústecko-chomutovská aglomerace), z nichž každá může předložit ke schválení a realizaci pouze jednu integrovanou strategii. ITI budou rovněž popsány v Dohodě o partnerství. Finanční objem (indikativně stanovený po relevantních programech a fondech – EFRR a ESF) směřovaný na realizaci ITI bude zároveň představovat plnění podmínky vyčlenění nejméně 5 % z prostředků EFRR na integrovaná opatření pro udržitelný rozvoj měst² (předpoklad ukazuje na značné převýšení požadované hodnoty).

2) Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ)

V podmínkách ČR je tento nástroj určen pro využití ve významných regionálních centrech se svým zázemím (krajská města, která nejsou zapojena do ITI + Mladá Boleslav), popsaných ve SRR ČR na základě vymezení funkčního regionu podle zvoleného obsahu strategie³. Konkrétně se jedná o následujících 7 center se svým zázemím: České Budějovice, Karlovy Vary, **Liberec-Jablonec**, Mladá Boleslav, Jihlava a Zlín. S ohledem na místní podmínky, které mohou být výrazně odlišné, je IPRÚ otevřen možnostem využití široké škály věcného zaměření od témat např. dopravy, životní prostředí, spojení vzdělání, trhu práce a podnikání, propojení výzkumných a vzdělávacích institucí s podnikatelským sektorem až po integrovaná řešení zkvalitnění potřebné infrastruktury pro atraktivitu území a integrovanou podporu cestovního ruchu, podpory inovativního podnikání, řešení zaměstnanosti, sociálního vyloučení, bydlení a kvality veřejných služeb a řešení oblastí životního prostředí, včetně brownfields. Integrované strategie budou moci čerpat z Integrovaného regionálního operačního programu (EFRR), Operačního programu doprava (FS, EFRR), Operačního programu životní prostředí (FS, EFRR), Operačního programu podnikání a inovace pro konkurenceschopnost (EFRR), Operačního programu Výzkum, vývoj a vzdělávání (EFRR, ESF) a Operačního programu zaměstnanost (ESF).

Na rozdíl od integrované strategie ITI Integrovaný plán rozvoje území zahrnuje povinně vícezdrojové financování na plnění cílů kvalitní multisektorové strategie odrážející potřeby vymezeného specifického území (potřeby rozvoje města i potřeby

² Udržitelný rozvoj měst má být podporován prostřednictvím strategií, které navrhuji integrovaná opatření k řešení hospodářských, sociálních, ekologických a klimatických problémů městských oblastí.

³ Např. vymezení regionu pro řešení intervencí převážně zaměřených do oblastí životního prostředí se může odlišovat od vymezení spádovosti téhož regionu podle dostupnosti služeb, či dojíždky.

jeho funkčního zázemí, tvořeného převážně z malých obcí). Uvedená koncepce tím umožňuje řešit i témata a oblasti, které nejsou podporovány programy ESIF. Tento cíl umožňuje řešení některých problémů vztahů mezi městem a venkovem a podporuje dlouhodobější spolupráci mezi obcemi ve vymezeném funkčním území.

IPRÚ systémově navazuje na IPRM; je však modifikován pro potřeby širšího území a doplněn o efektivnější způsob implementace (podpořené vyčleněním alokace v rámci programů ESIF a specifickými výzvami pro projekty z těchto IPRÚ, včetně smluvního zajištění). Oproti současnému systému se nabízí možnost většího zapojení dalších zdrojů, případně finančních nástrojů. Všechny projekty z IS předložené do specifických výzev programů ESIF musí respektovat podmínky stanovené příslušným programem a plnit stanovené závazné ukazatele (prostřednictvím indikátorů NČI 2014+). Zároveň však musí být zajištěn monitoring a vyhodnocení IPRÚ jako celku nositelem IS.

3) Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD)

„Community-led local development“ neboli „Komunitně vedený místní rozvoj“ představuje model, jenž je zaměřen na subregionální území zapojením místních akčních skupin zastupující veřejné i soukromé zájmy, přičemž podle obecného nařízení musí být struktura partnerů a jejich hlasovacích práv vyvážená. MAS by měly při navrhování a provádění komunitně vedených strategií místního rozvoje zohledňovat lokální potřeby a potenciál, napomáhat vytváření sítí a koordinovat spolupráci (č. 28, odst. 1) v daném území.

V podmínkách České republiky existuje stávající síť MAS, která pokrývá většinu území (cca 175). Komunitně vedený místní rozvoj je realizován v souladu s čl. 28-31 obecného nařízení EK a čl. 42-45 nařízení EP o EZFRV.

Obecným **cílem realizace CLLD** v ČR je zlepšení kvality života na venkově a primární **cílovou skupinou** jsou obyvatelé venkovských území. Hlavním **úkolem** komunitně vedeného místního rozvoje v programovém období 2014-2020 v ČR je **posílení územní soudržnosti venkovských území** a řešení vztahů mezi mikroregionálními centry a okolními obcemi v rámci funkčních regionů (s důrazem na periferní a stabilizovaná území).

Podle Strategie regionálního rozvoje bude metoda LEADER realizována nejen prostřednictvím Společné zemědělské politiky, ale i prostřednictvím dalších ESIF. Projekty integrovaných strategií místního rozvoje budou tedy podporovány z EZFRV a dále také z EFRR (IROP) a z ESF (OPZ). MAS budou zajišťovat v rámci implementace činnosti popsané v článku 30, bod 3 obecného nařízení. Pro řídicí orgány operačních programů OPVVV, OPŽP a OPPIK budou zajišťovat spolupráci mezi žadateli a řídicím orgánem a zvyšovat povědomí o programech v území. Nebudou přímými účastníky implementačního procesu.

Komunitně vedené strategie místního rozvoje realizované Místními akčními skupinami (MAS) mohou napomoci také řešení problémů obyvatel lokalit ohrožených sociálním

vyloučením mimo rozvojová území. V takovém případě MAS využívá konzultační servis ASZ v plánovací i implementační fázi strategie.

Realizace CLLD bude v ČR přispívat především **k plnění tematických cílů:** (9) Podpora sociálního začleňování a boj proti chudobě, (3) Zvýšení konkurenceschopnosti malých a středních podniků, (4) Podpora přechodu na nízkouhlíkové hospodářství ve všech odvětvích, (6) Ochrana životního prostředí a podpora účinného využívání zdrojů, (8) Podpora zaměstnanosti a podpora mobility pracovních sil, (5) Změna klimatu a (10) Investice do vzdělávání, dovedností a celoživotního učení.

Pro realizaci strategií MAS v programovém období 2014 – 2020 bude nezbytná úzká spolupráce Ministerstva zemědělství (dále jen „MZe“) a MMR. MZe bude, na základě kritérií – standardů zohledňujících **kvalitu organizace a řízení procesů samotných MAS**, vybírat okruh MAS, které budou certifikovány/standartizovány pro další postup a možnost zpracování komunitně vedené místní strategie podpořené z Programu rozvoje venkova. Některé z těchto vybraných MAS však budou zpracovávat integrovanou strategii širšího zaměření, a mohou žádat o prostředky i z ostatních programů ESIF.

