



KONCEPCE ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

CYKLOVIZE 2030+

A. ANALYTICKÁ ČÁST

MORAVIAN – SILESIA TOURISM | STŘELNÍČNÍ 78/16, 702 00 MORAVSKÁ OSTRAVA

A. ANALYTICKÁ A VÝKLADOVÁ ČÁST KONCEPCE

- **OBJEDNATEL:**

MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ

ADRESA: 28. ŘÍJNA 117, 702 18 OSTRAVA

TEL.: (+420) 595 622 222

E-MAIL: posta@msk.cz

www.msk.cz

- **ZPRACOVATEL:**

MORAVIAN - SILESIA TOURISM, s. r. o.

ADRESA: STŘELNIČNÍ 78/16, 702 00 MORAVSKÁ OSTRAVA

TEL.: (+420) 777 216 206

IČ: 02995832

DIČ: CZ02995832

E-MAIL: info@mstourism.cz

www.mstourism.cz

- **ZPRACOVATELSKÝ TÝM:**

ING. MARTIN HILTAVSKÝ & TOMÁŠ NOVÁK

MĚSTSKÝ ATELIÉR PROSTOROVÉHO PLÁNOVÁNÍ A ARCHITEKTURY - ING. JOSEF LAŽA

ČÁSTI TEXTŮ A ANALYTICKÁ DATA BYLA NA ZÁKLADĚ SVOLENÍ PŘEVZATA OD ZPRACOVATELŮ KONCEPCE

ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V OLOMOUCKÉM KRAJI – ING. JAROSLAV MARTÍNEK

DATUM ZPRACOVÁNÍ

02/2022 - 06/2023

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK:

CR	Cestovní ruch
CT	Cyklistická trasa
CDV	Centrum dopravního výzkumu
ČD	České dráhy, a.s.
ČEMBA	Česká Mountainbiková Asociace, z.s.
ČR	Česká republika
DC	Dálková cyklotrasa
DSP	Dokumentace pro stavební povolení
DÚR	Dokumentace pro územní rozhodnutí
EV	EuroVelo
CHKO	Chráněná krajinná oblast
IAD	Individuální automobilová doprava
IDS	Integrovaný dopravní systém
IROP	Integrovaný regionální operační program
KČT	Klub českých turistů
KODIS	Koordinátor integrovaného dopravního systému Moravskoslezského kraje
KÚ MSK	Krajský úřad Moravskoslezského kraje
Lesy ČR	Lesy České republiky
MAS	Místní akční skupina
MMR	Ministerstvo pro místní rozvoj
MST	Krajská destinační společnost Moravian - Silesian Tourism, s.r.o.
MTB	Horské kolo (z anglického „mountain bike“)
MZe ČR	Ministerstvo zemědělství České Republiky
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
ODMSK	Odbor dopravy Moravskoslezského kraje
MSK	Moravskoslezský kraj
ORP	Obec s rozšířenou působností
OSR	Odbor strategického rozvoje
OI	Odbor investic
ŘSD ČR	Ředitelství silnic a dálnic České Republiky
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SSMSK	Správa silnic Moravskoslezského kraje

OBSAH

1. ÚČEL VZNIKU, SMYSL A ZAMĚŘENÍ KONCEPCE	4
1.1. FUNKCE KRAJSKÉHO CYKLOKOORDINÁTORA	5
2. MYŠLENKOVÁ MAPA PRO ZÁKLADNÍ NÁVRH VYTVOŘENÍ KONCEPCE	6
2.1. ZÁKLADNÍ NÁVRHY KRAJSKÉHO CYKLOKOORDINÁTORA.....	6
2.2. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO PROSTŘEDÍ	6
2.3. KOMUNIKAČNÍ SÍŤ	7
2.4. ORP V RÁMCI MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE	8
2.5. STRATEGIČTÍ PARTNEŘI	8
2.6. SPOLUPRÁCE DALŠÍCH SUBJEKTŮ ZABÝVAJÍCÍCH SE CYKLISTIKOU	9
2.7. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ, POUŽITÉ ZKRATKY	11
2.8. EVROPSKÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY	13
3. NOVÝ POHLED NA CYKLISTIKU	14
3.1. CHARAKTERISTIKA CYKLODOPRAVY A VÝSTAVBY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY	14
3.2. CHARAKTERISTIKA CYKLOTURISTIKY A VOLNOČASOVÝCH AKTIVIT	15
4. CYKLOVIZE 2030+.....	16
5. KOMUNIKACE PRO CYKLISTY	17
5.1. CYKLOTRASY	17
5.2. SYSTÉM CYKLOTRAS V ČESKÉ REPUBLICE MÁ SVOJI LOGICKOU HIERARCHII	17
5.3. PŘEHLED CYKLOTRAS I. A II. TŘÍDY V MSK + PLÁNOVANÉ TAHY	20
5.4. VAZBA NÁRODNÍCH A REGIONÁLNÍCH CYKLOTRAS (I. A II. TŘÍDY) NA SOUSEDNÍ REGIONY	22
5.5. CYKLOSTEZKY	25
6. ANALÝZA POTŘEB ÚZEMÍ ORP LEŽÍCÍCH V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI	30
6.1. ZÁKLADNÍ PROJEDNÁNÍ TVORBY KONCEPCE S OBCEMI S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ.....	30
6.2. DOPLŇUJÍCÍ JEDNÁNÍ V RÁMCI PROJEDNÁVÁNÍ PŘÍPRAVY KONCEPCE.....	30
6.3. HARMONOGRAM CYKLOKONCEPCE.....	32
7. MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ CYKLODOPRAVY	33
7.1. EVROPSKÉ ZDROJE.....	33
8. ZÁVĚR.....	38

1. ÚČEL VZNIKU, SMYSL A ZAMĚŘENÍ KONCEPCE

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji (dále jen „Koncepce“) je základním střednědobým rozvojovým dokumentem pro období 2030+, **jehož účelem je v souladu se zásadami trvale udržitelného rozvoje, efektivně podporovat rozvoj cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území Moravskoslezského kraje.**

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy má formu „živého dokumentu“. Aniž by měnila svá základní východiska, vizi, a strategické směřování, bude rozpracována prostřednictvím postupných aktualizací dat, informací o projektových záměrech získaných z terénu a vývoje situace cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky Moravskoslezském kraji.

Základním smyslem a zaměřením Koncepce je analyzovat stav a potřeby cyklo dopravy a cykloturistiky na území kraje, včetně zjištění aktuálního stavu sítě cyklistických komunikací (cyklistických stezek, cyklotras a jiných vhodných typů dopravního režimu) a navrhnout krátkodobá a dlouhodobá řešení, která povedou ke zlepšení a dalšímu posilování pozice cyklistiky v obou základních směrech. Budou navržena taková opatření, která povedou ke zvýšení využití cyklostezek a cyklotras jako alternativního dopravního proudu za účelem zvýšení bezpečnosti dopravy při cestě do zaměstnání, škol či za zábavou (volnočasové aktivity, rekreace, sport, turistika atd.). Jednotlivá opatření a konkrétní aktivity vedoucí k naplnění koncepce jsou uvedeny v návrhové části. Budou stejně jako databáze projektů na území kraje, průběžně aktualizovány v operativní evidenci aktivit u cyklokoordinátora Moravskoslezského kraje.

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy Moravskoslezského kraje neobsahuje a konkrétně neuvádí projekty, které mohou ovlivnit životní prostředí. Plánované záměry budou projednány s dotčenými orgány z oblasti životního prostředí až v době dostatečné rozpracovanosti a připravenosti. Koncepce rovněž nezohledňuje žádné strategické dokumenty související s územním plánováním. Patříčné kroky související s koordinací územního plánování budou opět podniknuty až ve fázi dostatečné připravenosti konkrétních záměrů.

V analytické části jsou uvedena témata, která byla řešena či projednávána krajským cyklokoordinátorem v období od 30. 10. 2021 do 31. 4. 2023. V průběhu tohoto období došlo k setkání se zástupci 22 obcí s rozšířenou působností. Všechny obce byly požádány o doložení podkladů, potřebných k provedení podrobné analýzy území kraje, a to z hlediska plánovaných záměrů v oblasti cyklo dopravy.

Záměry obcí jsou evidovány krajským cyklokoordinátorem a tvoří seznam plánovaných záměrů ORP a také datovou základnu pro vytváření digitální mapy strategických záměrů cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji.

1.1. FUNKCE KRAJSKÉHO CYKLOKOORDINÁTORA

Umožnění koordinační činnosti / spolupráce (přístup a výměna informací s příslušnými odbory kraje a příspěvkovými organizacemi kraje), nastavení komunikačních kanálů při koordinaci připravovaných a probíhajících projektů, včasný přehled o správě a údržbě sítě cyklistických tras, spolupráce s jednotlivými odbory úřadu (vnitřní koordinace) - rozvoj a investice (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů), doprava (příprava, stanoviska, integrace do jiných projektů) a cestovní ruch. Vyhodnocování nedostatků, kontrola jakosti vč. zpětné vazby

OBECNĚ:

Přenos know-how do kraje (z ČR, resp. jiných měst – alespoň základní přehled o dění v oboru cyklistické dopravy), účast na strategických jednáních / seminářích / konferencích). Spolupráce s dalšími (především sousedícími) kraji, resp. zajištění „vertikální“ provázanosti (předávání zkušeností) – Zlínský kraj a Olomoucký kraj.

FINANČNÍ ZDROJE:

Spolupráce na přípravě rozpočtu Cyklostrategie, přehled o dalších možnostech finančního krytí (fondy, granty...)

OBLAST PLÁNOVÁNÍ A PŘÍPRAVY:

Každoroční doporučení (revize) priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok:

- **CHRÁNĚNÉ CESTY BEZMOTOROVÉ KORIDORY APOD.**
 - nové vč. doprovodné infrastruktury
 - revize stávajících - opravy, údržba
- **PLOŠNÁ OBSLUHA ÚZEMÍ PRO DOPRAVU NA JÍZDNÍM KOLE (DOPRAVNÍ OPATŘENÍ, KTERÁ MOHOU SLOUŽIT K PODPOŘE CYKLISTICKÉ DOPRAVY)**
 - nová vč. doprovodné infrastruktury
 - integrace
 - revize stávajících - opravy, údržba
- **CYKLOZNAČENÍ (SVISLÉ I VODOROVNÉ ZNAČENÍ)**
 - vyznačení nových tras
 - pravidelná plošná revize
 - průběžná revize
- Koordinace řešení problematiky majetkoprávních vztahů (mezi příslušným odborem správy majetku a vlastníky pozemků), nejenom ve smyslu stanovení vlastníků, ale i řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků
- Posuzování projektových dokumentací ve vztahu k cyklistické dopravě, které se týkají silnic II. a III. třídy, včetně spolupráce s odborem dopravy, resp. naopak (OD přizve k vyjádření cyklokoordinátora).

