

STRATEGIE ROZVOJE CYKLODOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI PRO OBDOBÍ 2021+

Obsah

1. Úvod	3
1.1 Zkušenosti s tvorbou Strategie rozvoje cyklo dopravy v Libereckém kraji	3
1.2 Východiska pro zpracování Cyklostrategie	5
1.3 Proces zpracování a projednání Cyklostrategie	6
1.4 Struktura dokumentu	7
2. Analytická část	9
2.1 Megatrendy	9
2.2 Ekonomické podmínky a financování cyklistiky v kraji	10
2.2.1 Obecný popis ekonomických přínosů cyklistiky	10
2.2.2 Možnost čerpání z evropských a národních zdrojů	12
2.2.3 Dotační fond Libereckého kraje – oblast podpory DOPRAVA	12
2.3 Analýza stávajícího stavu řízení a koordinace rozvoje cyklistiky v kraji	13
2.4 Analýza existující sítě páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení	14
2.4.1 Cyklostezka Odra – Nisa	15
2.4.2 Zelená cyklomagistrála Ploučnice	16
2.4.3 Greenway Jizera	17
2.4.4 Cyklostezka Sv. Zdislavy	18
2.4.5 Cyklostezka Varhany	18
2.4.6 Segregované cyklokoridory	19
2.5 Analýza podpory cyklistické dopravy	20
2.6 Analýza specifikace, propojení a synergie cyklistiky s ostatními druhy dopravy	21
2.7 Analýza značení cyklistických tras	22
2.8 Analýza doprovodné infrastruktury a služeb pro zlepšení komfortu cyklistů	23
3. SWOT analýza	24
4. Návrhová část	27
4.1 Vazba na cíle Strategie rozvoje Libereckého kraje na období 2021+	27
4.2 Přehled cílů a opatření „Cyklostrategie“	28
4.3 Konkrétní popis cílů a opatření „Cyklostrategie“	30
Strategický cíl 1 – Bezpečná síť páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení (Bezpečná strategická síť cyklo dopravy).....	30
Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému.....	32
Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras.....	35
5. Implementační část	39
5.1 Řízení implementace	39
5.2 Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace	40
5.3 Akční plán	41
6. Základní pojmy, použité zkratky	43

1. Úvod

1.1 Zkušenosti s tvorbou Strategie rozvoje cyklo dopravy v Libereckém kraji

Od samého počátku vzniku krajů v roce 2000 si samospráva kraje byla vědoma toho, že základem regionální politiky je koncepční přístup, který umožňuje s nadhledem a v nejširších souvislostech správně vyhodnotit aktuální stav území kraje a na jeho základě zacílit podporu na takové problémy a takové potřeby obyvatel a regionů, aby byl zajištěn všestranný a vyvážený rozvoj celého kraje.

To platí i pro tvorbu Strategie rozvoje cyklo dopravy v Libereckém kraji pro období 2021+. Prvním strategickým dokumentem na podporu cyklo dopravy byla Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v LK v roce 2006-2007, na kterou navázal **Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji na období 2008–2013 a v dalších letech stejnojmenný Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji na období 2014–2020**, který byl schválen usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje č. 204/15/ZK dne 26.5.2015. Dokumenty pro příslušná období stanovily konkrétní kroky pro podporu cyklistické dopravy a cykloturistiky na území Libereckého kraje vždy ve dvouletých akčních plánech.

Předchozí období tak položilo základy pro přípravu nové STRATEGIE ROZVOJE CYKLO DOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI PRO OBDOBÍ 2021+ (dále jen „Cyklostrategie“), která bude vycházet z obecných faktů týkajících se cyklo dopravy, kdy používání kola je především velmi levný, dostupný, ekologický a relativně i rychlý dopravní prostředek pro všechny věkové generace. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Další výhodou jízdy na kole je jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel. K jízdě na kole není nutné žádné oprávnění, na kole je možné dojet tam, kam autem nikoliv, cestující na kole nemá prostorové problémy s parkováním a dopravní zácpy lze rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci.

Používání kola k přepravě, či dopravě je tradičně spojováno především s vesnicemi a malými městy, kde mnohdy jen velmi omezeně funguje veřejná doprava a používání kola je velmi výhodné a rychlé. Podpora a rozvoj cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému však směřuje v městských i příměstských aglomeracích nejen k budování nových cyklistických komunikací a cyklotras, ale také k přípravě využití kombinovaného způsobu dopravy, který v souvislosti s tzv. integrovanými dopravními systémy zahrnuje bezpečné, účelné a ekonomické propojení různých dopravních systémů. Cílem proto nemůže být zřizování stále většího počtu komunikací pro cyklisty a zvyšování rychlosti cyklistů v hlavních přepravních směrech, ale ekonomickým vedením trasy zabraňovat zbytečným ztrátám času. Ty jsou způsobeny kromě délky trasy a vedení trasy, také chybějící návazností na veřejnou dopravu, nedostatečnou nabídkou dopravců, včetně vybavení dopravních prostředků i přípojných míst.

Základní potřebou cyklistické dopravy je existence bezpečné komunikace, sjízdné i za horších klimatických podmínek (déšť, snížená viditelnost) a také co největší přímost spojení (minimalizace zajižděk na trase k požadovanému cíli). Pro další rozvoj cyklistické dopravy je tedy zejména potřeba **vybudovat bezpečné komunikace** (pokud je možno přímého směru bez větších převýšení) – nejde přitom pouze o **vybudování samostatných cyklostezek a realizaci cyklistických pruhů**, ale i o **zklidnění dopravy na vymezených komunikacích** (vytvořením tzn. obytných zón s omezením rychlosti jízdy motorové dopravy). Zcela zásadní je **oddělení tras od motorové dopravy v úsecích frekventovaných komunikací s vyšší rychlostí**, tedy zejména v extravilánu, a návrh vedení zajišťující pro uživatele minimální energetickou náročnost. V intravilánu by trendy měly vést k **integraci cyklistů do dopravního prostoru**, tak aby navrhovaná řešení umožnila rychlou, efektivní a bezpečnou přepravu ve městě i dopravní dostupnost běžných cílů (obchody, školy, sportoviště, úřady, pracoviště). Nezbytné pro další rozvoj je rovněž řešit **možnosti parkování nebo úschovy kol v místě dojížděky** – nejen u zaměstnavatele/ ve škole, ale také na železničních a autobusových stanicích (v případě, že dojížděková vzdálenost je příliš velká).

Cyklistická doprava by se už neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětových opatření. S takovým plánem počítá např. Liberec a Jablonec nad Nisou. Důležitou podmínkou k naplnění plánu je fakt, aby města měla svého městského cyklokoordinátora.

Nová Cyklostrategie je tak nejen zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale vede města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale naopak integrovaně společně s dalšími druhy dopravy, a především jednotně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Trendem posledních několika let je přesun obyvatel do okolí měst a na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale tito obyvatelé poté řeší, jak se dostat do práce, na nákupy, ale také za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není příliš velký problém, ale ten nastane v momentě, kdy založí rodinu. Musí začít řešit i jejich mobilitu, potřebují dopravit děti na jejich kroužky. Pokud není dostupná veřejná doprava či je nedostatečná, neexistují vhodné cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádražích, pak nemají jinou možnost než použít automobil, a to několikrát denně tam a zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město či obec ovlivňuje to druhé.

V souvislosti s obecnou charakteristikou cyklistické dopravy však je potřeba vnímat území daleko šířeji, než jen s rozdělením na rovinatá a kopcovitá území. **Obrovský potenciál pro rozvoj cykloturistiky je v každé oblasti, kde existuje vodní tok a jeho břehy jsou přístupné k pojiždění.** Nejedná se jen o hlavní řeky (Jizera, Nisa), ale i o celou řadu malých říček a potoků. To stejné platí i o obslužných komunikacích kolem dálnic a silnic pro motorová vozidla, o **železničních koridorech**, neboť kde vede železniční trať, tam je i předpoklad, že není velké výškové převýšení, a tudíž se jedná o další vhodný koridor pro cyklisty. Význam reliéfu bude do budoucna klesat i s dalším **rozvojem jízdy na elektrokolech**. Naopak zde mohou jít dopředu regiony, které začnou systematicky budovat vhodnou infrastrukturu pro tento typ kol (dobíjecí stanice, síť servisů či půjčoven atd.). To stejné platí i o obslužných komunikacích kolem dálnic, neboli podél všech liniových staveb je možné vést i cyklistickou infrastrukturu.

Cykloturistika se stává velice populární formou trávení aktivní dovolené a lze říci, že **Liberecký kraj má pro rozvoj cykloturistiky velmi dobré přirozené předpoklady** a díky své krajinné rozmanitosti **může nabídnout prakticky všechny druhy cyklistických tras.**

Jak již bylo uvedeno výše, základní **potřeby rekreačních cyklistů** se liší od potřeb cyklistů v rámci cyklo dopravy. Cykloturisté rovněž vyžadují **bezpečné komunikace** (minimální provoz motorové dopravy), současně však také jejich **atraktivní vedení** (atraktivní krajinou; v dobré dostupnosti k hlavním turistickým cílům). V extravilánu potřebují cykloturisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras složenou nejen z méně frekventovaných silnic III. třídy, či v ideálním případě z úseků cyklostezek, ale i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty atd.), které propojují obce regionu. V zastavěném území je třeba pečlivě rozlišovat mezi potřebami každodenní cyklistické dopravy (rychlé a přímé trasy často v hlavním dopravním prostoru) a rekreační cyklistiky s nižším důrazem na rychlost a zvýšeným důrazem na atraktivitu a bezpečnost (například segregované cesty parkem nebo podél vodního toku).

Pro **terénní cyklistiku** je pak příznačná nenáročnost na kvalitu povrchu, kdy preference terénních cyklistů se v posledních letech naopak posouvají spíše směrem k **užším, přírodě blízkým stezkám** (tzv. singletrail či singltrek), stejně tak jako nižší náročnost na klimatické podmínky. Výhoda terénních tras spočívá zpravidla v nulové či minimální investiční náročnosti na jejich budování, úpravy či značení v terénu (v porovnání s trasami se zpevněným povrchem), kdy pro terénní cyklistiku mohou být často využívány existující lesní či polní cesty. Mnohdy se přitom jedná o trasy využívané také pro pěší turistiku.

1.2 Východiska pro zpracování Cyklostrategie

Hlavním východiskem pro zpracování Cyklostrategie je především Strategie rozvoje Libereckého kraje, ze které tento dokument vychází. Podpora Libereckého kraje cyklistické dopravě díky tomuto propojení probíhá plně v kontextu s vývojem celé České republiky a Evropské unie a je tedy nezbytné, aby i Cyklostrategie zabývající se rozvojem cyklo dopravy vycházela z koncepčních dokumentů vyšších územních celků.

Na úrovni Evropské unie je východiskem pro regionální a místní politiku České republiky tzv. Politika soudržnosti, která pro období 2021-2027 navrhuje pět politických cílů (v období 2014-2020 bylo 11 tematických cílů): 1. Inteligentnější Evropa – podporující inovativní a inteligentní ekonomické transformace, 2. Ekologičtější Evropa – s nízkými emisemi uhlíku, podporou čistého a spravedlivého přechodu, zelených a modrých investic, oběhového hospodářství, přizpůsobení se změně klimatu a předcházení rizikům, 3. Propojenější Evropa – zvýšením mobility a regionální dostupnosti informačních a komunikačních technologií, 4. Sociálnější Evropa – prostřednictvím implementace Evropského pilíře sociálních práv, 5. Evropa blíže občanům – podporou udržitelného a integrovaného rozvoje městských, venkovských a pobřežních oblastí prostřednictvím místních iniciativ.

Z pohledu cyklo dopravy je klíčový cíl 3 s vazbou na realizaci Plánu udržitelné městské mobility, jejíž součástí je i rozvoj cyklo dopravy.

Více viz. Nařízení k Evropskému fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti – SWD(2019) 1002 (zpráva pro Českou republiku, návaznost na tvorbu strukturálních fondů 2021+).

Další navazující evropské strategické dokumenty s vazbou na podporu cyklo dopravy:

- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- 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 – 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 (7/2010).

Na národní úrovni je strategickým rámcem dokument **Česká republika 2030**, který je výsledkem několikaletého procesu koordinovaného Úřadem vlády České republiky. Je dokumentem, který udává směr, jímž by se měl rozvoj naší země a společnosti vydat v příštích desetiletích. Dokument je opřen o dva významné koncepty – kvalitu života a udržitelný rozvoj, které promítá do všech klíčových oblastí. Jeho naplnění by mělo zvýšit kvalitu života v České republice a nasměrovat naši zemi k rozvoji, který bude udržitelný po sociální, ekonomické i environmentální stránce. Dokument vytváří základní rámec pro ostatní strategické dokumenty na národní, krajské i místní úrovni. Vládou ČR byl schválen v dubnu 2017. Vazba na podporu cyklo dopravy lze sledovat z pohledu řešení celkové městské mobility, která se má prioritně řešit **z pohledu zdravého životního stylu (viz. oblast 1. Lidé a společnost), nikoliv z pohledu dopravy (viz. oblast 2. Hospodářský rozvoj)**. Jedná se o revoluční pohled, neboť z českého kontextu se vnímá, že doprava je především považována za přesun zboží a osob, a to na cestách do zaměstnání a škol. SUMP 2.0. a tedy i krajská cyklostrategie má ale řešit především zdravý životní styl. V tomto kontextu zcela jinak vyznívá doporučení Strategického rámce ČR 2030 obcím, aby **významně rostla délka cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty a cyklistky**. V dnešní době totiž mnohá města berou cyklostezky **jen jako doplněk**.

Dalším východiskem pro zpracování Cyklostrategie je **Strategie regionálního rozvoje České republiky 2021+**, a to zejména Specifický cíl 1.2: Zlepšit dopravní spojení mezi metropolemi a významnými středoevropskými centry osídlení, posílit kvalitní dopravní spojení mezi metropolemi a jejich zázemím, zvyšovat atraktivitu jiných způsobů dopravy než individuální automobilové dopravy a zlepšovat propojení různých módů dopravy.

Další navazující národní strategické dokumenty s vazbou na podporu cyklo dopravy:

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013–2020 (usnesení vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválena usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.
- Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 schválena usnesením vlády č. 220/2013 z 27. 3. 2013.
- V roce 2015 vláda ČR schválila „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České republice v rámci Zdraví 2020 – Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“.

Na regionální úrovni je garantem regionálního rozvoje kraj. Cílem Libereckého kraje je vyvážený rozvoj svého správního území opírající se o naplňování cílů strategických dokumentů kraje, o územně plánovací dokumentaci a jejich vzájemný soulad a provázanost. Pro úroveň Libereckého kraje je hlavním strategickým dokumentem **Strategie rozvoje Libereckého kraje 2021+**. Kromě toho jsou zpracovány také tematicky zaměřené resortní dokumenty, které mají vazbu na rozvoj cyklo dopravy.

Mezi základní resortní dokumenty patří pro:

- oblast dopravy: Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje a Plán dopravní obslužnosti Libereckého kraje 2019-2023, Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji 2014-2020,
- oblast regionálního rozvoje: Regionální surovinová politika Libereckého kraje 2003-2020, Strategie inteligentní specializace 2014-2020, Strategie udržitelného rozvoje Libereckého kraje 2006-2020, Regionální akční plán Libereckého kraje, Koncepce Chytřejší kraj pro Liberecký kraj
- oblast školství: Dlouhodobý záměr vzdělávání a rozvoje vzdělávací soustavy Libereckého kraje 2016-2020, Krajský akční plán Libereckého kraje,
- oblast kultury a cestovního ruchu: Program rozvoje kulturních institucí zřizovaných Libereckým krajem na léta 2014-2020,
- oblast sportu: Plán rozvoje sportu v Libereckém kraji 2018-2020,
- oblast životního prostředí a zemědělství: Koncepce ochrany přírody a krajiny Libereckého kraje (aktualizace pro období 2013-2020).

Rozvojové dokumenty zpracovávají také jednotlivé obce a místní akční skupiny. Tyto dokumenty jsou ale často zpracovávány účelově pro získávání finančních prostředků z různých dotačních titulů nebo jsou nedostatečně využívány. Strategický dokument nemají zpracované všechny obce na území kraje. Pro aglomeraci Liberec-Jablonec nad Nisou je zpracovaný Integrovaný plán rozvoje území (IPRÚ).

