

Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023

ANALYTICKÁ ČÁST

Objednatel: Středočeský kraj
Zpracovatel: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.



Květen 2017

Obsah

1	ÚVOD.....	4 -
2	ZÁKLADNÍ FAKTA O CYKLISTICE.....	5 -
2.1	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ.....	5 -
2.2	OBCENÁ CHARAKTERISTIKA CYKLISTIKY	9 -
2.2.1.	<i>Základní informace.....</i>	9 -
2.2.2.	<i>Krátká charakteristika cyklodopravy.....</i>	10 -
2.2.3.	<i>Krátká charakteristika cykloturistiky a volnočasových aktivit.....</i>	12 -
2.3	VYMEZENÍ CYKLISTIKY V KONCEPČNÍCH DOKUMENTECH A MATERIÁLECH A MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ ROZVOJE CYKLISTIKY	14 -
2.3.1.	<i>Evropské, národní a krajské strategické dokumenty.....</i>	14 -
2.3.2.	<i>Finanční nástroje.....</i>	16 -
2.4	PRINCIP A ZPŮSOB ŘÍZENÍ A ORGANIZACE CYKLISTIKY NA JEDNOTLIVÝCH ÚROVNÍCH...	22 -
2.5	ÚČAST A SPOLUPRÁCE DALŠÍCH SUBJEKTŮ ZABÝVAJÍCÍCH SE CYKLISTIKOU	23 -
2.6	REALIZOVANÉ NÁRODNÍ A NADNÁRODNÍ PROJEKTY V CYKLISTICE	24 -
3	ZHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍCH CÍLŮ A OPATŘENÍ	26 -
3.1	OBJEKTIVNÍ POPIS STAVU PLNĚNÍ JEDNOTLIVÝCH PRIORIT, CÍLŮ A OPATŘENÍ	26 -
3.2	STRUČNÉ SHRNUÍ	38 -
4	ANALYTICKÁ ČÁST	41 -
4.1	ANALÝZA CYKLISTIKY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI	41 -
4.1.1.	<i>Základní charakteristika území Středočeského kraje</i>	41 -
4.1.2.	<i>Vývoj a aktuální stav řízení cyklistiky; analýza koordinace spolupráce</i>	42 -
4.1.3.	<i>Popis současného stavu z hlediska cyklodopravy</i>	44 -
4.1.4.	<i>Popis současného stavu z hlediska cykloturistiky a terénní cyklistiky</i>	50 -
4.2.	ZNAČENÉ CYKLISTICKÉ TRASY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI	59 -
4.2.1.	<i>Základní informace.....</i>	59 -
4.2.2.	<i>Přehled vyznačených cyklotras na území Středočeského kraje.....</i>	60 -
4.2.3.	<i>EuroVelo – síť mezinárodních tematických tras (vazba na marketing)</i>	62 -
4.2.4.	<i>Další významné tematické trasy s vazbou na marketing a na značení</i>	64 -
4.2.5.	<i>Způsob údržby značení.....</i>	65 -
4.2.6.	<i>Návaznost cyklotras Středočeského kraje na cyklotrasy Prahy.....</i>	67 -
4.2.7.	<i>Bezpečnost na cyklistických trasách – předmluva pro kapitolu 4.3.</i>	74 -
4.3.	CYKLISTICKÉ KOMUNIKACE A PÁTEŘNÍ TRASY VE STŘEDOČESKÉM KRAJI	76 -
4.3.1.	<i>Základní informace o principech výstavby cyklistických komunikací....</i>	76 -
4.3.2.	<i>Základní informace o monitoringu cyklistických komunikací.....</i>	76 -
4.3.3.	<i>Dálkové páteřní cyklotrasy SK a jejich stav připravenosti</i>	79 -
4.3.4.	<i>Možnosti vytvoření nových páteřních regionálních cyklotras SK</i>	91 -
4.3.5.	<i>Příklady stavu připravenosti na budování cyklistických komunikací.....</i>	94 -

4.3.6. Příklady cykloopatření, kde je vyžadována součinnost obcí a kraje...	- 100 -
4.4. BIKE & RIDE.....	- 106 -
4.4.1. Vazba na cyklodopravu.....	- 106 -
4.4.2. Vazba na cykloturistiku.....	- 107 -
4.5. SYNTÉZA ANALYTICKÉ ČÁSTI.....	- 110 -
4.5.1. Definování problémových oblastí.....	- 110 -
4.5.2. SWOT analýza.....	- 113 -
4.5.3. Závěrečné shrnutí diskuse se studenty z Českého Brodu.....	- 119 -
5 SEZNAM PŘÍLOH.....	- 121 -

1 Úvod

Středočeský kraj má schválený **Generel** cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje (dále jen CG 2014) Zastupitelstvem Středočeského kraje [Usnesením č. 110-14/2014/ZK](#) ze dne 8.12.2014.

Generel (dříve generální plán) je termín ze zákona č. 183/2006 Sb. a označuje dokumenty používané jako podklady pro územní plánování. V konkrétním případě měl tento generel zajistit koncepční plánování cyklo dopravy na území Středočeského kraje ve všech jejích podobách a souvislostech.

Vzhledem k tomu, že většinu cílů a opatření stávajícího CG 2014 se nedaří realizovat, Středočeský kraj se rozhodl, že v návaznosti na tento dokument bude zhotovena Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023 (dále jen „Cyklokoncept SK 2023“), která by naplnila skutečné požadavky a potřeby cyklistické veřejnosti, rozvojové záměry obcí a měst na území Středočeského kraje a nové rozvojové záměry a strategické dokumenty objednatelů.

První krokem je analýza aktuálního stavu rozvoje cyklo dopravy, cykloturistiky, sítě cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, ale především zjistit skutečné potřeby obcí a měst, na které by nová Cyklokoncept SK 2023 měla reagovat. Proto také v období leden – únor 2017 proběhlo celkem 9 regionálních setkání s účastí více než 200 zástupců měst a obcí, kteří zaslali přes 150 vyplněných dotazníků. Koncepce kraje tak vychází z aktuálních potřeb menších územních celků a tyto dílčí potřeby propojuje a koordinuje - *"think globally, act locally"*. Pro regiony je důležitá dopravní obslužnost a prostupnost krajiny, z hlediska cykloturistiky pak nabídka zajímavých tras a udržení návštěvníků v regionu. Národní páteřní cyklotrasy jsou pak nadstavbou místních potřeb a tras.

Samotná analýza se zaměřila na tyto základní části:

- Kapitola 1 - Vymezení základních pojmů a použitých zkratk
- Kapitola 2 - Obecná charakteristika cyklistiky
- Kapitola 3 - Zhodnocení naplňování cílů a realizace opatření CG 2014
- Kapitola 4 – Analytická část (Popis současného stavu a obecná analýza cyklistiky ve Středočeském kraji; Cyklistické trasy a cyklostezky ve Středočeském kraji, Bike and Ride, Definování problémových oblastí (definování problematických úseků) a SWOT analýza.

Tato analýza má pomoci v navazující návrhové a implementační části navrhnout **krátkodobá a dlouhodobá opatření, která by vedla k efektivnímu rozvoji cyklistiky na území Středočeského kraje v období let 2017 – 2023, a propojit je s finanční podporou kraje. Kromě opatření bude upravena i koordinační role kraje, která může zahrnovat tyto činnosti:** meziregionální koordinační funkce KÚSK, realizace nejkomplicovanějších úseků na páteřních trasách kraje, finanční podpora obcím a svazkům pro realizaci regionálních a místních opatření, prosazování cykloopatření v rámci všech staveb a rekonstrukcí v gesci kraje, koordinace při zajišťování vícezdrojového financování.

2 Základní fakta o cyklistice

2.1 Vymezení základních pojmů

Cyklistika – zahrnuje cyklodopravu, cykloturistiku, sportovní cyklistiku, volnočasovou cyklistiku a s tím spojené aktivity

- **Cyklistická doprava (cyklodoprava)** – je nedílnou součástí dopravního systému. Posledních několik let je zřetelný rozvoj cyklistické dopravy i v Česku. Jsou města, která jízdu na kole již považují za rovnocenný způsob přepravy, naopak stále existuje řada měst, kde cyklistika je považována pouze za víkendové zpestření slunečného dne, a investice do cyklistických tras jsou opomíjené.
- **Cykloturistika** – turistika spojená s využitím jízdního kola. Je součástí celkové nabídky cestovního ruchu.
- **Terénní cyklistika** – je svébytnou formou rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a pohybu v přírodě, z radosti z ovládání kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačem, případně nesením kola.
- **Sportovní cyklistika** - je další svébytnou formou rekreační cyklistiky, která se odehrává většinou na silnicích III. třídy s minimálním automobilovým provozem. Jedná se o cyklisty, kteří jezdí na tzv. „silničkách“.

Názvosloví k cyklistické infrastruktuře se řídí dle Technických podmínek Ministerstva dopravy TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty, které nově vyjdou v průběhu roku 2017 (doposud jsou platné z května 2006). Jsou určeny zejména pro projektanty a pracovníky státní správy a místní samosprávy. Hlavním těžištěm TP 179 je problematika navrhování komunikací pro cyklisty v území zastavěném (intravilánu), zabývají se však i vedením tras mimo zastavěné území (extravilán). **Příklady z názvosloví:**

- **Cyklistická infrastruktura** - soubor stavebních a dopravně-organizačních prvků a opatření, která napomáhají bezpečnějšímu a komfortnějšímu používání jízdních kol v zastavěném i nezastavěném území.
- **Cyklistická komunikace** - komunikace určená především pro provoz jízdních kol, případně též pro chodce či (lokální) nezbytnou dopravní obsluhu ostatními vozidly.
- **Cyklostezka** – samostatná komunikace pro cyklisty (místní komunikace IV. třídy nebo účelová komunikace). Cyklostezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 99/1989 Sb. dopravními značkami C 8a a C 8b (cyklostezky odděleny od ostatní dopravy včetně pěší), C 9a a C 9b (společné stezky pro chodce a cyklisty) a C 10a a C 10b (společné stezky pro chodce a cyklisty, směrově rozdělené).
- **Jízdní pruh pro cyklisty** - část pozemní komunikace určená pro jízdu cyklistů v jednom jízdním proudu za sebou
- **Cyklistická trasa (cyklotrasa)** - liniové vedení cyklistického provozu územím ve vybrané vhodné stopě, sloužící cyklistické dopravě, rekreaci, turistice nebo více funkcím najednou. Jedná se o trasu pro cyklisty, která vede po silnicích, místních a účelových komunikacích, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí

cyklistických značek (značky IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b a IS 21c). Značení cyklotras je dopravním značením, které je definováno v TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích.

- **ve smyslu značení v terénu** - značení dopravním nebo pásovým značením, usnadňující cyklistům orientaci, ale neurčující dopravní režim (trasa může být vedena jakýmkoliv územím, tj. po všech pozemních komunikacích i mimo ně, kde je provoz cyklistů dovolen, resp. kde není zakázán).
- **ve smyslu územně-plánovacím** koridor se stanovenými kritérii a standardy kvality z hlediska cyklistického provozu, které je v daném území a vazbě žádoucí zajistit.
- **Drobná cyklistická infrastruktura** – představuje doprovodné příslušenství, které slouží pro rekreaci a zajištění cyklistického provozu v terénu, případně umožní získat další užitečné údaje. Nejčastěji se může jednat o drobný mobiliář, odpočívadla, stojany na kola, infopanely, ale také automatické sčítače jízdních kol, která místem projela.
- **Singltrek/singltrail** - stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá motorová vozidla. Její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu spíše než vedle sebe. **Jedná se o** přírodě blízké rekreační cesty a stezky pro terénní cyklistiku. Jsou projektované podle speciální metodiky, která cyklistům poskytuje maximální zážitek a zajišťuje co nejvyšší bezpečnost a šetrný přístup k přírodě.
- **Tematické cyklotrasy** – jsou zaměřené na konkrétní téma a vedou po jedné i více cyklotrasách a mají svůj vlastní název a logo. Pro účely této Cyklokoncepce SK 2023 se pod tematické trasy zahrnují všechny produkty, které mají vlastní marketing a svého koordinátora, ať je to na úrovni mezinárodních, národních i regionálních či místních tras.

Páteřní cyklotrasy Středočeského kraje – speciální pojem v dokumentu Cyklokoncepce SK 2023

- **Dálkové páteřní cyklotrasy Středočeského kraje** - za dálkové páteřní cyklotrasy vedené Středočeským krajem se považují všechny cyklotrasy I. třídy a některé cyklotrasy II. třídy, které zajišťují propojení se sousedními kraji. Jedná se o trasy, jejichž součástí jsou i úseky, které by bez koordinační a finanční záštity kraje nikdy nebyly zrealizovány. Kraj nabízí realizaci těchto úseků. Trasy jsou popsány v kapitolách 4.2.1. a 4.3.2.
- **Regionální páteřní cyklotrasy Středočeského kraje** – jedná se o nové regionální páteřní cyklotrasy. Budou vyznačeny na základě realizace nových cyklistických komunikací, které jsou koordinovány a realizovány především ze strany obcí, měst a svazku obcí, ale za finanční podpory kraje. Tyto trasy zajistí nové propojení mezi významnými regionálními centry Středočeského kraje. Trasy jsou popsány v kapitolách 4.2.2. a 4.3.3.

B. Použité zkratky

ATUR	- Asociace turistických regionů
B+R	- Bike & Ride
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
ČD	- České dráhy, a.s.
CR	- Cestovní ruch
CG 2014	- Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, schválený v roce 2014
CS	- Cyklistická stezka
ČCCR	- Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČOV	- Čistírna odpadních vod
ČR	- Česká republika
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DSO	- Dobrovolný svazek obcí
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
ECF	- Evropská cyklistická federace
EK	- Evropská komise
EV4	- Euro Velo 4
EV7	- Euro Velo 7
GIS	- Geografický informační systém
GWJ	- Greenway Jizera
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
IAD	- Individuální automobilová doprava
IČ	- Inženýrská činnost
IDS	- Integrovaný dopravní systém
IMBA	- Mezinárodní mountainbiková asociace
IROP	- Integrovaný regionální operační program (plánovací období EU 2014-2020)
Labská CT	- Labská cyklotrasa
LS z.s.	- Zapsaný spolek Labská stezka
KČT	- Klub českých turistů
KK	- Karlovarský kraj
KSÚS SK	- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
KÚ SK	- Krajský úřad Středočeského kraje
MAS	- Místní akční skupina
MMR	- Ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	- Ministerstvo životního prostředí
MTB	- Horské kolo (Mountain Bike)
NKP	- Národní kulturní památka
NNO	- Nevládní neziskové organizace
ODSH	- Odbor dopravy a silničního hospodářství
ORR	- Odbor regionálního rozvoje
P+R	- Park & Ride
P+G	- Park & Go
PDPS	- Projektová dokumentace pro provádění stavby
POV	- Program obnovy venkova

PUMM	- Plán udržitelné městské mobility
ROP	- Regionální operační program (plánovací období EU 2007-2013)
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
SEK	- Sdělení Komise Evropskému parlamentu,
KOM	- Komise Evropských společenství
SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury
SK	- Středočeský kraj
SP	- Stavební povolení
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty
TP	- Technické podmínky
UR	- Územní rozhodnutí o umístění stavby
USA	- Spojené státy americké
VCC	- Vltavská cyklistická cesta
VHD	- Veřejná hromadná doprava

2.2 Obecná charakteristika cyklistiky

2.2.1. Základní informace

Cyklodoprava a cykloturistika zaznamenává v posledním období bouřlivý rozvoj. Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu, a současně často i bezprostřední kontakt s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny generace a neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí.

Základní rozdělení jízdy na kole:

- **jízda za prací, do školy** - při této jízdě jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno kvalitním povrchem, výsledkem je opakovaně projížděná trasa v pracovní dny, v krátkém časovém úseku, významným prvkem je bezpečnost cyklisty, tento pohyb však v současnosti bývá v plném silničním provozu, a to i na komunikacích s vysokou intenzitou motorového provozu, kde o bezpečnosti cyklisty lze s úspěchem pochybovat. Ideální stav je oddělená cyklistická doprava na **cyklostezce** (tj. cyklistický pás, vedený jako samostatná pozemní komunikace), **cyklopruhu** (tj. část pozemní komunikace, určená pro jeden jízdní proud cyklistů. Tento pruh je veden po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale minimálně ve vodorovně odděleném jízdním pruhu, v části chodníku nebo vozovky) a **cyklopásu** (tj. pozemní komunikace nebo její část, která je složena z více cyklistických pruhů. Cyklistický pás může být jednosměrný nebo obousměrný);
- **rekreační, turistická** - obvykle využívá cykloturistické trasy, vyznačené na silnicích s nižší intenzitou provozu, na místních, lesních a polních komunikacích, tyto vedou z města do vesnice, podél hradů, zámků a jeskyň, přibližují zajímavé přírodní výtvoř, významným prvkem je zde poznání, relaxace a to, že člověk pohybem vlastní silou dělá něco pro své zdraví;
- kategorie **sportovní** - má svá zvláštní specifika (zvláštní podmínky, uzavřené tratě a okruhy atd.); a sportovně-rekreační, která umožňuje na vybraných trasách, drahách a v areálech věnovat se další formě tzv. adrenalinových aktivit, což umožní odreagování bez vedlejších následků, pochopitelně při respektování zásad bezpečnosti.

S výstavbou cyklistických komunikací souvisí především tyto právní předpisy:

- zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí zákon o silničním provozu
- ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty

Podrobná charakteristika cyklistiky, včetně legislativních otázek ve vztahu k cyklistice, je uvedena v **souhrnné příloze Cyklokoncepce SK 2023, v kapitole 1.**

2.2.2. Krátká charakteristika cyklodopravy

Ve společnosti stále přetrvává předsudek, že cyklistika plní hlavně rekreační funkci. O cyklistické dopravě jako o rovnocenném způsobu dopravy se zatím mluví jen v odborných kruzích, ale mezi politiky a úředníky je dané téma značně zkreslené, zvláště na krajské úrovni. Stále se nedaří definovat roli kraje při podpoře cyklistické dopravy. Ostatně stávající CG 2014 roli cyklodopravy téměř přehlédli, byť se jednalo o jednu ze tří priorit daného dokumentu.

Proto je třeba věnovat velkou pozornost popisu charakteristiky cyklodopravy, aby došlo k lepšímu pochopení informací v analytické části, ale i návrhové a implementační části této Cyklokoncepce SK 2023.

Cyklokoncepce SK 2023 jako první strategický dokument Středočeského kraje pracuje s novým programem zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Čechy CZ02. Jedná se o materiál vydaný Ministerstvem životního prostředí v roce 2016 závaznou formou opatření obecné povahy (účinné od 20.6.2016). Celý materiál včetně příloh lze najít na tomto odkaze: http://www.mzp.cz/cz/zlepsovani_kvality_ovzdusi_stredni_cechy_2016.

V kontextu Cyklokoncepce SK 2023 je klíčová Příloha 1 se seznamem indikátorů. Podpora cyklistické dopravy má kód AB13. Obsahuje i popis konkrétních opatření. Zodpovědnost za naplnění mají obce a kraj. Analýza pak pracuje s danými doporučeními. V kapitole 1.2.1. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK 2023 je uveden text opatření. Začíná slovy: „*Cílem tohoto opatření je dosáhnout nahrazení části automobilové dopravy dopravou cyklistickou, a to vytvořením podmínek pro její využití i pro „ne-rekreační“ cesty po městě (tzv. dopravní funkce cyklistiky).*“

Implementace Cyklokoncepce SK 2023 se dále zaměřuje na naplňování doporučení Evropské komise, která mají přispět k podstatnému navýšení podílu cyklodopravy ve městech (zdroj: http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling_en). Poslední evropské trendy ukazují, že by se cyklistická doprava neměla řešit izolovaně, ale integrovaně spolu s dalšími druhy dopravy. Rovněž by se neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako součást plánu udržitelné městské mobility celého mikroregionu či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení tohoto problému je v souboru opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury či propojení cyklistické a veřejné dopravy. Důležitou úlohou strategického plánování je hledání kompromisu mezi mnohdy protichůdnými zájmy. Hledání shody je důležité zejména proto, že plánování cyklistiky nikdy neprobíhá samo o sobě, ale v těsné souvislosti s dalšími druhy dopravy a rozvojem města, a to vše v rámci celkové politické atmosféry a daných finančních možností.

Aby bylo zavádění cyklistiky účinné, musí být součástí integrované dopravní strategie, která zahrnuje všechny druhy dopravy, a musí být posíleno souvisejícími plány a postupy, jako je územní plánování, strategie rozvoje města nebo socioekonomické strategie. Tyto strategie se totiž navzájem ovlivňují. Jednotná celistvá dopravní politika vyvažuje různé způsoby dopravy a dopravní prostor tak, že každému dopravnímu prostředku dává jeho funkci v rámci systému dopravní obslužnosti území. Výsledkem úspěšné dopravní politiky je kratší cestovní doba

všech uživatelů. Město a celý Středočeský kraj bude bezpečnější a kvalita života všech občanů se zvýší bez ohledu na to, zda jsou cyklisté, či ne.

Cyklistická doprava by se už neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu / svazku obcí (tzv. PUMM). Města jsou stále víc zatěžována automobilovou dopravou. Soubor opatření, která pomohou situaci řešit, zahrnuje důslednou parkovací politiku, kvalitní veřejnou dopravu, kvalitní nabídku cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy nebo osvětová opatření. PUMM zdůrazňuje právě termín „INTEGROVANOST“.

Dalším spojovacím prvkem Cyklokoncepce SK 2023 je **podpora aktivní mobility**, ať již z pohledu každodenních cest, či volnočasových aktivit. Celá Evropa se potýká se závažným problémem nedostatku pohybu své populace, což přináší řadu důsledků na veřejné zdraví. Proto Ministerstvo zdravotnictví zpracovalo „*Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí*“, který byl v srpnu 2015 schválen českou vládou.

Základní charakteristika cyklodopravy v bodech:

1. Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Čechy CZ02 je jedním z nejdůležitějších současných národních dokumentů, které jasně píší o podpoře cyklodopravy.
2. Evropská unie ve svých strategických dokumentech (kapitola 2.3.1.) a navazujících evropských fondech (kapitola 2.3.2.) řeší celkové problémy v oblasti dopravy. Základní problém ovšem je, že dopravu ve městech nevnímáme ani neřešíme integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklodopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.
3. Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je dosáhnout změny v podílu přepravní práce prostřednictvím kombinace infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta častěji nechávali doma.
4. Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklodopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklodopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.
5. Cyklokoncepce SK 2023 bude zaměřena nejenom na podporu cyklistické dopravy, ale povede města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není

záležitostí jednoho místa. Jak často se stává, že se mladé rodiny odstěhují na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. A řeší, jak se dostat do práce, na nákupy i za volnočasovými aktivitami. Pro samotné dospělé to nebývá obtížné, ale s dětmi začíná problém. Rodiče musí řešit mobilitu svých dětí, jejich školy a kroužky, ale pokud nefunguje veřejná doprava, neexistují cyklistické stezky a ani nejsou úschovny kol na nádraží, pak nemají jinou možnost než použít automobil, a to několikrát denně tam i zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město, obec ovlivňuje jiné.

6. Cílem je zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras), kde bude možné využít jízdní kolo při cestách do vzdálenosti 5 km.
7. Na města a mikroregiony je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů, seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu dětí na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve děti jezdily na tréninky na kole, dnes se je rodiče bojí pustit, kvůli intenzivnější dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře.
8. **Souhrnná příloha Cyklokoncepce SK 2023, kapitola 1.2.2.** nabízí obcím, městům a svazkům obcí návod, jak pojmout zpracování svého plánu udržitelné městské mobility, samozřejmě v kontextu podpory cyklistické dopravy. Projekt, který by byl podán v rámci integrované strategie většího území, má pak daleko větší šanci na úspěch při získání dotace.

2.2.3. Krátká charakteristika cykloturistiky a volnočasových aktivit

Charakteristika v bodech:

1. Evropská unie jen minimálně řeší podporu cestovního ruchu. Nicméně objevuje se nový termín – podpora aktivní mobility. Česko a Evropa mají opravdu problém s nedostatkem pohybu, a tato strategie na tento nechtěný trend může dobře reagovat. Tipy na výlety lze tvořit z perspektivy místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba lidem to připomenout.
2. Stejně jako cyklistickou dopravu nemůžeme řešit izolovaně od ostatní dopravy, nemůžeme cykloturistiku řešit odděleně od cestovního ruchu. Otázky typu „jaké potřeby má cykloturista?“ by měly být nahrazeny otázkou „jaké potřeby má člověk, přátelé, rodina, která si vezme s sebou kolo?“. Dnes je důležité připravit komplexní nabídku, která počítá s tím, že na kole člověk stráví jen dva, tři dny v týdnu a zbytek času dělá něco jiného. Proto každá oblast by automaticky měla připravit tipy na výlet nejen pro své obyvatele, ale i pro tyto turisty, kteří se rozhodli právě v jejich regionu strávit dovolenou. Neměla by být opomenuta i cílová skupina terénních cyklistů.
3. „Hltači“ kilometrů nepotřebují žádnou strategii. Vždy si najdou způsob, jak ujet svých 150 km denně. Cyklokoncepce SK 2023 je pro ty, kteří si chtějí odpočinout a něco zažít a prožít. Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střízlivě vyhodnotit, která trasa má opravdu potenciál stát se hitem dálkové turistiky. Na druhé straně koridor dálkových tras může být opět využit pro místní obyvatele. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojeli vlakem či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři, a v bodě „B“ opět sedli na vlak či cyklobus a odjeli domů.

4. Specifickou aktivitou je silniční cyklistika, kdy jsou vytipovány speciální silnice vhodné pro tzv. „silničky“ (např. Křivoklátské okruhy).
5. Další informace k cykloturistice přináší **kapitola 1.2.2. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK 2023**. Tato kapitola přináší také informace o silniční cyklistice.
6. Neměl by se podceňovat ani význam terénní cyklistiky, fenoménu poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správcem lesů a polních cest, nabízí se k využití hustá síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky, jak si odpočinout od všedního shonu. Další informace přináší **kapitola 1.2.3. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK 2023**.
7. Mnohé dobré evropské příklady jsou popsány v **kapitole 1.2.4. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK 2023**., ať již se jedná o švýcarský projekt SchweizMobil, či síť cyklotras EuroVelo. V této příloze je také prezentován tak často opomíjený ekonomický přínos cykloturistiky (výťah z publikace The European Cycle Route Network Eurovelo, Evropský parlament, 2012).

2.3 Vymezení cyklistiky v koncepčních dokumentech a materiálech a možnosti financování rozvoje cyklistiky

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2.2., pro realizaci Cyklokoncepce SK 2023 je klíčový její soulad především s evropskými strategickými dokumenty a návaznými dotačními tituly tak, aby bylo možno čerpat fondy na infrastrukturu pro cyklisty. Evropské dokumenty jsou zaměřeny především na dopravu, nikoliv na cestovní ruch.

2.3.1. Evropské, národní a krajské strategické dokumenty

A. Evropské strategické dokumenty

- Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu {SEK (2009) 1211}, {SEK (2009) 1212} Téma č. 1 – podpora integrovaných politik.
- Komise Evropských společenství: Bílá kniha o dopravě¹, která pracuje s výhledovým obdobím do r. 2050.
- Komise Evropských společenství – Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM 2007) 551 z 25. 9. 2007. EK identifikuje pět výzev, před nimiž stojí evropská města a kterým je potřeba čelit integrovaným přístupem. První výzva se týká plynulosti dopravního provozu. Možným řešením tohoto problému je podpora environmentálně šetrných způsobů dopravy, jako je chůze, cyklistika a veřejná doprava.
- Komise Evropských společenství – Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020 (červenec 2010).

B. Národní strategické dokumenty

- Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Čechy CZ02 vydaný Ministerstvem životního prostředí v roce 2016 závaznou formou opatření obecné povahy (účinné od 20.6.2016). Programy zlepšování kvality ovzduší definované v § 9 a § 41 odst. 3 zákona č. 201/2012 Sb. navazují na povinnost uloženou v § 7 odst. 6 a následujících zákona č. 86/2002 Sb., o ochraně ovzduší a o změně některých zákonů, v úplném znění. Programy zlepšování kvality ovzduší provádějí povinnost uvedenou v čl. 23 směrnice 2008/50/ES, který ukládá vydat pro oblasti s překročenými imisními limity (tj. mezními nebo cílovými hodnotami ve smyslu a dle definice jmenované směrnice) tzv. plány kvality ovzduší za účelem dosažení kvality ovzduší v souladu se směrnicí 2008/50/ES.
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (usnesení vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).

¹ Bílé knihy Komise jsou dokumenty, které obsahují návrhy na činnost společenství v určité oblasti. V některých případech Bílá kniha následuje po vydání Zelené knihy, která formuluje klíčové otázky a jejímž cílem je zahájit proces konzultace o daném tématu na evropské úrovni. Bílá kniha má pro členské státy EU pouze doporučující povahu, je nezávazným dokumentem.

- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.
- Strategie státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 usnesením vlády č. 220/2013 z 27. 3. 2013.
- V roce 2015 Vláda ČR schválila „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“.
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2020

C. Koncepční dokumenty Středočeského kraje

Pro realizaci Cyklokoncepce SK 2023 jsou klíčové tyto koncepční dokumenty kraje:

Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020

Pro Cyklokoncept SK 2023 jsou klíčová opatření navrhovaná pro cyklistickou dopravu (strana 114):

- Budování stezek pro cyklisty, budování stezek pro pěší a cyklisty, realizace vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty na stávajících, rekonstruovaných a nových veřejných pozemních komunikacích
- Zřizování parkovišť B+R u železničních a autobusových stanic nejen ve Středočeském kraji, ale i v návaznosti na stanice metra v okrajových částech Prahy, zřizování míst pro bezpečné parkování jízdních kol u škol, úřadů a u nákupních, společenských, kulturních a sportovních center
- Značení cyklistických tras v terénu a tvorba informačních a orientačních systémů pro cyklisty
- Aktualizace a vyhodnocování Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje

Na straně 30 daného dokumentu jsou definovány základní páteřní cyklotrasy kraje, převzaté z Generelu cyklistických tras z roku 2008.

Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji na období 2015 – 2020.

Pro Cyklokoncept SK 2023 jsou klíčové především priority definované ve strategické části. Cykloturistika je součástí cestovního ruchu a v této chvíli hledáme cesty, jak uchopit celkovou propagaci cestovního ruchu. V tomto kontextu jak analýza, tak i návrhová část bude ctít níže uvedenou strukturu priorit.

- Priorita A. Kvalitní systém řízení cestovního ruchu
- Priorita B. Integrovaná marketingová komunikace
- Priorita C. Funkční produkty a produktové řady
- Priorita D. Efektivní monitoring realizace Cyklostrategie

Zásady územního rozvoje Středočeského kraje

Pro Cyklokoncept SK 2023 je klíčová kapitola 4.1.2.5. Cyklistická doprava, kde je uvedeno: (153) ZÚR nenavrhují koridory pro cyklistickou dopravu, přičemž potvrzují koncepci zpracovaného Generelu cyklotras a cyklostezek Středočeského kraje.

(154) ZÚR stanovují tyto zásady pro usměrňování územního rozvoje a rozhodování o změnách v území:

a) vytvářet podmínky pro budování cyklistických stezek segregovaných od automobilového provozu, a to zejména v intenzivně urbanizovaných územích.

(155) ZÚR stanovují tyto úkoly pro územní plánování:

a) v územních plánech obcí navrhovat nahrazení cyklotras nezávisle vedenými cyklostezkami, a to zejména v případech dálkových „cyklotras“, v území rozvojových oblastí (vč. jejich okolí) a v turisticky atraktivních územích.

2.3.2. Finanční nástroje

A. Evropské zdroje

A.1. Integrovaný regionální operační program (IROP)

Prioritní osa 1: Konkurenceschopné, dostupné a bezpečné regiony

Specifické cíl 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

Typy podporovaných aktivit u opatření Cyklodoprava:

- Výstavba a modernizace cyklostezek v podobě stavebně upravených a dopravním značením vymezených komunikací, na kterých je vyloučená automobilová doprava.
- Výstavba a modernizace cyklotras se zaměřením na podporu integrovaných řešení, např. cyklistické pruhy na komunikacích nebo víceúčelové pruhy.
- Součástí projektu může být budování doprovodné infrastruktury, např. stojanů na kola, úschoven kol, odpočívadel a dopravního značení.
- Doplnkově lze do projektu zařadit vegetační úpravy, např. zelené pásy a liniové výsadby u cyklostezek a cyklotras.
- Podpořeny mohou být cyklostezky a cyklotrasy sloužící k dopravě do zaměstnání, škol a za službami.

Typy podporovaných aktivit u opatření Terminály:

- Výstavba a modernizace přestupních terminálů, souvisejících záchytných parkovišť a parkovacích domů v přímé návaznosti na veřejnou hromadnou dopravu (VHD) - systém P+R (parkoviště pro osobní vozy s možností přestupu na VHD), K+R (forma kombinované přepravy s návazností individuální automobilové dopravy na VHD), zázemí pro VHD, výstavba návazných systémů B+R (prostor pro bezpečné uschování kola s možností přestupu na VHD). V případě samostatných projektů na parkovací systémy (P+R, P+G, B+R) je nezbytné přizpůsobit velikost projektu očekávané vytíženosti a využitelnosti pro podporu multimodality a využití VHD.
- Součástí projektu může být doplnkově zeleň v okolí přestupních terminálů, budov a na budovách.

Typy podporovaných aktivit u opatření Bezpečnost:

- Zvyšování bezpečnosti dopravy, např. bezbariérový přístup zastávek, zvuková a jiná

signalizace pro nevidomé, přizpůsobení komunikací pro nemotorovou dopravu osobám s omezenou pohyblivostí nebo orientací.

Typy příjemců (poznámka: v rámci celého Specifického cíle 1.2):

- kraje,
- obce,
- dobrovolné svazky obcí,
- organizace zřizované nebo zakládané kraji,
- organizace zřizované nebo zakládané obcemi,
- organizace zřizované nebo zakládané dobrovolnými svazky obcí,
- provozovatelé dráhy nebo drážní dopravy podle zákona č. 266/1994 Sb., o drahách,
- dopravci ve veřejné linkové dopravě podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- Ministerstvo dopravy ČR,
- subjekty zajišťující dopravní obslužnost, uvedené v § 8 odst. 1 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Míra dotace:

- Územně samosprávné celky a jimi zřizované organizace: max. 90 %.

V IROP mohou jednotlivé subjekty předkládat své žádosti o dotace v rámci tzv. individuálních projektů nebo integrovaných nástrojů (jsou realizovány prostřednictvím strategií území, přičemž projekty schválené k realizaci v rámci integrovaných strategií musí respektovat podmínky stanovené v dokumentaci IROP). Ve Středočeském kraji se jedná o dva typy integrovaných nástrojů:

- Integrované územní investice (ITI) – nástroj pro realizaci integrovaných strategií rozvoje území umožňující koordinaci navzájem provázaných a územně zacílených intervencí z různých prioritních os jednoho či více programů ESI fondů.
- Komunitně vedený místní rozvoj (CLLD) – cílem komunitně vedeného místního rozvoje je posílení územní soudržnosti venkovského území a zajištění dlouhodobě udržitelného rozvoje území s řešením vztahů mezi obcemi s periferní a stabilizovanou typologií a venkovskými rozvojovými centry. Implementace CLLD probíhá prostřednictvím Místních akčních skupin (MAS), tj. v území tvořeném správními územními obcemi s méně než 25 000 obyvateli. Velikost MAS nemůže být menší než 10 000 obyvatel a překročit hranici 100 000 obyvatel.

A.2. Program rozvoje venkova na období 2014–2020

V rámci **Opatření M04 Investice do hmotného majetku, Podopatření 4.3.1 Pozemkové úpravy** lze podporovat provádění pozemkových úprav (jedná se o formu nepřímé podpory rozvoje cyklistiky), kdy dochází k racionálnímu prostorovému uspořádání pozemků vlastníků půdy v daném katastrálním území a podle potřeby také k reálnému vytyčení těchto pozemků v terénu. Podpora se poskytuje jako příspěvek na vynaložené způsobilé výdaje, a to ve výši 100 % způsobilých výdajů (z toho příspěvek EZFRV činí 49,5 % a příspěvek ČR 50,5 % veřejných výdajů).

Pozemkové úpravy jsou změny právního stavu pozemků, jimiž se ve veřejném zájmu

prostorově a funkčně uspořádávají pozemky, scelují se nebo dělí a zabezpečuje se jimi přístupnost a využití pozemků a vyrovnání jejich hranic tak, aby se vytvořily podmínky pro racionální hospodaření vlastníků půdy. Výsledky pozemkových úprav slouží pro obnovu katastrálního operátu a jako závazný podklad pro územní plánování. Pozemkové úpravy se řídí zákonem č. 139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu rozvoje venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší přístupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty.

B. Národní zdroje

B.1. Státní fond dopravní infrastruktury

Financování výstavby nebo oprav cyklistických stezek nebo zřizování jízdních pruhů pro cyklisty

Finanční příspěvek se poskytuje výhradně na:

- a) výstavbu cyklistické stezky,
- b) opravu cyklistické stezky
- c) zřizování jízdních pruhů pro cyklisty na místních komunikacích nebo na silnicích II. nebo III. třídy.

Příjemci příspěvku:

- obec jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jako vlastník místní komunikace, na které se zřizuje cyklistický pruh,
- organizační složka obce (např. městský obvod, městská či místní část) nebo příspěvková organizace zřízená obcí, které vykonávají správu majetku ve vlastnictví obce,
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti,
- kraj jako vlastník budované cyklistické stezky nebo jako osoba provádějící výstavbu cyklistické stezky nebo jako vlastník silnice, na které se zřizuje cyklistický pruh.

