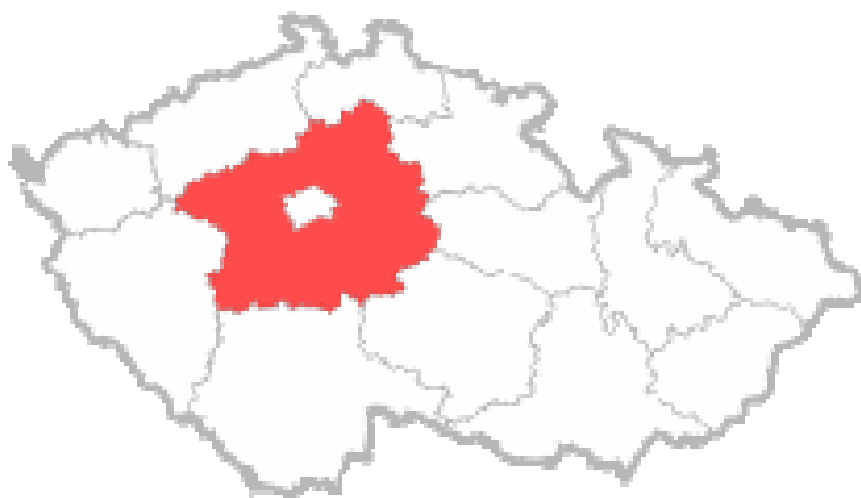


Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje



návrhová část
Aktualizace 2012

Čistopis 30.9.2014

Objednatel:

Středočeský kraj

Zhotovitel:

B.I.R.T.
GROUP

Září 2014

Obsah

1.	Úvod	7
1.1.	Náplň návrhové části Generelu	7
1.2.	Shrnutí analýzy	9
2.	Strategie rozvoje cyklo dopravy Středočeského kraje	12
2.1.	Hlavní strategické a koncepční dokumenty	12
2.1.1.	Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy	12
2.1.2.	Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013	13
2.1.3.	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020...15	
2.1.4.	Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014 – 2020.....15	
2.1.5.	Doprava 2050 – plán na zvýšení mobility a snížení emisí.....16	
2.1.6.	Evropa 2020.....16	
2.1.7.	Sdělení Komise	16
2.1.8.	Bílá kniha	16
2.1.9.	Zelená kniha – na cestě k nové kultuře městské mobility	16
2.1.10.	Sdělení Komise	17
2.1.11.	Usnesení Evropského parlamentu.....17	
2.1.12.	Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014 – 2020.....18	
2.1.13.	Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR	18
2.1.14.	Politika územního rozvoje ČR.....18	
2.1.15.	Další dokumenty.....19	
3.	Specifické cíle a priority Středočeského kraje	22
3.1.	Obecné hledisko	22
3.2.	Středočeský kraj.....25	
3.2.1.	Cyklo doprava	25
3.2.2.	EuroVelo	25
3.2.3.	Intermodalita aneb Bike and Ride.....27	
3.2.4.	Specifické cíle a jejich náplň.....30	

3.2.5.	Cíl 1.- Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury	33
3.2.6.	Cíl 2. - Marketing	37
3.2.7.	Cíl 3. - Organizace a koordinace	41
4.	Zdroje financování	44
4.1.	Výdajové nástroje.....	44
4.1.1.	SFDI.....	44
4.1.2.	Strukturální fondy EU	46
4.1.3.	Grantová a dotační řízení Středočeského kraje	49
4.1.4.	Program TEN-T	50
4.2.	Příjmové nástroje	50
4.3.	Ostatní nástroje.....	50
5.	Návrhy změn cyklistických tras z hlediska bezpečnosti cyklistů a pěších a návrhy na doplnění systému.....	52
5.1.	Třídění cyklotras.....	55
5.2.	Revize návrhu páteřních cyklotras	57
5.2.1.	Trasy Euro Velo.....	57
5.2.1.1.	Trasa Euro Velo 4.....	57
5.2.1.2.	Trasa Euro Velo n. 7.....	58
5.2.2.	Trasy Greenways	58
5.2.2.1.	Greenway Jizera.....	58
5.2.2.2.	Greenway Berounka - Střela.....	60
5.2.2.3.	Greenway Praha – Vídeň	60
5.2.2.4.	Greenway Vltavská stezka.....	60
5.2.2.5.	Greenway Labská stezka	61
5.2.3.	Hlavní dálkové trasy I. a II. třídy.....	61
5.2.3.1.	CT 1	61
5.2.3.2.	CT 2 – Labská	61
5.2.3.3.	CT 3	63
5.2.3.4.	CT 7 - Vltava	63

5.2.3.5.	CT 11	63
5.2.3.6.	CT 14	64
5.2.3.7.	CT 17	64
5.2.3.8.	CT 19 - Sázavská	64
5.2.3.9.	CT 24	64
5.2.4.	další významné trasy II. třídy	64
5.2.4.1.	CT Po stopách Českých králů.....	64
5.2.4.2.	CT Křešínská a navazující úsek CT Litávka.....	65
5.2.4.3.	CT Orlická vlečka	65
5.2.4.4.	Trasa 112	65
5.2.4.5.	Trasa 101	65
5.2.4.6.	spojka Kolín – Kutná Hora	66
5.2.4.7.	CT Křinecká.....	66
5.2.4.8.	CT Dvořákova.....	66
5.2.4.9.	Dřínovská	66
5.2.5.	Významné okružní trasy.....	66
5.2.5.1.	Pražské kolo	66
5.2.5.2.	Velké Středočeské kolo	67
5.2.6.	Nové trasy doplňující systém.....	67
5.2.7.	Úprava některých tras III. třídy.....	68
5.2.8.	Překategorizování či přečíslování vybraných tras	69
5.3.	Navrhované změny a nové trasy v okolí sídel	70
•	Rakovník.....	72
•	Slaný.....	72
•	Kladno.....	73
•	Beroun	75
•	Hořovice.....	76
•	Příbram	77

• Sedlčany	79
• Dobříš	79
• jihozápadní a jižní okraj Prahy.....	80
• Černošice.....	80
• západní okraj Prahy	82
• severní okraj Prahy	83
• Mělník	85
• Kralupy nad Vltavou	86
• Neratovice.....	87
• Brandýs nad Labem - Stará Boleslav	88
• Český Brod	90
• Lysá nad Labem.....	91
• Nymburk	91
• Poděbrady.....	93
• Kolín.....	94
• Kutná Hora.....	95
• Čáslav	96
• Jihovýchodní okraj Prahy	97
• Říčany.....	97
• Benešov	98
• Vlašim	100
• Votice	101
• Mladá Boleslav.....	101
• Mnichovo Hradiště	102
5.4. Priority navrhovaných opatření.....	103
5.4.1. Dopravně-obslužní cyklostezky	103
5.4.2. Páteřní trasy.....	104
5.4.2.1. Hlavní páteřní trasy	104

5.4.2.2.	Ostatní páteřní trasy	104
5.4.2.3.	Ostatní turistické cyklotrasy, cyklostezky a cyklocesty	105
5.4.3.	Drážní stezky.....	106
6.	Možná zlepšení v oblasti bezpečnosti	110
6.1.	Obecné varianty řešení	111
6.2.	Shrnutí v obecné rovině	113
6.3.	Příklady řešení pomocí úpravy vedení trasy.....	113
7.	Metodický návod k plánování a výstavbě cyklistických komunikací	116
7.1.	Plánování	117
7.2.	Navrhování.....	118
7.3.	Realizace	119
7.4.	Provoz.....	120
7.5.	Údržba	120
7.6.	Správa a údržba dat.....	122
7.6.1.	Návrh prostorové databáze	122
7.6.2.	Konceptuální model.....	123
7.6.3.	Logický model	125
7.6.4.	Fyzický model.....	126
7.6.5.	Naplnění prostorové databáze vstupními daty	126
7.6.6.	Správa vytvořené databáze	127
7.6.7.	Zpřístupnění dat široké veřejnosti.....	128
8.	Modelové příklady.....	129
8.1.	Technická studie cyklostezky Tuchoměřice – Okoř	129
8.2.	Drážní cyklostezka „Z Tuchlovic na nádraží“	134
8.3.	Změna vedení cyklotrasy - Lidice	137
9.	Závěr	139
10.	Přílohy	142

1. Úvod

Návrhová část aktualizace 2012 Cyklogenerelu z roku 2008 navazuje na část analytickou, která byla zpracována v průběhu roku 2012. Textový dokument i grafické přílohy byly následně zveřejněny na webových stránkách Středočeského kraje. Na základě zpracované analytické části a obdržených připomínek k ní a na základě dále popsanych dokumentů přijatých na celostátní i evropské úrovni byla zpracována tato návrhová část Cyklogenerelu – aktualizace 2012 s využitím odborných i praktických znalostí zpracovatelů a jejich konzultantů. Výsledkem je koncepční materiál na úrovni ÚAP, který bude sloužit jako podklad pro územní plánování či pro další konkretizaci a technická řešení jednotlivých projektů sloužících k rozvoji cyklistiky a cyklistické infrastruktury na území Středočeského kraje ve všech jejích podobách a souvislostech.

Snahou návrhu je vytvoření rovnoměrného pokrytí Středočeského kraje bezpečnými cyklotrasami a cyklostezkami, které budou vytvářet logický hierarchizovaný systém se vzájemnými vazbami nejen samy mezi sebou, ale také vytvoří kvalitní pokrytí kraje pro cyklistickou dopravu s návaznostmi na jiné druhy dopravy (především železniční a autobusovou) tak, aby se cyklistická doprava stávala více konkurenceschopnou, jak je požadováno v Národní cyklostrategii pro nadcházející období 2013 - 2020. Zároveň víme, že změny v systému je nutné uvažovat v delším časovém horizontu. Generel cyklistické dopravy je pro to ideální nástroj a mělo by na něj být tak nahlíženo – stanovuje určitou koncepci rozvoje kraje v oblasti cyklodopravy a jako koncepční dokument také disponuje určitou mírou podrobnosti, která může být dále jednotlivými subjekty (ORP, obce, občanská sdružení a další) zpřesňována přes prvotní návrh průběhu v daném území až do fáze realizační dokumentace.

1.1. *Náplň návrhové části Generelu*

Stručně by bylo možné shrnout náplň návrhové části aktualizovaného Generelu do následujících bodů:

- rekapitulace výsledků vyplývajících ze zpracované analytické části aktualizovaného generelu, které mají přímý vliv na řešení návrhové části aktualizace
- nové skutečnosti vzniklé od dokončení analytické části aktualizovaného generelu a mající vliv na návrhovou část
- formulování podmínek a cílů rozvoje cyklodopravy na území kraje

- vymezení specifík Středočeského kraje, která mají vliv na rozvoj cyklodopravy
- rekapitulace možných zdrojů financování
- vlastní návrh rozšíření, změn, doplnění a úprav cyklistické infrastruktury na území kraje s ohledem na obslužnost, bezpečnost a očekávaná využití navržených cyklotras, cyklostezek a cyklocest.
- návrh možných postupů při plánování, realizaci a provozu cyklistické infrastruktury včetně již realizovaných případů
- shrnutí návrhové části aktualizovaného generelu.

Jedním z cílů tohoto materiálu je, kromě primárního konkrétního návrhu možného rozšíření a doplnění cyklistické infrastruktury na území kraje, vytvořit v obecnější rovině metodický materiál, s jehož pomocí by mohli ti účastníci procesu realizace výstavby, provozu a údržby staveb cyklistické infrastruktury, kteří se chtějí podílet na rozvoji cyklodopravy v kraji, aktivně napomáhat jejímu zkvalitňování, a to nejen v rovině návrhu a realizace, ale především v rovině provozu a údržby jednotlivých částí cyklistické infrastruktury. Zatímco navrhování a následné realizace nějakým způsobem v rámci kraje funguje, po uvedení do provozu jakoby o některé projekty jejich autoři (investoři) ztratili zájem a má-li dojít na údržbu (ať už běžnou, jako je obnova značení či sekání zeleně, nebo mimořádnou, např. při záplavách), potom trvá příliš dlouhou dobu, než se někdo řešením takových problémů začne vůbec zabývat, natož je realizovat.

Snahou návrhu je vytvoření rovnoměrného pokrytí Středočeského kraje bezpečnými cyklotrasami a cyklostezkami, které budou vytvářet logický hierarchizovaný systém se vzájemnými vazbami nejen samy mezi sebou, ale také vytvoří kvalitní pokrytí kraje pro cyklistickou dopravu s návaznostmi na jiné druhy dopravy (především železniční a autobusovou) tak, aby se cyklistická doprava stávala více konkurenceschopnou, jak je požadováno v Národní cyklostrategii pro nadcházející období 2013 - 2020. Zároveň víme, že změny v systému je nutné uvažovat v delším časovém horizontu. Generel cyklistické dopravy je pro to ideální nástroj a mělo by na něj být tak nahlíženo – stanovuje určitou koncepci rozvoje kraje v oblasti cyklodopravy a jako koncepční dokument také disponuje určitou mírou podrobnosti, která může být dále jednotlivými subjekty (ORP, obce, občanská sdružení a další) zpřesňována přes prvotní návrh průběhu v daném území až do fáze realizační dokumentace.

I když říkáme, že generel je ve své podstatě dokumentem koncepčním, snažili jsme se, aby vytvořil kvalitní základ pro další stupně navrhování cyklistické infrastruktury v území. Zohledňovali jsme nejen jednotlivé vazby a propojení, ale také ochranu přírody a krajiny a v neposlední řadě současnou, pro cyklistiku nepříliš příznivou, finanční situaci. Pro řadu tras jsme se snažili využít existující účelové komunikace, kterých je na mnoha místech mezi sídly dostatek a jízda po nich je pohodlná a bezpečná. Tyto komunikace, na kterých se v omezené míře může cyklista setkat s motorovými vozidly na rozdíl od cyklostezek, nazýváme cyklocestami. Nové zpevněné komunikace v krajině jsme se snažili navrhovat tam, kde to vazby mezi sídly či mezi cíli cest opravdu vyžadují a kde není možnost využít právě stávajících cest a kde návrhem takové cyklostezky nedojde k nevhodné přeměně stávajícího přírodního charakteru místa.

1.2. Shrnutí analýzy

Aby byla zachována kontinuita textů návrhové části s částí analytickou, jsou některé skutečnosti z analytické části v odůvodněných případech opětovně citovány.

Hlavním cílem analýzy bylo na základě všech informací dostupných v době jejího zpracování připravit podklady pro návrhovou část generelu. Aktualizace generelu jako celek, ale zejména jeho návrhová část bude sloužit jako stěžejní věcný, strategický i územně plánovací podklad pro další rozvoj cyklistické infrastruktury v příštích letech. V následujících bodech jsou vyjmenovány všechny aspekty, které při analýze byly identifikovány a na které při realizaci návrhu bude brán zřetel:

- změny v legislativě, technických požadavcích a parametrech nejsou nijak překotné a i do budoucna nelze očekávat nějaké výraznější posuny
- daleko větších změn doznává rozvoj cyklistické infrastruktury, je třeba zajistit pravidelnou aktualizaci stávajících i plánovaných projektů
- už současná databáze GIS má sice značnou vypovídací schopnost, lze s ní pracovat a na jejím základě plánovat další rozvoj, do budoucna však doporučujeme její přehodnocení, rozšíření o nové atributy (např. o evidenci dopravního značení) a její následné znovupořázení
- je třeba vytvořit komplexní systém sběru dat v několika úrovních, který zajistí kontrolu stavu stávající infrastruktury co do rozsahu i technického stavu, zachytí nově realizovanou infrastrukturu a podchytí plány na její rozšiřování

- je třeba zajistit jednotnou správu dat tak, aby do systému měly přístup pouze oprávněné a kvalifikované osoby, které budou zároveň garantovat i zanesení případných změn a doplňků do databáze, zajišťující její průběžnou aktuálnost

- pro zadání změn v databázi bude vytvořen systém, kdy z různých zdrojů budou informace přenášeny do sběrného místa, ve kterém budou data dále zpracována, doplněna a připravena tak, aby mohla být předána k zanesení do systému

Analytická část Aktualizace cyklogenerelu se zabývala také rozbořem vztahů a vazeb mezi oblastmi a sídly ve Středočeském kraji. V hustotě pokrytí cyklistickou infrastrukturou zde panují značné rozdíly, které jsme se v návrhu snažili zmírnit a zlepšit tak pro všechny obyvatele kraje dostupnost cyklotras a cyklostezek v území.

Výsledkem analýz Středočeského kraje z hlediska jeho uspořádání a morfologie bylo také stanovení řady specifíků, ovlivňujících rozvoj cyklistické infrastruktury, ze kterých je dále při návrhu nutné vycházet

- o Absence přirozeného centra
- o Vliv Prahy jako zdroje cyklistů
- o Se Středočeským krajem nekoordinovaný rozvoj cyklistické infrastruktury v Praze
- o Absence velkých rekreačních lokalit typu Lipno, Jizerské hory
- o Vysoká úroveň suburbanizace, která sice prostorově komplikuje rozvoj cyklistické infrastruktury, na druhou stranu generuje další cyklisty
- o Velký počet dopravních staveb vyšších tříd (silnice, železnice) a z toho plynoucí komplikace s trasováním
- o Vysoká intenzita všech druhů dopravy ve vztahu na Prahu
- o Různorodá morfologie předurčující některé oblasti k častějšímu či naopak problematičtějšímu využití cyklodopravy
- o Z plošného hlediska malá turistická tradice, pouze jednotlivé body, výjimečně celá území
- o Poměrně kvalitní pokrytí území železničními zastávkami
- o ČD neprovozují na území Středočeského kraje žádnou půjčovnu kol

Kromě zmíněných výsledků analytické části aktualizace Cyklogenerelu Středočeského kraje byl do zpracování návrhové části brán zřetel i na provedení anketní šetření, které realizoval Středočeský kraj na základě dotazníku sestaveného společně se zpracovatelem aktualizace. Anketní šetření probíhalo od dubna 2013 do července 2013. Celkem bylo osloveno více než 1200 subjektů, zejména města, městyse a obce Středočeského kraje, dále sousední kraje, zájmová sdružení, místní akční skupiny (MAS), aktivní jednotlivci apod. Z oslovených reagovalo 121 subjektů s tím, že 61 subjektů buď jen oznámilo že vzali anketu na vědomí, nebo reagovalo s tím, že dále reagovat nebudou a nebo reagovali s informací, že vše uvedené v analytické části aktualizace cyklistického generelu je v souladu s reálným stavem a že žádné další plány na rozvoj cyklistické infrastruktury nemají.

Zbýlých 60 subjektů (v převážně většině měst a obcí) reagovalo věcně především s informacemi o chystaných či právě realizovaných projektech. Minimum reakcí spočívalo v připomínkách, které se týkaly aktuálního stavu cyklistické infrastruktury a vesměs upřesňovaly aktuální vedení cyklostezek, cyklocest či cyklotras v terénu.

Všechny připomínky byly každá zvlášť vyhodnoceny a v případě, že jejich význam a charakter odpovídal záměrům zpracovatele návrhové části aktualizace cyklogenerelu, byly převzaty a zapracovány do celkové koncepce. Všechny připomínky byly dále zpracovány tak, aby mohly být součástí krajského GISu.

Přehledová tabulka reakcí a kopie vlastních reakcí na anketní šetření jsou součástí příloh.

2. Strategie rozvoje cyklo dopravy Středočeského kraje

Cyklistika, ať už v podobě cykloturistiky či cyklo dopravy, je oblast, která svým rozsahem zasahuje do kompetencí několika resortů, a to jak v úrovni státní správy, tak i místní samosprávy. Je proto důležité, aby existovaly sjednocené a kvalitní dokumenty, napomáhající smysluplnému a účelnému rozvoji cyklo dopravy v daném území.

Kromě fundovaných dokumentů je nezbytné vymezení rozsahu odpovědnosti. Jednotlivé útvary, stát a útvary státní správy a samosprávy by se měly soustředit pouze na problematiku jim příslušící a nepřekračovat své kompetence. Toto překračování pravomocí a kompetencí vede k chaosu a neucelenosti daného projektu. Na druhou stranu jsou situace, kdy je obtížné určit rozsah odpovědnosti, což může vyústit ve zdroj konfliktu mezi jednotlivými útvary, jelikož každý z nich má jiný náhled na danou problematiku. Soulad a vzájemná kooperace, je klíčem k úspěšnému rozvoji cyklistické dopravy.

2.1. Hlavní strategické a koncepční dokumenty

V této kapitole jsou uvedeny klíčové dokumenty, podle kterých by se měl rozvoj cyklistické dopravy a vytváření podpůrných dokumentů řídit tak, aby byly výsledky kvalitní a funkční. Hlavním strategickým dokumentem v ČR je Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy, která byla vytvořena v souladu s níže uvedenými nadřazenými dokumenty.

2.1.1. Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy

Jedním z nejkomplexnějších dokumentů, týkající se problematiky cyklistické dopravy, je bezesporu Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (dále „Cyklostrategie“). Cyklostrategie si v první řadě klade za cíl zlepšit koordinaci cyklistické dopravy mezi orgány státní správy, městy a obcemi na státní i regionální úrovni. Letos (2013) proběhla její aktualizace s výhledem do roku 2020 a navazuje tak na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR 2004 – 2011, která byla přijata vládním usnesením č. 678 ze dne 7. července 2004. Hlavním ručitelem pro realizaci Cyklostrategie, pro oblast cyklo dopravy je Ministerstvo dopravy ČR (dále „MD“). Pro oblast cykloturistiky je garantem Ministerstvo pro místní rozvoj (dále „MMR“). Mimo MD a MMR je pro splnění strategických cílů důležitá podpora ze strany Resortu zemědělství, Resortu školství, mládeže a tělovýchovy a Resortu vnitra.

V Cyklostrategii jsou definovány nově vzniklé základní okruhy, které mají napomoci ke změně v podpoře cyklistické dopravy a cykloturistiky. Jedná se o oblasti, zabývající se tématy:

- Finance
- Bezpečnost a legislativa
- Cyklistická akademie
- Cykloturistika – projekt Česko jede

Souhrnným cílem Cyklostrategie je snaha o zapojení kola jako rovnocenného způsobu dopravy, využívaného každodenně na cestě do zaměstnání, do školy či za nákupy, a to do vzdálenosti 5 km. V Cyklostrategii jsou specifikovány i cíle na národní a místní úrovni, a to z důvodu, že pro funkčnost Cyklostrategie je nezbytná její realizace na úrovni stát – kraj – města a obce, v kooperaci se soukromým a neziskovým sektorem. Cíle na národní úrovni jsou zaměřeny na zvýšení podílu cyklistiky na přepravních výkonech, snížení počtu usmrčených cyklistů a zařazení cyklistiky do rovnocenných pilířů národní dopravní politiky. Dalším bodem je podpoření projektu **Cyklistická akademie** (viz kapitola Možná zlepšení v oblasti bezpečnosti) a přispění k rozvoji cykloturistiky, pomocí projektu **Česko jede**.

Strategické cíle na místní úrovni jsou důležitým bodem Cyklostrategie, jelikož jsou to právě obce, města, mikroregiony či místní akční skupiny, které mají hlavní odpovědnost za budování infrastruktury. Cíle na místní úrovni jsou proto více konkrétnější a specifitější, jedná se například o upravení konkrétních tras a míst, kde se nacházejí úseky s vysokým rizikem dopravních nehod cyklistů, vytvoření kvalitního zázemí v cíli (parkování a úschova kol, hygienické zázemí pro zaměstnance atd.) nebo realizace účinnějších kampaní, zlepšení propagace cyklistiky aj.

2.1.2. Dopravní politika České republiky pro léta 2005 – 2013

Dopravní politika ČR je základním strategickým sektorovým dokumentem, který má vliv na dopravně-politický proces. Jedná se o vrcholový dokument vlády pro sektor doprava, který stanovuje cíle a opatření týkající se celého sektoru a určuje základní směry jeho vývoje.

Vláda na svém zasedání dne 20. července 2011 schválila usnesením vlády č. 565 materiál Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013. Materiál

kabinetu předložilo Ministerstvo dopravy ČR po projednání se všemi resorty a dotčenými subjekty.

Aktualizovaná verze Dopravní politiky vychází z druhého Vyhodnocení dopravní politiky z roku 2009 (schváleno usnesením č.38 ze dne 11.1.2010), ve kterém byly vytipovány oblasti, na které se musí Aktualizace DP zaměřit.

Aktualizovaný materiál zachovává strukturu priorit a cílů původního znění Dopravní politiky. Je aktualizován popis výchozího stavu. Výraznější aktualizací prošel systém opatření Dopravní politiky, která vycházejí ze současné situace a na ní navazujících potřeb. Aktualizace vychází zejména z analýzy dvou základních oblastí:

- vznik a aktualizace ostatních strategických dokumentů evropské i národní úrovně, které mají k Dopravní politice vztah,
- skutečný vývoj sektoru doprava.

Cyklistická doprava je v dokumentu několikrát řešena a zmiňována. Blíže rozebrána je v kapitole **Specifické cíle dopravní politiky podle priorit**, kde je problematika cyklistické dopravy uvedena jako jeden ze specifických cílů pod názvem - **Využití možností nemotorové dopravy**. Je zde uvedena zběžná sumarizace aktuálního stavu cyklistické dopravy a možná opatření, jakými jsou například:

- Na úrovni místních orgánů v obcích vypracovat či provést aktualizace, kde je to smysluplné, koncepce cyklistické dopravy, v rámci kterých bude mimo jiné třeba dle místních podmínek přehodnotit využití současných chodníků (zda vzhledem k rozsahu pěší dopravy nejsou využitelné i pro dopravu cyklistickou).
- Při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.

Tato aktualizace bude platná do roku 2013. Ministerstvo dopravy nyní zpracovává materiál Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050, prozatím je k nahlédnutí pracovní verze.

- Zabývá se celým sektorem doprava, a proto problematiku neřeší do podrobností - jednotlivé důležité oblasti jsou dále rozpracovány v samostatných návazných strategických dokumentech (např. Dopravní sektorové strategie, Národní strategie BESIP, Strategie podpory logistiky z veřejných zdrojů). Dopravní politika pro

období 2014-2020 bude navazovat na stávající platnou Dopravní politiku ČR pro léta 2005 - 2013.

2.1.3. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2011 – 2020, schválená usnesením Vlády ČR dne 10. srpna 2011 č. 599 je samostatný dokument MD. Mimo vlastní kapitolu pod názvem **Cyklisté**, je zde cyklistická doprava zmiňována v rámci příslibu Vlády o podpoření rozvoje cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů. Je zde rovněž řešena otázka zavedení povinnosti cyklistické přilby u všech cyklistů bez omezení věku.

V roce 2011 a 2012 byly vydány dokumenty, týkající se plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, popisující, jak byly v daném období plněny strategické cíle, dílčí cíle a vyhodnocení plnění aktivit uvedených v akčním programu. Akční program je přílohou Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a jedná se o podrobné rozpracování a specifikace jednotlivých aktivit, jejichž provedení vede k naplnění hlavního strategického cíle, a to snížit počet usmrcených osob v silničním provozu na úroveň průměru zemí EU28 a zároveň snížit počet těžce zraněných osob o 40%, to vše do roku 2020.

2.1.4. Koncepce státní politiky cestovního ruchu na období 2014 – 2020

Koncepce státní politiky cestovního ruchu (dále Koncepce) je základní střednědobý strategický dokument, který byl schválen Vládou usnesením č.220, ze dne 27. března 2013. Koncepce je navázána na realizaci národního marketingu, jež je popsán ve schválené Marketingové koncepci cestovního ruchu agentury CzechTourism. Cílem koncepce je zvyšování konkurenceschopnosti celé oblasti cestovního ruchu jak na národní, tak regionální úrovni, udržení vlivu cestovního ruchu na ekonomiku ČR a podpoření pozitivních dopadů na socio-kulturní a environmentální rozvoj. Nová marketingová vize CzechTourismu je založena na vizi - **pozice Česka jako excelentní poznávací destinace**. Cykloturistika se stává probíraným tématem, jelikož splňuje požadavky na vytvoření atraktivního a žádoucího turistického produktu či jako podpora pro brand marketing, který je v poslední době jednou z hlavních náplní CzechTourismu.

2.1.5. Doprava 2050 – plán na zvýšení mobility a snížení emisí

Evropská komise přijala 28. března 2011 komplexní strategii pro konkurenceschopný dopravní systém. Hlavním cílem je zvýšení mobility, odstranění překážek v klíčových oblastech a podpora růstu zaměstnanosti. V dokumentu se hovoří o výhledech a potřebných opatřeních do budoucna v oblasti dopravy.

2.1.6. Evropa 2020

Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění. Jedná se o dokument, který představuje hlavní hospodářskou reformní agendu EU28 a nahrazuje tak tzv. Lisabonskou strategii. Cyklistická doprava zde není hlavním bodem řešení, ale jedná se o související problematiku, kterou je potřeba zohlednit. Strategie obsahuje globální cíle, na základě kterých si jednotlivé členské státy stanovily analogické cíle národní.

2.1.7. Sdělení Komise

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu.

Projednává se zde podpora integrovaných politik. Důležitost tohoto tématu je především v tom, že Integrovaný přístup může být nejlepší variantou, jak řešit komplexnost městských dopravních systémů, otázky správy věcí veřejných a napojení měst a jejich okolních oblastí nebo regionů, provázanost druhů dopravy.

2.1.8. Bílá kniha

Bílá kniha neboli plán jednotného evropského dopravního prostoru a vytvoření kvalitního dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Cyklistická doprava je zde řešena v rámci kapitol ***Práce v oblasti bezpečnosti doprava: záchrana tisíců životů*** a ***Podpora udržitelnějšího chování.***

2.1.9. Zelená kniha – na cestě k nové kultuře městské mobility

Evropská komise zveřejnila dne 28. září 2007 Zelenou knihu, týkající se problematiky osobní a nákladní dopravy ve městech. Na základě zveřejněného dokumentu probíhaly diskuse, jejichž výsledky vedly k vytvoření Akčního plánu pro městskou mobilitu 30. září 2009,

Evropskou komisí. V plánu je uvedeno 20 akcí, z nichž největší význam pro oblast cyklistické dopravy má:

- Urychlené vytvoření plánů udržitelné městské mobility
- Udržitelná městská mobilita a regionální politika
- Doprava pro zdravé městské prostředí
- Zlepšení informací o cestování
- Kampaně zaměřené na dopravní chování v rámci udržitelné mobility
- Studie o urbanistických aspektech internalizace externích nákladů
- Zdokonalení údajů a statistik
- Zřízení střediska pro sledování městské mobility
- Příspěvní k mezinárodnímu dialogu a výměně informací
- Inteligentní dopravní systémy (ITS) pro městskou mobilitu

Zdroj: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>

2.1.10. Sdělení Komise

Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů.

Dokument, jenž nese název „Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020“ stanovuje zásady a cíle, jak dosáhnout lepších výsledků v oblasti dopravy. Cyklistické dopravy se zde přímo dotýkají dva cíle – Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu a Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu.

2.1.11. Usnesení Evropského parlamentu

Usnesení Evropského parlamentu o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 – 2020.

Zpráva obsahuje nastalé skutečnosti z pohledu Evropského parlamentu, východiska a harmonizaci a prosazování pravidel silničního provozu. Oblasti cyklistické dopravy se týká vyjádření parlamentu, který důrazně doporučuje, aby odpovědné orgány zavedly omezení rychlosti na 30 km/hod. v obytných zónách a na všech jednoproudových silnicích ve městech, které nemají samostatný jízdní pruh pro cyklisty, a to k účinnější ochraně zranitelných účastníků silničního provozu. Parlament dále vyzývá členské státy a provozovatele silniční dopravy, aby zajistily vhodně navržená zařízení, která zlepší bezpečnost tím, že budou všechna dobře vybavena dopravními značkami a dobře osvětlena, aby se usnadnilo jejich používání zejména motocyklistům a cyklistům.

Zdroj: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=REPORT&reference=A7-2011-0264&language=CS>

2.1.12. Strategie regionálního rozvoje ČR pro období 2014 – 2020

Základní koncepční dokument v oblasti regionálního rozvoje, který zpracovává sdružení firem GaREP, s.r.o. a Regiopartner, s.r.o. pod záštitou MMR popisuje postoj státu k podpoře regionálního rozvoje, definuje rozvojové cíle a zásad pro vytvoření regionálních programů rozvoje. V současné době je dostupná pouze analytická část dokumentu, analýza vývojových tendencí a disparit jednotlivých regionů a metodický přístup k hodnocení regionální konkurenceschopnosti.

2.1.13. Strategický rámec udržitelného rozvoje ČR

Dokument vzniklý pod záštitou Ministerstva životního prostředí ČR byl schválený 11.ledna 2010 č. 37. Tento strategický rámec určuje dlouhodobé cíle pro 3 základní oblasti rozvoje – ekonomickou, sociální a environmentální. Dokument je členěn do 5 prioritních os. Cyklistická doprava je obsažena v prioritní ose 2 cíli 4: Zkvalitnění a zefektivnění dopravy a zvýšení její bezpečnosti a prioritní ose 3 cíli 2: Zvýšení a zkvalitnění dopravní dostupnosti, technologické, energetické a znalostní úrovně sídel, a tím dosáhnout i zlepšení životního prostředí v sídlech

2.1.14. Politika územního rozvoje ČR

Návrh Politiky územního rozvoje ČR 2008 byl schválen vládou ČR usnesením č. 929, dne 20. 7. 2009. Jedná se o celostátní nástroj územního plánování, jenž byl vytvořen z popudu MMR. V současné době probíhá Aktualizace č. 1 PUR. Problematika cyklistické dopravy je

v materiálu několikrát ať přímo či nepřímo uvedena, například – „Vytvářet podmínky pro zlepšování dostupnosti území rozšiřováním a zkvalitňováním dopravní infrastruktury s ohledem na potřeby veřejné dopravy a požadavky ochrany veřejného zdraví, zejména uvnitř rozvojových oblastí a rozvojových os. Vytvářet podmínky pro zvyšování bezpečnosti a plynulosti dopravy, ochrany a bezpečnosti obyvatelstva a zlepšování jeho ochrany před hlukem a emisemi, s ohledem na to vytvářet v území podmínky pro environmentálně šetrné formy dopravy (např. železniční, cyklistickou).“ (Zdroj: <http://www.cyklodoprava.cz/file/cyklostrategie-2013-final/>). MMR ve spolupráci s Ústavem územního rozvoje vydalo Politiku územního rozvoje ČR 2008 ve formě přehledné brožury.

2.1.15. *Další dokumenty*

Městem na kole

Nově vydaná brožura, která byla vytvořena v rámci projektu Mobile 2020, jenž je spolufinancován z programu EU Inteligentní energie pro Evropu (IEE). Materiál má za úkol poskytnout vizi a inspiraci všem, kteří se věnují oboru cyklodopravy na úřadech měst a obcí. Součástí brožury je adresář, který obsahuje odkazy na existující dokumenty a informace o organizacích, které se zabývají podporou a rozvojem cyklodopravy. Brožura staví na globálním cíli Cyklostrategie, což je propagace myšlenky Vize 25 (rozvoj městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy).



Zdroj: <http://www.cyklodoprava.cz/file/novinka-brozura-mestem-na-kole-mobile2020/>

Stávající Generel

Obecně je existující Generel dokument, se kterým by měl být plánovaný rozvoj či vytváření územně plánovacího dokumentu v souladu, a který by měl být nápomocný při vyhledávání a sjednocování informací.

Generelem se označuje jeden z dokumentů, sloužících jako podklad pro územní plánování a rozvoj. Z pohledu cyklistiky se pak jedná o koncepční dokument pro rozvoj cyklodopravy a rekreační cyklistiky v dané územní jednotce. V případě, že v daném území již byl Generel zpracován, můžeme čerpat informace i z tohoto materiálu. Generel může mít mnoho podob, od jednoduché mapy až po složitý soubor, který v širším měřítku řeší situaci v daném území. Nejedná se o právně nárokovatelný dokument, jeho existence a naplňování tedy není vynutitelné. Může, ale nemusí se stát součástí územního plánu, o tom rozhoduje zainteresovaná územní jednotka. Pokud jej však zastupitelstvo jako součást územního plánu schválí, stává se závazným.

Při plánování rozvoje a vytváření územních dokumentů můžeme využít jeho teoretickou část, která obsahuje obecné pojmy z cyklodopravy, možnosti financování nebo legislativní požadavky na cyklistickou dopravu, ovšem hlavně u legislativy je nutné prověřit aktualizace. Dále můžeme využít výsledky z terénních průzkumu stávajících cyklotras, které by měly být zaneseny do GIS (geografický informační systém), a použít je do analýz.

Dále jsou uvedeny dokumenty, které se v roce 2013 budou aktualizovat, z tohoto důvodu jsou zde zmíněny pouze okrajově.

Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013

- **Národní strategický referenční rámec ČR 2007 – 2013** vychází z povinností členského státu, které jsou definovány v *Nařízení Rady (ES) č. 1083/2006 ze dne 11. července 2006 o obecných ustanoveních o Evropském fondu pro regionální rozvoj, Evropském sociálním fondu a Fondu soudržnosti a o zrušení nařízení (ES) č. 1260/1999*. Jedná se o základní programový dokument ČR pro využívání fondů Evropské unie v období 2007 – 2013.

Národní rozvojový plán ČR 2007 – 2013

- Dokument, definující strategii rozvoje České republiky. Jeho strategie se opírá o klíčové evropské (Strategické obecné zásady Společenství) i domácí (Strategie udržitelného rozvoje, Strategie hospodářského růstu, Strategie regionálního rozvoje pro léta 2007 – 2013) strategické dokumenty.

- Prioritní osy a cíle jsou dále promítnuty do struktury operačních programů.

Při zpracování jakéhokoliv územně plánovacího dokumentu, jakým je například Generel je důležité nejen soulad a informovanost o výše uvedených dokumentech, ale i vytvoření alespoň částečně jednotné metodiky pro zpracování, která by umožnila jednotlivé Generely mezi sebou porovnávat a dosahovat tak kvalitnějších a lepších výsledků. Generely jednotlivých územních jednotek by dále mohly být slučovány do větších územních celků, čímž by se dosáhlo značného ulehčení například v případě potřeby aktualizace, analýz či plánu dalšího rozvoje. Sjednocená metodika by umožnila přesnější a méně náročné přenášení dat do GIS databáze a tím tedy i lepší přehled o vývoji.

V současné době v Česku vzniká **Asociace měst pro cyklisty**, která vychází z iniciativy Uherskohradištské charty. Aktuálně má asociace přes dvacet členů. Cílem je vytvořit příznivější klima ze strany radních a odstranění zbytečných legislativních překážek. Asociace se chce zaměřit na dopravní značení a efektivnější využívání prostředků na rozvoj cyklo dopravy. Základním cílem asociace je prosazování nového pohledu na dopravu, podpora vzniku odborníků na dopravu a usilování o zvýšení podílu jízdních kol jako plnohodnotného dopravního prostředku pro každodenní cesty.

Vize 25

Vize 25 je výstupní prezentací Asociace měst pro cyklisty, která má dále ovlivňovat vytvářené koncepční a strategické dokumenty. Vize 25 je podpora rozvoje městské mobility jako systému s vyváženým podílem jednotlivých složek dopravy (individuální automobilová doprava, cyklistická doprava, veřejná a pěší doprava). Podle Vize by se do roku 2025 měla cyklistická doprava v rovinatých oblastech podílet minimálně 25% u cest do vzdálenosti 5 km.



**Asociace
cykloměst**

Zdroj: http://www.rozhlas.cz/zpravy/clovek/_zprava/1231060

3. Specifické cíle a priority Středočeského kraje

V této části jsou uvedeny specifické cíle a priority jak z obecného hlediska, tak priority, jimiž by se měl Středočeský kraj zabývat a věnovat jim pozornost. V době zpracování návrhové části aktualizace generelu z roku 2008 byla schválena aktualizace národní Cyklostrategie pro roky 2013 až 2020. Ta vychází z vyhodnocení Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2004–2011, kterou vláda České republiky přijala usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 (dále jen „Cyklostrategie 2004–2011“). Následně byla tato informace potvrzena ve vládním usnesení ČR ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Cyklostrategii. V roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza plnění opatření Cyklostrategie z let 2004–2011, na ní navazovaly práce na její aktualizaci, která byla předložena do vlády ČR a následně schválena dne 22.5. 2013 jako Aktualizovaná verze Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR pro roky 2013–2020 (dále jen „Cyklostrategie“). Následující text respektuje cíle a priority stanovené Cyklostrategií a při stanovení krajských cílů a priorit z nich vychází.

3.1. Obecné hledisko

V obecném měřítku může být jedním z podnětů pro rozvoj cyklistiky celosvětově vzrůstající trend vnímání jízdního kola jako rovnoprávného dopravního prostředku. Ve spoustě nejen evropských měst je způsob přepravy na kole každodenní rutinou a tedy je zcela běžným. Mezi nejznámější cyklistická města se řadí Amsterdam, Barcelona, Hamburk, Londýn, Paříž, New York či Vídeň. Základní myšlenkou zpracování je tedy přivést prostřednictvím cyklistiky širší veřejnost k používání kol i k běžné každodenní dopravě za prací, do škol či za nákupy.

Dalším cílem může být snaha územní jednotky vyvrátit některé mýty a předsudky a především pak nabídnout bezpečné a komfortní cesty, které se nebudou zdráhat využít i rodiče s dětmi (při cestě do školy, na kroužky) nebo jiní dosud méně zdatní cyklisté, kteří se dnes především bojí provozu automobilů a proto kolo využijí pouze o víkendu či dovolené.

Priority mohou směřovat k realizaci nových cyklostezek a cyklotras nebo zlepšení stávajících. Mohou být soustředěny na otázku bezpečnosti, eliminaci nebezpečných míst. Pro některé oblasti bude prioritním cílem rozvoj cykloturistiky v území a tím i podpora cestovního ruchu – vybavení lepším mobiliářem, odpočívadly, vytvoření nových cyklotras v okolí přírodních či kulturních atraktivit.