OBLAST VNĚJŠÍ KOORDINACE:

- ŘSD, SŽDC a další správci dopravní infrastruktury
- Organizátoři veřejné dopravy, dopravci veřejné dopravy
- Města / Obce
- Projektanti jednotlivých staveb
- Připravované projekty, které nejsou jinak koordinovány a integrace cyklistické infrastruktury nebo i jednoduchých úprav může být jediným pojítkem

2. MYŠLENKOVÁ MAPA PRO ZÁKLADNÍ NÁVRH VYTVOŘENÍ KONCEPCE

2.1. ZÁKLADNÍ NÁVRHY KRAJSKÉHO CYKLOKOORDINÁTORA, PŘED SESTAVENÍM AKČNÍHO PLÁNU A STRATEGICKÉ ČÁSTI KONCEPCE

1. Aktualizace Koncepce cyklistické dopravy a vytvoření základního systému koordinace cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji ve vazbě na celonárodní dokument s názvem „CYKLOVIZE 2030+“.
2. Vytvoření sítě koordinátorů cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji a zajištění přenášení informací směrem ke krajské a národní úrovni.
3. Vytvoření bezpečné páteřní cyklistické – turistické sítě (dálkové vč. přeshraničních tras), dopravní (dojíždění za prací).
4. Sjednocení disponibilních dat a vytvoření digitálního prostředí pro plánování a koordinaci cyklistické sítě. Datové zdroje: Klub českých turistů, www.mapy.cz, googlemaps, digitální sčítače aj.
5. Zajištění provazby místní – krajské a národní úrovně elektronické evidence cyklistické sítě prostřednictvím celonárodní www.stavbycyklo.cz, nebo krajské www.geoportal.msk.cz
6. Získat co nejvíce dat, abychom zapojili do tvorby koncepce co nejvíce obcí a dali jim možnost zajistit financování ze státních fondů.
7. Identifikace a odstraňování problémů nacházejících se na páteřní cyklistické síti (vč. vyhledávání finančních zdrojů (krajských, národních, mezinárodních) a pomoc při řešení kolizí se strategickými institucemi a projekty bránícími realizaci rozvoje cyklistické sítě).
8. Řešení krajské cyklistické sítě po hranice velkých měst.
9. Propojení cyklistické sítě mezi městy a obcemi, kde se kolo (zejména sezonně) stává dopravním prostředkem využívaným k dojíždění za prací.
10. Propagace vytvořených cyklistických produktů ve vazbě na ekonomické prostředí vč. zohlednění rozvíjející se oblasti elektromobility.
11. Cyklo noclehárny – Útulny, Technotrasy aj.
12. Sjednocení systému značení cyklistické sítě v Moravskoslezském kraji.
13. Prioritně specifikovat síť I. a II. třídy, následně III. a IV. třídy.
14. Marketingová provázanost aktivit cyklokoordinátora a jednotlivých aktérů.
15. Vytvořit manuál pro obce, aby věděly jak a kde zařídít financování.

2.2. ANALÝZA STÁVAJÍCÍHO PROSTŘEDÍ A JEHO PRVKY S VLIVEM NA ZPŮSOB KOORDINACE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

- | | |
|------------------------------|--|
| 1. Koncepce | strategický dokument – neaktuální – z období 03/2006 |
| 2. Koordinátoři | jen v některých městech – chybí provázaný systém |
| 3. Instituce | ministerstva, úřady, kraje, města, obce, dopravní prostředky, sociální síť aj. |
| 4. Legislativní rámec | podpora vzniku legislativy pro cyklistickou dopravu |

Pro správné a úspěšné provádění politiky podpory cyklistické dopravy a cykloturistiky, je nezbytný koordinovaný postup a vymezení kompetencí v rámci zainteresovaných ministerstev, krajů, měst a obcí. V rámci činností se rovněž počítá s podporou a využitím neziskového sektoru.

2.2.1. STÁVAJÍCÍ STRUKTURA CELONÁRODNÍ KOORDINACE

1. **Národní cyklokoordinátor**

Celonárodní koordinace je zajišťována prostřednictvím spolku Partnerství pro městskou mobilitu, která byla pověřena dopravní komisí Asociace krajů

2. **Krajský cyklokoordinátor**

hledání nových směrů rozvoje, inovací, invencí, evidence strategických projektů a shromažďování informací, jednání s partnery, marketing

3. **Regionální a městští/obecní cyklokoordinátoři**

2.3. KOMUNIKAČNÍ SÍŤ

Principem je vytvořit tým lidí, ve stávajících strukturách, které zajímá uvedená problematika a kteří spolu chtějí komunikovat.

Národní úroveň zastupuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Asociací měst pro Cyklisty (www.cyklomesta.cz), která je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města, svazky a neziskové organizace. Koordinační činnost pak vykonává národní cyklokoordinátor.

Krajskou úroveň zastupuje krajský cyklokoordinátor, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi. Dalším jeho úkolem je koordinace činností kolem mezinárodních a krajských cyklokoridorů. Daný pracovník je v těsné spolupráci s dotčenými odbory (zejména pak s odborem dopravy a územního plánování a stavebního řádu). Pozici krajského cyklokoordinátora zajišťuje krajská destinační společnost Moravian - Silesian Tourism, s. r. o.

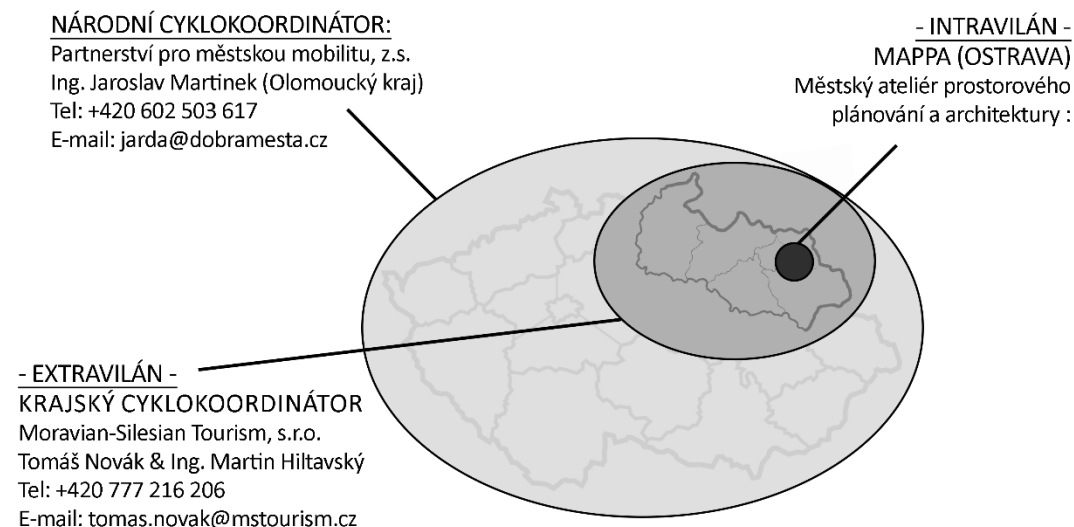
Poslední úrovní jsou regionální a městští koordinátoři. Nemusí mít přímo funkci „cyklokoordinátora“, ale musí mít ve své gesci oblast cyklistické dopravy, případně cykloturistiky. Rozvoj cyklistické dopravy na úrovni měst Moravskoslezského kraje je do určité míry koordinován pouze u větších měst. **Převážná většina měst a dílčích regionů v kraji se však rozvoji cyklistické dopravy systematicky nevěnuje.** Pozice městského cyklokoordinátora by ideálně mohla existovat v každé obci s rozšířenou působností (ORP) – v současnosti tomu tak není.

2.3.1. ROZDĚLENÍ KRAJSKÉ PŮSOBNOSTI CYKLOKOORDINÁTORŮ (INTRAVILÁN A EXTRAVILÁN)

Stávající stav je na úrovni domluvy. Pokud je při řešení aktivit v rámci cyklo dopravy nutné ze strany cyklokoordinátora zasáhnout do působnosti obce nebo města, je tato situace řešena v kooperaci s dotčenou osobou, jež má tuto gesci v intravilánu na starosti. Pokud však na daném úřadě nepůsobí osoba, se kterou by aktivity krajský cyklokoordinátor mohl řešit, může ji v daném záměru zastoupit a býti nápomocen.

Pokud obec žádá o dotační prostředky z programu Podpora rozvoje cykloturistiky v Moravskoslezském kraji pro rok 2022+ nebo také z evropských a jiných fondů, je nutné, aby obec žádala cyklokoordinátora o stanovisko k tomuto projektu z důvodu, aby se koordinovala a vedla databáze nových projektů v Moravskoslezském kraji.

2.3.2. GRAFICKÉ ROZDĚLENÍ PŮSOBNOSTI CYKLOKOORDINACE



2.4. ORP V RÁMCI MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE

- | | |
|---------------------------|----------------|
| 1. Bílovec | 12. Kopřivnice |
| 2. Bohumín | 13. Kravaře |
| 3. Bruntál | 14. Krnov |
| 4. Český Těšín | 15. Nový Jičín |
| 5. Frenštát pod Radhoštěm | 16. Odry |
| 6. Frýdek-Místek | 17. Opava |
| 7. Frýdlant nad Ostravicí | 18. Orlová |
| 8. Havířov | 19. Ostrava |
| 9. Hlučín | 20. Rýmařov |
| 10. Jablunkov | 21. Třinec |
| 11. Karviná | 22. Vítkov |

Uvedení „cyklokoordinátoři“ jsou potencionálním zdrojem informací k vytvoření základny informací pro zajištění celokrajské koordinace cyklistické dopravy (potažmo aktivní mobility) v Moravskoslezském kraji.

2.5. STRATEGIČTÍ PARTNEŘI

- | | |
|--|---|
| 1. Policie ČR | 9. SŽDC |
| 2. Ředitelství silnic a dálnic ČR | 10. Klub českých turistů |
| 3. Povodí Moravy | 11. koordinátoři dálkových cyklotras |
| 4. Povodí Odry | 12. ČEMBA-Česká Mountainbiková Asociace |
| 5. Správa silnic Moravskoslezského kraje | 13. Český svaz cyklistiky |
| 6. BESIP | 14. Městský ateliér prostorového plánování a architektury MAPPA (Ostrava) |
| 7. Lesy ČR | 15. Projektanti, architekti aj. |
| 8. Zástupce církve | |

2.6. SPOLUPRÁCE DALŠÍCH SUBJEKTŮ ZABÝVAJÍCÍCH SE CYKLISTIKOU

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní personální a datovou základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je nezbytnou podmínkou pro efektivní implementaci politiky podpory cyklistiky.

2.6.1. NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ORGANIZACE PŮSOBÍCÍ V OBLASTI CYKLOTURISTIKY A TERÉNNÍ CYKLISTIKY

1. KLUB ČESKÝCH TURISTŮ ([WWW.KCT.CZ](http://www.kct.cz))

Klub českých turistů je tradiční organizace s historií sahající až do roku 1888. Dnes má 40 tis. členů a značné množství partnerů. Je duchovním otcem a správcem zejména pěšího turistického značení, které je považováno za nejlepší v Evropě. KČT se chopila role metodika cykloturistického značení a správce ve smyslu přidělování čísel cyklotras, v mnoha případech i jeho kontroly, údržby pásového značení a dle podmínek v místě údržby silničního značení.

KČT vede mapovou evidenci cyklotras ve švýcarském programu OCAD. KČT v současné době působí i jako konzultant pro vznik nových tras a systém koordinace přidělování čísel jednotlivým cyklotrasám. Lze se domnívat, že role přidělování významu cyklistických tras by se měl chopit cyklokoordinátor pověřený vedením kraje.

KČT je ve své činnosti finančně podporováno MSK formou účelové dotace. Kvalitní značení má pozitivní vliv na růst cestovního ruchu v našem kraji/regionu. Na začátku roku 2020 činila délka pěších turistických značených tras v MSK 3263,5 km, z toho lyžařských tras byla 116 km a délka pásově značených cyklistických terénních tras 268,5 km. Délka značených cyklostezek byla 2337 km. Na trasách bylo vyvěšeno 5050 ks směrovek a tabulek, instalováno 321 směrovníků a 128 nástěnných map ve stojanech nebo rámech. Značkářské práce zajišťovalo 155 aktivních vyškolených značkařů a cyklorevizorů. Značení bylo prováděno vyškolenými značkaři. Z rozpočtu MSK byly pokryty jen výdaje na cestovné a na pořízení nutných nástrojů pro instalaci nosných prvků (motorové vrtáky, náhradní vrtáky, akumulátorové rozbrušovačky, kotouče). Značkářský materiál (barvy, směrovky, nosné prvky atd.) hradilo ústředí KČT z dotace MMR. V terénu byly prováděny práce jako – značkování, instalace směrovek a tabulek, osazování a údržba informačních objektů. Ostatní činnosti v terénu byly průzkumy a kontroly tras. Kontrolu všech cyklotras a zjištění závad mají dle žádosti o dotaci provádět cykloznačkaři KČT. Je nezbytné prověřit systém a rozsah evidence dat cyklotras a cyklostezek.