Výše příspěvku:

- z rozpočtu SFDI lze poskytnout příspěvek maximálně do výše 85 % (pro rok 2017). V případě cyklistické stezky budované na opuštěném drážním tělese za podmínky, že délka této cyklistické stezky bude minimálně 1 km, lze příspěvek poskytnout až do výše 90 %.

Finanční prostředky SFDI nelze kombinovat s prostředky fondů a programů Evropské unie.

B.2. Národní program podpory cestovního ruchu v regionech (program MMR)

Podprogram Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

Tato oblast podpory je zaměřena na zvýšení vybavenosti a atraktivity dálkových turistických tras (pro pěší, cyklo, hipo, vodáckou, vodní turistiku a další udržitelné formy turistiky). Výstupy realizovaných projektů musí být realizovány min. na území 2 krajů. (Poznámka: požadavek na rovnoměrné rozmístění výstupů mezi zapojené kraje.)

Předkládány mohou být např. projekty na podporu vybavenosti cyklostezek podél vodních toků, jednotnou vybavenost tratí pro běžeckou turistiku v horských oblastech, projekty zaměřené na jednotný formát informačních panelů, monitoring, atd.

V rámci podprogramu budou podporovány i aktivity na zajištění provázanosti dálkových tras na již existující lokální trasy (možnost vytváření okružních tras různé délky i alternativních tras pro rozproštění návštěvnosti v území).

Dotační titul č. 2 - Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Tato oblast podpory je zaměřena na rozvoj základní a doprovodné infrastruktury a služeb cestovního ruchu v destinacích. Cílem je podpořit rozvoj podnikatelských investic do cestovního ruchu a rozšíření rozsahu poskytovaných služeb a v neposlední řadě i podpořit zvýšení kvality poskytovaných služeb, případně přizpůsobení infrastruktury novým specifickým cílovým skupinám. Podporovány budou i podnikatelské aktivity navazující na již vytvořenou veřejnou infrastrukturu. V rámci této aktivity nebude podporována výstavba nových ani rozšíření či rekonstrukce stávajících ubytovacích a stravovacích zařízení.

Dotační titul č. 3 - Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu

Tato oblast podpory je zaměřena na rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu provozované a spravované nepodnikatelskými subjekty, respektive podporu vzniku nové nebo rozvoj a zkvalitnění stávající infrastruktury. V rámci této oblasti podpory bude také podporováno i zvýšení kvality stávající veřejné infrastruktury, případně přizpůsobení stávající veřejné infrastruktury novým cílovým skupinám.

Tato oblast podpory navazuje na oblast podpory rozvoj základní a doprovodné infrastruktury. Reflektuje to skutečnost, že podnikatelské služby tvoří pouze dílčí část nabídky cestovního ruchu, která umožňuje ekonomické využití nepodnikatelské nabídky, respektive nabídky veřejného a neziskového sektoru.

Příklady podporovaných oblastí, které jsou shodné pro všechny výše zmíněné dotační tituly:

- Pořízení elektronických sčítačů (včetně SW) na sledování návštěvnosti v atraktivních turistických cílech a trasách regionu.
- Navigační cedule pro návštěvníky, informační panely, mapové panely.
- Výstavba/budování odpočívadel a sociálního zázemí (včetně sociálních zařízení – tj. toalet) pro uživatele regionálních i dálkových cyklotras (včetně řešení pro bezpečné uložení a parkování jízdních kol a příslušenství), pořizování informačních panelů na trasách.
- Rekonstrukce autobusů/mikrobusů na ski/cyklobusy, pořízení přívěsů na kola/lyže.
- Budování doprovodné infrastruktury pro aktivní formy udržitelné turistiky (např. vyhlídková místa, rozhledny, odpočívadla, sociální zázemí (včetně sociálních zařízení – tj. toalet), „hřiště“, cykloservis, stojany na kola, místa pro odpočinek turistů, aj.).

Příjemci dotace:

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

- samosprávné celky (obce – vyjma statutárních měst a městských částí, kraje), organizace zřízené samosprávnými celky (mimo muzeí zřizovaných krajem),
- mikroregiony / DSO spravující destinaci přesahující administrativní hranice (spolupráce na realizaci projektu s místní destinační společností),
- oblastní destinační společnosti,
- geoparky,
- NNO v cestovním ruchu, případně provozující atraktivitu cestovního ruchu.

Dotační titul č. 2 - Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu:

- podnikatelské subjekty (podnikající PO a FO)

Dotační titul č. 3 - Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu:

- samosprávné subjekty (obce – vyjma statutárních měst a městských částí, kraje), organizace zřízené samosprávnými celky (s výjimkou krajských muzeí),
- provozovatelé TIC,
- geoparky,
- NNO provozující atraktivitu cestovního ruchu,
- destinační společnosti,
- mikroregiony / DSO (zaměření projektu ve spolupráci s místní destinační společností).

Výše dotace:

- Výše dotace tvoří maximálně 50 % podíl uznatelných nákladů / výdajů z celkového rozpočtu akce, zbytek tvoří vlastní zdroje žadatele.

V rámci programu nebudou podporovány aktivity financované z jiných dotačních titulů.

B.3. Podpora obnovy a rozvoje venkova

Dotační titul č. 2: Podpora zapojení generací do komunitního života v obci

A - Podpora vybudování a obnovy míst aktivního a pasivního odpočinku

Zaměření podpory:

V rámci dotačního titulu č. 2. A jsou podporovány akce s výstupy sloužícími generacím různých věkových skupin, na jejichž výběru a přípravě, případně pak také na realizaci, se prokazatelně podílela generace dětí a mládeže, a které jsou mj. zaměřené na:

- rekonstrukci nebo vybudování zařízení pro volnočasové aktivity (hřiště, cyklostezky, bruslařské dráhy, naučné stezky apod.).

Součástí místa pasivního odpočinku může být například lavička/y, stůl/stoly, stojan/y na kola, odpadkový/é koš/e, přístřešek nebo závětrí se střechou apod.

Příjemci podpory:

- Obec do 3000 obyvatel (včetně), nikoli např. obcí zřízená právnická osoba. Obec musí mít zpracovaný a zastupitelstvem schválený strategický rozvojový dokument.
- Svazek obcí, který je registrován v souladu se zákonem o obcích, a to pouze v případě, že žadatelem nemůže být jedna obec, protože akce zasahuje do katastrálního území více obcí. Svazek obcí musí mít zpracovaný a nejvyšším orgánem svazku obcí schválený strategický rozvojový dokument.

Výše dotace:

- dotace je poskytována až do výše 70 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů akce.

B.4. Další zdroje financování

Lesy ČR (LČR) v rámci „**Programu 2020 Lesů České republiky**“ umožňují široké veřejnosti zasílat náměty na konkrétní akce (opatření), které jsou zařazeny do zásobníku projektů a následně realizovány s ohledem na pokrytí celého území České republiky a dostupné finanční prostředky. Realizace konkrétních opatření v rámci tohoto programu probíhá výhradně na pozemcích s právem hospodařit LČR. Tato opatření LČR provádějí jak samostatně prostřednictvím svých organizačních jednotek, tak ve spolupráci s místními a regionálními partnery, např. obcemi, mikroregiony, orgány ochrany přírody či nevládními organizacemi. Jedním z opatření je mj. také **Obnova a údržba lesních cest pro cykloturistiku**. Praktická opatření:

- navržení vhodných tras (uzavřených okruhů) pro cykloturisty tam, kde je nedostatečná síť tras KČT, vyznačení symbolem s logem LČR; v místním informačním centru bude možno získat letáček s mapkou a s údaji o této trase,
- trasy budou začínat a končit u parkoviště v lese, na parkovišti bude tabule s údaji o trase - její délce, náročnosti, způsobu značení.

C. Krajské dotace

Ze středočeských Fondů mohou být podpořeny různé skupiny žadatelů. Cyklokoncepce SK 2023 může vycházet v návrhové a implementační části ze stávajících fondů, které administruje v současné době odbor regionálního rozvoje. Jedná se o tyto Fondy:

- [Středočeský Fond obnovy venkova](#)
- [Středočeský Infrastrukturní fond](#)
- [Středočeský Fond rozvoje obcí a měst](#)
- [Středočeský Fond cestovního ruchu](#)

Nicméně je nutné dodat, že pro každý rok se vyhlašují speciální témata.

2.4 Princip a způsob řízení a organizace cyklistiky na jednotlivých úrovních

Podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Kontinuita a přiměřené vybavení personálními a finančními prostředky jsou důležitými faktory úspěchu. Efektivní organizační struktury musí také zaručovat jejich optimální nasazení a zahrnovat relevantní aktéry. Koordinovaný postup zainteresovaných ministerstev, krajů a měst v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistické dopravy a cykloturistiky. Rovněž se počítá s podporou neziskového sektoru. Tento model je třeba přenést a zkvalitnit i pro nadcházející Cyklokoncept SK 2023.

Národní
cyklokoordinátor

Krajský
cyklokoordinátor

Regionální a
městští/obecní
Cyklokoordinátoři

Rozhodující není ovšem struktura, ale lidský potenciál. Nejde tedy o to vytvářet další struktury a nová pracovní místa pro další „cyklokoordinátory“, ale vytvořit v existujících strukturách tým lidí, které zajímá daná problematika a kteří chtějí spolu komunikovat.

Národní úroveň zastupuje Ministerstvo dopravy ČR ve spolupráci s Asociací měst pro cyklisty (www.cyklomesta.cz), která je celostátní, dobrovolnou, nepolitickou a nevládní organizací, založenou jako zájmové sdružení právnických osob. Členy Asociace jsou obce, města, svazky a neziskové organizace. Koordinační činnost pak vykonává národní cyklokoordinátor.

Krajskou úroveň zastupuje krajský cyklokoordinátor, který koordinuje naplňování jednotlivých opatření a spolupracuje na jejich realizaci se zainteresovanými odbory a dalšími institucemi. Daný pracovník pracuje na odboru regionálního rozvoje, v těsné spolupráci s odborem dopravy.

Poslední úrovní jsou regionální a městští koordinátoři. Nemusí mít přímo funkci „cyklokoordinátora“, ale musí mít oblast cyklistické dopravy, případně cykloturistiky ve své gesci.

Všechny tři úrovně společně vytvořily krajskou pracovní skupinu, doplněnou o řadu dalších odborníků z řad zájmových organizací (viz kapitola 2.5.).

2.5 Účast a spolupráce dalších subjektů zabývajících se cyklistikou

Jak již bylo uvedeno v kapitole 2. 4., podpora cyklistické dopravy a cykloturistiky potřebuje solidní základnu, aby mohla dosáhnout cílů, které sleduje. Koordinovaný postup zainteresovaných partnerů v jejich jednotlivých oblastech kompetence je správným východiskem pro uskutečňování politiky podpory cyklistiky.

Nejvýznamnější organizace působící v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky

Centrála cestovního ruchu, CzechTourism, www.czechtourism.cz/

Odbor regionální partnerství zajišťuje kontakt agentury CzechTourism s regiony a oblastmi cestovního ruchu v ČR. Jeho úkolem je čerpat v regionech podněty a připomínky, které mohou agentuře pomoci při propagaci České republiky, a na druhou stranu informovat regiony o projektech, kterými se CzechTourism aktuálně zabývá. Cílem je nastavit kvalitní spolupráci mezi všemi subjekty cestovního ruchu a podpořit společné úsilí při vytváření obrazu České republiky jako kvalitní turistické destinace.

Klub českých turistů (KČT) www.kct.cz

Klub českých turistů je tradiční organizace s historií sahající až do roku 1888. Dnes má 40 tisíc členů a značné množství partnerů. Je duchovním otcem a správcem zejména pěšího turistického značení, které je považováno za nejlepší v Evropě. KČT se chopila role metodika cykloturistického značení a správce ve smyslu přidělování čísel cyklotras, v mnoha případech i jeho kontroly, údržby pásového značení a dle podmínek v místě i údržby silničního značení.

Česká mountainbiková asociace (ČEMBA) www.cemba.eu

Byla založena na cyklokonferenci v roce 2007 po vzoru mezinárodní mountainbikové asociace IMBA se sídlem v USA v Kalifornii. Sdružuje na dobrovolné bázi bikery z celé ČR. Výsledkem spolupráce s orgány státní správy je i podpora budovaných singltreků a trailů. ČEMBA je metodikem značení terénních stezek a názvosloví bike turistiky. Ve vazbě ke Strategii může mít na starosti právě otázku terénní cyklistiky, a to ve spolupráci s dalšími zainteresovanými subjekty.

Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (CDV) - <http://www.cdv.cz/>

Jediná veřejná výzkumná instituce v ČR, zabývající se otázkami dopravy. Jednou z oblastí je i cyklistická doprava a cykloturistika.

Labská stezka o.p.s.,

Obecně prospěšná společnost se věnuje mapování a odstraňování bariér na cyklotrasách a ve městech na Labi a jeho přítocích. V roce 2016 společnost instalovala vzorové outdoorové vybavení pro vozičkáře. Společnost řeší mapování bariér v objektech a na komunikacích a výstupy poskytuje na webu a v mobilní aplikaci.

Zapsaný spolek Labská stezka z.s.,

Zakladatelé spolku se věnují projektům a propagaci Labské cyklotrasy od 80. let min. století. Spolek zpracovává studie, vydává mapy (Labská cyklotrasa a alternativní trasy, GW Jizera, GW Mrlina). Od roku 2009 vydává atlasy Labské cyklotrasy v ČR, (ceny Tourmap) od roku

2007 provozuje web www.labskastezka.cz, provozuje mobilní mapovou aplikaci MAP4TRIP s informacemi o trasách, službách a bodech zájmu. Spolek instaluje v širším koridoru Labe infopanely „Výlety z Labské cyklotrasy“.

Labská stezka pořádá konference se širokým záběrem od cílových skupin pro cyklo, pěší a hipostezky a cyklotrasy bez bariér až po vodní cestu. Spolek pořádá semináře na podporu udržitelné mobility, propojuje obce, města a starosty, projednává trasy EuroVelo. Labská stezka byla iniciátorem Memoranda o stezce GW Mrlina, stezka Krajinou Bohumila Hrabala, Labská cyklotrasa bez bariér. Spolek zprůchodňuje krajinu podél řek.

Nadace Partnerství (www.nadacepartnerstvi.cz)

Nadace Partnerství byla založena v roce 1991 a patří mezi jednu z nejvýznamnějších celostátně uznávaných environmentálních organizací. Kromě řady jiných aktivit má velmi blízko cykloturistice a spolu s Asociací měst pro cyklisty je hlavní hnací silou v tvorbě produktu dálkových cyklotras a značky Česko jede.

2.6 Realizované národní a nadnárodní projekty v cyklistice

A. Oblast podpory cyklistické dopravy

Tuto oblast zastupuje **Asociace měst pro cyklisty**, která byla založena 2. 7. 2013 jako zájmové sdružení právnických osob, nyní sdružující více jak 60 členů (viz www.cyklomesta.cz).

Asociace realizuje tyto aktivity - rychlý přehled:

- Realizace vzdělávacího programu [Akademie městské mobility](#)
- Iniciování [legislativních změn ve prospěch udržitelné mobility](#).
- Vedení dialogu o systémových změnách [financování rozvoje dopravní infrastruktury v ČR](#) s ohledem na cyklistickou dopravu.
- Spolupráce na vytvoření akčního plánu zaměřeného na problematiku zvýšení úrovně [pohybové aktivity](#) obyvatel ČR.

Rozvíjí koncept Města s dobrou adresou - <http://www.cyklomesta.cz/dobra-adresa/> <http://www.cyklokonference.cz/dobra-adresa/>. Postupně vzniká síť měst, regionů (v prosinci se stal členem i Ústecký kraj) a dalších partnerů na podporu nejen cyklistické dopravy, ale především integrovaného řešení městské mobility. Síť se stane otevřenou organizací s nabídkou partnerství všem subjektům, které se aktivně zabývají udržitelným dopravním plánováním a mají zájem své potřeby i zkušenosti sdílet.

B. Oblast podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky

Stávajícím národním projektem je **Česko jede**, který je v současné době koordinován Českou centrálou cestovního ruchu CzechTourism. Dalším významným partnerem projektu jsou České dráhy, které jsou jako národní železniční dopravce pro produkt dálkových cyklotras stěžejním partnerem. Česko jede má v současné době webové stránky www.ceskojede.cz.

Česko jede je celonárodní značka, zaměřená na cykloturistiku a další sporty (in-line, pěší turistiku, vodáctví). Jejím cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky a cykloturistiky ve všech regionech ČR. Sít' dálkových tras je postavená na uzlových bodech, které zahrnují místa veřejné dopravy a služeb. Česko jede vychází ze schválené Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro období 2013-2020 ze dne 22. května 2013 (Specifický cíl 4 – Realizace národního produktu Česko jede). Jejím úkolem je postupná realizace kroků, které povedou k institucionalizaci projektu Česko jede a naplňování jeho cílů.

Česko jede pak zahrnuje i propagaci významných tematických produktů jako je síť EuroVelo či projekty Greenways. Více informací o těchto produktech přináší kapitola 4.2.

3 Zhodnocení stávajících cílů a opatření

3.1 Objektivní popis stavu plnění jednotlivých priorit, cílů a opatření

Středočeský kraj podporuje rozvoj cyklistiky a cyklodopravy v kraji na základě Generelu cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, aktualizace 2012 (dále jen CG 2014). I když se jedná o generel, což je územní plánovací podklad, jde doposud o jediný dokument, který se stal přímým nástrojem k rozhodování, koordinaci, komunikaci, projednávání, monitorování, financování cyklistických komunikací a doplňkové infrastruktury a pro přípravu a realizaci projektů spolufinancovaných ze SFDI a z evropských zdrojů v období 2014-2017.

Stávající priority návrhové části CG 2014 jsou následující:

- **Cyklodoprava** - Pro efektivní rozvoj není podstatná pouze výstavba nové cyklistické infrastruktury, ale především revize stávajících tras, jejich úprava a přizpůsobení požadavkům moderních cyklistů.
- **EuroVelo** - 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.
- **Intermodalita aneb Bike and Ride** - 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 možnost přesednout z auta na kolo. 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 možného využití tohoto způsobu dopravy. Obdobná je situace s uschováním kol u autobusových nádraží.

Ke každému z definovaných cílů bylo 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.

Stávající specifické cíle návrhové části CG 2014 jsou následující:

Cíl 1 - Výstavba a údržba cyklistické infrastruktury

Opatření 1.1: Výstavba

POPIS OPATŘENÍ DLE CG2014:

Cíl opatření: Dokončit páteří 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 a zajistit finanční podporu 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 proveditelnosti, přes řešení majetkoprávních vztahů až 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 Štířín - 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-Máslovice (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 – Čejeticek
- 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.

VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ 1.1.

Monitoring naplňování navržených indikátorů:

- Počet km nově vybudovaných úseků cyklistické infrastruktury
 - Bylo postaveno celkem 24,16 km nově vybudovaných úseků cyklistické infrastruktury
- Objem finančních prostředků určených na výstavbu cyklistické infrastruktury

- Celkem bylo do výstavby vloženo 79,11 mil. Kč
- Statistiky využívání cyklistické infrastruktury
 - Udaje nejsou k dispozici
- Zpráva o využití pozemkových úprav a lesní komunikační sítě pro účely cyklodopravy
 - Zpráva není k dispozici
- Počet podpořených projektů, využívání staveb a opatření pro cyklodopravu
 - Celkem bylo SK realizováno 9 projektů vybudovaných úseků cyklistické infrastruktury a dále SK připravuje 14 projektů v rámci projektové přípravy
- Počet podpořených projektů s propojením cyklistické a veřejné dopravy
 - Žádný projekt nebyl podpořen

Srovnáním plánů a skutečnosti je možné konstatovat, že se nedaří budovat prioritní úseky páteřních tras, ani projektová připravenost není taková, jak se původně očekávalo.

Lokalita / název stavby	Vazba na páteřní systém	délka	Zdroje financí	Celková suma (Kč)
Cyklostezka Rakovník-Pavlov	Ne	4,3 km	Rozpočet SK/ROP Střední Čechy	9160196
Cyklostezka Zbořený Kostelec – Týnec nad Sázavou	Ano	1,9 km	Rozpočet SK/ROP Střední Čechy	25546471,6
Cyklostezka Zeleneč – Lázně Toušeň	Ano	2,9 km	Rozpočet SK/ROP Střední Čechy	8426771
Cyklostezka vozičkářům přátelská	Ne	4,1 km	Rozpočet SK/ROP Střední Čechy	10405998
Cyklostezka Psáry Libeň Libeň díl I.	na systému páteřních cyklotras z roku 2008	0,3 km	Rozpočet SK/	8711753
Kladenská cyklostezka Praha-Hostivice-Kyšice 1. Etapa	na systému páteřních cyklotras z roku 2008	8,3 km	Rozpočet SK/ROP Střední Čechy	13028300,2
Cyklostezky Kladensko, část Velká Dobrá - Družec	Ne	0,4 km	Rozpočet SK/	831901
Cyklostezky Kladensko, část Horní Bezděkov- Družec	Ne	1,26 km	Rozpočet SK/	1842011
Cyklostezky Kladensko, část Horní Bezděkov- Velká Dobrá	Ne	0,7 km	Rozpočet SK/	1157989

Tabulka 1 – přehled cyklistických komunikací vybudovaných SK

Lokalita/název stavby	Vazba na páteřní systém	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Labská cyklostezka, úsek Kly – Mělník	Ano	zahájení stavby 7/2017, spolufinancováno z IROP	2 km
Labská cyklostezka, úsek Čelákovice - Lázně Toušeň	Ne	zahájení stavby 7/2017 spolufinancováno z IROP	1,4 km
Labská cyklostezka, úsek Kly - Mělník část ČOV-Na Hadíku	Ano	vydáno SP, do podání žádosti nutno dokončit majetkoprávní vypořádání nezasmluvněných pozemků PLA a Tereos TTD, a. s. a stavbu zahájit po ukončení provozu nákladňáků zavázejících bývalou ČOV v roce 2018. Vhodná spolupráce a koordinace s městem Mělník, které plánuje podat žádost na navazující cyklostezku do další výzvy IROP na cyklodopravu. Financovatelné z IROP i SFDI.	1 km
Labská cyklostezka, úsek Kostelec nad Labem – Tuhaň	Ano	platné územní rozhodnutí, hotova DSP, problémy se soukromými pozemky zasahujícími do části stavby v délce cca 200 m s nekontaktovatelnými vlastníky, pro pokračování přípravy stavby nezbytné jednání se SÚ o vydání SP s vynechaným nebo zúženým 200 m úsekem	10,1 km
Cyklostezka Psáry – Libeň – Libeň díl II.	na systému páteřních cyklotras z roku 2008	platné územní rozhodnutí, hotova DSP, jednání s církví o majetkoprávním vypořádání jejích pozemků dotčených stavbou 12.9.2016	2,8 km
Cyklostezky Kladensko, část Čelechovice-Loděnice	Ne	vydané SP, stavba nedokončena, v případě vyřešení sporu se zhotovitelem může být stavba zahájena nejdříve na jaře 2017, nefinancovatelné z IROP	1,5 km
Cyklostezka Greenway Jizera, úsek Dalovice – Hrdlořezy	Ano	UR s platností do 3/2018, IČ k SP stojí, podmínkou pokračování je majetkoprávní vypořádání s 15 soukromými vlastníky pozemků	3,3 km
Labská cyklostezka, úsek Poděbrady – Pňov-Předhradí	na systému páteřních cyklotras z roku 2008	Probíhá IČ k UR. Z důvodu nedosažení dohody s vlastníkem pozemku dotčeného připravovanou stavbou o délce cca 200 m navrhuje starosta obce Pňov-Předhradí změnit její umístění na pozemek obce	9,3 km

Lokalita/název stavby	Vazba na páteřní systém	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Vltavská cyklostezka, úsek Úholičky-Libčice nad Vltavou	Ano	Příprava stavby stojí, SK neschválil finance na pokračování, je nezbytné 1) dopracovat projektovou dokumentaci DSP a vykonat inženýrskou činnost pro získání SP na stavbu cyklostezky s ÚR platným do 14. 6. 2018, 2) provést IČ a PDPS pro stavbu nájezdové rampy z cyklostezky na lávku v Řeži.	1,8 km
Kladenská cyklostezka Praha-Hostivice-Kyšice 2. Etapa	na systému páteřních cyklotras z roku 2008	zpracována DUR, probíhá IČ k UR, zdržení z důvodů chybějících souhlasů vlastníků pozemků a zaneprázdnění dodavatele IČ (APIS) jinými projekty, jejichž IČ pro SK zajišťuje. Financovatelné z IROP i SFDI	8,3 km
Cyklostezka Greenway Jizera, úsek Káraný – Benátky nad Jizerou	Ano	Probíhá IČ k UR. Nesouhlasy vlastníků dotčených pozemků	12 km
Labská cyklostezka, úsek Kolín – zdymadlo Velký Osek	na systému páteřních cyklotras z roku 2008	Hotova DUR, akce zastavena z důvodu nesouhlasu obce Nová Ves a vlastníků pozemků se stavbou.	6,5 km
Cyklostezka Cerhenice – Velim“ - přeložka cyklistické trasy č. 0109	Ne	Hotovo geodetické zaměření, probíhá tvorba DUR a jednání se soukromými vlastníky.	2,7 km

Tabulka 2 – přehled SK připravovaných staveb cyklistických komunikací a stavu jejich rozpracovanosti

Opatření 1.2: Značení

POPIS OPATŘENÍ DLE CG2014:

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 kompletní 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.

VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ 1.2.**Monitoring naplňování navržených indikátorů:**

- Počet km nově značených úseků cyklistické infrastruktury
 - Celkem bylo nově vyznačeno 311,8 km cyklistických tras
- Objem finančních prostředků určených na značení cyklistické infrastruktury
 - Celkem bylo vyčleněno 1,038 mil. Kč na značení cyklistické infrastruktury
- Počet podpořených projektů
 - Celkem SK realizoval 6 projektů

Srovnáním plánů a skutečnosti je možné konstatovat, že se nepodařilo pře/vyznačit celou síť dálkových cyklotras a EuroVelo na území kraje. Dále je nutné konstatovat, že dané opatření zcela zapomnělo na údržbu stávající sítě značených cyklotras.

Název / lokalita	Popis	délka	celkové výdaje (Kč)
Kladenská cyklostezka Praha-Hostivice-Kyšice 1. etapa Optimalizace značení	vyznačení cyklotrasy 201 na nových cyklostezkách	7,8 km	41708
Vyznačení cyklotrasy č. 7 Praha - Kralupy nad Vltavou	vyznačení cyklotrasy podle Metodiky značení dálkových cyklotras s logy VCC a EV 7	19,1 km	169397
Vyznačení a optimalizace cyklistické trasy č. 17 Greenway Jizera na území Středočeského kraje	vyznačení cyklotrasy podle Metodiky značení dálkových cyklotras s logy GWJ a EV 4	77,1 km	343985
Přeznačení a optimalizace cyklistické trasy č. 2 v úseku Mělník – Byšičky	vyznačení a změna vedení cyklotrasy podle Metodiky značení dálkových cyklotras s logy GWJ a EV 4	42 km	221258
Optimalizace značení cyklistických tras č. 2 a 7 a vyznačení EuroVelo 7 v úseku Kralupy – Horní Počaply	vyznačení a změna vedení cyklotrasy podle Metodiky značení dálkových cyklotras s logy LS, VCC a EV 7	49,8 km	172616
Optimalizace značení cyklistických tras č. 2 a 1 a vyznačení EuroVelo 4 v úseku Káraný – hranice Středočeského a Pardubického kraje (připravuje se projekt a stanovení, realizace cca 8/2017)	vyznačení cyklotrasy podle Metodiky značení dálkových cyklotras s logy GWJ, LS a EV 4	116 km	90000

Tabulka 3 – přehled SK realizovaných projektů značení dálkových cyklotras

Opatření 1.3: Doplnková infrastruktura

POPIS OPATŘENÍ DLE CG2014:

Cíl opatření: Vybavit cyklistické trasy doplnkovou infrastrukturou a zvýšit tak komfort a kvalitu tras, zřizování parkovišť pro kola u cyklotras a cyklocest ve vztahu k účelové cyklistice.

Věcný popis: Doplnkovou infrastrukturou se u tohoto opatření rozumí: 1. kryté odpočívky, 2. informační tabule, 3. stojany na kola, 4. úschovny (železniční stanice, TIC apod.), 5. infrastruktura pro e-kola. 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. 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.).

VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ 1.3.

Monitoring naplňování navržených indikátorů:

- Počet instalovaných zařízení
 - Bylo podpořeno celkem 10 projektů na realizaci cyklostojanů o celkové výši 306 tisíc Kč (5 projektů je spojeno s rozvojem cykloturistiky)
- Kapacity stojanů na kola s možným členěním na volné, uzamykatelné, hlídané či strážené
 - Není monitorováno.
- Objem finančních prostředků určených na rozvoj infrastruktury
 - Celková dotace byla ve výši 8,811 mil. Kč
- Počet podpořených projektů
 - Celkem bylo podpořeno 81 projektů, ale mnohé neměly vazbu na opatření zmíněná v Opatření 1.3.

Srovnáním plánů a skutečnosti je možné konstatovat, že nebyla naplněna základní vize daného opatření. Ani v jednom případě nebyl podpořen projekt, který by byl zaměřen na rozvoj Intermodality Bike and Ride, tedy priority 3 CG2014.

Cíl 2 - Marketing

POPIS OPATŘENÍ DLE CG2014:

Opatření 2.1: Marketingová příprava cyklistických produktů

Cíl opatření: Připravit 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
- EuroVelo 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 (Norimberk)
 - 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
- 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 existovat 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 vítáni“.

VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ 2.1.

Monitoring naplňování navržených indikátorů:

- Objem finančních prostředků určených pro plánování marketingové přípravy
 - 200 500 Kč (jen součet finanční podpory Labské stezky – 3 x průvodce)
- Počet seminářů či konferencí k danému tématu
 - Nejsou údaje k danému indikátoru
- Počet podpořených projektů
 - Byly podpořeny jen tři produkty – vždy se jednalo jen o podporu společného marketingu produktu Labská stezka, kdy byl spolufinancován oficiální průvodce po Labské stezce (<http://labska-stezka.cz/Pruvodci-a-mapy/Oficialni-pruvodce-Labskou-stezkou.aspx>)
- Počet nově vzniklých destinačních agentur
 - Nejsou údaje k danému indikátoru (poznámka – právě tento indikátor ukazuje, jak špatně byla postavena zodpovědnost za plnění jednotlivých opatření. Těžko se dá předpokládat, že by cyklokoordinátor měl být zodpovědný za tento indikátor.)

Srovnáním plánů a skutečnosti je možné konstatovat, že nebyla naplněna základní vize daného opatření. I podpora Labské stezky byla jen spolufinancováním produktů, které iniciovala Nadace Partnerství.

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 jasné stanoven harmonogram postupného převedení činností spojených s produktem 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.

Indikátory:

- Objem finančních prostředků určených pro realizaci marketingových produktů
 - 542 790 Kč – tipy na výlety
 - 671 983 Kč – mapy
 - 300 000 Kč – veletrhy For Bikes (2014, 2015, 2016)
 - 25 410 Kč - příprava a uveřejnění cyklotipů a bodů zájmu
- Počet podpořených projektů
 - 6 projektů – tipy na výlety
 - 13 projektů – mapy
 - 3 x podpořena účast na veletrhu For Bikes (2014, 2015, 2016)
 - 1 x příprava a uveřejnění cyklotipů a bodů zájmu

Srovnáním plánů a skutečnosti je možné konstatovat, že nebyla TĚMĚŘ naplněna základní vize daného opatření. Sice byly vydány mapy a tipy na výlety, ale ve srovnání s textem návrhové části se prakticky realizovala jiná opatření.

Název	Popis	množství	celkové výdaje
Střední Čechy na kole – 11 celodenních výletů z Prahy / Central Bohemia on the Bike – 11 one-day trips from Prague	brožura 210x210 s popisy, mapami, fotografiemi, výškovými profily doporučených výletů na kole včetně informací o dopravním spojení vlakem,	3000 ks	90 465 Kč

Název	Popis	množství	celkové výdaje
Cyklistické výlety ve Středočeském kraji – Střední Čechy na kole s dětmi	cykloservisech a zařízeních Cyklisté vítáni. Dílčí aktivita projektu Propagace SK prostřednictvím zahr. veletrhů a propagačních materiálů	3000 ks	90 465 Kč
Cyklistické výlety ve Středočeském kraji, Polabí, Pojizeří, Kokořínsko, Český ráj na kole – 11 výletů pro cross a MTB		3000 ks	90 465 Kč
Cyklistické výlety ve Středočeském kraji, Posázaví, Kutnohorsko, Benešovsko na kole – 11 výletů pro cross a MTB		3000 ks	90 465 Kč
Cyklistické výlety ve Středočeském kraji, Český kras, Křivoklátsko, Kladensko na kole – 11 výletů pro cross a MTB		3000 ks	90 465 Kč
Cyklistické výlety ve Středočeském kraji, Brdy, Příbramsko, Sedlčansko na kole – 11 výletů pro cross a MTB		3000 ks	90 465 Kč

Tabulka 4 – přehled realizovaných propagačních materiálů

Název	Popis	množství	celkové výdaje
Cyklistická mapa Středočeského kraje	mapa SK 1:230000 s cyklotrasami, cyklostezkami a dalšími informacemi pro cyklisty	5000 ks	78 775 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 1. okolí Prahy - západ, Kladensko a Rakovnicko	mapa SK 1:75 000 s cyklotrasami, cyklostezkami, lokalitami pro technické cyklistické disciplíny a dalšími turistickými aktivitami	1000 ks	49 258 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 2. Mělnicko a Mladoboleslavsko		1000 ks	49 258 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 3. okolí Prahy - východ, Nymbursko a Poděbradsko		1000 ks	49 258 Kč

Název	Popis	množství	celkové výdaje
Turistická mapa Středočeského kraje 4. Křivoklátsko, Český kras, Střední Povltaví, Dolní Posázaví, Ladův kraj		1000 ks	49 258 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 5. Jižní Brdy, Příbramsko, Sedlčansko, Česká Sibiř		1000 ks	49 258 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 6. Kolínsko, Kutnohorsko, Střední Posázaví, Podblanicko		1000 ks	49 258 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 1. okolí Prahy - západ, Kladensko a Rakovnicko		1000 ks	49 610 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 2. Mělnicko a Mladoboleslavsko		1000 ks	49 610 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 3. okolí Prahy - východ, Nymbursko a Poděbradsko		1000 ks	49 610 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 4. Křivoklátsko, Český kras, Střední Povltaví, Dolní Posázaví, Ladův kraj		1000 ks	49 610 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 5. Jižní Brdy, Příbramsko, Sedlčansko, Česká Sibiř		1000 ks	49 610 Kč
Turistická mapa Středočeského kraje 6. Kolínsko, Kutnohorsko, Střední Posázaví, Podblanicko		1000 ks	49 610 Kč

Tabulka 5 – přehled realizovaných mapových podkladů

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 vedle podpory realizace projektů a vedle ideové podpory 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 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 s jednotlivci, sbíral informace nejen o potřebách cyklistiky v jednotlivých lokalitách, ale i o realizacích dílčích projektů, o stavu již hotových projektů, o jejich využívání či oblibě, 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, trvale spolupracující odbornou i laickou veřejností.

Opatření 3.1: Koncepční činnost

POPIS OPATŘENÍ DLE CG2014:

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 dopravní cyklistiku.

Věcný popis: 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). Opatření obsahuje tyto základní komponenty: 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.).

VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ 3.1.

Monitoring naplňování navržených indikátorů:

- Počet seminářů či konferencí k danému tématu
 - Údaje nejsou k dispozici
- Množství získaných informací (např. o počtu realizovaných či připravovaných projektů)
 - Činnost byla realizována průběžně cyklokoordinátorem SČ kraje Pavlem Klimešem
- Počet kooperujících subjektů zejména při získávání dat

- Sběr dat byl realizován pouze cyklokoordinátorem Pavlem Klimešem
- Počet vynaložených prostředků
 - Toto opatření nebylo spojeno s čerpáním finančních prostředků

Jedná se o jediné opatření, které bylo víceméně realizováno, a to díky průběžné aktualizaci dat cyklokoordinátorem Pavlem Klimešem.

Opatření 3.2: Organizace a koordinace

POPIS OPATŘENÍ DLE CG2014:

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 nezbytné aktivní 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.

VYHODNOCENÍ OPATŘENÍ 3.2.

Monitoring naplňování navržených indikátorů:

- Množství získaných informací (např. o počtu realizovaných či připravovaných projektů)
 - Toto opatření je realizováno právě touto analýzou (03/2017)
- Počet kooperujících subjektů zejména při získávání dat
 - Toto opatření je realizováno právě touto analýzou (03/2017)

3.2 Stručné shrnutí

Celkové shrnutí by se dalo napsat jednou větou. **Došlo k totálnímu kolapsu naplňování tří základních priorit CG 2014.** Většinou se hodnotí naplňování jednotlivých cílů a opatření, ale pokud ony nevedou k naplňování základních směrů, tedy priorit, pak to svědčí o tom, že byly realizovány jen metodou ad hoc. Krátké vyhodnocení priorit je následující:

- První prioritou je Cyklodoprava, ale cíle samy o sobě už jsou definovány tak, aby rozvíjely cykloturistiku. V CG 2014 je uvedeno: „*Cíle jsou definovány jako typové skupiny aktivit pro rozvoj cykloturistiky.*“ Při kontrole naplňování jednotlivých opatření se pak tato domněnka potvrdila, neboť SK realizoval jen 9 projektů výstavby cyklostezek a z toho pět v oblasti Kladenska.

- Druhou prioritou je EuroVelo. Výstavba problematických úseků proběhla na EV 4 mezi Prahou a Lázněmi Toušev, bylo provedeno nové kompletní vyznačení cyklotrasy EV7 v úseku Praha-hranice ústeckého kraje a EV4 v úseku Praha-Byšičky. Projektová příprava se týká spíše Labské a Vltavské cyklistické cesty severně od Prahy (EV7) než EuroVelo. V některých úsecích pak byla vyznačena trasa logem EV, nikoliv však v celé délce.
- Třetí prioritou je Intermodalita aneb Bike and Ride. V daném období nebyl podpořen jediný projekt s touto tematikou.

