



CYKLOSTRATEGIE KARLOVARSKÉHO KRAJE PRO OBDOBÍ 2023 - 2030

Zpracovatel: FD ČVUT v Praze
Prosinec 2022

Obsah

1	Analytická část.....	3
1.1	Úvod	3
1.1.1	Cíl a ukotvení dokumentu	3
1.1.2	Přehled souvisejících dokumentů a norem	4
1.1.3	Často používané zkratky a cizojazyčné výrazy.....	4
1.2	Revize krajské Cyklostrategie 2016 – 2022	7
1.2.1	Základní fakta	7
1.2.2	Aktivity odboru regionálního rozvoje a krajského cyklokoordinátora	11
1.2.3	Aktivity Živého kraje, destinační agentury pro Karlovarský kraj, z. s.	12
1.2.4	Shrnutí, doporučení z revize.....	12
1.3.	Analytická část Cyklokonceptce Karlovarského kraje 2023 - 2030.....	14
1.3.1.	Současné trendy v cyklistice.....	14
1.3.2.	Definice páteřních cyklotras KK v Cyklostrategii 2016 – 2022 a jejich analýza	16
1.3.3.	Značení cyklotras v Karlovarském kraji	25
1.3.4.	Jízdní kolo, veřejná doprava a systémy sdílení kol	28
1.3.5.	Bezpečnost silničního provozu	29
1.3.6.	Sčítání dopravy	30
1.3.7.	BESIP – edukace a osvěta	31
1.3.8.	Zdroje financování na národní a evropské úrovni.....	32
2.	Návrhová část.....	34
2.1.	Úvod	34
2.2.	Definování vize pro rok 2030.....	35
2.3.	Priority, cíle a opatření	36
2.4.	Priorita 1. Bezpečné cyklistické komunikace.....	39
	CÍL 1.1 Podpora dokončení problematických úseků na páteřní Cyklostezce Ohře	39
	Cíl 1.2 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	40
	CÍL 1.3 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	42
	CÍL 1.4 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.....	43
2.5.	Priorita 2. Bezpečná dopravní síť pro cyklisty	45
	CÍL 2.1 Nastavení systému monitoringu cyklistických tras a značení.....	46
	CÍL 2.2 Zajištění vyznačení a údržby značení a výstavby doprovodné infrastruktury	48
2.6.	Priorita 3. Koordinace a organizace cyklistiky	49
	CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy.....	49

Cíl 3.2 Podpora mezioborovosti a průřezovosti v oblasti cyklistiky.....	51
3. Metodika implementace a aktualizace Cyklostrategie 2030.....	53
3.1. Průběh naplňování Cyklostrategie	53
3.2. Monitoring Cyklostrategie.....	54
3.3. Vyhodnocování (evaluace) a aktualizace	55
4. Přílohy.....	56
Příloha 1- Plán záměrů	57
Příloha 2- Grafická příloha: Mapa plánované páteřní sítě cyklotras Karlovarského kraje	58
Příloha 3- Základní pojmy v oblasti cyklistiky	59
Příloha 4- Detailní výsledky šetření páteřních cyklotras	65
Příloha 5 - Cyklistická doprava jako součást řady evropských a národních dokumentů.....	72
Příloha 6- Obecně o značení cyklotras	75

1 Analytická část

1.1 Úvod

1.1.1 Cíl a ukotvení dokumentu

Cyklostrategie Karlovarského kraje pro období 2023 – 2030 (dále jen „Cyklostrategie“) je základním střednědobým koncepčním rozvojovým dokumentem pro období 2023–2030, jehož účelem je v souladu se zásadami udržitelného rozvoje efektivně **podporovat rozvoj cyklistické dopravy na území Karlovarského kraje**.

Oblast podpory cyklistiky byla v rámci sektorových dokumentů Karlovarského kraje již předmětem Strategie cyklistiky v Karlovarském kraji na období 2016 – 2022. V návaznosti na vyhodnocení uplynulého období, analýzu aktuálního stavu a v souladu se současnými trendy má tento dokument definovat opatření a nástroje, které povedou v synergii s aktivitami zejména měst a obcí jako zásadních činitelů v území k podpoře dalšího rozvoje cyklistiky, optimalizaci sítě cyklotras a cyklostezek, nebo budou tyto potřeby z krajské úrovně doplňovat. Rostoucí význam udržitelných forem mobility ve smyslu dopravy do zaměstnání, do školy atp., ale i rostoucí zájem o cyklistiku jako formu turistiky a rekreace, jsou významným trendem současnosti a výzvou budoucnosti.

Cyklostrategie 2023 – 2030 je rozdělena na dvě části:

- 1) Analytická část
- 2) Návrhová část

Součástí Cyklostrategie 2023 – 2030 je i několik samostatných příloh. První detailně rozpracovává priority do konkrétních opatření a aktivit a druhou je grafická příloha, kterou tvoří mapy plánované páteřní sítě ve strojově čitelném formátu a v rozlišení vhodném k publikaci tiskem do rozměru A0 na podkladu MCR 500 a ZM 10.

Novou Cyklostrategií Karlovarského kraje na období 2023 - 2030 (dále jen Cyklostrategie) je nutné navázat na již ukotvené aktivity v krajské struktuře a efektivně dále Cyklostrategii rozvíjet v souladu s Programem rozvoje Karlovarského kraje 2021 - 2027, který je základním střednědobým dokumentem regionálního rozvoje na úrovni kraje.

Cyklostrategie navazuje na Program rozvoje Karlovarského kraje 2021-2027, konkrétně opatření **6.1.2.3 Podpora budování a údržby sítě cyklostezek a cyklotras, popularizace cyklistické dopravy**. Vazba na toto opatření je pro Cyklostrategii klíčová, neboť jej rozvádí do většího detailu. Opatření konstatuje: „*V rámci tohoto opatření bude podporována realizace aktivit, které povedou ke zvýšení podílu cyklodopravy. Opatřením bude podporováno budování a údržba sítě, která slouží jak obyvatelům k dopravě do práce a do škol, tak návštěvníkům kraje. Podporován bude i další rozvoj spolupráce KK a drážními dopravci v rámci cyklopůjčoven. Součástí opatření je propagace a osvěta cyklistické dopravy.*

Budou podporovány tyto typové aktivity:

- *budování, údržba technického stavu, značení cyklostezek a cyklotras,*
- *budování doprovodné infrastruktury pro cyklodopravu,*
- *rozšiřování cyklopůjčoven, podpora cyklodopravy v rámci veřejné dopravy, podpora sdílení bicyklů v rámci měst,*
- *propagace a osvěta cyklistické dopravy.*“

Částečně má Cyklostrategie vazbu na specifický cíl 2.2.1. Rozvoj potenciálu udržitelného cestovního ruchu. Specifický cíl je zaměřen na kvalitní propagaci celého kraje zaměřenou na nové i stávající trhy, na rezidenty, dále na podporu budování doprovodné infrastruktury,

na podporu udržitelného cestovního ruchu, podporu kulturních, sportovních aj. volnočasových aktivit, na ochranu a rozvoj kulturního dědictví kraje (více rozebíráno v příslušné kapitole), spolupráci subjektů v oblasti cestovního ruchu (vedoucí mj. k propojení jednotlivých forem cestovního ruchu). Cílem navržených opatření je přispět k postupnému zvyšování počtu návštěvníků a ekonomickému růstu kraje.

1.1.2 Přehled souvisejících dokumentů a norem

Cyklostrategie doplňuje, nebo navazuje na další oborové dokumenty na krajské, národní i evropské úrovni a respektuje platnou legislativu.

- Program rozvoje Karlovarského kraje 2021 - 2027
- Plán dopravní obslužnosti území Karlovarského kraje pro období 2016 - 2028
- Zásady územního rozvoje Karlovarského kraje
- Koncepce městské a aktivní mobility 2021 – 2030
- Dopravní politika České republiky pro období 2021-2027 s výhledem do roku 2050
- Strategie BESIP 2021 - 2030
- Strategie rozvoje cestovního ruchu České republiky 2021 - 2030
- Zákon o provozu na pozemních komunikacích (Zákon č. 361/2000 Sb.)
- Vyhláška, kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích (Vyhláška č. 294/2015 Sb.)
- Zákon o pozemních komunikacích (Zákon č. 13/1997 Sb.)
- Vyhláška, kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (Vyhláška č. 104/1997 Sb.)
- Zákon o ochraně přírody a krajiny (Zákon č. 114/1992 Sb.)
- Zákon o lesích (Zákon č. 289/1995 Sb.)
- Navrhování komunikací pro cyklisty (TP 179)
- Navrhování vozovek pozemních komunikací (TP 170)
- Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích (TP 65)
- Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK (TP 133)
- Navrhování zón 30 (TP 218)

1.1.3 Často používané zkratky a cizojazyčné výrazy

V textu tohoto dokumentu jsou často použity některé zkratky, nebo převzaté cizojazyčné výrazy, které jsou abecedně seřazeny v následujícím přehledu:

- Bikesharing - sdílení kol
- B+R (bike & ride = „zaparkuj a jed“) – parkování pro jízdní kola v návaznosti na veřejnou dopravu
- Cargobike - - nákladní kolo
- Carpooling – systém sdíleného místa v autě
- Carsharing – systém sdílení auta
- CR – cestovní ruch
- CT – cyklistická trasa (cyklotrasa)
- ČEMBA – Česká Mountainbiková Asociace, z.s.
- DDH – dětské dopravní hřiště
- DSP – dokumentace pro stavební povolení
- DÚR – dokumentace pro územní rozhodnutí

- ECF (Evropská cyklistická federace) - zastřešuje národní cyklistické organizace (organizace, které podporují cyklistiku v kontextu mobility) v evropských státech
- EIA (environmental impact assessment) – hodnocení vlivu záměru na životní prostředí
- Elektrokolo (nebo také Pedelec z angl. pedal electric cycle) – jízdní kolo s elektrickou dopomocí, jehož elektrický pohon je aktivní pouze při šlapání a asistence se automaticky vypíná při rychlosti 25 km/h
- ERDF – Evropský fond pro regionální rozvoj
- ETM – Evropský týden mobility (kampaň na podporu udržitelné mobility)
- EV – EuroVelo (sít' transevropských dálkových cyklotras koordinovaná ECF)
- IAD – individuální automobilová doprava
- IROP – Integrovaný regionální operační program
- ITI – Integrovaná teritoriální investice
- KČT - Klub českých turistů
- KK – Karlovarský kraj
- KSÚSKK - Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje, příspěvková organizace
- K+R (Kiss & Ride = „polib a jed“) – parkování pro krátké zastavení
- MAS – Místní akční skupina
- MHD – městská hromadná doprava resp. systém veřejné hromadné dopravy objednávaný příslušným městem zpravidla pouze na svém území
- MMR – Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
- Multimodalita – způsob dopravy, při kterém se využívají jednotlivé dopravní módy resp. jejich kombinace (pěší, cyklodoprava, veřejná hromadná doprava, individuální automobilová doprava)
- MŽP – Ministerstvo životního prostředí
- NPPCRR - Národní program podpory cestovního ruchu v regionech
- ODSH – Odbor dopravy a silničního hospodářství
- OI – Odbor informatiky
- OKPPCR – Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
- OPD – Operační program Doprava
- ORP – Obec s rozšířenou působností
- ORR – Odbor regionálního rozvoje
- PUMM – Plán udržitelné městské mobility
- Pumtrack – uzavřený, uměle vytvořený okruh pro jízdu na kole, tvořený vlnami a klopenými zatáčkami, který se projíždí bez šlapání
- P+R (park & ride = „zaparkuj a jed“) – parkování osobních vozidel ve vazbě na veřejnou dopravu
- RUD – Rozpočtové určení daní
- ŘSD - Ředitelství silnic a dálnic ČR
- SEA (Strategic Environmental Assessment) – posuzování vlivu koncepcí na životní prostředí
- Singltrail (singletrack) – jednosměrné přírodě blízké terénní trasy různé náročnosti, využívající primárně charakter území, budované speciální metodikou a určené pro jízdu na horském kole
- SFDI - Státní fond dopravní infrastruktury
- SFŽP – Státní fond životního prostředí
- Smart City – chytré město
- SUMP – plán udržitelné městské mobility
- SŽ – Správa železnic, státní organizace
- THE PEP - Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí

- Udržitelná mobilita - uspokojení potřeb mobility současných generací bez omezení potřeb mobility budoucích generací
- UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) - Evropská hospodářská komise OSN
- VDKK - Veřejné dopravy Karlovarského kraje
- VHD – systém veřejné hromadné dopravy, a to buď jako veřejná služba objednávaná příslušným objednatelem (obec, kraj, stát) nebo provozovaná na komerčním principu (meziregionální a dálková autobusová linková doprava a vybrané linky dálkové železniční dopravy)
- ZPF – zemědělský půdní fond

Poznámka – bližší informace k základním pojmům vztahující se k cyklistice jsou uvedeny **v příloze 3** tohoto dokumentu.

1.2 Revize krajské Cyklostrategie 2016 – 2022

1.2.1 Základní fakta

Revize se týká dokumentu Strategie rozvoje cyklistiky v Karlovarském kraji 2016 – 2022 (dále jen Cyklostrategie), která mapuje období před pěti lety a vydává doporučení do roku 2020. Následně byl dokument upraven o dosažený pokrok v budování cyklostezek a prodloužen Zastupitelstvem Karlovarského kraje do roku 2022.

Dokument měl tři priority:

- Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému
- Priorita 2 - Cykloturistika a terénní cyklista jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu
- Priorita 3 – Koordinace a partnerství

Priorita 1 Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému	1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
Priorita 2 Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu	2.1 Zajištění komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky	2.2 Realizace významných projektů na území kraje	2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb
Priorita 3 Koordinace a partnerství	3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky	3.2 Realizace poradenství a propagace	3.3 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat

Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

1.1

Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

1.2

Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách

1.3

Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

1.1.1.

Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek

1.2.1.

V rámci zpracování projektových dokumentací novostaveb a rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření

1.3.1.

Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

1.1.2.

Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek

1.2.2.

Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních a krajských komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.

1.3.2.

Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů

1.1.3.

Realizace ekonomicky úsporných opatření

1.2.3.

Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

1.3.3.

Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

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

2.1

Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky

2.2

Realizace významných projektů na území kraje

2.3

Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

2.1.1.

Zajištění souhrnné prezentace kraje

2.2.1.

Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané koridory cyklotras a trasy přírodě blízkých stezek

2.3.1.

Zajištění pružné údržby značení cyklotras

2.1.2.

Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků

2.2.2.

Postupná výstavba a údržba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na dálkových cyklotrasách

2.3.2.

Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury a údržby (čistoty) kolem stávajících cyklotras

2.1.3.

Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu

2.2.3.

Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Karlovarského kraje

2.3.3.

Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

2.1.4.

Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky

2.3.4.

Podpora organizacím, které nabízí certifikaci služeb.

2.1.5.

Spolupráce na tvorbě národních produktů

Priorita 3 – Koordinace a partnerství

3.1

**Koordinace aktivit
cyklistické dopravy a
cykloturistiky**

3.2

**Realizace poradenství
a propagace**

3.3

**Začlenění cyklistické
dopravy do
integrovaného
dopravního systému**

3.1.1.

Podpora zpracování
průzkumů

3.2.1.

Zvyšování
informovanosti
zainteresovaných
subjektů

3.3.1.

Podpora komplexní
dopravní výchovy na místní
úrovni

3.1.2.

Aktualizace databáze
plánů výstavby
cyklistických komunikací
na území kraje

3.2.2.

Propagační akce na
podporu cyklo dopravy,
rekreační cyklistiky &
cyklistické sportovní akce

3.3.2.

Realizace komunikační
témata PREVENCE
dopravních nehod

3.1.3.

Průběžná aktualizace a
doplňování sítě cyklotras a
cyklostezek
prostřednictvím GIS

Revize ukázala, že se na realizaci opatření podílely hlavně dva subjekty. Na jedné straně je to samotný Karlovarský kraj (ve smyslu instituce), konkrétně odbor regionálního rozvoje s krajským cyklokoordinátorem, který se stará o podporu cyklistické infrastruktury a koordinaci aktivit spojené s rozvojem cyklo dopravy, na straně druhé se jedná o Živý kraj – Destinační agenturu pro Karlovarský kraj, z.s., která má na starosti propagaci cestovního ruchu a cykloturistiky. Dílčí kroky byly ale implementovány i dalšími subjekty, a to zejména městy a obcemi Karlovarského kraje.

1.2.2 Aktivity odboru regionálního rozvoje a krajského cyklokoordinátora

Implementace Cyklostrategie v letech 2016 – 2022 byla z velké míry postavena na dotační a investiční politice Karlovarského kraje. Níže uvedená tabulka ukazuje přehled celkových investic Karlovarského kraje v oblasti cyklo dopravy pro období 2016 – 2022.

Tab.1: Přehled čerpání financí kraje na podporu cyklistiky (v Kč), zdroj: Karlovarský kraj

	Podpora rozvoje cyklistické infrastruktury	Individuální dotace, výstavba, opravy havarijního stavu	Investiční projekty Karlovarského kraje
2016	2 357 000	369 050	
2017	3 695 000		
2018	3 097 000	500 000	
2019	2 759 000		
2020	3 733 000	200 000	25 966 340
2021	3 733 000	1 910 000	21 500 000
2022	5 300 000	3 515 888	

Celkově tak infrastruktura byla podpořena ve výši 24 674 000 Kč. Individuální dotace dosáhly výše 6 494 938 Kč. V roce 2020 kraj investoval 25 966 340 Kč do lávky ve Svatošských skalách a následující rok na úsek Všeborovice – Šemnice o délce 4,7 km 21 500 000 Kč.

Oblast koordinace byla pak zajišťována krajským cyklokoordinátorem, a to v těchto oblastech:

CYKLOTRASY, CYKLOSTEZKY

- Plánování a kooperace při výstavbě cyklostezek nadregionálních a přesahujících rámec ORP.
- Údržba, monitoring, značení a pasportizace cyklostezek a cyklotras v kraji (ve spolupráci s KČT, KSÚSKK aj).
- Strategie rozvoje cyklistické dopravy, příprava podkladů pro dotace, administrace dotací.

INFRASTRUKTURA

- Koordinování poskytování dotací pro rozvoj a doplnění infrastruktury cyklo dopravy, viz výše.
- Značení cyklostezek - dotace každoročně KČT 300 000 Kč. Tedy v letech 2016 – 2022 celkem 2,1 mil. Kč.
- Cyklopůjčovny, parkování, nabíječky, servisní stojany – podpora formou dotace ČD. Ta byla každoročně ve výši 150 000 Kč, v letech 2016 – 2020 celkem 750 000 Kč.
- Cyklobusy byly podporovány v roce 2018 a 2019, vždy ve výši 200 000 Kč.

SLUŽBY

- CYKLOPORTÁL – informační servis pro cyklistiku v Karlovarském kraji.
- CYKLODOPRAVA – organizace a dotace na sezónní dopravu autobusy a vlaky KK.

- Komunikace s uživateli cyklostezek, pomoc ORP při realizaci jejich záměrů. Den Cyklostezky Ohře v letech 2014 až 2022 s výjimkou 2020.

1.2.3 Aktivity Živého kraje, destinační agentury pro Karlovarský kraj, z. s.

Úkolem destinační agentury je propagace cestovního ruchu, jejíž součástí je podpora cykloturistiky¹. Informace jsou následně členěné do tří kategorií:

- Cyklotrasy².
- Trailparky³
- Služby pro cyklisty⁴

1.2.4 Shrnutí, doporučení z revize

Základním zjištěním revize celého původního dokumentu je fakt, že jednotlivá opatření byla naplňována, ale pro navazující období 2023 – 2030 se doporučuje, aby nová Cyklostrategie byla již spojována pouze s podporou a budováním cyklistické infrastruktury (komunikace, značení, služby) a s koordinačními aktivitami.

Je to i z toho důvodu, že podmínky a vstupní data prošly od roku 2016 výrazným vývojem. Cyklistika v roce 2022 je již jiná:

- Dramaticky se zvýšila dostupnost elektrokol⁵

Tab.2: Souhrn prodeje kol 2016 – 2019. Zdroj: Electric Bike Action

Rok	ČR – celý trh s koly	... z toho elektrokola
2016	300 000	18 000
2017	300 005	30 000
2018	300 015	55 000
2019	300 025	78 000

- COVID-19 vyhnal lidi do přírody⁶
- Mění se náhled na životní styl, a to napříč populací⁷
- Rozšiřuje se síť cyklostezek⁸
- Cyklistika se dostává do popředí v médiích
- Pozitivní dopady na fyzické i psychické zdraví populace⁹

¹ <https://zivykraj.cz/aktivity-a-zazitky/cykloturistika/>

² <https://zivykraj.cz/aktivity-a-zazitky/cykloturistika/cyklotrasy/>

³ <https://zivykraj.cz/aktivity-a-zazitky/cykloturistika/trailparky/>

⁴ <https://zivykraj.cz/aktivity-a-zazitky/cykloturistika/pro-cyklisty/>

⁵ <https://www.akademiamobility.cz/elektrokola>

⁶ <https://www.akademiamobility.cz/aktuality/1197/co-nas-naucil-covid-19-o-doprave-a-mobilite>

⁷ <https://www.akademiamobility.cz/zivotni-styl>

⁸ <https://www.ceskobezbarier.cz/statistika>

⁹ <https://www.akademiamobility.cz/teorie-490>

Na tomto základě byly vytvořeny podmínky pro tvorbu nové Cyklostrategie, přičemž víme, že DOKUMENT je:

- POTŘEBNÝ pro udržitelný rozvoj v oblasti cyklodopravy, s přesahem do cestovního ruchu, cykloturistiky a služeb.
- DŮLEŽITÝ při žádostech o dotace zejména z evropských a národních zdrojů.

1.3. Analytická část Cyklokoncepce Karlovarského kraje 2023 - 2030

V rámci analytické části je cílem tohoto dokumentu nejen konstatovat skutečnosti, ale i přinést konkrétní tipy a příklady dobré praxe s cílem motivovat samosprávy a další aktéry v oblasti rozvoje udržitelné městské mobility a šetrného cestovního ruchu.

1.3.1. Současné trendy v cyklistice

Jízda na kole je nejjednodušší a nejpřirozenější způsob dopravy hned po chůzi. Její výhody jsou rozmanité. Pravidelná jízda na kole zlepšuje zdraví a prodlužuje délku života. Cyklistická doprava nepotřebuje fosilní paliva. Lidé, kteří jezdí na kolech, šetří parkovací prostor, jsou tišší a pohybují se, aniž by vypouštěli do ovzduší znečišťující látky. Jízdní kolo je ideální dopravní prostředek pro děti, které by jinak jejich rodiče museli vozit, nejčastěji autem. Cyklisté, vytvářejí svébytnou a pestrou cyklokulturu, která je podhoubím pro fungující občanskou společnost atd.

Cyklistika obecně zažívá v posledních letech velký boom. Jízda na kole je dle statistik jednou z nejčastějších forem aktivního trávení volného času a rekreace.



Obrázek 1: Výsledky – TOP sporty (aktivní sportování), zdroj: Národní sportovní agentura, 12/2020

Cykloturisté jsou významnou specifickou cílovou skupinou v rámci cestovního ruchu. Cyklistika je ale také jednou z nejpobulárnějších forem individuálního a kolektivního sportování ať již v rekreační nebo výkonnostní rovině. V neposlední řadě roste význam cyklistiky jako preferovaného pravidelného způsobu dopravy do práce nebo do školy. Potenciál všech způsobů využití kola, vyjma snad pouze výkonnostní cyklistiky, poroste dále s rozmachem elektromobility. Také pandemie Covid-19 přinesla zcela nové výzvy. Zdraví a bezpečí obyvatel se stalo největší prioritou a některé vlády nebo vedení měst na toto reagovali ve smyslu přirozeně zvýšeného zájmu o cyklistiku (individuální turistika a cykloturistika měly v době lockdownu výjimky z karanténních pravidel).

Tab.3: Vývoj návštěvnosti vybraných stezek cyklisty v období 2016/2022
 Zdroj dat: www.mereninavstevnosti.cz. Zpracování dat: Partnerství, o.p.s.