B. Operační program přeshraniční spolupráce.

Stejně jako v předchozím období bude možné čerpat z OP Přeshraniční spolupráce ČR - Polsko a ČR - Sasko. Detaily se v tuto chvíli upřesňují, připravují se Vlajkové projekty a individuální projekty.

Národní finanční zdroje

Státní fond dopravní infrastruktury - SFDI

Podpora výstavby a údržby cyklistických stezek plyne ze Zákona č. 104/2000 Sb., o Státním fondu dopravní infrastruktury. Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro jednotlivé roky: <http://www.sfdi.cz/poskytovani-prispevku>.

Krajské finanční zdroje

Správcem Dotačního fondu LK, Programu Doprava 6 je Krajský úřad Libereckého kraje, odbor dopravy.

Program Doprava má z hlediska cyklodopravy níže uvedené podprogramy:

Podprogram 6.1 – rozvoj cyklistické dopravy je zaměřen na podporu výstavby a údržby stezek pro cyklisty a cyklistických tras vč. staveb – dopravně bezpečnostní funkce cyklistiky. Podporovány budou dopravně bezpečnostní funkce cyklistiky - stavby a rekonstrukce cyklistických stezek, případně stavebních objektů

podmiňujících jejich funkci (lávka, podjezd, rampa, bike + ride, atd.), realizace vyhrazených pruhů pro cyklisty ve stávajícím dopravním prostoru, vyznačení a údržba cykloturistických tras vč. stavby mobiliářů na trasách.

Podprogram 6.3 – podpora projektové činnosti je zaměřen na podporu projektové přípravy k realizaci opatření na ochranu zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích, a na podporu projektové přípravy na budování cyklistických stezek a staveb, případně stavebních objektů (lávka, rampa..), podmiňující její funkci, cyklistických pruhů ve stávajícím dopravním prostoru – prioritně dopravně bezpečnostní funkce cyklistiky.

Podprogram 6.4 – výchova a vzdělávací programy je zaměřen na podporu zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích vč. cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky v rámci pořádání soutěží, besed, kursů, výstav a prezentací, propagačních akcí.

Aktuální informace na www.kraj-lbc.cz sekce dotace.

9.2 Akční plán – přehledné shrnutí 2015 - 2016

Akční plán obsahuje souhrn aktivit pro období 2015 – 2016, které jsou rozpracovány dle jednotné struktury a přiřazeny k jednotlivým opatřením Programu rozvoje cyklistické dopravy v LK 2014 – 2015.

Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Opatření	Název	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 1.1 Přímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty						
1.1.1	Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek	Projektová příprava cyklostezek	OD KÚLK	Subjekty – viz. poznámka	0,800 mil. / rok	Dotační fond LK
1.1.2	Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek	Výstavba cyklostezek	OD KÚLK	Obce	5,000 mil. / rok	Dotační fond LK
1.1.3	Realizace ekonomicky levných opatření	Výstavba cyklostezek	OD KÚLK KSSLK	Obce	0,100 mil. / rok	Dotační fond LK
Cíl 1.2 Nepřímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty						
1.2.1	Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji	Pro-cyklistická opatření realizovaná krajem	OD KÚLK	KSSLK	Součást rozpočtu stavby	Prostředky vyčleněné na silnici
1.2.2	Snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích, při realizaci velkých železničních staveb, atd.	Pro-cyklistická opatření vyjednávána krajem	OD KÚLK	KSSLK	Součást rozpočtu stavby	Prostředky vyčleněné na stavbu
1.2.3	Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů	Související infrastruktura	OD KÚLK	Obce	Součást rozpočtu jiné stavby	Administrativní opatření nebo SFDI, EU
Cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému						
1.3.1	Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS	Bike & Ride (stojany, úschovny)	OD KÚLK	KORID LK Obce	0,100 mil. / rok	Dotační fond LK
1.3.2	Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů	Dopravní terminály	OD KÚLK	KORID LK Obce	Součást rozpočtu stavby	Prostředky vyčleněné na stavbu
1.3.3.	Podpora úpravy vozového parku k přepravě kol na vlakových a autobusových linkách zajišťujících dopravní obsluhu území	Dopravní obslužnost – úprava zadávacích podmínek pro VŘ	ODKÚLK	obce	Administrativní opatření	Prostředky vyčleněné na dopravní obslužnost
Cíl 1.4 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat						
1.4.1	Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni	Dopravní výchova	OD KÚLK	Obce	0,100 mil. / rok	Dotační fond LK
1.4.2	Realizovat komunikační témata PREVENCE dopravních nehod	Prevence dopravních nehod	OD KÚLK	Obce	0,100 mil. / rok	Dotační fond LK

Poznámka: Subjekty = Obce, svazky obcí, fyzické a právní osoby, občanské sdružení, spolky, nadace, nevládní a neziskové organizace

Priorita 2. Cykloturistika a terénní cyklista jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

Opatření	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 2.1 Podpora významných projektů na území kraje (Cyklostezka Odra- Nisa, Zelená cyklomagistrála Ploučnice, Greenway Jizera), Cyklostezka sv. Zdislavy, Cyklostezka Varhany						
2.1.1	Vypracování studií a projektových dokumentací pro páteřní dálkové cyklotrasy na území LK	Projektová příprava	OD KÚLK	Subjekty – viz. poznámka.	2, 0 mil Kč / rok na období 2014 - 2015	Dotační fond LK
2.1.2	Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na dálkových cyklotrasách na území LK.	Výstavba cyklostezek a dalších komunikací vhodných pro cyklisty	OD KÚLK	Subjekty – viz. poznámka.	2014 – 2020: realizace úseků dálkových cyklotras – cca 200 mil. Kč (převážně Strukturální fondy)	Strukturální fondy EU, Dotační fond LK, SFDI
2.1.3	Přeznačení dálkových cyklotras na území LK	Značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras	OD KÚLK OKPPCR	Subjekty – viz. poznámka. OKPPCR KČT- pásové	Součást příspěvku pro KČT (viz. 2.2.2.)	Dotační fond LK + rozpočet OKPPCR (max. pásové značení)
Cíl 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury						
2.2.1	Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury	Odpočívky, infopanely, apod.	OD KÚLK	Subjekty – viz. poznámka.	0,500 mil. / rok	Dotační fond LK
2.2.2	Zajištění pružné údržby značení cyklotras	Značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras	OD KÚLK OKPPCR	Subjekty – OKPPCR – KČT – pásové zn. viz. poznámky 2	0,600 mil. / rok	Dotační fond LK + rozpočet OKPPCR
2.2.3	Podpora realizace a údržby areálů pro náročnou terénní a extrémní cyklistiku	Náročná terénní cyklistika (např. singltrek v Novém Městě pod Smrkem).	OD KÚLK	Subjekty – viz. poznámka.	0,500 mil. / rok	Dotační fond LK