V návrhové části CG2014 jsou sice uvedeny specifické cíle a priority, ale nejsou spojeny s žádným akčním plánem. Jsou definovány pouze z obecného hlediska, čím by se měl Středočeský kraj zabývat. Příkladem obecné charakteristiky daného dokumentu je popis textu návrhové části CG2014, kdy priority jsou pouze se slovem „mohou“, nikoliv „budou“, jak by odpovídalo koncepčnímu dokumentu: *„Priority mohou směřovat k realizaci nových cyklostezek a cyklotras nebo zlepšení stávajících. Mohou být soustředěny na otázku bezpečnosti, eliminaci nebezpečných míst.“*

Na druhé straně všechna navrhovaná opatření právě pro svou obecnost jsou použitelná i pro návrhovou část nové koncepce. Níže jsou tedy citovány odstavce z CG2014, které mohou být opětovně použity, ale jen s tím rozdílem, že cíle, opatření, zodpovědnost, finance a termíny budou zcela nově navrženy.

Lze tedy převzít tato doporučení pro aktualizovanou Koncepci.

Rozvoj cyklodopravy musí do budoucna směřovat k zajištění větší bezpečnosti lidí, kteří ji využívají. To platí zejména přímo na území měst, kde je nutné postupně budovat systém cyklostezek, které umožní oddělit provoz cyklistů od automobilů. Budování potřebné cyklistické infrastruktury bude mít za následek navýšení podílu cyklistické dopravy ve městech a tedy do určité míry omezení počtu automobilů v městských centrech a také, alespoň drobným dílem, ke snížení znečištění skleníkovými plyny. Z analýzy CG2014 dále vyplynulo, že za největší problémy při jejím rozvoji, resp. při budování nových cyklistických komunikací, lze označit majetkoprávní jednání s majiteli pozemků, po kterých mají potencionální cyklostezky vést. V těchto případech se nabízí několik řešení. S vlastníkem se lze dohodnout na povolení vést stezku, na pronájmu, koupí či výměně. Jednání jsou velice individuální, vždy záleží na konkrétní osobě, se kterou je jednáno. Cílem je podpořit využití jízdních kol k denní dojíždě do cca 7km vzdálenosti (dojížděka do škol, zaměstnání), což lze zaručit jen vybudováním či rekonstrukcí bezpečných cyklistických stezek a cyklotras. Účinnou ochranou zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích před srážkou s vozidly je především oddělování průchozího a průjezdního prostoru výstavbou stezek pro chodce a cyklisty, případně vytvářením vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (na vozovce). Oddělování zranitelných účastníků silničního provozu od automobilového provozu je především věcí obcí jako vlastníků místních komunikací (cest pro chodce a cyklisty). Základní podmínkou je již vytváření územních předpokladů při tvorbě územních plánů kraje a obcí. Tuto činnost může krajský úřad významně ovlivňovat. Podpora Středočeského kraje především spočívá v přímé podpoře budování výše uvedených staveb a stavebních úprav.

Propagace cykloturistiky a rekreační cyklistiky na krajské úrovni probíhá standardním způsobem, prostřednictvím map, propagačních materiálů a internetu. Vše je ale potřeba aktualizovat, rozšířit a zkvalitnit informace (např. cykloprodukty by neměly být nabízeny jen podle cyklotras nebo regionů, ale také podle typologie cyklistů, klientů). Mohly by být nabízeny formou cyklobalíček např. dvou, třídních pobytů, s nabídkou ubytování. Analýza také konstatuje, že v oblasti rekreační cyklistiky chybí základní marketing na národní úrovni pro domácí a zahraniční cyklisty.

Na základě toho byla pak stanovena tato doporučení pro návrhovou část:

- Propojit „marketingové“ projekty kraje a Česko jede (viz kapitola 2.6.). Česko jede by se mělo začít vnímat spíš jako marketingová značka, „brand“, který patří všem.
- Typy na výlet uspořádat podle turistických oblastí a dále dle jednotlivých navazujících regionů. Dále je třeba propojovat s přírodními, kulturními a volnočasovými aktivitami.
- Trasy a typy rozdělit podle jednotlivých cílových skupin (dnes jsou sice rozděleny podle náročnosti, ale na webu se tato informace komplikovaně hledá)
- Více propojovat nabídku kraje a měst (mikroregionů). Více propagovat tematické trasy, které jsou právě tvořeny ze strany měst a mikroregionů. Pokud možno, postarat se o jednotný vizuál webových portálů.
- Zvážit propagaci TOP nabídky Středočeského kraje
- Více propagovat terénní cyklistiku, která je nyní výrazně potlačena
- Trasy a typy více propojit s veřejnou dopravou, aneb „nech auto doma“. Na webu jsou sice informace o intermodalitě, ale opět při hlubší analýze tipů na výlet toto propojení má velké rezervy.

Koordinace cyklistiky vykazuje jeden zásadní nedostatek. V návrhové části CG2014 je sice stanovena konkrétní zodpovědnost za plnění jednotlivých cílů a opatření, ale týkají se jen jedné osoby, což je zvláštní. Citace z CG2014: „zodpovědnost má cyklokoordinátor pro Středočeský kraj, kterým by měl být pan Pavel Klimeš“. Ukázalo se však, že nikde v organizačním řádu Středočeského kraje tato funkce není definována, což snižuje hodnotu jeho zodpovědnosti. Vše tedy má koordinovat jediná osoba, bez vazby na realizační tým složený z úředníků několika odborů kraje.

Z toho plynou problémy, ale i doporučení:

- Středočeský kraj má ohromný potenciál cyklostezek. Pokud se ale rozvoji cyklistiky věnuje jen jeden člověk, tak to nemůže být v jeho silách.
- Jsou dvě možnosti jak dále uchopit koordinaci budování cyklostezek, přičemž se vzájemně nebudou vylučovat, ale výhodně doplňovat. Kraj s realizačním týmem se zhostí role budovatele cyklistických komunikací v těch úsecích, které leží na dálkových páteřních cyklotrasách, ale doposud žádná obec a město se nehlásí k jejich výstavbě. Druhou možností je, že realizační tým kraje se masivně zaměří na podporu přípravy i realizace cyklistických komunikací. Bude pak záležet na každé obci, zda se bude chtít zasadit o vznik „své cyklostezky“.

4 Analytická část

4.1 Analýza cyklistiky ve Středočeském kraji

4.1.1. Základní charakteristika území Středočeského kraje

Středočeský kraj svojí velikostí, počtem obcí i obyvatel patří mezi největší kraje České republiky. Jeho rozloha (11 015 km²) zabírá 14 % území ČR a je cca 1,9 krát větší, než je průměrná rozloha kraje v České republice. Kraj zcela obklopuje hlavní město Prahu a sousedí téměř se všemi českými kraji kromě Karlovarského, a kromě moravských krajů. Územně náleží k Českému masivu, který je jednou z nejstarších částí evropské pevniny. Nejvyšším bodem území je vrchol brdských hřebenů Tok (865 m n. m.) v okrese Příbram, nejnižším bodem je řečiště Labe (153 m n. m.) v okrese Mělník.

Administrativně se kraj dělí na 26 správních obvodů obcí s rozšířenou působností, které k 1. 1. 2003 nahradily bývalé okresní úřady. Rozlohou je největší správní obvod s rozšířenou působností (ORP) Příbram (8,5 % rozlohy Středočeského kraje). Nejmenší je správní ORP Neratovice (1 % rozlohy Středočeského kraje). ORP jsou výhodné z hlediska koncepčního plánování cyklistiky. Někdy tuto koncepční roli přebírá Místní akční skupina (MAS), mikroregiony nebo svazky obcí. Statut města je přidělen 83 obcím, Kladno a Mladá Boleslav jsou navíc statutárními městy. Ve všech těchto případech se opět jedná o potenciál koordinace problematiky cyklistiky z pohledu potřeb města a jeho obyvatel.

Podíl městského obyvatelstva na celkovém počtu obyvatel kraje byl 53 % a byl nejnižší v celé České republice. Pokud bereme v úvahu, že ideální vzdálenost pro jízdní kola na dopravu je cca 3 – 5 km, pak koncentrace obyvatel do měst opět nahrává potenciálu cyklistiky v kraji.

K 31. 12. 2014 měl Středočeský kraj 1 315 299 obyvatel a byl nejlidnatějším regionem České republiky. Nejvíce lidnatým okresem Středočeského kraje byl v roce 2014 okres Praha-východ (164 002 obyvatel), přes 100 000 obyvatel žilo také v okrese Kladno, Praha-západ, Mladá Boleslav, Příbram a Mělník. Naopak populačně nejmenším byl okres Rakovník s 55 389 obyvateli. Hustota zalidnění byla nejvyšší v okresech Praha-západ, Kladno a Praha-východ, kde dosáhla hodnoty přes 200 obyvatel na km². Naopak nejnižší hustota zalidnění je v okresech Rakovník, Benešov a Příbram, kde hustota zalidnění nepřesahovala 70 obyvatel na km².

Hustota zalidnění je dána úzkou vazbou s hlavním městem Praha, která je významným zdrojem pracovních míst. Z pohledu cyklodopravy je tedy důležité rozvinutí systému Bike and Ride, aby lidé nemuseli jezdit auty do Prahy, ale využili vazby kolo-vlak.

Praha má také svůj rekreační potenciál. Pražané chtějí trávit svůj volný čas v příjemném prostředí, zeleni mimo Prahu, poznávat kulturní hodnoty nejbližšího okolí, sportovat, aktivně sdílet svůj čas s přáteli a rodinou. Tito lidé vyjíždí buď přímo z Prahy na kole a zase se vrací, nebo využijí příměstské regionální dopravy na jednu z cest. Určitým modelem je také naložit kola do/na auta a vyjet do místa rekreace. Tento trend bychom rádi minimalizovali a raději nabídli jinou alternativu.

A kraj má co nabídnout. Na území Středočeského kraje se nachází množství významných historicky cenných památek a několik chráněných krajinných oblastí. Největší koncentrací památek se vyznačuje město Kutná Hora, které bylo zapsáno do Seznamu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Nejceněnější přírodní oblast kraje představuje CHKO Křivoklátsko, které figuruje na seznamu biosférických rezervací, mezi další významné oblasti patří CHKO Kokořínsko, Český kras, Český ráj a Blaník.

Středočeský kraj má kromě Prahy nejhustší, ale také nejpřetíženejší dopravní síť v republice. Přes území kraje vedou do hlavního města historicky radiálně uspořádané hlavní železniční i silniční tranzitní sítě. V případě železniční sítě se jedná o nespornou výhodu ve vztahu k cyklistice, naopak silniční síť tvoří řadu bariér rozvoje cyklistické dopravy.

Zdrojovým podkladem pro tuto kapitolu se stal tento odkaz:

<https://www.kr-stredocesky.cz/kraj>

4.1.2. Vývoj a aktuální stav řízení cyklistiky – analýza koordinace spolupráce

Jak již bylo konstatováno v kapitole 3.2. „Shrnutí stávajícího CG 2014“, pokud má všechny opatření koordinovat jen jeden „cyklokoordinátor“, bez vazby na realizační tým složený z úředníků několika odborů kraje a dalších subjektů, pak to nemůže být v jeho silách. Aktuální stav řízení cyklistiky v kraji by se tak dal shrnout jedním slovem – NEFUNGUJE.

Vzorem pro koordinaci může být hlavní město Praha, kde se přípravě projektů a realizaci věnují lidé, kteří jsou v tom přímo zainteresovaní. Na magistrátě pracuje tým lidí: http://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/odbory/index.html?departmentId=939. Další tři lidé pracující na Technických službách a komunikacích TSK Praha, dále je zřízena Cyklokomise, která spolupracuje při řízení cyklistiky na území Hlavního města Prahy (viz http://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/cyklisticka/komise_rhmp/index.html). Dále hlavní město spolupracuje s 63 cyklokoordinátory pražských městských částí.

Koordinace aktivit by měla být následující:

Úroveň kraje – koordinace vnitřní (krajský řídicí tým)

Aby mohl někdo něco řídit, musí mít rozhodovací pravomoc, možnost někoho úkolovat a motivovat. Tuto pravomoc může dát např. svým usnesením Rada či Zastupitelstvo Středočeského kraje. Následně koordinace řídicího týmu může probíhat na třech úrovních:

- Cyklokoordinátor - Odbor regionálního rozvoje kraje
- Krajský úřad Středočeského kraje – Odbor regionálního rozvoje kraje (finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky, evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře, pořizování územně plánovací dokumentace SK, atd.), Odbor majetku (spolupráce při řešení majetkoprávních vztahů v případě rozvoje cyklistiky v okolí komunikací II. a III. třídy, řešení systému Bike&Ride, atd.), Odbor dopravy (má v gesci investiční akce na silnicích ve správě SK a metodicky řídí KSÚS SK). V současné chvíli nejsou vůbec nastaveny vnitřní automatizované mechanismy uvnitř KÚSK mezi dotčenými odbory, například odbor dopravy nemá ve

své gesci, aby u liniových staveb bral ohledy na cyklistickou dopravu.

- KSÚS SK (jako významná krajská organizace) - správce silnic II. a III. třídy v KK – doposud vůbec nebyla definována její role, města ani regiony neví, co mohou od ní očekávat a požadovat (součinnost při řešení rekonstrukcí silnic, nových komunikací, údržby značení, ...)

Náplň takové řídicí skupiny může být následující: meziregionální koordinační funkce KÚSK, realizace nejkomplicovanějších úseků na páteřních trasách kraje, finanční podpora obcím a svazkům pro realizaci regionálních a místních opatření, prosazování cykloopatření v rámci všech staveb a rekonstrukcí v gesci kraje, koordinace při zajišťování vícezdrojového financování.

Úroveň kraje – koordinace vnější (na principu pražské Cyklokomise)

Cyklokomise pomáhá řídicí skupině při podpoře realizace krajských opatření. Sami členové pak mají na starosti koordinaci aktivit na místní úrovni:

- Města a obce – primárně zodpovědné za rozvoj cyklistiky na svém území (příprava projektové dokumentace, spolufinancování či financování výstavby cyklostezek a integrovaných projektů cyklodopravy, zajištění propagace cyklistiky, řešení majetkoprávních vztahů v souvislosti s rozvojem cyklistické dopravy, údržba cyklistických komunikací atd.).
- Mikroregiony, sdružení a svazky obcí, Místní akční skupiny (iniciace projektů, provádění místního značení, doplnění mobiliáře apod.).

Na území Středočeského kraje působí další subjekty, které v různé míře ovlivňují vývoj cyklodopravy a cykloturistiky. Mohou být zahrnuty do výše uvedené Cyklokomise, nebo budou s nimi vedena paralelní jednání:

- České dráhy, a.s. (provozovatel veřejné dopravní obslužnosti, správce některých dotčených objektů).
- Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (správce železniční infrastruktury, vazba na převádění pozemků drážních stezek).
- Ředitelství silnic a dálnic ČR (správce celostátní silniční infrastruktury).
- Lesy ČR, s.p. a další správci lesů (vazba na souhlas s vedením cyklotras přes jejich území, nebo dokonce s výstavbou terénních stezek).
- Povodí Labe, s.p. a Povodí Vltava, s.p. (vazba na souhlas s vedením cyklotras podél řek, případně s výstavbou cyklostezek na hrázích).
- Policie ČR (spolupráce z hlediska opatření pro cyklisty v dopravním prostoru).
- Turistická informační centra (zajištění propagace a prezentace – zejména v oblasti cykloturistiky).
- Další významné organizace byly popsány v kapitole 2.5.

Problémy v dopravě a mobilitě nemohou být vnímány izolovaně a ve své komplexnosti nemohou být efektivně řešeny prostřednictvím jednoho projektu bez dalších vazeb. Proto je nutné vytvořit takový soubor projektů či opatření, které jsou schopny společně dosáhnout významného efektu (např. vybudování infrastruktury spolu s podporou lidských zdrojů). V rámci principu integrace je možné tyto intervence sdružit tak, aby mohly být spolu koordinovány a jejich výsledný efekt byl co největší.

Prostřednictvím **integrace** bude zajištěno, že subjekty budou mít možnost využít více zdrojů k řešení jednoho problému, a proto budou schopny dosáhnout znásobeného efektu. **Integrovanost** lze spatřovat v několika rovinách:

- **územní integrovanost**, kdy budou realizovány projekty a aktivity s nadmístním, zpravidla aglomeračním dopadem,
- **věcná integrovanost**, kdy budou koordinovaně realizovány věcně související aktivity, které zpravidla i v důsledku roztržitosti zdrojů bývají prováděny odděleně,
- **finanční integrovanost**, kdy do financování budou zapojeny zdroje z různých specifických cílů jednoho operačního programu, případně z různých operačních programů,
- **organizační integrovanost**, tedy společný koordinovaný postup jednotlivých subjektů v území založený na partnerském principu.

4.1.3. Popis současného stavu z hlediska cyklodopravy

Současný stav se dá shrnout následovně. Přes postupnou výstavbu řady úseků cyklostezek stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit z pohledu cyklistické dopravy. V důsledku toho vykazuje interakce mezi cyklistickou dopravou a dalšími druhy dopravy (zejména silniční) řadu závad, což vedle snížené bezpečnosti a zvýšeného rizika nehod také mj. snižuje urbanistickou hodnotu těchto míst. Řada cyklostezek je přitom ve fázi ideové či projektové přípravy a rozvoj cyklistické dopravy spojený s růstem podílu nemotorové dopravy je tak pro Středočeský kraj významnou výzvou nejbližší budoucnosti. Celková analýza připravenosti výstavby cyklistických komunikací je provedena v **kapitole 4.3**.

Nicméně nejde jen o připravenost ze strany obcí a měst. V řadě případů je další rozvoj cyklistické dopravy závislý na zcela jiných faktorech než „nadšení“ pro dobrou věc. Jak už bylo několikrát zdůrazněno, cyklistickou dopravu není možné jen uzavřít do „města“. Je ji třeba řešit v širším kontextu, a to v rámci možných vazeb mezi obcemi z hlediska dojížděky za prací a do škol, kde řešení cyklistické dopravy bude vyžadovat koordinovaný přístup nejen více sídel, ale také více organizací.

A. Role kraje (státu) při podpoře cyklistické dopravy

Obecně je zatím podceňována role kraje při podpoře **bezpečnostních opatření pro cyklisty**. V současné době jsou silnice I., II., III. třídy při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy. Problém nastává v soubězích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou. **Sice kraj v přechodím období podpořil výstavbu několika takových cyklistických komunikací, ale je třeba tuto podporu rozšířit.**

Problémem je, že v současnosti nemá správce silnic II. a III. třídy (KSÚS SK), ani správce silnic I. třídy (ŘSD), povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. a III. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru. Současný přístup projektování a

přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací je zacílen především na automobilovou dopravu. Důsledky jsou následující:

- časté opomíjení jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území;
- cyklodoprava se řeší jen ve výjimečných případech od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), což způsobuje, že již bývá pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení.



Obr. 1 Příklady neřešení cyklistické dopravy při rekonstrukci / výstavbě mostů (foto: T. Cach)

Příkladem problémů pro cyklisty je oblast mezi Prahou a Kladnem, kde jsou velké dopravní stavby. Již postavený pražský okruh tvoří bariéru pro pohyb cyklistů v radiálním směru na Prahu (zablokoval poutní cestu do Hájků), nově postavená dálnice u Jenče blokuje CT 8100, chybí přejezdy pro cyklisty, připravovaná rekonstrukce železnice Praha - Kladno vytváří další bariéru mezi Unhoštěm a Kladnem. Město Unhošť více než 3 roky vyjednává na ŘSD a SŽDC, aby někdo vyprojektoval a investoval 150 m dlouhý úsek cesty na katastru jiné obce od mostu k nádraží. V nově připravovaném velkém dopravním uzlu se k realizaci této "minoritní" záležitosti nikdo nehlásí. Cesta pro pěší a cyklisty je už 20 let přerušena výstavbou D6 a v tomto případě by se mělo jednat o nápravu toho, co se nepovedlo. Právě v takových případech by měl kraj garantovat a prosadit, že dopravní koncept takových investic je dotažen a že investoři velkých staveb jsou vázáni určitými povinnostmi, které vyplývají ze zatím jen deklarované strategie podpory alternativní dopravy.

Stačilo by jen, aby se před 20 lety v rámci projektu řešily i cyklistické komunikace, tedy pamatovalo se na to, že cyklodoprava je plnohodnotnou součástí dopravního systému a v daných koridorech se nepohybují jen auta, ale také lidé na kole (například z Unhoště do Malého Přítočna).



Obr. 2 Příklady neřešení cyklistické dopravy u Unhoště (foto: V. Jurka)

Podobný problém popsala v dotazníku např. obec Hovorčice, která považuje za zásadní, aby pro rozvoj cyklodopravy v regionu byl eliminován vliv národních a nadnárodních dopravních staveb – Pražského okruhu tak, aby v rámci jejich realizace byly zachovány podmínky pro propojení obcí cyklodopravou v nejkratších směrech.

To, že při **všech investicích** a dotacích by kraj měl brát v úvahu cyklisty, by mělo být samozřejmostí (dalším příkladem, jak to nedopadlo a řeší se to dodatečně, je nový most přes Labe v Litoli bez chodníku a cyklopruhů – přitom zrovna opatření kolem Labe jsou jednou z priorit kraje už dlouhou dobu).

Příkladem možného řešení je soulad plánování výstavby dálnice D3 a plánované cyklostezky Zlatníky-Libeř. Dalším příkladem je požadavek městské části Poděbrady – Přední Lhota na vedení cyklostezky křižovatkou U Kopečků (II/611xII/329). Další příklady požadavků na součinnost obcí a kraje jsou uvedeny v kapitole 4.3.5.

V kraji je také zatím málo využívána možnost zřízení jízdních pruhů pro cyklisty na krajských komunikacích, i když v případě Středočeského kraje tato opatření jsou již známa, např. v Neratovicích. Příklady požadavků na součinnost obcí a kraje na zřízení jízdních pruhů pro cyklisty jsou uvedeny rovněž v kapitole 4.3.5.



Obr. 3 ul. Vojtěšská – samostatný cyklopruh ve směru od náměstí (foto: J. Martinek)

Nicméně problematika přehodnocení vedení cyklistické dopravy v obcích v koridorech silnic II. a III. třídy musí být posuzována vždy individuálně. Zásadními parametry, ke kterým je třeba v posouzení vždy přistoupit, je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a možnosti uspořádání hlavního dopravního prostoru a přidruženého dopravního prostoru.

B. Propustnost regionu z pohledu pozemkových úprav a využití koridorů podél vodních toků

Cyklisté potřebují vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras, složenou nejen z úseků cyklostezek, ale i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu.

B.1. Spolupráce s Pozemkovým úřadem a s Ministerstvem zemědělství

Ideální je využití pozemkových úprav pro vedení cyklotras a výstavby nové cyklistické infrastruktury. Z hlediska budování cyklistické infrastruktury jsou podstatná zejména zařízení pro zpřístupnění pozemků, tedy polní cesty, které zároveň naplňují účel potřebné propustnosti krajiny z hlediska cyklistiky. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., ve znění pozdějších

předpisů. Příkladem zaslanych z dotazníků je například Akční plán Dobrovolného svazku obcí ORP Příbram, kde je i část týkající se úvozových cest (projekt 4 a projekt 5). Příkladem také může být obec Ledčice, která má zájem veškeré polní cesty postupně upravit včetně doprovodné zeleně, a to na základě Plánu společných zařízení jako dokumentu, který vzešel z Komplexní pozemkové úpravy. Tyto polní cesty zpravidla navazují na cesty obcí, které v převážné většině jsou vlastnictvím sousedních obcí, a tudíž jejich opravy, popř. rekonstrukce z hlediska vlastnických vztahů jsou o něco snazší.

Pozitivním příkladem je obec Kolečovice, která ve spolupráci s městysem Kněževsi, má záměr vybudovat cyklotrasu z Kolečovic do Kněževsi z důvodu zvýšení bezpečnosti chodců, zejména dětí docházejících z Kněževsi do ZŠ v Kolečovicích. Na tuto stavbu jsou v rámci pozemkových úprav vyčleněny pozemky ve vlastnictví obou obcí. Bude nutno řešit pouze lávku přes Hájevský potok. Pozemek potoka je ve vlastnictví Povodí Vltavy. Předpokládané náklady na realizaci díla jsou ve výši 10 mil. Kč. Předpokládané financování je prostřednictvím MAS Rakovnicko.

Problém je ale v tom, že pozemkový úřad nemá na pozemkové úpravy kapacity, případně nemá v plánu realizovat řadu cest, které ale mohou výrazně pomoci řešit nové dopravní spojení mezi obcemi. Příkladem může být koridor Český Brod – Štölmír – Břežany, který právě čeká na pozemkové úpravy. Řada obcí proto doporučuje, aby kraj spolupracoval s pozemkovým úřadem na zajištění smysluplnosti cest při pozemkových úpravách, případně je i spolufinancoval.

B.2. Spolupráce s Povodím Labe, s.p. a s Povodím Vltava, s.p. a s Ministerstvem zemědělství

Pro rozvoj cyklistické dopravy (ale i cykloturistiky) je také vhodné využít vodních toků, které představují často jediný reálný koridor, jakým lze dosáhnout relativně přímého průběhu cyklistické trasy urbanizovaným či venkovským územím bez zbytečného převýšení.

Vzorem může být Nizozemí, které je zemí kanálů a protipovodňových hrází a na všech vedou cyklostezky, stejně jako podél Labe v severním Německu. Mluví se o tom, jak jsou výhodné a nejpřirozenější cyklostezky podél řek. Povodí Labe je vstřícnější, než bývalo, ale stále se objevují názory ze strany jejich zástupce, že hráže jsou **hlavně proti povodním a nikoliv pro cyklodopravu**. Proto by mělo být zakotveno do implementační části, aby se podařilo změnit tento pohled.

Nicméně ve Středočeském kraji je řada úseků, které jsou skutečně problematické a bez kooperace s Povodím Vltava či Labe by nebylo možné úseky realizovat. Například kolem Vltavy jižně od Prahy, Berounky v CHKO Křivoklátsko, Sázavy mezi Davlí a Kamenným přívodem a Sázavou a Zručí nejsou zcela výhodné podmínky pro vedení cest (skály, prudké kopce spadající rovnou do řeky, rovná místa zastavěná chatami). Jenže právě v těchto problematických oblastech kolem Vltavy by měl vést budoucí koridor Vltavské cyklistické cesty či EuroVelo 7, jak požaduje Hlavní město Praha. A nejde jen o dálkové trasy. Obec **Davle** potřebuje také dopravní cyklistické napojení na Prahu jakožto příležitost dojezdu do

práce. Cyklotrasa musí být vedena okolo řeky Vltavy bez terénních pasáží a 200metrových převýšení.

Ve stejném duchu plánuje **Zruč nad Sázavou**, aby se na určitých úsecích podél Sázavy navrhla cyklostezka, která by propojila již hotové úseky od Světlé až po Zruč (koordinace s Vysočinou) a totéž po proudu od Zruče. Nemusí být všude asfaltový povrch.

C. Spolupráce s orgány životního prostředí a s Ministerstvem životního prostředí: ochrana životního prostředí versus výstavba cyklistických komunikací

V mnoha případech je cyklistická komunikace navrhována v koridoru chráněném z pohledu životního prostředí. V několika případech se tak může stát, že cyklistickou komunikaci nebude možné vybudovat, nebo jen s velkými obtížemi, neboť ideový záměr bude v rozporu se stanoviskem SEA, které vydalo MŽP k CG 2014. Detaily stanoviska SEA jsou přiloženy **v kapitole 3.1. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK 2023.**

Příklady stávajících problémů:

- Obec Pňov-Předhradí od roku 2004 připravuje levobřežní cyklostezku Poděbrady – Kolín. Od zahájení přípravy PD v úseku vznikla evropsky významná přírodní lokalita (EVL), kterou prosadilo krajské životní prostředí. Navíc je možné, že z EVL se stane přírodní památka, kde už prakticky nebude možné postavit cyklostezku.
- Beroun má problémy s CHKO - nesouhlasy s vedením nových cyklostezek v chráněných oblastech, brání zprůchodnění krajiny.

D. Další obecné poznatky k současné podpoře cyklistické dopravy

Níže jsou uvedeny některé připomínky či náměty, které výrazným způsobem ovlivňují realizaci cyklistických komunikací a cyklistických tras a které zazněly na pracovních jednáních v lednu a únoru 2017.

- **Beroun** - problémy s Krajským úřadem Středočeského kraje; neuvěřitelně dlouhé lhůty (roky) pro vypořádávání pozemků v majetku Středočeského kraje potřebných pro stavby cyklostezek, případně chodníků (při realizaci staveb financovaných ze SFDI je vyřešení vlastnických vztahů podmínkou – dlouhodobě se městu nedaří pozemky vypořádat a akce ukončit).
- **Pošembeří** – nepřehledný dosavadní SYSTÉM podpory cyklistické dopravy, na základě kterého se vybírají k (přednostní) realizaci CYKLOSTEZKY ve Středočeském kraji.
- **Příbram** – zájem o budování cyklostezek i s rekreačním využitím s použitím přírodních materiálů, aniž by museli plnit celou řadu podmínek, které si diktuje poskytovatel dotace.
- **Svatý Jan pod Skalou** - Za cyklotrasu lze považovat prakticky jakoukoliv silnici a polní či lesní cestu. Přes obec fakticky žádná značená cyklotrasa nevede, ale přesto je zde v létě plno cyklistů, kteří si svoji cestu většinou umějí najít. Na úzkou silnici sevřenou v údolí Kačáku bych je asi speciálně dalšími opatřeními, mapami a slogany nelákal, protože kapacita silnice je velmi omezená a trasa v řadě míst velmi nepřehledná.... Cykloturistické kampani by mělo předcházet omezení pro automobilovou dopravu v okolí Svatého Jana pod Skalou, nabídka záchytných parkovišť v okolních obcích

- **Všenory** - v minulých letech obec se společně soukromým investorem plánovala výstavbu cyklostezky podél Berounky, aby se tak vyhnuli kolizním situacím na krajské komunikaci III. třídy (ulice U Silnice), kde na některých místech se z prostorových důvodů nevejde ani chodník a dochází tak ke střetům cyklistů, chodců a automobilistů. Tento záměr však neprošel na městě Dobřichovice. Úzkým místem je (i předmětem mnoha stížností) lávka přes Berounku umístěná na železničním mostě, která je projíždějícy cyklisty hojně využívána. V sezóně je kapacitně nedostatečná!

4.1.4. Popis současného stavu z hlediska cykloturistiky a terénní cyklistiky

Jak již bylo uvedeno v kapitole 4.1.1., tak Středočeský kraj má rozhodně co nabídnout, ale jak řekl náměstek hejtmána Vít Rakušan v časopise COT 03/2017: „*Je tak trochu zvláštní. Potřebuje totiž v rámci propagace turistické nabídky najít svou tvář, která mu dlouhodobě chybí. Ať už kvůli specifickému postavení, kdy obklopuje hlavní město, nebo kvůli nedostatečné komunikaci mezi jednotlivými subjekty. To by se však mělo v následujících letech změnit, a to především mnohem konkrétnější koncepcí cestovního ruchu.*“

A. Marketing a propagace cyklistiky ve Středočeském kraji

Poznámka: vazba na Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji na období 2015 – 2020 - Priorita B. Integrovaná marketingová komunikace

Mnohem konkrétnější koncepci potřebuje i podpora cykloturistiky, která se de facto v kraji omezila na tisk propagačních materiálů a map.

Cykloturistika může více než kdy dříve nabídnout značné ekonomické přínosy, zejména ve venkovských oblastech, kde nejsou zcela rozvinuté turistické strategie. „Nejužívanější pro výpočet přínosů cykloturistiky jsou průzkumy k získání profilu cykloturistů a průměrných denních výdajů. Studie prokazují, že cykloturistika už není pouze okrajovým segmentem cestovního ruchu. V posledním dostupném výzkumu o cyklistice odpovědělo 72 % Čechů, že někdy vyrazí na výlety na kole². To dokazuje stoupající oblibu rekreační a sportovní cyklistiky v České republice. Začleňování systému cyklotras a cyklostezek do integrovaných dopravních systémů, včetně budování drobné infrastruktury pro cyklisty, může být důležitým impulsem pro podporu cestovního ruchu v České republice.

Koncepce cykloturistiky by měla být postavena především na **cílových skupinách cykloturistů, o kterých pojednává kapitola 1.1.2. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK 2023**. Jen v krátkosti uvádíme výsledky průzkumu, který naznačuje, na co se zaměřit při propagaci cykloturistiky:

- 72 % Čechů jezdí alespoň někdy na cyklovýlety, většina přitom preferuje pohodovou cyklistiku. Zejména ženy a rodiny s dětmi dávají přednost kratším tratím do 20 km.
- Takzvaných pohodových cyklistů je v populaci 59%.

² Průzkum Czechtourism a Nadace Partnerství, 2016

- 13% lidí alespoň někdy vyrazí na dvou či více denní cyklovýlety.
- Na dovolené je kolo jednou z oblíbených aktivit, spíše ale doplňkovou. Čistě na kole (tj. většinou s plnou výbavou) tráví dovolenou jen 6 % Čechů
- Pro naplánování výletu je obvykle rozhodující kombinace pěkné lokality a dobrého zázemí (ubytování, značení, služby pro cyklisty).

Pro většinu lidí je nepohodlnější přeprava automobilem, kterým se dopraví na místo a pak podnikají cyklo výlety po okolí - uvedlo to 58 % cyklistů. O něco méně atraktivní je vlaková doprava, kterou využívá při svých výletech 30 % cyklistů.

Samotná analýza má pomoci zodpovědět základní otázku:

„Co Středočeský kraj může udělat pro to, aby se stal nejvyhledávanějším krajem pro aktivní cykloturistiku?“

Nejedná se o řečnickou otázku. Pravdou je, že minimálně Zlínský, Jihomoravský či Jihočeský kraj jsou na tom skutečně dnes lépe s nabídkou a poptávkou než Středočeský kraj. A možná i ostatní kraje by rády přispěly do diskuse, který kraj je nejatraktivnější z hlediska cykloturistiky.

Analýza je tedy dobrá pouze v tom případě, pokud hned na začátku si klíčoví „hráči“ stanoví takové kroky, které mohou napomoci změnit status quo. V tomto duchu je analýza úzce spojená s návrhovou částí, resp. s vizí a cíli, které mají napomoci kraji stát se TOP krajem. Analýza tedy hodnotí stávající stav na základě těchto základních doporučení, která budou uplatněna v návrhové části:

- 1) Porozumět rozdílu mezi nabídkou pro občany Středočeského kraje a nabídkou pro turisty, kteří se rozhodnou v kraji strávit dovolenou či prodloužený víkend s vazbou na cykloturistiku.
- 2) Síla marketingu spočívá v tom, že obce, města, kraj a další organizace působící v cestovním ruchu se dohodnou na stejném principu či způsobu propagace cykloturistiky v kraji.
- 3) Nepropagovat vše – položit důraz jen na klíčové TOP nabídky kraje a ostatní nabídky se s nimi „svezou“.
- 4) Dát při propagaci důraz na to, že ačkoliv je ve Středočeském kraji řada cyklistických tras (viz kapitola 4.2), bez kvalitní cyklistické infrastruktury se nedají tvořit ani kvalitní cyklistické produkty (viz kapitola 4.3)
- 5) Síla cykloturistiky je v intermodalitě (viz kapitola 4.4)

Z hlediska analýzy je podstatné porozumět rozdílu mezi nabídkou pro občany Středočeského kraje a nabídkou pro turisty, kteří se rozhodnou v kraji strávit dovolenou či prodloužený víkend s vazbou na cykloturistiku.

Rozhodně by ale neměla být spojována cykloturistika s počtem vyznačených cyklistických tras, ale s kvalitou nabídky a produktů. Prvním krokem analýzy tak byl monitoring atributů,

kteří mohou pomoci s kvalitní propagací. Pro obsáhlost dat jsou informace uvedeny v souhrnné příloze Cyklokoncepce SK 2023.:

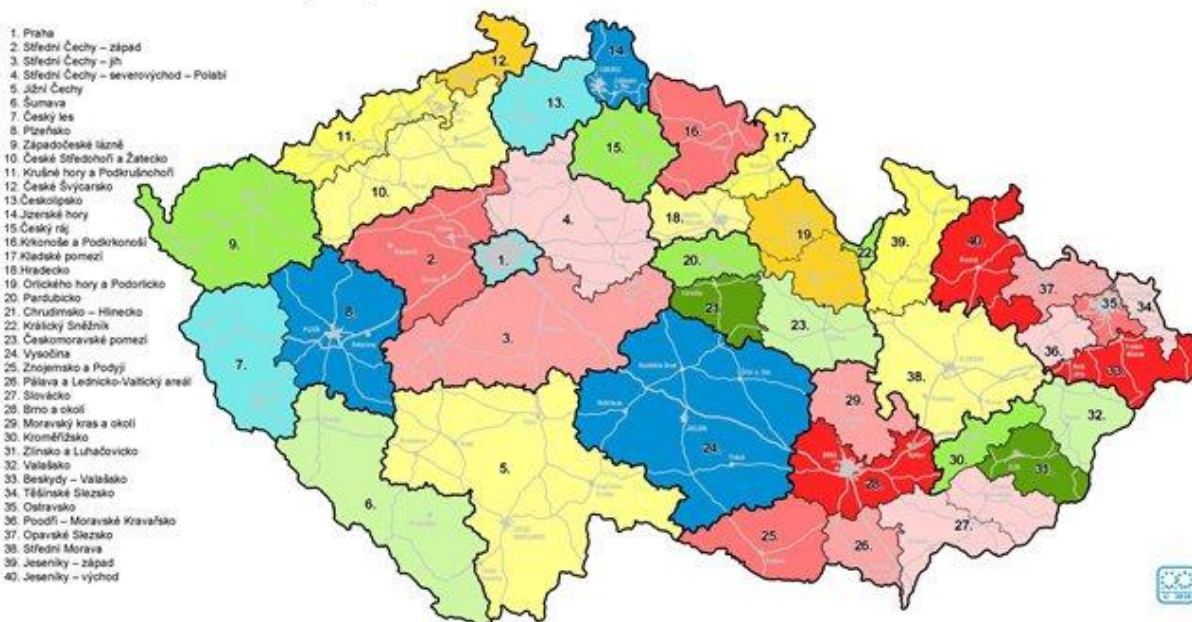
- kapitola 2.1.1. - webové portály
- kapitola 2.1.2. - mapové a tištěné podklady
- kapitola 2.1.3. - služby

B. Tipy na výlety v jednotlivých regionech

Poznámka: vazba na Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji na období 2015 – 2020 - Priorita C. Funkční produkty a produktové řady

Středočeský kraj z cyklistického pohledu lze jednoduše rozdělit na severovýchodní část a na západní a jihozápadní, které jsou spíše hornaté. Všechny trasy v kraji jsou dostupné po železničních tratích a je zde možno cestovat po několika atraktivních a bezpečných trasách, rozdělených podle specifických potřeb a přání různých skupin cyklistické veřejnosti. Jak už bylo uvedeno výše, každý region si dělá ovšem propagaci po svém a spojovací články prakticky neexistuje.

