

Způsob vypořádání připomínek

Svazek obcí Horní Labe

- 1) Požadujeme komplexní řešení území celého kraje tak, aby se vycházelo z reality v území měst i obcí. Tj. zohlednily se již zbudované cyklostezky a cyklotrasy, připravované úseky, zejména ty již podpořené dotacemi. Navrhujeme zpracování „analýzy skutečnosti a potřeb“ např. dle jednotlivých ORP.

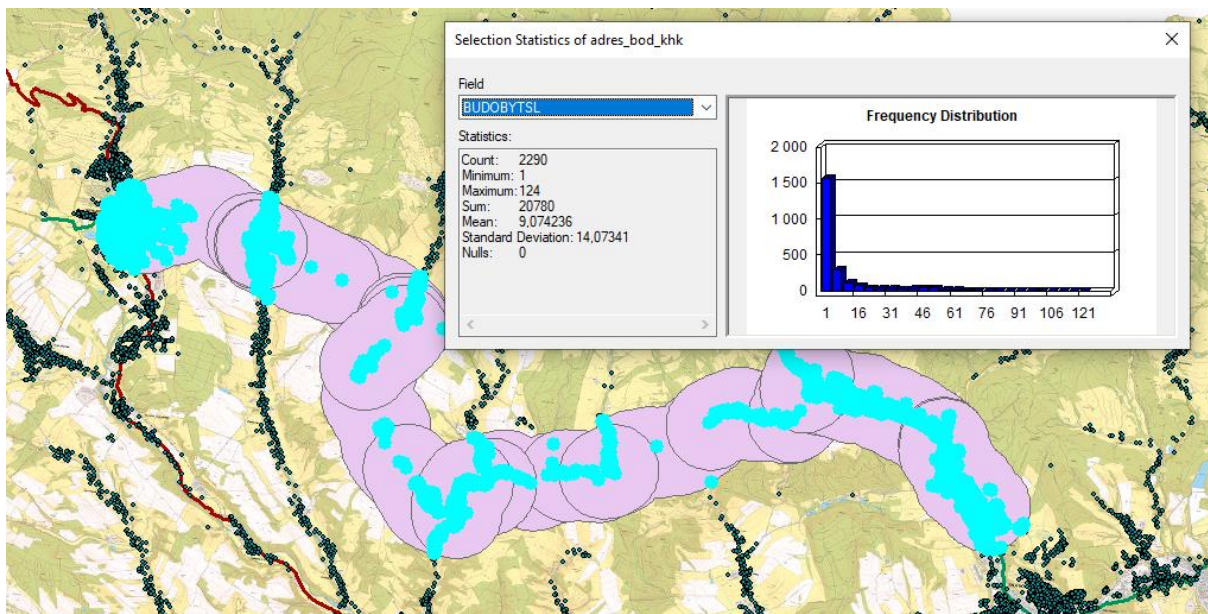
Odpověď: Strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035 je od počátku zpracovávána komplexně z hlediska návrhu infrastruktury pro každodenní dojíždku na kole, případně i pěšky. Předmětem návrhu je krajská cyklistická infrastruktura I. kategorie, která propojuje jednotlivé obce s rozšířenou působností v Královéhradeckém kraji, případně i obce s rozšířenou působností okolních krajů, jejichž správní území s Královéhradeckým krajem sousedí. Síť je doplněna krajskou cyklistickou infrastrukturou II. kategorie, která propojuje další centra osídlení Královéhradeckého kraje. Trasování koridorů krajské cyklistické infrastruktury zohledňuje významné dojížd'kové vazby mezi obcemi s rozšířenou působností a ostatními městskými oblastmi. Návrh v maximální míře respektuje trasy cyklistické infrastruktury, které jsou v realizaci nebo ve fázi přípravy.

- 2) Z pohledu našeho území v návrhu zcela chybí úsek nadnárodní Labské cyklostezky č.2 přes město Vrchlabí a úplně vypadla „Příhraniční“ Cyklostezka č.22 – hlavní dálková cyklotrasa do Polska (cyklistická magistrála spojující Jizerské hory, Krkonoše, Orlické hory a Jeseníky). Tato cyklotrasa byla považována za hlavní trasu na Trutnov, vy ji teď navrhujete nově přes Chotěvice.