Poznámka 1: Subjekty = Obce, svazky obcí, fyzické a právní osoby, občanské sdružení, spolky, nadace, nevládní a neziskové organizace

Poznámka 2 k opatření 2.2.2. v rámci projektu Hřebenovka

Opatření	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 2.3 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky						
2.3.1	Spolupráce na tvorbě národních produktů	Spolupráce na tvorbě národních produktů	OKPPCR KÚLK + OCR	OKPPCR KÚLK	Bez nároku na finance	Administrativní opatření
2.3.2	Zajištění souhrnné prezentace kraje	Prezentace kraje na turistických portálech LK, www.ceskojede.cz , atd.	OKPPCR KÚLK OD KÚLK OCR	OKPPCR KÚLK	Rozpočet OKPPCR KÚLK OD KÚLK	Rozpočet OKPPCR KÚLK OD KÚLK
		mapa cyklotras kraje, mapový turistický portál	OKPPCR KÚLK OCR	OKPPCR KÚLK	Rozpočet OKPPCR KÚLK	Rozpočet OKPPCR KÚLK
		Prezentace na veletrzích cestovního ruchu	OKPPCR KÚLK OD KÚLK OCR	OKPPCR KÚLK OD KÚLK	Součást rozpočtu na veletrhy	Rozpočet OKPPCR KÚLK OD KÚLK
2.3.3	Podpora tvorby konkrétních cykloturistických tipů na výlety	Tipy na výlety / podpora OCR	OKPPCR KÚLK OCR	Obce, OCR	0,100 mil. / rok	Dotační fond LK
2.3.4	Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu	Prezentace kraje na turistických portálech LK, www.ceskojede.cz	OKPPCR KÚLK OD KÚLK OCR	OKPPCR KÚLK	Rozpočet OKPPCR KÚLK OD KÚLK	Rozpočet OKPPCR KÚLK OD KÚLK
Cíl 2.4 Podpora kvalitních služeb						
2.4.1	Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy	Provozní náklady na provoz cyklobusů	OD KÚLK KORID LK OCR	KORID LK, Dopravci	0,5 mil. Kč – 2015	Dotační fond LK
		investiční náklady & podpora systémů půjčování kol v turistických oblastech	OD KÚLK KORID LK OCR	České dráhy, a.s.	0,5 mil. Kč – 2015	Dotační fond LK
2.4.2	Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb.	Podpora certifikace služeb pro cykloturisty a cyklisty	OD KÚLK OKPPCR KÚLK OCR	hodnotitelé	Režijní náklady	V rámci pracovní agendy

OCR= Destinační managementy turistických oblastí, organizace cestovního ruchu

Priorita 3. Koordinace a partnerství

Opatř.	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky						
3.1.1	Podporovat zpracování průzkumů	Pořízení automatických sčítačů	OD KÚLK OKPPCR OCR	OD KÚLK OKPPCR	0,150 mil. / 2015	Rozpočet OD KÚLK, EU
3.1.2	Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje	Aktualizace dat	OD KÚLK OCR	OD KÚLK	Režijní náklady	V rámci pracovní agendy
Cíl 3.2 Poradenství a propagace						
3.2.1	Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů	Semináře, konference, jednání pracovní skupiny (2x ročně velké jednání o cyklistice v kraji)	OD KÚLK OKPPCR	OD KÚLK OKPPCR	Režijní náklady	V rámci pracovní agendy
3.2.2	Propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce	Cyklistické dopravní, rekreační a sportovní akce	OD KÚLK OŠMTS	OKPPCR OŠMTS	Součást rozpočtu Programu OD KÚLK	Dotační fond LK OD KÚLK, OŠMTS

9.3 Akční plán shrnutý v bodech

1. Řešit pro cyklisty nebezpečné úseky na významných cyklotrasách, především na strategických směrech cyklodopravy (souběhy, křížení...).
2. Nově vyznačit významné dálkové koridory v LK (trasy 15, 17, 20, dále 21, 22, 25).
3. Projekčně dokončit a realizovat úseky na trasách 15, 17, 20, 3105 (strategické směry cyklodopravy LK).
4. Při výstavbě dopravní infrastruktury zamezit vytváření bariér pro realizaci místních spojení pro cyklisty.
5. Souběžně s výstavbou dopravní infrastruktury provádět opatření na zklidňování území.
6. Efektivně využívat stávající dopravní infrastrukturu pomocí jednoduchých stavebních, resp. dopravně organizačních opatření.
7. Minimalizovat vedení značených cyklistických tras po silnicích I. tř., resp. dopravně zatížených úsecích silnic v extravilánu (s průjezdem nad 3000 vozidel/24 hod). V těchto koridorech podporovat budování souběžných bezpečných propojení (po dopravně málo zatížených komunikacích, resp. nových úsecích cyklostezek) pro realizaci dopravních vztahů pro nemotorovou dopravu. V případě neexistence alternativní stopy řešit prostor dané pozemní komunikace komplexně, tedy se snahou o vytvoření podmínek pro bezpečný pohyb cyklistů.
8. Zlepšovat podmínky pro využití kola v intravilánu, a to především ve větších městech, resp. v oblastech, kde je kolo atraktivním dopravním prostředkem (Česká Lípa, Hrádek nad Nisou) důsledným zaváděním zón 30 km v obytných oblastech, resp. na jednosměrných komunikacích.
9. Podporovat rozvoj cyklistické infrastruktury v návaznosti na veřejnou dopravu, především železnici.
10. V rámci rozvoje IDS zajistit potřebnou vybavenost pro cyklisty především na přestupních uzlech IDS (cyklostojany, cykloboxy/úschovny, bezbariérovost/lyžiny...), tedy požadovat již v projektech.
11. V rámci rozvoje IDS zajistit přepravu kol alespoň na vybraných pravidelných autobusových linkách (nosiče kol), tedy žádat, aby nové autobusy i vlaky byly vybaveny na převoz kol (do zadání nových VR na dopravní obslužnost/vozidla dát podmínku zařízení na přepravu kol).
12. Pokračovat v zavedeném systému správy a údržby značení.
13. Podpořit projekty veřejných půjčoven kol (BSS=Bike Sharing System), jako součást systému veřejné dopravy ve větších městech.

14. Podporovat budování cyklotras z mechanicky zpevněného kameniva, resp. jiných přírodních materiálů (viz povrchy).
15. Na vybrané cyklisticky frekventované trasy instalovat automatické sčítače a pravidelně (alespoň 1x ročně) vyhodnocovat informace získané z nich.
16. Podpořit tvorbu cykloproduktů (cyklobalíčky, dálkové trasy, MTB trasy/areály).
17. Zajistit systémovou podporu/financování cyklobusů do turisticky atraktivních oblastí.
18. Podporovat dopravní výchovu ve školách i mimo ně a prevenci dopravních nehod.
19. Marketingově podporovat specializované služby pro cyklisty, např. služby s certifikátem Cyklisté vítání uveřejňovat v propagačních cyklistických materiálech s kompletními informacemi.
20. Územní plány obcí musí stabilizovat vedení významných cyklistických koridorů.
21. V plánu dopravní obslužnosti zohlednit provázanost cyklo a IDS začleněním požadavku na přepravu kol a vybavenost terminálů IDS a důležitých nácestných zastávek.
22. V koncepci dopravy LK aktualizovat síť páteřních cyklistických koridorů a doplnit potřebnou provázanosti s IDS a zlepšováním podmínek pro cyklisty ve městech.
23. V Zásadách územního rozvoje aktualizovat síť páteřních cyklotras.

