

Koncepce rozvoje cykloturistiky a cyklodopravy v Plzeňském kraji



Srpen 2012

Obsah

1 ANALYTICKÁ ČÁST	- 4 -
1.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	- 4 -
1.2 ÚLOHA CYKLISTICKÉ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY	- 8 -
1.2.1 <i>Obecná charakteristika</i>	<i>- 8 -</i>
1.2.2 <i>Specifikace Plzeňského kraje.....</i>	<i>- 17 -</i>
1.3 UKOTVENÍ CYKLISTIKY VE STRATEGICKÝCH MATERIÁLECH	- 21 -
1.3.1 <i>Evropské strategické dokumenty</i>	<i>- 21 -</i>
1.3.2 <i>Národní strategické dokumenty</i>	<i>- 21 -</i>
1.3.3 <i>Koncepční dokumenty PZ kraje</i>	<i>- 23 -</i>
1.3.4 <i>Koncepční materiály obcí</i>	<i>- 32 -</i>
1.4 ZPŮSOB ŘÍZENÍ	- 34 -
1.4.1 <i>Národní úroveň</i>	<i>- 34 -</i>
1.4.2 <i>Krajská úroveň.....</i>	<i>- 34 -</i>
1.4.3 <i>Místní úroveň</i>	<i>- 35 -</i>
1.5 ZPŮSOB FINANCOVÁNÍ	- 35 -
1.5.1 <i>ROP NUTS II Jihozápad</i>	<i>- 35 -</i>
1.5.2 <i>Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Bavorsko.....</i>	<i>- 36 -</i>
1.5.3 <i>SFDI - poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek....</i>	<i>- 37 -</i>
1.5.4 <i>Krajské dotační programy</i>	<i>- 38 -</i>
1.6 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA	- 49 -
1.6.1 <i>Cyklotrasy ve volné krajině</i>	<i>- 49 -</i>
1.6.2 <i>Vedení cyklotras v zastavěném území.....</i>	<i>- 50 -</i>
1.6.3 <i>Základní technické parametry.....</i>	<i>- 52 -</i>
MTB ZNAČENÍ.....	- 54 -
1.7 POPIS SÍTĚ CYKLOTRAS PLZEŇSKÉHO KRAJE	- 60 -
1.7.1 <i>Cyklotrasy na území Plzeňského kraje.....</i>	<i>- 60 -</i>
1.8 INTERMODALITA	- 67 -
1.8.1 <i>Železniční doprava.....</i>	<i>- 67 -</i>
1.8.2 <i>Autobusová meziměstská doprava.....</i>	<i>- 70 -</i>
1.9 ZÁVĚR ANALYTICKÉ ČÁSTI – DEFINOVÁNÍ PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ, SWOT ANALÝZA ...	- 73 -
2 NÁVRHOVÁ ČÁST.....	- 76 -
2.1 ZÁSADY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ÚZEMÍ	- 76 -
2.1.1 <i>Zajistit přímou dostupnost nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení.....</i>	<i>- 76 -</i>
2.1.2 <i>Zajistit bezpečné propojení sousedních sídelních celků.....</i>	<i>- 76 -</i>
2.2 ZÁSADY ROZVOJE CYKLOTURISTIKY	- 77 -
2.2.1 <i>Postupné dobudování významných liniových koridorů pro podporu cykloturistiky.....</i>	<i>- 77 -</i>
2.2.2 <i>Odstraňování kolizních míst a nebezpečných úseků na existující síti značených tras</i>	<i>- 86 -</i>
2.2.3 <i>Realizace areálů, resp. tras pro terénní a extrémní cyklistiku</i>	<i>- 87 -</i>
2.2.4 <i>Údržba značených cyklotras</i>	<i>- 87 -</i>
2.3 ZNAČENÍ VÝZNAMNÝCH LINIOVÝCH KORIDORŮ NA ÚZEMÍ PLZEŇSKÉHO KRAJE.....	- 88 -

2.4	SYSTÉM FINANCOVÁNÍ	- 88 -
2.5	ZPŮSOB A FORMA ZAČLENĚNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY DO IDS	- 92 -
3	STRATEGICKÁ ČÁST	- 94 -
3.1	DEFINOVÁNÍ OBECNÝCH PRIORIT, CÍLŮ A OPATŘENÍ V ROZVOJI CYKLISTIKY	- 94 -
3.2	PRIORITA I. - CYKLISTICKÁ DOPRAVA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU -	95 -
3.3	PRIORITA II. - CYKLOURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST REKREACE A CESTOVNÍHO RUCHU	- 99 -
3.4	PRIORITA III. - KOORDINACE A PARTNERSTVÍ	- 104 -
4	AKČNÍ PLÁN	- 106 -
	ZÁVĚR.....	- 111 -
	PŘEHLED PŘÍLOH.....	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.

ZÁKLADNÍ INFORMACE

Cílem je **zjištění aktuálního stavu** sítě cyklistických tras a cyklostezek v kraji a navržení krátkodobých řešení vedoucích k rozvoji cyklo dopravy a cykloturistiky na území Plzeňského kraje v období let 2013 - 2015 tak, aby byla zajištěna bezpečnost dopravy cyklistů. Dalším cílem je podpora využití jízdních kol k denní dojížděce do cca 7 km vzdálenosti, tj. dojížděka do škol, zaměstnání, na úřady aj. Tento cíl lze zaručit vybudováním bezpečných cyklistických stezek a cyklotras procházející městy a hlavně spojující obce s ORP.

Smyslem a zaměřením koncepce je **navrhnout krátkodobá a dlouhodobá řešení vedoucí k rozvoji cyklo dopravy a cykloturistiky na území Plzeňského kraje**, která by reflektovala nové poznatky z této oblasti. Jde především o zkoordinování rozvoje cyklistické dopravy na území Plzeňského kraje, sladit jej s národní cyklokonceptí a vytvořit tak předpoklady pro prověření a doplnění sítě mezinárodních, dálkových, nadregionálních a regionálních cyklotras na uvedeném území s napojením na trasy sousedních krajů a na trasy na německé straně.

Neméně významnou součástí zůstává také zlepšení kvality tras v nevyhovujících úsecích a především zvýšení bezpečnosti na stávajících problémových místech. Materiál by měl respektovat cíle a opatření, které zahrnuje právě připravovaná **Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy 2012** a to jak pro oblast cyklistické dopravy, tak pro oblast rekreační cyklistiky.

V tomto kontextu je koncepce zaměřena na dvě oblasti - na rozvoj dopravní infrastruktury zajišťující bezpečný pohyb cyklistů v území pro potřeby podpory cyklistické dopravy a na rozvoj rekreační cyklistiky a navazujících služeb. Tomu odpovídá členění analytické i strategické části.

1 ANALYTICKÁ ČÁST

1.1 VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ

A. Přehled a výklad základních pojmů z pozice cyklo dopravy

Cyklistická doprava – druh dopravy, který se podílí na celkové dělbě přepravní práce lidí do zaměstnání, škol, za nákupy, úřady apod.

Cyklistika – v kontextu tohoto materiálu tento pojem zastřešuje cyklistická doprava, rekreační cyklistika.

Bezmotorová doprava - systém bezpečných cest určených pro všechny druhy dopravy alternativních k dopravě motorové a vedených mimo dopravní komunikace (cyklistická doprava, kolečkové brusle, pěší doprava, koloběžky, apod.).

Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů.

Cyklistická trasa (cyklotrasa) je pozemní komunikace upravena (dopravním značením případně i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru.

Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určena pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou.

Pás pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, která je složena z jízdních pruhů pro cyklisty.

Pruh/pás pro chodce je část pozemní komunikace určené pro provoz chodců.

Společný pás pro provoz cyklistů a chodců je pozemní komunikace nebo její část určena pro společný provoz chodců a cyklistů.

Stezka pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určena pro provoz cyklistů. Označuje se dopravní značkou č. C 8a „Stezka pro cyklisty“.

Stezka pro chodce a cyklisty je pozemní komunikace nebo její část určena pro provoz chodců a cyklistů. Označuje se:

- a) v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“,
- b) v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“.

B. Přehled a výklad základních pojmů z pozice cykloturistiky

Cykloturistika

Způsob trávení volného času cestováním na jízdním kole. Cesty mohou být jednodenní (výletníci) nebo vícedenní (cykloturista)

Terénní cyklistika – je svébytná forma rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a z pohybu v přírodě, z radosti z ovládnutí kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně s nesením kola.

Cykloturista

Osoba, která tráví jeden nebo více dní mimo domov za účelem cykloturistiky. Cesty mohou být hvězdicovité nebo dálkové (s přespáním každou noc na jiném místě). Cykloturisté mohou jezdit individuálně nebo s využitím připravených cyklobalíčků (organizovaně)

Cyklovýletník

Osoba na jednodenním výletě, jehož hlavním účelem je jízda na kole. Výlety mohou být podnikány z domova nebo z ubytovacího zařízení v rámci delší dovolené.

Biker

jezdí na náročné terénní trasy (singltreky, lesní cesty), terénní trasy jsou přitom hlavním cílem výletu, biker může část cesty absolvovat i po zpevněném povrchu

Tip na cyklovýlet

Návrh okružních a nebo trasových 1-2 hodinových, půldenních a celodenních cyklovýletů. Jsou navrženy především pro cyklovýletníky. Složením více tipů na cyklovýlet vzniká cyklobalíček a je primárně zaměřen na cykloturistu.

Cykloturistický balíček

Soubor sestavených tras, tipů na cyklovýlety, včetně turistických cílů a služeb, například včetně ubytování, stravování, doprovodných relaxačních služeb a programů, dopravy, parkování, průvodce. Cykloturistický balíček může být jako celek naceněn a prodáván jako zájezd konkrétním subjektem se statutem cestovní kanceláře (ojedinělý případ v ČR) nebo se může jednat o kvalitně sestavený a neobchodovaný soubor doporučených tras a tipů na cyklovýlety, zajímavostí a služeb, který jako celek nebo dle vlastního výběru zájemce absolvuje sám a sám si dle vlastního výběru jednotlivé služby zajišťuje nebo nakupuje (dnes nejčastější případ v ČR). Případně se může jednat o kombinaci, kdy garant balíčku služby zajistí a zarezervuje, avšak účastník je platí sám každou jednotlivě tomu kterému poskytovateli služby, přičemž garant nevystupuje v roli cestovní kanceláře.

Jednostopá cesta (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.

C. Použité zkratky

ADFC	- Všeobecný německý cyklistický klub (der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club)
ATUR	- Asociace turistických regionů
BESIP	- Bezpečnost silničního provozu
BMD	- Bezmotorová doprava
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
CS	- Cyklistická stezka
CT	- Cyklotrasa
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČD	- České dráhy, a.s.
ČR	- Česká republika
D	- Německo
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
DZ	- Dopravní značení
ECF	- Evropská cyklistická federace
EU	- Evropská unie
EV	- EuroVelo trasa
EVL	- Evropsky významné lokality
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
ICT	- Iron Curtain Trail (EuroVelo n.13)
IDS	- Integrovaný dopravní systém
KČT	- Klub českých turistů
KÚPK	- Krajský úřad Plzeňského kraje
KSÚS PK	- Krajská správa a údržba silnic Plzeňského kraje
MD	- Ministerstvo dopravy
MK	- Místní komunikace
MTB	- Mountainbike
MZe	- Ministerstvo zemědělství
NP	- Národní park
NPP	- Národní přírodní památka
NPR	- Národní přírodní rezervace
ROP NUTS II Severozápad	- Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
ODSH	- Odbor dopravy a silničního hospodářství
OKPP CR	- Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
OP	- Ochranné pásmo
ORP	- Obec s rozšířenou působností
ORR	- Odbor regionálního kraje
OŠMT	- Odbor školství, mládeže a tělovýchovy
OŽP	- Odbor životního prostředí
PO	- Ptačí oblast
POV	- Program obnovy venkova
PP	- Přírodní památka
PPK	- Přírodní park
PR	- Přírodní rezervace
PK	- Plzeňský kraj
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR

SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury
SO	- Správní oblast
SOSLPOV	- Svazek obcí Slavkovský les pro obnovu venkova
SRN	- Spolková republika Německo
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty
TP	- Technické podmínky
TS	- Technické služby
TŽK	- Traťový železniční koridor
ÚK	- Účelová komunikace
ÚR	- Územní rozhodnutí
URS	- Ústav racionalizace ve stavebnictví
ÚSES	- Územní systém ekologické stability
ZCHÚ	- Zvláště chráněná území
ZO CSOP	- Základní organizace Český svaz ochránců přírody

1.2 ÚLOHA CYKLISTICKÉ DOPRAVY A CYKLOTURISTIKY

1.2.1 Obecná charakteristika

Cyklistika je vnímána jako integrální část, která se dělí z hlediska kompetencí **do oblasti dopravní obsluhy území a oblasti prezentace cykloturistiky**. Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí a plynule přechází do městského i regionálního plánování, koexistuje s dalšími druhy dopravy a přirozenou cestou vznikají nároky uživatelů na dopravní prostor a odpovídající vybavení.

Jízda na kole umožňuje pohyb na čerstvém vzduchu a současně většinou bezprostřední styk s přírodou. Kolo je téměř bezhlučný dopravní prostředek pro všechny věkové kategorie, neznečišťuje okolí, čímž přispívá k ozdravení životního prostředí. Mezi další výhody jízdy na kole patří jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel. K jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostane tam, kde autem nikoliv, dopravní zácpa může rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole je možné jet od domu až do práce, školy, na úřad, provoz kola má minimální finanční nároky na vaši peněženku, aj. Určité nedostatky samotné cyklistické dopravy lze naopak spatřovat v možnostech bezpečného parkování kol (ochrana před krádežemi, nedostatek kvalitních stojanů, úschoven).

Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě stoupající tendenci a v mnoha zemích se tomuto trendu přizpůsobují služby, plánování i nabídka v dopravě. Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.

A. Charakteristika z pohledu cyklistické dopravy

Dopravní funkce umožňuje rychlé propojení dvou a více lokalit (obce, města, rekreační centra apod.) s předpokládanou opakovanou frekvencí užívání. Nezbytným předpokladem jsou **parametry bezpečnosti a komfortu tras, které odvedou cyklisty ze stávajících dopravně zatížených komunikací. Zcela zásadní je požadavek oddělení tras od motorové dopravy v úsecích frekventovaných komunikací s vyšší rychlostí, tedy zejména v extravilánu, a návrh vedení zajišťující pro uživatele minimální energetickou náročnost. V intravilánu by trendy měly vést k intergaci cyklistů do dopravního prostoru**, tak aby navrhovaná řešení umožnila rychlou, efektivní a bezpečnou přepravu ve městě i dopravní dostupnost běžných cílů (obchody, školy, sportoviště, úřady, pracoviště).

Při jízdě do zaměstnání, školy jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno živičným povrchem. Výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny v krátkém časovém úseku. Významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty. Ideální stav je oddělená cyklistická doprava na **cyklostezce, cyklopruhu, nebo zklidněním celé oblasti, tzn. zónou 30**. Chce-li jet cyklista z místa bydliště do místa zaměstnání, či školy, tak potřebuje mít:

- k dispozici bezpečnou komunikaci pokud možno přímého směru bez větších převýšení,

- možnost na terminálech IDS a na železničních stanicích si kolo bezpečně uschovat a dále pokračovat hromadnou dopravou (v případě, že dojížděková vzdálenost je příliš velká), tzv. intermodalita s kolem
- možnost u zaměstnavatele, nebo ve škole si kolo bezpečně uschovat a provést odpovídající hygienu, včetně možnosti osprchování se (v případě, že cyklista dojde na kole až do zaměstnání).

Obdobná pravidla platí i pro cyklisty - zákazníky, kteří se potřebují dostat z místa bydliště na nákup, za službami, na úřady apod.

B. Charakteristika z pohledu rekreační cyklistiky

B.1 Základní informace o rekreační, turistické a volnočasové cyklistice

Cyklistiku můžeme spojit jak s volným časem, cestovním ruchem, tak s rekreací. Pro zjednodušení terminologie se nejčastěji používá termín rekreační cyklistika, která zastřešuje všechna uvedená spojení.

Předpoklady pro rozvoj rekreační cyklistiky jsou v Plzeňském kraji velmi dobré. Krásná krajina s členitým reliéfem, lesy, vodními plochami, nespočtem kulturně-historických a technických památek a spoustou přírodních krás. Rekreační cyklistika má potenciál obohatit naše zážitky v krátkém časovém úseku a k životnímu prostředí zůstává přátelská. Atraktivní cyklistická nabídka pomáhá turisticky zajímavým místům v České republice a přispívá i k rozvoji zaostalejších regionů. K propagaci těchto zajímavých míst by měl aktivně přispět destinační management. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu.

Z pohledu aktualizace strategické dokumentu se jeví jako zásadní příprava národního marketingového projektu „**Česko jede**“, se zaměřením na propagaci cyklistiky & in-line.

B.2 Typologie rekreačních cyklistů

Očekávání klienta: zážitek v originálním prostředí, spokojenost se službami, preference malých rodinných penzionů, kontakt s místními obyvateli, co dostanu za své peníze?

Existuje mnoho faktorů, podle kterých je možné rozřadit cyklisty do skupin:

1. Typ terénu, povrchu.
2. Délka tras.
3. Jízdy individuální /s rodinou/ s přáteli.
4. Jízdy „na těžko“ nebo „nalehko“.
5. Víkendy/denní jízdy.
6. Frekvence využití automobilu/kola.
7. Využívání ubytovacích zařízení.
8. Frekvence využití vlaku/cyklobusu.
8. Typ kola.
9. Využívání stravovacích zařízení.
10. Místní vs. přespolní.

Typologie rekreačních cyklistů jako klientů:

- **Rodiny s dětmi** - kratší a bezpečné trasy, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště.
- **Méně zdatní (pohodoví) rekreační cyklisté** - nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch.
- **Zdatnější rekreační cyklisté** - okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty. Delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy.
- **Dálkoví cyklisté** - trasy 50 – 100 km, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc „*páteřní trasy s dobrým značením jsou podmínkou, jedeme z místa na místo, často trasy podél řek*“.
- **Terénní cyklisté** - preferují především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu.
- **Sportovně rekreační cyklisté** - vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny. Testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

B.3 Principy propagace produktu

Prodej – orientace na efektivní metody – Internet, mobil, online

Příklad Česká republika:

Rozhlas	14 395 552 Kč	Rozhlas	4 743 000 posluchačů
Kampaň v městské dopravě	4 627 771 Kč	Kampaň v městské dopravě	1 883 355 cestujících
Inzeráty v tisku	1 350 000 Kč	Inzeráty v tisku	5 063 000 čtenářů
Akce v obchodních centrech	1 241 309 Kč	Akce v obchodních centrech	27 250 kusů rozdaných materiálů
Internet	1 202 750 Kč	Internet	8 545 527 shlédnutí
Redakční články	844 646 Kč	Redakční články	19 000 000 přečtení

Zdroj. CzechTourism

Závěr:

- nejefektivnější jsou články, které čtenáři vnímají jako informaci a ne jako reklamu.
- druhý nejefektivnější výstup je Internet - poměr cena/výkon

Poznámka / analýza propagace cykloturistiky na internetových stránkách:

Cykloturistika je prezentována zde: www.turisturaj.cz/slozka/cykloturistika s tímto textem: *Cykloturistika má v České republice vynikající podmínky a patří mezi nejpopulárnější celonárodní sporty. Cyklistům slouží dobře značené cyklotrasy (často vedené po nefrekventovaných silnicích nebo lesních cestách) ve městech a jejich okolí je doplňují cyklostezky (cesty určené výhradně pro cyklisty). Již tak širokou nabídku možností si cyklisté doplňují využíváním kvalitně značených turistických tras (kde však mají přednost pěší turisté) a neznačených lesních svážnic a polních cest. Plzeňský kraj svou cykloturistickou nabídkou*

převyšuje již tak atraktivní celostátní průměr. Je to zejména díky dvěma vynikajícím cykloturistickým lokalitám: Šumavě a Českému lesu. Patří mezi nejkrásnější pohoří v Česku. Na Šumavě je vybudována velmi hustá síť dobře značených cyklotras, které vedou po bývalých pohraničních a lesních cestách. Přestože jste v nadmořské výšce kolem 1000 m, většinou převažují rovinky a mírná stoupání i klesání. Doprovozná infrastruktura a služby jsou zde na příkladné úrovni.

Český les je podobný, jen turistů a penzionů je zde méně, což je pro mnohé předností. Vydejte se poznat opuštěnou krajinu Českého lesa, kde se střídají kvetoucí louky plné vůní a trýpytivé mokřiny protkané průzračnými potůčky s hustými smíšenými lesy, vytvářející tak poetickou poklidnou harmonii tolik potřebnou pro civilizací znaveného člověka.

Další atraktivní lokality jsou na Rokycansku, v Brdech, v okolí Konstantinových Lázní a na jižním Plzeňsku.

Pro dlouhá putování a originální dovolenou na kole najdete v Plzeňském kraji dálkové cyklotrasy. Například magistrála Český les vás provede z Chebu přes Tachov až do Domažlic (140 km). Na ni navazuje Šumavská magistrála, která vás během 240 km protáhne přes celou Šumavu. A to z Domažlic přes Železnou Rudu až do Českého Krumlova.

Tato informace je doplněna odkazem <http://www.turisturaj.cz/clanek/cykloturistika> na 20 cyklovýletů. Každý tip na výlet zahrnuje 1-2 fotografie, slovní popis trasy s upozorněním na zajímavá místa na ní a mapu. V té ale není trasa vyznačena. GPS ani další praktické informace (ubytování, možnosti stravování na trasy, cykloservisy atp.) s výjimkou kontaktu na nejbližší Infocentrum u tipů na cyklovýlety nejsou. Chybí prolinkování na konkrétní zmiňované informace.

Na stránkách PK je k dispozici interaktivní mapová služba, která obsahuje cyklotrasy a cyklostezky všech tříd na adrese: http://mapy.kr-plzensky.cz/arcims/turistika_cs/viewer.htm. Práce s mapou je pro běžného cykloturistu zdoluhavá, zoomování a načítání pracuje s velkými časovými prodlevami a běžného uživatele i přes množství zajímavých informací v jednotlivých volitelných vrstvách nejspíš odradí. Z mapy nelze vyčíst číslo/jméno trasy, jen linii, kterou fialovými tečkami označené trasy v mapě vedou.

Informace pro cykloturisty nabízejí i jiné portály. Na cyklistiku v PK je zaměřen specializovaný cyklistický portál www.plzenskonakole.cz, který nabízí jak pravidelné novinky z celého kraje, tak tipy na výlety a akce pro cyklisty, služby pro cyklisty a informace o zajímavých místech. Základní informace pro zahraniční cyklisty nabízí také v angličtině a němčině. Tipy na organizované výlety v oblasti Šumavy pak nabízí portál www.posumave.cz. Další cyklistické portály patří většinou sportovním a cyklistickým klubům, které zde prezentují vlastní akce a informace z nich.

B.4 Marketing zaměřit hlavně na služby

Z pohledu cestovního ruchu je nabídka dovolené s kolem či dokonce na kole od běžné nabídky odlišná. Nabídka ucelených služeb je v oblasti cestovního ruchu nazývána produkt. Pro přípravu produktů cestovního ruchu pro cyklisty, tzv. „**cyklobalíčků**“ je třeba mít na paměti potřeby cyklistů, jejich kol, ale i mnohé aspekty, které nabídka dovolené s kolem či na něm zahrnuje. Cyklobaličky jsou jednou z možností, jak zvýšit počet turistů v regionu. Nejde přitom jen o samotnou infrastrukturu (cyklostezky), jako spíš o související vybavení a služby, které zpříjemní nebo dokonce umožní její využívání. Jde zejména o vybavení cyklostezek, ale



i značených cyklotras s odpočívkami, informačními tabulemi s mapami či popisem okolních zajímavostí. Ubytovací, stravovací zařízení a turistické cíle nabízející služby s přihlédnutím ke specifickým potřebám cyklistů (vhodné jídlo a nápoje, servis, uložení kol atp.) mají možnost získat certifikaci Cyklisté vítání, která uživatelům garantuje rozsah a kvalitu cyklistických služeb. Cílem je vytvoření **certifikačního systému Cyklisté vítání, jako národního standardu kvality služeb cestovního ruchu pro cyklisty a cykloturisty**, zavedení certifikace a systému kontroly do praxe na celém území ČR na základě úspěšných zkušeností ze zahraničí.

Přestože existuje velké množství map a propagačních materiálů, které mohou cyklisté využít jako informační zdroj pro přípravu trasy, či celé dovolené, jen velice málo z nich je koncipováno jako „cyklobalíček“, tedy materiál poskytující kompletní informace vč. služeb pro cykloturistiku v daném místě. Infocentra pak poskytují často jen základní informace, **služby cykloprůvodců** téměř chybí.

Aktivity měst a obcí podporující cestovní ruch se často zaměřují na propagaci architektonických památek, přičemž **cyklisté většinou preferují** jízdu přírodou a poznávání zajímavostí přírodních (přírodní památky), oceňují krásné výhledy do krajiny a cesty přírodou mimo zastavěné lokality. Propagace takového typu cykloturistiky vyžaduje tedy aktivitu a koordinaci na území více obcí, tedy určitého regionu. Nabídky prezentující možnosti cyklistiky jsou často zaměřeny obecně, tj. na cyklisty jako takové, bez specifikace potřeb jednotlivých cílových skupin dle typologie cyklistů.

Cyklobalíček bude prioritně určen jedné z uvedených skupin, jejím potřebám a zvykům. Délka pobytu by se měla přizpůsobit potenciálu regionu, a to nejen z pohledu pouhé cyklistiky, ale také z pohledu cestovního ruchu, tedy množstvím zajímavých míst.

Přestože dosud neexistují přesná statistická čísla o tom, kolik lidí pro svou dovolenou v ČR využívá kola (prioritně, nebo jen doplňkově), lze jen odhadnout, že **nejpočetnější skupinou u nás jsou cyklisté „pohodoví“**. Stále se ale zvětšuje skupina dálkových cyklistů a terénních cyklistů, kteří se ze skupiny „pohodoví“ po čase rekrutují.

Z pozice samosprávy, resp. jejích správních celků, lze připravit cyklobalíčky jen pro individuály popř. skupiny individuálů. Pro skupiny cyklistů, jejichž cesta je organizována cestovní kanceláří, je **nutná spolupráce s místním subjektem zajišťujícím služby cestovního ruchu**, nejlépe s incomingovou cestovní kanceláří – zde se nabízí podpora takovéto aktivity formou grantů regionálního charakteru. Většina cyklistů ale po české republice jezdí individuálně či v organizovaných skupinách, kdy roli cestovní kanceláře na sebe bere některý z členů této skupiny.

Potřeby cyklistů v oblasti služeb: infocentra, ubytování, stravování, mapy, propagační materiály, průvodce, půjčovny kol, servisy, úschova nebo odstavení a uzamčení kola, přeprava kol a zavazadel, odpočívadla, stojany na kola.