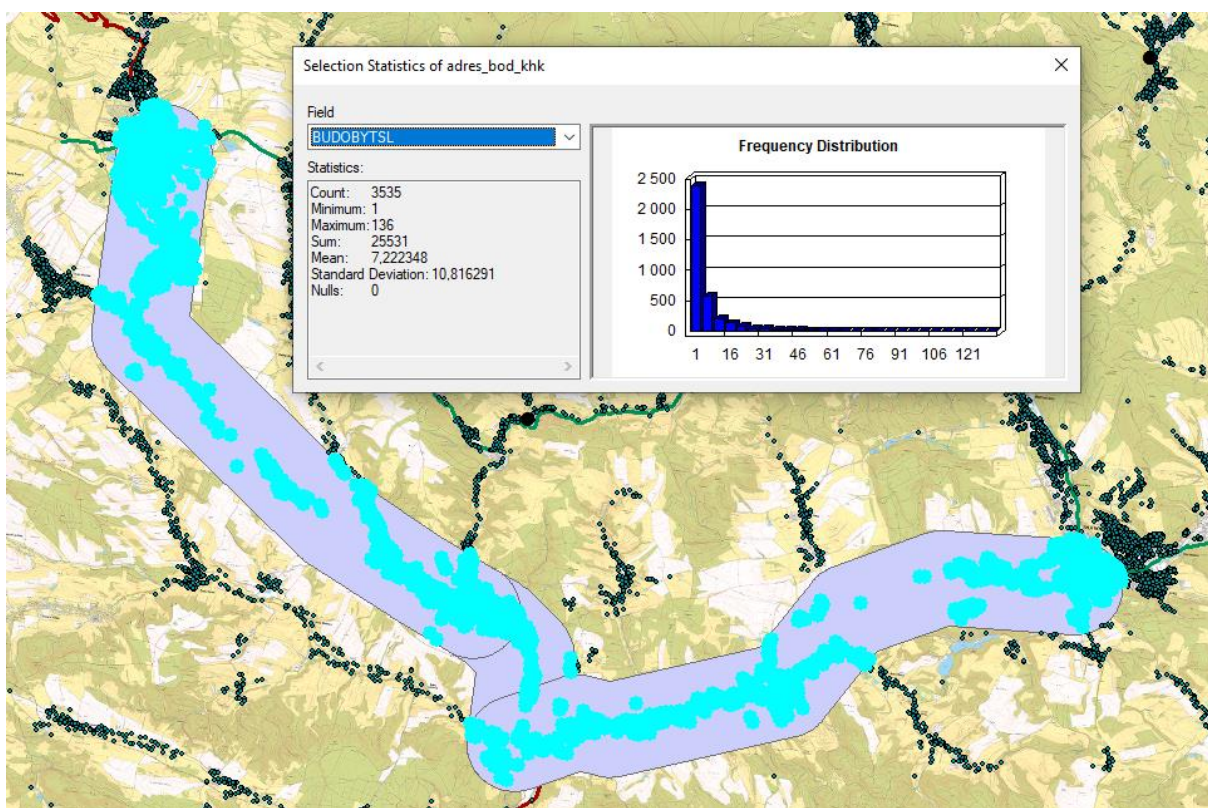
Odpověď: Návrh koridorů krajské cyklistické infrastruktury v původní fázi přípravy e nezahrnoval zastavěná území obcí s rozšířenou působností a předpokládal logickou návaznost na zrealizovanou nebo navrhovanou síť cyklistické infrastruktury uvnitř těchto měst na základě vlastních cyklogenerelů nebo jiných strategií. Po projednání návrhové části 17. února 2023 byl zohledněn požadavek zadavatele a do Strategie budou doplněny trasy koridorů také přes obce s rozšířenou působností.

Návrh koridorů krajské cyklistické infrastruktury se v původní fázi přípravy Strategie zaměřil zejména na každodenní dojížd'kové vztahy a byly převzaty pouze ty úseky cyklotrasy č. 22, které se nachází v koridorech těchto dojížd'kových vztahů (např. v okrese Náchod). Po projednání návrhové části 17. února 2023 byl zohledněn požadavek zadavatele a do Strategie bude doplněna celá trasa stávající cyklotrasy č. 22.

Na základě analýzy dojížd'kových vztahů v zázemí měst Vrchlabí a Trutnov, podle dat z celostátního sčítání dopravy 2020 (včetně sčítání cyklistů) a v neposlední řadě také na základě analýzy výškového profilu a kopcovitosti se jako výhodnější jeví trasování pro běžné cesty v koridoru železniční tratě č. 040. Navrhovaný cyklokoridor



Trutnov – Rudník – Vrchlabí >>> 20,7 tis obyvatel



Trutnov – Hostinné – Vrchlabí >>> 25,5 tis obyvatel

- 3) Dále uvítáme zohlednění návaznosti ostatních krajů – Liberecký, Středočeský, Pardubický (koordinace návaznosti hlavních cyklotras a cyklostezek mezi kraji).

Odpověď: Krajská cyklistická infrastruktura zahrnuje napojení na obce s rozšířenou působností okolních krajů, jejichž správní území s Královéhradeckým krajem sousedí.

- 4) Jako vhodnou vidíme (doporučujeme) konzultaci napojení jednotlivých úseků mezi obcemi s obcemi (prostřednictvím cyklomanažera v území).

Upozorňujeme na roli a důležitost cyklomanažerů v území (zachování a finanční podpora podél páteřních cyklostezek).

Odpověď: Strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035 je ve fázi zpracovávání analytické i návrhové části průběžně konzultována se zadavatelem a krajskými cyklokoordinátory. Analytická i návrhová část byla během zpracovávání připomínkována laickou i odbornou veřejností.

- 5) Návrhová část by měla obsahovat návrh termínů kontroly plnění a termínu aktualizace této Strategie.

Odpověď: Bude součástí akčního plánu.

- 6) Statistická data z ČSU jsou pouze z r. 2011, aktuálnější by byl r. 2021.

Odpověď: Data o dojížděci ze SLDB 2021 nejsou v době dokončování Strategie (březen 2023) stále dostupná – ověřeno na ČSÚ.

- 7) Uvítali bychom do hlavních cílů (v analytické i návrhové části) doplnit – Zvýšení bezpečnosti cyklistů (chodců).

Odpověď: Bezpečnost cyklistů je zahrnuta ve specifickém cíli 1c – Přijímat opatření zvyšující bezpečnost cyklistů.

- 8) Navrhovaná strategie navazuje na Konceptci cyklo dopravy Královéhradeckého kraje z roku 2003, aktualizovanou v roce 2009. Proč nenavazuje také na Nadregionální strategii KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů (aktualizace srpen 2016)? Zde již byla většina Vámi navrhovaných cílů definována a poté nějakým způsobem do dnešních dnů realizována. Byly a jsou na ně navázány krajské dotační tituly a vůbec strategie KHK z hlediska budování cyklostezek a cyklotras. Tento dokument byl také v roce 2013 kladně hodnocen Ing. Danielem Mourkem koordinátorem Labské stezky pro ČR, Evropských tras EuroVelo v ČR (Nadace Partnerství) a také Ing. Jaroslavem Martínkem koordinátorem rozvoje cyklistické dopravy ČR (tehdy Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.).

