

Aktualizace STRATEGIE ROZVOJE CYKLODOPRAVY V LIBERECKÉM KRAJI PRO OBDOBÍ 2021+

Obsah

1. Úvod, vyhodnocovací zpráva o plnění akčního plánu 2021-2022	3
1.1 Východisko – návrh úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení a páteřní dopravní sítě pro cyklisty	3
1.2. Východisko – financování úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení a páteřní dopravní sítě pro cyklisty	9
1.2.1. Státní fond dopravní infrastruktury	9
1.2.2. Evropské zdroje 2021 - 2027	10
1.2.3. Dotační fond Libereckého kraje – oblast podpory DOPRAVA	11
1.2.4. Problémy s národními a evropskými dotacemi	12
2. Návrhová část	14
2.1. Aktualizovaný přehled cílů a opatření Cyklostrategie	14
2.2. Konkrétní popis cílů a opatření aktualizované Cyklostrategie	15
Strategický cíl 1 – Bezpečná cyklopropojení a páteřní dopravní síť pro cyklisty	15
Strategický cíl 2 – Cyklistika jako součást dopravního systému	19
Strategický cíl 3 – Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras	25
3. Implementační část	30
3.1. Řízení implementace	30
3.2. Nastavení rámcového rozpočtu a financování implementace	31
3.3. Akční plán	32
4. Základní pojmy, použité zkratky	34
Přehled a výklad základních pojmů a zdrojů	34
Použité zkratky	35

1. Úvod, vyhodnocovací zpráva o plnění akčního plánu 2021-2022

Obsahem tohoto materiálu je aktualizovat Strategii rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji pro období 2021+ (dále jen „Cyklostrategie“), a to zohledněním výstupů národní iniciativy Cyklovize 2030 se zpracováním souborů opatření k tvorbě bezpečné dopravní sítě pro moderní prostředky individuální dopravy v České republice.

Tato kapitola se zaměřila na vyhodnocení plnění akčního plánu 2021 – 2022 s důrazem na podporu segregovaných bezpečných cyklopropojení. Aktualizovaná Cyklostrategie je i nadále postavená na předchozí důkladné analýze, na SWOT analýze, na vizích, na strategických a specifických cílech a opatřeních, které jsou však mírně popřeházené, aby lépe reflektovaly novou iniciativu Cyklovize 2030.

Není potřeba opakovat definici přínosů rozvoje cyklistické dopravy a principy budování páteřních cyklotras v Libereckém kraji. To vše je velmi dobře popsáno ve stávající Cyklostrategii. To, co ale aktualizovaná Cyklostrategie řeší je hloubková analýza finančních možností ve vztahu k výstavbě páteřní sítě cyklotras v Libereckém kraji. Už nyní je totiž zřejmé, že stávající finanční možnosti a pravidla nedokážou zcela pokrýt skutečnou potřebu výstavby této sítě.

1.1 Východisko – návrh úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení a páteřní dopravní sítě pro cyklisty

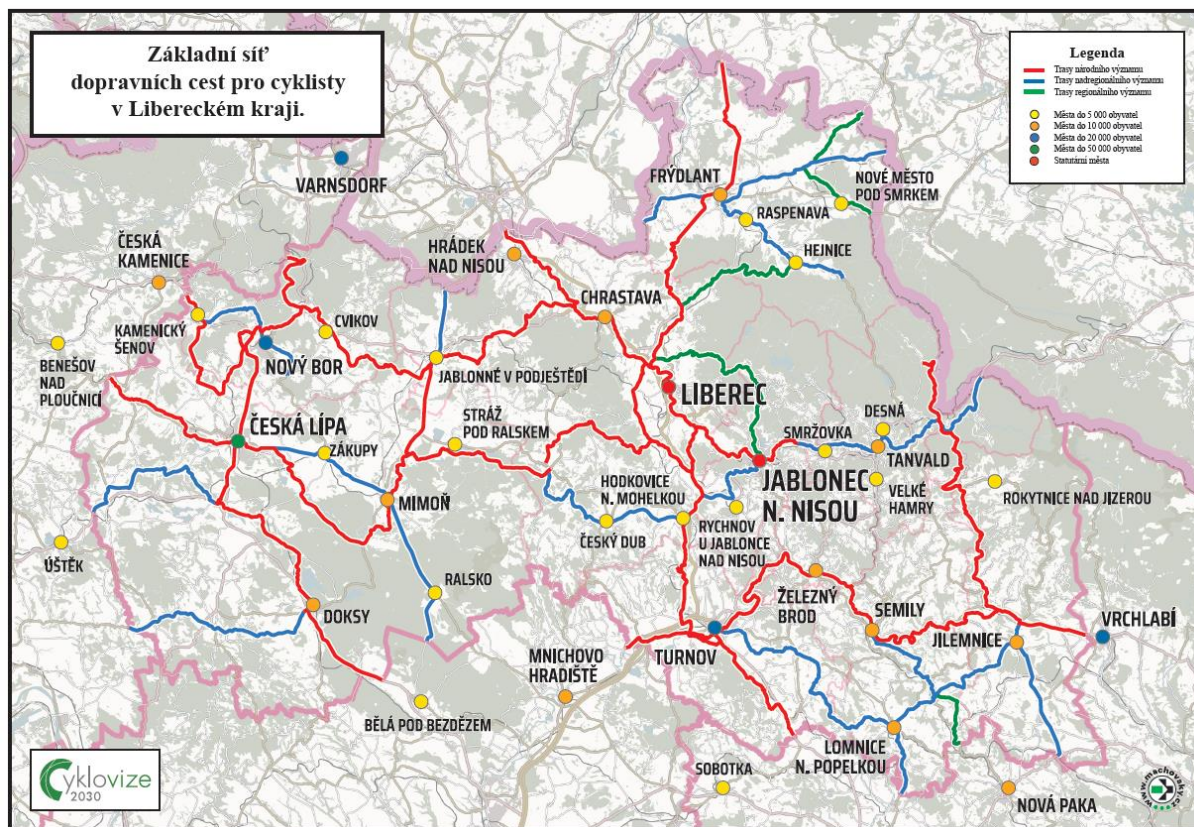
Úvodem je třeba zdůraznit, že se stále vychází z platné Strategii rozvoje cykloprojevy v Libereckém kraji pro období 2021+. Není třeba měnit její principy, priority, cíle a opatření, jen je potřeba více zdůraznit, že hlavním smyslem sítě je sloužit především pro místní obyvatele a jejich každodenní dopravní potřeby. Trasy by měly propojit residenční oblasti s pracovišti, školami, nákupními centry, zdravotnickými zařízeními a další občanskou vybaveností. Cílem je podporovat udržitelnou a pohodlnou městskou mobilitu, poskytující obyvatelům bezpečné a přístupné možnosti pohybu v rámci jejich komunity.