Umístění		Cyklisté (roky či období)		Nárůst/pokles
stezka	lokalita	2016	01-09/2022	2016/2022*
GW Jizera	Malá Skála - Křížky	76 752	119 224	35,6%
Labská stezka	Roudnice nad Labem	63 711	67 870	6,1%
CS Brno-Vídeň	Opatovice	76 212	111 223	31,5%
CS Brno-Vídeň	Rajhrad	135 089	173 076	21,9%
Krušnohorská magistrála	Cínovec	9 666	11 577	16,5%
Krušnohorská magistrála	Vitíška	4 151	5 639	26,4%
Celkem cyklisté		367 597	488 609	24,8%

A další výzvy přicházejí kvůli nutnosti přizpůsobit investice požadavkům Zelené dohody pro Evropu (Green Deal). Cílem EU je nejpozději do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. Podpora a rozvoj cyklistické dopravy se nabízí jako jedno z řešení jak pro oblast veřejného zdraví, tak pro ochranu klimatu.

Pozitiva cyklistiky spočívají nejen ve zvyšování kondice a zdraví konkrétního jedince, ale zejména cyklo doprava má, v kontextu neustále rostoucí individuální automobilové dopravy, zásadní význam v oblasti udržitelného rozvoje měst, samozřejmě spolu s pěší a veřejnou hromadnou dopravou. Tam, kde je pro jízdní kolo zřízena bezpečná síť infrastruktury bez stresu z jízdy v nebezpečném provozu, stává se kolo opět prokazatelně nezastupitelnou a populární součástí dopravního mixu. Cyklistická komunita a cyklistická kultura je dokladem rozvinuté společnosti. Cyklistika je ale také nezanedbatelnou součástí ekonomiky a regionálního rozvoje.

Role cyklistické dopravy je pak zakotvena v **Koncepci městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030**¹⁰, která je jedním z návazných dokumentů Dopravní politiky ČR 2021 - 2027, s výhledem do roku 2050¹¹. Koncepce městské a aktivní mobility rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy. Řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již některá města v předcházejících letech zpracovala. Jedním z pilířů tohoto dokumentu je pak i podpora cyklistické dopravy, která je spojená s CykloVizí 2030.

Další podrobnosti o trendech v cyklistice jsou uvedeny v **příloze 5**.

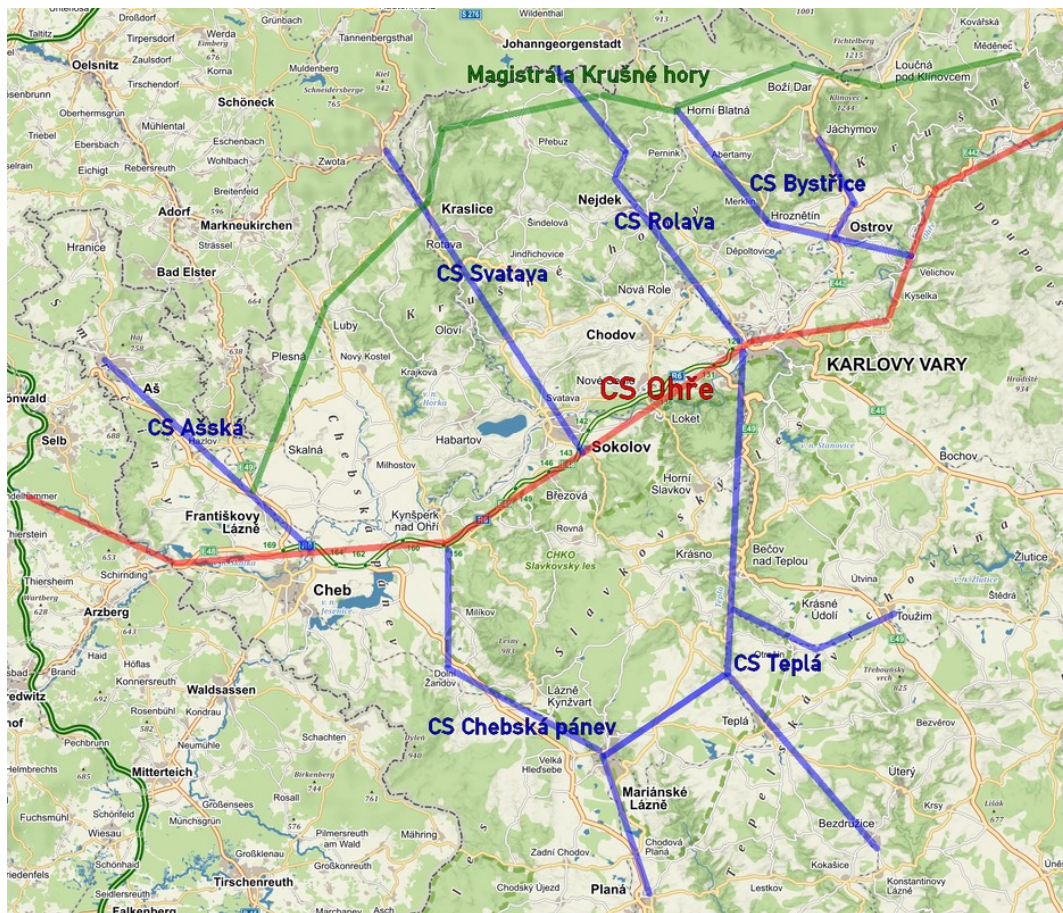
¹⁰ <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2030>

¹¹ <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled?returl=/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>

1.3.2. Definice páteřních cyklotras KK v Cyklostrategii 2016 – 2022 a jejich analýza

1.3.2.1. *Hodnocení současného stavu sítě cyklotras a cyklostezek*

Páteřní trasy Karlovarského kraje byly již definovány v Cyklostrategii 2016 – 2022.



Obrázek 2: Páteřní cyklotrasy Karlovarského kraje definované v roce 2016, zdroj: Karlovarský kraj

Na potřeby cyklistů lze nahlížet dle účelu využití jízdního kola jako prostředku pro dopravu, nebo jako prostředku pro rekreaci a turistiku. Základní potřebou je ale vždy bezpečná komunikace, resp. trasa. Pro rozvoj cyklo dopravy je pak zásadní zejména rychlost spojení, pro cykloturistiku spíše atraktivita trasy. V ideálním případě se tyto aspekty setkávají.

Současně i délku proznačených cyklotras je nutno vnímat v kontextu vývoje značení cykloturistických tras, kdy z pohledu dnešních trendů a požadavků na bezpečné a atraktivní vedení tras, je toto mnohdy problematické. Cyklotrasy jsou vedeny často po silnicích II. a III. třídy. Přestože se technický stav silniční sítě zlepšuje, významně na těchto komunikacích narůstá hustota provozu motorových vozidel, a proto jsou pro vedení cyklotras dnes již většinou nevhodné. Méně frekventované místní a účelové komunikace a využitelné polní a lesní cesty, jsou naopak často ve velmi špatném technickém stavu limitujícím jejich sjízdnost ve smyslu bezpečnosti i komfortu. Toto v posledních letech dále umocňují důsledky těžby spojené s kůrovcovou kalamitou, kterou byl právě kraj výrazně postižen.

Současně infrastrukturu pro cyklo dopravu v intravilánu obcí a jejich dojezdové vzdálenosti lze mnohdy využít i pro rozvoj navazující rekreační cyklistiky a cykloturistiky. Nástup a rozvoj elektrokol pak zvyšuje limity pro přijatelnou dojezdovou vzdálenost, částečně eliminuje faktor členitosti území a otevírá prostor pro nové cílové skupiny ve smyslu potenciálu cykloturistiky a cyklo dopravy v území.

Analýza dopravního režimu páteřních cyklotras (dálkových a regionálních) je rozvedena v následující kapitole 1.3.2.2.

1.3.2.2. Provedení šetření páteřních cyklotras Karlovarského kraje

Cílem této kapitoly bylo provést šetření a vyhodnocení potřeb Karlovarského kraje v oblasti aktivní mobility se zaměřením na rozvoj sítě páteřních cyklostezek.

Karlovarský kraj se prezentuje tím, že má vyznačeno přes 2100 km cyklotras, ale žádná studie neukazuje, nakolik jsou tyto cyklotrasy bezpečné.



Obrázek 3: Mapa cyklotras Karlovarského kraje; zdroj: vlastní zpracování

Samotný průzkum dopravního režimu pro cyklisty v Karlovarském kraji byl proveden na cyklotrasách první a druhé třídy.

V Karlovarském kraji se nachází celkem 500 km cyklotras první a druhé třídy (celkový součet všech cyklotras bude větší, než je dané číslo, protože se některé cyklotrasy na několika místech potkávají). Souhrnné vyhodnocení je uvedeno níže. Výsledky k jednotlivým cyklotrasám jsou uvedeny v **příloze 4** tohoto dokumentu.

Pro potřeby šetření byly pro atribut „Dopravní režim pro cyklistu v daném úseku“ stanoveny tyto hodnoty:

- 1 - sloučení „klasických“ samostatných cyklistických komunikací. Dopravní režim C8, C9, C10, C7 + vjezd cyklistů povolen
 - a - C7 + vjezd cyklistů povolen
 - b - C8
 - c - C9
 - d - C10
 - Poznámka – každý kraj si může vybrat, zdali bude zadávat jen jeden údaj, nebo bude dále specifikovat jednotlivé úseky
- 2 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Dopravní režim B11 + polní, lesní cesty

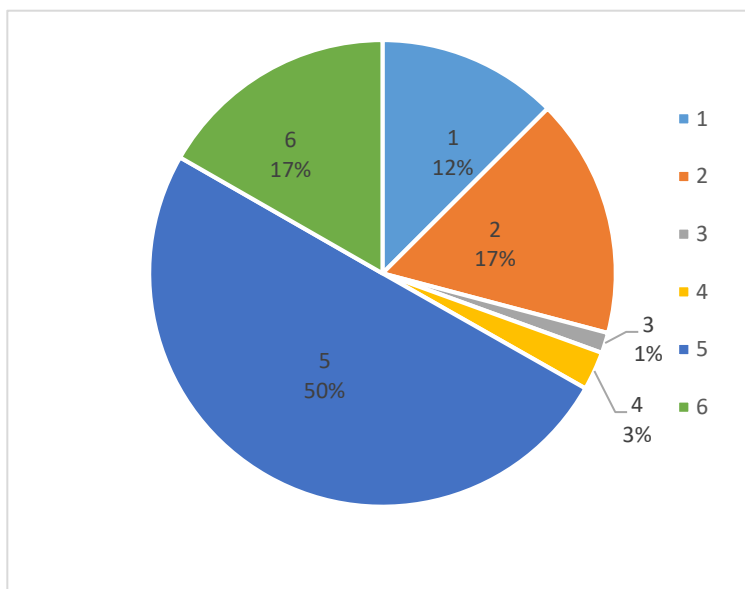
- 3 - Polní a lesní cestičky, neoznačené cesty
- 4 - Zklidňující opatření (zahrnuje všechny uvedené možnosti, aniž by se dále rozlišovaly)
 - a. Zklidněná zóna 30, obytná zóna, cyklistická zóna,
 - b. E12 cykloobousměrka,
 - c. V20 piktokoridor,
 - d. Jízdní pruhy pro cyklisty V14 + IP20 nebo ochranný jízdní pruh
 - Poznámka – každý kraj si může vybrat, zdali bude zadávat jen jeden údaj, nebo bude dále specifikovat jednotlivé úseky
- 5 - Komunikace s minimálním zatížením (1500 voz./den)
- 6 - Zatížená komunikace

Závěr šetření:

Celkem bylo monitorováno 11 dálkových a regionálních cyklotras o celkové délce 500 km. 50% z nich vede po silnicích s minimálním zatížením a dalších 16,7% po zatížených silnicích. Po bezpečných cestách pro cyklisty vede 33,3%.

Tab. 4: Vyhodnocení 500 km dálkových a regionálních cyklotras, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	62504	12,5
2	82887	16,5
3	7082	14,1
4	13355	26,7
5	250008	50,0
6	83495	16,7
Celkem	500095	100

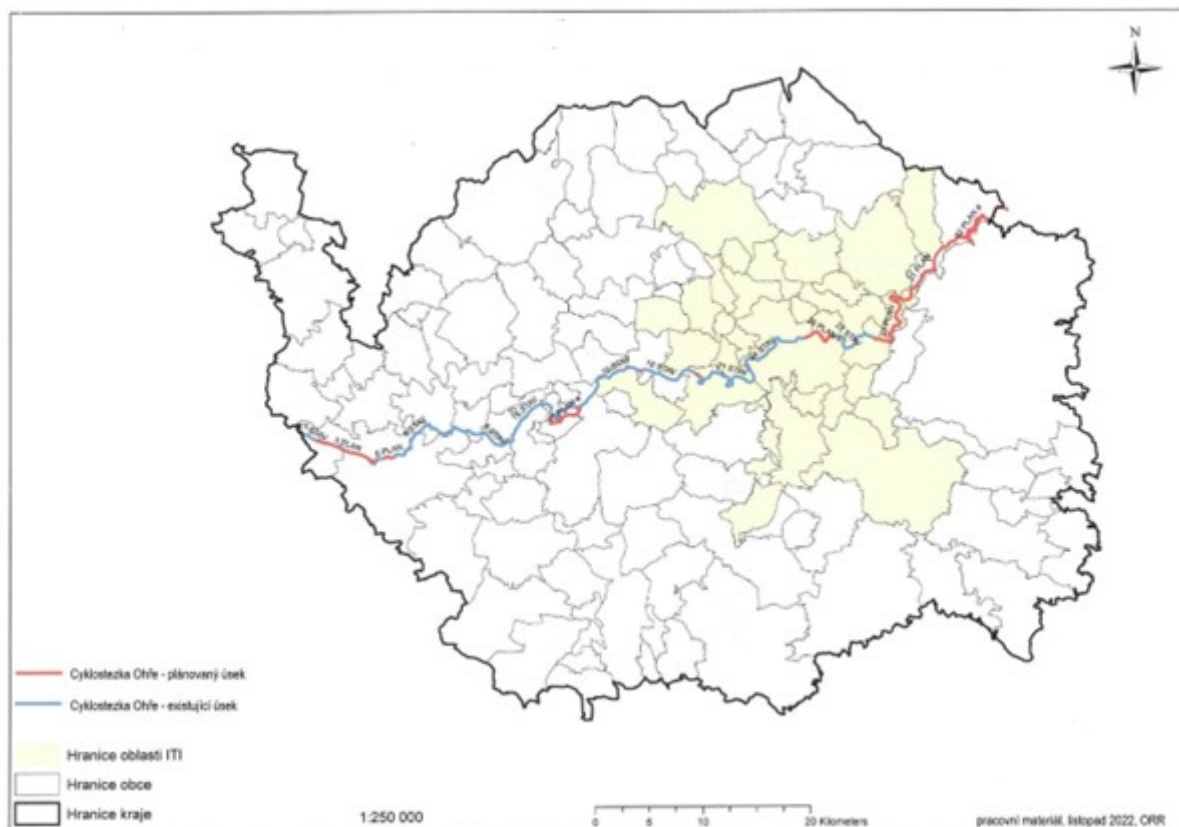


Obrázek 4: Podíl jednotlivých atributů na vybraném vzorku 500 km cyklotras; zdroj: vlastní zpracování

Z průzkumu je tedy zřejmé, že 66,7 % dálkových a regionálních cyklotras v kraji vede po silnicích, což je s ohledem na zvyšující se intenzitu automobilové dopravy alarmující. Jedinou výjimkou je v Karlovarském kraji Cyklostezka Ohře. Tento průzkum je ale první v republice, který poskytl relevantní data o tom, že tomu tak skutečně je, což také něco vypovídá o kvalitě a bezpečnosti cyklotras. Právě toto zjištění tak přináší pádné argumenty pro rozvoj sítě páteřních cyklostezek, kterým se bude dále zabývat návrhová část.

1.3.2.3. Národní cyklotrasa č. 6 (Cyklostezka Ohře)

Na krajskou páteřní Cyklostezku Ohře byla v minulém období soustředěna nejvyšší pozornost. Cyklostezka byla prodloužena oběma směry - západně i východně. V současnosti stezka propojila celý úsek mezi Chebem a Karlovými Vary a tvoří tak bezpečnou a samostatnou cyklistickou komunikaci v délce 55 km. Stala se tak kvalitní komunikací vhodnou pro vedení evropských a národních tras. Proto je po cyklostezce vedena národní trasa č. 6. a evropská cyklotrasa EuroVelo 4.



Obrázek 5: Páteřní cyklostezka Ohře, stávající a plánový stav, zdroj: Karlovarský kraj

Nicméně i na Cyklostezce Ohře se plánuje realizovat řada dalších úseků. Níže je uveden jejich přehled.

Tab. 5: Popis plánovaných opatření na Cyklostezce Ohře a stav jejich opatření

Popis úseku	Délka (m)	Popis problému	Stav připravenosti
Zážitek v přírodě/Pomezí nad Ohří - Cheb	4500	Cyklotrasa vedena po frekventované silnici II. třídy	Projekt má stavební povolení, probíhá aktualizace projektové dokumentace
Šabina/alternativní vedení/kratší, lepší profil	2100	Cyklotrasa vedena do prudkého stoupání v obou směrech	Projekt má stavební povolení, podána žádost IROP
Most Citice	-	Dopravně nebezpečný a velmi frekventovaný úsek	
Loket Nádražní	700	Vedeno po frekventované silnici, přes koleje	Studie, doplňování územně technických podkladů
Napojení CS Ohře do areálu KÚKK	250	Nevyhovující povrch, nepřehledný přejezd komunikace	Studie
Dalovice – Všeborovice	1700	vedeno po frekventované silnici, přes obec	Zažádáno o stavební povolení
Šemnice – Kyselka / alternativní vedení po II/222	4300	Stávající vedení po nefrekventované komunikaci je, a nejspíše i bude, objížďeno po silnici s provozem kamionů. ZVÁŽIT PIKTOGRAMOVÝ KORIDOR	Je třeba vyvolat jednání KSÚSKK, PČR a KVK o možnosti vyznačení
Kyselka - Radošov – Velichov	5	Stávající vedení po silnici III třídy, nevhodné	Žádost o územní rozhodnutí předpokládáno v roce 2023
Velichov - Vojkovice	2270	Stávající vedení po silnici III třídy, nevhodné	Studie, nutno aktualizovat
Lávka Boč - nádraží ČD	-	Havarijní stav	Stavební povolení
Boč - hranice KK/ÚK	2300	Stávající vedení po silnici III třídy, nevhodné, špatný profil	Studie, nutno aktualizovat

1.3.2.4. Národní cyklotrasa č. 23 (Magistrála Krušné hory)

Krušnohorská magistrála je významná hřebenová cyklotrasa s velkým turistickým potenciálem. Trasa vede od svého vzniku převážně po stávajících krajských silnicích, v některých úsecích i po silnicích II. třídy. Až na některé krátké úseky je to stále původní koridor trasy, který je již na mnoha místech zatížen narůstající dopravou (hlavně úsek Měděnec - Boží Dar - Horní Blatná). Karlovarský kraj má vypracovanou vyhledávací studii na vedení plánované cyklostezky, tato studie je aktuálně revidována v souvislosti s plánovaným vyhlášením CHKO Krušné hory.

1.3.2.5. Národní trasa č. 35 (Plzeň - Měděnec)

Trasa vedená po okraji Karlovarského kraje a po východním okraji Doupovských hor leží tak trochu na okraji zájmu cyklistů Karlovarského kraje. Krátký úsek trasy vedený Karlovarským krajem je nejatraktivnější v úseku Manětín - Žlutice - Chyš - Valeč, kde propojuje tři zámky a historické město Žlutice. Bohužel mezi Žluticemi a Valčí (až do Podbořanského Rohozce v Ústeckém kraji) vede trasa po silnicích II. třídy s vyšším provozem vozidel, což způsobuje

i malý zájem o tuto trasu. Město Žlutice sice připravuje projekt na samostatnou cyklostezku mezi Žluticemi a Chyší, ale práce postupují velmi pomalu.

1.3.2.6. Národní trasa č. 36 (Magistrála Český les)

Magistrála patří mezi nejstarší značené trasy v Karlovarském kraji. Je to horská trasa, u které se předpokládá náročnější profil terénu. Ale i přes to lze komfort jízdy stále zkvalitňovat. Na některých místech již byla trasa přeložena na vhodnější komunikace (např. úsek přes Starou Vodu byl přeložen přes Háje a Vysokou) a ve Třech Sekerách byla trasa přeložena ze silnice na nové bezpečnější místní komunikace postavené v rámci pozemkových úprav. V současnosti vedení trasy odpovídá potřebám národní horské trasy.

1.3.2.7. Národní trasa č. 39 (Ohře-Střela-Berounka)

Trasa vede v současnosti bohužel jen po méně kvalitních komunikacích. V úseku mezi Polomí a Ratiboří vede i po lesních cestách sjízdných jen na horských kolech, a proto kvalita povrchu zdaleka nevyhovuje vedení evropské a národní trasy.

1.3.2.8. Plánovaná Cyklostezka Teplá

Cyklostezka Teplá tvoří ideální severojižní osu kraje a nabízí téměř ideální spojení mezi Mariánskými Lázněmi a Karlovými Vary. Na tuto osu mohou pak celkem snadno navázat stezky z Toužimska, např. podél Otročínského potoka, nebo stezka do Mariánských Lázní. Pro vybudování cyklostezky svědčí i fakt, že cesta údolím Teplé (na úseku Bečov nad Teplou - Karlovy Vary) je v současnosti možná pouze po silnici I. třídy s poměrně hustým provozem. Město Bečov nad Teplou se stalo díky hradu a zámku s relikviářem sv. Maura velmi silným turistickým magnetem. I když je Bečov nad Teplou nyní dostupný po značené cyklotrase 362 (Teplá – Loket), je to pro tak významné turistické místo nedostatečné. Zároveň by tato cyklostezka umožnila obyvatelům karlovarské aglomerace výjezd do venkovské, méně urbanizované oblasti. Cyklostezka podél Teplé by zcela jistě sloužila i méně zdatným cyklistům pro snadnou přepravu do Bečova nad Teplou jak z krajského města, tak z Toužimska i Mariánských Lázní. Rovněž je tu výhoda souběžné železniční trati s nepřetržitou přepravou kol ve vlcích mezi Mariánskými Lázněmi a Karlovými Vary.

1.3.2.9. Plánovaná Cyklostezka Svatava

Na propojení koridoru Sokolov – Oloví – Kraslice – Klingenthal je zpracovaná studie na cyklostezku ze Svatavy do Kraslic s napojením na Klingenthal. Tato studie se v současné době díky aktivitě Svazku obcí Kraslicka obnovuje a doplňuje o řešení mezi Olovím a Rotavou, které by se zcela vyhnulo silnici. Dále existuje studie napojení této trasy do Sokolova, na cyklostezku po rekultivovaných výsypkách vedoucí ze Sokolova do Lomnice a na systém stezek kolem jezera Medard. V gesci města Rotava se zpracovává studie napojení tohoto města na koridor podél řeky Svatavy s využitím bývalé železniční vlečky. Cyklostezka Svatava by se tak měla stát významnou dopravní spojnici Sokolova a Kraslic s přejezdem do Saska. Vzhledem k plánovanému vedení stezky podél řeky by stezka byla nejen svým směrem ale i výškovým profilem velmi přitažlivá pro širokou cyklistickou veřejnost.

1.3.2.10. Cyklostezka Bystřice – dokončení projektu

Podél říčky Bystřice se v minulosti vybudovalo několik úseků cyklostezky a vzniklo bezpečné propojení mezi Ostrovem a Merklínem. Od té doby se další rozvoj této stezky zastavil. Přitom má stezka velký dopravní potenciál. Při jejím prodloužení z Ostrova na cyklostezku Ohři ve Velichově a na druhé straně z Merklína do Perninku by se mohla stát jednou z hlavních přístupových cyklistických komunikací do Krušných hor.