Turistické oblasti České republiky



Obr.4a Mapa turistických oblastí (k 1. 3. 2017), zdroj: [Czechtourism](http://Czechtourism.cz)

Hlavní oblasti se zaměřením na cykloturistiku jsou:

Brdy

Brdy jsou členitá vrchovina ve středních Čechách. Nejvyšším bodem je Tok s 865 m n. m., jenž je současně nejvyšším přirozeným vrcholem středních Čech. Od 1.1. 2016 zde byla vyhlášena CHKO Brdy, kde většinu území tvoří lesy. Znamé jsou například Padrtské rybníky, které ve své době byly vyhlášeným rekreačním místem. Je zde velký potenciál pro

cykloturistické výlety po husté síti komunikací (několik subjektů připravuje propagaci dané oblasti).

Česká Sibiř

Česká Sibiř je oblast na rozhraní středních a jižních Čech umístěná zhruba mezi Voticemi, Sedlcem-Prčicí a Tábořem, která dosahuje nadmořské výšky i přes 700 metrů. Své pojmenování získala oblast díky drsným klimatickým podmínkám, protože je zde zima delší a tužší než jinde ve vnitrozemí. Nachází se tu mimo jiné lyžařský areál na Monínci, který se v létě promění na bike park. Oblast vhodná především pro trénované cyklisty.

Český kras

Český kras se nachází se mezi Prahou ([Radotínem](#)) a [Berounem](#). Členitá krajina s velkým převýšením a nádhernou přírodou nabízí trasy po asfaltu v terénu. Český Kras je dostupný vlakem podél trati Praha – Beroun. Mezi nejznámější turistické cíle patří vápencové lomy Velká a Malá Amerika, hrad Karlštejn, Koněpruské jeskyně nebo Svatý Jan pod Skalou.

Český ráj

Území ležící zhruba 90 [km](#) severovýchodně od [Prahy](#) je přibližně ohraničeno městy: [Sobotka](#), [Mnichovo Hradiště](#), [Sychrov](#), [Frýdštejn](#), [Železný Brod](#), [Semily](#), [Lomnice nad Popelkou](#), [Železnice](#) a [Jičín](#). Za "srdce Českého ráje" je tradičně považován [Turnov](#). Hlavními dominantami kraje je hora [Kozákov](#) a zřícenina hradu [Trosky](#). Významná jsou také [skalní města](#), především [Prachovské skály](#), [Příhrazské skály](#), [Hruboskalsko](#) a rybníky, např. [Žabakor](#), [Komárovský rybník](#) a rybníky v [podtroseckých](#) a [podkosteckých](#) údolích. Páteří trasou této oblasti je trasa Greenway Jizera.

Kladensko

Největší středočeské město Kladno obklopuje pás lesů a lesoparků, který je jako stvořený k jízdě na kole. Zajímavostí jsou především technické památky, které připomínají hornickou a ocelářskou minulost, příkladem je hornický skanzen u bývalého dolu Mayrau. Cyklostezka na trase bývalé vlečky od lomu Tuchlovice dovede cyklisty k zámecké oboře s prezidentským sídlem v Lánech.

Kokořínsko – Máchův kraj

Oblast severně od Mělníka patří k nejkrásnějším oblastem Mělnicka, Českolipska, Mladoboleslavska i celých Čech. Pro oblast v okolí Kokořína jsou typické [pískovcové](#) skály, z nichž mnohé vytvářejí rozličné tvary. Mezi nejkrásnější patří [přírodní rezervace Kokořínský důl](#). Na severu navazuje na Kokořínsko rekreační oblast v okolí Máchova jezera, dominantou je zřícenina hradu Bezděz.

Křivoklátsko

CHKO Křivoklátsko mezi městy Berounem, Zbirohem a Rakovníkem je cenné chráněné území zachovávající původní krajinný vzhled včetně mimořádně cenných přírodních lokalit středních Čech. Přírozenou osou území je hluboce zaříznutý kaňon řeky Berounky. Území je více než z poloviny zalesněno. Krajinou hradů a skalnatých útvarů provádějí např. Křivoklátské okruhy, nejkrásnější místa ukazuje značená trasa podél Berounky mezi Rakovníkem a Křivoklátem.

Kutnohorsko

Mírně zvlněnou krajinu v okolí Kutné Hory ze severu ohraničuje rovinaté Polabí. Centrem je město Kutná Hora, klenotnice památek zapsaných na seznamu UNESCO. Mezi nejpopulárnější patří Vlašský dvůr, chrám svaté Barbory, Kostnice a mnoho dalších lokalit.

Ladův kraj

Ladův kraj kolem Sázavy je velmi dobře dostupný vlakem na trati Praha - Benešov a autem po dálnici. Oblast se rozkládá mezi Říčany na severu, na jihu je ohraničená tokem řeky Sázavy. Lokalita je spojena s osobností Josefa Lady (centrum obec Hrusice s památníkem), ale populární je také areál pivovaru ve Velkých Popovicích nebo krásná příroda v okolí řeky Sázavy.

Mladoboleslavsko

Oblast ležící zhruba 50 km severovýchodně od Prahy je považována za bránu do Českého ráje. Území je přibližně ohraničeno městy Benátky nad Jizerou, Mnichovo Hradiště, Bělá pod Bezdězem, Dobruška, Dolní Bousov, Mšeno. Centrem je město Mladá Boleslav s dlouholetou tradicí výroby automobilů, zároveň však město s bohatou historií, jež se odráží mimo jiné i v pestré architektuře. Překrásnou přírodu protkává množství historických a technických památek. Mezi nejznámější turistické cíle patří romantické zříceniny hradů Michalovická Putna a Zvířetice, hrad Bezděz, zámky Loučeň, Mnichovo Hradiště a skalní masiv Drábské světničky.

Podblanicko a Benešovsko

Oblast jižně od Sázavy, které dominuje hora Blaník. Přírozenými centry jsou města Vlašim a Benešov.

Pojizeří

Řeka Jizera Pramení pod Smrkem v Jizerských horách, poté tvoří osu Českého ráje a vlévá se do Labe v Lázních Toušev mezi Brandýsem nad Labem a Čelákoviciemi. Řeka dala název také jedné z dálkových tras Greenways Jizera, které nese označení č. 17.

Polabí

Celá severovýchodní část Středočeského kraje leží na rovinaté úrodné nížině, která z hlediska cyklistiky nabízí vhodné podmínky především pro nenáročné výlety.

Posázaví

Sázava patří mezi nejkrásnější a nejnavštěvovanější řeky u nás. Hlavně pro romantická zákoutí, rozsáhlé lesy, majestátní křivky meandrů, krásné peřeje a množství historických památek. Mezi turisticky nejzajímavější části patří okolí Týnce nad Sázavou, které navazuje na rekreační oblast Slapy.

Povltaví

Dolní Povltaví

Úsek mezi Kralupy nad Vltavou a Roztoky podél Vltavy je chráněnou oblastí. Okolí Kralup nad Vltavou se vyznačuje trasami vedoucími kolem zajímavých památek (zámek Nelahozeves, Okoř). Stezka mezi Kralupy a Dolany nad Vltavou je vhodná i pro in-line bruslaře.

Příbramsko

Oblast v jižní části SK. Přírozenou hranici tvoří na severu pásma Brd (resp. Hřebenů). V jižní části okresu najdeme Středočeskou pahorkatinu, do níž se hlubokými údolími zařezává řeka Vltava. Turisty láká Krásná neporušená příroda Brd, velké možnosti rekreace nabízí také soustava přehrad na Vltavě – hlavními středisky jsou Živohošť, Cholín a Županovice na Slapech a Trhovky a Vysrky na Orlíku.

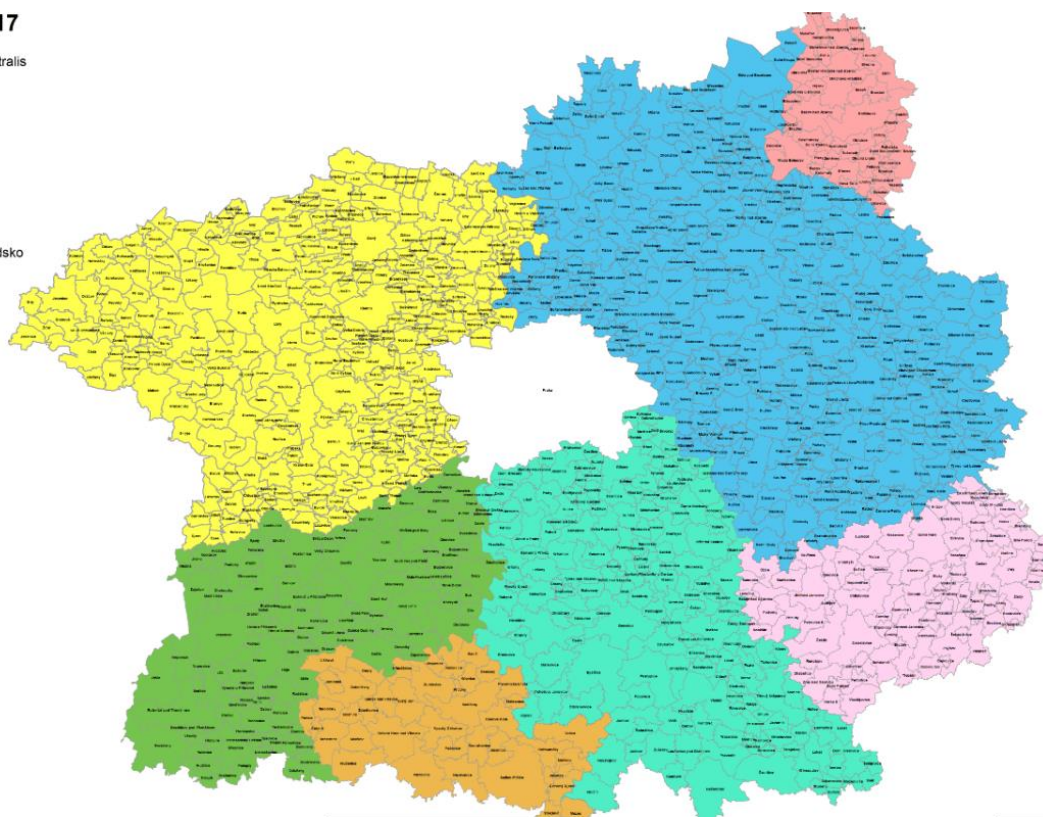
Rakovnicko

Oblast na západě SK navazuje na oblast Křivoklátska. Oblast nabízí množství výletních cílů, mezi něž patří například největší železniční muzeum v ČR v Lužné u Rakovníka, hrady Křivoklát či zřícenina Krakovec nebo samotné město Rakovník.

Sedlčansko

Oblast na rozhraní středních a jižních Čech nabízí atraktivní podmínky pro cykloturistiku. střední Povltaví je protkáno cyklostezkami a nabízí mnoho klidných míst k odpočinku. Okolní oblasti si vysloužily nevšední názvy jako Český Merán nebo Česká Sibiř.

stav 17.5.2017



Obr.4b Mapa turistických oblastí Středočeského kraje (k 1. 3. 2017), zdroj: [Czechtourism](http://Czechtourism.cz)

C. Specifická cílová skupina – Pražané

Poznámka: vazba na Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji na období 2015 – 2020 - Priorita C. Funkční produkty a produktové řady

V předchozí kapitole B. byly popsány jednotlivé turistické oblasti z pohledů všech uživatelů, kteří vyhledávají projížďku na kole ať již v rámci své dovolené, prodlouženého víkendu, či jednodenní vyjížďky. Specifickou cílovou skupinou pro Středočeský kraj jsou pak samozřejmě Pražané, kteří chtějí trávit svůj volný čas v příjemném prostředí, zeleni mimo Prahu, poznávat kulturní hodnoty nejbližšího okolí, sportovat, aktivně sdílet svůj čas s přáteli a rodinou. Tito lidé vyjíždí buďto přímo z Prahy na kole a zase se vrací, nebo využijí příměstské regionální dopravy na jedu z cest. Určitým modelem je také naložit kola do auta a vyjet do místa rekreace, což je méně častý model, neboť nakládání kol je natolik komplikované, že už se vyplatí jet dál, případně na delší dobu. Každá výše uvedená oblast je tak i vyhledávanou cílovou destinací pro Pražany.

Hlavní město Praha definovalo následující ilustrativní výčet vhodných cílů: Okoř, Budeč, Karlštejn, Křivoklátsko, Kokořínsko, Velvary, Neratovice, Český Brod, Kostelec nad Černými lesy, Berounka, Posázaví, Týnec nad Sázavou, Český Šternberk, Ondřejov, Benešov, Dobříš, Hořovice, CHKO Brdy, Polabí ...

Mezi důležité principy, které by měly být zohledněny v návrhové části, jsou následující:

- V případě produktů na hranici kraje a města Prahy vytvořit společné propagační materiály. Budování a propagace společných cílů kulturních, přírodních, rodinných, zážitkových i gastronomických.
- Zajistit návaznost cyklotras, které vedou na území města, s cyklotrasami, které vedou na území Středočeského kraje (viz kapitola 4.2.)
- Zajistit kvalitu cyklistických tras upřednostňující chráněná řešení mimo HDP, vedení zajímavými lokalitami, volnou krajinou a zelení (viz kapitola 4.3.)
- Zajistit napojení tras na regionální dopravu s umožněnou přepravou kol (viz kapitola 4.4.)

D. Dálková cykloturistika, případně dvou až čtyřdenní putování územím na kole

Poznámka: vazba na Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji na období 2015 – 2020 - Priorita C. Funkční produkty a produktové řady

Krajem prochází několik tematických tras. Nejvíce ze strany kraje je propagována Labská stezka, a to v rámci společné propagace s ostatními kraji. Propagace EuroVelo je zatím spojována jen se značením (viz kapitola 4.2.3.). Ostatní tematické trasy jsou propagovány jen symbolicky:

- Cyklotrasa 3 – Panevropská Cyklotrasa Praha – Plzeň – Regensburg,
- Cyklotrasa 7 – Vltavská cyklistická cesta,
- Cyklotrasa 7, 11 Greenway Praha - Vídeň
- Cyklotrasa 17 - Greenway Jizera ,
- Cyklotrasa 39 - Greenway Berounka – Střela

Krajem prochází i další dálkové cyklotrasy:

- Cyklotrasa 1 – Praha, Královice - Dobré Pole - Kutná Hora - Ronov nad Doubravou (dále Seč - Hlinsko - Tišnov - Nový Dvůr – Brno)
- Cyklotrasa 19 – Zruč n. Sáz. – Týnec – Davle (19A Jílové u Prahy - Libeň - Libeň - Dolní Břežany - Cholutice (rozc.)

Otázkou ale zůstává, jak uchopit propagaci dálkových cyklotras, když víme, že jen 13 % českých cykloturistů preferuje vícedenní cesty na kole. Pro návrhovou část se doporučuje, aby byl zachován model propagace Labské stezky a aby podle daného modelu byla podporována Vltavská cyklistická cesta (ve spolupráci s Nadací jihočeské cyklostezky) a Greenway Jizera (ve spolupráci s Libereckým krajem). Ve všech případech ale platí, že pokud trasa není bezpečná, vede po blátivých cestách, tak i sebelepší propagace je svým způsobem lživou reklamou. Proto v následující kapitole 4.3. je dán velký důraz na monitoring stávajícího stavu kvality těchto dálkových tras.

Praxe je taková, že na hotových cyklostezkách podél Labe (Nymburk-Poděbrady, Brandýs-Kostelec, Pardubice Kunětická Hora) bývají víkendové intenzity neúměrně vysoké a na úkor pohody a komfortu všech uživatelů (cyklo, in-line, pěší, rodiny s dětmi, senioři). Jednou z cest jsou alternativy nebo odbočky (GW Jizera, GW Mrlina, Lhotecké stezky). Labská stezka vydává sadu map a infopanelů „Výlety z Labské cyklotrasy“. Na webu www.labskastezka.cz jsou mapy a na nich informace o ubytování, stravování, službách, památkách, přírodě, rozhledny, ZOO, koupání a dalších bodech zájmu. K dispozici jsou itineráře pro různé věkové kategorie a v různých úsecích a alternativách (www.tourdelabe.cz).

O propagaci mezinárodní sítě EuroVelo se stará Evropská cyklistická federace a poplatek za Českou republiku by měla hradit agentura CzechTourism.

V případě ostatních tematických tras se zatím spolupráce neočekává, neboť jednoduše další dálkové tematické trasy byly kdysi dávno vyznačené, ale dnes už je nikdo marketingově neřídí, a to ani v případě Greenway Praha – Vídeň, která je propagována jen na webu Nadace Partnerství. Cestovní kanceláře, které nabízí toto spojení, mohou využívat stávající sítě číslovaných dálkových a regionálních cyklotras ČR. Pro návrhovou část se doporučuje marketingově podporovat cyklotrasu č.3 Praha – Plzeň – Regensburg, a to ve spolupráci s Plzeňským krajem. Součástí propagace cyklotrasy na území Středočeského kraje je i produkt „Po stopách českých králů“.

Naopak určitou novinkou může být propagace páteřních tras na území Středočeského kraje. Pro inspiraci lze uvést několik příkladů tematických regionálních a místních cyklotras, na kterých lze vytvořit cyklistické produkty pro dvou až čtyřdenní putování územím na kole. Většina z nich není v terénu vyznačena, ale marketingově se dají dobře uchopit:

- Brdskými hvozdy
- Křivoklátské okruhy
- Středočeské kolo pro dálkové a sportovní cyklisty
- Stezka „Po stopách českých králů“ pro rekreační cyklisty
- Posázavská
- Velké středočeské kolo

- Krajem zlatokopů
- Po stopách minulosti
- Greenway Mrlina
- Stezka **TAXIS**: Benátky, Milovické lesy, zubří a pratuři, Mirákulum, rozhledna Romanak, Zámek Loučeň, Zámek Křinec

Další možností jsou případně nové páteřní trasy kraje, které vzniknou po vybudování nových úseků cyklistických komunikací (viz kapitola 4.3.4.).

E. Oblasti pro MTB turistiku

Poznámka: vazba na Program rozvoje cestovního ruchu ve Středočeském kraji na období 2015 – 2020 - Priorita C. Funkční produkty a produktové řady

Následující část je kombinací podkladů od sdružení ČEMBA, dále byly doplněny informace z dotazníků obcí.

Mimo jiné i díky lesnímu zákonu je možné na kolech téměř neomezeně jezdit po krajině (vyjma chráněných území, kde platí škála omezení). Na rozdíl od Alpských států zde však není většinou terén natolik nepřístupný, aby byla horská cyklistika považována za extrémní sport. Vedle cest primárně zřízených pro zemědělskou aktivitu (polní a lesní cesty) se v České republice běžně jezdí po pěších cestách, a to i v těžším terénu. Díky *turistické* tradici a dodnes udržovanému značení je krajina protkaná stezkami, které vedle pěších čím dál tím víc vyhledávají cyklisté na horských kolech. Tato situace zdaleka není standardem jinde ve světě, kde jsou (kromě specifických oblastí jako hory) pozemky buď soukromé a nepřístupné, nebo chráněné. Obecným pojmem pro cyklistickou stezku vhodnou pro MTB je "trail" nebo "track", případně nově se rozšiřující "singletrack" (termíny z anglického jazyka).

Největší frekvence MTB lokalit se nachází v pohraničních horách, přesto i střední Čechy nabízejí řadu terénů s vhodnými podmínkami pro jízdu na horském kole.

BIKEPARK MONÍNEC, který leží v regionu Sedlec-Prčice jižně od Prahy (www.moninec.cz), patří mezi nejúspěšnější produkty v ČR. Zatím jsou zde proznačeny dvě tratě – lehčí určená pro celou rodinu a těžší pro zkušenější bikery. Areál disponuje ubytovacími kapacitami i servisním zázemím. Další trasy pro MTB vznikly v lokalitách:

- singltrek golfové hřiště Beroun.
- BIKEPARK Hradištko (lokalita Brunšov)

Lokality se záměry na vybudování případného zázemí a nutné infrastruktury jsou:

- Mladoboleslavsko (Singletrack Chlum) - studie, příprava k územnímu řízení
- Mníšecsko (modrý singltrek na Hřebenech) – zatím ve fázi ideového záměru
- Pošembeří (lokalita Dolánky, Městské lesy Český Brod)– MAS navrhuje realizovat školení či workshop o této problematice
- Řevnice, plánují singltrek v lesích v majetku města
- Tuchlovice (Odval dolu Tuchlovice)

V řadě dalších případů zmiňovaly obce záměr na zbudování dráhy (pumptrack) nebo menších bikeareálů. Například Zaječov, Středokluky, bikepark Slaný, Předboj apod.

4.2. Značené cyklistické trasy ve Středočeském kraji

4.2.1. Základní informace

Stávající CG 2014 je postaven na mapování cyklistických tras pomocí datového modelu DMG ÚAP. Datový model DMG ÚAP je Středočeským krajem používaná definice datových struktur pro data GIS, která slouží pro zpracování tzv. "Územně analytických podkladů (ÚAP)". Mezi jevy sledované v ÚAP patří i cyklotrasy a cyklostezky (kapitola 4.3.). Pro ně stanoví DMG ÚAP následující datové struktury:

Název vrstvy: CykloT_1

- Typ grafiky: polyline
- Databázový atribut č.1 :
- název atributu: ID
- datový typ: text
- význam: unikátní identifikátor úseku

Databázový atribut č.2 :

- název atributu: číslo
- datový typ: text
- význam: číslo cyklotrasy podle Klubu českých turistů

Databázový atribut č.3 :

- název atributu: třída
- datový typ: text
- význam: třída cyklotrasy podle Klubu českých turistů
- povolené hodnoty: "I", "II", "III", "IV"

Databázový atribut č.4 :

- název atributu: cash
- datový typ: celé číslo
- význam: časový horizont
- povolené hodnoty: 1 (=stav), 2 (=návrh)

Hlavním zdrojem informací o cyklistických trasách ve Středočeském kraji pro datový model DMG ÚAP je KČT, který naprostou většinu cyklotras eviduje a je garantem jejich značení a následné údržby.

Nicméně pro potřeby Cyklokoncepce SK2023 je třeba se vrátit do kapitoly 2.1. Vymezení základních pojmů a definovat, za jakým účelem jsou cyklistické trasy navrhovány, zda kvůli cykloturistice, kdy se **trasa vyznačí a následně propaguje**, anebo za účelem definování **územně-plánovacího koridoru**, který je v daném území žádoucí zajistit. V implementační části je nutné mezi termíny rozlišovat.

V kapitole 2.1. Vymezení základních pojmů se pak pracovalo s těmito termíny:

- **Cyklistická trasa (cyklotrasa)**
 - **ve smyslu značení v terénu** (slouží pro marketing a cykloturistiku)
 - **ve smyslu územně-plánovacím** koridor, který je v daném území žádoucí zajistit (má vazbu na kapitolu 4.3. výstavbu cyklistických komunikací)

- **Tematické cyklotrasy** – produkty, které mají vlastní marketing a svého koordinátora, ať je to na úrovni mezinárodních, národních i regionálních či místních tras.
- **Páteřní cyklotrasy Středočeského kraje – speciální pojem dokumentu Cyklokoncepce SK 2023** (mají vazbu na kapitolu 4.3. výstavbu cyklistických komunikací)
 - Dálkové páteřní cyklotrasy Středočeského kraje
 - Regionální páteřní cyklotrasy Středočeského kraje

4.2.2. Přehled vyznačených cyklotras na území Středočeského kraje

A. Přehled vyznačených dálkových cyklotras na území Středočeského kraje



Obr. 5 Mapa - návrh sítě dálkových cyklotras ČR, 2013, Zdroj: CDV

- 1 Praha, Královice - Dobré Pole - Kutná Hora - Ronov nad Doubravou
- 2 Labská stezka - Labské Chrástce - Týnec n. L. - Kolín - Nymburk - Byšičky - Neratovice – Mělník – Hněvice
- 3 Praha, Radotín - Černošice – Hořovice – Zaječov (Strašice - Dobřív - Hrádek - Rokycany - Ejpovice - Červený Hrádek - Plzeň - Stod - Staňkov - Němčice - Domažlice - Ovčí vrch) (CZ/D)
- 7 Klecánky - Kralupy n. Vlt. - Bukol (přívoz) - Zelčín (lávka) - Mělník
- 11 Praha, Újezd – Týnec n.S.- Neveklov – Sedlčany – Sedlec-Prčice – (Tábor – Lom - Želeč - Hluboká n. Vlt. - České Budějovice)

- 17 Praha Horní Počernice - Lázně Toušeň - Benátky n. J. - Ml. Boleslav - Mnichovo
Hradiště - Loukov (Turnov, Dolánky - Malá Skála – Líšný)
19 (Lísek – Nové Město n.Mor. - Žďár n.Sáz. – Havlíčkův Brod) – Zruč
n. Sáz. – Týnec – Davle
19A Jílové u Prahy - Libeň - Libeň - Dolní Břežany - Cholutice (rozc.)

B. Přehled vyznačených regionálních cyklotras na území Středočeského kraje:

- 101 Č. Šternberk - Vlašim - Kondrac - Louňovice p. B.
111 Sedlčany – Krásná Hora – Dolní Líšnice
112 Louňovice p. Bl. - Jankov - Votice - Kosova Hora
141 Liblice – V Lukách – Lhotka u M., žst.
142 Lhotka u M., žst. – Kokořín – Vojtěchov - Ráj
143 Ráj – Nosálov – Mladá Boleslav - Jabkenice
161 Bystrá - Humpolec - Sedlice - Želiv - Senožaty - Lukavec – Načeradec
201 Sobín - Družec - Žilina – Rakovník
203 Mělník - Lhotka, žst
211 Ráj – Konrádov – Tubož
211 Rožany (CZ/D) – Krásná Lípa – Chříbská – Kytlice - K. Šenov - Stružnice
Holany - Dubá241
302 Dolní Líšnice – Příbram – Hořovice, Velká Víska
303 Hořovice - Točnick - Broumy - Křivoklát - Pustověty - Rakovník
304 Louny - Jimlín - Ročov - Řevničov
308 Vížina - Stará Huť - Chramiště - Prostřední Lhota
351 Rakovník - Řeřichy - Soseň - Jesenice - Velečín (rozc.)

Další informace k cyklotrasám jsou uvedeny v **kapitole 2.2. souhrnné přílohy Cyklokonceptu SK 2023**, která je následně členěna do těchto podkapitol:

- 2.2.1. – základní informace o značení cyklotras ve Středočeském kraji
- 2.2.2. – přehled cykloturistických tras na území Středočeského kraje

Informace o jednotlivých trasách jsou uvedeny v souboru:

Samostatna_priloha_1_Cyklotrasy_04_06_2017.xls

Informace o jednotlivých shapefilech cyklotras jsou uvedeny v souboru:

Samostatna_priloha_5_Data_vrstvy_04_06_2017.rar

V podkladech předaných zadavatelem k aktualizaci bylo celkem v 2 969 úsecích evidováno 4 231 km cyklotras. Po ukončení zapracování podkladů je konečná bilance 4 470 km cyklotras ve 3 395 úsecích. Pro projekci datových podkladů (shapefilů cyklotras) bude sloužit velmi dobrý a funkční [geoportál](https://gis.kr-stredocesky.cz/js/reg_cyklokoncept/) Středočeského kraje, který je nejlepším způsobem prezentace dat a to především z hlediska uživatelského komfortu (https://gis.kr-stredocesky.cz/js/reg_cyklokoncept/).

Díky tomuto geoportálu si každý může zjistit přesné vedení stávajících a navrhovaných cyklotras a po kliknutí na vrstvu uvidí všechny informace o dané vrstvě a její atributy. Středočeský kraj pak dále tato data bude udržovat a stejně tak dohlížet na funkčnost a aktuálnost geoportálu.

4.2.3. EuroVelo – síť mezinárodních tematických tras (vazba na marketing)

V CG 2014 byla podpora sítě EuroVelo jednou ze tří priorit daného dokumentu. Nicméně je nutno uvést, že se jedná především o marketingový produkt. Řešit se musí jen vedení daných tras, jejich značení a následná údržba. Výstavba problematických úseků spadá do národní sítě dálkových cyklotras. Je to dáno i tím, že z evropských fondů lze hradit jen opatření na posílení cyklodopravy, nikoliv cykloturistiky.

Trasy **EuroVelo** (v ČR celkem 4 – EV4, EV7, EV9 a EV13) jsou dálkové trasy, které prochází územím dané země, **spojují Evropu** od severu k jihu (lichá čísla) a od západu na východ (sudá čísla) a slouží především cykloturistice. Za koordinaci tras EuroVelo je na evropské úrovni zodpovědná **Evropská cyklistická federace** (European Cyclists' Federation **ECF**) a její partnerské organizace – **národní koordinační centra** v jednotlivých zemích (pro ČR **Nadace Partnerství**). Více o síti evropských tras EuroVelo, které se postupně budují, viz www.eurovelo.org, www.eurovelo.com a www.eurovelo.cz. Pro tvorbu evropských tras EuroVelo byla zpracována jak jednotná metodika, tak i manuál značení těchto tras. Trasy EuroVelo jsou značeny v rámci národního cykloznačení **logem** (základem je vlajka Rady Evropy), s **číslem trasy uprostřed**, **názvem trasy** v dolní části loga a **názvem EuroVelo** na pravé straně. Velikost loga je přizpůsobena národnímu značení cyklotras. Trasy EuroVelo jsou vedeny po **existujících či plánovaných dálkových trasách** a musí splňovat národní standardy pro rozvoj dálkových tras.



Obr. 6 Mapa - návrh sítě EuroVelo, 2013, Zdroj: CDV

Na území Středočeského kraje byly identifikovány tyto trasy určené k propagaci:

- EuroVelo 7 - 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.
- EuroVelo 4 - 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 (Norimberk)
 - trasa č.1 od Kutné Hory na jihovýchod (včetně propojení na Kolín a Prahu) s návazností na Východočeský kraj a východní část České republiky.

Trasa Euro Velo č. 4 je dle CG 2014 navržena následovně: vede od hranice kraje přes Rakovník až do Roztok u Křivokláta po trase GW Berounka – Střela (popis viz výše). Od Roztok u Křivokláta 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 Třebaně 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 cyklotrasu CT 2 a v souběhu s ní bude pokračovat přes Nymburk, Poděbrady, Velký Osek a Kolín (poznámka: není jasná nebo definitivní trasa v úseku Čelákovice-Lysá-Nymburk). 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 Třebaně 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.

Trasa Euro Velo č. 7 je dle CG 2014 navržena následovně: 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 přejede na levý břeh Vltavy a pokračuje po cyklostezce do Nelahozevsi, 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 jihozápadním 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 přivozu mezi Starou a Novou Živohoští. Tento přívaz je však v provozu pouze od června do srpna, což je pro vedení trasy mezinárodního významu nepřipustné. Trasa je vedena v celém svém průběhu po trasách kategorie I. třídy.

Středočeský kraj je jeden z prvních krajů v ČR, který zahájil značení na svém území. V minulých letech kraj vyznačil dálkové trasy na EuroVelo na těchto úsecích:

- EuroVelo 4 - v úseku Horní Počernice - Zeleneč - Lázně Toušeň - Káraný – Byšičky
- EuroVelo 7 – v úseku Praha – Mělník - Horní Počaply

Zároveň se v období zpracování této koncepce připravuje projekt proznačení další části EuroVelo 4 v úseku Káraný dále na východ až na hranice Pardubického kraje.

Specifickým problémem je značení a následná údržba tematických tras. Jak už bylo napsáno výše, koordinaci sítě tras EuroVelo zajišťuje Nadace Partnerství, nicméně způsob značení cyklotras EuroVelo je zatím prováděn metodou ad hoc. Některé kraje se zatím s myšlenkou proznačení EuroVelo na svém území neztotožnily. Nejde totiž jen o značení, ale i o následnou údržbu. Pokud tento princip nebude aplikovaný, potom trasy EuroVelo mohou mít stejný osud jako cyklotrasy greenway (poznámka: označení greenway znamená možnost víceúčelového souběhu stezky v jednom koridoru pro různé uživatele – cyklisty, pěší, vodáky, koně atp.). V roce 1997 byla vyznačena trasa Greenway Praha – Vídeň občanským sdružením Oživení, ale dnes se k údržbě značení nikdo nehlásí. Jednou z možností je, aby značení i údržbu koordinovalo Ministerstvo pro místní rozvoj ve spolupráci s KČT dle Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR (cíl 1.3.).

Příklad: od roku 2015 se intenzivně řeší vyznačení EuroVelo 4. Nicméně Labská cyklotrasa v úseku **Čelákovice-Lysá-Nymburk** (místy singltreky vedené blátem a houštinami) pro mezinárodní trasu není úplně vhodná. Hovořilo se o tom, že EuroVelo 4 napříč republikou musí být vyznačena do dubna 2016, včetně odboček k nádražím a bodům zájmu. Nestalo se tak, a navíc Olomoucký či Moravskoslezský kraj se staví k této síti velmi rezervovaně. Značení tak probíhá jen na základě „dobrovolnosti“ jednotlivých krajů.

4.2.4. Další významné tematické trasy s vazbou na marketing a na značení

Tematické trasy jsou výlučně spojené s otázkou cykloturistiky, tedy marketingové propagace.

- **Labská cyklotrasa** – viz cyklotrasa 2 (má více koordinátorů)
- **Vltavská cyklistická cesta** – viz cyklotrasa 7 dle sítě dálkových cyklotras ČR, dle CG 2014 vede podél Vltavy (má svého manažera)
- **Greenway Jizera** – viz cyklotrasa 17 (má svého manažera s návazností do Libereckého kraje a Německa – pramenná oblast Jizery),
- **Greenway Mrlina** - potenciální směr Jičín a Krkonoše (zámky na Mrlině, ZOO Chleby, rozhledna Romanka)

Mezinárodní tematické trasy:

- **Greenways Praha-Vídeň** – vyznačeno NAP duplicitně k CT 11, spravovat by měla asi NAP, ale v praxi to neprovádí, např. v Neveklově není NAP s to změnit matoucí IS 21 před nepřehlednou a frekventovanou křižovatkou, která navádí cyklisty na opačnou stranu.
- **Panevropská cyklotrasa** (www.paneuropa-radweg.de) – vyznačena nalepením samolepek s logem na značky CT 3 a jejich nosné sloupky v roce 2008.

4.2.5. Způsob údržby značení

Na území České republiky (tedy i Středočeského kraje) se používají **dva hlavní systémy značení** silničních cyklistických tras (**nebo jejich kombinace**):

- značení dopravní s číslem – zde je hierarchické členění od cyklotras I. třídy (značeny jednociferným číslem) až po cyklotrasy IV. třídy (čtyřciferné),
- značení dopravní s logem, obrázkem či jiným symbolem (na území ČR možno používat od r. 2012; můžeme je vidět např. na evropských trasách EuroVelo, hojně se používají pro vyznačení tematických tras) – zde hierarchie neexistuje.

Garantem cykloznačení a koordinátorem sítě cyklotras ČR, který zároveň provádí kontrolu a následnou údržbu cyklistických tras, je Klub českých turistů. Na druhou stranu není jediným subjektem, který se touto problematikou zabývá. Cyklotrasy jsou na území kraje zřizovány popř. udržovány (jedná se o trasy, které nebyly zřizovatelem předány do správy KČT) také městy/obcemi, jejich spolky či dalšími partnery, a to při **rozdílném respektování zásad umísťování dopravních značek a dopravních zařízení (podléhá stejnému procesu jako umísťování jakéhokoliv jiného dopravního značení) včetně samotného značení**. V současné době jsou značky ve vlastnictví obcí či jejich spolků, případně různých občanských sdružení. Stejně tak zde najdeme **značení, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí**, neboť cyklotrasy byly vyznačeny z prostředků bývalých okresních úřadů.