2. ČEMBA – ČESKÁ MOUNTAIN BIKOVÁ ASOCIACE ([HTTP://WWW.CEMBA.EU](http://www.cemba.eu))

Byla založena na cyklokonferenci v roce 2007 po vzoru mezinárodní Mountainbikové Asociace IMBA se sídlem v USA v Kalifornii. Sdružuje na dobrovolné bázi bikery z celé ČR. Výsledkem spolupráce s orgány státní správy je i podpora budovaných singltreků a trailů. ČEMBA je metodikem značení terénních stezek a názvosloví bike turistiky. Ve vazbě ke Konceptci může mít na starosti právě otázku terénní cyklistiky, a to ve spolupráci s dalšími zainteresovanými subjekty.

3. NADACE PARTNERSTVÍ ([WWW.NADACEPARTNERSTVI.CZ](http://www.nadacepartnerstvi.cz))

Nadace Partnerství byla založena v roce 1991 a řadí se mezi nejvýznamnější, celostátně uznávané, environmentální organizace. Kromě řady jiných aktivit má velmi blízko k cykloturistice, je hlavní hnací silou v tvorbě EuroVelo, koordinuje v ČR trasy GreenWays, certifikaci Cyklisté vítáni a provádí monitoring cyklistů a pěších.

4. PARTNERSTVÍ PRO MĚSTSKOU MOBILITU, Z. S. (WWW.CYKLOMESTA.CZ/)

je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, která funguje jako zapsaný spolek. Členy spolku jsou města, svazky, kraje, odborné a neziskové organizace. Zaměřuje se na otázky spojené s městskou a regionální dopravou a mobilitou. Moravskoslezský kraj, respektive MST je partnerem spolku na základě podepsané smlouvy v r. 2022.

5. CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU, V. V. I. (WWW.CDV.CZ/)

Příspěvková organizace Ministerstva dopravy, jediná veřejná výzkumná instituce v ČR zabývající se otázkami dopravy. Jednou ze zkoumaných oblastí je i cyklistická doprava a cykloturistika.

6. ASOCIACE MĚST PRO CYKLISTY

Tato asociace spojuje města podporující cyklistickou dopravu ke zlepšení podmínek pro cyklodopravu a cykloturistiku. Je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města, svazky a neziskové organizace. Činnost Asociace je založena především na aktivitě starostů, primátorů a členů zastupitelstev obcí a měst, kteří se nad rámec svých povinností věnují i obecným problémům spojených s městskou mobilitou a otázkami dopravy.

2.6.2. PŘEHLED DALŠÍCH SUBJEKTŮ ZAPOJENÝCH DO ROZVOJE CYKLODOPRAVY A CYKLOTURISTIKY

Subjekty, které na území Moravskoslezského kraje v různé míře ovlivňují vývoj cyklodopravy a cykloturistiky lze vymezit následovně:

- Města a obce – primárně zodpovědné za rozvoj cyklistiky na svém území (příprava projektové dokumentace, spolufinancování či financování výstavby cyklostezek a integrovaných projektů do cyklodopravy, zajištění propagace cyklistiky, řešení majetkoprávních vztahů v souvislosti s rozvojem cyklistické dopravy, údržba cyklistických komunikací atd.).
- Mikroregiony, sdružení a svazky obcí, Místní akční skupiny (iniciace projektů, provádění místního značení, doplnění mobiliáře apod.).
- Krajský úřad Moravskoslezského kraje – především Odbor regionálního rozvoje kraje (finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky:
Spolupráce při řešení majetkoprávních vztahů v případě rozvoje cyklistiky na nebo v okolí komunikací II. a III. třídy.
- Správa silnic Moravskoslezského kraje (správce silnic II. a III. třídy v Moravskoslezském kraji).
- Dopravní podnik města Ostrava, a. s. (provozovatel MHD na území krajského města).
- České dráhy, a. s. (provozovatel veřejné dopravní obslužnosti, správce některých dotčených objektů).
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (správce železniční infrastruktury, vazba na převádění pozemků drážních stezek).
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (správce celostátní silniční infrastruktury).
- Lesy ČR, s. p. a další správci lesů (vazba na souhlasy s vedením cyklotras přes jejich území, nebo dokonce s výstavbou terénních stezek).
- Povodí Odry, s. p. (vazba na souhlasy s vedením cyklotras podél řek, případně s výstavbou cyklostezek na hrázích).
- Policie ČR (spolupráce z hlediska opatření pro cyklisty v dopravním prostoru).
- Biskupství ostravsko - opavské (strategický vlastník nemovitostí v oblasti Beskyd a Jeseníků).

- Destinační společnost Moravian - Silesian Tourism, s. r. o., Turistická informační centra (zajištění propagace a prezentace – zejména v oblasti cykloturistiky).
- Další subjekty (místní sdružení, aktivisté apod.).

Problémy v dopravě a mobilitě nemohou být vnímány izolovaně a ve své komplexnosti nemohou být efektivně řešeny prostřednictvím jednoho projektu bez dalších vazeb. Proto je nutné vytvořit takový soubor projektů či opatření, která jsou schopná společně dosáhnout významného efektu (např. vybudování infrastruktury společně s podporou lidských zdrojů). Tato evidence bude tvořena a evidována cyklokoordinátorem, a to na základě dat obdržených od obcí.

2.7. VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ, POUŽITÉ ZKRATKY

2.7.1. ZÁKLADNÍ POJMY

Cyklistika – tento pojem zahrnuje cykloturistiku, cyklodopravu a s tím spojené aktivity. Představuje komplexní pohled na řešenou oblast.

Cykloturistika – turistika spojená s využitím jízdního kola.

Cyklistická doprava – část cyklistické dopravy, která je spojena s využitím jízdního kola za účelem dopravy do zaměstnání, škol, na úřady apod.

Cyklotrasa – trasa pro cyklisty, která vede po silnicích, místních a účelových komunikacích, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí cyklistických značek (značky IS 19a, IS 19b, IS 19c, IS 20, IS 21a, IS 21b, IS 21c, IS 21d).

Cykloturistická trasa – trasa, která v intravilánech obcí vede většinou po místních komunikacích a v extravilánech po polních či lesních cestách nebo terénem představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí pásových značek (značky o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý, mohou být také doplněny o šipku. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, jen dva řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č.....“).

Komunikace pro cyklisty – nadřazený termín zahrnující zejména v extravilánech uplatňované stezky pro cyklisty (C8), stezky pro chodce a cyklisty se smíšeným provozem (C9), komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11). V intravilánech pak navíc stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10), stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C7 + E13), piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (V14 + IP20), jízdní pruhy pro cyklisty, obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích (E12) a pohyb po zklidněných komunikacích - zóna 30, obytná zóna.

Cyklostezka – samostatná komunikace pro cyklisty (místní komunikace IV. třídy nebo účelová komunikace). Cyklostezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dopravními značkami C 8a a C 8b (cyklostezky odděleny od ostatní dopravy včetně pěší), C 9a a C 9b (společné stezky pro chodce a cyklisty) a C 10a a C 10b (společné stezky pro chodce a cyklisty, směrově rozdělené).

Chodník s povoleným vjezdem cyklistů – stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů jsou označeny dopravní značkou C7a a C7b s dodatkovou tabulkou se symbolem jízdního kola a textem „VJEZD POVOLEN“. Úprava umožňuje legální sdílení prostoru chodců s cyklisty tam, kde je to bezpečné a účelné, a to především na vybraných úsecích chodníků s nízkým provozem pěších. Tuto stezku cyklista nemusí použít a slouží nejčastěji jako doplňková alternativa pro méně zdatné uživatele, kteří nechtějí jet v souběžné vozovce společně s automobily a raději se pohybují společně s chodci. Chodec je zde na prvním místě a cyklista jej nesmí ohrožovat ani zbytečně omezovat.

Komunikace s vyloučením motorové dopravy – jsou označovány dopravní značkou B11, jedná se o účelové komunikace – polní a lesní cesty v území, kde musí být zajištěna obslužnost obhospodařovaných pozemků pro zemědělské a lesní mechanizmy (výjimky jsou vyznačeny textem pod značkou). Pro provoz cyklistů jsou vhodné z důvodu minimálního zatížení motorovou dopravou.

Integrační opatření ve vozovce – základní výchozí situací pro jízdu na kole je pohyb ve vozovce při pravém okraji, společně s automobilovou dopravou. Cílem integračních opatření je zajistit bezpečné soužití oběma skupinám – řidičům motorových vozidel i cyklistům. Čím jsou rychlosti a intenzity motorových vozidel nižší, tím menší jsou i odlišnosti jejich pohybu oproti jízdním kolům. Uživatelé zde mohou snadno sdílet stejný dopravní prostor. Naopak, čím jsou intenzity a rychlosti motorové dopravy vyšší, tím vyšší je požadavek na vzájemné oddělení: nejprve pouze mírnější optické, následně raději fyzické. Konkrétně se jedná se piktogramové koridory pro cyklisty (V20), vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty (V14 + IP20) a jízdní pruhy pro cyklisty.

Zklidněné komunikace – základní princip zvýšení bezpečnosti v rezidenčních oblastech, jedná se o zóny 30, obytné zóny a pěší zóny. Zklidněná doprava vytváří bezpečnější prostředí pro cyklisty, protože nižší rychlost a objem dopravy umožňují cyklistům využít bezpečně komunikace s provozem motorových vozidel. V těchto prostorech se nezřizují žádná speciální opatření pro cyklisty.

Vedení cyklistické dopravy v protisměru jednosměrných komunikací – hlavním principem pro dosažení co nejlepší dopravní obsluhy území by měla být průjezdnost komunikací pro jízdní kola. Nejčastějším opatřením je zajištění obousměrného provozu jízdních kol s omezením automobilové dopravy v jednom směru, resp. s povolenou jízdnou cyklistů v protisměru.

Cyklistická zóna – novinka v zákoně o provozu na pozemních komunikacích. Opatření, které zvyšuje ochranu cyklistů a rozšiřuje jejich práva při jízdě ve vozovce, zpravidla ve společném provozu s automobily. Kromě jízdních kol je povolen vjezd pouze těm vozidlům, která jsou vyobrazena ve spodní části značky. Rychlost je omezena na 30 km/h. Cyklisté mohou jezdit vedle sebe nejen při pravém okraji vozovky. Ostatním vozidlům nesmějí bránit v jízdě, ale mohou je přiměřeně omezit zejména rychlostí své jízdy.

Cyklistická trasa = cyklotrasa a cykloturistická trasa.

Tematické cyklotrasy – jsou zaměřené na konkrétní téma a vedou po jedné i více cyklotrasách, mají svůj vlastní název a logo.

Terénní cyklistika – přírodě blízké rekreační cesty a stezky pro terénní cyklistiku. Jsou projektované podle speciální metodiky, která cyklistům poskytuje maximální zážitek a zajišťuje co nejvyšší bezpečnost a šetrný přístup k přírodě. Terénní cyklistika je svébytnou formou rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a pohybu v přírodě, z radosti z ovládání kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně nesením kola.