1.3 Proces zpracování a projednání Cyklostrategie

Rozhodnutí o tom, že je potřeba zpracovat Cyklostrategii je dáno tím, že předchozí koncepční dokument má platnost do roku 2020. Zpracováním dokumentu byl pověřen odbor dopravy Krajského úřadu Libereckého kraje. Přípravné práce byly zahájeny v roce 2019 souběžně s pořizováním Vládní koncepce městské a aktivní mobility, s tvorbou nové metodiky Plánu udržitelné městské mobility, tzv. SUMP 2.0., a se Strategií rozvoje Libereckého kraje 2021+.

V první etapě byl zpracován koncept Cyklostrategie, který bude následně projednáván se zástupci jednotlivých odborů, kteří jsou kontaktními osobami pro spolupráci věcně příslušných odborů úřadu při koncepčním a strategickém plánování s vazbou na Cyklostrategii.

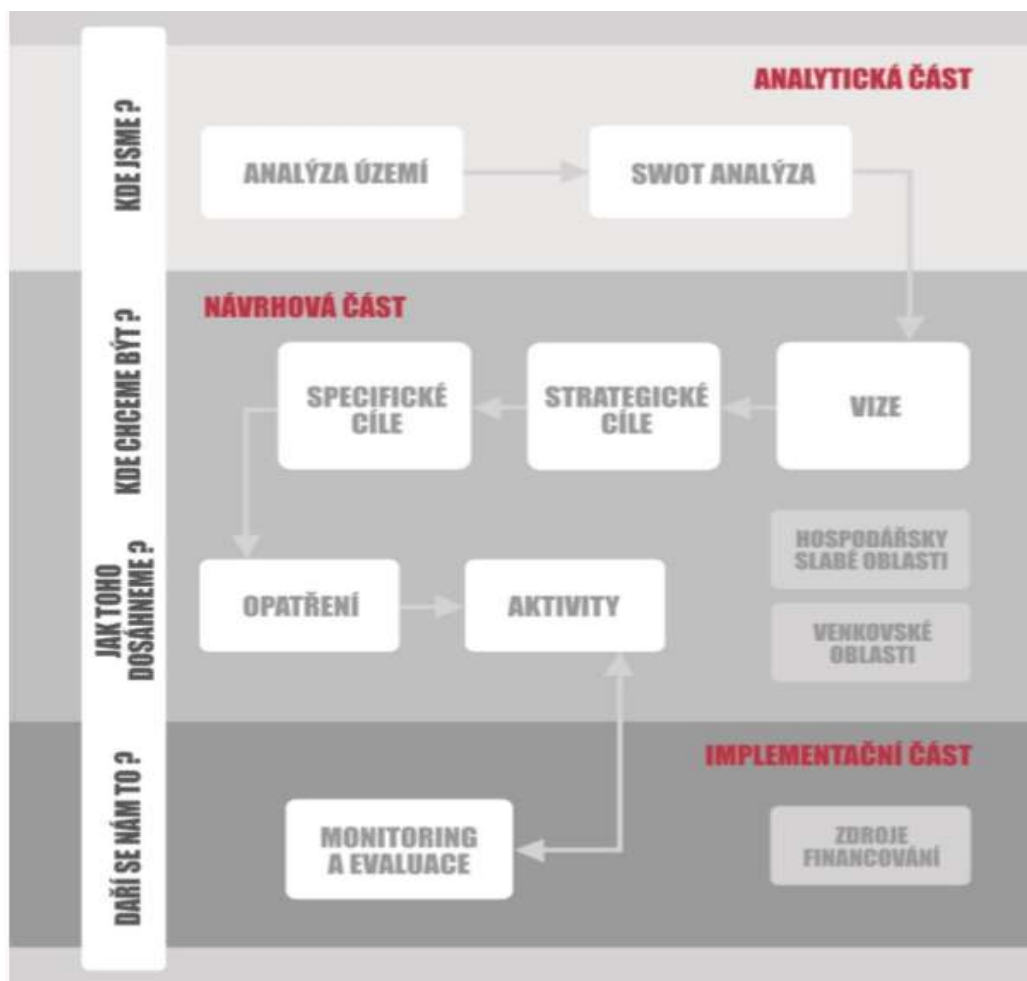
Nová Cyklostrategie dává důraz na optimalizaci sítě cyklistických tras na území Libereckého kraje, na kterou je třeba pohlížet také z pohledu charakteristiky jednotlivých druhů cyklistické dopravy. Naopak jen okrajově se Cyklostrategie zabývá otázkou marketingu, což se dotkne výrazně i návrhové části. Společným jmenovatelem této sítě je vybudování bezpečné cyklistické infrastruktury.

Druhou významnou charakteristikou nové Cyklostrategie je vyzdvižení potenciálu cyklistické dopravy v kontextu dojížděky do zaměstnání či do škol. Navrhované cyklotrasy se tak budou zaměřovat zejména na tento rozměr. Díky tomu je cyklistická doprava představena jako alternativní druh dopravy k individuální automobilové dopravě, a to v kontextu nových trendů městské mobility.

Základem je tak práce se sítí cyklistických tras, která vychází především z účelu a způsobu využívání kola jako běžného dopravního prostředku. Optimalizovaná síť cyklistických tras na území Libereckého kraje je navržena tak, aby vzájemně propojovala významné oblasti, správní i turistická centra.

1.4 Struktura dokumentu

Cyklostrategie je kromě úvodních a závěrečných kapitol a textů rozdělena do tří hlavních částí, a to části analytické, návrhové a implementační. Celkovou strukturu dokumentu shrnuje následující schéma, které je převzaté ze Strategie rozvoje Libereckého kraje 2021+ (dále i „SRLK“).



Analytická část

Analýza cyklo dopravy na území Libereckého kraje

Celá kapitola je zpracována tak, aby popisovala cyklo dopravu kraje reálně a objektivně na základě aktuálních dat a informací. Obsahuje části hodnotící vývoj globálních megatrendů na území kraje, popis současného stavu v oblasti financování cyklo dopravy, stávající stav řízení a koordinace rozvoje cyklistiky v kraji, dále hodnocení existující sítě páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení, samotné cyklo dopravy, specifikace, propojení a synergie cyklistiky s ostatními druhy dopravy, značení cyklotras Libereckého kraje a doprovodné infrastruktury a služeb pro zlepšení komfortu cyklistů.

SWOT analýza

Na analýzu území navazuje SWOT analýza cyklo dopravy, ve které jsou identifikovány silné stránky kraje (přednosti a vše, v čem je Liberecký kraj dobrý), slabé stránky (slabiny a vše, co v kraji nefunguje, čím je rozvoj kraje limitován a jeho problémy), příležitosti (představující to, co by mohlo být impulsem a pozitivním zdrojem rozvoje kraje) a hrozby (to, co může naopak další vývoj kraje brzdit či omezovat). SWOT analýza tedy představuje stručné shrnutí stavu cyklo dopravy v Libereckém kraji. Zároveň je spojovacím článkem mezi částí analytickou a návrhovou.

Návrhová část

Základem návrhové části je navržený propojený systém strategických cílů, specifických cílů, opatření a aktivit. Strategické a specifické cíle prostřednictvím nadefinovaných vizí popisují stav, kterého má být dosaženo do roku 2027. Opatření a aktivity popisují činnosti, které je potřeba podporovat, aby bylo stanovených cílů dosaženo. Základním metodickým principem je dodržení provázanosti analytické části, SWOT analýzy a návrhové části.

Nová témata k řešení

Součástí návrhové části je kapitola, jejímž cílem je upozornit na témata, která jsou pro připravované období 2021-2027 nová, aktuální a průřezově se promítající do téměř všech opatření a aktivit. Jedná se o téma vazby na novou metodiku Plánu udržitelné městské mobility, tzv. SUMP 2.0. s vazbou na klimatické změny, konkrétně o aktivity, které mohou tento proces zmínit či zpomalit, a dále aktivity, které jsou zaměřeny na podporu aktivní mobility. Dalším novým tématem objevujícím se v strategii jsou chytrá řešení související s rozvojem nových technologií, postupů a řešení při podpoře rozvoje měst, obcí a regionů s vazbou na cyklo dopravu.

Implementační část

Implementační část obsahuje návrh, jak s dokumentem pracovat, jak realizovat navržená opatření a aktivity. V kapitole jsou dále definováni garanti plnění jednotlivých opatření a je zde nastíněna možnost financování projektů pro sledované období. Nedílnou součástí je také monitoring naplňování cílů Strategie a sledování stanovených indikátorů.

2. Analytická část

2.1 Megatrendy

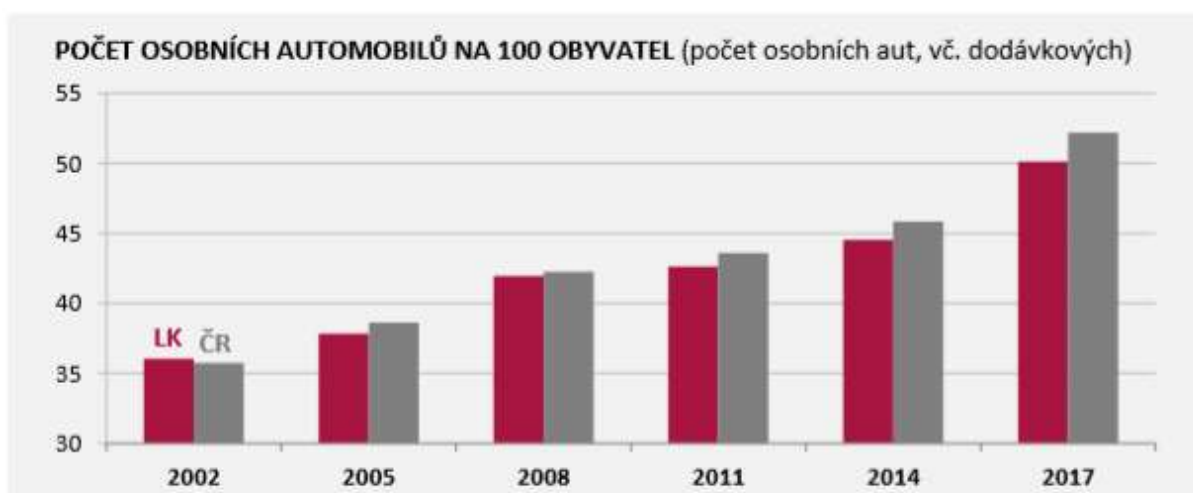
Globální megatrendy, charakterizované v SRLK jsou procesy, které dlouhodobě ovlivňují a mění myšlení, aktivity a organizaci společnosti, mění budoucí realitu světa v oblasti sociální, technologické, ekonomické, environmentální či politické. Jedná se o procesy, které přesahují hranice kraje i států a mají evropský či globální charakter. Významně se tak podílejí na budoucím vývoji území států a regionů.

Význam a projevy těchto faktorů v České republice jsou podrobně popsány v dokumentu Strategický rámec ČR 2030 a jejich územní průmět je řešen ve Strategii regionálního rozvoje ČR 2021+. Obě studie definují a vyhodnocují celkem 29 globálních megatrendů.

V rámci analýzy Libereckého kraje byla snaha ověřit, zda a jak se tyto megatrendy, či některé z nich, projevují na území kraje a jaký mají dopad na jeho vývoj.

Vzhledem k tomu, že ne všechny megatrendy jsou pro Liberecký kraj relevantní a také je nelze na krajské úrovni statisticky změřit, neboť data pro ně jsou v této podrobnosti nedostupná, vybrali jsme pro potřeby SRLK 2021+ a pro území Libereckého kraje pouze ty megatrendy, kterými má smysl se zabývat, mají vypovídací schopnost, mají územní průmět a jsou měřitelné na regionální úrovni. Přesto je potřeba počítat s tím, že jde o poměrně zjednodušený pohled na tuto komplexní problematiku vzájemně provázaných a vzájemně se ovlivňujících trendů vývoje.

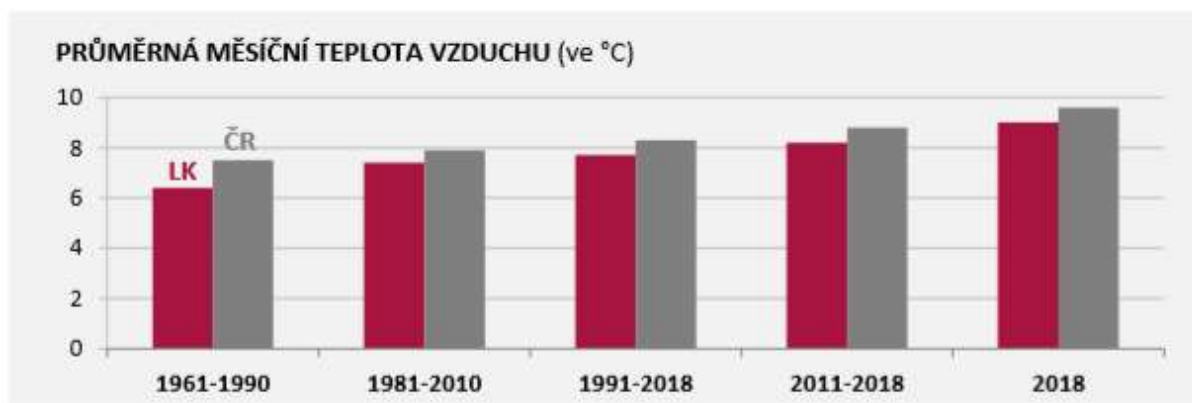
Z pohledu Cyklostrategie je nutné sledovat megatrend „Rostoucí mobilita“, který obecně nepředstavuje pouze fyzickou mobilitu osob, zboží, služeb a informací, ale i tzv. virtuální mobilitu na sociálních sítích. Zvyšování mobility přispívá především k intenzivnější globalizaci či rostoucí spotřebě energií. Pro hodnocení vývoje mobility na území Libereckého kraje je použit ukazatel, počet osobních automobilů na 100 obyvatel, který má v kraji za posledních 15 let rostoucí trend i když v porovnání s ČR kraj mírně zaostává.



Zdroj dat: Český statistický úřad

Dále je nutné sledovat megatrend Změna klimatu. Předcházení změně klimatu a řešení dopadů této změny představují jedno z klíčových témat současné environmentální politiky. Přestože změny v klimatickém systému naší planety probíhaly od té doby, co planeta vznikla, vědecké poznatky posledních desetiletí ukazují, že v současné době velmi pravděpodobně tyto změny probíhají rychleji, než tomu bylo v minulosti. Hlavní příčinou těchto změn, a zejména jejich důsledků, je činnost člověka. Nejde však pouze o činnost spojené s nárůstem emisí skleníkových plynů, ale o další aktivity člověka,

kteří činí klimatický systém více zranitelný, než tomu bylo v minulosti a výrazným podílem se na tom spolupodílí i doprava. Pro hodnocení vývoje v Libereckém kraji jsme použili údaje o průměrné měsíční teplotě vzduchu za posledních necelých 60 let, která vzrostla o 2,6 °C, zatímco v ČR o 2,1 °C.



Zdroj dat: Český hydrometeorologický ústav

Jak problém „Rostoucí mobility“, tak i „Změny klimatu“ řeší druhá edice evropské Metodiky pro tvorbu a implementaci plánu udržitelné městské mobility (tzv. SUMP 2.0.), která byla zveřejněna v říjnu roku 2019 na webu www.eltis.org. V souvislosti s revizí evropské metodiky byla zahájena aktualizace české metodiky SUMP 2.0., která bude pro změnu čerpat především ze zkušeností českých měst. Na aktualizaci metodiky SUMP 2.0. se spolupodílí FD ČVUT v Praze, Univerzita Pardubice a VŠE v Praze v rámci projektu MOBILMAN – Humanitní rozměr plánů udržitelné městské a regionální mobility za finanční podpory TAČR (TL02000400). Spolek Partnerství pro městskou mobilitu, z.s. koordinuje participační proces. Nicméně samotné město není schopné řešit mobilitu samostatně, ale jen ve spolupráci s dalšími partnery, v tomto případě ve spolupráci s Libereckým krajem. Dostupné informace k SUMP 2.0. jsou dostupné na Akademii městské mobility - <https://www.akademiemobility.cz/>.