Je třeba zdůraznit, že tato filosofie již obsahuje stávající Strategii rozvoje cykloprojevy v Libereckém kraji pro období 2021+, která používá speciální pojem, a to **Segregovaná bezpečná cyklopropojení**. Jedná se o záměry prioritně řešící 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 významnou 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

Strategii rozvoje cykloprojevy v Libereckém kraji pro období 2021+ rovněž pracuje s terminologií **Páteřní dopravní cesty pro cyklisty**, kde však došlo ke zkrácení pohledu na tyto páteřní trasy, že plní jen cykloturistickou funkci, což se týká jen cyklotras, které jsou označeny čísly 14, 22 a 25. V ostatních případech se jedná o hlavní dopravní tepny pro cyklisty (s číslem 8, 15, 17 a 20), kde se řeší úseky na území jednotlivých ORP. Právě tyto dopravní tepny pro cyklisty patří do hlavní dopravní sítě pro cyklisty, kterou si stanovil Liberecký kraj. Cílem je vytvořit bezpečnou síť páteřních stezek a koridorů na území Libereckého kraje, 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.

Návrh úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení a páteřní dopravní sítě pro cyklisty tvoří jednotnou Strategickou síť cyklo dopravy Libereckého kraje (viz. mapa 1). Členění a terminologie vychází z pracovní porady Ministerstva dopravy a všech krajů, které proběhlo dne 21. 2. 2024.



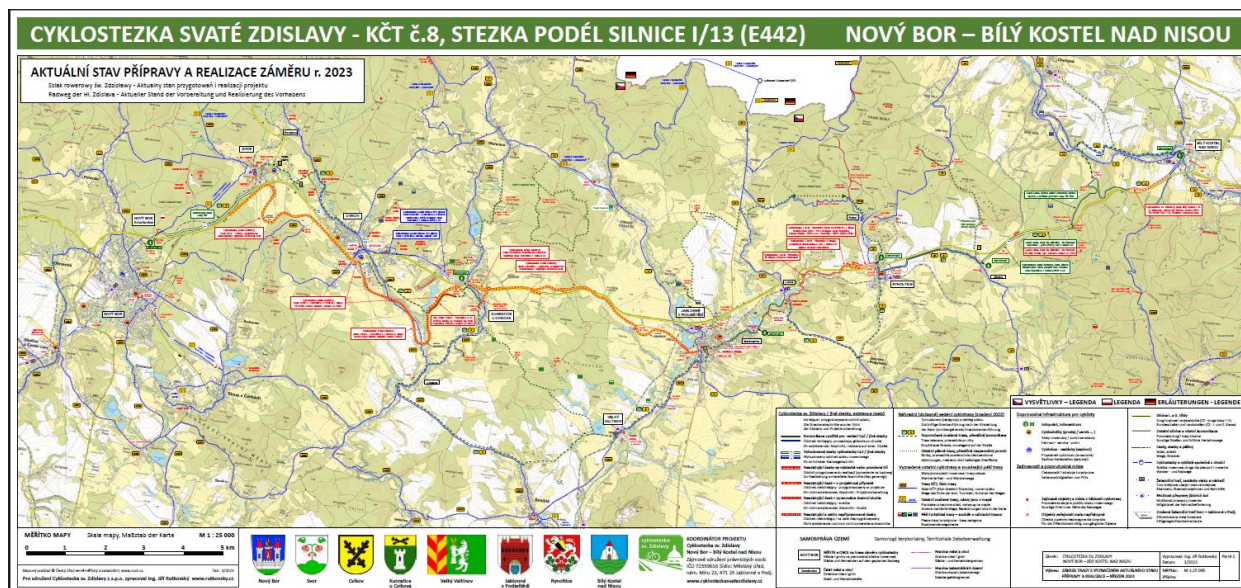
Mapa č. 1 – Strategická část cyklo dopravy Libereckého kraje

ČERVENÁ – Hlavní dopravní cesta: národní charakter – mezinárodní a mezikrajský význam propojení významných sídel kraje

Hlavní dopravní síť pro cyklisty

V mnoha případech úseky, které jsou řešené na území jednotlivých ORP, patří do hlavní dopravní sítě pro cyklisty, kterou si stanovil Liberecký kraj. Cílem je vytvořit bezpečnou síť hlavních dopravních cest pro cyklisty na území Libereckého kraje. Cílem této sítě je pokrýt celý Liberecký kraj, přičemž je zohledňována rovnoměrnost pokrytí s ohledem na charakter území a návaznost na sousedící kraje a země. Jedná se o dopravní cesty pro cyklisty národního významu, o propojení mezinárodního a mezikrajského charakteru.

- **1.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty č. 8** – z Ústeckého kraje vstupuje dopravní cesta po projektově připravené cyklostezce z České Kamenice volnou krajinou do Kamenického Šenova – zde se využije cyklostezky „Varhany“ do Volfartic – Manušice – zde se odkloní zpět směr k Novému Boru (přes Skalici u České Lípy) - 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). Trasování z Liberce na Turnov, dále na Ktovou do Újezda pod Troskami je předmětem vyhledání optimální trasy (vede zde trasa č.14). S Královéhradeckým krajem je domluven napojovací bod v Újezdě pod Troskami. Rovněž se bude prověřovat, zda nelze najít přímější propojení této dopravní cesty z Nového Boru na Kamenický Šenov, ale v tuto chvíli se vyznačí po části stávající cyklostezka Varhany (po tělese zrušené trati Česká Lípa – Česká Kamenice).
- **Poznámka** – trasa z České Lípy vede na Českou Kamenici – viz portál



Příklad: aktuálního stavu přípravy a realizace jednotlivých úseků na dopravní cestě pro cyklisty 8, Zdroj: Liberecký kraj

- **2.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty č. 15 Zelená cyklomagistrála Ploučnice**, – podél řeky Ploučnice: začátek dopravní cesty je na Záskalí – Javorník – Rašovka – Pláně pod Ještědem – Semerink – Družcov – Osečná (pramen Ploučnice) – Stráž pod Ralskem – Mimoň – Česká Lípa – Stružnice – Horní Police – Žandov – dále vstup do Ústeckého kraje Benešov nad Ploučnicí – Děčín, napojení na Labskou stezku.
- **3.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty Greenway Jizera, KČT č. 17** – podél toku Jizery: osada Jizerka – Kořenov – Paseky nad Jizerou – (Rokytnice nad Jizerou – Jablonec nad Jizerou – Poniklá – Horní Sytová) - Háje nad Jizerou – Semily – Železný Brod – Malá Skála – Turnov – Svijany – dále Mnichovo Hradiště – Mladá Boleslav – Benátky nad Jizerou – Lázně Toušeň (napojení na Labskou stezku, KČT č. 2) – Praha, Horní Počernice. Liberecký kraj v současné době vede trasu z Pasek nad Jizerou – Sklenařice – Vysoké nad Jizerou – Škodějov – Loukov, a to z důvodu složité prostupnosti v údolí Jizery mezi Horní Sytovou a Pasekami nad Jizerou).
- **4.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty Cyklotrasa Odra-Nisa, KČT č. 20** – podél řeky Nisy: Hartava – přechod do Německa - Hrádek nad Nisou – Chotyně - Bílý Kostel nad Nisou – Chrastava – Liberec – Vratislavice nad Nisou – Jablonec nad Nisou – Lučany nad Nisou – Nová Ves nad Nisou (pramen Nisy)
- **5.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty Cyklotrasa č. 22 část Hrabačov – Vejsplachy, Vrchlabí.** Celá trasa začíná v Chrastavě a dále vede přes Jizerské hory – Kořenov – Paseky nad Jizerou – Rokytnice nad Jizerou – Rezek – Roudnice – Hrabačov – Horní Branná – Vrchlabí (Vejsplachy) vstup do Královéhradeckého kraje . Tato dopravní cesta I.třídy se napojí na Greenway Jizera č. 17.
- **6.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty – Habartice – Višňová – Frýdlant – Liberec** Propojení Frýdlant – Liberec (úsek Liberec – Mníšek – přetrasování ze silnice I/13 částečně zrealizováno) dále vyhledání minimálně energeticky zatížené trasy – Turnov – napojení na trasu 8 a Greenway Jizera
- **7.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty – Nová Huť – Svor – Nový Bor** (Propojení hranice kraje – Nová Huť – Svor-Nový Bor včetně bezpečného mimoúrovňové převedení trasy přes sil. I/9 na Šébru + vybudování přístupových komunikací) – Česká Lípa – Zahrádky - Doksy (Propojení Nový Bor - Česká Lípa – Zahrádky – oddělení souběhu se sil. I/9, lépe využít trasy přes Skalici, ale již se projektuje v úseku Nový Bor – Česká Lípa) – hranice kraje (Mšeno)
- **8.č. Dopravní cesta I. třídy pro cyklisty - Jablonné v Podještědí – Brniště – Mimoň** Propojení Jablonné v Podještědí – Mimoň – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270