Drobná cyklistická infrastruktura – představuje doprovodné příslušenství, které slouží pro rekreaci a zajištění cyklistického provozu v terénu, případně umožňuje získat další užitečné údaje. Nejčastěji se může jednat o drobný mobiliář, odpočívadla, stojany na kola, infopanely, ale také o automatické sčítače jízdních kol, která místem projela.

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

Monitoring cyklistické dopravy a turistiky – sběr a vyhodnocování dat v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky, tj. měření intenzit cyklistické dopravy a využití turistických tras, dělby dopravní práce, časové dostupnosti, analýza zdrojů a cílů cest, kvalitativní dotazníková šetření atd.

2.8. EVROPSKÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY

- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu {SEK(2009) 1211}, {SEK(2009) 1212}
Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě, která pracuje s výhledovým obdobím do r.2050.
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 (červenec 2010).
- Aktuální

2.8.1. NÁRODNÍ A KRAJSKÉ STRATEGICKÉ DOKUMENTY ŘEŠÍCÍ DOPRAVU

1. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky
https://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/poskytovani-prispevku/cyklo-balicek/cb_a1.pdf
2. Strategie rozvoje Moravskoslezského kraje pro období 2019–2027
https://www.msk.cz/cs/temata/cestovni_ruch/strategie-rozvoje-moravskoslezskeho-kraje-2019_2027-1291/
3. Koncepce rozvoje dopravní infrastruktury Moravskoslezského kraje z r. 2006

3. NOVÝ POHLED NA CYKLISTIKU

Smyslem této subkapitoly je v několika bodech shrnout nový pohled na cyklistiku, který má zásadní vliv na zpracování jak analytické části, tak i návrhové a implementační části této Koncepce, kterou je součástí operativní evidence aktivit cyklokoordinátora – Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji 2030+.

Spojovacím a novým prvkem této Koncepce je **podpora aktivní mobility**, a to ať již z pohledu denních cest, či volnočasových aktivit. Celá Evropa se potýká se závažným problémem nedostatku pohybu své populace, což s sebou přináší řadu důsledků na naše zdraví.

Dalším novým prvkem je, že cyklistická doprava by se už neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné najít v sadě opatření, ať už jsou to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětová opatření.

Posledním pohledem je propojení cyklistické dopravy s programem zlepšování kvality ovzduší.

3.1. CHARAKTERISTIKA CYKLODOPRAVY A VÝSTAVBY CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY

- Evropská unie ve svých strategických dokumentech a navazujících evropských fondech řeší celkové problémy, které s sebou přináší doprava. Základní problém ovšem je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklodopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.
- Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravou), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.
- Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklodopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.
- Nová Koncepce bude zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale bude vést města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa.
- Myšlenka integrace však není nová myšlenka. Je popsána v rámci představení integrované Strategie ITI Ostravské aglomerace.

- Na města a mikroregiony je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů, či seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce, či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu dětí na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve se jezdilo na tréninky na kole, dnes se rodiče bojí pustit své děti kvůli dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře.
- Nová koncepce přiřazuje plánovaným záměrům, které vždy vycházejí z požadavku území a potřeb uživatelů pojem „plánované trasy“. Jedná se o plánované úseky určené k rozvoji cyklistické dopravy, které ve fázi koncepce nejsou nikterak závazné. Navržená propojení a případné návrhy úpravy tras či plánované záměry jsou uváděny s vědomím, že při jejich případné konkretizaci bude potřeba zajistit a projednat soulady s nezbytnými dokumenty. Je předpokládáno, že nositelem projektů budou jejich žadatelé obce, města – v rozsahu svých kompetencí na svých katastrálních územích, nebude-li ve výjimečných případech rozhodnuto jinak.

3.2. CHARAKTERISTIKA CYKLOTURISTIKY A VOLNOČASOVÝCH AKTIVIT

- Evropská unie jen minimálně řeší podporu cestovního ruchu. Nicméně objevuje se nový termín – podpora aktivní mobility, o čemž bylo psáno výše. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a tato Koncepce na tento trend může dobře reagovat. Při tvorbě tipů na výlet je tak možné zohlednit názory místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba to lidem připomenout.
- Stejně jako cyklistickou dopravu nemůžeme řešit izolovaně od ostatní dopravy, stejně tak nemůžeme cykloturistiku řešit odděleně od cestovního ruchu. Otázky typu: „Jaké potřeby má cykloturista?“, by měly být nahrazeny otázkami typu „Jaké potřeby má člověk, přátelé, rodina, která si vezme s sebou kolo?“. Dnes je spíše důležité pro člověka připravit komplexní nabídku, kdy se počítá s tím, že na kole člověk stráví jen dva, tři dny v týdnu a zbytek prostě dělá něco jiného. Proto každá oblast by automaticky měla připravit tipy na výlet nejen pro své obyvatele, ale i pro turisty, kteří se rozhodli právě v jejich regionu strávit dovolenou. Nesmí být ovšem opomenuta cílová skupina terénních cyklistů.
- „Hltači“ kilometrů nepotřebují žádnou Koncepci. Ti si vždy najdou způsob, jak ujet svých 150 km denně. Koncepce je pro ty, kteří si chtějí odpočinout a něco zažít a prožít. Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. „Klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střídavě vyhodnotit, která má opravdu potenciál stát se hitem dálkové turistiky. Na druhé straně koridor dálkových tras může být opět využit pro místní obyvatele z regionu. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojeli vlakem, či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři a pak v bodě „B“ opět sedli na vlak, či cyklobus a odjeli domů.
- Neměl by se také podceňovat význam terénní cyklistiky, fenomén poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správci lesů a polních cest, nabízí se možnost využít hustou síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky, jak si odpočinout od všedního shonu.

Předmětem analytické části koncepce je v průběhu času zaznamenat hlavní strategické rozvojové myšlenky v oblasti cyklistické dopravy. Analytická část bude postupně doplňována o informace jednotlivých Obcí s rozšířenou působností.

4. CYKLOVIZE 2030+

V době sestavování koncepce byl dohodnut postup pro celonárodní koordinaci v oblasti cyklopravy pod názvem **CYKLOVIZE 2030+**.

Rozvoj cyklistiky připomněl některé nedostatky v infrastruktuře, které je třeba do budoucna napravit.

Pracovní skupina krajských koordinátorů, ministerstev a spolku Partnerství pro městskou mobilitu spojily své síly pod hlavičkou CYKLOVIZE 2030+. Jejím cílem je vybudování ucelené a bezpečné sítě cyklostezek a dálkových cyklotras napříč ČR, která v jednotlivých regionech, krajích a celém Česku urychlí rozvoj cyklopravy a podpoří cykloturistiku. Prvním krokem k tomu je sběr relevantních informací a vytvoření unikátní mapy na jejich základě.

V České republice je 40 000 kilometrů vyznačených cyklotras. Pouze 12% z nich je v režimu chráněných cest. Dopravní síť je nespojitá a během cesty jsou tak její uživatelé vystaveni i nebezpečným situacím, kdy je cyklotrasa přivede na rušnou silnici nebo ještě hůře, stezka náhle skončí bez pokračování. CYKLOVIZE 2030+ má přispět k tomu, aby se podobné obrázky objevovaly v Česku co nejméně.

Pracovní tým v rámci Komise pro dopravu při Asociaci krajů ČR

Plnění úkolů, které do vínku dostala CYKLOVIZE 2030+, se neobejde bez koordinovaného postupu schopných a pro věc zanášených profesionálů. Jde o pracovní skupinu složenou ze zástupců jednotlivých krajů (každý kraj v ní má jednoho cyklokoordinátora) pod záštitou Asociace krajů a spolku Partnerství pro městskou mobilitu.

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 tuto mapu, a to včetně předpokládaných finančních nákladů na výstavbu cyklostezek, poskytují jednotlivé kraje.

www.stavbycyklo.cz

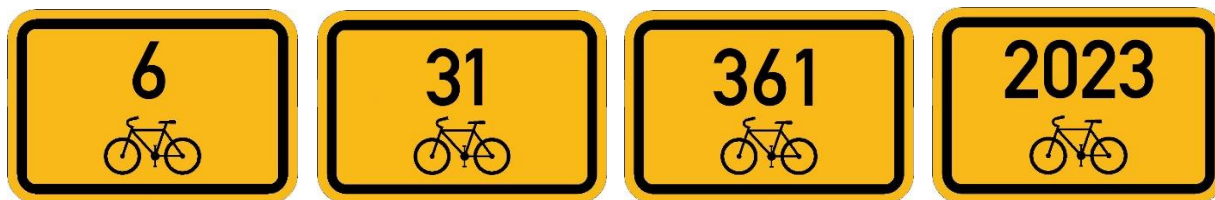
Práce navazuje na vládní Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021–2030, která byla přijatá v lednu 2021. Užitek z ní budou mít nejen cyklisté, ale i řidiči. Více cyklostezek znamená méně stresu na přeplněných silnicích, které už dnes v mnoha místech kapacitně nestačí.

5. KOMUNIKACE PRO CYKLISTY

Komunikace pro cyklisty dělíme na cyklotrasy a cyklostezky. Každá z těchto komunikací má svůj systém značení a následné evidence.

5.1. CYKLOTRASY

Cyklistická trasa jako taková není (na rozdíl od cyklistické stezky) dopravní stavbou a v terénu je vyznačena pouze dopravním značením po různých druhých dopravních komunikacích. V převážné většině svislým dopravními značkami, méně často pásovým/turistickým značením (používají se stejné pásové a tvarové značky jako u tras pro pěší turistiku, ale s obrysovými rozměry 140 x 140 mm a se žlutými upozorňovacími pruhy). Projekt cyklotras I. až III. třídy sestavilo v r. 1996 Centrum dopravního výzkumu v Brně na zakázku Ministerstva Dopravy ČR. Systém je stejný jako u silnic; na CT I. tř. navazují CT II. tř. atd. Od té doby se ho KČT drží a přiděluje dalším cyklotrasám jen čtyřmístná evidenční čísla. Pouze výjimečně lze přidělit nové číslo dvou, nebo třímístné.



Hlavním zdrojem informací o cyklistických trasách na území Moravskoslezského kraje je Klub českých turistů, který většinu cyklotras eviduje a je garantem jejich značení a následné údržby.

Přidělování čísel cyklotras je v současné době v gesci KČT. Ten, kdo žádá o realizaci nového úseku cyklotrasy, musí daný úsek projednat s krajským cyklokoordinátorem KČT. Krajský koordinátor KČT daný úsek projedná s cyklokoordinátorem Moravskoslezského kraje a dohodnou se na způsobu označení dané cyklotrasy.

Jednomístným číslem se označují hlavní páteřní trasy první třídy, které na hranicích navazují na systémy cyklotras našich sousedů.

5.2. SYSTÉM CYKLOTRAS V ČESKÉ REPUBLICE MÁ SVOJI LOGICKOU HIERARCHII

Cyklistické trasy jsou rozděleny do čtyř tříd, třídě odpovídá počet cifer v číselném označení trasy (např. 5, 10, 551, 6200).

I.	třída (mezinárodní dálkové)	trasy mezinárodní úrovně propojující velká města v Evropě
II.	třída (dálkové)	trasy nadregionálního významu
III.	třída (regionální)	propojení regionálních cílů
IV.	třída (místní)	lokální propojení

5.2.1. DRUHY CYKLISTICKÝCH TRAS

Podle trasování, geografické polohy a převažujícího druhu cyklistické dopravy se rozlišují tyto druhy cyklistických tras:

MÍSTNÍ - využívané pro dopravu v obci (intravilánu) zejména pro každodenní cyklistiku a pro napojení na trasy regionální.