B.5 Některé výstupy z cyklo&in-line průzkumu z roku 2011

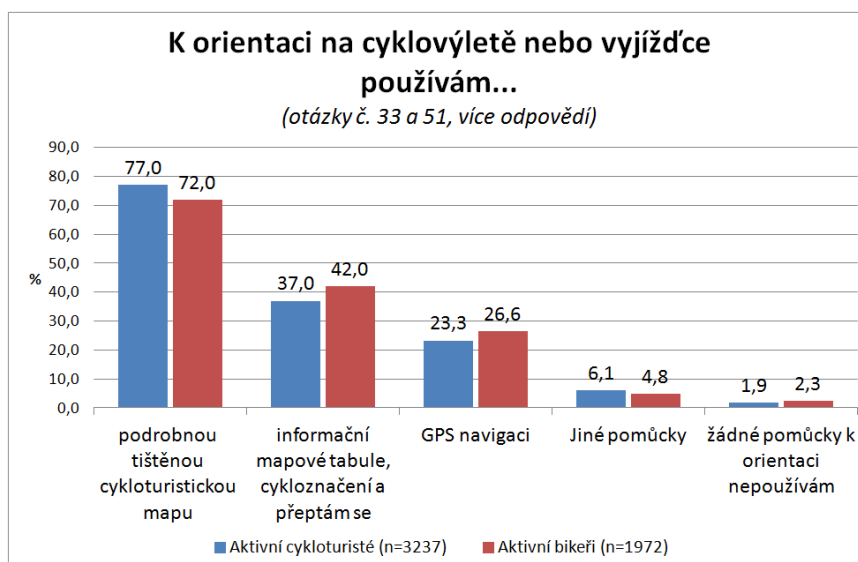
Tip na cyklovýlet versus cyklobalíček

Fakta: Aktivní cykloturisté i bikeři vyrážejí nejčastěji na několikahodinové, maximálně jednodenní výlety.

Aplikace do praxe: Máme sice k dispozici řadu detailních údajů o tom, který region je nejnavštěvovanější, ale při podrobné analýze zjistíme, že v drtivé většině jsou preferovány především krátkodobě výlety na kole (maximálně na celý den), kdy Češi jezdí po Čechách a Moraváci po Moravě. Jestli chceme tedy tento stav změnit a podpořit větší „výměnu“ mezi regiony, **tak bychom měli vytvářet nabídky minimálně na třídní výlety, neboli sdružíme tipy na výlet do celků – tzv. cyklobalíčku.** Jen tak můžeme změnit tento stav. Vhodným příkladem jsou cyklonabídky portálu Východních Čech¹. S tím je i spojený častý problém, které je k vidění na internetových stránkách. Najdete zde velký výčet tipů na výlet, který ale není rozdělen do dalších malých mikroregionů. Takže když někdo chce najít nějakou oblast, musí „proklikat“ všemi nabídkami, než najde oblast, kterou hledá (pokud tedy na webové stránce není vyhledavač). To je i případ tipů na cyklovýlety na portálu www.turisturaj.cz.

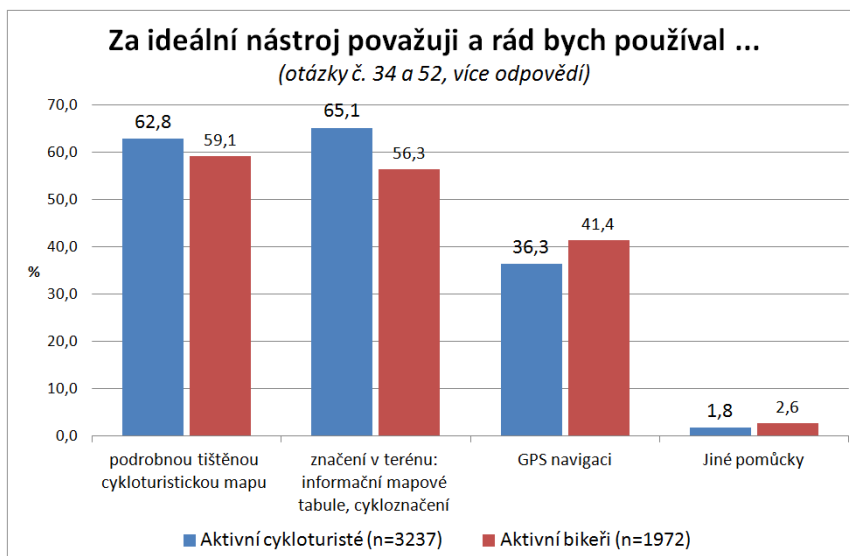
Orientace v terénu

Fakta: Pro orientaci v terénu používají aktivní cykloturisté i bikeři nejčastěji tištěné mapy (cykloturisté 77 %, bikeři 72 %). Z výzkumu však vyplývá trend k ústupu papírových map a přání lepší doplňkové infrastruktury v terénu, která bude zahrnovat značení a infotabule. Ve srovnání s tím, co používají aktivní cyklisté a bikeři v současné době, by si více lidí přálo také GPS navigaci. Pro jednoduché informace lze také použít např. na infotabulích **QR kód**.



Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, on-line průzkum, srpen-září 2011

¹ http://www.vychodni-cechy.info/tipy-na-vylet/902_84_cyklotrasou-kolem-orlic/



Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, on-line průzkum, srpen-září 2011

Aplikace v praxi:

- Víme sice, že cykloturisté rádi vyhledávají informace na internetu, ale v samotném terénu už raději mají vytištěný materiál, nebo mapu. **Proto by každý tip na cyklovýlet měl být také zpracován ve formátu PDF, který si může každý stáhnout a vytisknout, a nebo byl v regionu k dispozici v tištěné podobě.** Dobrým příkladem je zpracování tipů na cyklovýlet v Českém ráji² a nebo v Jihočeském kraji³
- Mělo by být také standardem, aby bylo možné si stáhnout trasu ve formátu GPX, aby cykloturista či biker mohl používat svou GPS navigaci.

Představy o tom, co zajímá cykloturistu

Fakta: Níže uvedená tabulka jednoznačně ukazuje, co vlastně cykloturistu zajímá:

	historické a technické památky a zajímavosti	hrady, zámky, muzea apod	příroda a přírodní zajímavosti	doplňující sportovní a rekreační zařízení	gastronomické zážitky	téměř nic, jedu zejména pro požitek z vlastní jízdy
Jedu sám	17,7	7,2	60,8	6,1	5,2	64,1
S manželem/manželkou,	27,9	19,2	81,2	13,1	15,2	22,8

² <http://www.liberecky-kraj.cz/dr-cs/8060-cyklotrasa-hruboskalska.html>

³ http://www.jihoceske-cyklostezky.cz/media/download_gallery/Budejovicko_CZ.pdf

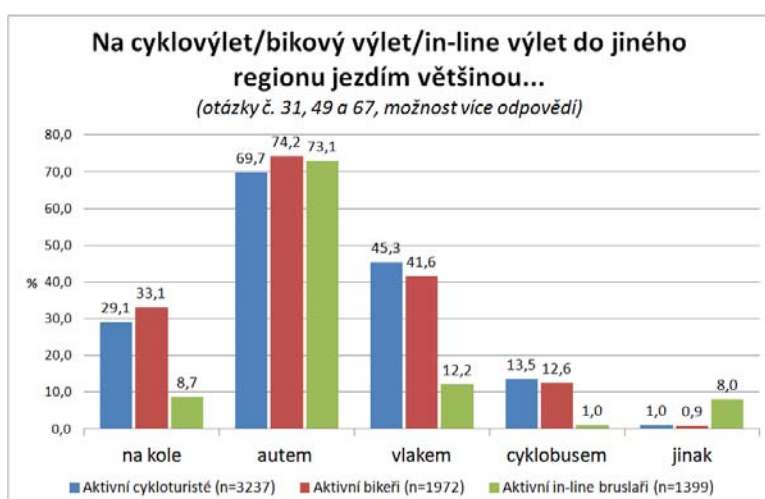
s partnerem/partnerkou						
Sscelou rodinou	23,3	18,1	76,7	47,0	10,9	9,3
s přáteli (soukromá akce)	25,1	13,5	71,5	15,9	25,4	26,5
v rámci organizované skupiny (s cykloprůvodcem)	40,0	18,3	75,0	11,7	16,7	11,7
v rámci organizovaného zájezdu s cestovní kanceláří nebo agenturou	54,9	9,8	86,3	7,8	11,8	11,8

Aplikace v praxi:

Je třeba se oprostít od představy, že cykloturista vyhledává technické památky, hrady, zámky. **Tipy na cyklovýlety by měly být postaveny především na myšlence, že cykloturista potřebuje být v přírodě, kdy chce opustit ruch velkoměst a možná ani nic nechce vidět.** Nabízet zámky a muzea má cenu jen v případě, že mají úschovnu kol, což v českých podmínkách zatím většinou nemají. Naopak je vhodné vést trasy po naučných stezkách, přírodních památkách, zříceninách a rozhlednách. Vhodným tipem na zastávku/cíl jsou farmy či místa s výrobou či možnou konzumací regionálních produktů či jídel.

Propojení cyklistické a veřejné dopravy

Fakta: Na výlety mimo bydliště bývá nejčastějším dopravním prostředkem automobil (69,7 % pro cykloturistiku po zpevněných cestách, 74,2 % pro bikerské vyjížďky a 73,1 % pro in-line výlety). Pro výlety na kole je důležitý také vlak (cykloturistické výlety 45,3 %, terénní vyjížďky 41,6 %). Po vlastní ose se přesouvá na start výletu 29,1 % cykloturistů a 33,1 % bikerů. Cyklobus využívá menší část (13,5 % pro cykloturistické výlety, 12,6 % na terénní vyjížďky). Parkování nebývá hlavní bariérou, relativně nejspokojenější v této otázce jsou in-line bruslaři.



Zdroj: Národní cyklo a in-line průzkum, STEM/MARK, on-line průzkum, srpen-září 2011

Fakta: Na dovolené nebo během víkendového pobytu v jiném regionu České republiky bych uvítal/a tyto služby: (otázka č. 40 a 59, možnost více odpovědí)

Aktivní cykloturisté (n=3237); otázka č. 40	%
cyklobus (jako pravidelnou linku)	44,9
servis kol	39,9
toalety podél stezek (tzn. Nejen v restauracích)	26,8
doprovodný program na uvolnění unaveného těla (wellness, masáže,..)	25,5
přepřevu kol a osob na objednání (cyklotaxi)	16,7
přepřevu zavazadel na objednání	16,6
sestavení cyklovýletu na míru	15,8
doprovodný program adrenalinový (lanový park, sjezd na kárákách, koloběžkách, bungee jumping,..)	12,8
doprovodný program pro děti (dětské koutky s dozorem, hry, předčítání pohádek)	10,1
služby cykloprůvodce	8,2
doprovodný program tématický (zdokonalení těla a duše, joga, extra menu, hubnutí..)	4,7
nabíjecí stanice pro elektrokola	1,6
služby instruktora pro kolo (cykloškolička pro děti)	1,1
Jiné služby	2,2
nemám zájem o žádné služby, nepotřebuji je	14,9

Aplikace v praxi:

- Je sice pravda, že řada cykloturistů a bikerů dojede na místo autem, ale nemalá skupina počítá i s dopravou vlakem. Nicméně většina nabídek právě s tímto propojením vůbec nepočítá. **Každý tip na výlet by tedy automaticky měl počítat s propojením s veřejnou dopravou přepravující kola** Měl by tedy obsahovat informace o dostupném vlakovém spojení a cyklobusech. V lokalitě, kde cyklisté setrvávají více se rádi vzdají auta, aby na něm nemuseli být závislí aspoň ve svém volném čase. U liniových tras naopak je třeba počítat s návratem zpět do výchozího bodu cesty.

- Volba dopravy je také závislá na informovanosti cyklistů o dostupnosti lokality veřejnou dopravou tedy nejen vlakem ale i cyklobusem. Je proto třeba, aby se informace o přepravě kol ve vlacích a linkách cyklobusů staly nedílnou součástí informací pro cyklisty prezentovaných krajem a to jak v tištěné tak v internetové podobě.

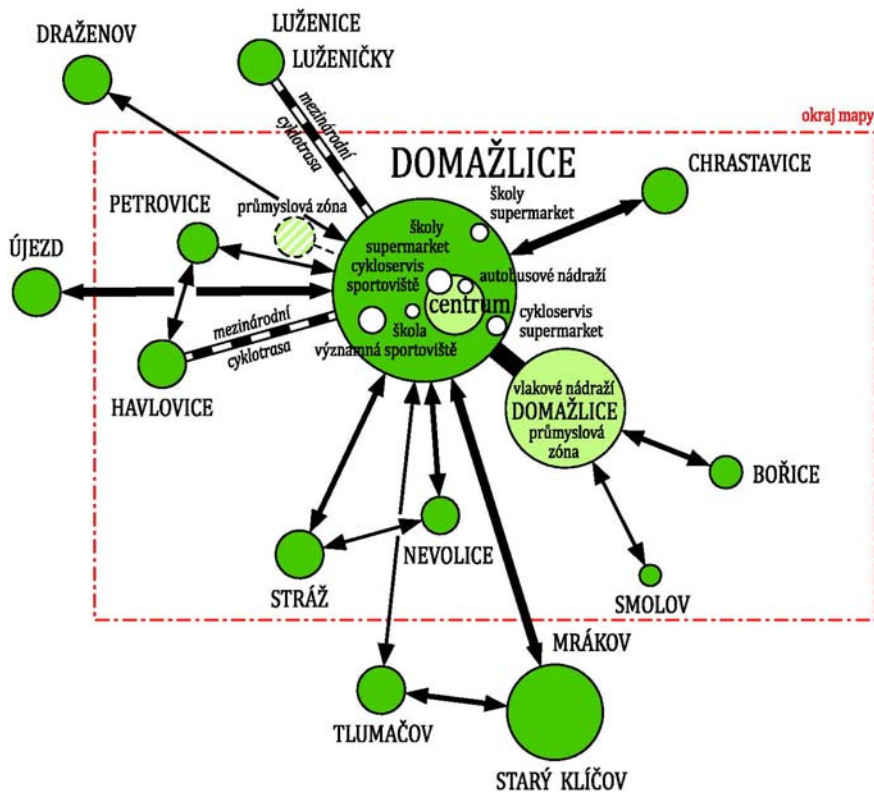
1.2.2 Specifikace Plzeňského kraje

A. Potenciál pro cyklistickou dopravu

I když Plzeňský kraj je značně členitým krajem, tak i zde se najdou oblasti, kde lidé využívají kolo za svými denními cestami. Cyklistická doprava by měla být řešena hlavně ve velkých městech, tedy Plzni, Klatovech, Domažlicích a Rokycanech. V kraji je také několik dalších menších měst, kde má cyklistická doprava díky geografické dispozici tradici. Je například od Horažďovic, Dobřany, Nýřany či Sušici. Je tedy důležité, aby tato města měla cyklodopravu zapracovanou ve svých územně plánovacích a strategických dokumentech. Zmiňovaná města již mají většinou vyřešen průjezd důležitých páteřních cyklotras intravilánem, i když ne všechny úseky jsou dle plánů již realizovány. Zmiňované průjezdy po páteřních cyklotrasách vedou často po stezkách či účelových komunikacích a mnohdy v údolích vodních toků. Právě na těchto úsecích se spojuje rekreační funkce cyklotras s dopravní. Bezpečné a rychlé koridory pro cyklisty směřující z okolí do centra města, tzv. „cyklovýpadovky“, tak patří k cyklisticky nejfrekventovanějším úsekům.

Při budování cyklistické sítě jej třeba také dbát na to, aby se nevytvářely nové bariéry pro cyklisty, například neprůjezdné silnice I. třídy, železniční koridory a vodní toky. Již při projektování každé stavby by měl být v prostoru vyřešen bezpečný pohyb cyklistů.

SCHEMA HLAVNÍCH SMĚRŮ POPTÁVKY:



POČET OBYVATEL:*

*) platné k 1. 1. 2011 (1. 3. 2001); obce v okruhu 4 km od centra města

BOŘICE	170	MRÁKOV	1 164
DOMAŽLICE	10 957	NEVOLICE	173
DRAŽENOV	433	STRÁŽ	235
CHRASTAVICE	356	TLUMAČOV	418
LUŽENIČKY	312	ÚJEZD	390
celkem:			14 608

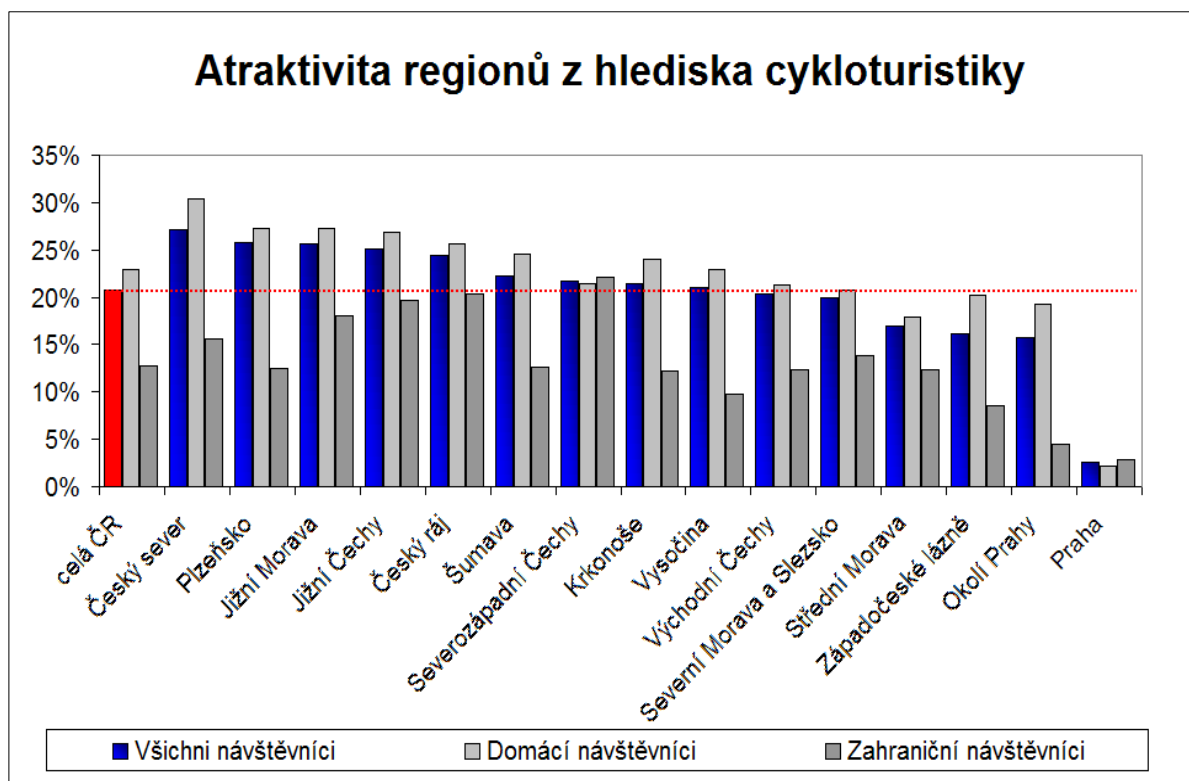
Příklad systémového řešení cyklistické dopravy (Zdroj Ing. Michal Ptáčník)

B. Potenciál pro cykloturistiku

Současné postavení Plzeňského kraje na „cyklistickém“ trhu

Nejoblíbenější turistické regiony, hodnocení služeb (srovnání českých a zahraničních turistů):

- **Skupina 1; vysoce atraktivní:** Slovácko (38 %), Lednicko-Valtický areál, Jizerské hory, Podyjí
- **Skupina 2; atraktivní:** Frýdlantsko, Děčínsko a Lužické hory, **Plzeňsko**, Lužické hory a Ještědský hřbet, Jižní Čechy, Beskydy – Valašsko, Šumava – východ, Český ráj, Chrudimsko – Hlinecko, Střední Čechy - severovýchod – Polabí, Orlické hory a Podorlicko, Máchův kraj
- **Skupina 3; průměr:** Kladské pomezí, Krkonoše – východ, Krkonoše – střed, **Tachovsko – Stříbrsko**, Jeseníky, Vysočina, Poodří, Těšínské Slezsko, Zlínsko, Moravský kras a okolí, Pardubicko, Opavské Slezsko
- **Skupina 4; mírně podprůměrné:** Krkonoše – západ, České středohoří a Žatecko, **Chodsko**, Svitavsko, Střední Morava, Podzvičínsko, Hradecko, Krušné hory a Podkrušnohoří, Krušné hory – západ, Střední Čechy – západ, Západočeský lázeňský trojúhelník, Střední Čechy – jihovýchod, Brno a okolí



Zdroj: Monitoring návštěvníků v turistických regionech ČR, STEM/MARK pro CzechTourism (2008).

Každopádně potenciál Plzeňského kraje pro cykloturistiku je opravdu mimořádný. Příroda Plzeňského kraje je neobyčejně pestrá. Od horských oblastí Šumavy a Českého lesa na západní hranici s Bavorskem, přes vrchovinu šumavského podhůří až ke zvlněnému vnitrozemí, všude najdete kulturní krajinu s malebnými městečky a vesnicemi, hojností lesů a vodních ploch. Pro tento kraj jsou typická hluboko zaříznutá údolí řek: na Šumavě Úhlavy, ve vnitrozemí zejména kaňony Střely u Rabštejna a Berounky pod Plzní. Do kraje částečně zasahují i chráněné krajinné oblasti Křivoklátsko a Slavkovský les a oblast Brd.

Ze všech krajů v České republice má kraj Plzeňský nejvíce přírodních parků – 23, a dále 177 maloplošných zvláště chráněných území. Přírodně atraktivní území jsou i v těsné blízkosti Plzně a dalších měst. Nejrozsáhlejší přírodní rezervací je více než třisethektarový kaňon Střely. V okolí menších říček a potoků najdete mnohá romantická zákoutí, např. u Kosího a Úterského potoka nebo v okolí hradu Gutštejn v údolí říčky Hadovky. Pro lepší informovanost návštěvníků jsou na zajímavých místech zřízeny naučné stezky, které jsou často sjízdné pro cyklisty.

Dokladem stále se zlepšujícího životního prostředí je nejen vyhlášení Národního parku Šumava a jeho začlenění mezi biosférické rezervace UNESCO, ale i návrat některých živočichů zpět do přírody. Na Šumavě můžeme spatřit vydru říční, rýsa ostrovida nebo tetřeva hlušce, v nově vyhlášené Chráněné krajinné oblasti Český les i bobra evropského, příležitostí je také plánovaný národní park Křivoklátsko a CHKO Brdy. Některé rybníční soustavy jsou vyhlášeny jako rezervace pro ochranu ptactva, do rybníků a potoků se vracejí i na čistotu vod náročná raci.

Lesy, které se rozkládají téměř na 40 % plochy kraje, jsou zpravidla volně přístupné jak turistům, tak houbařům a sběračům lesních plodů. Jejich převážnou část tvoří monokultury smrku a borovice. Nejrozsáhlejší lesní komplexy se nacházejí v řídké osídlených Brdech a v oblasti Radče, severně od Plzně na Maňetínsku a v okolí Konstantinových Lázní; pro Klatovsko jsou typické smíšené lesy na Ždánovské a Chudenické vrchovině. U Chudenic najdete Americkou zahradu, kde řadě pěstovaných okrasných dřevin vévodí douglaska tisolistá. Chráněné jsou i některé osaměle rostoucí listnaté stromy a skupiny stromů. Až pocit malosti se návštěvníka zmocní, když projdete některou z alejí mohutných listnáčů, např. Kilometrovku v Plzni, alej vedoucí do bývalé vesnice Ferdinandovo Údolí u Železné Rudy či alej údolí z Tachova do Světců. Původní pralesovité porosty se uchovávají na chráněných územích Čerchovské hvozdy, Tišina a Bučina u Žďáru v Českém lese, na Chejlavě a v Chynínských bučích na jižním Plzeňsku.

Délkou značených cyklistických tras patří PK ke krajům s nejhustější sítí. Nově vznikají také MTB trasy, např. v okolí Čerchova. Právě oblast Šumavy, Pošumaví a Českého lesa, stejně jako například severní Plzeňsko má v oblasti terénní cyklistiky velký potenciál.

1.3 UKOTVENÍ CYKLISTIKY VE STRATEGICKÝCH MATERIÁLECH

1.3.1 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** - Integrovaný přístup může nejlepším způsobem řešit komplexnost městských dopravních systémů, otázky správy věcí veřejných a napojení měst a jejich okolních oblastí nebo regionů, provázanost druhů dopravy
- **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)**. Tento dokument obsahuje návrh sedmi hlavních cílů, z nichž dva jsou spojené i s cyklistickou dopravou (Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu a Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu).
- **Usnesení Evropského parlamentu ze dne 27. září 2011 o evropské bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020 (2010/2235(INI))**, ze kterých jsou pro cyklistickou dopravu důležité zejména tato doporučení:
 - **54.** důrazně doporučuje, aby odpovědné orgány zavedly omezení rychlosti na 30 km/hod. v obytných zónách a na všech jednoproudových silnicích ve městech, které nemají samostatný jízdní pruh pro cyklisty, a to k účinnější ochraně zranitelných účastníků silničního provozu;
 - **58.** vítá skutečnost, že Komise zaměřuje svou pozornost na nejvíce zranitelné skupiny účastníků silničního provozu (uživatelé jednostopých vozidel, chodci atd.), kde jsou počty nehod stále příliš vysoké; vyzývá členské státy, Komisi a průmysl, aby měly při navrhování silniční infrastruktury a zařízení tyto typy uživatelů na paměti tak, aby budované silnice byly bezpečné pro všechny uživatele; žádá, aby při projektování a údržbě silnic byla větší pozornost věnována opatřením v oblasti infrastruktury na ochranu cyklistů a chodců, např. opatření na oddělení dopravy, rozšiřování sítí cyklostezek a bezbariérových přístupů a přechodů pro chodce;
 - **100.** vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly cyklistiku a pěší turistiku jako samostatný druh dopravy a nedílnou součást všech dopravních systémů.

1.3.2 Národní strategické dokumenty

- **Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky** z roku 2004 (usnesení Vlády ČR) č. 678 ze dne 7. července 2004). V roce 2011 byla provedena rozsáhlá analýza plnění opatření Cyklostrategie z let 2004 – 2011 a současně byly zahájeny práce na její aktualizaci s předpokladem předložení nového dokumentu do Vlády ČR v průběhu roku 2013.
- **Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 z roku 2011.** Cyklistická doprava je v tomto materiálu řešena v rámci specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy“. Jedno z opatření je spojeno přímo s Cyklostrategií: **při řešení cyklistické dopravy budou odpovědné orgány využívat veřejně projednanou Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR.** Dokument mimo jiné píše: *„Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky v ČR jsou zatím nedostatečné. Ve většině měst cyklistická infrastruktura úplně chybí, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V oblasti cyklistické dopravy je třeba rozlišovat dvě oblasti:*
 - *cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně politického procesu,*
 - *rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu.*

Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva prevencí chronických neinfekčních onemocnění. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech - do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických pruhů a stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s případnou realizací cyklistických pruhů a stezek počítat.“*
- **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
- Oblast cykloturistiky je obsažena v **Koncepci státní politiky cestovního ruchu v ČR na období 2007-2013,** schválené dne 5. 1. 2005 usnesením č.23 v rámci tematické oblasti „sportovní a aktivní dovolená“ v kompetenci především Ministerstva pro místní rozvoj ČR. Cykloturistika představuje jednu z nejrychleji rostoucích forem aktivní dovolené jak z pohledu domácího, tak i příjezdového cestovního ruchu. Více než kdy předtím může cykloturistika nabídnout značné ekonomické přínosy a jejich rovnoměrnou distribuci i do venkovských oblastí. Oblibu rekreační a sportovní

* Chronická neinfekční onemocnění představují nejčastější příčinu úmrtí nejen v ČR, ale i celé EU. Jedná se o okruh nemocí, mezi něž se řadí srdečně-cévní onemocnění, některá nádorová onemocnění, poruchy duševního zdraví, diabetes mellitus II. typu (cukrovka), chronická respirační onemocnění či muskuloskeletální onemocnění. Tuto širokou skupinu onemocnění vzájemně spojují společné rizikové faktory, základní determinanty a tedy i možnosti intervence. Jedním ze stěžejních rizikových faktorů je i nedostatek pohybové aktivity.

cyklistiky v ČR dokazuje i fakt, že se cyklistikou jako sportem zabývá 27 % české populace (ve věkové skupině 15-69 let), což představuje více než 2 miliony obyvatel.

