

## Příloha č. 58

K zaslanému návrhu dílčího textu **Programového dokumentu IROP pro aktivitu SC 6.1 „Cyklodoprava“** a návrh **specifických kritérií přijatelnosti projektů v aktivitě SC 6.1 „Cyklodoprava“** máme následující komentář a připomínky.

### **1. Připomínka k opatřením, která by mohla být podpořena**

Doporučujeme, aby mezi podporovaná opatření, byla zařazena i **komunikace s vyloučením motorové dopravy**, označena dopravní značkou **B11**, neboli komunikace, kde může např. občas projet zemědělská technika.

Podpora pro tyto typy komunikací není doposud nikde z úrovně státu zavedena. A přitom je takových úseků v terénu hodně a nemá ekonomický a ani dopravní smysl budovat v souběhu vedle takovýchto polních cest samostatné cyklostezky. A to se bohužel mnohdy děje, protože dotační titul na komunikaci s vyloučením motorové dopravy (B11) chybí. Anebo se tyto úseky nestaví vůbec a ponechávají se svému osudu, protože obce na jejich úpravu nemají peníze. Tak nikdy nevznikne ucelená síť pro cyklisty na daném území.

Dále doporučujeme, aby se mezi podporovaná opatření zařadily i izolované **lávky pro chodce a cyklisty** na cyklotrasách definovaných územně plánovací dokumentací (krajskou Konceptí rozvoje cyklistické dopravy).

Aby se zabránilo spekulacím, že by si každý začal opravovat své polní a lesní cesty, tak každý takový úsek, který by mohl získat podporu, by musel být v souladu s územně plánovací dokumentací (krajskou Konceptí rozvoje cyklistické dopravy).

Doporučujeme proto zavést pojem pro dotace „cyklistická komunikace“, která v sobě bude zahrnovat všechny možnosti výstavby cyklistické infrastruktury dle TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty.

### **Zdůvodnění**

Olomoucký kraj se léta snaží budovat na svém území **síť komunikací pro cyklisty**. Záměrně píšeme komunikací pro cyklisty, neboť to nejsou jen cyklostezky či cyklopruhy.

Obecně platí, že územně plánovací dokument Olomouckého kraje (Koncepte rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji) definuje na svém území síť komunikací pro cyklisty.

Ta je tvořena v zásadě dvěma opatřeními a to **segregačními** opatřeními a **integračními** opatřeními. Obě tyto věci se musí vzájemně doplňovat a provázat aby mohla vzniknout smysluplná síť dopravní infrastruktury pro cyklisty. Nelze z toho podporovat a realizovat jen některé vybrané věci, pak síť nevznikne.

### Segregační opatření:

- **Stezky pro cyklisty (C8)** + dodatková tabulka (E13) vstup chodců povolen, pokud v územní neexistuje paralelní trasa chodníku;
- **Stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem (C9);**
- **Stezky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem (C10);**
- **Stezky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů (C7 + E13)** – specifický způsob vedení cyklistů při nízkém počtu chodců a u zatížených silnic;
- **Komunikace s vyloučením motorové dopravy (B11)** - jedná se o polní a lesní cesty, prakticky bývají označeny dodatkovou tabulkou s uvedením motorových vozidel, které mají výjimku ze zákazu;
- **Singltrack** – přírodě blízké vedení cyklistické a pěší dopravy, mlatový povrch, úzké parametry.

### Integrační opatření:

- **Zklidněná komunikace** – obytná zóna, zóna 30 - jedná se o místní komunikace v zastavěném území, které nevyžadují opatření pro bezpečný provoz cyklistů, povrch v různé kvalitě;
- **Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích (E12);**
- **Piktogramové koridory pro cyklisty (V20)** – mohou být osazeny i v plošně zklidněných zónách pro lepší orientaci na místních komunikacích, zejména z pohledu cykloturistiky;
- **Jízdní pruhy (vyhrazené/ochranné) pro cyklisty (V14/IP20)** – toto opatření zahrnuje i způsob vedení cyklistů v přidruženém prostoru, ale výhradně při obou stranách vozovky jednosměrně;
- **Komunikace s minimálním dopravním zatížením** – provoz cyklistů společně s ostatními uživateli po veřejně přístupné účelové komunikaci, místní komunikaci, silnicích III. třídy, specificky i II. třídy – bez stavebních opatření.

