



## Příloha č.2 Obecné parametry sítě mezinárodních a dálkových tras

Analýza sítě dálkových tras spočívá v porovnání návrhu z roku 2004 se současným stavem, tedy s rokem 2019. Hodnocení probíhalo na základě Evropského certifikačního standardu pro trasy EuroVelo a pro dálkové trasy (ECF 2018) a dále dle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (2013), její Cyklistické Akademie (2016).

Síť cyklistických tras slouží v zásadě pro dvě základní skupiny cest: pravidelné cesty pracovního dne (do zaměstnání, do školy, za službami apod.) a cesty rekreačního charakteru (turistické i sportovní). Analýza v této kapitole směřuje k vytvoření funkčního propojení těchto dvou skupin s ohledem na zajištění co největšího efektu vynaložených prostředků. Cílem je vytvoření komplexně pojaté sítě cyklistických tras, jako nedílné a plnohodnotné součásti celého komunikačního systému, tvořené bezpečnými trasami vedenými v souladu s hlavními vazbami cyklistické dopravy.

### a) Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (2013), její Cyklistické Akademie (2016)

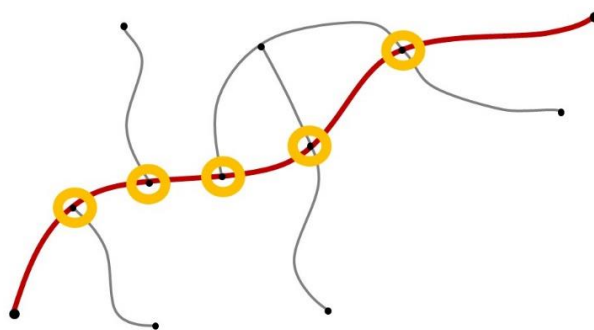
#### Propojenost

Cyklistická infrastruktura tvořící jeden celek zaručuje snadnou dostupnost k širokému spektru cykloturistických cílů a to prostřednictvím:

- propojení měst, obcí, turistických atrakcí, doprovodných služeb na trase
- propojení s důležitými uzly hromadné dopravy, především s železniční dopravou, která zaručuje větší dostupnost a dosah působnosti hlavních cyklistických tras;
- kontinuita trasy – zaručení kontinuity a propojení hlavních cyklistických tras;
- zohlednění vnějších vazeb – integrace hlavních cyklistických tras se sousedními regiony;
- zohlednění interních vazeb, tj. zohlednění místních cyklistických tras.

#### Přímost

Cyklistická infrastruktura nabízí cyklistům nejpřímochařejší propojení z hlediska vzdálenosti a délky trvání cesty (nezahrnuje zbytečné objezdy). V praxi to znamená využití návrhu „rybí páteře a kostí“. V souladu s touto myšlenkou hlavní trasu představuje „páteř“, která by měla spojovat pokud možno přímo jednotlivé generátory a atraktory silničního provozu (červená čára obr. 19), a ostatní generátory a atraktory silničního provozu poblíž hlavní trasy je nutné propojit spojkami, které vycházejí od páteře (šedá čára obr.1).



obr. 1. Návrh rybí páteře a kostí (zdroj: vlastní zpracování)

#### Bezpečnost

Cyklistická infrastruktura zaručuje bezpečnost silničního provozu jak cyklistům, tak i ostatním účastníkům a to:

- vyhýbáním se vysoce frekventovaným křižovatkám;
- oddělením cyklistické dopravy od automobilového provozu, tam kde je to nutné;
- omezením rychlosti motorových vozidel na potencionálně nebezpečných úsecích;
- přehledným značením jednotlivých kategorií cest;



## Výhodnost

Cyklistická infrastruktura umožňuje rychlou a pohodlnou přepravu jízdním kolem, a to díky následujícím vlastnostem:

- lehká obtížnost trasy – přizpůsobení technických parametrů trasy k nejrozšířenější skupině cyklistů, vyhýbání se zbytečným sklonům, nebo alternativním objezdům
- minimalizace nepohodlí vyplývající z účasti v silničním provozu – vyhýbání se situacím, kde trasa vede po úsecích s vysokým počtem výskytu motorových vozidel;
- přehlednost trasy – trasa a její značení musí být čitelné a přehledné pro uživatele;
- hladký povrch trasy – doporučený povrch asfalt, nebo beton;
- minimalizace počtu sjezdů a vybočení z trasy.

**Kritéria vyplývající z profilu trati** jsou zejména výhodné v případě vedení trasy podél říčních koridorů, nebo podél železničních tratí, případně využití zrušených tratí.

- trasa podél říčních koridorů – využití zelených říčních koridorů k vytyčení hlavních cyklistických tras (atraktivita řeky, přijatelný profil terénu nabízí dokonalé podmínky pro cyklisty);
- trasa podél železničních tratí, případně využití koridorů podél zrušených železničních tratí a jejich následné využití pro dopravní a cykloturistické účely (přijatelný profil terénu, jednoduchá obtížnost trasy nabízí příznivé podmínky pro vedení cyklistické trasy).

