

# Konceptce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji

část:

## Technické a ekonomické zhodnocení problémů a záměrů rozvoje cyklistické dopravy včetně stanovení priorit etapizace řešení

### A/ Přípravná etapa – podklady pro analýzu

#### A1. Úvod

V 90tých letech se více méně chaoticky začala vytvářet síť cyklo dopravy na území Libereckého kraje. Iniciátorem vyznačení tras byly jednotlivé obce, města nebo mikroregiony. Síť, která vznikala propojením lokálních projektů, je nevyvážená, místy velmi hustá (Podještědí), jinde s řídkým pokrytím území (Ralsko).

Současná síť je evidována v registru cyklotras, který se kontinuálně upravuje od roku 2000. Součástí této analýzy je aktualizace územně-technického podkladu ve struktuře GIS a pojmenování nejzávažnějších problémů a rizik na síti stávajících tras.

#### **Význam cyklotras**

Z těchto navržených a většinou i realizovaných tras byly dodatečně kategorizovány trasy na:

- místní,
- regionální,
- nadregionální a
- mezinárodní úrovni

Problémem stávající sítě je, že nevznikla ze systematického návrhu páteřových tras.

#### A2. Funkce cyklotras

- turistické (většina dnes registrovaných)
- dopravní
- kombinované
- v městských aglomeracích

#### **Funkce turistické**

Stávající síť má charakter, respektující sportovní a rekreační požadavky na cyklistickou dopravu. V základní struktuře vznikla poměrně velmi rychle propojováním lokálních oblastí bez koncepce centrálního řízení. Trasy využívají z 99% stávající komunikace od polních cest a místních komunikací až po místní souběhy se silnicemi I. a II. tříd. Takto koncipovaná síť je nutně poznamenána výskytem velkého počtu závadových a rizikových míst na jednotlivých trasách, z nichž některé lze označit za velmi nebezpečné a rizikové z hlediska ochrany zdraví účastníků a bezpečnosti dopravy. Návrh zásadně nerespektuje požadavky na dopravní funkci tras.

#### **Funkce dopravní**

Tato funkce umožňuje rychlé propojení 2 a více lokalit (obce, města, rekreační centra apod.) s předpokládanou opakovanou frekvencí užívání. Nezbytným předpokladem jsou parametry bezpečnosti a komfortu tras, které odvedou cyklisty ze stávajících dopravně zatížených komunikací. Zcela zásadní je

požadavek oddělení tras od motorové dopravy a návrh vedení zajišťující pro uživatele minimální energetickou náročnost. Trasy s touto společensky velmi důležitou funkcí v Libereckém kraji prakticky neexistují a bohužel se s nimi nesetkáváme ani při návrhu nových silničních tahů.

### **Funkce kombinované**

Kombinace sportovní - turistického užívání a dopravní funkcí připadá v úvahu v příměstských oblastech a na dálkových trasách přímo propojujících více sídelních útvarů. Z hlediska přepravních požadavků je atraktivní a perspektivní kombinace s jinými druhy dopravy (cyklobusy, cyklovlaky, lanovky).

### **Funkce v městských aglomeracích**

Řešení problémů cyklistiky v městských aglomeracích spočívá zejména v kompromisním užívání komunikací sdílených s motorovou dopravou a pěšími. Vyvolává to požadavky na úpravy komunikačního uspořádání vedoucího ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a na celkovou organizaci dopravy ve městech. Zcela vyjíměčně mohou ve městech vznikat oddělené trasy pro cyklisty. Územní plán měst musí do budoucna s požadavky na připojení satelitních útvarů, sídlišť, průmyslových zón apod. nutně počítat. V libereckém kraji není funkce pohybu cyklistů v městských aglomeracích koncepčně řešena.

## **A 3. Sběr dat**

### **Zdroje pro sběr:**

- mapy;

Základní sběr dat závadových míst byl pořízen z map cykloregistru libereckého kraje (dále LK), osazených do fotoortomapy .

- místní šetření

Další informace byly pořízeny na základě místního šetření problémových oblastí.

