



www.silnicnikonference.eu

29. ROČNÍK SILNIČNÍ KONFERENCE

Kongresové centrum Praha, 4.-5. října 2022

**Bezpečnost cyklistické dopravy v
evropském kontextu a představení
CykloVize 2030, výstupy projektu SABRINA**

Ing. Jaroslav Martinek, Partnerství pro městskou mobilitu, z.s.

POŘÁDÁ



VE SPOLUPRÁCI



SABRINA – bezpečnost cyklistické dopravy

SABRINA – Safer Bicycle Routes in Danube Area

www.interreg-danube.eu/SABRINA



@SABRINAproject



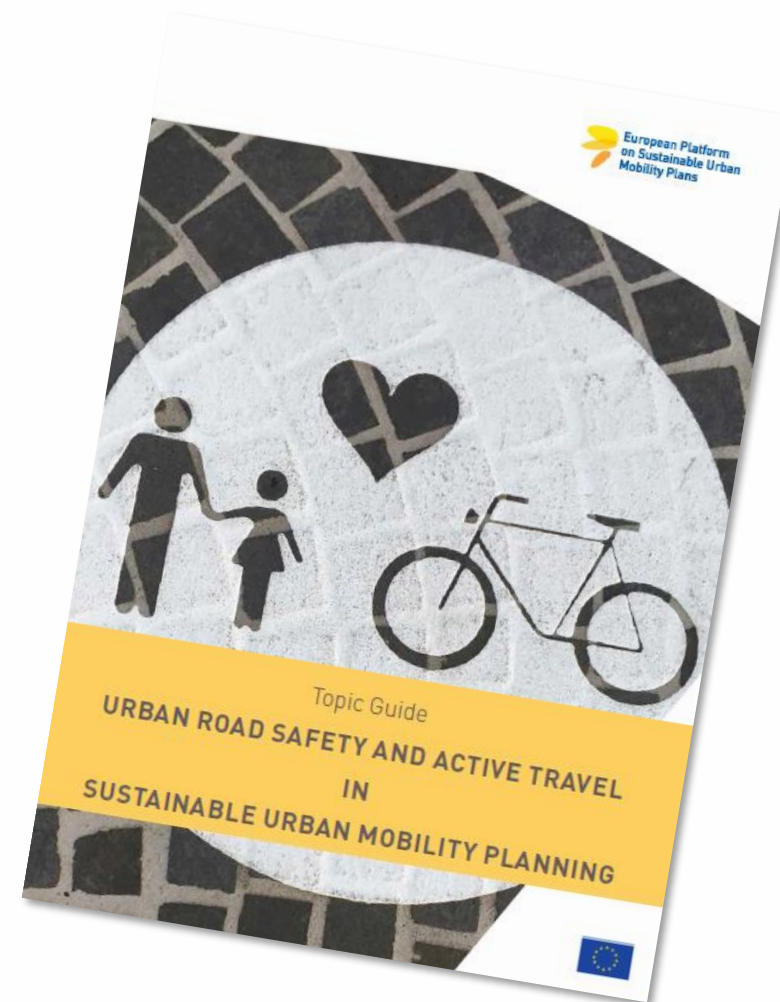
@SABRINA_project

SABRINA: No fears about safety on two wheels.



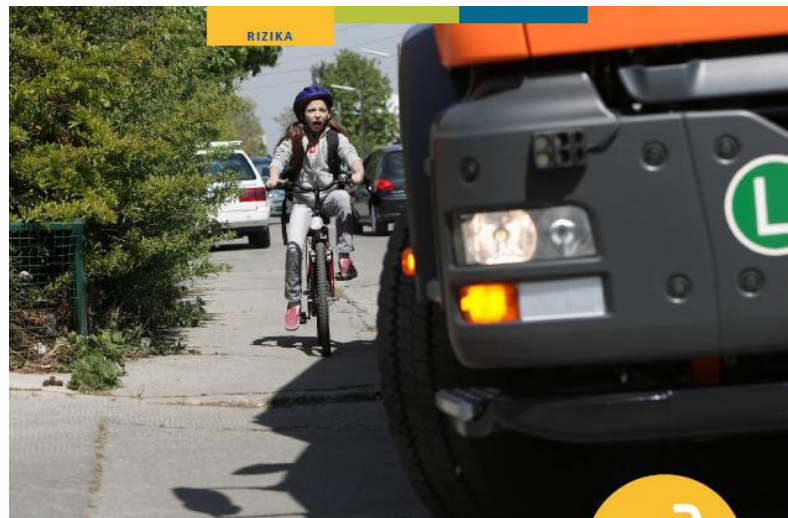
SABRINA – bezpečnost cyklistické dopravy

Širší kontext



SABRINA – bezpečnost cyklistické dopravy

Problémové situace, rizika



RIZIKA

Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Křižovatky a přechody: mrtvý úhel

Základní informace

Problémy související s mrtvým úhlem vozidla představují pro cyklisty značné riziko a mohou vést k nehodám zejména na křižovatkách. Typické jsou situace, kdy cyklista jede rovně a má přednost v jízdě, ale řidič automobilu, který odbočuje vpravo, ho kvůli pozici v mrtvém úhlu nevidí, tj. řidič nevidí cyklistu ani v zrcátku, ani přes okno auta. Tento fenomén se týká především světelných křižovatek v intravilánu, kde na silnicích s cyklopruhem nebo cyklostezkami mají zelenou cyklisté společně s motorovou dopravou. Zvlášť problematická je tato situace v případě velkých nákladních vozidel, kde srážka s cyklistou vždy způsobí vážné zranění, či dokonce smrt cyklisty. Jak naznačují studie, příčinou velkého počtu dopravních nehod především mezi cyklistou a nákladním autem je právě problém mrtvého úhlu.



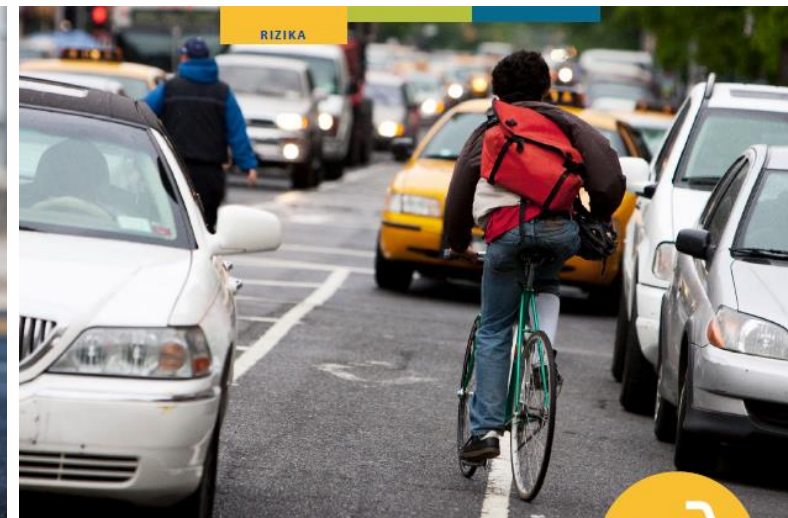
RIZIKA

Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Křižovatky a přejezdy: problémy při odbočení vlevo

Základní informace

Odbočování vlevo často pro cyklisty představuje náročnou až nebezpečnou situaci, protože se musí propojit s motorovou dopravou jedoucí zezadu a hledat vhodnou mezeru mezi protijedoucími vozidly. Tato situace může vyústit ve srážku cyklisty s motorovým vozidlem. Čím hustší je provoz a čím vyšší je rychlost motorové dopravy, tím větší riziko pro cyklistu. Nepříjemné jsou i velké a složité křižovatky, které cyklistovi odbočení znesnadňují a nutí ho k riskantním manévřům, například odbočení v okamžiku, kdy mezera není dostatečná. Studie naznačují, že tato problematická situace má podíl na alespoň malém počtu smrtelných nehod cyklistů.



RIZIKA

Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Úzká infrastruktura

Přehled

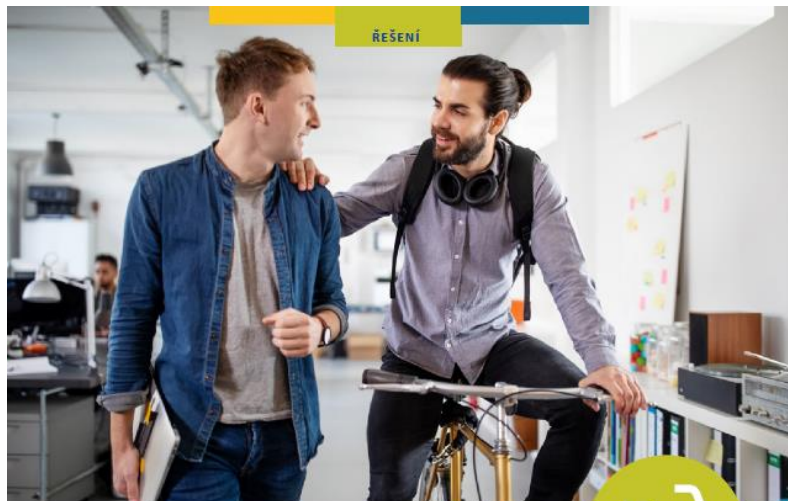
Příliš úzká infrastruktura a nedostatek prostoru mezi ní a auty parkujícími podél obrubníků představují bezpečnostní riziko pro cyklisty, protože bývají příčinou kolze cyklisty s otevřenými dveřmi aut. Navíc jsou cyklisté vystaveni riziku srážky s protijedoucími cyklisty a jinými vozidly, pokud se například pokusí otevřeným dveřím auta vyhnout a ocitnou se v cestě protijedoucí motorové dopravě, nebo když řidič vozidla předjíždí cyklistu v nedostatečně vzdálenosti od cyklisty. Tyto problémy se objevují především v intravilánech nebo na mostech a v podjezdech, kde je obvykle pro realizaci cyklistické infrastruktury k dispozici jen omezený prostor. Dopravní nehody cyklistů, způsobené příliš úzkou infrastrukturou nebo srážkou s otevřenými dveřmi auta, jsou zejména v intravilánech běžným jevem.