K reálnému dosažení stanovených cílů je nezbytné zajistit spolupráci všech zainteresovaných složek a postupně naplňovat jednotlivé konkrétní návrhy řešení. Nejvhodnějším a nejúčelnějším řešením by mohlo být přenechání koordinace daných opatření jmenovanému cyklokoordinátorovi. Funkce cyklokoordinátora je pro souhru rozvoje cyklistiky nepostradatelná. Má řadu úkolů, které mají na rozvoj cyklistiky přímý vliv, proto je důležité, aby jím byl člověk odborně, ale především organizačně způsobilý. Bohužel, nestačí být pouze zarputilý cyklista (i když obliba cyklistiky je rovněž pro tuto funkci důležitá), ale především umět vyjednávat a mít alespoň základní znalosti z oboru stavebnictví, pozemních komunikací, dopravy, ekonomie a územního plánování. Výhodou je aktivní znalost práce s GIS.

Cyklokoordinátor je partnerem pro úředníky a řeší s nimi praktické záležitosti, týkající se realizace cyklistické infrastruktury i rozvoj a strategii při jejich navrhování. Zároveň by měl mít své partnery v okolních územích (krajích) a měl by s nimi sladovat rozvoj na hranicích daného celku. V neposlední řadě by měl být partnerem pro zástupce měst, obcí a zájmových spolků, kteří by s jeho pomocí měli navrhovat a realizovat místní rozvojové projekty. Měl by vytvořit a udržovat systém sběru dat, díky kterému by data o cyklistické infrastruktuře byla vždy aktuální (obnovování GIS).

Dle Asociace měst pro cyklisty je cyklokoordinátor „*oficiální zástupce měst, který v rámci svých kompetencí a reálných možností zprostředkovává a pomáhá zajišťovat koordinaci činností, které vedou k rozvoji cyklistické dopravy a rekreace.*“ Mezi jeho činnosti patří například přenos know-how do města či kraje, přehled o možném zatížení rozpočtu města a s tím související nové možnosti finančního krytí, vytvoření priorit pro přípravy a realizace cyklistické infrastruktury a jejich revize (chráněné cesty bezmotorové koridory, plošná obsluha území pro dopravu na jízdním kole, cykloznačení). Další z činností by měla být koordinace řešení v oblasti majetkoprávních vztahů (řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků) a samozřejmě oblast propagace, komunikace s médii, veřejnosti, občanskými sdruženími atd.

Zdroj: <http://www.cyklomesta.cz/rubriky/cyklokoordinatori/>

Cyklokoordinátorem pro Středočeský kraj je v současné době pan Pavel Klimeš.

Správa a údržba cyklotras a cyklostezek

V současné době správu a údržbu cyklostezek a cyklotras realizuje jejich zřizovatel, zpravidla to bývá příslušná obec, v případě značení cyklotras KČT či jiný zřizovatel. KČT je zároveň celostátním garantem a správcem číslování cyklotras. Problém je, že při nedostatku

finančních prostředků v rozpočtech, zejména menších obcí, jde i v případě základní správy a údržby o znatelný zásah do rozpočtu. Jsou známy četné případy, kdy na cyklostezky jsou již vydána stavební povolení, ale protože je následně obec odmítla převzít do správy, jejich realizace nebyla zatím zahájena. Problém by mohlo řešit vytvoření fondu pro správu a údržbu, který by se u menších obcí mohl na jejich nákladech podílet, bylo by možné z něj pořídit příslušnou techniku apod.

Celou skupinou staveb vhodných pro zřízení cyklistické infrastruktury jsou tzv. liniové koridory. Svou charakteristikou jsou vhodné pro realizaci všech druhů cyklistické infrastruktury a při vhodném využití i základně snižují investiční náklady na jejich realizaci. Mezi liniové koridory patří:

Drážní stezky

Pro vybudování stezek na zrušených železničních připravil SFDI pod záštitou Ministerstva dopravy ČR, speciální dotační titul. V České republice je zaznamenáno více než 1000 kilometrů neprovozovaných železničních tratí. Zrušené tratě představují výborný základ pro stezky, jelikož vedou od hlubokých údolí přes vysoké hory a to s minimálním převýšením. Navíc, mimo pár výjimek, jsou zcela oddělené od motorové dopravy. Jakým způsobem tyto opuštěné tratě využít se zabývá například Nadace Partnerství, v rámci programu Greenways. Využití drážních stezek je vhodné nejen pro účely cykloturistiky, ale i cyklodopravy, ve smyslu zpřístupnění dosažitelnosti měst a obcí.

Lesní a polní cesty

Možné využití lesních a polních cest, které nejsou primárně budovány pro cyklistiku, ale přizpůsobením účelové komunikace pro potřeby cyklistiky dojde k vytvoření bezpečné cyklocesty. Komunikace mohou mít jak zpevněný, tak nezpevněný povrch.

Vodní toky a říční stezky

Je nezbytné počítat s cyklistickou infrastrukturou i podél potoků a na zařízeních souvisejících s vodohospodářskými stavbami (protipovodňové zábrany), jelikož jsou součástí cest v krajině, které jsou pro jízdu na kole vyhledávány a jsou zpravidla veřejné. Většina velkých měst a turisticky atraktivních cílů leží právě na březích vodních toků, proto je důležité se touto problematikou zabývat. Nadace Partnerství a Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. vydalo v roce 2011 dokument „*Cyklostezky a cyklotrasy podél vodních toků (říční cyklostezky)*“, který je dostupný na <http://www.cyklodoprava.cz/file/finance-vyuziti-stavajicich-cest-ve-volne-krajine-ricni-stezky-cyklostezky/>.

3.2. Středočeský kraj

Prioritou Středočeského kraje je zaměření na cyklistiku účelovou i rekreační, tedy na cyklodopravu, ale i podpora rozvoje cyklistické infrastruktury, tedy sítě cyklostezek, cyklocest a cyklotras v daném území a to včetně systému cyklotras EuroVelo.

3.2.1. Cyklodoprava

Cyklodoprava je bezesporu prioritním zájmem Středočeského kraje. Pro efektivní rozvoj není podstatná pouze výstavba nové cyklistické infrastruktury, ale především revize stávajících tras, jejich upravení a přizpůsobení požadavkům moderních cyklistů. Je nutno tedy řešit otázky bezpečnosti a vybavenosti tras. Další otázkou je jejich návaznost na páteřní cyklotrasy a EuroVelo. Středočeský kraj je poměrně hustě protkán místními komunikacemi a různými zpevněnými i nezpevněnými polními a lesními cestami, které lze přeměnit v komunikace vhodné pro cyklistickou dopravu s využitím menších nákladů a s menšími zásahy do přírody a krajiny než při vytváření stezek „na zelené louce“.

3.2.2. EuroVelo

EuroVelo čítá celkem 14 mezinárodních dálkových cyklotras, které v celkové délce přesahují 70 000 km. Podstatnou část těchto tras tvoří již stávající státní, regionální a místní cyklotrasy. Jelikož síť EuroVelo byla zařazena do oblasti evropské sítě dopravních koridorů TEN-T (viz. Kapitola 4.1.3), jsou tak otevřeny nové možnosti finanční podpory, prostřednictvím Strukturálních fondů EU. Českou republikou procházejí 4 trasy EuroVelo – 4, 7, 9 a 13.

Středočeský kraj by se měl na problematiku EuroVelo a jí přilehlých tras zaměřit, především trasy s krajským či přeshraničním přesahem by se měly stát prioritními.



Zdroj: www.ceskojede.cz

Při plánování a realizaci výstavby dálkových cyklistických tras by měla být zohledněna nová metodika značení dálkových cyklotras v ČR, jež vznikla pod záštitou MMR a Ministerstva dopravy. Autory jsou Nadace Partnerství, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. a KČT. V metodice je řešeno, jak doplnit, upravit značení dálkových cyklotras, především EuroVelo do současného i nového cyklistického směrového značení. Metodika značení dálkových cyklotras v ČR je dostupná na <http://www.cyklodoprava.cz/file/infrastruktura-dalkove-trasy-metodika-znacení-dalkovych-tras-technicka-priloha/>.

Změna systému značení je důležitá pro lepší vypovídací schopnost ohledně současné situace a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů. Současný systém značení, který byl navržen v roce 1996, již přestává být v souladu se skutečným stavem v terénu, a to především z důvodu, že hlavní cyklistické koridory často vznikaly mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. V současné době proběhla již řada jednání, kde byli zástupci regionů seznámeni s plánem změn cyklistického značení. Nové značení bude lépe vystihovat význam tras, jelikož síť národních a nadregionálních cyklotras bude označena jedno a dvojciferným číslem. Dojde tedy buď k přeznačení celé trasy nebo jen některých úseků přeložením do vhodnějších koridorů.

3.2.3. Intermodalita aneb Bike and Ride

Intermodalita je způsob dopravy, při němž je využíváno více dopravních prostředků během jedné cesty. Příkladem může být jízda k nádraží na kole, následné využití vlakové dopravy a dále pokračování v cestě autobusem. Pro tento způsob dopravy je důležité vybudování infrastruktury, která by umožnila bezpečné uschování jízdního kola v prostorách stanice. Z tohoto pohledu figuruje jízdní kolo jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti, to znamená z místa bydliště či zaměstnání ke stanici. Pokrytí Středočeského kraje železničními zastávkami je proti jiným krajům poměrně kvalitní, problémem je právě nedostatečná vybavenost stanic pro bezpečnou úschovu kol, což neposkytuje potenciálním uživatelům důvod pro přesednutí z auta na kolo.

Aktuální stav vybavenosti nádraží, alespoň cyklostožany je nedostatečný, o existenci například cyklogaráží ani nelze hovořit. Pro zlepšení stavu je nutné stabilizovat majetkové stavy, jelikož část nádraží vlastní SŽDC s.p. a část ČD jako dopravci. Je také nutné zajistit patřičnou prezentaci možností využití tohoto způsobu dopravy. Co se týče uschování kol u autobusových nádraží, i tam je situace obdobná. Tyto nedostatky jsou jednou z hlavních překážek pro propojení veřejné dopravy a cyklo dopravy. Pro účely rozvoje by bylo vhodné zaměřit pozornost i na nabídku přepravy kol v cyklobusech.

Příklad z praxe

Automatický parkovací dům pro kola v Hradci Králové. Unikátní stavba, která je založena na systému parkování pro cyklisty bez obsluhy. Parkovací dům má kapacitu 116 kol a parkovné se pohybuje kolem 5 Kč. Zároveň cyklisté nemusí mít strach, že by jim bylo kolo odcizeno, jelikož při umístění v parkovacím systému je kolo pojištěno a objekt je zabezpečen alarmem.



Zdroj: <http://www.kudyznudy.cz/Aktivity-a-akce/Aktivity/Parkovaci-dum-pro-kola-v-Hradci-Kralove.aspx>

Veřejné půjčovny kol

Další z možností jak podpořit využívání jízdních kol je uskutečnění a podpora systémů veřejných půjčoven kol v České republice. Tento způsob by umožnil ideální zkombinování hromadné přepravy s přepravou osobní (individuální) na kole, v jakoukoliv dobu.

Veřejné půjčovny kol se stávají ve světě velmi oblíbené - můžeme jmenovat například půjčovny kol Vélib v Paříži nebo Citybike ve Vídni. Veřejné půjčovny kol, ať už se jedná o automatické či půjčovny s obsluhou, se v Evropě začaly vyskytovat již v 90. letech minulého století. Kodaň, Amsterdam (OV-fiets), Barcelona (Bicing) či Paříž dnes nabízí desítky tisíc kol nejen pro domácí obyvatele, ale i pro návštěvníky. První systém tzv. „Bílá kola“ započal v Amsterdamu již v 60. letech minulého století, od té doby se veřejné půjčovny rozšířily mimo Evropu i do USA, Kanady či Austrálie.



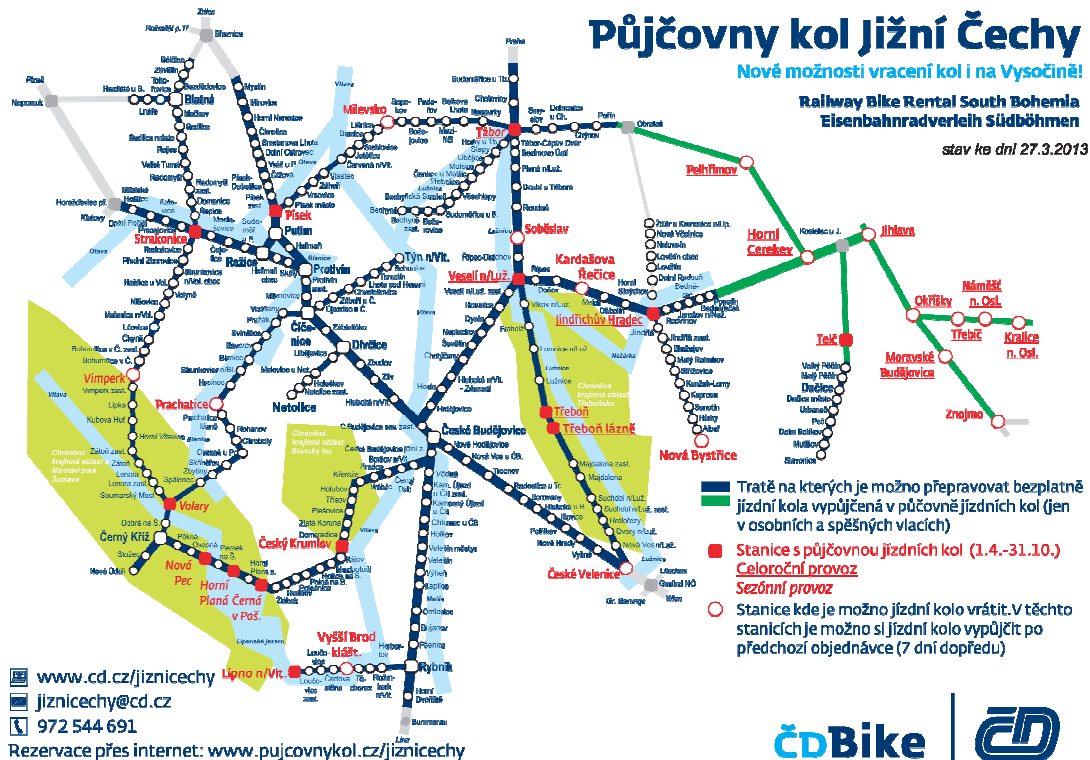
Paříž



Vídeň

Veřejné půjčovny kol jsou v zásadě provozovány městy nebo mnohdy jako PPP projekty (např. systémy provozované firmou JCDecaux), kdy město uzavře s velkou reklamní společností smlouvu, ta pak nabízí kola zdarma či za malý poplatek výměnou za poskytnutí reklamní plochy na městském mobiliáři a na jízdních kolech samotných. Ve městech jako je Berlín, Frankfurt či Mnichov provozují celonárodní systém veřejných půjčoven kol národní dráhy (v případě Německa DB). Funguje to tak, že se klienti zaregistrují do systému Call-a-Bike, prostřednictvím kterého si mohou rezervovat jízdní kolo a na libovolném místě v centrální části města pak kolo uzamknout a vrátit. Rezervace a výpůjčka je realizována prostřednictvím mobilního telefonu, kdy zpoplatněné jsou jednotlivé časové impulsy. Tento systém veřejných půjčoven kol by obdobně mohl fungovat i v podmínkách České republiky, kde by byly garantem České dráhy. České dráhy v dnešní době provozují klasické půjčovny kol se zvýhodněnými podmínkami pro jejich přepravu na vybraných tratích, v rámci projektu ČD Bike. ČD disponují půjčovnami kol v 10 krajích, z nichž nejlépe fungující jsou půjčovny

v Jihočeském kraji, kde se síť postupně rozšiřuje. Ve Středočeském kraji ČD půjčovny kol neprovozují, přestože by zde jejich fungování bylo opodstatněné.



Zdroj:

<http://www.obisproject.com/palio/html.wmedia? Instance=obis& Connector=data& ID=490& CheckSum=351293183>

Financování

Parkování kol je v současné době v rozsahu působnosti především obcí, v případě menších nádraží pak ČD nebo SŽDC. Jelikož uložení kol ať už v cíli cesty či na jejím začátku je značným problémem, je nezbytná podpora státu a krajů, a to v přestupních a uzlových bodech s veřejnou i individuální dopravou.

3.2.4. Specifické cíle a jejich náplň

Z aktualizované Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020 vycházejí obecně platné cíle a opatření pro jejich plnění, které na úrovni generelu lze

s určitými úpravami považovat za platné i v tomto konkrétním případě. Je v zájmu všech, kdo mají zájem na rozvoji cyklistiky, aby se ve svých požadavcích a ve formě a cestě k jejich plnění sjednotili, což realizaci jednotlivých projektů zjednoduší, urychlí a zlevní. Bude možné používat standardizované postupy k řešení jednotlivých projektů, bude možné provádět jejich kontrolu či srovnání při přípravě, plnění i po jejich realizaci nejen po technické, ale především po jejich finanční stránce.

Hlavní specifické cíle a cíle stanovené v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020 jsou:

	<p>1. ZAJIŠTĚNÍ FINANCOVÁNÍ CYKLISTICKÉ INFRASTRUKTURY</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1.1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury • 1.2. Využívat stávajících cest i pro potřeby cyklistů • 1.3. Podpora výstavby sítě dálkových cyklotras ČR a tras EuroVelo
	<p>2. ZVYŠOVÁNÍ BEZPEČNOSTI CYKLISTICKÉ DOPRAVY</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2.1. Prevence, aneb realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat • 2.2. Kontrola dodržování pravidel silničního provozu cyklisty, monitoring nehodovosti cyklistů a preventivní opatření proti krádežím kol • 2.3. Realizace legislativních opatření s ohledem na bezpečnost a plynulost cyklistické dopravy
	<p>3. REALIZACE PROJEKTU CYKLISTICKÉ AKADEMIE</p> <ul style="list-style-type: none"> • 3.1. Zvyšování povědomí o nástrojích ovlivňujících podporu cyklistické dopravy, včetně realizace výzkumných projektů • 3.2. Zefektivnění propagace cyklistické dopravy jako součásti životního stylu • 3.3. Vytvoření národní sítě měst přátelských pro cyklisty „Města pro cyklisty“
	<p>4. REALIZACE NÁRODNÍHO PRODUKTU ČESKO JEDE</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4.1. Marketingová podpora produktu Česko jede • 4.2. Zajistit potřebnou infrastrukturu pro cykloturistiku • 4.3. Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů v oblasti cykloturistiky

Zdroj: Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 - 2020

Aby byly cesty ke splnění stanovených cílů zasazeny do příslušného rámce a aby se na plnění mohly podílet různé subjekty, je nutné zkoordinovat řadu aktivit. Ty je třeba zformulovat a zobecnit je (každý z projektů bude mít svá specifika, ale i určité společné, styčné body), což umožní jejich vzájemné porovnání, určení váhy důležitosti a dovolí

rámcově odhadnout náročnost jednotlivých projektů. Jejich formulování je zpravidla provedeno ve dvou úrovních, a to jako **cíle** a **opatření**.

Cíle jsou definovány jako typové skupiny aktivit pro rozvoj cykloturistiky. Rozdělení opatření sleduje logiku základního dělení rozvojových aktivit na investiční neinvestiční a organizační. Investiční opatření se týkají výstavby a údržby cyklistické infrastruktury, neinvestiční se týkají propagace a marketingu obecně a organizační opatření se týkají zejména koordinace realizace rozvoje cyklistické infrastruktury. Každé z opatření je popsáno stručným textem definujícím okruh činností v obecnější rovině.

Ke každému z definovaných cílů je pak formulováno několik opatření, která představují soubory konkrétních aktivit. Opatření jsou formulována jako skupiny projektů a aktivit. Popis všech opatření je zpracován v jednotné struktuře, která obsahuje následující body:

- název opatření
- cíl opatření (tj. specifický cíl)
- věcný popis (tj. popis aktivit naplňujících opatření)
- kompetence (tj. uvedení garanta a dalších zapojených subjektů)
- indikátory (tj. ukazatele, na základě kterých lze hodnotit plnění cíle)
- termíny.

V rámci generelu byly jednotlivé cíle, resp. navazující opatření stanoveny především v obecnější rovině s konkrétními příklady. Pro lepší orientaci a informaci o šíři záběru, který jednotlivé cíle, resp. opatření zahrnují, jsou následně uvedeny i specifické cíle, cíle a opatření vycházející z aktualizované Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro léta 2013 – 2020. Snahou při jejich rozdělení bylo, aby co nejpřesněji odpovídaly struktuře cílů a opatření stanovených generelem. V určitých případech by některá opatření stanovených Národní cyklostrategií odpovídala spíše cílům a opatřením stanovených aktualizovaným cyklogenerelem, z hlediska správnosti však byla uvedena v bloku opatření u příslušného cíle stanoveného Národní cyklostrategií. Obsah jednotlivých specifických cílů, cílů a opatření není v návrhové části generelu citován a lze se o nich dozvědět víc v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020, jejíž autorem je MD a která je dostupná na adrese <http://www.cyklostrategie.cz> .

3.2.5. Cíl 1.- Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury

Má-li být podpora rozvoje cyklistiky účinná, je rozvoj cyklistické infrastruktury, zejména cyklostezek, cyklocest a cyklotras, hlavní podmínkou její úspěšného plnění. Konkrétní realizace záleží na místních podmínkách a možnostech.

Opatření 1.1: Výstavba

Cíl opatření Dokončit páteřní síť cyklotras ve Středočeském kraji a souběžně vytvořit infrastrukturní předpoklady pro další rozvoj účelové cyklistiky a cykloturistiky, tj. vybudovat bezpečné a komfortní cyklistické komunikace včetně bikeparků a tzv. singltreků včetně zajištění finanční podpory z dostupných zdrojů.

Věcný popis Příprava a realizace projektů výstavby páteřních cyklistických tras. To zahrnuje zejména projektovou přípravu ve všech úrovních od pořizování územně analytických podkladů, rozvojových plánů, generelů území, technických studií, studií resp. studií proveditelnosti včetně řešení majetkoprávních vztahů po dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení, dále majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků a vlastní realizaci staveb.

Hlavní prioritou těchto opatření by mělo být scelení hlavních nadnárodních a národních tras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a republikových fondů. Důležitá je zde zejména komplexní projektová připravenost. Za prioritní lze označit zejména tyto úseky:

- vedení tras Euro Velo:

EuroVelo CT 7 (resp. Greenway Praha-Vídeň) – v úseku Štiřín-Týn n. Sáz.
Navrhovaný úsek převádí cyklotrasu z frekventované silnice II. třídy přes Nespeky na Sázavskou stezku

EuroVelo CT 7 – Vltavská stezka v úseku Řež-Máslovce (příp. Řež-Libčice)
Jedná se o jeden z nejdůležitějších úseků v celé republice s velkou frekvencí cyklodopravy. Současný stav trasy vedené přes Klecany a Vodochody s velkým převýšením je zejména pro dálkovou dopravu nevyhovující.

EuroVelo CT 4 (resp. Greenway Berounka-Střela) – v úseku hr. kraje-Karlštejn
Prioritně by měl být sledován úsek Karlštejn-Beroun, kde je vyšší frekvence cyklistů.

- vedení tras Greenways: (pokud nejsou součástí EuroVelo)

Greenway Jizera v úseku Káraný-Bakov n. Jiz.

Prioritně doporučujeme řešit úseky v okolí Benátek nad Jizerou a Mladé Boleslavi - Čejetiček

Opatření 1.1: Výstavba

Labská stezka – v úseku Mělník-Kostelec n.Lab. a v úseku Kolín-Týnec n.Lab.

Labská stezka na území Středočeského kraje by měla být prioritně řešena tak aby vedla alespoň po jednom břehu. Podmínkou vedení na opačném břehu by měla být návaznost na opačný břeh.

Realizace doplňkové infrastruktury na cyklistických trasách je obsažena v opatření 1.3.

Dále je předmětem opatření podpora výstavby konkrétních účelových komunikací pro cyklisty (cyklostezky, cyklocesty), podpora vzniku bikeparků a podpora výstavby singltreků.

Kompetence	Garant: Středočeský kraj, Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, krajský cyklokoordinátor Zapojené subjekty: Investiční odbor, odbor majetku, obce na trase stezek, sousední kraje, SDFI, SŽDC, MD, Mze, ÚZSVM, příslušná povodí řek, Státní pozemkový úřad, Lesy ČR, Implementační orgán realizace Cyklostrategie
Indikátory	Počet km nově vybudovaných úseků cyklistické infrastruktury Objem finančních prostředků určených na výstavbu cyklistické infrastruktury Statistiky využívání cyklistické infrastruktury Zpráva o využití pozemkových úprav a lesní komunikační sítě pro účely cyklodopravy Počet podpořených projektů, využívání staveb a opatření pro cyklodopravu Počet podpořených projektů s propojením cyklistické a veřejné dopravy
Termíny	Průběžně, každoročně

Opatření 1.2: Značení

Cíl opatření	Optimalizovat značení tak, aby odpovídalo současnému významu cyklostezek, cyklocest a cyklotras a umožnilo cyklistům bezproblémovou orientaci při pohybu po stezkách a k turistickým cílům (v případě cykloturistiky), resp. k cíli jejich cesty zejména s ohledem na bezpečnost (v případě účelové cyklistiky).
Věcný popis	Opatření je zaměřeno na vlastní provedení značení v terénu. Prioritně bude provedeno přeznačení dálkových tras dle aktualizovaného vedení tras a v souladu s dohodou o číslování dálkových tras v ČR provedenou na národní úrovni. Součástí této aktivity bude doplnění loga pojmenovaných cyklotras. Po koncepční aktualizaci celkové sítě cyklistických tras bude postupně provedeno komplexní přeznačení. U cyklostezek a cyklocest budovaných účelově by měla být vhodným značením označena nebezpečná místa, a to zejména při křížení s komunikacemi s automobilovou dopravou.
Kompetence	Garant: Středočeský kraj, Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, krajský cyklokoordinátor Zapojené osoby: Klub českých turistů, obce a makroregiony, Lesy ČR, Povodí, sousední kraje, vlastníci dotčených pozemků
Indikátory	Počet km nově značených úseků cyklistické infrastruktury Objem finančních prostředků určených na značení cyklistické infrastruktury Počet podpořených projektů
Termíny	Průběžně, každoročně

Opatření 1.3: Doplněková infrastruktura

Cíl opatření	Vybavit cyklistické trasy doplňkovou infrastrukturou a zvýšit tak komfort a kvalitu tras, zřizování parkovišť pro kola u cyklotras a cyklocest ve vztahu k účelové cyklistice.
Věcný popis	Doplňkovou infrastrukturou se u tohoto opatření rozumí: <ol style="list-style-type: none"> 1. kryté odpočívky, 2. informační tabule, 3. stojany na kola, 4. úschovny (železniční stanice, TIC apod.) 5. infrastruktura pro e-kola. <p>Součástí opatření je i koncepční a projektová příprava, především zpracování studií vybavenosti vybraných tras a lokalit, včetně zajištění potřebných souhlasů a povolení. Iniciační a koordinační role vč. jednání, doporučení i případného zpracovávání studií vybavenosti z vlastních zdrojů je úkolem kraje, příp.</p>

Opatření 1.3: Doplnková infrastruktura

	destinačních organizací i pro další lokality (nejen pro páteřní trasy). Financování samotného vybudování infrastruktury je však primárně záležitostí dalších subjektů (města, obce, makroregiony, poskytovatelé služeb atd.).
Kompetence	Garant: Středočeský kraj, Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, krajský cyklokoordinátor Zapojené osoby: Obce a mikroregiony, Klub českých turistů, SŽDC, poskytovatelé služeb, destinační agentury
Indikátory	Počet instalovaných zařízení Kapacity stojanů na kola s možným členěním na volné, uzamykatelné, hlídané či strážené Objem finančních prostředků určených rozvoji infrastruktury Počet podpořených projektů
Termíny	Průběžně, každoročně

Z pohledu Národní cyklostrategie lze pod navržený cíl Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury zahrnout Národní cyklostrategií stanovený specifický cíl Zajištění financování s dále stanovenými cíly a opatřeními:

- výstavba a údržba cyklistické infrastruktury
 - o Výstavba
 - o Rekonstrukce a novostavba
 - o Intermodalita
- využití stávajících cest (v generelu popsány jako cyklocesty)
 - o Opuštěná drážní tělesa
 - o Vodní toky a říční stezky
 - o Polní a lesní cesty
- podpora dálkových tras
 - o Výstavba problematických úseků dálkových cest
 - o Značení EUROVELO a přeznačení dálkové sítě
 - o Územně analytické podklady

3.2.6. Cíl 2. - Marketing

Marketing je z části podceňovaným oborem, který ovšem s rozvojem cyklistiky úzce souvisí. Realizovat jakýkoliv projekt jinak, než že na základě zjištěných skutečností bude řešit určitý problém formou přijatých opatření, jejichž cílem je realizace projektu s co největší přidanou hodnotou, ve správný čas, v ideálním místě a v neposlední řadě za vhodnou cenu a to nejen z hlediska nákladů, ale i z hlediska dalšího užívání projektu po jeho realizaci. Podle většiny definic je obecně marketing chápán jako proces zaměřený na zákazníka (občana), který prostupuje všemi činnostmi poskytovatele služby (kraje, obce) od zajištění zdrojů, přes projekt, logistiku, výrobu (výstavbu), až po prodej (uvedení do provozu) a zajištění poprodejního servisu (provoz a údržba). Tuto definici lze po úpravě aplikovat i na rozvoj cyklopropravy v kraji.

Opatření 2.1: Marketingová příprava cyklistických produktů

- Cíl opatření Přípravit cykloturistické produkty jasně vymezené nabídkou (územní vymezení, infrastruktura, služby, atraktivita atd.), poptávkou (cílové skupiny) a marketingovými nástroji (distribuční kanály, propagace), podpora zaměstnavatelů propagujících účelovou cyklistiku svých zaměstnanců, podpora vzniku destinačních agentur
- Věcný popis Smyslem opatření je tvorba a rozpracování produktů do konkrétního marketingového plánu. Navrženými produkty pro rozvoj cykloturistiky ve Středočeském kraji jsou tyto trasy nebo sítě tras:
- Eurovelo 7 (především pro dálkové cyklisty) jehož součástí je:
- Labská cyklotrasa od Mělníka na sever - s návazností na Severočeský kraj (a navazující úsek Labe – Sasko a další části Německa),
 - Greenway Praha-Vídeň a Vltavská Greenway - s návazností na Jihočeský kraj (Šumava) a Rakousko
- Euro Velo 4 (především pro dálkové cyklisty) jehož součástí je:
- Labská cyklotrasa od Brandýsa na východ - s návazností na Greenway Jizera a Východočeský kraj (a navazující úsek Labe – Krkonoše a severovýchodní části České republiky a Polsko,
 - Greenway Berounka-Střela - s návazností na Plzeňský a Karlovarský kraj a Německo (Norinberk)
 - trasa č.1 od Kutné Hory na jihovýchod (včetně propojení na Kolín a Prahu) s návazností na Východočeský kraj a východní část České republiky,
- Cyklotrasa Greenway Jizera pro dálkové cyklisty (s návazností do Libereckého kraje a Německa – pramenná oblast Jizery),
Středočeské kolo pro dálkové a sportovní cyklisty.

Opatření 2.1: Marketingová příprava cyklistických produktů

Pražské kolo pro dálkové a rekreační cyklisty.

Přírodní cykloturistika v oblasti Brd pro sportovní a rekreační cyklisty

Přírodní cykloturistika v oblasti Českého ráje pro sportovní a rekreační cyklisty.

Výhledově pak stezka „Orlická vlečka“ pro sportovní a rekreační cyklisty.

Stezka „Po stopách českých králů“ pro rekreační cyklisty.

Cyklistické okruhy v okolí velkých měst pro rekreační cyklisty.

Podpora produktů typu „ Do práce na kole“

Jednotlivé produkty budou v marketingovém plánu přesně vymezené (vymezení nabídky, tj. infrastruktury, atraktivit a služeb, regionální vymezení, cílová skupina, vhodné distribuční kanály, nástroje propagace) a budou termíny, finanční zdroje a garanti jednotlivých dílčích aktivit pro realizaci daného produktu v nejbližším roce nebo několika letech. Marketingové plány budou připraveny Středočeským krajem s tím, že jejich realizace postupně přejde na destinační agentury.

Při tvorbě cykloturistických produktů bude podporována certifikace zařízení v systému „Cyklisté vítání“.

Kompetence Garant: Středočeský kraj, Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, krajský cyklokoordinátor

Zapojené subjekty: destinační organizace, další kraje v Česku, Nadace Partnerství, poskytovatelé služeb využitelných cykloturisty, provozovatelé turistických atraktivit a atrakcí, MMR,

Indikátory Objem finančních prostředků určených pro plánování marketingové přípravy

Počet seminářů či konferencí k danému tématu

Počet podpořených projektů

Počet nově vzniklých destinačních agentur

Termíny Průběžně, každoročně

Opatření 2.2: Realizace cyklistických produktů

Cíl opatření Realizací marketingových aktivit v rámci produktů podporujících cyklistiku oslovit cílové skupiny

Věcný popis Smyslem opatření je realizace jednotlivých produktů (jejich návrh viz předchozí opatření 2.1) dle zpracovaného marketingového plánu a jím navržených marketingových nástrojů (možnými nástroji jsou např. webové portály a microsite, aplikace pro mobilní telefony, značení v terénu vč. tagových cedulí a QR kódů, slevové balíčky, zájezdy distribuované prostřednictvím cestovních kanceláří, články a reportáže v médiích, mapy, brožury, cyklistické akce, tematické hry a soutěže apod.).

Jednotlivé aktivity budou realizované v první fázi z iniciativy kraje. Bude jasně stanoven harmonogram postupného převedení činností spojených s produktem

Opatření 2.2: Realizace cyklistických produktů

na destinační agentury, které se stanou hlavními garanty marketingu cykloturistických produktů ve Středočeském kraji. Nezbytné je zapojení ostatních subjektů, zejména poskytovatelů služeb a provozovatelů turistických atrakcí a atrakcí atd., kteří jsou do produktu zapojeni. Za tímto účelem budou tyto subjekty v první fázi osloveny krajem, v dalších fázích budou již oslovovány destinačními agenturami, které se stanou garantem realizace jednotlivých produktů.

Důležitou součástí opatření je průběžná aktualizace produktů. Pro každý produkt bude např. 1x za rok připraven upravený plán marketingových aktivit, bude provedeno nové oslovení zapojených subjektů a současně vyhodnoceny výsledky aktivit realizovaných v roce předchozím

Kompetence	Garant: Středočeský kraj, Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, krajský cyklokoordinátor, později destinační agentury Zapojené subjekty: další kraje v Česku (dle územního rozsahu daného produktu), Nadace Partnerství, poskytovatelé služeb využitelných cykloturisty, provozovatelé turistických atrakcí a atrakcí, města, obce a mikroregiony, MMR
Indikátory	Objem finančních prostředků určených pro realizaci marketingových produktů Počet podpořených projektů
Termíny	Průběžně, každoročně

Z Národní cyklostrategie odpovídá asi nejvíce cílů a opatření ze specifického cíle Realizace národního produktu Česko jede, jehož název sice není zcela v souladu s tímto generelem stanoveným cílem, z hlediska obsahu, nicméně dále Národní strategií stanovené cíle a opatření tohoto specifického cíle již cílem 2 – Marketing, odpovídají více. Pro uvedený specifický cíl jsou v Národní cyklostrategii stanoveny následující cíle:

- Marketingová podpora produktu Česko jede
 - o Marketingová podpora produktu Česko jede na národní úrovni
 - o Marketingová podpora produktu Česko jede na regionální úrovni
 - o Data – získávání marketingových informací
- Zajištění potřebné infrastruktury pro cykloturistiku
 - o Doprovozná infrastruktura
 - o Značení

- Podpora služeb a rozvoj lidských zdrojů.
 - o Školení
 - o Cykloprůvodcovství
 - o Certifikace služeb

Z pohledu Národní cyklostrategie by bylo možné pod uvedený cíl Marketing a následné stanovená opatření zahrnout z větší části i Národní cyklostrategií stanovené specifické cíle 2 – Zvyšování bezpečnosti a 3 – Projekty cyklistické akademie. Cílem těchto specifických cílů jsou:

- Prevence, aneb realizace vzdělávání, komunikačních a osvětových témat
 - o dopravní výchova
 - o komunikační témata (vzájemná ohleduplnost, povědomí o cyklolegislativě, předvídatelné chování, výbava kola)
 - o spolupráce
- Kontrola dodržování pravidel silničního provozu
 - o kontrola dodržování pravidel silničního provozu ve vazbě na cyklisty
 - o monitoring dopravních nehod jejichž účastníkem byl cyklista
 - o prevence krádeží kol
- Realizace Legislativních opatření
 - o dopravní zákony
 - o související zákony a předpisy
 - o specifická dopravní literatura
- Zvyšování povědomí o nástrojích podpory cyklodopravy
 - o výukový program a metodiky
 - o poradenský servis

- výzkum
- Zefektivnění propagace
 - komunikační plán ve vazbě především na města
 - aktivity MŽP a Mze
 - podpora E-mobility
- Vytvoření národní sítě Města pro cyklisty.
 - vytvořit asociaci, národní síť „Města pro cyklisty“ s návazností na:
 - strategii a názory
 - infrastrukturu
 - kampaně a propagace

3.2.7. Cíl 3. - Organizace a koordinace

Realizace jednotlivých projektů spojených s vlastní výstavbou cyklistické infrastruktury už několik let v rámci kraje běží, někdy hladce, někdy s menšími, výjimečně s většími problémy. To však samo o sobě pro další rozvoj cyklistiky v kraji nestačí. Nejvýznamnějším úkolem kraje po podpoře realizace projektů a po ideové podpoře rozvoje cyklistické infrastruktury je právě činnost organizační a koordinační. Kraj je tvůrcem celkové koncepce cyklistiky (samozřejmě nejen jí) v kraji a garantem jejího rozvoje v souladu s přijatou Národní cyklostrategií a ostatními souvisejícími dokumenty. Sám o sobě však nemůže postihnout všechny aspekty rozvoje, všechny detaily řešení konkrétních řešení, všechna problémová místa ani všechny příležitosti. Je důležité, aby prostřednictvím krajského cyklokoordinátora byl v nepřetržitém kontaktu se zástupci měst, obcí, institucí, spolků i jednotlivců, sbíral informace nejen o potřebách cyklistiky v jednotlivých lokalitách, ale i o realizacích dílčích projektů, o stavu již hotových projektů, o jejich využívání či oblíbenosti, o jejich technickém stavu a potřebě jejich údržby či nákladnějších oprav, tyto informace na jednom místě evidoval, třídil, zpracovával a na základě vyhodnocení těchto informací upravoval stávající strategické plány, aktualizoval je či vytvářel nové, opět v součinnosti s širokou, avšak trvale spolupracující odbornou i laickou veřejností.

Opatření 3.1: Koncepční činnost

Cíl opatření	Středočeský kraj coby tvůrce koncepce a hlavní koordinátor rozvoje cyklo dopravy v kraji zabezpečí optimalizaci sítě cyklistické infrastruktury v kraji tak, aby odpovídala současnému významu cyklo dopravy a umožnila přístup k cílovým bodům, ať už jde o cíle turistické či cíle pro účelovou cyklistiku.
Věcný popis	<p>Opatření směřuje k průběžné aktualizaci koncepčního zpracování sítě cyklistických tras ve Středočeském kraji. Výsledkem bude v čase aktualizovaná studie cyklistické infrastruktury, která stanoví páteřní, doplňkovou a celkovou síť. Součástí aktualizace bude i doplnění a úprava dlouhodobých priorit výstavby a značení cyklistické infrastruktury v souladu s aktuálními podmínkami a trendy. V rámci opatření bude probíhat vyhodnocování a aktualizace koncepce rozvoje cyklo dopravy vč. monitoringu počtu návštěvníků na vybraných cyklotrasách, cyklostezkách a cyklocestách (prostřednictvím instalovaných automatických sčítačů) a profilu návštěvníků (sociologická šetření).</p> <p>Opatření obsahuje tyto základní komponenty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Monitoring záměrů jednotlivých aktérů uvnitř i vně kraje 2. Aktualizace sítě cyklistické infrastruktury ve Středočeském kraji ve smyslu závěrů formulovaných v této koncepci 3. Vyhodnocení a aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky 4. Projekční činnost (zpracování technických studií, studií vybavenosti apod.)
Kompetence	<p>Garant: Středočeský kraj, Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, krajský cyklokoordinátor</p> <p>Zapojené subjekty: města, obce a mikroregiony, destinační agentury, KČT, MMR</p>
Indikátory	<p>Počet seminářů či konferencí k danému tématu</p> <p>Množství získaných informací (např. o počtu realizovaných či připravovaných projektů)</p> <p>Počet kooperujících subjektů zejména při získávání dat</p> <p>Počet vynaložených prostředků</p>
Termíny	Průběžně, každoročně

Opatření 3.2: Organizace a koordinace

Cíl opatření	Zajistit efektivní a koordinovanou realizaci infrastrukturních a marketingových opatření jednotlivých subjektů. Zapojit cyklistickou dopravu do integrovaného dopravního systému
Věcný popis	Opatření bude zaměřeno na identifikaci relevantních subjektů a vytvoření kooperující sítě partnerů. V rámci této sítě dojde prioritně k přípravě a realizaci opatření 1.2: Cykloturistické značení a 1.3: Doplňková infrastruktura/vybavení cyklotras, na základě výsledků bude možné realizovat i opatření 3.1 Koncepční činnost

Dále bude prováděn průběžný monitoring záměrů s vazbou na cyklistickou infrastrukturu (projektové záměry, územní plány obcí, ZÚR, komplexní pozemkové úpravy, rušení tratí, rekonstrukce krajských silnic. apod.).