- konzultace v týmu

koordinátor – zpracovatel: „Projektová kancelář VANER s.r.o.“

- zodpovědný řešitel Ing. Luboš Vaner
- zpracovatel: Radan Jareš (externista)
- sběr dat Ing. Jiří Rutkovský – cyklisté liberecka (externista)

konzultanti - cyklopartneři LK:

- za oblast CP1.1 Mgr. Jan Petera
- za oblast CP1.3 Radek Patrák
- za NISA o.p.s. Martin Nouza

### **Cíle sběru dat: identifikace všech problémů**

Cílem průzkumu a sběru dat byla:

- identifikace problémů - závadových a rizikových míst na stávajících trasách (registrovaných),
- potřeby koncepčních úprav (doplnění stávající sítě)
- analýza identifikovaných problémů (viz následující odstavec)
- klasifikace problémů pro určení priorit (viz následující odstavec)
- určení klíčových problémů k postupné opravě.

## B/ Realizační etapa – analýza problémů cyklotras

### Vstupy pro analýzu

- identifikované problémy
- metodika klasifikace problémů dle závažnosti  
Na základu sběru dat a následné analýzy problémů byla navržena klasifikace problémů cyklotras dle závažnosti ve stupnicí 1 – 6.
- metodika klasifikace problémů dle typu problému

### Analýza identifikovaných problémů dle závažnosti

#### Stupnice klasifikace problémů

Ke klasifikaci závažnosti problémů pro určení priorit slouží následující stupnice:

- stupeň 0      nehodnoceno
- stupeň 1      nepodstatný problém
- stupeň 2      problémy běžné údržby  
příkl.: - souběhy s turistickými trasami  
- nedoznačené trasy
- stupeň 3      menší problémy k řešení  
příkl.: - nevhodný průběh trasy (doporučeno přetrasování)  
- chybný zákres trasy v registru
- stupeň 4      větší problémy k řešení  
příkl.: - souběhy a křížení se sil. II. a III. tř. méně nebezpečné  
- špatný povrch trasy (nutná oprava)
- stupeň 5      zásadní problémy k řešení  
příkl.: - souběhy a křížení se sil. I. tř.  
- souběhy a křížení se sil. II. a III. tř. nebezpečné  
- propojení sídelních celků
- stupeň 6      zásadní problémy k bezodkladnému řešení  
- naléhavé problémy hrozící zraněním či smrtí (křížení, povrch)  
- Chybějící vymezení nadregionálních cyklokoridorů  
- velmi důležitá propojení sídelních celků

### Výběr klíčových problémů

Ze souboru pořízených problémových dat (celkem cca 1 000 bodů klasif. st. 1-6) byly odfiltrovány st. 1-4 jako závady, které dnes, s ohledem na jejich závažnost, nebudou ve střednědobém horizontu řešeny. Jejich seznam je evidován u zpracovatelů zprávy. Prezentovány jsou dále pouze závady klas. st. 5, 6 (cca 150 bodů) určené ve střednědobém horizontu 1 – 5 let k odstranění. Tyto body (5,6) jsou přehledně vyznačeny v příloze č.1 „Mapa problémů klas. st. 5 a 6“. Další filtrací (odstraněním bodů 5) byla vytvořena množina bodů

klas. st. 6 určených k řešení v krátkodobém horizontu do 3 let. Tato množina byla doplněna hrubým odhadem stavebních nákladů pro jejich odstranění. Graficky je vyznačena v příloze č. 2 „Mapa problémů klas. st. 6“. Příloha č. 3 obsahuje vyznačení navrhovaných záměrů. Odhadované náklady na realizaci vybraných a dle naléhavosti seřazených návrhů jsou uvedeny v kapitole C.

### **Analýza identifikovaných problémů dle typů**

Z hlediska typu závad byla celkem množina všech bodů rozdělena do 14 podmnožin závad obdobného typu:

- 1) souběh cyklokoridorů se sil. I. tř.
- 2) souběh mezinárodních cyklokoridorů s pěšími trasami
- 3) souběh nadregionálních cyklokoridorů s pěšími trasami
- 4) doplnění mezinárodních a nadregionálních cyklokoridorů
- 5) nedoznačení cyklotrasy
- 6) problém vnitřní cyklo dopravy obcí a měst
- 7) křížení cyklotras se silnicemi
- 8) souběh cyklotras se sil. II. a III. třídy
- 9) nebezpečné klesání (stoupání)
- 10) nebezpečné odbočení vlevo
- 11) chybný zákres v registru
- 12) chybí propojení sídelních celků
- 13) špatný povrch trasy
- 14) nevhodné vedení cyklotrasy

závady typu 11) se budou uvádět do souladu s reálným stavem v průběhu roku 2007

### **C/ Závěry analýzy s návrhem strategie řešení problémů cyklotras**

Závěry analýzy se zaměří na oblasti, které je nutno v dalších úvahách preferovat.