Odpověď: Návaznost na Nadregionální strategii KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů byla do Strategie doplněna.

- 9) Analytická část, bod 2.1.5. uvádí mimo jiné ve Strategii rozvoje KHK 2021 až 27, že podél silnic 1. třídy vznikají především cyklostezky a dále, že finanční prostředky kraje by měly být směřovány především do rozvoje páteřních cyklostezek a cyklotras (Labská, Příhraniční, Kladská). Což je potvrzeno též výše zmiňovanou Nadregionální strategií KHK v oblasti cyklo.... viz. obr. 27 a v návrhu sítě dálkových a regionálních cyklotras podporovaných KHK- viz. obr. 16. Obr. č. 1 v Návrhové části je se všemi třemi uvedenými skutečnostmi v přímém ROZPORU.

Odpověď: Strategie Královéhradeckého kraje v oblasti cyklistické dopravy do roku 2035 v návrhové části potvrzuje trasování naprosté většiny dálkových i regionálních cyklotras v Královéhradeckém kraji podle Nadregionální strategie KHK v oblasti cyklo, in-line a bike produktů z roku 2016. Součástí zadávacích podmínek je revize kategorizace a vedení stávajících a plánovaných cyklotras a stanovení priorit rozvoje s ohledem na stav připravenosti, potřeby území a na možnosti financování. Po dohodě se zadavatelem dochází k odchylkám pouze v případě cyklotrasy č. 14 (nově cyklotrasa č. 8) v úseku mezi hranicí KHK, Jičínem a Nechanicemi, dále v případě tzv. propojení cyklotras č. 2 a 14 v úseku mezi Novým Bydžovem a Hořicemi a dále v případě tzv. propojení cyklotras č. 14 a 27 v úseku mezi Dobruškou a Novým Městem nad Metují.

Návrh koridorů krajské cyklistické infrastruktury se v původní fázi přípravy Strategie zaměřil zejména na každodenní dojížděkové vztahy a byly převzaty pouze ty úseky cyklotrasy č. 22, které se nachází v koridorech těchto dojížděkových vztahů (např. v okrese Náchod). Po projednání návrhové části 17. února 2023 byl zohledněn požadavek zadavatele a do Strategie bude doplněna celá trasa stávající cyklotrasy č. 22 – v některých úsecích bude označena jako rekreační.

- 10) Analytická část, ač má horizont platnosti r. 2035, ani v nejmenším nereflkuje dostavbu dálnice D11 a její napojení na dálnici S3 z Polska a dopady na silniční provoz na navazujících komunikacích, a to včetně vlivu na bezpečnost cyklistů (a chodců).

Odpověď: Domníváme se, že na dojížděkové vztahy pro cyklistickou dopravu, a tedy návrh trasování koridorů krajské cyklistické infrastruktury nemá trasa budoucí D11 (vedoucí přibližně ve stopě I/37 a I/16) vliv. Koordinace staveb silniční, železniční, vodní a jiné infrastruktury s krajskou cyklistickou infrastrukturou je součástí návrhové části ve specifickém cíli 3b. Pokud se jedná pouze o zvýšení intenzity dopravy na I/14, je toto již řešeno zahrnutím cyklotrasy č. 22 do sítě krajské cyklistické infrastruktury.

- 11) Návrhová část, bod 2.2.2., tab. č. 3 je pouze pro okr. Rychnov. Chybí další okresy včetně TU. Je žádoucí, aby bylo doplněno = vypracováno min. ve stejné podrobnosti jako pro okres Rychnov nad Kněžnou i pro území všech ostatních okresů KHK.

Odpověď: Tabulky Návrh sítě krajské cyklistické infrastruktury I. kategorie, Návrh sítě krajské cyklistické infrastruktury II. kategorie a Dosah cyklistické infrastruktury I. kategorie byly zpracovány pro účely projednání pouze pro okres Rychnov nad Kněžnou. Po vypořádání připomínek budou tato data doplněna pro všechny okresy.

- 12) Obrázek č. 1 (pozn.: návrh koridorů krajské cyklistické infrastruktury) je pro okres Trutnov nepřijatelný. Žádáme doplnit Cyklostezku č. 2 v úseku Kunčice n/L – Vrchlábí – Špindlerův Mlýn (cca 20 km). Žádáme doplnit Cyklostezku č. 22 v úseku Vrchlábí – Trutnov (cca 25 km):

- je vedena převážně v koridoru silnice první třídy I/14,
- silnice I/14 je jedinou komunikací mezi sídelními útvary Vrchlábí – Lánov, Lánov – Čistá (městys Černý Důl), Rudník – Hertvíkovice (Ml. Buky),
- vyvedení cyklo dopravy ze silnice 1. třídy a realizace cyklostezky (a chodců, kteří na silnici 1. třídy mezi sídelními útvary nemají co dělat) je jediné racionální řešení.
- silnice I/14 obsluhující dopravou Krkonoše, bude výrazně více zatížena po dokončení dálnice D11 (včetně sjezdu na silnici I/14 v TU – Poříčí) a jejího napojení na dálnici S3 z Polska, což nezůstane bez negativních dopadů na bezpečnost cyklistů.