SABRINA – bezpečnost cyklistické dopravy



Možná řešení



ŘEŠENÍ



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Cyklostrategie

Základní informace

Účelem cyklistických strategií je podpora cyklistiky v daném regionu/státě. Pokud taková strategie bude začleněna do politiky, přispěje k udržitelnému životu, lepší ochraně životního prostředí, vyšší kvalitě zdraví i větší bezpečnosti, širší sociální inkluzi a větší ekonomické prosperitě, tedy celkově vyšší kvalitě života. V odstavcích níže jsou uvedeny příklady strategií pro celosvětovou, evropskou a národní úroveň.

Účelem cyklistických strategií je podpora cyklistiky v daném regionu/státě. Pokud taková strategie bude začleněna do politiky, přispěje k udržitelnému životu, lepší ochraně životního prostředí, vyšší kvalitě zdraví i větší bezpečnosti, širší sociální inkluzi a větší ekonomické prosperitě, tedy celkově vyšší kvalitě života. V odstavcích níže jsou uvedeny příklady strategií pro celosvětovou, evropskou a národní úroveň.

Strategické dokumenty jsou zásadní pro další rozvoj interních i externích politik EU. Proto je nanejvýš důležité zdůrazňovat mezinárodně přínosy udržitelné mobility a cyklistické dopravy pro dosažení cílů stanovených ve výše uvedených strategických dokumentech. Dobrým příkladem evropské strategie je Cyklostrategie EU (4), která slouží jako hlavní dokument, poskytující doporučení pro všechny úrovně správy. Doporučení v tomto dokumentu obsažená se vyznačují velkým potenciálem, pokud jde o zlepšování stavu cyklistiky v zemích EU, a jejich úspěšná realizace by výrazně podpořila motivaci většího počtu lidí k jízdě na kole.



ŘEŠENÍ



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Principy plánování

Základní informace

Cyklistická infrastruktura by ideálně měla být plánována v souladu s regionálními i místními dopravními plány a s pokyny pro bezpečnost dopravy. Součástí každého plánu by měly být jasné definované cíle a časový a finanční plán. Obecně platí, že je vhodné žádat o externí finance z regionálních, národních i evropských fondů, které jsou pro daný účel k dispozici. Regionální dopravní generely obvykle zahrnují jak silniční síť, tak plány pro cyklistické síť, a pokud ne, takhle je ideální výchozí bod, jak začít cyklistickou síť začleňovat do budoucích plánovacích dokumentů. Principy pro silniční síť jsou obvykle součástí plánů místní úrovně a obecně se týkají klasifikace a konstrukce dopravních komunikací a funkce ulic. Cyklistická infrastruktura vyžadující plánování zahrnuje například cyklostezky, cyklopruhy, řešení křižovatek, dopravní zóny a komunikace se smíšeným provozem, kde právě cyklistům je věnována zvýšená pozornost (sálené zóny, zóny se tráfováním, dopravně zklidněné zóny 30 km/h), značení, parkování pro jízdu kola a další.



ŘEŠENÍ



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

ŘEŠENÍ Jednotlivé typy infrastruktury: smíšený provoz s motorovou dopravou a/nebo s chodci

Základní informace

Smíšený provoz cyklistů a motorových vozidel lze doporučit pouze pro komunikace s nízkou intenzitou a rychlostí dopravy. Piktogramy označující přítomnost cyklistů na komunikaci jsou velmi užitečné, cyklistům pomohou zvolit si bezpečnou trajektorii a řidiče upozorní na sálený prostor s cyklisty. Lze tak zabránit kolizím cyklistů s otevřenými dveřmi automobilů, ale i nebezpečným manévřům aut při předjíždění cyklistů. Platí také, že sálený prostor cyklistů a chodců je vhodný pouze na komunikacích, na kterých se pohybuje menší počet obou těchto skupin účastníků dopravy, a zároveň není možné či vhodné vybudovat oddělenou infrastrukturu nebo umožnit cyklistům jízdu ve smíšeném provozu na vozovce.

SABRINA – bezpečnost cyklistické dopravy

Pozitivní účinky

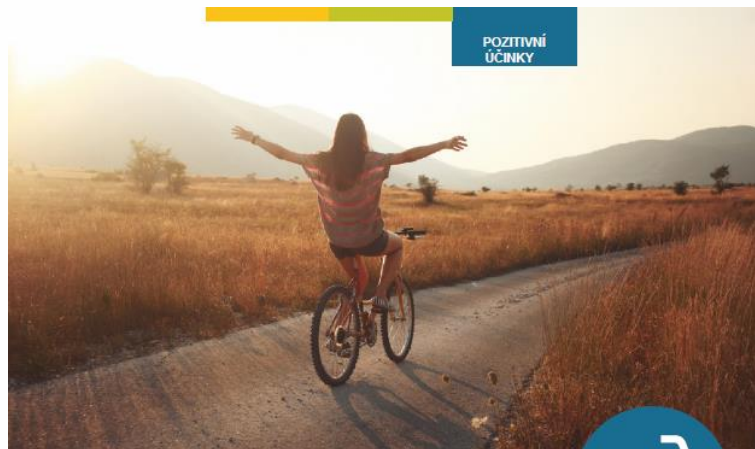


Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Kulturní diverzita

Základní informace

Jízda na kole je společenská aktivita. Propojuje jak lidi, tak sousední části měst a obcí, a usnadňuje vzájemnou interakci. Na kole se mohou dít dohromady lidé z různých společenských vrstev, s různým zázemím, a díky tomu dochází k posílení soudržnosti celé společnosti (1). „Cyklisté neustále (ne)vědomě komunikují s jinými lidmi, především za účelem předcházení dopravním nehodám a usměrnění dopravního toku. Takto jsou v interakci s řadou jiných účastníků dopravního provozu i s předměty ve fyzickém prostoru. Vzhledem k infrastruktuře, dopravním předpisům a kulturnímu přijetí mají cyklisté rovněž vysokou míru svobody pohybu po svém okolí a v interakci s ním.“ (2).



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Psychické zdraví

Základní informace

Definice duševního zdraví, stanovená Světovou zdravotnickou organizací, kladě důraz na pozitivní rozměr: „Duševní zdraví je stav duševní pohody, v němž si je jedinec vědom vlastních schopností, je schopen zvládat běžné životní stresy, může produktivně pracovat a přispívat vlastnímu společenství“ (1). Série zpráv Stručný pohled na zdraví obyvatel Evropy (Health at Glance: Europe), vydaná v roce 2020, zdůrazňuje skutečnost, že duševní zdraví je podmínkou pro naši schopnost vést zdravý a produktivní život. Každý problém v oblasti duševního zdraví má značný dopad na každodenní život člověka, zhoršuje výsledky v oblasti vzdělávání, zvyšuje riziko nezaměstnanosti a má podíl i na horším fyzickém zdraví jedince. Nová výzva pro duševní zdraví společnosti se objevila s pandemií nemoci Covid-19, která se rovněž negativně podepsala na psychické pohodě především mladých lidí a lidí s nižším socioekonomickým statusem (2).

Podle Institutu pro měření a hodnocení zdraví se v roce 2016 ve 28 zemích EU víc než jeden člověk ze šesti (17,3 % obyvatel) musel potýkat s určitým psychickým problémem, jako jsou deprese, úzkostné poruchy nebo alkoholová či drogová závislost. Kromě negativního dopadu na životní pohodu lidí jsou zde i náklady spojené se špatným psychickým zdravím obyvatel, odhadované na více než 600 miliard euro nebo 4 % HDP 28 zemí EU. (1) Bez účinné péče a podpory mohou mít psychické problémy zničující dopad na lidské životy a výrazně zvyšovat riziko sebevraždy. V roce 2017 ve 27 zemích EU došlo k 11 úmrtím v důsledku sebevraždy na 100 tisíc obyvatel (2).

Jednou z účinných metod, které pomáhají lépe zvládat nejužší psychické problémy, je fyzická aktivita, která dává životu strukturovanost, účel, energii a motivaci. (3) Cenově dostupnou a bezpečnou fyzickou aktivitou je i jízda na kole.



