

# Cyklovize 2030

**27. 11. 2023**

**Pracovní porada k cyklistické dopravě**



[cyklovize2030.cz](https://cyklovize2030.cz)



Financováno z fondu zábrany škod

**ckp** Česká kancelář  
pojistitelů



MINISTERSTVO  
PRO MÍSTNÍ  
ROZVOJ ČR



Partnerství  
pro městskou  
mobilitu

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

# Hádanka – co říká tato pozvánka?



**CYKLO -  
WORKSHOP**

**27.11.<sup>23</sup>**

Místnost zastupitelstva  
MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE  
Krajský úřad, 28. října 2771/117, 702 00 Ostrava



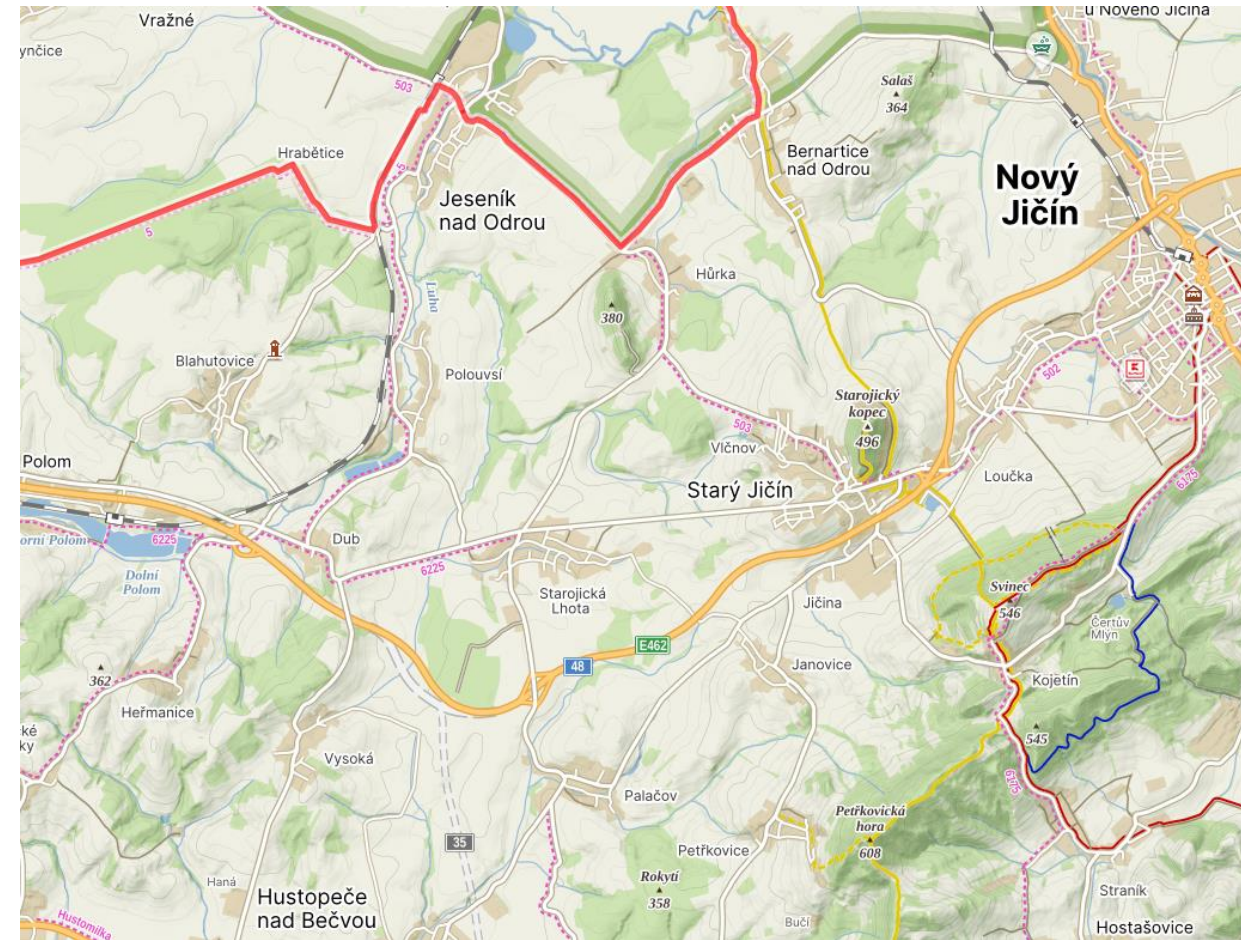
Registrace do 23. 11.



<b>9:00 - 9:10   10 min.</b> <b>  Uvitání účastníků</b> Jan Krkoška hejtman Moravskoslezského kraje	<b>9:10 - 9:40   30 min.</b> <b>  CYKLOVIZE 2030+</b> Jaroslav Martínek Národní cyklokoordinátor, Partnerství pro městskou mobilitu	<b>9:40 - 9:55   15 min.</b> <b>  Cyklokoordinátor MSK</b> Tomáš Novák Moravian-Silesian Tourism, s.r.o.
<b>9:55 - 10:05   10 min.</b> <b>  ITI - Ostravsko</b> Daniel Mocek Specialista ITI a metropolitní spolupráce	<b>10:05 - 10:25   20 min.</b> <b>  Dotační možnosti</b> Denisa Štvrtňová, projektová manažerka Poradenství v oblasti dotací z národních a evropských zdrojů	<b>10:25 - 10:40   15 min.</b> <b>  CRR</b> Gabriela Janošová, ředitelka odboru Územní odbor IROP pro MSK, centrum pro regionální rozvoj
<b>10:40 - 10:55   15 min.</b> <b>  Podpora cykloturistiky v MSK</b> Lucie Čížková Dotační program Podpora cykloturistiky pro Moravskoslezský kraj 2024+	<b>10:55 - 11:20   25 min.</b> <b>  Coffee Break</b>	<b>11:20 - 11:40   20 min.</b> <b>  MAPPA Ostrava</b> Josef Laža Cyklokoordinátor Ostrava Urbanismus a doprava
<b>11:40 - 12:00   20 min.</b> <b>  Slezská Harta</b> Josef Havlík, předseda Mikroregionu Jan Hvorecký, projektant	<b>12:00 - 12:15   15 min.</b> <b>  Nový Jičín</b> Lenka Ondřejová referent veřejné správy, odbor rozvoje a investic	<b>12:15 - 12:30   15 min.</b> <b>  Obec Trojanovice</b> Jiří Novotný Starosta obce
<b>12:30 - 12:45   15 min.</b> <b>  Obec Bělá</b> Martin Hiltavský Starosta obce	<b>12:45 - 13:05   20 min.</b> <b>  Interaktivní anketa</b>	<b>13:05 - 13:10   5 min.</b> <b>  Závěr</b>