2.2 Ekonomické podmínky a financování cyklistiky v kraji

2.2.1 Obecný popis ekonomických přínosů cyklistiky

K vyčíslení celkových přínosů slouží analýza nákladů a přínosů (Cost–Benefit analýza). Její princip spočívá v tom, že definuje, kvantifikuje a vyčísluje všechny náklady na určitý záměr (např. výstavbu cyklistické infrastruktury) a přínosy tohoto záměru.

Přestože postupy pro ocenění přínosů a nákladů se velmi různí, všechny zahraniční CBA ukazují, že podpora bezmotorové dopravy ve všech rovinách (od politiky až po infrastrukturu) vykazuje velmi vysoký poměr přínosů vůči nákladům. Dle uvedených studií jsou investice do cyklistické dopravy velmi efektivní, a to hlavně s ohledem na zdravotní přínosy dané jízdou na kole. Studie severské rady ministrů prostřednictvím analýzy nákladů a přínosů ukazuje, že investice vložené do cyklodopravy jsou nejefektivněji investované prostředky v rámci dopravy vůbec.

Tento nástroj použila také Evropská cyklistická federace, aby zhodnotila celkové ekonomické přínosy používání jízdního kola¹. Podle těchto údajů je celková úspora 0,97 euro (tj. 25 Kč) za každý kilometr

¹ ECF: CYCLING IN THE EU: WHITE PAPER, MEP Briefing. Brusel, říjen 2011

ujetý na jízdním kole v porovnání s používáním osobních automobilů. Podpora cyklistiky současně s sebou přináší ekonomické přínosy také v dalších oblastech.

Největším benefitem cyklistiky je zlepšení zdravotního stavu, tedy nižší výdaje za zdravotnickou péči a také nižší sociální výdaje způsobené nemocnostmi. Zdravotní přínosy cyklistiky představují asi 80 % celkové částky.



2.2.2 Možnost čerpání z evropských a národních zdrojů

V této chvíli probíhá příprava nového Programového období 2021-2027 a konečná verze programů a jejich alokace se může ještě jakkoliv změnit. Programové období 2021-2027 navazuje na Strategii regionálního rozvoje ČR 21+ (SRR21+). Oblast cyklo dopravy a cyklistiky bude součástí Integrovaného regionálního operačního programu, konkrétně v oblasti Rozvoj městské a příměstské dopravy.

Na národní úrovni se jedná především o možnost čerpat ze Státního fondu dopravní infrastruktury na financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Pro období 2021+ bude rozhodující absorpční České republiky na budování cyklostezek. V České republice je evidováno na 300 projektů v různém stupni projektové připravenosti (dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení), díky kterým by bylo možné vybudovat 420 km nových cyklistických komunikací. Předpokládané náklady činí 4,2 miliardy Kč. V Libereckém kraji je evidováno celkem 35 projektů v různém stupni projektové připravenosti (dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení, připraveno k realizaci), díky kterým by bylo možné vybudovat 51 km nových cyklistických komunikací. Předpokládané náklady činí 608 mil. Kč (vč. nákladů na dokončení projektové přípravy). Mimo jiné v roce 2020 přišlo na Státní fond dopravní infrastruktury celkem 75 žádostí na výstavbu cyklostezek, s úhrnnou výší požadovaného příspěvku 833 mil. Kč. Absorpční potenciál měst a obcí České republiky při budování cyklostezek tak značně převyšují nabídku SFDI, ale i evropských fondů. Proto je nutné začlenit podporu cyklistické dopravy i do Národního plánu obnovy, případně do prostředků REACT-EU.

2.2.3 Dotační fond Libereckého kraje – oblast podpory DOPRAVA

Obecné informace:

Dotační fond Libereckého kraje byl zřízen usnesením Zastupitelstva Libereckého kraje č. 43/13/ZK, ze dne 26. 02. 2013, jako trvalý účelový fond Libereckého kraje. Viz kapitola Dotační fond Libereckého kraje.

Resort dopravy má v rámci oblasti podpory č. 6 Doprava, jejímž předmětem je podpora vybraných činností a aktivit v oblasti dopravy, schváleno celkem 5 programů s konkrétně vymezenými účely:

- a) Program 6.1 Rozvoj cyklistické dopravy,
- b) Program 6.2 Zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích,
- c) Program 6.3 Podpora projektové přípravy,
- d) Program 6.4 Výchova a vzdělávací programy,
- e) Program 6.5 Rekonstrukce místních komunikací.

V letech 2017-2020 byly vyhlašovány programy 6.1 a 6.3.

Shrnutí podpory cyklistické dopravy z dotačních titulů v letech 2017 až 2020:

- Dotační titul 6.1 Rozvoj cyklistické dopravy:
 - 2017 – 3 354 038 Kč
 - 2018 – 5 134 780 Kč
 - 2019 – 14 047 799 Kč
 - 2020 – 4 200 000 Kč
- Dotační titul 6.3 Podpora projektové činnosti:
 - 2017 – 3 402 686 Kč
 - 2018 – 3 293 695 Kč
 - 2019 – 2 678 811 Kč
 - 2020 – 2 200 000 Kč

Poznámka: V podmínkách programu 6.1 je podpora směřována k výstavbě, opravě a údržbě cyklotras, cyklostezek, či terénních tras včetně dopravního značení, zatím se neumožňovala podpora monitoringu a údržby značení, případně koordinace značení páteřních cyklotras.

2.3 Analýza stávajícího stavu řízení a koordinace rozvoje cyklistiky v kraji

Úlohou Libereckého kraje je finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cykloturistiky a cyklistické dopravy na území kraje. Tuto roli plní od roku 2009 krajský cyklokoordinátor s nutnými kompetencemi.

Klíčovou roli hrají resort dopravy a resort cestovního ruchu. Resort dopravy, který se věnuje koordinaci cyklo dopravy. Resort kultury, památkové péče a cestovního ruchu se věnuje marketingu cykloturistiky.

Kraj plní svoji koordinační úlohu zejména v podpoře projektové přípravy a realizace páteřních dálkových cyklotras.

Krajský cyklokoordinátor

- provádí metodickou, poradenskou a konzultační činnost v oboru samosprávy v oblasti cyklo dopravy na území Libereckého kraje,
- zajišťuje dílčí práce při zajišťování koncepčních a rozvojových dokumentů za úsek silničního hospodářství a silniční dopravy, komplexně za cyklo dopravy a vedení cyklostezek a cyklotras v Libereckém kraji,
- zajišťuje přehled o stavu cyklostezek a cyklotras v LK,
- zajišťuje zpracování projektové přípravy jednotlivých úseků cyklostezek,
- spolupracuje s partnery v území v projektové přípravě cyklostezek, a i v jejich realizaci,
- připravuje partnerské, dodavatelské smlouvy v rámci aktivit v cyklo dopravě a připravuje výběrová řízení v rámci investování cyklistické infrastruktury, a to ve fázi projektové přípravy, a i výstavby cyklostezek,
- komplexně zajišťuje Dotační fond Libereckého kraje, oblast podpory Doprava, včetně individuálních dotací a záštíti Libereckého kraje v oblasti resortu doprava,
- zajišťuje agendu získávání finančních prostředků z dotačních titulů EU na podporu cyklo dopravy v Libereckém kraji,
- zabezpečuje úkoly související s přípravou materiálů pro rozhodování orgánů kraje – podílí se na činnosti související s prevencí v oblasti BESIP na úrovni odboru,
- zajišťuje tvorbu mapových projektů z cyklo dopravy v geografickém informačním systému, aktualizuje datové sady v GIS,
- zabezpečuje dotační web na úrovni odboru,
- řeší stížnosti, petice v oblasti silničního hospodářství.

Je založena **pracovní skupina pro podporu rozvoje cyklistiky v LK**. Tato skupina je složená ze zástupců úředníků z jednotlivých oborů za účasti:

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

Tato skupina nebyla v posledních letech příliš aktivní.

2.4 Analýza existující sítě páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení

Liberecký kraj má od roku 2014 vytvořený excelovský pasport projektové připravenosti páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení.

Páteřní dálkové cyklotrasy = dálkové cyklotrasy a cyklostezky, které mají své jméno, jsou tematické, převážně mají nízkooenergetickou náročnost, převážně jsou vedeny podél vodních toků, podél zrušených železničních tratí, úseky v intravilánech obcí plní cyklopropojení, z pohledu délky mají charakter budoucího turistického produktu.

- **Cyklotrasa Odra-Nisa, KČT č. 20** – podél řeky Nisy: Hrádek nad Nisou – Bílý Kostel nad Nisou – Chrastava – Liberec – Vratislavice nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy),
- **Zelená cyklomagistrála Ploučnice, KČT č. 15** – podél řeky Ploučnice: Pláně – Semerink – Družcov – Osečná (pramen Ploučnice) – Stráž pod Ralskem – Mimoň – Česká Lípa – Stružnice – Horní Police – Žandov (hranice kraje), dále Benešov nad Ploučnicí – Děčín, napojení na Labskou stezku (KČT č. 2),
- **Greenway Jizera, KČT č. 17** – podél toku Jizery: osada Jizerka – Kořenov – Paseky nad Jizerou – Háje nad Jizerou – Semily – Železný Brod – Malá Skála – Turnov – Svijany (hranice kraje), dále Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou – Lázně Toušeň (napojení na Labskou stezku, KČT č. 2) – Praha, Horní Počernice,
- **Cyklostezka Svaté Zdislavy, KČT č. 3105** – Arnultovice u Nového Boru – Svor – Cvikov – Kunratice u Cvikova – Jablonné v Podještědí – Rynoltice – Jítrava – Bílý Kostel nad Nisou (napojení na cyklotrasu Odra – Nisa, KČT č. 20),
- **Cyklostezka Varhany, KČT č. 3054, 3056** – po tělese zrušené trati Česká Lípa – Kamenický Šenov.

V Libereckém kraji je evidováno celkem 35 projektů v různém stupni projektové připravenosti (dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení, připraveno k realizaci), díky kterým by bylo možné vybudovat 51 km nových cyklistických komunikací. Předpokládané náklady činí 608 mil. Kč (vč. nákladů na dokončení projektové přípravy). Detaily jsou uvedené v samostatné příloze.

Odra-Nisa

- Projektová příprava (DUR, DSP): 4 úseky; Délka 3800 m; PP 5 mil. Kč; Náklady 95 mil. Kč
- Realizace: 6 úseků; Délka 9600 m; Náklady 25 mil. Kč

Ploučnice

- Projektová příprava (DUR, DSP): 6 úseků; Délka 6800 m; PP 2 mil. Kč; Náklady 38 mil. Kč
- Realizace: 1 úsek; Délka 1600 m; Náklady 6 mil. Kč

GW Jizera

- Projektová příprava (DUR, DSP): 6 úseků; Délka 25300 m; PP 8 mil. Kč; Náklady 177 mil. Kč

Sv. Zdislava

- Projektová příprava (DUR, DSP): 3 úseky; 9800 m; PP 3,8 mil. Kč; Náklady 99 mil. Kč
- Realizace; 2 úseky; 1700 m; Náklady 18 mil. Kč

Segregované cyklokoridory

- Projektová příprava (DUR, DSP): 7 úseků; 15500 m; Náklady 131 mil. Kč

2.4.1 Cyklostezka Odra – Nisa

Přípravě realizace páteřní dálkové cyklotrasy Odra – Nisa se od roku 2011 věnuje Liberecký kraj. Byla zpracována územně technická studie v úseku Hrádek nad Nisou – Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy) v délce 47,5 km. Trasa je navržena z 76% po stávajících komunikacích, zbylých 24% (11,5 km) je navrženo po nových komunikacích. Trasa je vedena v maximální míře v blízkosti toku řeky Nisy a bude proznačena jako cyklotrasa KČT č. 20. V letech 2011–2019 se podařilo realizovat většinu opatření na úseku Hrádek nad Nisou – Liberec.

Hrádek nad Nisou – Chotyně – Bílý Kostel nad Nisou – Chrastava – Machnín – Stráž nad Nisou

- Hrádek nad Nisou – Chotyně, cyklotrasa značena jako KČT č. 20 vede po místních komunikacích, z velké části opravených při odstraňování povodňových škod.
- Chotyně – Bílý Kostel nad Nisou, v lokalitě „U Hrabarů“ je zpracována projektová dokumentace a realizuje se nová stezka (Liberecký kraj).
- V navazujících úsecích (Chotyně a Bílý Kostel) je zpracovávána projektová příprava k rekonstrukci stávající komunikace mimo sil. II/2711 (Liberecký kraj).
- Bílý Kostel nad Nisou – Chrastav (tzv. Paradies), nová stezka na ostrově, který vytvořilo koryto řeky a náhon do vodní elektrárny. (obce).
- Chrastava, Andělohorská ul. – silnice II/592 po rekonstrukci (Město Chrastava).
- Úsek od elektrárny v Andělské hoře (Chrastava) kolem Hamrštejnu je projektově připraven. Plánovaná realizace Lesy ČR, a.s.
- Úsek před Machnínem (školka), příprava realizace (Statutární město Liberec).
- Machnín, úsek u areálu Integra na okraj obce byl prvním zrealizovaným úsekem na trase.
- Machnín – Stráž nad Nisou (Stříbrný kopec), trasa vedena po místních komunikacích (Heřmánková ul.).

Stráž nad Nisou – Liberec – Vratislavice nad Nisou

- V projektové přípravě variantní řešení Londýnská (tubosider) – železářství Bradáč.
- Liberec, Selská – Oblouková (za ČOV Liberec), nová stezka navazuje na stávající úsek od fotbalového stadionu Slovan.
- Úseky Oblouková – Londýnská, Hrazená – Barvířská a U Nisy – Košická (kolem krajského úřadu), v přípravě.
- Košická ul. - Poštovní náměstí, pozastaveno projektování (Statutární Město Liberec) z důvodu majetkoprávních komplikací.
- tř. Milady Horákové, Vratislavická ul. – současné vedení v cyklopruzích.

Vratislavice nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Nová Ves nad Nisou, pramen Nisy

- Vratislavice nad Nisou, Proseč nad Nisou – značeno jako cyklotrasa č. 20 po stávajících komunikacích. Zčásti již realizovány opravy, v úsecích kolem areálu Kyselky a žel.st. Proseč nad Nisou nutno řešit.
- Proseč nad Nisou – Jablonec nad Nisou – připravováno náhradní vedení přes Zlatou uličku a Horní Proseč (Statutární město Jablonec nad Nisou). Původní trasa kolem elektrárny a teplárny (Brandl) není řešena.
- Jablonec nad Nisou – v intravilánu města v různém stupni projektové přípravy. Úseky ul. U Nisy – Tyršovy sady a ul. 5. května jsou již realizovány.

- Úsek Jablonec n.N, ul. 5. května – Lučany n.N. je projektově připraven k realizaci.
- Lučany nad Nisou – zčásti již proběhly opravy komunikací, probíhá rekonstrukce mostu pod areálem Aldit.
- Lučany nad Nisou – Nová Ves nad Nisou – nutno projekčně připravit průjezd lesem a opravy povrchu komunikací.

2.4.2 Zelená cyklomagistrála Ploučnice

Zelená cyklomagistrála Ploučnice propojuje pramen řeky v Osečné pod Ještědem s Děčínem, kde se Ploučnice vlévá do Labe. Celková délka je 85 km. Koordinátorem projektu jsou v Libereckém kraji Mikroregion Podralsko, spolupracující se svazkem obcí Peklo a Městem Česká Lípa.