V oblasti dopravní obslužnosti je nutné zabezpečit koordinovaný postup s dopravci pro zajištění přepravy jízdních kol v cyklobusech a vlacích.

V oblasti marketingu je opatření zaměřeno na vytvoření sítě kooperujících partnerů, kteří budou společně plánovat a realizovat marketingová opatření. Na národní úrovni je aktivní nezbytné zapojení Středočeského kraje do přípravy a realizace projektu Česko jede, kde budou prezentovány nejatraktivnější cykloturistické produkty. Na mezinárodním poli se bude Středočeský kraj aktivně podílet na projektu EuroVelo.

Kompetence	Garant: Středočeský kraj, Krajský úřad, odbor regionálního rozvoje, krajský cyklokoordinátor Zapojené osoby: správci vodních toků, vlastníci a správci lesů, obce a mikroregiony, dopravci (autobusová a železniční doprava), SŽDC, MMR, Pozemkový fond, Krajský úřad, odbor dopravy odbor investic, destinační agentury ve Středočeském kraji, Agentura CzechTourism, European Cyclist's Federation.
Indikátory	Množství získaných informací (např. o počtu realizovaných či připravovaných projektů) Počet kooperujících subjektů zejména při získávání dat
Termíny	Průběžně, každoročně

Problematika organizace a koordinace se v Národní cyklostrategii objevuje jako podkapitola ve většině cílů a opatřeních (ať už zmíněná či jen naznačená), není však řešena samostatně. Z hlediska celonárodního je to logické, nutnost kooperujících subjektů sice také existuje, ale v celonárodní úrovni (s celoplošnou působností) je jich výrazně méně a u většiny je jejich účast na produktu dobrovolná. V případě Kraje je nutné informovat a informace získávat z několikanásobně většího množství zdrojů. Jen měst, městysů a obcí je ve Středočeském kraji 1146, dále jsou zde sousední kraje, zájmová sdružení, orgány státní správy, atd. Navíc, přestože i v tomto směru jde o vztahy postavené na dobrovolnosti (neexistuje žádný předpis ani vyhláška, která by města či obce nutila informovat kraj o připravovaných či realizovaných projektech týkajících se cyklistické infrastruktury), je získávání informací nutností. Bez úzkých vazeb a vzájemném kontinuálním informování se koncepční činnost a následná zpětná vazba neobejde a když ano, budou oba procesy a vše co z nich vyplývá výrazně méně kvalitní.

4. Zdroje financování

Tato kapitola je zaměřena na to, jaké ekonomické nástroje při řešení problematiky v cyklistické dopravě existují. Z pohledu dopadu na veřejné rozpočty můžeme rozdělit nástroje na podporu cyklistické dopravy do tří skupin – nástroje výdajové, příjmové a nástroje neutrální.

4.1. Výdajové nástroje

Výdajové nástroje neboli dotace, lze rozčlenit na dotace do cyklistické infrastruktury a dotace do služeb pro cyklisty. Financování probíhá z veřejných rozpočtů či mimorozpočtových fondů. V případě České republiky se hovoří o státním rozpočtu, rozpočtech krajů a obcí a Státním fondu dopravní infrastruktury (dále jen SFDI).

4.1.1. SFDI

SFDI byl zřízen zákonem 104/2000 Sb. ze dne 4. dubna 2000. Účelem je rozvoj, výstavba, údržba a modernizace v oblasti silnic a dálnic, železničních dopravních cest a vnitrozemských vodních cest.

SFDI přispívá na výstavbu cyklostezek již od roku 2001, kdy se jednalo pouze o 7 podpořených akcí v hodnotě 12 mil. Kč. V dalších letech se dotace zvyšovaly. V roce 2012 byly poskytnuté dotace v celkové výši 130 mil. Kč, pro rok 2013 byl předběžný rozpočet na poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek stanoven na 150 mil. Kč.¹ Z dotačního programu lze podporovat pouze výstavbu a údržbu cyklostezek, které jsou zřízeny za účelem zvýšení bezpečnosti cyklistů.

Novinkou pro rok 2013 je změna pravidel pro poskytování příspěvků. Doposud bylo možné financovat pouze výstavbu cyklistických stezek, nyní je možné čerpat příspěvky v rámci programu zaměřeného na bezpečnost také pro účely cyklodopravy. Tato změna umožní mimo vybudování cyklostezek i vyznačení cyklopruhů, upravení výšky a tvaru obrubníků, provedení změn v systému světel na křižovatkách. Velkým kladem nových

¹ Rozpočet Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2013. 19. 12. 2012. Dostupné na <http://www.sfdi.cz/soubory/obrazky-clanky/dokumenty-2012/2012_rozpocet_2013.pdf>, [cit. online 3. dubna, 12:30]

pravidel pro poskytování příspěvků je i plánované zvýšení příspěvku z původní maximální výše 65% celkových uznatelných nákladů na 85%.

Příspěvky v rámci SFDI s nedají kombinovat s prostředky strukturálních fondů EU. Výše finančního příspěvku a procento spoluúčasti každé vybrané akce schvaluje Výbor SFDI jako limitní a nepřekročitelné.

Pro oblast cyklistiky SFDI zřídil dva dotační programy – Cyklistické stezky, ze kterého je možné financovat pouze výstavbu a údržbu cyklostezek za účelem zvýšení bezpečnosti cyklistů, rozpočet pro rok 2013 je stanoven na 150 mil. Kč. Druhý dotační program – Zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy, jehož rozpočet je stanoven na 150 mil. Kč, podporuje projekty, které vedou ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupnění pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace, přičemž takováto opatření řeší zároveň bezpečnost cyklistů ve městech. Od roku 2013 je zřízen program - Příspěvky na zvyšování bezpečnosti a zpřístupňování dopravy – zklidnění dopravy, na který je vyčleněno 100 mil. Kč.

Nová pravidla pro poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pro rok 2014 byla Výborem Státního fondu dopravní infrastruktury schválena 25. 7. 2013.

Dne 1. 8. 2013 byla schválena Výborem Státního fondu dopravní infrastruktury nová pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek pro rok 2014.

Výzva k podání žádosti podle nových pravidel bude vypsána v září 2013, žádosti budou akceptovány do ledna 2014. V příloze je uveden seznam schválených žádostí pro rok 2013.

V nových pravidlech SFDI na rok 2014, v rámci nichž se oproti roku 2013 zvyšuje příspěvek na 85% a poskytování příspěvků pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupňování osobám s omezenou schopností pohybu a orientace, se rozšiřuje o příspěvky na úpravy směřující ke zvýšení bezpečnosti chodců a cyklistů, resp. k bezpečné integraci pěší a cyklistické dopravy v hlavním a přidruženém dopravním prostoru – dopravní značení, dopravní bezpečnostní zařízení, úpravy obrubníků, povrchů, vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty, cyklopiktogramy atd. Příjemcem příspěvku SFDI pro naplňování programů zaměřených ke zvýšení bezpečnosti dopravy může být kraj, resp. jeho organizační složka, nebo příspěvková organizace, která vykonává správu majetku ve vlastnictví kraje.

4.1.2. Strukturální fondy EU

<http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Kohezni-politika-EU>

EU provádí politiku soudržnosti (kohezní politiku) v rámci cyklů (programových období) po sedmi letech. Cíle politiky EU se mění podle aktuální situace, potřeb stávajících a přistupujících členů a celkového prostředí EU. V programovém období 2007 – 2013 má kohezní politika tři cíle:

Konvergence

- centrum pro podporu hospodářského a sociálního rozvoje méně vyspělých regionů. V ČR se do tohoto cíle řadí všechny regiony soudržnosti, kromě Hlavního města Prahy. Je prováděn prostřednictvím osmi tematických operačních programů (OP Doprava, OP Životní prostředí, Integrovaný operační program a další) a sedmi regionálních operačních programů (ROP NUTS II Severozápad, NUTS II Jihovýchod, NUTS Střední Čechy a další viz. obrázek). Na tematické operační programy je přidělena částka 21,23 miliard eur a na ROP je vyhrazena částka 4,66 miliard eur.



Zdroj: Český statistický úřad, dostupné na <http://www.czso.cz/cz/mapy/nuts2/html/cz.htm>

Konkurenceschopnost a zaměstnanost

- pod tento cíl spadá Hlavní město Praha se dvěma operačními programy (OP Praha Konkurenceschopnost, OP Praha Adaptabilita), na které je vyčleněno 0,42 miliard eur.

Evropská územní spolupráce

- podporuje meziregionální a nadnárodní spolupráci regionů. Prostředky lze čerpat z devíti operačních programů (OP Přeshraniční spolupráci ČR – Rakousko, OP Meziregionální spolupráci, OP Nadnárodní spolupráce a další), na něž připadá 0,39 miliard eur.

Na tyto cíle bylo vyčleněno 350 mld. Euro v rámci celé Evropy a z toho 26,7 mld. Euro bylo vyhrazeno pro Českou republiku.

V současné době se tvoří rámec kohezní politiky pro období 2014 – 2020, za ČR koordinuje vyjednávání obsahu jednotlivých nařízení MMR. MMR vydalo dokument Podklad pro přípravu Dohody o partnerství pro programové období 2014 -2020 – Vymezení programů pro další postup při přípravě České republiky pro efektivní čerpání fondu Společného strategického rámce. Tento materiál se zabývá přípravou České republiky na čerpání z fondů Společného strategického rámce, analyzuje požadavky a podmínky pro budoucí řízení a koordinaci vyplývající z návrhů nařízení EU, ale také ze zkušeností z minulých let. V dokumentu je navržena struktura programů, která zohledňuje pozitivní i negativní zkušenosti z dosavadního čerpání z prostředků EU. Navržené operační programy:

- Oblast ekonomiky a podpory konkurenceschopnosti je koncentrována do tří OP, které integrují investice a potřeby vzdělávání pro ekonomiku a její konkurenceschopnost: OP Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost, OP Výzkum, vývoj a vzdělávání a OP Zaměstnanost.
- Potřeba budování dopravní a environmentální infrastruktury je koncentrována do OP Doprava a OP Životní prostředí.
- Soustředěná podpora růstu a konkurenceschopnosti na úrovni regionů je zajištěna jednak regionální a územní dimenzí tematických OP a jednak centrálním Integrovaným regionálním OP.

- Z důvodů odlišných věcných i formálních podmínek je oddělen program pro Prahu OP Praha –pól růstu ČR, který podporuje region nejvýznamnější pro ekonomiku celého státu.
- Řízení a koordinace budoucí intervence bude zajištěna prostřednictvím OP Technická pomoc pro celou soustavu OP.

Zdroj: http://www.strukturalni-fondy.cz/getmedia/69476268-297e-42a9-856f-dd3ebd2ed228/Obdobi-2014-2020_dokumnet-projednany-vladou-CR.pdf

Získání dotací ze Strukturálních fondů a kohezního fondu

Přestože v letošním roce již není možné žádat o dotace z fondů EU, jelikož jsou vyčerpány, předpokládáme, že postup pro získání dotací v dalších letech bude neměnný.

O dotace se mohou přihlásit obce, kraje, ministerstva, podnikatelé, vlastníci dopravní infrastruktury, neziskové organizace, školy, výzkumná centra a další. U každého Operačního programu je výčet subjektů, které mohou o finanční prostředky zažádat.

Pro získání dotace je nutné několik kroků, prvním z nich je vytvoření podrobného projektového záměru. Obecně vzato se podporují projekty, které jsou veřejně prospěšné a přispívají k určitému zlepšení. Druhým krokem je výběr operačního programu, v ČR je pro období 2007 – 2013 26 operačních programů, rozdělených mezi tři výše uvedené cíle politiky hospodářské a sociální soudržnosti.

Další fází je zpracování žádosti o dotaci, která musí být vyplňována v elektronické podobě. Pro úspěšnou tvorbu jsou dostupné příručky pro žadatele, vytvořené odpovídajícím operačním programem (dále jen OP), existuje i možnost konzultace, semináře, konference atd. Projektovou žádost přijímají OP prostřednictvím výzev, které jsou časově ohraničeny. Hodnocení probíhá nejprve z formální stránky a dále z hlediska předem stanovených hodnotících a bodovacích kritérií. V případě úspěšnosti projektu je mezi žadatelem a OP uzavřena smlouva o financování, ta stanovuje výši dotace. Realizace projektu se musí řídit všemi platnými postupy a dodržovat stanovená pravidla (výběr dodavatele, povinná publicita, uchování dokladů). Provedení musí vést ke splnění stanovených cílů projektu – monitorovacích indikátorů. Po úspěšné realizaci předkládá příjemce dotace žádost o platbu. Pakliže jsou všechny podmínky OP dodrženy, je mu dotace proplacena. Příjemce je povinen udržovat výsledky projektu po dobu tří až pěti let po obdržení dotace. Jestliže jsou některé z podmínek porušeny příjemce má povinnost vrátit část či celou dotaci.

Pro rozvoj cyklistiky je možné žádat o dotace v jednotlivých ROP či tematických OP, například OP doprava či Integrovaný operační program.

Regionální operační program NUTS II Střední Čechy

Všeobecným cílem ROP NUTS II, který se územně shoduje se Středočeským krajem, je vytvoření podmínek pro růst HDP regionu a zajištění kvalitnějšího života obyvatel měst i venkova. Tohoto cíle chce program dosáhnout prostřednictvím zvýšení atraktivity regionu pro bydlení, podnikání, investice a cestovní ruch. Z hlediska dopravy se jedná například o zlepšení dopravní dostupnosti a propojení regionu, zrenovování veřejných dopravních prostředků, podpora rozvoje infrastruktury a služeb cestovního ruchu atd.

ROP Střední Čechy je zařazen mezi ROP v cíli Konvergence a je na něj vyčleněno 571, 72 mil. Euro. ROP NUTS II má 4 prioritní osy (Doprava, Cestovní ruch, Integrovaný rozvoj území, Technická pomoc), které jsou dále konkretizovány prostřednictvím oblastí podpory, tedy jaké typy projektů mohou být z dané prioritní osy podporovány.

Jako příklad, který byl z ROP Střední Čechy financován můžeme uvést projekt „Na kole do práce i pro radost,“ díky kterému vznikla cyklostezka spojující město Žebrák a obec Točnick, jež byla otevřena 18. října 2011. Celkové náklady cyklostezky činily 3,6 mil. Kč, dotace byla poskytnuta ve výši 2,6 mil. Kč. Pro rok 2013 je v příloze uvedena Výzva č. 69 k předkládání projektů pro oblast podpory 1.2 – udržitelné formy veřejné dopravy (cyklostezky), ze které byla spolufinancována Cyklostezka Zeleneč – Lázně Toušeň a Kladenská cyklostezka.

Zdroj: www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/Programy-2007-2013

4.1.3. Grantová a dotační řízení Středočeského kraje

Středočeský kraj poskytuje finanční příspěvky z krajského rozpočtů institucím, jednotlivcům i obcím prostřednictvím grantových a dotačních řízení. Podle finančního zatížení rozhoduje o poskytnutí příspěvku Rada kraje či Zastupitelstvo kraje (vyšší částky a příspěvky obcím).

Z **Fondu cestovního ruchu a podpory podnikání** byly v roce 2012 přiděleny dotace na výstavbu Cyklotrasy Králův Dvůr – Karlštejn, navrhovaná dotace činí 300 000 Kč, na nové stojany na jízdní kola v Poděbradech v částce 200 000 Kč. Dále pak se jedná o pořízení a údržbu doprovodné cyklistické infrastruktury – stojany na kola ve Vraném nad Vltavou v částce 86 000 Kč či cyklobusy Máchův kraj – Kokořínsko, kde je žadatelem Mšeno

v částce 90 000 Kč. Garantem pro oblast cestovního ruchu, oblast podpory – údržba značení pěších a cyklistických tras a podpora rozvoje rekreační cyklistiky je pan Pavel Klimeš, DiS.

4.1.4. Program TEN-T

Program TEN-T je věnován rozvoji transevropské dopravní sítě, jehož finanční prostředky jsou určeny všem členským státům EU. Dne 18. prosince 2012 Dopravní výbor Evropského parlamentu (prozatím se ještě čeká na schválení Evropskou komisí, kde se však předpokládá kladné vyjádření) potvrdil, že cyklistické trasy EuroVelo budou začleněny mezi koridory TEN-T a tak i do oficiálních finančních pravidel EU. Toto rozhodnutí tak vede k získání možnosti pro financování dopravních staveb pro cyklisty, které vedou podél sítě.

4.2. Příjmové nástroje

Příjmové nástroje se mohou dále členit na poplatky a daně a daňové úlevy. Mezi poplatky můžeme zařadit například zpoplatnění parkování či vjezdu do centra města, užívání jízdních kol, kde se tyto poplatky neplatí, je tak finančně výhodnější ve srovnání s ostatními prostředky dopravy, za které se platí. Obdobným způsobem fungují i daňové úlevy. Prostřednictvím daňových úlev na daň z přidané hodnoty pro kola nebo odčitatelné položky z daně z příjmu za dojíždění určitým druhem dopravy, poskytování cyklistické infrastruktury a podpory jízdy na kole zaměstnancům a jiné.

Je ve vlastním zájmu státních činitelů, aby vhodně nastavili příjmové nástroje, jelikož výsledkem může být přínos pro státní rozpočet a zároveň pozitivní vliv na životní prostředí. U některých nástrojů je také uváděno možné snížení deficitu kapacit provozovatelů veřejné dopravy.

4.3. Ostatní nástroje

Mezi ostatní nástroje jsou řazeny ty, které jsou neutrální k veřejným rozpočtům. Jedná se například o pojištění či dobrovolné dohody. Vhodnou ukázkou může být výhodná nabídka pojištění pro cyklisty (pojištění jízdního kola pro případ odcizení, úrazové pojištění atd.), která může působit jako motiv k rozšíření využívání jízdního kola. Dobrovolná dohoda může být ujednána mezi podnikatelskou jednotkou a místní samosprávou, kdy se podnikatelský subjekt zaváže podporovat dojíždění svých zaměstnanců na kole a vytvořit k tomu vhodnou infrastrukturu, zázemí apod.

V nové Cyklostrategii jsou uvedena doporučení, podle kterých by se měly jednotlivé žádosti o příspěvky hodnotit. Důvodem je, že finanční zdroje jsou značně omezené a nedostatečné, proto je důležité je účelně rozmístit tam, kde bude rozvoj nejefektivnější.

Stanovené priority pro preferenci žádostí o příspěvek na výstavbu cyklistické komunikace:

Intravilán

- Prokázání žadatele, prostřednictvím vytvořeného strategického dokumentu, že cyklistickou dopravu považuje za nedílnou součást dopravního systému. Společné motto Cyklostrategie pro toto opatření je: „*Města krátkých vzdáleností*“.
- Prokázání záměru řešení cyklistické dopravy v územním plánu obce či v jiném územně plánovacím dokumentu (Generel, technická studie...), kde jsou zohledněny nejen cyklostezky, ale i řešení celkového veřejného prostoru, kde se předpokládá i využití zklidněných zón, případně cyklistických pruhů.

Extravilán

- V případě extravilánu by měly být upřednostněny žádosti v místech s vysokou intenzitou provozu. Místa, kde je nutné vybudovat cyklostezku především kvůli dennímu dojíždění, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. Zejména se bude jednat o silnice I. a II. třídy, v opodstatněných případech i silnice III. třídy, které řeší cestu žáků do školy.

EuroVelo a dálková síť

- Zde se jedná především o systematickou podporu státu a krajů k vybudování souvislé páteřní sítě evropských a dálkových cyklotras ČR.
- *„Zodpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají sice obce a města, ale pokud se má cyklistická stezka řešit na území malé obce, bývá to často problém. A právě EuroVelo a dálková síť cyklotras ČR ukazuje, že nad touto sítí by měl převzít garanci stát, ve spolupráci s kraji. Pokud se tak nestane, nikdy se nám nepodaří vybudovat souvislou síť evropských a dálkových cyklotras ČR.“²*

² Zdroj: <http://www.cyklodoprava.cz/finance/podpora-projektu-eurovelo-a-dalkove-site-cyklotras-cr/>

5. Návrhy změn cyklistických tras z hlediska bezpečnosti cyklistů a pěších a návrhy na doplnění systému

Na rozdíl od ostatních krajů ČR má Středočeský kraj určitá specifika, která přímo nebo nepřímo ovlivňují rozvoj cyklistiky resp. možnosti rozvoje cyklistické infrastruktury. Některé vlivy jsou pozitivní, jiné naopak omezující.

Středočeský kraj nemá žádné přirozené centrum, tuto funkci obecně nahrazuje Praha, nicméně ta z hlediska cyklistiky prosazuje vlastní politiku prakticky bez ohledu na vazby s okolím. Dalším aspektem je minimum významných rekreačních oblastí typu Krkonoše, Lipenská nádrž, či Jizerské hory, které by hromadně přitahovaly návštěvníky. Disponuje pouze lokalitami a místy, které přitahují zájem pro krátkodobou rekreaci, méně však pro delší pobyty. V kontextu s tím je naopak výhodnější blízkost Prahy, která pro podobné využití generuje velké množství potenciálních uživatelů cyklistické infrastruktury. S tím souvisí i vysoká suburbanizace v pásu okolo Prahy. Ta opět generuje velké množství potenciálních cyklistů, stěžuje však vedení nových cyklostezek a cyklotras.

Plošný rozvoj cyklistiky v kraji je rovněž limitován jeho morfologií. Ve východní části kraje jsou podmínky pro rozvoj rekreační i běžné cyklistiky příznivější, stejně tak jako v diagonálním směru podél toků velkých řek (Vltava, Sázava, Berounka).

Podobný vliv jako terén mají vliv na rozvoj cyklistické infrastruktury i četné dopravní stavby. Hustota dálnic, rychlostních komunikací, silnic vyšších tříd a železničních koridorů je vysoká a zhušťuje se směrem k Praze. V takovém prostoru je obtížné budovat novou cyklistickou infrastrukturu, např. ve větší míře je nutné při návrhu zohledňovat procházející silnice vyšších tříd či řešit časté křížení frekventovaných komunikací.

Cyklotrasy procházejí postupným vývojem, jsou doplňovány o trasy nové, které propojují buď stávající trasy nebo na ně navazují a vedou cyklisty na místa nová. Rovněž jsou zaznamenávány změny jejich trasování zejména v souvislosti s omezením nebezpečných úseků či jejich přesměrování na cyklostezky.

S rozvojem cyklistické dopravy, nárůstem počtu cyklotras v rámci republiky a propojením republikových cyklotras na obdobné systémy v zahraničí, a to včetně dálkových evropských cyklotras Euro Velo, vznikla potřeba přečíslování některých tras tak, aby především zjednodušila orientaci cyklistů, kteří cyklotrasy využívají, a zároveň v případech, kde to bude možné, číselné označení národních cyklotras respektovalo číselné označení sítě Euro Velo.

Přeznačení by mělo být realizováno v letech 2012 až 2016, podle možností a úspěšnosti získání prostředků na tuto akci.

Hlavní změny po přečíslování ve Středočeském kraji:

- stávající CT 24 se mění na CT 2 s označením Labská a s průběhem od pramene Labe až po hranice s Německem
- úsek stávající CT 2 mezi Mělníkem a Prahou se mění na CT 7
- CT 11 je jižně od Prahy až k Sedlčanům přečíslována na CT 7
- CT 14 se na území Středočeského kraje dále nevyskytuje
- cyklotrasa Jizera je značena číslem 17

V následujícím schématu je uveden návrh nového číslování.



Návrh sítě dálkový tras, stav k 1.1. 2013

Zdroj: <http://www.cyklodoprava.cz/file/infrastruktura-dalkove-trasy-dalkove-trasy-v-cr-tvorba-propagace-a-znaceni/>

Snahou návrhu je vytvoření rovnoměrného pokrytí Středočeského kraje bezpečnými cyklotrasami a cyklostezkami, které budou vytvářet logický hierarchizovaný systém se vzájemnými vazbami nejen mezi samy mezi sebou, ale také vytvoří kvalitní pokrytí kraje pro cyklistickou dopravu s návaznostmi na jiné druhy dopravy (především železniční a autobusovou) tak, aby se cyklistická doprava stávala více konkurenceschopnou, jak je požadováno v Národní Cyklostrategii pro nadcházející období 2013 - 2020.

Zároveň víme, že změny v systému je nutné uvažovat v delším časovém horizontu. Generel cyklistické dopravy je pro to ideální nástroj a mělo by na něj být tak nahlíženo – stanovuje určitou koncepci rozvoje kraje v oblasti cyklo dopravy a jako koncepční dokument také disponuje určitou mírou podrobnosti, která může být dále jednotlivými subjekty (ORP, obce, občanská sdružení a další) zpřesňována přes prvotní návrh průběhu v daném území až do fáze realizační dokumentace.

Říkáme, že generel je ve své podstatě dokumentem koncepčním, jde tedy o vytvoření kvalitního základu pro další stupně navrhování v území. Zohledňovali jsme nejen jednotlivé vazby a propojení, ale také ochranu přírody a krajiny a v neposlední řadě současnou, pro cyklistiku nepřilíš příznivou, finanční situaci. Pro řadu tras jsme se snažili využít existující účelové komunikace, kterých je na mnoha místech mezi sídly dostatek a jízda po nich je pohodlná a bezpečná. Nové zpevněné komunikace v krajině byly, bylo-li to možné, navrhovány tam, kde to vazby mezi sídly či mezi cíli cest opravdu vyžadují a kde není možnost využít takových právě stávajících cest a kde návrhem takové stezky nedojde k nevhodné přeměně stávajícího přírodního charakteru místa.

Pouze systematickým, správně metodicky vedeným a koordinovaným úsilím podporovaným motivací finanční podpory, lze docílit zlepšení podmínek pro každodenní využívání jízdního kola jako rovnocenného prostředku k cestování do škol a zaměstnání, k poznávání Středočeského kraje a užívání jeho krás.

5.1. Třídění cyklotras

Hlavní (dálkové)

- **trasy mezinárodního významu**
 - trasy Greenways
 - I. třída (značeny jednocifernými čísly) – převážně průtahy tras mezinárodního nebo národního významu
- **trasy národního a meziregionálního významu**
 - II. třída (značeny dvoucifernými čísly)

Vedlejší

- III. třída (značeny trojčifernými čísly) – spojnice mezi národními a meziregionálními trasami nebo trasy regionálního významu

Doplňkové

- IV. třída (značeny čtyřčifernými čísly) – spojnice mezi ostatními trasami, místní trasy nebo okruhy místního významu, většinou nezasahují mimo daný region
- tématické trasy – většinou trasy místního významu, vytvářející například okruhy pro každodenní či víkendovou rekreaci, jako jsou Křivoklátské okruhy či Ovocná stezka Podlipansko

Trasy by měly tvořit logický hierarchizovaný systém, umožňující cyklistům snadnou orientaci nejen při plánování cest, ale také v samotném terénu. U některých tras jsme v návrhu upravili jejich zařazení do jednotlivých tříd tak, aby bylo na celém území středočeského kraje zajištěno kvalitní pokrytí trasami všech tříd.

V následujících schématech je zobrazen rastr tras vyšších tříd, vytvářející pátevní systém pro cyklo dopravu a cykloturistiku v kraji.

Navrhovaný systém cyklotras I. a II. třídy:

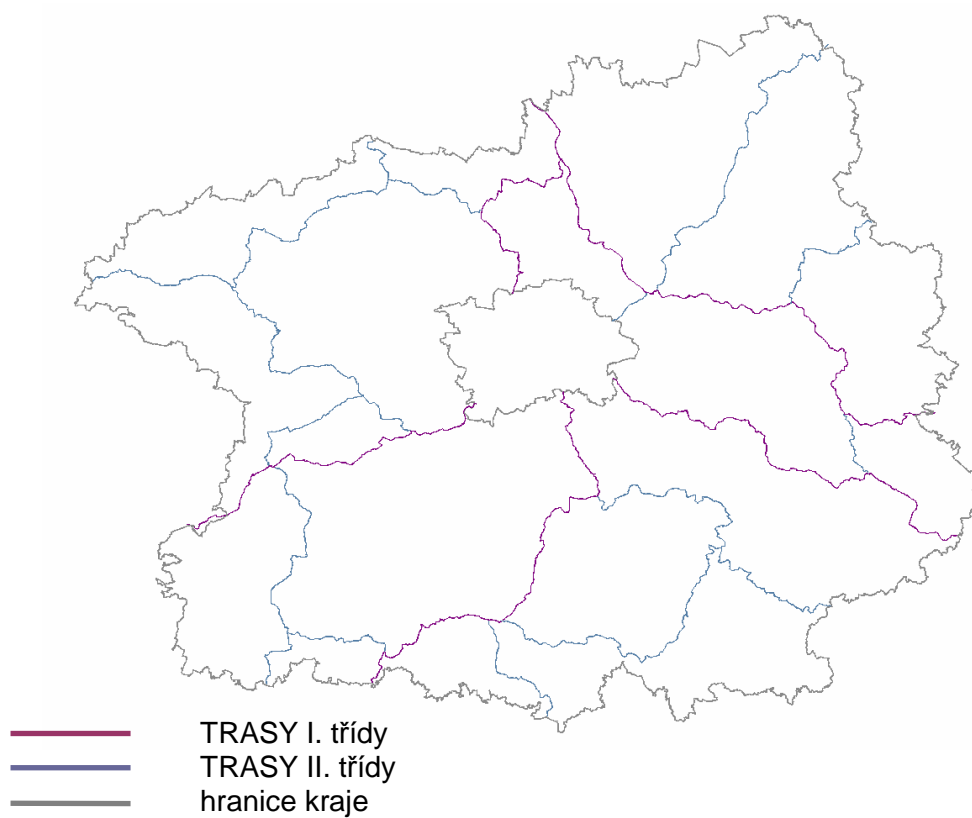
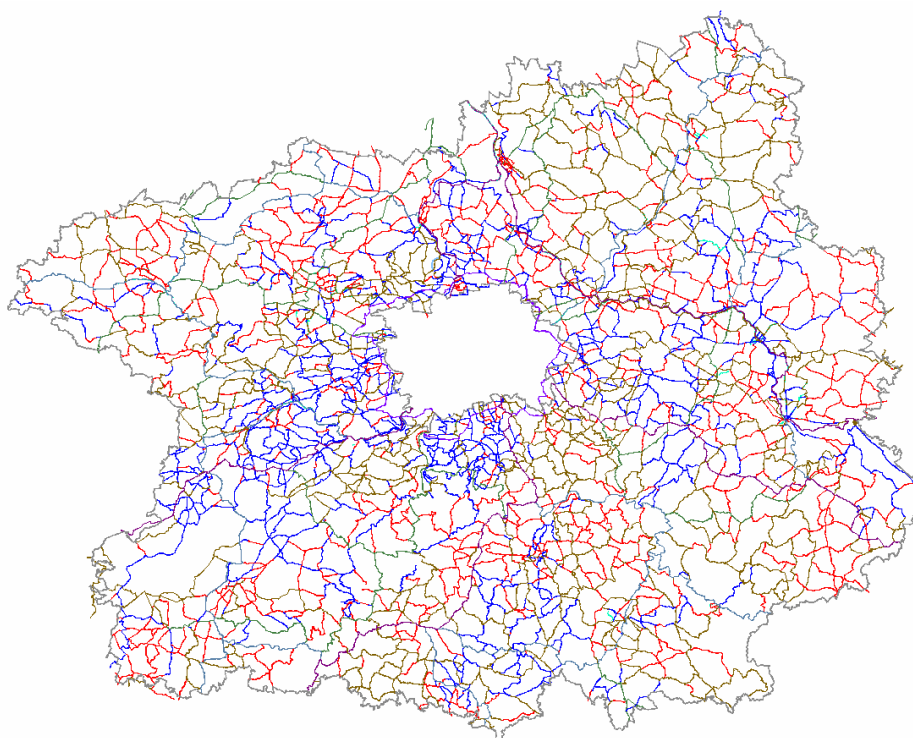


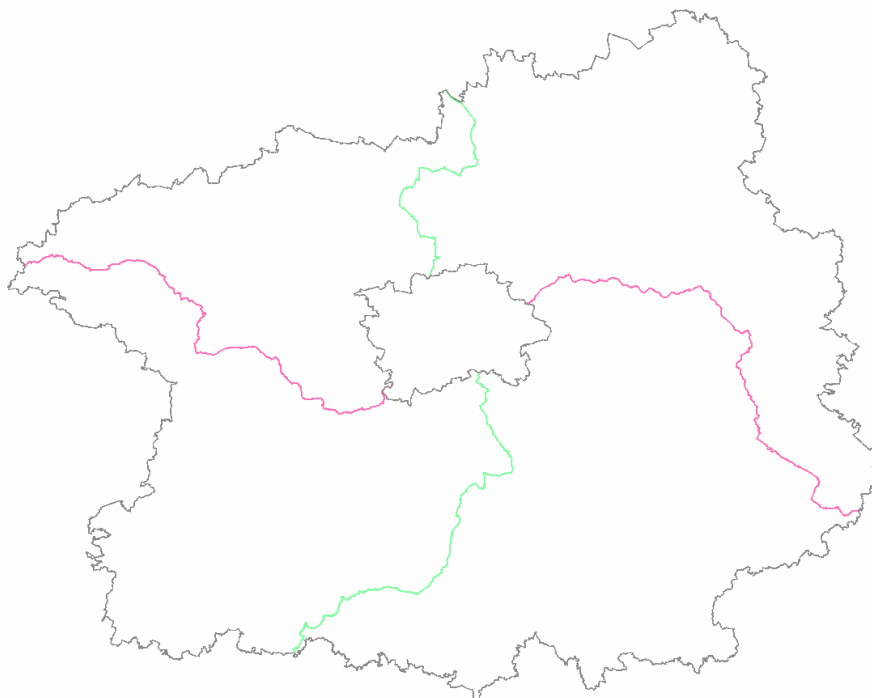
Schéma celkové hustoty pokrytí dle návrhu Aktualizace generelu 2013:



Legenda: viz. strana 71

5.2. Revize návrhu páteřních cyklotras

5.2.1. Trasy Euro Velo



Průběh tras Euro Velo 4 (růžová) a Euro Velo 7 (zelená) středočeským krajem

5.2.1.1. Trasa Euro Velo 4

Trasa Euro Velo n. 4 vede od hranice kraje přes Rakovník až do Roztok u Křivoklátu po trase GW Berounka – Střela (popis viz výše). Od Roztok u Křivoklátu pak pokračuje jižním směrem přes Karlovu Ves, Broumy a kolem hradu Točnick míří do Berouna, těsně za ním přejíždí trasa na břeh levý a z Berouna poté vede po trase Po stopách českých králů ke Karlštejnu a dále do Hlásné Třebeň a poté v souběhu s CT 3 až do Prahy.

Ve směru východně od Prahy bude trasa vycházet od Horních Počernic po CT 17 přes Zeleneč a Lázně Toušeň, kde se napojí na Labskou trasu CT 2 a v souběhu s ní bude pokračovat přes Nymburk, Poděbrady, Velký Osek a Kolín. Poté se stočí jihovýchodním směrem přes Hluboký Důl, Nebovidy a Hořany do Kutné Hory. Odtud pak vede dále v souběhu s CT 1 na Neškaredice, Třebešice, Čáslav, Tupadly a Hostovice, hranici kraje překonává za obcí Zehuby a pokračuje do obce Biskupice.

Trasa je vedena v úseku od hranice kraje po Hlásnou Třebeň po trasách kategorizace II. třídy, poté do Prahy po trasách I. třídy, úsek mezi Prahou a CT Labská je po trasách II. třídy. Poté vede opět po trasách I. třídy, s výjimkou úseku Kolín – Kutná Hora, který je kategorizován II. třídou.

5.2.1.2. Trasa Euro Velo n. 7

Severně od Prahy trasa povede z Prahy po pravém břehu Vltavy, poté se od Vltavy vzhledem k problematickým terénním poměrům v blízkosti řeky odkloní a povede přes Klecany a dále na Větrušice a do Máslovic, kde se opět vrátí na pravý břeh řeky. Po břehu pokračuje dále do Chvatěrub, kde naváže na již postavenou cyklostezku do Kralup nad Vltavou. V Kralupech po mostě přejde na levý břeh Vltavy a pokračuje po cyklostezce do Nelahozevsí, kde je třeba vyřešit souběh s frekventovanou silnicí III/24021 - od konce Dvořákovy stezky navrhujeme postavit samostatnou cyklostezku až k lávce v Hledsebe I. Dále je trasa vedena v souběhu se stávající CT 2, od Červeného Mlýna doporučujeme vést trasu alternativně blíže k řece po stávajících cestách a k hrázím, po nich pokračovat k Bukolu, dále na Zálezlice a Vltavu překonat v Lužci nad Vltavou po lávce, která je již údajně plánována (zdroj obec Hořín), a pokračovat po cyklostezce do obce Vrbno a dále do obce Hořín, Vliněves, Dolní Beřkovice podél Labe pořád dále až k obci Horní Počaply, kde trasa opouští území kraje.

Jižně od Prahy je tato trasa vedena v souběhu se stávající CT 11 nejprve ve stávajícím průběhu přes Průhonice, Dobřejovice, Herink, Olešky a Křížkový Újezdec. Následuje přetrasovaný úsek, kde se trasa odklání na Štířín, Mokřany, Řehenice, dále pak pokračuje po pravém břehu Sázavy na jihozápad do Zbořeného Kostelce, kde přejde na břeh levý a odtud vede dále do Týnce nad Sázavou, do obce Chleby, Dunávice, Soběšovice, do Neveklova a dále přes Štětkovice na Kosovu Horu a poté jihozápaním směrem na Krásnou Horu nad Vltavou, Milešov, Klučenice a Voltýřov, kde přechází do Jihočeského kraje.

Předchozí aktualizace generelu vedla Vltavskou trasu blíže k Vltavě, její využití však bylo podmíněno funkcí přívozu mezi Starou a Novou Živohoští. Tento přívoz je však v provozu pouze od června do srpna, což je pro vedení trasy mezinárodního významu nepřijatelné.

Trasa je vedena v celém svém průběhu po trasách kategorie I. třídy.

5.2.2. Trasy Greenways

5.2.2.1. Greenway Jizera

Vedena také jako dálková cyklotrasa CT 17.

Cyklotrasu Jizera lze již z velké části absolvovat po stávajících vyznačených cyklotrasách. Často se však vzdaluje od řeky Jizery do kopcovitého terénu. Snahou je

vybudovat pátevní cyklostezku, která povede v blízkosti řeky Jizery s minimálním převýšením, kterou budou moci využívat i rodiny s dětmi na pěší výlety, in-line bruslaři, vodáci a místní lidé budou moci po cyklostezce jezdit do práce, do školy, za nákupem. Součástí záměru je vybudování dopravní a turistické infrastruktury a zajištění dlouhodobé udržitelnosti projektu prostřednictvím funkčního managementu.

Prozatím vede podél Jizery s číslem 241 (částečně i 223) V současné době jsou pro ni zpracovávány vyhledávací studie jak v Libereckém, tak Středočeském kraji. Tyto mají mimo jiné upřesnit trasu včetně míst napojení na stávající síť. V budoucnosti umožní kvalitní spojení z Prahy do Českého ráje.

Trasa vstupuje z Prahy do Středočeského kraje po cyklostezce na Zeleneč, ve stopě trasy dříve označované číslem 14, po které dojde až do Lázní Toušeň. V Lázních Toušeň je se napojí na CT 2, po břehu Labe je vedena do obce Káraný a dále do obce Nový Vestec. Odtud pak vede po hliněné cestě na břehu Jizery do Otradovic. Z Otradovic vede po silnici III. třídy ke křižovatce se silnicí II/610. Pokračuje po asfaltové lesní cestě do obce Skorkov. Ze Skorkova vede po hliněné polní cestě do Tuřic. Z Tuřic do Sobětuch vede po silnici III. třídy. Pokračuje po polní cestě s povrchem ze štěrku prolévaného asfaltem do Kochánek a poté do Benátek nad Jizerou po hliněné polní cestě, která se těsně před Benátkami mění ve zpevněnou komunikaci s asfaltovým povrchem. Z Benátek nad Jizerou pokračuje po silnici III. třídy do Dražic. Z Dražic vede po hliněné polní cestě do obce Horky nad Jizerou. Odtud vede po cestě podél Jizery kolem obce Hrušov a dále do obce Vinec. V obci Vinec je vedena po zpevněných místních komunikacích, pokračuje po hliněné cestě do Mladé Boleslavi – Čejetiček. V úseku Krnsko – Mladá Boleslav Čejetičky je trasa vedena v souběhu s trasou č. 143. Trasa pokračuje podél řeky Jizery po místních a účelových komunikacích. V obci Podlázky je vedena cca 200 m po průtahu silnice II/259. Dále pokračuje po místních a účelových komunikacích do obce Hrdlořezy. Z Hrdlořez vede po silnici III. třídy podél železniční tratě až do Malé Bělé. Pokračuje po místní komunikaci souběžné s hlavním průtahem obcí a dále po levém břehu Rokytky do obce Klokočka a dále po silnici III. třídy do Kláštera Hradiště nad Jizerou.

Dále vede po silnicích III. třídy kolem Mnichova Hradiště, přes Podolí, Hoření, Kruhy a Hradec do Březiny. Z Březiny pokračuje po účelové komunikaci podél řeky Jizery až k silnici III. třídy Doubrava – Loukov. Z Loukova vede po silnici III. třídy Loukov – Svijany a před obcí Svijany překračuje hranici s Libereckým krajem.