Stávající systém značení, který byl navržen před cca 17 lety, přestává **korespondovat se skutečným stavem v terénu**, neboť hlavní cyklistické koridory mnohdy vznikly, a to např. z důvodu výstavby nových cyklistických stezek, mimo původně navržené hlavní cyklotrasy. V území se ke všemu setkáváme se situací, že po vybudování nového úseku cyklostezky, která zároveň je vhodná k převedení stávající vyznačené cyklotrasy, **není definováno, kdo toto přeznačení provede**. V síti tak existují úseky, kde místně neznalý cyklista je veden po cyklotrase (po silniční komunikaci), ač již v území existuje bezpečná náhrada ve formě cyklostezky, na kterou jej však značení nedovede. **Systém je tedy třeba změnit, aby lépe odpovídal současné situaci a budoucím požadavkům spojeným s bezpečností a komfortem cyklistů.**

Dalším problémem značených silničních cyklotras je jejich údržba, přesněji **financování údržby**. Klub českých turistů dostává na údržbu cyklistických tras na území celé České republiky částku 650 000 Kč z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj. Na území Středočeského kraje na údržbu tras KČT (cyklistických i pěších) přispívá také Středočeský kraj, ale jak bylo konstatováno na pracovní poradě dne 31.1.2017 v Berouně, tak tyto prostředky jsou nedostatečné (info: KČT Rakovnícko). Na obnovu cykloznačení podél silnic

II. a III. třídy ze svého rozpočtu v některých krajích přispívá také Krajská správa a údržba silnic, ale v případě Středočeského kraje to neplatí. Tento sektor je tak **dlouhodobě podfinancován**.

Středočeským krajem zatím nebyl zrealizován „**Pasport značení cyklotras na území Středočeského kraje**“ (včetně pásového značení), který by umožnil lepší přehled správy cyklistického značení v terénu a snížil by celkové náklady na jeho údržbu a obnovu.

Specifický problém se značením nastal u dálkových cyklistických tras. Značení tras probíhalo v období od roku 1997 až do roku 2012 podle toho, kde a v jaké délce vznikaly. Každý nově navržený nebo vybudovaný úsek dostal evidenční číslo, takže docházelo k situacím, kdy dlouhé (dálkové) trasy se při jízdě z bodu A do bodu B skládaly z několika krátkých úseků označených nesouvisujícími dvou- a vícecifernými čísly. V roce 2012 vznikla mapa přečíslovaných páteřních dálkových cyklistických tras, na které dostaly trasy jedno číslo od svého začátku až do konce. Protože realizace takto navrženého přeznačení je velmi pracná a finančně nákladná, uskutečňuje se velmi pozvolna a pouze tam, kde probíhají úpravy nebo opravy značení. Přechod na nová čísla (na některých cyklotrasách doplněná o nové logo) však znamená **velký chaos jak v terénu, tak v mapách, kam se změny promítají se zpožděním.** Na území Středočeského kraje se tento problém **dotýká například Vltavské cyklistické cesty** (která není přeznačena v celé délce) nebo Greenway Berounka - Střela, která by měla být označena číslem 39.

Závěrem lze konstatovat, že **stávající systém údržby a obnovy značení není přehledný ani pružný, nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám.** Pro území Středočeského kraje neexistuje pasport cykloznačení, se kterým by se aktivně pracovalo.

4.2.6. Návaznost cyklotras Středočeského kraje na cyklotrasy Prahy

Hranici hlavního města Prahy a Středočeského kraje vzhledem k délce vzájemné hranice překračuje celá řada stávajících a výhledových cyklistických propojení. V současnosti však návaznosti fungují pouze částečně, například pravobřežní stezka či trasa Eurovelo 4 (A26 - CT 17) přes Horní Počernice a Zeleneč.

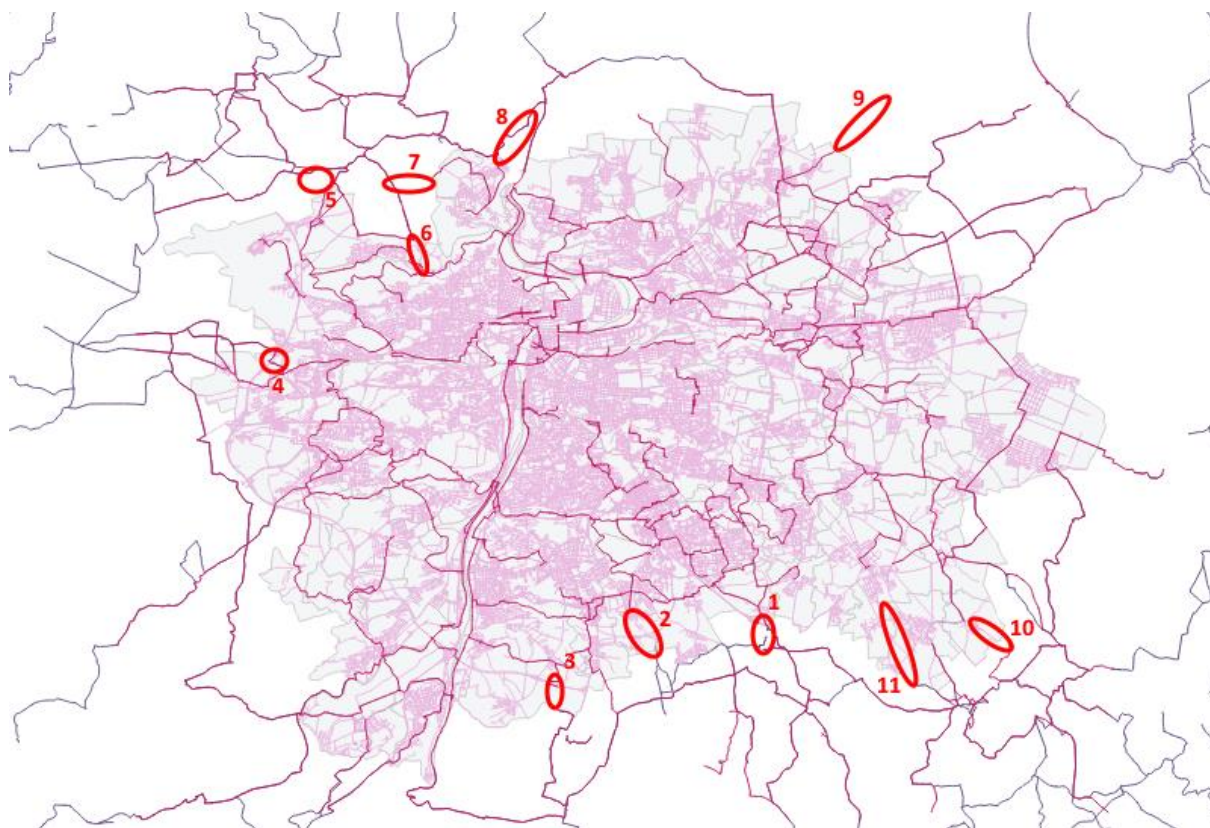
Řada stávajících cyklistických propojení vykazuje větší či menší vady a nedodělky a desítky potenciálních propojení zatím zůstávají pouze na papíře. Cílem jak Prahy, tak Středočeského kraje je dlouhodobě zajistit podmínky pro zlepšení návaznosti jednotlivých cyklotras Středočeského kraje na cyklotrasy Prahy a zajištění kvalitní spolupráce a koordinace jednotlivých akcí. Vzájemné propojení je i prioritou politických reprezentací obou krajů.

Hlavní město zavedlo vlastní systém orientačního značení, kde jsou jednotlivé trasy označeny Axxx (kombinace písmene A a jedno- až trojciferného čísla podle priority cyklotrasy). Středočeský kraj oproti tomu využívá jednotný systém číslování Klubu českých turistů a několik místních systémů (Křivoklátské okruhy apod.) Ten však svou hustotou a často i směrovým vedením neodpovídá významu cyklotras překračujících hranici krajů. Pražský orientační systém tak často nemá, jak ve Středočeském kraji pokračovat. Proto je tam, kde existuje logický bod návaznosti na číslování KČT (například v nejbližší obci), navrženo prodloužení pražského systému i za hranice Prahy do nejbližšího logického uzlu. U některých propojení však číslo na území Středočeského kraje nelze odhadnout.

Zahrnuta jsou i některá významnější chybějící místní propojení. Zvláštním produktem je trasa A50/č.8100, zvaná též Pražské kolo, která je nejdelší cyklotrasou v Praze a okolí. V délce více jak 120 kilometrů tvoří vnější okruh kolem Prahy. Trasa prochází okrajovými částmi hlavního města a přilehlými obcemi. Z větší části je trasa vedena po běžných silnicích. Do budoucna hlavní město Praha s trasou 8100 „Pražské kolo“ na svém území již nepočítá, nahradí ji trasa A50. Na území Středočeského kraje je proto potřeba s touto změnou počítat.

Následuje tabulkový přehled jak problémů na stávajících trasách, tak přehled plánovaných a k realizaci v období horizontu návrhu cyklokoncepce připravovaných cyklotras:

1) Problematická místa na stávajících cyklotrasách



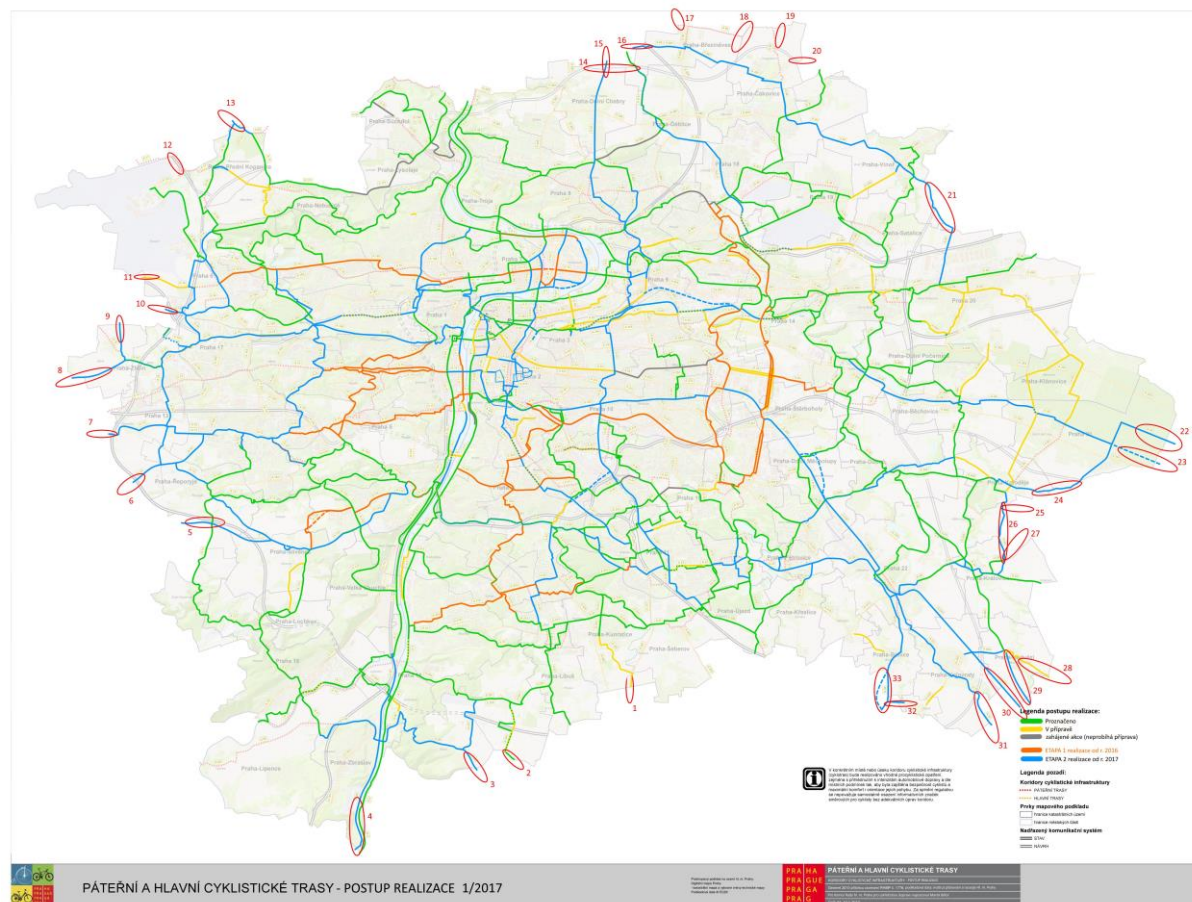
Obr. 7 Stávající rozsah systému cyklotras na území Prahy a Středočeského kraje
(zdroj dat: IPR Praha, KÚSK)

	Místo propojení	č. Trasy		Popis problému
		Praha	Stč. kraj	
1	Újezd u Průhonic – Průhonice	A23, GW P-W	GW P-W, 6922	Značení trasy A23 / Greenway Praha - Vídeň končí na hranici krajů a na území Středočeského kraje není realizováno. Trasa 6922 směřuje do jiného stykového místa (styk tras A209 a 11). Zvážit přeložení trasy GW P-W mimo ul. Formanskou a Újezdskou do ul. K motelu a za překonáním D1 napojit na trasu 6922.
2	Kunratice – Vestec	A202	- (A202)	Chybí proznačení trasy A202 mezi ul. K Betáni a hranicí Prahy. V přípravě stavební akce HMP cyklostezka „Vestec – Kunratice“, jež následně proznačení umožní.
3	Cholupice – Dolní Břežany	A204	19A	Na území Prahy v současnosti obtížně sjízdný povrch, připravuje se stavební akce

				HMP cyklostezka „Cholupice – Dolní Břežany“, jež následně umožní proznačit trasu A204 mezi Cholupicemi a hranicí Prahy.
4	Řepy - Hostivice	A154	A154	Na území HMP je chybně provedené dopravní značení bez ev. čísla cyklotrasy.
5	Přední Kopanina - Tuchoměřice	A33	- (A33)	Trasa A33 končí na hranici HMP, chybí značení trasy na území Středočeského kraje
6	Jenerálka - Horoměřice	- (0077)	0077	Trasa není na Území Prahy dlouhodobě udržována a není nadále sledována. Chybí tak radiální návaznost dále směrem do centra, trasa 0077 navazuje pouze na tangenciální trasu A171. Cílem by mělo být propojení značenou trasou do oblasti Jenerálky.
7	Suchdol - Horoměřice	A18	- (A18)	Značení trasy A18 končí na hranici Prahy a na území Středočeského kraje není realizováno.
8	Suchdol – Roztoky u Prahy	A181	- (A181)	Značení trasy A181 končí na hranici Prahy a na území Středočeského kraje není realizováno. Doporučeno proznačit trasu A181 až do Roztok.
9	Miškovice - Mírovce	A27	-	Zcela chybí byť i jen neznačené napojení pražské trasy A27 dále do středočeského kraje.
10	Nedvězí u Říčan - Pacov	- (0021)	0021	Trasa 0021 končí těsně před hranicí Prahy a Středočeského kraje Byl zpracován projekt na toto propojení ze strany MČ Praha-Nedvězí mezi Pacovem a současným koncem trasy A440, bez ev. č. Cyklotrasy.
11	Uhřetěves – Benice – Lipany - Říčany	0021	0021	Trasa na území Prahy minimálně z velké části svého vedení není značena. Je potřebné zvážit, zda vedení této trasy na území HMP nadále sledovat.

Tabulka 6: Problematická propojení, nenávaznosti a další problémy na stávajících cyklotrasách propojujících Prahu a Středočeský kraj. V závorce příp. návrh číslování v rámci orientačního značení.

2) Výhledová propojení



Obr.8 Připravovaná nová cyklistická propojení Prahy se Středočeským krajem (zdroj: KCD RHMP/IPR Praha)

č.	Místo propojení	č. trasy		Druh akce
		Praha	Stč. kraj	
1	Kunratice - Vestec	A202	- (A202)	Proznačení trasy
2	Cholupice – Dolní Břežany	A204	19A	Proznačení trasy
3	Točná – Dolní Břežany	A50	- (A50)	Proznačení trasy
4	Zbraslav – Strnady - Štěchovice	A20	33	Zajistit pokračování chráněné trasy na území Stč. kraje navazující na projekt trasy A20
5	Slivenec - Ořech	A113	- (A113)	Zajistit pokračování chráněné trasy na území Stč. kraje
6	Poncarova – Jinočany	A12/A34	- (A12)	Zajistit pokračování chráněné trasy na území Stč. kraje

7	Třebonice - Chrástany	A13	-	Zajistit adekvátní ochranu cyklistů v ulicích K Řeporyjím a Třebonická
8	Sobín - Chýně	- (A15)	-	Trasa ve stopě historické cesty Sobín – Chýně (navržena pro přeložku trasy A15)
9	Sobín - Hostivice	201	201	Proznačení trasy
10	Jiviny - Hostivice	A156 (A150)	- (A156, A150)	Zajistit pokračování chráněné trasy na území Stč. kraje. Generelu bezmotorové dopravy Prahy 6 z r. 2016 navrženo přechíslování na A150
11	Ruzyně - Hostivice	A16	- (A16)	Zajistit pokračování chráněné trasy na území Stč. kraje
12	Letiště Václava Havla - Kněževes	A17	A17	Zajistit pokračování chráněné trasy na území Stč. kraje
13	Přední Kopanina/Nebošice - Tuchoměřice	A33/A50	- (A33)	Proznačení a další úpravy trasy
14	Cyklostezka podél stavby 519 Pražského okruhu	- (A180)	- (A180)	V rámci přípravy stavby 519 koordinovat vedení cyklotrasy podél Pražského okruhu ve směrově a výškové výhodné stopě severně od Dolních Chaběr
15	Dolní Chabry – Zdiby	A42	- (A42)	Proznačení a adekvátní cykloopatření
16	Březiněves - Zdiby	A287 (A50)	A287 (A50)	Proznačení a další úpravy trasy. Navrženo přechíslování na A50
17	Březiněves - Bořanovice	- A289	- A289	Zajistit adekvátní parametry propojení a zvážit proznačení trasy A289 provizorně touto stopou
18	Ďáblice - Hovorčovice	-	-	Cyklostezka v trase historické cesty
19	Třeboradice - Hovorčovice	-	-	Cyklostezka v trase historické cesty mezi ul. Za tratí a Třeboradickou
20	Třeboradice – Mírovce	-	-	Cyklostezka v trase historické cesty mezi ul. Za tratí a Polní podél Mírovického potoka
21	Vinoř - Horní Počernice	A50	A50	Zajistit rezervu na vedení cyklostezky podél silnice mezi Živanickou a Bystrou
22	Újezd nad Lesy – Úvaly	8211/A25	8211	Stávající trasa – zajistit adekvátní parametry
23	Újezd nad Lesy – Úvaly	- (A25)	- (8211)	Navrhované přeložení A25 do přímějšího vedení v prodloužení ul. Hodkovské a napojení na Pražskou
24	Koloděje – Újezd	- (A248)	- (A248)	Cyklostezka v trase historické cesty

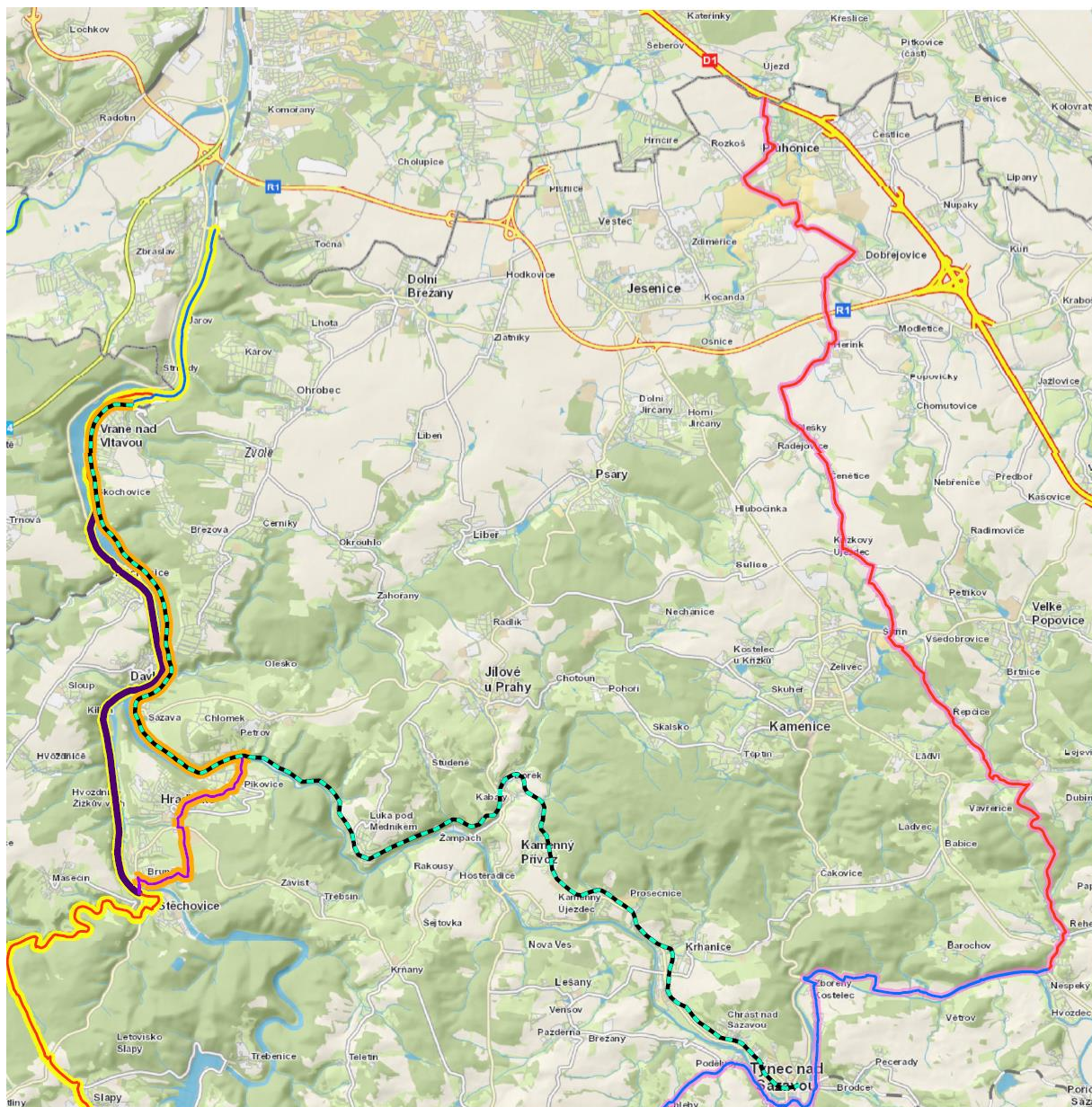
	nad Lesy			
25	(Hájek) – Stupice – Sibřina - Květnice	-	-	Cyklostezka v trase stávající cesty od A50 východním směrem
26	Královice – Koloděje	A50	A50	Cyklostezka v trase historické cesty
27	Královice - Stupice	-	-	Cyklostezka v trase historické cesty od A50 do Stupic
28	Nedvězí – Pacov	- (0021)	0021	Proznačení trasy po stávající silnici
29	Nedvězí – Říčany (Radošovice)	-	-	Cyklostezka v trase historické cesty a dále ul Mozartovou, jež zajistí chráněné propojení Říčan a Prahy a ve variantě po ní povede i A230 či jiná trasa Axxx
30	Uhřetěves – Říčany (Radošovice)	A230	- (A230)	Zajistit pokračování chráněné trasy vedoucí podél historické silnice Praha – Kutná hora na území Stč. kraje
31	Kolovraty - Říčany	A22	0026	Proznačení a adekvátní cykloopatření
32	Lipany – Nupaky	-	-	Cyklostezka v trase historické cesty od A50 východním směrem
33	Benice – Nupaky	A50	- (A50)	Trasa zpracována ve variantách – po historické cestě či podél silnice
34	Letňany – Brandýs nad Labem	- (A27)	- (A27)	Plánované rychlé spojení z Prahy do Brandýsa nad Labem po obnovených polních cestách. Za úvahu by stálo přeložit do tohoto koridoru páteřní trasu A27
35	Vinoř – Podolanka	- (A263, A265)	- A263, A265)	Navržené místní propojení kolem Cukrovarského rybníka. Nejasné číslování.
36	Horní Počernice – Radonice	8100 (A440)	8100 (A440)	Dokončit cyklostezku podél silnice, mezi Ve Žlíbku – Počernická. Rozhodnuto o doplnění pražského systému cyklotras o trasu A440 ve stopě kopírující dosavadní trasu 8100
37	Horní Počernice – Šestajovice/ Nehvizdy	A264	- (A264)	Zajistit rezervu na vedení cyklostezky podél silnice II/611

Tabulka 7 - seznam akcí aktuálně v přípravě ze strany hlavního města Prahy ke koordinaci. V závorce příp. návrh číslování v rámci orientačního značení.

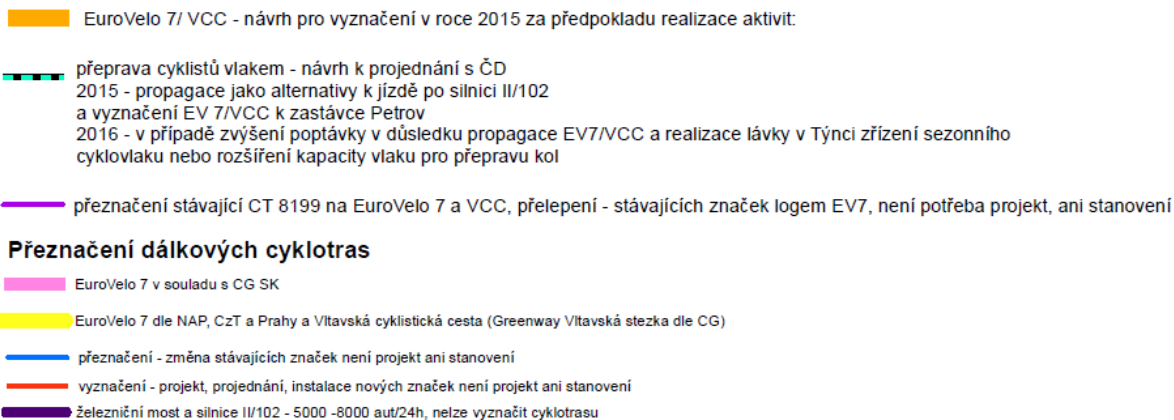
Kompletní a aktuální přehled cyklotras na území Prahy je na [http://app.iprpraha.cz/js-api/app/mapa-online/?service\[\]=21](http://app.iprpraha.cz/js-api/app/mapa-online/?service[]=21). Pražský geoportál spravuje IPR Praha.

NEJPALČIVĚJŠÍ INFRASTRUKTURNÍ NÁVAZNOSTI

- Napojení CT A1 ze Sedlce do Roztok podél řeky (technicky náročná a téměř neřešitelná akce, v současné době ze strany Prahy není sledována).
- Napojení chráněné CT A20 (nově budované) na SK, podél řeky do Měchenic a Davle
- Napojení chráněné CT A2 na SK, podél řeky do Vraného nad Vltavou a dál přes něj podél řeky na Davli



Obr.9 Varianty vedení EuroVelo 7 a Vltavské cyklistické cesty

Řešení tras EuroVelo 7 a Vltavská cyklistická cesta (VCC) jižně od Prahy

Obr.11 Legenda - varianty vedení EuroVelo 7 a Vltavské cyklistické cesty

Hledání souladu mezi Prahou a Středočeským krajem v tomto případě nebude jednoduchou záležitostí. Vybudování cyklostezky podél řeky z Vraného nad Vltavou do Davle by si přál asi každý občan, ale jednalo by se o mimořádně drahou stavbu. Středočeský kraj v roce 2015 aspoň přišel s návrhem, aby kritický úsek cyklisté překonali pomocí železnice.

4.2.7. Bezpečnost na cyklistických trasách – předmluva pro kapitolu 4.3.

Atlasy, mapy, infopanely s doporučenými tipy na výlety. Silnice III. třídy, které byly před pěti lety vyhodnoceny jako **málo frekventované**, byly doporučovány pro alternativní trasy a okruhy. Dnes jsou nebezpečné, jezdí po nich **auta rychlostí 100 km/hod**. Hodně cest se neudrží, rozorává a průchodnost cest mizí. Zprůchodnění krajiny a zlepšení stavu účelových a hospodářských cest je jedna z možností, co bychom měli podporovat. Jednou cestou by mohla být **větší podpora kraje pro projektovou přípravu "CYKLOOPATŘENÍ"**.

Jakákoliv cyklotrasa by měla ctít princip určitého komfortu a bezpečnosti. O komfortu a bezpečnosti cyklotrasy vypovídá nejen povrch cyklotrasy, ale také její vedení po silnicích souběžně s motorovou dopravou.

Pro trasy I.-III. třídy tedy byly vyhodnoceny tyto ukazatele. Analýzou prostorových dat a jejich kombinací se sčítáním dopravy zároveň vznikly údaje o intenzitě motorové dopravy na hlavních dálkových trasách (podle posledního měření z roku 2010). Překrytím dat z generelu cyklistické dopravy z roku 2012 a měřených úseků silnic II. a III. tříd vznikla tabulka intenzit motorové dopravy (**viz soubor Samostatna_priloha_3_Cyklotrasy_intenzity.pdf - Intenzity silničního provozu na úsecích cyklotras ve Středočeském kraji**). Intenzita dopravy se měří sčítáním, a to jak ručním, tak automatickým. Pravidelně v pětiletých cyklech (poslední údaje jsou k dispozici z roku 2010) probíhá celostátní sčítání dopravy v celé ČR.

Data uvedená v přehledu je nutné interpretovat s přihlédnutím ke způsobu jejich vytvoření (**viz soubor – „Samostatna_priloha_2_Cyklotrasy_intenzity_vyber_metodika.pdf. - Metodika analýzy intenzit motorového provozu - analýza prostorových dat**

prostřednictvím nástrojů GIS). Výsledky je třeba analyzovat vždy případ od případu, cyklotrasa totiž v uvedeném úseku mohla vést např. po oddělené cyklostezce nebo křížit uvedenou silnici mimoúrovňově. Souběh cyklotrasy a silnice pro motorová vozidla také nutně neznamená, že cyklotrasa byla vedena po celé délce po uvedené komunikaci, ale pouze ji křížila.

S těmito daty pak lze analyzovat každou cyklistickou trasu zvlášť.

%	Délka (m)	Druh komunikace
1,3%	1756	Jízdní pruh pro cyklisty (V14)
1,4%	1932	Komunikace II. třídy
2,9%	3977	Komunikace III. třídy
0,7%	987	Komunikace III. třídy; V20 piktogramový koridor pro cyklisty
3,1%	4320	Komunikace vyznačená dopravní značkou Zákaz vjezdu všech motorových vozidel (B11)
57,1%	78803	Místní nebo účelová komunikace
0,1%	71	Stezka pro chodce a cyklisty s rozděleným provozem (C10)
28,6%	39473	Stezka pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem (C9)
4,8%	6613	Jiné
100,0%	137932	Celkový součet

%	Délka (m)	Povrch komunikace
51,0%	72810	Asfaltový povrch (živičný)
1,2%	1760	Dlážděný povrch (betonový, kamenný)
43,5%	62050	Hliněný (neválcovaný štěr, hlína, písek, tráva)
0,6%	800	Litý beton, dřevěná prkna
3,6%	5096	Jiný
0,2%	244	Štěrkový prolívaný asfaltem

Tabulka 8 - příklad analýzy Labské stezky ve Středočeském kraji.

4.3. Cyklistické komunikace a páteřní trasy ve Středočeském kraji

4.3.1. Základní informace o principech podpory výstavby cyklistických komunikací

Obce a města pravděpodobně z celé Cyklokoncepce SK 2023 bude nejvíce zajímat oblast financování cyklistických komunikací, od kterých se následně odvíjí rozvoj cyklodopravy a cykloturistiky. Tato kapitola věnuje proto pozornost otázce meziregionální koordinační funkce KÚSK při budování cyklistických komunikací ze strany kraje. V bodech se dá vyjádřit následovně:

- realizace nejkomplikovanějších úseků na páteřních trasách kraje,
- finanční podpora obcím a svazkům pro realizaci cyklistických opatření,
- prosazování cykloopatření v rámci všech staveb a rekonstrukcí v gesci kraje,
- koordinace při zajišťování vícezdrojového financování.

Kapitola je dále členěna následovně:

- Základní informace o monitoringu cyklistických komunikací
- Dálkové páteřní cyklotrasy Středočeského kraje a jejich stav připravenosti
- Možnosti vytvoření nových páteřních regionálních cyklotras Středočeského kraje
- Příklady stavu připravenosti obcí a měst na budování cyklistických komunikací
- Příklady cykloopatření, kde je vyžadována součinnost obcí a kraje (např. opatření v rámci všech staveb a rekonstrukcí v gesci kraje)

V zásadě jsou dvě možnosti, jak kraj může dále uchopit podporu výstavby cyklistických komunikací, přičemž se vzájemně nebudou vylučovat, ale výhodně doplňovat.

- Kraj se zhostí role budovatele cyklistických komunikací v těch úsecích, které leží na dálkových páteřních cyklotrasách, ale doposud žádná obec a město se nehlásí k jejich výstavbě.
- Druhou možností je, že kraj se plošně zaměří na podporu přípravy i realizace cyklistických komunikací. Bude pak záležet na každé obci, zda se bude chtít zasadit o vznik „své cyklostezky“.

4.3.2. Základní informace o monitoringu cyklistických komunikací

Stávající CG 2014 je postaven na mapování cyklistických komunikací pomocí datového modelu DMG ÚAP. Datový model DMG ÚAP je Středočeským krajem používaná definice datových struktur pro data GIS, která slouží pro zpracování tzv. "Územně analytických podkladů (ÚAP)". Mezi jevy sledované v ÚAP patří i cyklistické komunikace. Pro ně stanoví DMG ÚAP následující datové struktury:

Název vrstvy: CykloS_1

- Typ grafiky: polyline

Databázový atribut č. 1:

- název atributu: ID
- datový typ: text
- význam: unikátní identifikátor úseku

Databázový atribut č. 2:









- název atributu: číslo
- datový typ: text

- význam: evidenční číslo cyklostezky definované v generelu cyklistických stezek

Databázový atribut č. 3:

- název atributu: cash
- datový typ: celé číslo
- význam: časový horizont
- povolené hodnoty: 1 (=stav), 2 (=návrh)

Dle Technických podmínek TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty si obce mohou vybrat z celé sady možných typů cyklistických komunikací. Příkladem jsou následující:

E12	Obousměrný provoz cyklistů v jednosměrných komunikacích	
V20	Piktogramové koridory pro cyklisty	
V14+IP20	Vyhrazené jízdní pruhy pro cyklisty	
C8	Stežka pro cyklisty	
C9	Stežka pro chodce a cyklisty se společným provozem	
C10	Stežky pro chodce a cyklisty s odděleným provozem	
C7+E13	Stežky pro chodce s povoleným vjezdem cyklistů	
B11	Komunikace s vyloučeným motorové dopravy	

Obr. 10 – Příklady různých typů cyklistických komunikací.

Poznámka: konkrétní příklady z praxe lze najít zde:

http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/36.pdf

http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/37.pdf

http://www.cyklokonference.cz/cms_soubory/rubriky/39.pdf.

V podkladech předaných zadavatelem k aktualizaci bylo celkem 243,41 km cyklostezek. Po ukončení zpracování podkladů z dotazníků bylo v cyklodatech k 30.5.2017 **celkem 355,745 km cyklostezek**. Údaje o cyklotrasách odpovídají realitě, údaje o cyklostezkách jsou částečně ovlivněny skutečností, že podle stávající terminologie užívané v datovém modelu jsou jako cyklostezky označeny i ty komunikace, které podle platných legislativních a technických norem cyklostezkami nejsou, jde pouze o komunikace vhodné pro provoz cyklistů.

Informace o jednotlivých trasách jsou uvedeny v souboru:

Samostatna_priloha_4_Cyklostezky_04_06_2017.xls

Informace o jednotlivých shapefilech cyklotras jsou uvedeny v souboru:

Samostatna_priloha_5_Data_vrstvy_04_06_2017.rar

Pro projekci datových podkladů (shapefilů cyklostezek) bude sloužit velmi dobrý a funkční [geoportál](https://gis.kr-stredocesky.cz/fxgis01/reg/cyklokonceptce/index.html) Středočeského kraje, který je nejlepším způsobem prezentace dat a to především z hlediska uživatelského komfortu:

<https://gis.kr-stredocesky.cz/fxgis01/reg/cyklokonceptce/index.html>.

Díky tomuto geoportálu si každý může zjistit si přesné vedení stávajících, ale i navrhovaných cyklostezek a po kliknutí na vrstvu uvidí všechny informace o dané vrstvě a její atributy. Středočeský kraj pak dále tato data bude udržovat, a stejně tak dohlížet na funkčnost a aktuálnost geoportálu.

Jaké je postavení Středočeského kraje v rámci ČR z pohledu vybudovaných cyklistických stezek? Přestože hodnocení délky, hustoty a stavu cyklistických komunikací a jejich vzájemná mezikrajská komparace naráží na nedostatek aktuálních statistických dat, uvádíme níže tabulku (byť šest let starou), která toto základní srovnání umožňuje. K 31. 12. 2010 bylo na území České republiky napočítáno celkem 1 903 kilometrů cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty, přičemž v intravilánu se nacházelo 1005 km a v extravilánu 898 km. Cyklostezek označených dopravní značkou C8, C9 a C10 – „C“ bylo 1 593 km a komunikací vhodných pro cyklisty (tj. označených dopravní značkou B11, které plnily významnou dopravní či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům) 310 km.

Nejrozsáhlejší síť cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty se v rámci ČR nacházela na území hlavního města Prahy (224 km) a Středočeského kraje (216 km). Co se týče hustoty cyklistických stezek na 1000 km², tak kraj je až na 8. místě.