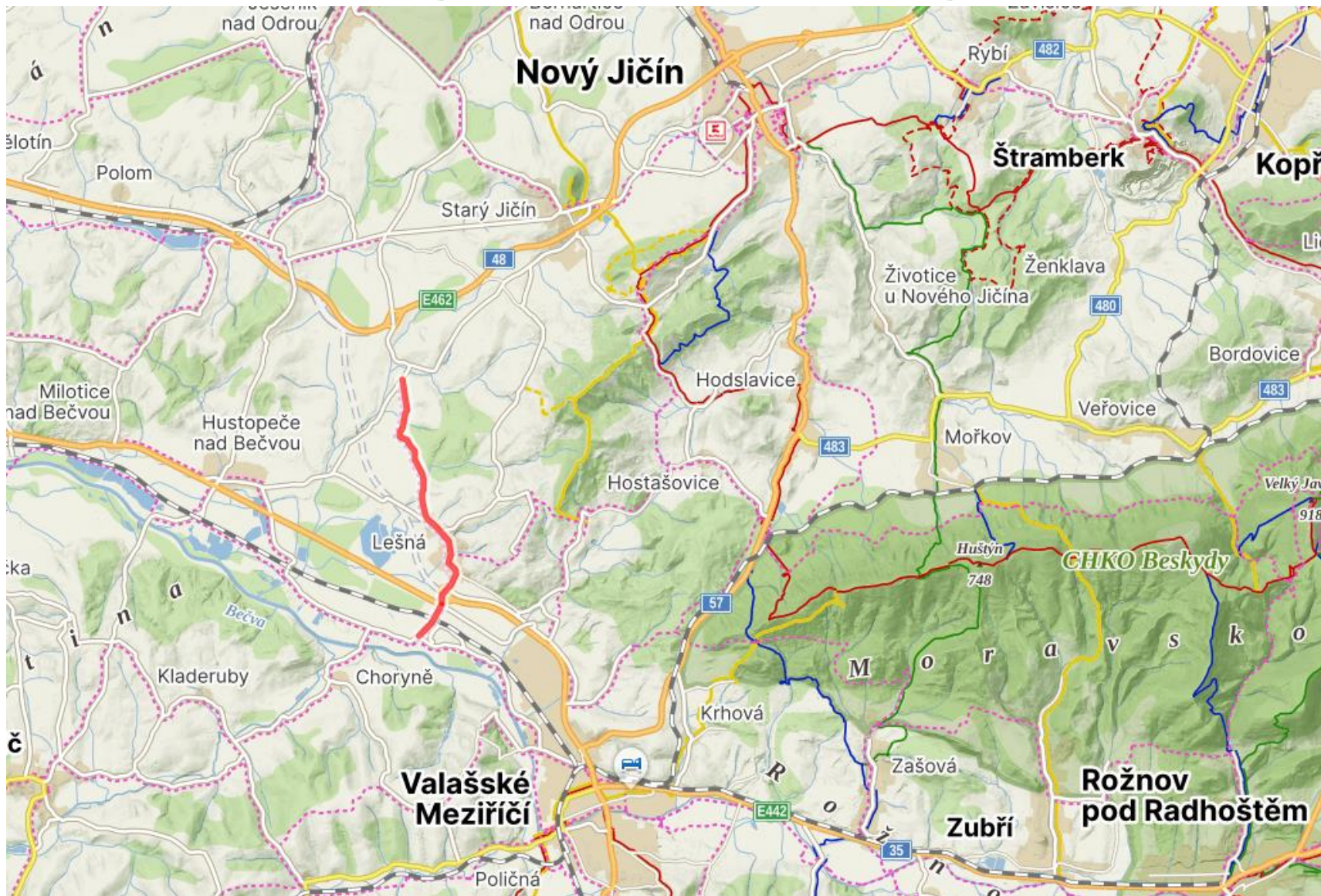
# Hádanka – kde to je? Kudy vede cyklotrasa 5?


