Mikroregion Podralsko:

- Semerink, napojení na Pláně, Hřebenovku a Druzcov, zčásti vybudovaná nová stezka (1,1 km). Opravena komunikace a nové značení.
- Druzcov – Lesní Domky – Lázně Kundratice – Osečná – Hamr na Jezeře – Stráž pod Ralskem – Noviny pod Ralskem (Průrva Ploučnice). Úsek zrealizován, částečně nové stezky, zčásti po stávajících komunikacích.
- Stráž pod Ralskem – záměr propojení s centrem města a průmyslovou zónou a napojením na Dubnici.
- Noviny pod Ralskem – Srní Potok, aktuálně vedeno po místní komunikaci, vydané stavební povolení na nový úsek stezky (2018, Noviny pod Ralskem). Město Mimoň převzalo PD podél Ploučnice do Srního Potoka.
- Srní Potok – Mimoň, realizováno jako rekonstrukce stávajících komunikací (s vyhrazeným provozem), v úseku Zámecký most – Potoční nová stezka.
- Mimoň – Ploučnice, projektová příprava nové smíšené stezky, do Hradčan po stávajících komunikacích (úprava značení).
- Hradčany – Veselí, po stávajících komunikacích (dopravní značení, údržba).
- Veselí – Vítkov, vedeno po stávajících komunikacích.

Česká Lípa:

- Vítkov – Česká Lípa, Česká ul., vedeno po stávající „cyklostezce Vlčí Důl“ v majetku města Česká Lípa.
- Chelčického – Pivovarská, příprava nového úseku (380 m), dokumentace pro stavební povolení (2020).
- Pivovarská – Hrnčířská, zrealizovaná stezka mezi řekou a silnicí II/262 – nutná celková oprava úseku vč. mostu v Pivovarské a vyřešení napojení na sousední úseky – nutno projektově připravit.
- Hrnčířská – městský stadion, nutno projektově připravit – návaznost na budoucí rekonstrukci mostu přes Ploučnici v Hrnčířské ulici.
- Cyklostezka Dubice, část: Městský stadion. Příprava nového úseku (560 m), dokumentace pro stavební povolení (2020).

- úsek stadion – Johnsons Controls (autobaterie), vedeno po stávajících nevyhovujících komunikacích (nezpevněná pěšina podél Ploučnice + lávka v havarijním stavu), rekonstrukce úseku připravena k realizaci (stezka + lávka přes Ploučnici).
- úsek Česká Lípa – Stružnice, nutno projektově připravit (Město Česká Lípa) na základě studie z r. 2008.

Svazek obcí Peklo

- Od České Lípy na hranici kraje není Cyklomagistrála Ploučnice vybudována ani vyznačena. V roce 2008 zpracována studie, nutno aktualizovat, projednat vlastnické vztahy, vybrané úseky projektově připravit. Z větší části po stávajících komunikacích obcí SO Peklo (Stružnice, Horní Police, Žandov).
- úsek Stoupno – Horní Police, zpracována DSP k zámku Horní Police. SO Peklo obdržel dotaci na zpracování projektové dokumentace na realizaci projektu "Projektová dokumentace Cyklomagistrály Ploučnice – úsek D2 Stoupno – Horní Police".
- Nutno zvolit variantu vedení cyklotrasy z Horní Police přes Žandov na hranici kraje.

Poznámka k popisu cyklotrasy podél Ploučnice: V některých místech lze předpokládat střet se stávajícími limity území, kterými je ochrana toku Ploučnice a její nivy (EVL-evropsky významná lokalita Horní a Dolní Ploučnice).

2.4.3 Greenway Jizera

Trasa Greenway Jizera začíná u osady Jizerka a vede až k jejímu soutoku s Labem a na hranici Prahy. Její délka je cca 170 kilometrů, z toho na území Libereckého cca 80 kilometrů. Koordinátorem projektu je Sdružení Český ráj, které v období 2011–2013 zrealizovalo pilotní úsek Dolánky – Líšný. Další úseky připravují garanti jednotlivých úseků (mj. města Turnov, Semily a Železný Brod). V roce 2018 kompletně proznačeno jako cyklotrasa KČT č. 17.

Krkonoše, SO Jilemnicko

- Kořenov, Pod Bukovcem – Paseky nad Jizerou (vč. odboček směr Harrachov a Kořenov, Polubný), po stávajících komunikacích;
- Paseky nad Jizerou – Rokytnice nad Jizerou – Jablonec nad Jizerou – Poniklá – Horní Sytová – Dolní Sytová, zpracována územně technická dokumentace (2017, DSO Jilemnicko);
- Paseky nad Jizerou – Vysoké nad Jizerou – Roprachtice – Příkrý, Škodějov – Háje nad Jizerou, Loukov, alternativní značená cyklotrasa KČT č. 17 po stávajících komunikacích.

Háje nad Jizerou, Dolní Sytová – Semily – Podspálov

- Háje nad Jizerou, Dolní Sytová – Háje nad Jizerou, Loukov – Bystrá nad Jizerou – Benešov u Semil, Podolí; rozpracovaná DUR z r. 2010-2011 (Město Semily), projektové práce nepokračují;
- Benešov u Semil, Podolí – Semily, nemocnice, probíhá zpracování DUR (Město Semily, Obec Benešov u Semil);
- Semily, nemocnice – Semily, centrum a Semily, Bítouchov – Semily, Podspálov; rozpracovaná DUR z r. 2010-2011 (Město Semily), projektové práce pozastaveny;
- Semily, centrum – Semily, Řeky, úsek je již realizován (nové stezky cca 1,8 km);
- Semily, Řeky – lávka přes Jizeru; probíhá rekonstrukce lávky (Město Semily);

- stávající vedení cyklotrasy KČT č. 17 z Hájů nad Jizerou přes Benešov u Semil, Semily, Bítouchov, Podbozkov do Železného Brodu po stávajících komunikacích.

Železný Brod – Líšný

- Železný Brod – příprava nové lávky přes Jizeru u tenisových kurtů;
- Železný Brod – Líšný, úsek v projektové přípravě (Město Železný Brod), probíhá zpracování DUR (2020); schválena dotace na DSP.

Líšný – Malá Skála – Turnov – Svijany, hranice kraje

- Líšný – Malá Skála – Turnov, Koškova ul.; úsek realizován (Sdružení Český ráj); opravy po skončení udržitelnosti;
- Turnov – Modřišice – Přepeře – Příšovice – Svijany; úsek je v projektové přípravě (Město Turnov), zpracování DUR (2020), schválena dotace na DSP.

Informace o projektu, trase a turistické nabídce na www.greenway-jizera.cz.

Poznámka k popisu páteční cyklotrasy Greenway Jizera: Vedení některých částí trasy se dotýká EVL Údolí Jizery a Kamenice a PR Údolí Jizery. Jedná se o těžce prostupný úsek mezi městem Semily a Podspálovem, kde je realizace cyklostezky v přímém střetu se zájmy ochrany přírody, a to na krajské i národní, resp. evropské úrovni. V tomto kontextu je možné i uvažovat i o jiné variantě vedení cyklotrasy v daném úseku, aby byla zajištěna reálnost jejího provedení.

2.4.4 Cyklostezka Sv. Zdislavy

Cyklostezka Svaté Zdislavy Nový Bor – Bílý Kostel nad Nisou propojuje obec Bílý Kostel nad Nisou a město Nový Bor a odvádí cyklistickou dopravu ze silnice I/13 Liberec – Děčín. Je zpracována studie vedení trasy o celkové délce cca 38 km, z toho cca 21 km tvoří nové úseky.

- Bílý Kostel nad Nisou – Jítrava; v přípravě (Bílý Kostel nad Nisou, Lesy ČR), úsek Jítravské sedlo – Jítrava v realizaci (2020).
- Jítrava – Rynoltice; po stávajících komunikacích.
- Rynoltice – Jablonné v Podještědí; úsek k čerpací stanici v přípravě (DUR), dále komunikace upravena Povodím Ohře a po stávajících komunikacích.
- Jablonné v Podještědí – Kunratice u Cvikova; projekt v přípravě, snaha o využití bývalé žel. tratě. Nutno připravit podklady pro zadávací dokumentaci na výběr projektanta.
- Kunratice u Cvikova – Cvikov; preferovaná varianta přes Lindavu po tělese bývalé žel. tratě. Alternativní varianta přes Drnovec v realizaci.
- Cvikov – Svor, projekt v přípravě (Liberecký kraj).
- Svor – Nový Bor, Arnultovice, úsek již realizován (Lesy ČR).

Více aktuálních informací lze získat na adrese www.cyklostezkasvatezdislavy.cz

2.4.5 Cyklostezka Varhany

Projekt cyklostezky Varhany z České Lípy do Kamenického Šenova využil tělesa zrušené železniční tratě. Stezka umožňuje využití pro cyklisty a je ideální pro trávení volnočasových aktivit (in-line).

Stavba cyklostezky proběhla od roku 2007 ve třech etapách. Investorem stavby byl Svazek obcí Cyklostezka Varhany, jehož členy jsou Česká Lípa, Nový Oldřichov, Volfartice a Kamenický Šenov.

Zbývající úsek od žel. stanice Česká Lípa Střelnice (0. etapa) je třeba projednat se Správou železnic a projektově připravit (Město Česká Lípa).

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

2.4.6 Segregované cyklokoridory

Segregované bezpečná cyklopropojení = záměry prioritně řeší bezpečné cyklokoridory pro využití kola jako dopravního prostředku, zahrnuje cyklistickou dopravu řešenou v přidruženém dopravním prostoru pozemní komunikace, nebo samostatně.

Cyklistická doprava v segregované podobě uvnitř obcí a mezi obcemi tvoří samostatnou oblast, která spolu s veřejnou dopravou představuje významný regulátor individuální automobilové dopravy a může tak přispět ke zlepšení životního prostředí ve městech.

Cílem je vybudování systému bezpečných komunikací, pokud možno v přímém směru a bez větších převýšení, které jsou určeny pro rychlou, pohodlnou a bezpečnou jízdu za prací, zaměstnáním a do škol. V současné době se však tyto systémy, až na výjimky, nachází pouze ve stadiu záměrů nebo v počáteční fázi projektové přípravy.

Trasy SEVER – JIH

1. Propojení hranice kraje – Nová Huť – Svor – Nový Bor, včetně bezpečného mimoúrovňové převedení trasy přes sil. I/9 na Stožeckém Sedle + vybudování přístupových komunikací.
2. Propojení Nový Bor – Česká Lípa, projektová příprava v souběhu se sil. I/9 přes Pihel, hledání trasy na Zahrádky.
3. Propojení Zahrádky – Doksy, nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest.
4. Propojení Jablonné v Podještědí – Mimoň, vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270.
5. Propojení hranice kraje Petrovice – Jablonné v Podještědí, přeznačení trasy a mimoúrovňové křížení sil. I/13.
6. Propojení Mimoň – Jablonné v Podještědí, zpracovaná studie, propojení Ploučnice a Sv. Zdislavy.
7. Propojení Frýdlant – Liberec (úsek Liberec – Mníšek, přetrasování ze silnice I/13 částečně zrealizováno) dále vyhledání minimálně energeticky zatížené trasy.
8. Propojení Liberec – Hodkovice nad Mohelkou, částečně řešeno, v projektové přípravě.
9. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Turnov, vyhledání a vyznačení nové části cyklotrasy.
10. Propojení Turnov – Karlovice – Ktová hranice kraje, vyhledání trasy v souběhu se silnicí I/35.
11. Propojení Víchova nad Jizerou – Jilemnice – Horka u Staré Paky, vyhledat trasu kopírující silnici II/293.
12. Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice, záměr využití staré silnice a vybudování nové cyklostezky.
13. Propojení Mimoň – Ralsko – hranice kraje, vyhledat trasu kopírující dnešní silnici II/268.
14. Propojení hranice PL – Višňová – Frýdlant.
15. Propojení Lázně Kundratice – Osečná, Družcov – Křižany – Žibřidice – Janovice – Petrovice – Lückendorf, připravovaná trasa mezinárodní lázeňské cyklostezky.
16. Propojení Liberec – Bedřichov.
17. Propojení Doksy – Mšeno, kopírování silnice II/273.

Trasy ZÁPAD – VÝCHOD

- A. Propojení hranice kraje Heřmanice – Frýdlant, záměr zbudování Heřmaničky po tělese bývalé železnice.
- B. Propojení Česká Lípa – Mimoň, prověření možnosti zúžení stávající nebezpečné, rychlé komunikace a vytrasování odděleného pásu.
- C. Propojení hranice kraje Dubá – Doksy, vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270.

- D. Propojení Osečná – Český Dub – Hodkovice nad Mohelkou, vyhledání a příprava trasy v souběhu se silnicemi II/278 a III/2787.
- E. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Rychnov u Jablonce n. N. – Jablonec nad Nisou, řešení podél rychlostní komunikace I/65 od Rádelského mlýnu směr Jablonec nad Nisou (U Hodkovic nad Mohelkou napojení na cyklostezku 14B směr Liberec).
- F. Propojení Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov, vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s pěším provozem, kopírování silnice I/14.
- G. Propojení Turnov – Radostná pod Kozákovem – Lomnice nad Popelkou, propojení cyklostezky v Radostné p.K. na trasu z Lestkova do Lomnice nad Popelkou a z Radostné směr Turnov.
- H. Propojení Lomnice nad Popelkou – Libštát – Jilemnice, hledat propojení v souběhu se silnicí II/286.
- I. Propojení Semily – Košťálov – Libštát – Bělá, nízkoenergetické spojení v souběhu se silnicí II/283.
- J. Propojení Jilemnice – Horní Branná hranice kraje, vyhledat trasu kopírující silnici I/14.
- K. Propojení Česká Kamenice (Ústecký kraj) – Kamenický Šenov (Liberecký kraj), projektová příprava podél žel. trati.
- L. Propojení Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – hranice PL.
- M. Propojení Řasnice – Nové Město pod Smrkem – hranice PL.
- N. Propojení Kravaře – Zahrádky – kopírování silnice I/15.

2.5 Analýza podpory cyklistické dopravy

Z legislativy vyplývá, že zodpovědnost za místní komunikace jako komunikace IV. třídy přísluší obci. Cyklostezky jsou zařazeny pod tuto kategorii, ač je nelze zrovna považovat za místní komunikace, protože mnohdy bývají vedeny mimo intravilán a slouží především externím cyklistům (občanům okolních obcí či rekreačním cyklistům) a nikoliv obyvatelům dané obce. Tyto obce pak nemají ve svých prioritách zařazenu výstavbu nových cyklostezek „pro cizí“ a odkládají je na pozdější období. Obce se pak často potýkají s těmito problémy:

- Nevyjasněné majetkové vztahy a komplikace spojené s výkupem pozemků potřebných pro výstavbu nových úseků cyklistických komunikací či pro značení cyklotras. Komplikovaná a zdouhavá jednání s vlastníky pozemků při snaze obcí spustit proces zpracování komplexních pozemkových úprav, tak i v procesu samotném. Přesto je nutno konstatovat, že obec je v rámci projednávání majetkových vztahů úspěšnější, oproti jiným investorům, především z hlediska, že se lidé na obci znají a obec může nabídnout pozemky například ke směně, pokud vlastník nechce pozemky prodávat.
- Cyklisté jsou nejzranitelnější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, u které se nedaří dosáhnout snížení nehodovosti (platí pro území celé ČR).
- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při plánování a realizaci cyklopruhů na silnicích uvnitř obcí.
- Opomenutí řešení cyklistické dopravy při zpracování územně plánovací dokumentace.
- Komplikované řízení na straně orgánů ochrany životního prostředí související s výstavbou cyklistických komunikací v přírodně chráněných oblastech.
- Riziko vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou, snížení bezpečnosti chodců a účastníků silničního provozu v důsledku netolerantního či nezodpovědného chování.
- Obce mohou vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při přípravě velkých železničních staveb (kde je správcem SŽDC), atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické a pěší dopravy. Příkladem je obnova krytu vozovky na silnici I/14 Horní Sytová – Hrabačov, nebo vyřešení mimoúrovňové překonání silnice I/9.

Kraj nabízí pomoc:

- při odstraňování problémů (nejen prostřednictvím dotační politiky),
- s prosazováním legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy (novelizace potenciálně souvisejících zákonů, vyhlášek, technických norem a podmínek, metodických příruček a pokynů),
- v rámci projektové přípravy složitých úseků cyklokoridorů, především u menších obcí.

2.6 Analýza specifikace, propojení a synergie cyklistiky s ostatními druhy dopravy

Propojení cyklistické a veřejné dopravy na území řeší s odborem dopravy i společnost KORID LK, spol. s r.o. (koordinátor veřejné dopravy), která zpracovala návrh koncepčního materiálu „Plán dopravní obslužnosti území pro období 2019-2023“.