- **Legislativa** Cyklistika patří v současné době k těm aktivitám, které mezi obyvateli zaznamenávají značný rozvoj a to jak z hlediska rekreačního, tak z hlediska přepravy osob a věcí na kratší vzdálenosti. Je šetrná k životnímu prostředí, jejími přednostmi jsou bezhlučnost, nulové emise, finanční nenáročnost. Pohyb na kole též bezesporu přispívá k lepší zdravotní kondici té části populace, která jej provozuje. Přehled zákonů a technické literatury, který se zabývá i cyklistickou dopravou, je uveden níže:
 - Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
 - Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
 - Zákon č. 56/2001 Sb., ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.
 - Zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
 - Zákon č. 289/95 Sb., o lesích
 - TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
 - TP 65 Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 100 Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách, kapitola F
 - TP 133 Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
 - TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty
 - ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací
 - ČSN 73 61 08 Lesní dopravní síť
 - ČSN 73 61 09 Projektování polních cest

1.3.3 Koncepční dokumenty PZ kraje

A. Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje (2008)

Plzeňský kraj je samosprávným regionem, který podle zák. č. 129/2000 Sb., o krajích, pečuje o všestranný rozvoj svého území a potřeby občanů. Při plnění svých úkolů chrání též veřejný zájem vyjádřený v zákonech a jiných právních předpisech.

V rámci své působnosti kraj v souladu s místními předpoklady a zvyklostmi pečuje o komplexní územní rozvoj, zejména o vytváření podmínek pro rozvoj sociální péče a uspokojování potřeb občanů, ochranu zdravých životních podmínek, rozvoj dopravy a spojů, výchovu a vzdělávání a ochranu veřejného pořádku, s cílem zajistit udržitelný rozvoj území sleduje a zabezpečuje vyváženost příznivého životního prostředí, sociální soudržnosti společnosti a hospodářského rozvoje. K tomu v samostatné působnosti kraj koordinuje rozvoj svého územního obvodu a schvaluje zásady územního rozvoje kraje.

Zásady územního rozvoje Plzeňského kraje (Vydány usnesením č. 834/08 Zastupitelstva Plzeňského kraje dne 2. 9. 2008, nabyly účinnosti dne 17. 10. 2008) v souladu s § 36 stavebního zákona stanoví zejména základní požadavky na účelné a hospodárné uspořádání území kraje, vymezí plochy a koridory nadmístního významu a stanoví požadavky na jejich využití, vymezí plochy a koridory pro veřejně prospěšné stavby, veřejně prospěšná opatření,

stanoví kritéria pro rozhodování o možných variantách nebo alternativách změn využití území.

Součástí zásad územního rozvoje je i vyhodnocení vlivů na udržitelný rozvoj území. Ve vyhodnocení vlivů na životní prostředí jsou popsány a vyhodnoceny zjištěné a předpokládané závažné vlivy zásad územního rozvoje na životní prostředí a přijatelné alternativy naplňující cíle zásad územního rozvoje.

Zásady územního rozvoje mohou ve vybraných plochách nebo koridorech uložit prověření změn jejich využití územní studií nebo uložit pořízení a vydání regulačního plánu jako podmínky pro rozhodování o změnách ve využití vybraných ploch nebo koridorů.

Zásady územního rozvoje v nadmístních souvislostech území kraje zpřesňují a rozvíjejí cíle a úkoly územního plánování v souladu s politikou územního rozvoje, určují strategii pro jejich naplňování a koordinují územně plánovací činnost obcí.

Zásady územního rozvoje se pořizují pro celé území kraje a vydávají se formou opatření obecné povahy podle správního řádu.

Zásady územního rozvoje jsou závazné pro pořizování a vydávání územních plánů obcí, regulačních plánů a pro rozhodování v území.

Cyklistická doprava je řešena v kapitola „5.2.9. Významné dálkové cyklistické trasy“:

5.2.9.1. Nadregionální cyklostezka Praha – Plzeň – Regensburg včetně navazující sítě cyklostezek

Trasa KČT č.3 v nové stopě

Dotčené obce: Babylon, Česká Kubice, Dobřany, Dobřív, Domažlice, Ejpovice, Holýšov, Horšovský Týn, Hradec, Hrádek, Chotěšov, Kamenný Újezd, Klabava, Křenovy, Kvíčovice, Kyšice, Luženičky, Meclov, Plzeň, Rokycany, Staňkov, Stod, Strašice, Střelice, Újezd, Vstíř.

5.2.9.2. Nadregionální cyklostezka Železná – Bělá nad Radbuzou – Stříbro – Plzeň

Trasa KČT č. 37

Dotčené obce: Bělá nad Radbuzou, Třemešné, Stráž, Staré Sedlo, Prostiboř, Kladruby (TC), Sytno, Vranov, Sulislav, Pňovany, Plešnice, Bdeněves, Kozolupy, Vocho, Plzeň

5.2.9.3. Nadregionální cyklostezka Plzeň – Klatovy – Železná Ruda

Trasa KČT č. 38

Dotčené obce: Plzeň, Nová Ves, Dobřany, Chlumčany, Dnešice, Soběkury, Merklín, Otěšice, Roupov, Vřeskovice, Červené Poříčí, Dolany, Švihov, Klatovy, Vrhavěč, Běšiny, Velhartice, Hlavňovice, Hartmanice, Čachrov

Další významné dálkové cyklotrasy (EuroVelo 4 a 13) v dokumentu ani Zprávě o uplatňování Zásad územního rozvoje Plzeňského kraje z 9.9.2010 zmíněny nejsou.

5.2.9.4. Úkoly pro územní plánování obcí

V územních plánech jednotlivých obcí územně stabilizovat trasu nadregionálních cyklostezek.

B. Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 – 2016 (06/2011)

Podle § 5 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, jsou kraje povinny zajistit dopravní plánování prostřednictvím plánů dopravní obslužnosti území. Podle citovaného ustanovení zákona č. 194/2010 Sb. je cílem dopravního plánování vytvářet podmínky pro hospodárné, efektivní a účelné zajišťování dopravní obslužnosti a vzájemnou spolupráci státu, krajů a obcí při této činnosti. Dopravní plánování vychází z páteřních spojů veřejné drážní osobní dopravy při zajišťování dopravní obslužnosti.

Plzeňský kraj prostřednictvím Organizátora veřejné dopravy v Plzeňském kraji (POVED, s. r. o.) pořídil Plán dopravní obslužnosti Plzeňského kraje na léta 2012 - 2016. Plán byl schválen usnesením Rady Plzeňského kraje č. 4882/11 ze dne 8. 12. 2011.

Související vazby mezi cyklistickou a veřejnou dopravou.

- Kapitola 5: PŘEDPOKLÁDANÝ ÚZEMNÍ ROZVOJ PLZEŇSKÉHO KRAJE. Zařazuje dopravní plánování obslužnosti Plzeňského kraje do souvislostí s rozvojovými dokumenty, analýzami a strategií Plzeňského kraje (Program rozvoje Plzeňského kraje včetně aktualizace, SWOT analýza Plzeňského kraje a SWOT analýza ROP NUTS II Jihozápad a Strategie Plzeňského kraje v oblasti územního rozvoje a dopravní obslužnosti území. Charakterizuje rozvoj dopravní sítě Plzeňského kraje a její návaznosti včetně námětů na zlepšení dopravní obslužnosti Plzeňského kraje a vazby na Prognózu vývoje počtu obyvatel.
- Kapitola 6: NAVRH ROZVOJE VEŘEJNÉ DOPRAVY A DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY NA ÚZEMÍ PLZEŇSKÉHO KRAJE. 6.5 Statická doprava – východiska, koncepce, cíle rozvoje včetně souvislosti rozvoje systému statické dopravy s rozvojem veřejné dopravy a nutností rozvoje záchytných parkovišť s přestupní vazbou na veřejnou drážní osobní dopravu.

C. Koncepce dopravy Plzeňského kraje – 08/2007

Rada Plzeňského kraje vzala na vědomí návrh Koncepce dopravy Plzeňského kraje dne 21.8.2007 usnesením č. 3069/07. Ve vztahu k cyklistické dopravě jsou důležité tyto kapitoly:

VÝCHODISKA

Cyklistická doprava jako součást dopravního systému a její potřebný rozvoj jsou potvrzeny zásadním dokumentem „*Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy v ČR*“ (CDV, 2003), který je schválen UV ČR č. 678/2004.

Plán rozvoje cyklistické dopravy je založen na vytváření trvalého partnerství mezi státem, krajem, městy, mikroregiony, neziskovým sektorem a podnikatelskou sférou. Skrývá v sobě možnost relativně rychlé přeměny od „*populární, neregulované*“ cyklistiky směrem ke „*kultivované a systematicky podporované cyklistice*“. Plán předpokládá, že do r. 2008 bude

mít ČR a jednotlivé kraje připravenou infrastrukturu i zázemí pro aktivní a bezpečnou formu cyklistické dopravy.

Dle souborů indikátorů schválené Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 – 2013 se předpokládá délka cyklistických, pěších a in-line stezek, tj., oddělených od motorové dopravy, v roce 2010 v nárůstu o 50 %, do r. 2013 o 100 % oproti roku 2005.

KONCEPCE A CÍLE ROZVOJE

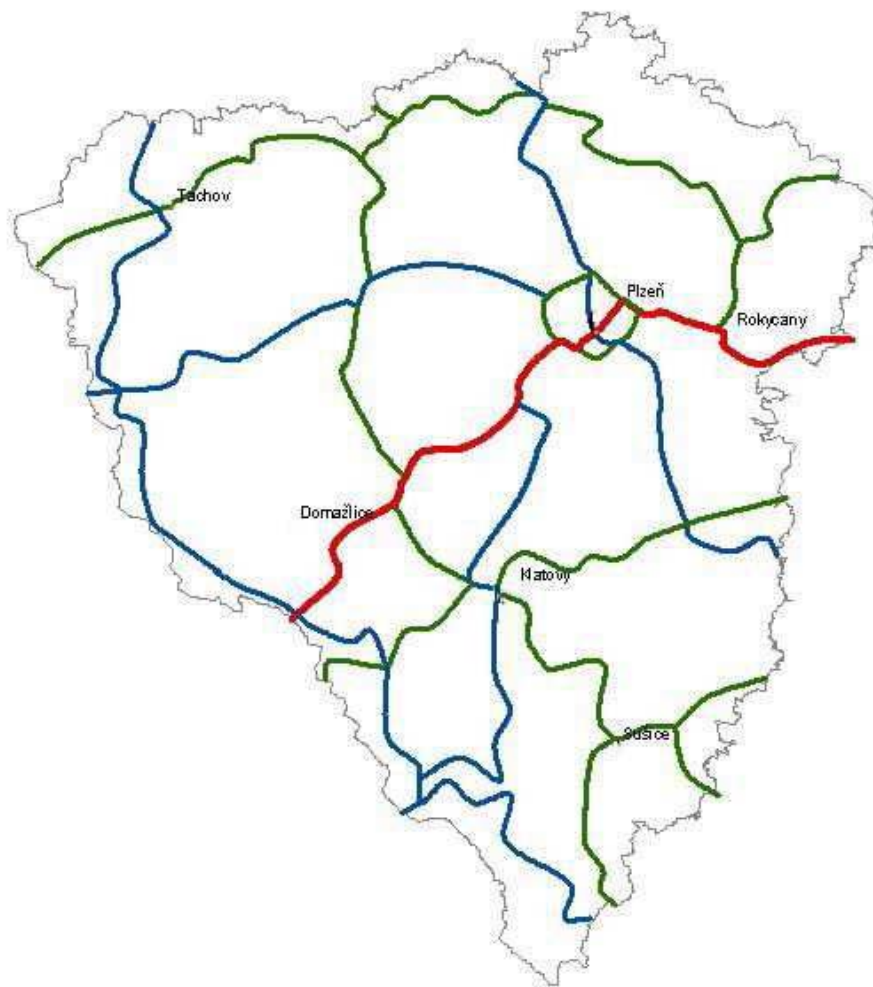
Krajský úřad v rámci Usnesení Rady Plzeňského kraje dne 12. 11. 2002 potvrdil cíle národní strategie a schválil zpracování Strategie rozvoje cyklistiky v Plzeňském kraji, zaměřené na:

- Vypracování marketingu podpory cyklistiky v kraji prostřednictvím Bicyquelle
- Zpracování metodiky dalšího rozvoje cyklotras, která bude doporučením pro jejich nové investory a podnikatele
- Provázanost jednotlivých místních cyklistických cest
- Zpracování návrhu informačního systému cyklotras v kraji
- Propojení zájmů státní správy, samosprávy a podnikatelských subjektů, zejména v oblasti cestovního ruchu a rozvoje služeb
- Vhodné podmínky pro využití cyklotras jako alternativního dopravního kanálu

Aktuálním dokumentem pro koncepci, stanovení rozvojových předpokladů a trendů v oblasti cyklistické dopravy Plzeňského kraje je následně zpracovaná dokumentace „*Nadregionální cyklistické trasy Plzeňského kraje*“ (RRA Plzeňského kraje, o.p.s., 2004).

Tento dokument zahrnuje mapu s návrhem cyklistické sítě:

Cyklistická síť - schema návrhu



Zdroj dat: Klub českých turistů, vlastní
Spracoval: Regionální územní agentura Plzeňského území, o.p.s.



D. Program rozvoje cestovního ruchu PK – 12/2007

Zastupitelstvo Plzeňského kraje schválilo dne 2. 5. 2007 svým usnesením č. 661/07 dokument „*Program rozvoje cestovního ruchu Plzeňského kraje aktualizovaný ke dni 31.12.2007 – zkrácená verze*“. K cykloturistice se vztahují tyto části:

Trendy rozvoje cykloturistiky

Cykloturistika jakožto forma cestovního ruchu je téma velmi přitažlivé a aktuální. Snad žádná jiná forma z oblasti sportovně turistických aktivit neprodělala v posledním desetiletí tak bouřlivý vývoj. Jízdní kolo se stalo téměř každému dostupným prostředkem a cykloturistika jedním z nejlevnějších způsobů co nejširšího poznání domácích i zahraničních regionů, Plzeňský kraj nevyjímaje.

Cykloturistika je spolu s cyklo dopravou (dopravní cyklistikou) a terénní cyklistikou jedním ze tří pilířů cyklistiky (cyklistické dopravy). Cyklistiku jako celek je nutné zakomponovat do širšího kontextu a především ji v něm vnímat. Neuzavírat se tedy jen „v mantinelech“ dopravní problematiky či naopak cykloturistiky jako formy přesunu mezi turistickými zajímavostmi, přírodními a kulturními památkami, sídly a ubytovacími zařízeními, ale vidět i její souvislosti s měnícím se životním stylem, životním prostředím, zdravím obyvatelstva a udržitelným rozvojem.

Spojitosť cyklistické dopravy, rekreace a trávení volného času je všeobecně známá a zřejmá, jakožto i její význam pro oblast cestovního ruchu. Co se týká letních aktivit, je dnes cykloturistika s výjimkou velkých měst hlavním marketingovým tahákem většiny mikroregionů České republiky. Platí to i pro velkou část mikroregionů na území Plzeňského kraje.

Cykloturistika je druhem cestovního ruchu, který má obrovský potenciál obohatit turistické zážitky návštěvníků v krátkém časovém úseku. Je přátelská k životnímu prostředí. Pomáhá k propagaci zajímavých a málo navštěvovaných lokalit i v turisticky zatím nepřilíživých oblastech. Podpora cyklistiky přináší i nová pracovní místa v různých oblastech služeb cestovního ruchu s ní spojených.

Motivy pro cyklistiku

Cykloturistika naplňuje naše záměry a touhy po poznání a mety, které si sami dáváme. Je příjemným, zdravím a z hlediska času i peněz úsporným řešením naplnění našich potřeb. Na kole jsme bytostně spjati s prostředím, kterým projíždíme, ať městem nebo volnou přírodou. Na kole se přesouváme rychleji než chůzí a přesto plně vnímáme přírodu kolem nás nebo lokalitu, kterou jsme si určili za cíl poznání. Na kole navíc poznáváme sami sebe, svoji fyzickou a psychickou kondici, svoji vůli. Boříme mýty a sami překonáváme mety. I cykloturistika se může stát pro určité jedince adrenalinovým sportem, pro ostatní příjemnou formou odpočinku a relaxace. Modernizace kola jako jízdního prostředku a propagace zdravého životního stylu, jehož důležitost si konečně lidé v posledních letech uvědomují, přispěly k znovuzrození cyklistiky. Je pravda, že v posledním desetiletí neuvěřitelně vzrostl počet aut na našich silnicích, ale na druhé straně lidé začínají masově opět objevovat kouzlo jízdy na kole. Jezdí na něm do práce, školy, za nákupy, službami a samozřejmě také v rámci svého volného času.

Tendence zdravého životního stylu je hlavním motivačním faktorem k rozšíření cyklistiky.

Postavení cyklistiky jako formy dopravy a základní charakteristika jednotlivých typů

Nároky cyklistů na dopravní prostor a odpovídající vybavení vznikají přirozenou cestou, tak jak se cyklistika stává stále častější a masovější formou trávení volného času a dopravy na kratší a střední vzdálenosti.

Cyklistika jako forma každodenní či rekreační dopravy nesmí být chápána jako menšinový trend, ale jako alternativa k dalším druhům. Jízdní kolo nabízí značnou flexibilitu při pohybu jak ve volné krajině v rámci rekreace, tak i městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech, které k tomu mají vhodné podmínky. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionální sítí cyklotras umožňuje současně pohyb cyklistů (používajících kolo jako alternativní dopravní prostředek), cykloturistů, ale i terénních cyklistů (vyrážejících do krajiny za zážitkem a přírodními cestami různé technické náročnosti). Rekreační cyklistika už není jen doménou hlavních rekreačních oblastí či klidného venkova, ale díky novým cyklostezkám se stále více projevuje v samotných městech a jejich nejbližším okolí. Příměstské a městské trasy nás tak mohou dovést bez dopravní zácpy do historických center měst, městských parků, sportovních a rekreačních zón, na koupaliště, ale i za nákupy a dalšími aktivitami. Regionální značené cyklotrasy nás naproti tomu dovedou k turistickým cílům po relativně bezpečných méně frekventovaných silnicích, lesních a polních cestách. Značené terénní cykloturistické trasy a přírodní cesty nám umožní nejužší spojení s přírodou, poznání téměř zapomenutých míst a přinesou i spoustu adrenalinu při technicky obtížnější jízdě terénem.

Využití cyklistiky k dopravním i rekreačním účelům má ve světě i v České republice stoupající tendenci a ruku v ruce s tím se tomuto trendu přizpůsobují služby cestovního ruchu, plánování i nabídka v dopravě.

Požadavky cyklistů

Tak jak se neustále technicky rozvíjela kola, začaly se v posledním desetiletí v České republice po vzoru západních zemí rozvíjet i styly ježdění na kole. Revoluci nejen do rekreační cyklistiky přineslo vyvinutí horského kola a jeho masové užívání. Neustále se modernizující horské kolo a jeho platformy otevřelo cyklistice terény do té doby nepřístupné. Spolu s tím se pochopitelně začaly měnit i nároky jednotlivých skupin cyklistů na terény, které jednotlivé skupiny preferují.

Pomineme-li málo početnou a specificky zaměřenou skupinu silničních cyklistů, u kterých je převažujícím motivem sportovní výkon, který realizují na silnicích, je vhodné v České republice členit nejpobulárnější typy cyklistiky do těchto kategorií (v závorce jsou uvedeny druhy nejčastěji užívaných komunikací těmito skupina):

- **dopravní cyklistika** (městské a příměstské cyklostezky)
- **cykloturistika** (dálkové cyklostezky, značené a doporučené cyklotrasy)
- **terénní cyklistika** (značené cykloturistické trasy, singletrack – přírodě blízké vrstevnicové stezky)

Následující charakteristika jednotlivých skupin cyklistů a jejich požadavků je převzata z materiálů České mountainbikové asociace (ČeMBA).

Dopravní cyklisté

- přesun mezi sídly, do zaměstnání, úřadů a škol, ale i za zábavou a do rekreačních zón

- požadavek rychlého a minimálně namáhavého přesunu
- trasa nejkratší možnou cestou
- dopravně bezpečná trasa
- povrch cesty musí umožňovat efektivní přesun
- možnost bezpečného uložení kola
- další doprovodné služby zpravidla nejsou požadovány

Cykloturisté

- přesun mezi turistickými zajímavostmi, přírodními a kulturněhistorickými památkami, sídly a ubytovacími zařízeními
- trasy by měly umožňovat návrat k výchozímu bodu, nebo fungující veřejné dopravě spolehlivě přepravující kola
- požadavek atraktivního, turisticky zajímavého prostředí, výhledy, zajímavá místa
- profil může být náročnější, pokud vede k turisticky zajímavému místu
- požadavek informací o prostředí a zajímavostech
- požadavek na stravovací a další doprovodné služby podél cesty

Terénní cyklisté

- cílem přesunu není dostat se z místa na místo, ale radost z pohybu v přírodním prostředí
- požadavek na vizuálně a pohybově pestré přírodní stezky a cesty
- kombinace aktivního pohybu spojená s atraktivním přírodním prostředím, zajímavými místy a výhledy
- trasa je vedena především za účelem požitku z jízdy, měla by však propojovat zajímavé lokality
- profil trasy může plně využít všech možností krajiny
- povrch vždy přírodě blízký, pestré a členité vedení stezky a různé varianty obtížnosti cest (podobně jako u sjezdového lyžování)
- požadavek na stravovací a další doprovodné služby ve výchozích bodech a přirozených místech odpočinku

Tabulka : Požadavky tří pilířů cyklistiky

	dopravní cyklistika	cykloturistika	terénní cyklistika
rychlost a efektivnost přesunu	++	0	- až --
nenáročný výškový profil trasy	++	- až +	- až --
přírodní povrch cesty	- až 0	0 až +	++
hravost a pestrost cesty	-	0 až +	++
tradiční turistické cíle	--	++	0 až +
lesní a krajinný zážitek	-	- až ++	++
fyzická náročnost	--	- až +	0 až ++
nároky na techniku ovládnání kola	--	- až +	- až ++

Legenda:

--	-	0	+	++
vůbec nevyžaduje	nevyžaduje	neutrální	vyžaduje	nutně vyžaduje

Pramen: ČeMBA, 2007

Vývojové trendy cyklistiky

Jak již byl naznačeno, současné trendy vývoje cyklistiky odráží dynamický vývoj posledních let. Ten se v důsledku modernizace kola projevuje především rozvětvením stylů ježdění na kole – každý styl má své specifické nároky na bezpečnost, prostor, typ povrchu a vedení trasy (viz charakteristika jednotlivých skupin cyklistů). S ohledem na cenové relace prověřených zahraničních cykloturistických regionů, které se stávají přijatelné stále širšímu okruhu cykloturistů, a s ohledem na rostoucí konkurenční boj domácích regionů, rostou nejen nároky uživatelů na kvalitu terénů pro jednotlivé formy cyklistiky, ale také nároky na kvalitu zážitku spojenou s jízdou na kole. Kvalitní doprovodná infrastruktura typu záchytných parkovišť, míst pro odložení kol, půjčoven kol, doprovodného informačního systému pro cyklisty vč. orientačních map je dnes již běžným standardem v destinacích, které se zaměřují na cyklisty jako hlavní návštěvnickou skupinu.

S ohledem na rostoucí životní úroveň a zvyšující se standard služeb v cestovním ruchu jako celku pochopitelně rostou i nároky cyklistů na stravovací, ubytovací a doprovodné služby podél cyklostezek a cyklistických tras, v případě terénní cyklistiky pak ve výchozích bodech a přirozených místech odpočinku.

Seznam priorit s možnou návazností na cykloturistiku

Priorita 1: Vytvoření příznivého image Plzeňského kraje, zvýšení jeho přitažlivosti, informace

Priorita 2: Infrastruktura cestovního ruchu

Priorita 3: Služby cestovního ruchu

Priorita 4: Produkty cestovního ruchu

Priorita 5: Marketing cestovního ruchu

Priorita 7: Lidské zdroje

E. Program Aktualizace Programu rozvoje PK – 09/2008

Koncepční dokument „*Aktualizace Programu rozvoje Plzeňského kraje*“ byl schválený usnesením Zastupitelstva Plzeňského kraje č. 833/08 dne 2. 9. 2008. Jedná se o aktualizaci Programu rozvoje Plzeňského kraje, který ZPK schválilo 18. 6. 2002. Program rozvoje Plzeňského kraje (dále jen „*Program*“) byl zpracováván dle podmínek zákona o podpoře regionálního rozvoje č. 248/2000 Sb. v platném znění.

Pořizovatelem materiálu je Odbor regionálního rozvoje a územního plánování. Na základě zadání jej připravila RRA Plzeňského kraje. Aktualizovaný Program byl v několika stupních projednán v pracovních skupinách složených dle rozhodnutí Rady Plzeňského kraje. Jednání v pracovních skupinách probíhalo v termínech 11.6. – 13.6. 2007 a 16.10. – 18.10. 2007. Dále probíhaly individuální projednání se členy Rady Plzeňského kraje.

Vazba na cyklistickou dopravu

Problémový okruh 1. EKONOMIKA

Opatření 1.3. Rozvoj cestovního ruchu

1.3.12. Rozvoj cyklodopravy

Vazba na finance:

- PRV, III.1.3. Podpora cestovního ruchu
- PPS ČR-Bavorsko, Hospodářský rozvoj, lidské zdroje a sítě
- ROP, 3.1.

F. Nadregionální cyklistické trasy Plzeňského kraje - 2004

Projekt Nadregionální cyklistické trasy Plzeňského kraje zpracovala Regionální rozvojová agentura Plzeňského kraje, o. p. s., na základě zadání Odboru regionálního rozvoje Plzeňského kraje v roce 2004.

Hlavním cílem zadavatele bylo vytvořit ucelený a dlouhodobě stabilizovaný návrh cyklistických tras nadregionálního významu a následně jejich vedení promítnout do územně plánovací dokumentace. Tím budou odstraněny dvě hlavní překážky, které v současné době brání dalšímu rozvoji cyklotras včetně lokálních v Plzeňském kraji, tj.:

1. nedostatečný návrh cyklotras regionálních a vyšších v některých územích,
2. změny vedení některých tras.

Absence značených nebo neznačených regionálních a vyšších tras se týká především severního území Plzeňského kraje (okres Plzeň – sever, okres Rokycany a okres Tachov).

Změny v návrhu vedení i v samotném značení se týkají zejména mezinárodní cyklotrasy č. 3. Vedení trasy bylo v posledních letech několikrát změněno, včetně určení hraničního přechodu.