▪ **Poznámka:**

Další cyklotrasy označené čísly 14, 21, 22 a 25 mají převážně cykloturistický charakter a tak nebudou zařazené do dopravní sítě pro cyklisty:

- Cyklotrasa 14 – původně propojovala Liberecký kraj z jihu na sever. V současnosti je od Liberce do Hrádku nad Nisou suplována trasou č.20. Od Liberce směrem na jih k Turnovu bude v dopravním charakteru nahrazena trasou č.8 a trasa č.14 přes Český Dub bude mít charakter cykloturistický.
- Cyklotrasa č.21 – Lužická cyklotrasa, která vede z Chrastava do Hřenska a v Libereckém kraji má cykloturistický charakter.
- Cyklotrasa 22 – jak bylo uvedeno výše vede přes Jizerské hory a má charakter cykloturistický, pouze v úseku Hrabačov – Vrchlabí má charakter dopravní cesty I. třídy pro cyklisty.
- Cyklotrasa 25 – vstupuje do Libereckého kraje z kraje Ústeckého, kde nese název „Jezerní cyklotrasa, jelikož spojuje jezera Most -Píšťanské jezero – jezero Chmelař – Máchovo jezero už v Libereckém kraji a trasa končí na severu Libereckého kraje v Hrádku nad Nisou u jezera Kristýna. Vstupním bodem z Ústeckého kraje je Tuhaň a dále vedení na Dubou – Doksy – Ralsko – Osečná – Zdislava – Rynoltice – Hartava (Hrádek nad Nisou). V úseku Doksy – Dubá – hranice ÚK má charakter dopravní cesty modrá (projednáváno z ÚK) Viz

<https://mapy.cz/turisticka?q=cyklotrasa%2025&source=base&id=2140438&ds=2&x=14.1513381&y=50.6888257&z=9>

MODRÁ – významná regionální dopravní cesta

ZELENÁ – méně významná regionální cesta

Trasy SEVER – JIH (MODRÁ, ZELENA)

1. Propojení Mimoň – Ralsko – hranice kraje – vyhledat trasu kopírující dnešní sil. II/268. – modrá.
2. Propojení hranice kraje Petrovice – Jablonné v Podještědí - přeznačení trasy a mimoúrovňové křížení sil. I/13 – modrá.
3. Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice – záměr využití staré silnice a vybudování nové cyklostezky - modrá
4. Propojení Výchová nad Jizerou – Jilemnice – Horka u Staré Paky – vyhledat trasu kopírující silnici II/293- modrá
5. Propojení Košťálov – hranice kraje - zelená
6. Propojení Frýdlant – Raspenava – Hejnice – Bílý Potok - modrá

Trasy ZÁPAD – VÝCHOD (MODRÁ, ZELENA)

1. Propojení hranice PL - Heřmanice – Frýdlant – záměr zbudování Heřmaničky po tělese bývalé železnice, dále Krásný Les – Dolní Řasnice – Jindřichovice pod Smrkem – modrá
2. Propojení Česká Lípa – Zákupy - Mimoň. Prověření možnosti zúžení stávající nebezpečné, rychlé komunikace a vytrasování odděleného pásu - modrá
3. Propojení hranice kraje – Tuhaň - Dubá – Doksy – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270 – modrá
4. Propojení Zahrádky – Kravaře - modrá
5. Propojení Osečná – Český Dub – Hodkovice nad Mohelkou – vyhledání trasy v souběhu se silnicemi II/278 a III/2787 - modrá
6. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Jablonec nad Nisou – řešení oblasti Radelský mlýn - modrá
7. Propojení Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov – Vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s pěším provozem – kopírování silnice I/14 - modrá
8. Propojení Semily – Košťálov - Libštát – v souběhu se silnicí II/283 - modrá
9. Propojení Česká Kamenice (Ústecký kraj) – Kamenický Šenov (Liberecký kraj) – Nový Bor – Radvanec – Sloup v Čechách – (Radvanec – Nový Bor se buduje cyklostezka) modrá

10. Propojení Liberec – Bedřichov – zelená
11. Propojení Bedřichov - Jablonec nad Nisou – zelená
12. Propojení Mníšek -Oldřichov v Hájích – Hejnice - zelená
13. Propojení Turnov - Radostná pod Kozákovem - Lomnice nad Popelkou - hranice kraje - navázat propojení cyklostezky v Radostné na trasu z Lestkova do Lomnice nad Popelkou a z Radostné směr Turnov - modrá
14. Propojení Lomnice nad Popelkou – Libštát – Jilemnice v souběhu se silnicí II/283
15. Propojení – Řasnice - Nové Město pod Smrkem – hranice PL – zelená
16. Propojení – Řasnice - Srbská – hranice PL - zelená

Cyklodoprava podle ORP - doporučení pro ORP.