Propojení systému veřejné dopravy LK na pěší a cyklistickou dopravu je nutné rozdělit na dva způsoby využívání těchto druhů dopravy. Prvním je využití každodenní, kdy přesun na kole či pěšky plní nezbytnou dopravní funkci. Druhým je využití volnočasové, kdy přesuny na kole či pěšky jsou samy o sobě volnočasovou aktivitou. Každodenní pěší přesuny do/ze zastávek veřejné dopravy jsou nedílnou součástí systému veřejné dopravy. Obecně je docházková vzdálenost stanovena na 1,5 km či docházková doba na 20 min. V Libereckém kraji se nachází výrazná menšina osídlení ve větší vzdálenosti než 1 km od zastávky veřejné dopravy.

Každodenní přesuny jízdním kolem do/ze zastávek veřejné dopravy absolvují cestující v Libereckém kraji spíše výjimečně. V naprosté většině jde o přiblížení na vlakové nádraží a následnou cestu vlakem. Důvodem ojedinělých jízd je především chybějící zázemí pro jízdní kola ve stanicích. Volně situované stojany či zábradlí každého cyklistu nepřesvědčí o bezpečnosti zanechaného kola. Nově rekonstruované železniční stanice (Chrastava, Železný Brod ad.) již standardně nabízejí nové stojany na jízdní kola, ale bohužel není možné říci, že se novým odstavným stáním pro jízdní kola zvýšila četnost jejich využití. Možnost vzít si kolo s sebou do vlaku využívají opět jen jednotliví cestující, a to ještě nepravidelně. V tomto případě je komplikací cena za přepravu jízdního kola, která je v krátkých (nejčastějších vzdálenostech) rovna ceně jízdného pro cestujícího, nebo vyšší. Dále k tomu přispívá nekomfortní umístění kola v obsazených vlcích ranní a odpolední špičky. Další možností pro přepravu kola jsou cyklobusy, které jsou pro přepravu kol speciálně upraveny. Nevýhodou je, že cyklobusy jezdí pouze sezónně, tedy v letních měsících, a tedy nejsou pro každodenní využití. Přeprava kol v autobusech v kompetenci řidiče, zda je ochoten přepravit cestujícího s jízdním kolem, pokud se tedy nejedná o linku speciálně k tomuto účelu upravenou.

I když každodenní přesuny jízdním kolem do/ze zastávek veřejné dopravy jsou v Libereckém kraji zatím výjimečné, tak je dobré stále podporovat propojení mezi cyklistickou a veřejnou dopravou.

V minulých letech se podařilo za aktivní spoluúčasti měst a obcí vybudovat některé přestupní terminály, kde se pamatovalo i na stojany na kola: Česká Lípa, hl. nádr.; Česká Lípa, aut. nádr.; Jablonec n. Nisou, aut. nádr.; Liberec, aut. nádr.; Tanvald, terminál u žel.st.; Turnov, terminál u žel.st.; Železný Brod, terminál u žel. st. V plánu je realizace v Semilech, terminál u žel.st.

Dále by se mělo pamatovat na základní vybavenost pro cyklisty na železničních stanicích a zastávkách, která je určena obecně platnou drážní legislativou, stavebním a technickým řádem drah. Pokud denní obrat (nástupů + výstupů/den) je nad 300, pak by zde měly být zřízeny stojany na jízdní kola (B+R) a pokud je nad 1.000, pak by měly být zřízeny uzamykatelné boxy.

CYKLOBUSY A CYKLOVLAKY

Přestože v rámci železniční dopravy je přeprava jízdních kol umožněna, předpokládá Liberecký kraj, že na vybraných relacích bude nutné kapacitu posilovat zvláštními sezónními vlaky s vyšší kapacitou pro přepravu kol (15 a více), jedná se zejména o relace:

- Liberec – Turnov – Hrubá Skála – Rovensko p. Troskami – Jičín (linka L35)

- Liberec – Tanvald – Harrachov (linka L1). V této relaci byl v provozu „CYKLOVLAK“, jeho obsazenost však byla podprůměrná ve srovnání s běžnými spoji linky L1. Liberecký kraj nevyklučuje zavedení posilových vlaků, ale preferuje řešení v oblasti vyšší kapacity běžných spojů (2x nebo 3x MU 70)

V příměstské autobusové dopravě není na běžných linkách (z bezpečnostních důvodů) přeprava jízdních kol umožněna, a proto jsou zaváděny tzv. „cyklobusy“, tedy linky umožňující přepravu jízdních kol. Liberecký kraj předpokládá následující úroveň nabízené kapacity:

- Autobus s přívěsem pro přepravu jízdních kol (min. 25 kol);
- Autobus s upraveným interiérem pro přepravu jízdních kol (min. 15 kol);
- Běžný autobus s háky na kola, nebo vyjmutí 4 sedadel ve vozidle (min. 5 kol).

2.7 Analýza značení cyklistických tras

Značení cykloturistických tras vychází ze stávající legislativy (TP 179) a respektuje používanou metodiku Klubu českých turistů (dále jen „KČT“), který je garantem značení.

KČT však není jediným subjektem, který se touto problematikou zabývá. Cyklotrasy jsou na území kraje zřizovány, popř. udržovány (jedná se o trasy, které nebyly zřizovatelem předány do správy KČT) obcemi, jejich spolky či dalšími partnery, a to při **rozdílném respektování zásad umístování dopravních značek a dopravních zařízení (podléhá stejnému procesu jako umístování jakéhokoliv jiného dopravního značení) včetně samotného značení**. V současné době jsou značky ve vlastnictví obcí či jejich spolků, případně různých občanských sdružení, jež se ve větší míře o značení nestarají. Stejně tak zde najdeme **značení, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí**.

Liberecký kraj vychází z principu, že dopravní značení je součástí komunikace, jež má dle kategorie komunikace svého vlastníka. Dopravní značení ve většině případů nebylo osazováno krajem a ani nebylo kraji předáno žádnou smlouvou do údržby. Z těchto důvodů je Liberecký kraj nemůže obnovovat ani udržovat a neručí tak za jeho technický stav.

Stávající systém dopravního značení cyklotras tak není v Libereckém kraji systematicky monitorován a udržován. Pouze pásové terénní značení je udržováno Klubem českých turistů na základě příspěvku Libereckého kraje.

Systém údržby a správcovství značení je třeba upravit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů. Je také třeba nastavit jasně daná pravidla pro údržbu, schválený provozní řád, který respektuje veškeré požadavky vlastníka pozemku, přes které je trasa pro cyklisty vedena.

Pro účely řešení systému údržby a správcovství má Liberecký kraj vybudovaný systém pro pasportizace dopravního značení cyklotras. Pasporty se doplňují v případě přeznačení cyklotras externí službou projektantů.

V případě plánovaného přeznačení či nového vyznačení tras Liberecký kraj nechává zpracovat projektové dokumentace k dopravnímu značení, které schvalují příslušné silniční správní úřady a je připraven systematicky pokračovat v přeznačování cyklotras.

Liberecký kraj v uplynulém období přeznačil např. cyklotrasu KČT č. 14 a dopravní značky předal správci KSSLK do údržby na komunikacích, které má ve vlastnictví. Stejně tak kompletně přeznačil cyklotrasu č. 17 – Greenway Jizera. Další cyklotrasy má projektově připravené k přeznačení i s povolením příslušných úřadů, např. oblast Frýdlantska a Jizerských hor). Systém monitoringu a údržby cyklistického značení není v současné době vyjasněn, kromě několika málo úseků na cyklotrase č. 14.

2.8 Analýza doprovodné infrastruktury a služeb pro zlepšení komfortu cyklistů

Přirozeným očekáváním cyklisty je existence doprovodné cyklistické infrastruktury v podobě možností odpočinku a občerstvení (odpočívadla v intravilánu, resp. pohostinská zařízení v turistických destinacích na trase) a možností úschovy či zaparkování kol – cyklostojany. Specifikace doprovodné infrastruktury a služeb pro zlepšení komfortu cyklistů se odvozuje od jednotlivých cílových skupin. Jiné požadavky má běžný uživatel, cyklista, který jede do práce, do školy, či za nákupy, jiné cykloturista.

Proto každá cyklotrasa nebo její podstatná část má splňovat základní požadavky cílových skupin cykloturistů nejen z hlediska cyklistické infrastruktury, značení, napojení na veřejnou dopravu, ale také vybavení službami, informačního systému, marketingu a propagace.

Zároveň je potřeba brát v úvahu, že služby je také třeba rozlišovat podle kritérií dle zdatnosti, zkušeností s jízdou na kole a dle typu jízdního kola jednotlivých uživatelů cyklotras Libereckého kraje, která jsou následující:

- Cykloturisté na hlavní dovolené s kolem.
- Rekreační cyklisté na dovolené bez převládající cykloturistiky.
- Jednodenní výletníci na kolech s účelem rekreace.
- Každodenní cyklisté.
- Sportovní a fitness cyklisté.

Dále je třeba zdůraznit, že služby vznikají při bezpečné cyklistické infrastruktuře. Důkazem toho jsou cyklotrasa Greenway Jizera, Cyklotrasa Odra-Nisa nebo Zelená cyklomagistrála Ploučnice, díky kterým vznikla celá řada nových služeb pro cyklisty. Na ekonomický přínos nových cyklostezek upozorňuje kapitola 2.1.1 Ekonomické přínosy cykloturistiky.

Kvalitu ubytovacích a stravovacích zařízení pro cyklisty lze hodnotit podle **národní certifikace služeb pro cykloturisty „Cyklisté vítání“**, kterou v ČR od roku 2006 provozuje Nadace Partnerství (www.cyklistevitani.cz). Jedná se o certifikaci kvality služeb ubytovacích a stravovacích zařízení, kempů a turistických cílů, poskytujících zázemí pro cykloturisty i jejich kola. Na území Libereckého kraje tato certifikace není dosud rovnoměrně rozšířena v potřebném množství, a to ani podél dálkových páteřních cyklotras.

Novým fenoménem jsou elektrokola. Proto je třeba řešit i dobíjecí stanice pro elektrokola v rámci příslušných tras. Tento požadavek je zatím řešen přes dobíjecí síť ubytovacích a stravovacích zařízení. Dobíjecí stanice elektrokol jsou k dispozici jen v několika málo případech v řádu jednotek, a to prakticky výhradně v turistických centrech.

3. SWOT analýza

SWOT analýza, jejímž cílem je určit jednoduchou a co možná neobjektivnější charakteristiku stavu a rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území Libereckého kraje, je klasifikační metoda umožňující přehledné uspořádání stávajících základních poznatků ze situační analýzy. SWOT je zkratkou anglických slov Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby).

SILNÉ STRÁNKY

- A1) Liberecký kraj má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cyklistiky – díky své krajinné rozmanitosti může nabídnout prakticky všechny druhy cyklistických tras (od nenáročných, kolem vodních toků až po adrenalinové trasy).
- A2) Liberecký kraj prochází Cyklotrasa Odra – Nisa, Zelená cyklomagistrála Ploučnice, Greenway Jizera, Cyklostezka Svaté Zdislavy, Cyklostezka Varhany.
- A3) Hustá síť značených cykloturistických tras na území Libereckého kraje.
- A4) Existence certifikovaných stravovacích, ubytovacích a jiných zařízení „Cyklisté vítání“.
- A5) Liberecký kraj má celkově dobrou dopravní dostupnost kraje veřejnou dopravou v návaznosti na cyklotrasu.
- A6) Liberecký kraj má dlouhodobě ustanoveného krajského cyklokoordinátora.
- A7) Liberecký kraj má dotační fond na podporu cyklistické dopravy.
- A8) Při rekonstrukcích silnic I, II. a III. třídy se většinou počítá s opatřeními podporujícími cyklistickou dopravu.
- A9) Existuje integrované dopravní strategie, která počítá s cyklistikou jako integrální součástí dopravy.
- A10) Existence strategického dokumentu v oblasti cyklodopravy od roku 2006.
- A11) Existence excelovského pasportu projektově inženýrské připravenosti páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení od roku 2014, který je propojený s geografickým informačním systémem a slouží tak jako podklad pro plánování.
- A12) Existence systémového nástroje pasportu cyklotras k údržbě značení cyklotras v Libereckém kraji.

SLABÉ STRÁNKY

- B1) Z hlediska bezpečnosti mají dálkové cyklotrasy stále řadu nebezpečných míst.
- B2) Přes intenzivní výstavbu cyklistických stezek stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit; existuje stále nedostatečné množství bezpečných cyklistických komunikací a velký počet konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.
- B3) Absence koordinované údržby značení cyklotras v Libereckém kraji. Nevyužívá se potenciál připraveného a částečně naplněného pasportu značení cyklotras. Chybí systémový přístup k financování značení a jeho obnovy, není dořešena údržba a správcovství cyklotras.
- B4) Nedostatečná infrastruktura pro elektrokola (dobíjecí stanice, síť servisů atd.).
- B5) Chybějící systém BIKE & RIDE u celé řady zastávek a přestupních terminálů.
- B6) Nízká alokace finančních prostředků v krajském dotačním fondu zaměřeného na podporu rozvoje cyklistiky.

- B7) Komplikovaný terén pro výstavbu (cyklo)stezek v horských a podhorských oblastech kraje, včetně koridorů podél řek, finančně náročná projektová příprava a i výstavba.
- B8) Plošně významná ochrana území Libereckého kraje z hlediska ochrany přírody může velmi významně ovlivňovat reálnost provedení některých cyklotras, především v případě jejich vedení podél vodních toků, které jsou evropsky chráněnými lokalitami či zde leží zvláště chráněná území. S tím souvisí náročnější (i finančně) projektová příprava takovýchto tras či jejich úseků i delší doba jejich projednávání.
- B9) Pevný asfaltový povrch budovaných cyklostezek, který je používán z důvodu požadavku dlouholeté udržitelnosti cyklostezky kvůli dotacím, se dostává do rozporu s požadavky na zasakování srážkové vody a vyžaduje odvodnění.

PŘÍLEŽITOSTI

- C1) Rostoucí zájem o zdravý životní styl a aktivní trávení volného času (jak pro cykloturistiku, tak každodenní dojížděku).
- C2) Možnost větší podpory cyklistické dopravy díky tomu, že se již nebude řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako součást plánu udržitelné městské/regionální mobility celého mikroregionu, či svazku obcí.
- C3) Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru.
- C4) Možnost využití polních cest v rámci komplexních pozemkových úprav, podobně jako opuštěných drážních těles pro budování nových cyklotras.
- C5) Obrovský potenciál využít systém Bike&Ride. Další rozvoj integrovaných systémů v dopravě, posilování vazeb mezi cyklistickou dopravou a ostatními dopravními módy.
- C6) Zvýšení prostupnosti hranice, realizace příhraničních i nadregionálních projektů ve spolupráci s německými a polskými partnery včetně budování cyklistické infrastruktury.
- C7) Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty: mobiliáře, cyklopůjčovny, cykloservisy, úschovny a další. Zavádění certifikovaných služeb produktu „Cyklisté vítání“ (ubytovacích, stravovacích a dalších zařízení).
- C8) Vyšší využívání elektrokol, které umožní jízdu na kole širšímu spektru osob (vč. starších lidí, osob s omezenou schopností pohybu, fyzicky méně zdatným jedincům apod.) a větší míru využívání jízdního kola jako dopravního módu v pahorkovitém území.
- C9) Vybudování koordinované a efektivní struktury partnerství pro rozvoj cyklistiky v kraji. Další rozvoj partnerství, vzájemná koordinace aktivit a prohlubující se spolupráce mezi klíčovými subjekty (soukromého a veřejného sektoru) zaměřenými na rozvoj cyklistiky v rámci Libereckého kraje a také ve vazbě na sousední kraje.
- C10) Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů.
- C11) V systému monitoringu cykloznačení je možné navázat spolupráci s vhodnými partnery v území např. partnerství s regionálními organizacemi CR, mikroregiony a koordinátory/garanty páteřních cyklotras.
- C12) Využití existence excelovského pasportu projektové inženýrské připravenosti páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení, včetně geografického informačního systému.
- C13) V systému údržby cykloznačení je možno využít fungujícího systému údržby na komunikacích

(krajská správa silnic, potenciál obcí) v provádění běžné údržby v rámci údržby komunikací jichž jsou vlastníky s využitím systémového nástroje pasportu cyklotras k údržbě značení cyklotras v Libereckém kraji.