1.3.2.11. Cyklostezka Rolava

Z Karlových Varů směrem na Novou Roli byla do roku 2010 dokončená po několika etapách cyklostezka podél Rolavy v délce 8 km. Vede po ní trasa č. 2009 a ta pak dále pokračuje na

Nejdkem a Nové Hamry. Cyklostezka je hojně využívaná a stává se významnou spojnicí do Krušných hor. Od roku 2013 po ní také vede Karlova stezka, která přivádí mnoho cyklistů ze sousedního Saska. Cesta z Nejdku do Nových Hamrů spojuje poměrně vytížená silnice, proto je trasa 2009 vedená přes Tisovou, a to je už poměrně velké stoupání. Z tohoto důvodu využívají někteří cyklisté zmíněnou silnici, což není z hlediska bezpečnosti žádoucí. Také zřizovatel Karlovy stezky plánuje přeložku značení Karlovy stezky na tuto silnici. Proto by bylo vhodné začít řešit vybudování samostatné cyklostezky mezi Nejdkem a Novými Hamry.

1.3.2.12. Plánovaná Cyklostezka Ašská

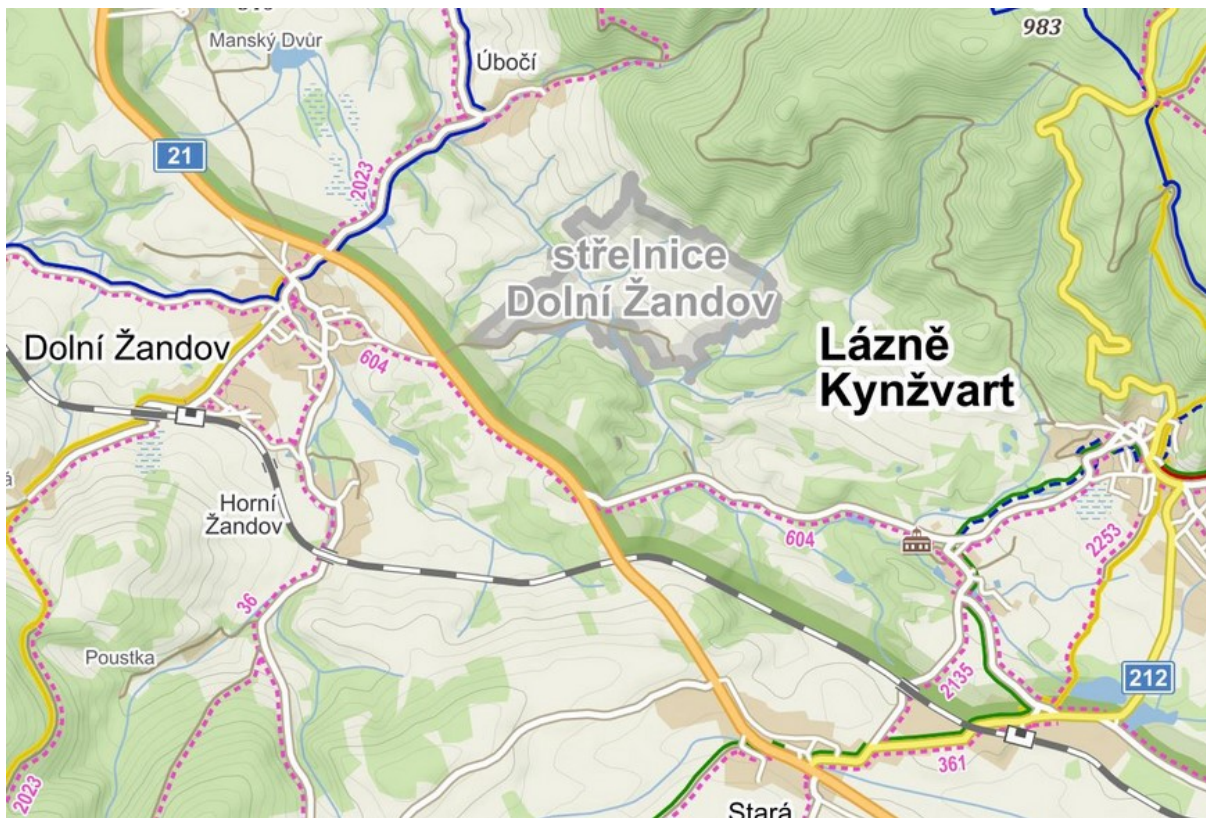
S velkým rozvojem cyklistických komunikací v okolí Aše, zaměřenými na propojení se Saskem a Bavorskem, se stále více objevuje požadavek na propojení Ašska s vnitrozemím, s Františkovými Lázněmi a Chebem. Po dokončení úseku Cyklostezky Ohře mezi Chocovicemi a Chebem je tento požadavek ještě akutnější. Již dříve město Aš připravovalo studii na hlavní (páteřní) trasu na propojení s městem Cheb. Měla vést po bývalých signálkách, náročným terénem, což nebylo pro hlavní trasu dost vhodné. Možná proto nebyla doposud zrealizovaná.

1.3.2.13. Regionální trasa č. 604 (Chebská pánev)

Z regionálních tras si zaslouží pozornost trasa 604. Je to trasa, která má propojit Cyklostezku Ohři s Plzeňským krajem, konkrétně s Chodovou Planou a napojit se tam na stávající cyklostezku do Plané. Část trasy z Kynšperku do Dolního Žandova je již vyznačena. Další úsek směrem na Lázně Kynžvart je závislý na výsledku jednání o pronájmu pozemku na bývalé střelnici v Dolním Žandově.

Tato trasa by se v budoucnu měla stát důležitým cyklistickým koridorem pro spojení obcí v Chebské pánvi s Mariánskými Lázněmi a její návaznost na Plzeňský kraj. Výstavba cyklostezky Chebskou pánví (mezi Českým lesem a Slavkovským lesem) by měla výhody velmi příznivého výškového profilu a stala by se tak důležitou cyklistickou tepnou podobně jako Cyklostezka Ohře.

Po vybudování cyklostezky by se dalo objíždět jedno z nejkritičtějších míst – silnice I. třídy mezi Starou Vodou a Dolním Žandovem. Cyklostezka by se napojovala na CS Ohře, a zpřístupnila cyklistům významné turistické cíle zámek Kynžvart a Mariánské Lázně. Stezka by pak mohla pokračovat do Plzeňského kraje, do Chodové Plané s atraktivním rodinným pivovarem a dál na již vybudovanou cyklostezku do sousední Plané. Zároveň bude cesta Chebskou pánví svým profilem snadným dopravním propojením na páteřní Cyklostezku Ohře z Plzeňského kraje a Mariánských Lázní.



Obrázek 6: Kritický úsek na cyklotrase 604, která je vedena po I/21, zdroj mapy: mapy.cz

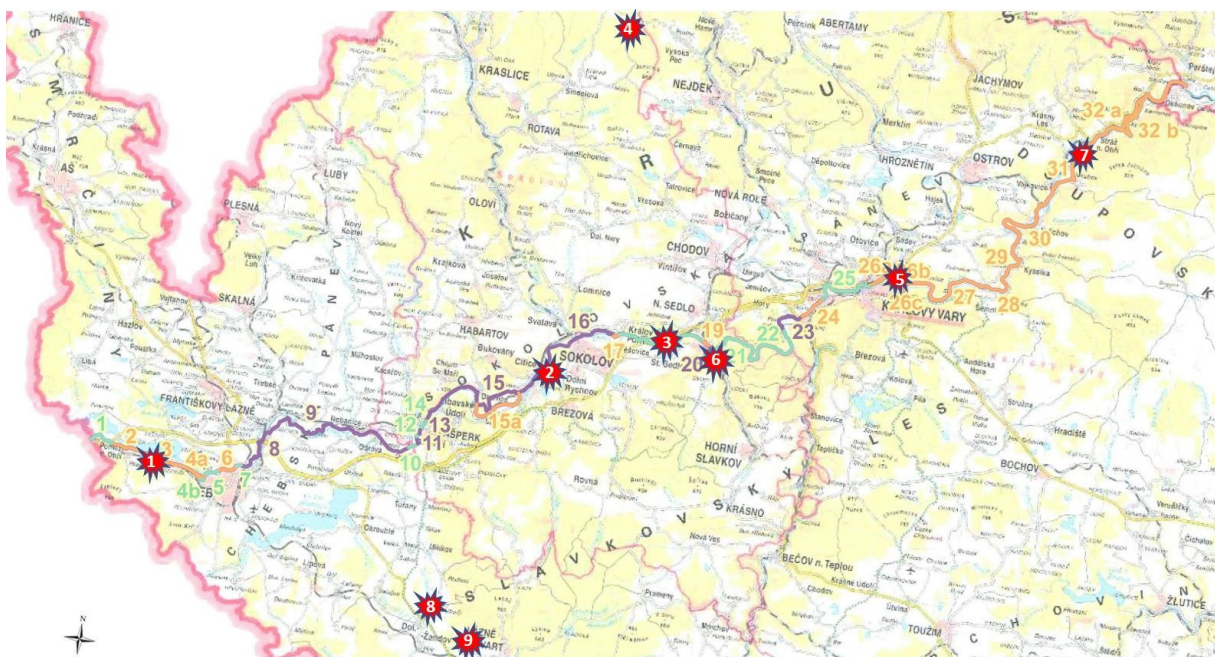


Obrázek 7: Kritický úsek na cyklotrase 604, která je vedena po I/21, zdroj foto. spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.,

1.3.2.14. Sumarizace hlavních problémů na dopravní síti pro cyklisty

Sumarizace hlavních problémů na dopravní síti pro cyklisty, které by měly být přednostně řešeny:

1. „Zážitek v přírodě“ cyklostezka Pomezí nad Ohří – Cheb, nebezpečný úsek silnice 606 (existující platné stavební povolení)
2. Nebezpečná křižovatka, most v Citicích, iniciovat řešení cyklostezky v případě rekonstrukce mostu
3. Opravy nevyhovujících úseků Cyklostezky Ohře (Královské Poříčí - Locket, Stráž nad Ohří), realizace do 06/2023
4. Most Přebuz (projektová dokumentace, havarijní stav), výstavba bude probíhat v roce 2023
5. Nový úsek Cyklostezky Ohře Dalovice – Všeborovice (dokumentace ke stavebnímu povolení) předpoklad realizace do roku 2025
6. Locket, ulice Nádražní (studie, řeší se pozemky)
7. Dokončení projektu Cyklostezky Ohře k napojení do Ústeckého kraje
8. Nebezpečný úsek cyklotrasy 604, kde je nutné jet po silnici I/21 u obce Dolní Žandov. V tomto úseku je nutné vybudovat novou cyklostezku, která by vedla podél silnice I/21
9. Bariéra na cyklotrase 604 tvořená novým obchvatem Mariánských Lázní, kdy cyklotrasa kříží silnici II/230 (přesně se jedná o místo zde <https://mapy.cz/s/baporaguna>. Dalším důvodem je, že tudy by měla vést páteří cyklotrasa ČR



Obrázek 8: Mapa aktuálních problematických míst v Karlovarském kraji v roce 2022, zdroj: Karlovarský kraj

Navrhované cyklistické komunikace a trasy vycházejí z reálných potřeb a aktivit obcí. **Současně by měly být podporovány i další úseky.** Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezky především v rámci doježdění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. Do seznamu problematických úseků jsou tak zařazené i další úseky, které byly navrženy k řešení Karlovarskému kraji v průběhu zpracování této Cyklostrategie. Jedná se o:

- Úseky v rámci vyhledávací studie na řešení nedostatečných úseků cyklotras, cyklostezek a kritických míst:
 - Drmoul, obnova cesty na Prachárnu

- Drmoul - Hamrníky
- Lázně Kynžvart, stezka z města k zámku
- Tři Sekery, propojení na Cech
- Tři Sekery, cesta k zaniklé obci Kyks
- Tři Sekery, stezka do Sekerských Chalup
- Valy, cesta k Hájence
- Vlkovice, cesta do Mariánských Lázní
- Vlkovice, cesta kolem Horky v Martinově
- Zádub-Závišín, cesta na Krakonoš
- Zádub-Závišín, cesta kolem Milhostovských mofet
- Mariánskolázeňsko, propojení Slatina – Mähring
- Mariánskolázeňsko, propojení na Mohelně
- Mariánskolázeňsko, Střed Evropy
- Mariánskolázeňsko, propojení Staré Vody a Dolního Žandova
- Úsek od katastru Šemnice (část Dubina) až k radošovskému dřevěnému mostu.
- Úsek od radošovského mostu k hranicím Velichova.
- Lávky v Radošově přes řeku Ohře
- Cyklostezka Chodov - Loket přes Nové Sedlo
- Cyklostezka Šabina
- Cyklostezka Chodov - Božičany
- Cyklostezka Svatava – Hřebený
- Lávky přes řeku Ohře k nádraží v obci Boč

1.3.3. Značení cyklotras v Karlovarském kraji

Značené cyklotrasy měly převážně cykloturistický význam. Snahou bylo propojit zajímavé turistické cíle, přičemž cyklotrasa nemusela být značena tou nejkratší cestou. Preferovala se atraktivita cesty. Takto vznikla síť dálkových, regionálních a místních cyklotras. K tomu se ještě přidala síť nadřazených cyklostezek EuroVelo a řady tematických cyklotras. Díky tomu se stalo, že cyklotrasy jsou považovány za záležitost orientačního značení a produktů cestovního ruchu, resp. cykloturistiky. Až postupem doby se začalo hovořit o značených cyklotrasách v tom smyslu, že mají i dopravní význam. Více o principech značení cyklotras je uvedeno v **příloze 6**.

Karlovarský kraj každoročně poskytl KČT dotaci ve výši 300 000 Kč. Tedy v letech 2016 – 2022 celkem 2,1 mil. Kč. Díky ní bylo možné udržovat a značit nové cyklotrasy. Tento trend by bylo vhodné udržovat i v dalších letech.

1.3.3.1. Značené cyklotrasy

K 1. 1. 2022 je v Karlovarském kraji k dispozici **2168 km** značených tras KČT.

Popisy cyklotras jsou postupně aktualizovány na cykloportále Karlovarského kraje. V rámci Cyklostrategie 2016 – 2022 proběhly tyto změny:

Nové trasy a změny v roce 2021

- Trasa 604 byla prodloužena do Plané.
- Trasa 604A - paralelní trasy 604 vede přes centrum Mariánských Lázní.
- Trasa 2069 byla prodloužena z Drmoulu do Dolního Kramolína.
- Trasa 6 byla přeložena ze silničního úseku mezi Dalovicemi a Radošovem na nově vybudovanou cyklostezku přes Kyselku a tábořiště Hubertus.

- Trasa 2070 byla přeložena na nově vybudovanou cyklostezku mezi Podhradem a Slapanskou tratí.
- Trasa 2135 byla v katastru města Krásno přeložena ze silnice II. třídy na novou obslužnou komunikaci.
- Byla vyznačena nová propojka u Horního Slavkova mezi rozcestím „Kozí Vrchy“ CT 2021 a rozcestím „U Bošířan“ CT 2017.

Nové trasy a změny v roce 2020

- Trasa 2216 byla prodloužena z Hanova na Krakonoš u Mariánských Lázní.
- Trasa 2257 byla zrušena a nahrazena trasou 2216.
- Trasa 2253 byla prodloužena do Bečova nad Teplou.
- Trasa 36 (magistrála Český les) byla u Tří Seker přeložena.
- Trasa 2068 byla přeložena a prodloužena
- Trasa 6 (Cyklostezka Ohře) byla ve Svatošských skalách přeložena na nový most¹².
- Byla vyznačena propojka mezi Loukou a Novou Vsí s odbočkou ke Grünské kyselce (Magnezii).
- Trasa 2011 byla v Horním Žďáru přeložena.
- Byla vyznačena propojka mezi Horním Žďárem a Bystřicí.

Nové trasy a změny v roce 2019

- Trasa 2062 byla v květnu prodloužena na obou koncích a nahradila zároveň trasu 2066, která byla zrušena.
- Trasa 2058 je nyní ukončena v Hranicích.
- Trasa 2057 byla přeložena a vede nyní přes Hazlov.
- Byla vyznačena nová cyklotrasa 2286, která nahradila trasu Libá 1. Trasy v okolí Libé (Libá1, Libá 2, Libá 3) byly zrušeny.
- V Okolí Mariánských Lázní byly provedeny tyto změny ve vedení cyklotras:
 - 2136 - prodloužena do Mariánských Lázní a nahradila 2142
 - 2138 - končí nyní v Mariánských Lázních.
 - 2139 - trasa je prodloužena do VlkoVIC.
 - 2142 - trasa je zrušena.
 - 2253 - trasa je přeložena na Farskou kyselku.
 - 2254 - trasa je přeložena a prodloužena do Kostelní Břízy.

Nové trasy a změny v roce 2018

Změny vedení tras:

- Trasa 2198 byla částečně přeložena.
- Trasa 2000 byla prodloužena na obou koncích.
- Trasa 2073 byla prodloužena.
- Trasa 2074 byla prodloužena.
- Trasa 2227 byla prodloužena.

Nové cyklotrasy: 2001, 2003, 2229, 2279

Nové trasy a změny v roce 2017

- Přeložka trasy 2044, byla částečně přeložena prodloužena přes Lomnickou výsypku do Sokolova.

¹² Cyklotrasa vede takto - <https://mapy.cz/s/coculoludo>

- Přeložka trasy 2043
- Vyznačena spojka 2016A.
- Přeložka trasy 2017 v Horním Slavkově.
- Přeložka hlavní trasy Karlovy stezky v Nejdku.
- Vyznačena odbočka k Porcelánové zastávce ve Staré Roli.
- Byl vyznačen nový úsek trasy EuroVelo 4 v Chebu

Nové trasy a změny v roce 2016

Byla vyznačena nová trasa 2019 z Bečova nad Teplou přes Čistou a Důl Jeroným do Březové u Sokolova.

Byly provedeny změny ve vedení tras: 2232, 2179, 2074, 36, 2248, 2005, 2178, 2284, 2022, 2184 - trasa byla zrušena

Byly vyznačeny tyto propojky: 361A, 2026A, 2068A, 2005A, 2005 (tato trasa je v provozu jen v letní sezoně v době provozu lanovky).

1.3.3.2. EuroVelo

Evropská dálková síť EuroVelo¹³, kterou koordinuje Evropská cyklistická federace (ECF), jenž je u nás zastoupená Nadací Partnerství, zahrnuje 16 evropských dálkových cyklotras přesahující celkovou délkou 70 000 km. V Česku je trasováno více než 2 100 km částečně již logem proznačených evropských cyklotras EuroVelo č. 4, 7, 9 a 13. Napříč republikou z Chebu přes Prahu a Brno až do Bohumína vede EV 4, podél hranice v minulosti dělící Evropu na dvě nesmiřitelná společenství provede cykloturisty EV 13, podél dvou největších řek Labe a Vltavy z Hřenska do Vyššího Brodu lze putovat po EV 7 a z Jeseníku k vinicím Jižní Moravy do Poštorné po EV 9. Jednou z výhod dálkových tras EuroVelo je dobré napojení na veřejnou dopravu, především na vlaky, přívozy a cyklobusy. Trasy EuroVelo vedou po stávajících národních či regionálních cyklotrasách a jsou jednotně označeny mezinárodně srozumitelným symbolem charakterizujícím evropský kontext tras, číslem a názvem trasy. Trasy EuroVelo budou postupně také procházet certifikací.

Karlovarským krajem prochází trasa EuroVelo 4 a trasa EuroVelo 13



Obrázek 9: Logoznačení mezinárodních cyklotras EuroVelo, zdroj. Partnerství, o.p.s.

1.3.3.3. Tematické cyklotrasy

S rozvojem specifické infrastruktury pro cyklisty a s tím, jak rostl potenciál cykloturistiky ve smyslu cestovního ruchu a regionálního rozvoje, se začaly objevovat i projekty směřující k realizaci tematických cyklotras, které zdůrazňují konkrétní potenciál daného území a mají specifické nosné téma.

¹³ www.eurovelo.com

V České republice je pak z tzv. „říčních stezek“ neaktivnější Labská stezka, která je označena prakticky od pramene Labe a na našem území navazuje na úspěšný německý model. Aktivní koordinátoři v Česku i Německu, společný marketing trasy a postupné zapojování podnikatelských subjektů vyvolává následně tlak na výstavbu infrastruktury. A atraktivní trasa nabízející nové delší a souvislé úseky bezpečné a kvalitní infrastruktury spolu s rozrůstající se nabídkou služeb pak zpětně láká další turisty.



www.labskastezka.cz , www.moravskastezka.cz , www.cykloohre.cz , www.cyklostezka-bečva.cz

Obrázek 10: Tematické dálkové cyklotrasy v ČR, zdroj. Partnerství, o.p.s.

V Karlovarském kraji je dále vyznačena celá řada dalších tematických cyklotras:

- Cyklotrasa Euregio Egrensis
- Valdštejnova cyklotrasa
- Mostní stezka
- Halštrovská stezka
- Karlova stezka
- Křížková cesta

1.3.4. Jízdní kolo, veřejná doprava a systémy sdílení kol

Vhodnou kombinací jízdního kola a veřejné dopravy lze dosáhnout velmi pohodlného, rychlého, ekologického a svobodného způsobu přemísťování. Základním předpokladem je kvalitní síť veřejné dopravy včetně relativně širokých možností přepravy jízdních kol v jednotlivých dopravních prostředcích či možnosti úschovy kol na parkovištích „bike & ride“ (B+R) či úschovných, a to jako součást multimodality. Tato možnost může být atraktivní alternativou individuální automobilové dopravy jak pro dopravu do zaměstnání atp. nebo pro cykloturistiku. Fungování multimodality ve smyslu využití kola v kombinaci s veřejnou hromadnou dopravou předpokládá zejména možnost bezpečného parkování kola u dopravních terminálů.

Český národní dopravce České dráhy, a. s., provozuje na území ČR systém půjčoven jízdních kol ČD BIKE. Na vybraných nádražích si můžete vypůjčit trekkingová kola, v některých stanicích i dětská nebo elektrokola a výlet kombinovat s cestou vlakem. Tím, že odpadají starosti a náklady spojené s přepravou vlastního kola do místa výletu a možnost vrátit kolo třeba i v jiné stanici, než bylo vypůjčeno, dává tento systém půjčoven kol větší flexibilitu plánování cyklovýletu. V Karlovarském kraji jsou půjčovny zřízeny v rámci železničních stanic Františkovy Lázně, Cheb, Karlovy Vary - Dolní nádraží, Karlovy Vary, Mariánské Lázně a Sokolov. V některých dalších si lze po předchozí objednávce kolo vyzvednout. Aktuální informace jsou k dispozici na webu dopravce¹⁴. Statistické údaje o výpůjčce však nejsou k dispozici.

¹⁴ www.cd.cz/dalsi-sluzby/pujcovny-kol-cd-bike

Dalším posílením využití jízdního kola multimodality ve městech jsou systémy sdílení kol. Obecně systémy sdílení aut, kol i koloběžek jsou na vzestupu, zájem zejména mladší generace naznačuje trend, že motorové vozidlo není potřeba vlastnit s ohledem na četnost jeho využití a komplikace přinášející jeho vlastnictví. První systém sdílených kol byl projekt Rekola¹⁵, který funguje v Praze od roku 2013. Typická růžová kola jsou k dispozici ale i v dalších městech. Nejvíce měst v roce 2021, a to 23, pokrývá svým modelem sdílení Next Bike¹⁶. Zejména ve velkých městech pak operují další společnosti. Z pohledu veřejného prostoru, ale i bezpečnosti ostatních účastníků provozu a práv vlastníků nemovitostí, jsou v tomto méně konfliktní systémy, kdy jsou kola vracena do určených parkovacích stanic. Provozovatelé ve spolupráci s městy nebo komerčními partnery často nabízejí tzv. volné minuty, často to bývá 15 min, kdy uživatel výpůjčku nehradí. Pro velké množství cest je tato doba dostatečná, a to dále podporuje atraktivitu využití. V Karlovarském kraji zatím žádné město některý z rozšířených systémů sdílení kol nezavedlo, ale již probíhají jednání NEXTBIKE s Chebem, Sokolovem a Karlovými Vary. Průzkum, zda by o tyto služby byl zájem, Karlovarský kraj nedělal.



Obrázek 11 - Sdílená kola NextBike, zdroj: Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.