5.2.2.2. Greenway Berounka - Střela

Greenway Berounka – Střela (vedená také jako dálková cyklotrasa CT 39) spojuje dvě české řeky přes Křivoklát, Rakovník a Rabštejn nad Střelou. V úseku na rozhraní středočeského a plzeňského kraje vede po regionální trase č. 351 Rakovník - Manětín, která propojuje dvě turisticky atraktivní lokality: CHKO Křivoklátsko a severní Plzeňsko se známými barokními památkami – zámek Manětín a klášterem Plasy. Trasa je vedena z velké části po nezpevněných polních a lesních cestách a téměř vůbec nevede po rušných silnicích. Do středočeského kraje vstupuje u obce Ostrovec, pokračuje po nezpevněných lesních cestách a zpevněnou komunikaci mezi chatami kolem obce Jesenice dále k silnici III. třídy na Kosobody, do Sosně, po nezpevněné lesní cestě s velkým klesáním do obce Klečetné, poté opět po nezpevněné polní cestě a krátce po silnici III. třídy do obce Řeřichy, dále na Šanov, Senomaty a do Rakovníka po nezpevněných komunikacích se zákazem vjezdu motorových vozidel. Přes Rakovník je vedena po místních komunikacích se slabým provozem, v západní části města je vedena po stezce pro chodce a cyklisty se společným provozem.

Trasa dále prochází CHKO Křivoklátsko. V úseku Rakovník – Roztoky je sklonově velmi nenáročná. Po silnicích s rušným provozem je vedena málo. Z Rakovníka vyjíždí podél Rakovnického potoka, údolím Rakovnického potoka po stezkách pro chodce a cyklisty s odděleným provozem, převážně zpevněných. Z Městečka u Křivokláta do Roztok u Křivokláta vede údolím Rakovnického potoka po několika úsecích silnic II. třídy. Tam, kde to bylo možné, je trasa přeložena na souběžné cesty mimo rušné komunikace, v některých úsecích to však vzhledem k náročnému terénu bohužel možné není a pro přesnější řešení trasy by byla potřeba podrobnější studie.

5.2.2.3. Greenway Praha – Vídeň

Greenway Praha Vídeň je na většině území kraje souběžná s trasou Euro Velo 7 a CT 7, jejíž popis je již výše uveden. Za Sedlčany trasa přechází do stopy CT 11, po které pokračuje až na hranici kraje.

5.2.2.4. Greenway Vltavská stezka

Greenway Vltavská stezka vede od Mělníka do Prahy souběžně s CT 7, poté projde Prahou a ve Středočeském kraji jižně od Prahy pak opět pokračuje po pravém břehu Vltavy do Vraného nad Vltavou, poté přejde na levý břeh a vede do Měchenic, Davle, Štěchovic a Slap. Dále pokračuje ve stopě CT 301 přes Buš, Čím, do Křničné. Zde trasu ponecháváme oproti předchozímu vedení na levém břehu a pokračujeme na Sejckou Lhotu, Libčice a

Křepeňice. Důvodem je nutnost využití přívozu při přejezdu na pravý břeh. Přívoz funguje sezónně a četnost jednotlivých spojů není taková, aby se zde cyklisté dostali komfortně na druhý břeh. Po CT 301 pokračuje Vltavská stezka až k napojení Orlické vlečky před obcí Milešov a poté pokračuje souběžně s trasou Euro Velo 7 a CT 7 do Jihočeského kraje.

5.2.2.5. Greenway Labská stezka

Totožná s CT 2, její popis je uveden v kapitole 5.2.3.2 Labská stezka.

5.2.3. Hlavní dálkové trasy I. a II. třídy

5.2.3.1. CT 1

Z Prahy vychází po stávající trase přes obce Křenice a Březí. Úprava začíná u obce Babice, odkud pokračuje od části Babičky po žluté turistické trase a následně po zelené turistické trase na Žernovku a vrací se na část původního průběhu, ze kterého ale před Vyžlovkou u rozhledny Skalka opět odbočuje severovýchodním směrem a pokračuje na Kozojedy (stávající trasa vedoucí na Jevany a Konojedy je překategorizovaná na trasu III. třídy). Trasa č. 1 pak pokračuje po stávající trase č. 0090 do Kostelce nad Černými Lesy a odtud po nynějším úseku CT 0088 na Svatbín a Dobré Pole, kde se opět dostává do původní stopy. Další přetrasování nastává za Kouřimí, kde je trasa vedena po zpevněné cestě podél rybníku Strašík (modrá turistická trasa a naučná stezka Zásmyky – Kouřim) do obce Toušice, odtud pokračuje ve stávající trase ke Kutné Hoře, kde je mírně upraven průjezd trasy městem a poté trasa již beze změny vede do Čáslavi a poté na hranici kraje.

5.2.3.2. CT 2 – Labská

Podle Národní cyklostrategie je plánováno přečíslování dálkových tras, které se dotkne i CT 2. Dvojkou bude nově označena trasa Labská, což znamená, že stávající trasa č. 2 vedená podél Vltavy bude v úseku od Mělníka po Prahu nově značena číslem 7, a to z důvodu sjednocování číslování s mezinárodními dálkovými trasami - vede zde totiž trasa Euro Velo č. 7, pokračující poté dále do Jihočeského kraje. V původním průběhu trasy č.2 vede nová CT 2 od hranic s Ústeckým krajem od obce Horní Počaply, podél levého břehu Labe do Mělníka, kde přejíždí na břeh pravý a podél Labe pokračuje dále ve stopě původní CT 24.

Ve směru od Pardubického kraje vstupuje trasa na území kraje Středočeského za obcí Labské Chrčice a vede ve svém stávajícím průběhu do Týnce nad Labem, poté je její průběh

upraven - v souladu s předchozím Generelem z r. 2008 navrhujeme přeložit na Kolínsku trasu mezi Veletovem a Lžovicemi u Týnce nad Labem na břeh řeky, a tím se vyhnout úseku po silnici II/322. Trasa je převedena na zpevněnou cestu podél slepého ramene Labe a Veletovského mlýna do obce Veletov, kde se vrací do původní trasy. Současný průběh trasy za Týncem nad Labem po silnici II/322 doporučujeme zachovat pro cyklo dopravu za předpokladu vytvoření vhodných opatření na této trase (rozšíření komunikace o cyklopruhu či výstavba souběžné cyklostezky směrem do Kolína).

Trasa dále pokračuje ve stávajícím průběhu přes Kolín až na úroveň obce Pňov – Předhradí po pravém břehu Labe, komplikací je zde průchod stávající trasy přes PR Veltrubský luh a NPR Libický luh. Trasa je proto na úrovni obce Pňov – Předhradí od řeky odkloněna a vedena do Velkého Oseka, odtud pak po cyklostezce, resp. vyhrazených jízdnicích pružích podél silnice II/105 do obce Libice nad Cidlinou. Cyklotrasu by bylo možné vést přes NPR Libický luh přímo do Libice nad Cidlinou nebo po břehu Labe teprve tehdy, až bylo-li by nalezeno řešení, se kterým budou orgány ochrany přírody souhlasit, tj. dokud se takovéto řešení nenajde, povede trasa přes Velký Osek. Totéž platí i o alternativním vedení cyklotrasy po koruně protipovodňové hráze z Libice nad Cidlinou k soutoku Cidliny a Labe.

Z Kolína do Poděbrad je možné daný úsek trasy absolvovat také po navrhované místní trase vedené po levém břehu Labe, kde je trasa ve větším kontaktu se řekou - od Labe se odchýlí pouze u Nové Vsi, kde se přibližuje k vodním nádržím. V Poděbradech se pak po lávce vrátí na pravý břeh. Tato trasa je vhodná především pro dopravu obyvatel obcí Oseček, Pňov – Předhradí a Nová Ves I. do Poděbrad a Kolína či Poděbrad. Při vedení této cyklostezky na levém břehu také nebude cyklostezka zasahovat do NPR Libický luh a PR Veltrubský luh.

Labská trasa pak od Poděbrad dále povede po cyklostezce (v souladu s vyhledávací studií a záměry obcí) po břehu až do Čelákovic. Před Čelákovici je navržena úprava přesouvající CT 2 na stezku vedoucí po břehu řeky namísto stávajícího vedení přes obec Byšičky. Z Čelákovic bude směřovat do Káraného, přes nový most přes Labe se pak přesune na levý břeh (trasa se tak vyhne vedení po silnici II/331 za Starou Boleslaví) a dále bude sledovat břeh řeky po cyklostezce přes Brandýs nad Labem, Záruby a Kostelec nad Labem, kde se opět přesune na břeh pravý, po kterém povede až do Mělníka, s mírným odklonem za Neratovicemi přes Tuhaň a Kly. U Tuhaně, Větrušic a Kel prochází EVL Úpor – Černínovsko, trasa je zde vedena po stávajících cestách.

V Mělníku se trasa opět dostává na levý břeh a do stopy stávající CT 2.

5.2.3.3. CT 3

Z Plzeňského kraje přijíždí od obce Těně po stávající stopě až do Komárova, kde sice v návrhu sleduje stávající směr, ale je přetrasována na souběžné komunikace či stezky, aby se vyhnula komunikaci II. třídy II/117. Za Hořovicemi pokračuje po místních komunikacích směrem na obec Tihava a dále po zpevněné polní cestě na Lochovice, poté po místní komunikaci a úseku nově navržené cyklostezky k vlakové zastávce Neumětely, kde se znovu napojí na stávající trasu. K další změně pak dochází za Lážovicemi u obce Nové Dvory, odkud trasa pokračuje po místní komunikaci na Všeradice, Nesvačily, Liteň a vrací se do své stopy v Zadní Třebáni, odkud pokračuje až do Černošic a dále do Prahy.

5.2.3.4. CT 7 - Vltava

V úseku Mělník – Praha je trasa vedena podél Vltavy ve stopě stávající CT 2. Z mělníka vede na Hořín, Vrbno, Zálezlice, Dušníky nad Vltavou, Všestudy a k obci Veltrusy, kde po mostě přejíždí na levý břeh Vltavy a pokračuje přes Nelahozeves ke Kralupům nad Vltavou. (Alternativně lze trasu vést v úseku mezi Kralupy a Veltrusy přes obec Lobeček po místních komunikacích a kolem koupaliště). Od Kralup vede po pravém břehu Vltavy do Máslovic, kde se vzhledem k problematické situaci v okolí NPR Větrušická rokle odklání od řeky na Vodochody, Drasty a Klecany, odkud pak opět sjíždí k řece a pokračuje dále do Prahy.

Na výjezdu z Prahy směřuje trasa na Průhonice, Dobřejovice, Herink a Křížkový Újezdec po původní trase CT 11, poté pokračuje přímo na Štířín, kde kolmo přechází komunikaci II. třídy a pokračuje na ŘepčiceŘehenice a Nespeky, kde se vrací do původní trasy a pokračuje do Zbořeného Kostelce a odtud po místní komunikaci do Týnce nad Sázavou. Další upravený úsek je před Neveklovem – u obce Ouštice je trasa odkloněna na Lipku, odkud přijede do Neveklova. Následně pokračuje Na Kosovu Horu a do Sedlčan, kde přechází na stopu trasy 111 a vede po ní přes Krásnou Horu nad Vltavou až do Milešova a odtud pak jižním směrem po stávající trase 8140 do Voltýřova.

5.2.3.5. CT 11

Trasa č. 11 zůstává se stávajícím číslováním a kategorií II. třídy pouze v úseku od Sedlčan - vede přes obec Sedlec – Prčice, Červený Újezd a dále do Jihočeského kraje.

Část trasy mezi Prahou a Sedlčany byla překategorizována a bylo změněno její číslování - vzhledem k tomu, že je zde po této trase vedena mezinárodní trasa Euro Velo 7, byla úroveň této trasy změněna na trasu I. třídy a zároveň bylo dle Národní cyklostrategie změněno její číslování v úseku mezi Prahou a Sedlčany na číslo 7.

5.2.3.6. CT 14

Číslem 14 je dle Národní cyklostrategie nově označena dálková trasa procházející krajem Libereckým, Královéhradeckým, Pardubickým až do kraje Olomouckého.

5.2.3.7. CT 17

Dálková CT 17 je dle Národní cyklostrategie vedena z Prahy směrem na Lázně Toušeň, kde vede do Káraného v souběhu s Labskou trasu CT 2 a poté se z ní odpojuje a pokračuje jako Greenway Jizera až na hranice Středočeského kraje s krajem Libereckým k obci Svijany.

5.2.3.8. CT 19 - Sázavská

Trasa č. 19 se odpojuje z CT 11 jižně od obce Řehenice a pokračuje přes obec Nespeky po místních komunikacích a úsecích cyklostezky po pravém břehu Sázavy do Čerčan, odkud pokračuje po navrhované cyklostezce podél břehu do obce Hvězdovice, kde se napojuje na stávající průběh CT 19 a pokračuje přes Chocerady, Pyskočely do obce Sázava kde je navržen průjezd po cyklostezce podél řeky. Ze Sázavy pak trasa vyjíždí ve stávající stopě východním směrem na Talberk, kde se spojuje s trasou Středočeského kola a dále vede přes Rataje nad Sázavou. Po překřížení silnice II/111 se ze Středočeského kola opět odpojuje a pokračuje jižně na Soběšín, Tichonice, Kácov, Chabeřice, Zruč nad Sázavou, Vlastěnice, Pavlovice a směrem k obci Jedlá přechází přes hranici kraje.

5.2.3.9. CT 24

Trasa č. 24 vedená dosud v kategorii II. třídy byla vzhledem ke svému významu povýšena na trasu I. třídy a přečíslována na cyklotrasu č. 2. Popis trasy je tak již uveden u CT 2.

5.2.4. další významné trasy II. třídy

5.2.4.1. CT Po stopách Českých králů

Trasu navrhujeme v režimu trasy II. třídy – vychází z Hořovic, kde se odpojuje z CT 3 a vede severovýchodním směrem k Berounu a poté se stáčí na jihovýchod a v Zadní Třebani se opět napojuje do CT 3.

Z Hořovic vede souběžně se stávající CT 303, přes Tlustice a Žebrák na Točnick, kde se z trasy 303 odpojí a pokračuje po účelových komunikacích a nově budovaných úsecích

cyklostezek přes Hředle, Zdice, Králův Dvůr a Beroun na levý břeh Berounky, po kterém pokračuje kolem Karlštejna až do Hlásné Třebaně a následně přejede do Zadní Třebaně, kde se napojí na CT 3.

5.2.4.2. CT Křešínská a navazující úsek CT Litávka

CT Křešínská navazuje v Hořovicích na CT Po stopách českých králů a vede jihovýchodním směrem do Jinců, kde se napojuje na CT Litávka. Po ní pokračuje kolem Příbrami, pře Bohutín až do Vysoké u Příbrami, kde trasa II. třídy přechází z Litávky na CT Březnická, která vede přes Tochovice, Starosedlský Hrádek a Březnici až na hranice s Jihočeským krajem.

5.2.4.3. CT Orlická vlečka

Velký potenciál pro vznik významné cyklostezky má zrušená železniční vlečka od Tochovic k hrázi přehrady Orlík. Vedem po ní trasu II. třídy, východně od Orlíku se pak v obci Milešov napojuje do trasy I. třídy Euro Velo 7.

5.2.4.4. Trasa 112

Trasa 112 byla povýšena na trasu II. třídy a průběh trasy byl v několika úsecích mírně poupraven, aby využívala v co nejmenší míře komunikace II. třídy. Mezi obcemi Nazdice a Votice byla trasa přeložena na cestu souběžnou s upravovaným průběhem železnice, dále byla odkloněna trasa z obce Otradovice přes Budenín do obce Jankov, z Jankova po částečně zpevněné komunikaci na Ratměřice a poté přes Odlochovice a jižní okraj Zvěstova zpět do obce Libouň do stávající trasy a po ní do Louňovic pod Blaníkem.

5.2.4.5. Trasa 101

Trasa 101 navazuje v Louňovicích pod Blaníkem na trasu 112. Mezi Louňovicemi a Kondrací navrhujeme vytvořit opatření pro bezpečné vedení trasy podél silnice II/125 ve formě cyklostezky či cyklopruhů. Za obcí Kondrac trasu mírně upravujeme a do Vlašimi přijíždí po místní komunikaci souběžné se silnicí II/125. Ve stávajícím průběhu přijede trasa až do Českého Šternberku, odkud pak pokračuje východním směrem v upraveném průběhu po místních komunikacích a částečně po nové cyklostezce a poté se napojuje do CT 19, kde je ukončena.

5.2.4.6. spojka Kolín – Kutná Hora

Trasa se odpojuje z CT 2 – Labské přes lávku vedoucí k železniční stanici Kolín – zastávka, projede městem a za ulicí Jaselskou se stočí jihovýchodním směrem přes Kutnohorské Předměstí, Hluboký Důl, Nebovidy a Hořany do Kutné Hory. Po trase je vedena také trasa Euro Velo 4.

5.2.4.7. CT Křinecká

Nově navržená trasa II. třídy v severovýchodním kvadrantu středočeského kraje začíná ve městě Nymburk a vede na sever přes obce Bobnice, Jíkev, následně se stáčí na východ do Křince a pokračuje na Nové Zámky, Ledechy a Rožďalovice, odtud pak kolem Bučického rybníka na hranice kraje.

5.2.4.8. CT Dvořákova

Trasa povede od Nelahozevsi na Lešany, Velvary, a Zlonice, za Zlonicemi se pak spojuje se dvěma trasami II. třídy – severním směrem vedoucí trasu Vranská – Slaný a jižním směrem vedoucí trasu Dřínovskou.

5.2.4.9. Dřínovská

Trasa začíná za Zlonicemi na CT Dvořákova a vede přes Dřínov, Kutrovice, Pozdeň, Mšec, Řevničov, Krušovice a poté po stávající CT 304 přes Lužnou do Rakovníka.

5.2.5. Významné okružní trasy

5.2.5.1. Pražské kolo

Průběh trasy byl upraven v úseku mezi Hovorčovicemi a Horními Počernicemi. Trasa zde vede z Hovorčovic po částečně zpevněné polní cestě do Veleně, přes Mratínský potok a kousek za ním sjíždí na cestu vedoucí do Přezletic. Dále projede Vinoří, Radonicemi a přijede do Horních Počernic. Zde projede po vedlejších komunikacích a z východního okraje obce pokračuje již ve stávající stopě přes Klánovice, Újezd nad Lesy, Koloděje, Královice, Kolovraty, Říčany, Nupaky, okolo Průhonic do Vestce, dále přes Zlatníky – Hodkovice, Libeň, Zvole, Vrané nad Vltavou a podél řeky do Žabovřesek, na Lipence, Černošice, Tůmův Mlýn, Třebotov, Chotěč, Zbuzany, Jinočany, Chrástřany, Chýně, Hájek u Červeného Újezda, Jeneč, Dobrovíz, Kněževes, Tuchoměřice, Statenice, Únětice, Roztoky, Klecany, Sedlec a zpět do Hovorčovic.

5.2.5.2. Velké Středočeské kolo

Při celkovém pohledu na síť cyklistických tras a stezek na území Středočeského kraje je patrná návaznost některých tras, které tvoří části možného okruhu Středočeským krajem. Tento okruh byl stanoven již předcházející aktualizací Generelu a v současné verzi byl upraven dle navržených úprav na cyklotrasách. Propojením těchto úseků by vznikla souvislá trasa, propojující další cyklistické trasy, navštěvující nejzajímavější atraktivity Středočeského kraje. Zvýrazněna jsou turisticky zajímavá místa na trase.

Trasu navrhujeme jednotně značit číselnou řadou a vést ji postupně po trasách: **Rakovník** – CT 303 – **Křivoklát** – CT 303, Karlovská - Březová – **Žebrák** – Hořovice – CT Křešínská - Jince – CT Litávka - Příbram - Vysoká u Příbramě – CT Březnická – Tochovice – Orlická vlečka - **hráz nádrže Orlík** – Milešov – CT 7 - Krásná Hora nad Vltavou – **Sedlčany** – Kosova Hora – CT 112 - Vojkov– Votice – Jankov – Louňovice pod Blaníkem – CT 101 - **Vlašim** – **Český Šternberk** – CT 19 Sázavská – Talmberk – upravená CT 0106 (povýšena na III. třídu, nutná opatření na bezpečnost cyklistů) – Uhlířské Janovice – Vidice – Malešov - Kutná Hora – upravená CT 0109 (povýšena na II. třídu) – **Kolín** – CT 2 Labská – Velký Osek – **Poděbrady** – **Nymburk** – CT Křinecká – Jíkev – CT Dobrovická – **Loučeň** - Jabkenice - Dobrovice – Mladá Boleslav – CT Jizera – Krnsko – CT 143 - Strenice – Nosálov – **Kokořín** – Vysoká – CT203 – **Mělník** – CT 7 – Zálezlice – Nelahozeves – CT Dvořákova - Velvary – Zlonice – CT Dřínovská - Královice - Pozdeň - Mšec - Řevničov - CT 304 – Rakovník.

5.2.6. Nové trasy doplňující systém

CT Vltavská

Tuto trasu lze v terénu již po většinu délky absolvovat po stávajících trasách, nově by měla být označena jednotným názvem „Vltavská“. Tato trasa je paralelní s CT 7, je však vedena blíže podél Vltavy a její trasa byla volena tak, aby byla v minimálním kontaktu s motorovou dopravou. V Jihočeském kraji vede poté v souběhu s CT 7 a trasou Euro Velo 7 až k pramenům Vltavy a patří k hlavním prioritám tohoto kraje. Trasa byla navržena již v předcházejícím generelu z r. 2008, současný návrh ji mírně upravuje. Na většině průběhu je vedena v režimu trasy III. třídy, s výjimkou úseku přes vodní nádrž Slapy, kde je nutné se spoléhat na přívoz, který je ale v provozu pouze v letních měsících. Alternativně je možné tento úsek objet přes most mezi obcemi Křenična a Nebřich, komunikace vedoucí přes most je však komunikace II. třídy.

Původní vedení trasy bylo navrženo Nadací Jihočeské cyklostezky, s mírnými úpravami tuto trasu přejímáme. Trasa vede z hranice Prahy směrem na Vrané nad Vltavou - Měchenice - Davle – Štěchovice – Slapy – Buš. V Buši se napojuje na stávající trasu 301. po které vede do obce Křeničná, za kterou se v režimu trasy IV. třídy odpojuje k přívozu po trase Stará Živohošť – Nová Živohošť – dále průběh upravujeme s ohledem na náročnost terénu u slapských břehů přes Nahoruby a dále na Radíč na CT 8132, po ní na Chlum, Nalžovice, Křepeňice a dále po stávající CT 301 na Líchovy, Drážkov, Hojšín a Kamýk nad Vltavou. Poté trasa vede v upraveném průběhu blíže k nádrži Kamýk do Milešova, kde se napojuje na CT 7 a vede dále v souběhu s ní po trase - Koubalova Lhota - Klučenice - Voltýřov - hranice Středočeského kraje.

Trasa „Středočeská severní“ – vede k Řípu od jihozápadu. Začíná v obci Kroučová, kde se odpojuje z CT 304 a pokračuje po severním okraji kraje směrem k Řípu, tj. od Kroučové na Bor, Bílichov, Hořešovičky, Klobouky před Zlonicemi se napojuje do cyklotrasy „Dvořákova“, se kterou je v souběhu až do Vlevar a poté pokračuje na Chržín, Novou Ves, Ledčice, a za hranicemi kraje pak na Černouče, Ctiněves a na Říp.

Trasa „Praotce Čecha“ - druhá trasa na Říp vede od Lužce nad Vltavou, kde se odpojuje z CT 7 a přes Horní Beřkovice vede také do obce Černouček, kde se obě trasy na Říp spojují.

Hovorčovická - trasa spojující CT 2, Labskou od Neratovic s Pražským kolem v Hovorčovicích.

Trasa 141 - prodloužení trasy 141 od obce Liblice přes Všetaty k napojení na CT 2.

Kladno - Velvary - nová trasa III.třídy – od CT 201v Družci se odpojuje směrem na Velkou Dobrou, projíždí Kladnem – Rozdělovem, Vinařicemi, Pchery a pokračuje podél Knovízského potoka na Kamenný most, odkud se stáčí na Velvary a napojuje se na CT Dvořákova.

5.2.7. Úprava některých tras III. třídy

Při návrhu jsme se snažili odklonit co nejvíce úseků tras mimo silnice II. třídy. Někde bylo toto možné prakticky ve stejném průběhu po souběžné cestě, jinde bylo nutné do průběhu trasy zasahovat více.

Upravená CT 143 – stávající CT 143 vedoucí z Mladé Boleslavi byla za obcí Jabkenice upravena. Nepokračuje zde po silnici II. třídy na Mcely a Křinec, ale vede zpevněnou lesní cestou na Loučeň a Jíkev, kde se napojuje do trasy II. třídy „Křinecká“

Nejsou zde řešeny krátké přeložky navazujících tras v důsledku posunutí páteřní trasy. Návrhy zpracovatele mají pomoci „zahustit“ síť cyklotras (cyklostezek) ve Středočeském kraji. Zpracovatel Aktualizace cyklogenerelu se podrobně nezabýval přeložkami tras IV. třídy, protože bez detailní znalosti poměrů, kdy trasy představují spojení mezi jednotlivými obcemi, to není možné, nehledě na časovou náročnost přesahující možnosti této Aktualizace.

5.2.8. Překategorizování či přečíslování vybraných tras

Při posuzování účelu jednotlivých tras jsme dospěli k závěru, že některé trasy je třeba přehodnotit a přeložit je buď do vyšší třídy, nebo naopak do nižší, protože jejich stávající zatřídění neodpovídá jejich významu. Návrhy jsou provedeny z hlediska Středočeského kraje a z hlediska nutnosti vytvoření koordinované a kompaktní sítě kvalitních cyklistických tras a stezek I. až III. tříd. Trasy IV. tříd jsou nadále navrhovány podle potřeb regionů, je však nutné zajistit jejich návaznost na stávající (navrhované) trasy. Individuálně je třeba zvažovat podporu cyklotras (cyklostezek a cyklocest) nenavazujících na okolní, protože jejich význam je pak zcela lokální a jejich smysl musí být podrobněji prokázán.

Úpravy proběhnou následujícím způsobem:

S předstihem v řádu měsíců až let před přeznačením budou informováni vydavatelé map, průvodců a KČT.

Správce značení pravidelně kontroluje značení tras v terénu a doplňuje chybějící značky. Namísto takové kontroly vymění všechny značky na trase a doplní nové, tam kde je to třeba. Na rozcestích s jinými důležitými trasami doplní informaci o přeznačení trasy v češtině, angličtině a němčině.

Úpravy se týkají následujících tras:

- **Trasa č. 24** v současné době přečíslovávaná na **CT 2** ⇒ I. třída
- **stávající CT 11** mezi Prahou a Sedlčany ⇒ I. třída

- **Úsek mezi Prahou a Sedlčany** překategorizován na trasu I. třídy a zároveň přečíslován na CT 7, trasa č. 11 pokračuje od Sedlčan jižním směrem ve stávající kategorii II. třídy.
- **trasa č. 111** od Sedlčan v upraveném průběhu povýšena na trasu I. třídy a přečíslována na CT 7
- **Trasa č. 8140** – od Milešova přes Kučenice na hranici kraje ⇒ I. třída - vede po ní CT 7 a Euro Velo 7
- **CT 304** mezi Rakovníkem a Řevničovem povýšena na trasu II. třídy.
- **Greenway Jizera** – stávající trasy nižších tříd překategorizovány na trasu II. třídy č. 17.
- **trasy č. 101 a 112** povýšeny na trasy II. třídy, jsou součástí trasy Velké Středočeské kolo
- **trasa Březnická** – stávající CT 1062 od Bohutína po Drahenice povýšena na trasu II. třídy
- **CT 19** Sázavská dolní mezi Davlí a Týncem nad Sázavou překategorizována na trasu III. třídy
- **CT 0124** povýšena na trasu III. třídy – Nymburská. Před Milčicemi trasa uhybá na Pečky, vede do Plaňan a poté po **CT 0126** opět povýšené na trasu III. třídy vede až do Kouřimi.
-

5.3. **Navrhované změny a nové trasy v okolí sídel**

Pro lepší orientaci jednotlivých obcí ve změnách navrhovaných generelem cyklistické dopravy popisujeme alespoň základním způsobem změny týkající se katastrů jednotlivých obcí a jejich okolí. Uvedeny jsou obce nad 2.000 obyvatel, členěné dle územně samosprávných celků a vzájemných územních vztahů.

Pro podrobnější zobrazení trasování slouží přiložené grafické přílohy.

LEGENDA ČAR POUŽITÝCH V UKÁZKOVÝCH MAPKÁCH

NÁVRH SYSTÉMU CYKLOTRAS





-  CYKLOTRASY I.TŘÍDY
-  CYKLOTRASY II.TŘÍDY
-  CYKLOTRASY III.TŘÍDY
-  CYKLOTRASY IV.TŘÍDY

-  TRASY PŘEVZATÉ Z GENERELU 2008
-  TRASY NAVRŽENÉ GENERELEM 2013
-  TRASY RUŠENÉ ČI PŘETRASOVANÉ

-  TRASA EuroVelo 4
-  TRASA EuroVelo 7

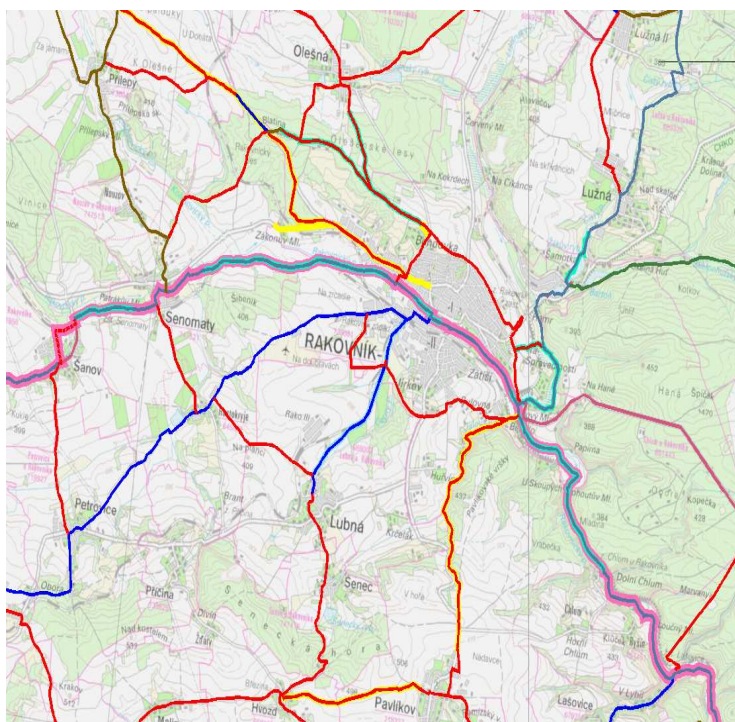
-  TRASA PRAŽSKÉ KOLO
-  TRASA VELKÉ STŘEDOČESKÉ KOLO

CYKLOSTEZKY

-  STÁVAJÍCÍ
-  PŘEVZATÉ Z GENERELU 2008
-  NAVRŽENÉ GENERELEM 2013
-  NAVRŽENÉ OBCEMI DLE ANKETY

- **Rakovník**

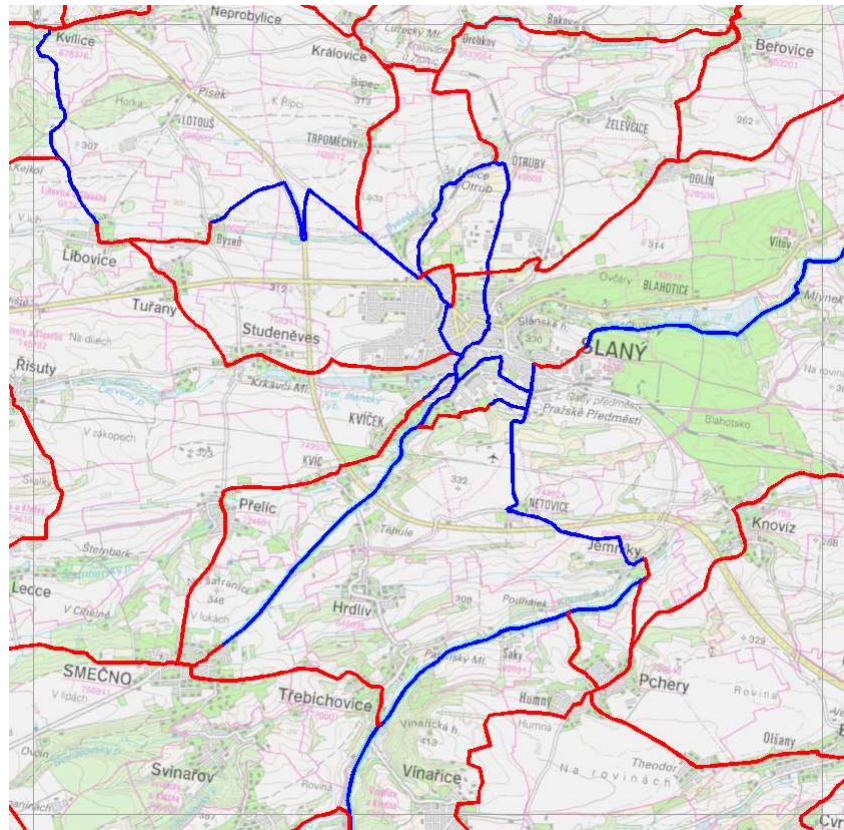
V Rakovníku navrhujeme nové trasy na severním a jižním okraji města a řadu nových propojení v tangenciálním směru. V souladu se záměry města vedeme cyklostezku podél Jalového potoka do Pavlíkova a z Blatiny do Přílep. Stávající CT 351 povyšujeme na trasu II. třídy a vedeme po ní Euro Velo 4. Zároveň je po této trase vedena GW Berounka – Střela. Ze Senomat vedeme novou trasu do Lubné a Hvozdu, dále z Rakovníka do Hostokryjí a dále do Petrovic. Upravujeme trasování CT 201 mimo silnici II/227 – trasa se odpojuje z CT 303 u žst. Lašovice, pokračuje po zpevněné cestě přes Marvany do své stávající trasy přes Nový Dům, k osadě Zajíčkovna, kde dále pokračuje po trase stávající CT 0103 do Rudy a dále do Řevničova.



- **Slaný**

V oblasti Slaného se dnes nenacházejí žádné cyklostezky ani cyklotrasy, ačkoli dle informací Středočeského kraje Město Slaný obdrželo od Středočeského kraje v letech 2006, 2007 a 2009 dotace na projektovou dokumentaci cyklostezek ve výši 170 474,-Kč. Nejbližší cyklotrasy procházejí Kladnem, Panenským Týncem a Nelahozevsí. Na cykloserveru (www.cykloserver.cz) jsou uvedeny pouze cyklotrasy doporučené. Navrhujeme zde proto novou síť cyklotras, vytvářející dostatečné pokrytí přilehlého území zejména pro běžnou každodenní cyklistiku. Navíc, ačkoliv se město Slaný nachází pro pražské cyklisty v již

poměrně velké vzdálenosti, může se i pro ně stát atraktivní lokalitou díky cyklovlaku Praha – Slaný. Nové trasy nabízejí rovněž propojení Kladenska na Říp a Polabí.



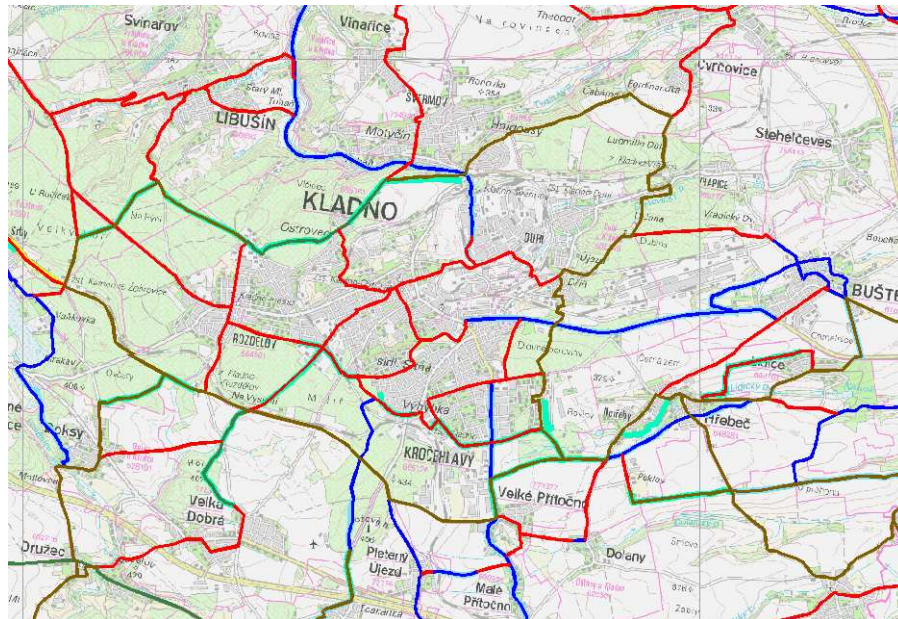
- **Zlonice**

Zlonicemi navrhujeme novou cyklotrasu II. třídy (stýkají se tu trasy Dřínovská a Dvořákova) a dále propojení severním směrem k Budeníčkám na novou místní cyklotrasu.

- **Kladno**

Okolí Kladna je cyklotrasami a cyklostezkami vybavené v porovnání s ostatními středočeskými městy kvalitně. Doporučujeme zde nové trasy, vytvářející dopravní vazby na významnější sídla v okolí a vytvoření vazeb ve vnitřním městě. Nová propojení by měla být realizována ve směru na Unhošť, Buštěhrad, Libušín, Stochov, Pchery a Velkou Dobrou.

Navrhujeme také trasu III. třídy, odpojující se z trasy 201 u Družce a směřující kolem Kladna dále na Velvary.



○ **Buštěhrad**

Buštěhradem a jeho okolím prochází trasy 0104 a 0018. Trasa 0104 je v současnosti vedena od Dřetovic po Kladno – Vrapice po silnici II/101. Dle návrhu předchozí aktualizace cyklogenerelu z r.2008 tuto trasu překládáme od Zákolan do Třebusic a z Třebusic vedeme jižním směrem novou trasu přes Dřetovice do Číčovic. Doplněno je vedení tras přes město, vazby na Kladno a také propojení Makotřasy - Středokluky.

○ **Libušín**

Libušínem vedeme nové místní cyklotrasy, napojující město východním směrem na navrhovanou cyklostezku po zrušené vlečce do Třebichovic, dále jižním směrem na CT 0017 a západním směrem přes bývalý důl Libušín.

○ **Tuchačovice**

Do Tuchačovic navrhujeme nové spojení od Stochova, částečně po kvalitní zpevněné polní cestě. Dále stezku vedoucí po trase zrušené železniční vlečky, kterou obec uvedla ve svých záměrech v oblasti cyklo dopravy. Doplněno bylo také propojení jižním směrem na přetrasovanou CT 201 vedoucí do Lán.

○ **Unhošť**

V okolí obce byly doplněny trasy severním směrem na Pletený Újezd, Malé Přítočno (s doporučením nové cyklostezky), jihovýchodním směrem na Červený Újezd k Pražskému

kolu a jihozápadním směrem na Malé Kyšice. Doporučujeme upravit trasy Křivoklátských okruhů jejich převedením mimo komunikace II. třídy.

- **Stochov**

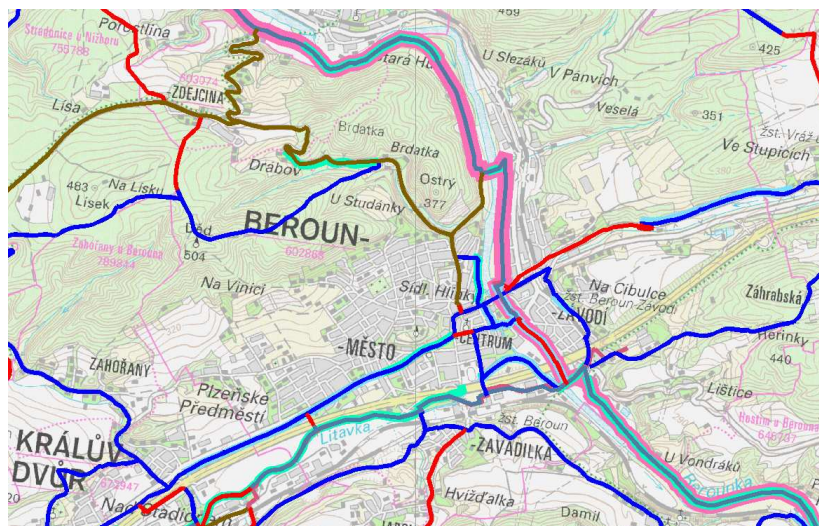
Stochovem navrhujeme dvě nové trasy vytvářející spojení ve směrech východ-západ (od Tuchlovic na Nové Strašecí) a sever-jih (od Mšeckých Žehrovic z CT 8192 do Lán). Před obcí Lány je trasa vedena po cyklostezce v souběhu se silnicí II/236. Trasa se pak dále napojuje na přetrasovanou trasu 201, kterou jsme odklonili ze silnice II. třídy od Ploskova na zpevněné lesní cesty směrem k osadě Pustinka a dále kolem obory do Lán. Přeloženo je také poračování trasy 201 západně od Lán. Trasa tu pokračuje mimo silnici po zpevněných lesních cestách do Rudy a přes křižovatku turistických tras Pod Malým Loušínem do Řevničova.

- **Nové Strašecí**

Do Nového Strašecí přichází z jihu CT 0102, ze severu CT 8192. CT 0102 se na jihu v Rudě stává trasou třetí třídy a vede dále do Řevničova. Východním směrem bylo doplněno propojení na Stochov a také propojení na Rynholec, které obec poskytla jako záměr v oblasti cyklodopravy.

- **Beroun**

Podél Berounky je vedena trasa Euro Velo 4. Návrh cyklotras v Berouně a okolí komplikuje náročný profil terénu podél Berounky. Podél řeky navrhujeme trasu vedoucí po jejím pravém břehu od Berouna do Srbska. Dalšími trasami propojujeme Beroun s Vráží, Loděnicí či Koněprusy a hned několik tras směřujeme na Liteň. Vzdáleným výhledem je pak transformace vlečky do velkolomu Čertovy schody na cyklostezku. Významnou, již vznikající stezkou, je zde cyklostezka „Po stopách českých králů“, vedoucí od Karlštejna až k Točnicku.