- Konkrétní vliv klimatické změny má výrazně negativní dopady na zimní sezonu v Krkonoších. To se projevuje snížením příjmů do rozpočtů samospráv i podnikatelů z cestovního ruchu. Určitou reálnou náhradou je rozvoj cykloturistiky v letní sezoně. Páteřní (nadregionální) cyklostezka č. 22, obsluhující Krkonoše v koridoru silnice I/14 je pro tento rozvoj velmi potřebná.

Odpověď: Připomínky jsou zapracovány – viz předchozí body.

- 13) Definice sítě krajské cyklistické infrastruktury – „Kvalitativně ani kvantitativně (např. šířky a povrch komunikací, bezpečnost) není mezi kategoriemi rozdíl.“ – povrchy jsou a budou různé i v rámci jedné kategorie.... Stejně tak „jednotný design a typy materiálů“ – Jak toho má být docíleno?

Odpověď: Věta „Kvalitativně ani kvantitativně (např. šířky a povrch komunikací, bezpečnost) není mezi kategoriemi rozdíl“ neurčuje šířku nebo povrch komunikací pro cyklisty, ale konstatuje, že z hlediska důležitosti v rámci sítě krajské cyklistické infrastruktury jsou obě kategorie na stejné úrovni. Síť infrastruktury I. kategorie propojuje jednotlivé obce s rozšířenou působností, infrastruktura II. kategorie tuto síť doplňuje.

Otázka jednotného designu je zahrnuta v kapitole „Doporučení pro přesnější trasování krajské cyklistické infrastruktury“. Infrastruktura pro cyklisty je navrhována podle platných zákonů, norem a technických podmínek (např. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací nebo TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty). Například otázka povrchů je blíže rozepsána níže v uvedené kapitole: „Povrch komunikací by měl být hladký, v ideálním případě z litého asfaltu nebo betonu. Přípustný je také povrch z hladké dlažby bez fazet. Nerovný povrch – například malá a velká žulová kostka, mozaika apod. by měl být používán jen ve zcela výjimečných případech a na nezbytně krátkých úsecích (například v městských a vesnických památkových rezervacích a zónách).“

- 14) Příměst: „Propojení obcí s rozšířenou působností a dalších cílů dojížděky by mělo být co nejpřímější, bez zbytečných objížděk (podobně jako nadřazená silniční infrastruktura). Trasa by měla být vedena centrem obcí, aby pokryla co nejvíce cílů dojížděky. Pokud se průtah obcí podél hlavní silniční komunikace jeví jako problematický (nevyhovující šířka pro adekvátní infrastrukturu pro cyklisty, obtížně řešitelné majetkové vztahy apod.), je možné vést trasu pro cyklisty po paralelní komunikaci, pokud v obci je. Nemělo by však dojít k výraznému odklonu od přímosti trasy. S přímostí souvisí i úspora času a minimalizace zdržení cyklisty například vnucenými zajiždkami nebo častým křížením s jinými druhy dopravy.“ – Toto s Labskou ani cyklostezkou č.22 úplně nekoresponduje!

V geomorfologických podmínkách podhůří Krkonoš je zcela vyloučeno trasovat cyklo dopravu napřímením. Je nutné vycházet z již fungujícího dopravního systému (hlavní místní komunikační síť) a na tu implementovat případné chybějící úseky cyklotras a cyklostezek.

Odpověď: Otázka přímosti je zahrnuta v kapitole „Doporučení pro přesnější trasování krajské cyklistické infrastruktury“. Příměst v tomto případě neznamená propojení dvou bodů přímkou, což není možné nejen v kopcovitém terénu, ale ani v nížinách. Dopravní infrastruktura je vždy trasována podle místních podmínek. V praxi se však stává, že je infrastruktura pro cyklisty trasována po zbytečných objížděkách nebo se závleky, zatímco infrastruktura pro motorovou dopravu je vedena výrazně příznivější a logickou trasou. Například v případě Labské stezky mezi Dvorem Králové nad Labem a Vrchlabím jsou příznivě trasovány silnice II/299, II/325 nebo III/32551 a je žádoucí stejně

plynule trasovat také infrastrukturu pro cyklisty. S ohledem např. na složitou majetkoprávní a jinou problematiku při návrhu cyklistické infrastruktury je tato problematika řešena pouze formou doporučení. Návrh připouští, že v praxi je někdy nemožné vést trasu v ideální poloze.

- 15) Pro pohodlné a bezpečné míjení a předjíždění by pak šířka komunikace 3 metry měla být považována za minimální, užší komunikace by měla být využívána jen výjimečně a v odůvodněných případech. V lokalitách, kde lze předpokládat vyšší intenzity uživatelů – v zázemí měst, turistických cílů apod. by měla mít komunikace šířku 4 i více metrů.“ – Toto, obáváme se, nebude všude možné! Šířku 3 m lze navrhovat u zcela nových cyklostezek vedených „na zelené louce“, nikoli v zástavbě, tam je nutné respektovat normové odstupy. Je preferován princip vedení trasy i v případě výjimek ze šířky než cyklokomunikace vůbec nerealizovat.

Odpověď: Otázka návrhu šířky konkrétních úseků krajské cyklistické infrastruktury je zahrnuta v kapitole „Doporučení pro přesnější trasování krajské cyklistické infrastruktury“. Infrastruktura pro cyklisty je navrhována podle platných zákonů, norem a technických podmínek (např. ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací nebo TP179 Navrhování komunikací pro cyklisty). V uvedených dokumentech je dostatečně řešena problematika dimenzování šířky infrastruktury, stejně jako možnosti řešení v prostorově omezených podmínkách.