- C14) Kraj může výrazněji v odůvodněných případech převzít roli investora cyklistické infrastruktury, a to jak ve fázi projektové přípravy, tak ve fázi výstavby cyklostezek.
- C15) Výhodná poloha kraje, který sousedí jak s Německem, tak i Polskem.

HROZBY

- D1) Podcenění významu cyklistické dopravy při přepravě obyvatel do zaměstnání a do škol, stejně jako podcenění významu cykloturistiky jako předmětu podnikání.
- D2) Nárůst preference individuální osobní dopravy s negativními dopady na kvalitu životního prostředí na úkor udržitelných forem dopravy (vč. dopravy cyklistické).
- D3) Nevyjasněné majetkové vztahy a komplikace spojené s výkupem pozemků potřebných pro výstavbu nových úseků cyklistických komunikací či pro značení cyklotras. Komplikovaná a zdoluhavá jednání s vlastníky pozemků při snaze obcí spustit proces zpracování komplexních pozemkových úprav, tak i v procesu samotném.
- D4) Cyklisté jsou nejzranitelnější skupinou účastníků silničního provozu a spolu se seniory jsou jednou z mála cílových skupin, u které se nedaří dosáhnout snížení nehodovosti (platí pro území celé ČR).
- D5) Vysoké náklady staveb cyklostezek ve složitém terénu. Vysoké ceny vynětí pozemků ze Zemědělského půdního fondu v běžném režimu.
- D6) Negativní vývoj legislativy související přímo či nepřímo s rozvojem cyklistické dopravy.
- D7) Komplikované řízení na straně orgánů ochrany životního prostředí související s výstavbou cyklistických komunikací v přírodně chráněných oblastech.
- D8) Neochota soukromého sektoru, resp. obecně aktérů v území při rozvoji služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městech a obcích.
- D9) Riziko vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou, snížení bezpečnosti chodců a účastníků silničního provozu v důsledku netolerantního či nezodpovědného chování.
- D10) Nedostatek finančních prostředků (obecních, krajských, národních, evropských i soukromých) pro rozvoj cyklistické infrastruktury stejně jako prostředků na údržbu cyklistické sítě.
- D11) Nedostatek kapacit (finančních, administrativních, personálních) na úrovni obcí, svazků obcí pro zdárné zajištění kompletního procesu přípravy a realizace cyklistické infrastruktury (včetně majetkových vypořádání).

4. Návrhová část

4.1 Vazba na cíle Strategie rozvoje Libereckého kraje na období 2021+



Hlavním východiskem pro zpracování Cyklostrategie je především **Strategie rozvoje Libereckého kraje 2021+**, ze kterého tento dokument vychází. Z tohoto důvodu výše uvedená tabulka pro přehlednost představuje všechny strategické cíle. Cyklostrategie pak navazuje na strategický cíl C **PROPOJENÝ KRAJ, SPOLEHLIVÁ DOPRAVA** a zde na specifický cíl C1.3 **OSTATNÍ DRUHY DOPRAVY**.

Konkrétní propojení je popsáno níže:

- C1.3a. Budování a propagace páteřních stezek a koridorů pro bezmotorovou dopravu (viz. strategický cíl 1 Cyklostrategie)
- C1.3b. Budování oddělených a bezpečných stezek a tras pro bezmotorovou dopravu (viz. strategický cíl 2 Cyklostrategie)
- C1.3c. Propojení bezmotorové dopravy s ostatními druhy dopravy, včetně záchytných parkovišť s odpovídajícím vybavením a s napojením na síť stezek (viz. specifický cíl 2.2 Cyklostrategie)
- C1.3d. Zkvalitnění a údržba dopravního značení cyklotras dle platné legislativy a metodiky (viz. specifický cíl 3.1 Cyklostrategie)
- C1.3e. Podpora budování a údržby základní turistické dopravní infrastruktury, včetně budování dalšího zázemí, a údržba a rekonstrukce této infrastruktury (viz. specifický cíl 3.2 Cyklostrategie)
- C1.3f. Podpora osvěty a propagace nemotorové dopravy a jejích přínosů (viz. specifický cíl 2.1 Cyklostrategie)

Podpora Libereckého kraje cyklistické dopravě díky tomuto propojení probíhá plně v kontextu s vývojem celé České republiky a Evropské unie a je tedy nezbytné, aby i Cyklostrategie zabývající se rozvojem cyklo dopravy vycházela z koncepčních dokumentů vyšších územních celků. Cílem Libereckého kraje je vyvážený rozvoj svého správního území opírající se o naplňování cílů strategických dokumentů kraje, o územně plánovací dokumentaci a jejich vzájemný soulad a provázanost.

4.2 Přehled cílů a opatření „Cyklostrategie“

Strategické cíle	Specifické cíle a opatření	
<p>Strategický cíl 1</p> <p>Bezpečná síť páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení – dále pod názvem – „strategická síť cyklo dopravy“</p>	<p>Specifický cíl 1.1</p> <p>Projektová příprava strategické sítě cyklo dopravy</p> <p>Opatření 1.1.1</p> <p>Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji</p> <p>Opatření 1.1.2</p> <p>Zpracování projektových dokumentací pro realizaci strategické sítě cyklo dopravy</p>	<p>Specifický cíl 1.2</p> <p>Realizace strategické sítě cyklo dopravy</p> <p>Opatření 1.2.1</p> <p>Zajištění výstavby strategické sítě cyklo dopravy</p> <p>Opatření 1.2.2</p> <p>Optimalizace strategické sítě cyklo dopravy</p>
<p>Strategický cíl 2</p> <p>Cyklistika jako součást dopravního systému</p>	<p>Specifický cíl 2.1</p> <p>Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel</p>	<p>Specifický cíl 2.2</p> <p>Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy</p>

	<p>Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací</p> <p>Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol</p> <p>Opatření 2.1.3 Podpora osvěty a propagace nemotorové dopravy</p>	<p>Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE</p> <p>Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku</p>
<p>Strategický cíl 3 Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras</p>	<p>Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras</p> <p>Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení</p> <p>Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení</p>	<p>Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury</p> <p>Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému</p> <p>Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty</p>

Základní teze

- Role Libereckého kraje:
 - o prioritní koordinace páteřních dálkových cyklotras LK,
 - o připravenost zpracovat projektovou přípravu na síti páteřních dálkových cyklotras,
 - o LK připouští, že může být i investorem úseků páteřních dálkových cyklotras,
 - o LK připouští, že může být dočasnou dobu (např. udržitelnost projektů) správcem nové cyklostezky, kterou vybuduje, ale upřednostňuje realizovat výstavbu cyklostezky a poté ji předat do správy příslušné obci,
 - o LK navrhuje doporučení pro obce, jako vlastníky cyklostezek provádět běžnou údržbu v rámci údržby místních komunikací.
- Dotační fond
 - o Prioritně finance na projektovou přípravu páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení tzv. „strategické sítě cyklo dopravy“,
 - o Finance na výstavbu, rekonstrukce, údržbu páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení tzv. „strategické sítě cyklo dopravy“,
- Zajištění aktualizace dokumentu projektově inženýrské připravenosti páteřních dálkových cyklotras v LK.
- Lze zavést systém zajištění každoročního monitoringu dopravního značení cyklotras na území LK i následné obnovy dopravního značení.

4.3 Konkrétní popis cílů a opatření „Cyklostrategie“

Strategický cíl 1 – Bezpečná síť páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení (Bezpečná strategická síť cyklo dopravy)

Cílem je vytvořit bezpečnou síť páteřních stezek a koridorů na území Libereckého kraje (viz. mapa č.1), kterou doplňují významné místní trasy zajišťující lepší dostupnost navazujícího území. Cílem této sítě je pokrýt celý Liberecký kraj, přičemž je zohledňována rovnoměrnost pokrytí s ohledem na charakter území.



Mapa č. 1 – síť páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení – Strategická síť cyklo dopravy

Stávající popis páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení je popsán v kapitole 2.1.

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

„prázdná místa“, kde se nenachází žádná cyklistická infrastruktura a cyklisté jsou vedeni po nebezpečných komunikacích vyšších tříd.

Budování smysluplné a nepřerušené sítě bezpečných cyklotras mimo silnice I., II. a někde i III. třídy bude vyžadovat další finanční prostředky z dostupných dotačních programů.

Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

- Specifický cíl 1.1 Projektová příprava sítě páteřních dálkových cyklotras a úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení – strategické sítě cyklodopravy
 - Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji
 - Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci strategické sítě cyklodopravy
- Specifický cíl 1.2 Realizace strategické sítě cyklodopravy
 - Opatření 1.2.1 Zajištění strategické sítě cyklodopravy
 - Opatření 1.2.2 Optimalizace strategické sítě cyklotras

Specifický cíl 1.1 Projektová příprava strategické sítě cyklodopravy

Klíčová je příprava a realizace projektů výstavby úseků na významných cyklistických trasách, která zahrnuje zejména projektovou přípravu, majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků. Hlavní prioritou těchto opatření by mělo být scelení významných cyklotras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a státních fondů.

Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji

Opatření řeší předprojektovou přípravu dálkových a regionálně významných cyklotras tzn. vyhledávací studie, a to na podkladě katastrální mapy a zajištěného polohopisu a výškopisu území. Součástí studie bude technický popis a záborový elaborát dotčených pozemků. Studie bude projednána s významnými subjekty, které mohou daný návrh ovlivnit – hlavní správci inženýrských sítí (např. ČEZ, GridService, apod.), správci stávající souběžné dopravní infrastruktury, správci souběžných vodních toků, příp. orgány ochrany přírody a krajiny.

Podrobná studie bude vždy zahrnovat ucelený úsek cyklistické komunikace, která bude vhodně a bezpečně napojena do stávající dopravní sítě.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (odbor dopravy), v opodstatněných případech může být nositelem opatření i kraj (páteřní trasy, více katastrů, nedostatečné finanční, personální či administrativní kapacity na straně obcí).

Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci strategické sítě cyklodopravy

Opatření řeší zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí (DUR) a stavební povolení (DSP) cyklostezek na dálkových a regionálně významných cyklotrasách. Pro některé stavby je možné přistoupit přímo ke zpracování sloučených dokumentací pro územní řízení a stavební povolení. Na jiné akce musí být vyhotoveny projektové dokumentace vyšších stupňů až po dokumentaci pro provádění stavby (možno jednostupňově společně s dokumentací pro stavební povolení).

Obce mohou díky krajskému dotačnímu titulu žádat na zpracování dokumentací pro územní rozhodnutí (DUR) a stavební povolení (DSP) na páteřních stezkách a koridorech.

Na základě finanční alokace v dotačním titulu bude přidělena dotace obcím, či svazkům obcí na zpracování projektových dokumentací.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (odbor dopravy), v opodstatněných případech může být nositelem opatření i kraj (páteřní trasy, více katastrů, nedostatečné finanční, personální či administrativní kapacity na straně obcí).

Specifický cíl 1.2 Realizace strategické sítě cyklo dopravy

Specifický cíl řeší výstavbu a rekonstrukci úseků cyklostezek na území kraje, které jsou zařazené do sítě páteřních stezek a koridorů. Prioritně se jedná o výstavbu úseků, které budou podrobně specifikovány na základě projektových dokumentací zpracovávaných v rámci specifického cíle 1.1.

Kraj podporuje tyto úseky prostřednictvím dotačního titulu na výstavbu úseků. V opodstatněných případech může být přímo kraj investorem vybraných úseků cyklotras (páteřní trasy, více katastrů, nedostatečné finanční, personální či administrativní kapacity na straně obcí).

Opatření 1.2.1 Zajištění výstavby strategické sítě cyklo dopravy

Opatření je zaměřeno na výstavbu a rekonstrukci úseků na páteřních stezkách a koridorech. Opatření monitoruje vlastní realizaci úseků. Přehled navrhovaných úseků je uveden v Implementační části.

Ze strany kraje budou preferovány projekty, které by byly podpořeny ze státních a evropských zdrojů a kraj podpoří projekt finanční spoluúčastí.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (odbor dopravy). Na základě finanční alokace v dotačním titulu bude přidělena dotace obcím, či svazkům obcí na výstavbu, případně rekonstrukci dílčích úseků. V opodstatněných případech může být přímo kraj investorem vybraných úseků cyklotras (páteřní trasy, více katastrů, nedostatečné finanční, personální či administrativní kapacity na straně obcí).

Opatření 1.2.2 Optimalizace strategické sítě cyklo dopravy

Opatření reaguje na potřebu optimalizace sítě cyklotras směřující k vytvoření bezpečné sítě dálkových a regionálně významných cyklotras. V souběhu s realizací každé stavby je nutné učinit potřebné kroky k úpravě trasování do nového koridoru. Na základě nově vybudovaných úseků (viz. opatření 1.2.1) obce ve spolupráci s krajem zajistí přetrasování dle optimalizované sítě dálkových cyklotras.

Opatření je realizováno v souladu s dohodou o číslování dálkových tras v ČR provedenou na národní úrovni. Číslo cyklotrasy po výstavbě nové cyklistické stezky stanovuje Klub českých turistů. Samotné značení probíhá v rámci opatření 3.1.2 této Cyklostrategie.

K přečíslování a přetrasování může dojít, až budou vybudovány nové úseky cyklostezek.

Typový nositel opatření: správci cyklotras, obce, ve spolupráci s cyklokoordinátorem (odbor dopravy).

Správci cyklotras ve spolupráci s cyklokoordinátorem zajistí změnu trasování cyklotras (oznámení správcům mapových serverů).

Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému

Cílem je metodicky podporovat rozvoj cyklistické dopravy v území, a to formou kvalitně zpracovaných rozvojových dokumentů menších územních a správních celků – měst, obcí a mikroregionů.

Strategický cíl je postaven na postupném naplňování schválených územních plánů, generelů cyklistické dopravy a plánů udržitelné městské mobility měst a obcí Libereckého kraje, které již obsahují komplexní řešení dopravní nabídky pro cyklisty.

Strategický cíl podporuje postupnou výstavbu dalších cyklistických tras a cyklistických stezek v území s ohledem na řešení problémových míst. Cílem je vytvoření uceleného systému, neoddělitelného

od ostatních druhů dopravy ani od celkového demografického a urbanistického pojetí rozvoje řešeného území. Navržená síť tras pak musí respektovat zejména funkci cyklistické dopravy danou převládajícím účelem cest, přičemž výsledkem musí být efektivní propojení hlavních cílů a zdrojů cyklistické dopravy a funkční napojení na síť cyklistických tras sledovanou na krajské úrovni.

Takto zpracovaný podklad doplněný o návrhy na postupné zřizování prostor sloužících k bezpečnému parkování a odstavení jízdních kol, případně sloužících k odpočinku a relaxaci je důležitým prvkem vedoucím k podpoře cyklistiky v regionu ze strany Libereckého kraje.

Strategický cíl podporuje integrované dopravní strategie, které zahrnují všechny druhy dopravy.

Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

- Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel
 - Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací
 - Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol
- Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy
 - Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE
 - Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku

Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel

Tento cíl zajišťuje realizaci všech opatření, která budou zvyšovat bezpečnost cyklistů na pozemních komunikacích. Jedná se zejména o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které odklánějí cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy, a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační, pokud na nich přesáhne intenzita 1000 vozidel/den.

Z pohledu perspektivy Libereckého kraje je pak podstatné zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy v extravilánu především jejím oddělením od frekventované automobilové dopravy. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a provedení vhodných opatření, zejména samostatných cyklistických stezek.

Opatření 2.1.1 Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací

Opatření na zvýšení bezpečnosti cyklistů je realizováno prostřednictvím dvou nástrojů:

- **Zamezení vzniku bariér cyklistické dopravy při modernizaci a rekonstrukci na státních a krajských komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.** V rámci zpracování projektových dokumentací na výše uvedených stavbách bude prověřena možnost začlenění opatření na podporu zvyšování bezpečnosti cyklistů. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek.
- **Spolupráce na využití polních a lesních cest pro potřeby cyklistů.** V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných nebo rekonstruovaných účelových komunikací vedených podél vodních toků, dále se počítá s využitím pozemkových úprav či stávající sítě polních a lesních cest.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (odborem dopravy) a správci pozemních staveb bude vést jednání se zainteresovanými organizacemi o možnosti realizace daných opatření, které směřují k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy.

Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol

Opatření je zaměřeno na výstavbu cyklistických komunikací ke zvýšení bezpečné dojíždky do zaměstnání a do škol mimo dálkové a významné regionální cyklotrasy. Předkládané projekty musí odkazovat na dopravně koncepční dokumenty měst a obcí.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (odborem dopravy).

Cyklokoordinátor poskytuje metodická doporučení odpovídající moderním evropským trendům, která mohou pomoci městům a obcím při přípravě žádosti na evropské a státní fondy.

Opatření 2.1.3 Podpora osvěty a propagace nemotorové dopravy

Opatření je zaměřeno na podporu realizace konferencí, seminářů a školení v oblasti cyklo dopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky za účelem přenosu know-how do Libereckého kraje a za účelem motivace libereckých subjektů exkurze do lokalit s rozvinutou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu. V případě dotace ze Státního fondu životního prostředí je opatření zaměřeno i na další oblasti, které jdou za hranici podpory cyklistické dopravy – 1. kampaň na podporu veřejné dopravy; 2. podpora akcí v rámci Evropského týdne mobility, 3. podpora měst v rámci iniciativy CityChangers (www.citychangers.com), 4. podpora kampaní Do práce na kole), 5. podpora elektromobility atd.

Součástí budou i opatření podpory komplexní dopravní výchovy dětí a mládeže na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem pod mottem: „Staň se instruktorem svého dítěte“. Cyklostrategie bude podporovat nácvik jízdy v reálném terénu, nejen na dopravních hřištích, dále podporovat realizaci komunikačních témat prevence dopravních nehod.

Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy

Liberecký kraj může přispět k řešení městské a sídelní mobility tím, že bude vytvářet takové podmínky, aby lidé nemuseli používat na svých cestách automobily, ale naopak aby využívali kombinace mezi veřejnou a cyklistickou dopravou. Specifický cíl se zaměřuje na dvě oblasti: rozvoj systému BIKE & RIDE a rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku (tzv. bike sharingu).

Opatření 2.2.1 Rozvoj systému BIKE & RIDE

Cílem opatření je propojení cyklistiky s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit ze strany měst a obcí přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy. Na druhé straně je třeba zdůraznit, že tento cíl bude naplněn jen za předpokladu, že bude posílen význam veřejné dopravy, zvláště té železniční.

Propojení cyklistické a veřejné dopravy na území řeší s odborem dopravy společnost KORID LK, spol. s r.o. (koordinátor veřejné dopravy), která zpracovala **návrh koncepčního materiálu „Plán dopravní obslužnosti území pro období 2019-2023“**.

Typový nositel opatření: Krajský cyklokoordinátor a společnost KORID LK spol. s r.o. **zprostředkovává přenos informací zkušeností a „best-practice“ řešení**, obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (odborem dopravy).

Cyklokoordinátor poskytuje metodickou podporu při realizaci konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE, včetně uplatňování řešení parkování jízdních kol v rámci budování dopravních terminálů (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů.

Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku



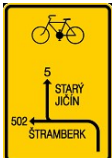
Opatření je zaměřeno na mapování potřeb podpory systému sdílení kol (bikesharing). Opatření není zaměřeno na nákup jízdních kol, ale jen na infrastrukturu, což odpovídá rozměru tohoto opatření.

Typový nositel opatření: Krajský cyklokoordinátor **zprostředkovává přenos informací, zkušeností a „best-practice“ řešení**. Systém sdílení kol by měl být řešen primárně v místech s vysokou koncentrací služeb (města).

Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras

Cílem je zajistit kvalitní značení cyklistických tras a doplňování doprovodné infrastruktury.

Z hlediska řešení celkové Cyklostrategie by základní systém cyklistických tras v území, s ohledem na zajištění potřebné kvality, měl mít jednotné dopravní značení a jasně definované správcovství jednotlivých dopravních značek. Zásady pro užití těchto značek upravují TP 108 - Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách.

		
<p style="text-align: center;"><i>IS 19b</i></p> <p style="text-align: center;">Směrová tabule (se dvěma cíli)</p>	<p style="text-align: center;"><i>IS 21a, 21b, 21c</i></p> <p style="text-align: center;">Směrové tabulky</p>	<p style="text-align: center;"><i>IS 20</i></p> <p style="text-align: center;">Návěst před křižovatkou</p>

Obr.13 - Příklady dopravního značení pro cyklisty

Součástí strategického cíle je realizace doprovodné cyklistické infrastruktury.

Strategický cíl bude naplňován prostřednictvím následujících specifických cílů a opatření:

- Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras
 - Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení
 - Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení
- Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury
 - Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému
 - Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty (elektronabíječky, oprava a servis)

Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras

Specifický cíl je zaměřen na určení **správce základního systému značení cyklistických tras, což je nutnou podmínkou** pro realizaci nejen samotného značení, ale zejména další údržby značení.

Cílem je následně zajištění finančních prostředků na tuto údržbu. S tím souvisí **pořízení evidence stávajícího cyklistického dopravního značení a její průběžná aktualizace**, aby odpovídající správce věděl o rozsahu spravovaného majetku a mohl vyčíslit odpovídající náklady. Velmi důležitým faktorem je předávání dokumentací o aktuálně realizovaném dopravním značení.

Opatření 3.1.1 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení

Opatření se zaměřuje na zpracování pasportu značení a jeho následnou každoroční aktualizaci, která nastaví pravidla pro její údržbu. Většina cyklotras byla vyznačena kolem roku 2000, a to z prostředků

různých dotačních titulů, prostřednictvím obcí a mikroregionů. Nedošlo však k převedení značení na nové majitele, takže se v současné chvíli nahodile udržuje značení, které v mnoha případech nemá svého majitele a správce. Za tímto účelem má Liberecký kraj pasport cykloznačení v mapové úloze spuštěný od roku 2016 a postupně ho naplňuje daty v případě, že provádí přeznačení dopravního značení.

Je nutné pokračovat v aktualizaci pasportu stávajícího značení, kde každá značka je zaevidovaná a je jí přidělen správce. Pasport umožňuje nastavení jasně daných pravidel pro údržbu značení cyklotras, čímž zprůhledňuje systém financování údržby značení.

Je možné pro údržbu přidělit správcům dopravního značení příslušný přístup na tento pasport.

V následujících letech bude daný pasport postupně aktualizován a budou doplňovány nové trasy a nové značení. Po vyznačení nové trasy ke nutný pořídit první zápis do pasportu, předat dopravní značení správci do údržby a po každé opravě dopravního značení provést aktualizaci v pasportu. Tento pasport garantuje kraj. Součástí je i uvážena možnost zapojení garantů páteřních cyklotras, či regionálních organizací cestovního ruchu do systému monitoringu, pasportizace a údržby dopravního značení cyklotras.

Typový nositel opatření: za vyhotovení pasportu jsou odpovědni správci cyklotras, garanti, po domluvě s cyklokoordinátorem (odbor dopravy).

Opatření 3.1.2 Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení

Cílem opatření je zajistit dlouhodobou bezproblémovou orientaci cyklistů v celé síti cyklotras s důrazem na aktuální síť dálkových cyklotras, a to včetně nezbytného přeznačení tras. Opatření zahrnuje vlastní provedení značení v terénu u všech tras. Prioritně je zaměřeno na značení a přeznačení aktuálně navržené sítě dálkových a regionálně významných tras.

Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení není koordinován správcem. Určitou roli v obnově a instalaci dopravního značení hrají Liberecký kraj s obcemi, mikroregiony, svazky obcí a správci, kteří dopravní značení již převzali do svého majetku (např. KSSLK), někdy i obce.

Na základě monitoringu tras a zjištění potřebnosti na údržbu mohou být správcům dopravního značení poskytovány finanční dotační prostředky, jak na nové značení, tak i na přeznačování a údržbu cyklistických tras.

Dále je nutno respektovat pravidla pro osazování „cyklistických“ svislých dopravních značek (dále SDZ) u silnic II. a III. třídy, které jsou v majetku Libereckého kraje a ve správě KSS LK.

1. „Cyklistické“ SDZ jsou podle vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádí pravidla provozu na pozemních komunikacích, tyto: IS 19a/b/c/d, IS 21a/b/c.
2. Tyto SDZ slouží výhradně cyklistům a využívají se pro vyznačení cyklotras v terénu.
3. Dle Vyhlášky č. 294/2015 se na tyto značky vztahují veškeré předpisy stejně jako na ostatní SDZ u silniční sítě, tzn. musí být osazeny v souladu s TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.
4. Častým problémem je jejich umístění nepovoleným způsobem, zejména společně se značkami upravující přednost v jízdě.
5. Proto je nutné takto umístěné SDZ přesunout na jiné značky, kde je jejich umístění na společném nosiči povoleno, nebo zřídit nosič (sloupek) samostatný.
6. Tyto změny, stejně jako osazování nových „cyklistických“ SDZ je nutno předem konzultovat se zástupcem KSS LK, aby nedocházelo ke kolizním situacím při provádění údržby silnic, jejich součástí a příslušenství.
7. Řádně povolené a osazené cyklistické SDZ by mělo být protokolárně předáno správci pozemní komunikace, tím se stane součástí této komunikace (§12 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích) a další údržbu a obnovu zajišťuje správce příslušné pozemní komunikace.

Opatření zahrnuje:

- Vyhotovení projektů značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, jejich projednání s dotčenými subjekty a získání Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od příslušného Silničního správního úřadu.
- Výroba a instalace značení cyklotras v terénu.
- Údržba značení cyklotras.

Typový nositel opatření: správci dopravního značení a/nebo partneři, garanti páteřních cyklotras ve spolupráci s cyklokoordinátorem (OD KÚ LK).

Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Každá cyklotrasa má splňovat základní požadavky cílových skupin cykloturistů nejen z hlediska cyklistické infrastruktury, značení, napojení na veřejnou dopravu, ale také vybavení službami, pro možnost odpočinku a občerstvení. Strategický cíl se zaměřuje na metodickou podporu dvou oblastí: 1) rozvoj informačního a naučného systému, 2) rozvoj doplňkových služeb pro cyklisty (mobiliář apod.). Cílem realizace doprovodné infrastruktury by mělo být mj. naplnění **standardů dálkových cyklotras ČR** (Nadace Partnerství, 2019).

1) Informační a naučný systém

Nejčastějším problémem turisty, pokud zavítá na zcela nové místo, bývá nepřehlednost a složitost informací, které ke své návštěvě potřebuje zjistit. To, co je pro místní známé a běžné, je pro návštěvníky často nepochopitelné a nesrozumitelné. Základní orientaci v oblasti umožňuje pouze kvalitní informační systém tvořený především přehledným a jasně čitelným dopravním značením v terénu doplněným čtyřmi možnými typy informačních tabulí:

- informační mapová tabule
- informační tabule atraktivity regionu
- informační tabule jednotlivých obcí po trase
- informační tabule naučných systémů a naučných stezek
- značení doprovodných služeb – směrová tabulka

2) Doplňkové služby pro cyklisty (odpočívky, mobiliář apod.)

Rozvoj cyklistického provozu je mimo zřizování cyklistických tras závislý také na prostorech sloužících k bezpečnému parkování a odstavování jízdních kol. Tato zařízení mohou být limitujícím faktorem rozvoje cyklistické dopravy v území a je proto nutno počítat s přiměřeně velkými plochami pro odstavování a parkování jízdních kol mimo i uvnitř připravovaných staveb, jakož i s úpravami při nebo ve stávajících prostorách. Významným prvkem je např. budování úschoven kol na koncových, přestupních a významných nácestných železničních stanicích (realizace systému Bike and Ride).

Při doplňování cyklotras mobiliářem je třeba brát v úvahu význam trasy, její kategorii a účel, pro který je především využívána, a také její situování. Velmi potřebné jsou odpočívky, tj. místa vybavená pro zastavení nejen cykloturisty, ale i ostatních turistů, situované zejména na křižovatkách turistických a cykloturistických tras, ale i na dlouhých úsecích vedených mimo zastavená a obydlená území. Tato místa je velmi vhodné vybavit stojany s orientačními mapami a tabulemi, lavicemi, přístřešky, odpadkovými koši, příp. ohništěm, a podle možnosti také zdrojem pitné vody.

Pokud je trasa vedena kolem železničních stanic nebo kolem železničních a autobusových zastávek, je vhodné koordinovat umístění přístřešků a informačních tabulí s dopravci, resp. s příslušnými obecními úřady. Obdobně by tomu mělo být v případě cyklistických tras vedených kolem významných parkovišť, kde je předpoklad zahájení, zastavení nebo ukončení cest cykloturistů. Rovněž při přípravě

všech předpokládaných integrovaných dopravních systémů je nutno vytipovat vhodné lokality pro přístřešky pro kola, aby tak byla zajištěna návaznost na prostředky veřejné hromadné dopravy především pro účelové cesty do zaměstnání, do škol a na úřady.

Doporučujeme náklady na zřizování informačních tabulí, zajištění aktuálnosti informací, instalaci mobiliáře a realizaci ploch pro parkování a odstavení jízdních kol částečně pokrýt z výnosů na vhodně umístěnou reklamu.

Je potřeba zvyšovat kvalitu poskytovaných služeb v oblasti pohostinských živností (stravovací a ubytovací služby) a to nejen se zaměřením na cyklistiku a cyklistickou dopravu, ale také se zaměřením na dostatečnou šíři poskytovaných služeb, hygienické nároky a vybavení daného zařízení. Cílem je podporovat rozšíření certifikovaných služeb pro cyklisty, např. v systému Cyklisté vítáni.

V oblasti cyklistické dopravy směřují doporučení ke zřizování úschoven a půjčoven jízdních kol a doplňování infrastruktury pro statickou dopravu kol na hotelích, penzionech, turistických ubytovnách, v restauracích apod. Dále by měla být realizována výstavba cyklokempů podél dálkových cyklotras. Údaje o těchto zařízeních musí být udržovány a průběžně aktualizovány, přičemž splnění požadovaných kritérií může být podmínkou pro inzerci ve formě internetové prezentace Libereckého kraje, v průvodcích a informačních letácích.

Opatření 3.2.1 Realizace informačního a naučného systému

Opatření se zaměřuje na instalaci informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území a instalaci odpočívek u cyklotras. Jako odpočívadla bude také využita stávající síť přístřešků v majetku Lesů ČR, s. p.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (OD KÚ LK), který průběžně shromažďuje dobré příklady z kraje a poskytuje informace o různých dotačních možnostech ze státních a evropských fondů.

Opatření 3.2.2 Realizace doplňkových služeb pro cyklisty

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

Opatření zahrnuje také **realizaci infrastruktury terénní cyklistiky** (singltreků či singltrailů) a dalších staveb pro technické cyklistické disciplíny využitelných širokou veřejností. V dalších případech se jedná o podporu zbudování dráhy (pumptrack) nebo menších bikeareálů. Dále opatření zahrnuje vyhledávání, projektování, projednávání a vyznačování souvislých tras pro horská kola v terénu.

Opatření rovněž zahrnuje vznik a rozvoj sítě dobíjecích stanic pro elektrokola.

Opatření rovněž zahrnuje dlouhodobé sčítání cyklistů jedoucími za dopravním, či rekreačním účelem.

Typový nositel opatření: obce ve spolupráci s cyklokoordinátorem (OD KÚ LK), který průběžně shromažďuje dobré příklady z kraje a poskytuje informace o různých dotačních možnostech ze státních a evropských fondů. U sčítání cyklistů může být nositelem opatření i kraj.

5. Implementační část

5.1 Řízení implementace

Zpracování Cyklostrategie je výchozím krokem pro realizaci aktivit podporující rozvoj cyklistické dopravy na území kraje.