- **Králův Dvůr**

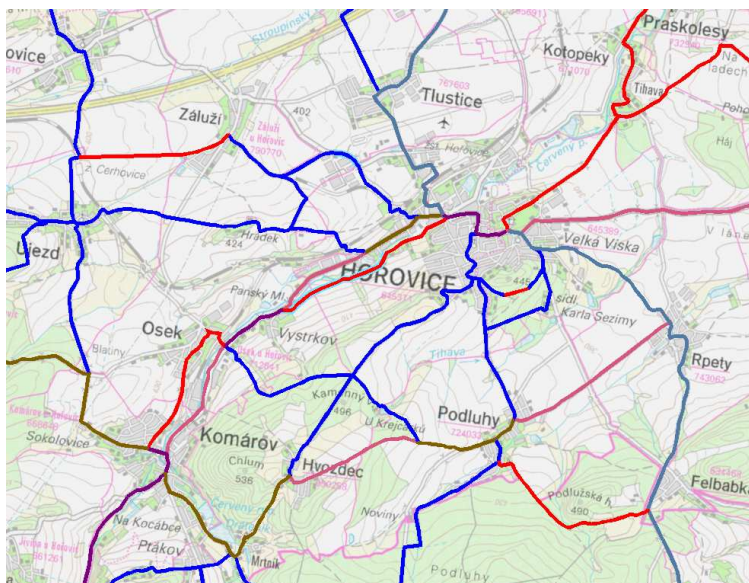
Králův Dvůr se nachází na nově budované stezce „Po stopách českých králů“. Dále zde doplňujeme dopravní cyklotrasu s úseky vedenými po cyklostezce mezi Královým Dvorem a Berounem a několik dalších propojení v blízkosti obce (např. napojení severním směrem na CT 0052, jižním směrem na Koněprusy či jihozápadním směrem na Zdice).

- **Zdice**

Zdice byly navrženou novou trasou propojeny s Královým Dvorem, Tmaní a upravenou trasou CT 3 s Praskolesy a Hořovicemi.

- **Hořovice**

Hořovicemi prochází CT 3. Jejím problémem je ale v současné době trasování po silnici II. třídy. V návrhu proto průběh této trasy upravujeme a v maximální možné míře ji z těchto komunikací přesouváme na komunikace nižších tříd. Zároveň jsou doplněna propojení dalšími trasami směrem na Zdice a na Brdy.



○ **Žebrák**

V okolí Žebráku byly doplněny trasy směrem na Líšnou, východním směrem na Stašov a alternativní trasa do Tlustic.

○ **Komárov**

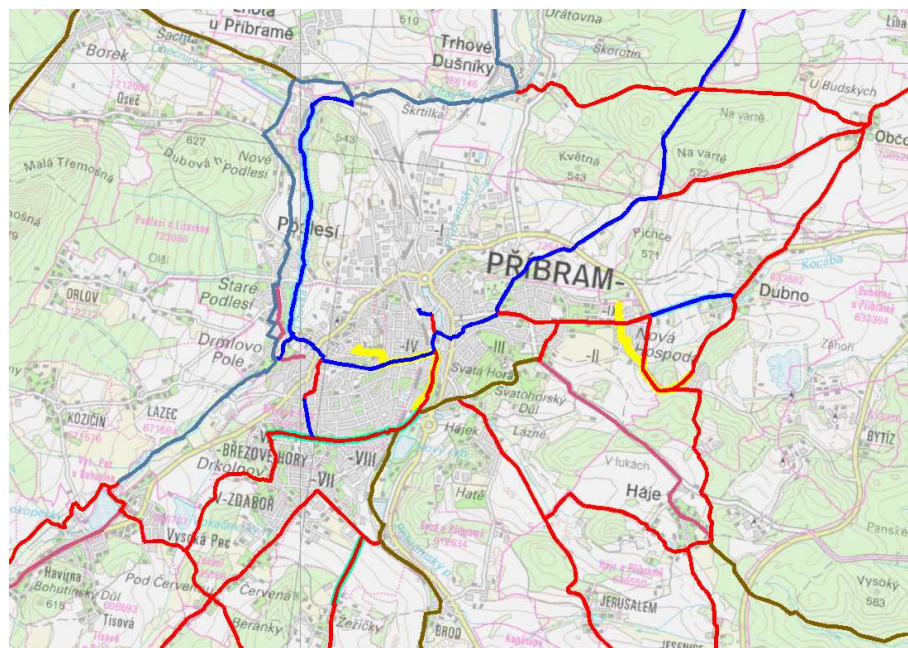
Systém tras v Komárově zůstal prakticky stejný, pouze trasa č. 3 byla mírně upravena tak, aby se vyhnula v co největší míře komunikaci II. třídy.

○ **Jince**

Jinci prochází CT 302, jejíž průběh byl v návrhu upraven tak, aby trasa nevedla po silnici II. třídy, zároveň zde byla doplněna trasa vycházející z prostoru vojenského újezdu, směřující na Lhotku a Lochovice.

● **Příbram**

Příbram postrádá vedení tras centrální částí města. Trasa 302 tu prochází pouze po jeho západním okraji. Chybí zde také spojení východním a severním směrem. Stávající systém doplňujeme řadou tras vedených především po místních komunikacích a zpevněných cestách.



- **Milín**

Z Milína byly doplněny trasy v severojižním směru – směrem na Konětopy a na Vrabčice. Doplněna byla také odbočka z trasy 302 na Tochovice a trasa 302 byla upravena tak, aby se vyhnula úseku po silnici II. třídy mezi Milínem a obcí Lazsko.

- **Březnice**

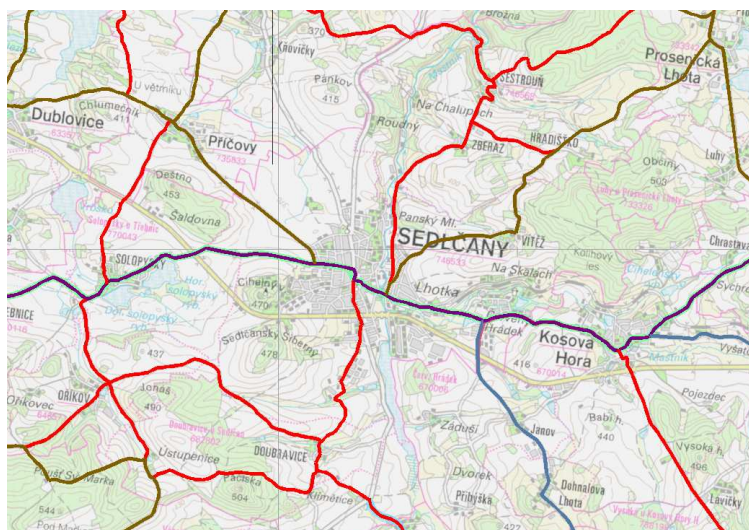
Městem prochází v současné době CT 1157 a 1062, které navrhujeme povýšit na trasu II. třídy s označením „Březnická“. U Tochovic se do této trasy napojuje trasa „Orlická vlečka“. Těleso bývalé vlečky je pro přeměnu v cyklostezku prakticky ideální. Na sever pokračujeme nově navrženou trasou směřující na Chrást a odtud východně do Tochovic nebo západně k Rožmitálu pod Třemšínem.

- **Rožmitál pod Třemšínem**

V Rožmitále byla doplněna řada tras dle materiálů zaslaných obcí. Trasy tu tvoří okruhy různé náročnosti, některé však v současné verzi vedou po silnicích II. třídy a proto byly v návrhu generelu mírně upraveny. Další navržené trasy pak vedou z Rožmitálu na Bezděkov pod Třemšínem, na Nesvačily a ze Starého Rožmitálu na Věšín.

- **Sedlčany**

Návrh doplňuje trasy jižním směrem na Doubravici, kde se napojují na stávající trasy 8137 a 8138 a dále severním směrem na Zberaz a odtud do Křovic na trasu 8135 nebo dále na Paseky a trasu 8132.



- **Sedlec-Prčice**

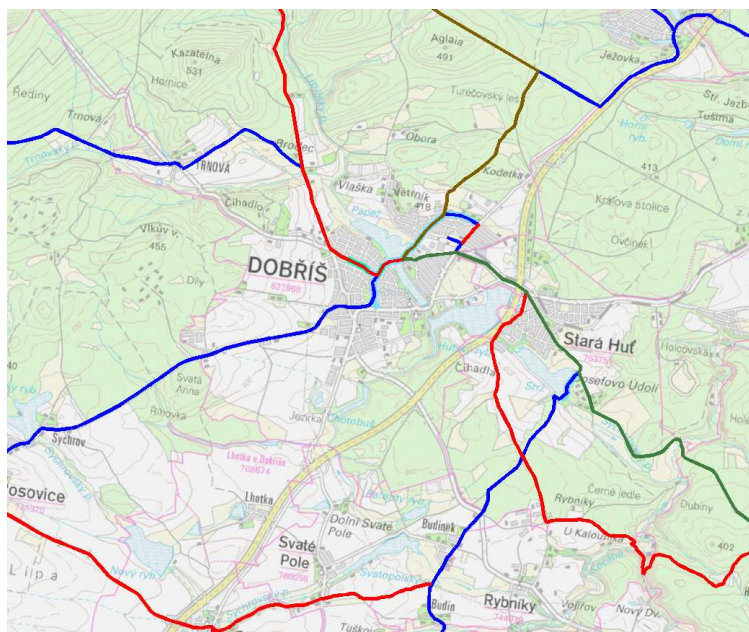
Obcí v současné době prochází CT 11, 8143 a 0042. Doplněny byly nové stezky směrem na Chotětice a podél Sedleckého potoka na Jesenici a dále trasy jižním směrem na Uhřice a dále na Koninec a na Šanovice a Vrchotice.

- **Neveklov**

V Neveklově byl upraven průběh stávající trasy č. 11, která se bude měnit na CT 7, mimo silnici II. třídy. Doplněna byla trasa jihovýchodním směrem na Nesvačily k CT 0076, trasa východním směrem k CT 0064 a řada tras směrem západním.

- **Dobříš**

Dobříš se nachází na CT 308, která sem přichází od severu a pokračuje východním směrem na Starou Huť. Další trasy se zde v současné době nenacházejí. Trasa 308 byla upravena a přeměnována podél Lipického potoka, její stávající průběh kolem vrchu Spálený byl překategorizován na trasu IV. třídy. Návrh pokrytí území doplňuje novými trasami západním a jihozápadním směrem na Hostomice a na Rosovice. Doplněna byla také vazba mezi cyklotrasami 8131 a bývalou stopou trasy 308 přes Voznici.

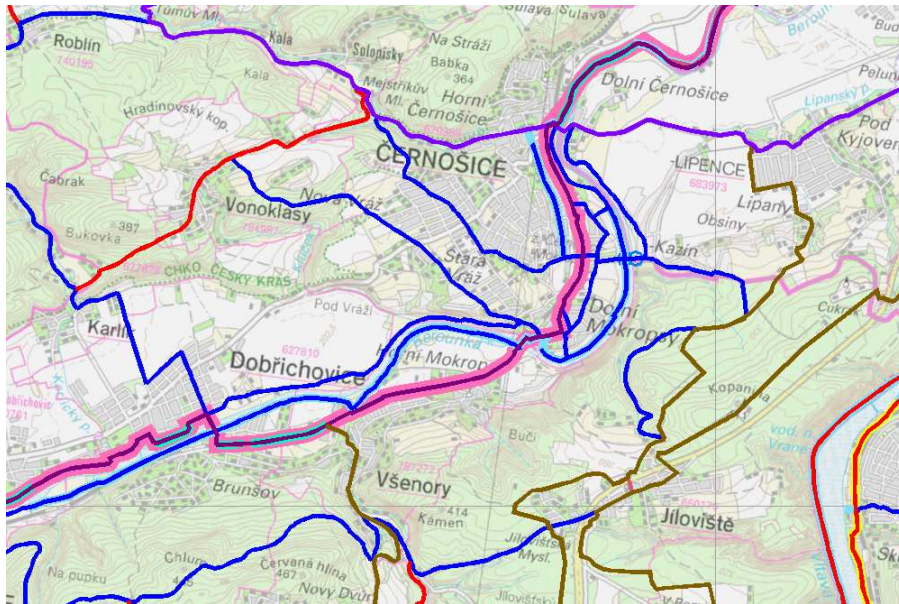


○ **Mníšek pod Brdy**

Mníšek pod Brdy je trasami pokryt velmi kvalitně. Je propojen se všemi okolními obcemi. Doplněno bylo jen napojení CT 8130 mimo přivaděč na rychlostní komunikaci.

- **jihozápadní a jižní okraj Prahy**
- **Černošice**

Černošicemi nyní prochází páteřní cyklotrasa č. 3 a trasa Pražské kolo. Návrh zde doplňuje stezku vedoucí po pravém břehu Berounky od Řevnic do Černošic, trasu propojující Černošice s Dobříšovicemi, trasy uvnitř města a další, např. na Vonoklasy, či do městské části Kazín.



- **Dobřichovice**

V Dobřichovicích návrh doplňuje trasu podél Berounky na levém břehu a cyklostezku na břehu pravém, další cyklotrasa spojuje Dobřichovice s Karlíkem a pokračuje dále ku Praze, nově navržená je také trasa vedoucí od Řevnic k Všenorám.

- **Řevnice**

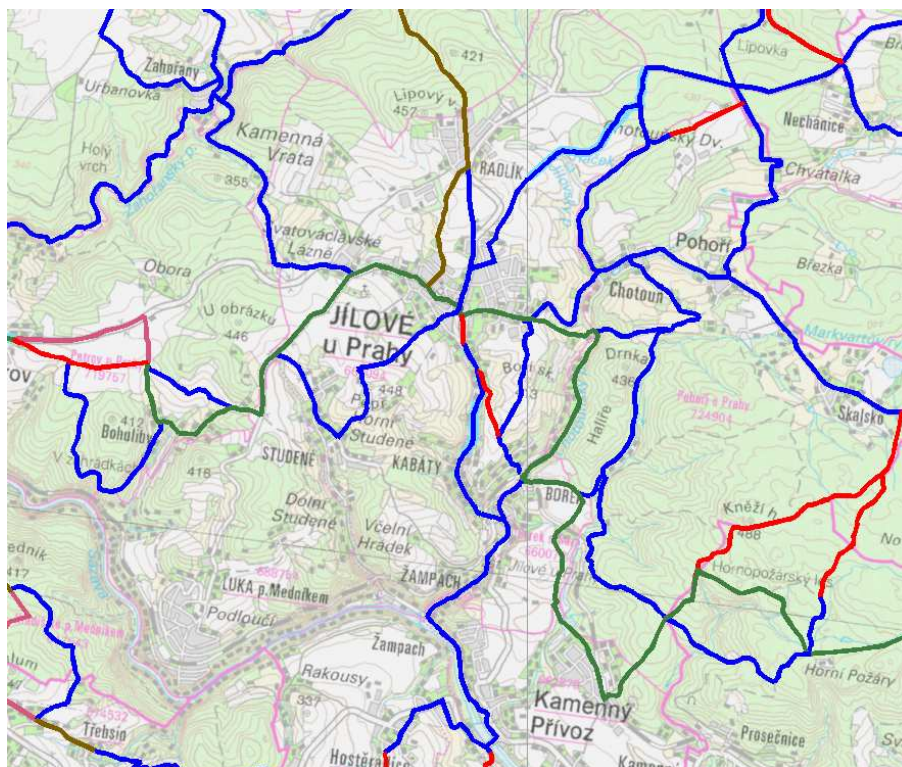
Z Řevnic je vedena nová trasa západním směrem na Všenory, ze které se odpojuje spojka k trase 8129 směrem na Řitku. Jižním směrem pak vede nová trasa k trasám 8130 do obce Halouny a k trase 8129 směrem na Stříbrnou Lhotu.

- **Vrané nad Vltavou**

Systém tras procházející Vraným byl doplněn dle návrhu předchozí aktualizace generelu 2008 řadou tras, směřujících východním směrem s možností vytváření různých okruhů pro rekreační cyklisty.

- **Jílové u Prahy**

Návrh doplňuje trasy procházející Jílovým řadou nových, s různou obtížností, opět s možností vytvoření okruhů v blízkosti obce. Nově je Jílové propojeno severozápadním směrem s Okrouhlem či směrem severovýchodním se Sulicemi a Kamenicí.



- **Psáry**

V Psárech návrh doplňuje řadu tras a vytváří tak spojení na vnějším okraji Prahy. Trasy tu spojují obec jihozápadním směrem s Libeří, jihovýchodním směrem s Kamenicí a severovýchodním směrem s Jirčany a Jesenicí.

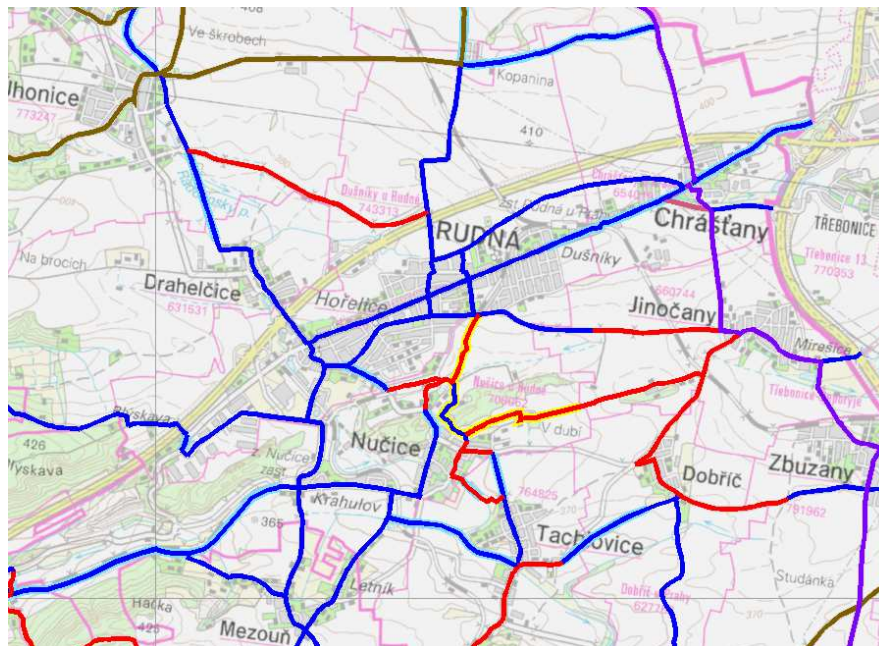
- **Kamenice**

Systém stávajících tras byl v návrhu doplněn trasami směřujícími západním a severozápadním směrem (k Praze). Nově je tak obec spojena trasou se Sulicemi či Psáry.

- **západní okraj Prahy**

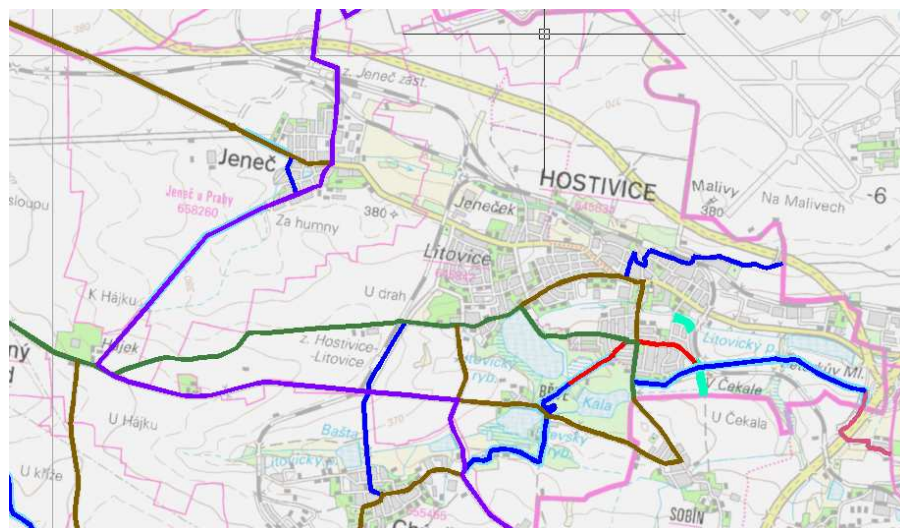
- **Rudná**

Rudnou v současnosti neprochází žádná cyklotrasa ani cyklostezka, ačkoli je tato obec v těsné blízkosti Prahy a v dojezdové vzdálenosti na stanici metra Zličín či Stodůlky. Návrh vytváří v okolí Rudné spojení prakticky do všech směrů, vytváří propojení na Prahu, na trasu Pražského kola i na systém Křivoklátských okruhů.



○ **Hostivice**

Hostivice je dobře obsloužena cyklotrasami v jihozápadním směru, prochází zde systém Křivoklátských okruhů a CT 201 vedoucí do Rakovníka. Chybějící propojení směrem ku Praze bylo doplněno.

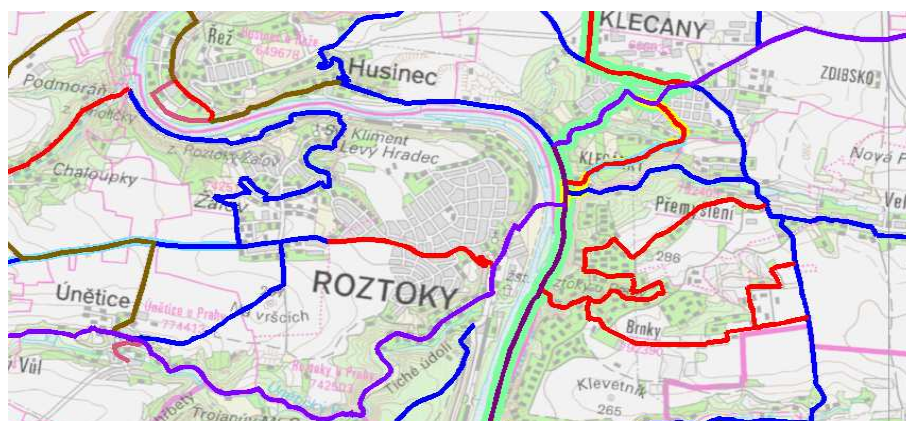


● **severní okraj Prahy**

○ **Roztoky**

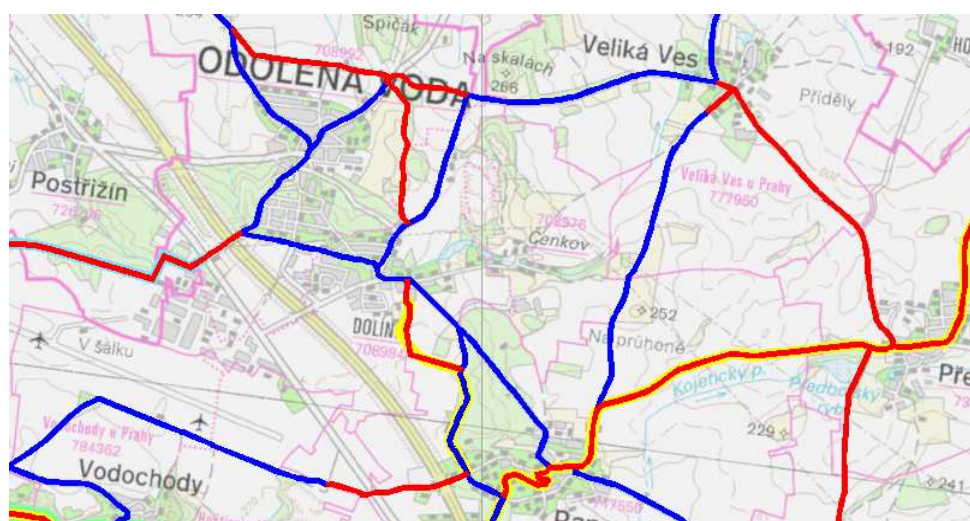
Návrh doplňuje levobřežní stezku podél Vltavy, která se uvnitř v Roztokách napojí na trasu Pražského kola a přejde na pravý břeh. Na pravém břehu jsou pak navrženy čtyři

možnosti výjezdu od řeky – směrem na Klecany, na Přemyšlení, na Brnky nebo Drahánským údolím. Roztoky jsou také propojeny trasou s Úněticemi a Velkými Přílepy (zde je většina trasy vedena po cyklostezce).



o Odolena Voda

Ve městě ani jeho blízkosti se v současnosti nenachází žádná cyklotrasy. Navrhujeme proto základní systém, vytvářející spojení směrem na Úžici, Velikou Ves a Panenské Břežany. Doplňujeme také trasy, které obec uvedla ve svých záměrech (propojení po severní hraně obce, trasa od Dolínku). Dalším návrhem pak je stezka po nepoužívané vlečce kolem Zlončic a Kozomína do Úžice.



- **Klecany**

V Klecanech byly do návrhu doplněny plánované trasy na základě podkladů poskytnutých obcí a další trasy dotvářející systém cyklotras v daném území. Jedna z nových tras vede přes Klecany od Dolních Chaber a pokračuje dále do Větrušic, do ní ústí další propojení, směrem na Drasty či Zdibsko. Nové propojení je vedené také od Klíčán.

- **Líbeznice**

Navrhujeme nové propojení ve směru východ-západ – od obce Měšice do Líbeznic a odtud severozápadně do Bašti či jihozápadně s napojením na CT 8100.

- **Zdiby**

Přes Zdiby je nově vedena cyklotrasa paralelní s Pražským kolem. Z CT 8100 se odpojuje v Hovorčovicích a opět se na ni připojuje v Klecanech.

- **Velké Přílepy**

Velké Přílepy se nacházejí na CT 0081 a 0077. Pro zvýšení bezpečnosti je zde doplněna cyklostezka podél silnice II.třídy z Velkých Přílep na Roztoky.

- **Horoměřice**

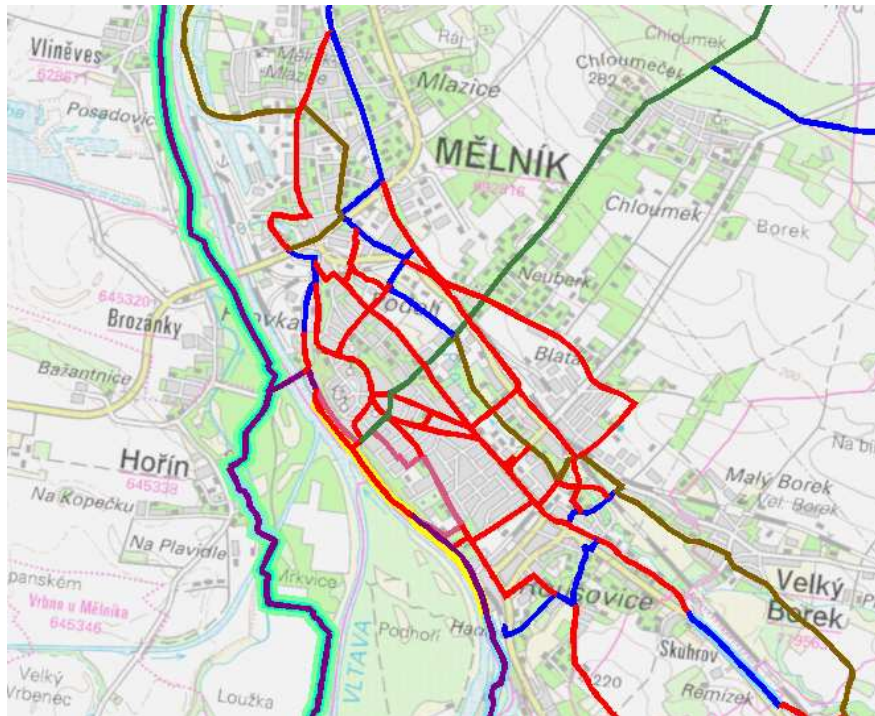
Z Horoměřic byla doplněna trasa směřující na Tuchoměřice a dále stezka z hranice Prahy, od Starého Suchdola do Černého Vola u Státnic.

- **Libčice nad Vltavou**

Libčicemi je vedena nová levobřežní stezka podél Vltavy a v podobném průběhu pak jako alternativa trasa po souběžné komunikaci.

- **Mělník**

V Mělníku byly navrženy pouze dílčí úpravy, protože je zde pokrytí cyklotrasami poměrně kvalitní. Nová propojení jsou navržena směrem na Hoření Vinice, mezi Rousovicemi a Malým Újezdem, z Dolních Beřkovic na Cítov a z CT 203 směrem na Vysokou a Kokořín. Město Mělník má nově zpracovaný Generel dopravy, jehož součástí je i část zabývající se cyklistickou dopravou. Tento materiál jsme do návrhové části Generelu také zapracovali.

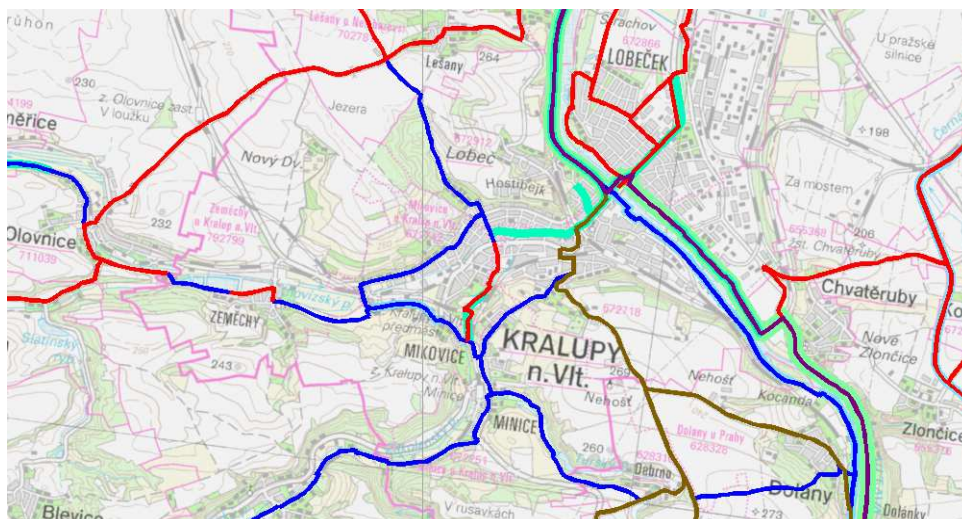


- **Všetaty**

Do Všetat byla v návrhu prodloužena CT 141, která v současnosti končí v obci Liblice. Trasa pak od Všetat pokračuje dále přes Chrást až do napojení na nově číslovanou trasu č. 2 „Labskou“. Dalšími novými trasami v obci jsou trasy vedoucí na Čečelice, Nedomice a Kly (na CT 8162).

- **Kralupy nad Vltavou**

V Kralupech nad Vltavou doplňujeme několik propojení městem a nové vazby na obce v okolí – Olovnice, Zákolany, Velvary, Veltrusy, Chvatěruby, Úžice. Dále dle předchozí aktualizace cyklogenerelu 2008 navrhujeme cyklostezku podél levého břehu Vltavy. Po nově číslované trase CT 7 zde zároveň vede také trasa Euro Velo 7.



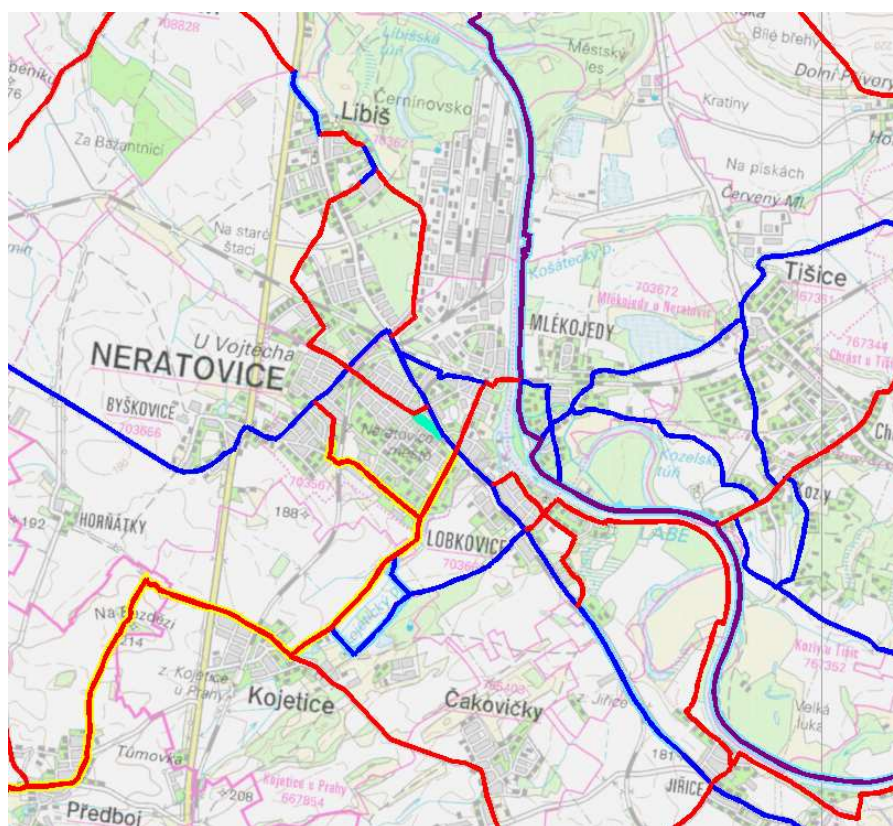
- **Velvary**

Velvary nemají na svém území v současnosti žádnou stezku ani trasu, neblíží je zde nově číslovaná CT 7, procházející Nelahozevsi.

Navrhujeme zde novou trasu II. třídy „Dvořákova“, vedoucí z Nelahozevsi do Zlonic. Dále je to trasa směrem na Kladno, kterou v obci kříží další nové trasy – od jihu vedoucí trasa Kladno – Velvary a od severu mířící trasa „Středočeská severní“, která sem vede od Řípu. Doplněny jsou také další vzdálenější trasy vytvářející vazbu na Kralupy nad Vltavou a do Ústeckého kraje k obci Mšené-lázně.

- **Neratovice**

V blízkosti města prochází po pravém břehu nově číslovaná CT 2 „Labská“, samotné město však žádné cyklotrasy ani stezky na svém území nemá. Navrhujeme zde novou trasu III. třídy, procházející od Neratovic jižně na Kojetice, Novou Ves a dále směrem na Hovorčovice a do Prahy. Severně od Neratovic pak přes Chrást na Všetaty a Byšice, kde se napojí na CT 141. Doplnujeme trasy procházející městem a vnější vazby na Libiš a Obříství (s krátkým úsekem stezky podél silnice II/101), na Čakovičky a Všetaty. Spojení na Kostelec nad Labem navrhujeme podél levého břehu Vltavy nebo podél silnice II/101, která bude v úseku od Jiřic do Kostelce přesunuta na obchvat.



- **Libiř**

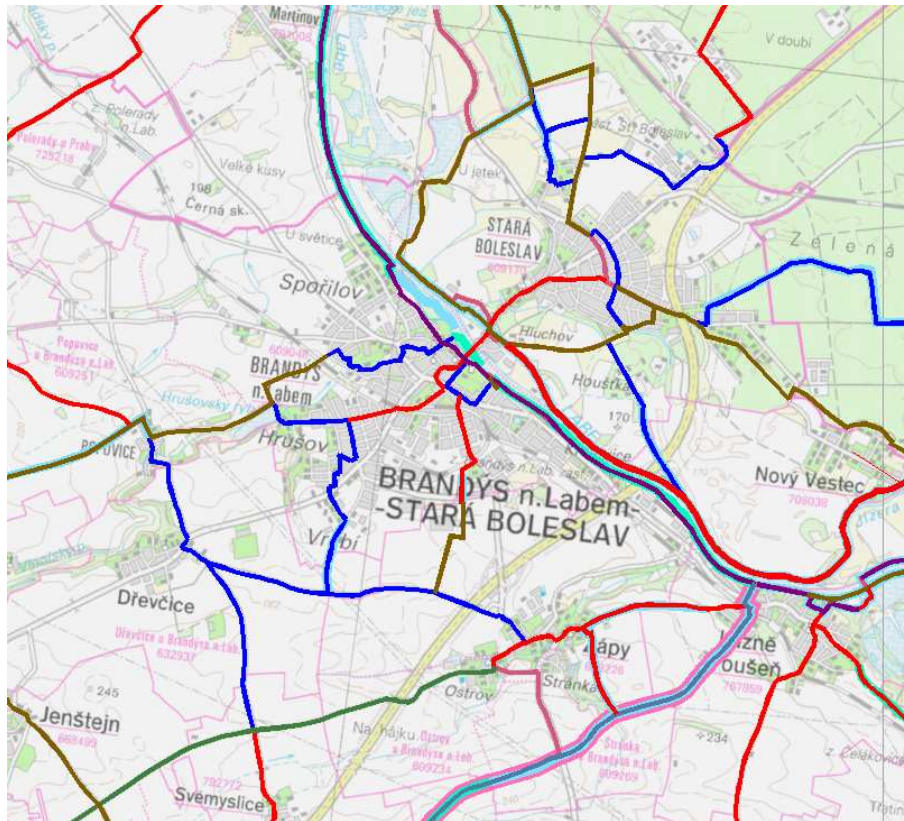
Navržena je zde nová trasa propojující obec s Neratovicemi a její pokračování dále na Obřívství.

- **Kostelec nad Labem**

V Kostelci nad Labem doplňujeme trasy v hlavních směrech průjezdu městem a navrhujeme vazby na Neratovice a Brandýs nad Labem. Trasu od Neratovic vedeme částečně po nové cyklostezce podél silnice II/101, která ale bude v úseku Jiřice-Kostelec převedena na obchvat a po stávající silnici II/101 tak bude možné vést bezpečnou cyklotrasu.

- **Brandýs nad Labem - Stará Boleslav**

Městem prochází nově číslované CT 2 „Labská“, a CT 0019 vedené po pravém a levém břehu Labe, v okrajových částech se nacházejí dvě cyklostezky. Navrhujeme doplnění tras uvnitř města s využitím těchto cyklostezek a dále doplnění vnějších vazeb, například od Staré Boleslavi na Hlavenec, dále ze Staré Boleslavi k CT 241, z Nového Vestce podél Jizery a vazbu na Čelákovice.



- **Čelákovice**

Městem prochází trasy CT 2 a CT 0019 vedené po pravém a levém břehu Labe. Spojení na Prahu má město pouze přes Lázně Toušeň. Od Prahy by měla do Čelákovic vést nově navržená trasa III. třídy, která se odpojí z nově číslované CT 17 v Zelenči. Tato trasa se v Čelákovicích napojí na CT 0019 či CT 2.

- **Zeleneč**

Zeleneč prochází nově číslovaná trasa 17 směřující do Lázní Toušeň, z ní se zde odpojuje další trasa do Čelákovic a na CT 2. Nová trasa je navržena také do Šestajovic.

- **Šestajovice**

Obcí je v návrhu nově vedena trasa vytvářející spojení do Prahy – do Klánovic, kde je možné dále pokračovat či přestoupit na vlak. Nová trasa je navržena také ze Šestajovic do Zelenče.

- **Úvaly**

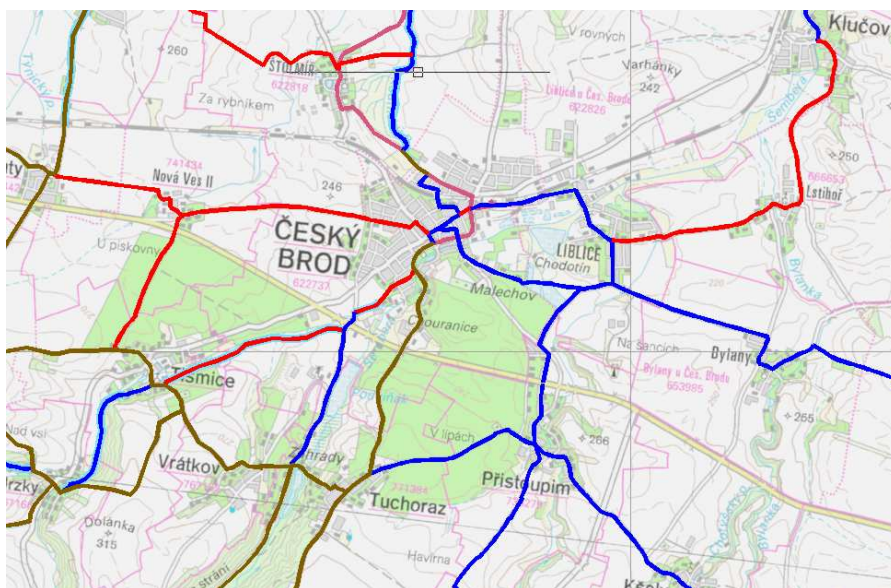
Úvaly prochází v současné době západovýchodním směrem CT 8211, jejíž trasa byla mírně upravena. Doplněna byla další propojení na Přišimasy, Škvorec, Dobročovice a Újezd nad Lesy.

- **Jirny**

V okolí Jiren v současné době nevede žádná značená cyklotrasa ani cyklostezka. Návrh zde vede trasu od Prahy – Klánovic, přes Šestajovice a dále do Nehvizd, Horoušan či Nových Jiren.

- **Český Brod**

Českým Brodem prochází CT „SOS“ a 0088 v severojižním směru, další propojení se sousedními obcemi v současné době chybí. Návrh řadu těchto propojení doplňuje. Mezi Českým Brodem a Tismicemi je navržena cyklostezka podél potoka Bušinec, nové cyklotrasy jsou pak vedeny z Českého Brodu na Novou Ves II, na Vrátkov, na Liblici a dále na Lstiboř a na Bylany a Přistoupim.