ZÁKLADNÍ - cyklistické trasy ve městě spojující významné cíle pro cyklistickou dopravu. Vytvářejí základní síť cyklistických tras ve městě, která může mít rastrový nebo radiální systém. Jsou značené orientačním dopravním značením.

DOPLŇKOVÉ - cyklistické trasy ve městě spojující méně významné cíle, buď přímo, nebo propojující síť základních cyklistických tras. Jsou obvykle značené orientačním dopravním značením.

REGIONÁLNÍ - spojují cíle ležící mimo obec. Pro jejich správné fungování je důležitá návaznost na síť místních cyklistických tras. Regionální trasy jsou dopravní (pro každodenní cyklistiku) nebo rekreační (pro cyklistiku rekreační).

DÁLKOVÉ CYKLOTRASY (NADREGIONÁLNÍ) - dálkové cyklotrasy jsou **nadregionální značené cyklotrasy** sloužící převážně cykloturistice, ale i běžné dojížděce na kole, které splňují minimální standardy, **bezpečnost, vybavenost službami a atraktivitu**, čímž přesahují hranice jednotlivých krajů. Tyto trasy jsou turisticky atraktivní a dobře napojené na veřejnou dopravu a dostatečně vybavené službami pro cykloturisty. Spojují vzdálené cíle (např. Praha - Vídeň)

Dálkové cyklotrasy propojující mj. naši zemi se sousedními státy se v ČR skládají z:

- **evropských cyklotras EuroVelo**
- **národních a vybraných regionálních cyklotras ČR**

Síť dálkových cyklistických tras je stanovena v **Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR**.

Koordinace sítě tras EuroVelo zajišťuje Nadace Partnerství, a to v návaznosti na aktivity Evropské cyklistické federace, která celý projekt koordinuje na národní úrovni.

EVROPSKÉ TRASY EUROVELO

Evropská dálková síť EuroVelo, kterou koordinuje Evropská cyklistická federace (u nás zastoupená Nadací Partnerství), zahrnuje na 15 evropských dálkových cyklotras přesahujících 70.000 km. Přes Českou republiku vedou 4 trasy EuroVelo (EV4, EV7, EV9 a EV13) o celkové délce více než 2.100 km. Tyto trasy EuroVelo jsou **vedeny po existujících či plánovaných dálkových trasách** a slouží hlavně pro rozvoj **cykloturistiky**. Jedná se o produkt, který je **zaměřen především na zahraniční klientelu**.

EUROVELO 4

Do Moravskoslezského kraje se Eurovelo 4 dostává z Hranic na Moravě a vede podél řeky Odry až do Ostravy, metropole Moravskoslezského kraje. V Ostravě kromě kvalitních cyklostezek podél řek můžete obdivovat průmyslové dědictví v Dolní oblasti Vítkovice či v Lanek Parku. Následně trasa přechází přes Bohumín směrem na první polskou obec Chalupki.

Obr.: Evropská dálková síť EuroVelo na území ČR



Zdroj: Centrum dopravního výzkumu



5.3. PŘEHLED CYKLOTRAS I. A II. TŘÍDY V MSK + PLÁNOVANÉ TAHY

5.3.1. SÍŤ CYKLOTRAS I. TŘÍDY

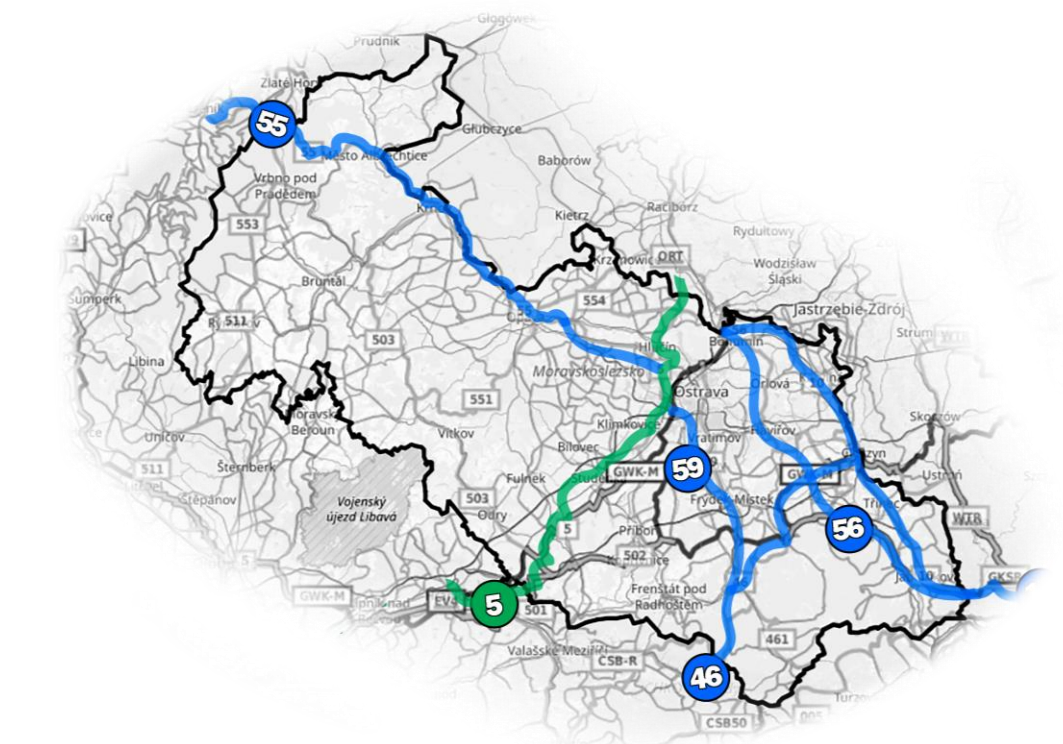
V níže uvedeném grafickém znázornění jsou uvedeny „plánované trasy“ cyklotras vycházejících z informací sousedních regionů a plánovaných záměrů obcí s rozšířenou působností, které obdržel cyklokoordinátor v době projednávání a následném sestavení cyklokonceptu. Tyto „plánované trasy“ nejsou nikterak závazné a budou předmětem dalšího projednávání.



5.3.2. SÍŤ CYKLOTRAS II. TŘÍDY



5.3.3. SÍŤ CYKLOTRAS I. A II. TŘÍDY



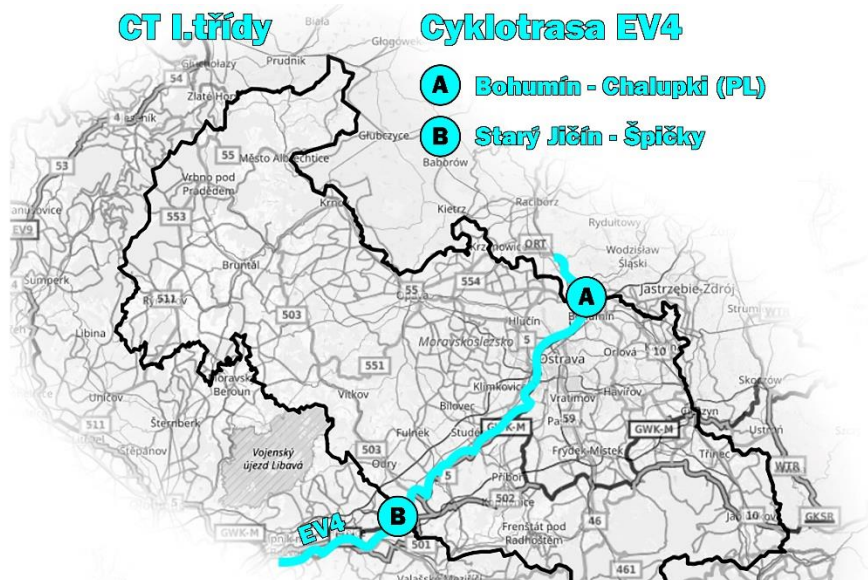
5.4. VAZBA NÁRODNÍCH A REGIONÁLNÍCH CYKLOTRAS (I. A II.TŘÍDY) MORAVSKOSLEZSKÉHO KRAJE NA SOUSEDNÍ REGIONY

5.4.1. VAZBA STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRAS NA (A) POLSKO (B) OLOMOUCKÝ KRAJ

CYKLOTRASA č. 5 (I. třída)

A: Bohumín na Chalupki (PL)

B: Starý Jičín – Špičky

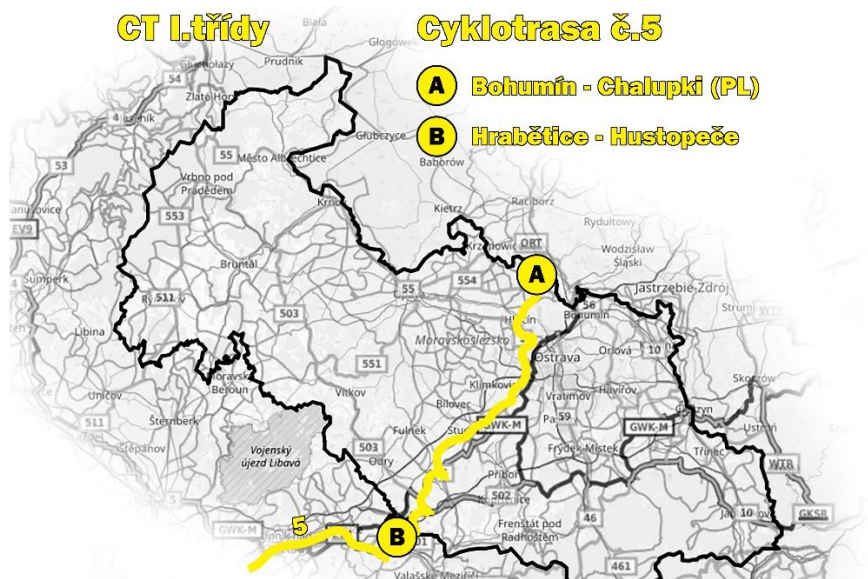


5.4.2. VAZBA STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRAS NA (A) POLSKO (B) OLOMOUCKÝ KRAJ

CYKLOTRASA č. 5 (I. třída)

A: Bohumín na Chalupki (PL)

B: Hrabětice – Hustopeče

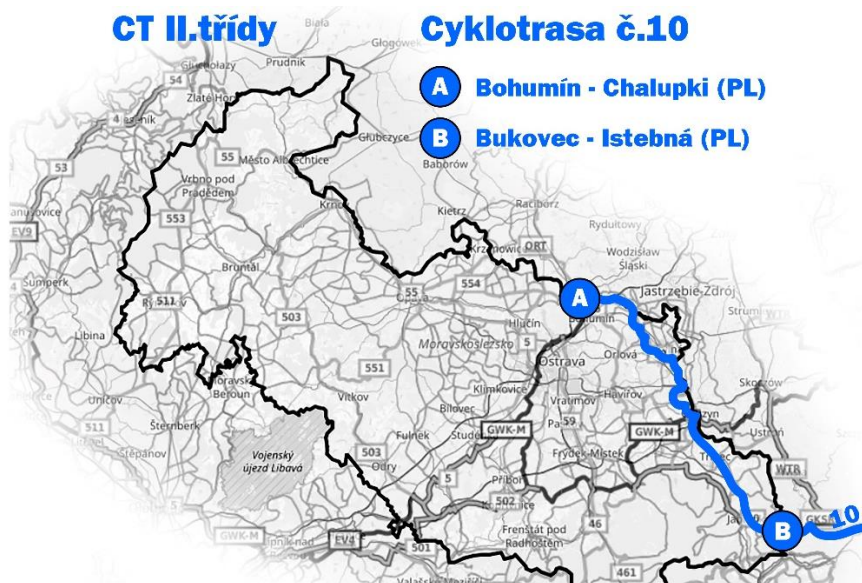


5.4.3. VAZBA STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRAS NA (A) POLSKO (B) POLSKO

CYKLOTRASA č. 10 (II. třída)