- 16) Za rozvoj a správu cyklistické infrastruktury jsou zodpovědné obce. Úlohou kraje je koordinovat aktivity v oblasti cykloopravy, evidovat a zpracovávat data o cyklistické infrastruktuře a propagaci cykloopravy motivovat k nárůstu aktivní mobility. V některých případech může krajskou cyklistickou infrastrukturu rozvíjet také krajská samospráva.“ – Je potřeba jasně stanovit „pravidla hry“ – metodiku z hlediska kraje a zejména extravilánových úseků nadregionálních tras. (podpora KHK, pravidla pro extravilán malých obcí a s tím spojené vlastnictví cyklostezky (a objektů – mostů apod.) a údržba, případně platba trvalých záborů, nájmu atd., struktura vícezdrojového financování) obecně a i konkrétně – uvést např. v akčním plánu. Finanční možnosti obcí jsou velmi omezené, proto je nutná finanční pomoc kraje při financování spoluúčasti realizace projektů cyklostezek.

Odpověď: Kraj nebude investorem cyklistické infrastruktury, plánuje ale finanční spoluúčast jak na projektové přípravě, tak i na realizaci formou krajských dotačních programů. O možné spoluúčasti kraje na údržbě infrastruktury je nyní vedena v rámci kraje diskuze.

Pasáž o možných zdrojích financování infrastruktury byla v analytické části Strategie doplněna a rozšířena, v návrhové části byla u příslušného specifického cíle doplněna pasáž s návrhy na procesy údržby.

- 17) Vytyčit jasné a konkrétní priority (i investiční) KHK, nejlépe v akčním plánu.

Odpověď: Je řešeno v akčním plánu.

Statutární město Hradec Králové

- 1) Doporučujeme doplnit vazbu na Plán udržitelné městské mobility města Hradec Králové (spádové centrum kraje), který ve svém zájmovém území významně přesahuje do okolního regionu a sleduje i vazby do okolí (zejména z pohledu každodenní dojížděky do HK a mutlimodality) – odkaz: www.hradecjede.cz

Odpověď: Ve vztahu k trasování krajské cyklistické infrastruktury jsou ve Strategii navrženy koridory v souladu s návrhem liniových cyklistických opatření podle Plánu udržitelné mobility města Hradec

Králové, kromě severovýchodní trasy podél III/2997 (směr Skalička) a jihovýchodní trasy ve směru ulice Hradečnice.

Koridor H1 severně od Hradce Králové bude upraven, aby zahrnoval trasu cyklistické infrastruktury podél III/29913 a současně stávající trasu Labské stezky.

Upraveno v mapě.

- 2) Doporučujeme uvést vazbu na Koncepti městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030 (přijata vládou ČR v roce 2021) jako součást Dopravní politiky ČR pro období 2021 – 2027.

Odpověď: Strategie je zpracována v souladu s Konceptí městské a aktivní mobility pro období 2021 – 2030.

- 3) Doporučujeme zmínit vazbu na trasy Eurovelo.

Odpověď: Vazby na trasy Eurovelo jsou zahrnuty v analytické části Strategie.

- 4) u analýzy podmínek k dojížděcí do spádových center bychom uvítali i zapracování vazby na jih – tj. na Pardubice (např. obr. 18, 19, 23) ... jako je např. u Vrchlabí.

Odpověď: Doplněno do mapy.

- 5) U SWOT bych u příležitosti doplnil šanci na rychlejší realizaci úseků cykloinfrastruktury v rámci staveb modernizací žel. tratí, staveb ŘSD, apod.

Odpověď: Bylo doplněno v analytické části Strategie.

- 6) Předpokládáme koordinaci se sítí páteřních cyklotras ČR

Odpověď: Dálkové cyklotrasy č. 2, 8 (dříve 14), 22 a 27 jsou zahrnuty do návrhové části Strategie.

- 7) Způsob vymezení tras – z diskuze dne 17.2. vyplynula potřeba takového způsobu, aby mj. tzv. podchytil všechny možnosti financování (tj. že konkrétní záměr bude odpovídajícím způsobem do Cyklostrategie KHK zahrnut). Je třeba počítat i s variantou, že až na základě podrobnější studie může např. takto navržená (reálná) trasa být mimo koridor. Nevím, zda lze zvolit kombinaci, kdy jsou třeba již jasně známé a definované úseky (části Labské stezky) a naopak jsou území zcela bez detailnějšího prověření, kde se nabízí volnější zobrazení („přesná trasa – koridor – spojnice). Samozřejmě je, předpokládám, propojení s textovou částí.

Odpověď: Ze strany zadavatele byl potvrzen způsob vedení tras krajské cyklistické infrastruktury formou koridorů, které poskytují širší prostor pro návrh konkrétních tras krajské cyklistické infrastruktury s ohledem na majetkoprávní a jiné komplikace, ke kterým při podrobném projektování cyklistické infrastruktury dochází. Současně by ale jednotlivé obce s rozšířenou působností a městské oblasti měly být krajskou cyklistickou infrastrukturou propojeny co nejpříměji bez nadbytečných oklik a závlků. Návrh koridorů zohledňuje záměry ve fázi přípravy. V případě odchylky konkrétní budoucí trasy cyklistické infrastruktury od navrženého koridoru se předpokládá buďto individuální posouzení shody ze strany KHK případně aktualizace trasy koridoru – Strategie je zpracována v prostředí GIS.

- 8) V této souvislosti doporučujeme identifikovat ty oblasti, kde nejsou a nebyly vůbec možné (tj. reálné) trasy cyklistické infrastruktury nijak prověřeny (např. studie, ÚP, místní znalost/analýza a zde ve Strategii uvést potřebu/nutnost jejich pořízení (vč. příp. způsobu podpory).