10 Přílohy

10.1 Analýza měst z pohledu cyklodopravy v rámci dotazníkového šetření – 03/2014

Seznam otázek pro analýzu

SADA OTÁZEK ZAMĚŘENÁ NA PLÁNOVÁNÍ:

- Počítá Váš územní plán s cyklisty? Stručně rozved'te proces plánování a rozvoje cyklodopravy ve Vašem městě. Ideální je inspirace textem z územního plánu, který se týká cyklistické dopravy.
- Má město zpracovanou nějakou studii, či generel cyklistické dopravy?
 - o Je pro město generel závazný (je přijat usnesením Rady či Zastupitelstva)?
 - o Je generel vzájemně provázaný s dalšími dokumenty (s plány rozvoje města, dopravy, atd.)?
 - o Jak je generel naplňovaný, existuje k němu akční plán a jak probíhá jeho plnění?
- Znáte dopravní chování vašich obyvatel? Chcete jej změnit?

SADA OTÁZEK ZAMĚŘENÁ NA REALIZACI CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY:

- Jaké projekty plánujete na propojení města s okolními obcemi? V jakém jsou stádiu projekčních příprav?
- Jaké projekty plánujete v trase koridoru dálkových tras? V jakém jsou stádiu projekčních příprav?
- Pokud bude kraj rekonstruovat silnici II. a III. třídy, má spolu s vámi řešit i cyklistickou dopravu? Kterých silnic by se to mělo týkat? Jde o to, že není potřeba za každou cenu řešit cyklistické pruhy na dané komunikaci, když město nemá žádnou koncepci a dané opatření by pak bylo vytrženo z kontextu. Kraj nechce podporovat izolované řešení, ale jen taková, která mají logiku v rámci celkové koncepce města.
- Jaké jsou Vaše potřeby na křížení státních a krajských komunikací?

SADA OTÁZEK ZAMĚŘENÁ NA DALŠÍ OPATŘENÍ:

- Má dotační titul kraje podporovat i dopravně-organizační opatření zohledňující provoz cyklistů (možnost vjezdů do pěších zón a do jednosměrných ulic, zřizování zón 30, cyklistických ulic, atd.? Plánuje město nějaké takové opatření?
- Má dotační titul kraje podporovat i stojany na kola, úschovny, např. na nádražích a zastávkách? Máte ale zpracovanou koncepci parkování kol, řešíte propojení cyklistické a veřejné dopravy?
- Má dotační titul kraje podporovat i kampaně? Máte nějaké připravené?

Obecně k plánování cyklistické infrastruktury

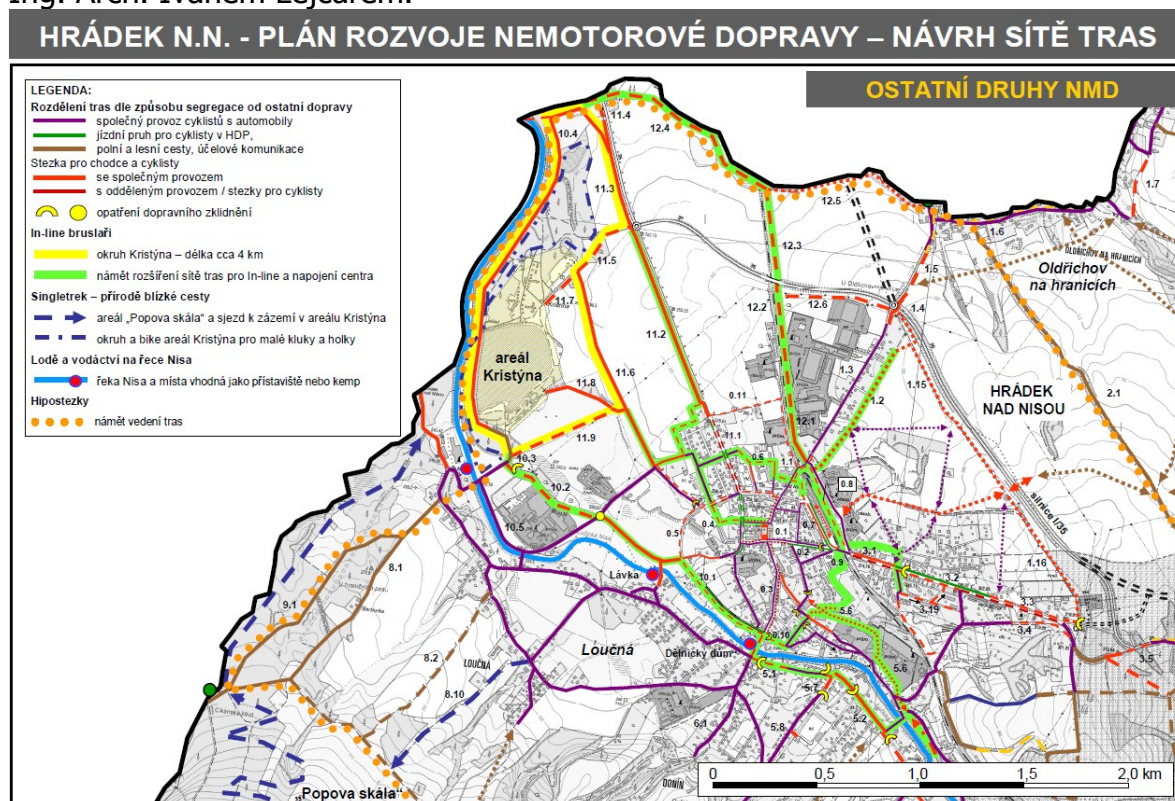
Cyklistická infrastruktura v územních plánech měst a obcí LK

Doksy

Územní plán města Doksy počítá s cyklisty v oddíle 7. „Pěší, turistické a cyklistické trasy“. Zabývá se zejména navázáním na projekt Cykloturistické magistrály Most-Doksy (č. KČT 25), návrhem místních cyklotras k propojení se stávajícími trasami a návrhem vzniku zázemí pro cyklisty v rámci centrálních zón Doks a Starých Splavů. Dále ÚPO, řeší kolizní místo ve styku s automobilovou dopravou na křižování silnic I/38 a II/270 v Doksech s návrhem přestavby křižovatky či mimoúrovňového odklonění.

Hrádek nad Nisou

Hrádek nad Nisou vychází z Plánu rozvoje nemotorové dopravy zpracovaného 8/2009 Ing. Arch. Ivanem Lejčarem.