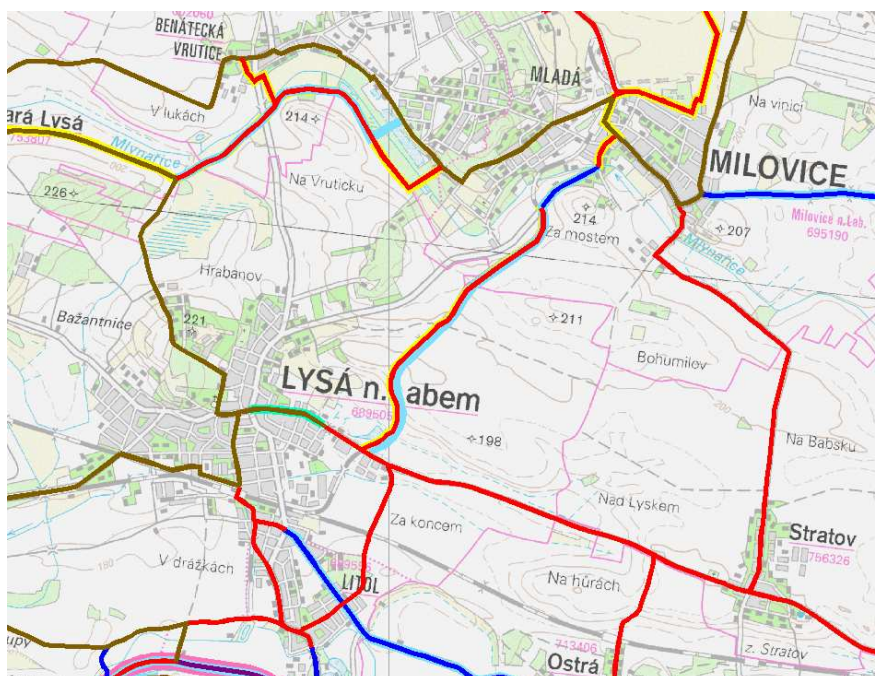


- **Kostelec nad Černými Lesy**

Městem vede nově přetrasovaná CT 1, která zde využívá stávající cyklostezky. Z jihu se do ní napojuje stávající CT 0085 a 0090. Severním směrem jsou vedeny nové trasy z části Truba k CT 0089, další trasa pak na Přistoupim a ze Svatbína na Vitice.

- **Lysá nad Labem**

Lysá nad Labem je v návrhu nově propojena trasami na CT 2, východním směrem pak vedou trasy na Ostrou, Kostomlaty a nové spojení po stezce podél železnice vede do Milovic.



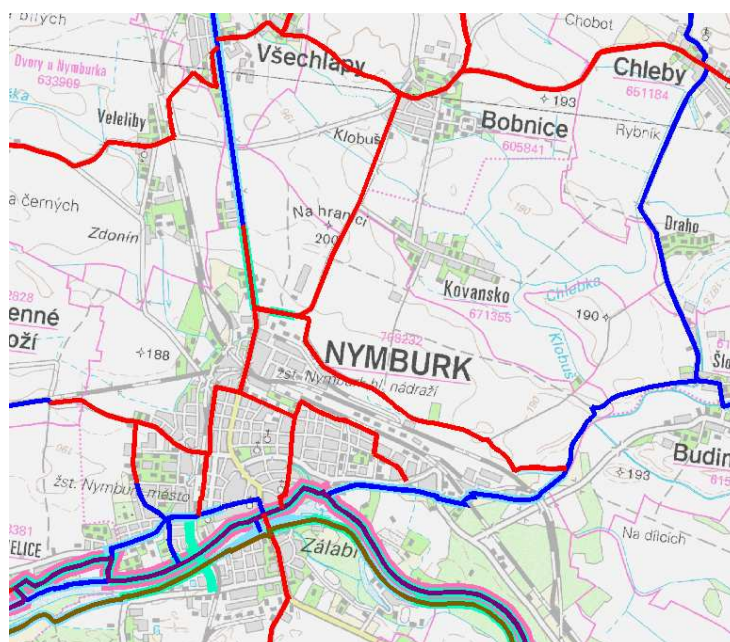
- **Milovice**

V Milovicích návrh doplňuje trasy dle podkladů zaslaných obcí – stezku podél železnice do Lysé nad Labem, propojení do Benátské Vrutice a k trase na Starou Lysou a stezku severním směrem kolem lokality Na skále. Dále pak doplňujeme trasy na Stratov, na Zbožíčko a dále na východ či na Jiřice.

- **Nymburk**

Nymburk leží u nově číslované CT 2 a 0019 vedených po obou březích Labe. Z jihu k němu přes Chvalovice přijíždí trasa 0124. Propojení v severojižním směru se zde ale

nevyskytují. Navrhujeme zde novou trasu III. třídy „Nymburská“, odpojující se z CT 1 u Kouřimi, vedenou dále přes Plaňany a Pečky do Nymburka. Severním směrem na tuto trasu pak navazuje trasa II. třídy „třinecká“, která vede na Jíkev k CT 143 a poté odbočuje východním směrem do Křince a následně dále na Rožďalovice a na hranici kraje. Doplněny byly také další místní trasy v radiálním směru – na Kamenné zboží, Krchleby a Budiměřice – a dále trasy ve městě propojující vnější vazby.

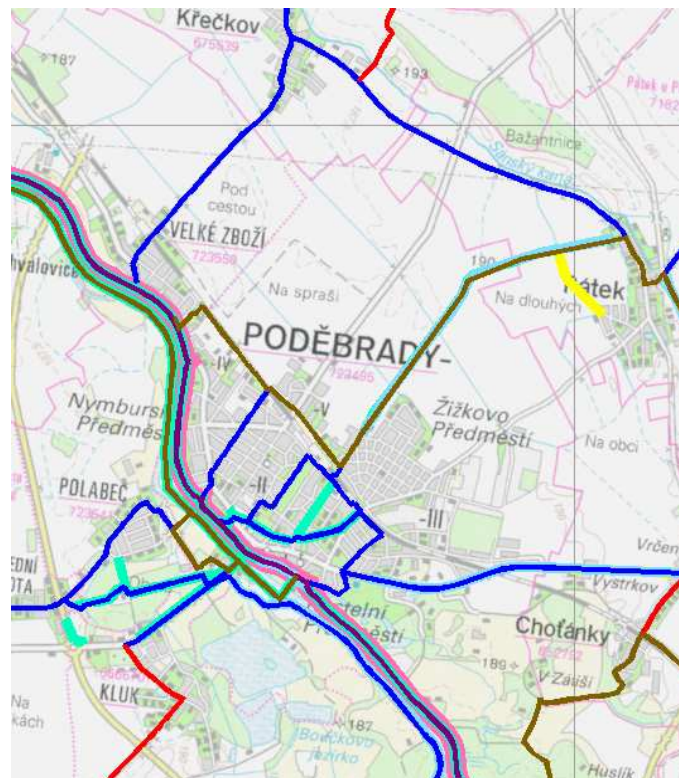


○ Sadská

Sadská byla v návrhu propojena s většinou okolních obcí. Severně je vedena trasa směřující k levobřežní polabské trase a na Písty, západním směrem vede trasa na Kersko, jihozápadním na Třebestovice a západním na Kostelní Lhotu.

- **Poděbrady**

V Poděbradech navrhujeme doplňující trasy uvnitř města a dále vnější doplňující radiální trasy směřované na Pískovou a Vrbovou Lhotu, Sokoleč, na Oseček po levém břehu Labe a na Odřepsy.



- **Pečky**

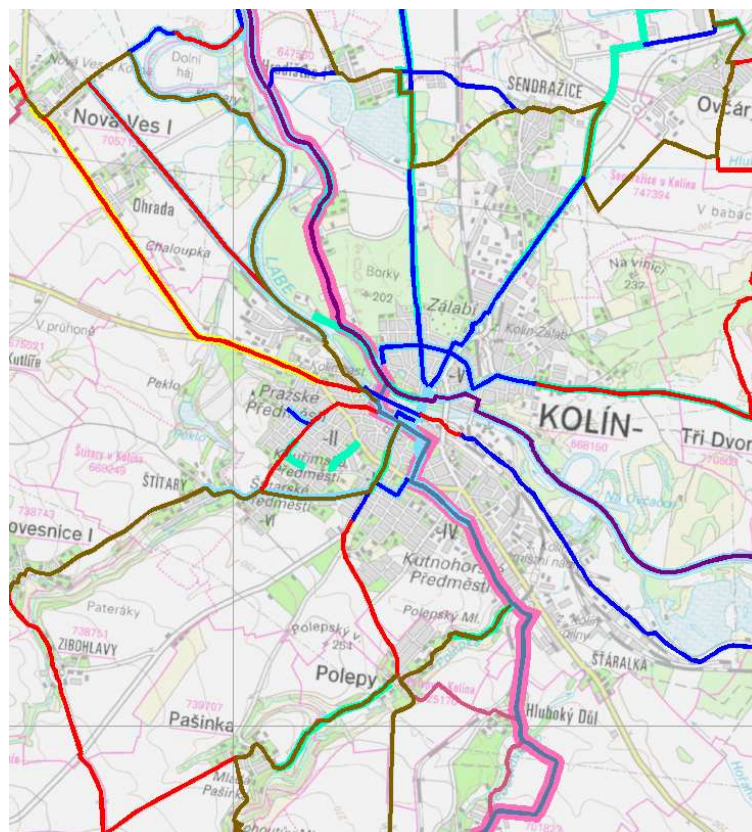
Pečkami nově prochází trasa III. třídy. Původní trasa 0126 byla v úseku od Kouřimi do Plaňan povýšena do III. třídy a prochází zde jako trasa označená „Nymburská“. Z Plaňan do Dobřichova vede po nově navrhované cyklostezce, poté ve stopě trasy 0125 a po nové trase směrem na Velké Chvalovice a k trase 0124. Odtud pak dále pokračuje severním směrem na Kostelní Lhotu, Pečky, Plaňany a Kouřim. Dalším novým propojením je stezka podél hlavní silnice na Radim a opačným směrem na Vrbovou Lhotu.

- **Městec Králové**

Městcem Králové neprochází v současné době žádná cyklotrasa ani cyklostezka. Návrh město propojuje jihozápadním směrem s Opočnicí a Vrbicí, západním směrem s Velenicemi, severním směrem s Vinicemi a jihovýchodním směrem s Běrunicemi.

- **Kolín**

Kolín je významnou křižovatkou pro osobní železniční dopravu, čehož se dá s výhodou využít právě při plánování cyklistických cest – pro cesty do Polabí je Kolín ideálním výchozím bodem. Kolínem prochází Labská trasa (CT 2), po které zároveň vede trasa Euro Velo 4 a trasy 0109, 0110 a 0111. Opět zde chybí kvalitní proznačení těchto tras uvnitř města. Navrhujeme toto doplnit a přidáváme trasy obsluhující vnější vazby. Řadu nových tras navrhujeme severovýchodně od města, především v okolí Velimi, kde jsou pro cyklistiku příznivé podmínky, ale nenachází se tu prakticky žádná vyznačená trasa, ačkoliv zde obce mají v plánu několik cyklostezek. Doplněny byly také vazby na Starý Kolín, Kutnou Horu a Zásmyky.



- **Velký Osek**

Propojení Velkého Oseka s okolními obcemi je dostatečné, doplněno tak bylo jen propojení z obce na CT 4348. Obcí vede CT 2, po které zároveň vede trasa Euro Velo 4.

- **Velim**

Velimí prochází západo-východním směrem CT 0109, která byla doplněna novými trasami v severojižním směru a plánovanými trasami, které obec k návrhu poskytla – na Břežany I, Sokoleč a Pňov-Předhradí.

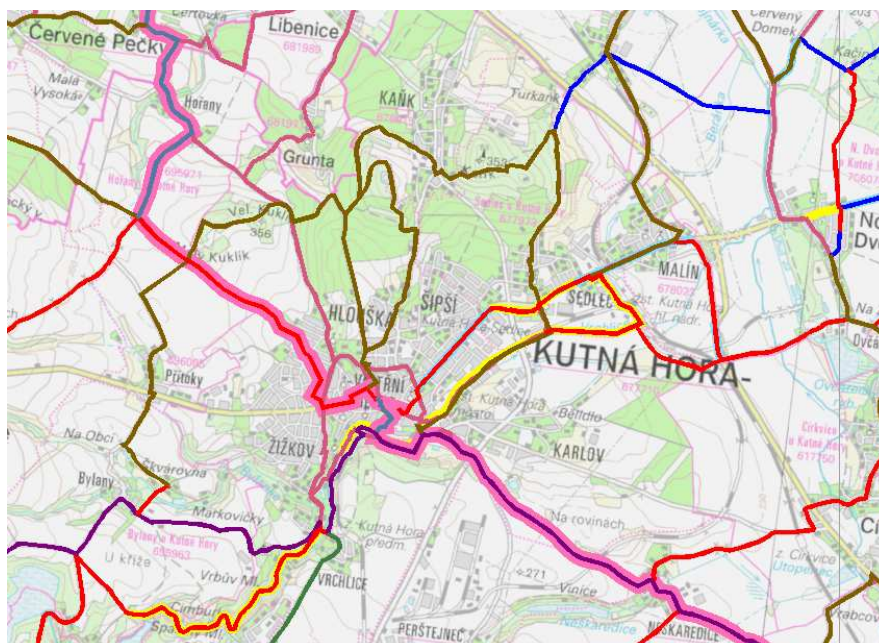
- **Týnec nad Labem**

Upraven zde byl průběh CT 102 tak, aby nebyla vedena po silnici II. třídy, doplněna byla trasa na Bernardov, Horušice a Semtěš a propojení na Krakovany.

- **Kutná Hora**

Kutná Hora má pokrytí cyklotrasami poměrně kvalitní, doplněny byly dílčí úseky ve městě a několik vnějších vazeb. Dle plánů města byly zakresleny trasy k Velkému rybníku (ta byla dále prosloužena tak, aby navazovala na CT 1 a na CT 106 v Malešově) a na severním předměstí, dále byly doplněny trasy jihovýchodně od města směrem na Chotusice a Kluky.

Od Kolína vede do Kutné Hory trasa II. třídy, která se zde napojuje na CT 1. Po této spojnici prochází také trasa Euro Velo 4.

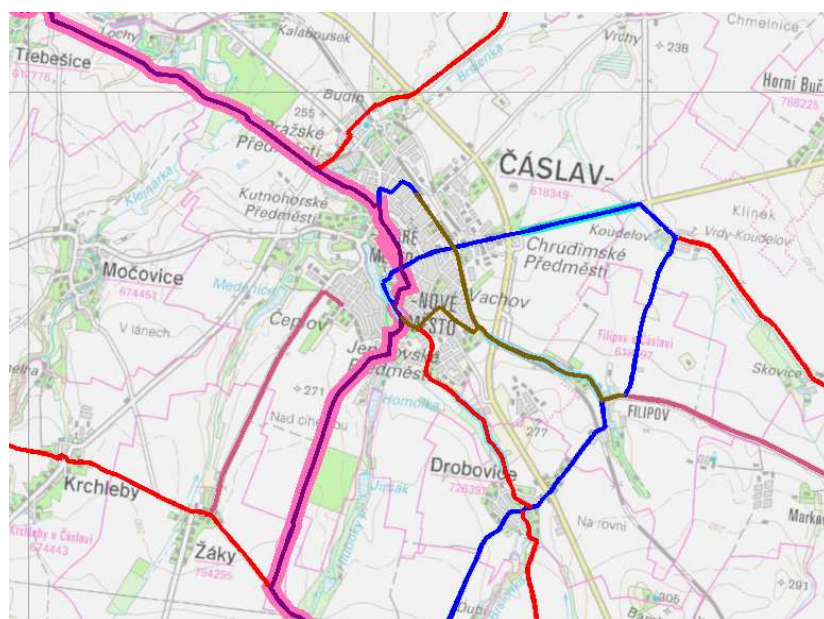


- **Uhlířské Janovice**

V Uhlířských Janovicích zůstaly stávající trasy zachovány, pouze trasa 0106 byla mimo obec převedena mimo komunikaci II. třídy.

- **Čáslav**

Čáslaví procházejí trasy č. 1, 0117 a 0118. Oblast severně od města ale v současnosti není vůbec pokryta. Navíc trasy č. 1 a 0118 vedou z města po silnici II. třídy. Návrh tento průběh upravuje tak, že trasu č. 1 odklání na cestu souběžnou se silnicí II/338, kde nyní vede trasa 0117 a trasu do Žleb odklání přes Koudelov. Doplněny byly další vazby – z CT 1 na západ přes Žáky a Krchleby, z Pražského Předměstí na Chotusice, stezka z Koudelova na Chrudimské Předměstí, z Filipova na Tupadly či z Drobovic na Potěhy.

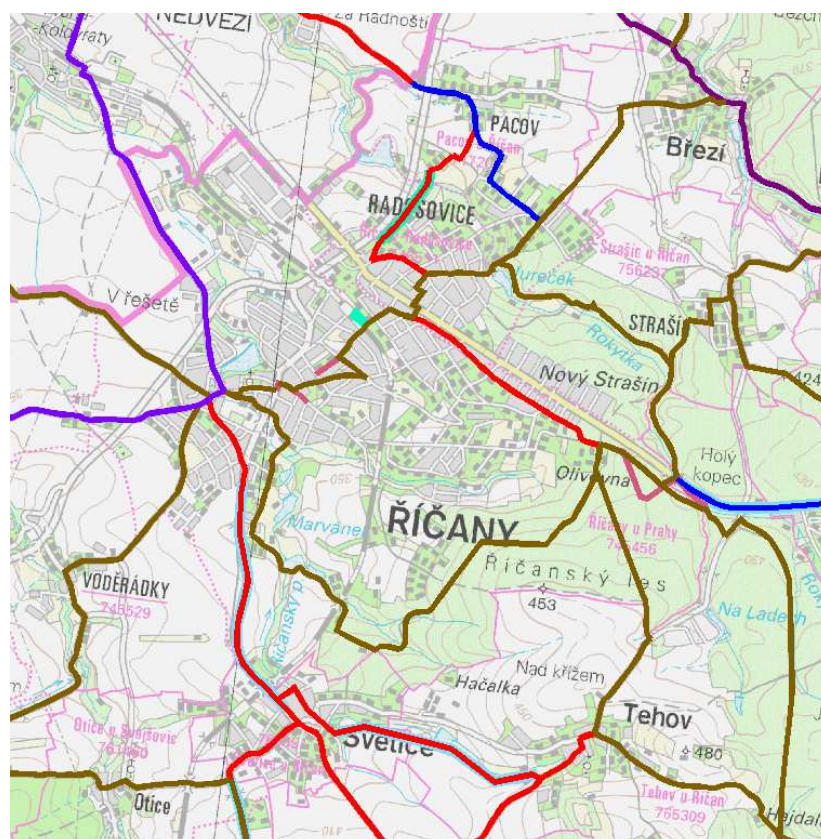


- **Vrdy**

V blízkosti Vrd je upraven průběh trasy 0118 tak, aby se vyhýbala úsekům vedeným po komunikacích II. třídy. Z této trasy je pak vedena odbočka do Vrd a dále je tu doplněna trasa od obce Vinaře na Zbyslav.

- **Jihovýchodní okraj Prahy**
- **Říčany**

V Říčanech byla navržena nová trasa spojující trasu „Pražského kola“ s Všestary, s odbočkou ze Světic na Tehov. Dále navrhujeme trasu mezi Říčany a Mukařovem, vedenou po cyklostezce v souběhu se silnicí I/2.



- **Mukařov**

V blízkosti Mukařova byla navržena úprava průběhu CT 1 - přes Žernovku a dále směrem na Vyžlovku. Ve směru na Říčany je navrženo propojení cyklostezkou podél silnice I/2. Dále byly uvnitř města propojeny trasy 0022 a 8218.

- **Průhonice**

Průhonice jsou cyklotrasami kvalitně spojeny s okolními obcemi včetně Prahy. Doplněno zde bylo jen několik dílčích propojení a uvnitř města přidána trasa směřující na Osnici.

- **Jesenice**

Jesenicí v současnosti neprochází žádná značená cyklotrasa, pouze se k jejímu severnímu okraji blíží cyklostezka od Vestce a k jižnímu okraji podél přivaděče na R1 cyklostezka od Dolních Jirčan. Doplněny byly trasy pro průjezd obcí, a další trasy spojující Jesenici s okolními obcemi (Zdiměřice, Kocanda, Horní Jirčany) a s Prahou.

- **Vestec**

Vestcem prochází trasa „Pražské kolo“ a z jeho severního okraje vedou cyklostezky na Prahu, pokrytí je tak poměrně kvalitní. Doplněna byla trasa na Jesenici a stezka podél Vestce směřující z Jesenice na Prahu

- **Dolní Břežany**

V blízkosti Dolních Břežan vede trasa Pražského kola, na kterou odtud vedou propojující trasy směrem do Zlatníků i do Hodkovic a dále po stávající trase přes Libeň. Dále jsou zde doplněny trasy směřující podél Břežanského potoka k vrchu Hradiště a trasa z Libně na Ohrobec.

- **Mnichovice**

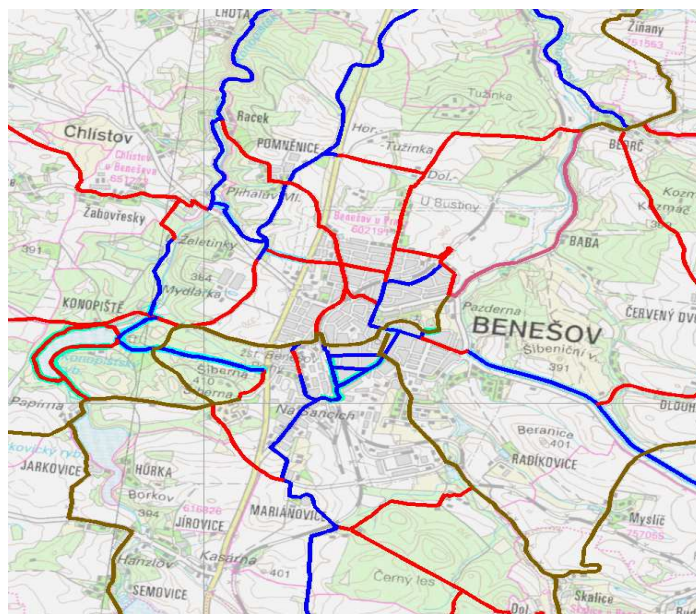
Z Mnichovic navrhujeme novou trasu do Zvánovic vedenou po místních komunikacích.

- **Velké Popovice**

Návrh zde doplňuje spojkou mezi CT 0029 a 0065.

- **Benešov**

V Benešově navrhujeme řadu nových tras, vytvářející dopravní spojení mezi okrajovými částmi města a centrem. Tyto trasy zároveň přinášejí rekreačním cyklistům možnost vytváření různých okruhů v blízkosti města. Doplněna byla také řada vazeb pro širší vztahy, například řada tras spojujících tuto oblast směrem na západ s CT 7 či severním směrem k Týnci nad Sázavou a k CT „Sázavská“. Přeložena zde byla trasa 0064 tak, aby vedla co nejméně po silnici II. třídy.



o **Bystřice u Benešova**

Jižně od obce byla z trasy 0093 vytvořena odbočka vedoucí na Skuhrov, po stezce podél Konopištského potoka. Další nové trasy pak vedou východně od obce – vycházejí podél Splavského rybníka a dále vedou na Mokrou Lhotu či na Líšno. Západním směrem vede z trasy 0076 nová trasa z Nesvačil dále na Zahořany či Bezejovice.

o **Čerčany**

V Čerčanech navrhujeme výstavbu cyklostezky z Přestavlk u Čerčan k ulici Ke Křížku. Obcí prochází CT 19, kterou vedeme od Nespek přes Čtyřkoly podél Sázavy do Hvězdonic a dále na Chocerady. Z CT 19 odpojujeme trasu směrem na Poříčí nad Sázavou, odtud pak na Bukovany nebo na Mrač. Dále vedeme novou trasu severozápadním směrem do Pyšel a další přes Lštění do Hvězdonic po levém břehu Sázavy. Na pravém břehu navrhujeme v souladu s předchozí aktualizací cyklogenerelu z r. 2008 cyklostezku z Hvězdonic až k ulici Brigádníků v Červanech, po které vedeme právě CT „Sázavská“.

o **Týnec nad Sázavou**

V Týnci nad Sázavou byl upraven průběh nově číslované CT 7 tak, aby nevedla po komunikaci II. třídy, doplněny byly trasy v blízkosti Týnce – trasa do Bukovan z Týnce a ze Zbořeného Kostelce. Stávající CT 19 vybíhající z Týnce severním směrem byla překategorizována na trasu III. třídy a nazvána „Sázavská dolní“.

- **Zruč nad Sázavou**

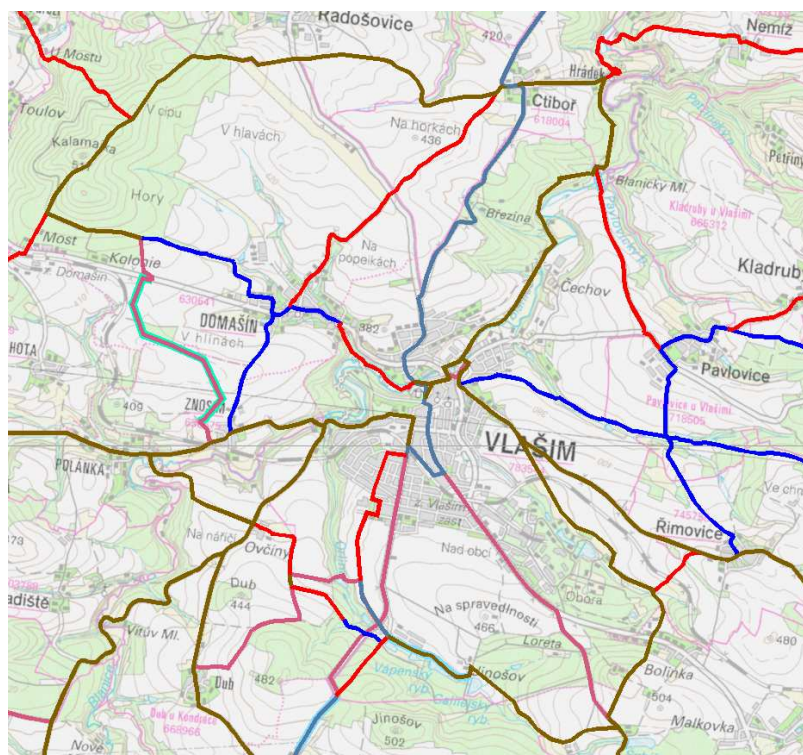
Zruč nad Sázavou prochází CT 19. Návrh zde doplňuje propojení novou trasou na CT 0099 u Hodkova a úpravu průběhu CT 0004 mimo silnice II. třídy.

- **Sázava**

Sázavou prochází CT 19, na většině území města ale vede po silnici II. třídy, návrh ji proto upravuje a doplňuje trasy severním a jižním směrem – na Bělokozly a Horní Kruty.

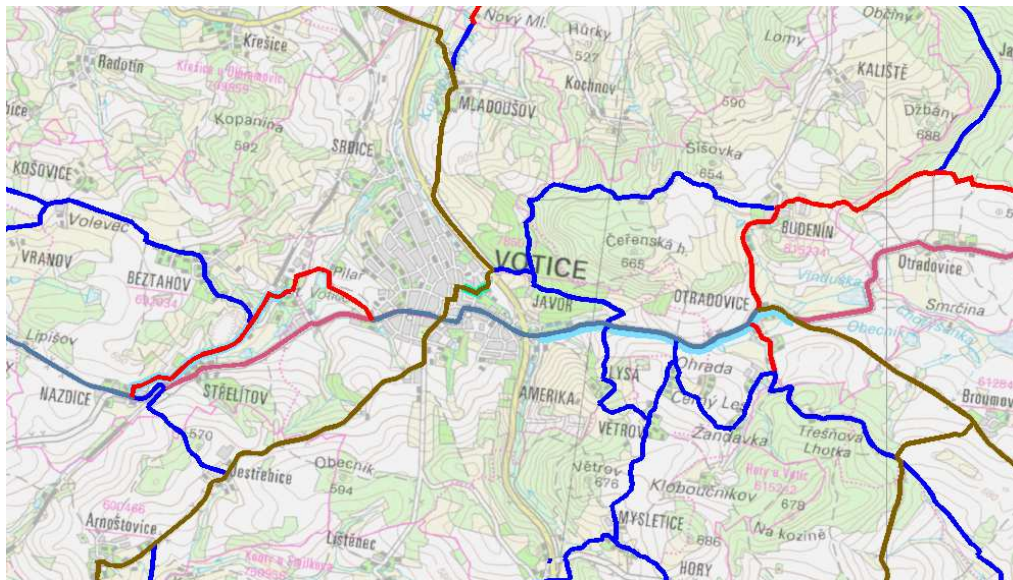
- **Vlašim**

Upraven byl průběh CT 101 tak, aby byla co nejvíce vedena mimo komunikace II. třídy. Po této trase je zároveň vedena CT „Velké Středočeské kolo“. Doplněny byly trasy v radiálním i tangenciálním směru. Trasy lze navzájem nakombinovat do okruhů kolem Vlašimi s různou obtížností a délkou.



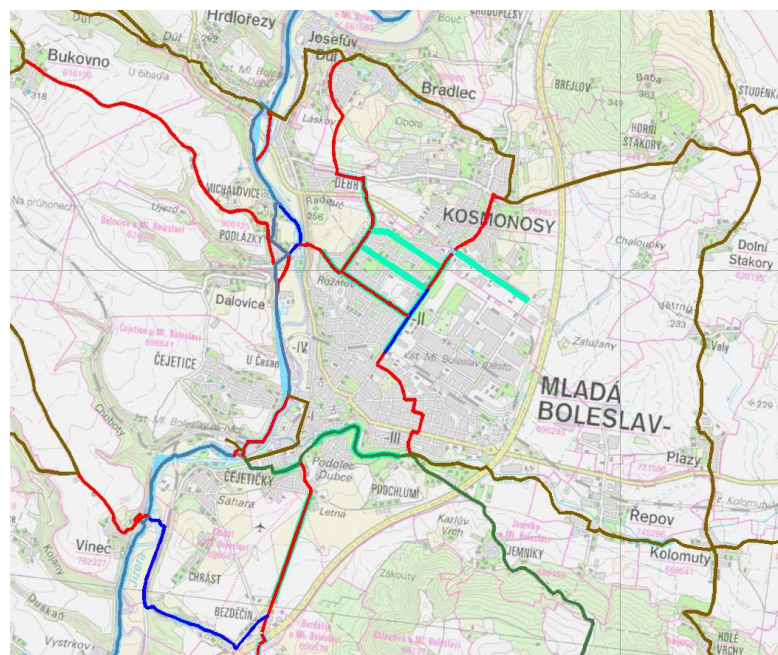
- **Votice**

Upraven byl průběh CT 112 tak, aby nevedla převážně po komunikacích II. třídy jako je tomu nyní a doplněny byly trasy jižním a severním směrem (na Mysletice a kolem Čeřenské hory do Budenína).



- **Mladá Boleslav**

Mladá Boleslav je vzhledem k terénním podmínkám obslužena cyklotrasami poměrně kvalitně. Navrhujeme zde několik propojení uvnitř města, dále vybudování kvalitní „Pojizerské cyklostezky“ a novou trasu jižním směrem na Nepřevázku a k CT 8160.



- **Kosmonosy**

Přes Kosmonosy vede návrh novou trasu propojující trasu 8153 se systémem uvnitř Mladé Boleslavi.

- **Benátky nad Jizerou**

V Benátkách byly v návrhu doplněny stezky plánované obcí a dále stezka po levém břehu Jizery. Ta vede od Horek nad Jizerou do Benátek a odtud pak do obce Kochánky, kde se napojuje na CT 0041. Dále byla doplněna trasa spojující Staré Benátky s CT 0038 a trasa mezi Zdetínem a Horkami nad Jizerou.

- **Bělá pod Bezdězem**

Návrh zde doplňuje propojení mezi trasami 3040 a 0060 - z Bělé na Březinku a druhé propojení z Bělé na Čistou.

- **Bakov nad Jizerou**

V Bakově byla doplněna vazba na Veselou u Mnichova Hradiště na CT 8150.

- **Luštěnice**

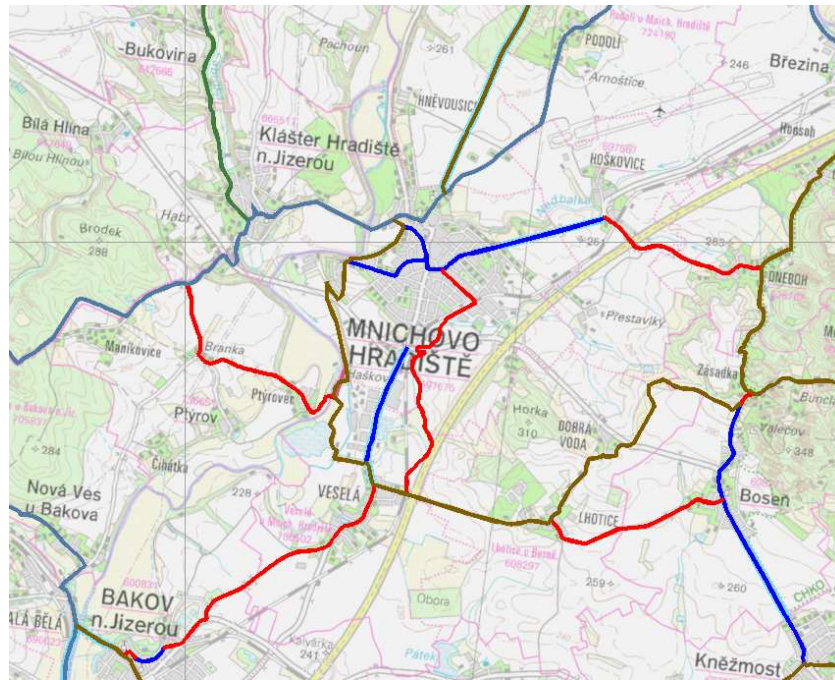
Luštěnicemi prochází trasa 8147 a v jejich blízkosti trasa 8155. Navrženo zde bylo propojení mezi těmito trasami z Luštěnic do Voděrad.

- **Dobrovice**

Stávající průběh tras v Dobrovicích je v návrhu zachován, navíc přibyla trasa směřující na Sýčín.

- **Mnichovo Hradiště**

V Mnichově Hradišti návrh doplňuje vedení tras městem a propojení stávajících tras. Doplněno bylo spojení z Ptýrovce na CT 241, z Veselé do Bakova nad Jizerou, z Kněžmostu na Zásadku a z Mnichova Hradiště na Hořkovice a na CT 4009.



o **Dolní Bousov**

V Dolním Bousově je přidána nová trasa odbočující z CT 8148 jihovýchodním směrem do Královéhradeckého kraje.

5.4. Priority navrhovaných opatření

5.4.1. Dopravně-obslužní cyklostezky

Trasy s kombinovanou funkcí patří z hlediska důležitosti do tohoto bodu. Priorita dopravně-obslužných cyklostezek a cyklocest je dána potřebou zabezpečit celoroční bezpečné propojení obyvatel a sídel v každodenním rytmu. To však neznamená, že všechny dopravně obslužné cyklostezky jsou stejného významu a že všechny mají mít prioritu vyšší než páteřní cyklotrasy či cyklostezky. Vyšší prioritu mají mít pouze ty, které jsou užívány denně min. 10 osobami, tj. je po nich vedeno 20 jízd v pracovním dni. Poptávku po cyklistické stezce jako dopravně-obslužní je třeba řešit samostatně pro každou cyklostezku (cyklocestu či soustavu cyklostezek či cyklocest) zvlášť při zdůvodnění záměru.

Minimální požadavky:

- bezpečná komunikace, sjízdna i při horším počasí a snížené viditelnosti
- co nejkratší spojení bez ztracených spádů

- minimalizovat kontakt s motorovou dopravou, nepřehledné úseky nebo prudká klesání a stoupání

5.4.2. Páteřní trasy

5.4.2.1. Hlavní páteřní trasy

tj. na Labské, Vltavské, Greenways Praha - Wien a na trase Praha - Plzeň – Regensburg. Tyto trasy jsou součástí mezinárodních koridorů EuroVelo.

Minimální požadavky:

- v maximálně možné míře využívat cyklostezky
- trasa bez prudkých klesání/stoupání
- trasa bez bariér jako schody a úzké profily
- šířka min. 3 m
- zpevněný povrch (asfalt, mlatové cesty)
- kvalitní značení
- informace o okolní krajině
- možnost občerstvení, ubytování, opravy jízdních kol
- možnost ubytování – tábořiště, kempy, penziony
- bezpečné napojení na železniční dopravu

5.4.2.2. Ostatní páteřní trasy

neboť doplňují hlavní páteřní trasy do uceleného systému a vytvářejí kostru pro ostatní trasy.

Minimální požadavky:

- cyklostezka nebo cyklotrasa separovaná od automobilové dopravy, s minimálním převýšením
- trasa bez prudkých klesání/stoupání
- trasa bez bariér jako schody a úzké profily

- průjezdná v celé délce pro cyklistu s přívěsným vozíkem na přepravu dětí v předškolním věku, děti ve školním věku a dálkové cykloturisty s bagáží
- kvalitní značení
- informace o okolní krajině, přírodě a památkách
- možnost občerstvení – odpočívadla s lavičkami a stolkem pro ty, co dávají přednost vlastnímu občerstvení a pohostinská zařízení s bezpečným uschováním kol.

5.4.2.3. Ostatní turistické cyklotrasy, cyklostezky a cyklocesty

Tyto trasy si cyklisté sami vybírají k rekreaci, mohou se tedy rozhodnout jen pro trasy s vlastnostmi, které jim vyhovují. I přesto však nesmí být opomíjeny, neboť vytváří příznivé podmínky pro aktivní odpočinek a rekreaci plošně na území kraje. Jsou navrhovány atraktivním prostředím s napojením na významné kulturní a historické objekty.

Trasy s funkcí kombinovanou patří z hlediska důležitosti do bodu 1. Při rozdělování financí je nutné vzít také v úvahu kvalitu projektu.

Některé nově navrhované cyklostezky a cyklotrasy zasahují do zvláště chráněných území v kategorii přírodní rezervace a přírodní památka a do jejich ochranných pásem. Při umístění nových staveb na území přírodní rezervace a přírodní památky je nutné dle § 43 zákona č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v platném znění, (dále jen zákon č. 114/1992 Sb.) zažádat o udělení výjimky ze zákazu ve zvláště chráněných územích. Výjimky ze zákazu ve zvláště chráněných územích v případech, kdy veřejný zájem výrazně převažuje nad zájmem ochrany přírody, povoluje v každém jednotlivém případě svým rozhodnutím vláda. Činnosti a zásahy vymezené v bližších ochranných podmínkách zvláště chráněných území jsou vázány na předchozí souhlas orgánů ochrany přírody. Dle § 37 zákona č. 114/1992 Sb., je nezbytný souhlas orgánu ochrany přírody ke stavební činnosti, terénním a vodohospodářským úpravám v ochranném pásmu zvláště chráněných území. Vzhledem k tomu, že nově budované stezky jsou navrhované i v evropsky významných lokalitách, podle ust. § 45i zákona č. 114/1992 Sb., nelze vyloučit významný vliv předloženého generelu na evropsky významné lokality a ptačí oblasti, stanovené vládními nařízeními.

Správa CHKO Český kras požaduje, aby cyklotrasy na území Českého krasu, které nejsou vedeny po stávajících zpevněných komunikacích, nebyly zpevňovány asfaltovým povrchem ani dlažbou, ale byly prováděny jako nezpevněné (štěrkové).

5.4.3. Drážní stezky

Jsou to stezky, které vznikají namísto opuštěných železničních těles. Opuštěné tratě představují po odstranění železničního svršku přímo ideální základ pro budování cyklostezek. Nejen, že vedou mimo stávající silniční síť, ale jejich převýšení je i v kopcovitém terénu minimální. Společný výlet tak zvládnou cyklisté všech věkových kategorií, in-line bruslaři, pěší a dokonce i aktivní vozičkáři. Zážitek z cesty ještě umocní přejezd mostů nad řekami či hlubokými údolími nebo průjezd osvětlenými tunely. Zatímco muzejní železnice a velodráhy nabízejí své služby pouze turistům, cyklostezky se díky nízkému převýšení hodí i pro každodenní dojíždění do zaměstnání a školy. V řadě zemí světa, např. USA, Kanadě, Španělsku, Francii, Itálii a Belgii, se pustili do systematického budování takových cyklostezek.