Cyklostrategie:

- je koordinační dokument využívající širokého partnerství v území,
- je koncepčním východiskem pro koordinovaný rozvoj cyklo dopravy a cyklistiky na území Libereckého kraje,
- definuje síť páteřních dálkových cyklotras a segregovaných bezpečných cyklopropojení,
- vytváří podmínky pro investorskou činnost jednotlivých aktérů v území (města, obce, svazky obcí apod.) a napomáhá jim k efektivnímu čerpání jednotlivých dotačních programů, mj. formou přímé podpory přípravy projektových dokumentací,
- udává základní směr rozvoje cyklistiky do roku 2030, ale bez následné implementace se tvorba tohoto střednědobého koncepčního rozvojového dokumentu stává zbytečnou záležitostí.

Implementací se rozumí komplexní proces realizace opatření a aktivit vymezených v Cyklostrategii za účelem dosažení stanovených priorit a cílů a vedoucí k naplnění rozvojové vize. Má-li být implementace úspěšná a má-li být živým dokumentem, je nezbytné zabezpečit nezbytné procesní a organizační kroky, jež budou vyžadovat úzkou spolupráci všech zapojených/zúčastněných subjektů (jednotlivých odborů Krajského úřadu Libereckého kraje, jeho Krajské správy silnic Libereckého kraje, příspěvková organizace, ale i dalších veřejnoprávních, podnikatelských či neziskových subjektů). Systém implementace by měl přitom vycházet ze stávajícího nastavení kompetencí a procesů.

Cílem je nastavení řízení implementace nové Cyklostrategie. Klíčem je aktivní spolupráce mezi aktivními subjekty v kraji a cyklokoordinátorem, který mimo jiné zodpovídá i za činnosti spojené s koordinací naplňování cílů Cyklostrategie.

Specifickým úkolem krajského cyklokoordinátora je prověřování absorpční kapacity území, kterou bude prověřena připravenost realizace projektů a potřeba jejich financování. Průběžně bude ověřována absorpční kapacita území ve vztahu k evropským fondům.

Pro období 2020–2021 je absorpční kapacita uvedena v akčním plánu a cyklokoordinátor každoročně v souladu s aktuálním akčním plánem aktualizuje stav absorpční kapacity, tedy připravenost území realizovat projekty. Dále eviduje a shromažďuje návrhy na přípravu a realizaci záměrů v oblasti cyklistiky.

Účelem této aktualizované databáze bude:

- koordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (kraj, další obce, ŘSD apod.), zejména pro využití veškerých dostupných dotačních programů, zejména fondů EU,
- motivovat obce při budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí.

Nově budované úseky cyklostezek a cyklotras budou postupně zaznamenávány do aktualizované sítě cyklotras. Do této kategorie patří vytipování oblastí, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty jedoucími za dopravním, či rekreačním účelem. Tímto krokem lze dlouhodobě podporovat monitoring cyklotras a sčítání cyklistů.

Rozvoj cyklistické dopravy na území Libereckého kraje je dlouhodobý proces, který vyžaduje odpovědný přístup jak na krajské úrovni, tak na úrovni měst, obcí, mikroregionů, ale i silničních správních úřadů, správců komunikací apod. Hlavní úkoly Libereckého kraje při prosazování stanovených dlouhodobých záměrů a cílů vycházejí z návaznosti na další strategické dokumenty a jsou současně ovlivňovány aktivitami kraje směřujícími také ke spolupráci s ministerstvy a se zástupci sousedících regionů.

Vzhledem ke geografické poloze Libereckého kraje má kraj rovněž nezastupitelnou úlohu jak při řešení přeshraniční spolupráce, tak při řešení návazností na sousední regiony ČR (Ústecký kraj, Středočeský kraj a Královéhradecký kraj).

5.2 Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace

Naplnění cílů Cyklostrategie je v dlouhodobém horizontu finančně náročné. Není proto možné určit jeden jediný a konečný zdroj financování. Toto financování je třeba řešit formou „vstřícného financování“, které je nezbytnou podmínkou kofinancování i z pohledu EU.

Cílem je získávat a sdružovat finanční prostředky na realizaci projektu postupně a aktivně využít každé příležitosti k získání různých finančních zdrojů. Nabízí se několik konkrétních možností, jak v podobě programů strukturální pomoci, tak finanční podpory státu poskytované prostřednictvím jednotlivých ministerstev (Státní fond dopravní infrastruktury, Program obnovy venkova, dotace na pozemkové úpravy).

Finanční požadavky budou Libereckým krajem realizovány formou dotačního titulu na zpracování DUR, DSP a na výstavbu úseků páteřních stezek a koridorů.

Je nezbytné aktivně využívat kofinancování z rozvojových programů státního rozpočtu. Koncepce zvláště počítá s čerpáním prostředků ze Strukturálních fondů EU.

Je však nutné zdůraznit, že téměř všechny dotace a příspěvky budou předpokládat součinnost a podílnictví žadatele. Jde o tzv. vstřícné financování, které je nezbytnou podmínkou obdržení dotace a zároveň je dalším z evropských dotačních principů. Otázka financování je ve fázi realizace rozvoje cyklopropravy na území kraje velmi významná. Právě princip partnerství tvoří nosný pilíř existence a fungování evropského společenství.

Monitorování zdrojů financování cyklistiky

Dané opatření poukazuje na možnosti, resp. fondy využitelné pro jednotlivé akce a stavby. Vzhledem ke změnám, ke kterým dojde v následných letech při uplatňování možnosti čerpat z některého z fondů, je třeba neustále získávat aktuální informace.

Zcela zásadní je monitoring podmínek pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2021–2027. Momentální návrh podpory cyklistické dopravy vychází z návrhu Nařízení k Evropskému fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti – Politický cíl 2 „Nízkouhlíková a propojenější Evropa“. Cyklistická doprava je součástí Integrovaného regionálního operačního programu (IROP), konkrétně v rámci Priority 2 – Rozvoj městské mobility, revitalizace obcí a měst, zvýšení bezpečnosti a dále Specifického cíle 2.1 Podpora udržitelné multimodální městské mobility.

Monitoring platí i o INTERREG V-A Sasko – Česká republika 2021–2027, INTERREG V-A Polsko – Česká republika 2021–2027 a o Programu rozvoje venkova 2021–2027.

Důležitým předpokladem realizace Cyklostrategie je také podpora ze **Státního fondu dopravní infrastruktury** (např. příspěvek pro rok 2020 byl navržen ve výši 200 mil. Kč/rok). Financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty. Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na: výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a na zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

Nicméně ve vztahu k výstavbě problematických úseků na dálkových trasách se počítá se zřízením speciální centrální komise při Ministerstvu dopravy, která by mohla rozhodovat o individuální finanční pomoci velkým cyklistickým projektům.

Dále je třeba monitorovat další vývoj **Národního programu podpory cestovního ruchu v regionech**, který je navržen jen pro léta 2021+ a také všechny ostatní potenciální zdroje financování.

V neposlední řadě je třeba monitorovat nové možnosti pro výstavbu cyklistické infrastruktury:

- Podpora výstavby a zejména rekonstrukce účelových komunikací – je nutné jednat s Ministerstvem zemědělství o hledání způsobu, jak budou tyto komunikace financovány,
- Spolupráce měst a ŘSD, resp. KSS LK při podpoře cyklistické dopravy (možnost zapracovat cyklistická opatření do svých investičních akcí),
- Spolupráce měst a SŽDC při podpoře výstavby stojanů a úschoven na kola u vlakových nádraží a železničních zastávek.

Základním předpokladem realizace Cyklostrategie v dlouhodobém horizontu je, aby orgány Libereckého kraje opětovně schválily dotační politiku cyklistické dopravy. Dotační program se pak navrhuje především propojit s realizací strategického cíle 1.

Přidělování finančních prostředků z důvodu finanční náročnosti by mělo být rozděleno do tří oblastí.

- První oblastí jsou akce spojené s projekční přípravou dokumentace pro územní rozhodnutí (DUR) a stavební povolení (DSP) – viz. specifický cíl 1.1.
- Druhou oblastí jsou vlastní investiční akce v oblasti cyklistické dopravy (výstavba a rekonstrukce prioritně úseků na strategické síti cyklostrategie – viz. specifický cíl 1.2. Prioritu mohou získávat projekty s vícezdrojovým financováním.
- Třetí oblastí je financování údržby a obnovy značení – viz. specifický cíl 3.1.

5.3 Akční plán

Akční plán (AP) rozpracovává Cyklostrategii do konkrétních aktivit, jejímž prostřednictvím mají být naplňovány jednotlivé priority, cíle a opatření.

Akční plán (AP), který vychází z návrhové části (stanovených a specifických cílů a opatření) Cyklostrategie, je plánem „akcí“ či „aktivit“, jejichž postupná realizace by měla zajistit implementaci přijaté Cyklostrategie. Jsou zde navržena taková řešení, která jsou podle názoru jednotlivých zástupců zapojených subjektů považována jednak za žádoucí a potřebná k rozvoji cyklistické dopravy na území kraje, a jednak jsou pokládána (těmito aktéry) za uskutečnitelná.

Vzhledem ke značné proměnlivosti místního i vnějšího prostředí a následné změny některých vstupních podmínek nelze individuální aktivity či projekty plánovat na příliš dlouhou dobu dopředu, proto je AP zpracován v krátkodobém časovém intervalu, a to na období dvou let.

Akční plán obsahuje návrhy aktivit a projektů, které jsou konkrétně vymezeny věcně, místně, časově, finančně. Za zajištění přípravy a realizaci jednotlivých projektových záměrů zodpovídá vždy jeho nositel, který si rozhodne, zda bude projekt zpracovávat sám za pomoci vlastních kapacit nebo ve spolupráci s dalšími partnery. Z hlediska financování se jedná o aktivity, které jsou hrazeny z rozpočtových prostředků samotného nositele nebo z vnějších finančních prostředků, které ovšem nemůže sám příliš ovlivňovat.

Vzhledem k omezeným zdrojům (finančním, materiálním, lidským), jež jsou jistým způsobem limitující, a potenciální provázanosti jednotlivých aktivit, není možné začít jednotlivé akce realizovat všechny současně (paralelně). Z tohoto důvodu budou přednostně do AP vybírány záměry, na jejichž realizaci se podaří získat finanční prostředky mimo rozpočet kraje, popř. obcí na jeho území. Akční plán by se tedy měl operativně přizpůsobovat dotační politice EU, stejně jako státním dotačním titulům. Ostatní projekty budou řešeny podle okolností, například tím, že jejich realizace bude rozfázována do delšího časového období nebo odložena na pozdější dobu, případně bude omezen rozsah projektu tak, aby se snížila jeho finanční náročnost. Výběr a realizace jednotlivých aktivit, stejně tak jako naplňování vlastního Akčního plánu, bude také záviset na aktivitě a schopnostech místních aktérů, na míře jejich spolupráce, množství vlastních disponibilních finančních zdrojů a celkové koordinaci.

Pro zajištění maximální synergie aktivit všech subjektů při rozvoji cyklistiky na území kraje by Akční plán měl zahrnovat také projekty, na nichž kraj nemá finanční spoluúčasť. Takové opatření umožní pozorovat rozvojové aktivity pro následující období v jejich plné šíři a zabránit potenciálním duplicitám, tedy implementaci projektů obdobného zaměření ze strany veřejných i soukromých subjektů.

Nepředpokládá se, že všechny navržené projekty budou uskutečněny v daném období a v plném rozsahu. Akční plán totiž není závazným rozpisem přesně stanovených akcí, ale spíše zásobníkem kvalitně zpracovaných a v rámci kraje schválených námětů, jehož existence umožní jednak efektivně vyhledávat existující finanční zdroje na realizaci projektů a také rychle využívat příležitostí, které se v tomto směru budou objevovat.

Jelikož je Akční plán nejrychleji zastarávající částí celého koncepčního dokumentu (realizace některých projektů bude brzy ukončena, od jiných projektových záměrů bude upuštěno, apod.), jedná se o otevřený pracovní dokument, který bude za každé dva roky aktualizován, zpřesňován, doplňován a upravován, a to podle aktuálních potřeb Libereckého kraje i dalších partnerů - nositelů konkrétních projektových záměrů, a také na základě vývoje vnějšího prostředí tak, aby přispěl k postupnému naplňování zvolené strategie a k celkovému rozvoji cyklodopravy na území kraje. Na konci dvouleté lhůty platnosti akčního plánu bude zpracováváno Vyhodnocení akčního plánu a stanovení aktualizovaného akčního plánu na další období.

Detailní Akční plán je uveden v samostatné příloze.

6. Základní pojmy, použité zkratky

Přehled a výklad základních pojmů a zdrojů

Základní pojmy

Prvních osm bodů vychází z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Další základní pojmy jsou převzaty ze Zásad organizace sítě cyklotras v LK:

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

(10) Bezpečné cyklopropojení (dříve cyklokoridor) – dopravní koridor stávající a navrhované sítě cykloprovozu, který využívá (zastřešuje) stávající a navrhované cyklotrasy a cyklostezky a integruje je do dopravní infrastrukturu bezmotorové dopravy Libereckého kraje.

(11) Cyklostezka – cyklostezky, jako speciální cesty pro cyklisty, oddělené od automobilového provozu, budou využívány k pravidelným cestám lidí do zaměstnání, škol, za rekreací a podobně. Za předpokladu organizačního usměrnění jednotlivých druhů dopravy mohou být stezky využívány také chodci včetně osob, které se pohybují na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy (§ 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů).

(12) Cyklistika – v kontextu tohoto materiálu tento pojem zastřešuje cyklistická doprava, cykloturistiku a terénní cyklistiku.

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

(14) Cyklotrasa – doporučená trasa pro cyklisty, lokálně nebo v celém rozsahu sdílená dalšími účastníky provozu.

(15) Cykloturistická trasa – doporučená trasa sdílená cyklisty a pěšími turisty.

(16) Cykloturistika – forma rekreační cyklistiky, která navazuje na tradice českého turistického hnutí. Pro naplňování turistické činnosti využívá jako přesunového prostředku jízdního kola.

(17) Cyklopartner – regionální funkce zřízená pro účinnější a objektivnější koordinaci území Libereckého kraje z hlediska rozvoje a údržby cykloturistických tras.

(18) Jednostopá cesta (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.

(19) Pěší koridor – dopravní koridor stávající a navrhované sítě pěších tras určených k integraci do dopravní infrastrukturu bezmotorové dopravy Libereckého kraje.

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

(21) Turistické informační místo (TIM) – základní uzlové body informačního (navigačního) systému bezmotorové dopravy.

(22) Vhodný způsob segregace cyklistů od vozidel:

- 30 km/h – integrace s vozidly,
- 50 km/h – optická segregace (vodorovným značením),
- 70 km/h – fyzická segregace (dělicí pruh, zvýšený obrubník s bezpečnostním odstupem).

Použité zkratky

BMD	- Bezmotorová doprava
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
ČD	- České dráhy, a.s.
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČR	- Česká republika "
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
EU	- Evropská unie
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
KČT	- Klub českých turistů
KSS LK	- Krajská správa silnic Libereckého kraje
KÚ LK	- Krajský úřad Libereckého kraje "
LK	- Liberecký kraj
MD	- Ministerstvo dopravy
MK	- Místní komunikace
MRG	- Mikroregion

MTB	- Mountainbike
MZe	- Ministerstvo zemědělství
NP	- Národní park
NPP	- Národní přírodní památka
NPR	- Národní přírodní rezervace
OD	- Odbor dopravy
OKPPCR	- Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
OP	- Ochranné pásmo
ORP	- Obec s rozšířenou působností
ORREP	- Odbor regionálního rozvoje a evropských projektů
ORVŽP	- Odbor rozvoje venkova, zemědělství a životního prostředí
OŠMTS	- Odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu
POV	- Program obnovy venkova
PPK	- Přírodní park
PL	- Polská republika
PP	- Přírodní památka
PR	- Přírodní rezervace
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
SO	- Správní oblast
SR	- Slovenská republika
SRLK	- Strategie rozvoje Libereckého kraje 2021+
TP	- Technické podmínky
ÚK	- Účelová komunikace
ÚSES	- Územní systém ekologické stability
VKP	- Významný krajinný prvek

Zdroje

- Strategie rozvoje Libereckého kraje na období 2021+
- Akademie městské mobility (www.akademiemobility.cz)
- Doporučení pro Cyklostrategie krajů (www.dobramesta.cz)