Jablonec nad Nisou

V rámci nově pořizovaného Územního plánu Jablonec nad Nisou jsou cyklistické trasy řešeny. Územní plán Jablonce se nachází ve fázi projednávání návrhu.

Rozpracovaný ÚP Jablonec nad Nisou řeší cyklistické stezky obecně ve své textové části, dále v rámci podmínek pro využití ploch s rozdílným způsobem využití (závazných regulativů) jsou cyklistické stezky přípustné ve vymezených kategoriích OS (plochy občanského vybavení – sport a rekreace) a VK (plochy veřejných

prostranství – komunikace), základní cykloturistické trasy jsou vyznačeny v grafické části návrhu ÚP Jablonec n. N.

Jilemnice

Město má ve svém platném územním plánu pouze tyto zmínky o cyklo dopravě v textové části:

D - Koncepce infrastruktury. Doprava. Pěší a cyklistické doprava: „Město leží na křižovatce několika pěších turistických tras vyznačených Klubem českých turistů. Územní plán vytváří svými regulativy předpoklady pro zřízení dalších cyklistických tras i cyklostezek (viz regulativy pro nezastavitelné plochy).“

F) – Podmínky pro využití ploch s rozdílným způsobem využití: Plochy nezastavěného území „Cyklotrasy budou vedeny tak, aby umožňovaly zároveň obsluhu území a neznemožňovaly obhospodařovatelnost ploch. V rámci cyklotras je možno umisťovat i související orientační prvky.“ V Odůvodnění územního plánu jsou opět ocitována stejná slova z bodu D rozmnožená o výčet cyklotras vedoucích Jilemnici: č. KČT 22 Chrastava – Horní Branná (2. kategorie), č. KČT 4171 Chlum pod Tábořem – Jilemnice (4. kategorie), č. KČT 4207 Pod Kozincem – Horní Branná (4. kategorie), č. KRNaP K9 Hřabačov – Skelné Hutě (4. Kategorie).

Lomnice nad Popelkou

Citace z ÚP:

PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA. Návrh územního plánu doporučuje zřízení samostatné cyklistické stezky vedoucí z Lomnice nad Popelkou do Nové Vsi vedené podél trasy silnice II/284. S ohledem na možnosti a podrobnost zpracování tohoto územního plánu je však třeba tento záměr ověřit vypracováním podrobnější technické studie. Územní plán dále doporučuje vypracování generelu cyklistické dopravy, který se problematikou cykloturistické dopravy ve vazbách na širší region bude zabývat v širších územních a komunikačních souvislostech.

PROPUSTNOST KRAJINY. Územní plán neřeší nové polní a pěší cesty v krajině ovšem zachovává současnou cestní síť. Současnou prostupnost zdejší krajiny je možné hodnotit jako dostatečnou. V rámci dalšího rozvoje území je nepřipustné další scelování pozemků zemědělské půdy a další rušení polních cest. Je též zapotřebí zachovat veřejný průchod krajinou a neuzavírat cesty v krajině pro pěší a cyklistickou veřejnost.

Mníšek

Plán rozvoje cyklo dopravy dle ÚPO Mníšek

- Vybudování cyklotrasy Krásná Studánka – Mníšek přes prostor Na Americe do ul. U Potoka v návaznosti na vybudování přeložky komunikace č. I/13, která umožní další napojení Liberce na celostátní cyklotrasu č. KČT 22. Cyklotrasa povede souběžně s touto přeložkou a naváže na MTK Hřebenovka.
- Vybudování pěšího a cyklistického spojení mezi ulicemi Nádražní a Fojtecká, které zlepší dostupnost železniční stanice ze směru od Fojtky a přehrady (projektová dokumentace je rozpracovaná).

Rokytnice nad Jizerou

D 3.7 PĚŠÍ, TURISTICKÉ A CYKLISTICKÉ TRASY

Hlavní pěší tahy jsou vedeny v souběhu s průtahem silnice II/294 v návrhovém šířkovém uspořádání s oboustrannými nebo jednostrannými chodníky a v trasách městských obslužných komunikací na Letní i Zimní Straně, kde využitelné jízdní profily umožňují realizaci vozovky s jednostranným chodníkem. Navrhovaná místní propojení cyklistických tras:

- Rokytno – Dvoračky
- Horní Rokytnice – Jablonec nad Jizerou

Stávající kolizní místa křížení turistických stezek a cykloturistických tras nebo jejich souběhy s průtahových úseky silnic I/14 a II/294 třídy, je nezbytné řešit segregací pěšího a cyklo provozu nebo stavebně-technickými opatřeními zvyšujícími bezpečnost chodců a cyklistů.

Semily

Ano, územní plán počítá s cyklisty. Jsou zde zakresleny veškeré cyklotrasy a cyklostezky vč. těch, které mají charakter veřejně prospěšné stavby. Níže výňatek z textové části územního plánu:

- Cyklistická doprava bude využívat cyklotras, vedoucích po silnicích III. třídy a místních komunikacích, v trasách silnic II. třídy jsou navrhovány samostatné cyklistické pruhy většinou v rámci hlavního dopravního prostoru.
- V exponovaných úsecích v centru města jsou navrhovány změny ve vedení stávajících značených cyklotras a cyklotrasy nové, často jako cyklostezky.
- Cyklostezky Jizera, jako součásti navrhovaného cyklokoridoru Libereckého kraje, je navržena v trase podél řeky Jizery, v některých úsecích opět ve formě cyklostezky.
- Pro cykloturistiku je určena též síť účelových komunikací (lesních a polních cest) se zatraktivněním tras a s jejich vyznačením v terénu.

Smržovka

Stávající územní plán s cyklodopravou nepočítá. V rámci návrhu nového územního plánu se počítá se zpřesněním vymezení multifunkčního turistického koridoru D40 (koridor Odra - Nisa na hranici s obcemi Nová Ves nad Nisou a Lučany nad Nisou) a D42 (koridor Hřebenovka) pro konkrétní vedení turistických, cyklistických a lyžařských tras dle požadavků vydaných ZÚR LK a dále prověřit navrhnutí turistických koridorů pro pěší, cyklo a běžeckou turistiku v území a také možnost propojení s okolními trasami (Nová Ves nad Nisou a Lučany nad Nisou)

Tanvald

Územní plán Tanvald řeší cyklistickou dopravu popisem stávajících cyklotras v části Odůvodnění ÚP a také jejich vymezení zejména ve výkrese dopravní a technické infrastruktury. Zároveň je v územním plánu promítnut i záměr mezinárodního cyklokoridoru M7 (Hřebenovka jih).

Turnov

Jen krátká informace - řeší cyklistickou dopravu.