## Atraktivita

Cyklistická infrastruktura je navržena a přizpůsobena tak, aby byla pro svoje okolí jak nejvíc atraktivní, a to z hlediska:

- zajištění osobní bezpečnosti (osvětlení, viditelnost);
- vedení tras přes oblastí atraktivní z hlediska kulturních a přírodních památek;
- dojezdu k turistickým atrakcím – možnost dojezdu přímo, nebo pomocí spojek do určených objektů, nebo na vybrané turistické atrakce;
- dojezd do turistických středisek – vedení tras skrz turistická střediska celostátního a regionálního charakteru.

## b) Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo a dálkové trasy

Evropský certifikační standard pro trasy EuroVelo a dálkové trasy je sbírkou podmínek, jaké musí splňovat dálkové cyklistické trasy, které se uchází o zapsání na listinu tras typu EuroVelo (více ECF 2018). Ačkoliv jen Moravská stezka patří do sítě tras EuroVelo, bylo uznáno za nevyhnutelné, aby i všechny ostatní krajské dálkové cyklotrasy splňovaly veškeré standardy a požadavky spojené s trasami typu EuroVelo, což může kraji pomoci stát se ještě více atraktivním regionem. Zároveň je nutné podtrhnout, že níže uvedená kritéria stanovují cílové podmínky, jaké musí splňovat cyklorasy. Aktuálně existující infrastruktura vyžaduje na většině míst trasy investice tak, aby jednou dosáhla potřebných standardů určených pro trasy typu EuroVelo.

V rámci tras EuroVelo a jejich podmínek, standardů, kritérií rozlišujeme tři základní typy: zásadní, důležité a doplňující (viz. tab.1). Toto členění odráží potřeby různých skupin uživatelů. Tab. č. 2 zobrazuje jednotlivá kritéria dle skupin uživatelů.

Co je důležité, že značné množství kritérií se vztahuje k „denním úsekům trasy (např. „ne víc jak 50% úseku může vést přes monotónní prostředí“). Denní úsek je definován jako úsek, kterým může projet cyklista během jednoho dne. V závislosti od profilu terénu, délka denního úseku se pohybuje v rozmezí od 30 do 90 km. Denní úseky mohou začínat a končit v různých místech – vše závisí od toho, kde cyklista v daném dni zahájí svou cestu. Za počáteční bod úseku se, ale doporučuje určit větší obce s dobrým systémem veřejné dopravy v bezprostřední blízkosti trasy, protože právě tam svoji cestu zahájí nejvíce uživatelů.



**Tab. 1. STANDARDNÍ KRITÉRIA TRAS EUROVELO (ZDROJ: ECF 2018, s. 4)**

typ	splňuje potřeby:	musí být splněny na:
<b>Zásadní</b>	pravidelných cykloturistů, kteří využívají kolo jako hlavní každodenní dopravní prostředek / nebo k rekreačním a turistickým účelům.	100% délky trasy
<b>Důležitý</b>	příležitostných cykloturistů s nepříliš bohatými zkušenostmi, nebo průměrných cyklistů, kteří využívají kolo ke každodenní přepravě / nebo již absolvovali několik rekreačních výletů.	70% délky trasy
<b>Doplňující</b>	více „náročných“ a „nezkušených“ cykloturistů, v tom netypických uživatelů jako např. silniční cyklisté, cyklisté s dětmi a kočárky, tandemy, nebo kola na ruční pohon atp.	Volitelně – závisí od možností jednotlivých cykloturistů