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Fyzické zdraví

Základní informace

Podle Světové zdravotnické organizace (WHO) lze fyzickou aktivitou nazvat „jakýkoliv pohyb těla, který vyvolává kosterní svalstvo a k němuž je zapotřebí vydávat energii“. (1) Podle údajů WHO jeden ze čtyř dospělých nemá dostatek pohybu. V celosvětovém měřítku jsou ženy méně aktivní než muži (23 % vs. 32 %), obyvatelé zemí s vyššími příjmy jsou méně aktivní (63 % aktivní populace) než obyvatelé zemí se středně vysokými (74 %) a nízkými příjmy (84 %). Intenzivnější fyzická aktivita by celosvětově zabránila až pěti milionům případů předčasných úmrtí. (2) Skutečnost, že celá společnost včetně dětí a mladých lidí žije stále sedavějším způsobem života, je znepokojivá. Jak ukazují údaje EU z roku 2018, jen jedno ze čtyř jedenáctiletých a jedno ze sedmi patnáctiletých dětí udává, že denně alespoň hodinu provádí nějakou středně intenzivní až intenzivní fyzickou aktivitu (aktivita, která zvyšuje srdeční tep) – tedy dokáže splnit limit stanovený WHO. Ve všech státech EU jsou dívky méně aktivní než chlapci. Kromě toho ve všech státech EU platí, a to u obou pohlaví, že mezi 11. a 15. rokem míra fyzické aktivity výrazně klesá. (3).

Jízda na kole je vedle chůze nejčastěji zmiňovaným příkladem skvělé a zcela běžné fyzické aktivity, která se vyznačuje několika přínosy pro zdraví a celkovou zdravotní kondici. Jízda na kole je aerobní pohyb, který má velmi malý dopad na životní prostředí a velmi snadno může být začleněn do běžného dne většiny lidí, ať už jako způsob dopravy, příležitostná aktivita nebo soutěžní sportovní aktivita. Navíc je velmi snadné s touto populární aktivitou začít, a to pro člověka v jakékoliv fyzické kondici. (4) Problémem však je, že pro značnou část populace není snadno dostupný takový prostor, kde by bylo možné cyklistiku provozovat bezpečně nebo jako součást jiných pohybových aktivit (2).

SABRINA – bezpečnost cyklistické dopravy

Pozitivní účinky



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Energie a zdroje

Základní informace

Jízda na kole je levným způsobem, jak se někam dopravit. Roční náklady na osobu se pohybují mezi 175 a 300 euro. Pro srovnání: roční náklady, které jsou zahrnuty v používání vlastního auta, se podle počtu najetých kilometrů pohybují od 2500 do 8500 euro. I z hlediska dopadu na společnost vychází lépe kilometr na jízdním kole ve srovnání s kilometrem ujetým autem nebo hromadnou dopravou v intravilánu: každý kilometr jízdy na kole znamená pro společnost přínos 0,68 euro, zatímco v případě auta činí náklady společnosti 0,38 euro a autobusu 0,29 euro. Roční náklady na infrastrukturu na osobokilometr činí 0,03 euro pro jízdu na kole, 0,10 euro pro jízdu autem, 0,14 euro pro autobus a 0,18 pro vlak. Kromě ekonomických benefitů jsou zde v případě cyklistiky i benefity ekologické, které se týkají především spotřeby energie a emisí skleníkových plynů. (1)



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Čas, prostor a hlučnost

Základní informace

Studie z Londýna, Montrealu, Kolumbie a USA dokazují, že lidé dojíždějící do práce na kole patří mezi ty, kdo jsou se svými cestami do práce nejspokojenější. To svědčí o značné kvalitě času stráveného jízdou na kole (1). Jízdní kolo je značně prostorově efektivní: během jedné hodiny může na 3,5 m širokém prostoru ve městě projet 7krát víc jízdních kol než aut. Prostor, který potřebuje jeden jediný automobil, pojme až 15 jízdních kol (1). Efektivnější užívání veřejného prostoru umožňuje na stejné infrastruktuře přemístit větší počet lidí (stejný úsek na silnici může za stejnou dobu projet víc lidí na kole než v autech), a to bez škodlivých emisí a plynů.



Nejlepší praktické postupy v oblasti bezpečnosti cyklistů - informační list o zlepšení

Multimodalita

Základní informace

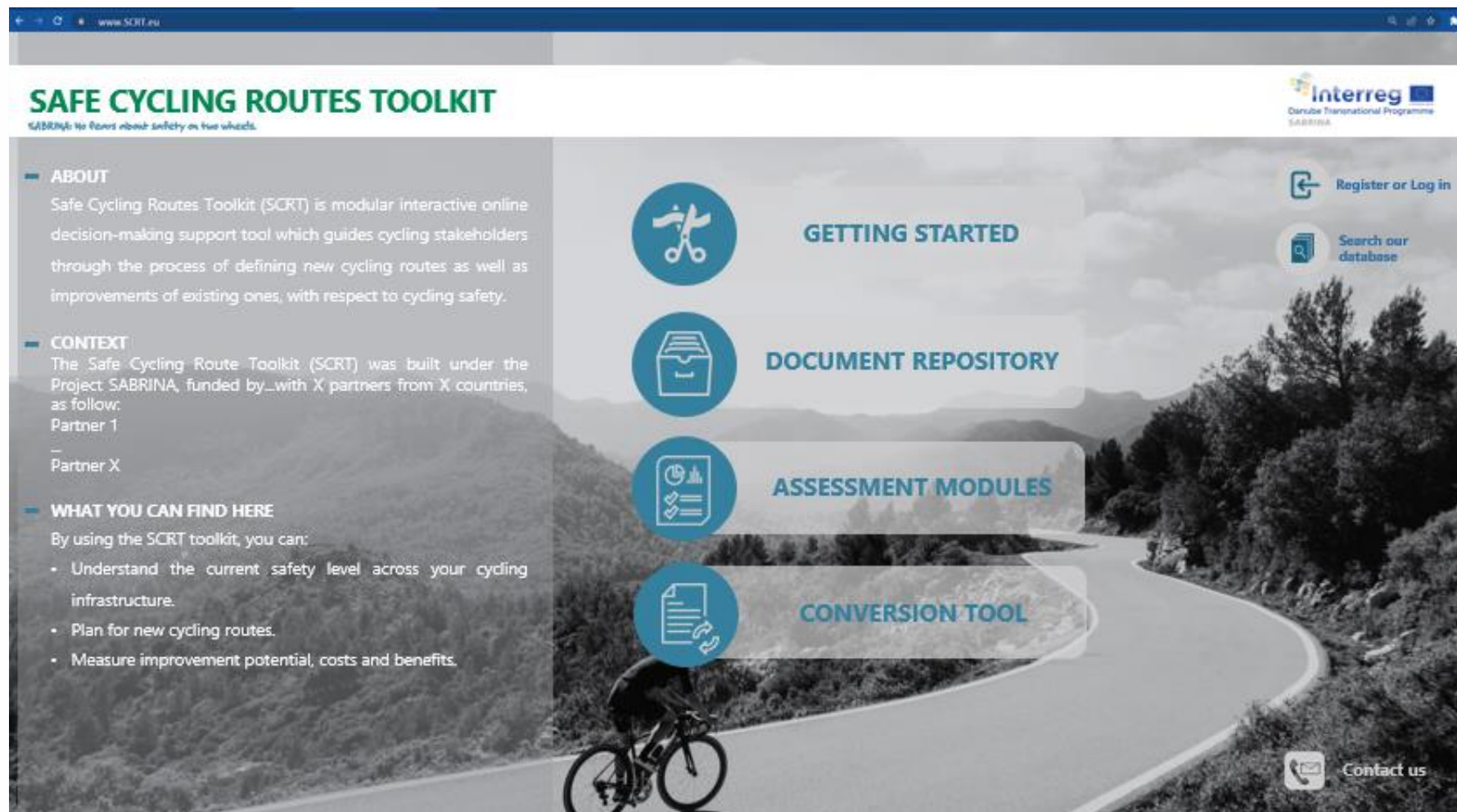
Multimodalita nebo multimodální doprava je kombinování několika různých způsobů dopravy během jedné cesty. Jde o důležitou součást životního stylu, který je méně závislý na osobní automobilové dopravě, a udržitelné mobility, v níž jízda na kole hraje významnou roli. Obyvatelé všech evropských států stále častěji hledají způsob, jak kombinovat jízdu na kole s cestováním vlakem, a to jak pro účely dopravy, tak pro volnočasové a turistické aktivity. (4) Všechny železniční společnosti v zemích EU jsou povinny ve všech nových i nově rekonstruovaných vlacích zajistit alespoň 4 místa pro přepravu jízdních kol.