Kraj/region	Cyklostezky (v km)			Cyklostezky celkem na 1000 km ²	Cyklostezky celkem na 10 000 ob.
	Celkem	Intravilán	Extravilán		
Hl. m. Praha	224,300	224,300	0,000	452,22	1,78
Středočeský kraj	215,631	80,334	135,297	19,58	1,70
Jihočeský kraj	105,878	46,805	59,073	10,53	1,66
Plzeňský kraj	119,556	58,289	61,267	15,81	2,09
Karlovarský kraj	75,867	19,486	56,381	22,89	2,47
Ústecký kraj	96,651	56,985	39,666	18,12	1,16
Liberecký kraj	44,277	17,303	26,974	14,00	1,01
Královéhradecký kraj	139,768	90,802	48,966	29,37	2,52
Pardubický kraj	143,736	52,871	90,865	31,81	2,78
Kraj Vysočina	47,883	16,828	31,055	7,05	0,93
Jihomoravský kraj	161,638	85,221	76,417	22,47	1,40
Olomoucký kraj	171,290	78,784	92,506	32,52	2,67
Zlínský kraj	175,438	45,754	129,684	44,27	2,97
Moravskoslezský kraj	181,164	131,660	49,504	33,38	1,46
Česká republika	1903,077	1005,422	897,655	24,13	1,81

Tabulka 9: Délka a hustota cyklistických stezek v jednotlivých krajích ČR k 31.12.2010

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu

Poznámka - v letech 2015 a 2016 aktualizovaly své údaje dva kraje. Karlovarský kraj má k 1.1. 2016 celkem **169 km** a Jihomoravský kraj má **279 km!**

4.3.3. Dálkové páteřní cyklotrasy Středočeského kraje a jejich stav připravenosti

Jedním z dlouhodobých cílů Středočeského kraje je připravit a realizovat projekty výstavby páteřních cyklistických tras, které byly navrženy v roce 2008. Sít' je definována v **Programu rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020**. To zahrnuje zejména projektovou přípravu ve všech úrovních od pořizování územně analytických podkladů, rozvojových plánů, generelů území, technických studií, studií proveditelnosti, dále řešení majetkoprávních vztahů po dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení, majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků a vlastní realizaci staveb. Prioritou těchto opatření je tedy scelení hlavních nadnárodních a národních tras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a republikových fondů. Důležitá je zde zejména komplexní projektová připravenost.

Pokud mají být vytvořeny předpoklady k realizaci dálkových páteřních tras, je vhodné posílit roli Středočeského kraje z pohledu rozvoje koordinace dálkových tras. Jak ukázaly předchozí kapitoly analýzy, výstavbě cyklistických komunikací předchází mnohé problémy, zejména majetkoprávní. Proto se jako první krok doporučuje, aby vybrané úseky páteřních tras se staly veřejně prospěšnými stavbami a byly takto zařazeny do ZUR Středočeského kraje, což se

doposud nestalo. Každopádně tyto trasy musí přebírat obce do svých územních plánů. Jedná se o jednu z koordinačních aktivit SK.

Koridor pro cyklistickou dopravu mezinárodního významu	Veřejně prospěšná stavba cyklistické stezky v úsecích
Cyklotrasa 1 Pražská	Kutná Hora – Čáslav
Cyklotrasa 2: Labská cyklotrasa	Mělník, Rybáře – Kly – Mlékojedy u Neratovic – Kostelec nad Labem Lázně Toušeň – Káraný, Čelákovice – Lysá nad Labem - lávka přes Labe – Litol – Kostomlátky Poděbrady – Oseček – Přnov – Předhradí – Kolín – Týnec nad Labem – hranice Středočeského a Pardubického kraje
Cyklotrasa 3: Praha – Plzeň – Regensburg	hranice Prahy a Středočeského kraje - Černošice Mokropsy, železniční most – Dobřichovice, lávka přes Berounku pro pěší Řevnice, lávka přes Berounku – Zadní Třeboň –Karlštejn, hranice správních území městyse Karlštejn a obce Srbsko hranice měst Králův dvůr a Zdice – město Zdice – Hředle Žebrák – Hořovice – Komárov – Zaječov
Cyklotrasa 7 Cyklistická vltavská cesta – severní	Hranice Prahy a Středočeského kraje – Klecánky – Husinec – Řež – Libčice nad Vltavou – Dolany <i>(od hranic Prahy se vedle pravostranné trasy začíná připravovat i trasa levostranná)</i>
Cyklistická vltavská cesta – jižní	Vrané nad Vltavou – Měchenice – Davle – Štěchovice – Slapy nad Vltavou
Cyklotrasa 11 Greenways Praha – Wien	Osnice – Křížkový Újezdec – Velké Popovice – Pyšely - Nespeky
Cyklotrasa 17 Greenway Jizera	Lázně Toušeň – Káraný – Otradovice Skorkov – Tuřice – Kochánky – Benátky nad Jizerou – Horky nad Jizerou – Krnsko – Mladá Boleslav – Bakov nad Jizerou – Mnichovo Hradiště – Mohelnice nad Jizerou – Loukov
Cyklotrasa 19 Sázavská	Davle – Jílové u Prahy – Chotouň Nespeky – Čtyřkoly – Zlenice – Chocerady – Sázava - Talmberk
Cyklotrasa 39 Greenway Berounka - Střela	Roztoky u Křivokláta – Křivoklát – hranice správních území obce Křivoklát a Městečko na levém břehu Rakovnického potoka Šanov – Řeřichy – Soseň – Jesenice – Krtský rybník
Kladenská	hranice Prahy a Středočeského kraje – Hostivice – Unhošť – Braškov, m. č. Valdek
Velké středočeské kolo	Talmberk – Uhlířské Janovice – Malešov – Kutná Hora - Kolín Nymburk – Budiměřice – Vestec – Křinec

Tabulka 10 – Návrh na „veřejně prospěšná stavba“ cyklistické stezky v úsecích

Je třeba zdůraznit, že výstavba dálkových páteřních cyklotras nemusí až tak být otázkou finanční, jako spíše otázkou manažerskou (viz bod 4.1.2). Analýza ukázala, že v některých plánovaných úsecích se bude jednat o skutečně velké investiční náklady. Je třeba vyvolat jednání s MD a SFDI o prioritách výstavby páteřních tras na území nejen Středočeského kraje, ale celé české republiky. SFDI musí upravit PRAVIDLA pro podávání projektů se speciálním ohledem na tyto dálkové trasy. Nesmí se také zapomínat na roli Ministerstva zemědělství, které také může přispět k rozvoji výstavby páteřních tras. První jednání už proběhlo dne 11.1.2017.

Zjednodušeně – první dva roky by měla probíhat příprava manažerská, případně projektová, další dva roky by se mělo v maximální míře stavět.

Níže je popis stavu stávající sítě páteřních cyklotras, jak byl navržen v CG 2014:

Cyklotrasa 1 – Praha – Kutná Hora - Brno

Cyklotrasa č. 1 má svůj počátek v centru Prahy. Na území hlavního města je CT1 značena pouze na několika málo úsecích. Na území Středočeského kraje CT1 vyznačena v celé své délce, a to od Křenice na rozhraní okresů Hlavní město Praha a Praha-východ až do Žleb na hranici okresů Kutná Hora a Chrudim. Od Žleb pokračuje cyklotrasa dále na Perštejn a Brno. Dle dat získaných z IPR Praha je v obci Křenice navrhována změna vedení CT1, a to po ulici Silnička a polních cestách až do obce Březí. Vzhledem ke skutečnosti, že drtivá většina trasy je vedena po silnicích III. třídy a místních komunikacích, není CT1 z hlediska bezpečnosti a uživatelského komfortu vhodná pro každodenní dojíždění. Cyklotrasa má však značný potenciál pro cestovní ruch, úseky s tímto potenciálem se nacházejí v okolí Jevan a Voděradských bučin, v okolí historického města Kouřim s řadou pamětihodností, a především v Kutné Hoře, která je mezinárodně známá díky památkám zapsaným na seznam světového dědictví UNESCO. Turistický potenciál rovněž umocňuje skutečnost, že tato dálková cyklotrasa spojuje dvě největší česká města. V úseku Kutná Hora – Brno je CT1 navíc trasována atraktivním prostředím Železných hor, Žďárských vrchů a údolím řeky Svratky.

Cyklotrasa 2 – Labská cyklotrasa

Asi nejatraktivnější trasa Středočeského kraje, ale také s řadou chybějících úseků, které by jí dodaly lesk. Labská stezka je silně marketingově podporována, hned tři weby tuto trasu propagují <http://www.labskastezka.cz/>; <http://www.labska-stezka.cz/>; <http://www.labska-cyklostezka.cz/>. Jediná www.labskastezka.cz propaguje Labskou cyklotrasu v celé délce.

Popis aktuálního stavu s výhledem do budoucnosti

Aktuální projekty:

Lokalita/název stavby	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Labská cyklostezka, úsek Kly – Mělník	zahájení stavby 7/2017, spolufinancováno z IROP náklady: 21 346 959 Kč	2 km

Lokalita/název stavby	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Labská cyklostezka, úsek Kly – Mělník část ČOV Na Hadíku	vydáno SP, do podání žádosti nutno dokončit majetkoprávní vypořádání nezasmluvněných pozemků PLA a Tereos TTD, a. s. a stavbu zahájit po ukončení provozu nákladních vozidel zavázejících bývalou ČOV v roce 2018. Vhodná spolupráce a koordinace s městem Mělník, které plánuje podat žádost na navazující cyklostezku do další výzvy IROP na cyklo dopravu. Financovatelné z IROP i SFDI.	1 km
Labská cyklostezka, úsek Kostelec nad Labem – Tuhaň	platné územní rozhodnutí, hotova DSP, problémy se soukromými pozemky zasahujícími do části stavby v délce cca 200 m s nekontaktovatelnými vlastníky, pro pokračování přípravy stavby nezbytné jednání se SÚ o vydání SP s vynechaným, nebo zúženým 200 m úsekem	10,1 km
Labská cyklostezka, úsek Kolín – zdymadlo Velký Osek	Hotová DUR, akce zastavena z důvodu nesouhlasu obce Nová Ves a vlastníků pozemků se stavbou.	6,5 km
Labská cyklostezka, úsek Poděbrady – Pňov-Předhradí	Probíhá IČ k UR. Z důvodu nedosažení dohody s vlastníkem pozemku dotčeného připravovanou stavbou o délce cca 200 m navrhuje starosta obce Pňov-Předhradí změnit její umístění na pozemek obce.	9,3 km

Tabulka 11a – Labská cyklotrasa

Popis trasy po úsecích:

Horní Počaply – Mělník – Kostelec nad Labem	Od hranic Ústeckého a Středočeského kraje v Horních Počaplech do Mělníka je Labská stezka společně s EuroVelo 7 bezproblémově trasována po hrázi na levém břehu Labe. V Mělníku u mostu přes Labe je Labská cyklotrasa vedena po místních komunikacích, na ulici Pražská se nachází piktogramový koridor pro cyklisty. Nově byla z IROP podpořena cyklostezka v úseku Mělník - Kly v délce 2,2 km. Součástí stezky bude odpočinkové místo v blízkosti obce Kly s doprovodnou infrastrukturou. Většina trasy v úseku Mělník - Kostelec nad Labem je vedena podél řeky po hlinitém povrchu, který v případě deště může být velmi nepříjemný, až nebezpečný. Problémy by měla vyřešit nová cyklostezka o celkové délce 15 km a šířce 3 metry s návazností na v té době již vybudované úseky podpořené z IROP. Úsek Tuhaň - Kostelec nad Labem již má platné územní rozhodnutí a stejně tak hotovou DSP.
Kostelec nad Labem - Lázně Toušeň	Z Kostelce nad Labem do Lázní Toušeň je Labská cyklotrasa, až na relativně krátký úsek v Brandýse nad Labem, vedena po levém břehu Labe po stezce se sloučeným provozem chodců a cyklistů. Přípravné stavební úpravy silničního mostu přes Labe v Kostelci nad Labem se mohou zkomplikovat kvůli památkové ochraně tohoto mostu.

<p>Lázně Toušeň – Velký Osek</p>	<p>Projekt Labské cyklostezka v úseku Lázně Toušeň - Čelákovice získal podporu z IROP, a to v celkové délce 1,4 km. Další úseky cyklostezek z Čelákovic směrem na Lysou nad Labem a Nymburk však chybí a dokončení těchto úseků bude v následujících letech hlavní výzvou. V úseku mezi městy Čelákovice a Nymburk jsou stávající Labské cyklotrasy č. 2 a č. 0019 až do Drahelice u Nymburka vedeny po nezpevněných cestách sloužících současně pro obslužnost zemědělských pozemků a Povodím Labe k pravidelné údržbě zeleně a břehů Labe.</p> <p>Na konci roku 2015 odsouhlasilo Zastupitelstvo města Lysá nad Labem vedení mezinárodní cyklotrasy EuroVelo č. 4 a Labské stezky přes území města, a to Eremitáž sv. Václava - podél železniční tratě k železničnímu přejezdu od Byšiček - po silnici III. třídy - Stržiště - Braunova - Havlíčkovu náměstí - Raisova - Na Františku - Tyršova - Masarykova - nádraží (pro cyklisty důležitý bod) - Smetanova - železniční nadjezd - Na Vysoké mezi - V třeshnovce - Jiráskova - rozcestí u Brazelu. U Litolského mostu se uvažuje o vybudování lávky pro pěší a cyklisty přes Labe (v současnosti ve fázi studie), celkové náklady stavby se odhadují na 20 mil. Kč, předpokládá se spolufinancování subjektů Město Lysá nad Labem, Středočeský kraj, měst a obcí na Labi s možností využití dotací (např. SFDI, popř. IROP). Velkou výhodou po zbudování této lávky by bylo zpřístupnění a využití atraktivní rekreační oblasti Kerska s naučnou stezkou Bohumila Hrabala. Zvažuje se s trasováním Labské trasy přes Kersko - Sadskou - přírodní park Kersko-Bory - Nymburk.</p> <p>V současné době probíhá VŘ na studii proveditelnosti cyklostezky Nymburk - Lysá nad Labem - Čelákovice. Cena cyklostezky, jejíž realizace se předpokládá v letech 2019–2022, je odhadována na 127 mil. Kč při čtyřmetrové šíři cyklostezky. Je nutné počítat také s bezkolizním vyřešením křížení s I/38, průtah pod mostním obloukem na levém břehu a přemostění ústí Starého Labe.</p> <p>Úsek Nymburk - Velký Osek je již veden po bezpečných stezkách pro chodce a cyklisty, i když otázka bezpečnosti chodců závisí na aktuální intenzitě cyklistů.</p>
<p>Bližší informace k Nymburku</p>	<p>Nymburk je startem a cílem okruhu po obou březích Labe. Po pravém břehu jde cyklotrasa č.2 a po levém břehu jde cyklotrasa 0019. I z hlediska místní cyklodopravy (Zálabí-centrum) je velkou bariérou Labe. Většina cyklodopravy probíhá po tzv. kamenném mostě, který je úzký, auta nemohou zpravidla předjíždět a pro cyklisty všech generací je nebezpečný. Lávka přes zdymadlo je bariérová, má výšku 6,1 m a strmé schody. Používají ji cyklisté, in-line bruslaři, rodiče s kočárky, senioři. Na lávce pro pěší u náměstí je značka „Cyklisto sesedni z kola“ a podélné spády dosahují 20 %. V rámci priority 2 BEZPEČNOST a jako opatření pro městskou mobilitu a zlepšení podmínek pro cyklodopravu, do návrhové části lze zařadit:</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - bezkolizní křížení CT 0019 a I/38 pod obloukem kamenného mostu s přemostěním starého Labe - rekonstrukci městské visuté lávky pro pěší do bezbariérové podoby a současně - realizaci pohyblivého lehkého bezbariérového mostu přes Zdymadlo u elektrárny.
Velký Osek – Týnec n. Labem	<p>Tento úsek je podobný úseku Mělník – Kostelec nad Labem. I zde je většina trasy podél vody na hliněném povrchu, ale s tím rozdílem, že se tu nalézají i cyklostezky, a to konkrétně podél pravého břehu Labe v Kolíně. Další cyklostezky byly vystavěny mezi Kolínem a Velkým Osekem (jedna z alternativ pro vedení Labské stezky z důvodu možných překážek při výstavbě cyklostezek v NPR Libický luh a PR Veltrubský luh), anebo mezi Kolínem a Třemi Dvory, ale ta se nenachází přímo na úseku Labské stezky. V případě, že by bylo možné vést delší dobu trasu mimo přímý kontakt s Labem, dala by se tato cyklostezka využít s následnou realizací zbylé části až do Týnce nad Labem.</p> <p>Dle aktuálních informací se návrh vedení Labské stezky přes obec Pňov-Předhradí po levém břehu Labe komplikuje, od zahájení přípravy PD vznikla v okolí Pňovského luhu EVL, v budoucnosti bude na tomto místě pravděpodobně vyhlášena PP a prakticky už nebude možnost zde vybudovat cyklostezku. Potvrzeno i v rámci stanoviska SEA ke stávajícímu generelu.</p>
Týnec n. Labem – konec kraje	<p>Dle studie poskytnuté městem Týnec nad Labem je reálné vést Labskou stezku mezi Týncem nad Labem a Chvaleticemi po levém břehu Labe. V návaznosti na vyhledávací studii je doporučeno zahájit jednání s majiteli dotčených pozemků v koridoru vymezeném pro umístění cyklostezky. Cyklostezka Týnec nad Labem - Pardubice se již připravuje dva roky, probíhají výkupy pozemků. Ve vlastnictví státu, měst a obcí je 65 % délky navrhované trasy. Přesto je potřeba věnovat majetkoprávní problematice stavby náležitou pozornost již před zahájením zpracování DUR a tím předejít případným změnám vedení trasy ve fázi ÚŘ. Cena výstavby této 38,4 km dlouhé cyklostezky je přibližně 205 mil. Kč. Důležitá zde bude spolupráce Středočeského kraje, Pardubického kraje a Svazku obcí Pardubice Labská.</p>

Tabulka 11b – Labská cyklotrasa

Cyklotrasa 3 – Cyklotrasa Praha – Plzeň – Regensburg a možný koridor EuroVelo 4

Popis aktuálního stavu s výhledem do budoucnosti

Cyklotrasa má obrovský potenciál pro cyklodopravu a každodenní dojíždění za prací, do škol a za službami s využitím intermodality (železniční trať č. 171). Cyklotrasa má svůj počátek značení ve Středočeském kraji již u Černošic, kde se napojuje na pražskou pátevní cyklotrasu A1. I s ohledem na relativně krátký úsek v Černošicích, kde je CT3 vedena po místních komunikacích, se lze na kole bezpečně dostat z jihu Prahy až do Řevnovic. V současnosti je CT3 z Řevnovic k hranici s Plzeňským krajem u Zaječova vedena po silnicích II. (č. 114, 115,

117) a III. tříd s velmi rušným provozem, de facto zde neexistují samostatné stezky pro cyklisty. S ohledem na bezpečnost cyklistů je vhodné změnit trasování, a to v úsecích Řevnice - Skuhrov - Lážovice (nově Řevnice - Liteň - Všeradice - Lážovice), Lotovice - silnice II/114 - Hořovice (nově Lotovice - Netolice - Tihava - Hořovice) a Osek - silnice II/117 - Komárov (nově Osek - ulice Nad Oborou v Komárově)

Nicméně lze uvažovat o zcela novém trasování, a to Černošice - Karlštejn - Beroun s napojením na EuroVelo 4. K cyklodopravnímu potenciálu by tak přibyl i silný cykloturistický potenciál Karlštejska. Ačkoliv Beroun (od ulice Na Ovčíně) a Srbsko spojuje moderní cyklostezka s bohatou doprovodnou infrastrukturou, mezi Srbskem a Řevnicemi chybí ještě cca 10 kilometrů cyklostezek. Realizace této cyklostezky by měla být v nejbližších letech prioritou. Celkem chybí v úseku Beroun - Řevnice necelých 14 km cyklostezek. Odhadovaná cena výstavby je v tuto dobu neznámá, pravděpodobně se neměla přesáhnout 100 mil. Kč. Velmi nebezpečný je úsek ze směru od Řevnic, kdy cyklistická trasa v oblasti Pod Chybou je odvedena přes železniční přejezd a pokračuje po silnici III. třídy asi 150 metrů, kde dochází k souběžnému pohybu automobilů, cyklistů a chodců v obou směrech.

Cyklotrasa 7 - Vltavská cyklistická cesta / sever

Lokalita/název stavby	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Mělník – Máslovice	V úseku Máslovice - Lužec nad Vltavou chybí v současné době přibližně 16 km cyklostezek. Odhadované náklady činí cca 110 mil. Kč (průměrné náklady činí cca 7 mil. Kč/km). Kralupy nad Vltavou mají díky velkému počtu pracovních míst potenciál pro cyklodopravu. Nelahozeves a Veltrusy se navíc vyznačují bohatou nabídkou památek, které v letní sezóně bývají častým cílem cykloturistů. Úsek Všestudy - Lužec nad Vltavou se vyznačuje kompletní absencí cyklostezek, Vltavská cyklotrasa je zde společně s EuroVelo 7 vedena po silnicích III. tříd.	16
Lužec nad Vltavou	V Lužci nad Vltavou je plánována výstavba lávky přes Vltavu, která by nahradila přívaz. Lávka, jejíž finální cena by měla být 35 mil. Kč , nakonec nezískala dotaci z IROP a její další vývoj je tak nejistý. Úsek z Lužce do Mělníka je pro cyklisty vyhovující a díky cyklostezkám i bezpečný.	0,138
Kralupy nad Vltavou a Lužec n. V.	Studie propojení vybudovaných úseků Vltavské cyklostezky Praha – Kralupy a Lužec n. V. – Roudnice n. L na pravé straně řeky	15
Kralupy nad Vltavou – Máslovice – Řež (pravý břeh řeky Vltavy)	Ideální by bylo vést Vltavskou cestu celou dobu po pravém břehu Vltavy. Část kolem NPR Větrušická rokle by byla cykloturisticky atraktivní, avšak velmi nákladná na výstavbu, a navíc v konfliktu s ochranou přírody a krajiny. Nejreálnější je současné trasování, a to po místních komunikacích v Klecanech a silnicích III. třídy. Úsek Vodochody – Máslovice je veden s převýšením, které je pro mnohé cyklisty těžko překonatelné . Středočeský kraj řeší tento úsek již od roku 2006, kdy nechal zpracovat za 0,5 mil Kč projekt pro územní rozhodnutí na úsek Řež- Libčice na východním břehu Vltavy na staré potahové stezce. Při územním řízení došlo k zásadnímu nesouhlasu agentury pro ochranu přírody a krajiny z důvodu lokality Větrušických roklí. Tento nesouhlas byl sice nelogický, ale v pozdějších letech se ukázalo, že projekt je z technického důvodu nereálný. Trasa je vedena po bývalé potahové stezce ve výšce cca 3 - 4 m nad hladinou přímo na cihelné nábrežní zdi. Tato zeď včetně stezky se však na několika místech sesunula do řeky a ukázalo se, že je naprosto nestabilní a za hranicí životnosti.	

Lokalita/název stavby	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Pátevní trasa – Kralupy nad Vltavou, Dolany, Libčice nad Vltavou, Úholičky a Roztoky		
Kralupy nad Vltavou – Dolany – Libčice	Z Kralup nad Vltavou do Dolan a Libčic nad Vltavou je možné vést Vltavskou cestu po stávající cyklotrase 0081 či vybudovat novou cyklostezku (ale až ve výhledu)	
Vltavská cesta, úsek Úholičky – Libčice nad Vltavou	<p>Středočeský kraj nechal zpracovat dokumentaci na západním (levém) břehu mezi lávkou Řež a podchodem pod tratí Letky. Tato dokumentace je zpracována na velmi vysokou finanční náročnost cca 100 mil Kč, což činí akci zatím nerealizovatelnou.</p> <p>Příprava stavby stojí, SK neschválil finance na pokračování. Je nezbytné 1) dopracovat projektovou dokumentaci DSP a vykonat inženýrskou činnost pro získání SP na stavbu cyklostezky s ÚR platným do 14.6.2018, 2) provést IČ a PDPS pro stavbu nájezdové rampy z cyklostezky na lávku v Řeži.</p> <p>Město Libčice nad Vltavou má k <u>dispozici projektovou dokumentaci z roku 2005</u> na úsek Úholičky-Letky, na kterou bylo dokonce vydáno stavební povolení. Náklady byly v té době odhadovány na cca 15 mil Kč. Při realizaci úseku lávka Řež- Letky by se dnešní náklady mohly pohybovat v rozmezí 10-15 mil Kč.</p> <p>Tento 1,8 km dlouhý úsek, který by zprůjezdnil jak mezinárodní trasu, tak spojil Prahu s okolím, by mohl být přednostně vybudován společnou investicí Středočeského kraje a hlavního města Prahy v kombinaci s finančními prostředky z vhodného dotačního titulu (IROP, atp.). Dobrovolný svazek obcí „Údolí Vltavy“ (Libčice, Kralupy, Roztoky, Úholičky, Řež a další jsou připraveni trasu s podporou StČ. kraje dokončit.</p>	1,8 km
Řež – Libčice nad Vltavou	Varianta- vybudování mostu přes Vltavu nebo častý převoz přes ni, případně využít stávající v Řeži a udělat cyklostezku hned vedle hlavního železničního tahu z Prahy (trať č. 091)	lávka
Roztoky u Prahy	Dva záměry: Roztocký Zámek – přívoz (1,2 km) a Roztoky (Roztocký Zámek) – Praha Sedlec (podél Vltavy) – 2,7 km. Předpokládané náklady: 40 mil. Kč. <i>Nutná součinnost hl.m. Prahy, resp. Prahy 6 při vybudování cyklostezky v meandru Vltavy od sedleckého přívozu k hranicím Roztok.</i>	1,2 km 2,7 km

Tabulka 12 – Vltavská cyklistická cesta / sever

Cyklotrasa 7 - Vltavská cyklistická cesta / jih

Aktuální stav s výhledem do budoucnosti je popsán ve dvou variantách

Nejprve je popsáno vedení Vltavské stezky, které není v souladu se stávajícím vedením dle CG 2014. Je popsáno ale z toho důvodu, že je velký tlak z Prahy, aby tato varianta byla preferována.

Varianta 1 - Praha – Štěchovice – Slapy – Kamýk nad Vltavou – Solenice (není v souladu s platným CG 2014)

Bezpečně po cyklostezkách se cyklisté z Prahy po Vltavské stezce, cyklotrase A2 a EuroVelu 7 dostanou pouze do Zbraslavi. Odtud už je Vltavská stezka vedena po nebezpečné silnici II/102 s hustým provozem, a to až do Štěchovic. Vybudování cyklostezky by si kvůli nevhodným geografickým podmínkám vyžádalo značné finanční prostředky a do spolufinancování by bylo potřeba zapojit co největší počet subjektů. Ze Štěchovic je cyklotrasa dále vedena po zklidněných místních a lesních komunikacích, a to až k obci Slapy, kde se napojuje na silnice III. tříd, po kterých je Vltavská stezka vedena do 13 km vzdálené Živohoště. Zde je potřeba využít přívozu do Nové Živohoště a pokračovat dále opět po komunikacích III. třídy až do Kamýku nad Vltavou. Ten by s obcí Solenice měla spojit nová cyklostezka za více než 31 mil. Kč.

Varianta 2 - vedení navržené platným CG 2014

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 Řepčice, Řehenice 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.

Platný CG počítá s vedením CT7 přes Průhonice, Dobřejovice, Herink a Křížkový Újezdec (po původní CT11), Štířín, Řepčice, Mokřany, Řehenice a Nespeky. V Nespekách dojde k napojení na CT19 podél Sázavy, která je vedena po stezce pro chodce a cyklisty a komunikaci, kde je provoz upraven dopravním značením B11. Přes Zbořený Kostelec a turisticky atraktivní Týnec nad Sázavou (výhledově se zde plánuje výstavba nové 2kilometrové cyklostezky s odhadovanou cenou 23–25 mil. Kč) je trasa dále vedena po silnicích II. a III. tříd až do Neveklova, odkud pokračuje po silnicích III. třídy do Sedlčan, kde se napojuje na CT111. V Krásné Hoře nad Vltavou se napojuje na vedení Vltavské stezky navržené výše. Trasa je dále trasována na Milešov a Voltýřov, kde se nachází hranice Středočeského a Jihočeského kraje.

Toto vedení CT se vyznačuje relativně velkými převýšeními, na trase rovněž chybí cyklostezky, které by zvýšily uživatelský komfort cykloturistů, cyklotrasa je totiž v souběhu s Greenway Praha – Vídeň. Hlavní potenciál pro cyklodopravu je v oblasti kolem Průhonic.

Lokalita/název stavby	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Zbořený Kostelec – Týnec nad Sázavou	25 546 471 Kč	1,9 km
Sdružení obcí Sedlčanska	Studie: předpokládané náklady 40 – 50 mil. Kč	15,64 km

Tabulka 13 – Vltavská cyklistická cesta / jih

Cyklotrasa 17 - Greenway Jizera

Lokalita/název stavby	Stav projektu březen 2017	Délka (km)
Mnichovo Hradiště a Bakov nad Jizerou; úsek Loukov - Ptýrov	Jedná se o záměr, jehož proveditelnost se bude prověřovat (jednání s vlastníky pozemků, povodím, městy Ptýrov a Bakov n. Jizerou.).	4 km
Mladá Boleslav Jizera, úsek Dalovice – Hrdlořezy	UR s platností do 3/2018, IČ k SP stojí, podmínkou pokračování je majetkoprávní vypořádání s 15 soukromými vlastníky pozemků	3,3 km
Mladá Boleslav úsek Dalovice-Čejetičky	Záměr - je nutné dohodnout investorství mezi Středočeským krajem a Statutárním městem Mladá Boleslav.	5 km
Mladá Boleslav VAK Mladá Boleslav	Výstavba cyklostezky společně s VAK Mladá Boleslav plánovaným kanalizačním sběračem úseku ČOV Neuberk Čejetičky – Brodce. Termín závisí na jednání mezi KÚ SK a SMMB - 2017 (2018)	9,4 km
Benátky nad Jizerou	Akce: Benátky: Ul. Raabova – městská část Dražice (délka 1,7 km)	1,7 km
úsek Káraný – Benátky nad Jizerou	Byla vyhotovena PD DUR na stavbu cyklostezky v úsecích se špatným povrchem. Navrhované stavby zasahují do soukromých pozemků a od jejich vlastníků nejsou získány souhlasy se stavbou pro územní řízení.	12 km
Káraný	Oprava povrchu úseku od lávky přes Labe u Lázní Toušev k objektu vodárny. Rekonstrukce povrchu, který je za léta prorostlý kořeny (rok 2018)	2 km

Tabulka 14 – Greenway Jizera

Popis aktuálního stavu s výhledem do budoucnosti

Úsek Zeleneč - Lázně Toušeň

Za počátek CT17 lze považovat pražské Horní Počernice, odkud jsou CT17 a Greenway Jizera v souběhu s EuroVelo č. 4 vedeny po cyklostezkách přes Zeleneč do Lázní Toušeň. Cyklostezka Zeleneč – Lázně Toušeň byla první investiční akcí projektu Greenway Jizera na území Středočeského kraje.

Úsek Lázně Toušeň - Benátky nad Jizerou

Od Lázní Toušeň až do Benátek nad Jizerou jsou CT17 a Greenway Jizera trasovány převážně po lesních účelových komunikacích, cestách s nezpevněným hlinitým povrchem a komunikacích III. třídy. V úseku je plánována výstavba 12 km cyklostezek, plány však narazily na odpor vlastníků a nedostatečné spolupráce obcí s projekční firmou výstavby. Realizace nových cyklostezek je tak nejistá. Alternativou vedení CT17 by se mohla stát paralelně plánovaná a necelých 16 km dlouhá cyklostezka Lysá nad Labem - Milovice - Benátky nad Jizerou s velkým cykloturistickým potenciálem.

Úsek Benátky nad Jizerou - Mladá Boleslav – hranice kraje

Úsek z Benátek nad Jizerou do Mladé Boleslavi je podobný předchozímu úseku, chybí zde cyklostezky (jedna dlouhá 1 km se nachází v Benátkách), trasování je po cestách s nezpevněným hlinitým povrchem a komunikacích III. třídy. Vedení z Benátek do Dražic je navrženo ve dvou variantách, první se již projednává a je v koridoru Raabova – Dražice – dále Hrušov, druhá navrhuje trasu na břehu řeky, kdy by byla odkloněna na červenou turistickou značku přes Rabakov. V tomto případě by zde byla vystavěna cyklostezka klasických parametrů. V Mladé Boleslavi je veden úsek přibližně 750 m po rušné ulici Nádražní, proto by bylo vhodné rekonstruovat stávající chodník na této ulici na cyklostezku, která by díky tomu přímo navazovala na již hotovou cyklostezku na ulici Ptácká. Případnou alternativou je ulice Pod Borkem (CT143 a CT8148). Z Mladé Boleslavi dále na Bakov nad Jizerou, Mnichovo Hradiště a Svijany je CT17, až na výjimky, vedena po silnicích III. třídy. Alternativ se zde bohužel příliš nenabízí.

Dle obcí zůstává samostatnou otázkou kvalita Greenway Jizera. Z původních plánů na co nejtěsnější souběh trasy s tokem Jizery nakonec došlo k vyznačení tras zejména na silnicích III. třídy, trasa navíc není turisticky přitažlivá.

Cyklotrasa 11 – Greenway Praha - Vídeň

Zajímavý návrh na změnu vedení cyklotrasy Greenway Praha – Vídeň zpracoval Svazek obcí Ladův kraj. Trasa by nově mohla vést přes Čenětice - Radimovice - Vidovice - Kovářovice - Zaječice - Pyšely - Nespeky (trasa by byla zčásti vedena po starých a zčásti po nových cestách, což navazuje na pozemkové úpravy).

Sdružení obcí Sedlčanska vypracovala v koridoru trasy studii na tzv. Krčínovu cyklotrasu. V březnu 2017 bylo zahájeno územní řízení. Předpokládané náklady jsou ve výši 50 mil. Kč.

Další páteřní cyklotrasy

Popis vybraných problematických úseků na cyklotrase 19 (Sázavská) a cyklotrase 39 (Greenway Berounka Střela) jsou dále popsány v kapitole 4.3.5.

4.3.4. Možnosti vytvoření nových páteřních regionálních cyklotras Středočeského kraje

Cyklistické trasy (ať již číslované, či tematické) jsou většinou spojovány s otázkou cykloturistiky, nikoliv cyklistické dopravy. Jak již bylo konstatováno v kapitole 3., výstupy stávající CG 2014 jsou zaměřeny především na podporu výstavby úseků na tematických trasách EuroVelo, případně na úsecích Labské stezky, a to opět s důrazem na podporu cykloturistiky.

Nicméně při diskuzích s městy a obcemi byla zjištěna potřeba realizace především takových cyklistických tras, které zajišťují i dopravní bezpečná spojení, případně možnosti volnočasových aktivit pro místní obyvatele.

V návrhové části je tak nutné definovat nová napojení s přirozenými či umělými páteřemi (údolí, toky, železnice, historické cesty, silnice, dálnice, ...), mezi které patří následující (od jihovýchodu proti směru hodin): Dolnobřežansko, Benešovsko, Říčansko a Ladův kraj a Mukařovsko, Pošembeří, Kolínsko, Polabí, Stará Boleslav, Mělnicko, Slánsko, Kladensko, Berounsko a Karlštejn, Brdy, a pak samozřejmě Vltava sever / jih.

Podobným příkladem jsou podněty regionu Pošembeří, které by uvítalo, aby se podpora cyklistiky řešila i v tzv. radiálách, tzn. že pro území regionu Pošembeří je potřebnější např. propojení Pošembeří s Říčanskem, s Posázavím nebo Středním Polabím apod., kde podobné cyklotrasování/plánování cyklostezek z úrovně kraje chybí.

I v tomto případě platí, že realizace cyklistických komunikací na těchto trasách je vzhledem k jejich finanční náročnosti (a to nejenom samotné výstavby, ale i přípravy spojené s vypořádáním majetkoprávních vztahů – výkupem pozemků apod.) téměř výhradně **podmíněna získáním odpovídajících dotačních zdrojů na jejich výstavbu**. Obce jsou zpravidla schopné pokrýt náklady související s přípravou projektové dokumentace a s inženýrskými činnostmi, na vlastní investiční výstavbu však již prostředky vzhledem k potřebám v dalších oblastech nezbývají.

Je třeba tedy zdůraznit, že možné nové regionální páteřní trasy mohou vzniknout v terénu až tehdy, pokud budou vybudovány nové cyklistické komunikace. Např. Svazek obcí Ladův kraj navrhuje zcela novou páteřní cyklotrasu, která by propojila obce Ladova kraje a nabídla nové možnosti pro cyklodopravu se synergickým využitím multimodality (železniční trať č. 221). Její vedení je navrhováno ve směru Praha Kolovraty - Říčany - Světlá - Všestary - Mnichovice - Hrusice - Ondřejov - Stříbrná Skalice. Tato nová páteřní trasa, pokud by byla vedena především po cyklostezkách, by se po realizaci doplňkové trasy Hrusice - Čtyřkoly - Lštění - a dále po CT19 do Nespek mohla stát alternativou k CT7. Výhodou je, že tento návrh není jen na papíře, ale je připraven z financí ITI. Jednotlivé úseky, které se připravují k realizaci, jsou uvedeny v tabulce 14.