Generel / studie cyklistické dopravy

Hrádek nad Nisou

- Město má zpracovaný Plán rozvoje nemotorové dopravy, nebyla stanovena odpovědná či kontaktní osoba za cyklistiku ve městě. V dokumentu Hrádek 2015 byl jedním ze strategických cílů Zdravá a šetrná doprava obyvatel (pěší i cyklo), kdy zejména ve středu města došlo k naplnění plánů v rámci Revitalizace historického centra města (ocenění v rámci soutěže Cesty městy v kategorii plošných řešení), kdy celkově byla zklidněna doprava, umožněn bezpečný pohyb chodců i cyklistů v centru). Dopravní chování nebylo podrobně zkoumáno.

Jablonec nad Nisou

- V roce 2010 byl zpracován „Generel cyklistických tras – aktualizace 10/2010“, jehož podkladem byl dokument „Cyklistické trasy v Jablonci nad Nisou – generel“ z roku 1998 a ten byl projednán a schválen zastupitelstvem města. Přestože aktualizovaný generel nebyl schválen Radou ani Zastupitelstvem a není tudíž závazný, snažíme se ho naplňovat při každém plánování dopravní stavby. Součástí aktualizace Generelu cyklistických tras byl zpracován i plán rozvoje na rok 2010 – 2014, který z finančních důvodů zatím nebyl naplněn.

Semily

- Město má radou města schválenou koncepci cyklistické dopravy v Semilech, která je používána jako základ pro další realizace jednotlivých cyklostezek.

Turnov

- Má zpracován (více informací není k dispozici).

Dopravní chování cyklistů

Poznámka: otázkou není myšleno dopravní chování ve smyslu chování účastníků v silničním provozu, ale kolik % lidí používá pravidelně automobil, veřejnou dopravu, chůzi, či jízdní kolo.

Jilemnice

Jednou za dva roky v rámci MA 21 (sledování místních indikátorů) je prováděn dotazníkový průzkum, který je zaměřen i na mobilitu.

Semily

Cílem je snížit počet cest automobilem a zvýšit podíl jízdy na kole.

Záměry realizace cyklistické infrastruktury

Propojení obcí v extravilánu

Doksy

- Vybudovat cyklostezku z Doks do Obory, vede zde již značená cyklotrasa č. 0014 na Pankrác a zde se napojuje na další trasy na Bezděz, Bělou, Mladou Boleslav, na silnici Doksy - Břehyně vybudovat alespoň pruh pro cyklisty nebo podél silnice cyklostezku - vede tudy značená regionální trasa č. KČT 25.
- Dobudovat cyklostezku s napojením na trasu na Bezděz.
- Okolí města je protkáno sítí místních cyklotras, některé se napojují na páteřní cyklotrasu Ploučnice a Varhany – č. KČT 3045, č. KČT 3053. Je zde nedostatečné značení a zázemí pro cyklisty.

Hrádek Nad Nisou

- V tuto chvíli nejsou připravovány projekty na propojení s jinými městy cyklostezkami či cyklotrasami. Probíhá oprava povrchu na cyklostezce Žitavská-kruhový objezd (proběhlo VŘ na zhotovitele, realizováno z dotace). Město by upřednostnilo nová značení cyklotras a řešení v rámci cyklostezky u Dělnického domu a ulici Donínská (křížení, bezpečnost).

Jablonec nad Nisou:

- Městská páteřní cyklotrasa JB 16 „U Nisy – Horní náměstí – Mšeno – Ostrý roh“ tvoří radiálu od Cyklotrasy Odra – Nisa směr Janov nad Nisou. Je zpracována studie cyklopruhů v ulici Palackého a v současné době je zpracovávána projektová dokumentace pro územní řízení I. etapy – úsek Horní náměstí – přehrada.

Jílemnice

- Ve svazku obcí Jilemnicko zamrzla příprava tzv. cyklotrasy „Za prací“ - Paseky nad Jizeru – Hrabačov (Devro s.r.o. – největší zaměstnavatel v oblasti) – Horka u Staré Paky.

Lomnice nad Popelkou

- Návrh na řešení koridoru mezi Stružincem a Zeleným Hájem. Zde již nějaká dokumentace vznikla.

Mníšek

- Rekonstrukce další části cyklostezky č. KČT 3006 z ul. Spojovací v Mníšku směrem do Krásné Studánky (napojení na asfaltovou část cyklostezky v Krásné Studánce). projektová dokumentace je rozpracovaná.

Rakousy

- Plánuje objednat projekt na opravu části místní komunikace v délce 1,3 km, která je součástí cyklotrasy a byla zničena při stavbě mostu na cyklostezce Greenway Jizera.

Rokytnice nad Jizerou

- Pro propojení s okolními městy má pro naši obec nejvyšší význam cyklokoridor Greenway Jizera. Tento se sice nenachází přímo na území města Rokytnice n. J., ale bezprostředně na něj navazuje.

Semily

- Plánuje se propojit Semily s Košťálovem, dále s Chuchelnou. Zatím jsou ve fázi studií, či záměrů.

Tanvald

- Záměr realizace cyklotrasy, která propojuje obce Smržovka-Tanvald-Desná. V úseku Tanvald - Žďár - Smržovka - Klášter se navrhuje přeložení trasy mimo hlavní dopravně zatížené komunikace s využitím stávajících komunikací + dále s využitím nově vybudované cyklotrasy v úseku Tanvald, Žďár - Desná. Nově přeložený úsek bude veden ve větší části podél toků Kamenice a Desná, kde se využívá terénní reliéf podél vodotečí bez větších výškových rozdílů. Pozn. Tento záměr byl připomínkován i v rámci projektu Hřebenovka.

Koridory dálkových cyklotras

Jablonec nad Nisou

- Postupně dochází k realizaci naplnění územně technické studie „Páteří cyklotrasy Odra – Nisa“. Zatím je vyprojektována a nerealizovaná část od ulice Pionýrů na nám. Boženy Němcové, tento úsek z důvodu vysokých finančních nákladů zatím zůstává nerealizovatelný. Na dalších úsecích zatím probíhají průzkumy.
- Město podpořilo zpracováním projektové dokumentace napojení cyklotrasy Rádlo na lesní úsek Jižní Hřebenovky č. KČT 3038a (Jeřmanice – Hrabětice) směr Dobrá voda, kterou realizuje obec Rádlo společně s Lesy ČR.

Lišný

- GW Jizera do Železného Brodu (příprava DÚR).

Semily

- GW Jizera. Zrealizována je jedna etapa z celkových 5. Další 2 etapy závisí jen na několika pozemcích.

Rekonstrukce silnic II. a III. třídy

Doksy

- Silnice III/0381 v úseku Staré Splavy při odbočce na Borný a dále silnice, po níž vede dálková cyklotrasa č. KČT 25.

Hrádek Nad Nisou

- Ke zvážení je rekonstrukce cesty Václavice Uhelná, kde je značena cyklotrasa a část komunikace je v havarijním stavu (v řešení je návrh bezúplatného převodu komunikace, kdy by ji město opravilo samo, případně jiné řešení).

Jablonec nad Nisou

- Zájem města je vybudování plánovaných cyklopruhů v ulici Palackého a jedná se nám o vstřícné stanovisko k umístění těchto cyklopruhů na silnici III/29029.