Jak dokazuje výzkum z Holandska zaměřený na cyklistiku, která nahrazuje jízdu autem, jízda na kole je nedílnou součástí multimodálního chování. Tentýž výzkum také ukazuje, že cyklistika slouží několika účelům, které překonávají tradiční rozdělení na rekreační a užitkovou, a také našla své místo jak v menších městech, tak v hustě osídlených oblastech. (2) Podle jiného průzkumu, který byl proveden v Holandsku, je 83 % všech cest vlakem multimodálních, kdy 44 % osob dojíždějících vlakem absolvuje cestu z domu na vlak na jízdním kole. Kromě toho bylo zjištěno, že lidé využívající k cestování častěji kombinaci vlak – jízdní kolo, jezdí mnohem méně autem. Lidé, kteří na jednu cestu používají jízdní kolo a vlak, jezdí většinou na vlastním kole, které nechají v parkovacím zařízení pro cyklisty na vlakovém nádraží, nebo využijí sdílené jízdní kolo ze systému dostupného na vlakovém nádraží, případně skládací jízdní kolo, které přepravují s sebou ve vlaku. Pro ty, kdo jezdí vlakem a k vlaku na kole, je zcela zásadní mít k dispozici kvalitní zařízení pro parkování kol, stejně jako trasy pro chodce a cyklisty, které jsou součástí celé trasy. (1, 5)



SABRINA – bezpečnost cyklistické dopravy

Plánovací nástroj



CykloVize 2030

1) Vládní koncepce

- ❑ Vládní Koncepce městské a aktivní mobility pro léta 2021-2030
- ❑ <https://www.akademiamobility.cz/koncepce>

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.

1) Vládní koncepce

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

- Dne 25. 6. 2021 v Olomouckém kraji byla ustanovena komise pro cyklistiku při Asociaci Krajů České republiky s pracovním názvem CYKLOVIZE 2030, která se skládá ze zástupců jednotlivých krajů.
- Další pracovní porada se uskutečnila ve dnech 11. – 13. 10. 2021 v Plzeňském kraji
- Další pracovní porada se uskutečnila on-line dne 1. 12. 2021
- Další pracovní porada se uskutečnila ve dnech 23. – 24. 6. 2022 v Hranicích na Moravě
- Konzultace problematiky s ministrem dopravy 4. 3. 2022
- Dne 1. 4. 2022 proběhla Dopravní komise Asociace krajů ČR, na které byly definovány problémy s výstavbou cyklostezek
- Dne 4. 10. 2002 se sešla komise při MD, ve které jsou zastoupeny kraje, MD, MMR, ŘSD, SŽ a dalších instituce podílejících se na vytváření dopravní sítě ČR.

1) Vládní koncepce

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

Důsledek: Účelem CYKLOVIZE 2030 je pracovat na vytvoření ucelené páteřní sítě komunikací určených pro aktivní mobilitu, která bude zaměřena na uspokojování dopravních potřeb území jimiž je trasována a stane se plnohodnotnou součástí dopravní sítě České republiky.

- **takto definovaná páteřní síť komunikací určených pro aktivní mobilitu bude zahrnuta do územních plánovacích podkladů na národní a krajské úrovni. Stane se součástí politiky územního rozvoje a zásad územního rozvoje**

- **stane se podkladem pro stanovení pravidel čerpání vytvořených finančních nástrojů k její realizaci**

- **bude plnohodnotnou součástí dopravní sítě České republiky**

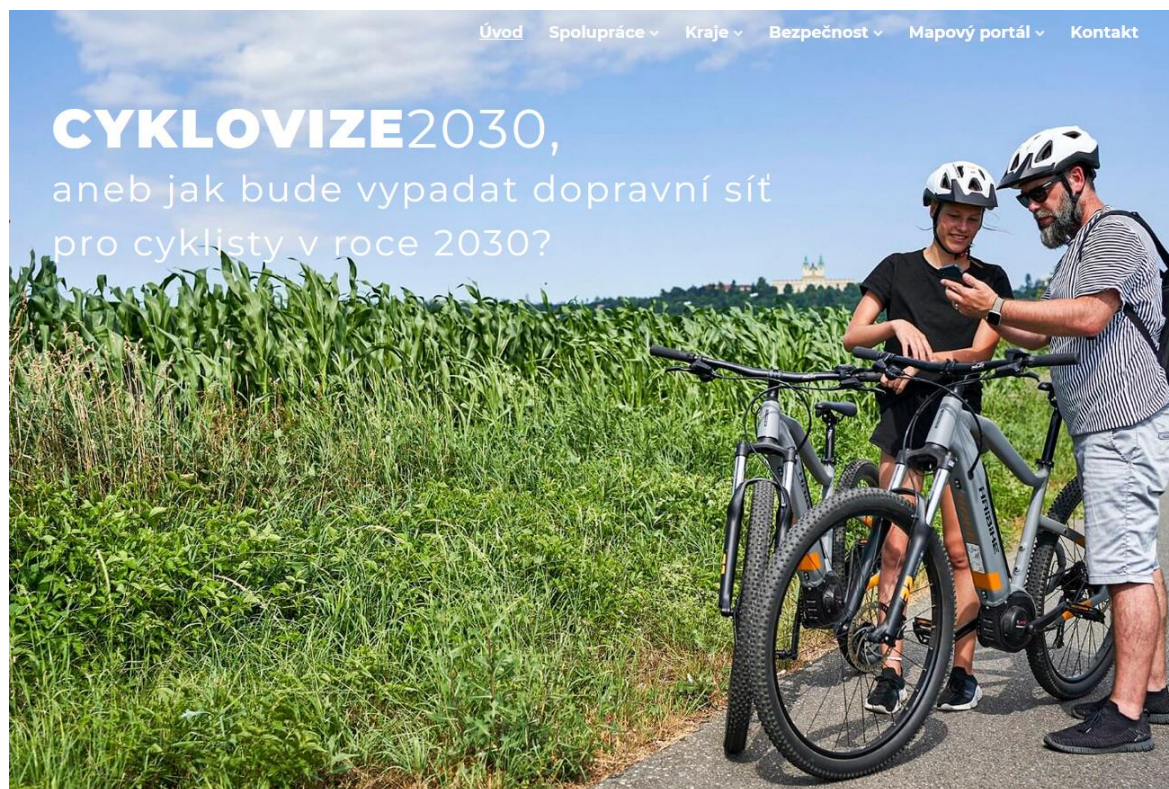
2) Cyklovize2030



Měníme města.
Jsme CITYChangers

Vize: vybudovat bezpečnou dopravní síť pro cyklisty

Vize je prezentována pomocí webového a mapového portálu
<http://stavbycyklo.cz/>



2) Cyklovize2030



Měníme města.
Jsme CITYChangers

Spolupracující organizace

Cyklostezky jsou pozemními komunikacemi 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 pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Tento cíl se dá naplnit jen prostřednictvím spolupráce více organizací.

Principy financování	>	Řešení problémů	>	SFDI	>
MMR - IROP2	>	Role krajů	>	Správci komunikací	>
Správa železnic	>	Státní pozemkový úřad	>	Povodí	>
Vyvlastnění stezek	>	VRT	>	Terminály	>

<https://www.stavbycyklo.cz/spoluprace>

2) Cyklovize2030



Měníme města.
Jsme CITYChangers

Bezpečnost

Cyklisté jsou nejvíce zranitelní účastníci provozu. Stejně jako pěší nejsou chráněni konstrukcí dopravního prostředku a deformační zónou. Na rozdíl od pěších se však cyklisté pohybují vyšší rychlostí a jsou více v kontaktu s motorovou dopravou. Zaručit bezpečnost cyklistů je proto možné především návrhem bezpečných komunikací, po kterých se cyklisté pohybují. S ohledem na zahraniční výzkumy a statistiky je možno najít přímo úměrný vztah mezi podílem cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce a bezpečností dopravy. Orientace měst na podporu cyklodopravy a nemotorové dopravy obecně je nástrojem prevence dopravních nehod. V rámci Cyklovize budou řešeny tři úrovně:

Koncepce



BESIP



Metoda CycleRAP

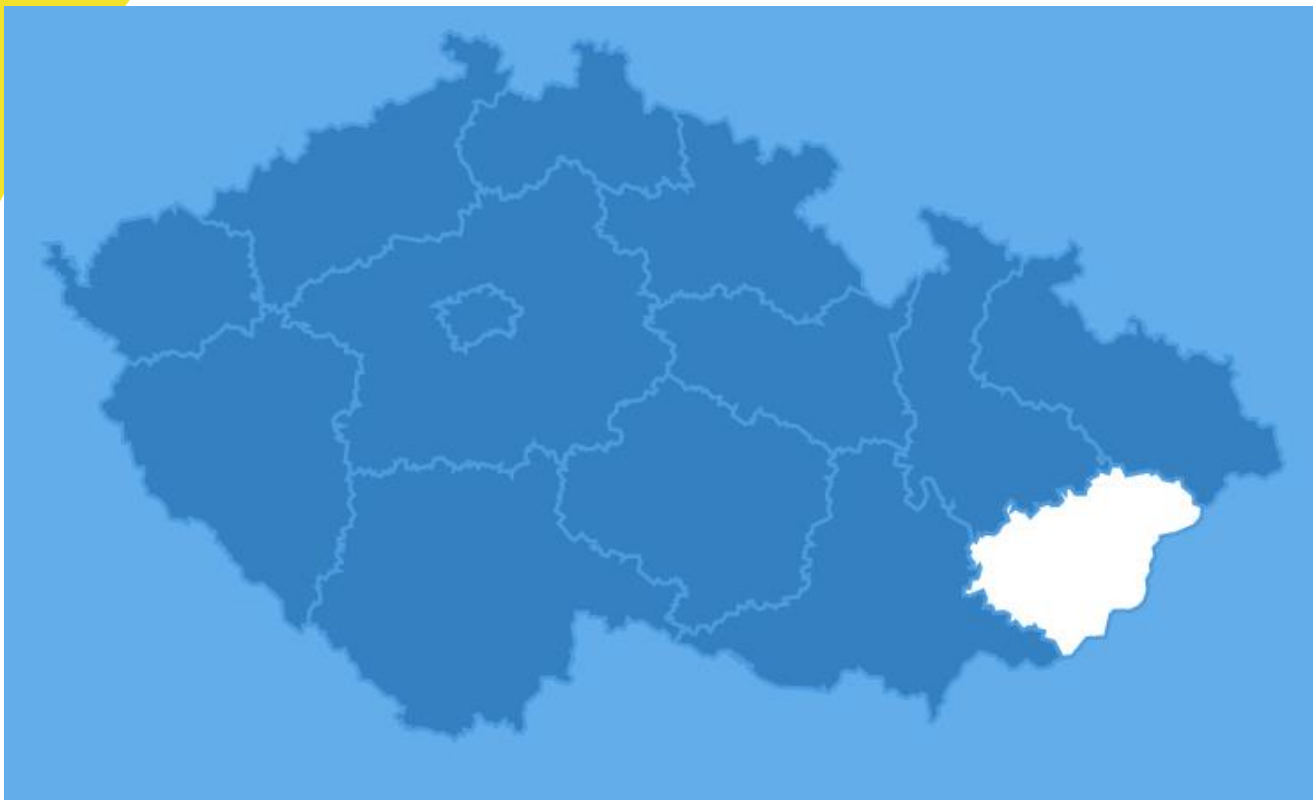


- Spolupráce při naplňování vládní **Koncepce** městské a aktivní mobility pro období 2021 - 2030.
- Spolupráce s **BESIP**,
- Monitoring cyklotras pomocí mezinárodního nástroje **CycleRAP**

<https://www.stavbycyklo.cz/bezpecnost>

2) Cyklovize2030

Každý kraj má svého cyklokoordinátora.



2) Cyklovize2030

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

Součástí je i mapový portál, kde si člověk může zapnout různé vrstvy.

Mapa dopravní sítě pro cyklisty

Úsilí pracovní skupiny CYKLOVIZE 2030 směřuje k vytvoření unikátní mapy dopravní sítě pro cyklisty, která rozlišuje jednotlivé úseky podle jejich současného a cílového stavu. Podklady pro mapu, a to včetně předpokládaných finančních nákladů na výstavbu cyklostezek, poskytují jednotlivé kraje. Mapa je k dispozici na samostatném mapovém portále - **[viz odkaz](#)**.

Mapový portál vznikl na základě údajů, které zaslaly kraje jednak v textové podobě (plány na výstavbu cyklostezek na dálkových trasách do roku 2024), jednak jako zakres páteřních tras v GIS podobě. Zde je problém v tom, že každý kraj má zcela jiné vstupní podklady, Vše se tedy ještě bude ladit. Ze zasláných podkladů byla tedy vytvořena první mapa páteřních cyklotras, která bude postupně aktualizována.

Je ale potřeba hned od začátku se vymezit od stávajícího myšlení, kdy automaticky dálkové trasy spojujeme s rekreační záležitostí.

Musíme je začít vnímat jako DOPRAVNÍ trasy neboli první jejich funkce je dopravní, a tomu odpovídající parametry. Jde hlavně o spojování sídel. Jde nám o celkovou dopravní síť pro cyklisty, která zahrnuje jak dálkové, tak regionální trasy. Tato síť není jen dostředná do velkých center, ale pokrývá i plošný rastr. Současně DOPRAVNÍ trasy hlídá niveletu tras.

Stále je potřeba se připomínat, že základem celé iniciativy je nalezení finančních prostředků na cyklistickou infrastrukturu. Pokud nebude, pak je vlastně jedno, zda cyklotrasa ponese číslo 8, nebo číslo 14. Bez bezpečných cyklistických komunikací bude pro cyklisty vždy nevhodná. Pro pochopení daného záměru je třeba si upřesnit terminologii.

Cyklotrasy jsou pak monitorovány pomocí sady indikátorů.



Terminologie



Atributy



<https://www.stavbycyklo.cz/mapovy-portal>

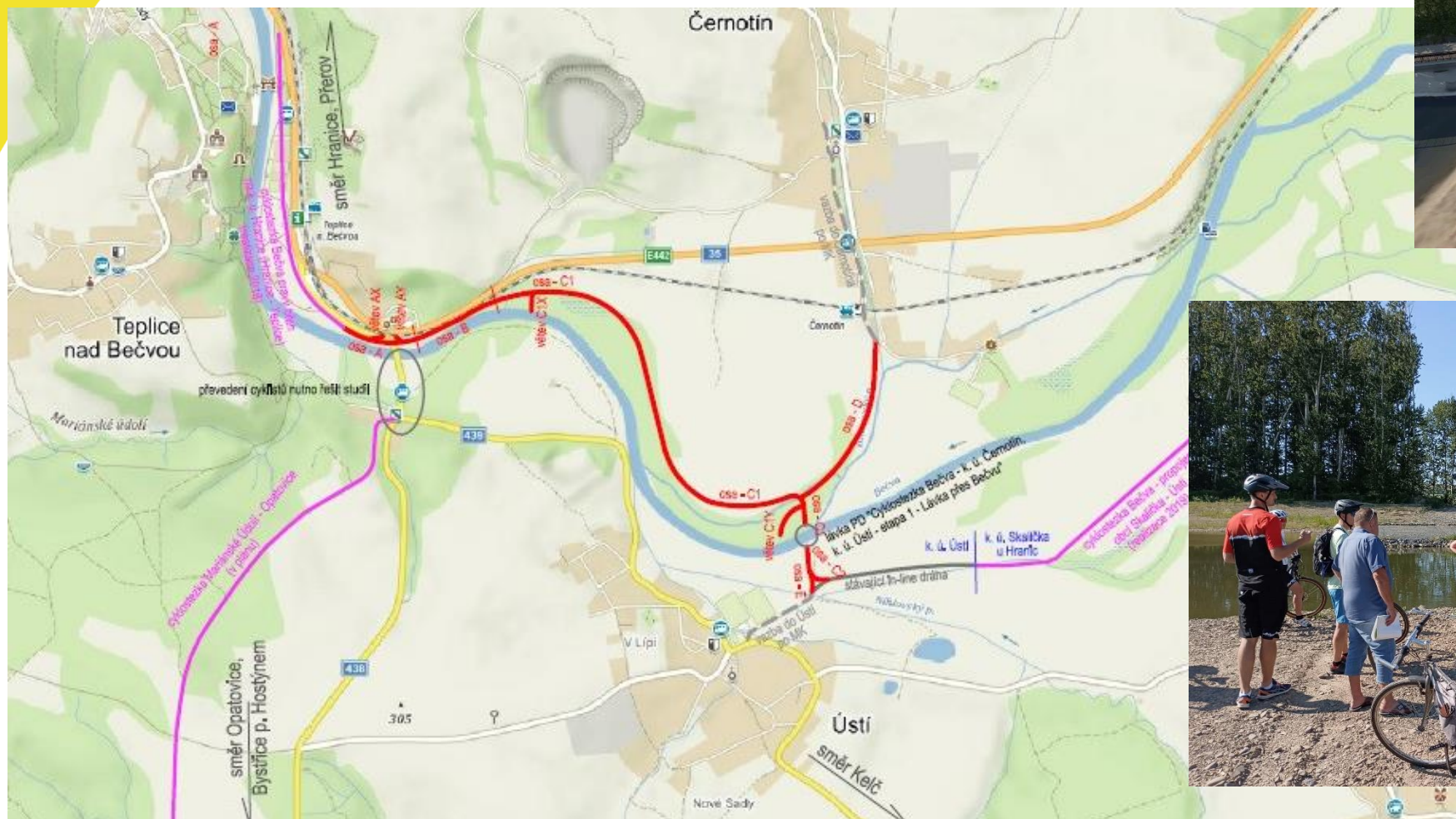
2) Cyklovize2030

Příklad Olomoucký kraj:

příklad výstavby nové cyklostezky u Hranic- detail

Poznámka: jedná se o místní, regionální, či dálkové spojení

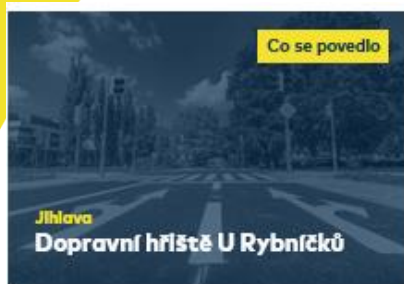
Měníme města.
Jsme **CITY**Changers



3) Projektování cyklostezek

Měníme města.
Jsme **CITY**Changers

- ❑ Řadu pozitivních příkladů najdete zde:
- ❑ <https://www.citychangers.eu/promeny?status=completed&city=&tag=23>