- I)napravy stavu nevyhovujících a rizikových míst na trasách dnes registrovaných (oblasti uvedené v typu závad pod čísly 7, 8, 9, 10, 11 a 13 - kap. C1.1.)
- II)řešení dosud pomíjené oblasti vztahů s dopravní funkcí (typy závad 12 - kap. C 1.2.)
- III)postupně se spoluúčastí měst rozvíjet cyklo dopravu v městských aglomeracích (typ 6) a její připojení na extravilánovou síť (kap. C 1.3.)
- IV)doplnění dálkových páteřových tras mezinárodního významu a řešení oblasti Ralsko.

Okruhy oblastí typu závad 1 – 5 a 14 nebudou dále analyzovány, neboť budou v budoucnosti přímo ovlivněny řešením výše uvedených problémových oblastí (I-III) kap. C1.4.

## **C1. Výběr problému dle jednotlivých oblastí, setřídění dle naléhavosti řešení, odhad orientačních nákladů.**

V následných tabulkách jsou sestupně sestaveny problémy dle priorit řešení. Vesměs se jedná o závady závažnosti typu 6, v případě bodových závad na místních komunikacích i o vybrané závady typu 5. Červeně jsou zvýrazněny závady určené k odstranění (příp. zahájení přípravy řešení) v bezodkladném nebo krátkodobém horizontu 1 – 3 roků.

### **C1.1. Řešení problémových a rizikových míst na stávající registrovaných trasách**

#### **C1.1.a. Bodové problémy na stávajících trasách (setřídění dle naléhavosti)**

SETŘÍDĚNÉ PODLE NALÉHAVOSTI

ID PROBLÉMU	LOKALIZACE	POPIS PROBLÉMU	NÁVRH OPATŘENÍ	ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ	ZÁVAŽNOST
3062_03	Pihel	Velmi nebezpečná průsečná křižovatka s několika smrtelnými nehodami. Široký přejezd cyklistů přes I/9, nepřehledné. 16 – 17 000 j.v./24 h.	Přeřešení průsečné křižovatky na okružní s úpravou pro zpomalení rychlosti vozidel	10 mil. Kč – složité přeložky sítí	6
21_24	Jablonné v P	Velmi nebezpečný přejezd přes 3 pruhovou silnici I/13	Převedení trasy do podjezdu pod mostem (300 m chodníku)	1 – 2 mil. Kč	6
22_20	Hrabačov	Křižovatka I/14 a II/286 v Hrabačově. Velmi nebezpečný přejezd dopravně zatíženou širokou křižovatkou 6 500 j.v/24 h.	Přetrasování a úprava podjezdu pod I/14 včetně přístupových chodníků.	2 – 3 mil. Kč	6
4310_01	Smržovka	Křížení s I/14, 8 000 j.v/24 h.	Dopravní opatření	1,5 mil. Kč	5
3038_16	Lučany n/N	Křížení s I/14, 11 000 j.v/24 h.	Dopravní opatření	1,5 mil. Kč	6
3006_18	Kr. Studánka	Křížení s I/13, 10 000 j.v/24 h.	Dopravní opatření	500 tis. Kč	6
4015_08	Radvánovice	Křížení s I/35, 8 500 j.v/24 h.	Řeší zpracováváný projekt humanizace I/35	Hradí ŘSD	6
4010_07	Borek p. Tr.	Křížení s I/35, 8 500 j.v/24 h.	Řeší zpracováváný projekt humanizace I/35	Hradí ŘSD	6
3006_11	Oldřichov v H. (u Kozy)	Nebezpečné křížení na horizontu silnice III/2904	Dopravní opatření	500 tis. Kč	6
	Kořenov	Křížení s I/14, 3 600 j.v/24 h.	Dopravní opatření	1 mil. Kč	6
3039_05	Hrádek n/N	Křížení trasy 3039 se silnicí I/35 v Hrádku nad Nisou	Dopravní opatření	1 mil. Kč	6
3007_05	Výpřež	Nepřehledné křížení se silnicí - Výpřež	Dopravní opatření, úprava rozhledových poměrů	1,5 mil. Kč	6
<b>Odhad stavebních nákladů celkem:</b>				<b>20,5 – 22,5 mil. Kč</b>	