ORP Česká Lípa

1. Propojení Nový Bor – Česká Lípa (možné vedení dopravní cesty pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Česká Lípa – Zahrádky – oddělení souběhu se sil. I/9, lépe využít trasy přes Skalici
3. Propojení Zahrádky – Doksy – nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest
4. Propojení Česká Lípa – Zákupy - Mimoň. Prověření možnosti zúžení stávající nebezpečné, rychlé komunikace a vytrasování odděleného pásu
5. Propojení Mimoň – Ralsko – hranice kraje – vyhledat trasu kopírující dnešní sil. II/268.
6. Propojení hranice kraje Tuhaň - Dubá – Doksy – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270
7. Propojení Jablonné v Podještědí – Mimoň – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270
8. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě č. 15 (cyklostezka Ploučnice)
9. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 25
10. Propojení Zahrádky - Kravaře

ORP Frýdlant

1. Propojení Frýdlant – Liberec (úsek Liberec – Mníšek – přetrasování ze silnice I/13 částečně zrealizováno) dále vyhledání minimálně energeticky zatížené trasy
2. Propojení hranice kraje Heřmanice – Frýdlant – záměr zbudování Heřmaničky po tělese bývalé železnice, dále Krásný Les – Dolní Řasnice – Jindřichovice pod Smrkem
3. Propojení hranice PL – Višňová – Frýdlant
4. Propojení Frýdlant – Hejnice – Bílý Potok
5. Propojení Mníšek - Oldřichov v Hájích – Hejnice
6. Propojení Frýdlant – Jindřichovice pod Smrkem – hranice PL
7. Propojení Řasnice – Nové Město pod Smrkem – hranice PL

ORP Jablonec nad Nisou

1. Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice – záměr využití staré silnice a vybudování nové cyklostezky
2. Propojení Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov – Vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s pěším provozem – kopírování silnice I/14
3. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Jablonec nad Nisou – řešení oblasti Radelský mlýn
4. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě pro cyklisty 20
5. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase 22
6. Propojení Jablonec nad Nisou – Bedřichov
7. Jablonec nad Nisou řeší cyklodopravu samostatně v rámci svého SUMP

ORP Jilemnice

1. Propojení Víchová nad Jizerou – Jilemnice – Horka u Staré Paky – vyhledat trasu kopírující silnici II/293
2. Propojení Jilemnice – Horní Branná hranice kraje – vyhledat trasu kopírující silnici I/14, nutné řešit návaznost na Královéhradecký kraj

3. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě č. 17 (Greenway Jizera)
4. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 22
5. Propojení Lomnice nad Popelkou - Libštát – Jilemnice v souběhu se silnicí II/283

ORP Liberec

1. Propojení Jablonné v Podještědí – Bílý Kostel nad Nisou (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Liberec – Hodkovice nad Mohelkou (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
3. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Turnov – vyhledání a vyznačení nové části cyklotrasy (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
4. Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice – záměr využití staré silnice a vybudování nové cyklostezky (dopravní cesta pro cyklisty č. 20)
5. Propojení Jablonné v Podještědí – Mimoň – vyhledání trasy v souběhu se sil. II/270
6. Propojení hranice kraje Petrovice – Jablonné v Podještědí – přeznačení trasy a mimoúrovňové křížení sil. I/13
7. Propojení Osečná – Český Dub – Hodkovice nad Mohelkou – vyhledání trasy v souběhu se silnicemi II/278 a III/2787
8. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Jablonec nad Nisou – řešení oblasti Rádelský mlýn
9. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě pro cyklisty č. 20
10. Řešení nebezpečných míst na značených cyklotrasách č. 14, 15, 22, 21, 25
11. Propojení Liberec - Bedřichov
12. Liberec řeší cyklo dopravu samostatně v rámci svého SUMP

ORP Nový Bor

1. Propojení Nový Bor – Česká Lípa (možné vedení dopravní cesty pro cyklisty č. 8)
2. Propojení hranice kraje – Nová Huť – Svor – Nový Bor včetně bezpečného mimoúrovňové převedení trasy přes sil. I/9 na Šébru + vybudování přístupových komunikací (souběh s dopravní cestou pro cyklisty č. 8)
3. Propojení Česká Kamenice (Ústecký kraj) – Kamenický Šenov (Liberecký kraj) – Nový Bor (nebo varianta Propojení Česká Kamenice (Ústecký kraj) – Kamenický Šenov (Liberecký kraj) – Česká Lípa – budoucí vedení dopravní cesty pro cyklisty č. 8)
4. Propojení Nový Bor - Radvanec – Sloup v Čechách v části se buduje cyklostezka
5. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 21

ORP Semily

1. Propojení Semily – Košťálov – Libštát – nalézt nízkoenergetické spojení v souběhu se silnicí II/286
2. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě pro cyklisty č. 17 (Greenway Jizera)

ORP Tanvald

1. Propojení Jablonec nad Nisou – Tanvald – Kořenov – Harrachov – vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s peším provozem – kopírování silnice I/14
2. Propojení Tanvald – Velké Hamry
3. Řešení nebezpečných míst na značené cyklotrase č. 22

ORP Turnov

1. Propojení Hodkovice nad Mohelkou – Turnov – vyhledání a vyznačení nové části cyklotrasy (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
2. Propojení Turnov – Karlovice – Ktová hranice kraje – vyhledání trasy v souběhu se sil. I/35 (dopravní cesta pro cyklisty č. 8)
3. Propojení Karlovice – Radostná pod Kozákovem – Lomnice nad Popelkou – navázat propojení cyklostezky v Radostné na trasu z Lestkova do Lomnice nad Popelkou a z Radostné směr Turnov

4. Řešení nebezpečných míst na dopravní cestě č. 17 (Greenway Jizera), včetně napojení na Středočeský kraj

1.2. Východisko – financování úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení a páteřní dopravní sítě pro cyklisty

1.2.1. Státní fond dopravní infrastruktury

Účelem zřízení Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) je financování výstavby, modernizace, opravy a údržby silnic a dálnic, celostátních a regionálních drah a dopravně významných vnitrozemských vodních cest. Státní fond dopravní infrastruktury financuje nejen velké akce dopravní infrastruktury, ale také komunikace pro cyklisty. Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na výstavbu cyklistické stezky, opravu cyklistické stezky a zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy. Kompletní a aktuální informace jsou k dispozici na webu SFDI¹. Níže uvedený obrázek ukazuje, jak obce a kraje v jednotlivých krajích čerpaly ze SFDI v letech 2015 – 2022.