Další významnou okolností, která ovlivnila zpracování návrhu cyklotras nadregionálního významu byl návrh dvou nových nadregionálních cyklotras č. 37 a 38 a jejich schválení KČT (přidělení čísla trasy) v průběhu projektu. Tím se počet nadregionálních a vyšších cyklotras v Plzeňském kraji fakticky zvýšil na 5 a došlo ke značnému omezení prostoru pro návrh. Z toho důvodu se zpracovatel zaměřil především na optimalizaci vedení některých nadregionálních tras a návrh regionálních cyklistických tras s nadregionálním významem.

Návrh cyklistických tras nadregionálního významu respektuje legislativu týkající se značení cyklistických tras v České republice a požadavky zadavatele. Soustředí se především na :

- Zhodnocení současného stavu cyklotras v Plzeňském kraji
- Zohlednění vazby na cyklotrasy v okolních územích
- Zhodnocení územních atraktivit podél cyklotras
- Zhodnocení bezpečnostních faktorů pro cyklisty

1.3.4 Konceptní materiály obcí

I když odpovědnost za budování cyklistické infrastruktury mají obce a města, tak tato Konceptce ji nemůže po obcích a městech vymáhat. Nicméně této kapitole je možno rozumět jako určité výzvě adresované městům, aby se přeorientovala na aktivní cílevědomou dopravní politiku namísto pasivnímu přizpůsobování se dopravě. Obecné zkušenosti směřují

k tomu, že dopravní koncepce v evropském měřítku znamená podporovat udržitelné šetrné způsoby dopravy. Pro větší města pak by měly být v nejbližších letech zpracovány **Plány udržitelné mobility**, které budou jednou z nutných podmínek k získání evropských dotací do dopravní infrastruktury.

Aby bylo město/obec příjemné pro život, musí umožňovat mobilitu pro všechny obyvatele. **Cílem je vytvořit dobře dostupné a prostupné město/obec**, které umožňuje všem svým obyvatelům být mobilní. Existují však početné skupiny obyvatel, jako jsou děti, mládež a senioři, které se v současnosti potýkají s vážným omezením své mobility. Stále existuje mnoho částí měst či obcí, které jsou koncipovány pouze pro pohyb automobilem, čili pro dopravní prostředek, který tito lidé nemohou sami používat. Takový prostor brání chůzi i jízdě na kole a limituje život velké části obyvatel.

Jednotlivá opatření jsou sice velmi důležitá, ale hlavní výzvou pro česká města je **přehodnocení celého pohledu nejen na dopravní systém města, ale především na veřejný prostor**. Vnímání potřeb cyklistů musí být nedílnou součástí celkového dopravního řešení, jako se tomu postupně děje v celé Evropě.

Tato kapitola vychází také z Aktualizace Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013 z roku 2011, ze specifického cíle 5.2. Regulace a zpoplatnění dopravy ve městech, kdy regulace dopravy ve městech se považuje za významný krok ke zlepšení životního prostředí ve městech.

Podpora cyklistické dopravy na úrovni středního a většího města musí být spojena minimálně s realizací tří pilířů:.

1. STRATEGIE - Zpracovat resp. aktualizovat na úrovni místních orgánů v obcích místní cyklostrategie, včetně jmenování cyklokoordinátora, stanovení konkrétních opatření a návrhu financování a realizace dopravních plánů bezmotorové dopravy (studie, generely, územní plány). Provádět pravidelné vyhodnocování indikátorů a opatření jak místní cyklostrategie, tak plánů cyklistické dopravy.
2. ÚZEMNÍ PLÁN – Každé město by mělo mít zpracovaný územní plán, který bude řešit i cyklistickou dopravu. Územní plánování ve velkém i malém měřítku musí nabídnout rychlé a bezpečné cesty pro jízdní kola, bez zbytečných objížděk a bariér všeho druhu. Je nutné dosáhnout toho, aby cyklodoprava byla konkurenceschopná a bezpečná. Moderní plánování vycházející z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V rámci tohoto modelu nemají prioritu rychlejší, motorizované způsoby dopravy a kvalitativní faktory (bezpečí, pohodlí, rovnost) jsou stejně důležité jako faktory kvantitativní (rychlost, počet vozovek). V dopravním a územním plánování by tedy neměl být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Městská mobilita založená na automobilech skutečnou dosažitelnost totiž citelně snižuje. Dosažitelnost je nejvyšší ve městech, která upřednostňují pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility

obyvatel, naopak ji často, zejména ve větších městech zhoršuje – hovoříme o tzv. auto-imobilitě.

3. **ÚZEMNĚ PLÁNOVACÍ PODKLADY** – Města by si měla nechat zpracovat generel cyklistické dopravy, který musí být součástí územního plánu obce, jako základní dokument pro smysluplný rozvoj cyklistické dopravy v obci, městě, regionu a začlenit jej do územního plánu města. Generel navrhne síť ucelených tras pro bezmotorovou dopravu, zajišťujících relativně rychlé a hlavně bezpečné propojení důležitých cílů cest, nejen rekreačních, ale především z bydlíšťe na pracovišťe. Plán také počítá s rozšírčováním zón s omezenou rychlostí na 30 km/h a tzv. sdílené komunikace společně pro motorovou a bezmotorovou dopravu.

1.4 ZPŮSOB ŘÍZENÍ

1.4.1 Národní úroveň

Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR je koordinována především Ministerstvem dopravy ČR. Opatření ostatních resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkové organizace Agenturu CzechTourism s tématikou cykloturistiky, Ministerstvo životního prostředí a Ministerstvo zdravotnictví s tématikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Úlohou **státu** je pak vytváření legislativního rámce, a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky prostřednictvím národní Cyklostrategie.

1.4.2 Krajská úroveň

Úlohou Plzeňského kraje je finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cykloturistiky a cyklistické dopravy na území kraje, zřízení funkce krajského cyklokoordinátora s nutnými kompetencemi a jeho pracovní krajské cykloskupiny, vytváření víceletých programů na podporu cykloturistiky a cyklistické dopravy. Kraj má plnit svoji koordinační úlohu zejména u nadregionálních a mezinárodních tras, které jím procházejí.

Opatření organizačního charakteru jsou vyhodnocena prostřednictvím tří stěžejních koordinačních záležitostí:

- Existence **pozice krajského cyklokoordinátora** - od ledna 2011 přešla veškerá agenda k cyklistice na oddělení cestovního ruchu. Pracovní zařazení zaměstnance oddělení cestovního ruchu, který má ve své náplni cyklistiku nelze ovšem nazvat krajský cyklokoordinátor, jelikož plní i další úkoly, které nesouvisí s cyklistikou a dosud nemá nástroje, jak ovlivňovat ty oblasti cyklistiky, které jsou v kompetenci jiných odborů (ODSH, ORR, OŽP)
- Existence **pracovní skupiny na kraji** - pracovní skupinu oficiálně kraj nemá, nicméně neformálně na projektech spolupracují manažeři, starostové a další aktéři, kteří se cyklistickou agendou zabývají.
- Existence **akčního plánu** – vytvořen není

1.4.3 Místní úroveň

Úkolem města je vytvoření pozice **místního cyklistického koordinátora**, přihlášení se ke kontinuální **aktivní podpoře cyklistické dopravy**, zaměřených na naplnění těchto cílů:

- ZVÝŠIT POČET CYKLISTŮ,
- VYTVOŘIT PODMÍNKY PRO MOBILITU,
- ZAJISTIT BEZBARIÉROVOST NA TRASE,
- VYTVOŘIT ZÁZEMÍ V CÍLI,
- REALIZOVAT LEPŠÍ KAMPANĚ,
- VYTVOŘIT ZÁZEMÍ PRO ODPOČINEK
- PODPOŘIT NÁRODNÍ PROJEKT ČESKO JEDE

K naplnění cíle jsou zapotřebí minimálně tři body – politická vůle o podporu cyklistické dopravy (odsouhlasení Radou města), konkrétní specifická opatření ve prospěch cyklistické dopravy a jmenování městského cyklokoordinátora, který bude mít na starosti implementaci Radou města navržených opatření.

1.5 ZPŮSOB FINANCOVÁNÍ

1.5.1 ROP NUTS II Jihozápad

Doposud podpořené projekty: 3.1.A Rozvoj infrastruktury cestovního ruchu

Název projektu	Žadatel	Dotace (Kč)
Město Sušice	Otavská cyklistická stezka Sušice - putování krajem Karla Klostermanna	30 246 732,00
Město Klatovy	Výstavba cyklostezky Pod Borem, Klatovy	2 248 343,00
Město Horšovský Týn	Výstavba chodníku a cyklostezky Horšovský Týn	2 569 864,00
Obec Mladý Smolivec	Cyklostezka „Formanova stezka“ – Starý Smolivec - Dožice	12 093 515,84
Město Železná Ruda	Cyklostezky a cyklistické trasy na území Železná Rudy	12 593 774,00

1.5.2 Operační program Přeshraniční spolupráce ČR - Bavorsko

Doposud podpořené projekty: Přehled podpořených cyklo projektů

Název projektu	Žadatel	Dotace (€)	Celková výše (€)
Výsledky 8. – 10. monitorovacího výboru - žádný projekt s výstavbou cyklostezky			
Výsledky 7. monitorovacího výboru			
Šumavská cyklotrasa č. 38, úsek Svrčovec-Dolany-Malechov	Správa NP Šumava a CHKo Šumava	540 791,40	?
Výsledky 6. monitorovacího výboru			
Šumavská cyklotrasa č. 38, úsek Svrčovec-Dolany-Malechov	obec Dolany	693 515,00	815 900,00
Životní osa Schwarzach - hike & bike v Bavorsku a Čechách	Dobrovolný svazek obcí Chodská Liga	408 000,00	480 000,00
Cyklistika & servis - zvyšování kvality Bavorsko -české stezky přátelství	Mikroregion Dobrohost	89 457,40	105 244,00
Výsledky 5. monitorovacího výboru			
Úsek Folmava – Babylon – Havlovice	Svazek obcí Domažlicko	1 395 386	82 081
Spojovací cyklostezky k mezinárodní cyklotrase č.3	město Kdyně	192 605,97	0
Přeshraniční cyklostezka Pullenreuth – Černošín	Město Černošín	45 689	2 688
Cyklostezka Gerlova Huť - Nová Hůrka - Prášily - Srní III.úsek Odbočení Vysoké Lávky - Velký Bor	Správa národního parku a Chráněné krajinné oblasti Šumava	1 057 632,00	62 214,00
Výsledky 4. monitorovacího výboru			
Cyklotrasa Mnichov - Praha, úseky Deggendorf a Klatovy	Město Klatovy	737 494,00	43 382,00
Výsledky 2. monitorovacího výboru			
Plánovaná cyklotrasa Mnichov - Praha, úseky okres Regen a město Švihov	Město Švihov	352 648,00	20 719,00
Cyklotrasa Mnichov - Praha, úseky Deggendorf a Klatovy	Město Klatovy	698 394	?

1.5.3 SFDI - poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek

Podporované aktivity:

- výstavba cyklistické stezky
- údržba cyklistické stezky

Tabulka čerpání obcí Plzeňského kraje z SFDI za léta 2001 – 2011

ROK 2001 - ROK 2002 (bez podpory)		
ROK 2003		
Název akce	Investor	Čerpání (Kč)
Cyklistická stezka Vrhavěč	Obec Vrhavěč	2 160 000
Velká Hleděsebe, stezka podél Plzeňské ulice	Obec Velká Hleděsebe	898 000
Chodová Planá- Planá, stezka pro pěší a cyklisty podél I/21	Obec Chodová Planá	2 272 000
ROK 2004		
Oprava stezky pro chodce a cyklisty v Českém údolí	Město Plzeň	925 000
ROK 2005		
Cyklotrasa Liliová–Habrmannova–Suvorovova, Plzeň	Město Plzeň	214 000
ROK 2006		
Cyklostezka a lávka ve Spáleném Poříčí	město Spálené Poříčí	528 000
ROK 2007		
Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Úslavu	Město Plzeň	5 472 000
Cyklostezka Bolevec – Třemošná	Město Plzeň	7 584 000
ROK 2008		
Lávka pro pěší a cyklisty přes řeku Úslavu	Město Plzeň	152 000
Cyklistická stezka Plzeň Nová Hospoda - Valcha	Město Plzeň	2 522 000
Cyklistická stezka Vejprnická	Město Plzeň	1 684 000
Úprava křižovatky Malé náměstí - Rokycanova - 1.etapa cyklostezka	Město Rokycany	182 000
ROK 2009		
Mezinárodní cyklostezka RT č. 3, úsek Rokycany - Klabava	Město Rokycany	2 436 000
ROK 2010		
Cyklostezky v Plzni	Město Plzeň	2 193 000

1.5.4 Krajské dotační programy

A. Program stabilizace a obnovy venkova PK

Cíle Programu stabilizace a obnovy venkova Plzeňského kraje (dále jen „PSOV PK“)
Program stabilizace a obnovy venkova je jedním z nástrojů pro naplňování základní strategické vize „Programu rozvoje Plzeňského kraje“, kterou je růst kvality života obyvatel. Hlavním cílem PSOV PK je podpora harmonického rozvoje venkovských oblastí regionu.

Popis

PSOV PK je vyhlašován od roku 2005 s cílem podporovat rozvoj venkovských oblastí Plzeňského kraje. Tento dotační program je obcemi oblíben zejména pro svou jednoduchost (žádost o dotaci na jednu stranu, jednoduché vyúčtování, dokladování až při uzavření smlouvy). Zejména pro malé obce je PSOV PK často jedinou možností k získání dotace. Bez dotační pomoci by mnohdy ani nemohly provést nutné opravy svého nemovitého majetku.

V letech 2005 - 2007 bylo mezi obce rozděleno 60 mil. Kč (každý rok), v roce 2008 a 2009 to bylo 65 mil. Kč. Finanční objem programu však zdaleka nepokryje celkový dotační požadavek obcí.

Předmět dotace ve vztahu k cyklistické dopravě

Část A):

dotace je určena na pořízení, technické zhodnocení, opravy a stavební úpravy hmotného nemovitého majetku obce v oblastech:

- komunikace (cyklistické a pěší stezky)

Žadatelem jsou obce Plzeňského kraje:

- s počtem obyvatel do 2 tisíc
- obec bez limitu počtu obyvatel, která žádá pro svou část obce do 500 obyvatel.

Část B):

dotace je určena na tři typy integrovaných projektů na akce:

- investičního charakteru (např. cyklostezky, turistická zastavení, informační tabule v rámci mikroregionu apod.)
- neinvestičního charakteru (např. brožury, mapy, propagační materiály, opravy drobných sakrálních staveb apod.)
- na poskytování služeb (poradenská, administrativní činnost apod.).

Žadatelem jsou svazky obcí, zájmová sdružení právnických osob nebo obce žádající za více obcí se sídlem na území Plzeňského kraje.

Výše dotace na akce v rámci části A) a B) PSOV PK 2010:

v rozmezí 100 - 500 tis. Kč.

V tomto případě může být poskytnutá dotace ve výši max. 60 % celkových nákladů akce.

Příklad dotace u části B) z roku 2010

- DSO Dobrohost – 275 tis. Kč
 - Mobilář regionálních cyklotras na území svazku obcí "Mikroregion Dobrohost"
- Mikroregion Šumava - Západ – 250 tis. Kč
 - Vybudování turistických zastavení a jejich osazení informačními tabulemi a venkovním mobiliářem
- Obec Týnec – 120 tis. Kč
 - Vyznačení nových úseků cyklotras na území "Z.s.p.o. Střední Pošumaví"

B. Program podpory rozvoje venkovského cestovního ruchu v PK

Zastupitelstvo Plzeňského kraje svým usnesením číslo 470/10 ze dne 10. 6. 2010 schválilo poskytnutí dotací z programu "Program podpory rozvoje venkovského cestovního ruchu v Plzeňském kraji pro rok 2010" těmto příjemcům na uvedené projekty (ve vztahu k cykloturistice): viz tabulka

Název akce	Žadatel	Popis projektu	Celkové náklady	Doporučená dotace
Propagace cykloturistických možností v oblasti Českého lesa v návaznosti na provoz cyklobusu z Plzně	Město Hostouň IČ: 00253391	Aktualizace podkladů 3 tras cyklovýletů, aktualizace zveřejněných tras na internetu v čj, nj, aj; vznik tištěného letáku (formát 400 x 200 mm) v čj a nj a marketingová podpora projektu.	65 200 Kč	50 000 Kč
VÍKENDOVÝ CYKLOBALÍČEK ZE SPÁLENÉHO POŘÍČÍ PRO TERÉNNÍ CYKLISTY	Město Spálené Poříčí IČ: 00257249	Náklady na přípravu - výběr a vyznačení okruhu, fotografie, zpracování textu, mapy, 2 ks infotabule, tisk 5000 ks letáku (formát 400 x 200 mm), internetová prezentace čj, nj, aj, marketingová podpora .	72 000 Kč	0 Kč
" Od Plzně pod Brdy" V. ročník	Horní Berounka, povodí Klabavy - dobrovolný svazek obcí IČ: 69967784	Dopravné - cyklovlak, občerstvení pro účastníky akce, propagační materiály + medializace, pozvánky, pamětní listy a trička.	100 000 Kč	0 Kč
Turistický průvodce Chodské ligy	Svazek obcí Chodská liga IČ: 68780206	Tisk propagačního materiálu, skládačka s turistickými zajímavostmi všech 14 obcí svazku + cyklomapka.	70 000 Kč	0 Kč

C. Fond dopravy PK

V roce 2011 byl založen bankovní účet Fondu dopravy Plzeňského kraje. Prostředky Fondu dopravy je možné použít zejména na finanční podporu projektů v oblasti rozvoje a propagace integrovaného dopravního systému Plzeňského kraje, na podporu projektů v oblasti zlepšování a propagace systému dopravní obslužnosti území Plzeňského kraje zajišťované formou veřejných služeb v přepravě cestujících veřejnou drážní osobní dopravou a veřejnou linkovou dopravou a na podporu projektů v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v Plzeňském kraji a její prevenci.

D. Podpora rozvoje cykloturistiky a cyklistické dopravy v PK

Rok 2011 – 1. kolo

Název akce	Žadatel	Popis projektu	Kč
Výstavba chodníku a cyklostezky Horšovský Týn, Vrchlického ul.	Město Horšovský Týn , IČ: 253383	Vybudování chodníku s cyklostezkou v HT v délce cca 700 m a šířce 3 m, která bude napojena na stávající cyklostezku v ul. E. Beneše.	300 000 Kč
Projektová dokumentace - Zřízení jízdních pruhů pro cyklisty	Obec Chrastavice , IČ: 00572641	Vypracování projektové dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení na vybudování oboustranných jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru společně s chodníkem pro pěší v přidruženém dopravním prostoru.	50 000 Kč
Mezinárodní cyklotrasa Praha - Regensburg, Kdyně - hr. přechod Všeruby, část Prapořiště - Stezka pro pěší a cyklisty	Město Kdyně , IČ: 253464	Obec Prapořiště leží na významné mezinárodní cyklotrase RT3. Stezka pro pěší a cyklisty bude realizována vlevo podél silnice II. tř. č. 184 v obci Prapořiště ve směru k hraničnímu přechodu Všeruby v délce cca 551 m na místě stávajícího nevyhovujícího chodníku.	500 000 Kč
Projektová dokumentace 2. st. na výstavbu cyklostezky Výhledy - Klenčí pod Čerchovem	Městys Klenčí pod Čerchovem , IČ: 00253472	PD k vybudování cyklostezky v úseku Výhledy - Klenčí pod Čerchovem v délce 1,675 km. Realizací má dojít k přeložení části úseku cyklotrasy Lísková-Luženice mimo hlavní silnici od hraničního přechodu Lísková do Klenčí.	100 000 Kč
Rekonstrukce a oprava povrchu cyklotras č. 36/2282 a 36/2141	Obec Rybník , IČ: 00253707	Rekonstrukce a oprava povrchu mezinárodní (nadregionální) cyklotrasy č. 36/2282 v délce cca 600 m de facto od konce obce Rybník k rozcestí tras 36/2141/2282 a cyklotrasy č. 36/2141 v délce cca 500 m.	500 000 Kč

<p>Výstavba Panevropské cyklostezky na území ČR, Trasa 1: hraniční přechod Železná Ruda - Plzeň, Stavba 2: Bělá nad Radbuzou - Bernartice, Etapa A: Rekonstrukce polní cesty "Bělá n. R. - křižovatka pod vrchem Pohofelec" na stezku pro chodce a cyklisty</p>	<p>Město Bělá nad Radbuzou, IČ: 00253235</p>	<p>Zpracování přípravné projektové dokumentace (územní řízení) pro výstavbu jednoho úseku Panevropské cyklostezky (č. 37) na území Plzeňského kraje v délce cca 2000 m.</p>	<p>150 000 Kč</p>
<p>Výstavba Bavorsko - české cyklostezky přátelství Nabburg - Horšovský Týn, Úsek A hraniční přechod Švarcava - Poběžovice SO 02 Rekonstrukce lesní cesty "Pivoň - Sezemín" na stezku pro chodce a cyklisty</p>	<p>Město Poběžovice, IČ: 00253669</p>	<p>Zpracování přípravné projektové dokumentace (územní řízení) pro výstavbu jednoho úseku Bavorsko - české cyklostezky přátelství Nabburg - Horšovský Týn v délce cca 1000 m.</p>	<p>50 000 Kč</p>
<p>Vybudování cyklotrasy "Singltrek" na Špičáku</p>	<p>Město Železná Ruda, IČ: 256358</p>	<p>Vybudování Cyklotrasy B1 (Singltrek) v k. ú. Špičák propojující cyklotrasu Špičácké Sedlo, Černé jezero a dále Stateček a přechod do Bavorska (Svatá Kateřina) s cyklotrasou označenou 2A navazující na síť cyklotras a cyklostezek v oblasti Železnorudska.</p>	<p>450 000 Kč</p>
<p>Cyklotrasa 2052 - ulicí prap. Veitla do centra města Nýrska</p>	<p>Město Nýrsko, IČ: 00255921</p>	<p>Nové proznačení cyklotrasy 2052 ulicí prap. Veitla v Nýrsku (projektová dokumentace a značení). Projekt řeší problém dostupnosti cyklistů a cykloturistů do centra města Nýrska.</p>	<p>100 000 Kč</p>

<p>PD - Smíšená cyklostezka 2052, úsek Nýrsko - Bystřice nad Úhlavou</p>	<p>Dobrovolný svazek obcí "Úhlava", IČ: 68818980</p>	<p>Zpracování projektové dokumentace k územnímu řízení a stavebnímu povolení pro vznik nové smíšené cyklostezky pro cyklisty a pěší. Jedná se o variantu cyklostezky 2052, která povede při hlavní silnici 191/II v úseku Nýrsko - Bystřice nad Úhlavou. Zde se opět napojí na stávající cyklotrasu 2052 vedoucí do Janovic nad Úhlavou a dále na Klatovy. Cyklostezka vyřeší problém bezpečné dostupnosti z Bystřice n.Úh.</p>	<p>150 000 Kč</p>
<p>Vyřešení nezpevněného úseku na Otavské cyklistické cestě mezi Sušicí a Dlouhou Vsí</p>	<p>Obec Dlouhá Ves, IČ: 00255416</p>	<p>Zpevnění 182 m dlouhého úseku Otavské cyklotrasy asfaltovým povrchem</p>	<p>200 000 Kč</p>
<p>Rozšíření cyklotras a náprava zjištěných závad stávajících značených cyklotras Mikroregionu Úslava</p>	<p>Mikroregion Úslava, IČ: 69976660</p>	<p>Vyznačení nového úseku - spojky mezi cyklotrasami č. 2150 a 2148 na úseku cca 2 km. Oprava poškozených částí a doplnění značení stávajících cyklotras na celém území mikroregionu.</p>	<p>50 000 Kč</p>
<p>Z Plzně do Brd - snadněji, rychleji, bezpečněji I.</p>	<p>Město Spálené Poříčí, IČ: 00257249</p>	<p>Vybudování nové cyklo na základě existující polní cesty mezi Lipnicí u Spáleného Poříčí a Kornaticemi, resp. cyklostezky vedoucí z Lipnice v délce 1832 m o šířce 3 m na k. ú. Lipnice u Spáleného Poříčí. Cyklostezka se napojuje na plánovanou cyklostezku ze směru Kornatice na Lipnici, jejíž realizace je plánována v rámci partnerského projektu Z Plzně do Brd - snadněji, rychleji a bezpečněji II.</p>	<p>450 000 Kč</p>

Zpracování projektové dokumentace pro akci "Oprava cyklostezky Plzeň - Záluží, I. etapa"	Statutární město Plzeň, IČ: 75370	Zpracování PD pro I. etapu opravy cyklostezky (oprava stávající lesní cesty) určené pro chodce a cyklisty, která vede z okraje Plzně (sídlíště Bolevec) směrem na sever k Záluží. Cyklostezka je součástí nadregionální cykloturistické trasy č. 35. Stezka je součástí Generelu cyklistických tras města Plzně.	140 000 Kč
Projektová dokumentace ke stavbě cyklostezky, lávky přes řeku Berounku a značení této cyklotrasy a cyklostezky	Mikroregion Radnicko, IČ: 69973288	Projektová dokumentace k nové 8 km dlouhé cyklotrase regionálního významu, která propojí již realizované cyklotrasy, k vybudování lávky pro pěší a cyklisty a ke značení nové trasy.	150 000 Kč
1. Mezinárodní cyklostezka RT č. 3 s doplňkovými trasami - projektová dokumentace, 2. Oprava poškozeného místa na RT3	Horní Berounka, Povodí Klabavy, IČ: 69967784	1. PD na dobudování přejezdu páteřní cyklostezky RT3 regionem včetně přídatných cyklotras. 2. Oprava poškozeného místa (krajnice) v úseku Kyšice - Ejpovice.	280 000 Kč
Z Plzně do Brd - snadněji, rychleji, bezpečněji II.	Obec Kornatice, IČ: 18243631	Vybudování nové cyklo na základě existující polní cesty mezi Kornaticemi a Lipnicí u Spáleného Poříčí, resp. Cyklostezky vedoucí z Kornatic v délce 558 m o šířce 3,5 m na k. ú. Kornatice. Cyklostezka se napojuje na plánovanou cyklostezku ze směru Lipnice u Spáleného Poříčí na Kornatice.	450 000 Kč
Doplnění a oprava stávajícího značení cyklotras na Konstantinolázeňsku - I. etapa	Mikroregion Konstantinolázeňsko, IČ: 70837686	Oprava a doplnění stávajícího značení a mobiliáře na území mikroregionu, fyzické projetí všech cyklotras a provedení revize stávajícího značení a k cyklotrasám příslušejícího mobiliáře.	70 000 Kč
CELKEM			4 140 000 Kč