### C1.1.b. Liniové problémy na stávajících trasách (setřídění dle naléhavosti)

#### SETŘÍDĚNÉ PODLE NALÉHAVOSTI

ID PROBLÉMU	LOKALIZACE	POPIS PROBLÉMU	NÁVRH OPATŘENÍ	ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ	ZÁVAŽNOST
21_33	Nová Huť	Nebezpečné křížení s I/9 pod Šebrem 6 500 j.v/24 h.	Přetrasovat do mimoúrovňového přechodu dráhy a podjezdu pod stávajícím mostem nad tratí ČD.	10 – 12 mil. Kč	6
3020_01	Za Protrženou přehradou	Prudký sjezd s velmi špatným kamenitým, erodovaným povrchem (délka úseku cca 200 m)		300 – 400 tis. Kč	6
22_23	Křižovatka Hrabačov	Podjezd + přetrasování do Víchové.	Přetrasování + úprava povrchů Víchová – Vích. Lhota	5 mil. Kč	5
3016_14	Hejnice	Souběh se silnicí II/290	Přetrasovat po místních souběžných komunikacích	200 tis. Kč	6
22_05	Mníšek	Křižovatka I/13 a III/2904 a průjezd obcí ve směru na Novou Ves. 10 000 j.v/24 h.	Dopravní opatření + přetrasování chodníku	1,5 mil. Kč	5
<b>Odhad stavebních nákladů celkem:</b>				<b>17 – 19,1 mil. Kč</b>	

## C2. Konceptní úpravy a doplnění sítě

Jedná se o problémy vyznačené v příl. 3 označením OB s uvedením pořadového čísla registrace.

V převážné většině závažných problémů se jedná o řešení dopravních propojení sídelních útvarů. Zejména u investičně připravovaných akcí rozvoje silniční sítě je nutné včlenění požadavků cyklo dopravy realizovat okamžitě.

V menším rozsahu jsou uvedeny požadavky na doplnění turistických tras (problémy OB 31, OB 11, OB 20, OB 21, OB 27)

**C2.1 Konceptční úpravy a doplnění sítě (setříděno dle naléhavosti)**

ID PROBLÉMU	POPIS ZÁMĚRU	NÁVRH OPATŘENÍ	ODHAD STAVEBNÍCH NÁKLADŮ	ZÁVAŽNOST
OB_19	Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice	Připravované páteřní propojení pro automobilovou dopravu doplnit o separovaný cyklopruh	5 mil. Kč – součást budování nového silničního propojení	6
OB_15	Rychlé spojení Liberec – Turnov	Přeznačení a přečíslování trasy Minkovice – Jeřmanice – Hodkovice. Vyhledání a vyznačení nové části trasy Hodkovice - Turnov.	3 mil. Kč	6
OB_23	Rychlé propojení Mníšek-Liberec	Přetrasování ze silnice I/9	3 mil. Kč - dnes se částečně realizuje	6
OB_13	Rychlé propojení Liberec-Frýdlant (min.energet.zátěž.)	Vyhledávání nové trasy včetně cca tří kilometrových úseků na nově vybudovaných separovaných cestách	20 – 30 mil. Kč	6
OB_10	Rynoltice – Jablonné, rychlé spojení	Segregovaný souběh se sil. I/13 – spojit s plánovanou stavbou obchvatu ve Lvové	15 – 20 mil. Kč	6
OB_09	Petrovice – Jablonné, rychlé spojení	Přeznačení trasy a mimoúrovňové křížení sil.I/13	6 mil. Kč	6
OB_29	Jablonné – Cvikov, rychlé spojení	Oddělený souběh se sil. I/13	40 mil. Kč	6
OB_07	Rychlé spojení Cvikov – Svor – Nový Bor	Vyhledání nové trasy, přeznačení	10 mil. Kč	6
OB_02	Rychlé spojení Česká Lípa – Mimoň	Zúžení stávající nebezpečné, rychlé komunikace + vytrasování odděleného pásu	15 mil. Kč	6
OB_31	Rpropojení Ski areálu Jiřetín – Luž	Bezpečné mimoúrovňové převedení trasy přes sil. I/9 na Šébru + vybudování přístupových komunikací	15 – 20 mil. Kč	6
OB_24	Propojení rychlé cyklo dopravy Jablonec - Smržovka – Tanvald.	Vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s peším provozem.	20 mil. Kč	6
OB_28	Rychlé spojení Nový Bor – Česká Lípa	Oddělení souběhu se sil. I/9, lépe využít trasy přes Skalici	5 mil. Kč	5
OB_18	Propojení Liberec – Jablonec údolím Nisy	a/ souběžnou trasou po vedlejších komunikacích, křížení, značení	3 mil. Kč	5
	Propojení Liberec – Jablonec údolím Nisy	b/ úpravou stávajících komunikací (dopravní opatření)	5 mil. Kč	
OB_11	Hraniční přechod Krompach – Hrádek nad Nisou	Nová trasa jižním úbočím Lužických hor navazující na trasy na německém území (okruh Hrádek – Oybin – Krompach – Hrádek)	5 mil. Kč	5