Všechny výše uvedené typy opatření pro cyklisty v praxi v terénu, ale i v územně plánovacích dokumentech tvoří **ucelenou síť**.

V návrhu textu **Programového dokumentu IROP pro aktivitu SC 6.1 „Cyklodoprava“** v popisu typů a příkladů opatření, která by měla být podporována se objevují jen některé z těchto výše uvedených opatření.

*Poznámka:*

*Například Olomoucký kraj již k tomuto kroku přistupuje a ve své dotační politice - Pravidlech na podporu cyklodopravy bude nově definovat pojem cyklistická komunikace následujícím způsobem:*

**Cyklistická komunikace** je samostatná dopravní trasa, která přispívá ke zlepšení ekologicky šetrné dopravy při cestě občanů kraje do zaměstnání, škol a na úřady, v rámci dopravní obslužnosti území. Za cyklistickou komunikaci je považována cyklistická stezka (viz. bod 11.25.) a komunikace s vyloučením motorové dopravy v režimu dopravního značení B11 (polní, lesní cesty).

*Striktně však jsou považovány za cyklistické komunikace ty dopravní trasy, které jsou v souladu s mapovými přílohami Koncepce rozvoje cyklistické dopravy v Olomouckém kraji.*

**11.25 Cyklistická stezka** je ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a vyhlášky č. 104/1997 Sb., místní komunikací IV. třídy, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel a která svými parametry splňuje požadavky pro cyklistické stezky uvedené v ČSN 73 6110 a v Technických podmínkách 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“ a je značena ve smyslu vyhlášky č. 294/2015 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, dopravním značením C8a a C8b – cyklistická stezka, C9a a C9b – stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem nebo C10a a C10b – stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem.

## **2. Připomínka k specifickým kritériím**

Jedno z kritérií v návrhu je soulad s Dopravní politikou ČR 2014-2020. Vzhledem k výše uvedenému navrhuji, aby bylo doplněno kritérium „**Soulad s krajskými Cyklokoncepty**“. Jde o to zohlednit v kritériích dopravní funkci cyklotras (v souladu se zaměřením SC 2.1 - podpora udržitelné multimodální mobility) a to tím, že jednotlivé projekty obcí musí být v souladu s krajskou cyklokonceptí. Projekty jsou v našem případě zanesené rovněž do mapových pokladů Koncepce rozvoje cyklistické dopravy, které jsou neustále aktualizované na webové adrese <https://www.atelis.eu/cyklokoncepce---mapy>. Důvodem zavedení tohoto kritéria je mimo to, aby se nebudovaly polní a lesní cesty, jak koho napadne, také zabránit, aby obce nerealizovaly ad-hoc projekty.

## **3. Připomínka k rozšíření doprovodné infrastruktury**

V případě podpory realizace doprovodné cyklistické infrastruktury doporučujeme její upřesnění a rozšíření o nabíjecí a servisní stanice pro elektro kola (ideálně veřejné) a o parkovací věže/boxy.

## **4. Připomínka obecně**

Nezbytnou se jeví spolupráce mezi řídicími orgány poskytovatelů jednotlivých programů, a to ještě před vyhlášením výzev, aby nedocházelo k duplicitám a zároveň v opačném případě k „bílým místům“ v dotační politice státu pro oblast cyklo.

Žádný ze stávajících programů nepodporuje zpracování projektové dokumentace. Doporučuji, proto aby se v tomto případě zpracování projektové dokumentace dostalo mezi uznatelné náklady!

23. 9. 2020

Ing. Stanislav Losert  
Ing. Jaroslav Martinek  
Ing. Petr Smítal