Rok 2011 – 2. kolo

Název akce	Žadatel	Popis projektu	Kč
Cyklostezka Úhlava, Štěnovice	Obec Štěnovice, IČ: 257303	Projekt pro územní řízení včetně zajištění geodetických podkladů a inženýrské činnosti pro vydání územního rozhodnutí.	150 000 Kč
Cyklostezka Úhlava, Útušice	Obec Útušice, IČ: 257354	Cyklostezka Úhlava, Útušice - rojekt pro územní řízení včetně zajištění geodetických podkladů a inženýrské činnosti pro vydání územního rozhodnutí.	140 000 Kč
Vyznačení cyklotrasy č. 3a v úseku Domažlice - Stanětice - Koloveč	Svazek českých měst a obcí v česko-bavorském pohraničním prostoru Domažlicko, IČ: 18232507	Projekt má za cíl propojit nově vybudovaný úsek mezinárodní cyklostezky Regensburg-Plzeň, úsek Folmava-Domažlice s pokračováním ve směru na Stanětice-Koloveč.	50 000 Kč
Vybudování cyklotrasy Běhařov - Úborsko	Obec Běhařov, IČ: 00573507	Vybudování cyklotrasy v k. ú. Běhařov a v k. ú. Úborsko propojující cyklotrasu č. 2088 Janovice nad Úhlavou - Dobrá Voda - Pocinovice a dále přechod do Bavorska (Všeruby) s cyklotrasou č. 2032 navazující na síť cyklotras a cyklostezek v oblasti Kdyňska a Klatovska. Délka 780 m.	200 000 Kč
Oprava stávající cyklostezky Strážov - Brtí	Město Strážov, IČ: 00256102	Oprava stávající cyklostezky a zajištění bezpečnosti provozu na ní. Cyklostezka Strážov - Brtí (č. 2048) byla vybudována v roce 2002 v délce 2,4 km. Opakované přívalové deště však nejexponovanější úsek v délce 900 metrů poškodily natolik, že je v současné době pro pohyb cyklistů nebezpečný a nevyhovuje technickým normám pro stavby podobného charakteru. Jedná se o úsek o celkové ploše 2700 m ² .	80 000 Kč
Projektová dokumentace - Napojení cyklostezky do Železné Rudy	Město Železná Ruda, IČ: 00256358	Vytvoření projektové dokumentace pro územní rozhodnutí na umístění budoucí stavby části nadregionální cyklotrasy č. 38, propojující obec Špičák s Železnou Rudou. Tato trasa bude tímto projektem řešena jako cyklostezka vedená mimo komunikace č. II/190. Projektem bude vytvořeno: - projektová dokumentace cyklostezky vč. projednání s dotčenými orgány státní správy, majiteli dotčených pozemků, - geodetické zaměření plánované trasy cca 1500 m	50 000 Kč

<p>Projektová dokumentace pro rekonstrukci a opravu povrchu cyklotras 36/2282 a 36/2141</p>	<p>Obec Rybník, IČ: 00253707</p>	<p>Zpracování řádné projektové dokumentace pro rekonstrukci a opravu mezinárodní (nadregionální) cyklotrasy 36/2282 o celkové délce cca 900 bm a 36/2141 až po státní hranici s Německem o celkové délce o celkové délce cca 1300 bm jako základního stavebního dokladu dle požadavku příslušného odboru výstavby a životního prostředí.</p>	<p>0 Kč</p>
<p>Cyklotrasa a cyklostezka "Klenčí - Draženov - Dobrá Voda - Domažlice"</p>	<p>Obec Draženov, IČ: 00253332</p>	<p>Jedná se o zpracování projektové dokumentace na realizaci a dopravní značení cyklotrasy v úseku cca 7 km od Klenčí pod Čerchovem přes Draženov do Domažlic. Větší část úseku cca 5 km je sjízdňná po zpevněných komunikacích mimo silnice (asfalt, lesní cesta). Zbývající část je nutné dobudovat. V úsek k.ú. Újezd využíváme komunikaci, která byla geometricky vyčleněna v rámci pozemkové úpravy Petrovic. Jedná se o výrazné zvýšení bezpečnosti cyklistů. Úsek Klenčí pod Čerchovem - Draženovská hora (frekventovaná komunikace II. třídy č. II/198) ve směru Lísková - Waldmünchen. Mezi Draženovem a Domažlicemi pak silnice I. tř. (I/22), kamionová doprava ve směru na Klatovy, Horažďovice, Strakonice, Č. Budějovice.</p>	<p>100 000 Kč</p>
<p>Údržba značení cyklotras v Plzeňském kraji</p>	<p>Oblast Klubu českých turistů Plzeňského kraje, o. s., IČ: 45331995</p>	<p>Provedení kontroly stavu značení všech 3165 km vyznačených cyklotras v Plzeňském kraji a zajištění odstranění zjištěných závad ve značení na těchto trasách vybranou firmou nebo vlastními silami v rozsahu až do výše tohoto projektu.</p>	<p>180 000 Kč</p>

Rok 2012

Název akce	Žadatel	Popis projektu	Kč
Napojení obce Kvíčovice na mezinárodní cyklostezku CT3	Obec Kvíčovice IČ 00572357	Projekt řeší 3 oblasti: bezpečnost dopravy na úseku Holýšov-Kvíčovice, napojení na mezinár. trasu Praha-Plzeň-Regensburg, zlepšení dopravní dostupnosti města pro občany	70 000
Oprava povrchu cyklotrasy č. 2141 v regionu obce Rybník	Obec Rybník IČ 00253707	Oprava povrchu regionální cyklotrasy č. 2141 v CHKO Český les spojující mezinárodní cyklotrasu36 vedoucí přes obec Rybník v příhraniční oblasti Českého lesa se státní hranicí s Německem - Svobodným státem Bavorsko, přímé napojení na cyklotrasy v příhraniční německé oblasti Oberpfalz	500 000
Dokončení cyklostezky č. Švihov - Malechov	Město Švihov IČ 00256153	Dotace bude využita na zpracování PD ke stavební povolení /DSP/ na dokončení cyklostezky č.38 v k.ú. Švihov a její napojení na již dokončenou stezku v k.ú. Malechov	60 000
Otavská cyklostezka - část úseku Mikroregionu Prácheňsko	Město Horažďovice IČ 00255513	Výstavba vlastního úseku cyklostezky v mikroregionu Prácheňsko č.1, Svaté pole č.4 Zářečí , která je součástí neregionálního projektu Otavské cyklostezky s trasou Modrava-Zvíkovské podhradí /166 km/	250 000
Šumavské cyklostezky - doprovodná infrastruktura	Mikroregion Šumava - západ IČO 70922152	Projekt řeší vybudování odpočívadel, přístřešků a informačních tabulí pro cyklisty	200 000
„Převedení cyklotrasy CT3 do koridoru dle ZÚR Plzeňského kraje“	Mikroregion Radbůza IČ 69456101	Vyhotovení studie vedení trasy v úseku z Holýšova do Domažlic, práce spojené s projektem vyznačení trasy CT3 na území MR Radbuzy, tvorba inform. letáků na propagaci cykloturistiky	180 000
Mezinárodní cyklotrasa s označením CT3 ve spádovém území města Dobřany	Město Dobřany IČ 00256552	Projektová příprava realizace mezinár. cyklostezky CT3 Praha-Plzeň-Regensburg ve spád. území města Dobřany	200 000
Mezinárodní cyklotrasa s označením CT3 ve spádovém území města Stod	Město Stod IČ 00257109	Projektová příprava realizace mezinár. cyklostezky CT3 Praha-Plzeň-Regensburg ve spád. území města Stod	180 000
Nová cyklostezka HELENKA - 2.ETAPA: úprava povrchu stezky v části mlýn - viadukt	Město Nepomuk IČ 00256986	Vybudování cyklostezky Helenka - část "mlýn - viadukt" (680 m délka, 2,5 m šířka), stezka bude vybudována ze stávající pro cykloturistiku nevyhovující polní cesty od tzv. mlýna na územní rozhraní obce Klášter a města Nepomuk k viaduktu ve Dvorci-Nepomuku poblíž železniční zastávky	350 000
Nová cyklostezka	Obec Klášter u	Vybudování cyklostezky Helenka - část	600 000

Helenka - pro sport i rodinný výlet, 2.etapa: úprava povrchu stezky v části mlýn - lesní školka	Nepomuka IČ 00256765	"mlýn - lesní školka", stezka bude vybudována ze stávající pro cykloturistiku nevyhovující polní cesty od tzv. mlýna na územní rozhraní obce Klášter a města Nepomuk k viaduktu ve Dvorci-Nepomuku poblíž železniční zastávky	
Zjištění a odstranění závad stávajícího značení cyklotras MR Přešticko	Mikroregion Přešticko IČ 69456011	Oprava nevyhovujících a poničených značek, nákup značek a sloupků, osazení značek a sloupků na síti cyklotras v regionu v délce 129 km	50 000
Cyklostezka Číhaná-Úněšov-Podmokly	Obec Úněšov IČ 00258458	Vypracování projektové dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení na stavbu cyklostezky Číhaná, Úněšov, Podmokly	120 000
Projektová dokumentace lávky "Pod Bubnem" a "Bývalý dřevěňák" k rozvoji cykloturistiky Mikroregionu Touškovsko Hracholusky	Mikroregion Touškovsko IČ 75080567	Vypracování projektové dokumentace k výstavbě dvou lávek "Pod Bubnem" a "Bývalý dřevěňák " na cyklotrasách přes řeku Mži	250 000
Projektová dokumentace doplňkových cyklotras k páteřní mezinárodní cyklostezce RT3 a oprava značení na stávající cyklostezce	Horní Berounka, povodí Klabavy IČ 69967784	Zhotovení PD na další úseky doplňkové cyklostezky ke stávající mezinár. cyklotrase RT3 - záměr propojení svazku obcí novými cyklostezkami	200 000
Santiniho cyklostezka Kosteleckem	Obec Kostelec IČ 00479292	Vypracování PD k územnímu a staveb. řízení na stavbu cyklostezky " Kosteleckem" - trasa z Ostrova u Stříbra - Alfrédov-Kostelec	200 000
CELKEM			3 470 000

1.6 CYKLISTICKÁ INFRASTRUKTURA

1.6.1 Cyklotrasy ve volné krajině

V extravilánu potřebují cyklisté vytvořit komplexní síť bezpečných cyklotras, složenou nejen z méně frekventovaných silnic III. třídy, úseků cyklostezek, ale i dalších komunikací vhodných pro cyklisty (lesní, polní cesty, atd.), které propojují obce regionu. Při výstavbě jsou často limitující majetkové vztahy, tedy dostupnost informací o vlastnících a jejich kladný postoj k zamýšlené investici. V Plzeňském kraji jsou právě tyto majetkové vztahy často limitující při budování dálkových koridorů. Nejkomplikovanější je situace v oblasti bývalých Sudet, kde nyní prochází mezinárodní CT37. Dá se očekávat, že podobné problémy nastanou při případných investičních záměrech na Stezce železné opony / EuroVelo 13, zejména v oblasti Českého lesa.

Plzeňský kraj má na svém území mnoho řek, říček a potoků. Již nyní podél některých z nich vedou cyklotrasy (Kosí potok, Drnový potok, Zubřina, Hadovka, Úslava aj.). Potenciál údolí a řek však není dostatečně využit tak, jako je tomu např. v sousedním Německu. Síť tras podél řek a potoků, jež patří náročností k těm pro cyklistiku nejhodnějším, totiž není vzájemně propojena.

V zastavěném území je třeba pečlivě rozlišovat mezi potřebami každodenní cyklistické dopravy (rychlé a přímé trasy často v hlavním dopravním prostoru) a rekreační cyklistiky s nižším důrazem na rychlost a zvýšeným důrazem na atraktivitu a bezpečnost (například segregované cesty parkem nebo podél vodního toku).

Na každou cestu (koridor, či trasu) je tak možné se dívat i z pohledu zajištění podmínek pro rozvoj cyklistické dopravy a cykloturistiky. Mezi takové možnosti podpory lze zahrnout následující možnosti:

- **Bezúplatný převod opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku.** Státní organizace Správa železniční dopravní cesty sice nemůže bez souhlasu vlády bezúplatně převádět majetek železniční dopravní cesty na třetí osobu, ani učinit majetek, který tvoří železniční dopravní cestu, předmětem vkladu do jiné společnosti, zástavního práva, ručení nebo kupní smlouvy. Tento majetek též nelze postihnout výkonem rozhodnutí. Nicméně od 1. 6. 2008 byl rozšířen par. 20 odst. 4 zákona č. 77/2002 Sb. o možnost bezúplatného převodu majetku, podmíněného souhlasem vlády.
- **Podpora vedení cyklistické infrastruktury podél železnic, vodních toků a na protipovodňových hrázích.** Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují železniční nebo protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou proběhne územní, stavební a kolaudační řízení buď společně anebo následně v přímé koordinaci. Zároveň je třeba zajistit to, aby takovouto účelovou komunikaci, kde cyklistická doprava dominuje, bylo možno financovat z prostředků SFDI vyhrazených na cyklostezky.

- **Využití lesních a polních cest:** Komunikace není prioritně budována pro cyklistiku, ale její realizaci dojde rovněž k vytvoření bezpečné cyklotrasy, Jedná se o výstavbu či údržbu stávajících účelových komunikací (polní a lesní cesty). Tyto komunikace nejsou označeny značkou C8 a C9. Komunikace mohou být jak zpevněné, tak nezpevněné. Cyklotrasa bude využívat stávající (upravenou) nebo novou cestu, kterou mohou využívat i cyklisté. V určitých lokalitách může být vybudována tzv. trasa pro terénní cyklistiku.
 - **Polní cesty.** Síť polních cest využívaných pro hospodářské účely i jako spojnice sousedních sídel vznikala již ve středověku. V historické době existovalo daleko větší množství cest, protože každý hospodář potřeboval mít přístup na své pole a do okolní krajiny. Polní cesty se využívaly také při cestách na návštěvy, za zábavou, do kostela nebo do města na trh. Z určité části bývalých cest se postupem času vyvinuly zpevněné meziobecní silnice, část cest zůstala v lepším či horším stavu zachována dodnes a určitá část cest také zcela zanikla nebo alespoň zarostla travou a náletovou vegetací. Obnova polních cest na venkově je důležitá především pro zachování a obnovení přístupu lidí do okolní krajiny, zemědělskou činnost a v neposlední řadě také pro rekreaci a cestovní ruch včetně cyklistiky.
 - **Lesní cesta** je v českých pravidlech silničního provozu zmíněna jako druh účelové komunikace. Lesní cesta je termín vyhrazený pro komunikace sloužící primárně lesnímu hospodářství; turistickým a jiným veřejným účelům slouží kromě nich ještě lesní stezky a lesní pěšiny. Zatímco silnice procházející lesem se nepovažuje za součást lesa, na lesní cesty se zpravidla vztahuje lesní zákon. Některé lesní cesty patří přímo vlastníkovi lesa, některé patří jiným vlastníkům. Lesní cesty jsou v České republice definovány a kategorizovány v ČSN 73 6108 Lesní dopravní síť (3/1996). Ta rozděluje lesní cesty do 6 skupin, tedy na lesní cesty 1. až 4. třídy (zkratky 1L až 4L), lesní stezky a lesní pěšiny.

1.6.2 Vedení cyklotras v zastavěném území

Cyklotrasy v zastavěném území jsou na území PK vedeny téměř výhradně stezkami mimo hlavní dopravní prostor, kvůli nesouhlasnému stanovisku dopravní policie. Jediným případem, na území PK, kde je pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru, je Horšovský Týn. Pruh se nachází na nepříliš frekventované komunikaci. Mnoho stezek je společným provozem chodců a cyklistů, což zejména v cyklisticky frekventovaných úsecích (např. páteřní cyklostezka v Plzni) způsobuje konflikty mezi chodci a cyklisty.

V západočeské metropoli byl Útvarem koncepce a rozvoje zpracován projekt Sportovně-rekreačních tras podél plzeňských řek, tzv. „plzeňských greenways“. Projekt využívá koridorů plzeňských řek pro vytvoření sítě komunikací pro nemotorovou dopravu, který bude vzájemně propojen a to i množstvím lávek. (V roce 2007 byl oceněn jako první projekt z východní Evropy Evropskou asociací zelených stezek EGWA jako první projekt v sekci městské mobility.



Podpora cyklistické dopravy je většinou spojována s výstavbou segregované infrastruktury, která je řešena v přidruženém prostoru pozemní komunikace a nebo samostatně. Nicméně jak ukazuje vývoj v západní Evropě, cyklistickou dopravu je nutno řešit také integrovaně v hlavním dopravním prostoru pozemní komunikace spolu s motorovými vozidly a to zejména tam, kde není možné vybudovat samostatnou oddělenou cyklostezku.



Priorita rozvoje cyklistické dopravy nespočívá tedy jen v řešení nabídky kvalitní infrastruktury v podobě značených tras, tj. „průjezdů územím“, ale především v umožnění plošné dopravní obsluhy tohoto území. „Odvedení“ cyklistů z vozovek do přidruženého prostoru bez rozmyslu, a to i tam, kde by forma jízdního pruhu v hlavním dopravním prostoru byla vhodnější a dokonce bezpečnější, je mnohdy velmi nešťastným řešením.

Model integrace cyklistů do provozu lze sledovat především ve vysoce urbanizovaných sídlech, kde je minimum prostoru pro vytváření samostatných dělených koridorů a kde je jakékoliv separování navíc i nevhodné (Berlín, Paříž, Bern, Londýn atd.). Díky těmto opatřením spojeným s vhodně nastavenou dopravní politikou lze každoročně sledovat až stoprocentní nárůst intenzit cyklistické dopravy, což má pozitivní vliv na dopravu celkovou.

1.6.3 Základní technické parametry

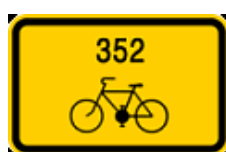
A. Značení tras

Dle metodiky Klubu českých turistů se v ČR používají dva hlavní typy cyklistického značení podle toho, zda jde o trasy vedoucí převážně po silnicích, místních a kvalitnějších účelových komunikacích (tzv. silniční cyklotrasy) nebo o trasy vedoucí převážně po horších účelových komunikacích, tedy po polních a lesních zpevněných cestách (tzv. terénní cyklotrasy). Na těchto trasách se používá pásové značení, většinou je to na území národních parků a CHKO.

Oba druhy cyklistických tras jsou voleny tak, aby umožňovaly použití i turistických (krosových) kol, nikoliv jen kol horských (není-li dále v textu uvedeno jinak). Pro popis značení cyklotras byl použit jako podklad „*Systém značení turistických tras v České republice*“, vydaný Klubem českých turistů v Praze.

Nově byl vytvořen na jaře 2012 Českou mountainbikovou asociací (ČEMBA) „*Koncept značení MTB tras v ČR*“, který má pod záštitou Čemby doplnit stávající systém cyklistického silničního a pásového značení KČT, nikoli ho dublovat.

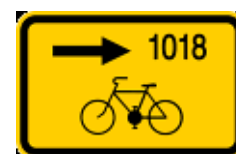
Cykloturistické (cyklistické) trasy značené silničním způsobem, používají žlutých směrových tabulek o rozměru 200 x 300 mm s černým piktogramem kola a číslem cyklotrasy v záhlaví. Místo šipek se používá směrových tabulek s černou šipkou v příslušném směru.



IS 21a
Směrová tabulka (přímo)

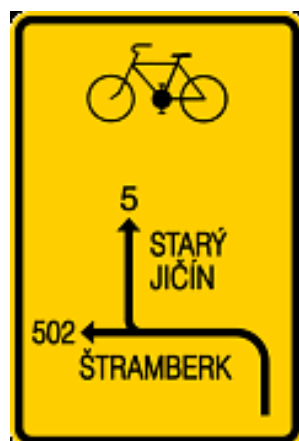


IS 21b
Směrová tabulka (vlevo)



IS 21c
Směrová tabulka (vpravo)

Na některých orientačně složitějších úsecích nebo křižovatkách bývá použita i tzv. návěst před křižovatkou, zobrazující schéma křižovatký v daném místě a další průběh cyklotrasy nebo jiných navazujících cyklotras.



IS 20

Návěst před křižovatkou

Na počátku trasy a na křižovatkách cyklotras jsou umístěny směrové tabule, kde jsou navíc uvedeny i údaje o názvech a kilometrových vzdálenostech dalších cílů na trase.



IS 19b

Směrová tabule (s dvěma cíly)

Všechny tyto cykloznačky nalezneme umístěné na zvláštních sloupcích, sloupech veřejného osvětlení nebo instalované pod silničními dopravními značkami.

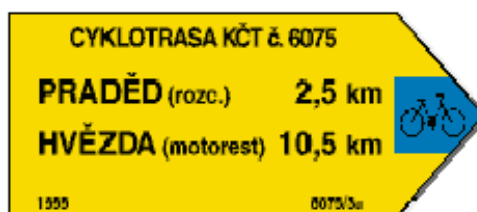
Cykloturistické trasy značené turistickým, terénním způsobem používají stejné pásové a tvarové značky jako u tras pro pěší turistiku, ale s obrysovými rozměry 140 x 140 mm a se žlutými upozorňovacími pruhy. Barevné označení používá čtyř základních barev, tj. červenou, modrou, zelenou a bílou (na mapách značená žlutou). Rozdělení tras podle použitých barev:

- hlavní, označení červenou a modrou barvou,
- vedlejší, označení zelenou barvou,
- doplňkové, označení bílou barvou.



Cykloturistická
pásová značka a šipka

Součástí turistického značení jsou i směrovky, které na jednotlivých informačních místech značené trasy průběžně informují o vzdálenostech k různým cílům. Cyklistické směrovky jsou žluté se zpravidla dvouřádkovým textem, vzdálenější místo je na druhém řádku, v záhlaví je uvedeno, př.: Cyklotrasa KČT č. 6075.



Cykloturistická směrovka

Pro cykloturistické značení není používána taková hustota jako u značení pěšího. Z toho důvodu ne všechny křižovatky cest jsou vybaveny značkami. Pokud trasa vede po hlavní

silnici, asfaltové nebo zpevněné cestě, tak neodbočuje bez vyznačení na vedlejší a povrchově horší cesty.



MTB značení

Se zvyšujícím se počtem terénních cyklistů vyvstala nutnost řešit systémově i MTB značení. V rámci metodiky značení KČT už terénní trasy značku měly, byl to takový lichoběžník ve čtverečku. Bylo jím ale vyznačeno jen několik málo tras v ČR a tento typ značení ani nebyl nijak prezentován, proto o čeští cyklisté až na výjimky neznají. V PK jím byla vyznačena příhraniční trasa Iron Curtain Greenway. Značení, které vzniklo v rámci projektu o.s. Oživení, nebylo poté předáno KČT a tak jeho údržba neprobíhá.

Na jaře letošního roku přišla Česká mountainbiková asociace (ČEMBA) s návrhem jednotného MTB značení v ČR pod názvem „Koncept značení MTB tras v ČR“ (příloha B6). Tento systém by měl doplnit stávající systém cyklistického silničního a pásového značení KČT. Podle předběžných jednání by jeho garantem na národní úrovni měla být ČEMBA s rolí podobnou jako má u silničního a pásového značení KČT.

MTB značení dle návrhu Čemby zahrnuje několik značek, které svojí barvou i počtem šipek vypovídají o typu a náročnosti trasy:

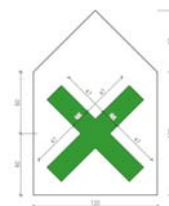
Dělení MTB tras podle barev:

červená - značí se jí dálkové a páteřní trasy

modrá - značí se jí delší trasy regionálního charakteru

zelená - značí se jí trasy místního charakteru

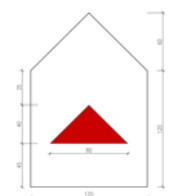
žlutá - značí se jí trasy místního charakteru a spojky mezi ostatními MTB trasami



Značení obtížnosti MTB trasy:

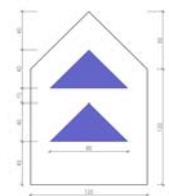
lehká

- MTB značka s 1 šipkou
- pozvolné stoupání a klesání
- technicky nenáročný povrch
- širší stezky



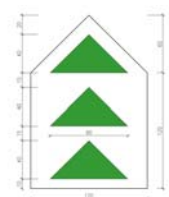
střední

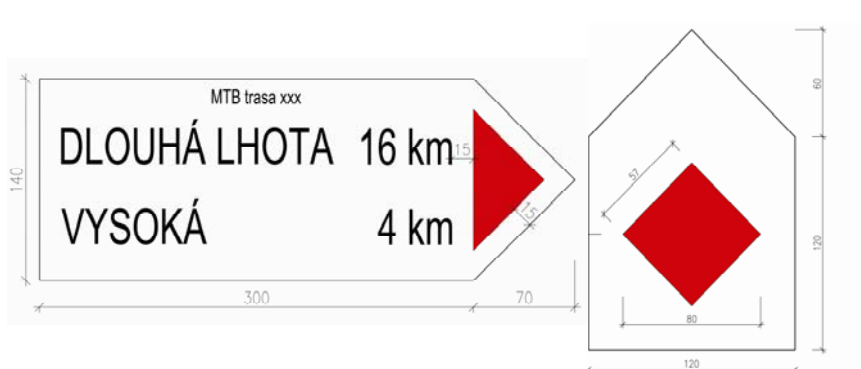
- MTB značka se 2 šipkami
- prudká stoupání a klesání
- členitý povrch
- úzké stezky



těžká

- MTB značka se 3 šipkami
- velmi prudká stoupání a klesání
- technicky náročný povrch
- úzké stezky v exponovaných polohách





V PK již na několika místech jednájí o vyznačení jednostopých MTB tímto značením.

B. ÚDRŽBA ZNAČENÍ

Převážnou většinu cykloznačení udržuje KČT. Jde však jen o trasy označené číslem, které KČT do své správy převzal historicky (z doby, kdy zanikly okresní úřady) a dále trasy, které poté do své správy převzal od obcí a mikroregionů, které jejich vyznačení v terénu zajistily. (Výčet těchto tras, které KČT v PK udržuje, a číslem označených tras, je uveden v příloze C.2) KČT tak například neudržuje známé a v mapách často uváděné tematické trasy Baroko I, Baroko II a Baroko III v Mikroregionu Dolní Střela, Okruh Hrádek kolem Domažlic, ale třeba také stávající trasu 352, která byla vyznačena v terénu v jiné linii, než eviduje KČT. Pásové značení, které na území PK existuje pouze v oblasti NP Šumava a v okolí Běšin pak udržuje v NP Šumava sekce turistického značení KČT (nikoli sekce cykloznačení KČT, jak je tomu u silničního značení žlutočernými tabulkami). Jeho kontrola a údržba probíhá každoročně za finanční podpory NP Šumava.

Pásové značení v okolí Běšin KČT do své správy nepřevzal, jeho údržba tedy leží na jeho zřizovateli, tedy obcích. Podle vyjádření KČT pravidelná údržba neprobíhá.

Značení pro cyklisty v Plzni zahrnuje číslované trasy a nečíslované (místní) trasy. Platí přitom, že veškeré lokální trasy končí na městském okruhu 2151 (dosud není v terénu v celé délce proznačen, byť to některé mapy uvádějí), trasy nadregionální a mezinárodní, tedy CT 31, 35, 37 a 3 městem procházejí a stýkají se na jednom místě – u hlavního cyklistického rozcestníku ve Štruncových sadech. Cykloznačení na území města Plzně dle dohody mezi KČT a Správou veřejného statku (SVS) spravuje SVS, která cykloznačky zahrnuje do svého pasportu dopravního značení. Ten ale nezahrnuje údržbu značení na silnicích ve správě kraje, po kterých vede několik kilometrů mezinárodních cyklotras.

V PK existuje také množství nesystémové vyznačených tras. Patří mezi ně terénní stezky, které využívají hlavně bikeři. V oblasti Českého lesa (zejména kolem Čerchova existuje systém přeshraničních MTB cyklotras, který vzniknul ve dvou etapách – v roce 2002 a 2012. Na Českém území je přitom na 120 km těchto tras, které jsou vyznačeny německým značením, které čeští cyklisté neznají. Nově vznikly také tzv. singltrailly (jednostopé terénní

stezky pro bikery), a to mezi Horní Břízou a Třemošnou u Plzně, u Žihle, u Plas a u Železné Rudy. Tyto trasy dosud buď nejsou značeny vůbec, nebo byly proznačeny svým vlastním značením. Všechny tyto trasy by měly být postupně vyznačeny novým MTB značením a průběžně udržovány obnovou nástřiku vždy po 2-3 letech.