OB_20,21,22	Vstup do jizerských hor od Jablonce, připojení na cykloúpravy intravilánové	Dopravní značení, nástup, lokální úpravy lesních cest.	2 mil. Kč	5
OB_03	Propojení Zahrádky – Dubá	Nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest.	3 mil. Kč	5
OB_06	Propojení Dubnice - Hamr na Jezeře	Vyznačení po místních komunikacích, úpravy povrchů	2 mil. Kč	5
OB_19	Propojení Liberec – Jablonec přes Lukášov	Přetrasování	200.000,-	5
OB_05	Rychlé spojení Mimoň – Ralsko – Mnichovo Hradiště	Vyhledat trasu kopírující dnešní sil. II/268	Souvisí s celkovým rozvojem oblasti Ralsko	5
OB_27	Turistické vrstevnicové propojení Proseč p. Ještědem – Křížany po jižním svahu ještědského hřebene.	Nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest.	5 mil. Kč	5
OB_14	Pravobřežní propojení Hrádek n/N – Bílý Kostel zcela separované od silniční dopravy.	Dopravní značení, stavební úpravy komunikací.	1 mil. Kč	5
OB_01	Propojit trasy s centrem Mimoně	Dopravní značení.	50 tis. Kč	5
OB_17	Vytýčení trasy Hřebínek – Ferdinandov	Dopravní značení.	100 tis. Kč	5
OB_25	Borek – Ktová, vyhledání trasy v souběhu se sil. I/35	Vyznačení a úpravy nové trasy	3 – 5 mil. Kč	5
OB_30	Doplnění reg. Trasy Lomnice n.Pop. - Kozákov	Vyhledání nové trasy	Lze stanovit až na zákl. Vyhledávací studie	5
OB_26	Nalézt nízkoenergetické spojení Semily – Rovensko	Vyznačit trasu, dopravní značení, lokální úpravy povrchů	3 mil. Kč	5
<b>Odhad stavebních nákladů celkem:</b>			<b>191 – 207 mil. Kč</b>	



### C3. Problém měst a obcí

S ohledem na skutečnost, že řešení problémů pohybu v intravilánech obcí a měst je v libereckém regionu v počátcích, jsou v této kapitole pouze naznačeny nejnaléhavější potřeby řešení. Rozsah předkládaného materiálu neumožnil sběr dat ve spolupráci se zastupiteli měst a obcí. Tento krok, který bude řešit připojení sídelních celků na registrovanou regionální síť i vlastní potřeby dopravy uvnitř měst a obcí, je nutno řešit v dalších krocích.