# Hádanka – kudy vede a kudy povede 501?



# Společný jmenovatel – bezpečnost cyklistů

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




## LEGENDA - SEGREGAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

## LEGENDA - INTEGRAČNÍ OPATŘENÍ - NÁVRH

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

## LEGENDA - STÁVAJÍCÍ STAV

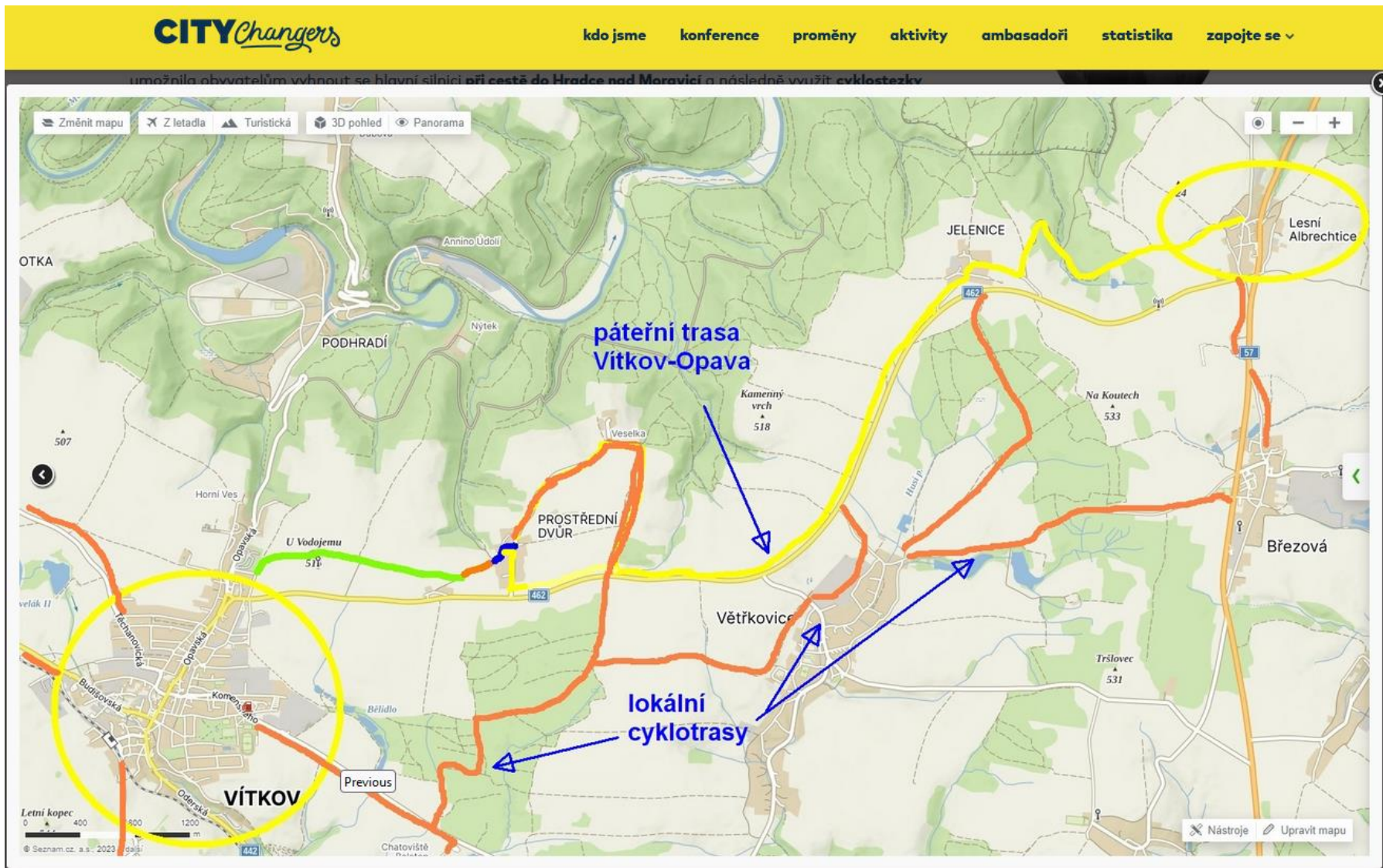
	ZREALIZOVANÁ CYKLISTICKÁ KOMUNIKACE
	CYKLOTRASA SYSTÉMU KČT
	HRANICE ORP







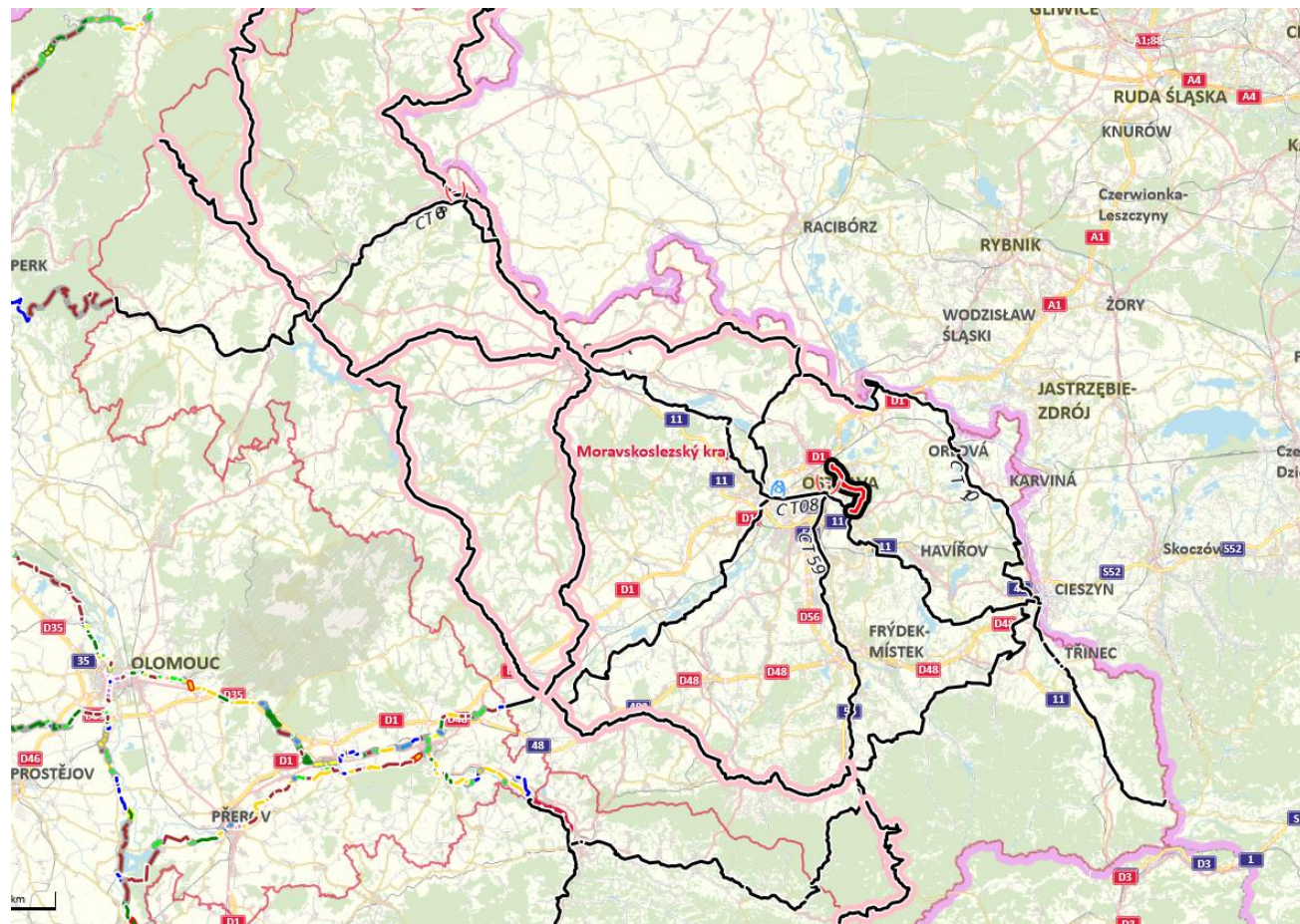
# Hádanka – proč za příklad uvádím Vítkov?







# Cyklovize2030 řeší prioritně ORP Moravskoslezského kraje





# Teze CYKLOVIZE 2030 a vazba na MS kraj

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



# Cyklovize 2030 – definování společných problémů

## Rizika - nakolik se podaří vyřešit společné problémy?

### Bariéry pro vytvoření souvislé dopravní sítě pro cyklisty

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

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

Základní výčet problémů a rizik je uveden níže:

NEDOSTATKY NA  
DOPRAVNÍ SÍTI

SYSTÉMOVÉ PROBLÉMY

VYVLASTNĚNÍ STEZEK

Financováno z fondu zábrany škod



Česká kancelář  
pojistitelů



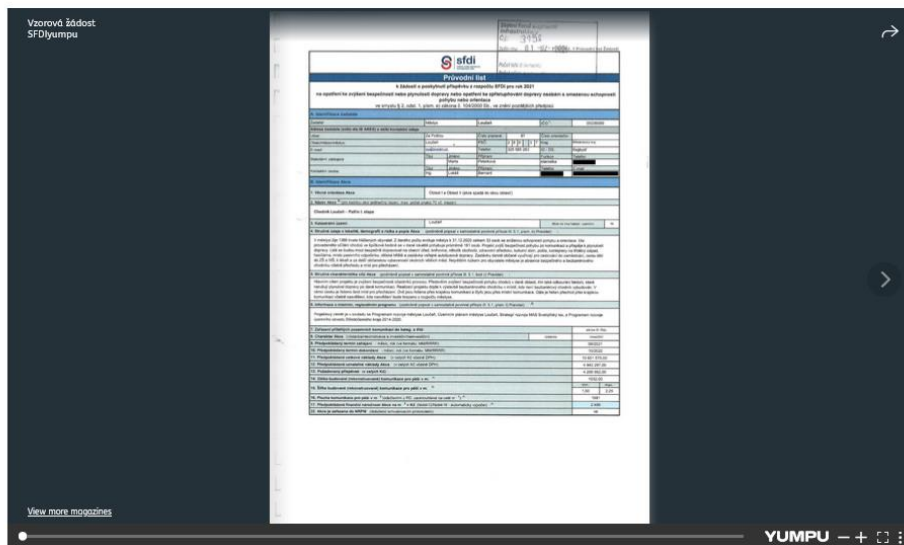




## ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Vzorová žádost

## Vzorová žádost



STÁTNÍ FOND  
DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY  
IČ: 70856508