Obrázek 12 - Sdílená kola Rekola, zdroj: Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

1.3.5. Bezpečnost silničního provozu

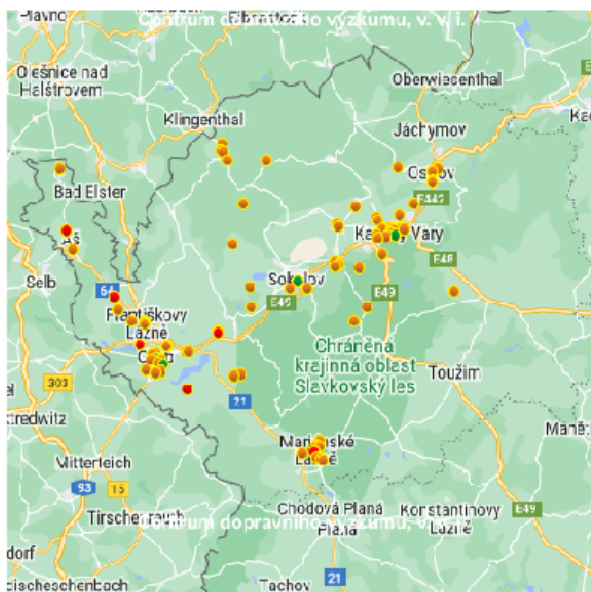
Zájem o cyklistiku v Česku roste, její oblibu navíc ještě posílila omezení spojená s onemocněním Covid - 19. Kromě rekreační cyklistiky a cykloturistiky ve volném čase, stále více lidí využívá jízdní kolo i pro dopravu do zaměstnání, školy nebo za zábavou. Přestože cyklista není povinen vlastnit žádný řidičský průkaz, ze zákona je řidičem nemotorového vozidla a jako takový se musí řídit povinnostmi účastníka silničního provozu. Samozřejmostí by mělo být jízdní kolo v řádném technickém stavu. Kromě funkčních brzd a řízení se jedná zejména o osvětlení za snížené viditelnosti. Kromě ovládnutí jízdního kola, musí znát jak základní pravidla, to znamená chovat se ohleduplně a ukázněně, nikoho neohrozit apod., tak dodržovat pravidla provozu na pozemních komunikacích. Svým chováním nesmí jezdec na kole nikoho ohrozit a myslet by měl i na svoji bezpečnost. Tato oblast je umocněna rychlým rozvojem elektromobility, důležitou cílovou skupinou jsou pak senioři, kteří se díky elektrokolu často vracejí po letech do silničního provozu v pozici řidiče. Základem je ochranná přilba, která může zabránit těm nejtěžším úrazům hlavy. Povinná je pro cyklisty do 18 let věku, ale ve vlastním zájmu by ji měl používat každý, kdo usedá na jízdní kolo. Stejná pravidla pro jízdu se vztahují i na jezdce na koloběžkách, významná je pak z pohledu bezpečnosti provozu nová a rostoucí skupina účastníků silničního provozu na elektrokoloběžkách.

¹⁵ www.rekola.cz

¹⁶ www.nextbikeczech.com

Statistika nehodovosti cyklistů v Karlovarském kraji jsou uvedena níže.

Nehody cyklistů v [mapě](#)



86 nehod cyklistů
ve srovnání s **53**
nehodami
ve stejném období v
roce 2021.



34 havárií
15 v roce 2021



32 srážek s auty
22 v roce 2021

Následky nehod cyklistů dle věku (rok 2022 / 2021)

	< 18 let	18 – 64 let	> 64 let
Usmrcení	0 / 0	0 / 0	0 / 0
Těžké zranění	2 / 0	2 / 1	2 / 2
Lehké zranění	3 / 2	46 / 32	21 / 5
Bez zranění	1 / 3	5 / 9	0 / 1



40 cyklistů s přilbou
24 v roce 2021

Obrázek 13: Nehodovost s účastí cyklistů v Karlovarském kraji (rok 2022/2021), zdroj *Observatoř bezpečnosti silničního provozu*¹⁷, Poznámka – mapa je interaktivní¹⁸

1.3.6. Sčítání dopravy

Měření intenzity dopravy na dálnicích a silnicích probíhá v pětiletých cyklech. Celostátní sčítání dopravy je dopravně průzkumná akce celostátního charakteru, která zajišťuje nezbytné podklady pro silniční hospodářství. Podrobné informace o intenzitách a skladbě dopravy jsou potřebné pro zpracování koncepce rozvoje sítě, plánování oprav, rekonstrukcí a výstavby nových pozemních komunikací. Uváděné hodnoty jsou pak ročním průměrem denních intenzit dopravy ve vozidlech za 24h.

Cyklisté jsou jednou ze sčítaných skupin. Zde je nutné ale vnímat skutečnost, že potenciální poptávka po cyklistické dopravě v koridoru dané komunikace se nerovná hodnotám ze sčítání, pokud zde není souběžná cyklostezka nebo alespoň vyhrazený pruh příp. alternativní trasa souběžných komunikací nižší třídy. To vyplývá z faktu, že mnoho cyklistů se jednoduše bojí

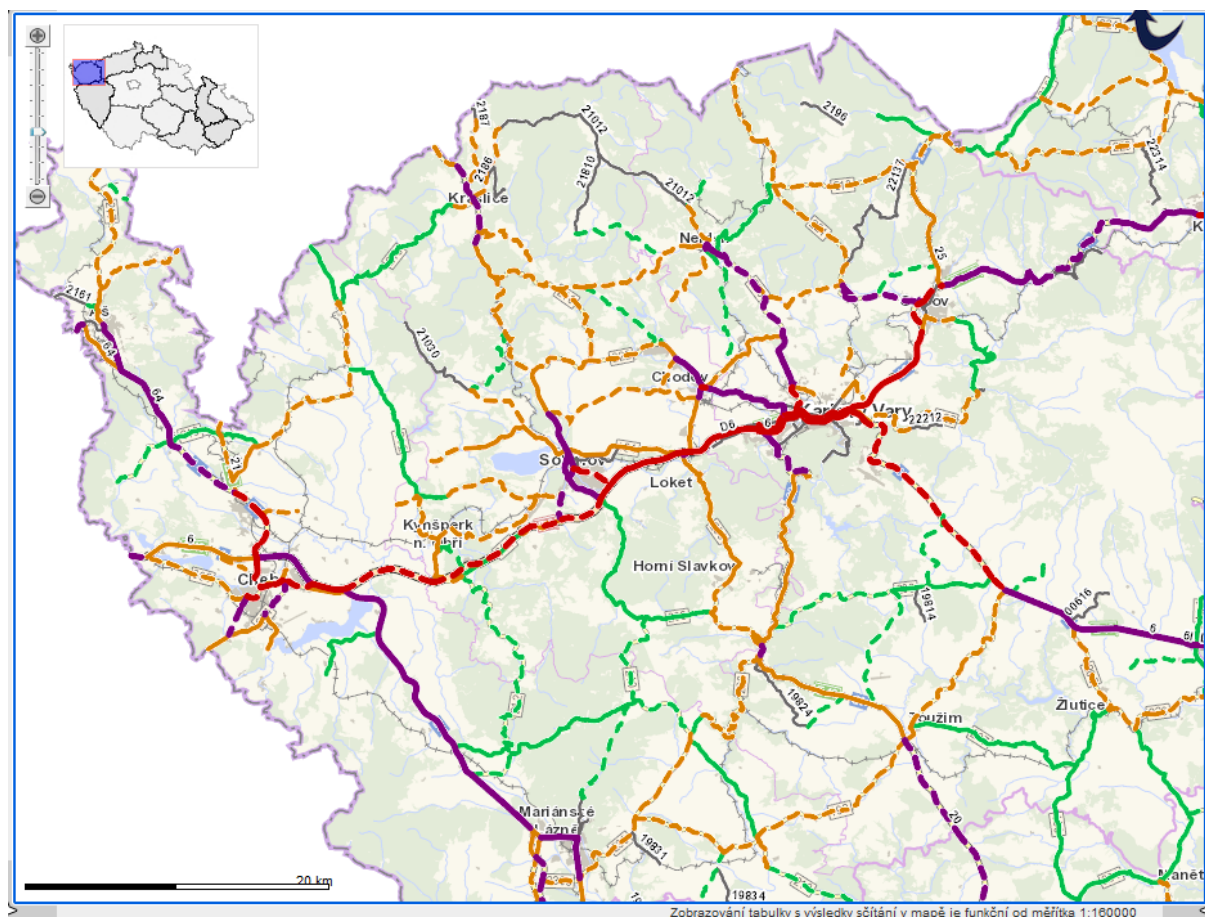
¹⁷ <https://www.czrso.cz/cyklisti/home/district?code=3051&lang=cz>

¹⁸ <https://www.czrso.cz/cyklisti/home/detail?code=b1&lang=cz>

využít kolo jako dopravní prostředek po frekventované silnici, kde jsou ve společném sdíleném prostoru s automobilovou dopravou. Ze sčítání dopravy lze ale vycházet při plánování možností vybudování oddělené infrastruktury.

Po sčítáních v letech 2005 a 2010 proběhlo sčítání v roce 2016. Data jsou k dispozici v grafické podobě i v podrobné struktuře na webu ŘSD¹⁹. Uváděné hodnoty jsou pak ročním průměrem denních intenzit dopravy ve vozidlech za 24h. Poslední sčítání naplánované na rok 2020 bylo přerušeno resp. v důsledku vyhlášeného nouzového stavu řešeno částečně v roce 2020 a dokončeno 2021.

Z prezentovaných výsledků vyplývá, že v letech 2016 – 2021 došlo k celkovému nárůstu dopravních výkonů o cca 10 %, z toho na dálniční síti o 15 % a na silniční síti o 9 %. Z hlediska skupin vozidel došlo u těžkých vozidel k nárůstu o 16 % a u osobních vozidel o 9 %. Celkový dopravní výkon na sledované dálniční a silniční síti délky 55 892 km dosáhl v průměru téměř 160 mil. vozokilometrů za den. Průměrná intenzita na dálnicích činí cca 30 700 voz/24h, na silnicích I. třídy 9100 voz/24h, na silnicích II. třídy 2900 voz/24h.



Obrázek 14: Ukázka mapy ze sčítání dopravy v Karlovarském kraji, zdroj ŘSD (Poznámka: mapa je interaktivní, viz odkaz 17)

1.3.7. BESIP – edukace a osvěta

Aktivity pod zkratkou BESIP sahají historicky až do 60. let minulého století, kdy se potřeba dopravní výchovy začala řešit se zvyšujícím se počtem prodejů osobních aut soukromým

¹⁹ <https://www.rsd.cz/silnice-a-dalnice/scitani-dopravy#zalozka-celostatni-scitani-dopravy-2020>

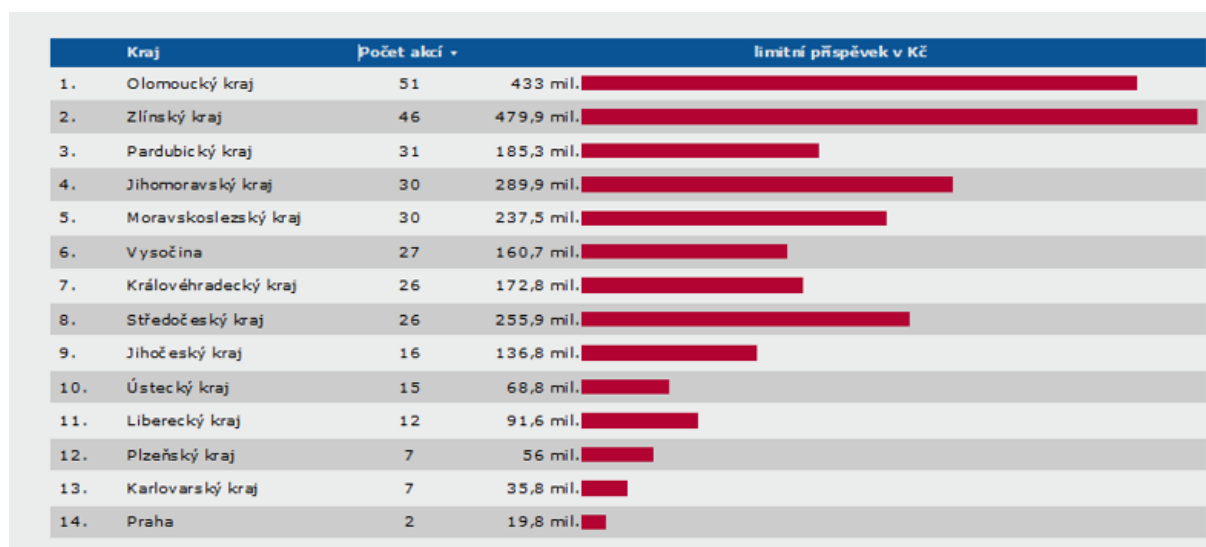
osobám a s tím spojeným narůstajícím počtem tragických následků dopravních nehod. V současnosti je BESIP samostatné oddělení Ministerstva dopravy. Na webu BESIPu²⁰ je samostatná sekce věnující se cyklistům. Současně každý z krajů má jednoho krajského koordinátora, který realizuje množství vlastních nebo participuje na dopravně preventivních akcích PČR a dalších subjektů. Spektrum aktivit je velice pestré, mimo jiné usiluje o rozvoj sítě dětských dopravních hřišť nebo je garantem místního a regionálního kola dopravní soutěže mladých cyklistů. Další náplní jsou přednášky a edukace formou her ve školách a školkách, praktické akce zaměřené na specifické cílové skupiny cyklistů jako jsou senioři nebo semináře na nová témata spojená s moderní mobilitou jako jsou elektrokola nebo elektrokoloběžky. Důležité je i propojení a vzdělávání odborné veřejnosti v této oblasti.

V případě Karlovarského kraje se pak jedná o unikátní zařízení Svět záchranářů²¹ v Karlových Varech. Areál tvoří několik specifických budov včetně improvizované nemocnice, policejní služebny nebo hasičské stanice, které jsou vybaveny odpovídající technikou pro věrnou simulaci rizikových situací, včetně interaktivních simulátorů a trenažérů. Součástí areálu je také moderní dopravní hřiště s železničním přejezdem a další venkovní lokality pro simulaci rizik ve venkovním prostředí.

1.3.8. Zdroje financování na národní a evropské úrovni

1.3.8.1. Národní zdroje - SFDI

Účelem zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je financování výstavby, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Státní fond dopravní infrastruktury financuje nejen velké akce dopravní infrastruktury, ale také komunikace pro cyklisty. Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a zřízení jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy. Kompletní a aktuální informace jsou k dispozici na webu SFDI²². Níže uvedený obrázek ukazuje, jak obce v jednotlivých krajích čerpaly ze SFDI v letech 2015 – 2021, Karlovarský kraj zaujímá předposlední místo.



Obrázek 15: čerpání příspěvků na cyklostezky v letech 2015 – 2021 dle krajů, zdroj: SFDI

²⁰ www.ibesip.cz/cyklisti

²¹ <https://www.svezachranaru.cz/>

²² <https://www.sfdi.cz/>

1.3.8.2. *Zdroje EU - Integrovaný regionální operační program 2021 – 2027*

Stejně jako v předchozím období je cílem Integrovaného regionálního operačního programu v období 2021 – 2027 usilovat o vyvážený rozvoj území, zkvalitnit infrastrukturu a zajistit tak udržitelný rozvoj v obcích, městech a regionech. Kompletní a aktuální informace jsou k dispozici na webu IROP²³. Politika soudržnosti pro období 2021 – 2027 má 5 hlavních investičních cílů. Podpora čisté městské mobility spadá do cíle 2 – Zelenější, nízkouhlíková a odolná Evropa. V rámci specifického cíle 6.1 - Čistá městská mobilita, bude na aktivitu cyklostezky vyčleněno 4,7 mld. Kč.

1.3.8.3. *Další možnosti EU*

- Program přeshraniční spolupráce Svobodný stát Bavorsko - Česká republika²⁴ částečně také umožňuje podporovat cyklistická opatření.
- Program přeshraniční spolupráce Česká republika – Sasko²⁵ částečně také umožňuje podporovat cyklistická opatření.

1.3.8.4. *Zdroje státního rozpočtu - Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*

Systémové dotace do cestovního ruchu poskytovalo MMR v období od roku 2016 prostřednictvím Národního programu cestovního ruchu v regionech (NPPCRR), odkaz na web je zde²⁶. Cílem dotačního programu je zvýšení potenciálu a konkurenceschopnosti regionů, usnadnění pohybu návštěvníků v destinacích, rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu, rozproštění návštěvnosti, rozvoj kvality služeb a v neposlední řadě podpora socioekonomických přínosů cestovního ruchu. Jedná se o národní dotační titul spolufinancovaný z prostředků státního rozpočtu zahrnující 2 podprogramy:

- Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu
- Marketingové aktivity v cestovním ruchu

Výzva podprogramu Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu 2022 disponovala částkou celkem 200 mil. Kč, která se dále dělila do dílčích dotačních titulů:

- Nadregionální aktivity
- Základní a doprovodná infrastruktura
- Veřejná infrastruktura

²³ <https://dotaceeu.cz/cs/evropske-fondy-v-cr/kohezni-politika-po-roce-2020/programy/list/integrovaný-regionální-operacní-program>

²⁴ http://www.kr-karlovarsky.cz/region/uzem_plan/Stranky/interreg-cesko-bavorsko.aspx

²⁵ http://www.kr-karlovarsky.cz/region/uzem_plan/Stranky/interreg-cesko-sasko.aspx

²⁶ <https://mmr.cz/cs/narodni-dotace/cestovni-ruch/narodni-program-podpory-cestovniho-ruchu-v-regione>

2. Návrhová část

2.1. Úvod

Cyklostrategie Karlovarského kraje pro období 2023 – 2030 (dále jen „Cyklostrategie“) je základním střednědobým koncepčním rozvojovým dokumentem pro období 2023–2030, jehož účelem je v souladu se zásadami udržitelného rozvoje efektivně **podporovat rozvoj cyklistické dopravy na území Karlovarského kraje**.

Návrhová část navrhuje opatření, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky. Jsou navržena taková opatření, která povedou ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního a ekologicky šetrnějšího dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou (volnočasové aktivity, rekreace, sport, turistika atd.). Dokument se ve své podstatě zaměřuje na významné skutečnosti týkající se současného stavu a vývoje v oblasti cyklo dopravy v Karlovarském kraji a jeho jednotlivých částech (vč. vazeb na okolní území) a definuje hlavní výhledové rozvojové potřeby a cíle pro obě integrální oblasti cyklistiky.

Cykloturistika v tomto dokumentu je řešena jen minimálně, neboť je řešena samostatně, v rámci celkové strategie rozvoje cestovního ruchu Karlovarského kraje, jehož je téma cykloturistiky součástí.

Řešeným územím je území celého Karlovarského kraje s dílčími návaznými přesahy za hranici kraje. Ambicí Cyklostrategie je pak **upozornit na problémy a skutečnosti, které mají přinejmenším regionální význam a mohou účinně napomoci dalšímu rozvoji cyklistiky v kraji**. Dokument je tedy koncipován z regionálního pohledu, současně však v přiměřené míře zohledňuje dílčí potřeby všech relevantních aktérů v území.

Návrhová část Cyklostrategie vychází z principu, že **za rozvoj cyklistické dopravy, stejně jako za výstavbu a údržbu cyklistické infrastruktury, je primárně zodpovědná veřejná správa, zejména obce a v případě zásadnějších (zejména páteřní infrastruktury) i kraj** (v případě doprovodné infrastruktury, popř. také subjekty působící na jejím/jeho území). **Úlohou kraje je zároveň pořizování víceletých koncepčních dokumentů**, mezi které patří také tento dokument, který určí další směry rozvoje cyklistiky na jeho území, **evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře** a v neposlední řadě také dílčí **finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistiky**. Kraj má **plnit svoji koordinační úlohu**, a to pokud možno prostřednictvím krajského cyklokoordinátora s patřičnými kompetencemi a jeho případné pracovní krajské cykloskupiny.

Návrhová část formuluje vizi a hlavní strategické cíle rozvoje cyklistické dopravy na území Karlovarského kraje, stejně jako specifikuje priority a opatření, která povedou k dosažení a naplnění hlavních cílů strategie.

2.2. Definování vize pro rok 2030

Základní VIZE chce nabídnout všem obyvatelům Karlovarského kraje možnost bezpečné, pohodlné a efektivní přepravy na jízdním kole. Cyklistická doprava by měla být řešena v souvislosti s kvalitou života jako takovou. Na cyklistická řešení se nelze dívat jen z infrastrukturního (stavebně - technického) pohledu, ale i z pohledu sociálního, tedy nakolik cyklistická infrastruktura ovlivňuje životní styl a životy lidí.

V takovém kontextu se i cyklistická doprava dotýká řady oblastí lidského života, ze kterých pak vychází dílčí vize:

- **Každodenní život.** Karlovarský kraj nabízí dostatek prostoru pro zdravý, aktivní a společenský život v ulicích i dalších veřejných lokalitách, kam se dá dojet na kole.
- **Městský prostor.** Karlovarský kraj je místem pro relaxaci a estetické zážitky, a to nejen pro zdejší obyvatele, ale i pro ty, kdo krajem pouze na kole projíždějí.
- **Vysoká dostupnost.** V Karlovarském kraji vždy existuje možnost, díky které se snadno a včas dostanete z bodu A do bodu B na jízdním kole.
- **Trvale udržitelná infrastruktura.** V Karlovarském kraji je infrastruktura prioritou, díky čemuž se naprostá většina osob dokáže po kraji efektivně přepravovat.
- **Bezpečnost.** Nehodovost cyklistů v Karlovarském kraji se trvale snižuje v důsledku vybudované sítě bezpečných cyklostezek.
- **Setkávání.** Setkávání, interakce a komunikace jsou nesmírně důležitými aspekty života a Karlovarský kraj má být ideálním místem právě pro náhodná setkání s přáteli, známými i neznámými lidmi.
- **Aktivní a zdravý kraj.** Karlovarský kraj je krajem zdravým, bez větších problémů s dopravními zácpami, hlukem, znečištěním a dalšími zdravotními riziky.

Hlavní snahou Karlovarského kraje je koncepční přístup k problémům cyklistické dopravy. Cílem tohoto materiálu je začlenění a integrace cyklistické dopravy do dopravního systému kraje tak, aby se jízdní kolo stalo plnohodnotným, bezpečným a konkurenceschopným dopravním prostředkem pro každodenní využití.

2.3. Priority, cíle a opatření

Jsou definovány následující priority (3) a navazující cíle (8) a opatření (18):

- I. Priorita – Bezpečné cyklistické komunikace
- II. Priorita – Bezpečná dopravní síť pro cyklisty
- III. Priorita – Koordinace a organizace cyklistiky

Priorita 1 Bezpečné cyklistické komunikace	Cíl 1.1 Podpora dokončení problematických úseku na páteřní Cyklostezce Ohře	Cíl 1.2 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	Cíl 1.3 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	Cíl 1.4 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
Priorita 2 Bezpečná dopravní síť pro cyklisty	Cíl 2.1 Nastavení systému monitoringu cyklistických tras a značení	Cíl 2.2 Zajištění vyznačení a údržby značení a výstavby doprovodné infrastruktury		
Priorita 3 Koordinace a organizace cyklistiky	Cíl 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy	Cíl 3.2 Podpora mezioborovosti a průřezovosti v oblasti cyklistiky		

Priorita 1 - Bezpečné cyklistické komunikace

Cíl 1.1

Podpora dokončení problematických úseků na páteřní Cyklostezce Ohře

Cíl 1.2

Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Cíl 1.3

Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách

Cíl 1.4

Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Opatření 1.1.1.

Vypracování studií a technických projektových dokumentací pro Cyklostezku Ohře

Opatření 1.2.1.

Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty, včetně projektové přípravy

Opatření 1.3.1.

V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských komunikací prověřit možnosti začlenění cyklistických opatření

Opatření 1.4.1.

Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů zmapovat potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing)

Opatření 1.1.2.

Postupná výstavba úseků Cyklostezky Ohře

Opatření 1.2.2.

Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením

Opatření 1.3.2.

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

Opatření 1.4.2.

Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

Opatření 1.2.3.

Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

Priorita 2 - Bezpečná dopravní síť pro cyklisty

Cíl 2.1

Nastavení systému monitoringu cyklistických tras a značení

Opatření 2.1.1.

Vypracování studie optimalizující vedení páteřních cyklotras

Opatření 2.1.2.

Zajištění pasportu značení cyklotras

Opatření 2.1.3.

Aktualizace sítě značených cyklotras a cyklostezek v GIS

Cíl 2.2

Zajištění vyznačení a údržby značení a výstavby doprovodné infrastruktury

Opatření 2.2.1.

Zajištění vyznačení a údržby značení cyklotras

Opatření 2.2.2.

Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Priorita 3 – Koordinace a organizace cyklistiky

Cíl 3.1

Koordinace aktivit cyklistické dopravy

Opatření 3.1.1.

Koordináční podpora

Opatření 3.1.2.

Informační podpora

Cíl 3.2

Podpora mezioborovosti a průřezovosti v oblasti cyklistiky

Opatření 3.2.1.

Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

Opatření 3.2.2.

Podpora cykloturistiky a terénní cyklistiky

2.4. Priorita 1. Bezpečné cyklistické komunikace

Základní teze

Pro celou prioritu platí, že zodpovědnost za realizaci jednotlivých opatření mají obce a města. Tato zodpovědnost není vymahatelná, nicméně pomoc kraje půjde právě do těch oblastí, kde jsou aktivní obce, města a mikroregiony, či místní akční skupiny. Samostatným cílem je podpora dokončení výstavby cyklistických komunikací na páteřní Cyklostezce Ohře.

Pro postupné zrovnoprávnění cyklistické dopravy ve vztahu k ostatním dopravním systémům je na krajské úrovni nutno sledovat především následující cíle.

CÍL 1.1 Podpora dokončení problematických úseků na páteřní Cyklostezce Ohře

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Páteřní Cyklostezka Ohře v Karlovarském kraji vykazuje stále celou řadu dílčích nedostatků: špatný stav povrchu na stávajících úsecích, vedení cyklotrasy po silnicích atd.

Návrh řešení kritického bodu:

Cílem je koordinovat a realizovat výstavbu nejproblematictějších úseků na Cyklostezce Ohře tam, kde obce nemají zájem o realizaci cyklostezek, nebo nemají organizační kapacitu a finance, ale přitom je třeba na nich zajistit bezpečnost cyklistů a oddělit je od frekventované automobilové dopravy. Jedná se o podporu úseků, kde je nutné zajistit obě funkce cyklotrasy, tedy dopravní i rekreační.

Jak již bylo napsáno, cílovou vizí je, aby Cyklostezka Ohře vedla souvisle podél toku. Na druhé straně se jedná o dlouhodobou vizí, která přesahuje rámec tohoto dokumentu. Je třeba zdůraznit, že v některých případech cyklostezku podél řeky nebude možné vést, ať již z pohledu reliéfu krajiny, nebo z důvodu ochrany přírody a krajiny nebo i problematických vlastnických vztahů předmětných pozemků. Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 3 km od břehu řeky. Návrhová část tak určuje koridor, který zajistí průjezdnost krajinou.

Proto je prioritní především příprava a realizace projektů výstavby Cyklostezky Ohře, která zahrnuje zejména technickou projektovou přípravu ve všech úrovních od pořízení územně analytických podkladů, rozvojových plánů, technických studií, resp. studií proveditelnosti včetně řešení majetkoprávních vztahů po dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení, dále majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků až po vlastní realizaci staveb. Hlavní prioritou těchto opatření by mělo být scelení hlavních národních tras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a republikových fondů. Důležitá je zde zejména komplexní projektová připravenost.

Ukazuje se, že některé obce Karlovarského kraje ležící na Cyklostezce Ohře mají velký katastr a malý počet obyvatel. Při jejich relativně malém rozpočtu s nízkými příjmy (z rozpočtového určení daní) **nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací** (příkladem může být páteřní stezka vedoucí přes celé katastrální území). Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace IV. třídy přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze zrovna považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Z tohoto důvodu se na **Cyklostezce Ohře objevují stále „prázdná místa“**, kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura, a cyklisté jsou

vedení po nebezpečných komunikacích. Pokud je zde tedy potřeba budovat na území kraje smysluplnou kontinuální síť cyklostezek a cyklotras, bez zbytečných přerušení, které provedou cyklistu bezpečně přes dané území, tedy zcela mimo silnice I., II. a někde i III. třídy (ty s hustým provozem), **je nevyhnutné, aby se pokračovalo v budování takových úseků i z úrovně kraje.**

Opatření 1.1.1. Vypracování studií a technických projektových dokumentací pro Cyklostezku Ohře

Toto opatření koordinuje výstavbu těch nejproblematičtějších úseků **na Cyklostezce Ohře.** V první etapě je třeba aktualizovat **studie**, neboť jsou již zastaralé. Cílem je identifikovat nejpotřebnější úseky a stanovit aktuální priority. V dalších etapách budou na tyto úseky navazovat projektové dokumentace vyšších stupňů až po dokumentaci pro provádění stavby.

Opatření 1.1.2. Postupná výstavba úseků Cyklostezky Ohře

Opatření navrhuje, aby kraj koordinoval výstavbu vybraných úseků na území kraje. Jedná se o výstavbu úseků, které budou podrobně specifikovány na základě projektových dokumentací (viz opatření 1.1.1.).

Cíl 1.2 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojížděce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy, viz výsledky šetření v kapitole 1.3

Návrh řešení kritického bodu:

Chceme-li vytvořit atraktivní města a jejich okolí z pohledu podpory cyklistické dopravy, musíme mít jasnou vizi. Všichni jeho obyvatelé musí mít možnost přepravovat se pohodlně a efektivně. S rychle rostoucí populací a přibývajících pracovními místy ve městech roste silný tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Hlavní problémy se týkají dopravní přetíženosti, hluku a znečištění. Způsob, jakým se přepravujeme uvnitř měst, značně ovlivňuje kvalitu života v nich. Proto potřebujeme nové vize toho, jak by se v těchto městech dala zajistit mobilita i v budoucnosti.

Z pohledu perspektivy Karlovarského kraje je pak prioritní zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy v extravilánu, především jejím oddělení od frekventované automobilové dopravy. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a provedení opatření v místech s častými nehodami cyklistů. **Je potřeba počítat s větším rozšířením elektrokol, jenž přispěje k dalšímu rozvoji cyklistické dopravy. Už i z tohoto důvodu je proto potřeba budovat bezpečnou cyklistickou infrastrukturu.**

Návaznost na analytickou část – kapitolu 1.3.2.:

V kraji vzniká velký potenciál pro realizaci nových významných místních a regionálních cyklotras Karlovarského kraje. Navrhované cyklistické komunikace a trasy tak vycházejí z reálných potřeb a aktivit obcí, a tudíž existuje předpoklad, že budou skutečně realizovány. Tyto nové úseky plní především roli dopravní. Návrh nových tras pro podporu realizace vybraných úseků vychází pouze z návrhů a podnětů, které byly získány od obcí a měst. Výčet se může v průběhu implementační části dále rozšiřovat. Nicméně Karlovarský kraj tímto opatřením vysílá signál, že může pomoci s realizací cyklostezek jak **v rovině dotační, tak**

v rovině koordinační (krajský cyklokoordinátor), a poté s následným vyznačením, či přeznačením cyklotras v terénu.

Opatření 1.2.1 Výstavba a údržba komunikací pro cyklisty, včetně projektové přípravy

Toto opatření zajišťuje podporu zpracování všech stupňů projektové dokumentace a výstavby cyklistických stezek. 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 tak především funkci dopravní. Součástí opatření je i podpora realizace bezpečného křížení místních a účelových komunikací pro cyklisty s nadřazenými komunikacemi.

Prioritně by současně měly být podporovány úseky, které korespondují s návrhem jednotlivých mezinárodních, dálkových a krajských koridorů, které prochází územím kraje, mimo Cyklostezky Ohře, která je samostatně řešena v rámci cíle 1.1. Tyto koridory jsou definovány v rámci priority 2. Bezpečná dopravní síť pro cyklisty.

Do seznamu podporovaných úseků jsou zařazené i konkrétní úseky, které byly zaslány na Karlovarský kraj v průběhu zpracování této Cyklostrategie. Ty jsou popsány v analýze, v kapitole 1.3.2.

Opatření 1.2.2 Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením

Opatření směřuje k metodickému vedení realizace nízkorozpočtových opatření, která také mohou napomoci rozvoji cyklistické dopravy v území:

- využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (např. vodorovným dopravním značením, cyklopruhy, cyklopiktokoridory),
- použití i jiných, než asfaltových a betonových technologií při výstavbě cyklistických komunikací, k možnosti použití užších cyklistických komunikací při stísněných podmínkách a v závislosti na očekávaném/změřeném dopravním zatížení,
- zapojení cyklokoordinátora do procesu posuzování projektů oprav komunikací z pohledu opatření zohledňující provoz cyklistů i s ohledem na bezpečnost cyklistů.

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 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.
- Pohyb cyklistů po lesních účelových komunikacích je umožněn ze zákona (č. 289/95 Sb. o lesích, ve znění pozdějších předpisů). Tyto komunikace slouží přednostně lesnickému hospodaření a jejich **vlastník není povinen** udržovat cesty ve stavu vyhovující cyklistům. I tuto okolnost je třeba mít na zřeteli při případném plánování a následném zajišťování prevenční povinnosti při provozu značených cyklotras. Dále je nutno ve zvláště chráněných územích a lokalitách soustavy Natura 2000, tj. územích často atraktivních pro cyklisty, zohledňovat zájmy ochrany přírody.
- V lokalitách soustavy Natura 2000 (které se nacházejí často právě podél vodních toků) je nutno respektovat předměty ochrany a spolupracovat s orgány ochrany přírody.

Jako podporu výstavby cyklistické infrastruktury širokému okruhu investorů bude Karlovarský kraj vést jednání se zainteresovanými organizacemi o možnosti realizace daných opatření, které směřují k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy.

CÍL 1.3 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací a povolování jízdy cyklistů po málo využívaných chodnících.
- Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být umožněno dosažení vazeb zajištěných pro motorová vozidla ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.

Návrh řešení kritických bodů:

Cíl 1.3. je spojen s podporou **bezpečnostních opatření pro cyklisty. V současné době jsou silnice I., II., III. třídy při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy.** Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou. Alternativou **je budování vyhrazených cyklistických pruhů na krajských silnicích.**

Cíl 1.3. tak chce vést správce silnic II. a III. třídy (KSÚSKK) ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnosti cyklistů na silnicích II. a III. třídy. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Cíl 1.3. chce předcházet těmto problémům:

- Časté opomíjení jiné, než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území.
- Cyklo doprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že později již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.

Opatření 1.3.1 V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy při rekonstrukcích krajských komunikací. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic II. a III. třídy (správce KSÚSKK) řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích II. a III. třídy s preferováním integrace do hlavního dopravního prostoru formou ochranných pruhů pro cyklisty a piktogramových koridorů pro cyklisty, případně ve zvláštních případech po dohodě s PČR DI i formou vyhrazených pruhů pro cyklisty. Požadavek na řešení cyklo dopravy musí předně vzejít ze strany obce, na jejímž území je rekonstrukce plánována a musí mít konkrétní podobu. Mělo by jít o situaci, kdy požádá-li obec nebo další příslušná organizace správce silnic (KSÚSKK) o řešení dopravní bezpečnosti cyklistů, bude se hledat společné řešení. Koordinační roli může sehrát rovněž cyklokoordinátor, který může být zapojen do procesu posuzování projektů oprav komunikací (využívání cyklopruhů, cyklopiktokoridorů) a při posuzování projektových dokumentací rekonstrukcí či oprav silnic II. a III. třídy, aby se tím předcházelo vzniku bariér cyklistické dopravy.

Opatření 1.3.2 Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy při rekonstrukcích státních komunikací. Na žádost obce, či dalších klíčových organizací může kraj **vstupovat** do jednání ve věci projektové přípravy realizaci v rámci novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při realizaci velkých železničních staveb (kde je správcem SŽ), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků by měl být vždy stanoven v rámci místních podmínek.

Koordinační roli může sehrát rovněž cyklokoordinátor, který může posuzovat projektové dokumentace silnic I. třídy a PD výstavby či rekonstrukce železnic, tedy prověření začlenění cyklistických opatření do těchto projektů. Dále může vstupovat do jednání s ŘSD v rámci novostaveb silnic I. třídy a se SŽ v případě výstavby či rekonstrukce železnic a předcházet tím bariérám cyklistické dopravy.

CÍL 1.4 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Chybějící systém BIKE & RIDE (odstavných ploch pro jízdní kola) u celé řady přestupních terminálů a zastávek.
- Rozvoj veřejné dopravy umožňující přepravu kol

Návrh řešení kritického bodu:

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto vhodné zvážit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude fungovat jen za předpokladu, když bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště té železniční. Doporučuje se finančně podporovat realizaci konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE z veřejných zdrojů. Dále se v rámci budování dopravních terminálů doporučuje uplatňovat řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů, v případě míst s velkou poptávkou a s ohledem na finanční možnosti s použitím robotických zakladačů (cyklověž nebo jiné vhodné uspořádání).

Opatření 1.4.1 Podpora rozvoje systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS a v rámci budování dopravních terminálů a zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing)

Opatření zahrnuje metodickou podporu obcím, které mohou realizovat konkrétní infrastrukturu BIKE & RIDE v rámci IROP. Dále v rámci budování dopravních terminálů se bude doporučovat umísťovat stojany na jízdní kola. Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů. Součástí opatření by mělo být i zmapování potřeby podpory systému sdílení kol (bikesharing). Podpora není zaměřena na nákup jízdních kol, ale jen na infrastrukturu (stojany na kola), což odpovídá rozměru tohoto opatření.

Opatření 1.4.2 Podpora provozu vlakových linek a vybraných autobusových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

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. V případě Karlovarského kraje se jedná zejména o propojení cyklistické a veřejné dopravy v koridoru Cyklostezky Ohře a v koridoru Krušných hor. Navíc s rozvojem elektrokol se potenciál zvyšuje.

2.5. Priorita 2. Bezpečná dopravní síť pro cyklisty

Základní teze

Priorita 2 úzce navazuje na prioritu 1. Jejím cílem je pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Přestože je cyklistická doprava provozována zejména na krátké až střední vzdálenosti, je nutné, aby vznikaly cyklostezky procházející více obcemi, jak již bylo zmíněno výše. Rovněž je nutné znovu zopakovat, že **je potřeba počítat s rozšířením elektrokol, které zásadním způsobem přispějí k dalšímu rozvoji cyklistické dopravy. Už i z tohoto důvodu je proto potřeba budovat bezpečnou cyklistickou infrastrukturu.**

Karlovarský kraj si proto stanovil svou dopravní síť cyklotras první a druhé nejvyšší kategorie. Z hlediska národních zdrojů má tato síť ještě jeden význam. Karlovarský kraj je specifický i tím, že je protkán řadou polních a lesních cest, po kterých jsou často vyznačené cyklotrasy. Problém nastává v momentě, když se mají opravit problematické úseky, které se považují za účelové komunikace a jsou často označené dopravním značením B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, nebo B1 s výjimkou dopravní obsluhy. Právě na tyto úseky prakticky nelze získat národní, či evropské dotace. Ty jsou určeny výhradně na cyklostezky. Proto se připravuje uzavření dohody mezi Ministerstvem dopravy, SFDI a kraji, kterým bude zaslána speciální dotace pro úseky na páteřních trasách.

V tomto kontextu Karlovarský kraj definuje následující dopravní síť cyklotras první a druhé nejvyšší kategorie. Pro účely této strategie jsou cyklotrasy první kategorie označené písmenem D (jako dálkové) a cyklotrasy druhé kategorie označené písmenem R (jako regionální). Samotné konkrétní číslování cyklotrasy bude vycházet z již navazujících opatření. Tímto krokem se chce předejít nedorozuměním se stávajícím číslováním cyklotras. Týká se to zejména nových cyklotras, které budou označené čísly 1 a 9.

Dopravní síť cyklotras první a druhé nejvyšší kategorie je následující:

- D1: Cyklotrasa 6 – Cyklostezka Ohře
- D2: Cyklotrasa 23 - Krušnohorská magistrála
- D3: Cyklotrasa 35 - Plzeň – Měděnec (krátký úsek trasy vedený Karlovarským krajem)
- D4: Cyklotrasa 36 – Magistrála Český les
- D5: Cyklotrasa 39 – Karlovy Vary – Žlutice
- D6: Cyklotrasa 362 – Locket – Teplá.
- D7: Karlovy Vary - Bečov nad Teplou– Otročin – Toužim - Luhov
- D8: Cyklotrasa 306 – Otročin - Teplá – Bezručice.
- D9: Cyklotrasa 604 - Chebská pánev
- D10: Cyklotrasa 361 – Teplá – Mariánské Lázně – Stará Voda
- D11: Ašská cyklotrasa propojující Františkovy Lázně s Aší a s hraničním přechodem do Německa
- R1: Cyklotrasa 361 – Stará Voda – Hrozňatov – Slapany
- R2: Cyklotrasa 352 – Teplá – Úterý
- R3: Cyklotrasa 2253 – Lázně Kynžvart – Bečov nad Teplou
- R4: Cyklostezka Svatava: Sokolov – Oloví – Kraslice – Klingenthal. Cyklostezka Svatava by se měla stát významnou spojnicí Sokolova a Kraslic s přejezdem do Saska.

- R5: Cyklostezka Rolava (Karlova stezka): stávající cyklotrasa č. 2009 vede po Karlovy Vary – Nová Role
- R6: Cyklostezka Bystřice – Ostrov – Merklín – Pernink
- R7: Ostroh – hranice CZ/D
- R8: Aš - Plesná přes Bad Branbach
- R9: Kynšperk nad Ohří - Luby koridor
- R10: Chodov – Loket – Nová Role



Obrázek 16: Mapa dopravní sítě první a druhé kategorie Karlovarského kraje, zdroj: vlastní zpracování (Poznámka: mapa je ilustrační. Je k dispozici v čitelné kvalitě, v elektronické verzi jako příloha 2).

CÍL 2.1 Nastavení systému monitoringu cyklistických tras a značení

Cíl řeší následující kritický bod analytické části:

- Pro území Karlovarského kraje neexistuje pasport cyklistických stezek a cyklotras ani aktualizovaný pasport cykloznačení, se kterým by se aktivně pracovalo: v současné době je problematické získat data o aktuálním stavu vedení a značení cyklostezek a cyklotras na území Karlovarského kraje. Získané údaje většinou zůstávají součástí pouze této strategie, data nejsou nikde zpracována a hlavně se s aktuálními informacemi dále nepracuje. Z toho důvodu jsou tato data za krátkou dobu nepoužitelná.

Návrh řešení kritického bodu:

Cíl směřuje k průběžné aktualizaci koncepčního zpracování sítě cyklistických tras v Karlovarském kraji. Výsledkem bude v čase aktualizovaná studie cyklistické infrastruktury, která upřesní vedení páteřní a doplňkové dopravní sítě pro cyklisty. Součástí aktualizace bude i doplnění a úprava dlouhodobých priorit výstavby a značení cyklistické infrastruktury v souladu s aktuálními podmínkami a trendy. Opatření obsahuje tyto základní komponenty:

- Monitoring záměrů jednotlivých aktérů uvnitř i vně kraje s vazbou na cyklistickou infrastrukturu (projektové záměry, územní plány obcí, ZÚR, komplexní pozemkové úpravy, rušení tratí, rekonstrukce krajských silnic apod.);

- Průběžná aktualizace dopravní sítě pro cyklisty v Karlovarském kraji ve smyslu závěrů formulovaných v této Cyklostrategii.

Opatření 2.1.1. Vypracování studie optimalizující vedení páteřních cyklotras

V souvislosti s evropskými fondy a plánovanou výstavbou nových cyklistických komunikací je nutné upřesnit vedení nových cyklotras. **V tomto případě se nejedná o podklad k přeznačení, ale pouze předpoklad toho, kudy povedou cyklotrasy, až se vybudují.** Časový horizont je dán rokem 2030. Týká se to jednak přeznačení úseků Cyklostezky Ohře do nových koridorů, a pak upřesnění vedení nových páteřních národních cyklotras číslo 1 a číslo 9.

Součástí této studie bude také udržování aktuálního přehledu o stávajících komunikacích na síti vyznačených a plánovaných cyklotras. V rámci analytické části byla již taková analýza provedena, proto je nutné ji průběžně aktualizovat.

Specifickým úkolem krajského cyklokoordinátora by pak měla být kompilace, analýza a zpracovávání a podávání podnětů jednotlivým zainteresovaným partnerům s cílem vyloučení vzájemně nesouladných, případně nadbytečných investic a aktivit při budování a údržbě cyklostezek a sítě cyklotras.

Cílem je rovněž zajistit průběžnou evidenci celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit priority. Účelem této studie bude:

- zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (kraj, další obce, ŘSD apod.),
- motivovat obce při budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí.

Jak budou postupně budovány nové úseky cyklostezek a cyklotras, tak budou postupně zaznamenávány do aktualizované sítě cyklotras. Do této kategorie patří vytipování oblastí, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty jedoucími za dopravním, či rekreačním účelem. Tímto krokem se bude dlouhodobě podporovat monitoring cyklotras a sčítání cyklistů (vazba na opatření 3.2.2.).

Opatření 2.1.2 Zajištění pasportu značení cyklotras

Cílem je provést revizi aktuálního stavu značení podle čísel a podle log (tematických tras). Koordinace značení číselných cyklotras bude probíhat ve spolupráci s KČT.

Opatření 2.1.3. Aktualizace sítě značených cyklotras a cyklostezek v GIS

Jedním z výsledků prací předkládané Cyklostrategie na území Karlovarského kraje je zmapování současného stavu na stávajících dálkových a významných místních trasách, jakož i možností průchodu území v nově připravovaných, případně navrhovaných úsecích. Nicméně je důležité, aby všechna tato data byla zpracována v GIS.

CÍL 2.2 Zajištění vyznačení a údržby značení a výstavby doprovodné infrastruktury

Opatření 2.2.1 Zajištění vyznačení a údržby značení cyklotras

Stěžejní je zajištění finančních prostředků na údržbu značení všech cyklistických tras v Karlovarském kraji. Cílem je sladit systém značení podle čísel a podle log (tematických tras).

Opatření zahrnuje:

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území kraje.
- Podpora zpracování studií a projektové dokumentace cyklotras. Vyhotovení projektů značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd, jejich projednání s dotčenými subjekty a získání Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od příslušného Silničního správního úřadu.
- Výroba a instalace značení cyklotras v terénu.
- Údržba a optimalizace (přeznačení, doznačení) cykloturistického značení

Opatření 2.2.2 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Opatření směřuje k podpoře tvorby a instalování informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území a k podpoře výroby a instalace odpočívák ve významných turistických oblastech a u cyklotras. Je nutné ale dodat, že Karlovarský kraj je vybaven dostatečným počtem přístřešků a pozornost tak bude zaměřena na dobrý stav a celkovou údržbu těch stávajících.

Opatření směřuje i k podpoře zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, stojany, cykloboxy, servisní služby). Umístění „servisních míst“ bude směřováno především ke stávajícím ubytovacím a stravovacím zařízením. Bude dbáno na výhodné umístění doprovodné infrastruktury s ohledem na terén, zastávky ČD apod., včetně pravidelné aktualizace dat v turistických balíčcích.

2.6. Priorita 3. Koordinace a organizace cyklistiky

Realizace jednotlivých projektů spojených s vlastní výstavbou cyklistické infrastruktury už několik let v rámci kraje běží, někdy hladce, někdy s menšími, výjimečně s většími problémy. To však samo o sobě pro další rozvoj cyklistiky v kraji nestačí. Nejvýznamnějším úkolem kraje po podpoře realizace projektů a po ideové podpoře rozvoje cyklistické infrastruktury, je právě činnost organizační a koordinační.