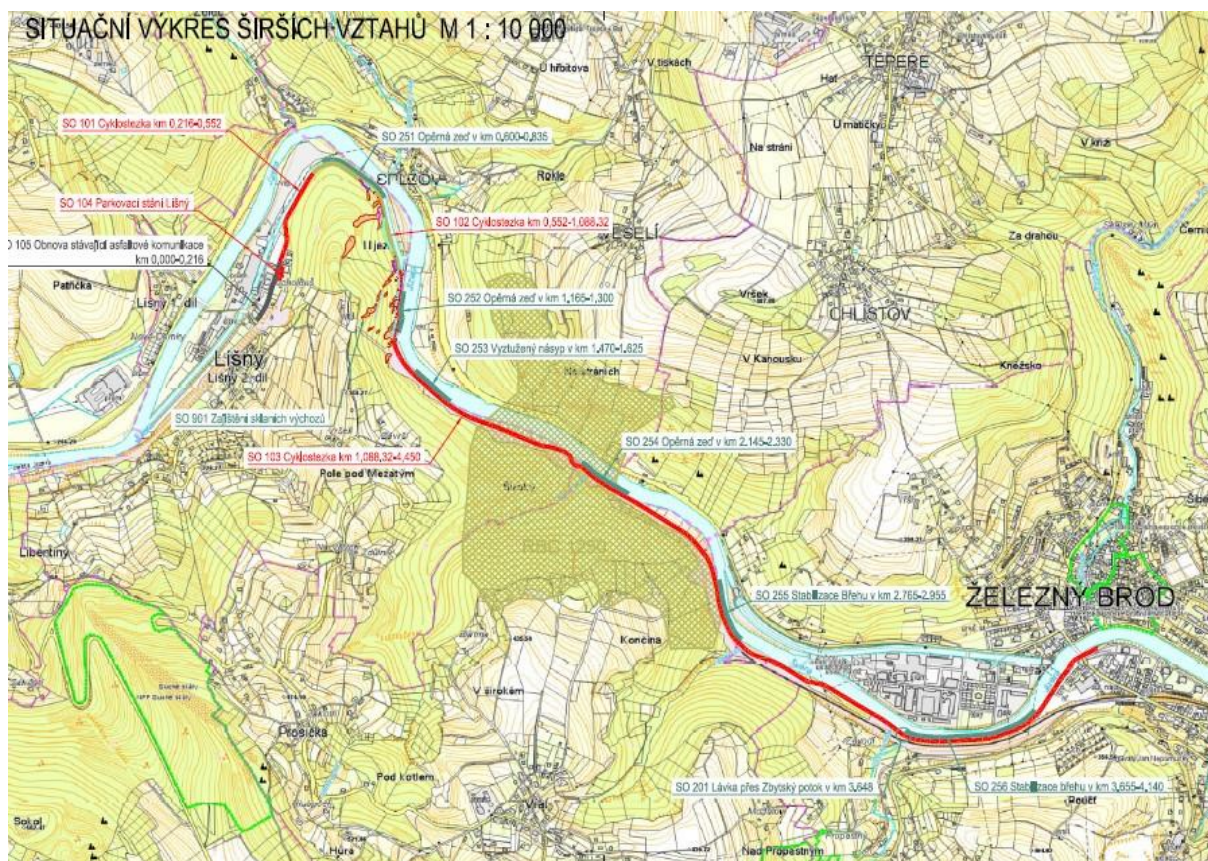
Kraj	Počet akcí	limitní příspěvek v Kč
1. Olomoucký kraj	63	532,7 mil.
2. Zlínský kraj	51	500,8 mil.
3. Jihomoravský kraj	38	345,2 mil.
4. Pardubický kraj	36	214,7 mil.
5. Moravskoslezský kraj	32	281 mil.
6. Středočeský kraj	32	295,8 mil.
7. Vysočina	31	218,5 mil.
8. Královéhradecký kraj	31	229,2 mil.
9. Jihočeský kraj	18	166,9 mil.
10. Liberecký kraj	16	196,3 mil.
11. Ústecký kraj	15	68,8 mil.
12. Plzeňský kraj	8	61,2 mil.
13. Karlovarský kraj	7	35,8 mil.
14. Praha	3	37,3 mil.

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

Aktuální příklad z Libereckého kraje

Na úsek Líšný – Železný Brod přispívá Státní fond dopravní infrastruktury, který přispěl částkou 63,8 mil. Kč, dalších 2,0 mil. přispěl Liberecký kraj a zbytek ve výši 12,5 mil. Kč uhradily obce. Tyto vysoké spolunáklady ze strany obcí jsou způsobené neuznatelnými náklady SFDI.

¹ <https://www.sfdi.cz/>



1.2.2. Evropské zdroje 2021 - 2027

Integrovaný regionální operační program 2021-2027, Priorita 2 – Rozvoj městské mobility, revitalizace měst a obcí, ochrana obyvatelstva. Specifický cíl 6.1: Podpora udržitelné multimodální městské mobility v rámci přechodu na uhlíkově neutrální hospodářství

- Aktivity v oblasti Infrastruktury pro cyklistickou dopravu: výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami, včetně doprovodné infrastruktury, výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty na hlavních trasách cyklistické dopravy v České republice, včetně doprovodné infrastruktury, realizace doprovodné cyklistické infrastruktury při vyhrazených komunikacích pro cyklisty s vysokou intenzitou dopravy a cyklistické zóny.
- Oprávnění žadatelé: kraje, obce, dobrovolné svazky obcí, organizace zřizované nebo zakládáné kraji, organizace zřizované nebo zakládáné obcemi, organizace zřizované nebo zakládáné dobrovolnými svazky obcí.
- V rámci specifického cíle 6.1 - Čistá městská mobilita, bude na aktivitu cyklostezky vyčleněno 4,7 mld. Kč.

Integrovaný regionální operační program 2021-2027, Priorita 5–Komunitně vedený místní rozvoj, Specifický cíl 5.1: Podpora integrovaného a inkluzivního sociálního, hospodářského a environmentálního místního rozvoje, kultury, přírodního dědictví, udržitelného cestovního ruchu a bezpečnosti v jiných než městských oblastech

- Aktivity v oblasti infrastruktury pro cyklistickou dopravu: výstavba, modernizace a rekonstrukce vyhrazených komunikací pro cyklisty sloužících k dopravě do zaměstnání, škol a za službami,

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

- Oprávnění žadatelé: příjemce v tomto specifickém cíli tvoří subjekty, které realizují projekty v rámci schválených strategií CLLD na území působnosti MAS.

Příhraniční programy

- Program přeshraniční spolupráce INTERREG V-A ČR-Polsko –Euroregion Glacensis–Fond mikroprojektů
- Program přeshraniční spolupráce INTERREG V-A ČR-Sasko

1.2.3. 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 2017–2022 byly vyhlašovány programy 6.1 a 6.3.

Shrnutí podpory cyklistické dopravy z dotačních titulů v letech 2017 - 2022:

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
- 2021 - 7 018 166 Kč
- 2022 – 6 100 000 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
- 2021 - 2 543 795 Kč
- 2022 – 800 000 Kč

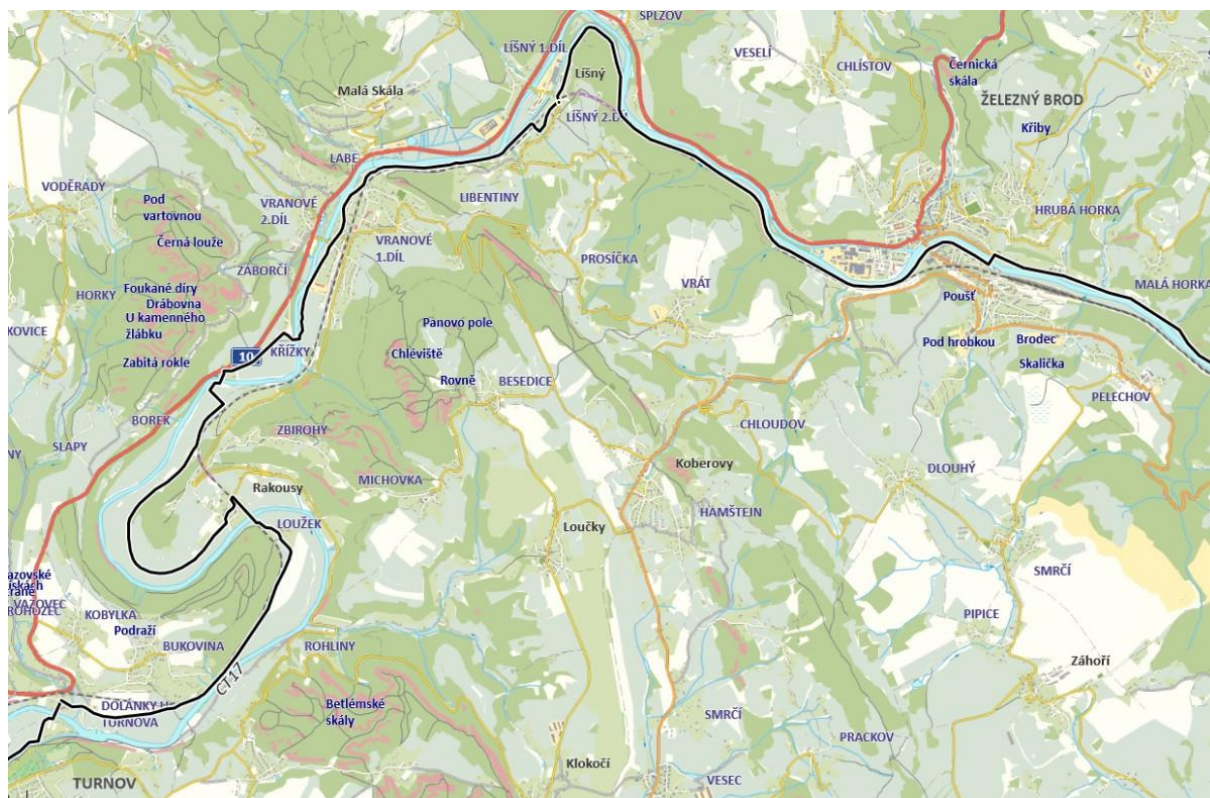
Poznámka: V podmínkách programu 6.1 je podpora směřována k výstavbě, opravě a údržbě cyklotras, cyklostezek, či terénních tras včetně dopravního značení, zatím se neumožňovala podpora monitoringu a údržby značení, případně koordinace značení páteřních cyklotras.