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

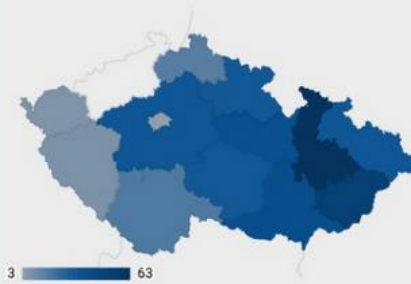
## Přehled schválených příspěvků z rozpočtu SFDI v letech 2015 - 2022

### Možnosti filtrování dat

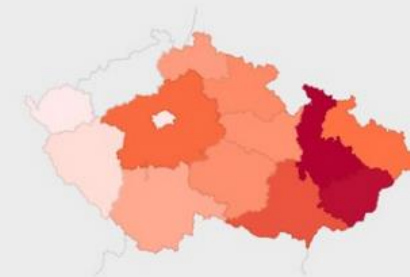
Druhy příspěvků...	Částka celkem
<input type="checkbox"/> Křižení	1,997 mld.
<input checked="" type="checkbox"/> Cyklostezky	3,184 mld.
<input type="checkbox"/> Bezpečné chodníky	5,994 mld.

Rok schválení: 2 015 — 2 022

Počet příspěvků  
**381**



Schválený objem příspěvků  
**3,184 mld. Kč**



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

## ČESKO BEZ BARIÉR

Nacházíte se: Průběh financování

### Průběh financování

#### Příprava akce

##### Žadatel o příspěvek zajišťuje:

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

#### Schválení akce

##### Výbor SFDI rozhoduje:

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

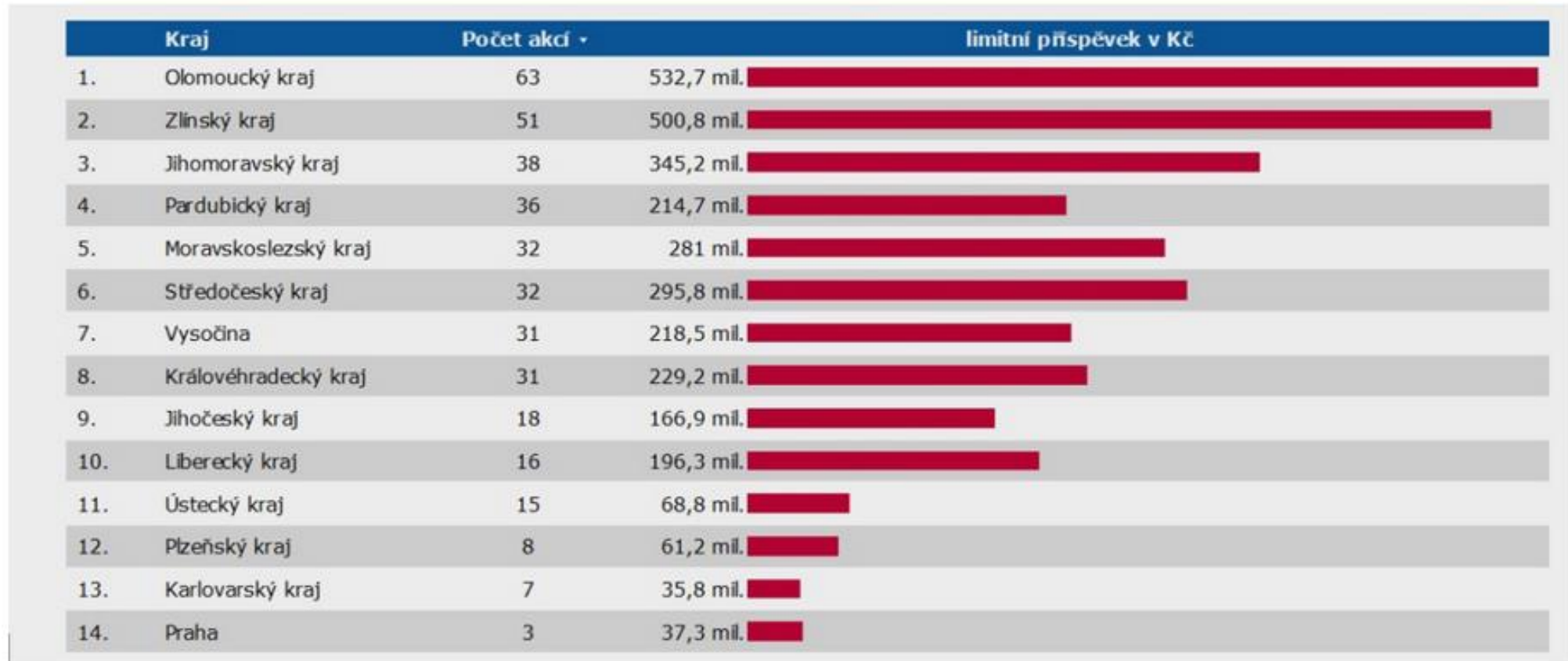
#### Podání žádosti

##### Žadatel v řádném termínu:

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

#### Uzavření smlouvy

Mezi SFDI a příjemcem:

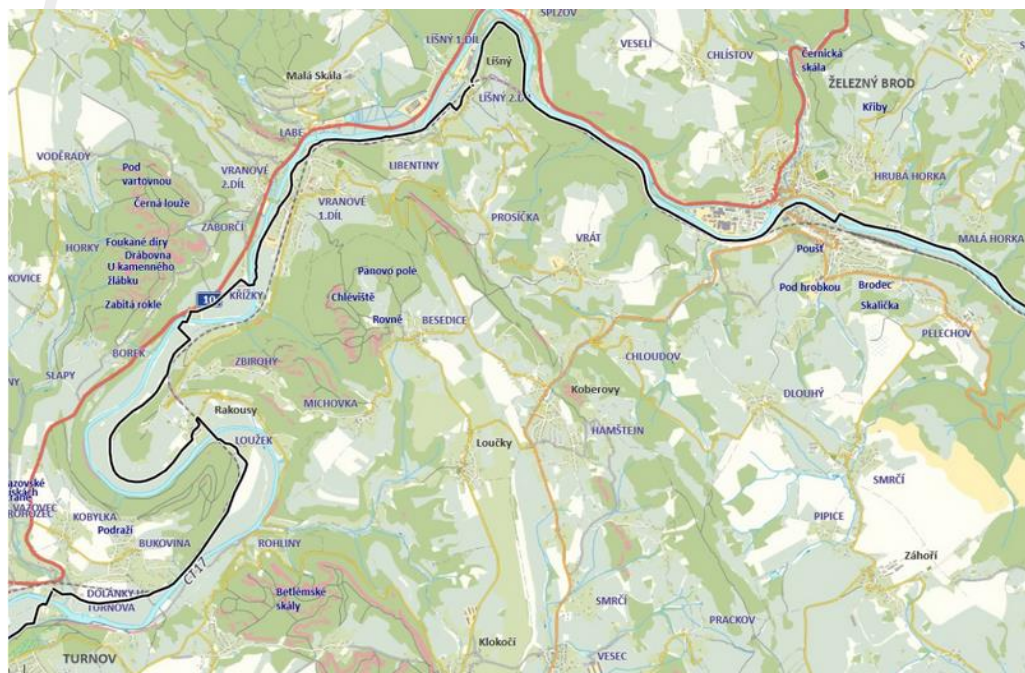


Obrázek 1: čerpání příspěvků na cyklostezky v letech 2015 – 2022 dle krajů, zdroj: SFDI