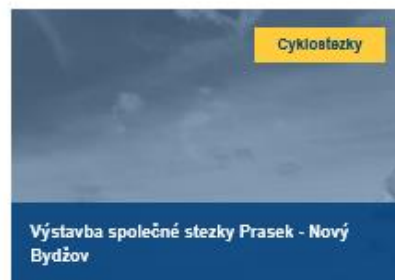


3) Projektování cyklostezek

Měníme města.
Jsme **CITY**Changers

❑ Řadu dalších pozitivních příkladů najdete zde:

❑ <https://www.ceskobezbarier.cz/projekty>



3) Projektování cyklostezek

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

- Pro vás jsme vybrali příběh cyklostezky Praha – Říčany, která byla prezentována na konferenci CityChangers 17. 5. 2022:
<https://konference2022.citychangers.eu/program>



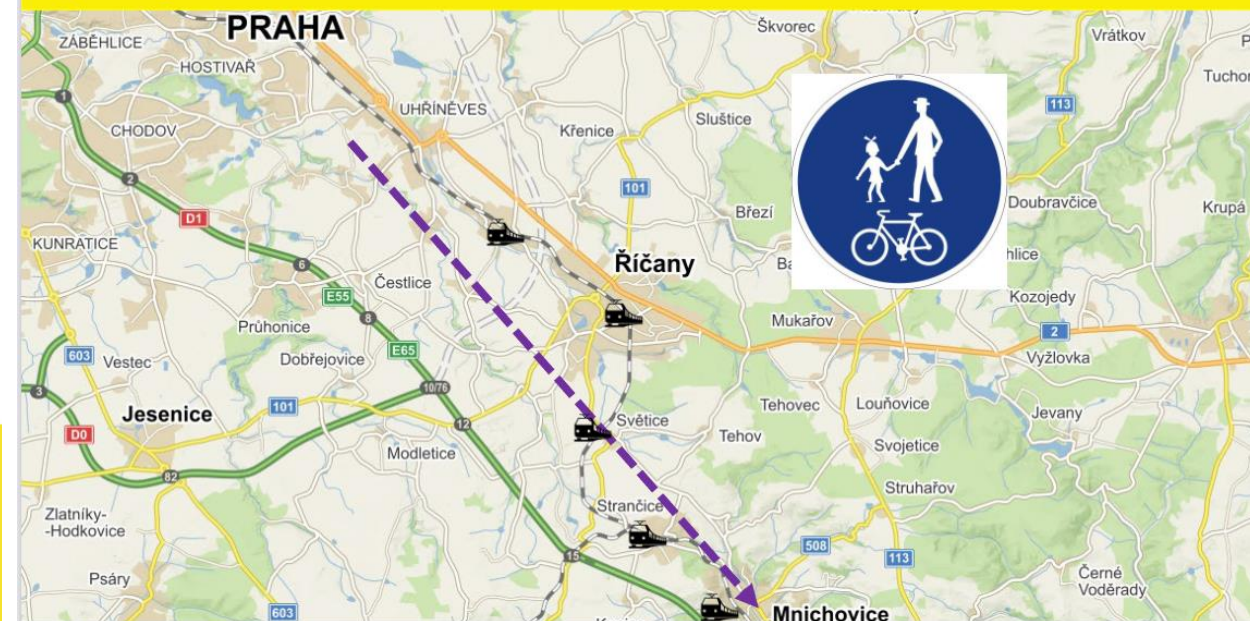
David Michalička
Starosta města Říčany



Měníme města.
Jsme **CITY***Changers*

1) Myšlenka

2014



3) Projektování cyklostezek

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

- ❑ Monitoring plánovaných cyklostezek. Je tam i vaše cyklostezka?
- ❑ <https://www.citychangers.eu/promeny?status=inprogress&city=&tag=23>



3) Projektování cyklostezek

Měníme města.
Jsme **CITY**Changers

Teorii najdete zde: <https://www.akademiemobility.cz/cyklisticka-doprava>



Cyklistická doprava

Kdo chce plánovat cyklistickou infrastrukturu, tak vychází z [TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty](#), či z [ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací](#) a příslušných vyhlášek a zákonů. Jenže i když je v Česku jedno právní prostředí, výklady jsou různé. Tento odkaz tak neřeší technické detaily, ale vede k podpoře opatření aktivní mobility. Není možné, aby subjektivní pohledy některých úředníků bránili naplňování cílů plánů udržitelné městské mobility. Tento odkaz tak chce vyvolat diskusi na téma, proč to někde jde a někde nejde.

Cílem této webové stránky je zdůrazňovat, že pokud mají plány udržitelné městské mobility (PUMM) podporovat [aktivní mobilitu](#), pak se tomu má přizpůsobit i dopravní infrastruktura a pohled na [bezpečnost a plynulost silničního provozu](#).

Náměty pro akční plán	>	Integrační opatření ve vozovce	>	Cyklostezky a podobné „cyklokomunikace“	>
Křižovatky a křížení	>	Extravilán: propojení města s okolními obcemi	>	Zklidňování dopravy	>
Jednosměrky	>	Bezbariérovost	>	Elektrokola	>
Parkování a odstavování kol	>	Bike sharing	>		

Ostrava: Spojení Poruby s centrem města je bezpečnější pro cyklisty



10. 08. 2022 | Městská třída 28. října – Opavská je jednou z nejvýznamnějších tepen v Ostravě, představuje přímé spojení z Moravské Ostravy do Poruby, je dlouhá 12 km. V jejím okolí žije 100 tisíc lidí, kteří na ni tráví čas a pohybují se po ní pěšky, autem, v MHD nebo na kolech. Aktuální opatření je jednou z dílčích etap projektu pro zkvaitnění městské třídy... [Číst dále](#)
Štítky: Cyklistická doprava

Šest evropských zemí vyzývá k vytvoření cyklistické strategie EU



20. 07. 2022 | U příležitosti Světového dne jízdního kola (3. 6. 2022) šest zemí EU pod vedením Belgie podepsalo „Evropskou cyklistickou deklaraci“, v níž vyzývá Evropskou komisi, aby vypracovala „řádný akční plán na úrovni EU“, kterým by náležitě podpořila rozvoj cyklistiky. Výzvu podepsalo Rakousko, Belgie, Dánsko, Irsko, Lucembursko a Nizozemí. Přidá se k výzvě i Česká republika? Oznámení... [Číst dále](#)
Štítky: Politika, Strategie, Regulace, Cyklistická doprava

Zahrada Park Krajina: Aktivní mobilita a Cena Vita Brandy



26. 06. 2022 | Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z. s. zveřejňuje se souhlasem článku Aktivní mobilita a Cena Vita Brandy od Ing. Martiny Havlové, Ph.D., autorizované krajinářské architektky České komory architektů. Článek vyšel v časopise Zahrada Park Krajina, vydávaného SZKT (Společnost pro zahradní a krajinářskou tvorbu). Více o Ceně Vita Brandy. Cílem bylo ocenit realizace... [Číst dále](#)
Štítky: Vzdělávací rozměr, Design ulice, Cyklistická doprava, Péče doprava, Kampaně

Udělejte Vaše cyklostezky atraktivnější!



20. 06. 2022 | Hustá síť cyklostezek přináší cyklistům jízdu městy, atraktivními místy a vede je skrze historické památky a podél přírodních útvarů světového formátu. Pro odpočinek, doplnění energie a refresh zájemců o cyklistiku vznikají podél stezek a tras odpočinková zařízení. Jedním z nich je moderně řešený a optimálně vybavený, energeticky soběstačný PIT STOP vyráběný... [Číst dále](#)
Štítky: Cyklistická doprava

3) Projektování cyklostezek

- ❑ 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, mlatový 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

3) Projektování cyklostezek

❑ Co byste měli vědět.

- **Stezka pro cyklisty s povoleným vstupem chodců**
 - Nejedná se o bezbariérovou trasu
 - Nesplnitelné požadavky Vyhl. 398/2009 Sb.
 - Nenavazuje chodník z intravilánu
 - Přesto lze chodce na stezce očekávat
- **Stezka pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů**
 - Stávající chodníky zejména na okrajích sídel
 - Malý počet chodců
 - Pro některé cyklisty bezpečnější pohyb v přidruženém prostoru
 - Možnost volby
 - První instalace ul. Fibichova v Olomouci směrem k ul. Ostravská

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*



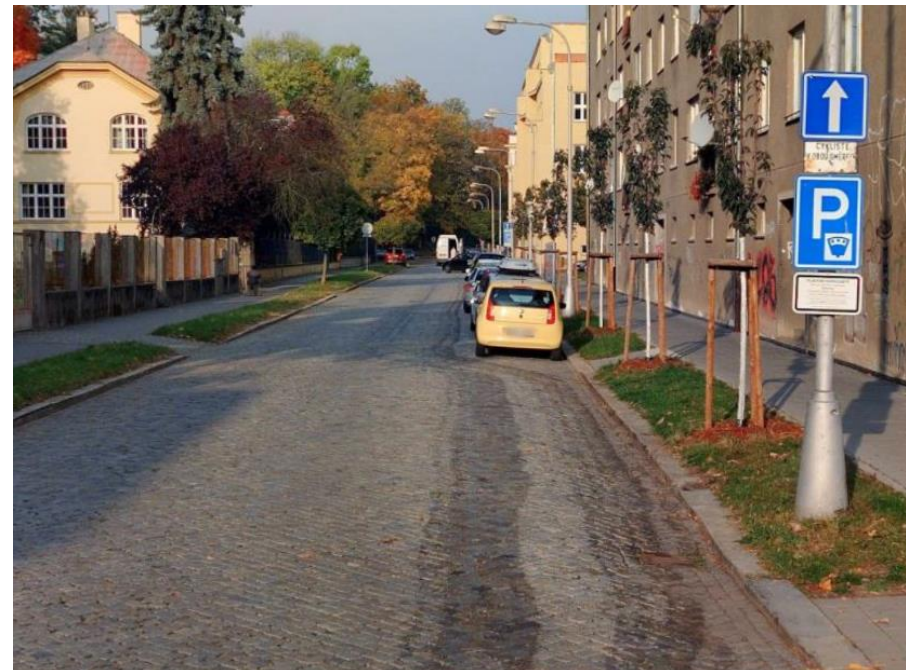
3) Projektování cyklostezek

Měníme města.
Jsme **CITY**Changers

❑ Co byste měli vědět.