A: Bohumín na Chalupki (PL)

B: Bukovec na Istebnou (PL)

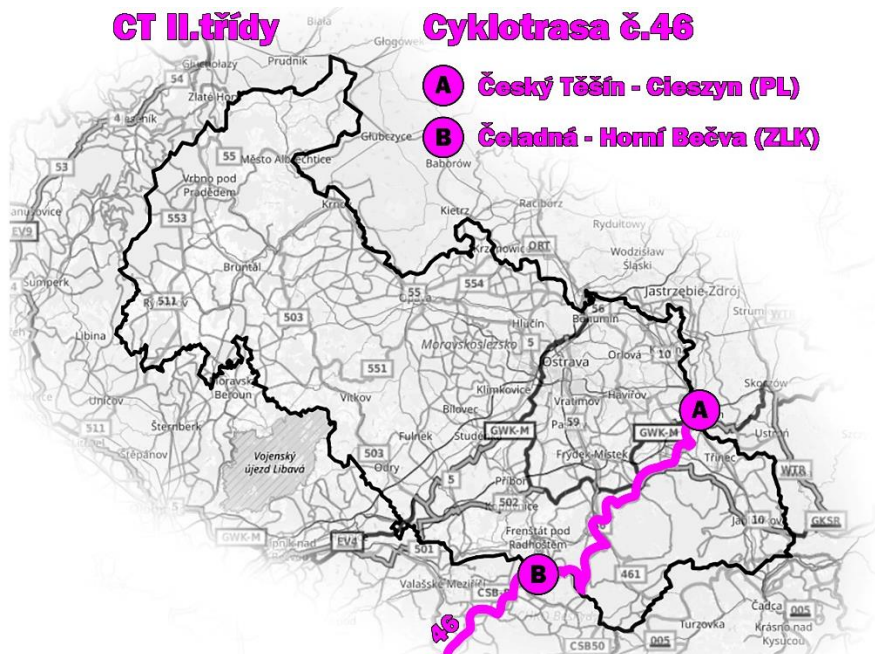


5.4.4. VAZBA STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRAS NA (A) POLSKO (B) ZLÍNSKÝ KRAJ

CYKLOTRASA č. 46 (II. třída)

A: Český Těšín - Cieszyn (PL)

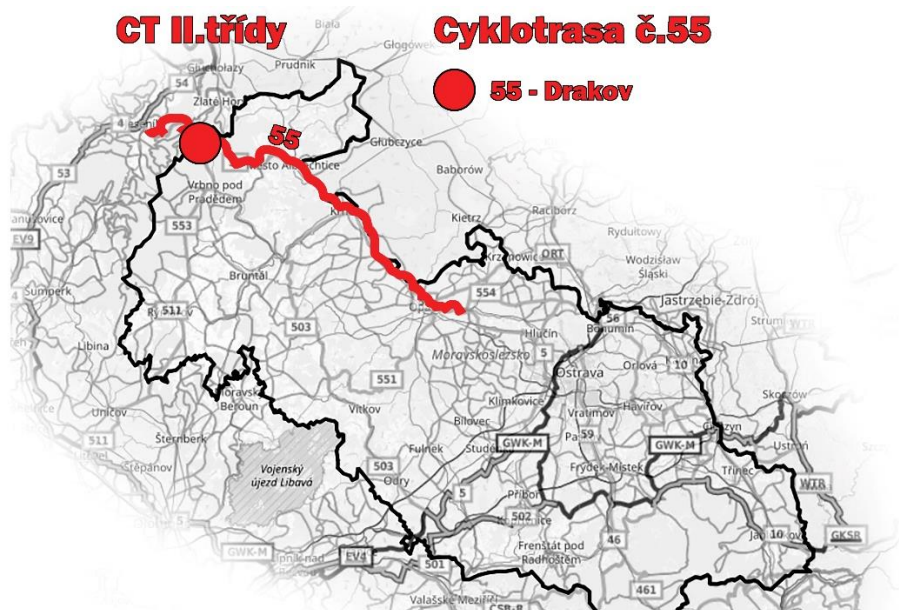
B: Čeladná – Horní Bečva



5.4.5. VAZBA STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRAS NA OLOMOUCKÝ KRAJ

CYKLOTRASA č. 55 (II. třída)

Vrbno pod Pradědem na obec Drakov (Olomoucký kraj)

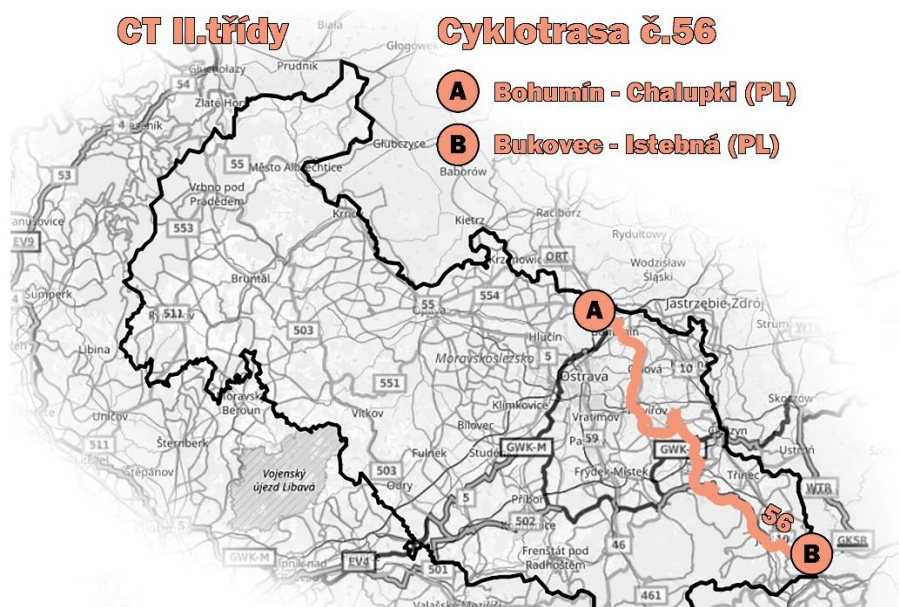


5.4.6. VAZBA STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRAS NA (A) POLSKO (B) POLSKO

CYKLOTRASA č. 56 (II. třída)

A: Bohumín na Chalupki (PL)

B: Bukovec na Istebnou (PL)



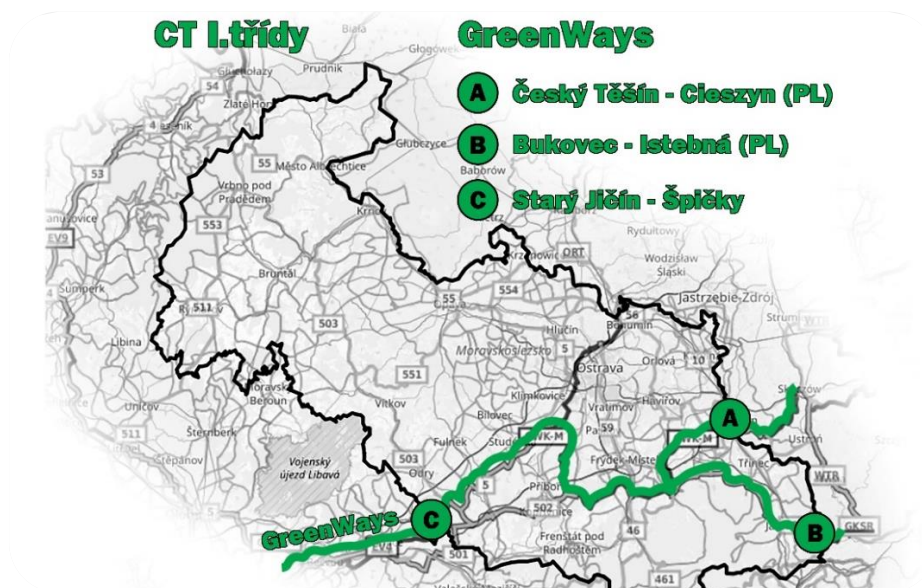
5.4.7. VAZBA STÁVAJÍCÍCH CYKLOTRAS NA (A) POLSKO (B) POLSKO A (C) POLSKO

GreenWays (I. třída)

A: Český Těšín - Cieszyn (PL)

B: Bukovec na Istebnou (PL)

C: Starý Jičín – Špičky



5.5. CYKLOSTEZKY

Cyklostezka (stezka pro cyklisty, cyklistická stezka) je pozemní komunikace, vyhrazená dopravní značkou pro jízdu na jízdním kole (jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka).

5.5.1. DOPRAVNÍ ZNAČENÍ

KATEGORIZACE CYKLOSTEZEK:

Komunikace pro cyklisty rozlišujeme podle prostorových možností vedení cyklistů:

- **v obci:**
v hlavním dopravním prostoru (místní komunikace I. – III. tř.) – pravostranný provoz při obou okrajích komunikace, v přidruženém dopravním prostoru (součást místní komunikace I. – III. tř.), samostatné stezky (místní komunikace IV. tř.).
- **mimo obec:**
na silnici (součást silnice I. – III. tř.), mimo silnice (účelová komunikace).

5.5.2. ZA CYKLISTICKÉ KOMUNIKACE V HLAVNÍM DOPRAVNÍMU PROSTORU JSOU POVAŽOVÁNY:



E12 - OBOUSMĚRNÝ PROVOZ CYKLISTŮ:

Obousměrná jízda cyklistů v jednosměrných komunikacích má – jako všechno v dopravě – svá poměrně přesná pravidla. Jednosměrka, kde mohou cyklisté jezdit i v protisměru, je vždy označena svislým dopravním značením – dodatkovou tabulkou „Jízda cyklistů v protisměru“ (obr.), umístěnou pod značkami „Jednosměrný provoz“ resp. z druhé strany „Zákaz vjezdu všech vozidel“. Vodorovným dopravním značením - podélnou čarou - může být na vozovce pro cyklisty vyznačen samostatný jízdní pruh nebo může řidiče na jízdu cyklistů upozorňovat „Piktogramový koridor pro cyklisty“

V20 - KORIDOROVÝ PIKTOGRAM PRO CYKLISTY:

v úsecích s nedostatečným prostorem pro stezku a ani pro cyklopruh, je umístěn cyklopiktokoridor v jízdním pruhu vozovky (symbol cyklisty s dvojicí šipek)
opatření pro společný provoz s ostatními vozidly

- smyslem je podkreslit koridor pohybu cyklistů, upozornit ostatní, kudy se může cyklista pohybovat, a naopak pro cyklisty se jedná o radu, kudy se pohybovat tak, aby byl jeho pohyb předvídatelný pro ostatní
- jedná se pouze o zvýraznění / podkreslení pohybu cyklistů v rámci komunikace - pro žádné účastníky nevyplyvají žádná speciální práva ani povinnosti
- je umístěn vždy v dostatečném odstupu od hrany vozovky či parkování
- vyznačují se pouze vodorovným dopravním značením
- v úsecích řidší kadence, v křižovatkách či před výjezdy se kadence zhušťuje
- mohou být umístěny tak, že se v rámci jednoho jízdního pruhu mohou míjet osobní vozidla s jízdními koly (obdobu cyklopruhu, avšak s minimálním bezpečnostním odstupem)
- mohou být umístěny tak, že se všechna vozidla společně s cyklisty řadí za sebe (zúžené profily s upozorněním na zvýšený pohyb cyklistů)

V14+ IP20 – VYHRAZENÉ JÍZDNÍ PRUHY PRO CYKLISTY:

Jízdní pruh pro cyklisty, zkráceně cyklopruh je typ liniového dopravního opatření sloužícího k integraci cyklistů do hlavního dopravního prostoru. V České republice jej lze vyznačit jako jízdní pruh pro cyklisty nebo vyhrazený jízdní pruh pro cyklisty. Jedná se o druh nechráněné infrastruktury pro cyklisty, v případě fyzického oddělení jízdního pruhu pro cyklisty se může jednat o polochráněnou infrastrukturu. Jízdní pruh pro cyklisty se z hlediska způsobu vyznačení i z hlediska pravidel provozu liší od jízdního pásu v přidruženém prostoru, který je označen jako stezka pro cyklisty a zpravidla od vozovky oddělený výškově (obrubníkem) nebo pásem zeleně podobně jako chodník. Za vyhrazený jízdní pruh pro cyklistu se nepovažuje ani pás pro cyklisty vyznačený na dělené stezce pro chodce a cyklisty.