Při analýze současného stavu bylo přitom zjištěno, že některé mapové podklady uvádějí cyklotrasy, které nejsou vyznačeny v terénu. Nově je tomu takto např. na turistické internetové mapě na Mapy.cz, uvedené nepřesnosti existují i v tištěných mapách. Často jde o stejné chyby, které se opakují, neboť většina mapových nakladatelství svá data neověřuje v terénu.

Časový průběh revize cykloznačení Klubem českých turistů v PK v roce 2011 a 2012 od kontrol značení v terénu až do jeho oprav

2011 - 2012	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Kontrola v terénu						+	+	+											+	+	+				
Realizace oprav																	+	+							
Průběh dotačního řízení		-	-	-	-			+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	**	**
Období nakládání s finančními prostředky										+	+	+	+	+	+	+	+	+	+						

-) ...neúspěšná žádost o dotaci
- +) ...průběh kontroly značení KČT během 1. dotačního řízení
-) ...průběh kontroly značení KČT během 2. dotačního řízení

Stávající systém údržby a obnovy značení není přehledný ani pružný, nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Neexistuje pasport cykloznačení. Přitom kvalitní značení je základem bezpečného a spokojeného pohybu našich i zahraničních cyklistů po kraji.

Ukázky cyklistického značení z terénu v PK

V PK se vyskytuje několik druhů značení, které podle jeho provedení můžeme rozdělit na

- a) **silniční dopravní značení** (žlutočerné tabulky s číselným, slovním nebo obrazovým označením trasy)





b) **pásové značení** (dle metodiky KČT obdobné turistickému značení s horním a dolním žlutým pruhem)

c) **jiné** (tabulky, nástřiky na stromy, značení Iron Curtain Greenway, MTB atp.)



Výše uvedený přehled dokladuje různorodost cyklistického značení na území PK.

B. Typy konstrukcí

Typy konstrukcí vychází z dopravního významu komunikace a předpokládané třídy dopravního zatížení. Měl by odpovídat technickým normám a předpisům. Klíčovým faktorem při budování komunikací pro cyklisty bývá cena. Ta je z velké míry závislá na vhodném návrhu typu konstrukce. Materiály a tloušťky jednotlivých vrstev krytu a podkladních a ochranných vrstev lze volit dle Katalogu vozovek z TP 170 - Navrhování vozovek pozemních komunikací. Pro návrh konstrukce vozovky lze použít i jiné k tomu určené metodiky a softwary. Vždy je třeba zohlednit řadu faktorů, jež mají vliv na volbu vhodného konstrukčního typu a skladby navrhované vozovky v konkrétních místech staveb (zejména technické, technologické, inženýrsko-geologické, společensko-ekonomické a ekologické). Lze

využít i alternativní způsoby zajištění sjízdnosti v území, např. dřevěné stezky nad podmáčenou půdou, nebo časté sekání travního porostu na úsecích přes louky a pastviny.

Rozdělení dle krytové vrstvy:

- Asfaltové krytové vrstvy (kryt netuhý)
- Dlážděné krytové vrstvy
- Cementobetonové krytové vrstvy (kryt tuhý)

Ostatní typy krytů:

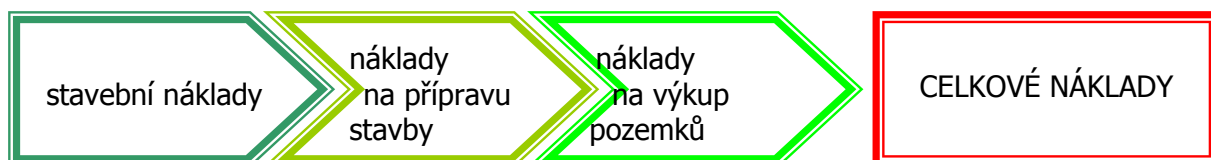
- GLORIT
- DOROSOL
- Systém GUTZWILLER
- R-materiál
- Penetrační makadam
- Asfaltové nátěry
- Kalený štěrk

Podrobné informace k jednotlivým krytovým vrstvám je možno také dohledat v dokumentu „Technologie výstavby cyklistických komunikací“, který byl pořízen v rámci projektu SONDA - Stanovení principů a metod rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury, který byl realizován v rámci Národního programu výzkumu 2007 – 2011 Ministerstva dopravy České republiky (č. CG723-071-120). V rámci každého druhu povrchu cyklistické komunikace je uveden obecný přehled, orientační náklady a příklady (v deseti případech jsou uvedeny detailnější informace).

Při návrhu konstrukce cyklistických komunikací je třeba brát totiž v úvahu, že jsou často navrhovány nejen s ohledem na zatížení a druh dopravy, ale také na požadavky dotčených orgánů, jako Povodí, či Správy CHKO. Proto se často stává, že cena za výstavbu cyklostezky se příklad od příkladu výrazně liší.

Pro odhad finančních nákladů na zbudování cyklostezky je třeba vzít v úvahu jednak stavební náklady cyklostezky samotné, náklady na přípravu a náklady na výkup pozemků pro cyklostezku. V následujících odstavcích je popsán rozbor těchto nákladů a zároveň jednoduchý postup, jak se rychle dopracovat k odhadu ceny cyklostezky.

Celkové investiční náklady tedy jsou součtem:





Vlevo: Cyklostezka u Luženic se svrchní vrstvou písku

Vpravo: Stezka pro pěší a cyklisty v Domažlicích ve svažitém terénu s protidenudační úpravou



Vlevo: Nový povrch stezky pro pěší a cyklisty na Panevropské cyklotrase u Stříbra v přírodně hodnotné lokalitě u řeky Mže

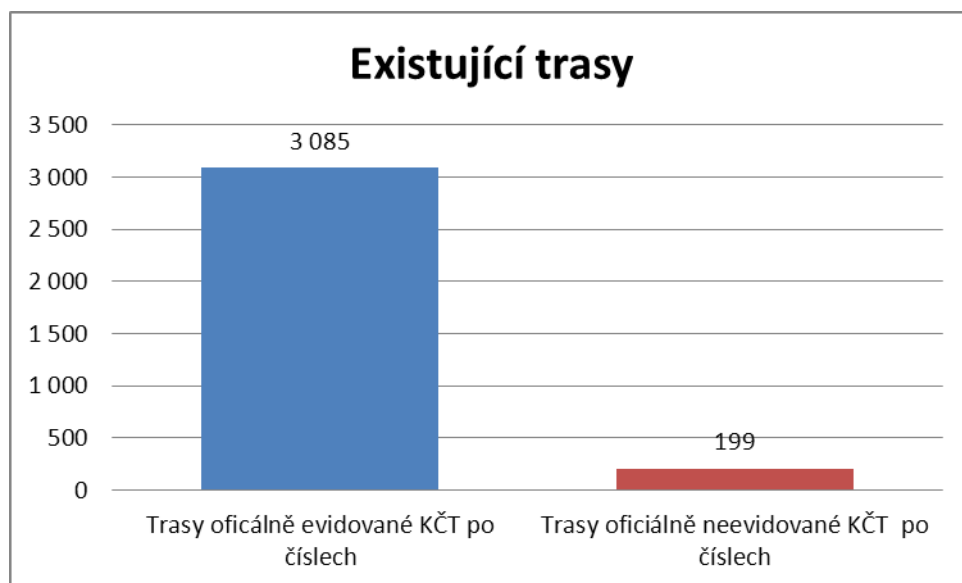
Vpravo: Ručně budovaný singltrail (jednostopá terénní stezka) u Horní Břízy

1.7 POPIS SÍTĚ CYKLOTRAS PLZEŇSKÉHO KRAJE

1.7.1 Cyklotrasy na území Plzeňského kraje

A. Základní informace o značených cyklotrasách v Plzeňském kraji

Plzeňský kraj má jednu z nejdelších a nejhustších sítí cyklotras v ČR, což dokládá níže uvedený graf:



Graf délky cyklotras v PK, podle stezek a tras udržovaných KČT

Podrobné informace obsahuje **mapová část tohoto dokumentu**, která ilustruje podrobně stávající stav cyklotras vyznačených v PK. Nejde přitom jen o trasy KČT, tedy trasy označené číslem⁴, ale také tematické trasy (např. Baroko I, Baroko II a Baroko III, Okolo Hrádku), ale i trasy místní (ve městech) či MTB trasy.

Interaktivní mapová služba, která obsahuje cyklotrasy a cyklostezky PK všech tříd je k dispozici na adrese: http://mapy.kr-plzensky.cz/arcims/turistika_cs/viewer.htm by měla být po odevzdání tohoto dokumentu aktualizována.

Přehled číselných cyklotras je zveřejněn na stránkách KČT
<http://www.plzenskykraj.kct.cz/cyklotrasy/cyklotrasy.htm>.

⁴ Uvedené v přílohách č. C.1 a C.2: *Číselné trasy, které KČT na území PK udržuje a Číselné trasy, které KČT na území PK udržuje*

B. EuroVelo cyklotrasy

Projekt rozvíjí třináctou EuroVelo trasu jako transevropskou cyklotrasu spojující všechny země Evropy podél bývalé železné opony a jehož podstatnou část tvoří již stávající státní regionální a místní cyklotrasy. Evropská komise cestovního ruchu označila EuroVelo za „první význačný zdroj rozvoje nového evropského cestovního ruchu pro další desetiletí, schopný vytvořit zcela nové tržní odvětví, ale i zvýšit počet pracovních míst ve venkovských oblastech“.



Síť tras EuroVelo – www.eurovelo.org

Čtyři ze třinácti cyklotras mají vést také přes Českou republiku - **EV4** (Cheb - Ostrava), **EV7** (Děčín - Č.Budějovice), **EV9** (Jeseník - Mikulov) a **EV13** (Aš - Břeclav po železné oponě), dvě z nich Plzeňským krajem – **EV4** a **EV13**.



Stezka železné opony/EuroVelo 13 - Takzvaná železná opona vedoucí od Barentsova moře na hranici mezi Ruskem, Norskem a Finskem až po Bospor na hranici mezi Bulharskem, Řeckem a Tureckem rozdělila Evropu téměř 40 let. V roce 2004 započal Světový svaz ochrany přírody (IUCN) iniciativu Zelený pás (GreenBelt), která se snaží motivovat partnery k zahajování a koordinování projektů v oblastech bývalé železné opony, která neúmyslně přispěla k zachování důležitých ekosystémů a cenných přirozených prostředí. Podle představ iniciativy by se Zelený pás od Barentsova až po Černé moře mohl stát páteří ekologické sítě, která by byla symbolem spolupráce sousedících států v záležitostech zachování přírody a udržitelného rozvoje - a turismus může rozhodně v tomto procesu hrát důležitou roli. Vizí je souvislá cyklistická stezka procházející mnoha zeměmi včetně 14 členských států EU.

Trasa začíná u Barentsova moře, sleduje norskoruskou hranici k finsko-ruské hranici a Baltskému moři. Následně zamíří k pobřeží Estonska, dále pak do Lotyšska, Litvy, Kaliningradu, Polska a bývalé Německé demokratické republiky (NDR). Z Lübecku pokračuje podél bývalé hranice mezi východním a západním Německem až do trojmezí, kde spolu hraničí Sasko, Bavorsko a Česká republika, dále pak výšinami Šumavy, okolo řeky Moravy a Bratislavy, hlavního města Slovenska, a u Vídně překročí Dunaj. Podél jižní hranice Maďarska trasa objíždí Slovinsko, Chorvatsko a Srbsko. Dále pak sleduje Dunaj mezi Rumunskem a Srbskem, kříží Bulharsko a bývalou jugoslávskou republiku Makedonie, několikrát zavítá do Řecka a Turecka a končí na břehu Černého moře v Bulharsku.



Podle metodiky Evropské cyklistické federace, která, je garantem EuroVelo tras (v ČR prostřednictvím svého zástupce Nadace Partnerství) má vedení této trasy často střídát území sousedních států. V PK povede trasa Českým lesem a Šumavou s využitím stávajících příhraničních cyklotras 33, 36 a trasy Iron Curtain Greenway (Zelená stezka železné opony). Trasa dosud není vyznačena v terénu, návrh na proznačení se nyní zpracovává.

EuroVelo 4 – Trasa spojující mj. Prahu s Norimberkem je jednou z EuroVelo tras spojující východní část Evropy se západní a v budoucnu bude jistě důležitým koridorem pro dálkové cyklisty přijíždějící do Prahy ze západu. Plzeňským krajem povede jen několik kilometrů této plánované trasy a to v severní části mezi Berounem a Rakovníkem. Trasa dosud není vyznačena v terénu.

C. Mezinárodní cyklotrasy

C.1. Cyklotrasa č. 3 - Praha – Plzeň – Regensburg – Mnichov

Cyklotrasa 3 představuje nyní nejdůležitější dálkový cyklistický koridor v PK spojující Prahu s Německem, odkud k nám přijíždí nejvíce dálkových cyklistů. Představuje zároveň nejpočetnější cestu našim krajem z Plzně do Německa, což je zejména pro dálkové cykloturisty, kteří jedou „na těžko“ velice důležité. V úseku mezi Prahou a Plzní představuje CT3 také poslední úsek Panevropské cyklotrasy vedoucí z Paříže přes Štrasburk a Norimberk do Prahy.

V úseku **mezi hranicí Plzeňského a Středočeského kraje (u obce Těně) a Plzní** vede trasa již většinou mimo komunikace. Díky iniciativě Dobrovolného sdružení obcí Horní Berounka, byla již většina trasy převedena na stezky. Ze Strašic do Dobříva je stezka v přírodním povrchu, z Dobříva do Rokycan vede již po asfaltu. V Rokycanech poněkud komplikovaně projíždí městem, aby se hned za jeho hranicí napojila na novou část stezky do Klabavy. Druhá část stezky má ale přírodní a místy nepříjemně vymletý povrch. Úsek trasy kolem klabavské vodní nádrže, který byl vybudován jako první, již nyní zarůstá a jízdní profil se tu vlivem nedostatečné údržby (sekání) zužuje tak, že míjení cyklistů začíná být nebezpečné. Tento úsek má spolu s úsekem z Kyšic do Červeného Hrádku přírodní povrch.

V Plzni je CT3 vedena zčásti po samostatných či smíšených cyklostezkách, či po účelových komunikacích mimo běžnou dopravní síť pro motorovou dopravu. Od roku 2009 je CT3 vedena přes hlavní cyklistický rozcestník mezinárodních a nadregionálních cyklotras před sokolovnou ve Štruncových sadech, kde se potkává s nadregionálními trasami CT37, CT35 a CT31. S výjimkou úseku kolem Chlumu, kde by se v budoucnu vedení trasy mělo změnit, je i výškově nenáročná a tak vhodná i pro dálkové cyklisty.

V úseku **mezi Plzní a hranicemi s Německem** doznala trasa letos změn. Z Plzně vede až na hranice Domažlic, kam bylo její vedení letos na jaře přeloženo, po málo frekventovaných komunikacích. V Domažlicích se napojuje na nově vybudovanou stezku, po které podél říčky Zubřiny a Babylonskou kotlinou dojedete až na Ovčí vrch, kde překračuje hranice do Německa. Původní úsek CT3 ze Zahořan přes Kdyni a Všeruby, kterým trasa až do letošního jara vedla, byl proznačen jako **3A**. Pro cyklistu může být matoucí stav u Kdyně, kde byly vybudovány nové úseky stezek pro mezinárodní cyklotrasu (pod Rýzmburkem a do Všerub), značení ale v terénu zůstalo v původní linii, která zůstává i v mapách. Cyklista jedoucí podle značení tak musí zcela zbytečně vystoupat až k vrcholu Rýzmburku, aby nastoupanou výšku poté opět sjel.

Na trase je mnoho atraktivních cílů, většina cyklistů přijíždějících z Německa ale nemá možnost se o nich po trase dovědět, neboť tu chybí, až na několik úseků v DSO Horní Berounka, trojjazyčné informační tabule s mapou. DSO Horní Berounka si navíc nechal zpracovat studii dalších možných cyklotras/okruhů, které by na CT3 jako páteřní cyklotrasu navazovaly a zvýšily by tak atraktivnost území, kterým prochází, pro cyklisty.

C.2. Cyklotrasa č. 37 / Panevropská cyklotrasa – (Praha –) Plzeň – Stříbro – Bělá n/R –Železná/Tillyschanz (– Neustadt a.d. Waldnaab - Norimberk – Štrasburk – Paříž)

Cyklotrasa č. 37, která vede **mezi Plzní a česko-německou hranicí Železná/Tillyschanz**, je součástí Panevropské cyklotrasy, která je jednou ze dvou dálkových mezinárodních cyklotras, které vedou z Prahy přes Plzeň do Německa. Panevropská cyklotrasa přitom mezi Prahou a Plzní vede po CT3, a to až k hlavnímu cyklistickému rozcestníku v Plzni před sokolovnou ve Štruncových sadech, kde se obě trasy do Německa rozdvíhají.

CT 37 vyjíždí **z Plzně** nivou Mže a této řeky se volně přidržuje až **do Stříbra**. Mezi Plzní a Stříbrem vede většinou mimo komunikace po lesních a polních cestách. Ze Stříbra vyjíždí po letos nově otevřených úsecích stezek u Hornického skanzenu a u Sytna, projíždí kolem cyklocentra ve Lhotě u Stříbra a přes Kladrubský klášter. Až do Bělé nad Radbuzou vede z větší části po velice málo frekventovaných komunikacích, z Bělé n/R pak po lesních cestách kolem zaniklých pohraničních obcí. Hned za hranicí se napojí na stezku, která v nejbližší německé obci Eslarn navazuje na oblíbenou cyklostezku po bývalé železnici Bockradweg, která byla historicky prvním úsekem stávající Panevropské cyklotrasy.

C.3. Cyklotrasa č. 38 – (Deggendorf -) Železná Ruda – Klatovy – Švihov

Cyklotrasa 38 je budována jako mezinárodní cyklotrasa spojující Švihov, Klatovy a Železnou Rudu s německým Deggendorfem. Tam se její německá část napojuje na Dunajskou a Innskou cyklostezku.

Trasa je z větší části vyznačena číslem 38 (Švihov – Klatovy – Běšiny), ve zbývajících částech zatím značení číslem 38 chybí, trasa vede po jiných číslem označených trasách, např. 332, 2100 či 33. Vyznačení zbývajících úseků číslem 38 by mělo být provedeno do poloviny r. 2013.



C.4. Cyklotrasa č. 2141 – (Naaburg -) Rybník – Poběžovice – Horšovský Týn, cyklotrasa Přátelství

Cyklotrasa 2141 spojuje českou a německou příhraniční část Českého lesa, česká část se za hranicemi v německém Schonsee napojuje na stezku po bývalé železnici vedoucí až do Naaburgu. Na české straně vede po komunikacích i cestách. Některé úseky by potřebovaly zpevnění povrchu. Trasa poskytuje již teď potenciál pro kratší přeshraniční cykloturistiku, např. do Horšovského Týna.

D. Nadregionální cyklotrasy

D.1. Vltavská cyklistická cesta

Vede po území Plzeňského kraje jen v krátkém několikakilometrovém úseku na Šumavě.



D.2. Otavská cyklistická stezka

Otavská cyklistická stezka s podtitulem Putování krajem Karla Klostermanna začíná v Modravě na Klatovsku, vede přes Strakonice a Písek a končí ve Zvíkovském Podhradí v Jihočeském kraji v místě, kde se Otava vlévá do Vltavy. V těchto místech se také napojuje na Vltavskou cyklistickou cestu.

Projekt Otavské cyklistické stezky je iniciativou Nadace Jihočeské cyklostezky, která také trasu stezky vyznačila logem. Po celé délce cyklostezky byly umístěny propagační tabule a byly vytvořeny propagační materiály s již proznačenou cyklostezkou. Trasa se v posledních letech stala v mnohých úsecích cyklostezkou je stále více využívána cyklisty.



Jedná se o cyklostezku o délce cca 166 km. Záměr na vybudování cyklostezky podél řeky Otavy vznikl již před rokem 2005, kdy se Nadace Jihočeské cyklostezky, ve spolupráci s městy a obcemi nacházejícími se na trase budoucí cyklostezky, snažili o intenzivní a nepřetržitou podporu tohoto projektu. V roce 2007 tak vznikla vyhledávací studie, která měla za cíl zanalyzovat rozpracovanost jednotlivých úseků, sjednotit postup při realizaci a stanovit předpoklady pro realizaci výstavby cyklostezky.



Nové úseky stezek na Otavské stezce

E. Regionální cyklotrasy

Regionální (=místní či lokální) cyklotrasy jsou většinou výsledkem práce regionů, města a obcí, proto je zde podrobně nezmiňujeme, uvedeny jsou v mapové části tohoto materiálu.

1.8 INTERMODALITA

1.8.1 Železniční doprava

A. Bike & Ride - v kontextu základní dopravní obslužnosti

Součinností dopravních prostředků kolo/vlak lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Kromě kvalitně fungující vlakové dopravy je také důležité vybavení stanic cyklostojany a cyklogarážemi v duchu systému **Bike & Ride**.

Smyslem systému Bike & Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem a nebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnání) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěší dopravou, je tak podpora systému Bike & Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet jejich potenciálních uživatelů. V Německu se celkem 15% všech uživatelů železniční dopravy dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30%.



obr. Asperes, T. (Hasselt University, Belgium), Bike & Ride Program Cologne (Germany),

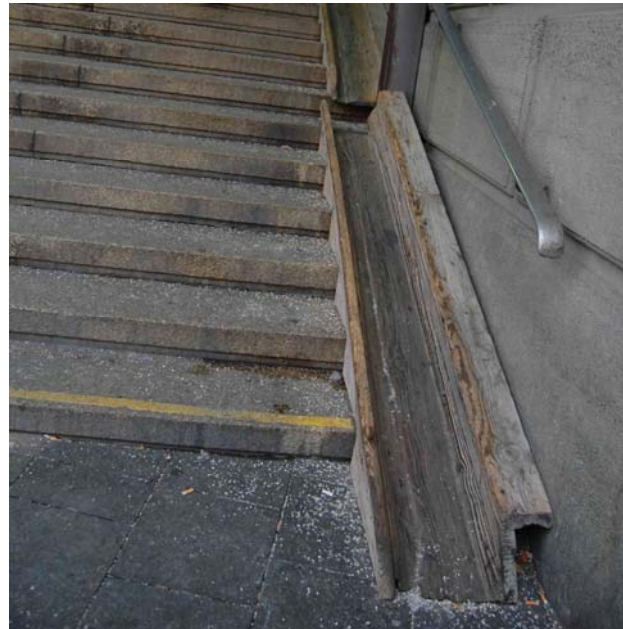
Jak ale ukázal namátkový průzkum, vybavení železničních stanic a zastávek Plzeňském kraji, v duchu systému Bike & Ride, je dosud velmi slabé. Je to způsobeno především dlouhodobě problematickými majetkovými vztahy (část nádraží patří SŽDC s.o., část ČD jako dopravci) a malou osvětou v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (a nebo jsou velmi špatné kvality), automatické cyklogaráže známé z německých měst k nám také dosud nedorazily.



Příklad č.1 – Klatovy nádraží ČD, bez komentáře



Příklad č.2 – Rokycany – nádraží po rekonstrukci



Srovnání: Pohyb s kolem po schodech na hl. nádraží v Plzni (vlevo) a na hl. nádraží v Mnichově (vpravo)

B. Železniční doprava a cykloturistika

České dráhy, a.s., se v rámci svých možností snaží o rozšiřování a zkvalitňování nabídky přepravy jízdních kol na jejich tratích, čímž chtějí významně přispět k rozvoji cyklistiky, resp. cykloturistiky. Pro tyto účely jsou vypravovány zvláštní vozy s prostorem vyhrazeným pro uložení kol. Nabídka je však oproti jiným regionům poměrně nedostatečná. Chybí např. systém půjčoven jízdních kol, který existuje jak v Jihočeském, tak v Karlovarském kraji, na vlakových nádražích s možností vrácení v kterékoliv jiné stanici.

Kolo jako spoluzavazadlo

Nejjednodušší a mezi cyklisty nejoblíbenější je přeprava jízdního kola jako spoluzavazadla. Touto formou lze přepravovat kola ve vlacích, které jsou v jízdním řádu označeny symbolem jízdního kola a v omezené míře i v dalších osobních spojích a v rychlících. Jak v takovém případě kolo přepravit? Cestující sám kolo naloží a vyloží do vozu, který je označen piktogramem jízdního kola. Pokud je v jízdním řádu u vlaku uveden stejný symbol, lze v něm přepravit několik kol. V opačném případě je možná přeprava kola ve voze prvních a posledních dveří vlaku. V takovém případě je však omezena kapacita jen na dvě jízdní kola v jednom nástupním prostoru vozu. Cena za přepravu kola jako spoluzavazadla je 25 Kč za jednu cestu vlakem nebo 50 Kč na celý den. Cestujícím, kteří využijí více spojů a budou třeba i jen přestupovat se vyplatí celodenní doklad. Stejně jako poplatek za přepravu v jednom vlaku ho mohou koupit v pokladně nebo bez přírážky u průvodčího ve vlaku.



Kolo v úschově během přepravy

Druhou možností přepravy jízdního kola je tzv. úschova během přepravy. V tomto případě cestující předá a následně si v cílové stanici vyzvedne jízdní kolo u služebního vozu od zaměstnance drah. Zákazník pak sám cestuje v běžném voze pro cestující a kolo má pod dozorem vlakového doprovodu Českých drah. Za tuto přepravu v jednom vlaku zaplatí cestující 30 Kč a nebo si může koupit celodenní doklad za 60 Kč. Pokud zákazník kombinuje při své cestě vlaky se zjednodušenou přepravou a úschovou, pak platí tento doklad pro obě tyto služby. Doklad o zaplacení ceny za jednorázovou přepravu jízdního kola jako spoluzavazadla nebo v úschově během přepravy pro jeden vlak se zakupuje přímo ve vlaku, pouze v případě současného nákupu rezervace místa pro kolo se zakupuje u pokladní přepážky. Jednodenní doklad pro obě služby lze zakoupit buď ve vlaku nebo u pokladny.



Rezervace pro kolo

Pokud chcete mít garantované místo na svou plánovanou cestu, pak je možné si rezervovat i místo pro jízdní kolo. Některé vlaky mají ovšem povinnou rezervaci. Především z důvodu krátkého pobytu těchto vlaků ve stanicích a kapacitních důvodů je u většiny vlaků SuperCity, EuroCity nebo InterCity s přepravou jízdních kol povinná rezervace. V cyklistické sezóně 2010 se výrazně zvýšil počet vlaků, na které cyklisté potřebují udělat rezervaci předem. Jde zejména o rychlíky na trati Praha-Plzeň-Cheb a Plzeň-české Budějovice. Při nezakoupení předrezervace včas, tj. min dvě hodiny před odjezdem vlaku z výchozí stanice zaplatí cyklista (pokud průvodčí jeho kolo k přepravě přijme) místo 15 Kč částku 100 Kč, což znamená, že částka za kolo může být vyšší než za jízdenku.