Kategorie	Popis tratě	Stav	Trasa	Atraktivita	Poznámka
REG	Nučice - Kladno	zrušená	Buštěhradská dráha	střední	nejsou známy vlastnické vztahy, křížení D5 + R6
REG	Rudná - Hostivice	provozovaná	místní spojení	nízká	využití pro nákladní dopravu?
REG	Zadní Třeboň - Liteň - Hostomice - Lochovice	provozovaná	Podbrdská	vysoká	využití pro turistický železniční provoz?
VL	Beroun - Králův Dvůr - Velkolom Čertovy schody	provozovaná	Dobříšská	vysoká	po ukončení těžby ve VČS
VL	Hořovice - Osek - Buzuluk Komárov	provozovaná	místní spojení	nízká	provozovaná? - vhodné obnovit nákladní dopravu
VL	Nučice - Lomy Mořina	provozovaná	Karlštejnská	vysoká	po ukončení těžby v lomu Čeřinka
VL	(Králův Dvůr - Beroun - Tetín - Koněprusy)	zrušená	x	vysoká	těleso dráhy už je bohužel z 95 procent rozprodané
REG	Bošice - Bečváry	bez provozu		střední	turistický železniční provoz

Kategorie	Popis tratě	Stav	Trasa	Atraktivita	Poznámka
REG	Čelákovice - Mochov	bez provozu		nízká	
REG	Skalsko - Dolní Cetno	zrušená		vysoká	zbytek tělesa trati do Chotětova již zanikl
REG	Rokytnáňany - Dobrovice	zrušená		střední	zámek Dětenice
VL	Zdětín - Carborundum Benátky	zrušená		střední	Připravuje se
VL	Chotětov - Horky - Cukrovar Brodce	zrušená		střední	vhodný okruh s předešlou vlečkou + Pojizerská CT
VL	Lysá nad Labem - Káraný	zrušená		vysoká	vhodný okruh ve spojení s Labskou a Pojizerskou CT
VL	Jiřice - Cukrovar Kostelec	zrušená		nízká	
VL	Tochovice - Bohostice (hráz VD Orlík)	zrušená	Třebsko - Orlík	vysoká	připravuje se? - propojení CT Bradava-Skalice - Vltavská
VL	Skovice - Cukrovar Vrdy	bez provozu		nízká	
REG	Kladno-Dubí - Vinařice - Zvoleněves	zrušená		střední	připravuje se
REG	Slaný - Smečno	zrušená		střední	
REG	Neratovice - Kostelec nad Labem - Brandýs n. L.	provozovaná		střední	
REG	Kralupy nad Vltavou - Neratovice	provozovaná		nízká	
REG	Mladá Boleslav -	provozovaná		vysoká	

Kategorie	Popis tratě	Stav	Trasa	Atraktivita	Poznámka
	Mšeno - Mělník				
REG	Bakov nad Jizerou - Dolní Bousov - Kopidlno (HK)	provozovaná		střední	
REG	Vraňany - Lužec nad Vltavou	provozovaná		nízká	
REG	Vraňany - Straškov (UL)	provozovaná		střední	
REG	Zlonice - Straškov (UL)	provozovaná		střední	
REG	Středokluky - Podlešín	bez provozu		vysoká	turistický železniční provoz - cyklovlak
REG	Krupá - Kolečovice	bez provozu		střední	turistický železniční provoz
CST	Lužná - Krupá - Žatec (UL)	provozovaná		střední	
REG	Rakovník - Čistá - Kralovice (PLZ)	provozovaná		střední	
REG	Březnice - Rožmitál pod Třemšínem	provozovaná		střední	CT Bradava-Skalice
REG	Březnice - Blatná (JČ)	provozovaná		střední	
REG	Trhový Štěpánov - VD Švihov (Želivka)	zrušená		nízká	konec trati zaplaven, ochranné pásmo
REG	Vlašim - Trhový Štěpánov	provozovaná		nízká	
REG	Pečky - Kouřim	provozovaná		vysoká	

Kategorie	Popis tratě	Stav	Trasa	Atraktivita	Poznámka
REG	Olbramovice - Sedlčany	provozovaná		vyšoká	
REG	Vrané nad Vltavou - Dobříš	provozovaná		vyšoká	
CST	Tomice - Olbramovice	provozovaná		vyšoká	plánovaná přeložka v rámci výstavby koridoru
CST	Olbramovice - Votice	provozovaná		vyšoká	plánovaná přeložka v rámci výstavby koridoru
CST	Votice - Heřmaničky	provozovaná		vyšoká	plánovaná přeložka v rámci výstavby koridoru
CST	Heřmaničky - Sudoměřice (JČ)	provozovaná		vyšoká	plánovaná přeložka v rámci výstavby koridoru

Tabulka převzatá a upravená z Aktualizace cyklogenerelu 2008

6. Možná zlepšení v oblasti bezpečnosti

Základním strategickým dokumentem podporování bezpečnosti je Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, jež byla schválena usnesením vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011. Tento dokument vytvořila Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu, která je jako oddělení BESIP integrální součástí Ministerstva dopravy ČR. Je rozdělen na dvě části, analytickou část a strategický plán. Analytická část je zaměřena na rozbor vývoje nehodovosti v ČR a zahraničí, plnění z pohledu cíle EU (Evropský plán bezpečnosti silničního provozu), ekonomický dopad nehodovosti, identifikace prioritních problémových oblastí. Ve strategickém plánu jsou popsána východiska z problémových oblastí, vize do příštích let, vytvoření bezpečného dopravního systému, nápravná opatření a další. Program se řídí zásadou „*Bezpečně na silnicích – právo a zodpovědnost každého z nás.*“ BESIP je mimo jiné autorem Cyklistického desatera nebo *Buďte vidět – přežijete.*

Další subjekt, jenž podporuje bezpečnost cyklistů, je Nadace Partnerství, která vytvořila projekty *Na zelenou – bezpečné cesty do školy*, *Cesty městy* a *Life Cycle*.

Za zmínku jistě stojí specifický cíl 3 Národní cyklostrategie, který pojednává o realizaci projektu *cyklistické akademie*. Vizí je předat poznatky a zkušenosti těm subjektům, které rozhodují o cyklistických strategiích a plánují a navrhují cyklistickou infrastrukturu. *Cyklistická akademie* by měla obsahovat opatření typu - výukový program, poradenský servis či výzkum.

Cílem realizace projektů na podporu bezpečnosti je v Národní cyklostrategii stanoveno snížení usmrcených cyklistů o 35 a snížení těžce zraněných cyklistů o 150 do roku 2020. Prostředkem k dosažení tohoto cíle je, kromě zmíněných programů, realizace tří základních prvků, a to aktivity spojené se změnou chování účastníku dopravy (používání bezpečnostní výbavy, reflexních doplňků, osvěta ve školských zařízeních, spolupráce s rodinou apod.), kontrola dodržování dopravních pravidel a zlepšení cyklistické infrastruktury (cyklopruhy, obytné zóny, zóny se sníženou rychlostí apod.). Detailně jsou tyto body popsány v Národní cyklostrategii.

Na řadě míst se na cyklotrasách vyskytují místa, kde je bezpečnost cyklistů snížena, či jsou to místa přímo nebezpečná. Většinou se jedná o problém s vedením tras po komunikacích s vysokou intenzitou motorových vozidel, křížení se silnicí (s rušným provozem aut, příp. ve městě bez přechodu) či křížení se železnicí (přejezd bez závor). Tato místa jsme se snažili v návrhu co nejvíce eliminovat, části tras procházející po komunikacích vyšších tříd jsme se snažili přeložit na komunikace s menším provozem, případně pro

ponechání průběhu trasy navrhujeme její souběh s komunikací po samostatné cyklostezce. Problém může nastat také při nevhodném trasování, kdy jde trasa co nejkratší cestou, avšak s nevyhovujícím výškovým vedením.

Dalšími problémy, které se týkají spíše údržby, jsou např. nevyhovující technický stav povrchu tras, překážka na komunikaci, nedostatečné nebo zcela chybějící značení, nebezpečné zúžení tras a stezek, např. vlivem okolních porostů či jiné závady (terénní vložka - za vlhka nebezpečí uklouznutí a kořeny; sráz do řeky (CT 2), průjezd slepou komunikací, stavy mostů, vjezd do zóny se zákazem vjezdu, Cyklisto, sesedni z kola, nebezpečný můstek přes potok).

V předchozí aktualizaci generelu jsme narazili také na řadu tras přetínajících řeky, které však počítaly s provozem přívozu. Na řadě míst tato možnost sice doopravdy existuje, avšak není to řešení celoroční (leckdy je provoz omezen na prázdninové měsíce). Tato skutečnost by měla být poznamenána nejen v mapách, ale také s dostatečným předstihem vyznačena na směrových šipkách na trase.

6.1. **Obecné varianty řešení**

Konkrétní řešení je možné po podrobném průzkumu inkriminovaného místa a jeho blízkého okolí. Obecně má většina problémových míst určité způsoby řešení, které lze zjednodušeně paušalizovat v následujících bodech:

- **Vedení tras po komunikacích s vysokou intenzitou motorových vozidel**
 - levnější řešení: přeložení cyklistické trasy mimo tuto komunikaci, na jiné stávající komunikace nižších tříd nebo na polní a lesní cesty
 - nákladnější řešení: výstavba cyklostezky, nebo cyklistického pruhu podél komunikace

Výstavbu nových cyklostezek podél zatížených komunikací doporučujeme spíše v případech, kdy v místě dojíždí větší množství cyklistů do spádového města a rychlost dojezdu je pro ně prioritní, trasy určené spíše k rekreační jízdě doporučujeme řešit formou přeložení.

- **Křížení se silnicí (s rušným provozem aut, příp. ve městě bez přechodu)**
 - levnější řešení: pokud to dovoluje intenzita provozu a nedojde k významnému narušení plynulosti, lze zřídit úroňový přejezd pro cyklisty vyznačený nejen např.

odlišným povrchem přejížděné vozovky, ale hlavně vhodným dopravním značením jak ze strany cyklistů, tak motorových vozidel, případně zřízení světelně řízených křížení; možným řešením je také převedení trasy mimo toto problémové místo a křížit komunikaci v úseku s nižší intenzitou, nebo se tomuto křížení zcela vyhnout

- nákladnější řešení: výstavba lávky, kde je možné převedení nejen cyklistů, ale i chodců
- **Křížení se železnicí (přejezd bez závor)**
 - zabezpečit přejezd závorami nebo výstražným signalizačním zařízením
 - možným řešením je také převedení trasy mimo toto problémové místo a křížit železnici na zabezpečeném přejezdu pro motorová vozidla nebo se tomuto křížení zcela vyhnout
 - výstavba lávky nebo podchodu
- **Nevyhovující povrch tras**
 - upravit povrch tras takovým způsobem, aby vyhovoval
- **Zúžení**
 - rozšířit cyklistických trasu – odstranit překážky, které zužují průjezdný profil
 - rozšířit cyklistických trasu stavebními úpravami (visuté lávky, přisypání břehu)
 - rozšířit cyklistických trasu – rozšířit mosty a lávky, vjezdu motorových vozidel lze zabránit např. sloupkem uprostřed trasy
 - přeložení cyklistické trasy
 - upozornit cyklisty na zúžené místo dopravními značkami, případně nechat je sesednout z kola
- **Nevyhovující výškové vedení**
 - přeložení trasy
- **Překážka na komunikaci**
 - přírodní překážky (popadané stromy) – pravidelná údržba tras a odstraňování nedostatků
 - závory, betonové bloky a podobně nahradit sloupky, které také zabrání vjezdu motorových vozidel, ale cyklistům v průjezdu nebrání
 - schody opatřit vodící lištou, ve které je možné kolo vést

- přívozy na řekách nahradit lávkou, která umožní převedení nejen cyklistů, ale i chodců
- **Nedostatečné nebo zcela chybějící dopravní značení**
 - jediným řešením je trasu doznačit vhodným způsobem
- **Jiné**
 - místa s nebezpečím pádu zajistit zádržným zařízením
 - nebezpečné lávky opravit
 - zhodnotit vedení trasy zónami se zákazem vjezdu – povolit jízdu na kole v zónách se zákazem vjezdu, obytných a pěších zónách
 - udržovat okolí cyklotras a cyklostezek relativně upravené (např. odstranění černých skládek)
 - při průjezdu slepou ulicí upozornit, že pro cyklisty je průjezdná
 - převedení trasy mimo tato problematická místa

6.2. **Shrnutí v obecné rovině**

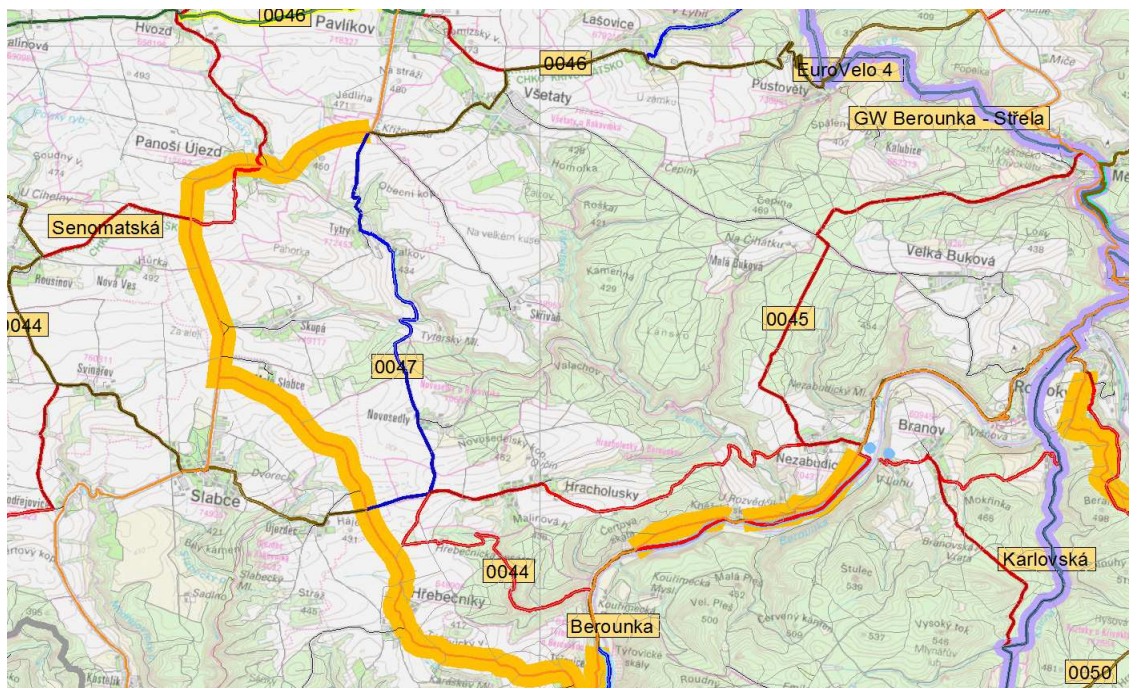
Eliminace problémových míst musí nastávat ve dvou krocích:

- ve fázi návrhu cyklistické trasy – nepředkládat a neschvalovat řešení, která uvedená problémová místa obsahují
- ve fázi správy cyklistické trasy – závadová místa cíleně odstraňovat

6.3. **Příklady řešení pomocí úpravy vedení trasy**

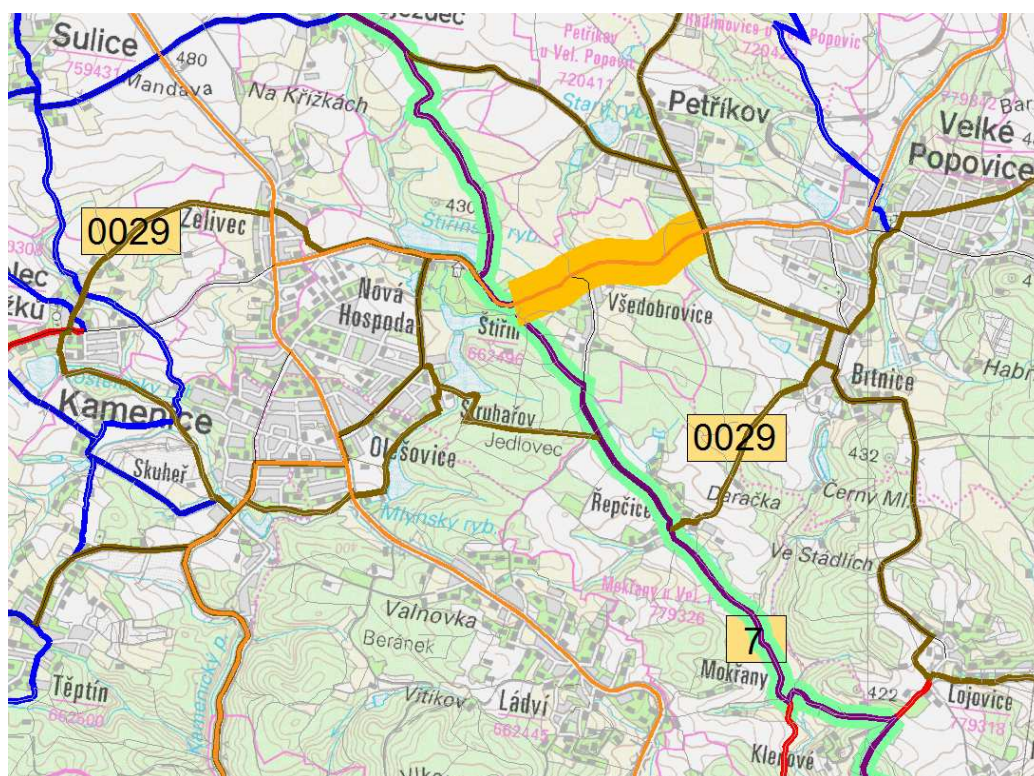
Úprava trasování na Křivoklátsku

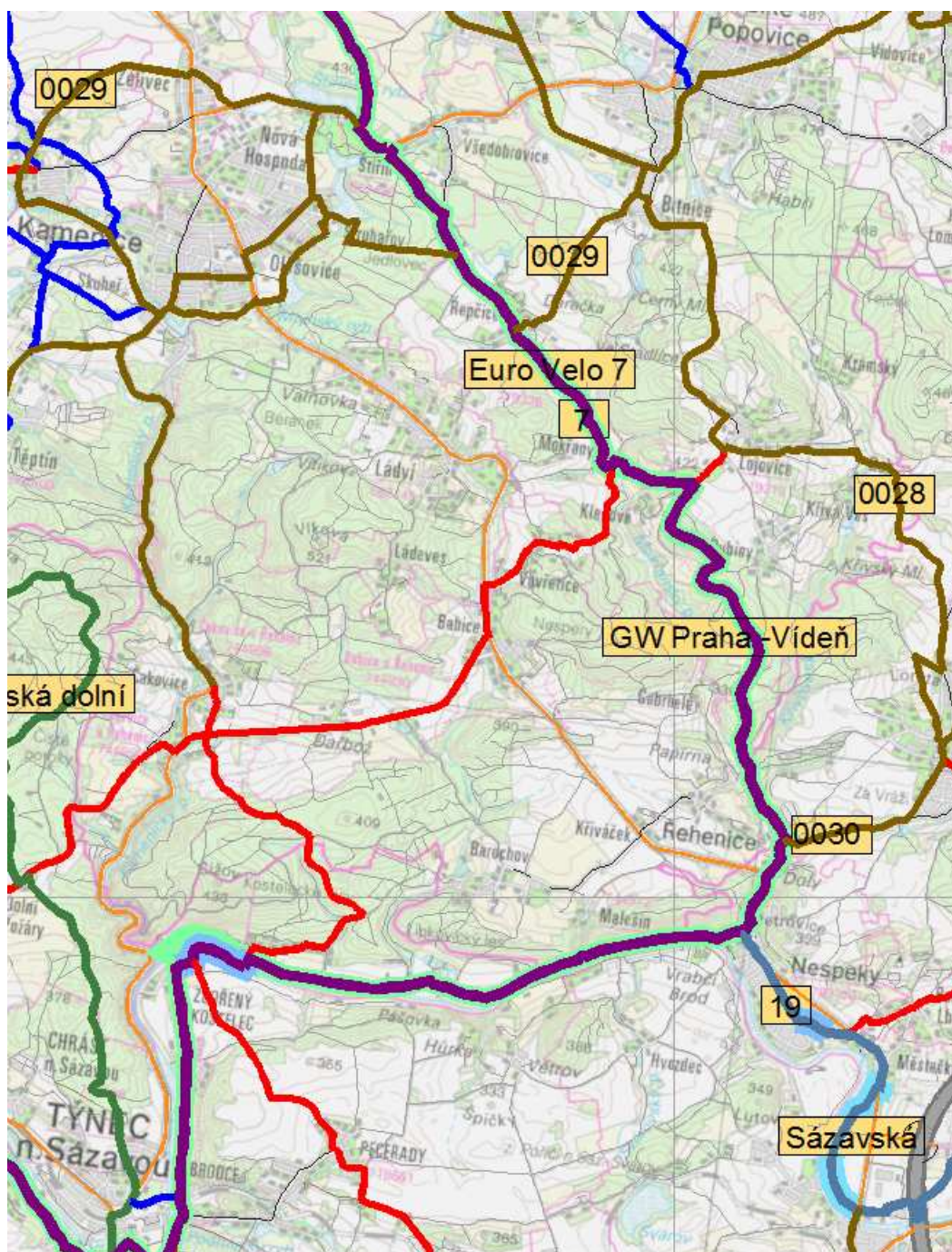
Značná část úseků byla navržena k úpravě pomocí přesunu z komunikací II. tříd na místní a účelové komunikace. Tmavší a tenčí oranžovou linií jsou v mapce vyznačeny silnice druhých tříd, silnější a světle oranžovou linií jsou vyznačeny přesunuté úseky.



Úprava trasování CT 7 v okolí Štířína

Trasu Euro Velo 7 zde navrhujeme vést z Křížkového Újezdce po stávající nezpevněné cestě (s nutností úpravy povrchu) na Štířín a odtud po částečně zpevněné místní komunikaci v souběhu se zelenou turistickou trasou k rozcestníku „Nad Všedobrovicemi“. Vyhneme se tak opět úseku silnice II. třídy v extravilánu, po kterém by trasa Euro Velo vést neměla.





7. Metodický návod k plánování a výstavbě cyklistických komunikací

Plánování, navrhování, výstavba, provoz a údržba cyklistické infrastruktury ve všech jejích oblastech je disciplína složitá a klade zvýšené nároky nejen na profesionalitu týkající se technických parametrů navrhovaných projektů, ale z velké části i na umění koordinace jednotlivých subjektů, které do tohoto procesu vstupují. Komplikovanost je dána jednak odlišnou právní subjektivitou jednotlivých účastníků takového procesu, jednak ochotou jednotlivých partnerů spolupracovat při návrhu, realizaci a především při správě a evidenci dokončených projektů.

Ze subjektů, které se mohou běžně na realizaci jednotlivých projektů podílet, jsou to zejména:

- stát a státní správa (stát, ministerstva, podniky řízené státem, kraje)
- samospráva (obce, svazy obcí, mikroregiony)
- zájmová sdružení (sportovní svazy, KČT, účelová sdružení nadšenců)
- právnické osoby (sponzorské firmy, cestovní kanceláře a agentury)
- jednotlivci (fyzické osoby, nadšenci snažící se posunout kvalitu cyklo dopravy).

Role jednotlivých účastníků procesu realizace jsou na jednu stranu jedinečné, na druhou stranu se prolínají, doplňují a jsou na sobě vzájemně závislé. Sebelepší návrh bez realizace není nic platný a je-li určitý projekt realizován a následně není udržován či chybí informace o něm v databázi - potom projekt sám o sobě postrádá v širších souvislostech opodstatnění. Příkladem může být vybudování cyklocesty mezi dvěma obcemi a léta trvající souběh této zrealizované cyklocesty s cyklotrasou, která vede po frekventované silnici. Přitom přesměrování cyklotrasy na cyklocestu je otázka koordinace, nikoliv finančních nákladů.

V následujících krocích jsou bodově popsány hlavní úkony nutné pro realizaci cyklistické infrastruktury s upozorněním na možná rizika, vzájemné vazby a možnosti, jak předcházet možným komplikacím. Následující body platí s drobnými úpravami obecně, ať jde o celorepublikový, regionální nebo pouze místní rozvoj cyklistické infrastruktury.

- plánování (ÚAP, cyklogenerel, cyklostrategie, ideové zanesení do databáze UP)

- navrhování (technická analýza realizovatelnosti, upřesnění možností vedení v databázi)
- realizace (projektování pro ÚR, stavební povolení, realizace, kolaudace, uvedení do provozu, zanesení do databáze včetně všech dostupných atributů)
- provoz (určení správce, průběžná kontrola údržby, odpovědnost a prvky infrastruktury, doplnění databáze)
- údržba (rozdělení nákladů na běžnou a mimořádnou údržbu, pojištění mobiliáře, kontrola jeho údržby a obnovy, aktualizace databáze)
- zpráva údržba dat o cyklistické infrastruktuře.

7.1. Plánování

Plánováním rozvoje cyklistické infrastruktury se rozumí navržení obecné koncepce rozvoje cyklodopravy v rozsáhlém území, navržení hlavních směrů rozvoje, analýza územních potřeb z regionálního pohledu, vyhodnocení stávající sítě a navržení jejího doplnění. Z krajského hlediska je tvůrcem koncepčního plánu (cyklogenerelu) Středočeský kraj. Z pohledu menších oblastí či regionů by měla být součástí plánování koordinace se sousedními regiony, navržená řešení by měla zahrnovat místní potřeby ovšem opět ve vztahu na sousední regiony. V procesu plánování by měly být formulovány potřeby, možné zdroje financování, metody technického řešení a zároveň by v území měly být navrženy základní směry vedení buď formou koridorů, nebo v případě že jiné řešení je technicky nereálné, formou konkrétnějšího trasování. V úrovni plánování není nutné podrobně řešit technické parametry navržené cyklistické infrastruktury ani konkrétní majetkoprávní vztahy. Konečná navržená řešení by měla být součástí územně plánovací dokumentace (jejímu měřítku by měla odpovídat i podrobnost a detail zpracovaného plánu rozvoje cyklodopravy) a o přijatých plánech rozvoje by měl být informován kraj, aby mohl výsledek začlenit do krajských plánů rozvoje. Na druhou stranu by návrhy v menších regionech měly respektovat celokrajskou koncepci a pouze ji v daném regionu doplňovat či dále rozpracovávat. Výstupy vzniklé z plánování cyklistické infrastruktury by měly sloužit při návrzích konkrétních projektů budování cyklistické infrastruktury a při rozhodování o prioritách jejich realizace. Nositeli plánování by v menších regionech měly být především města a obce, mohou však jím být a zájmová sdružení či místní akční skupiny.

7.2. Navrhování

Dojde-li ke koncepční schodě nad ideovým záměrem, kterým by měla být rozšířena či jinak upravena cyklistická infrastruktura, je v první řadě nutné prověřit jeho technickou a v obecnější rovině i majetkoprávní realizovatelnost (viz, kap. 8 Modelové příklady). Ideálním prostředkem je technická studie plánované stavby. Pakliže tato studie prokáže reálnost projektu, je vhodné ji promítnout v rámci aktualizace do příslušné územně plánovací dokumentace a stabilizovat ji tak v území.

Technická studie by kromě topologie navržené trasy a jejích základních technických parametrů měla obsahovat i kapitolu o majetkoprávních vztazích. V ideálním případě by její součástí měla být přímo vyjádření vlastníků nemovitostí, kterých se realizace projektu bude týkat, nebo alespoň jejich seznam s komentářem, co lze při dalších jednáních očekávat. Při navrhování trasování by měly být preferovány stávající zpevněné cesty, nezpevněné lesní a polní cesty nebo historické cesty vedené v Katastru nemovitosti i v mapách Pozemkového katastru, které v reálném prostředí jsou absencí využití v terénu prakticky neidentifikovatelné. Samozřejmostí je zohledňovat vliv na životní prostředí vzniklý nejen výstavbou, ale i provozem cyklistické infrastruktury. Rovněž historické prvky v krajině by měly být výstavbou i provozem ochráněny (např. není vhodné zřizovat odpočinkové místo na samotách poblíž kaplí či smírčích křížů, protože hrozí jejich poškození)

Vypracování technické studie by měla na základě výběrového řízení realizovat odborná firma či koordinátor, který je schopen postavit tým odborníků se zkušenostmi z oboru, dopravních staveb, územního plánování, ekonomie stavebnictví a se zkušenostmi problematiky rozvoje cyklistické dopravy. Náklady na studii mohou být financovány z rozpočtu obce, ze sponzorských příspěvků, z rozpočtu kraje či z různých dotačních titulů.

Specifickou stavbou cyklistické infrastruktury je tzv. singltrek. Jedná se o většinou jednosměrnou stezku s přírodním povrchem vedenou přírodou a upravenou tak, aby její zřízení i následný provoz minimalizovaly zásahy do okolní přírody. Právě pro to, že se jedná o cesty v přírodním prostředí, je jejich navrhování citlivé zejména z pohledu ochrany životního prostředí. V době zpracování generelu byla organizací ČeMBA (Českou mountainbikovou asociací) zpracovávána metodika pro tvorbu singltreků a bylo připravováno První IMBA certifikované školení trailbuildingu v Čechách. Aktuální informace lze získat na stránkách www.cemba.eu.

7.3. Realizace

Realizací se nerozumí pouze vlastní výstavba, ale i konkrétní projektová činnost a aktivity v oblasti stavebně právní a majetkoprávní. Prokáže-li technická analýza realizovatelnost konkrétní např. cyklostezky, vybraný projektant (nebo u složitějších případů projektový tým) začne s projektovou přípravou nejdříve na úrovni projektu k územnímu rozhodnutí, na něž navazuje projekt pro stavební povolení. V souběhu s projektováním, kdy dochází ke konkretizaci projektu a jeho umístění v terénu, resp. na konkrétních pozemcích, musí být vedeno jednání s vlastníky pozemků přímo dotčených stavbou o způsobu vyrovnání za újmu, která jim výstavbou může nastat.

Ve fázi projektování je rovněž vhodné zajistit možnosti financování projektu z různých dotačních, příspěvkových, sponzorských a rozpočtových zdrojů.

Před započítáním vlastní výstavby je nutné disponovat platným stavebním povolením, mít zajištěno financování projektu, a to nejen na jeho realizaci, ale i na jeho následný provoz a především pro údržbu.

Součástí projektu ještě před započítáním jeho realizace by měl být i projekt následného provozu a údržby, ze kterého by mělo být jasně patrné, kdo bude vlastníkem nově budované infrastruktury, kdo jejím správcem a z jakých prostředků bude hrazen provoz a údržba. Jednoduchým příkladem mohou být tzv. sponzorované cyklotrasy. V případě že sponzor funguje, obnova značení není problém a vše funguje, jak má. Když však sponzor odstoupí, v takový okamžik není zřejmé, kdo je vlastníkem značení a i kdyby kraj chtěl do jeho obnovy investovat, z hlediska vlastnictví mu to příslušné předpisy neumožňují. Proto je důležité, aby tyto skutečnosti byly součástí řešení projektu.

Bude-li vše výše řečené splněno (v ideálním případě), lze na základě výběrového řízení pověřit realizací projektu vybraného dodavatele. Upřednostňovány by měli být ti dodavatelé, kteří mají zkušenosti se srovnatelnými projekty, mají ověřitelné reference, na trhu působí dostatečně dlouhou dobu, aby bylo možné posoudit kvalitu odvedené práce a jsou schopni garantovat svou práci po delší dobu. Samozřejmě je důležitým parametrem i cena, ta by však neměla být kritériem nejdůležitějším (ostatně uvedené charakteristiky mohou po úpravě platit prakticky pro všechny subdodavatele, kteří se na plánování, navrhování, projektování, výstavbě, provozu a údržbě cyklistické infrastruktury podílejí). V průběhu výstavby by měli investor a následný majitel či správce společně kontrolovat rozsah a kvalitu prováděných prací.

7.4. Provoz

Provoz cyklistické infrastruktury po technické stránce zpravidla nevyžaduje enormní náklady, spíše je náročný sběr dat, jejich evidence, vyhodnocení a organizace následných opatření, které mohou provozování cyklistické infrastruktury komplikovat. Ideálním modelem by bylo zřízení regionálních center, která by měla na starosti určitá území. Skutečnosti zjištěné prostřednictvím těchto center (lze spojovat s provozem destinačních agentur) by měly být předávány jednak příslušným úřadům a správcům (majitelům) cyklistické infrastruktury v regionu, jednak by měly mít za povinnost informovat krajského cyklokoordinátora, který by provozní informace schraňoval, třídil a dále s nimi pracoval. Součástí sběru dat by měly být i informace o technickém stavu cyklistické infrastruktury, na základě kterých by měla být prováděna i její údržba (viz následující podkapitola). Pro sběr dat a jejich následnou analýzu je vhodné využít prostředí GIS.

S provozem cyklistické infrastruktury přímo souvisí i její marketingová podpora. Cílenou propagací lze ovlivňovat využití jednotlivých tras (např. při přesměrování stávající cyklotrasy na nově zbudovanou cyklostezku je třeba s touto skutečností seznámit cyklistickou veřejnost, aby pravidelní uživatelé nejezdili dál „po paměti“), zvyšovat návštěvnost cílových destinací, informovat o nově budovaných cyklotrasách vhodných pro cesty do zaměstnání či do uzlů veřejné dopravy, podpora cyklovlaků či cyklobusů apod.

7.5. Údržba

Údržba a na ní navazující opravy či rekonstrukce cyklistické infrastruktury jsou na rozdíl od provozu disciplínou mnohem složitější. Přirozeně největším rozdílem je výše nákladů, nicméně není to rozdíl jediný. Každá ze staveb cyklistické infrastruktury by měla mít svého majitele resp. správce, který za ní bude odpovídat. Vlastnictví (správcovství) by mělo být vyřešeno ještě před vlastní realizací konkrétního projektu, aby následně nevznikaly spory kdo bude nositelem údržby a z jakých zdrojů bude financována. Na základě sběru dat (viz. předcházející kapitola) a jejich pravidelného vyhodnocování lze místně či plošně stanovovat potřebu údržby, oprav či rekonstrukcí. Tyto analýzy mohou být (a měly by být) dostupné průběžně jednotlivým majitelům či správcům, kteří by zároveň měli být o potřebě údržby informováni. Při funkčnosti takového systému bude mít kraj, jako garant rozvoje cyklo dopravy v regionu, nejen neustálý aktuální přehled o rozsahu a kvalitě cyklistické infrastruktury, ale při financování či spolufinancování její údržby může i přímo ovlivňovat rychlost a kvalitu její údržby, resp. oprav a rekonstrukcí. Příkladem mohou být nedávné povodně, kdy řada cyklocest, po kterých jsou vedeny významné cyklotrasy, byla výrazně

poškozena. Při důsledné evidenci těchto škod by bylo možné ještě v průběhu toho samého roku rozhodnout o prioritách oprav, jejich rozsahu a očekávaných nákladech a pak následně podpořit urychlenou opravu nejvíce frekventovaných míst.

Drobná infrastruktura, jako jsou informační tabule, odpočívadla, stojany na kola ve volné přírodě apod. by měla být udržována svými vlastníky, kterými zpravidla bývají města či obce. Většinou byly zřízeny za přispění kraje či z různých dotací, jejich provoz a údržba by však měla být hrazena z jejich rozpočtu, v případě vyšších nákladů opět s podporou kraje. I zde platí, že nejdůležitější je získávání informací o aktuálním stavu, tedy sběr dat. I sebelépe navržené odpočívadlo, které bude poškozeno a o jehož poškození se nikdo nedozví, neplní svůj účel.

Nejjednodušší je údržba cyklotras. Ty jsou vyznačeny po stávajících komunikacích různého typu, které mají své vlastníky, takže prakticky jediná údržba spočívá v údržbě a obnově značení. V současné době je hlavním garantem značení cyklotras na území ČR Klub českých turistů (KČT), nicméně existuje i značné množství tras zřizovaných jinými subjekty. Tyto cyklotrasy mohou být zapojeny do systému, který rovněž spravuje KČT coby centrální orgán jejich evidence a správce číslování, nebo může jít o cyklotrasy místní, které jsou zřizovány mimo tento národní systém. V každém případě by opět kraj v roli koordinátora měl přispívat na údržbu celé sítě, bez ohledu na zřizovatele. Problémem v současné době je evidence značení, které prakticky neexistuje. I z důvodu možného pojištění bude nutné značení přesně evidovat, k čemuž je opět vhodné využít prostředí GIS. Při její přesné evidenci v kombinaci s daty z provozních průzkumů lze snadno koordinovat údržbu značení a případně na ni přispívat z rozpočtových, dotačních či jiných zdrojů.

V případě cyklocest se většinou jedná o účelové komunikace, které kromě cyklistů slouží i k dopravní obsluze území (převážně se jedná o lesní či zemědělské pozemky apod.). Ty mají svého vlastníka, který svůj majetek spravuje buď sám, nebo prostřednictvím správce a který se zřízením cyklocesty musel souhlasit. Součástí souhlasu s jejím zřízením by měla být i dohoda o rozdělení nákladů při její následné údržbě.

Asi nejsložitějším případem pro údržbu jsou cyklostezky. Jde o dopravní stavby, které mají charakter místních komunikací a které tím pádem spadají do správy měst a obcí. Jejich údržba je nákladná, ve většině případů celoroční (tedy včetně odklizení sněhu), a přestože se při jejich zřizování na většině nákladů podílí kraj nebo jsou financovány z různých dotačních zdrojů, i jejich běžná údržba je v některých případech nad možnostmi příslušné obce (nemluvě o případných opravách či rekonstrukcích např. po živelných pohromách). Jsou známy případy, kdy i po získání stavebního povolení a zajištění zdrojů financování

nebyl projekt realizován, protože příslušná obec odmítla hotové dílo převzít s odkazem na to, že nemá ve svém rozpočtu rezervu ani na sečení trávy na krajnicích cyklostezky, natož na její zimní údržbu. Řešením by bylo vytvoření fondu, ze kterého by bylo možné za určitých podmínek alespoň na běžnou údržbu staveb cyklistické infrastruktury přispívat.

7.6. Správa a údržba dat

Prostorová data tvoří nedílnou součást projektu tvorby cyklogenerelu Středočeského kraje a následného budování, provozu a údržby cyklistické infrastruktury na území kraje. Využitím prostorových dat provádíme evidenci, vizualizaci, plánování a komplexní správu cyklistických tras. Při tvorbě informačního systému (který bude tato data spravovat) a jeho ekonomické rozvahy bychom měli přihlídnout k nákladům na geodata, programové (SW) a technické prostředky (HW) přibližně v poměru 80 : 15 : 5. Do tohoto poměru (složka 80) patří také výdaje na postupnou aktualizaci dat, která bývá někdy opomíjena a následně tento výpadek v rozpočtu projektu komplikuje udržení aktuálnosti spravovaných dat.

Činnosti s vytvořením datové báze cyklogenerelu by tedy měly být následující:

- Návrh prostorové databáze pro uložení geodat (linie cyklotras s atributy, dopravní značení, ...) se strukturou umožňující snadné plnění, aktualizaci a verifikaci.
- Naplnění prostorové databáze vhodnými daty.
- Správa databáze (verifikace vložených prostorových dat s ohledem ke skutečnému stavu, aktualizace dat na základě změn v síti cyklostezek).
- Zpřístupnění dat široké veřejnosti.

7.6.1. Návrh prostorové databáze

Tvorbou prostorových databází se věnovalo již mnoho autorů, následující metodika je vypracovaná na základě práce L. Vokounové, D. Arctura a P. A. Longley³.

³ Vokounová L.: *Návrh struktury datového modelu pro správu elektrických distribučních sítí ZČE v GIS analýzou mezinárodního datového modelu ArcFM*, Západočeská univerzita v Plzni, Katedra matematiky, 2003

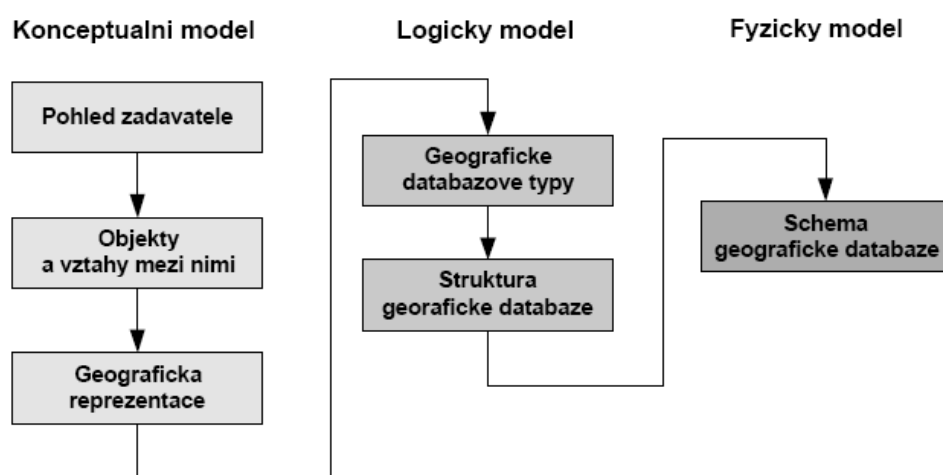
Arctur D., Zeiler M.: *Designing Geodatabases (Case Studies in GIS Data Modeling)*, ESRI Press, 2004, ISBN: 1-58948-021-X

Protože jsou v prostorových databázích (dále GDB) uloženy především prostorové objekty, které představují objekty reálného světa, probíhá návrh GDB pomocí objektové analýzy. Objektová analýza se obecně skládá ze tří hlavních nástrojů: *dekompozice, abstrakce, specializace v hierarchii*.

Samotný návrh GDB prochází třemi stupni vývoje. Postupně, jak dochází ke konkretizaci problému, jsou vytvořeny tři modely – **konceptuální, logický a fyzický**, pomocí výše uvedených nástrojů.

Fyzický model je konečným produktem návrhu. Obsahuje již specifikované datové typy a vztahy. Svým sestavením již odpovídá budoucí databázi. Při cestě k fyzickému modelu databáze bychom měli projít následujícími šesti kroky (viz **Chyba! Nenalezen zdroj odkazů.**):

Postup při návrhu GDB



7.6.2. Konceptuální model

Databázový model umožňuje zobrazit a popsat objekty v databázi a vztahy mezi nimi z hlediska jejich významu a chování. Výsledkem konceptuálního modelování je implementačně

nezávislé databázové schéma, tj. schéma obecně aplikovatelné v jakémkoli technicko-programovém prostředí. Nejčastěji se znázorňuje v podobě diagramu případů použití (Use Case), který definuje požadavky na funkcionalitu systému, a datového diagramu (E-R diagramu nebo diagramu tříd), který definuje třídy prvků, jejich atributy a vztahy mezi nimi.

Pohled zadavatele

V tomto první kroku se stanoví základní funkce, které by měla výsledná databáze plnit. Zároveň se určí druh dat, která budou sloužit k jejímu naplnění. Následně se tato data roztřídí do skupin, jakýchsi budoucích zárodků tříd. Pro toto první přiblížení stačí jen papír a tužka.