Cykloobousměrky

- Současné znění TP 179 toto uspořádání připouští i za relativně úzkých parametrů
- Nejde o rizikové uspořádání, protože se zpravidla nachází v plošně zklidněných lokalitách
- Považovat za standardní uspořádání, které nebude povoleno jen ve specifických případech
- Bude preferováno řešení pouze svislým dopravním značením E12a,b

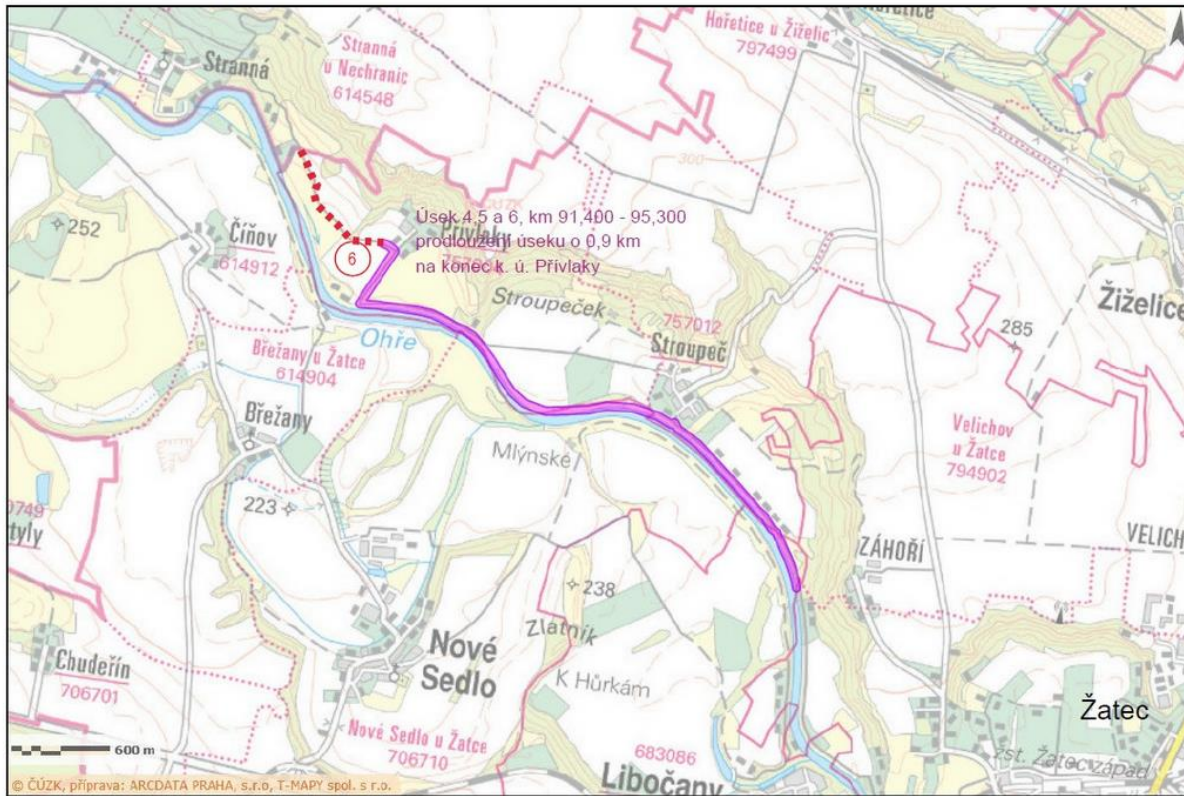


4) Financování cyklostezek

Měníme města.
Jsme **CITY**Changers

Pokud chcete něco udělat, musí na to mít projekt!

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



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

Cyklostezka Ohře: Dalovice – Šemnice, část I. Dalovice – Všebořovice

Stav realizace úseku trasy

Projekt ve stadiu aktualizace DSP a žádosti o SP snad do poloviny roku 2022.

Částka v korunách

40.000.000,- vč. DPH

Předpokládaný plán realizace

2023-2024

Předpokládaný zdroj financí

Evropské fondy - ITI Karlovarsko

Stávající stav povrchu z hlediska dopravní obslužnosti

Trasa dnes fyzicky neexistuje

Dopravní režim pro cyklistu v daném úseku

Společná stezka pro chodce a cyklisty

Odkaz na mapy:

<https://mapy.cz/s/cokanegule>

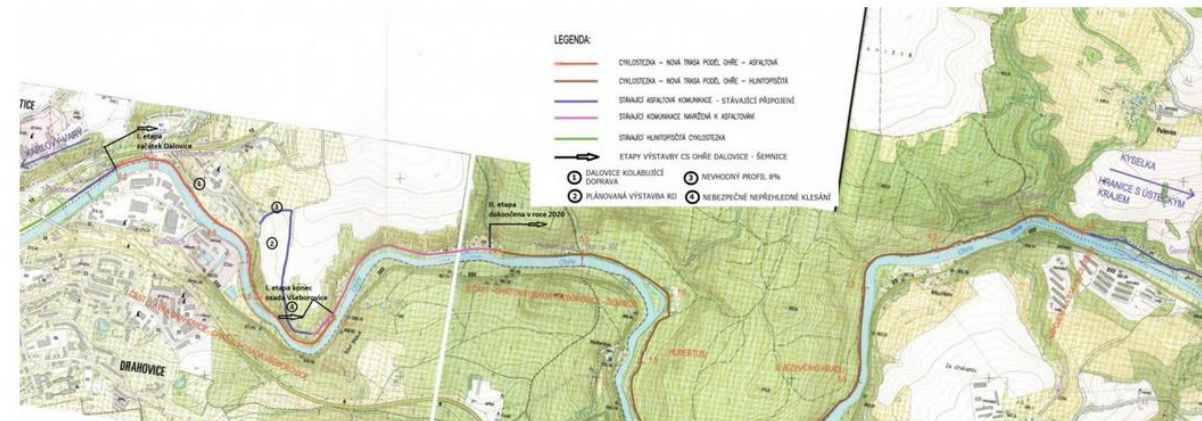
Ze skenů se jedná o červenou část, část dvě – hnědá je již hotová.

Fialová stávající místní komunikace, modrá stávající objízdná trasa.

Popis

Plánovaný úsek propojí nově vybudovanou cyklostezku z chatové osady Všebořovice do Šemnice (do provozu 2021). Odstraní objízdnou variantu, která svým profilem, ani vedením po místních komunikacích není ideální. Úsek začíná lávkou přes Vítický potok a pokračuje po celé své délce souběžně s korytem řeky Ohře.

Přibližně ve staničení 0.8 bude z důvodu členitosti terénu vybudován 9m dlouhý a 2m široký tunel. Povrch cyklostezky bude živичný.