1.8.2 Autobusová meziměstská doprava

Od 1. května začíná v Plzeňském kraji cyklobusová sezóna. Cyklisté mohou využít linku 440444 Plzeň - Nýřany - Horšovský Týn - Bělá n/Radb., Železná (tzv. [Cyklobus Český les](#)) a linku č. 440555 Plzeň - Rožmitál p.Tř. - Příbram ([Brdský cyklobus](#)). Tato linka je zařazena do IDP. Od 1. července začala jezdit nová cyklobusová linka 460030 přes Dolní Bělou a Manětín do Nečtin na [Severní Plzeňsko](#). Informace o možnostech využití cyklobusů v Plzeňském kraji jsou k dispozici na [stránkách dopravce](#). Společnost ČSAD autobusy Plzeň a.s. vychází rozšiřujícím se společenství cykloturistů v Plzeňském kraji vstříc rozšiřující se nabídkou linek, na které je nasazován autobus se zvláštním přívěsem umožňujícím přepravu většího množství jízdních kol, tzv. cyklobus. Díky tomu se mohou cykloturisté, ale i pěší turisté dostat do míst, kam jiná veřejná doprava, obzvláště železnice, nevede.

Přepravu cykloturistů na pravidelných linkách zajišťují ČSAD převážně moderními klimatizovanými autobusy splňujícími emisní normy EURO 3 až 5. Pro přepravu jízdních kol společnost disponuje několika typy cyklopřívěsů o kapacitě 12 až 40 jízdních kol. Za jízdenky z cyklobusů můžete navíc získat výhody u spolupracujících partnerů.

Od června letošního roku se cyklisté mohou nechat dovézt cyklobusem z Domažlic až na vrchol Čerchova. Tuto mezinárodní linku, která jezdí osobotách nedělích a svátcích několikrát denně přes Furth im Wald a Waldmünchen provozuje společnost RDS bus, s. r. o.

Brdy

Nejen rodiny s dětmi dostanou využijí služeb Brdského cyklobusu a vyvezou se se svými jízdními koly pohodlně a bezpečně přímo na hřeben pohoří Brdy, kterým se přezdívá "malá Šumava". Nové atraktivní cyklotrasy je dovedou rozsáhlými lesy k vrcholu legendárního Třemšína a nebo do nitra tajemného VVP Brdy k břehům Padrtského rybníka. Milovníci techniky a historie zase neodolají návštěvě města Příbram s vyhlášeným hornickým muzeem včetně prohlídky štol a jízdy důlními vláčky. V horkém létě se můžete schladit např. i návštěvou místního akvaparku. Cyklisté mohou využít zpracované tipy na cyklovýlety ze Spáleného Poříčí, které navazují na linku cyklobusu a jsou k dispozici na internetu na www.plzenskonakole.cz Podrobnější informace o cyklobusu přes Brdy včetně mnoha tipů na výlet naleznete na samostatné stránce www.csadplzen.cz/brdy.



Český les

Společnost ČSAD autobusy Plzeň a.s. přišla v roce 2009 pro milovníky cykloturistiky a krásné přírody s další



novinkou. Od 1. května vyrazil na svoji 83 kilometrů dlouhou trasu do oblasti Bělé nad Radbuzou autobus s vlekem pro jízdní kola tzv. Cyklobus Český les. Pro linku cyklobusu Český les byly zpracovány 3 tipy na cyklovýlety, které najdete na www.plzenskonakole.cz Podrobnější informace o cyklobusu do Českého lesa včetně mnoha tipů na výlet naleznete na samostatné stránce www.csadplzen.cz/ceskyles.

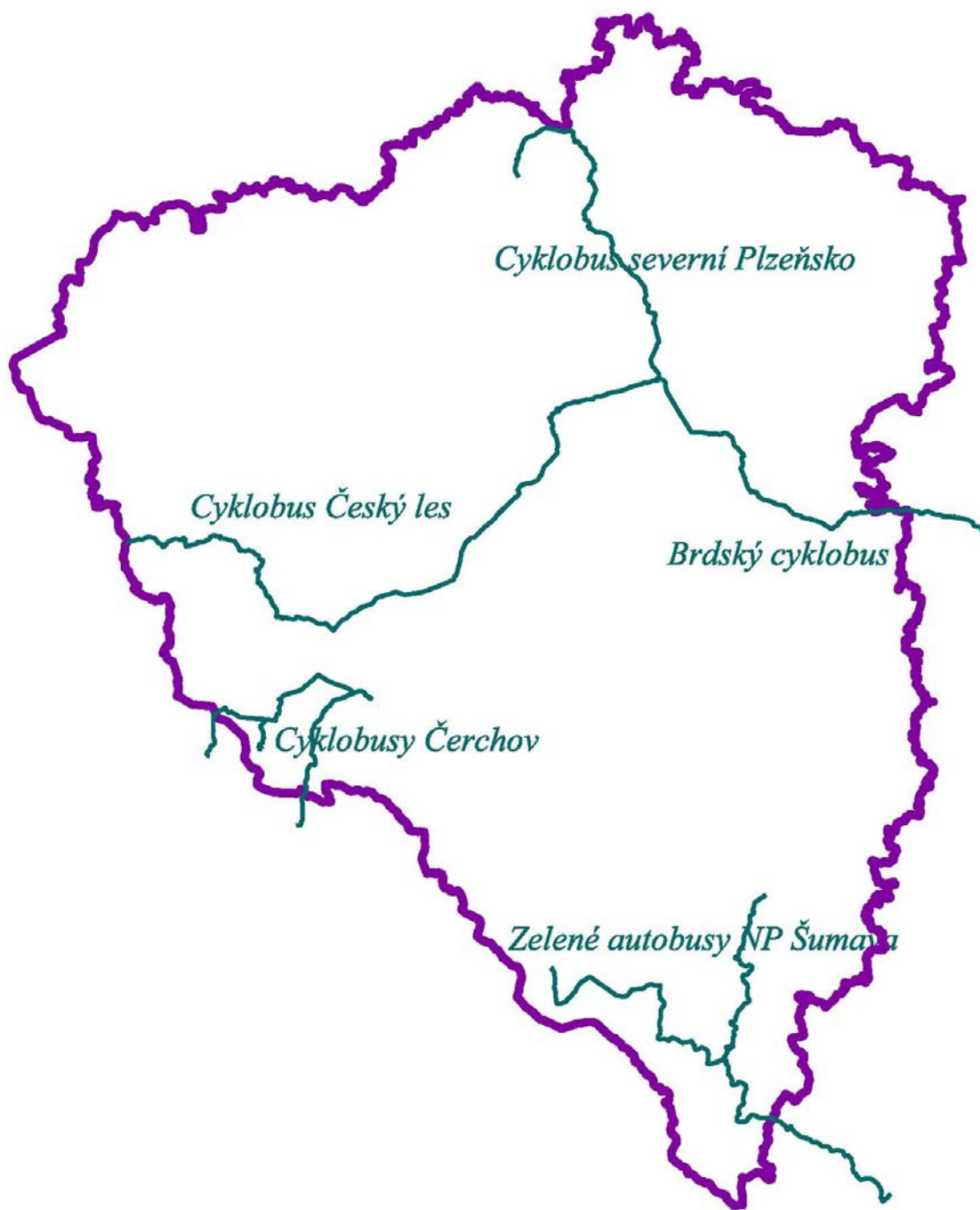
Čerchov

O sobotách, nedělích a svátcích od první červnové soboty do poslední neděle v září jezdí letos na Čerchov cyklobus. Provoz přitom zahrnuje české i německé svátky. V držáku na zadní části autobusu je možné převážet až 5 kol, další kola je možné přepravovat na plošině běžně užívané pro kočárky. Protože "zádíčka" cyklobusu převezou mnohem méně kol než vleky, které cyklobusy v našem kraji běžně kola převážejí, cyklistům se doporučuje si cestu s kolem předem rezervovat u dispečera. Pro skupinky 5 a více cyklistů to dopravce požaduje. Rezervaci je možné provést u dispečera telefonicky nebo e-mailem u dopravce, kterým je v případě cyklobusu na Čerchov společnost RDS bus, s.r.o. Cyklobus ráno časově navazuje na osobní vlak 7408, který vyjíždí o sobotách a nedělích ráno z Plzně. Odjezd je z domažlického autobusového nádraží, které je hned u vchodu do železniční stanice. Cyklobus vyjíždí na vrchol Čerchova několikrát za den. Letáček je v tištěné verzi k dispozici v Informačním centru v Domažlicích a v Plzni



Šumava

Od začátku června vyjíždějí na šumavské silnice Zelené autobusy. Děje se tak v rámci akce Ve prospěch cestovního ruchu na Šumavě, kterou každoročně organizuje správa NP a CHKO Šumava ve spolupráci s ČSAD autobusy Plzeň, a kterou finančně podporuje i Plzeňský kraj. Oproti loňskému roku však Zelené cyklobusy doznaly změn. Oblíbené turistické linky letos jezdí v pravidelných intervalech mezi železnorudským Špičákem a Kvildou, mezi Horskou Kvildou a Bučinou a z Nové Pece na Jelení vrchy v jižní části Šumavy. Od 1. června byla také posílena doprava na lince ze Sušice přes Kašperské Hory a Modravu na Kvildu, kdy je rovněž možná přeprava jízdních kol formou cyklobusu. Projekt prázdninové ekologické dopravy v Národním parku Šumava, známý veřejnosti jako Zelené autobusy, musel být letos z důvodu nižší dotační částky a administrativního omezení výrazněji redukován. Aby se zachovala funkčnost systému, nezbylo než omezit provoz zelených linek na dobu od 30. června do 1. září 2012. Podrobnější informace o cyklobusech a Zelených autobusech na Šumavě naleznete na samostatné stránce www.csadplzen.cz/sumava.



1.9 ZÁVĚR ANALYTICKÉ ČÁSTI – DEFINOVÁNÍ PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ, SWOT ANALÝZA

Analýza ve vztahu k cyklo dopravě konstatuje, že její rozvoj 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 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 potenciální cyklostezky vést. V těchto případech se nabízí několik řešení. S vlastníkem se lze dohodnout na povolení vést stezku, na pronájmu, koupi či výměně. Jednání jsou velice individuální, vždy záleží na konkrétní osobě, se kterou je jednáno.

Analýza ve vztahu k rekreační cyklistice konstatuje, že propagace 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 cyklobalíčků 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 a to nejen pro dálkové trasy. Ten by měl řešit projekt Česko jede s informacemi na www.ceskojede.cz.

Pro cyklo dopravu a rekreační cyklistiku jsou společná tři témata, kterým jsou věnovány níže tři podkapitoly:

- Bezpečnost cyklistů.
- Majetkoprávní vztahy.
- Provoz a údržba.

SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none">• Podpora ve strategických dokumentech kraje,• města využívají dotací z SFDI, ROP NUTS II Jihozápad a OP Přeshraniční spolupráce ČR – Bavorsko.• významné přírodní a kulturně-historické bohatství kraje,• marketingová síla regionu s efektem i v cizině,• rozsáhlá značená síť cykloturistických tras na území kraje, která je monitorována zástupci KČT,• existence nabídky cyklobusů,• vydání propagačních cykloturistických materiálů.• 5 významných mezinárodních cyklotras CZ/D• dobrá prezentace cykloproduktů na národním portále www.ceskojede.cz	<ul style="list-style-type: none">• Prostředky z EVROPSKÝCH FONDŮ jsou již téměř vyčerpané, zbývají již jen na Cyklostezku Ohře,• neexistence speciální dotačního titulu na cyklistiku (stávající dotační tituly nemohou pokrýt poptávku obcí), kraj nepodporuje získávání dotací kořinacováním• stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty – cyklostezek. Chybějící úsek cyklostezek v extravilánu, především podél frekventovaných komunikací,• problematické majetkové vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklostezek (problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě),• Koncepce dopravy PK v oblasti cyklistické dopravy neřeší tzv. „<i>dopravní cyklistiku</i>“, tedy vedení cyklostezek v intravilánu obcí umožňující bezpečnou dopravu do školy, do práce či na nákup. Nevěnuje se ani řešení stezek pro cyklisty s přírodních povrchem či návaznosti stezek na ostatní druhy dopravy, zejména železnici a „park & bike“.• nedostatečná komplexní propagace cykloturistiky na internetových stránkách kraje www.turisturaj.cz a nedostatečné množství atraktivních produktů cestovního ruchu tvořených speciálně pro oblast cykloturistiky a terénní cyklistiky

Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • další rozvoj partnerství a spolupráce mezi organizacemi působícími v oblasti rozvoje cyklistiky, • využití čerpání prostředků z nového dotačního titulu kraje + využití nových evropských zdrojů od roku 2013, • posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů, • rozšiřování a zkvalitňování cyklodopravní infrastruktury, • rozšiřování nabídky cestovního ruchu o cyklobalíčky (cykloprodukty), • pokračující optimalizace stávající sítě cyklotras v regionu (provázání značených tras mikroregionů, zvyšování kvality povrchu značených tras, apod.). • využití pozemkových úprav k budování komunikací pro cyklisty 	<ul style="list-style-type: none"> • jednotlivá navrhovaná opatření zodpovědné odboru budou jen formální a nebudou naplňována. • vzhledem k finanční krizi je možnost klesajícího objemu prostředků vynakládaných na cyklodopravní řešení z veřejných rozpočtů. • opomenutí cyklokomunikací při zpracování územně plánovací dokumentace, • nedořešené vlastnické vztahy k pozemkům • nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městech a obcích, • nedostatečné provázání vnitřních municipálních cyklosítí s vnějšími cykloturistickými trasami.

2 NÁVRHOVÁ ČÁST

2.1 ZÁSADY ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY V ÚZEMÍ

2.1.1 Zajistit přímou dostupnost nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení

Pro systém komunikací pro cyklisty je důležitá zejména bezpečnost cyklisty ale i ostatních účastníků silničního provozu. Vytváření takové sítě i s ohledem na finanční možnosti kraje i obcí znamená vytvářet podmínky pro využití všech typů již existující infrastruktury. To znamená zejména:

- Využít stávající infrastrukturu
- Vyhnout se vytváření bariér pro cyklisty
- Budovat propojení obcí

PRINCIPY A ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA PRO NÁVRH PŘÍMÝCH DOPRAVNÍCH PROPOJENÍ

- *Budování cyklistické infrastruktury ve volné krajině v nových stopách*
 - *Samostatné cyklistické stezky*
 - *Nové účelové komunikace*
- *Budování cyklistické infrastruktury na existujících cestách a zařízeních*
 - *Využití málo zatížených silnic a místních komunikací*

Jde zejména o začlenění cyklistů do stávající infrastruktury v intravilánu obcí a měst pomocí vhodných opatření, v extravilánu, kde jsou pro to prostorové předpoklady a rychlost motorové dopravy je vyšší budovat oddělené cyklostezky. Vhodně spojovat dopravní a rekreační funkci komunikací pro cyklisty zejména na výjezdu z měst a obcí, kde slouží jak pro cesty za rekreací tak pro každodenní dojížděku do školy, do práce a za nákupy („cyklovýpadovky“). **Preferovat při tom přímá výškově nenáročná trasování zejména podél vodních toků a železničních tratí,** které zvyšuje využití cyklisty zejména pro dopravní účely. Je třeba navrhovat takové cyklotrasy, které budou propojovat obce a atraktivitu regionu.

2.1.2 Zajistit bezpečné propojení sousedních sídelních celků

Je navrhováno:

- Zajistit souvislou síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších vhodných komunikací pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby.
- Začlenit cyklistickou infrastrukturu do každého plánování infrastruktury (dopravní stavby, veřejný prostor ad.), protože to je základní předpoklad existence cyklistické dopravy. Tento cíl má splnit již dříve zmíněná funkce cyklokoordinátora.

- Cyklistická síť by měla být **souvislá, bezpečná a přímá** a měla by splňovat následující obecné požadavky:
 - splňovat požadované normy,
 - být efektivní,
 - být bezpečná,
 - zajistit dostupnost každé oblasti, každého cíle,
 - být souvislá, bez přerušování sítě

Pro vybudování souvislé, bezpečné a efektivní cyklistické sítě mají velký význam doprovodná opatření omezující motorovou dopravu. Tato opatření by měla být součástí **místní cyklostrategie**. V tomto bodě je důležité, aby do sebe cyklistický plán a místní dopravní generel vzájemně zapadaly. Obě strategie by se měly dohodnout na principu "vyhnout se, přesunout a chovat se přijatelně", který v podstatě říká, že pokud přítomnost motorové dopravy není nezbytně nutná, měli bychom se jí vyhnout a koncentrovat ji jen na hlavní komunikace. Je-li motorová doprava vhodně koncentrovaná, je velmi pravděpodobné, že opatření pro **zklidnění dopravy** splní požadavky cyklistické dopravy (zejména z hlediska bezpečnosti), a to při nízkých nákladech. Rychlostní limity obecně, a zejména **zóny s omezením do 30 km/h**, zajišťují cyklistům dobré podmínky bez nutnosti investovat do nákladných opatření na separaci automobilové a cyklistické dopravy.

Pokud je automobilový provoz vysoký a nelze se mu ani vyhnout ani ho přesunout, je vhodné v zájmu bezpečnosti cyklistů vytvořit **cyklopruhy** namísto oddělené cyklistické infrastruktury. Různé studie dokázaly, že jízda na kole na úrovni komunikace zvyšuje bezpečnost, protože zejména na křižovatkách jsou cyklisté pro řidiče lépe viditelní. Bezpečnost a kladné přijetí pomohou zvýšit i doprovodné informační kampaně pro veřejnost o správném chování a využívání těchto opatření.

V duchu výše popsaného opatření by měla být analyzována celá délka dopravně zatížených komunikací na území Plzeňského kraje (nad 2000 vozidel/den) a prověřena bezpečná dostupnost všech přilehlých a navzájem sousedních sídel, mezi kterými existují přepravní vazby. Na základě této analýzy by měl vzniknout akční plán s jasně stanovenou prioritou budování jednotlivých úseků (například podle intenzity motorové dopravy a celkového počtu vzájemně dojíždějících, tj. nejen na kole).

2.2 ZÁSADY ROZVOJE CYKLOTURISTIKY

2.2.1 Postupné dobudování významných liniových koridorů pro podporu cykloturistiky

PRINCIPY A ZÁKLADNÍ VÝCHODISKA PRO NÁVRH NOVÝCH TRAS MEZINÁRODNÍHO A NADREGIONÁLNÍHO A REGIONÁLNÍHO VÝZNAMU

- *Budování cyklistické infrastruktury ve volné krajině v nových stopách*
 - *Samostatné cyklistické stezky*
 - *Nové účelové komunikace*

- *Budování cyklistické infrastruktury na existujících cestách a zařízeních*
 - *Využití málo zatížených silnic a místních komunikací*
 - *Využití polních cest.*
 Dalším z nástrojů k podpoře cyklistiky je využití pozemkových úprav. 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. ze dne 21. března 2002 o pozemkových úpravách a pozemkových úradech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů.
 - *Vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků a na protipovodňových hrázích.*
 Vodní toky představují často jediný reálný koridor, jakým lze dosáhnout relativně přímého či nejméně klikatého průběhu cyklistické trasy urbanizovaným či venkovským územím bez zbytečného převýšení. Výhodou vodních toků je jejich (více či méně) přírodní charakter, který většina lidí při pohybu nebo pobytu vnímá pozitivně. Také sídelní struktura se v minulosti vytvářela do značné míry podél vodních toků, protože pro rozvoj sídel byla blízkost vody nutností. Síť cyklotras v sousedním Bavorsku využívá více než z poloviny tras vedených podél vodních toků či po bývalých železničních tratích.
- *Vedení cyklistické infrastruktury v blízkosti vhodných dálkových a lokálních železničních koridorů a s napojením na železniční stanice.*
 Tento systém umožňuje širší využití cyklotras v kombinaci s přepravou cyklistů po železnici. Role nádraží jako uzlových bodů pro přestup z kola na železnici či navazující linku cyklobusu tak posiluje využívání cyklotras a vytváří více možností pro trasování cest na kole u pro dojíždění s kolem. Na systému uzlových bodů jako přestupních uzlů je založen např. úspěšný systém Schweizmobil.
- *Vymezení přechodových míst na hranicích Plzeňského kraje*
 Vzhledem k poloze Plzeňského kraje je hodnocena návaznost nejen na síť cyklotras sousedních krajů, ale i návaznost na síť cyklotras Bavorska. Z vyhodnocení zjištěných údajů je patrné, že současná nadřazená síť cyklotras v Plzeňském kraji navazuje na vedení cyklotras ze sousedních území (Bavorsko, Karlovarský kraj, Ústecký kraj, Středočeský kraj a Jihočeský kraj).
- *Základní rastr nadřazené sítě cyklotras v Plzeňském kraji*
 Základní rastr nadřazené sítě cyklotras o délce hrany cca 25 km byl odvozen od optimální vzdálenosti uzlových bodů (center), kde se předpokládá vyšší vybavenost pro cykloturisty. Stávající nadřazená síť cyklotras vyžaduje doplnění nových cyklotras především ve směru západ – východ, protože stávající cyklotrasy s nadregionálním významem jsou vedeny převážně ve směru sever – jih. Je třeba ovšem zohlednit regionálně dominantní polohu plzeňské aglomerace.

- *Konverze zrušených železnic na drážní stezky*
Doporučení k bezúplatnému převodu opuštěného drážního tělesa obcím, které na něm mohou vybudovat cyklostezku
- *Vazba na atraktivní území pro cykloturistiku*
Návrh koridorů nadregionálního významu je soustředěn na návaznosti tras na atraktivní území především z hlediska přírodního, kulturně - historického a rekreačního, případně na vedení trasy v jeho blízkosti.
- *Vazba na úroveň a vybavenost sídel*
Návrh koridorů nadregionálního významu je současně hodnocen ve vztahu k vybavenosti území a sídel doprovodnou infrastrukturou (stravovací a ubytovací zařízení, cykloservisy a další doplňkové služby).
- *Vazba na dopravní uzly a ostatní druhy dopravy*
Návrh koridorů nadregionálního významu zohledňuje na svých dálkových trasách návaznosti na ostatní druhy dopravy tak, aby byla zaručena optimální dostupnost výchozích cílů (železničních stanic a zastávek, parkovišť pro automobily a autobusy).
- *Vazba na lokální síť cyklotras*
Návrh cyklotras s nadregionálním významem je zpracován ve vazbě na existující síť vyznačených a navržených cyklotras lokální úrovně. Zpracovatel zvažuje návrh vedení tras s nadregionálním významem tak, aby cyklistu přivedly do atraktivních území s možností využití lokálních cyklotras.
Druhým aspektem při návrhu je využití stávající vyznačené nebo navržené sítě lokálních cyklotras k samotnému vedení trasy. Tento přístup je využit z důvodu prověření a vhodnosti dané komunikace pro cyklodopravu a také z důvodu finanční a časové úspory při případném značení navržené trasy (projednání vedení trasy, doplnění směrování trasy na stávající mobiliář atd.).
- *Bezpečnostní parametry vedení trasy*
Stanovení konkrétního vedení cyklotras nadregionálního významu po komunikacích II. a III. třídy je provedeno na základě vyhodnocení bezpečnostních parametrů pro cyklisty. Tyto parametry se týkají zatížení, šířky a stavu daných komunikací. Cyklotrasy, které vykazují zásadní bezpečnostní závady a mají lokální význam, je vhodné přeložit nebo zrušit.
- *Optimalizace cyklotras*
Optimalizace vyznačených nebo nevyznačených cyklotras nadregionálního významu sleduje minimalizaci podílu nevhodných a nepřijatelných úseků cyklotras z hlediska bezpečnostních parametrů a segregace provozu (cyklistické stezky, dočasné převedení cyklotrasy provizorním vedením po jiné méně zatížené komunikaci). Je třeba počítat s potřebou přeložek i rušení úseků cyklotras (okolní území není statické a také se vyvíjí).
- *Využitelnost cyklotras z hlediska jejich výškového vedení*

Pro nadregionální a vyšší cyklotrasy značené, neznačené i navržené je proveden průmět do modelu terénu a vyhodnocena náročnost jednotlivých úseků pro jednotlivé skupiny uživatelů (děti, sportovci, turisté, senioři apod.).

MEZINÁRODNÍ A NADREGIONÁLNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

EuroVelo 4

Cílový stav

Jde o krátký úsek EuroVelo trasy v oblasti Rabštejna nad Střelou a Žihle, který je třeba vyznačit jak EV značením, tak českým číselným značením - číslem 39. Tento úsek bude součástí EV4 na českém území, která vede po trase (Norimberk) – D/CZ - Cheb – Rakovník – Beroun – Praha – Brno – Strážnice – Hranice - Ostrava CZ/PL (Krakow).

Návrh opatření

- Vyznačit na území Plzeňského kraje jak EV značením, tak českým číselným značením, tedy číslem 39.

EuroVelo 13 / Stezka železné opony

Cílový stav

Tato trasa se v budoucnu stane jednou z nejvýznamnějších tras našeho kraje. Bude vyznačena střídavě po české a německé straně hranice. Vzhledem k tomu, že EuroVelo 13 bude vyznačeno jak na české tak na německé straně, doporučuje se současně s tím přeznačit dvě stávající pohraniční trasy českým národním značením číslem 13:

- Cyklotrasa č. 33 (Šumavská magistrála)
- Cyklotrasa č. 36 (Iron Curtain Greenway, Magistrála Český les)

což by mohlo vést k synergickým marketingovým efektům (metodika ECF k vedení EuroVelo tras nepovoluje variantní linie EuroVelo tras)

Současně s tím je potřebné dobudovat některé krátké úseky od stávajících cyklotras k hraničním přechodům a hraniční přechody doplnit tříjazyčnými infotabulemi s mapami, základní informací o systému značení na obou stranách hranice a místních zajímavostech zejména souvisejících s historií a pozůstatky železné opony.

Návrh opatření

- Vyznačit trasu EV13 v terénu na českém území a přeznačit stávající příhraniční trasy 33 a 36 českým národním značením na číslo 13.
- Podpořit obnovu pozůstatků železné opony a vznik tematických naučných stezek a informačních trojjazyčných tabulí.
- Zpracovat analýzu stávajícího stavu cest v linii navrhované EV 13 na území PK.

Mezinárodní cyklistická stezka CT 3 Praha – Plzeň – Regensburg

Cílový stav

Po řadě koncepčních přehodnocení byla tato nadřazená trasa navržena jako cyklistická komunikace „vyšší generace“ s navazující sítí služeb a vybavenosti. Cílem je zachování historické hmotné i duchovní struktury krajiny a průchozích sídel, trvale udržitelný vývoj životního i přírodního prostředí a přeshraniční rozvoj vzájemné kulturně společenské spolupráce. Dálková trasa je dosud vedena v koridoru historické zemské cesty do

Regensburgu s přechodem na Bavorskou stranu v prostoru Folmavy (Ovčí vrch). V klíčových uzlových bodech se potkává se železniční tratí Praha – Plzeň – Domažlice – Furth im Wald.

Koridor, zpracovaný ideovou studií (2004), využívá po přestavbě stávající polní a lesní cesty, případě některé místní komunikace, v dílčích úsecích je trasa navrhována v samostatných trasách (stezkách) s cílem maximálně segregovat cyklisty od automobilové dopravy. Pro úsek Rokycany – hranice kraje se nabízí výhledové variantní vedení CT3 přes Mýto do Zbiroha (N-3a).