# SFDI – dodatek

- Možná znáte dopravní cestu pro cyklisty Turnov – Mala Skála



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

# ROK 2023

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

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





# Evropské fondy - rekapitulace

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

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

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

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

# Evropské fondy - rekapitulace

## Statistiky k výzvě - 23. 10. 2023

Finanční alokace výzev (příspěvek EU)	1 844 565 705 Kč
Finanční prostředky v zaregistrovaných žádostech o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů	1 362 798 559 Kč
Počet zaregistrovaných žádostí o podporu bez nedoporučených a odstoupených projektů	75
Naplnění alokace výzvy	73,9 %





# Evropské fondy

## Integrované územní investice 2021 – 2027 (nástroj ITI)

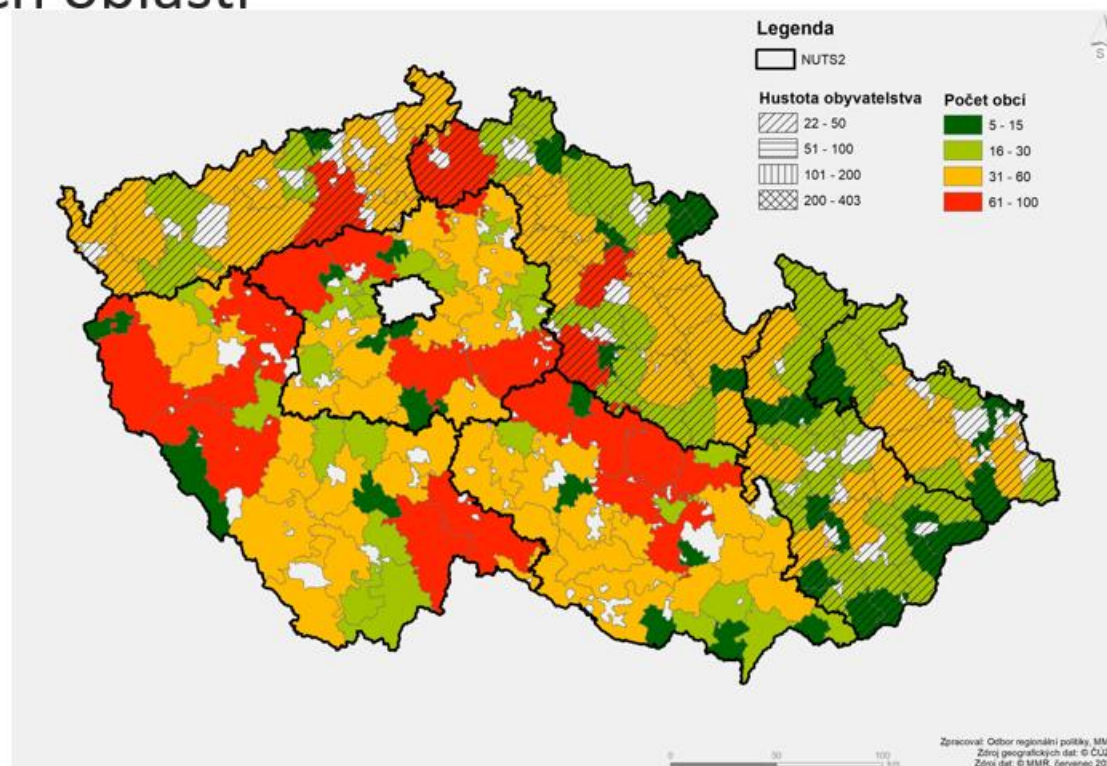
- Nástroj pro **rozvoj metropolitních oblastí**  
**a aglomerací** → jádrové město  
**a obce v zázemí**
- **Vymezení na bázi funkčních vazeb** → překonávání  
územně-správního členění  
a roztříštěné sídelní struktury
- **13 ITI v ČR**



# Evropské fondy

## Komunitně vedený místní rozvoj

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



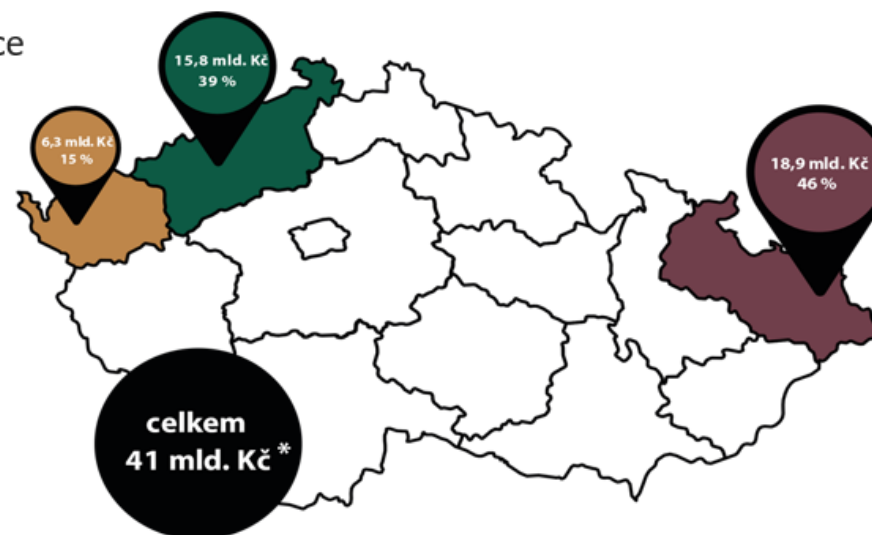
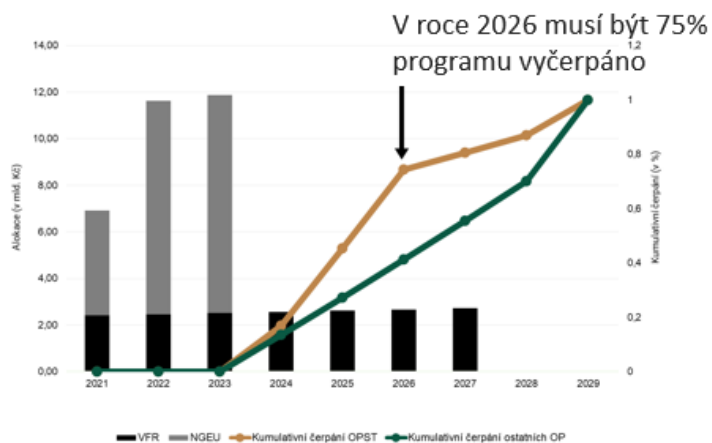


# Evropské fondy

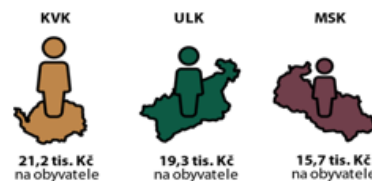
## Operační program Spravedlivá transformace ( OPST )

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

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



\* při kurzu 26 Kč/euro



**Alokace rozdělena na základě:**

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

# Evropské fondy

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

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





# Evropské fondy

Aktivita Cyklodoprava (alokace 4, 73 mld Kč)

## Podaktivity:

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

## Příjemci:

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

## Území realizace (míra podpory EFRR + SR):

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

# Evropské fondy

## Hlavní trasy jsou určovány kraji

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



Výběr podle krajů ČR

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

Zobrazit celou ČR

nebo klikněte do mapy:

diessky-kraj



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

## Moravskoslezský kraj

Zobrazit mapu

Kraj má zpracovanou Konceptci rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji, která byla schválena zastupitelstvem kraje 26. dubna 2007. Dokument je ke stažení zde.