Cílová hodnota	Specifikace obsahu	Nositel záměru (investor)	Rozpočet (v mil. Kč)	Stav přípravy záměru (stav řešení majetkoprávních vztahů)	Harmonogram realizace (roky)
4	vybudování cyklostezek z obcí na jihovýchodním okraji Prahy do Prahy, zejména podél potoků tekoucích do Prahy a podél železnice	Říčany + okolní obce (Kolovraty, Světice, Všestary, Mnichovice)	20	Přesný záměr = studie trasy, umělé objekty, hrubý rozpočet; cyklogenerel a studie trasy zpracovány po vzájemné dohodě všech obcí na trase; DUR	2018
3	vybudování cyklostezek z obcí na jihovýchodním okraji Prahy do Prahy, zejména podél potoků tekoucích do Prahy a podél železnice	Město Říčany + okolní obce	15		2018
2,5	Pozn.: Tento úsek je včetně lávky přes silnici II/107 - nebezpečné křížení; obecně: vybudování cyklostezek z obcí na jihovýchodním okraji Prahy do Prahy, zejména podél potoků tekoucích do Prahy a podél železnice;	Město Říčany + okolní obce	13		2018
3	vybudování cyklostezek z obcí na jihovýchodním okraji Prahy do Prahy, zejména podél potoků tekoucích do Prahy a podél železnice	Město Říčany + okolní obce	15		2018
2,5	vybudování cyklostezek z obcí na jihovýchodním okraji Prahy do Prahy, zejména podél potoků tekoucích do Prahy a podél železnice	Město Říčany + okolní obce	10		2018
2	vybudování cyklostezek z obcí na jihovýchodním okraji Prahy do Prahy, zejména podél potoků tekoucích do Prahy a	Město Říčany + okolní obce	8	PD připravena včetně platného st. povolení na I. etapu; pracujeme na revizi PD; spolupráce s Lesy ČR domluvena	2018

Cílová hodnota	Specifikace obsahu	Nositel záměru (investor)	Rozpočet (v mil. Kč)	Stav přípravy záměru (stav řešení majetkoprávních vztahů)	Harmonogram realizace (roky)
	podél železnice/zde podél hlavní silnice I/2, jediná bezpečná alternativa				
2	vybudování cyklostezek z obcí na jihovýchodním okraji Prahy do Prahy, zejména podél potoků tekoucích do Prahy a podél železnice	Město Říčany + okolní obce	10	Záměr, cyklogenerel a studie zpracovány po vzájemné dohodě všech obcí na trase; pozemky ve většině území stabilizovány, DUR bude zadána.	2018

Tabulka 15 – úseky nové páteřní trasy Ladův kraj (Zdroj: Středočeský kraj)

Na základě všech získaných podkladů od měst pak **v návrhové části budou navrženy** regionální páteřní trasy kraje, které mají potenciál být vybudovány do roku 2023. V daných lokalitách se předpokládá součinnost obcí, měst a kraje.

V textové části analýzy jsou představeny podklady / náměty pro vytvoření páteřních tras, které budou průběžně konzultovány a doplňovány a budou zaneseny do návrhové mapové části:

- Hlavní páteřní regionální trasa (koridor) v Ladově kraji ve směru Kolovraty – Říčany – Světlava – Všetaty – Mnichovice – Hrusice – Ondřejov – Stříbrná Skalice – Sázava
- Doplňková páteřní regionální trasa v Ladově kraji Hrusice – Čtyřkoly – Čerčany (napojení na CT 19)
- Doplňková páteřní regionální trasa v Ladově kraji Říčany – Mukařov - Vyžlovka (napojení na CT 1)
- Doplňková páteřní trasa v Ladově kraji Strančice (železniční stanice) – Kunice – Velké Popovice – Kamenice (napojení na CT 11 a GW Praha – Vídeň)
- Páteřní regionální trasa z Průhonic přes Osnici do Olešek a Čenětic podél potoka Botič (napojení na CT 7)
- Páteřní regionální trasa "Východ – západ" (Praha - Unhošť - Stochov - Řevničov a dále na hranice Karlovarského kraje), v úseku Praha – Hostivice - Hájek - Č. Újezd - Unhošť - Kyšice – Valdek chybí vybudovat několik kilometrů cyklostezek, v Hájku chybí dořešit krátký nebezpečný úsek dlouhý asi 200 m; chybí vybudovat několik málo úseků
- Nučická dráha (cyklostezka po tělese bývalé železniční trati z Kladna do Rudné)
- Páteřní regionální trasa "Lidický potok" (Vltava - Okoř - Lidice - Kladno - Stochov - Lány - Nové Strašecí)
- Páteřní regionální trasa "Sever-Jih" (Kladno - Braškov - Malé Kyšice - Nižbor - Krivoklát)
- Páteřní regionální trasa Votice – Bystřice (cyklostezka po tělese bývalé železniční trati) – Benešov – Čerčany

- Regionální páteřní trasa v údolí Bakovského potoka od obce Kroučová až k jeho ústí do Vltavy v Nové Vsi, kde je cílem se napojit na EV 7. Existuje studie týkající se koridoru Bakovského potoka mezi obcemi Královice a Hobšovice. Podrobné zpracování trasy Velvary – Nová Ves je uvedeno pouze výhledově. Na trasu by se ve Velvarech napojovala cyklotrasa ze Slaného podél Červeného potoka až do Ješina (dále do Velvar je již existující cyklostezka)
- Trasa TAXIS, která je ve střední části již hotová jako cyklostezka a na úsek Loučeň - Křince v trase řepařské drážky je vydané stavební povolení. Trasa propojuje Greenway Mrlina a Greenway Jizera ve směru východ západ.
- Greenway Mrlina z Nymburka
- Propojení Greenway Jizera a Labské stezky v trase Chrástecký Dvůr (žel. stanice) – Benátky nad Jizerou (zubři, golf) – Milovice (Mirákulum, nádraží) – Lysá n. Labem (nádraží). Již je hotová studie. Z Chrásteckého Dvora do Benátek vede 4,2 km dlouhá cyklostezka.
- CykloBrdy – regionální páteřní trasa z Příbrami do Chaloupek přes Brdy
- Propojení stávající Lhotecké cyklostezky přes město Sadská a dále směr po Jesemanské cestě a dále pak Kersko (Hrabalova cesta), Hradištko, Semice a Lysá nad Labem.
- Námět na regionální páteřní trasu Kouřim - Plaňany - Cerhenice - Sokoleč - Velim - Poděbrady (propojení CT1 s Labskou stezkou)
- Námět na propojení Mělník – Liběchov – Tuhaň – Dubá - Česká Lípa (zde napojení na cyklostezku Varhany)
- Námět na páteřní regionální trasu z Prahy 19 (Kbely, Letňany) přes Přezletice a Podolanku do Brandýsa nad Labem
- Námět na páteřní regionální trasu Čelákovice – Nehvizdy – Úvaly – Škvorec – Babice (propojení Labské stezky s CT 1)
- Námět na páteřní regionální trasu Praha Kunratice – Vestec – Jesenice – Psáry – Libeň – Jílové u Prahy (napojení na CT 19)
- Námět na páteřní regionální trasu Týnec nad Sázavou – Bystřice s odbočkou na Konopiště a Benešov

4.3.5. Příklady stavu připravenosti obcí a měst na budování cyklistických komunikací

Základním zdrojem informací o stavu připravenosti obcí na výstavbu cyklistických komunikací byly obcemi vyplněné dotazníky. Celkem obce a svazky zaslaly 236 záměrů na vybudování cyklostezek ve Středočeském kraji. Přehled všech těchto záměrů je uveden v kapitole 3.1.1. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK2023. V mnoha případech se ovšem jednalo jen o vize či záměry, a tak pro tuto kapitolu bylo vybráno jen **22 projektů, kde se zpracovává dokumentace pro stavební povolení nebo se úsek bude realizovat letos či příští rok.** Celkové náklady těchto staveb činí 360 mil. Kč. V případě dotace z evropských či státních programů by obce dohromady zaplatily jen cca 50 mil. Kč. Prostou úvahou vychází, že kdyby kraj vyhlásil dotační program na cyklistickou infrastrukturu, do kterého by ročně investoval cca 20 mil. Kč, tak všechny obce by obdržely dotaci. 85 % by obce dostaly ze státu a dalších 7,5 % z kraje. Je ale reálné, že každý rok bude připraveno maximálně 10 projektů, proto kraji stačí jen 10 mil. Kč na dotace. Další investice do cyklistické dopravy by již mohly směřovat do páteřních tras.

Obec	Č.	Lokalita a typ navrhovaného opatření	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)
Beroun	1	Cyklostezka Beroun, Plzeňská ulice II. Část	1,5	7
Hředle	2	Cyklostezka Beroun-Točnick, úsek k.ú. Hředle (EuroVelo 4 – Po stopách Českých králů)	2,2	6
Chýně	3	Jižní stezka – stezka pro chodce a cyklisty	1,89	9,1
Lužec nad Vltavou	4	Lužec nad Vltavou Vybudování lávky přes řeku Vltavu místo přivozu EuroVelo 4	0,138	36
Mikroregion Polabí	5	Sv. Václav – Lysá nad Labem Realizace 2017	5,3	28
Mikroregion Polabí	6	Sever-Jih- z Litole do ulice Družstevní Realizace 2017	3,7	15
Mikroregion Polabí	7	Pravý břeh Labe Realizace 2018	5,5	30
Mladá Boleslav	8	Cyklotrasa přes Klenici (vč. zvedací lávky přes Klenici)	0,94	7,363
Mladá Boleslav	9	Cyklostezka Debř	0,63	3,336
Mladá Boleslav	10	Cyklodoprava Ml. Boleslav - Havlíčkova	0,72	4
Nymburk	11	Viz ORI – Cyklostezka Veslák-Sánský kanál	1,5	12
Průhonice	12	Propojení cyklostezky ul. Kunratická - U Rybníčků - Za Rybníčkem	0,215	1,5
Rakovník	13	Pátevní cyklostezka	2	8
Sedlec-Prčice	14	Krčínova cyklostezka Sedlčany – Sedlec-Prčice	15	60
Stochov	15	Stochov, cyklostezka Třešňovka	1	5
TAXIS	16	cyklostezka Loučeň Mcely Křinec částečně po trase řepářské drážky dokumentace pro stavební povolení	12,6	45
Tetín	17	Beroun – Tetín – Srbsko Cyklotrasa/cyklostezka 8245	6	30
Týnec nad Sázavou	18	Krhanice - Chrást nad Sázavou	2,45	18
Týnec nad Sázavou	19	Podělusy - Týnec nad Sázavou	2,25	17

Obec	Č.	Lokalita a typ navrhovaného opatření	Délka (km)	Náklady (mil. Kč)
Týnec nad Labem	21	Cyklostezka – chodník Týnec nad Labem – Bambousek – realizace 2017	0,627	4,2
Zruč nad Sázavou	22	Zruč,nám.MUDr.Svobody Zruč,Domahoř	1,597	12,8

Tabulka 16 – seznam projektů cyklistických komunikací nejvíc připravených k realizaci.

Dalším zdrojem informací o stavu připravenosti obcí je tabulka 16, která představuje záměry obcí, které jsou evidovány jako připravované stavby pro podání do IROP, cíl 1.2.

Cílová hodnota – km	Specifikace obsahu	Nositel záměru (investor)	Rozpočet (v mil. Kč)	Stav přípravy záměru (stav řešení majetkoprávních vztahů)	Harmonogram realizace (roky)
3	Cyklodoprava z Horoušánek a okrajových částí Úval na přestupní terminál nádraží/ bus	Město Úvaly	6	na první část zpracování dokumentace pro ÚR	2018, 2019
1,5	Vytvořit cyklistické trasy v intravilánu	Město Dobříš	5	Cyklogenerel	2017-2018
1,5	Napojit cyklistické trasy v intravilánu na trasy v extravilánu (cyklotrasy)	Město Dobříš	5	Cyklogenerel	2017 - 2018
1,2	Vybudovat chodník vč. stezky pro cyklisty mezi Dobříší a obcí Stará Huť	Město Dobříš	4	Cyklogenerel	2017 - 2018
	Rozšiřovat místa pro bezpečné odstavení kol	Město Dobříš	0,2	Studie	2017 - 2018
0,5	napojení na stávající vnitřní síť cyklostezek směrem do průmyslové zóny Kladno-jih	Statutární město Kladno	20	projektová dokumentace zpracována, řeší se majetkové vypořádání	2017
1,5	výstavba cyklostezky z Družce na Valdek s napojením na cyklotrasu 0017 a 0018 do Kladna a propojení s dálkovou	Obec Družec	3	zadán projekt pro stavební řízení	2017-2018

Cílová hodnota – km	Specifikace obsahu	Nositel záměru (investor)	Rozpočet (v mil. Kč)	Stav přípravy záměru (stav řešení majetkoprávních vztahů)	Harmonogram realizace (roky)
	cyklotrasou 201 Praha - Rakovník a berounskou cyklotrasou 0051				
5	výstavby cyklostezky ze Zákolan do Kralup nad Vltavou s napojením na páteřní cyklotrasu 0077	Obec Zákolany, Otovice, Kralupy nad Vltavou	18,5	Projektová dokumentace zpracována, vydáno ÚR, žádost o SP	2017

Cílová hodnota - km	Specifikace obsahu	Nositel záměru (investor)	Rozpočet (v mil. Kč)	Stav přípravy záměru (stav řešení majetkoprávních vztahů)	Harmonogram realizace (roky)
1,5	výstavba cyklostezky z Valdeku na Velkou Dobrou s napojením na cyklotrasu 0017 a 0018 do Kladna a propojení s dálkovou cyklotrasou 201 Praha - Rakovník a berounskou cyklotrasou 0051.	Obec Braškov	3	projektová dokumentace zpracována, podána žádost o SP	2017
6	Cyklistické spojení Dolnobřežanska s vlakovým nádražím Praha Zbraslav a pražskou páteřní cyklostezkou podél Vltavy	Dolní Břežany	30	Studie	2017-2018

Tabulka 17 – Přípravované stavby pro podání do IROP, cíl 1.2. (Zdroj: Středočeský kraj)

Název záměru	Cílová hodnota - km	Specifikace obsahu	Nositel záměru (investor)	Rozpočet (v mil. Kč)	Stav přípravy záměru (stav řešení majetkoprávních vztahů)	Harmonogram realizace
Cyklostezka podél silnice II/606 Doksy - Velká Dobrá	1,5	výstavba cyklostezky podél silnice II/606 s napojením na páteční cyklotrasu 0017 a 0018 do Kladna	Obec Doksy, Velká Dobrá	3	Záměr	2016-2018
VLTAVSKÁ: Kralupy n. V. – Olovnice	8		Kralupy n. V.	7	projektová dokumentace (PD vypracována, pozemky v jednání, napojení na cyklostezky, napojení na cyklostezky Slaný – Podlešín – Olovnice)	2016
Vybudování cyklostezky s cílovou lokalitou terminál Benešov	9,5	(Bukovany > Benešov)	Středočeský kraj	71,25		2018-2020
Vybudování cyklostezky s cílovou lokalitou terminál Benešov	10,5	(Postupice > Benešov)	Město Benešov / Obec Struhařov / Obec Postupice	78,75	Studie	2017-2019
Vybudování cyklostezek s cílovou lokalitou nádraží Bystřice	26,1		Město Bystřice	25,1	Záměr - začíná se projektovat, SP 2016	2016-2017
Rozvoj cyklodopravy – cyklostezky pro dopravu do zaměstnání i pro turistický ruch	5		DSO Černokostelec	15	Idea	2016-2017
Rozvoj cyklodopravy – propojení Svatbín	5		Město Kostelec nad Černými lesy	15	Záměr	2016-2017

Název záměru	Cílová hodnota – km	Specifikace obsahu	Nositel záměru (investor)	Rozpočet (v mil. Kč)	Stav přípravy záměru (stav řešení majetkoprávních vztahů)	Harmonogram realizace
Cyklostezka podél silnic pro dojíždění do zaměstnání Velká Dobrá-Kladno	2	výstavby cyklostezky z Velké Dobré do Kladna s napojením na cyklotrasu 0017 a 0018	Obec Velká Dobrá	4	Záměr	2016-2018
Cyklostezka Buštěhrad – Lidice	1		Město Buštěhrad	5,8	Projektová dokumentace, zbývá vykoupit pozemky	2016-2017
Cyklostezka do školy a do zaměstnání Tuklaty – Tlustovousy	3	umožnění bezpečné dopravy do MŠ v Tuklatech a na zastávku ČD tamtéž	obec Tuklaty		Záměr	2017-2018
Cyklostezka do školy a do zaměstnání Horoušany – Nehvizdy	5	umožnění bezpečné dopravy do ZŠ v Nehvizdech	obec Horoušany		Záměr	2017-2018
cyklotrasa do Mstětic, Čelákovic a Horoušan			Nehvizdy nebo svazek obcí, který by vznikl Horoušany, Nehvizdy, Mstětice	25	Záměr, projekt se bude připravovat	2017 – 2018
Do Prahy i na Kladno na kole do práce- 1. etapa	2,9	vybudování cyklostezek napojující Chýni na severní a na cyklostezku 201 vedoucí z Prahy do Kladna a spojující Chýni s okolními obcemi	Obec Chýně	14	Záměr, cyklogenerel; pozemky ve většině území stabilizovány.	2017-18
Do Prahy i na Kladno na kole do práce - 2. etapa	2,6	vybudování cyklostezky z obce na severovýchod směr Praha podél Břevských rybníků	Obec Chýně + město Hostivice	12	Záměr, cyklogenerel; pozemky ve většině území stabilizovány.	2017-18

Tabulka 18 – Připravované stavby pro podání do IROP, cíl 1.2 (Zdroj: Středočeský kraj)

4.3.6. Příklady cykloopatření, kde je vyžadována součinnost obcí a kraje

V kapitole 3.1.2. souhrnné přílohy Cyklokoncepce SK2023 je dále monitorováno celkem 108 záměrů ze strany obcí a spolků, ve kterých byla vyslovena žádost o kooperaci s ŘSD a krajem při podpoře cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II, III. třídy.

A. Nejzajímavější či nejkonkrétnější požadavky na kooperaci s ŘSD a krajem při podpoře cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II, III. třídy jsou uvedeny níže:

Místo	Kód v mapě	Text
Beroun	A1	II/605 Plzeňská ulice od sjezdu na D5 Beroun – Centrum na hranici katastru s městem Králův Dvůr a dále na katastru Králův Dvůr – rekonstrukce komunikace je projektově připravena a měla by začít ještě v letošním roce 2017, spolupráce s krajem proběhla a v rámci rekonstrukce silnice by měly být budovány i cyklostezky, případně stezky pro chodce a cyklisty se společným provozem
Bakov	A2	II/118, přejezd/přechod (studie)
Bořanovice	A3	Ul. Mělnická (II/243), mezi obcemi Líbeznice a Březiněves
Břežany	A4	III/24513 - cyklostezka z obce Břežany II na vlakové nádraží Rostoklaty, která zajistí bezpečný přístup na vlakové nádraží a propojení Jabloňové stezky Štolmíř přes Břežany II na vlakové nádraží. Je podána žádost o vydání ÚR a SP na tuto akci, přípravné práce na podání žádosti o dotaci.
Davle	A5	Je nezbytné vybudovat cyklostezku při 102 bez kolize s dopravou (nápad je umístit ji do VD Vrané – levý břeh). Bez uvedeného napojení se cyklodoprava rozvíjet nebude
Ladův kraj	A6	<ul style="list-style-type: none"> ○ Silnice 107 – Propojení Velkých Popovic jako místa ubytování lidí pracujících v halách u dálnice. Velmi nebezpečný provoz. Nutnost souběžného společného pruhu pro cyklisty a chodce ○ Silnice 603 – Úsek Kamenice – Ládví; ○ Silnice 508 – Propojení připravované páteřní cyklostezky (Kolovraty – Říčany – Světlá – Všestary – Mnichovice) dále na již existující komunikace v Mirošovicích ○ Silnice Kunice – Strančice – úsek od dálničního podjezdu k nové silnici ve Strančicích, kam překládáme cyklotrasu
Lysá nad Labem	A7	Podle záměru zpracovaného Pontex, spol. s r. o. vybudovat komunikaci pro bezpečný pohyb přes Labe pro pěší a cyklisty u města Lysá nad Labem s využitím mostu přes Labe na silnici II/272 . Trasa varianty 1 z této studie využívá rozšířený chodník na silničním mostě umístěný ve směru proudění řeky. Prioritou tohoto záměru je bezpečný přechod chodců a přejezd cyklistů přes řeku Labe mezi oběma břehy v katastru města Lysé nad Labem. Tento záměr také navazuje na připravovaný projekt propojení Labské cyklotrasy mezi Nymburkem a Čelákovici. V úseku mezi městy Nymburk a

		Čelákovice jsou stávající Labské cyklotrasy č. 2 a č. 0019 vedeny po nebezpečných cestách sloužících současně pro obslužnost pozemků Povodí Labe a pravidelnou údržbu zeleně a břehů Labe.
Mladá Boleslav	A8	Přebudování MÚK D10 Bezděčín (D10 tvoří překážku v propojení cyklostezek Mladá Boleslav-Bezděčín-Nepřevázka-směr Dobruška). Přebudování MÚK D10 Kosmonosy (D10 tvoří překážku v propojení Mladé Boleslavi-Kosmonos-Východní průmyslové zóny Mladá Boleslav (k. ú. Plazy)-Řepova - Viničná-Na Celně (III/27513) – přebudování stykové křižovatky na okružní – umožnit jízdu cyklistů z centra města MB do lokality městského bazénu a lesoparku Štěpánka (ŘSD záměr)
Mnichovo Hradiště	A9	Průtah Mn. Hradiště a Veselá II/610 (Zastaralý projekt)
Nová Ves	A10	silnice II/608 - připravuje se oprava
Poděbrady	A11	<ul style="list-style-type: none"> ○ U Kopečků, katastr Přední Lhota/Písková Lhota (Křížení II/611 a II/329) - Metroprojekt připravuje pro kraj projekt kruhového objezdu ○ Cyklostezka Vrbová Lhota – Přední Lhota (D11) - Vyhledávací studie z roku 2013 ○ Křižovatka Kovanická – Průběžná, katastr Přední Lhota (I/38)
Říčany	A12	I/2 Černokostecká; ŘSD plánuje celkovou rekonstrukci komunikace, chceme být účastní výrobních výborů PD a doplnit do dopravního prostoru maximum opatření vstřícných pro cyklisty II/101 Říčanská – např. v křižovatce Březinova, vyřešit přechod a přejezd; II/107 17.listopadu + Široká – zde město chystá rozšíření chodníků; chceme na nich umožnit omezený provoz cyklistů, kteří se jinak bezpečně nedostanou po hlavní spojnici nádraží-centrum.
Sokoleč	A13	Zadaná vyhledávací a technická studie - III/3297
Slaný	A14	II/118 , napojení na podjezd (studie, DSP)
Starý Kolín	A15	Kolínská , Kateřinská, Hlízovská (III.třída)

Tabulka 18 – Nejzajímavější či nejkonkrétnější požadavky na kooperaci s ŘSD a krajem při podpoře cyklistické dopravy (Zdroj: Dotazníky)

B. Vybrané požadavky na křížení s páteřními komunikacemi, železničními koridory a vodními toky:

Místo	Kód v mapě	Text
Beroun	B1	III/1166 Beroun - Zdejcina (Talichovo údolí) lávka – studie.
Buštěhrad	B2	Požadavek na křížení silnice I/61 a plánované cyklostezky Buštěhrad – Lidice. V projektu ale již není.
Dolní Břežany	B3	V případě obchvatové komunikace Dolních Břežan (řešeno již v rámci projektu).

Hořovice	B4	V případě výstavby východního obchvatu – dopravní koridor – řešit křížení s navrženou cyklostezkou Hořovice – Tihava a s cestou pro pěší – pro cyklisty – Knížecí cestou do Bažantnice (Projekt DÚR).
Hovorčovice	B5	<ul style="list-style-type: none"> 1. V křížení komunikací je nutno počítat s takovýmto opatřením při projektu Pražského okruhu, plánovaného v k.ú Třeboradice, tedy na území Prahy. Absence takového opatření by znamenala odříznutí cyklotras z obce na Prahu – viz již existující cyklotrasa č.8100. 2. Obdobně je nutné problematiku řešit v souvislosti se záměry VRT Praha – Drážďany, ať už její trasa půjde ve východním, či západním okraji obce. V obou variantách by neřešení křížení s VRTZ pro cyklisty znamenalo značné omezení cyklodopravy jak stávající, tak v budoucnu možné k realizaci. 3. Vhodný by byl nadjezd/ podjezd přes železnici na polní cestě z Hovorčovic na Veleň, a to v souvislosti s možností napojení obou obcí na Prahu přes Třeboradice další trasou, jak je v projektu městské části Čakovice
Kárány	B6	přes Jizeru mezi Novým Vestcem a Káraným
Ladův kraj	B7	např. přemostění silnice 107 nad Velkými Popovicemi jako jedna z variant trasování GW – Praha Vídeň či Eurovelo
Lysá nad Labem	B8	Most B. Hrabala přes Labe – lávka pro pěší a cyklisty Na silnici II/272 – studie
Mnichovo Hradiště	B9	lávka přes D10
Nová Ves	B10	<ul style="list-style-type: none"> 1) Bylo by vhodné využít most D8 ve Vepřku přes Vltavu i pro pěší a cyklo - kovová lávka na boku mostu. 2) Podjezd pro cyklisty pod mostem D8 na levém břehu Vltavy od Starých Ouholic do Vepřku. Pozor - úsek Nová Ves/Vepřek - Mlčechvosty je na kole nyní překonatelný pouze po I/16 přes dálnici D8 a dvou kruhových objezdech - pro děti a méně zdatné je to nepropustné!
Nymburk	B11	lávky přes Labe a Staré Labe <ul style="list-style-type: none"> rekonstrukce visuté lávky přes Labe do bezbariérové podoby a pro cyklisty a pěší lehká pohyblivá bezbariérová lávka přes Zdymadlo u elektrárny
Nymburk	B12	Nymburk od elektrárny k Veslařskému areálu souběh Labské cyklotrasy s motorovou dopravou ulice Nad elektrárnou
Příbram	B13	ulice Brodská III. třída; mimoúrovňové křížení (podjezd, nadjezd)
Říčany	B14	<ul style="list-style-type: none"> zprůchodnění propustku pod tratí (ulice Barákova), vybudování bezbariérové rampy; projektujeme, budeme žádat finance ze SFDI
Sázava	B15	lávka – Křemelka – Budín

Tabulka 19 – Vybrané požadavky na křížení s páteřními komunikacemi, železničními koridory a vodními toky (Zdroj: Dotazníky)

C. Příklady požadavků na zřízení cyklistických pruhů (celkem byl požadavek uveden v 33 případech):

Místo	Kód v mapě	Text
Brandýs nad Labem – Stará Boleslav	C1	Požadavek na cyklistické pruhy Silnice II/610 + typ alespoň piktogram V20, Zpracovaná DSP
Benátky nad Jizerou	C2	Cyklistický pruh na II/610 Pražská ulice, v části od Kbela je již realizován
Pletený Újezd	C3	cyklistické pruhy, Pletený Újezd – Kladno – silnice III. třídy 0069, Unhošť – Pletený Újezd - silnice III. třídy 0069
Sázava	C4	cyklistické pruhy - II/110 a II/335
Slaný	C5	cyklistické pruhy - Silnice II. a III. Třídy především
Velký Osek	C6	cyklistické pruhy - Ulice Palackého, Prokopa Holého a Volárenská na silnici III. třídy Velký Osek – Volárna. Potenciální prodloužení cyklostezky/cyklopruhů k přejezdu na železniční trati Velký Osek – Hradec Králové při investici developerů v tomto území.
Vráž	C7	cyklistické pruhy - II/605 mezi Loděnicemi a Vráží
Zadní Třebáň	C8	Ano, k projednání cyklooprava na silnici III. třídy Řevnice - Zadní Třebáň – Liteň 11517 a sinici III. Třídy Z. Třebáň - Svinaře 11519.
Lety	C9	Řešení nebezpečné ho nájezdu cyklistů do svého pruhu před Letovským mostem ve směru na Řevnice.

Tabulka 20 – Příklady požadavků na zřízení cyklistických pruhů (Zdroj: Dotazníky)

D. Připomínky či náměty, které výrazným způsobem ovlivňují realizaci cyklistických komunikací a cyklistických tras.

- **Březno** je vlastníkem pozemků polní cesty pod cyklotrasou č. 8148, která vede z Mladé Boleslavi až do Dolního Bousova. Pozemky vlastníme na katastrálním území Březno u Mladé Boleslavi, polní cesta v našem vlastnictví začíná na konci k.ú. Kolomuty až na konec k.ú. směrem k obci Dlouhá Lhota. Rádi bychom, aby tato cyklotrasa spojující Mladou Boleslav a Český ráj (Sobotka) byla zařazena do páteřní cyklotrasy Středočeského kraje.
- **Davle** potřebuje cyklo napojení na hl.m. Prahu jakožto příležitost dojezdu do práce. Cyklotrasa musí být vedena okolo řeky Vltavy bez terénních pasáží a 200metrových převýšení. Dále by uvítali podporu sdílení elektrokol pro lokální dopravu v rámci Davle. Elektrokola jsou nezbytná vzhledem k velkému lokálnímu převýšení terénu.
- **Dobrovice** - Na pozemcích bývalé železniční trati Dobrovice – Dětenice, v úseku Dobrovice – Ledce (Ujkovice) realizovat záměr stavby cyklostezky a in line dráhy, poskytující bezpečnou trasu, nahrazující v daném úseku stávající 8154, vedenou po silnici III. třídy

- **Dolní Břežany** - Je absolutně potřeba, aby Praha 12 realizovala cyklostezku A204 v úseku od hranice Dolních Břežan do Cholupic, tím dojde k otevření dalšího cyklopropojení, neboť stezka podél Vltavy je silně přetížena
- **Chorušice** - možné je na daném území rozšíření cyklotras, tyto jsou i vítanou změnou pro cyklisty, kteří znají území a stávající cyklotrasy...
- **Ladův kraj:**
 - 1. proznačené cyklotrasy z velké části nejsou ničím jiným než doplněním žlutých cyklošipek k modrým dopravním značkám a vedou po silnicích. Značené trasy velmi často ignorují alternativní bezpečnější trasování.
 - 2. Existují limity stávajícího značení, pokud je snaha značit nějaké další místní cesty apod. Každá oblast, či dokonce komerční subjekty si řeší po svém. Chybí standardizace značení na místní úrovni. Řešením by opět mohla být společná elektronizace informací do vhodné mobilní aplikace.
- **Ledčice** - Obec se nachází na hranici Ústeckého kraje a sousedí s obcí Mnetěš, na jejím katastrálním území se nachází památná hora Říp, která z hlediska historie státu má poměrně značný význam. Téměř veškeré cyklotrasy v generelu Středočeského kraje se tomuto místu vyhýbají anebo k němu vedou velkou oklikou, přes Mělník apod. Přitom trasy našich polních cest navazují na cesty k. ú. Mlčechvosty – Vraňany (železniční zastávka), k. ú. Nová Ves – Nové Ouholice (železniční zastávka), k. ú. Jeviněves, a také k. ú. Sazená (sportovní letiště). V současné době mezi obcí Ledčice a Mnetěš je vybudována turistická cesta, která spojuje obě obce. Její délka je zhruba 2,5 km (k. ú. Ledčice 1500m , k. ú. Mnetěš 1000 m), její povrch je upravený – zatravněný, vysázená oboustranná alej – viz příloha. Na katastrálním území Ledčice je vybudována Naučná stezka praotce Čecha (více na www.ledcice.cz). Ze sousedních katastrálních území lze bezpečně přivést turisty na tuto nejkratší spojnici k památné hoře Říp a zároveň i mimo frekventované komunikace. Turistická trasa také prochází kolem železniční zastávky Mnetěš.
- **Mezi Hradý** - Není bezpečno na některých frekventovanějších cyklotrasách. Hodně cyklistů jak v dojíždce do zaměstnání nebo do škol, tak rekreačních nevyužívá cyklostezky a stále riskují na frekventovaných silnicích.
- **Nová Ves** - 1) Plánovanou cyklostezku Velvary - Nové Ouholice dovést až k nádraží Nové Ouholice a dále na Vepřek a do Mířejovic. 2) Plánovanou cyklostezku Lužec - Vraňany - Mlčechvosty - Vepřek vést už z Vraňan do Mlčechvost podél Vltavy po náplavě. 3) Most D8 podejít u Vepřku po levém břehu podél vody. 4) Udělat sjezd pro cyklisty ze silnice I/16 na starou, nyní slepou silnici I/16 do Mlčechvost od Nové Vsi. Nyní se tam sjíždí cca 50 m po blátě a přes příkop.
- **Obříství** v současné době uvažuje o propojení na stávající cyklostezky. Bohužel zatím žádná koncepce není vytvořena. Máme představu napojení na cyklostezku na pravém břehu Labe, která by pokračovala podél levého břehu Labe až na soutok s Vltavou a následně podél Vltavy směrem k a) Trubní přechod přes řeku Vltavu a napojení na stávající cyklostezku Mělník, Lužec nad Vltavou, Kralupy n.Vlt., b) Dále k přívozu u obce Bukol přes řeku Vltavu do Lužce nad Vltavou.
- **Pletený Újezd** - Důležitá je podpora kraje obcím při plánování a budování cyklostezek, cyklokoridorů a cyklistických komunikací.
- **Plchov** - Opravit silnice 3. třídy a vyznačit je s upozorněním na pohyb cyklistů.

- **Příbram** – Zájem o budování cyklostezek i s rekreačním využitím s použitím přírodních materiálů, aniž by museli plnit celou řadu podmínek, které si diktuje poskytovatel dotace.
- **Sokoleč** - Společně s městy Kolínského okresu Plaňany, Cerhenice a Velim připravují studii cyklostezky s napojením na Poděbrady a Labskou stezku. Předmětem technické studie jsou projektové práce, řešící návrh cyklistického propojení mezi obcí Plaňany a městem Poděbrady. Studie bude řešit propojení s obcemi Cerhenice, Velim, Sokoleč. Součástí studie je průzkum místních vazeb a návrh architektonického řešení zázemí cyklotrasy.
- **Všenory** - V minulých letech obec společně se soukromým investorem plánovala výstavbu cyklostezky podél Berounky, aby se tak vyhnuli kolizním situacím na krajské komunikaci III. třídy (ulice U Silnice), kde na některých místech se z prostorových důvodů nevejde ani chodník a dochází tak ke střetům cyklistů, chodců a automobilistů. Tento záměr však neprošel na městě Dobřichovice. Úzkým místem je (i předmětem mnoha stížností) lávka přes Berouнку umístěná na železničním mostě, která je projíždějícy cyklisty hojně využívána. V sezóně je kapacitně nedostatečná!
- **Zruč nad Sázavou** - na určitých úsecích podél Sázavy obec navrhuje vybudovat cyklostezku – propojit již hotové úseky od Světlé až po Zruč (koordinace s Vysočinou) a totéž po proudu od Zruče. Myšlenka na kole a zpět po řece. Ne všude nutně asfaltový povrch.

Největším problémem pro cyklisty v oblasti mezi Prahou a Kladnem jsou velké dopravní stavby. Již postavený pražský okruh tvoří bariéru pro pohyb cyklistů v radiálním směru na Prahu (zablokoval poutní cestu do Hájku), nově postavená dálnice u Jenče blokuje CT 8100, chybí přejezdy pro cyklisty, připravovaná rekonstrukce železnice Praha -Kladno vytváří další bariéru mezi Unhoštěm a Kladnem.

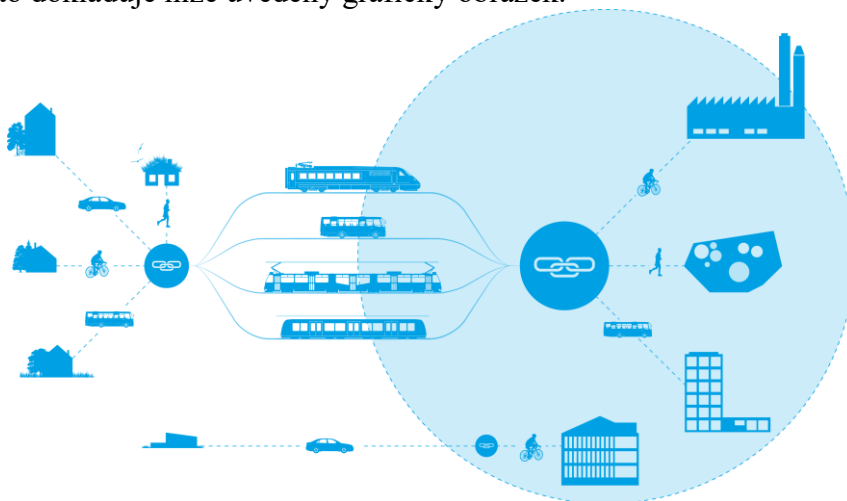
Mezi posledními přišly i tyto návrhy z Posázaví, které se následně projeví v návrhové části:

- Vyhotovení studie proveditelnosti a projektové dokumentace k provedení stavby cyklostezky Bukovany – Chlístov – Konopiště – Benešov v souvislosti se silnicí II/106.
- Vyhotovení studie proveditelnosti cyklostezky Jílové u Prahy - Hradištko v souvislosti s plánovaným přemostěním údolí řeky Sázavy cyklolávkou na D3.
- Vyhotovení studie proveditelnosti cyklostezky Týnec nad Sázavou – Krhanice – Jílové u Prahy – přeložení CT 19.

4.4. Bike & Ride

4.4.1. Vazba na cyklodopravu

Jak již bylo konstatováno v kapitole 3, i když je **Intermodalita aneb Bike and Ride** jednou ze tří priorit stávajícího CG2014, ze strany kraje nebyla podpořena ani jediným projektem. Proto je potřeba znovu popsat význam intermodality. Jde o 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. Asi nejvýstižněji to dokladuje níže uvedený grafický obrázek.



Obr. 11 Princip intermodality

V kontextu této Cyklokoncepce SK 2023 se tedy počítá s propojováním měst a venkova, kdy cyklistická a veřejná doprava jsou vnímány jako jeden celek, kde kolo je součástí celkového systému veřejné dopravy, resp. kombinované dopravy, což má vést ke snížení problémů s automobilovou dopravou ve městech.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat faktu, že zejména obyvatelé SK dojíždí do práce a za službami do Prahy, která je zcela přeplněna auty. Příkladem je například město Říčany, které je od centra Prahy vzdálené pouze 30 minut cesty vlakem. V Říčanech sice byly zřízeny stojany, jejich počet ale je nedostatečný a nejsou umístěny na jedné z přístupových tras k nástupišti, takže se kola zamykají k zábradlí určenému jako pomůcka pro handicapované osoby.