Důležitou podmínkou v této fázi vývoje je, aby i zadavatel měl jasno v tom, co od budoucí databáze může očekávat. Návrhář proto musí být schopen zadavateli objasnit základní principy databází. Na druhou stranu je nutné mít od zadavatele (popř. budoucího uživatele) zadanou jasnou specifikaci uživatelských požadavků.

Objektové vztahy

V druhém kroku se jasně určí objektové typy (třídy) a funkce. Popíše se vztahy mezi třídami. Výsledkem tohoto kroku je objektový model (diagram) vytvořený podle přesných pravidel pro zápis objektové analýzy. Takovým standardním jazykem pro její zápis je UML.

V této fázi se samozřejmě stále nelze obejít bez zadavatele. Právě na základě vytvořeného modelu lze konfrontovat uživatelské požadavky s funkcionalitou databáze. V tomto kroku je možné zadavateli předvést strukturu budoucí databáze, vysvětlit jednotlivé části modelu a popřípadě nastítnit funkcionalitu databáze. Ze schůzky (schůzek) pak následně vyplynou další připomínky, které lze v této fázi bez problémů řešit doplněním nebo upravením modelu. Otázkou zůstává, jak daný model vytvořit, aby ho zadavatel pochopil. S tím souvisí otázka, jak zadavatel ovládá UML a jak je zblhlý v informačních technologiích.

Geografická reprezentace

Poté následuje krok třetí, ve kterém se určuje geografická reprezentace objektů. Správný výběr je velmi důležitý, souvisí totiž přímo s rychlostí a efektivností výsledné databáze. Samozřejmě můžeme provádět přetypování, ale tato operace je náročná na výpočetní čas počítače, zároveň také dochází k nevratné ztrátě informací.

Návrh geografické reprezentace objektů již musí návrhář udělat sám. Měla by ovšem vyplynout z pohledu zadavatele, a to zejména z funkcionality databáze. Reprezentací se rozumí rozdělení objektů do objektových tříd a u každé třídy určit zda se bude jednat o bodovou, liniovou nebo polygonovou třídu. Každá reprezentace je vhodná k jiným účelům a analýzám a zvolení špatné reprezentace má za následek špatnou funkcionality databáze. Proto hraje tato část návrhu velice důležitou roli.

7.6.3. Logický model

Logický model umožňuje zobrazit a popsat objekty v databázi a vztahy mezi nimi s ohledem na jejich implementaci v konkrétním technicko-programovém prostředí daném strukturou (organizací) datové základny a typem systému řízení báze dat. Logický model je rozšířením konceptuálního modelu o podrobnosti specifické pro dané prostředí, např. datové typy, realizaci vazeb mezi daty, integritní omezení. Neobsahuje popis konkrétní fyzické organizace a uložení dat na záznamovém médiu.

Geografické databázové typy

Čtvrtý krok spočívá v nalezení vhodných geografických databázových typů, které budou maximálně vyhovovat reprezentaci objektů a zároveň budou podporovány GIS a jejich databázemi. Datový model GIS je totiž závislý na způsobu uložení, tedy na databázovém software, se kterým daný GIS spolupracuje (např., Oracle, MS Access, PostGIS, PostgreSQL atd.).

Pro ukládání prostorové složky dat není tento krok až tak závislý na návrháři databáze, protože daný systém má většinou přednastavené databázové typy, které nelze měnit (např. formátem OGC). S atributovou složkou dat už je to ovšem něco jiného. Např. ESRI při vytvoření určitého objektu automaticky dovytvoří v atributové tabulce atributy: OID (primární klíč), Shape (reprezentace), Shape_Length (délka hranice u polygonové a liniové vrstvy), Shape_Area (plocha polygonu u polygonové vrstvy). Ostatní, pro zadavatele důležité, atributy je dobré v modelu také zahrnout, ale jejich přidání nebo modifikaci lze provést v již hotové databázi kdykoli.

Struktura GDB

Pátým krokem je uspořádání struktury GDB. To zahrnuje definování způsobu uložení topologických vztahů, pravidel, volbu vhodného prostorového indexu, atd..

Topologie by se měla vyskytnout v každé GDB. Většinou se totiž jedná o znázornění částí krajiny, ve které se vyskytují určité prostorové vztahy. Proti tomu stojí fakt, že vybudování topologie a následné odladění chyb je poměrně časově náročná záležitost. Proto je nutné na začátku zvážit, jestli se budování topologie opravdu vyplatí.

7.6.4. Fyzický model

Jedná se o vytvoření výsledné struktury v konkrétní geografické databázi. Zahrnuje nejen strukturu databáze, ale i definování různých integritních omezení, topologické vztahy, jednotlivé atributy a jejich typy, atd.

Schéma GDB

Šestým a posledním krokem je vytvoření konečného schématu geografické databáze. Tj. konečné struktury databáze tak, jak budou data uložena přímo v databázi. Je vytvořena pomocí databázového jazyka, který podporuje daný DBMS. V poslední době nejpopulárnějším jazykem je SQL/3, který má v sobě zabudovanou i práci s geografickými datovými typy.

7.6.5. Naplnění prostorové databáze vstupními daty

Naplnění databáze odpovídajícími vstupními daty je kritická skutečnost, jelikož od kvality vstupních se odvíjí následná kvalita celé GDB. V této chvíli platí „trash in – trash out“⁴. Při volbě vstupních dat je tedy nutné pečlivě zvážit, jaká data použijeme jako základ pro datový model cyklistických tras (a jejich variant).

Zde existuje několik možností, mezi kterými se zakladatel může rozhodnout. Každá z těchto možností má své výhody i nevýhody:

- Zakoupení vektorových dat reprezentující požadované prvky (komunikace) od dodavatele prostorových dat (např. produkt ZABAGED od ČÚZK), tato data doplnit o chybějící prvky, připojit požadované atributy a definovat topologii dat. Nevýhody: vysoká cena dat, ruční editace atributů (a s tím spojené chyby), ruční editace chybějících prvků.

⁴ Při vstupu nekvalitních dat do databáze nemůžeme očekávat následné kvalitní výstupy.

- Tvorba vlastních dat – na základě podkladových dat vytvořit vlastní vektorovou vrstvu cyklotras. Výhody: velmi nízká cena pořízení dat (platí se jen práce operátora). Data jsou tvořena „na zelené louce“ – můžeme si tedy vytvořit vlastní strukturu dat. Nevýhody: ruční vektorizace je zdlouhavá a nudná – dochází k časté tvorbě neúmyslných chyb.
- Převzetí již hotových podkladů – pro cyklogenerel existují již hotová data, která však obsahují neidentifikovatelné množství chyb v attributech (špatně přiřazený typ povrchu, ...) i topologii (zdvojené linie). Zde je, s ohledem na poučku „trash in – trash out“, otázkou, zda je vhodné takováto data použít, aby ve výsledku operátor nestrávil více času vyhledáváním chyb v databázi, než kdyby tvořil data „od začátku“.

Nad všemi vytvořenými daty je následně vhodné definovat topologické vztahy – ty nám umožní ošetřit chyby ve smyslu nesprávné geometrie dat a dalších vzájemných vztahů (zdvojené linie, křížení linií v uzlu, ...).

Dalším kritickým bodem je vhodná volba sbíraných atributů. Datová struktura (a tím i odpovídající struktura atributů) by měla vhodně reprezentovat zpracovávanou problematiku.

7.6.6. Správa vytvořené databáze

Aby databáze byla funkční, správně aktualizovaná a bez chyb, je důležité rozdělení rolí jednotlivých uživatelů databáze. Není vhodné, aby všichni uživatelé měli možnost administrátorských práv a tudíž neomezeného editování databáze.

V konceptu databáze pro cyklogenerel by měl existovat jeden „super správce“, který bude mít na starost celou databázi, bude znát její strukturu, topologii a bude odpovídat za její funkčnost.

Dále zde budou „editoři“, kteří budou mít na starost vstup nových dat do databáze/editaci/verifikaci. Přístupnou by měli mít vždy jen určitou část databáze (resp. její kopii), na které pracují (okres, KÚ). Tento krok je důležitý, aby neopatrným zásahem nepoškodili „ostrou“ databázi. Při dokončení práce administrátor verifikuje dodaná data a umožní jejich zápis do „ostré“ databáze.

Sběr dat v terénu (příp. jejich verifikaci) mohou provádět také editoři, popřípadě jiní terénní pracovníci. Verifikace dat je důležitá, pokud se databáze v prvním kroku naplnila již

předzpracovanými daty, u kterých můžeme očekávat chyby. Sběr dat a jejich verifikace bude probíhat na základě technologických možností spravujícího subjektu (od metody – tužka – papír až po online editaci databáze).

7.6.7. Zpřístupnění dat široké veřejnosti

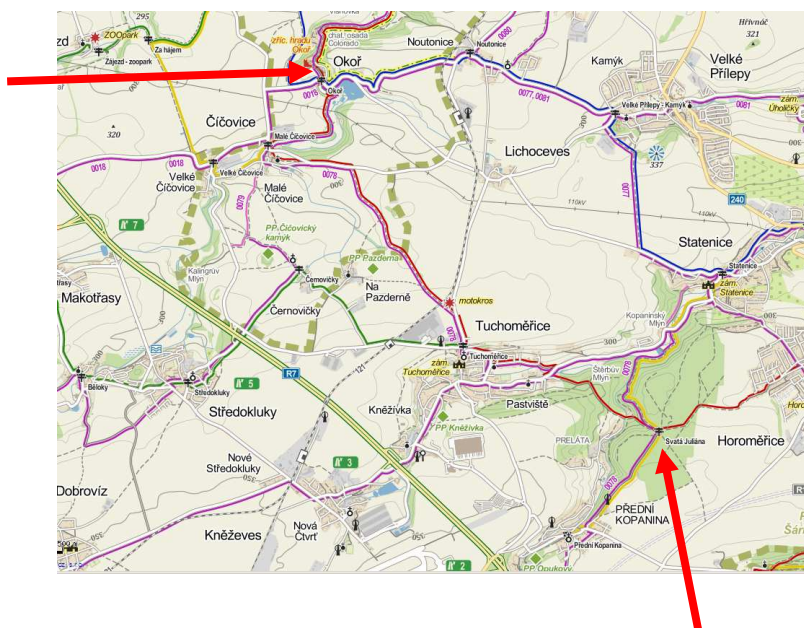
Dnešní technologie umožňují snadné zpřístupnění dat široké veřejnosti v prostředí internetu. Dobrým příkladem je mapový portál Středočeského kraje dostupný na adrese <http://gis.kr-stredocesky.cz/fx/cyklogenerel/index.html> . V současném bouřlivém rozvoji informačních technologií a mobilních aplikací je využití pořízených dat jen otázkou fantazie jejich správce. Lze jej využívat např. jako podpůrný prostředek cykloturistů při plánování tras, nebo pro on-line orientaci v terénu až po on-line sběr dat prostřednictvím mobilních zařízení sloužících k aktualizaci a rozšíření databáze.

8. Modelové příklady

8.1. Technická studie cyklostezky Tuchoměřice – Okoř

Jak již bylo řečeno v předcházejících kapitolách, smyslem generelu je vytvořit strategický podklad pro další plánování rozvoje cyklodopravy v regionu. Dalším krokem je buď přímé zapracování jeho výstupů do územně plánovacích dokumentací jednotlivých obcí, nebo zpracování konkrétních technických studií jednotlivých staveb dopravní infrastruktury, které se pak přímo promítají do jednotlivých územně plánovacích dokumentací a na jejich základě jsou pak zpracovávány projekty pro územní řízení a stavební povolení.

Příkladem pro technickou studii byla vybrána technická studie cyklostezky Tuchoměřice – Okoř. Veškeré dále uvedené informace vycházejí z **Technické studie cyklostezky Tuchoměřice – Okoř**, zpracované v listopadu 2012, jejímž zadavatelem byl Středočeský kraj a zpracovatelem společnost B.I.R.T. GROUP, a.s. Důvodem vypracování této studie je zkvalitnění rekreační cyklistiky zejména pro obyvatele Prahy při návštěvě tradičního výletního města. Ve spolupráci s Pražským cyklokoordinátorem byl jako nástupní bod zpracované trasy vybrán konec stávající cyklostezky z Přední Kopaniny směrem na Statenice, konkrétně rozcestí Svatá Juliána. Koncovým bodem bylo stanovení konkrétní parcely v podhradí zříceniny Okoř.



Zásadních podmínek pro vypracování studie nebylo mnoho. Cílem návrhu bylo nalézt takové vedení cyklostezky nebo cyklotrasy, která bude ve své trase pouze v odůvodněných případech v souběhu s automobilovou dopravou. Výškově a směrově bude tam, kde to morfologie terénu dovolí upravena tak, aby byla využitelná i pro rodinnou cyklistiku s malými dětmi či k využití cyklisty s přívěsným vozíkem. Kromě uvedených obecných požadavků měla navržená trasa respektovat územní plány dotčených obcí a Prahy, plánované dopravní stavby, rozvojové aktivity obcí a stávající limity v území. Dále bylo cílem návrhu v maximální míře využívat pozemky ve vlastnictví obcí, kraje a státu.

Realizace technické studie probíhala v následujících krocích:

Krok 1. – na základě vzniklé potřeby v tomto případě kraj vypsal výběrové řízení na zpracovatele studie technické studie.

Krok 2. – Vybraný zpracovatel obdržel všechny dostupné podklady, týkající se daného úkolu, a seznámil se s nimi. Šlo zejména o územní plány dotčených obcí a dokumenty týkající se rozvoje kraje.

Krok 3. – zpracovatel použil další zdroje informací potřebných ke zpracování technické studie, a to zejména:

Mapové podklady a evidence

Jednotná GIS databáze cyklistické infrastruktury Středočeského kraje

Dopravní politika ČR pro období 2014 – 2020 s výhledem do roku 2050

Národní strategie cyklistické dopravy – cyklostrategie

Regionální operační program pro region soudržnosti NUTS 2 Střední Čechy

Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje

Program rozvoje venkova České republiky

Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji

Legislativa – zákony a normy týkající se cyklistické dopravy

Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje 2008, část výstupů z analytické části aktualizace generelu 2012

Dále použil informace dostupné ne internetu z webových stránek :

www.cyklostrategie.cz

www.ceskojede.cz

www.nadacepartnerstvi.cz

www.prazskecyklostezky.cz

www.prahounakole.cz

www.praha.eu

www.doprava.praha-mesto.cz

www.cyklistevitani.cz

www.ropid.cz

www.cd.cz

www.kr-stredocesky.cz

www.nakole.cz

<http://nahlizenidokn.cuzk.cz>

Krok 4. – byla vypracována přehledná mapa s vyznačením majetkoprávních vztahů v daném území v těch místech, kde bylo možné předběžně uvažovat s vedením navržených tras a stezek. Tyto předběžné návrhy byly zpracovány ve variantách. Současně s vypracováním návrhů byl proveden terénní průzkum celé oblasti, který přímo v terénu jednak prověřoval reálnost navržených variant jednotlivých úseků a jednak vyhledával nové varianty pro případ, že by s některým z „teoretických“ návrhů nebylo možné dál pracovat.

Krok 5. – formou osobní návštěvy byli kontaktováni představitelé všech dotčených obcí (Tuchoměřice, Statenice, Číčovice, Okoř), byli seznámeni se záměrem kraje vybudování cyklostezky resp. přesměrování cyklotras, formou diskuze byly zaznamenány jejich názory a připomínky a zároveň s ohledem na jejich znalost místních poměrů byly upřesněny možné varianty vedení jednotlivých úseků cyklostezky resp. cyklotrasy či cyklocesty.

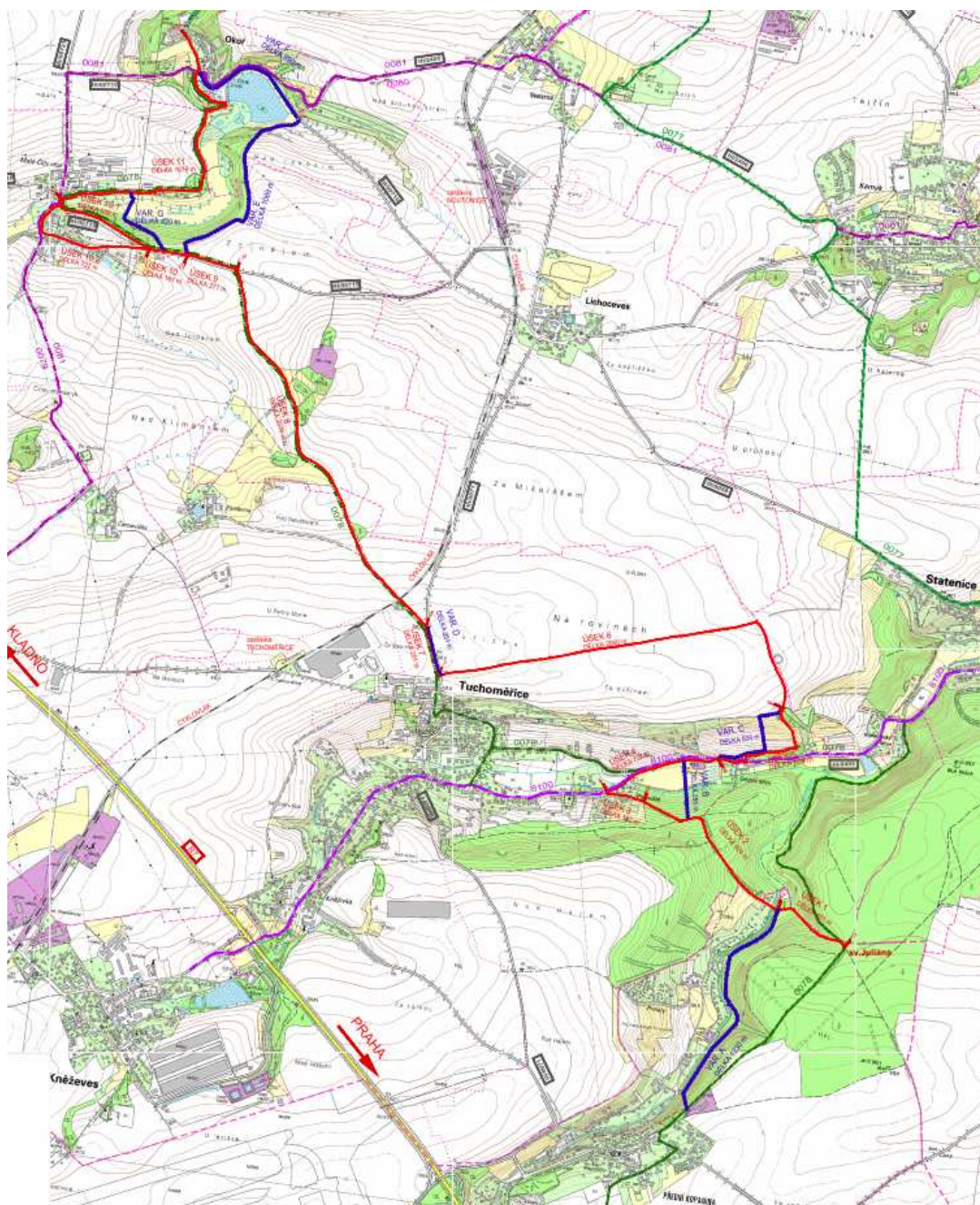
Krok 6. – jednotlivé úseky navržené trasy byly zpřesněny na základě konzultace se zástupci jednotlivých obcí a byly prověřeny z hlediska majetkoprávního a technického, zda-li splňují podmínky technických parametrů stanovených zadavatelem.

Krok 7. – byli osloveni majitelé dotčených pozemků, zda s navrženými úseky tras, které vedou po jejich pozemcích, souhlasí. Byla preferována forma osobního kontaktu s jednotlivými majiteli, nicméně v některých případech bylo nutné spokojit se pouze s písemnou formou, protože vlastníci nebydleli v dostupné vzdálenosti.

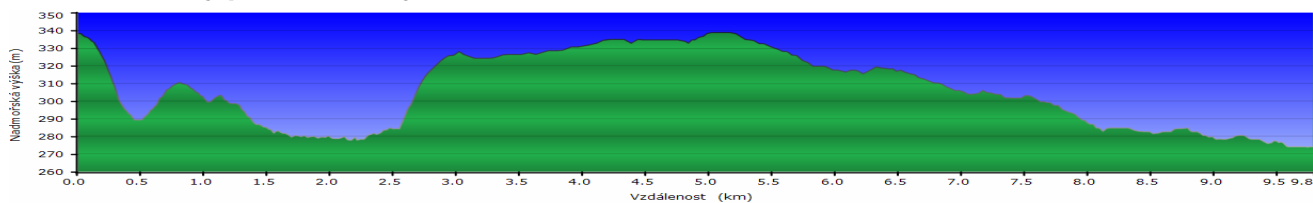
Krok 8. – po zohlednění všech námětů a připomínek, vyjádření vlastníků a na základě provedené technické analýzy byl proveden konečný návrh propojení rozcestí Sv. Juliána s podhradím hradu Okoř systémem cyklostezek (stezek pro cyklisty s vyloučenou motorovou dopravou), cyklocest (s výjimečně přípustnou motorovou dopravou, příkladem jsou lesní a polní cesty po kterých se kromě cyklistů mohou pohybovat majitelé či správce okolních pozemků) a cyklotras. V čistopise studie jsou navržena i dopravní opatření, materiálové řešení jednotlivých úseků a jejich konkrétní technické parametry, včetně schémat podélných sklonů. Kromě konečného návrhu jsou ve stejné podrobnosti uvedeny i možné varianty, které do konečného trasování nebyly zahrnuty kvůli nedořešení majetkoprávních vztahů, nicméně kdyby dodatečně došlo k dohodě s vlastníky, mohou být tyto alternativní úseky do konečného řešení zahrnuty. Samozřejmostí je navržení vybavení ostatní infrastrukturou (informační tabule, odpočinková místa včetně mobiliáře, stojany na kola apod.). Důležitá je navazující dopravní obslužnost (parkoviště, MHD, cyklovlak, cyklobusy). V rámci studie jsou i rámcově odhadnuty náklady na realizaci navrženého řešení. Na závěr jsou zrekapitulována možná rizika realizace navrženého řešení.

Krok 9. – koncept studie je předán zadavateli k připomínkám a po jejich zapracování je odevzdán čistopis. Ten slouží jednak jako územně plánovací podklad pro pořízení či aktualizaci územních plánů jednotlivých dotčených obcí (je nutné, aby do doby své realizace byla navržená trasa územním plánem stabilizována, aby nevhodnou stavební činností nedošlo k případným komplikacím při její realizaci). Dále studie slouží při rozhodování o investicích do cyklistické infrastruktury (důležité parametry jsou přínos realizace, odhad nákladů a technický popis) a při rozhodnutí o její realizaci je důležitým podkladem pro projektanta při zpracování projektu pro územní řízení, resp. pro stavební povolení.

Celková situace navržené trasy



Podélný profil celkový



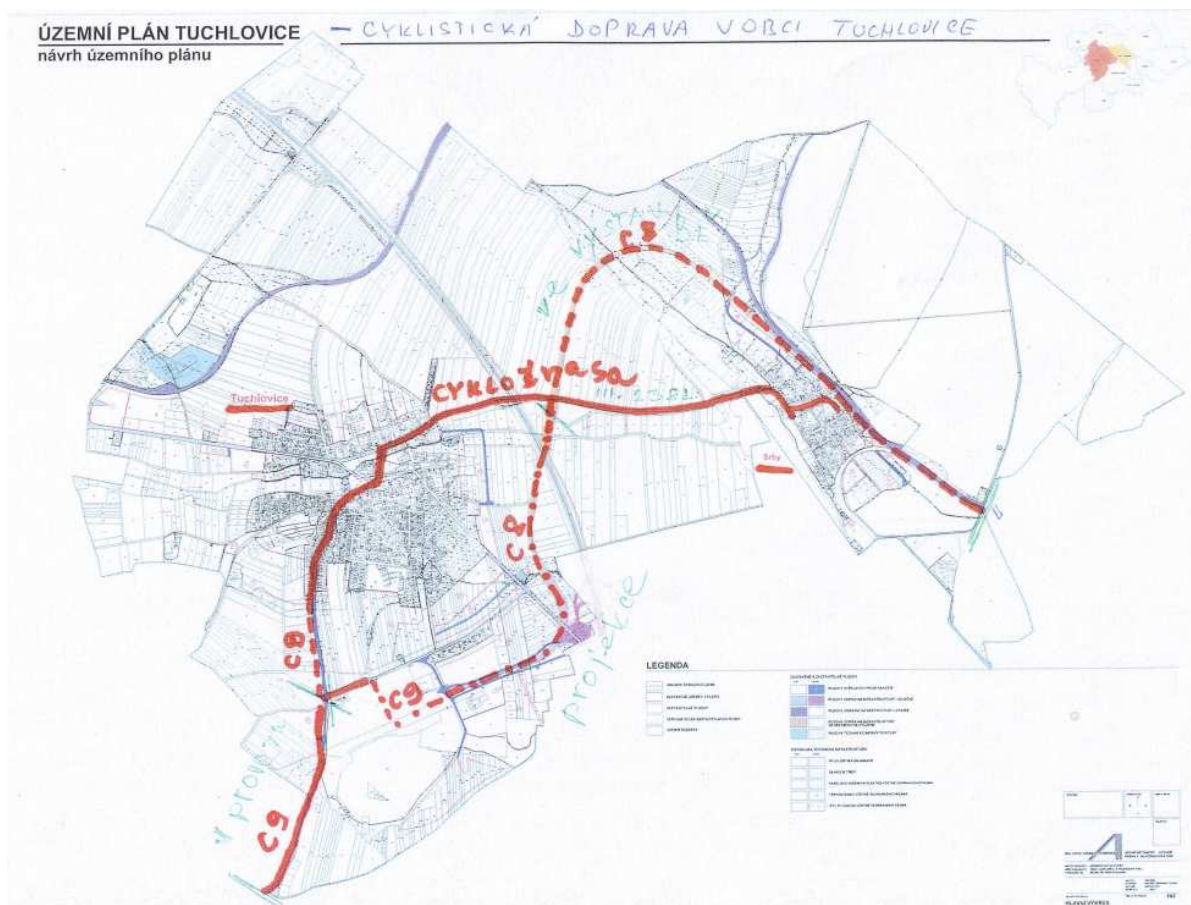
8.2. Drážní cyklostezka „Z Tuchlovic na nádraží“

Dalším projektem, který by mohl sloužit jako vzor, i když vzhledem k jeho povaze nelze očekávat jeho masové opakování, je projekt drážní cyklostezky, resp. její části s názvem Z Tuchlovic na nádraží. Na počátku projektu byly rozhodující dva momenty. Jednak snaha obce Tuchlovice o své začlenění do systému cyklotras, cyklocest a cyklostezek v oblasti mezi Kladnem a obcí Lány, resp. CHKO Křivoklátsko, jednak vládní výnos z roku 2006 o delimitaci majetku spojeného s nevyužívanými železničními tratěmi. Díky tomuto výnosu byla železniční vlečka z železniční stanice Kamenné Žebrovice do areálu bývalého dolu Tuchlovice převedena do majetku obce.

Krok 1. – po nabytí majetku provedla obec analýzu technického stavu vlečky. Důvodem byla prvopočáteční myšlenka o jejím znovuobnovení tak, aby obsluhovala nově vznikající průmyslovou zónu právě v oblasti bývalého dolu Tuchlovice. Na základě této analýzy bylo zjištěno, že stav vlečky není dobrý a náklady na její obnovu by dosahovaly řádově 180 mil. Kč, což bylo naprosto mimo možnosti obce a ani tato částka neodpovídala velikosti obsluhované zóny a aktivitám, které v zóně byly do budoucna plánovány

Krok 2. – nastalo období hledání alternativního využití vlečky, kdy dalším a asi rozhodujícím stimulem bylo vyhlášení ROP podporujícího cyklo dopravu, bylo rozhodnuto o realizaci drážní cyklostezky.

Krok 3. – v roce 2011 byla na základě rozhodnutí zastupitelstva o přeměně vlečky na cyklostezku vypracována první studie, která prokázala reálnost záměru a odhadla potřebné finanční prostředky na jeho realizaci.



Krok 4. – na drážní úřad byla podána žádost o změnu funkce drážního tělesa. Pravděpodobně i díky skutečnosti, že z obecného hlediska funkce dopravy zůstala na tělese zachována, byla drážním úřadem transformace vlečky povolena

Krok 5. – byl sestaven tým projektantů, který navrhl konečné řešení drážní cyklostezky. Projekt byl rozdělen na dvě části. První z nich, „Z Tuchlovic na nádraží“, představoval úpravu drážního tělesa od jeho křížení s komunikací Tuchlovice – Srby až na železniční stanici Kamenné Žehrovice, opravu mostních konstrukcí, realizaci přípojně komunikace z komunikace Tuchlovice – Srby na místo náspu, kde bylo možné zrealizovat bezpečný sjezd z něj a obsahoval úpravu u železniční stanice Kamenné Žehrovice montáží stojanů na kola pro 20 kol doplněné kamerovým systémem napojením na pult ochrany městské policie Nové Strašecí.

Krok 6 – na základě zpracované dokumentace, kde byly stanoveny i investiční náklady, byla podána žádost o dotaci. Celkové náklady na realizaci 1. etapy, včetně výkupu pozemků, nakonec činily cca 20 mil. Kč, z toho cca 16 mil. Kč činily náklady na vlastní výstavbu cyklostezky. Dotace z ROP Střední Čechy činila 80 % celkových nákladů.

Krok 7 – po přiznání dotace bylo vyhlášeno otevřené výběrové řízení na realizaci, následně bylo v září 2012 přistoupeno k vlastní realizaci 1. etapy projektu

Krok 8 – 24.7.2013 byla 1. etapa cyklostezky s názvem „Z Tuchlovic na nádraží“ slavnostně uvedena do provozu.

Cyklostezka je v současné době využívána širokou veřejností pro cestu za prací, pro cykloturistiku (navazuje na cyklotrasy 0105 a 0117 v oblasti železniční stanice Kamenné Žehrovice a na cyklostezku vedoucí od hranice katastru Tuchlovice směrem k Lánské oboře a dále do Lán a CHKO Křivoklátsko), jednak pro kondiční rodinnou cyklistiku, kdy svým profilem je vhodná i pro nejmenší cyklisty. V neposlední řadě je využívána i pro účelovou cyklistiku, kdy zjednodušuje cestu z Tuchlovic na železniční stanici Kamenné Žehrovice. A samozřejmě díky profilu a kvalitnímu asfaltu si cyklostezku oblíbili i vyznavači in-line bruslení.



Za zmínku stojí, že realizováním tohoto projektu aktivity obce Tuchlovice v oblasti cyklo dopravy zdaleka nekončí. Jednak se již aktivně připravuje realizace druhé etapy drážní cyklostezky směrem k průmyslové zóně, tím dojde k propojení na již zmíněnou cyklostezku směrem na Lány a CHKO Křivoklátsko s bonusem objetí úseku z výrazným sklonem, který musí cyklisté v současné době překonávat. Navíc součástí projektu je i zpřístupnění tzv. Tuchlovické haldy, která je místem dalekého rozhledu. Tím bude cyklostezka využívána jak pro cykloturistiku, tak pro účelovou cyklistiku, protože její část bude zasahovat do místní průmyslové zóny (možnost zařazení do programu „Do práce na kole“). Dalším projektem je navázání na již realizované pozemkové úpravy směrem k obci Stochov a jejím dokončením

vznikne kvalitní cyklocesta spojující tyto dvě obce. Podobným projektem je dokončení cyklocesty k lokalitě Slovanka, která je rovněž realizována v souvislosti s pozemkovými úpravami.

8.3. Změna vedení cyklotrasy - Lidice

Posledním z modelových příkladů je poměrně častý případ potřeby přeznačení stávající cyklotrasy na nově vybudovanou cyklostezku (v tomto konkrétním případě na cyklocestu). Mnoho let vedla cyklotrasa č. 0018 spojující, kromě jiného, Kladno na Okoř. V současné době vede cyklotrasa z obce Hřebeč po komunikacích nižších tříd do obce Lidice a dále pak směrem na Okoř. V roce 2010 byla vybudována nová cyklocesta spojující obce Hřebeč a Lidice, na přesměrování prakticky souběžně vedoucí cyklotrasy však již nedošlo. Při té příležitosti by zástupci obce Lidice rádi zřídili odbočku z cyklotrasy č. 0079 směrem k památníku Lidice a následnou návazností na zmíněnou cyklotrasu č. 0018.

V následujícím schématu jsou nově navržené trasy zakresleny červenou, tečkovanou čarou.



Pro zrealizování přeznačení stávající cyklotrasy a zřízení odbočky k bodu zájmu, kterým památník obětem v Lidicích bezesporu je, byl zástupcům obce doporučen následující postup:

Krok 1. - vytvořit zakres budoucích nových tras v katastrální mapě a následně získat souhlas vlastníků pozemků, po kterých cyklotrasy povedou, s vyznačením cyklotras na jejich pozemcích (v daném případě šlo převážně o státní, krajské nebo obecní pozemky, což celou záležitost zjednodušuje)

Krok 2. - vypracovat jednoduchý projekt značení, ze kterého bude zřejmé, kde a jaká značka bude umístěna (existují specializované firmy, které tyto projekty zpracují a následně je i realizují, v době zpracování aktualizace např. BOCO Ústí n. Orł. nebo SOMARO České Budějovice)

Krok 3. - zažádat Klub českých turistů (aktuálně konkrétně Ing. Markvarta) o přidělení čísla cyklotrasy (týká se odbočky k památníku), a zároveň jej oficiálně informovat i o chystané přeložce stávající cyklotrasy

Krok 4. - zadat realizaci

Krok 5. - slavnostní otevření nově zřízených cyklotras

Výše popsaný postup je třeba chápat jako zjednodušený návod, každý jednotlivý případ se může v určitých detailech lišit, nicméně v obecné rovině je platný pro všechny obdobné případy. Úmyslně není v postupu zahrnuta otázka financování, protože v tomto bodě budou rozdíly největší. U drobnějších úprav stávajících tras budou náklady v řádu jednotek tisíc korun a neměl by být problém je pokrýt z běžného rozpočtu obce. U rozsáhlejších projektů, při prokázání jejich opodstatnění zejména z hlediska bezpečnosti cyklistické dopravy, jejího zatraktivnění a rozšíření možností použití kola i pro tzv. účelovou cyklistiku, by se na nákladech měl podílet i přímo kraj. A samozřejmě je možné jednat i s KČT, který každoročně dostává prostředky na údržbu značení (i když velmi omezené) a v některých případech by bylo možné dohodnout i jeho spoluúčast na financování. V neposlední řadě je možné získat prostředky z různých dotačních titulů (viz, předcházející kapitoly), nebo se pokusit o financování formou daru či sponzorského příspěvku. S výší očekávaných investic souvisí i nutnost vypisování výběrových řízení pro jednotlivé kroky podle platných předpisů, to už je otázkou jednotlivých konkrétních případů.

9. Závěr

Cílem aktualizace Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje bylo vytvoření koncepčního materiálu, který by byl základním podkladem pro koordinaci a realizaci rozvoje cyklistické dopravy v kraji. Pro podporu cyklistiky v kraji v úrovni rekreační, turistické, sportovní i účelové bylo základní myšlenkou při návrhu vytvoření rovnoměrného pokrytí Středočeského kraje bezpečnými cyklotrasami, cyklocestami a cyklostezkami, které budou vytvářet logický hierarchizovaný systém se vzájemnými vazbami nejen samy mezi sebou, ale také vytvoří kvalitní pokrytí kraje pro cyklistickou dopravu s návaznostmi na jiné druhy dopravy (především železniční a autobusovou) tak, aby se cyklistická doprava stávala více konkurenceschopnou, jak je požadováno v Národní cyklostrategii pro nadcházející období 2013 - 2020.

Zdrojem vstupních informací pro zpracování návrhu byla především analytická část aktualizace Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, dále v této práci popsané národní a mezinárodní dokumenty související s danou tematikou, anketní šetření provedené na základě zpracované analytické části s více než 200 konkrétními připomínkami a v neposlední řadě zkušenosti a znalosti zpracovatelů Generelu a jejich spolupracovníků.

Návrh se snaží respektovat současné trendy v rozvoji cyklistiky, využívá dostupné liniové koridory, které mohou snížit náklady a zároveň zvýšit bezpečnost cyklistické dopravy, respektuje nadregionální cyklotrasy a snaží se plošně pokrýt území kraje všemi stupni cyklistické infrastruktury.

Hlavními cíly stanovenými návrhem a opatřeními vedoucím ke stanoveným cílům jsou:

Cíl 1. Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury

- výstavba
- značení
- doplňková infrastruktura

Cíl 2. Marketing

- marketingová příprava cyklistických produktů
- realizace cyklistických produktů

Cíl 3. Organizace a koordinace

- koncepční činnost
- organizace a koordinace

Kromě uvedených cílů a opatření je hlavním výstupem Návrhové části vlastní návrh změn trasování a doplnění nových cyklotras, cyklocest a cyklostezek. Z provedeného anketního šetření vyplynulo, že v současné době je na území kraje připravováno celkem 141 projektů o celkové délce téměř 400 km. Vzhledem k relativně malé účasti v anketě lze předpokládat, že jde jen o menší část připravovaných projektů. Návrh dále rozšiřuje anketou popsané projekty a navrhuje rozšířit současnou síť. Následně je uvedena rekapitulace parametrů navržených úprav cyklistické infrastruktury.

CYKLOSTEZKY

- projekty z ankety	163 470 m
- projekty z ankety v souladu s návrhem na doplnění	4 588 m
- projekty z ankety v souladu s GENERELEM 2008	9 130 m
- návrh na rozšíření v GENERELU 2008	57 5311 m
- návrh na doplnění 2013	152 837 m

CYKLOTRASY A CYKLOCESTY

- projekty z ankety	235 450 m
- projekty z ankety v souladu s návrhem na doplnění	132 159 m
- návrh na rozšíření v GENERELU 2008	2 295 069 m
- návrh na doplnění 2013	2 543 399 m

Dokončením aktualizace generelu prakticky začíná práce na jeho naplňování, udržování a průběžné aktualizaci. Ta by se měla týkat jednak teoretické části, kdy generel by se měl stát jakýmsi portálem, na kterém bude možné dohledat aktuální právní, technické a ekonomické informace související s výstavbou cyklistické infrastruktury v kraji včetně podmínek vyhlášení různých dotačních titulů souvisejících s rozvojem cyklo dopravy. Jde tedy o princip „vše o rozvoji cyklistické infrastruktury na jednom místě“. Druhým okruhem by měl být cílený a soustředěný sběr informací o aktuálním stavu cyklistické infrastruktury, jejím plánování a o realizovaných projektech. K tomu je třeba například vytvořit síť

spolupracovníků na úrovni jednotlivých měst, obcí, spolků a sdružení či aktivních jednotlivců, kteří na základě dobrovolnosti budou s krajem (krajským cyklokoordinátorem) spolupracovat a informace zjišťovat a předávat. Na úrovni kraje je pak třeba tyto informace shromažďovat, evidovat, vyhodnocovat a dále s nimi pracovat.

Posledním okruhem činností by měla být průběžná aktualizace a rozšiřování informací v prostředí GIS. Prvním krokem by měla být důsledná analýza a rozbor jeho stávajícího stavu a na základě nových poznatků a technologií v tomto oboru navrhnout optimální řešení jeho aktualizace či obnovy. Tím může být jak jeho znovupořízení (s maximálním využitím stávající databáze s použitím nových technologií sběru dat, vytvoření nové struktury pořizovaných atributů apod.) tak komplexní přepracování stávající databáze včetně oprav topografie, sjednocení názvů obsahů atributů a jejich doplnění apod. Současná databáze je poměrně rozsáhlá a svým obsahem a strukturám jde o cenná data, která však odpovídají době svého vzniku před více jak 10 lety a ani snaha o jejich průběžné doplňování a rozšiřování nemohou zcela konkurovat současným potřebám formě a obsahu.

Práce na rozvoji a podpoře cyklistiky je obsáhlá disciplína, která prakticky nikdy nekončí. Její záběr je nesmírně široký od celoevropského měřítka až po řešení dílčích problémů, jako je bezpečné uložení kol v bytových domech (což může být s podporovanou a stále se rozšiřující cyklistickou veřejností v určité fázi kapacitní problém nejen z hlediska bezpečnosti ve vztahu na krádeže, ale třeba i z hlediska protipožární ochrany, kdy společné chodby přeplněné jízdními koly bezpečnosti nepřispívají) nebo výstavba místních bikeparků či singltreků. Generel je jedním z prostředků je všechny subjekty, které mají ambice zlepšit podmínky cyklistiky v regionu, spojit, koordinovat a nasměrovat je společným směrem tak, aby vynaložená energie (a finanční prostředky) byly využity co nejlépe.

10. Přílohy

- Seznam použitých zkratk
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 - 2020
- Seznam anketou oslovených zájmových sdružení, organizací a jednotlivců zabývajících se cyklistikou
- Tabulka reakcí anketou oslovených subjektů
- Kopie reakcí anketou oslovených subjektů
- Schéma doplnění sítě cyklotras – závěry z anketního šetření
- Schéma doplnění sítě cyklostezek – závěry z anketního šetření
- Kopie reakcí obdržných v souvislosti s hodnocením SEA
- Tabulka vypořádání reakcí obdržných v souvislosti s hodnocením SEA
- Souhlasné stanovisko MŽP k návrhu koncepce

Výkresy

- 01 celková situace
- 02 situace – severozápadní část
- 03 situace – jihozápadní část
- 04 situace – severovýchodní část
- 05 situace – jihovýchodní část

Pozn.: Přílohy jsou pouze v elektronické verzi nebo jsou k nahlédnutí na Středočeském kraji, odboru regionálního rozvoje".