4) Financování cyklostezek

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

Zdroje pro CykloVizi 2030 cca 660 mil. Euro (17 mld. Kč)

- | | |
|--|------------------------------------|
| • Národní zdroje | 200 mil. Euro (5 mld. Kč) |
| • Spolufinancování národních zdrojů (15%) | 30 mil. Euro (0,75 mld. Kč) |
| • Evropské zdroje | 300 mil. Euro (7,5 mld. Kč) |
| • Spolufinancování evropských zdrojů (15-30%) | 60 mil. Euro (1,75 mld. Kč) |
| • Krajské zdroje (cca) | 10 mil. Euro (0,25 mld. Kč) |
| • Další zdroje (cca) | 60 mil. Euro (1,75 mld. Kč) |

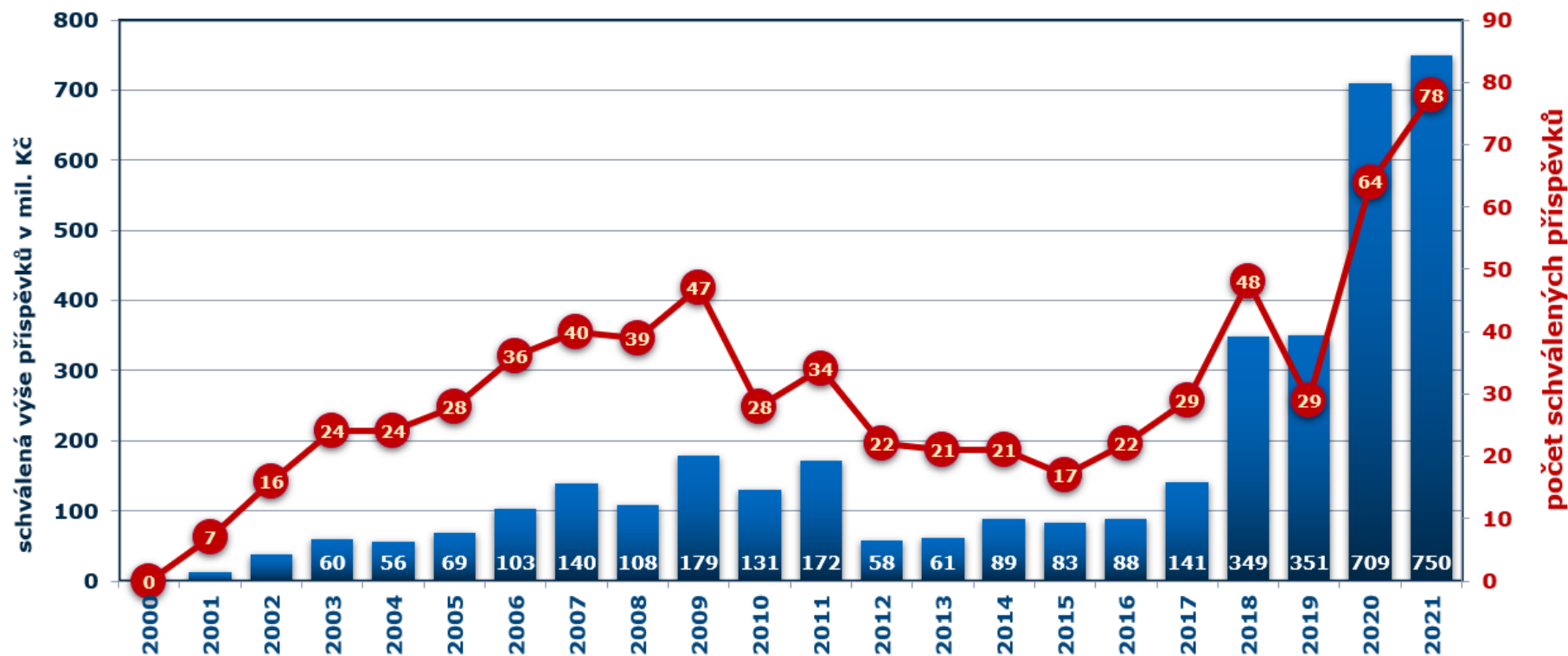
4) Financování cyklostezek

Měníme města.
Jsme **CITY**Changers

a) Národní

V Česku existuje státní fond. Za 21 let podpořil 674 úseků cyklostezek ve výši 150 mil. Euro

Počet schválených příspěvků a jejich výše v letech 2000 až 2021 – cyklostezky



V roce 2022 stát
přispěl částkou 560
mil. Kč (22,4 mil. Euro)
a podpořil výstavbu 55
cyklostezek.

CELKEM v letech 2000 až 2021 schváleno **674 příspěvků** ve výši **3,747 mld. Kč**

4) Financování cyklostezek

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

**b) Evropské fondy (1 mld Kč = 40 mil Euro)
300 mil. Euro**

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

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



4) Financování cyklotezek

Měníme města.
Jsme CITY*Changers*

Evropské fondy – aktivita Cyklodoprava (alokace 4, 73 mld Kč)

Podaktivita:

- 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

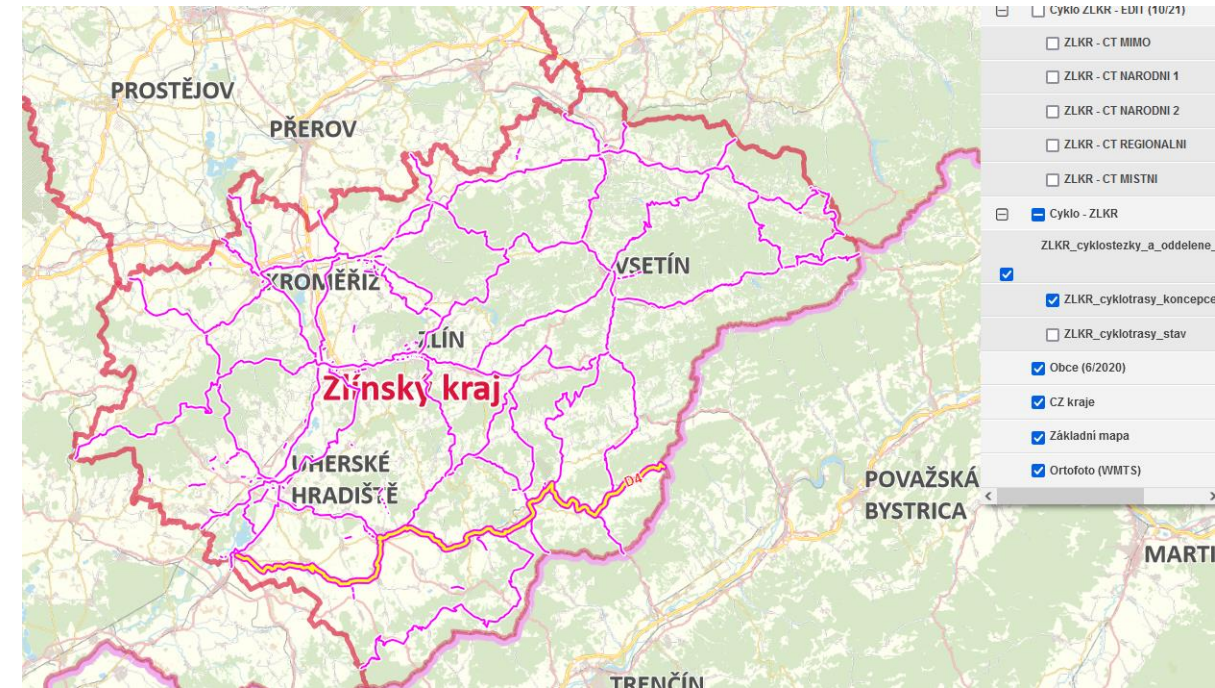
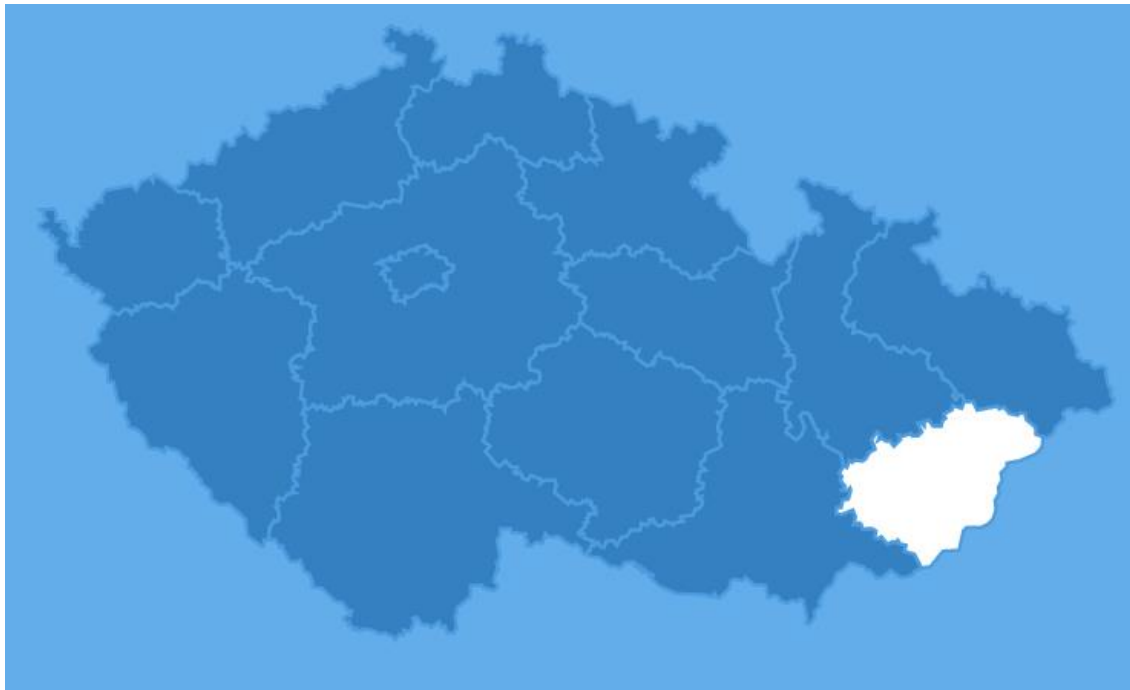
Území realizace (míra podpory EFRR + SR):

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

4) Financování cyklostezek

Hlavní trasy jsou určovány kraji

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





Jméno: Jaroslav Martinek

Organizace: národní cyklokoordinátor



Mobil: +420 602 503 617



E-mail: jarda@dobramesta.cz