V období 2022-2023 bude vypracován nový koncepční dokument. Aktuálně se prověřuje způsob koordinace cyklistické dopravy v jednotlivých částech Moravskoslezského kraje. Cyklokoordinátor tvoří strategický dokument ve spolupráci s obcemi s rozšířenou působností, bez kterých se systematický rozvoj neobejde.

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

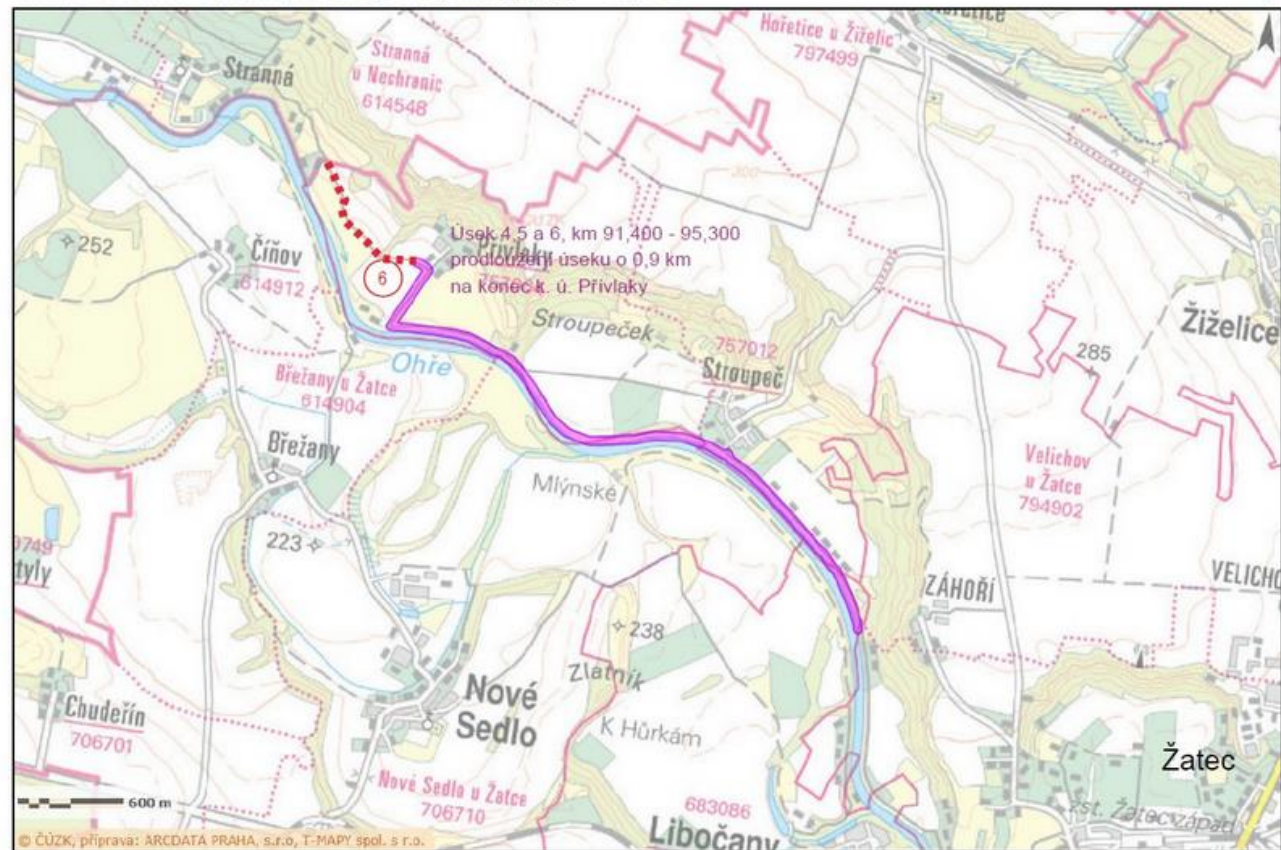
### Kontakt:

Tomáš Novák, Cyklokoordinátor Moravskoslezského kraje  
telefon: +420 777 216 206; e-mail: [tomas.novak@mstourism.cz](mailto:tomas.novak@mstourism.cz)

a  
Ing. Martin Hiltavský, Cyklokoordinátor Moravskoslezského kraje  
Moravian-Silesian Tourism, s.r.o. Vítkovická 3335/15 702 00 Ostrava-Moravská Ostrava  
telefon: +420 773 285 011; e-mail: [martin.hiltavsky@mstourism.cz](mailto:martin.hiltavsky@mstourism.cz)  
[www.mstourism.cz](http://www.mstourism.cz) [www.severnimorava.travel](http://www.severnimorava.travel)

# Evropské fondy – praxe Ústecký kraj

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



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



25/11/2023

Více: <https://www.citychangers.eu/projekty-detail/93/ustecky-kraj--plany-na-vystavbu-cyklostezek>



# Evropské fondy

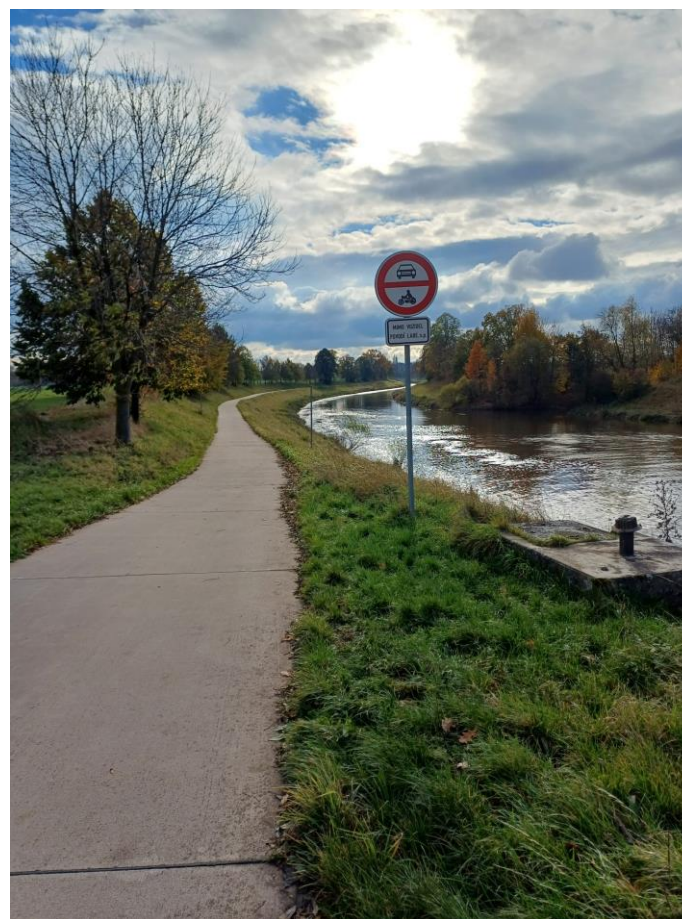
ŘO IROP dne 21. 9. 2023 vydal změny textu 35. / 36. výzvy IROP - Infrastruktura pro cyklistickou dopravu - SC 6.1 (MRR / PR). Předmětem změn je posun data ukončení příjmu žádostí o podporu - v 35. výzvě pro méně rozvinuté regiony na 26. 1. 2024, v 36. výzvě pro přechodové regiony na 29. 3. 2024.