1.2.4. Problémy s národními a evropskými dotacemi

Liberecký kraj je specifický i tím, že je protkán řadou polních a lesních cest, po kterých jsou často vyznačené cyklotrasy. Problém nastává v momentě, když se mají opravit problematické úseky, které se považují za účelové komunikace a jsou často označené dopravním značením B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, nebo B1 s výjimkou dopravní obsluhy. Právě na tyto úseky prakticky nelze získat národní, či evropské dotace. Ty jsou určeny výhradně na cyklostezky. Proto je nutné hledat řešení, jak pro tyto úseky na páteřních trasách zajistit dotace.

Příklad již realizované cyklostezky Greenway Jizera, kdy ještě šlo budovat i tyto úseky. Z celé trasy splňuje zatím nejvyšší bezpečnostní kritéria jen úsek Turnov – Dolánky – Malá Skála – Líšný. Jelikož do konce roku 2024 bude vybudován i úsek do Železného Brodu, tak je již možné hovořit o souvislém bezpečném úseku Turnov – Železný Brod o celkové délce skoro 20 km. Z fotografie je patrné, že rodiče se nebojí na tento úsek vzít své děti, i když v některých úsecích mohou jet i auta. Ta ale svou rychlostí musí respektovat provoz cyklistů. Nicméně právě tento úsek bezpečný úsek ukazuje, že nevede téměř po cyklostezkách, ale po účelových komunikacích.





2. Návrhová část

2.1. Aktualizovaný přehled cílů a opatření Cyklostrategie

Strategické cíle	Specifické cíle a opatření	
<p>Strategický cíl I: Bezpečná segregovaná cyklopropojení a páteřní dopravní síť pro cyklisty – dále pod názvem – „strategická síť cyklodopravy“</p>	<p>Specifický cíl 1.1 Projektová příprava strategické sítě cyklodopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 1.1.1 <p>Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 1.1.2 <p>Zpracování projektových dokumentací pro realizaci strategické sítě cyklodopravy</p>	<p>Specifický cíl 1.2 Realizace strategické sítě cyklodopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 1.2.1 <p>Zajištění výstavby strategické sítě cyklodopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 1.2.2 <p>Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 1.2.3 <p>Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením</p>
<p>Strategický cíl II: Cyklistika jako součást dopravního systému</p>	<p>Specifický cíl 2.1 Bezpečný pohyb cyklisty v intravilánu a extravilánu sídel</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 2.1.1 <p>Začlenění bezpečné cyklistiky do plánů rozvoje a rekonstrukcí pozemních komunikací</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 2.1.2 <p>Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 2.1.3 <p>Podpora osvěty a propagace nemotorové dopravy</p>	<p>Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 2.2.1 <p>Rozvoj systému BIKE & RIDE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 2.2.2 <p>Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku</p>
<p>Strategický cíl III: Cykloznačení a doprovodná infrastruktura cyklotras</p>	<p>Specifický cíl 3.1 Značení a údržba značení cyklotras</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 3.1.1 <p>Optimalizace strategické sítě cyklodopravy</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 3.1.2 <p>Pasport a průběžný monitoring cykloznačení</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 3.1.3 <p>Cykloznačení a jeho obnova, údržba cykloznačení, včetně přeznačení</p>	<p>Specifický cíl 3.2 Realizace doprovodné cyklistické infrastruktury</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 3.2.1 <p>Realizace informačního a naučného systému</p> <ul style="list-style-type: none"> • Opatření 3.2.2 <p>Realizace doplňkových služeb pro cyklisty</p>

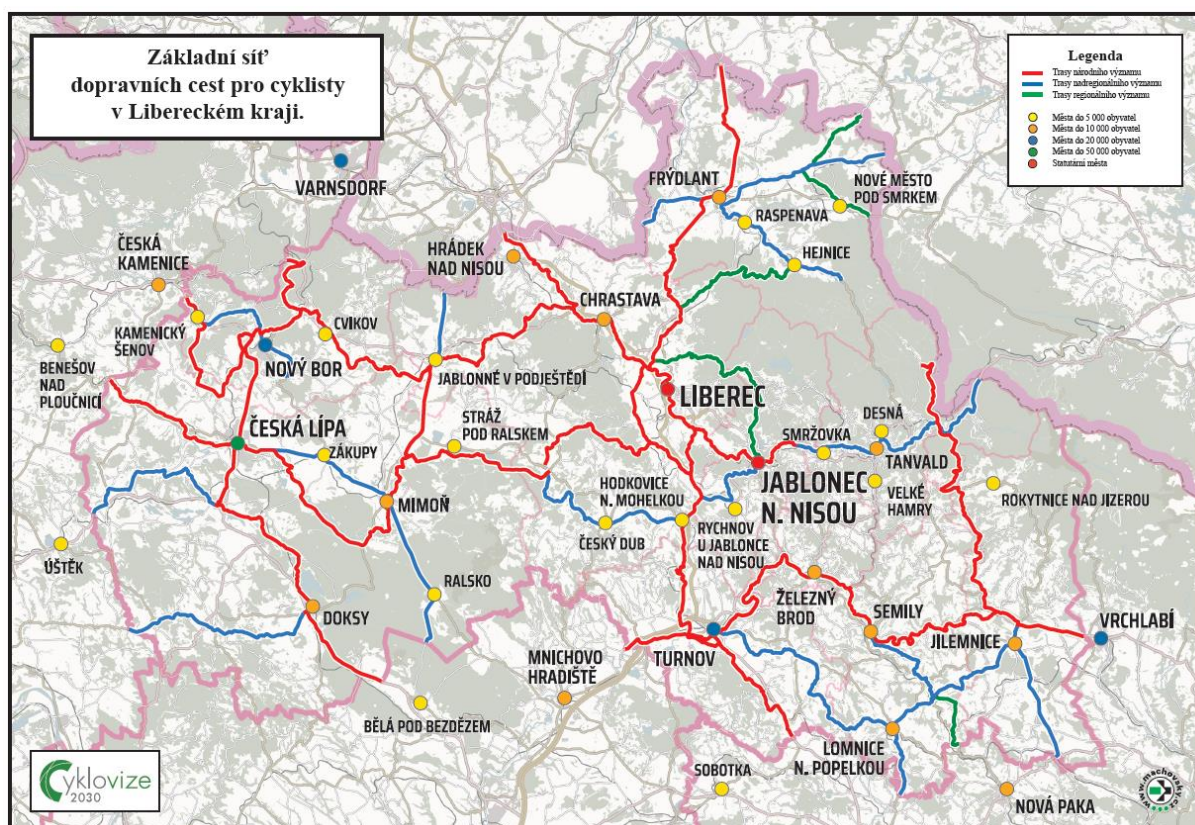
2.2. Konkrétní popis cílů a opatření aktualizované Cyklostrategie