5.5.3. ZA CYKLISTICKÉ KOMUNIKACE MIMO HLAVNÍ DOPRAVNÍ PROSTOR JSOU POVAŽOVÁNY



ZNAČKA C8 - STEZKA PRO CYKLISTY:

Značka přikazuje cyklistům užít v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky. Pruhu nebo stezky smí užít i osoba vedoucí jízdní kolo, osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavení.



ZNAČKA C9 - STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY SE SPOLEČNÝM PROVOZEM:

Tato dopravní značka přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru takto označeného společného pruhu nebo stezky. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít i osoba jedoucí na osobním přepravníku. Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její použití zakázáno, pokud není stanoveno jinak. Chodci a cyklisté se nesmějí navzájem ohrozit.



ZNAČKA C10 - STEZKA PRO CHODCE A CYKLISTY S ODDĚLENÝM PROVOZEM:

Tato dopravní značka přikazuje chodcům a cyklistům užít v daném směru vyznačeného samostatného pruhu nebo stezky a označuje jejich situování. Stezku pro chodce a cyklisty smí užít také osoba jedoucí na osobním přepravníku. Ostatním účastníkům provozu je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak. Chodci a cyklisté smějí sousedního pruhu užít jen při obcházení nebo objíždění překážky nebo vzájemném vyhýbání.

ZNAČKA C7 + E13 - STEZKY PRO CHODCE S POVOLENÝM VJEZDEM CYKLISTŮ:

- obdoba pěší zóny s povoleným vjezdem jízdních kol
- chodec má před cyklistou prioritu (přednost), přesto platí oboustranná tolerance
- řešení se použije tehdy, pokud stavebně-provozní parametry jsou spíše pěšího charakteru a je žádoucí připustit provoz jízdních kol (souběžná nebezpečná komunikace, prudší stoupání, méně využívaný chodník chodci atp.)
- dle zákona č. 361/2000 Sb. v pl. znění: Chodník je určen především chodcům. Novela zákona o silničním provozu však připouští možnost pohybu cyklistů i po chodníku. V § 40 je v novém odstavci 2 stanoveno, že „je-li povolen vjezd cyklistů na chodník nebo stezku pro chodce, použijí se pro jejich pohyb § 39 odst. 5 a 7 obdobně“. V obytné zóně a pěší zóně smí řidič jet rychlostí nejvýše 20 km/h. Přitom musí dbát zvýšené ohleduplnosti vůči chodcům, které nesmí ohrozit; v případě nutnosti musí zastavit vozidlo. Stání je dovoleno jen na místech označených jako parkoviště. V obytné zóně a pěší zóně musí chodci umožnit vozidlům jízdu. To platí i pro děti hrající si v obytné zóně.
- dle vyhlášky č. 294/2015 v pl. znění je stezka pro chodce (C7a) definována takto:



Značka přikazuje chodcům užit v daném směru takto označeného pruhu nebo stezky. Ostatním účastníkům provozu na pozemních komunikacích je její užívání zakázáno, pokud není stanoveno jinak. Chodcem se rozumí i osoba, která tlačí nebo táhne sáňky, dětský kočárek, vozík pro invalidy nebo ruční vozík o celkové šířce nepřevyšující 600 mm, pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy, vedoucí jízdní kolo, psa apod. Stezku pro chodce smí užit i osoba pohybující se na osobním přepravníku.



- KOMUNIKACE S VYLOUČENÍM MOTOROVÉ DOPRAVY:

Zákazová značka „Zákaz vjezdu všech motorových vozidel“ signalizuje přísný zákaz vjezdu všech motorových vozidel do dané oblasti. Na zákaz se upozorňuje před nejbližší křižovatkou pomocí dopravní značky Návěst před křižovatkou. Samotný zákaz se nevztahuje na vjezd tramvají.

6. ANALÝZA POTŘEB ÚZEMÍ ORP LEŽÍCÍCH V MORAVSKOSLEZSKÉM KRAJI

V rámci zjišťování potřeb obcí bylo v období od 1. 1. 2022 do 31. 3. 2023 svoláno několik desítek jednání, na která byli pozváni nejen zástupci obcí s rozšířenou působností, ale i obcí, které řeší strategické či zajímavé projekty v oblasti cyklodopravy. Dále byla příprava koncepce projednání s dalšími aktéry, kteří se tématu svou činností dotýkají či ho řeší v rámci své činnosti. Přehled těchto jednání je shrnut v následující odstavci 6.2..

6.1. ZÁKLADNÍ PROJEDNÁNÍ TVORBY KONCEPCE S OBCEMI S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ

PROJEDNÁNÍ SE ZÁSTUPCI ORP A DATA JEDNÁNÍ:

1. Odry	11. 1. 2022	12. Vítkov	15. 2. 2023
2. Bohumín	12. 1. 2022	13. Český Těšín	13. 6. 2022
3. Nový Jičín	18. 1. 2022	14. Havířov	13. 6. 2022
4. Bílovec	09. 2. 2022	15. Jablunkov	13. 6. 2022
5. Frýdek-Místek	15. 2. 2022	16. Orlová	13. 6. 2022
6. Hlučín	15. 2. 2022	17. Třinec	13. 6. 2022
7. Krnov	28. 2. 2022	18. Opava	14. 6. 2022
8. Kravaře	15. 3. 2022	19. Kopřivnice	15. 6. 2022
9. Karviná	16. 3. 2022	20. Frenštát pod Radhoštěm	13. 3. 2023
10. Bruntál	11. 5. 2022	21. Frýdlant nad Ostravicí	16. 6. 2022
11. Rýmařov	11. 5. 2022	22. Ostrava	23. 6. 2022

6.2. DOPLŇUJÍCÍ JEDNÁNÍ V RÁMCI PROJEDNÁVÁNÍ PŘÍPRAVY KONCEPCE

9.-10.11.2021	Jednání zástupců ORP o způsobu spolupráce na tvorbě koncepce
13.1.2022	Fulnek – projednání cyklogenerelu
8.2.2022	Baška – dálková trasa Ostrava-Beskydy – odstranění bariér
3. 3. 2022	Bruzovice - Projekt Žermanice a Těrlicko
8.3.2022	Sdružení obcí Hlučínska – propojení Hlučín – Kravaře
9.3.2022	Jednání s koordinátorem ITI – integrovaných teritoriálních investic
9.3.2022	Háj ve Slezsku – Mokré Lazce – Dobroslavice – Štítina
21.3.2022	Libhošť – propojení Nového Jičína a Příbora
25.3.2022	Praha – For Bikes, Valná hromada spolku Partnerství pro městskou mobilitu
25.3.2022	Konference cyklokoordinátorů
4.4.2022	Polar – televizní vysílání – krizová místa na cyklotrasách
6.4. 2022	Dobré ráno – televizní přenos – noclehárny a bezpečnost cyklistů
16.4.2022	Mosty u Jablunkova, Bystřice – jednání se zástupci Wisly a Ustroně
22.5.2022	Kravaře – Den zdraví a sportu – účast na sportovním dnu
3.5.2022	Dvorce – záměr propojení Dvorců a Moravského Berouna

1.6.2022	Jednání se zástupci Moravskoslezského kraje – vedoucí odboru dopravy a ředitelem Správy silnic Moravskoslezského kraje
14.6.2022	MAS Opavsko – Hradec nad Moravicí
14.6.2022	Euroregion Silesia – útulny – noclehárny pro cyklisty
23.-24.6.2022	Hranice na Moravě – konference cyklokoordinátorů
29.7.2022	Cyklohandy maraton – reprezentace kraje a doprovod
11.10.2022	Jednání zástupců ORP – představení Cyklokonceptu 2030+ (Zemědělské muzeum)
15.10.2022	Den na Kolech Tošovice - účast na sportovním dnu
18.10.2022	WorkShop – Mappa OSTRAVSKÁ Cyklostrategie
29.10.2022	Den na kolech Kopřivná - účast na sportovním dnu
1.11.2022	Konference Starostů
7.11.2022	Zábřehu u Dolního Benešova – Aero Club p. Hoffmann - rozšíření cyklostezky
8.11.2022	Jednání na MSID za účelem výstavby strategických tras v rámci POHO 2030
24.11.2022	Branky u Opavy, Chvalíkovice, Vršovice - Mgr. Ivan Berger – jednání za účelem výstavby cyklostezek v oblasti Opavska
30.11.2022	Koncepte MAPPA
1.12.2022	Každoroční předsezónní školení rolbařů – Rejvív (Jeseník)
6.-7.12.2022	Konference cyklokoordinátorů – CYKLOVIZE 2030+ – Jičín
10.1.2023	Jednání s Radimem Fojtíkem – domluva na postupu zadávání dat do map MSK
12.1.2023	Euroregion Silesia – útulny – noclehárny pro cyklisty
26.1.2023	Jednání s MAPPY.CZ. Navázání spolupráce
29.1.2023	HITRADIO ORION - Rozhovor – Bílé stopy, cyklokoordinátor
31.1.2023	Opole – Konference “Propagace kulturního a turistického dědictví prostřednictvím dovybavení Cyklotrasové spojky v Olešné”
2.2.2023	Bělá – útulny – noclehárny pro cyklisty
5.2.2023	Den na Lyžích Bílá - účast na sportovním dnu
8.2.2023	Jednání s Partnerstvím (Cyklosčítače)
11.2.2023	Den na Lyžích Kopřivná - účast na sportovním dnu
13.2.2023	Jednání s KČT – p. Kašovský
15.2.2023	Návštěva nově vybudované stezky na Slezské Hartě – p. Havlík
15.2.2023	Vítkov - Jednání se zástupci ORP
17.2.2023	Konference Cyklokoordinátorů CZ/PL (Slezské vojvodstvo)
27.-28.2.2023	Praha – Konference Cyklokoordinátorů za účasti Nizozemského velvyslanectví
1.3.2023	Natáčení Běžkotoulek (Obec Bílá) – účast v Televizním pořadu
3.3.2023	Konference Ceny cestovního ruchu, přednášející
6.-7.3.2023	Konference Trojmezí – Spolupráce CZ/SK/PL
9.3.2023	Jednání pro Hyundai – Starostové ORP Frýdek-Místek
13.3.2023	Jednání s KČT – p. Kašovský
14.3.2023	Frenštát p.R., Tichá a Trojanovice - Jednání se zástupci těchto obcí
15.3.2023	Meeting a workshop (Editace StavbyCyklo.cz)
23.3.2023	Praha - For Bikes, Valná hromada spolku Partnerství pro městskou mobilitu
23.3.2023	Konference cyklokoordinátorů
30.3.2023	Úvodní jednání a představení finalizované cyklokonceptu na Moravskoslezském kraji

6.3. HARMONOGRAM CYKLOKONCEPCE

1.	Práce na koncepci zahájeny	2/2022
2.	Projednání s ORP	2/2022 - 2/2023 a nadále...
3.	Projednání s dotčenými odbory	5.4.2023
4.	Projednání s Výborem pro dopravu	23.5.2023
5.	Projednání s Komisí pro strategický rozvoj kraje	29.5.2023
6.	Projednání s Výborem pro úz. plánování a strategický rozvoj	7.6.2023
7.	Zastupitelstvo kraje	8.6.2023
8.	Navazující činnosti (živý dokument)	6/2023 - 2024

7. MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ CYKLODOPRAVY

Tato kapitola uvádí přehled hlavních možností financování rozvoje cyklistiky na území Moravskoslezského kraje se zaměřením na formy přímé podpory jednotlivých aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cyklo dopravy (výstavba cyklistických komunikací, popř. doprovodné cyklistické infrastruktury, značení cyklotras apod.). Pro realizaci většiny navržených aktivit bude samozřejmě zapotřebí zapojení vlastních zdrojů případných příjemců – subjektů veřejného i soukromého sektoru.