Pro úspěšné naplňování krajských koncepčních rozvojových dokumentů v oblasti cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky je **zapotřebí obecně mít tři stěžejní opatření organizačního charakteru:**

- finanční nástroj orientovaný na podporu cyklistiky.
- pozici krajského cyklokoordinátora s dostatečnými pravomocemi,
- nastavené komunikační kanály zaměřené na rozvoj cyklistiky na krajské úrovni,

Kraj je tvůrcem celkové koncepce cyklistiky (samozřejmě nejen té) v kraji a garantem jejího rozvoje v souladu s přijatou Koncepcí městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030. Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu.

Kraj sám o sobě však nemůže postihnout všechny aspekty rozvoje, všechny detaily konkrétních řešení, všechna problémová místa ani všechny příležitosti. Je důležité, aby krajský cyklokoordinátor byl v nepřetržitém kontaktu se zástupci měst, obcí, institucí, spolků i jednotlivců, sbíral informace nejen o potřebách cyklistiky v jednotlivých lokalitách, ale i o realizacích dílčích projektů, o stavu již hotových projektů, o jejich využívanosti či oblibě, o jejich technickém stavu a potřebě jejich údržby či nákladnějších oprav, tyto informace na jednom místě evidoval, třídil, zpracovával a na základě vyhodnocení těchto informací upravoval stávající strategické plány, aktualizoval je či vytvářel nové, opět v součinnosti s širokou, avšak trvale spolupracující odbornou i laickou veřejností.

CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

Na krajské úrovni neexistuje v současné době jednotný systém řízení, koordinace a komunikace rozvoje záměrů v oblasti cyklo dopravy ani rekreační cyklistiky (jak horizontálním směrem – uvnitř struktur kraje, tak i vertikálním směrem – směrem ven dolů na úroveň měst a obcí či směrem ven nahoru na úroveň státu).

Dále chybí mezioborový přesah plánování z úrovně státu směrem na kraje (např. při plánování a realizace obchvatů silnic I. tříd), kde nikdo nehájí zájmy cyklo dopravy. Jedním z důsledků této nekoordinace je absence vzdělávacích seminářů a akcí pro obce a také koordinované propagační akce.

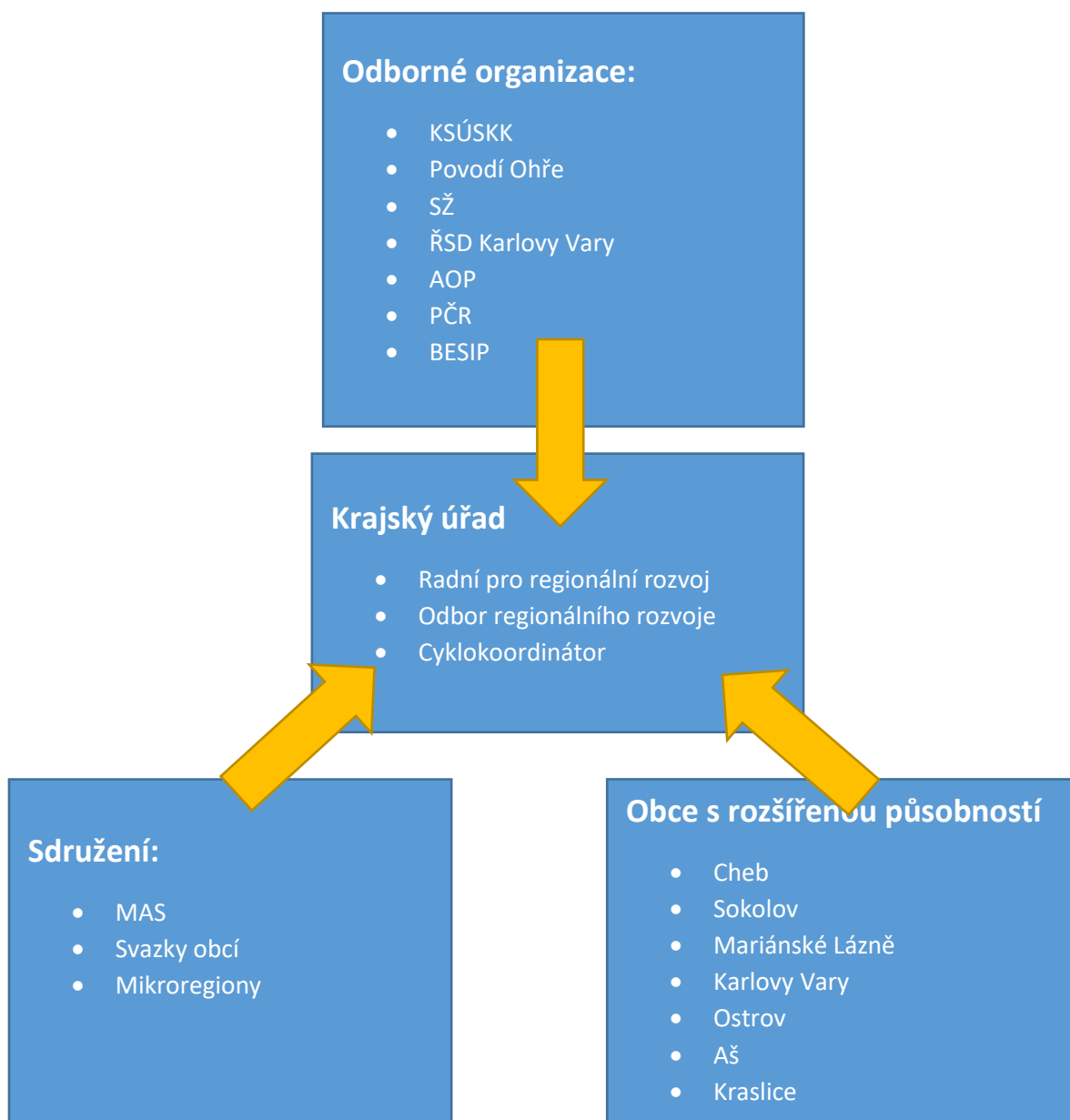
Návrh řešení kritického bodu:

Cíl směřuje k vytvoření platformy pro podporu cyklistické dopravy, jejímž cílem bude průběžné vyhodnocení a aktualizace Cyklostrategie. Opatření bude zaměřeno na identifikaci relevantních subjektů a vytvoření kooperující sítě partnerů a propracovaného systému vzdělávání.

Opatření 3.1.1. Koordinační podpora

Opatření je zaměřeno na koordinační, metodickou a podpůrnou roli kraje pro oblast rozvoje cyklodopravy. Tato role plyne z náplně činnosti krajského cyklokoordinátora, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci se zainteresovanými institucemi.

Opatření je také zaměřeno na nastavení **komunikačních kanálů** pro podporu v oblasti budování cyklistické infrastruktury. Cílem opatření je podchytit téměř všechny zainteresované subjekty, které se podílí na plánování, přípravě a realizaci cyklistických tras a stezek, případně další infrastruktury a jejich údržby, pro aktivní předávání těchto informací pro potřeby koordinace na úrovni kraje. Návrh možné struktury je uveden níže.



Obrázek 17: Možné schéma nastavení komunikačních kanálů pro podporu cyklistické infrastruktury Karlovarského kraje, zdroj: vlastní zpracování

Na základě tohoto schématu lze operativně tvořit pracovní skupiny k jednotlivým projektům. Pokud by to bylo shledáno jako přínosné, je možné sestavit trvalou pracovní skupinu, která by se scházela jednou ročně a jejímž úkolem by byl průběžný monitoring jednotlivých opatření tohoto dokumentu a sdílení informací týkajících se cyklo dopravy.

Jednotliví členové definovaní na obr. 16 mohou průběžně přinášet podněty a připomínky k průběhu naplňování Cyklostrategie.

Součástí opatření je také zapojení Karlovarského kraje do pracovní koordinační skupiny krajských cyklokoordinátorů, která vznikla z iniciativy Dopravní komise Asociace krajů. Dále lze zvážit vstup aktérů veřejné správy do spolku Partnerství pro městskou mobilitu, která bude pomáhat v kraji s koordinací vybraných opatření.

Opatření 3.1.2: Informační podpora

Podporovat realizaci konferencí, seminářů a školení v oblasti cyklo dopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky za účelem přenosu know-how do Karlovarského kraje a za účelem motivace karlovarských subjektů, exkurze do lokalit s rozvinutou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu.

Opatření je spojeno s podporou kampaní a soutěží, které jsou spojené s podporou rozvoje využití jízdního kola. Jedná se např. o akci Den Cyklostezky Ohře, podpora akcí v rámci Evropského týdne mobility, podpora měst v rámci platformy značky CityChangers, podpora kampaní 10000kroků, Do práce na kole, podpora elektrokol atd.

Ze strany krajského cyklokoordinátora by bylo vhodné informování všech zainteresovaných subjektů o koncepčních záměrech, prioritách rozvoje a finančních možnostech podpory budování a údržby infrastruktury pro cykloturistiku. Prostřednictvím zájmových organizací poskytovat všem partnerům informace o aktuálních metodických materiálech, trendech a dobrých příkladech z praxe, doma i v zahraničí.

Součástí opatření je i zajištění fungování a aktualizace obsahu oborové sekce webového cykloportálu kraje.

CÍL 3.2 Podpora mezioborovosti a průřezovosti v oblasti cyklistiky

Cíl řeší následující kritické body analytické části:

- Cyklisté jsou jednou z nejohroženějších skupin účastníků silničního provozu, u které se dlouhodobě nedaří dosáhnout potřebného snížení nehodovosti. Proto je důležitá osvěta v oblasti bezpečnosti silničního provozu s vazbou na cyklistickou dopravu.
- Cykloturistika je fenoménem poslední doby, ale její podpora je stále nedostatečná.

Návrh řešení kritického bodu:

Cílem je podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování podpory cyklistické dopravy a dále podpora propagace cykloturistiky.

V rámci cíle bude probíhat monitoring počtu návštěvníků na vybraných cyklotrasách a cyklostezkách (prostřednictvím instalovaných automatických sčítačů).

Opatření 3.2.1 Podpora komplexní dopravní výchovy na místní úrovni

Jedná se o průřezové opatření, které se zaměřuje na dopravní výchovu ve vztahu k cyklistické dopravě. Opatření zajišťuje krajský koordinátor BESIP a v této Cyklostrategii je především z důvodů pochopení vnímání souvislostí. Úkolem krajského cyklokoordinátora je být s krajským koordinátorem BESIP v kontaktu a pravidelně si vyměňovat informace.

Krajský BESIP obecně podporuje komplexní dopravní výchovu dětí a mládeže na místní úrovni. Krajský BESIP dále podporuje realizaci komunikačních témat prevence dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty.

Opatření 3.2.2 Podpora cykloturistiky a terénní cyklistiky

Jedná se o průřezové opatření, které se týká obecně podpory cestovního ruchu, jehož součástí je i cykloturistika a terénní cyklistika. Opatření zajišťuje ovšem **Živý kraj – Destinační agentura pro Karlovarský kraj, z.s.** a v této Cyklostrategii je především z důvodů pochopení vnímání souvislostí, aneb kvalitní cyklostezky a bezpečné cyklotrasy jsou **skvělým východiskem pro kvalitní aktivní turistiku**. Úkolem krajského cyklokoordinátora je být s touto destinační společností v kontaktu a pravidelně si vyměňovat informace.

Jednou z oblastí spolupráce patří vytipování oblastí, kde je vhodné **dlouhodobě sčítat cyklisty**, ať už jedoucími za dopravním, či rekreačním účelem. Karlovarský kraj bude předávat data z monitoringu návštěvníků, měřené ve vybraných profilech stezek a jejich sdílením s regionálními partnery tak poskytne kvantifikované podklady pro vyhodnocení efektivity už vynaložených i plánovaných investic.

Kromě již klasického fenoménu podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky z pohledu cestovního ruchu, aktualizovaná Cyklostrategie přichází i s novým termínem – **podporou aktivní mobility**. Česko a Evropa má opravdu problém **s nedostatkem pohybu** a tento dokument na tento trend dobře reaguje. Při tvorbě tipů na výlet je nutné se zaměřit nejen na návštěvníky kraje, ale i atraktivitu z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba to lidem připomenout. Kdo se rozhodne zde strávit dovolenou, pak dostane stejnou nabídku a je jedno, zda se jedná o rodinu s dětmi, terénní cyklisty či seniory.

3. Metodika implementace a aktualizace Cyklostrategie 2030

Zpracování krajské Cyklostrategie je prvním výchozím krokem pro realizaci aktivit podporující rozvoj cyklistické dopravy na území kraje. Udává základní směr rozvoje cyklistiky do roku 2030, ale bez následné implementace se tvorba tohoto střednědobého koncepčního rozvojového dokumentu stává zcela zbytečnou záležitostí. Metodikou postupné aktualizace Cyklostrategie se rozumí komplexní proces realizace opatření a aktivit vymezených v Cyklostrategii za účelem dosažení stanovených priorit a cílů a vedoucích k naplnění rozvojové vize. Má-li být implementace úspěšná a má-li být Cyklostrategie živým dokumentem, je nezbytné zabezpečit nezbytné procesní a organizační kroky, jež budou vyžadovat úzkou spolupráci všech zapojených/zúčastněných subjektů (jednotlivých odborů Krajského úřadu Karlovarského kraje, jeho příspěvkových organizací, ale i dalších veřejnoprávních, podnikatelských či neziskových subjektů).

3.1. Průběh naplňování Cyklostrategie

Implementace Cyklostrategie se bude opírat o dva klíčové nástroje: Detailně rozpracované priority (viz **příloha 1**) a Zprávu o naplňování Cyklostrategie, která bude monitorovat dílčí nastavené indikátory.

Detailní rozpracování priorit popisuje Cyklostrategii do konkrétních aktivit, jimiž budou naplňovány jednotlivé priority, cíle a opatření. Zpráva o naplňování Cyklostrategie je nástrojem periodického monitoringu Cyklostrategie a bude začleněna do „Zprávy o činnosti odboru regionálního rozvoje“. Zpráva přináší informace o dosažených výstupech a výsledcích v uplynulém roce.

Součástí Zprávy o naplňování Cyklostrategie jsou rovněž aktuální hodnoty monitorovacích indikátorů. Monitorovací data implementovaných projektů (indikátory výstupu) jsou sbírána jejich realizátory a po ukončení projektu jsou předána garantu opatření (v případě, že garantem opatření není přímo stanoven žádný odbor Krajského úřadu, tak přímo odboru regionálního rozvoje).

Implementační procesy Cyklostrategie musí být nastaveny tak, aby bylo mezi oběma nástroji dosaženo dynamické rovnováhy. Zprávy jsou zdrojem pro stanovení priorit.

Proces tvorby Zprávy o naplňování Cyklostrategie bude mít tato pravidla:

- V lednu každého kalendářního roku vyzve krajský cyklokoordinátor partnery k dodání informací o činnostech realizovaných v předchozím kalendářním roce.
- Krajský cyklokoordinátor provede sumarizaci dodaných informací a vyhodnocení jejich přispění k naplňování cílů Cyklostrategie
- Zprávu o naplňování Cyklostrategie začlení krajský cyklokoordinátor do „Zprávy o činnosti odboru regionálního rozvoje“ v rámci jednání Výboru pro regionální rozvoj.

3.2. Monitoring Cyklostrategie

Nedílnou součástí implementačního procesu je soustavné monitorování průběhu realizace a vyhodnocování výsledků koncepčních dokumentů. Monitoring poskytuje zpětnou vazbu ohledně postupu naplňování Cyklostrategie a jejich priorit/cílů, poskytuje tak vstupy nejen pro zacílení priorit a opatření, ale také pro eventuální aktualizaci Cyklostrategie.

Základním nástrojem monitoringu jsou monitorovací indikátory (MI). Ty, s určitou mírou tolerance, představují kvantifikaci cílů do podoby měřitelných ukazatelů. Pro každý cíl je určena odpovídající kategorie indikátorů – indikátory výstupu, výsledku a dopadu.

Při sestavování monitorovacího systému Cyklostrategie se setkáváme s jedním zásadním problémem, a to nedostatečnou zdrojovou základnou informací – statistických dat, na základě čehož je velmi obtížné stanovit výchozí hodnoty monitorovacích indikátorů. Z tohoto důvodu u MI výstupu a dopadu tedy neuvádíme výchozí hodnoty ani zdroje pro ověření, jak je tomu u těchto indikátorů obvyklé.

Indikátory výstupu jsou definovány na úrovni jednotlivých opatření a během realizace Cyklostrategie budou sledovány nositeli jednotlivých projektových záměrů a prostřednictvím garanta opatření předávány Odboru regionálního rozvoje kraje k následnému vyhodnocení. Přehled dosažených hodnot jednotlivých indikátorů bude součástí každoročních zpráv o naplňování Cyklostrategie.

Tab.6: Monitorovací indikátory výstupu sledované pro potřebu evaluace

Opatření	Název	Jednotka	Monitorovací indikátor
1.1.1	Počet aktualizovaných vyhledávacích studií, počet projektových dokumentací na Cyklostezce Ohře	ks	0
1.1.2	Délka nově vybudovaných a rekonstruovaných cyklostezek na Cyklostezce Ohře (dále „CO“)	km	0
1.2.1. a	Délka nově vybudovaných a rekonstruovaných cyklostezek, mimo CO	km	0
1.2.1. b	Počet projektových dokumentací, mimo CO	ks	0
1.2.3	Délka rekonstruovaných polních a lesních cest ležících na hlavní síti cyklotras Karlovarského kraje	km	0
1.3.1	Počet realizací vedoucích ke zvýšení bezpečnosti cyklistické dopravy na státních a krajských komunikacích	realizace	0
1.3.2			0
1.4.1	Počet vytvořených parkovacích stojanů pro jízdní kola v rámci systému Bike&Ride	ks	0
2.2.1	Délka nově navržených a přeznačených cyklotras. Délka udržovaného značení.	km	0
2.2.2	Počet podpořených, nebo realizovaných instalací.	počet	0

Opatření	Název	Jednotka	Monitorovací indikátor
3.2.1	Počet akcí propagujících bezmotorovou dopravu z hlediska bezpečnosti, dopravní výchovy	počet	0
3.2.2	Počet akcí propagujících bezmotorovou dopravu z hlediska aktivní mobility	počet	0

Vzhledem k tomu, že Cyklostrategie není primárně navázána na rozpočet kraje a další rozpočty, **u Monitorovacích indikátorů vychází hodnotu pro všechny indikátory stanovujeme na 0.** Tuto tabulku je tak třeba vnímat jako metodickou pomůcku při každoročním hodnocení.

3.3. Vyhodnocování (evaluace) a aktualizace

Vzhledem k povaze Cyklostrategie, která by měla být živým dokumentem odrážejícím aktuální situaci na území kraje a pružně reagujícím na změny vnitřního i vnějšího prostředí působící na jeho vývoj, byly stanoveny podmínky pro jeho aktualizaci. Průběžné zohlednění a zapracování změn se týká všech jeho částí.

Tab. č. 7: Aktualizace Priorit a opatření

Četnost	Odpovědný subjekt	Popis činností a kompetencí	Výstupy
v polovině programového období EU (ve vazbě na vyhodnocování PRKK)	Odbor regionálního rozvoje*;	Zmapování a příp. aktualizace souhrnného přehledu priorit a opatření	Aktualizace priorit a opatření

Poznámka: * prostřednictvím cyklokoordinátora

Minimem evaluačního systému je hodnocení v polovině návrhového období (cca v roce 2026) a po ukončení implementace Cyklostrategie (v tento okamžik dojde k ověření, zda bylo prostřednictvím jednotlivých aktivit/projektů dosaženo zvolených cílů, popř. do jaké míry došlo k naplnění rozvojové vize). Na základě vyhodnocení bude provedena aktualizace Cyklostrategie. Potřeba aktualizace samotného dokumentu (především její strategické části) může vyvstat i dříve, např. při výrazné změně vnějších podmínek, nebo v momentě, kdy je splněna většina opatření navržených v jeho stávající verzi.

Tab. č. 8: Aktualizace návrhové části

Četnost	Odpovědný subjekt	Popis činností a kompetencí	Výstupy
Dle potřeby	Odbor regionálního rozvoje*;	Přizpůsobení obsahu obecné strategické části případným změnám prostředí	priority, cíle, opatření

Poznámka: * prostřednictvím cyklokoordinátora

4. Přílohy

Příloha 1- Plán záměrů

Příloha 2- Grafická příloha: Mapa plánované páteřní sítě cyklotras Karlovarského kraje

Příloha 3- Základní pojmy v oblasti cyklistiky

Příloha 4- Detailní výsledky šetření páteřních cyklotras

Příloha 5- Cyklistická doprava jako součást řady evropských a národních dokumentů

Příloha 6- Obecně o značení cyklotras

Příloha 1- Plán záměrů

samostatná příloha

Příloha 2- Grafická příloha: Mapa plánované páteřní sítě cyklotras
Karlovarského kraje
samostatná příloha

Příloha 3- Základní pojmy v oblasti cyklistiky

Pro potřeby zpracování této Cyklostrategie a její správnou interpretaci a implementaci je potřeba správně používat základní terminologii. Proto je nutné definovat a rozlišovat význam základních pojmů používaných v této oblasti, kterými jsou zejména cyklotrasa a cyklostezka, které jsou často chybně zaměňovány.

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je liniové vedení cyklistického provozu územím ve vybrané vhodné trase, sloužící cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo více funkcím najednou. Ve smyslu značení v terénu spočívá cyklotrasa ve vyznačení dopravním orientačním nebo turistickým značením usnadňující cyklistům orientaci, ale neurčující dopravní režim. Cyklotrasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán. Cyklotrasy mohou tedy vést po silnici, stezkách pro cyklisty, ale i po nezpevněných cestách.

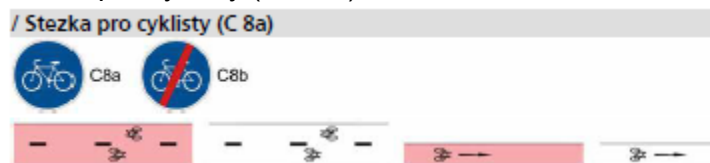


Obrázek 18: Cyklotrasa vedená zahrádkářskou kolonií, zdroj: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

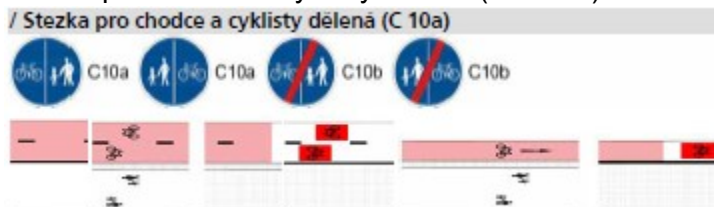
Stežka je pozemní komunikace nebo její část určená pro provoz vybraných bezmotorových uživatelů vyobrazených na příslušném dopravním značení. Jedná se o stavebně upravenou a dopravním značením vymezenou komunikaci určenou cyklistům, bruslařům, koloběžkářům apod., případně i chodcům. Stezky jsou místní komunikace IV. třídy s vyloučením provozu motorových vozidel, případně veřejně přístupná účelová komunikace, znovu bez motorových vozidel, označené příslušným dopravním značením. Stezky se budují jako samostatné, případně v přidruženém dopravním prostoru.

Stežky se dle Technických podmínek TP179 rozdělují na:

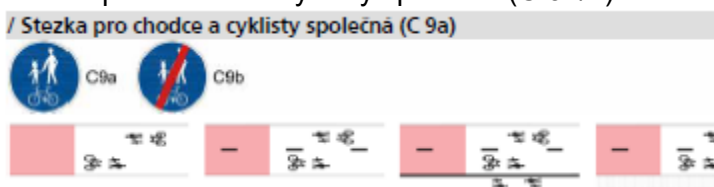
- Stežku pro cyklisty (C 8a/b)



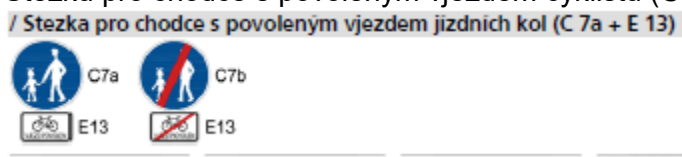
- Stežku pro chodce a cyklisty dělená (C 10a/b)



- Stežku pro chodce a cyklisty společná (C 9a/b)



- Stežku pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C 7a/b + E 13)



Obrázek 19: Příklady stežek, zdroj. Technické podmínky TP179



Obrázek 20: Příklad stežky pro chodce a cyklisty společné na Cyklostezce Ohře, zdroj: spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.