Strategický cíl 1 – Bezpečná segregovaná cyklopropojení a páteřní dopravní síť pro cyklisty

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

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.

Návrh úseků segregovaných bezpečných cyklopropojení a páteřní dopravní sítě pro cyklisty tvoří jednotnou Strategickou síť cyklodopravy Libereckého kraje (viz. mapa 1).



Mapa č. 1 – Strategická část cyklodopravy Libereckého kraje

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 cyklopropravy
 - Opatření 1.1.1 Zpracování průzkumů, studií a analýz cyklistiky v kraji
 - Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci strategické sítě cyklopropravy
- Specifický cíl 1.2 Realizace strategické sítě cyklopropravy
 - Opatření 1.2.1 Zajištění strategické sítě cyklopropravy
 - Opatření 1.2.2 **Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů**
 - Opatření 1.2.3 **Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením**

Specifický cíl 1.1 Projektová příprava strategické sítě cyklopropravy

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.

V souvislosti s evropskými fondy a plánovanou výstavbou nových cyklistických komunikací je nutné upřesnit vedení nových cyklotras. **V tomto případě se nejedná o podklad k přeznačení, ale pouze předpoklad toho, kudy povedou cyklotrasy, až se vybudují.** Časový horizont je dán rokem 2030. Vedení stávajících a navrhovaných páteřních národních cyklotras do nových koridorů. Cyklotrasy bude evidováno pomocí mapového portálu evidence a plánování cyklistických komunikací (<https://lbkr.stavbycyklo.cz/>)

Součástí cíle bude také udržování aktuálního přehledu o stávajících komunikacích na síti vyznačených a plánovaných cyklotras. V předchozích letech byla již taková analýza provedena, proto je nutné ji průběžně aktualizovat.

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

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

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

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

Opatření 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).

Součástí opatření je zajištění řádného provozu informačního systému evidence a plánování cyklistických komunikací (<https://lbkr.stavbycyklo.cz/>) (technické zabezpečení – provoz serverů, zálohování, aktualizace, technická podpora, kyberbezpečnost; zajištění licencovaných přístupů pro oprávněné uživatele aj.). Jedná se o částečné financování z rozpočtu kraje jako doplněk financování z jiných zdrojů. Používá se mj. při hodnocení dotací odboru dopravy a silničního hospodářství na cyklostezky, jako nástroj pro získání dotace, evidenční, plánovací a prezentační nástroj systému cyklokomunikací v celém LK, včetně návazností do krajů sousedních (aktuálně probíhá implementace ve všech krajích ČR), systém bude využívat také odd. prostorových dat a systémů při spolupráci s ORP v oblasti cyklo dopravy.

Součástí opatření je zajištění rozvoje Informačního systému evidence a plánování cyklistických komunikací (<https://lbkr.stavbycyklo.cz/>). Implementace nových a průběžná úprava stávajících funkcionalit – filtrační vrstvy, plánovací nástroje, úpravy atributů, dávkové a ruční úpravy databázových dat, připojení nových podkladních vrstev – např. Policie ČR aj.), dle požadavků krajského cyklokoordinátora.

Opatření 1.1.2 Zpracování projektových dokumentací pro realizaci strategické sítě cyklo dopravy

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 jednotupňově 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 cyklodopravy

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 cyklodopravy

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 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací, a to v rámci využívání těchto možností:

- Za podpory MZ ČR vést jednání se správci lesů o využití lesních cest k provozu cyklistů. Dále průběžně konzultovat s SPÚ stav přípravy a realizace komplexních pozemkových úprav, které mohou mít pozitivní vliv na mobilitu občanů mezi obcemi.
- Využívat pozemkových úprav a lesních cest pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné prostupnosti krajiny z hlediska cyklistiky.
- Pohyb cyklistů po lesních účelových komunikacích je umožněn ze zákona (č. 289/95 Sb. o lesích, ve znění pozdějších předpisů). Tyto komunikace slouží přednostně lesnickému hospodaření a jejich **vlastník není povinen** udržovat cesty ve stavu vyhovující cyklistům. I tuto okolnost je třeba mít na zřeteli při případném plánování a následném zajišťování prevenční povinnosti při provozu značených cyklotras. Dále je nutno ve zvláště chráněných územích a lokalitách soustavy Natura 2000, tj. územích často atraktivních pro cyklisty, zohledňovat zájmy ochrany přírody.
- V lokalitách soustavy Natura 2000 (které se nacházejí často právě podél vodních toků) je nutno respektovat předměty ochrany a spolupracovat s orgány ochrany přírody.

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

Opatření 1.2.3. Metodické vedení k ekonomicky úsporným opatřením

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

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

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 voz/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

Obecný úvod

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 řeší následující kritické body:

- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací a povolování jízdy cyklistů po málo využívaných chodnících.
- Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být umožněno dosažení vazeb zajištěných pro motorová vozidla ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.
- Pokud chce Liberecký kraj vybudovat bezpečnou dopravní síť pro cyklisty, pak je z praxe jednoznačně nejvýhodnější využití starých formanských cest, lesních a polních cest, které jsou ve vlastnictví obcí. Slabou stránkou tohoto postupu je ovšem nemožnost využití stávajících dotačních programů, které podporují jen výstavbu cyklostezek. Po cyklostezkách ale nemůže jezdit zemědělská a lesní technika, která zpravidla využívá právě lesní a polní cesty. Při optimalizaci a opravách takovýchto úseků lze využít pouze dotační programy jednotlivých krajů či vlastní finanční prostředky obcí. Problém lze řešit úpravou národních dotačních programů. U Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI) mohou být problémem i další neuznatelné náklady.
- Liberecký kraj je specifický i tím, že je proktrána řadou polních a lesních cest, po kterých jsou často vyznačené cyklotrasy. Problém nastává v tom momentě, když se mají opravit problematické úseky, které se považují za účelové komunikace a jsou často označeny dopravním značením B11 - Zákaz vjezdu všech motorových vozidel, nebo B1 s výjimkou dopravní obsluhy. Právě na tyto úseky prakticky nelze získat státní, či evropské dotace. Ty jsou určeny výhradně na cyklostezky. Je třeba

proto hledat možnosti, jak získat dotace i pro tyto úseky.