Odpověď: Strategie je koncepční dokument, řešení konkrétních tras komunikací, majetkoprávních vztahů apod. již jdou nad její rámec a musí být řešeny v navazujících úrovních přípravy cyklistické infrastruktury.

9) Podporujeme řešit propojení sítě KHK přes území měst a obcí

Odpověď: Po projednání návrhové části 17. února 2023 byl zohledněn požadavek zadavatele a do Strategie budou doplněny trasy koridorů také přes obce s rozšířenou působností.

10) Dotaz: zda bude návrh sítě KHK tabulkově zpracován pro všechny okresy (v dokumentu je pouze RK)?

Odpověď: Tabulky Návrh sítě krajské cyklistické infrastruktury I. kategorie, Návrh sítě krajské cyklistické infrastruktury II. kategorie a Dosah cyklistické infrastruktury I. kategorie byly zpracovány pro účely projednání pouze pro okres Rychnov nad Kněžnou. Po vypořádání připomínek budou tato data doplněna pro všechny okresy.

11) Důraz návrhové části by měl být podle mého názoru dán na závěrečné kapitoly Cyklostrategie – 2.2.9 a 2.2.10. Jedná se nastavení funkčního systému podpory KHK městům a zejména menším obcím na jednotlivých trasách – vhodná/doporučená forma sdružování obcí, oblasti konkrétní podpory KHK (viz. Strategické směry v dosavadní Strategii), možné zdroje financování, apod.

Odpověď: V návrhové části Strategie byla rozšířena kapitola o zdrojích financování cyklistické infrastruktury. V kapitole 3.2.5 se věnujeme nastavení systému údržby cyklostezek s případnou finanční spoluúčastí kraje.

12) 2.2.10 – je třeba zajistit silné vyjednávací pravomoci krajským cyklokoordinátorům. Ze zkušenosti HK je zřejmé, že pokud nejsou již od začátku tyto potřeby a požadavky u těchto záměrů podchyceny, velmi obtížně a nebo vůbec nejsou zohledněny. Využít zde spolupráci KHK a dotčených obcí (většinou jde o pozemky). Nevím, zda jsem nepřehlédl, ale důležitá je i koordinace s SPÚ ČR v rámci KoPÚ, Lesy ČR, Povodí apod.

Odpověď: v případě získání bližších informací o pravomocích koordinátora ze strany KHK do strategie doplníme.

13) Nevím, zda jsem nenašel, ale zda by nebylo vhodné uvažovat o jednotném systému značení (orientace, časové dostupnosti, brand, ...) do 2.2.11?

Odpověď: sjednocení systému značení včetně uvedených informací by jistě infrastrukturu ztraktivnilo zejména pro cykloturistiku, v současné fázi však pokládáme za prioritní prostředky směřovat do dobudování ucelené sítě cyklokomunikací.

14) Koridor L14 doporučujeme dát do kategorie „hlavní“ – podle našeho názoru splňuje jeho parametry, v přípravě je modernizace žel. trati HK – Chlumec, kde téměř po celé délce bude vedena souběžná komunikace pro obsluhu území (zejména pozemků orné půdy) s odpovídajícím povrchem. Doporučeno i Mikroregionem Urbanická brázda.
Pozn.: otázkou je, zda do HK, jako nejvíce spádového města kraje, by všechny koridory/trasy neměly být hlavní.

Odpověď: V mapě koridor zůstává jako L14

15) Koridor H1 Labská stezka – zde je již poměrně známá trasa úseku Vysoká nad Labem – Opatovice – Dříteč a bylo by to vhodné upravit dle dohodnutého způsobu vymezení tras.

Odpověď: Upraveno v mapě.

Město Jičín

- 1) Podle mého názoru by bylo vhodné v mapě doplnit vazby plánovaných tras (koridorů) přes jednotlivá města. V textové části pak v této souvislosti požadovat vedení těchto významných tras (koridorů) v chráněném standardu a až v případě, že toto není v některých místech možné, připustit podminěčně jejich integrování do stávajících komunikací.

Odpověď: Po projednání návrhové části 17. února 2023 byl zohledněn požadavek zadavatele a do Strategie budou doplněny trasy koridorů také přes obce s rozšířenou působností.

Zpřísnění požadavků na oddělené trasování cyklistické infrastruktury bylo doplněno do návrhové části Strategie.

Krajský úřad Královéhradeckého kraje – Odbor územního plánování a stavebního řádu

- 1) Podle ustanovení § 43 odst. 5 zákona č. 183/2006 Sb. o územním plánování a stavebním řádu nesmí být poskytovány prostředků z veřejných rozpočtů podle zvláštních právních předpisů na provedení změn v území v rozporu s vydaným územním plánem. Z tohoto důvodu proto upozorňujeme, že v případě následné realizace jednotlivých záměrů uvedených v této studii třeba toto ustanovení dodržet. Přitom je třeba připomenout, že v případě záměrů, jakými jsou cyklostezky se s ohledem na podrobnost jejich řešení, nejedná o takové záměry, která by byla obsahem zásad územního rozvoje, ale výhradně řešení, která jsou obsahem územních plánů, případně regulačních plánů.

Odpověď: Připomínka předána na vědomí zadavateli.

Obec Hořenice

- 1) Cyklostezka Hořenice – Heřmanice podél komunikace I/37.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H1.

- 2) Cyklostezka Hořenice – Jaroměř, ul. Na Vrších.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H1.