Jilemnice

- Návrh na řešení úseku Martinice – Jilemnice (zde jiná trasa než v souběhu u silničního tělesa nebyla nalezena).
- Vyznačení cyklopruhů na silnici I/14 Víchová, Hrabačov + pokud se najde řešení podél Jizery.

Rokytnice nad Jizerou

- V rámci probíhající projektové přípravy rekonstrukce průtahu II/294 městem Rokytnice nad Jizerou nejsou řešeny cyklistické pruhy na této komunikaci, projekt je však směřován ke zvýšení bezpečnosti chodců i cyklistů v předmětném úseku silnice II/294.

Rakousy

- Silnice III. třídy v Rakousích.

Semily

- Město je pro řešení cyklo dopravy podél komunikací II. tříd (III. třídy není třeba řešit). Konkrétně se jedná o Gorkovskou, Nádražní, Luční, popř. Vysockou.

Turnov:

- Požadavek na řešení silnice II/283.

Křížení se silnicemi, vodními toky a železnicí

Doksy

- Přes křižovatku silnice I/38 vede dálková cyklotrasa č. KČT 25 a dále pokračuje na Tachov a Dubou, zde by bylo potřeba zajistit bezpečné křížení pro cyklisty.

Jablonec nad Nisou

- Záměr je řešit v dohledné době křížení se silnicí I/14 Liberecká x U Nisy a Liberecká pod Brandlem k vyřešení průchodu cyklotrasy Odra – Nisa.

Jilemnice

- Záměr o řešení mostku na Jilemce (Jilemnice – Martinice).

Lomnice nad Popelkou

- Požadavek na řešení křížení v Zeleném Háji.

Mníšek

- Pro bezproblémový pohyb cyklistů a zvýšení jejich bezpečnosti v problematickém místě mostu přes Jeřici a křižovatku silnic I/13 a III/2904 je navrženo řešení s názvem „Bezpečné převedení cyklistické a pěší dopravy přes křižovatku silnic I/13 a III/2907“. Projektová dokumentace je rozpracovaná.

Smržovka

- Stávající cyklostezka č. KČT 4130 kříží komunikaci I/14 – p.p.č. 2358 (ŘSD) a komunikaci J. Švermy – p.p.č. 3049 (krajská komunikace), křížení v současné době není nijak označené ani řešené.
- V případě rekonstrukce těchto komunikací by mohlo být zařazeno upozornění pro cyklisty i řidiče.

Turnov

- Návrh na řešení poptávkových semaforů pro cyklisty.

Další opatření na realizaci cyklistické infrastruktury ve městech a obcích LK

Dopravně – organizační opatření

Doksy

- Konkrétní opatření v tomto směru město neplánuje, ale v případě možnosti čerpání podpory na tato opatření by jim bylo nakloněno.

Hrádek nad Nisou

- Zklidnění, zóny 30, vjezd do jednosměrky pro cyklisty – řešeno v rámci Revitalizace historického sídla města. Podpora stojanů či úschovny je ke zvážení. Kampaně obecně by byly z pohledu bezpečí pohybu zejména dětí atd. jistě dobré k podpoře, žádná zatím není připravena.

Jilemnice

- Město uvažuje o zavedení daných opatření.

-

Smržovka

- Město neplánuje zavedení daných opatření, ale podporuje myšlenku, aby dotační titul kraje podporoval taková drobná místní opatření týkající se cyklodopravy, neboť taková opatření jsou zaměřená hlavně pro širokou veřejnost a nejenom pro turisty.

Koncepce parkování jízdních kol

Doksy

- Město podporuje daný návrh, neboť by danou infrastrukturu využívali jak místní, tak i turisté, protože mnozí turisté opouštějí město, když nemají, kde by si bezpečně uschovali kolo, stojany na kola již řešena byla, úschovna kol nikoli.

Hrádek nad Nisou

- Podpora stojanů či úschovny je ke zvážení.

Jablonec nad Nisou

- Zatím tato koncepce nebyla zpracována, ale v případě podpory úschovny kol ze strany kraje, by mohly být realizovány dopravní uzly cyklodoprava x železnice. Viz v loňském roce městem dokončená otočka MHD u hlavního nádraží v Jablonci nad Nisou a zastávka ČD v ulici Raisova.

Jílemnice

- Zatím tato koncepce nebyla zpracována, ale v případě podpory úschovny kol ze strany kraje, by mohly být realizovány dopravní uzly.

Lomnice nad Popelkou

- Zatím tato koncepce nebyla zpracována, ale v případě podpory úschovny kol ze strany kraje, by mohly být realizovány dopravní uzly.

Semily

- I když město nemá zpracovanou koncepci parkování kol, zdá se to být jednou z možností jak více zpřístupnit dopravu po městě.

Smržovka

- Zatím tato koncepce nebyla zpracována, částečně bylo propojení cyklistické a veřejné dopravy řešeno v rámci vybudování dopravních terminálů ČD

Kampaně na podporu cyklistické dopravy

Doksy

- Kampaně na podporu cyklodopravy mají v turistické oblasti Doks a okolí smysl, nicméně momentálně nemá město žádnou kampaň připravenou.

Hrádek nad Nisou

- Kampaně obecně by byly z pohledu bezpečí pohybu zejména dětí atd. jistě dobré k podpoře, žádná zatím není připravena.

Jilemnice

- Každoročně v rámci Zdravého města Jilemnice město pořádá Týden mobility s důrazem na den bez aut, částečná propagace bezmotorové dopravy je prováděna i při Dni Země. Kraj by měl kampaně podporovat, obce možná budou mít možnost na tyto aktivity si trochu přilepšit z dotačního fondu programu Zdravého libereckého kraje (MA 21)

10.2 Přehled strategických cílů programu rozvoje Libereckého kraje 2014 - 2020 s vazbou na tento dokument

Cíl A.4 - Rozvoj cestovního ruchu jako významného sektoru ekonomiky kraje

VIZE 2020

Systematicky organizovaný a financovaný cestovní ruch je významnou součástí ekonomiky Libereckého kraje. Udržitelnými formami využívá jedinečný kulturní a přírodní potenciál území v souladu se zájmy obyvatel. Definované cílové skupiny využívají konkurenceschopnou celoroční turistickou nabídku s kvalitními službami a infrastrukturou. Silné a spolupracující OCR vytváří společně s podnikatelským, neziskovým a veřejným sektorem dobře koordinovanou a propagovanou nabídku zajišťovanou kvalitními lidskými zdroji. Je vytvořen fungující informační a komunikační systém na bázi moderních technologií. Liberecký kraj je unikátním místem pro volný čas i všední dny!

Vazba na cykloturistiku:**A4.1 Zefektivnit, rozvíjet a stabilizovat organizaci CR včetně potřebného legislativního rámce a zajištění financování**

- A4.1.b Trvalá spolupráce se subjekty cestovního ruchu (soukromá a veřejná sféra, profesní organizace, NNO, ministerstva, obce, euroregiony, MAS, atd.)