Návrh řešení kritických bodů:

Cíl 2.1. je spojen s podporou **bezpečnostních opatření pro cyklisty. V současné době jsou silnice I., II., III. třídy při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy.** Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou. Alternativou **je budování vyhrazených cyklistických pruhů na krajských silnicích.**

Opatření 2.1.1. tak chce vést správce silnic II. a III. třídy (KSS LK) ke spoluzodpovědnosti za řešení dopravní bezpečnosti cyklistů na silnicích II. a III. třídy. Současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu.

Opatření 2.1.1. chce předcházet těmto problémům:

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

Opatření 2.1.1.A. V rámci zpracování projektových dokumentací rekonstrukcí krajských komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření

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

Opatření 2.1.1.B. Zamezení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích a při realizaci velkých železničních staveb atd.

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

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

Opatření 2.1.2 Bezpečná dojíždka do zaměstnání a do škol

Opatření řeší následující kritický bod analytické části:

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

dopravní módy.

Návrh řešení kritického bodu:

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

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

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

Toto opatření zajišťuje podporu zpracování všech stupňů projektové dokumentace a výstavby cyklistických stezek. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní tak především funkci dopravní. Součástí opatření je i podpora realizace bezpečného křížení místních a účelových komunikací pro cyklisty s nadřazenými komunikacemi.

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 platformy značky Města s dobrou adresou (www.dobramesta.cz), 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, ne jen na dopravních hřištích, dále podporovat realizaci komunikačních témat prevence dopravních nehod.

Specifický cíl 2.2 Využití synergií mezi cyklistikou a ostatními druhy dopravy

Opatření řeší následující kritický bod analytické části:

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

Návrh řešení kritického bodu:

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

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 úze“**.

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).

Opatření zahrnuje metodickou podporu obcím, které mohou realizovat konkrétní infrastrukturu BIKE & RIDE v rámci IROP. Dále v rámci budování dopravních terminálů se bude doporučovat umísťovat stojany na jízdní kola. Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů.

Opatření 2.2.2 Rozvoj služeb podporujících využití kola jako dopravního prostředku

Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností. V případě Libereckého kraje se jedná zejména o propojení cyklistické a veřejné dopravy v koridoru páteřních tras. **Navíc s rozvojem elektrokol se potenciál zvyšuje.**


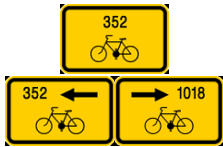
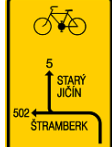
Opatření je zaměřeno na mapování potřeb podpory systému sdílení kol (bikesharing). Opatření není zaměřeno na nákup jízdních kol, ale jen na infrastrukturu, což odpovídá rozměru tohoto opatření.

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

Strategický cíl 3 úzce navazuje na strategický cíl 1, jehož cílem je pro cyklistickou dopravu zajistit plošnou obsluhu území, tzn. postupně zajistit napojení všech obcí na cyklistickou síť. Strategický cíl 3 zajišťuje kvalitní značení cyklistických tras a doplňování doprovodné infrastruktury.

Z hlediska řešení celkové Strategie cyklistické dopravy Libereckého kraje by základní systém cyklistických tras v území, s ohledem 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>IS 19b Směrová tabule (se dvěma cíli)</p>	<p>IS 21a, 21b, 21c Směrové tabulky</p>	<p>IS 20 Návěst před křižovatkou</p>

Obr.13 - Příklad 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 Optimalizace strategické sítě cyklotras
 - Opatření 3.1.2 Pasport a průběžný monitoring cykloznačení
 - Opatření 3.1.3 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. Optimalizace strategické sítě cyklotras

Jedním z výsledků prací předkládané Cyklostrategie na území Libereckého kraje je zmapování současného stavu na stávajících páteřních cyklotras, jakož i možností průchodu území v nově připravovaných, případně navrhovaných úsecích. Nicméně je důležité, aby všechna tato data byla zpracována v GIS. Ta jsou evidována prostřednictvím mapového informačního systému evidence a plánování cyklistických komunikací (<https://lbkr.stavbycyklo.cz/>), který je financován v rámci opatření 1.1.1. Nicméně jedna z vrstev se týká i značení a přeznačení cyklotras.

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 3.1.3. 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).

Opatření 3.1.2 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 okresních úřadů. Nedošlo ale 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 doplňuje 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 poříditi 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 funkční zapojení regionálních organizací cestovního ruchu, či garantů páteřních cyklotras do systému monitoringu, pasportizace a údržby dopravního značení cyklotras

Cílem pro období 2024 – 2025 je provést revizi aktuálního stavu značení podle čísel a podle log (tematických tras). Koordinace značení číselných cyklotras bude probíhat ve spolupráci s KČT.

Konkrétní opatření pro akční plán 2024 – 2025:

- Zajištění provozu evidenčního systému značení cyklotras (pasportu) včetně kontrolního modulu stavu značení cyklotras v terénu.
- Každoroční pravidelná kontrola značení cyklotras v terénu pověřenými značkaři
- Aktualizování zpracovaného evidenčního systému značení (naplňování pasportu daty) cyklotras každoročně dle skutečného stavu v terénu

Typový nositel opatření: za vyhotovení pasportu jsou odpovědni správci cyklotras po domluvě s cyklokoordinátorem (odbor dopravy), včetně regionálních organizací cestovního ruchu a garantů páteřních cyklotras.

Opatření 3.1.3 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).

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

Dále bude respektována 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 Vyhl. č. 294/2015 se na tyto značky vztahují veškeré předpisy stejné 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 zříditi 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 pozemní komunikace.

Opatření zahrnuje:

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území kraje.
- 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 a optimalizace (přeznačení, doznačení) cykloturistického značení
 - Přeznačování páteřní sítě cyklotras, a to dle opatření 3.1.1.
 - Přeznačování místních (čtyřciferných) cyklotras
- Údržba stávajících místních cyklotras
- Vyznačení objížděk značených cyklotras v místech uzavírek z důvodu stavební činnosti

Typový nositel opatření: správci dopravního značení a/nebo partneři 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 odstavení jízdních kol. Tato zařízení mohou být limitujícím faktorem rozvoje cyklistické dopravy v území a je proto nutno počítat s přiměřeně velkými plochami pro odstavení 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 zastavěná 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 letáčích.

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.

3. Implementační část

3.1. Řízení implementace

Zpracování Strategie rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji 2021+ (dále jen „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 cyklodopravy a cyklistiky v 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:

- zkoordinovat 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).

3.2. 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 aktivní využívání 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 cyklo dopravy 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 Cyklotrategie 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 cyklodopravy. – 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.

3.3. 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 zpracováno Vyhodnocení akčního plánu a stanovení aktualizovaného akčního plánu....

Detailní Akční plán je uveden v samostatné příloze.

4. 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 alternativních 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 cyklo dopravy, 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 ovládání 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
ORVZŽP	- 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
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.akademiamobility.cz)
- Doporučení pro Cyklostrategie krajů (www.dobramesta.cz)