- 3) Cyklostezka Hořenice – Jaroměř, Královédvorská podél komunikace I/37, vhodné pro napojení na obce Zaloňov, Velichovky a tento směr, který je nyní za dálnicí D11.

Obec Zaloňov se nachází mimo koridor H1 a L11. Obec Velichovky se nachází v koridoru L11.

Odpověď: V mapě upřednostněno vedení koridorů mimo obec Zaloňov.

- 4) Napojení na cyklostezku z Hradce Králové přes Jaroměř do Kuksu.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H1.

Obec Všestary

- 1) Cyklostezka Všestary – Světí – Plotiště nad Labem (podél potoku Melounka)

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H5.

- 2) Cyklostezka Čistěves – Chlum (Všestary)

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H5.

Obec Černilov

- 1) Cyklostezka z Černilova přes Újezd a Číbuz do Smiřic.

Odpověď: Doplněno do mapy

Obec Úbislavice

- 1) Návrh zařadit jako lokální (nebo alternativu) Čihadla/Vidlák – Stav – Úbislavice – Zboží – Kumburk

Odpověď: Obec Úbislavice se nachází v trase koridoru H3. Trasa Úbislavice – Kumburk není součástí tras krajské cyklistické infrastruktury, protože se nejedná o významné regionální dojížděkové vztahy.

- 2) Návrh zařadit trasu Brdo – Nová Paka nebo Kumbur – Nová Ves n. P. – Lomnice n. P.
Dostaneme se takto ke Kumburku a spojíme zkratkou uvedené s Lomnicí n. P.

Odpověď: V mapě již součástí cyklokoridoru H5.

Obec Malá Úpa

- 1) Žádná cyklotrasa nevede ze Svobody nad Úpou směr Pec pod Sněžkou a Malou Úpu. V Malé Úpě je ještě návaznost na polskou trasu. Úsek přes Malou Úpu je mezi českými a polskými cyklisty velmi populární. Lze jet buď po hlavní silnici II/252 nebo také přes střed obce kolem kostela sv. Petra a Pavla.

Odpověď: Koridor L39 bude protažen do Malé Úpy s odbočkou do Pece pod Sněžkou.

Obec Pilníkov

- 1) Koridor H9 Hostinné – Trutnov bez připomínek, koridor je již nyní velmi potřebný a rádi jej uvítáme a jakkoliv podpoříme. S dostavbou dálnice PL/CR bude (ona již je) komunikace I/16 velmi nebezpečná pro cyklisty. Těšíme se na brzkou realizaci.

Odpověď: Vzato na vědomí.

Obec Smidary

- 1) Plánujeme stezky spojující naše místní části.
 - Skřivany – Černěves – podél silnice 327
 - Černěves – Smidary
 - nádraží Smidary – Chotělice – bývalá železniční trať do Vysokého Veselí
 - Smidary – Chotělice – z ulice Na Stávku přes luka, parc. č. 1180, k. ú. Smidary.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H2.

- Smidary – Loučná Hora – silnice 280

Odpověď: V mapě koridor H4.

Obec Slatina nad Zdobnicí

- 1) Zahrnout (do Online mapy):
 - cyklotrasu číslo 4075 z Vamberka přes Slatinu nad Zdobnicí do Říček v Orlických horách
 - plánovanou cyklotrasu Slatina nad Zdobnicí – Čihadlo

Odpověď: V mapě řešeno koridorem L75 a L51

Obec Volanice

- 1) Zpracovaný projekt na část cyklostezky mezi Volanicemi a Vysokým Veselím (ke hřbitovu).

Odpověď: Trasa je součástí koridoru L24.

Obec Kocbeře

- 1) Žádost o zařazení trasy Dvůr Králové – Trutnov přes Kocbeře do hlavních cyklokoridorů. V současnosti se jedná o hlavní trasu ze Dvora Králové do Trutnova. Jedná se o silnici 1. třídy, projede tu okolo 10.000 vozidel denně. Nikdo, kdo tu nebydlí, nepochopí tuto problematiku.

Odpověď: Řešeno v mapě koridorem H34.

Obec Lhota pod Libčany

- 1) V případě zdvojkolejnění železniční trati Chlumeck nad Cidlinou – Hradec Králové je podél trati plánována zpevněná obslužná cesta, která bude veřejnosti přístupná jako cyklostezka.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru L14.

Obec Malé Svatoňovice

- 1) Cyklotrasa, která propojuje město Trutnov s městem Rtně v Podkrkonoší a následně s městem Červený Kostelec. Budeme pracovat na propojení obce Malé Svatoňovice a Rtně v Podkrkonoší.

Odpověď: Trasa z Trutnova do Rtně v Podkrkonoší je součástí koridoru H9, trasa z Malých Svatoňovic do Rtně v Podkrkonoší je součástí koridoru L320.

Obec Libel

- 1) Připravujeme cyklostezku Častolovice – Libel – Černíkovice. Nyní se bude podávat žádost o stavební povolení.

Odpověď: V mapě řešeno koridorem L53 a L57

Město Kopidlno

- 1) Dlouhodobě problémové propojení Kopidlno a Pševse a Drahoraze (obce spadající pod Kopidlno). Je to vzdálenost pouhých cca 1500 m, ale bohužel není v současné době jiné možnosti, než jet nebo jít po silnici I/32.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru L25.

Obec Červená Hora

- 1) Usiluje o vznik cyklotrasy vedoucí z České Skalice, přes Žernov, Červenou Horu, Červený Kostelec do Rtně v Podkrkonoší a dále ve směru na Trutnov za účelem zvýšení bezpečnosti osob dojíždějících do práce na kole či chodící pěšky.