Pro potřeby této Cyklostrategie se však bude používat jednotný termín „Cyklostezka“.

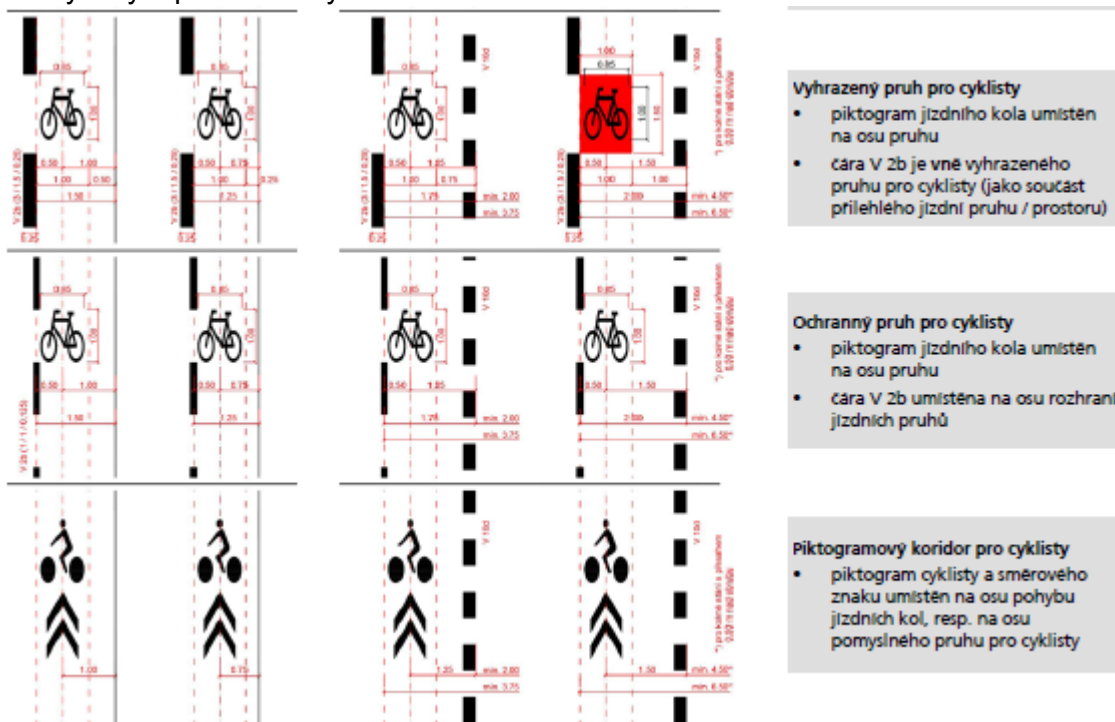
Pro podporu cyklistické dopravy se doporučuje rovněž využívat integračních opatřeních na vozovce. Existují tři základní typy:

- **Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty** je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením V 14, která nemá být souvisle projížděna ostatními vozidly. Vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty je vždy označen svislým dopravním značením IP 20a/b. Variantou je pak vyhrazený jízdní pruh pro specifikovaná vozidla (např. vozidla veřejné hromadné dopravy, taxi) a jízdní kola.



Obrázek 21: Dopravní značení IP20 a, b označující vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty, zdroj. Technické podmínky TP179

- **Ochranný jízdní pruh pro cyklisty** je část pozemní komunikace vymezená vodorovným dopravním značením V 14, která může být souvisle projížděna též ostatními vozidly, pokud pro ně vedle není dostatek místa. Neoznačuje se svislým dopravním značením.
- **Piktogramový koridor pro cyklisty** (V 20) vyznačuje prostor a směr jízdy cyklistů a řidiče motorových vozidel upozorňuje, že se nachází na pozemní komunikaci se zvýšeným provozem cyklistů.



Obrázek 22: Příklady integračních opatření na vozovce, zdroj. Technické podmínky TP179

Další integrační opatření upravující provoz a zvyšující bezpečnost cyklistů:

- Prostor pro cyklisty (V 19) vyznačuje prostor určený pro cyklisty čekající na světelný signál „Volno“.
- Přejezd pro cyklisty (V 8a) vyznačuje plochu, která je určena pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci.
- Přejezd pro cyklisty přimknutý k přechodu pro chodce (V 8b) vyznačuje plochu, určenou pro přejíždění cyklistů přes pozemní komunikaci bezprostředně sousedící s přechodem pro chodce.

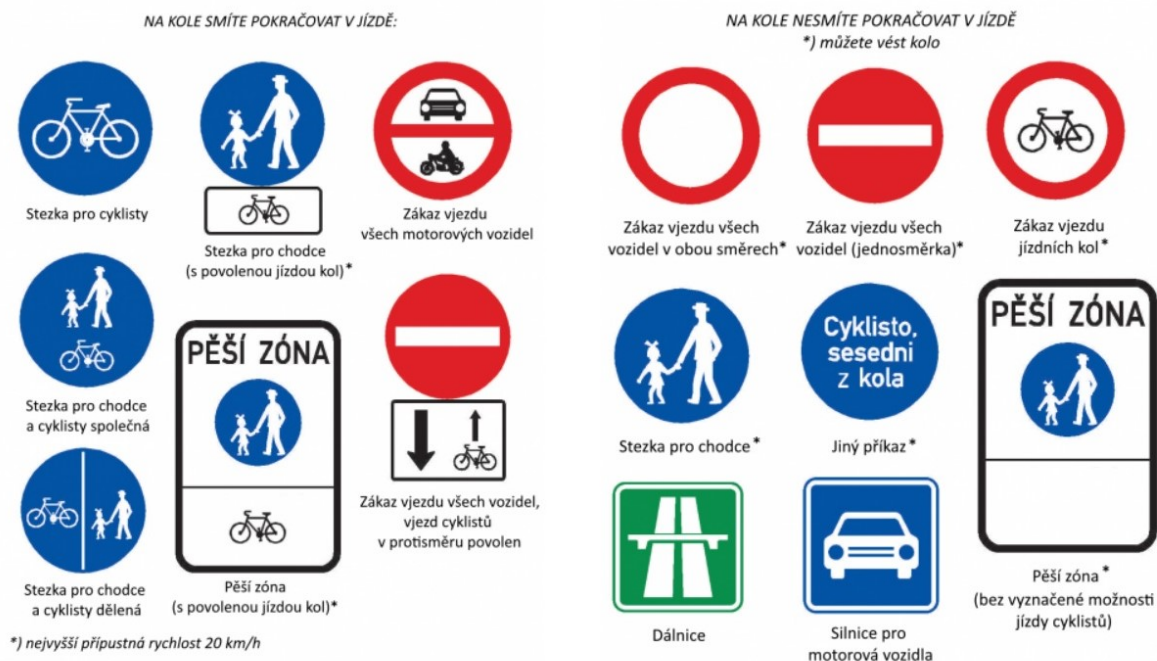


Obrázek 23: Další integrační opatření upravující provoz a zvyšující bezpečnost, zdroj. Atelis, s.r.o.

Již poměrně rozšířeným dopravně organizačním opatřením jsou tzv. cykloobousměrky. Jedná se o úseky komunikací s jednosměrným provozem motorových vozidel, avšak s povoleným obousměrným provozem jízdních kol. Opatření se užívá tehdy, je-li jinak jednosměrné omezení přímosti neúměrně zatěžující jízdu na kole v území, cyklista by byl jinak nucen si složitě či nebezpečně zajíždět. Cykloobousměrky jsou potřebné zejména v městském prostředí, kde je zjednosměrňování ulic často prostředkem k omezení průjezdné dopravy nebo ke zvyšování počtu parkovacích míst. V rámci zklidněných zón se zajišťuje obousměrný provoz cyklistům dnes již běžně, vždy je ho však třeba vyznačit odpovídajícím svislým značením (E 12a, E 12b, E 12c).

Cílem budování vyhrazené infrastruktury pro cyklisty, realizace integračních opatření a zavádění vhodné organizace provozu je zvýšit bezpečnost a zlepšit informovanost a orientaci všech účastníků provozu s důrazem na vyšší zranitelnost skupin preferující aktivní mobilitu.

Dopravní značky jsou obsahem vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích. Z pohledu cyklisty je pro pohyb v území zásadní skutečnost, kam lze a nelze z pohledu organizace dopravy vjet a naopak, kam je cyklistům vjezd zakázán.



Obrázek 24: Dopravní značení regulující pohyb cyklistů, zdroj. Atelis, s.r.o.

Současným trendem je také plošné zklidňování dopravy. Zóna 30 (IP 25a/b) je komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu tj. pěší a cyklisty. Cílem je, aby uliční prostor byl bezpečnější, atraktivnější a podporoval sociální interakce a setkávání lidí a tím byl místním komunikacím vrácen jejich původní smysl. K zavádění těchto zón byla zpracována i samostatná metodika, technické podmínky TP218. Zóna 30 se ve smyslu umístění, stavebních úprav, rychlosti a organizace provozu liší od obytné zóny (IP 26a/b).



Obrázek 25: Zóna 30 a Obytná zóna, zdroj. Atelis, s.r.o.

V Česku zatím minimálně používanou úpravou provozu je řešení „holandského“ typu, které je vhodné zvláště pro ulice, které jsou z hlediska cyklo dopravy výrazně frekventované nebo významné. Cyklistická zóna (IZ 9a/b, zavedena vyhláškou č. 84/2016 Sb.) je označení pozemní komunikace, na které je preferován cyklistický provoz před ostatními vozidly. V cyklistické zóně smějí cyklisté užívat vozovku v celé její šířce. Jiným vozidlům, než jízdním kolům je vjezd do cyklistické zóny povolen jen tehdy, jsou-li vyznačena ve spodní části dopravní značky. V cyklistické zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 30 km/h.



Obrázek 26: Cyklistická zóna, zdroj: Atelis, s.r.o.

Traily

V posledních letech výrazně narůstá obliba účelově realizovaných center pro terénní cyklistiku. Jedná se zejména o budování trailových areálů různé velikosti. Mnoho z nich vzniká v rámci horských středisek zimních sportů, kde rozšiřují letní sezónní nabídku a současně těží z již existující doprovodné infrastruktury, která by měla být vždy součástí komplexní nabídky pro návštěvníky. Trailová centra často v kombinaci s pumptrackem nabízí alternativu nebo zpestření klasické MTB cyklistiky v destinaci. Nabídku top trailových center soustřeďuje např. web CzechTourismu www.ceskojede.cz nebo tematicky zaměřený nezávislý web www.trailhunter.cz.

- **Singltraily (singletracky)** - jsou úzké přírodní stezky projektované a budované dle speciální metodiky, díky které se singletrail stává uceleným produktem pro aktivní rekreaci a vyžití v přírodě. Singletrail je jednosměrná stezka pro horská kola, citlivě zasazená do terénu a využívající primárně prvků, které krajina poskytuje, aby při budování, užití a údržbě docházelo k co nejmenšímu poškození prostředí. Technický charakter trasy je podmíněn prostředím, do kterého je trasa zasazena.
- **Pumptrack** - je uzavřený, uměle vytvořený okruh pro jízdu na kole, který se projíždí bez šlapání. Okruh je tvořený vlnami a klopenými zatáčkami, které umožňují udržovat nebo dokonce zvyšovat rychlost jízdy pouhým pumpováním (koordinovaný vertikální pohyb především horní části těla jezdce během jízdy využívající profil trati). Je ideální pro nácvik rovnováhy, ovládnutí a získání základních dovedností na jízdě na kolech.

Doprovodná infrastruktura a služby pro cykloturisty

Možnost zejména bezpečného parkování jízdního kola a souvisejících služeb je důležitou součástí návštěvnického servisu z pohledu cykloturistů a návštěvníků v oblasti cestovního ruchu a rekreace.

Významnou roli z pohledu cyklisty jako návštěvníka hrají provozovatelé turistických bodů zájmu.

Příloha 4- Detailní výsledky šetření páteřních cyklotras

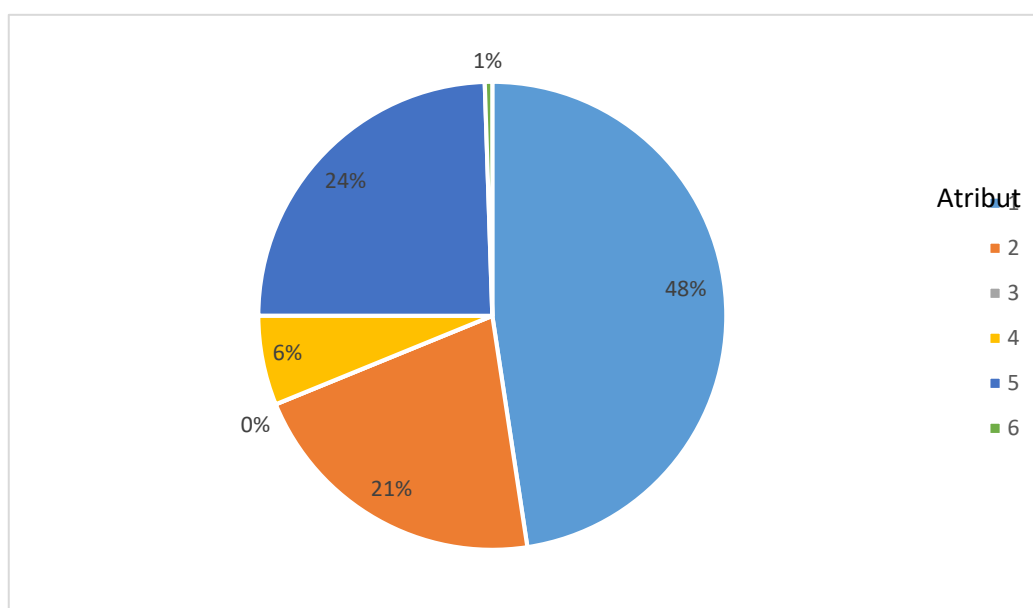
Pro potřeby šetření byly pro atribut „Dopravní režim pro cyklistu v daném úseku“ stanoveny tyto hodnoty:

- 1 - sloučení „klasických“ samostatných cyklistických komunikací. Dopravní režim C8, C9, C10, C7 + vjezd cyklistů povolen
- 2 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel. Dopravní režim B11 + polní, lesní cesty
- 3 - Polní a lesní cestičky, neoznačené cesty
- 4 - Zklidňující opatření (zahrnuje všechny uvedené možnosti, aniž by se dále rozlišovaly)
 - a. Zklidněná zóna 30, obytná zóna, cyklistická zóna,
 - b. E12 cykloobousměrka,
 - c. V20 piktokoridor,
 - d. Jízdní pruhy pro cyklisty V14 + IP20 nebo ochranný jízdní pruh
 - Poznámka – každý kraj si může vybrat, zda-li bude zadávat jen jeden údaj, nebo bude dále specifikovat jednotlivé úseky
- 5 - Komunikace s minimálním zatížením (1500 voz./den)
- 6 - Zatížená komunikace

Cyklotrasa 6 (Cykostezka Ohře)

Tab. 9: Cyklotrasa 6, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	47924	48
2	21367	21
3	0	0
4	6224	6
5	24639	24
6	520	1
Celkem	100674	100

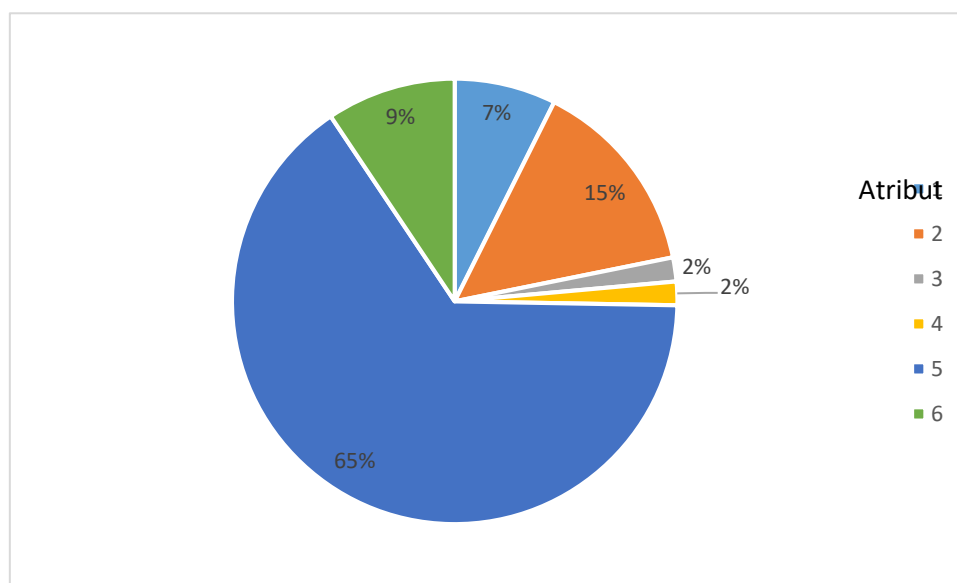


Obrázek 27: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 6; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 23 (Krušnohorská magistrála)

Tab. 10: Cyklotrasa 23, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	7293	7
2	14290	14
3	1723	2
4	1691	2
5	64592	65
6	9289	9
Celkem	98878	100

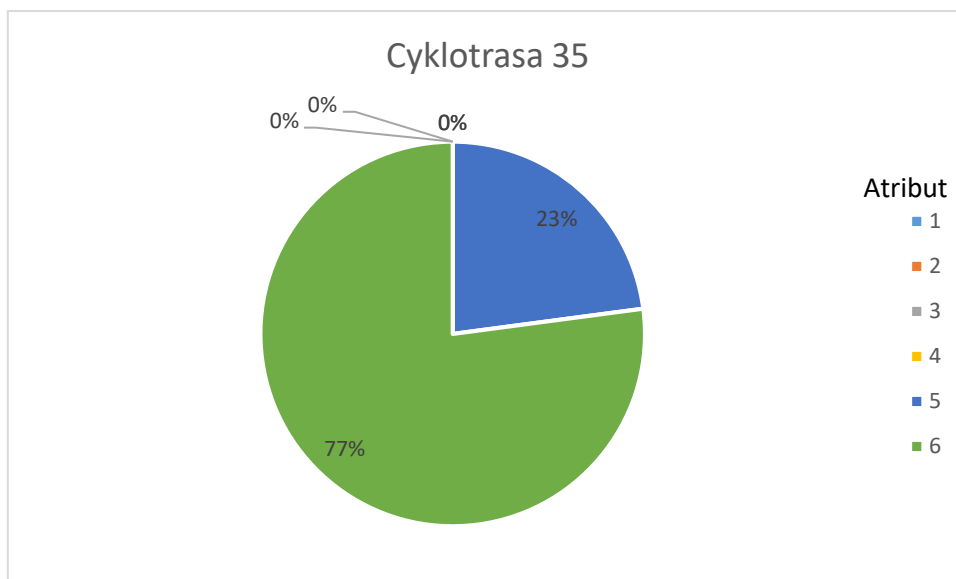


Obrázek 28: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 23; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 35 (Plzeň – Měděnec)

Tab. 11: Cyklotrasa 35, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	0	0
2	0	0
3	0	0
4	0	0
5	6957	23
6	23419	77
Celkem	30376	100

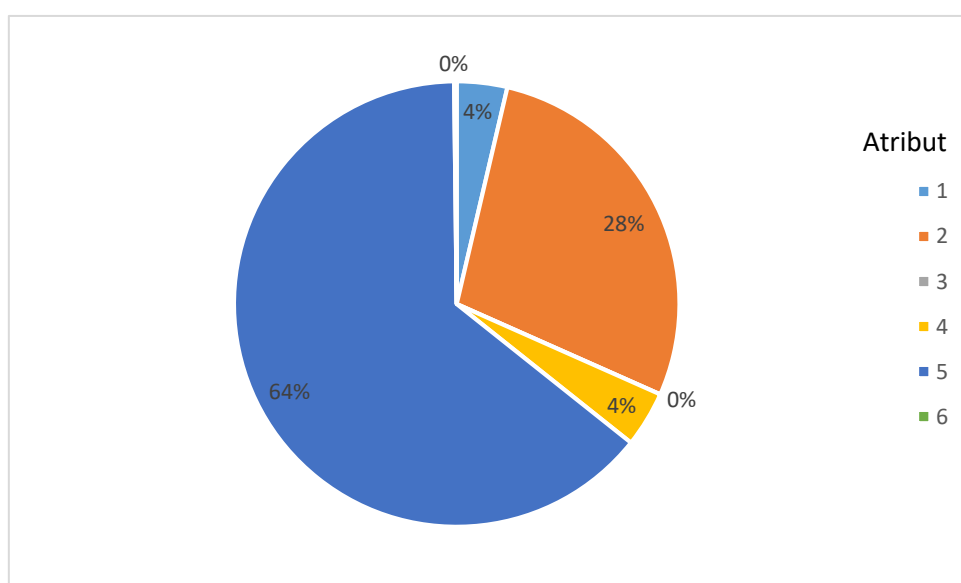


Obrázek 29: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 35; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 36 (Domažlice – Cheb)

Tab. 12: Cyklotrasa 36, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	1543	3,7
2	11799	28,0
3	0	0,0
4	1706	4,0
5	27029	64,1
6	78	0,2
Celkem	42155	100,0

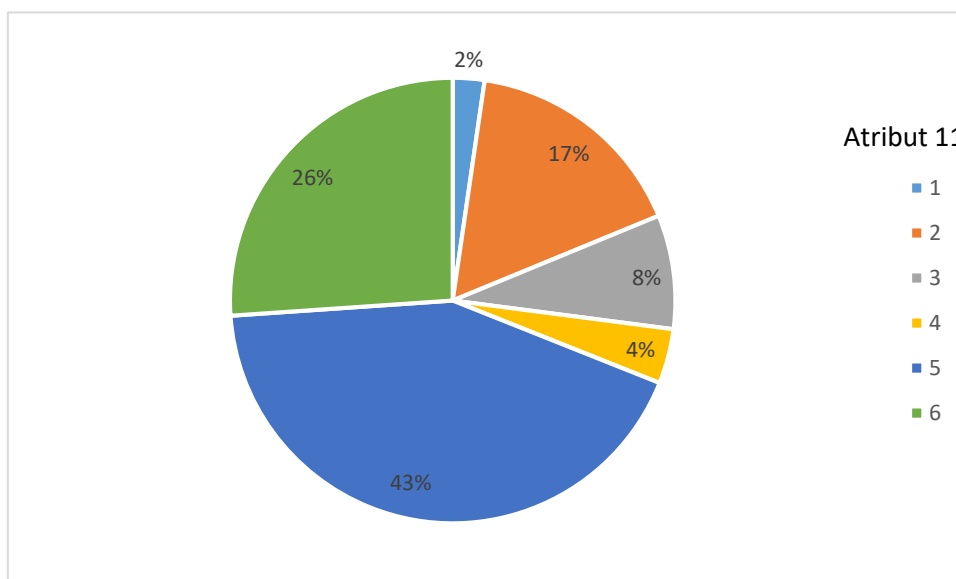


Obrázek 30: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 36; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 39 (Karlovy Vary – Jesenice)

Tab. 13: Cyklotrasa 39, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	1364	2
2	9777	16
3	4906	8
4	2359	4
5	25429	43
6	15471	26
Celkem	59306	100