Úkolem kapitoly je uvedení přehledu aktuálních či připravovaných finančních zdrojů podporujících oblast komunikací pro cyklisty. Tento výčet však není úplný a v čase mohou být vyhlášeny i další příležitosti podpory. Některé z uvedených dotačních titulů mohou v rámci specifických kritérií přijatelnosti vyžadovat soulad předkládaných projektů s krajskými strategickými dokumenty z oblasti cyklo dopravy.

7.1. EVROPSKÉ ZDROJE

7.1.1. INTEGROVANÝ REGIONÁLNÍ OPERAČNÍ PROGRAM 2021-2027 (IROP)

Specifický cíl 6.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství

VYHLAŠOVATEL: Ministerstvo pro místní rozvoj

PODPOROVANÉ AKTIVITY:

1. Infrastruktura pro cyklistickou dopravu

- 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 ČR, včetně doprovodné infrastruktury
- realizace doprovodné cyklistické infrastruktury při vyhrazených komunikacích pro cyklisty s vysokou intenzitou dopravy

2. infrastruktura pro bezpečnou nemotorovou dopravu

- výstavba, modernizace a rekonstrukce komunikací pro pěší v trase nebo v křížení pozemní komunikace s vysokou intenzitou dopravy
- zvyšování bezpečnosti nemotorové dopravy stavebními úpravami komunikací pro pěší a pro cyklisty a instalací prvků zklidňujících dopravu v nehodových lokalitách

OPRÁVNĚNÍ ŽADATELÉ:

- kraje
- obce
- dobrovolné svazky obcí
- organizace zřizované nebo zakládáné kraji
- organizace zřizované nebo zakládáné obcemi
- organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí

Pro tyto aktivity jsou rovněž vyhlašovány výzvy v rámci **integrovaných nástrojů – ITI** (SC 6.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství) a **MAS** Specifický cíl 5.1: Podpora

integrovaného a inkluzivního sociálního, hospodářského a environmentálního místního rozvoje, kultury, přírodního dědictví, udržitelného cestovního ruchu a bezpečnosti v jiných než městských oblastech).

<https://irop.mmr.cz/cs/vyzvy-2021-2027>

7.1.2. OPERAČNÍ PROGRAM SPRÁVEDLIVÁ TRANSFORMACE (OP ST)

Tematická oblast Obnova území – Infrastruktura

VYHLAŠOVATEL: Ministerstvo pro životní prostředí/Státní fond životního prostředí

PODPOROVANÉ AKTIVITY:

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

OPRÁVNĚNÍ ŽADATELÉ:

- majitelé a správci pozemků (*blíže budou příjemci specifikováni ve výzvě*).
- žadatelé z území dotčeného těžbou (*mapový podklad cílového území bude součástí relevantní výzvy*).

A. VYHRAZENÉ KOMUNIKACE PRO CYKLISTY BUDOU MUSET SPLNIT:

- plánovaná trasa komunikace pro cyklisty je v souladu s krajskou strategií rozvoje cyklistické dopravy, nebo v souladu s územní studií krajiny pro správní obvod obce s rozšířenou působností v případě, že taková studie pro daný obvod existuje.
- projekt zajišťuje bezpečnost a bezbariérovost dopravní infrastruktury pro všechny účastníky na pozemních komunikacích.
- projekt se zaměřuje na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, která:
 - je napojena na stávající vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, nebo
 - je naplánováno ji napojit na vyhrazenou komunikaci pro cyklisty, nebo
 - navazuje na stávající síť místních komunikací měst a obcí

B. KOMUNIKACE PRO PĚŠÍ:

- přístupové komunikace pro pěší k lokalitě navazují na stávající síť komunikací a cest pro pěší, nebo je plánováno jejich napojení.

<https://opst.cz/nabidka-dotaci/>

7.1.3. INTERREG ČESKO-POLSKO

Specifický cíl 2.1 Lepší přeshraniční využití potenciálu udržitelného cestovního ruchu pro hospodářský rozvoj česko-polského pohraničí

VYHLAŠOVATEL: Ministerstvo pro místní rozvoj

PODPOROVANÉ AKTIVITY:

- rozvoj sítě cyklostezek, cyklotras, singltreků

OPRÁVNĚNÍ ŽADATELÉ:

- orgány veřejné správy a jejich svazky a sdružení
- organizace zřizované a zakládané orgány veřejné správy
- NNO
- Evropské seskupení pro územní spolupráci

předkládat lze pouze partnerské projekty se zapojením alespoň jednoho českého a jednoho polského partnera

[Výzvy | Interreg CZPL \(cz-pl.eu\)](#)

7.1.4. INTERREG SLOVENSKÁ REPUBLIKA – ČESKÁ REPUBLIKA

Specifický cíl 4.6. Posílení úlohy kultury a udržitelného cestovního ruchu v oblasti hospodářského rozvoje, sociálního začlenění a inovací

VYHLAŠOVATEL: Ministerstvo investic, regionálního rozvoje a informatizace Slovenské republiky/Ministerstvo pro místní rozvoj (národní koordinace)

PODPOROVANÉ AKTIVITY:

- zachování, modernizace a budování turistické infrastruktury, která umožní propojení atraktivit v území (cyklistická, pěší, vodní, běžecká infrastruktura, odpočívadla, informační a navigační systémy, řešení pro uložení a parkování kol či nabíjení)

OPRÁVNĚNÍ ŽADATELÉ:

- budou specifikováni ve výzvě

uplatňován princip vedoucího partnera, který zodpovídá za realizaci projektu a musí mít min. jednoho projektového partnera na druhé straně hranice

[Výzvy - INTERREG SK-CZ](#)

7.1.5. NÁRODNÍ ZDROJE

Státní fond dopravní infrastruktury: Oblast Cyklostezky, cyklopruhy

PODPOROVANÉ AKTIVITY:

- výstavba nebo rekonstrukce sdružených přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, nebo přejezdů pro cyklisty přimknutých k přechodu pro chodce, které jsou součástí stezky pro cyklisty a chodce (společné anebo dělené)
- nasvětlení sdružených přechodů pro chodce a přejezdů pro cyklisty, nebo přejezdů pro cyklisty přimknutých k přechodu pro chodce (DZ V8b), které jsou součástí stezky pro cyklisty a chodce (společné anebo dělené)
- sdružený přechod pro chodce a přejezd pro cyklisty
- oprava cyklistické stezky
- zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy

OPRÁVNĚNÍ ŽADATELÉ:

- obec
- příspěvková organizace zřízená obcí
- svazek obcí
- kraj
- příspěvková organizace (anebo obchodní společnost)

[SFDI | Poskytování příspěvků - základní informace](#)

7.1.6. NÁRODNÍ PROGRAM PODPORY CESTOVNÍHO RUCHU V REGIONECH

Dotační titul: Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu - Podpora nadregionálních aktivit

VYHLAŠOVATEL: Ministerstvo pro místní rozvoj

PODPOROVANÉ AKTIVITY:

- zvýšení vybavenosti a atraktivity dálkových turistických tras (pro pěší, cyklo, hippo, vodáckou, vodní turistiku a další udržitelné formy turistiky)
- podpora vybavenosti cyklostezek podél vodních toků (tzv. GreenWays)
- zajištění provázanosti dálkových tras na již existující lokální trasy (možnost vytváření okružních tras různé délky i alternativních tras pro rozptýlení návštěvnosti v území)

OPRÁVNĚNÍ ŽADATELÉ:

- územně samosprávné celky (vyjma statutárních měst a městských částí)
- organizace zřízené územně samosprávnými celky
- mikroregiony/DSO
- oblastní organizace destinačního managementu
- geoparky
- NNO působící v cestovním ruchu
- podnikatelské subjekty
- církve a náboženské společnosti
- výstupy realizovaných projektů musí být realizovány min. na území 2 krajů

[Ministerstvo pro místní rozvoj ČR - Rok 2023 – Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu \(mmr.cz\)](https://www.mmr.cz)

7.1.7. KRAJSKÉ ZDROJE

Dotační program: Podpora rozvoje cykloturistiky v Moravskoslezském kraji

VYHLAŠOVATEL: Moravskoslezský kraj

- Podporované aktivity:
- dokumentace cyklistické infrastruktury
- cyklistická infrastruktura

OPRÁVNĚNÍ ŽADATELÉ:

- obce
- dobrovolné svazky obcí
- právnické osoby zřízené nebo založené výlučně obcemi (mimo statutárních měst) nebo svazky obcí
- statutární města a městské části či obvody

<https://www.msk.cz/cs/temata/dotace/program-podpora-rozvoje-cykloturistiky-v-moravskoslezskem-kraji-pro-rok-2022-10623/>

8. ZÁVĚR

PRINCIP PRÁCE S KONCEPCÍ A ZÍSKANÝMI PODKLADY

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy má formu „živého dokumentu“. Aniž by měnila svá základní východiska, vizi, a strategické směřování, bude rozpracována prostřednictvím postupných aktualizací dat, informací o projektových záměrech získaných z terénu a vývoje situace cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky v Moravskoslezském kraji.

Základním nástrojem pro implementaci Koncepce rozvoje cyklistické dopravy bude část operativní evidence aktivit cyklokoordinátora - Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji. Tento plán bude popisovat způsob řešení strategických vizí. Bude obsahovat 4 ROZVOJOVÉ PRIORITY.

- **Priorita 1** - Datová základna a projektový tým
- **Priorita 2** - Cyklistická doprava jako součást dopravního systému
- **Priorita 3** - Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu
- **Priorita 4** - Koordinace a organizace cyklistiky

Každá priorita bude dále členěna na jednotlivá opatření a aktivity. Každá z aktivit bude mít vždy odpovědného garanta a bude finančně vyčíslena.

Pro každou z priorit povede krajský cyklokoordinátor samostatnou „*Evidenci projektů*“ jednotlivých měst a obcí v oblasti cyklodopravy. Připravované projekty, bude-li to záměr vyžadovat, budou konzultovány a připravovány ve spolupráci s: investory, cyklokoordinátorem, zástupci Moravskoslezského kraje a s dotčenými účastníky v území.

Záměry obcí a měst v Moravskoslezském kraji v oblasti cyklodopravy, které se budou ucházet o spolufinancování z krajského dotačního programu, budou v souladu se 4 uvedenými prioritami. Zvažované záměry v území je proto potřeba konzultovat s krajským cyklokoordinátorem. Návrhy a projekty budou po projednání a případném schválení automaticky zařazeny do „*Evidence projektů*“ jednotlivých rozvojových priorit. Záměry vložené do „*Evidence projektů*“ budou automaticky zanášeny do mapového portálu www.stavbycyklo.cz a krajského geoportálu pro cyklistickou dopravu www.geoportal.msk.cz.

Z priorit a aktivit Akčního plánu bude sestavena Strategická část Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Moravskoslezském kraji „CYKLOVIZE 2030+“