#### C3.1 Problémy měst a obcí (setříděno dle naléhavosti)

KÓD LOKALITY	OBEC	NÁVRH OPATŘENÍ	ZÁVAŽNOST
57	Liberec	Řešit komplexně cyklodopravu podle zpracovaného generelu a/ vnitřní dopravní vztahy b/ připojení cyklotras do centra města	6
76	Jablonec n/N	Řešit cyklodopravu uvnitř města s vazbou na vznik rychlého spojení se sousedními městy a obcemi a vstupem do turistické zóny Jizerských hor.	6
169	Turnov	Řešit vnitřní cyklodopravu a bezkonfliktní dovedení turistických tras do centra	6
68	Česká Lípa	Řešit komplexně cyklodopravu podle zpracovaného generelu	5
40	Jablonné v. P.	Řešit vnitřní centrální propojení přiváděných cyklotras	5
74	Tanvald	Zajistit propojení tras do jednoho centrálního výchozího bodu.	5
151	Doksy	Řešit bezpečný průjezd obcí	5
73	Zákupy	Řešit bezpečný průjezd obcí	5
163	Dubá	Řešit bezpečný průjezd obcí	5
36	Nový Bor	Řešit bezpečný průjezd obcí	5
100	Mimoň	Řešit propojení cyklotras s centrem města, bezpečný průjezd obcí	5
11	Frýdlant	Vyřešit průjezd městem	5
31	Chrastava	Převést cyklisty na pravý břeh Jeřice	5

## C4. Cyklistické koridory a oblasti

Jedná se o systematickou přípravu doplnění sítě o páteřní dálkové trasy v atraktivních turistických oblastech. V dnešní době se již připravují některá lokální řešení, je však nutno upozornit na nezbytnost přípravy v globálním měřítku celé trasy jako celku.

Samostatnou oblastí pro rozvoj území je oblast bývalého vojenského újezdu Ralsko, v němž by se měla cykloturistika připravovat v koncepci rozvoje celé oblasti.

### CYKLISTICKÉ KORIDORY A OBLASTI

NÁZEV KORIDORU	ZÁVAŽNOST
Nová Hřebenovka – sever	6
Nová Hřebenovka – jih	6
Pojizerská	6
Ploučnice a podještědí	6
Oblast Ralsko	6

## D/ Aktualizovaný návrh kategorizace tras (grafická příloha č.4)

Stávající návrh kategorizace byl vypracován kolem roku 2000 KÚ Liberec dle rozvahy ing. arch. Ullmana. Předkládaná aktualizace zahrnuje aspekty uvedené v části C/ této zprávy.

Kategorizovány jsou 3 typy tras. Základní kostru tvoří trasy mezinárodní a nadregionální, doplňkovou síť potom trasy regionální. Zvláštní význam je přikládán trasám regionálním s významnou dopravní funkcí.

Pro zařazení do jednotlivých kategorií jsou uvedeným typům přisouzena následující kritéria:

#### a) trasy mezinárodní

- přeshraniční propojení s trasami evropského významu nebo připojení větších příhraničních aglomerací nebo turistických center
- možnost budování destinačního programu pro vícedenní cestování
- trasy méně fyzicky náročné s dostatečným množstvím atraktivních cílů

#### b) trasy nadregionální

- doplňující síť mezinárodních tras
- zpřístupňují a propojují turisticky atraktivní oblasti
- mohou být fyzicky náročnější než trasy mezinárodní
- mohou být rovněž součástí rozvoje destinačního programu Libereckého kraje

### c) trasy regionální

- všechny ostatní dnes vyznačené trasy doplněné o záměry dle odst. C/
- důležité je zejména vybudování systému regionálních tras s výraznou dopravní funkcí (propojení sídelních celků)

Koncepte rozvoje cyklotras VÚC LK musí být řízena jediným subjektem - odborem kultury a turistického ruchu při KÚ LK a koordinována jednak s dalšími vnitřními složkami LK (odb. rozvoje, dopravy, životního prostředí apod.) a navenek se zainteresovanými obcemi, organizacemi a sdruženími kompetentními se k dané problematice vyjadřovat.