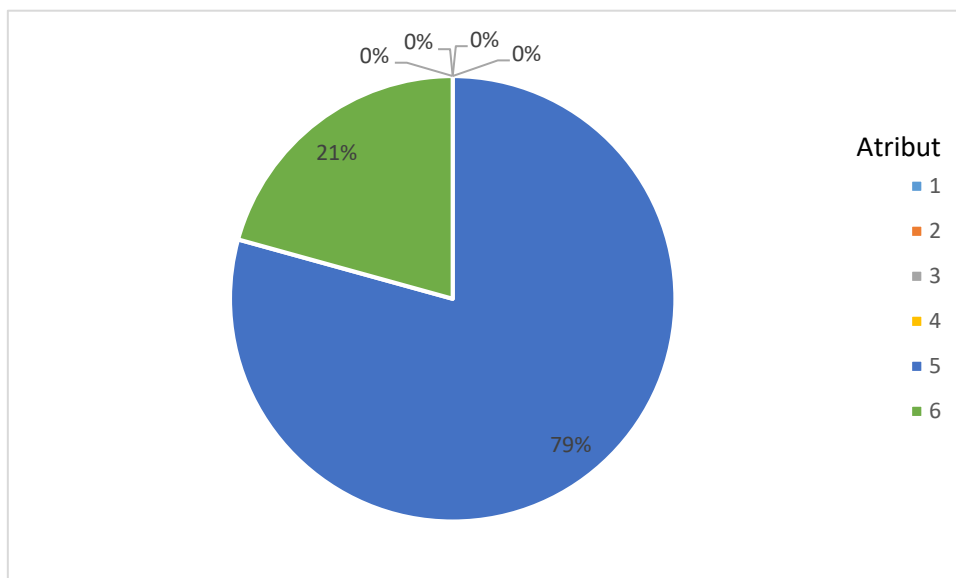


Obrázek 31: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 39; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 306 (Teplá – Stříbro – Staňkov)

Tab. 14: Cyklotrasa 306, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	0	0
2	0	0
3	0	0
4	0	0
5	3887	79
6	1015	21
Celkem	4902	100

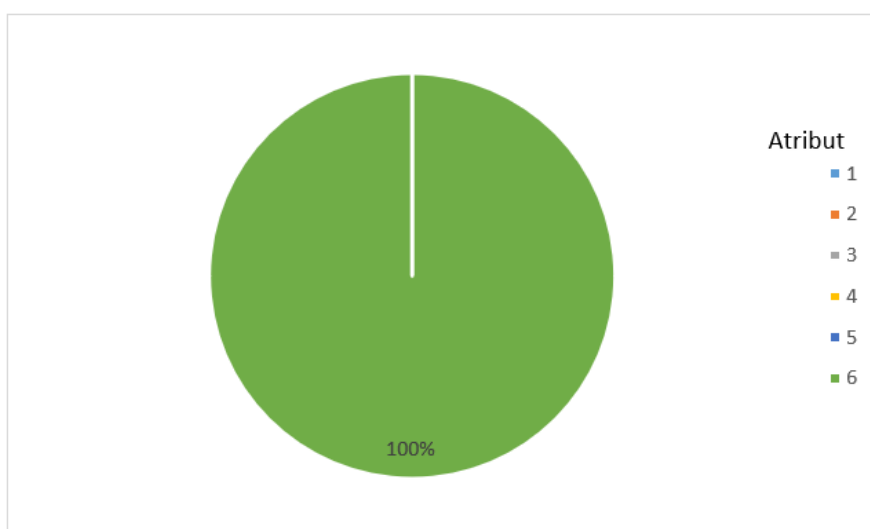


Obrázek 32: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 306; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 352 (Teplá – Rokycany)

Tab. 15: Cyklotrasa 352, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	0	
2	0	
3	0	
4	0	
5	0	
6	6430	100
Celkem	6430	100

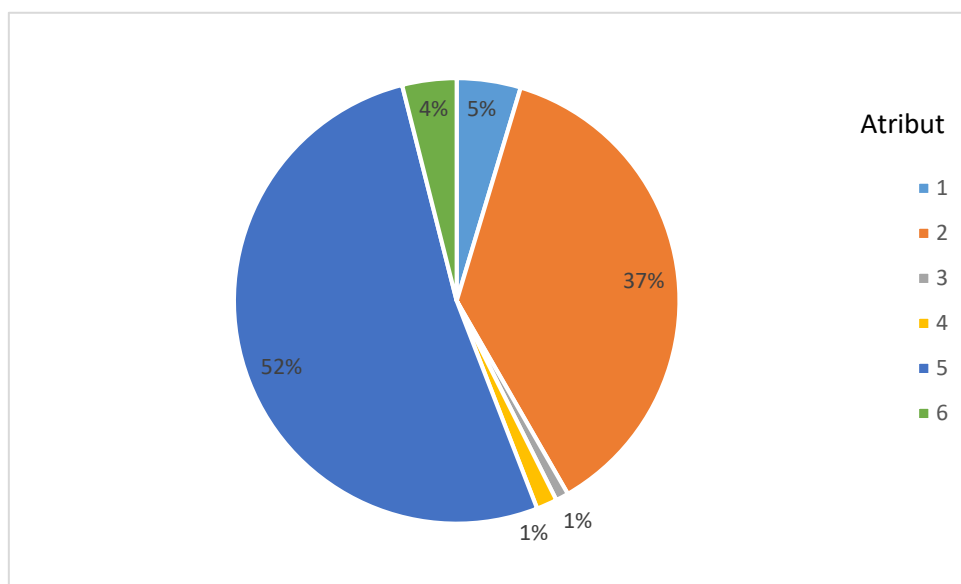


Obrázek 33: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 352; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 361

Tab. 16: Cyklotrasa 361, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	2249	5
2	17944	37
3	453	1
4	727	2
5	25159	52
6	1912	4
Celkem	48444	100

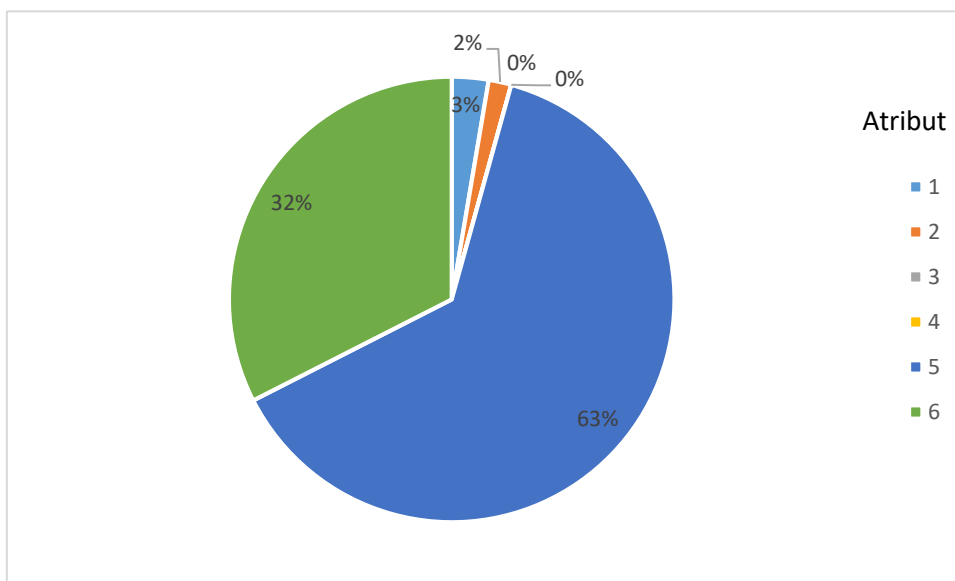


Obrázek 34: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 361; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 362

Tab. 17: Cyklotrasa 362, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	968	3
2	598	2
3	0	0
4	0	0
5	22946	63
6	11798	32
Celkem	36310	100

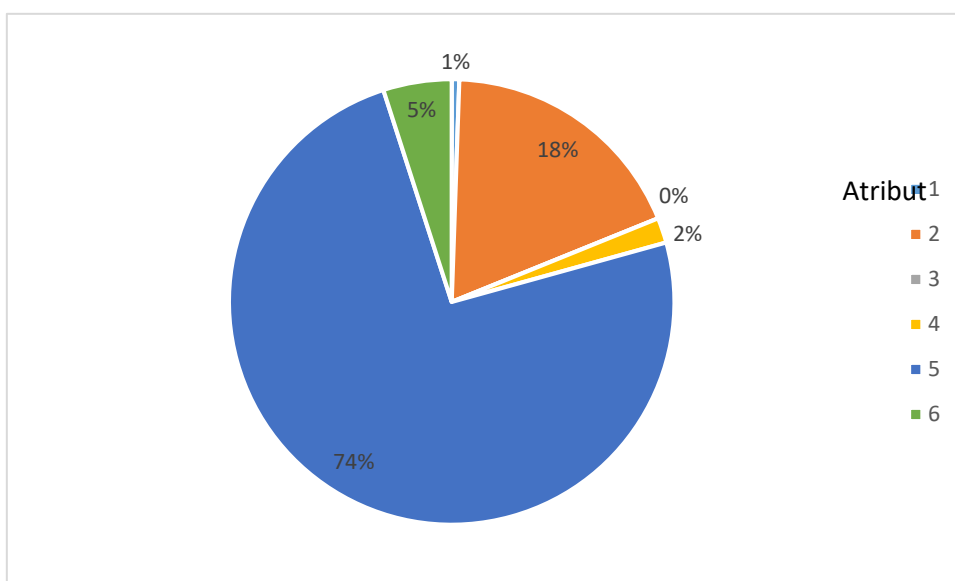


Obrázek 35: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 362; zdroj: vlastní zpracování

Cyklotrasa 604

Tab. 18: Cyklotrasa 604, zdroj: vlastní zpracování

Atribut	Vzdálenost (m)	Vzdálenost (%)
1	195	1
2	6514	18
3	0	0
4	648	2
5	26424	74
6	1765	5
Celkem	36310	100



Obrázek 36: Podíl jednotlivých atributů na cyklotrase 604; zdroj: vlastní zpracování

Příloha 5 - Cyklistická doprava jako součást řady evropských a národních dokumentů

Evropský rámec – Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí

Ve Vídni byla dne 18. května 2021 podepsána tzv. Vídeňská deklarace, jejíž součástí byl i Panevropský plán na podporu cyklistické dopravy. Dokument byl podepsán na 5. schůzce ministrů dopravy, zdravotnictví a životního prostředí členských zemí Evropské hospodářské komise OSN (UNECE), včetně zástupců českého ministerstva dopravy.

Dokument, který se stane základním průvodcem pro rozvoj bezmotorové dopravy v celé Evropě, vznikl pod hlavičkou Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí (THE PEP²⁷).

Zástupci spolku Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. jsou dlouhodobě členy pracovní skupiny THE PEP (Panevropský program na podporu dopravy, zdraví a životního prostředí, thepep.unece.org) pro aktivní mobilitu. Přínos České republiky je velmi ceněn ze strany vedení pracovní skupiny i zúčastněných zemí. Každá evropská země má trochu jiné zvyklosti i zázemí. Díky společné evropské strategii by mělo být ale snadnější vyměňovat si příklady dobré praxe v oblasti opatření, která vytvářejí prostředí přátelská pro cyklistiku na evropské úrovni. Jihlava se stala 17. – 18. 5. 2022 místem konání mezinárodní konference CityChangers²⁸ 2022 o proměnách v městské a aktivní mobilitě, která si dala za cíl diskutovat otázky, zda a jak je s odstupem roku možné naplňování Vídeňské deklarace.

Národní rámec

Na národní úrovni je strategickým rámcem dokument Česká republika 2030²⁹, který je výsledkem několikaletého procesu koordinovaného Úřadem vlády České republiky. Dokument je opřen o dva významné koncepty – kvalitu života a udržitelný rozvoj, které promítá do všech klíčových oblastí. Jeho naplnění by mělo zvýšit kvalitu života v České republice a nasměrovat naši zemi k rozvoji, který bude udržitelný po sociální, ekonomické i environmentální stránce. Dokument vytváří základní rámec pro ostatní strategické dokumenty na národní, krajské i místní úrovni. Vládou ČR byl schválen v dubnu 2017.

Cyklistika je výrazně průřezové téma, které zasahuje do kompetence několika resortů, a to na úrovni státní správy i místní samosprávy. Z hlediska základních kompetencí se dělí do oblastí dopravní obsluhy území (resort dopravy) a oblasti cykloturistiky (resort místního rozvoje). Tyto aspekty cyklo dopravy a cykloturistiky se z pohledu infrastruktury mnohdy ideálně „potkávají“. Další aspekt je i využití pro rekreaci a sport. Efektivnost investic do takové infrastruktury je pak samozřejmě vyšší. Současně je potřeba zdůraznit, že cyklistika jako způsob dopravy není rozhodně pouze menšinovým trendem, ale plnohodnotnou formou dopravy vhodně doplňující další druhy. Cyklistická doprava a cykloturistika mají pozitivní vliv nejen na dopravní situaci a dopravní obsluhu území, ale současně snižují negativní vliv dopravy na životní prostředí, zlepšují zdraví a kvalitu života obyvatel ČR a zároveň přináší ekonomický rozvoj regionům. V porovnání s ostatními vyspělými zeměmi (především EU) jsou v ČR dosud investice do cyklistické dopravy i cykloturistiky podhodnoceny, a to na všech úrovních a ve všech zainteresovaných resortech.

²⁷ <https://www.dobramesta.cz/paneversky-plan-rozvoje-cyklisticke-dopravy>

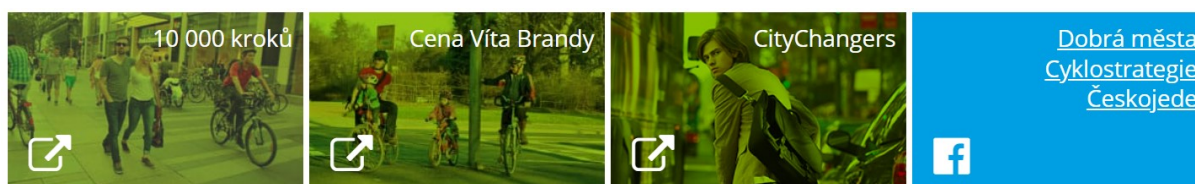
²⁸ <https://konference2022.citychangers.eu/>

²⁹ <https://www.cr2030.cz/>

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro léta 2013 – 2020

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro roky 2013 – 2020 byla základním programovým dokumentem určeným pro rozvoj cykloturistiky a cyklo dopravy na republikové úrovni v předcházejícím období. Národní strategie byla také významným impulsem k řešení problematiky podpory cyklistiky na úrovni krajů. Kraj schválil svoji předchozí strategii v prosinci 2016.

V návaznosti na schválení národní strategie v roce 2013 a podpis tzv. Uherskohradištské charty již o dva roky dříve, vznikla také Asociace měst pro cyklisty. Sdružení měst, která chtěla aktivně prosazovat procyklistickou politiku a jejichž představitelé chtěli situaci v ČR v této oblasti měnit. V roce 2019 došlo k transformaci Asociace cykloměst na spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s.³⁰. Cílem spolku je i nadále vytvářet podmínky pro města a obce, aby mohly realizovat své projekty v oblasti městské mobility, veřejného prostoru vlivného k lidem či zavádění inovačních technologií. Změna názvu a statutu souvisela mimo jiné i s tím, že Ministerstvo dopravy již nesměřovalo k aktualizaci samostatné strategie cyklistické dopravy, ale zahájilo přípravy nové vládní koncepce městské a aktivní mobility. Webové stránky spolku jsou také obsáhlým a vždy aktuálním zdrojem informací, trendů a příkladů dobré praxe.



Obrázek 37: Ukázka webového portálu www.dobramesta.cz, zdroj: vlastní zpracování

Koncepce městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030

Tato koncepce je k dispozici na webu Ministerstva dopravy³¹ a je jedním z návazných dokumentů Dopravní politiky ČR 2021 - 2027, s výhledem do roku 2050³². Koncepce městské a aktivní mobility rozpracovává hlavní zásady dopravní politiky do podmínek samosprávy. Řeší problematiku plánování udržitelné městské a aktivní mobility v souladu s návrhy a požadavky na řešení městské mobility ze strany Evropské komise a vychází ze zkušeností s první generací plánů udržitelné městské mobility (SUMP), které již některá města v předcházejících letech zpracovala. Dokument má ve své podstatě metodický charakter s cílem usnadnit jednotlivým městům zpracování a aktualizaci plánů udržitelné městské mobility, které patří do samostatné kompetence městských samospráv.

Původním záměrem Evropské komise bylo řešit udržitelnou městskou mobilitu ve větších městech, přičemž dosavadní praxe ukázala, že problematiku je nutné řešit i ve městech menších, byť specifickým způsobem. Koncepce navrhuje kategorizaci měst a stanovuje cíle a typová opatření, která jsou vhodná pro navržené kategorie měst, tak aby se mobilita ve městech stala udržitelnou a postupně přecházela na takový způsob dopravy, který bude minimalizovat negativní dopady do složek životního prostředí, na veřejné zdraví a zlepšit kvalitu života lidí, aniž by docházelo k negativnímu dopadu na uspokojování přepravních potřeb. Vizí je nastavení trendu pro dosažení lepší dělby přepravní práce v počtu cest mezi jednotlivými druhy dopravy do roku 2030, a to v rámci příslušných kategorií měst.

³⁰ www.dobramesta.cz

³¹ <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Koncepce-mestske-a-aktivni-mobility-pro-obdobi-2021-2027>

³² <https://www.mdcr.cz/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled?returl=/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI>

Koncepce analyzuje vývoj plánování udržitelné městské mobility v kontextu evropské a národní úrovně. V rámci plánu udržitelné mobility města navrhuje tato koncepce typová opatření pro národní i místní úroveň, která podpoří využívání veřejné hromadné a aktivní dopravy. Zároveň stanovuje opatření pro státní správu, která mají za cíl města v oblasti řešení městské mobility podpořit.

Koncepce městské a aktivní mobility počítá s pokračováním dosavadní podpory investic do infrastruktury pro aktivní mobilitu zejména z rozpočtu SFDI a příslušná typová opatření budou financována v rámci plánu udržitelné mobility z rozpočtu příslušných měst (RUD, OPD). Rovněž se počítá s podporou obnovy vozového parku pro MHD na alternativní pohony a s podporou investic do infrastruktury MHD v elektrické trakci s využitím evropských fondů ERDF (IROP) a Fondu soudržnosti (OPD). Koncepce není spojena s přímými dopady na veřejné finance a její přijetí negeneruje automaticky nárok na financování v ní uvedených opatření či nástrojů z veřejných zdrojů či na rozšíření alokace příslušných dotačních programů.

Ve smyslu role krajů ze strany MD není v rámci národní koncepce městské a aktivní mobility vnímána potřeba prosazovat zavedení krajských plánů mobility. Větší pozornost je třeba věnovat plánům mobility pro vybrané lokality a dílčí území (např. významné průmyslové zóny nebo areály a stavby generující dopravu). Kraje budou zajišťovat odbornou pomoc městům prostřednictvím stávajících krajských koordinátorů dopravní obslužnosti, jejichž současná agenda zaměřená na veřejnou dopravu bude rozšířena o téma SUMP. Výhledově by tak měla vzniknout pozice krajského koordinátora mobility. Krajský koordinátor mobility pak zprostředkovává komunikaci mezi MD a zejména menšími městy, která nemají vlastní koordinátory mobility, a zajišťuje jim odbornou pomoc. Náplní jejich činnosti bude mj.: naplňovat program SUMP na místní/krajské úrovni, koordinovat aktivity a záměry ve svém zájmovém území ve prospěch dopravní udržitelnosti a poskytovat informace o městské mobilitě v rámci kraje.

Příloha 6- Obecně o značení cyklotras

Historicky v České republice začalo vznikat značení cykloturistické analogicky k pěšímu značení. Jednalo se prakticky pouze o navigaci v území s ohledem na skutečnost, že cyklotrasy využívají nejen silniční síť, ale i komunikace místní a účelové, lesní, cestní síť atp. KČT převzalo evidenci a nastavilo metodiku značení cyklotras. Značená síť cyklotras používá jedno až čtyřmístná čísla podle důležitosti tras, přičemž jedno a dvoumístnými čísly jsou vyznačeny dálkové, národní trasy, třímístnými čísly jsou vyznačeny regionální trasy a čtyřmístnými čísly pak trasy místního významu.

Značené cyklotrasy mají ovšem převážně cykloturistický význam. Snahou bylo propojit zajímavé turistické cíle, přičemž cyklotrasa nemusela být značena tou nejkratší cestou. Preferovala se atraktivita cesty. Takto vznikla síť dálkových, regionálních a místních cyklotras. K tomu se ještě přidala síť nadřazených cyklostezek EuroVelo a řada tematických cyklotras. Díky tomu se stalo, že cyklotrasy jsou považovány za záležitost orientačního značení a produktů cestovního ruchu, resp. cykloturistiky.

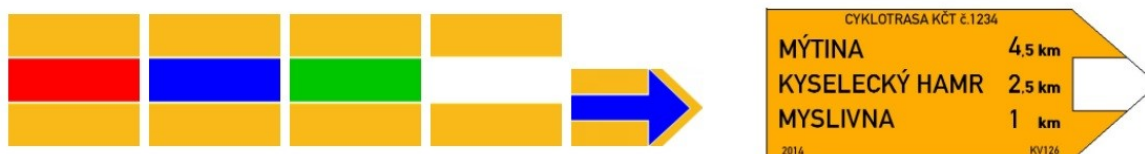
Až postupem doby se začalo hovořit o značených cyklotrasách v tom smyslu, že mají i dopravní význam. Jak ukazují zkušenosti ze všech stávajících nově vybudovaných úseků, tak vždy přednostně slouží místním občanům, a to jak z pohledu místní dopravy, či volnočasových aktivit. I úseky na dálkových trasách jsou součástí sítě cyklostezek a bezpečných cyklotras, která zajistí plošnou obsluhu území. To ale znamená, že je třeba hledat přímější spojení, neboť cyklotrasy nebudou využívat jen cykloturisté. To ale vyžaduje výstavbu nových cyklistických komunikací, neboť v mnoha případech by cyklotrasa musela vést po frekventovaných silnicích.

Značení cyklotras je realizováno primárně prostřednictvím dopravního značení „Informativní značky směrové“ viz přehled níže.

Číslo	Vyobrazení	Název, význam a užití
IS 19a IS 19b IS 19c		Směrová tabule pro cyklisty (přímo, vlevo nebo vpravo) Značka informuje o směru a vzdálenosti v kilometrech k vyznačenému cíli (cílech) cyklistické trasy a o čísle (popřípadě jiném označení) této trasy.
IS 20		Návěst před křižovatkou pro cyklisty Značka informuje o směru a čísle (popřípadě jiném označení) cyklistické trasy v místě jejich vzájemného křížení a vyznačuje jejich průběh křižovatkou.
IS 21a IS 21b IS 21c		Směrová tabulka pro cyklisty (přímo, vlevo nebo vpravo) Značka informuje o čísle (popřípadě jiném označení) cyklistické trasy a označuje její průběh.
IS 21d		Konec cyklistické trasy Značka informuje o konci značené cyklistické trasy.

Obrázek 38: Informativní dopravní značení směrové pro cyklisty, zdroj: Karlovarský kraj

V horských oblastech, nebo na těžko přístupných trasách se lze setkat s dalším druhem značení cyklistických tras. Jsou to značky vycházející z pěšího značení s tím rozdílem, že značky jsou na žlutém podkladu. Používají se stejně jako značení pro pěší. Na rozcestích jsou směrovky a trasa je vyznačena pásovým značením se žlutými vodícími pruhy. Dalším rozdílem je, že se pro cyklisty používá místo žluté značky bílá.



Obrázek 39: Cykloturistické značení KČT terénní (pásově + směrovky), zdroj: Karlovarský kraj

Historie zejména značení pěších turistických tras v České republice potvrzuje jeho dlouholetou tradici i oblibu u veřejnosti. Turistické značené trasy se staly nerozlučnou součástí naší krajiny. Nejstarší pěší značená trasa v republice byla vyznačena již v roce 1889 a vede ze Štěchovic na Svatojánské proudy. Na rozdíl od pěšího značení, které od počátku a kompletně realizuje Klub českých turistů, cykloturistické značení se začalo objevovat na přelomu devadesátých let a nového tisíciletí. Od roku 2001 jsou pro značení cyklotras používány i speciální směrové dopravní značky zavedené vyhláškou č. 30/2001 Sb. Obnova značených turistických tras je realizována za přispění prostředků státního rozpočtu České republiky z programu Ministerstva pro místní rozvoj ČR a jednotlivých krajů ČR.