Proto je důležité motivovat obyvatele tím, že dojedou na nejbližší stanici či zastávku veřejné hromadné dopravy, kde budou mít zajištěné bezpečné a rychlé parkování. Při návrhu tohoto systému je třeba pamatovat i na starší občany, pro které může být i vzdálenost 500 m obtížněji zdolatelnou vzdáleností, kterou jim ale kolo může pomoci překonat.

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 motivaci pro přesednutí z auta na kolo. Aktuální stav vybavenosti nádraží alespoň cyklostojany 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 cyklodopravy. Pro účely rozvoje by bylo vhodné zaměřit pozornost i na nabídku přepravy kol v cyklobusech.

Více informací je uvedeno v **souhrnné příloze Cyklokonceptu SK 2023:**

- Kapitola 4.1.1. Informace ze stávajícího CG2014, kde je citována kapitola 9.2.2. z analýzy a odkaz na výkres analýzy CG2014 A.4: Vazby cyklotras na železnici.
- Kapitola 4.1.2. Informace z dotazníků obcím, které se týkaly otázky systému Bike & Ride (02/2017)
- Kapitola 4.1.3. Fotodokumentace vybraných stanic Středočeského kraje, ilustrujícího současný neutěšený stav.

4.4.2. Vazba na cykloturistiku

Propojení veřejné a cyklistické dopravy v České republice je především rozšířeno na poli cykloturistiky. Středočeský kraj je důležitým zázemím pro obyvatele Prahy, kteří sem mohou vyrazit na půl- až jednodenní výlety nebo i delší pobyty spojené s cykloturistikou.

Pražané chtějí trávit svůj volný čas v příjemném prostředí, zeleni mimo Prahu, poznávat kulturní hodnoty nejbližšího okolí, sportovat, aktivně sdílet svůj čas s přáteli a rodinou. Tito lidé vyjíždí buďto přímo z Prahy na kole a zase se vrací, nebo využijí příměstské regionální dopravy na jednu z cest. Určitým způsobem řešení je také naložit kola do auta a vyjet do místa rekreace. Vzhledem k cykloturistice ve Středočeském kraji jde o méně častý model

chování, neboť nakládání kol je natolik komplikované, že už se vyplatí jet dál, případně na delší dobu.

Mezi hlavní turistické cíle patří: Okoř, Budeč, Karlštejn, Křivoklátsko, Kokořínsko, Velvary, Neratovice, Český Brod, Kostelec nad Černými lesy, Berounka, Posázaví, Týnec nad Sázavou, Český Šternberk, Ondřejov, Benešov, Dobříš, Hořovice, CHKO Brdy, Polabí ... Jde pouze o příklady, neboť každá destinace má potenciál stát se turistickým cílem.

Kvalita příměstské regionální dopravy je ve Středočeském kraji poměrně vysoká. Svědčí o tom vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, tzv. cyklobusů, cyklovlaků či existence nových služeb jako půjčování kol ze strany ČD a.s..

Dobré napojení cyklistických tras na regionální dopravu by mělo splňovat sedm základních kritérií (dle doporučení Evropské cyklistické federace)

1. Informace, možnosti vyhledání spojení s jízdním kolem
2. Tarifní ceník
3. Rezervace míst a nákup jízdenek
4. Přístupnost nádraží
5. Přeprava kol ve vlacích
6. Parkování a úschovny kol ve stanicích a zastávkách
7. Veřejné půjčovny kol v návaznosti na železniční spojení

A. Cyklisté a přeprava autobusy

Přeprava cyklistů autobusy v rámci SK je možná jednak speciálně upravenými cyklobusy, které jezdí na lince Dobřichovice – Kytín. Dále jezdí busy s vlekem na kola na Kokořínsku a cyklobus Cyklobus Brdy a Příbram z Plzně. Spoje linky navazují v Dobřichovicích na vlaky linky S7 (trať 171 Praha – Řevnice – Beroun) z obou směrů. Linka je v provozu pouze sezónně v nepracovní dny.

Hlavní nevýhodou je nemožnost rezervovat si místo v cyklobuse, a také jeho sezónnost. Omezením mohou být kapacitní problémy, zejména při přepravě větší skupiny cyklistů.

B. Cyklisté a železnice

Ke komfortu přepravy cyklistů na železnici jsou důležité kvalitní služby jak v samotných přepravních prostředcích, tak i v přepravních budovách, a stav nástupišť. Zatímco dopravci hodně pokročili ve zkvalitňování služeb pro cyklisty, stav nádražních budov stále není uživatelsky příjemný pro cyklisty, a to i po rekonstrukcích některých nádraží.

B.1. Nádražní infrastruktura ve Středočeském kraji

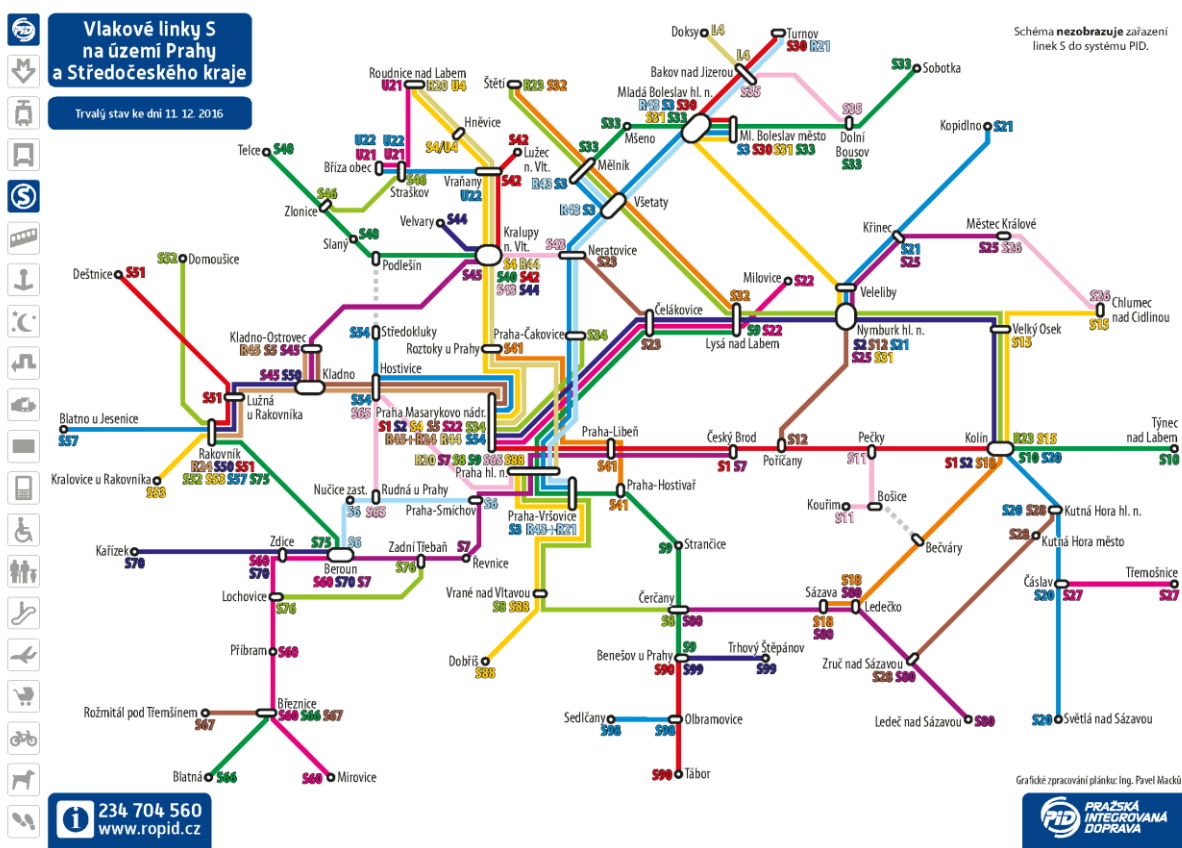
Největší překážky pro cyklisty v nádražních budovách a na nástupištích:

- Výtahy jsou malé, nevejde se do nich ani jedno kolo, aniž by bylo nutné ho postavit na zadní.
- Schodiště jsou bez nájezdů, cyklisté musí "skákat" po schodišti, což je zvlášť pro ženy a s naloženým kolem velmi obtížné.
- V nádražní budově nejsou místa vhodná pro zaparkování (opření) kola (což je potřeba při nákupu jízdenky nebo občerstvení).

- Vstupní dveře do nádražních budov bývají úzké a nejsou automaticky otevírané, což způsobuje komplikovaný vstup cyklistům.
- Na většině nádraží chybí úschovny kol.

B.2. Železniční dopravci

Příměstskou dopravu ve Středočeském kraji realizuje převážně akciová společnost **České dráhy**. Na všech tratích zahrnutých do PID je provoz zajištěn vozidly umožňujícími přepravu jízdních kol. Přepravu většího množství jízdních kol umožňují zejména spoje (linky) zajišťované elektrickými jednotkami nebo s posílenými soupravami pro přepravu jízdních kol.



Pokud jde o služby pro cyklisty a cykloturisty, v posledních letech se mnohé povedlo dopravcům zlepšit:

- Nahrazením většiny zastaralých souprav moderními s nízkou podlahou velmi ulehčili nastupování a vystupování cestujících s koly,
- zřídili půjčovny kol na 6 nádražích ve Středočeském kraji,
- většinu rychlíkových souprav vybavili místem pro přepravu kol a zavedli režim místenek pro kola a cyklisty s možností zakoupení i prostřednictvím e-shopu.

Tyto služby lze ale stále zlepšovat. Například je vcelku zbytečné, aby přeprava v rychlících byla pro cyklisty povinně místenková i mimo sezonu, kdy jezdí jen omezený počet cyklistů. Povinná místenka přepravu jízdních kol zbytečně prodražuje, zvláště na kratší vzdálenosti,

kdy přeprava kola je dražší než přeprava osob. To odrazuje některé potenciální cestující od využívání přepravy po železnici.

Podrobné informace o přepravě kol jsou v příloze 4.4.2.2 - Vazba regionální dopravy v SK na cykloturistiku.

C. Půjčovny kol

V návaznosti na síť tratí v rámci SK fungují půjčovny kol v 6 železničních stanicích. Všechny půjčovny kol provozované ČD jsou vybaveny kvalitními koly s odborně prováděným servisem. Ve vybraných půjčovnách kol jsou k dispozici také elektrokola, dětská kola, koloběžky a dětské cyklosedačky.

Kola z půjčoven ČD Bike je možné vrátit i v jiných stanicích, jejich přeprava na vybraných tratích je zdarma. Kromě stávajících sedmi, jedné v Praze a šesti dalších ve středním Polabí, si zájemci nově vypůjčí kola také ve stanicích Beroun a Mělník. K dispozici tu budou kvalitní krosová kola, horská kola a v některých stanicích navíc také elektrokola a koloběžky. Půjčovny v Polabí a v Berouně budou v provozu od 1. dubna do 31. října, smíchovská pobočka je v provozu celoročně. Zájem o služby cyklopůjčoven Českých trvale roste. V Praze a okolí loni využilo tuto službu celkem 1 503 zákazníků, což je zhruba o šest set více než v roce 2015. V Polabí si loni půjčilo kolo celkem 575 cykloturistů, meziročně o 200 více. Nejvyužívanější přitom byly půjčovny ve stanicích Poděbrady (247 výpůjček), Nymburk hl.n. (123 výpůjček) a Kolín (93 výpůjček). Podrobnosti jsou dostupné na webu www.cd.cz/cdbike.

Podrobné informace o systému B+R v návaznosti na regionální železniční síť **jsou v souhrnné příloze Cyklokoncepte SK 2023.**

- Kapitola 4.2.1. – Cyklisté a přeprava autobusy
- Kapitola 4.2.2. – Cyklisté a železnice
- Kapitola 4.2.3. – Ostatní dopravci
- Kapitola 4.2.4. – Půjčovny kol ve Středočeském kraji

4.5. Syntéza analytické části

4.5.1. Definování problémových oblastí

Problémové oblasti jsou návrhem problémových (tematických) okruhů, které je žádoucí řešit prioritně, a současně takových problémových okruhů, jejichž řešení je v moci místních subjektů/aktérů. Jsou vyjádřením skutečně existujících problémů a nedostatků, jež jsou pro Středočeský kraj z pohledu rozvoje cyklistické dopravy a cykloturistiky nejdůležitější. Problémové oblasti jsou začátkem procesu rozčleňování problematiky na dílčí části a smyslem jejich stanovení je omezit a zúžit předmět strategického plánování a orientovat celý jeho proces jen na vybraná témata.

Na základě informací shromážděných a analyzovaných v předchozí části (situační analýzy, která shrnuje základní poznatky o stavu cyklistiky a jejich problémech a potřebách na území Středočeského kraje, řízených jednání s představiteli municipalit a obcí Středočeského kraje, stejně jako se zástupci dalších subjektů zaměřujících se na rozvoj cyklistiky v území)

byly identifikovány tři rozvojové bariéry, tzv. Problémové oblasti.

1. **Cyklistická doprava, každodenní dojížděka obyvatel na kole do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami.**

- Ačkoliv za sledované období se stav cyklistické dopravní infrastruktury zlepšil, lze konstatovat, že stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojížděce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.
- Obecně je zatím podceňována role kraje při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty. Většinou se omezuje na podporu vybudování a opravu cyklistických komunikací. Toto opatření je sice velmi pozitivní, ale je potřeba brát v úvahu, že silnice I., II., III. třídy jsou při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy. Cyklistický provoz je nutné zohledňovat v širších vztazích a má být umožněno dosažení vazeb. Které zajišťujeme pro motorová vozidla, ve srovnatelném standardu i pro jízdní kola, obdobně jako využití dopravní stavby pro zlepšení bezmotorové prostupnosti dotčeného území.
- 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 motivaci pro přesezení z auta na kolo. Aktuální stav vybavenosti nádraží alespoň cyklostojany 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 cyklodopravy. Pro účely rozvoje by bylo vhodné zaměřit pozornost i na nabídku přepravy kol v cyklobusech.

2. **Rekreační a terénní cyklistika**

- Dlouhodobá absence efektivního modelu koordinace a řízení cykloturistiky v linii kraj – regiony/oblasti. Nedostatečná propagace cyklistické infrastruktury a služeb na území kraje na internetu: absence cyklistického portálu (informačně-mapového portálu s propojením na on-line plánovač tras), nejednotné informování o nabídce produktů a služeb na úrovni kraje.
- Nedostatečná nabídka produktových cyklobalíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů. Nedostatečná propagace dálkové turistiky na krajském webu, nedostatečná propagace terénní cyklistiky.
- Základní síť dálkových cyklotras ve Středočeském kraji vykazuje celou řadu nedostatků: špatný stav povrchu (úseky vedoucí po nezpevněných polních a lesních cestách) či nevhodné šířkové uspořádání (některé úseky nedosahují širě ani 1 m), častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy, nebo dokonce vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích, dálkové trasy nejsou zahrnuty do krajské územně plánovací dokumentace (Zásad územního rozvoje), některé obce na dálkových trasách (hl. ty s nízkými příjmy z rozpočtového určení daní a velkým katastrem)

nejdou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací na těchto dálkových trasách procházejících jejich katastrálním územím. Další specifika u jednotlivých tematických tras:

- Evropské dálkové trasy: není vyznačena celá síť EuroVelo na území Středočeského kraje,
- Špatné, místy neexistující, dlouhodobě neudržované značení Greenway Praha – Videň, Greenways Berounka - Střela (trasa už ani nemá svého manažera).
- Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení není přehledný (existence značení v terénu, které má neznámého vlastníka, respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí), nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Tento systém ke všemu přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu (po vybudování nového úseku cyklostezky není na tento převedena stávající cyklotrasa, poněvadž mj. není definováno, kdo toto přeznačení má provést). Údržba cykloznačení je dlouhodobě finančně poddimenzovaná. Ve všech regionech Středočeského kraje není prováděna pravidelná údržba, současné značení některých cyklotras je tak v havarijním stavu.

3. Řízení, koordinace a organizace rozvoje cyklistiky

- Na krajské úrovni neexistuje v současné době jednotný systém řízení, koordinace a komunikace rozvoje záměrů v oblasti cyklodopravy ani rekreační cyklistiky (jak horizontálním směrem – uvnitř struktur kraje, tak i vertikálním směrem – směrem ven dolů na úroveň měst a obcí či směrem ven nahoru na úroveň státu). Chybí i mezioborový přesah plánování z úrovně státu směrem na kraje (např. při plánování a realizaci obchvatů silnic I. tříd), kde nikdo nehájí zájmy cyklodopravy. Jedním z důsledků této nekoordinace je absence vzdělávacích seminářů a akcí pro obce a koordinovaných propagačních akcí.
- Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací.

4.5.2. SWOT analýza

SWOT analýza, jejímž cílem je určit jednoduchou a co možná nejobektivnější charakteristiku stavu a rozvoje cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky na území Středočeského kraje, je klasifikační metoda umožňující přehledné uspořádání stávajících základních poznatků ze situační analýzy.

SWOT je zkratkou anglických slov Strengths (silné stránky), Weaknesses (slabé stránky), Opportunities (příležitosti) a Threats (hrozby).

Silné a slabé stránky hodnotí vnitřní parametry, podmínky či znaky regionu, které jsou změnitelné nebo ovlivnitelné aktivitou subjektů v daném území. Silné stránky zahrnují komparativní a konkurenční výhody pro jakékoliv typy rozvojových aktivit, slabé stránky jsou pak veškeré faktory, které limitují nebo ohrožují tyto aktivity. Tato část SWOT analýzy se také nazývá „vnitřní analýza“.

„Vnější analýzou“ se označuje druhá polovina SWOT analýzy, která se zabývá příležitostmi a hrozbami vztahujícími se k vnějšímu prostředí (je jakýmsi popisem vztahů daného území a jeho okolí). V té se vyhodnocují faktory, procesy a okolnosti, které nejsou v převážné míře přímo ovlivnitelné subjekty z řešeného území. Samotná koncepce rozvoje nebude moci mnoho vnějších vlivů ovlivnit, avšak jejich pravděpodobné účinky a dopady na území kraje je důležité při její tvorbě zohlednit.

Koncepce se bude dále v maximální možné míře snažit využít silných stránek a příležitostí, a naopak eliminovat hlavní problémy (slabé stránky) a minimalizovat důsledky potenciálních hrozeb.

SWOT analýza je základem pro formulaci cílů, priorit, opatření a rozvojových aktivit, a současně s přehledem plánovaných akcí výchozím podkladem pro návrhovou (projekční) část. Aby byla zajištěna relevance návrhové části, bude formulace jednotlivých priorit a cílů adekvátně reagovat na silné a slabé stránky tohoto území, a přitom zohledňovat vnější příležitosti a hrozby.

Silné stránky	Slabé stránky
<p><u>Obecná rovina:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Středočeský kraj má velmi dobré předpoklady pro rozvoj cyklistiky; díky své krajinné rozmanitosti může nabídnout prakticky všechny druhy cyklistických tras (od nenáročných kolem vodních toků až po adrenalinové trasy) • Podpora cyklistiky ve strategických dokumentech kraje <p><u>Cyklistická infrastruktura, cyklistická doprava:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Za poslední období vybudována řada nových cyklistických stezek • Systémová podpora rozvoje cyklistické dopravy na úrovni některých měst (Mladá Boleslav, Kladno, Beroun) - zpracovaný generel/koncepce rozvoje cyklodopravy, atd. • Finanční podpora výstavby a opravy cyklostezek. • Propojení cyklistické a veřejné dopravy – existence systému BIKE & RIDE. <p><u>Cykloturistika:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Výhodná poloha Středočeského kraje pro obyvatele Prahy • Obecně bohatý přírodní a kulturní potenciál kraje je významným faktorem pro rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky. • Významné dálkové cyklotrasy (Labská stezka a Vltavská stezka, Greenway Jizera) • Rozsáhlá značená síť cykloturistických tras na území kraje, která je monitorována zástupci KČT, • Propojení cyklistické a veřejné dopravy – existence nabídky půjčoven jízdních kol ČD a.s. v oblasti Polabí • Celkově dobrá dopravní dostupnost kraje v návaznosti na cyklobalíčky (provázanost z vlaků a cyklobusy). • Státní podpora výstavby cyklostezek prostřednictvím SFDI • Vydání řady propagačních 	<p><u>Obecná rovina:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Odborné subjekty doposud příliš nerozumí plánům udržitelné městské/regionální mobility, jejíž součástí je i cyklistická doprava • Nedostatečně propojena nabídka kraje a měst (mikroregionů) <p><u>Cyklistická infrastruktura, cyklistická doprava:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Přes intenzivní výstavbu cyklistických stezek stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit; nedostatečné množství bezpečných cyklistických komunikací a velký počet konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy (viz kapitola 4.3.) • Problematické majetkoprávní vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklistických komunikací (mj. problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě). • Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů v extravilánu obcí, cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací. • Nízká citlivost kraje na potřeby cyklistické dopravy pro plánování rekonstrukce krajských silnic. Řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy není automatické, ale jen na základě místních iniciativ. • Parkování kol je podceňovanou záležitostí, včetně systému Bike&Ride. Stojany a úschovy kol u železničních stanic již nevyhovují současným standardům. Chybějící systém BIKE & RIDE u celé řady přestupních terminálů. <p><u>Cykloturistika:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedostatečná propagace cyklistiky na území kraje na internetu: • Nedostatečná nabídka produktových

Silné stránky	Slabé stránky
<p>cykloturistických materiálů</p>	<p>cyklobalíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů</p> <ul style="list-style-type: none"> • Národní a regionální dálkové cyklotrasy vykazují celou řadu nedostatků • Absence vyznačených evropských cyklotras EuroVelo na území Středočeského kraje • Greenways Berounka Střela jako produkt nemá svého koordinátora • Stávající systém údržby a obnovy značení není přehledný (značení v terénu, které nemá vlastníka nebo se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí). Absence aktualizovaného pasportu cykloznačení na území Středočeského kraje, se kterým by se aktivně pracovalo. <p><u>Koordinace, osvěta, propagace, doplňkové aktivity:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Problematika cyklistické dopravy není na krajské úrovni v současné době koordinována ani systémově či koncepčně řízena, není zde zřízena pozice krajského cyklokoordinátora, ani pracovní skupina pro cyklistickou dopravu neexistuje • Absence krajského pasportu cyklistických stezek a tras jako nástroje pro monitoring sítě a její další rozvoj • Nedostatečná infrastruktura pro elektrokola (dobíjecí stanice, síť servisů atd.).

Příležitosti	Hrozby
<p><u>Obecná rovina:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rostoucí zájem o zdravý životní styl a aktivní trávení volného času (další rozvoj cykloturistiky, terénní cyklistiky, popř. in-line bruslení). • Vyšší využívání elektrokol, které umožní jízdu na kole širšímu spektru osob (vč. starších lidí, osob s omezenou schopností pohybu, fyzicky méně zdatným jedincům apod.). <p><u>Cyklistická infrastruktura, cyklistická doprava:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Možnost větší podpory cyklistické dopravy jako součást plánu udržitelné městské/regionální mobility celého mikroregionu či svazku obcí. • Financování rozvoje cyklistické dopravy z vnějších zdrojů, možnost využití státních a evropských dotačních titulů. • Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích stejně jako cyklistických pruhů v hlavním či přidruženém dopravním prostoru. • Kraje se od roku 2017 staly potenciálními příjemci dotace ze Státního fondu dopravní infrastruktury. • Možnost využití polních cest v rámci komplexních pozemkových úprav, podobně jako opuštěných drážních těles pro budování cyklostezek. • Zachování plné prostupnosti původní silniční sítě (zvláště v přirozených historických stopách) alespoň pro bezmotorovou dopravu. • Řešení mimoúrovňových křižovatek a křížení ostatních komunikací a cest se zajištěním kontinuity bezpečného a plynulého bezmotorového provozu, obdobně jako jsou zajištěny parametry křížené nadřazené silniční komunikace pro motorový provoz. • Vzájemné propojování nových cest a účelových komunikací zpřístupňujících okolní pozemky alespoň pro bezmotorový 	<p><u>Cyklistická infrastruktura, cyklistická doprava:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Podcenění významu cyklistické dopravy při přepravě obyvatel do zaměstnání a do škol, stejně jako podcenění významu cykloturistiky jako předmětu podnikání a případného zdroje pracovních míst. • Nárůst preference individuální osobní dopravy s negativními dopady na kvalitu životního prostředí na úkor udržitelných forem dopravy (vč. dopravy cyklistické). • Zvyšující se frekvence výskytu negativních jevů počasí (bleskové povodně, vichřice, ...) či obecně negativních jevů ve světě (terorismus, hospodářské krize, ...) ovlivňující turismus. • Nedostatek finančních prostředků pro rozvoj cyklistické infrastruktury, stejně jako prostředků na údržbu cyklistické sítě. • Příliš byrokratická pravidla SFDI brání možnosti vybudování řady úseků cyklistické infrastruktury. • Nevyjasněné majetkoprávní vztahy a komplikace spojené s výkupem pozemků potřebných pro výstavbu nových úseků cyklistických komunikací či pro značení cyklotras. • Komplikovaná a zdoluhavá jednání s Pozemkovým úřadem na zajištění smysluplnosti cest při pozemkových úpravách. • Opomenutí řešení cyklistické dopravy při zpracování územně plánovací dokumentace. • Nekoordinovaný postup s ŘSD a SŽDC při opatřeních odstraňujících bariéry pro rozvoj cyklistiky • Vysoké náklady na vynětí pozemku ze ZPF v běžném režimu, extrémně vysoké v územích s chráněným

Příležitosti	Hrozby
<p>provoz (namísto zřízení pouze slepých účelových komunikací).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Doplnění nových bezmotorových vazeb v území, zvláště pro překonání stávajících bariér, i při těsném souběhu s fyzicky odděleným prostorem vozovky nadřazené komunikace (např. překonání řeky po novém mostě pomocí stezky za svodidlem a zábradlím). • Další rozvoj integrovaných systémů v dopravě, posilování vazeb mezi cyklistickou dopravou a ostatními dopravními módy (např. formou Bike&Ride). • Lepší tarify Českých drah, a.s. pro lidi, kteří denně berou jízdní kolo do vlaku za účelem dopravy, nikoliv rekreace. <p><u>Cykloturistika:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Rostoucí poptávka po nových specializovaných produktech a produktových balíčcích spojených s aktivním trávením dovolené. • Další posilování osvěty, informovanosti a propagace cykloturistiky jako vhodné formy turistiky šetrné k životnímu prostředí, včetně využití propagace cyklistických produktů národními portály a aktivitami (Česko jede, Kudy z nudy). • Posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů, úzká spolupráce na národním produktu Česko jede, koordinovaným CzechTourismem • Růst zájmu o rekreaci a trávení volného času v tuzemsku, obecně zvyšující se zájem o lacinější formy turismu. • Využití preferencí a chování převažujících návštěvníků ve věku 26–45 let a stále rostoucího potenciálu generace seniorů jako klíčového faktoru rozvoje cestovního ruchu v kraji • Sbližování cykloturistiky s jinými druhy turistiky v regionu prostřednictvím tvorby atraktivních produktů cestovního ruchu (např. agroturistika, hipoturistika, in-line, 	<p>režimem přírody.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedostatečné využití protipovodňových opatření a dalších opatření v koridoru vodních toků pro rozvoj cyklistiky. • Nedostatečné využití pozemkových úprav pro rozvoj cyklistiky. • Negativní vývoj legislativy související přímo či nepřímo s rozvojem cyklistické dopravy. • Negativní stanoviska orgánů životního prostředí s výstavbou cyklistických komunikací v přírodně chráněných oblastech. • Omezení finanční podpory pro region v rámci evropské strukturální politiky <p><u>Cykloturistika</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Nedostatečná nabídka konkurenceschopných produktů; • Nedostatečné marketingové a prezentační aktivity; • Slabá pozice a rozvoj konkurenčních regionů ve vztahu k cykloturistice. • Podcenění významu tvorby nových a inovovaných produktů a neschopnost vytvoření cílených cyklistických produktů a produktových balíčků. • Nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v kraji, riziko narušení ekologické stability území. • Vlastnické překážky bránící v rozvoji budování cyklostezek či značení cyklotras, • Konflikt rozvojových záměrů v oblasti cykloturistiky se záměry v jiných oblastech turistiky (např. v souvislosti se značením hippostezek apod.). • Myšlenka realizace dálkových, popř. krajských koridorů zůstane jen na papíře, protože je prioritně závislá na aktivitách místní samosprávy. • Nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku

Příležitosti	Hrozby
<p>pěší turistika, apod.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Navázání kvalitativně bližší a kvantitativně rozsáhlejší spolupráce s domácími i zahraničními cestovními kanceláři za účelem přitáhnout domácí a zahraniční návštěvníky do regionu • Optimalizace stávající sítě cyklotras v regionu (provázání značených tras mikroregionů, zvyšování kvality povrchu značených tras apod.) • Rozvoj doplňkové infrastruktury a služeb pro cyklisty (mobiliář, cyklopůjčovny, cykloservisy, úschovny a další). • Rozvoj sítě tras a realizace nových přírodních blízkých stezek vhodných pro terénní cyklistiku (pro tvorbu sítě blízkých udržitelných stezek pro cyklistiku nemusí být rizikem řešení majetkoprávních problémů, schvalovací proces pořizovacích dokumentací, ...). • Pokračující rozvoj napojení cykloturistiky na ostatní druhy dopravy (IDS) • Zavádění certifikovaných služeb produktu Cyklisté vítáni (ubytovacích, stravovacích a dalších zařízení). <p><u>Koordinace, osvěta, propagace, doplňkové aktivity:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Další rozvoj partnerství, vzájemná koordinace aktivit a prohlubující se spolupráce mezi klíčovými subjekty (soukromého a veřejného sektoru), zaměřenými na rozvoj cyklistiky v rámci Středočeského kraje, a také ve vazbě na sousední kraje. • Vybudování koordinované a efektivní struktury pro rozvoj cyklistiky v kraji. • Možnost vstupu kraje do Asociace měst pro cyklisty 	<p>ve městech a obcích.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Negativní celkový vývoj v oblasti cestovního ruchu, popř. nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v regionu, • Vznik problémů vznikajících z důvodů regulace cykloturistiky v lokalitách s režimem ochrany přírody. <p><u>Koordinace, osvěta, propagace, doplňkové aktivity:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Riziko vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou, snížení bezpečnosti chodců a účastníků silničního provozu v důsledku netolerantního či nezodpovědného chování.

4.5.3. Závěrečné shrnutí diskuse se studenty z Českého Brodu

Emoce a příběhy do koncepčních dokumentů nepatří.

Jednou ale můžeme udělat výjimku. Nikdy nezaškodí, když se na stav podpory cyklistické dopravy můžeme podívat očima našich dětí. Možná je přehlízíme, možná nám uniká, že nám chtějí sdělit něco velmi důležitého.

Celá analýza tak končí netradičně shrnutím nedostatků, které definovali studenti Základní školy z Českého Brodu dne 14.3.2017 v rámci veřejné besedy. V sedmi jednoduchých bodech shrnuli nejpalčivější problémy nejen Středočeského kraje, ale de facto celé republiky. V roce 2023, tedy v roce, kdy bude finišovat tato Cyklokoncepce SK 2023, budou mít tito studenti 20 – 23 let. Cokoliv tedy nyní bude schváleno, ovlivní jejich rozhodování, zda budou preferovat na svých cestách jízdní kolo (po bezpečných cyklostezkách) nebo auto (po přeplněných silnicích...).

1. **David (12 let) – mrzí mě, že nemohu jezdit na kole se svou babičkou (73 let) do Českého Brodu. Bydlím v Přistoupimi, která je rozdělena silnicí, která se nedá ani přejet, ani přejít.** Do Českého Brodu nevede žádná stezka a cesta je velmi nebezpečná. Další děti se přidávaly a zavázali se, že nakreslí další úseky, kde by rádi jezdili na kole, ale nemohou.
 - Poznámka: Příběh Davida by se měl ale dostat do učebnic ŘSD a možná i KSÚS SK. Jedná se o ukázkový příklad toho, co znamená, že silnice tvoří skutečnou bariéru v životě lidí. Hovoří se o svobodě, ale nikdo nic neudělal proto, aby David se svou babičkou a jím podobní mohli bezpečně jezdit na kole. O problematice bariér v území pojednává kapitola 4.1.3.
2. **Jana (13 let); po dohodě s publikem - dnes jezdí na kole tak 5 % našich občanů, ale kdyby byly podmínky, tak jezdí i 40 %.**
 - Poznámka: Hned v úvodu byla zmínka o novém pohledu na cyklistickou dopravu, a to z pohledu plánů udržitelné městské mobility. Jedním z cílů takového plánu je zvýšení počtu cyklistů (viz příloha a kapitola 1.2.1.). Pomůže kraj městu Český Brod zvýšit podíl z 5 % na 40 %? Nyní se v Českém Brodě zpracovává generel dopravy, neboli územně plánovací podklad. Bude ale do něj možné zapracovat odvážné návrhy, které však stojí na rozhodnutí kraje či ŘSD (viz bod 1)?
3. **Vanesa (15 let) – na nádražích by mělo být více stojanů na kola. Dnes je zde tak 30, ale mělo by být tak 100.** A hned se k tomu přidal další student - je třeba řešit i bezpečné uchování jízdního kola jako prevence proti krádežím.
 - Poznámka: Intermodalita Bike and Ride je jednou ze tří priorit Středočeského kraje stávajícího generelu. Jak ukázalo vyhodnocení (kapitola 3), nebyla tomuto fenoménu věnována žádná pozornost. Proto kapitola 4.4.1. se vrací k tomuto tématu s cílem výrazně podpořit tento systém. Nejde ale jen o zřízení pár stojanů, jde o to opravdu brát vážně, že na nádražích brzy již může parkovat i 100 či 300 jízdních kol. Co se týče úschoven kol, tak v této chvíli začínají být moderní parkovací věže. Jedna brzy bude i v Lysé nad Labem. Možná tedy časem i v Českém Brodě.

4. Libor (15 let) – je potřeba skloubit jízdní řády autobusů a vlaků tak, aby na sebe navazovaly. U každé zastávky pak mají být stojany na kola.

Poznámka: Bod, který navazoval na otázku intermodality, ale v širším kontextu. Byl dán důraz na fungující systém veřejné dopravy. V následné odpolední diskusi s veřejností byl tento podnět rozšířen o to, aby si lidé mohli brát zdarma do vlaku jízdní kolo.

5. Kačka (12 let) – automobilový provoz škodí lidskému zdraví a přírodě

- Poznámka: Možná nám všem chce připomenout, abychom se vrátili ke kapitole 2.2. Obecná charakteristika cyklistiky a uvědomili si, co vše nám jízdní kolo nabízí. Možná chce připomenout, proč vůbec kraj řeší nějakou krajskou cyklokoncepti.

6. Karel (15 let) – proč vůbec jezdíme do centra autem? Copak nemůžeme jít pěšky nebo jet na kole? Proč není u nás v centru pěší zóna?

Poznámka: Otázka, která přesáhla rámec tohoto dokumentu.

7. Josef (13 let) – nedá se ubrat parkovací místa pro auta a nahradit je místy pro parkování jízdních kol?

Poznámka: Otázka, která přesáhla rámec tohoto dokumentu.

5 Seznam příloh

Souhrnná příloha Cyklokoncepce SK 2023 (jeden soubor):

1. Příloha: Obecná charakteristika cyklistiky

1.1. Právní a legislativní úprava cyklistiky

1.2. Charakteristika a definování současných trendů a potřeb cyklistiky - podrobnosti

- Kapitola 1.2.1. – Charakteristika cyklistické dopravy z pohledu zlepšování kvality ovzduší
- Kapitola 1.2.2. – charakteristika cyklistické dopravy z pohledu SUMP
- Kapitola 1.2.3. – charakteristika cykloturistiky
- Kapitola 1.2.4. – charakteristika terénní cyklistiky
- Kapitola 1.2.5. – Implementace zahraničních zkušeností

2. Příloha – Cykloturistika a cyklistické trasy

2.1. Cykloturistika

- Kapitola 2.1.1. – webové portály
- Kapitola 2.1.2. – mapové a tištěné podklady
- Kapitola 2.1.3. – služby

2.2. Cyklistické trasy

- Kapitola 2.2.1. – základní informace o značení cyklotras ve Středočeském kraji
- Kapitola 2.2.2. – přehled cykloturistických tras na území Středočeského kraje
- Kapitola 2.2.3. – popis návaznosti cyklotras Středočeského kraje na cyklotrasy Prahy

3. Příloha – Cyklistické stezky

3.1. Stanovisko SEA k CG 2014

3.2. Zásobník projektů obcí a měst

- Kapitola 3.2.1. – Přehled návrhů na realizaci cyklistických komunikací na území Středočeského kraje
- Kapitola 3.1.2. – Přehled potřeb kooperace obce na silnicích I., II., III. třídy a přehled námětů realizaci cyklistických pruhů

4. Příloha – Intermodalita & Bike and Ride

4.1. Vazba na cyklistickou dopravu

- Kapitola 4.1.1. – Informace ze stávajícího CG 2014 - Vliv železnice na cyklistickou dopravu v kraji
- Kapitola 4.1.2. – Informace z dotazníků obcím – 02/2017
- Kapitola 4.1.3. – Fotodokumentace stávajícího stavu Bike & Ride

4.2. Vazba na cykloturistiku

- Kapitola 4.2.1. – Cyklisté a přeprava autobusy
- Kapitola 4.2.2. – Cyklisté a železnice
- Kapitola 4.2.3. – Ostatní dopravci
- Kapitola 4.2.4. – Půjčovny kol ve Středočeském kraji

V samotných souborech jsou k dispozici dále tyto informace:

- Samostatna_priloha_1_Cyklotrasy_04_06_2017
- Samostatna_priloha_2_Cyklotrasy_intenzity_vyber_metodika
- Samostatna_priloha_3_Cyklotrasy_intenzity
- Samostatna_priloha_4_Cyklostezky_04_06_2017
- Samostatna_priloha_5_Data_vrstvy_04_06_2017