Odpověď: Trasy jsou součástí koridorů H9 a L44.

Obec Podhorní Újezd a Vojice

- 1) V současné době plánujeme cyklostezku Podhorní Újezd – Ostroměř.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H6.

Město Borohrádek

- 1) Plánované cyklostezky:

- na stávající cyklotrase z Borohrádku (místní části Zámlyní) okolo řeky Orlice směr ekofarma Bozetice a dále na Světlou (místní část obce Žďár n. O.)

Odpověď: Trasa je součástí koridoru L54.

- z Borohrádku (místní části Zámlyní) okolo písničky na Zámlyní a hájovny na Skalkách do Šachova. Ta byla kdysi i vyprojektována, ale „zkrachovala“ údajně zamítavých stanoviscích sousedních majitelů pozemků = LČR.

Odpověď: V mapě řeší koridor H7 a L54.

- z Borohrádku (cca od pražírny kávy pana Frolíka) do Čermné n. O. (s kolegou starostou z Čermné n. O. bychom rádi jednali se společností SŽ v rámci připravované stavby zdvojkolejnění železniční trati Choceň – Týniště n. O. a pro cyklostezku použili stavební pozemky, které povedou okolo trati z Borohrádku do Čermné n. O.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru L54.

Město Vamberk

- 1) Úseky Doudleby nad Orlicí – Vamberk a Vamberk – Rychnov nad Kněžnou, tj. propojení hlavních tras H2 a H7, byly vedeny v parametru „cyklokoridor hlavní“. Tento požadavek je dán zejména tím, že město Vamberk je významným centrem průmyslu se zastoupením velkých zaměstnavatelů (ESAB, Pewag, Řetězy Vamberk, VAMTEX a další), kdy významná část zaměstnanců těchto průmyslových závodů do města dojíždí. Obráceně, z celkové populace 4.500 obyvatel města významná část obyvatel dojíždí za prací do průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou.

Odpověď: V mapě vyřešeno koridorem.

- 2) V úseku Doudleby nad Orlicí – Vamberk je územními plány obou obcí vymezen koridor pro cyklostezku, která odvede veškerou stávající cyklo dopravu z komunikace I/11 na tuto bezpečnou komunikaci a stane se tak bezpečnou dopravní trasou pro osoby dojíždějící do zaměstnání.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H7.

- 3) Obdobně ve vztahu pro úsek Vamberk – Lupenice je územním plánem Vamberk vymezen koridor pro rozvoj cyklo dopravy, umožňující bezpečné spojení mimo stávající komunikaci

I/14, kdy z Lupenice do Rychnova nad Kněžnou je cyklodoprava již vyřešena nově vybudovanou cyklostezkou.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru H7.

- 4) Navrhovaná cyklostezka podél silnice I/14 Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. navazující na stávající cyklostezku podél silnice I/14 jižně od Rychnova n. K. přes Rychnov n. K. dále do průmyslové zóny je výslovně uvedena jako „Záměr C31“ v Územní studii – Studie územních dopadů rozvoje průmyslové zóny Solnice – Kvasiny – Rychnov nad Kněžnou, která je závazná. Stávající návrh „hlavních cyklokoridorů“ proto v tomto bodě považujeme za nesouladný s touto územní studií.

Ve zmíněné studii se k záměru C31 (Cyklostezka Vamberk – Lupenice – Rychnov n. K. podél silnice I/14) uvádí: „Ve spolupráci města Vamberk a obce Lupenice vyhledat podél západní strany silnice I/14 samostatnou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty Vamberk – Rychnov nad Kněžnou, navazující na již realizovaný úsek cyklostezky po západní straně silnice I/14 v úseku jižní okraj Rychnova n. K. – hranice správních území města Rychnov n. K. [záměr C31]. V ÚP Vamberk a v ÚP Lupenice vymezit následně plochy pro samostatně vedenou cyklostezku / stezku pro chodce a cyklisty. V ÚP Lupenice nutno řešit znovu, systémově, aby cyklostezka prošla co nejkratší možnou trasou přes obec Lupenice, optimálně co nejvíce v souběhu se silnicí I/14.“

Navržená a částečně již realizovaná infrastruktura pro cyklisty závlekem přes obec Lupenice tedy není v souladu s uvedenou studií. Trasa pro cyklisty jedoucí z Rychnova nad Kněžnou do Vamberka se délka dojížděky zvyšuje ze 4 na až 5 km, což není pro infrastrukturu pro cyklisty, případně i chodce, žádoucí. Navržený koridor L52, příp. H7 však prostorově umožňuje i realizaci odkloněné trasy podle územních plánů Lupenice a Vamberku.

Obec Nevratice

- 1) Nedávno vybudovaná stezka pro pěší a cyklisty mezi obcemi Nevratice a Chomutice, je dlouhá cca 1 km a vede podél silnice II/327.

Odpověď: Trasa je součástí koridoru L23.

Město Nová Paka

- 1) Jičín – Nová Paka a dále pak propojení až na Labskou cyklotrasu (přes Levínskou Olešnici, Studenec, Kunčice n. Lab)

Odpověď: Řešeno koridorem H13.

- 2) Hlavní trasy na Dvůr Králové (dále pak Hradec Králové) a směr na Semily.

Trasa Nová Paka – Dvůr Králové je v souladu s koridorem H3. Trasa směr Semily ve stopě II/283 bude řešena se zadavatelem.

Odpověď: Řešeno koridory H3 a H5.

- 3) Lokální alternativní trasy na Jičín, Lomnici n. Pop., Jilemnici, Hostinné.

Odpověď: Řešeno v mapě koridory H3, H5, H13.