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

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

# Evropské fondy

Bylo ale podáno několik dalších doporučení na změnu Specifických pravidel pro žadatele a příjemce. Ty ale nebyly akceptovány. Mohou se dát jako podnět k projednání na úrovni Pracovního týmu v případě, že po ukončení příjmu žádostí o podporu do výzev č. 35/36 zbyde v aktivitě "Cyklodoprava" alokace k vyhlášení nové výzvy/výzev. **Vše se týká B11 – Co je to značka?**



# Evropské fondy

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

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

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

Úprava textu:

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

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

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.



# Evropské fondy

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

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

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

Úprava textu:

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

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

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

**Odůvodnění:**

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

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

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

D.10 Obnova území – infrastruktura

D.10.1 Typy podporovaných projektů a aktivit

Aktivita 1. Výstavba a modernizace komunikací pro cyklisty

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

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

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

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

Výše uvedené výjimky nikdy nesmí být převažující částí projektu.

# Evropské fondy

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

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

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

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

## Odůvodnění:

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

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

# Evropské fondy

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

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

## **Odůvodnění:**

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





# Evropské fondy

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

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

## **Vysvětlení:**

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

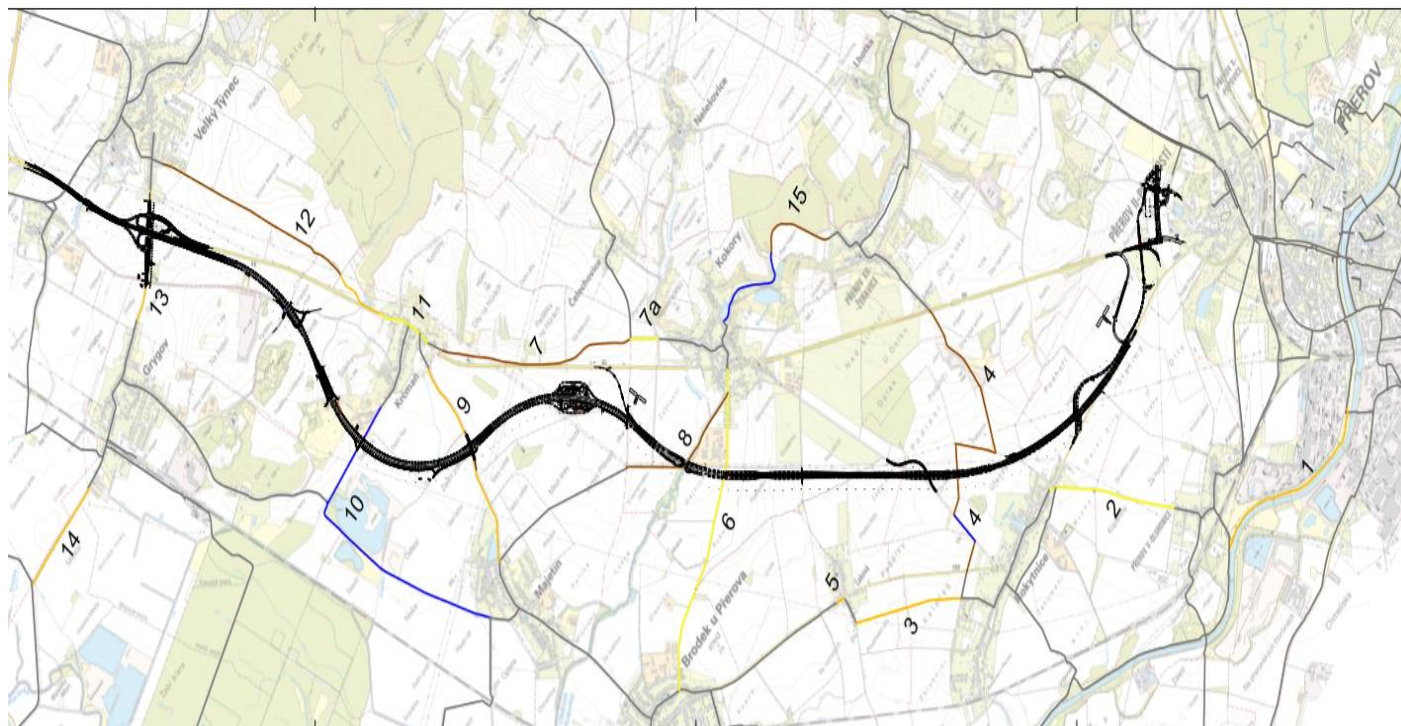
# Součinnost při výstavbě a rekonstrukci

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

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

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

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



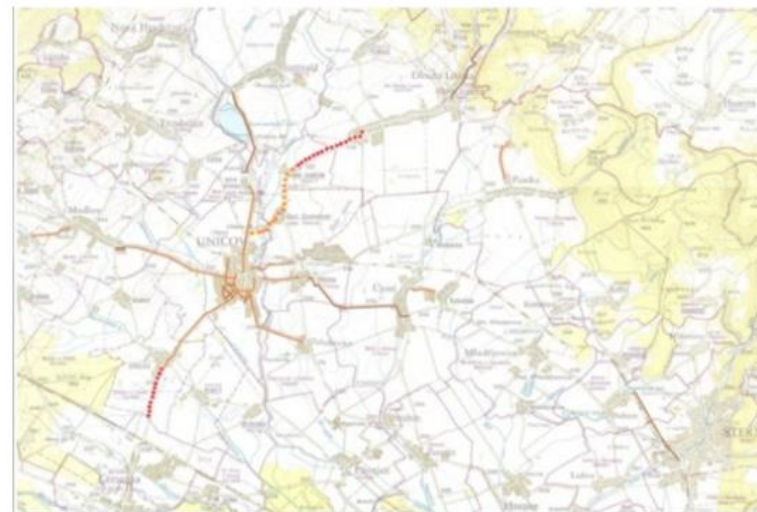


# Součinnost při výstavbě a rekonstrukci

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

Koordinace je o domluvě partnerů podpořit cyklistiku:

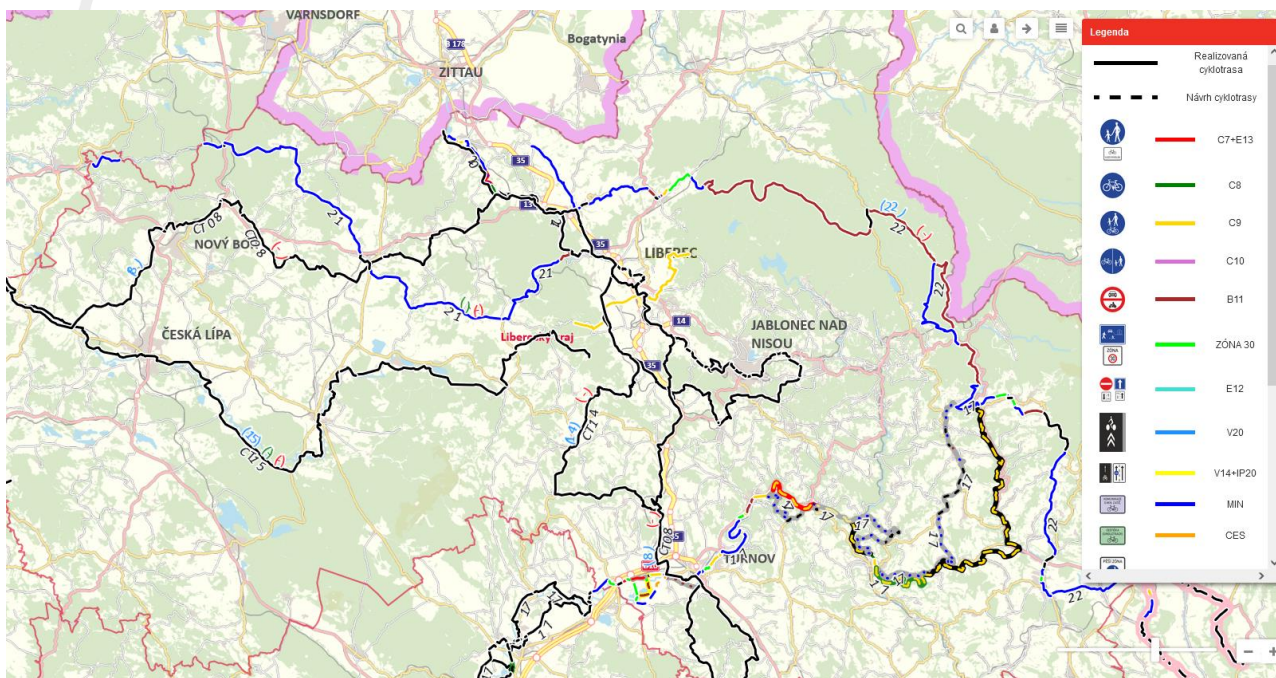
Obce, kraj, SFDI, EU a SŽDC budují síť cyklostezek



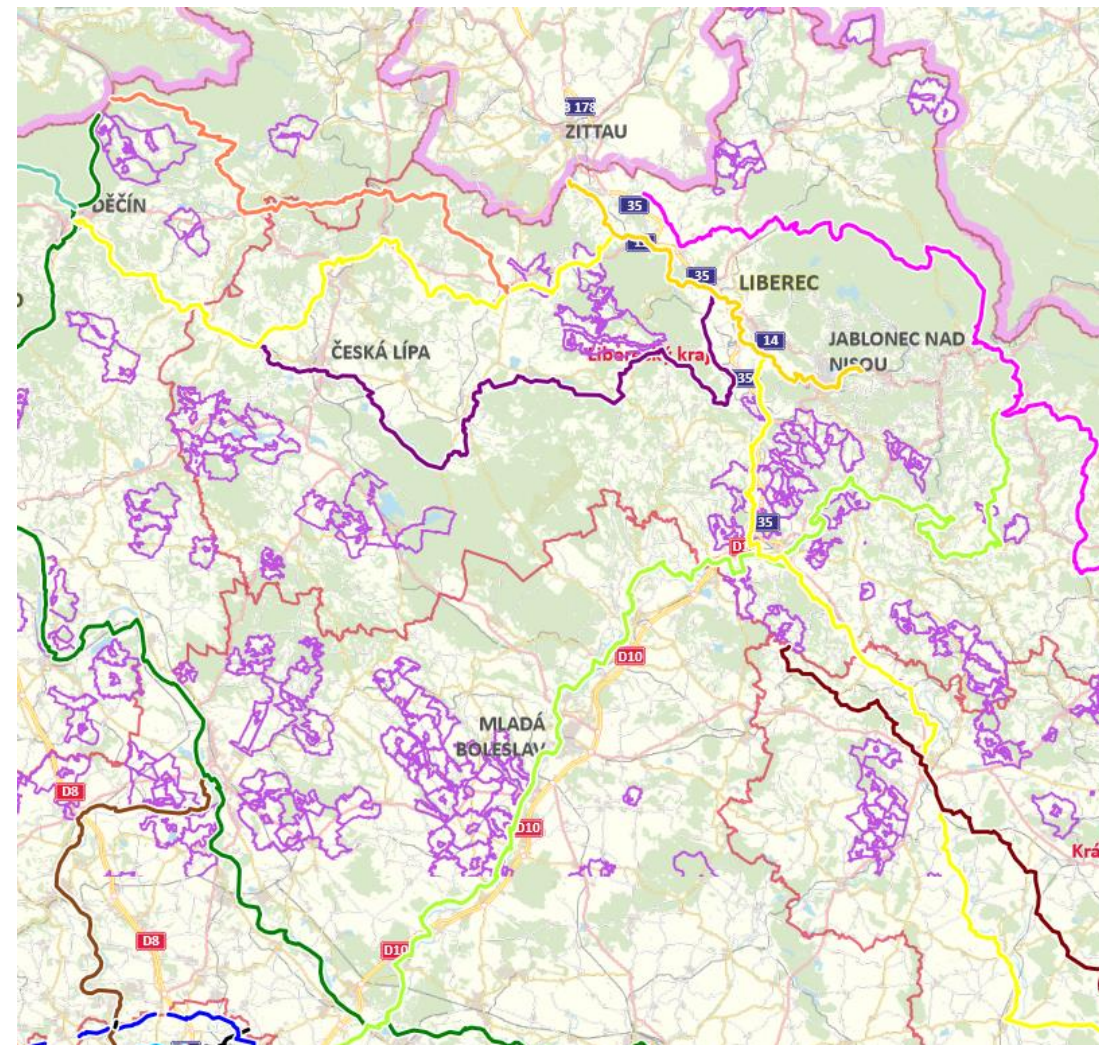
<https://www.stavbycyklo.cz/sprava-zeleznic>



# Komplexní pozemkové úpravy



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





# Využití lesních cest po dohodě s Lesy ČR



# Spolupráce s Povodími






# **Kontakt**

 **Ing. Jaroslav Martinek**

Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. , jednatel

 [www.dobramesta.cz](http://www.dobramesta.cz)

 [jarda@dobramesta.cz](mailto:jarda@dobramesta.cz)

 602 503 6117



 **Děkuji za pozornost!**