**Tab. 2. STANDARDNÍ KRITÉRIA TRAS EUROVELO – INFRASTRUKTURA (ZDROJ: VLASTNÍ ZPRACOVÁNÍ NA ZÁKLADĚ ECF 2018)**

Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
<b>kontinuita</b>	Trasa by neměla obsahovat žádné fyzické překážky, které by neumožnily sjízdnost trasy. Všechny přírodní (řeka, klify atp.) nebo umělé (železniční koleje, dálnice atp.) bariéry by měly být sjízdné a to prostřednictvím vhodné infrastruktury (most, přívaz, tunel atp.) Kromě toho trasa měla by být osvobozená od veškerých právních překážek (tj. úseky, na kterých je cyklistická doprava omezená, zcela zakázána, nebo vyžaduje zvláštní povolení).	Jestliže se na trase nachází schody (např. na most) musí mít mírný sklon a měly by být vybavené rampou pro přepravu kola.	Trasa by neměla obsahovat žádné překážky (schody, nerovnostní bariéry, brány, nebo brody, které by omezovaly pohyb „náročným“ skupinám cyklistů (např. rodinám s dětmi s přívěsným sportovním kočárkem, handicapovaným osobám atp.). Trasa by měla být navržena tak, aby cyklistu nutila sesednout z kola pouze ve výjimečných případech.
<b>bezpečnost trasy</b>	Trasa by neměla zahrnovat úseky s vysoce frekventovaným silničním provozem. Nanejvýš 50% délky denního úseku může vést skrz zvýšený silniční provoz.	Trasa by neměla obsahovat žádné úseky se zvětšeným silničním provozem. Nanejvýš 50% z celkové délky denního úseku může být zařazeno do kategorie s umírněným silničním provozem. Trasa by rovněž neměla vést přes vysoce nebezpečné křižovatky.	Trasa by neměla obsahovat žádné úseky s umírněným silničním provozem. Nanejvýš 50% z celkové délky denního úseku může být zařazeno do kategorie se zmenšeným silničním provozem. Trasa by rovněž neměla vést přes vysoce nebezpečné křižovatky.
<b>povrch a šířka</b>	Povrch měl by být přizpůsoben pro cyklisty pohybující se na libovolném trekkingovém, nebo jiném turistickém kole v normálních klimatických podmínkách během cyklistické sezóny. Povrch by měl být dostatečně hladký a tvrdý, tak aby nebyla narušena sjízdnost	Nejmíň 50% z celkové délky úseku by měl tvořit asfaltový povrch.	Povrch má mít identické jízdní vlastnosti, jaké zaručuje ten nejkvalitnější asfaltový povrch. Šířka trasy má umožňovat plynulý pohyb tříkolovým a ostatním typům kol (kola s dvoukolovým přívěsem, kola s ručním pohonem atp.) a to v obou směrech.



Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
	trasy. Proto se pro její výstavbu doporučuje především asfalt a beton, nebo jiný odolný materiál. Ve výjimečných případech lze použít nezpevněný povrch. V takové to situaci je, ale nutné úsek řádně vylepšit a zabezpečit.		
<b>sklon terénu</b>	Celkový počet stoupání a sjezdů v rámci denního úseku by neměl překročit 1000 m.	Celkový počet stoupání, nebo sjezdů v rámci denního úseku by neměl překročit 500 m.	Celková změna výšky (stoupání včetně sjezdů) na libovolném kilometru trasy nesmí překročit 60 m. Na tomto úseku trasy nefigurují žádná strmá stoupání a to pro jakoukoliv cílovou skupinu.
<b>atraktivita</b>	Na každém denním úseku se nachází, nejméně jedná významná kulturní, nebo přírodní atrakce. Toto kritérium může splňovat rovněž i velmi atraktivní přírodní krajina.	Nanejvýš 25% z celkové délky denního úseku trasy může cyklisty vystavit okolnímu hluku, prašnosti, nepříjetému zápachu, nebo i ostatním komplikacím škodlivým pro životní prostředí. Na denním úseku se nachází, nejméně jedná atrakce spojená s hlavní, nebo vedlejší tematikou trasy.	Nanejvýš 50% z celkové trasy denního úseku může vést přes monotónní oblasti. Trasa by měl být chráněná před nejrůznějšími nebezpečím (např. před obávanou městskou kriminalitou), nebo před volně pohybujícími se zvířaty.
<b>Značení – více viz. kapitola 2.3.</b>	Trasa by měla být značena v souladu s platnými státními předpisy a normami (jestli takové existují) a se směrnici EuroVelo (vždy).	Hlavní křižovatky musí být značené. Značení umožňuje sjízdnost trasy i v noci a to prostřednictvím standardního cyklistického osvětlení (např. dopravní značky mají reflexní fólii).	Svislé a vodorovné dopravní značky se vyskytují na každé křižovatce a na delších úsecích bez křižovatek (minimálně každých 5 km). Značky zobrazující název hlavního města, nebo cílového místa se vyskytují minimálně každých 15 km.
<b>veřejná doprava více viz. kapitola 2.6.</b>	Přeprava kol veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejmíň co 150 km. Během trvání cyklistické sezóny by měly fungovat min. dva spolehlivé denní spoje, které jsou schopné převést min. dvě turistická, nebo trekkingová kola.	Přeprava kol veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejmíň každých 75 km. Během trvání cyklistické sezóny by mělo fungovat min. šest spolehlivých	Přeprava speciálních kol (přívěsy, tandemy, kola na ruční pohon) veřejnou dopravou za účelem dopravení se na trasu je právně a fyzický možná nejmíň každých 75 km. Během trvání cyklistické sezóny by mělo fungovat min. šest spolehlivých denních spojů, z kterých každý je schopen převést nejmíň čtyři kola. Zde je možné rezervovat si místenku pro kolo.



Kritérium	Zásadní kritérium	Důležité kritérium	Doplňující kritérium
		denních spojů, které jsou schopné převést min. čtyři turistická, nebo trekkingová kola.	Dostupnost k zastávkám a nádražím veřejné dopravy dle výše uvedených pravidel by měla zejména splňovat kritérium kontinuity na určité úrovni (např. jestliže je vlakové nádraží definováno jako doplňující kritérium, v tom případě jednotlivá nástupiště by měla být dostupná prostřednictvím podchodů, nebo výtahů, ne pouze jenom schody).