A4.3 Vytvořit a propagovat konkurenceschopnou turistickou nabídku s cílem prodloužení turistické sezóny a zvýšení návštěvnosti

- A4.3.b Koordinace a podpora tvorby a prodeje turistických produktů a programů, které vycházejí s místních specifik (regionální produkty, atd.) a vytváří konkurenceschopnou turistickou nabídku turistických regionů a kraje a jsou zaměřeny na specifické skupiny návštěvníků.
- A4.3h Podpora spolupráce a společných projektů veřejné, neziskové a podnikatelské sféry. Podpora přeshraniční a mezinárodní spolupráce a projektů.

Cíl C.1 - Průběžné zkvalitňování dopravní infrastruktury a její optimalizace

VIZE 2020

Motto: Hodinová dostupnost.

Dopravní infrastruktura Libereckého kraje je založena na bezpečné, kvalitní a přiměřeně husté síti dopravních spojení s pozitivním dopadem na udržitelný rozvoj. Jsou zajištěny kvalitní a bezpečné dopravní systémy měst. Jsou vytvořeny podmínky pro optimální dopravní obslužnost území Libereckého kraje, významná sídla jsou napojena na nadřazenou dopravní síť a je snížena zátěž sídel dopravou. Přes území kraje je optimálně převedena tranzitní doprava a je zajištěna dobrá dopravní dostupnost Liberce ze všech částí Libereckého kraje. Je využit potenciál železničních tratí. V Libereckém kraji je provozována dostatečná infrastruktura pro leteckou dopravu. V Libereckém kraji funguje podpora logistických terminálů, jež umožňují volbu dopravy a podporují zaměstnanost.

Je realizována síť páteřních cyklostezek a cyklotras s návazností na okolní regiony a státy. Je vytvořen systém turistických cest a hiposteze s návazností na okolní regiony a státy.

Vazba na cyklistickou dopravu:

C1.1 Silnice I. třídy - Připravit a začít realizovat stavby v koridoru kapacitní silnice S5 (I/35) a kvalitní propojení Frýdlantska, Jablonecka, Tanvaldska a Českolipska se sítí rychlostních silnic včetně obchvatů měst

- C1.1.g Realizace opatření ke zvýšení dopravní bezpečnosti na průjezdových úsecích I. třídy městy a obcemi.

C1.2 Silnice II., III. třídy a místní komunikace - Zlepšit technický stav silnic a mostů a odstraňovat dopravně nebezpečná místa a úseky na pozemních komunikacích včetně zlepšení dopravního značení

- C1.2.d. Humanizace průtahů silnic – dopravní zklidnění včetně vhodné segregace nemotorové dopravy.
- C1.2.j. Při opravách a rekonstrukcích zlepšovat stav zastávek veřejné dopravy, dle platné normy.

C1.3 Rozvíjet dopravní infrastrukturu měst a obcí v LK

- C1.3.e Vytváření vnitřních městských okruhů a zklidnění dopravy.
- C1.3.h Napojení terminálů a zastávek veřejné dopravy se systémem nemotorové dopravy a vytváření podmínek pro uložení jízdních kol.
- C1.3.k Řešení dopravy v klidu.

C1.4 Vytvářet podmínky pro zlepšování technického stavu železničních tratí, mostů, tunelů a stanic, zkrácení cestovní doby a pro rozvoj kolejové dopravy včetně přeshraničních spojení

- C1.4.e Příprava a realizace přestupních terminálů pro kombinaci se všemi druhy dopravy, podpora vzniku ploch pro BIKE&RIDE, P&R, K&R v uzlových bodech IDS.

C1.6 Zvýšit prostupnost území a snížit bariérový efekt liniových dopravních staveb

- C1.6.a Řešení křížení s liniovou dopravní stavbou.






C1.7 Vytvářet podmínky pro bezpečnou bezmotorovou dopravu v úsecích konfliktu s motorovou dopravou, včetně bezpečného začleňování cyklistické dopravy do dopravního systému

- C1.7.a Příprava a zajištění systému na údržby dopravního orientačního značení významných cyklotras v kraji.
- C1.7.b Podpora dokončení již realizovaných významných projektů v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky v Libereckém kraji.
- C1.7.c Podpora budování zón „30“ a „obytných zón“ na místních komunikacích.
- C1.7.d Podpora budování doprovodné infrastruktury cyklotras a cyklostezek (např. stojanů u cílů dopravy - úřady, sportoviště a kulturní zařízení, školy apod.).
- C1.7.e Zajištění podpory projektové přípravy a osvěty pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
- C1.7.f Příprava systému zajištění udržitelného stavu provozu a rozvoje významných projektů cyklodopravy a cykloturistiky v kraji.

10.3 Příloha formát A3 – Kostra cyklo dopravy v Libereckém kraji

PILOTNÍ KOSTRA
CYKLODOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI





strategické směry cyklo dopravy

-  Cyklotrasa Odra Nisa č. KČT 20 - stav/návrh
-  Greenway Jizera č. KČT 17 - stav/návrh
-  Zelená cyklomagistrála Ploučnice č. KČT 15 - stav/návrh
-  Cyklostezka Sv. Zdislavy č. KČT 3105 - záměr
-  Cyklostezka Varhany - část č. KČT 3054 a 3056 - stav

dálkové cyklotrasy

- cyklotrasa č. KČT 14, 14A, 14B
- cyklotrasa č. KČT 15
- cyklotrasa č. KČT 17
- cyklotrasa č. KČT 20
- cyklotrasa č. KČT 21
- cyklotrasa č. KČT 22
- cyklotrasa č. KČT 25

tematické cyklokoridory - stav/záměr

-  Cyklotrasa Odra Nisa č. KČT 20 - stav/návrh
-  Greenway Jizera č. KČT 17 - stav/návrh
-  Zelená cyklomagistrála Ploučnice č. KČT 15 - stav/návrh
-  Hřebenovka - cyklo - stav
-  Cyklostezka Sv. Zdislavy č. KČT 3105 - záměr
-  Cyklotrasa Cesta k sousedům - směrovky s názvem "Cesta k sousedům" - stav
-  Cyklostezka Varhany - část č. KČT 3054 a 3056 - stav

cyklokoridory regionálního významu

- cyklotrasa č. KČT 211 Spreeweg v Německu - Berlín - Praha
- cyklotrasa č. KČT 241 - Zittau - Ralsko - Praha
- cyklotrasa č. KČT 3016, část 22, KR 3a - "Pohodová"
- cyklotrasa č. KČT 14, 3036, 3038 - "Odra Nisa - horská varianta"
- cyklotrasa č. KČT 3059 a 3006 "Krakonošova"
- cyklotrasa č. KČT 3055, 3045 - Krompach - Bělá pod Bezdězem

segregovaná infrastruktura - záměr

- cyklotrasa Východ - Západ
- cyklotrasa Západ - Východ
- cyklotrasa Sever - Jih
- siť ostatních cyklotras LK