## **D1/ Struktura tras mezinárodních**

### **D1.1. Radiální trasy (sever – jih)**

Odpovídají v zásadě původnímu návrhu. Pokud je na nich navrhována úprava, bude uvedena v následujícím textu. Jedná se o trasy (bez uvedení číselného označení, pouze s uvedením vstupu a výstupu z hranic LK):

- Berlín – Praha (Šluknov – Dubá)
- Žitava – Praha (Krompach – Doksy – Bělá P. Bez.)
- Žitava - Praha..... (Petrovice – Mimoň – Mnich. Hradiště)
- Žitava – Hr. Králové (Hrádek n. Nis. – Liberec – Turnov – Český Ráj – Jičín)

Na této trase je navrženo přeznačení z Liberce do Turnova podél silnice I/35 údolím Mohelky. Původní vedení přes Ještědský hřeben a Podještědím překategorizovat do úrovně nadregionální.

- Frýdlantská (Andělka – Frýdlant – Smědava – Harrachov)

### **D1.2. Tangenciální směr (západ – východ)**

Stávající:

- Pohodova (Hrádek n.N. – polské území – Kunratice – Frýdlant – Raspenava – N. Město p. Sm. – Lubowka)

Všechny další trasy jsou nově koncipované

- koridor Ploučnice – Nová Hřebenovka (jih) – navazuje na mezinárodní Labskou trasu v Děčíně. Podél Ploučnice do Osečné, dále Podještědím do Sedla Rašovka, v Jeřmanicích se připojuje na západní část Nové Hřebenovky – jih a po ní přes Desnou a hřeben Jizerských hor do Polska

- koridor Jizera (trasa Praha – Brandýs nad L. – podél Jizery – na území LK vstupuje u Přešovic – dále Turnov – Ž. Brod – Jablonec n. Jiz. – Kořenov – Jizerka – Polsko)

## **D2/ Trasy nadregionální**

Doplňují síť mezinárodních. V textu jsou uvedeny pouze významné nebo nově navrhované trasy.

- Nová Hřebenovka –sever (Luž. hory – Hrádek – hřeben Jiz. hor – Jizerka – PL)
- Nová Hřebenovka – jih (Luž. hory – Ještědský hřeben – Desná – hřebeny Jiz. hor – PL)  
Západní část klasifikována jako mezinárodní
- Propojení Liberec – Frýdlant podle sil. I/35
- Liberec – Turnov (přes Ještědský hřeben – dříve mezinárodní trasa č. 14)

### **D3/ Regionální**

Zmíněna jsou pouze potřebná dopravní propojení

- Rynoltice – Jablonné v P. – Cvikov – N. Bor – Č. Lípa – Zákupy – Mimoň
- Liberec – Jablonec n. N. – Smržovka – Tanvald
- Turistické propojení Jablonec n. N.: - Bedřichov přes Vyšehrad

Aktualizace kategorizace cyklotras v Libereckém kraji, včetně doplnění koncepce sítě o nové páteřové trasy, bude mít zásadní dopad do stávajícího registru. Některé dnes evidované trasy, zejména regionálního významu, zcela zaniknou a budou nahrazeny novými trasami s vazbou na zde popisovanou síť.

Při projednávání těchto návrhů je nutno postupovat nanejvýš uvážlivě, neboť veškeré administrativní zásahy budou mít přímý dopad do všech vydávaných turistických materiálů tištěných i digitálních.

### **ZÁVĚR:**

V dalším období je třeba vyčlenit prostředky na přípravu rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji v rozsahu:

- postupné vytvoření pasportu pevně usazených tras
- podporovat zavedenou činnost cyklopartnerů Libereckého kraje
- na stávajících trasách připravovat a realizovat odstanění nebezpečných dopravních závad
- konceptně, v součinnosti s dalšími institucemi, připravovat budování dopravní funkce cyklotras
- připravovat podmínky pro doplnění stávající sítě o páteřové turistické trasy a návrh atraktivních nových tras
- na základě předchozích bodů redukovat stávající síť o některé současně vyznačené trasy, které nebudou v kolizi s novou sítí
- zcela specifickou pozornost vyžaduje řešení cyklodopravy uvnitř města a obcí, kterou je nutné řešit společně s místními zastupitelstvy
- stejně platí i pro přípravu oblasti Ralsko

Z hlediska civilizačního si vyžaduje rozvoj cyklodopravy maximální podporu. Prvotním cílem musí být intenzivní hledání možnosti financování, neboť bez zajištění prostředků zůstane tento materiál pouze v oblasti teorie.