Návrh opatření

- Podpořit výstavbu chybějících úseků stezky mezi Domažlicemi a Plzní.
- Vytvořit plán přeznačení v souvislosti s dokončováním nových úseků. Původní linii trasy Všeruby – Kdyně – Koloveč – Merklín – Dobřany poté přeznačit (dolepením „0“) na číslo **N-30**

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka CT3 v úseku Plzeň – Domažlice v segregované trase

Nadregionální cyklotrasa č. 31 Plzeň - Starý Plzenec - Štáhlavy - Nezvěstice – Nepomuk - Mladý Smolivec – (Lnáře) a N- 31a Nepomuk – Horažďovice

Cílový stav

Nadregionální cyklotrasa č. 31 je vedena na jih od Plzně směrem na Nepomuk a dále pokračuje do Jihočeského kraje směrem na Blatnou. Trasa je stabilizovaná a v území vyznačená a je vedena převážně po silnicích II. a III. třídy, částečně pak po místních a účelových komunikacích. Plzní trasa prochází městem po jedné z „plzeňských greenways“ (Úslava) Její nenáročný profil (v úseku Plzeň – Nepomuk vede podél řeky Úslavy) umožňuje využití pro dálkovou cykloturistiku. Pro její využití jako koridoru do jižních Čech by bylo vhodnější ji v úseku Nepomuk – Horažďovice (**N-35a**) přiblížit železniční trati Plzeň – České Budějovice, kde jsou příznivější poměry eliminující nepříjemná stoupání.

Návrh opatření

- Vyhledávací studie pro navrhovanou trasu **N-31a** v úseku Nepomuk – Horažďovice

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka CT31 v úseku Plzeň – Štáhlavy v nové stopě v rámci koridoru při řece Úslavě a železnici v segregované trase

Nadregionální cyklotrasa č. N-32 Plzeň – Bolevecké rybníky – Bílá Hora – Senec – Dolany – Nadryby – Kaceřov – Liblín – Kozojedy – Zvíkovec (- Křivoklát)

Cílový stav

Vedení této navrhované trasy se nabízí podél největšího vodního toku kraje, řeky Berounky. Území kolem tohoto vodního toku je turisticky velice atraktivní a v sousedním Středočeském kraji by navázala na plánovanou větev cyklostezky Po stopách českých králů ve směru Křivoklát – Beroun (– Karlštejn – Praha).

Návrh opatření

Vyhledávací studie pro navrhovanou trasu N-32

Nadregionální cyklotrasa č. N32a Dolany – Chrást – Sedlecko – Vranovce – Darová – Němčovice – Liblín

Cílový stav

Představuje návrh alternativního napojení na N-32.

Návrh opatření

- Vyhledávací studie pro navrhovanou trasu N-32 v úseku Chrást – Sedlecko – Vranovce – Darová – Němčovice – Liblín

Nadregionální cyklotrasa č. 33 Všeruby - Nýrsko - Špičácké sedlo - Železná Ruda - Prášíly – Srní – Horská Kvilda – hranice kraje

Cílový stav

Nadregionální cyklotrasa č. 33 je součástí příhraniční podélné cyklotrasy. Vede ze Všerub (návaznost na cyklistickou trasu č. 36) atraktivním územím Šumavy přes Špičácké sedlo, Prášíly, Srní a dále v Jihočeském kraji přes Lenoru, Novou Pec, Černou v Pošumaví do Dolního Dvořiště. Cyklotrasa je v celém úseku terénně vyznačena číslem 33, v souvislosti s budováním Stezky železné opony / Eurovelo 13 by mělo výhledově dojít k přeznačení na číslo 13. Cyklotrasy jsou vedeny převážně po silnicích II. a III. třídy, částečně po místních a účelových komunikacích, v krátkých úsecích v samostatné stezce (Gerlova Huť – Nová Hůrka a Vysoké Lávky - Prášíly - Velký Bor- Srní-Mechov). V úseku mezi Špičákem a Železnou Rudou bude nezbytné s ohledem na vysoké dopravní zatížení prioritně segregovat trasu do samostatné cyklostezky, obdobně jako v navazujících úsecích NP Šumava Nová Hůrka – Vysoké Lávky.

Návrh opatření

- Studie cyklostezky č. 33 v úseku Špičák – Železná Ruda v segregované trase
- Přeznačení trasy v terénu z čísla 36 na 13

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka č. 33 v úseku Špičák – Železná Ruda v segregované trase
- Cyklistická stezka č. 33 v úseku Nová Hůrka - Vysoké Lávky v segregované trase

Nadregionální cyklotrasa č. 35 Plzeň - Horní Bříza – Plasy – Žihle – hranice kraje

Cílový stav

Cyklotrasa je v návaznosti na nadregionální cyklotrasu č. 31 v Plzni vedena severně ve směru na Horní Břízu a dále do Ústeckého kraje k cyklostezce Ohře. Spolu s cyklotrasou č. 31 vytváří ucelený koridor severojižního propojení Plzeňského kraje. Cyklotrasa využívá převážně nevhodné silnice II. a III. třídy, pouze krátké úseky jsou vedeny po místních a účelových komunikacích. Na stávající trase je dostupné malé množství služeb a není zajištěna reálná možnost návratu zpět. Pro větší atraktivitu a zvýšení využití této zatím moc nevyužívané trasy by bylo vhodnější ji převést částečně do údolí řeky Střely (Střelská stezka)

a zejména do souběhu se železnicí Plzeň – Kaznějov – Plasy – Mladotice – Žihle – Žatec. Napojení Manětína a Žlutic by bylo nově vyřešeno odbočkou z páteřní trasy.

Návrh opatření

- Studie cyklostezky č. 35 Plzeň – Plasy – Mladotice – Žihle v částečně segregované trase

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka č. 35 Plzeň – Plasy – Mladotice – Žihle v částečně segregované trase
- Přeznačení stávající CT35 na CT350 po převedení do koridoru Plzeň – Třemošná – Kaznějov – Plasy – Mladotice – Žihle

Nadregionální cyklotrasa č. 36 Tachov - Nemanice - Klenčí - Trhanov - Domažlice - Všeruby

Cílový stav

Nadregionální cyklotrasa č. 36 vychází z Karlovarského kraje v trase Měděnec – Boží Dar - Pernink - Kraslice - Vojtanov - Cheb - Tři Sekery a pokračuje na území Plzeňského kraje na Všeruby. Koridor sleduje hranici s Bavorskem a uzavírá příhraniční podélnou cyklistickou trasu. Vymezení této trasy je až na krátký úsek u Bělé nad Radbuzou stabilizován. Cyklotrasa je terénně vyznačena číslem 36, v souvislosti s budováním Stezky železné opony / Eurovelo 13 by měl výhledově dojít k přeznačení na číslo 13. Cyklotrasa je zčásti vedena převážně po silnicích II. a III. třídy, pouze zčásti po místních a účelových komunikacích. V určitých úsecích je povrch zpevněných cest poničen, údržba díky majetkovým poměrům není všude realizována.

Návrh opatření

- Studie cyklostezky č. 36 Tachov - Všeruby v částečně segregované trase

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka č. 36 Tachov - Nemanice - Klenčí - Trhanov - Domažlice - Všeruby v částečně segregované trase
- Přeznačení trasy v terénu z čísla 36 na 13

Nadregionální cyklotrasa č. 37 Železná – Stříbro - Plzeň

Cílový stav

Stezka reaguje na záměr bavorské strany o vytvoření tzv. Stezky přátelství, která bude spojit Bavorsko s oblastí Stříbrska. V roce 2008 se stala součástí Panevropské cyklotrasy Praha – Plzeň – Stříbro – Bělá nad Radbuzou – Železná – Neustadt a.d. Waldnaab – Norimberk – Štrasburg – Paříž. Cyklotrasa je vyznačena v terénu, lesní komunikace v úseku mezi Stříbrem a Plzní byly částečně poničeny výstavbou železničního koridoru.

Pokračováním trasy ze Stříbra do Plzně došlo k ucelení cyklistických tahů nadregionálního významu. Trasa prochází okolím Hracholuské přehrady, které je hodnoceno jako území s velkým rekreačním potenciálem. Návrh současně respektuje vztah k sídlům s odpovídající vybaveností (Plzeň, Stříbro, Město Touškov) a vazbu na III. TŽK Praha - Plzeň – Cheb.

Návrh opatření

- Realizace úseků cyklostezky č. 37 Železná - Plzeň v částečně segregované trase

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka č. 37 Železná – Stříbro - Plzeň v částečně segregované trase

Nadregionální cyklotrasa č. 38 Železná Ruda, Alžbětín - Železná Ruda – Klatovy – Přeštice - Dobřany

Cílový stav

Nadregionální cyklotrasa č. 38 byla schválena spolu s č. 37 v polovině roku 2004. Záměrem bavorské i české strany je vzájemné propojení atraktivit oblasti Šumavy a Bavorského lesa a návaznost přes Plzeň na Prahu. Pro vedení trasy bylo z části využito stávající vedení regionální trasy č. 332. Nadregionální cyklotrasa přechází ve směru od Vídně přes hraniční přechod v Alžbětíně, odkud vede po nově vybudované cyklostezce do Železné Rudy. Odsud byla navržena v nové segregované cyklostezce směrem na Klatovy, Přeštice s následným napojením na mezinárodní stezku CT 3 v Dobřanech. Pro vedení dálkové trasy by bylo vhodné minimalizovat převýšení na trase a v dlouhodobém horizontu změnit její vedení do atraktivnější linie podél řeky Úhlavy a to po trase Železná Ruda – Nýrsko – Klatovy - Švihov – Přeštice – Štěnovice - Plzeň, čímž by došlo k napojení na CT3 až v Plzni.

Návrh opatření

- Dobudování chybějících úseků č. 38 Železná Ruda - Špičák - Klatovy – Přeštice v částečně segregované trase
- Studie cyklostezky č. 38 v úseku Švihov – Přeštice - Plzeň v částečně segregované trase

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka č. 38 Železná Ruda - Klatovy – Přeštice – Štěnovice - Plzeň v částečně segregované trase

Nadregionální cyklotrasa č. 312, 313, 331 Sušice – Horažďovice – Strakonice (Otavská cyklotrasa)

Cílový stav

Cílem návrhu je zřízení cyklotrasy a pěší trasy podél toku řeky Otavy, která je jednou z významných přírodních atraktivit jihovýchodní části Plzeňského kraje s přechodem do kraje Jihočeského. Navrhovaná cyklotrasa doplní regionální síť a pro dotčené oblasti výrazně přispěje k rozvoji drobného podnikání a služeb, vázaných na cestovní ruch.⁵

Návrh opatření

- Přeznačení trasy v terénu z čísel 312, 313, 331 na 12

⁵ Trasa je nyní budována jako součást Otavské cyklotrasy, která mezi Horažďovicemi a Strakonice přechází do Jihočeského kraje a dále se napojuje na Vltavskou cyklotrasu. V Sušici a jejím okolí je vybudováno několik kilometrů cyklostezek s živčným povrchem po kterých je vedena Otavská cyklotrasa.

•
Specifikace navrhovaných staveb a záměrů
Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka Sušice – Horažďovice – hranice kraje v částečně segregované trase.

REGIONÁLNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

Navrhuje se úprava regionálních cyklotras tak, aby se vzájemně propojily a byla doplněna chybějící spojení. Obecně navrhované koridory jsou neprověřené, je tedy nutné pro navrhované trasy (označené „N“ před číslem) zpracovat studie.

(Nad) Regionální cyklotrasa č. X372 Stříbro – Svojsín – podél Mže – Záhoří – Ústí – Kočov – Tachov – Pavlova Huť (dále směr Baranu)

Jde o trasu vedenou údolím Mže napojují Tachov na plánovanou EV13 a propojení do Bavorska.

Regionální cyklotrasa č. X373 Ústí – Planá – Chodová Planá – Trstěnice

Jde o propojení z našeho kraje vedené podél železnice směrem na Mariánské Lázně s napojením na N—372

Regionální cyklotrasa č. X604 (údolím Kosího potoka) M. Lázně – Michalovo Hory – Záhoří

Navrhovaná trasa navrhuje využít velice atraktivní koridor údolím Kosího potoka.

Regionální cyklotrasa č. X371 železniční most přes Mži u Malovic – Erpružice - Bezemín – Konstantiny – Bezručice – Teplá

Navrhovaná trasa by využila potenciálu Bezručické lokálky a železničního mostu přes v.n. Hracholusky. A umožnila propojení od přehrady do atraktivního regionu Konstantinolázeňska až do Teplé

Regionální cyklotrasa č. X350

Stávající CT 35 se navrhuje dolepením „0“ přeznačit na N-350

Regionální cyklotrasa č. X351 Bezručice – Štipoklasy – Spankov – Dražeh – Plasy

Navrhovaná trasa by umožnila propojení Konstantinolázeňska se severním Plzeňskem

Regionální cyklotrasa č. 305

Jde o prodloužení CT305 která nyní vede do Staňkova a její napojení na CT306, která nyní vede jen do Hradišťan

(Nad) Regionální cyklotrasa „FS“ Fabiánova stezka Praha - Nepomuk

Návrh cyklotrasy vedené po hřebeni Brd, až bude VVP Jince uvolněn pro vstup veřejnosti

Regionální cyklotrasa č. 352 Úterý – Teplá – Toužim – Žlutice – Rabštejn nad Střelou – Plasy – Liblín – Radnice - Rokycany

Cílový stav

Navrhovaná trasa doplňuje nadřazenou síť cyklotras dle stanovených principů, propojuje atraktivní oblasti na pomezí Plzeňska a Karlovarska přirozenou trasou atraktivním koridorem

řeky Střely (Střelská stezka). Na území Karlovarského kraje probíhá projektová příprava výstavby chybějících úseků cyklostezky. Koridor slouží také k napojení Manětína (odbočkou) a využívá z velké části již vyznačené okruhy cyklistických tras „Baroko“ v kombinaci s místními komunikacemi a silnicemi III. třídy. Z Liblína navrhovaná trasa pokračuje přes řeku Berounku (most, sezónně přívoz Darová) do Radnic. Regionální trasa je **propojuje nejvýznamnější barokní památky Plzeňského kraje** atraktivní pro **tématické zaměření**.

Návrh opatření

- Studie cyklostezky Rabštejn nad Střelou – (Manětín) – Plasy – Liblín – Radnice částečně segregované trase

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2025

- Cyklistická stezka Úterý – Rabštejn nad Střelou – (Manětín) – Plasy – Liblín – Radnice v částečně segregované trase

LOKÁLNÍ CYKLISTICKÁ SÍŤ

Místní trasy značené čtyřcifernými čísly stejně jako propojení obcí cyklotrasami a cyklostezkami tato koncepce neřeší pokud nejsou součástí nadregionálních a mezinárodních cyklistických koridorů. Vedení těchto tras ponechává v kompetenci obcí a měst. Přesto jsou v návrhu uvedeny všechny dostupné záměry obcí a mikroregionů.

NÁVRH CELOSÍŤOVÉHO OPATŘENÍ – CYKLISTICKÁ DOPRAVA

Koncepce rozvoje cyklistické dopravy a infrastruktury vyžaduje důslednou koordinaci a vzájemnou provázanost jak koncepční, tak realizační a to na úrovni mezikrajské, krajské a přeshraniční. Žádoucí je současně stanovení garanta, krajského koordinátora a „systémového“ správce sítě a pružného funkčního systému realizujícího systémová opatření v odpovídajících resortech krajské správy.

2.2.2 Odstraňování kolizních míst a nebezpečných úseků na existující síti značených tras

Cílový stav

Cílem návrhu je identifikovat nebezpečné úseky a kolizní místa na páteřní síti cyklotras v kraji, navrhnout možná řešení, priority jednotlivých opatření k nápravě a zdroje pro jejich realizaci

Návrh opatření

- Studie kolizních míst a nebezpečných úseků na EuroVelo a mezinárodních trasách, návrh možných řešení, jak je odstranit a priorit řešení v rámci Plzeňského kraje

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2020

Vedení páteřních mezinárodních tras na území kraje po bezpečných segregovaných či částečně segregovaných trasách

2.2.3 Realizace areálů, resp. tras pro terénní a extrémní cyklistiku

Cílový stav

Cílem návrhu je proznačit jednotným značením ve spolupráci s Českou mountainbikovou asociací (ČEMBA) jako garantem MTB značení v ČR, stávající terénní stezky případně areály a poté je zanést do vlastních i komerčních mapových podkladů vydavatelů tištěných a internetových map.

Návrh opatření

- Seminář pro zástupce obcí, mikroregionů a zájmových sdružení o budování a značení MTB tras a areálů pro terénní cyklistiku

Specifikace navrhovaných staveb a záměrů

Střednědobý do r. 2020

Vytvoření široké nabídky MTB tras a areálů pro terénní cyklisty vyznačených v terénu i mapách

2.2.4 Údržba značených cyklotras

Cílový stav

Stávající systém údržby a obnovy značení není přehledný ani pružný, nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Prvním krokem k nápravě tohoto stavu by mělo být vypracování pasportu značení, s popisem všech cykloznaček a jejich umístění v terénu. Dalším pak určení správce značení jednotlivých cyklotras, režimu jejich údržby a způsobu a výše podpory správci značení. Je zřejmé, že trasy EuroVelo (po svém proznačení) a trasy mezinárodní a nadregionální by měly být krajem podporovány prioritně, údržba lokálních cyklotras by měla být v zájmu zejména jejich zřizovatelů či obcí a mikroregionů.

Návrh opatření

- Změnit systém dotované údržby značení tak, aby závady zjištěné po zimě (březen-duben) byly realizovány/opraveny v terénu nejpozději do hlavní cyklistické sezóny (do konce června) téhož roku, u EuroVelo tras (po jejich vyznačení v terénu) a mezinárodních tras by měla kontrola a oprava probíhat průběžně.
- S přibývajícím počtem MTB tras v PK by se kraj měl zabývat spolu s ČEMBOU jejich proznačením dle nové jednotné metodiky (vizte přílohu C.6 Koncept značení MTB tras v ČR, autor ČEMBA) a současně nastavit systém pravidelné obnovy (nástríku) značení po dvou až třech letech jako je tomu u turistického značení.
- Jako ideální výhledové, avšak pro změnu časově náročnější řešení, se nabízí průběžná údržba silničního cykloznačení na komunikacích ve správě kraje, která by probíhala spolu s údržbou ostatního dopravního značení prostřednictvím SUS dle daných předpisů (lhůty pro kontroly a opravy jsou stanoveny dle kategorie komunikace). Toto řešení by vyžadovalo vypracovat výše zmiňovaný pasport cykloznačení, projednat převzetí značek SUSkou a zajistit financování jeho oprav, například samostatnou položkou v rozpočtu Odboru dopravy pro SUS. Podíl značek tohoto značení na celkovém počtu se odhaduje na 10%. Silniční cykloznačení mimo

komunikace spravované SUSkou (na lesních a polních cestách, na samostatných cyklostezkách) by pak zůstalo ve správě KČT, ostatní cykloznačení (pásové, produktové, MTB a jiné) pak ve správě jeho zřizovatele (obce, mikroregiony, zájmová sdružení).

2.3 ZNAČENÍ VÝZNAMNÝCH LINIOVÝCH KORIDORŮ NA ÚZEMÍ PLZEŇSKÉHO KRAJE

EuroVelo 4

Na území PK dosud není vyznačena. Linie vede po trase (Norimberk) – D/CZ - Cheb – Rakovník – Beroun – Praha – Brno – Strážnice – Hranice - Ostrava CZ/PL (Krakow). Je nutné ji vyznačit územím Plzeňského kraje. Současně je nutné ji vyznačit českým značením, tedy číslem 39.

EuroVelo 13

Vzhledem k tomu, že EuroVelo 13 bude vyznačeno jak na české tak na německé straně, doporučuje se současně s tím přeznačit dvě stávající pohraniční trasy českým národním značením číslem 13

- Cyklotrasa č. 33 (Šumavská magistrála)
- Cyklotrasa č. 36 (Iron Curtain Greenway, Magistrála Český les)

Označení příhraniční cyklotrasy na české straně číslem 13 si klade za cíl zatraktivnit české variantní vedení trasy kolem železné opony v místech, kde trasa EuroVelo 13 vede po německém, případně rakouském území. Přeznačení stávající CT 33 a 36 by mělo vést k synergickým marketingovým efektům (metodika ECF k vedení EuroVelo tras nepovoluje variantní linie EuroVelo tras).

2.4 SYSTÉM FINANCOVÁNÍ

Návrh systému financování je založen především na stimulaci podpory cyklistické dopravy pomocí realizace kvalitní cyklistické infrastruktury. Pro podporu rozvoje cyklistické dopravy je možné využívat na území Plzeňského kraje dva dotační tituly:

- Podpora rozvoje cykloturistiky a cyklistické dopravy v PK
- Fond dopravy PK

Pro drobnou doprovodnou infrastrukturu jako jsou infotabule, odpočívky, cyklostojany, lze využít též Programu pro rozvoj a obnovu venkova.

Je třeba dále využívat možností podpory z evropských zdrojů, ze Státního fondu dopravní infrastruktury a nepřímo i z resortu Ministerstva zemědělství.

Zcela zásadní je připravit podmínky pro čerpání finančních prostředků ze Strukturálních fondů EU pro plánovací období 2014 - 2020, tj. **zapracovat do relevantních programových dokumentů pro období 2014 - 2020 možnost čerpání dotací na cyklistickou**

dopravu i na komplexní inovativní projekty rozvoje cykloturistiky a udržitelného cestovního ruchu v regionech i v příhraničí s přeshraničním efektem, umožnit podporu veřejných i privátních projektů na komplexní vybudování infrastruktury i obslužného zázemí a služeb.

K červenci 2012 je zatím následující stav projednávání podmínek čerpání ze Strukturálních fondů EU - Ministerstvo pro místní rozvoj (dále jen „MMR“) zpracovalo na základě usnesení vlády ze dne 31. srpna 2011 č. 650 materiál „Vymezení operačních programů a další postup při přípravě České republiky pro efektivní čerpání evropských fondů“. Jedná se o dokument, který je výchozím podkladem pro přípravu Dohody o partnerství⁶ pro programové období 2014–2020 (dále jen „Dohoda o partnerství“), jejíž přípravu a vyjednávání vláda uložila MMR na základě výše uvedeného usnesení vlády.

V souladu s tímto usnesením vlády připravilo MMR komplexní materiál, kterým předkládá vládě návrh rozpracování národních rozvojových priorit do úrovně vymezení budoucích operačních programů (dále jen „OP“) pro programové období 2014–2020 a návrh dalšího postupu přípravy budoucí politiky soudržnosti pro programové období 2014–2020, která musí přispívat k plnění cílů strategie Evropa 2020, kde se musí prokázat příspěvek k 11 stanoveným tematickým cílům. **Cyklostrategie má vazbu na tyto tematické cíle:**

- **7. Podpora udržitelné dopravy** a odstraňování překážek v klíčových síťových infrastrukturách (vazba na cyklo dopravu)
 - a) podpora multimodálního jednotného evropského dopravního prostoru prostřednictvím investic do transevropské dopravní sítě (TEN-T),
 - b) zvyšování regionální mobility prostřednictvím připojení sekundárních a terciárních uzlů k infrastruktuře sítě TEN-T.
- **8. Podpora zaměstnanosti** a podpora mobility pracovních sil (vazba na cykloturistiku).
 - (b) iniciativy místního rozvoje a podpora subjektů poskytujících místní služby zaměřené na vznik nových pracovních míst

Cyklostrategie má dále vazbu na tyto tematické okruhy:

- **Mobilita, dostupnost** (dopravní infrastruktura: v rámci městské dopravy skýtá značný potenciál i cyklistická doprava, která je finančně nenáročná a ekologická).
- **Integrovaný rozvoj území**

Cyklostrategie má vazbu na tyto plánované a předpokládané operační programy:

- **Operační program Páteřní infrastruktura** (EFRR, FS). Cílem navrhovaného operačního programu je zajistit urychlení rozvoje páteřních komunikací v ČR jako podmínky pro zajištění udržitelné konkurenceschopnosti ČR. Stejně tak v oblasti životního prostředí je nutno soustředit se na řešení hlavních nedostatků infrastruktur na národní úrovni.
 - Vazba na opatření 1.2.2. – síť TEN (při novostavbě prověřit možnost zřízení cyklistických podjezdů, nebo lávek)
 - Vazba na cíl 2.1. – páteřní evropská síť cyklotras EuroVelo (Poznámka: musí být ještě schváleno Evropskou Komisí)

⁶ Původně „Smlouva o partnerství“, výsledek dohody uzavřené pod dánským předsednictvím Rady EU

- **Integrovaný regionální operační program (EFRR).** Cílem OP je posílení regionální konkurenceschopnosti a kvality života obyvatel prostřednictvím propojení intervencí národního i regionálního charakteru s významným dopadem do území.
 - Vazba na Prioritu 1. – **podpora udržitelné městské mobility** a vyšší orientace na městskou dopravní infrastrukturu
 - Vazba na cíl 1.2.1. – v oblasti **regionální dopravy a obslužnosti**, podpora vybraných silnic II. a III. třídy s vazbou na síť TEN-T (při novostavbě či rekonstrukci prověřit možnost zřízení cyklistických pruhů, cyklistických podjezdů, nebo lávek, řešit parkování kol při budování dopravních terminálů)
 - Vazba na cíl 2.1. – podpora **výstavby vybraných dálkových cyklotras**
 - Vazba na prioritu 2. – na regionální úrovni **využívání potenciálu cestovního ruchu a kulturního dědictví**, které bude úzce koordinováno s národní podporou cestovního ruchu a kultury. Opatření budou směřovat především k podpoře inovativních a ucelených projektů cestovního ruchu v regionech, k podpoře nových produktů cestovního ruchu a managementu cestovního ruchu (zvyšování kvality činnosti a spolupráce organizací cestovního ruchu), regionálnímu marketingu a zkvalitnění nabídky služeb a infrastruktury cestovního ruchu.
- **Přeshraniční spolupráce.** Česká republika bude v programovém období 2014–2020 implementovat následující operační programy přeshraniční spolupráce: Česká republika – Polsko, Svobodný stát Sasko - Česká republika, Svobodný stát Bavorsko - Česká republika, Rakousko - Česká republika, Slovensko - Česká republika
 - Vazba na prioritu 1. a 2. – hlavním posláním **programů přeshraniční spolupráce** v budoucím programovém období je i nadále podpora integrovaného regionálního rozvoje území tvořeného regiony úrovně NUTS 3 nacházejícími se podél státních hranic.

Pro úspěšné naplňování akčního plánu je pak zapotřebí REALIZOVAT DVĚ STĚŽEJNÍ KOORDINAČNÍ ZÁLEŽITOSTI:

- vznik pozice krajského cyklokoordinátora,
- vznik pracovní skupiny na kraji.

Cyklokoordinátor z OKPPCR KÚPK, ve spolupráci s pracovní skupinou bude dbát na administraci všech finančních prostředků, které jsou určeny na realizaci Cyklokonceptce PK

Administrace dotačního programu na podporu cyklistické dopravy a cykloturistiky (10,0 mil. Kč / rok):

- vypracování studií a rozvojových dokumentů směřujících k realizaci nových cykloprojektů (viz. opatření 1.1.1.);
- budování nových cyklistických komunikací a kofinancování staveb ze SFDI a Strukturálních fondů EU (1.1.2.);
- budování systému Bike&Ride (1.3.1).

- budování doprovodné cyklistické infrastruktury (2.2.1.);
- značení nových cyklotras (2.2.2.).
- budování areálů pro netradiční formy cykloturistiky nebo-li tzv. „adrenalinové produkty“ (2.2.3.).
- podpora jednotlivých cykloturistických produktů v Plzeňském kraji (2.3.3);
- podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy (2.4.1.);
- propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce (3.2.2).

Administrace rozpočtu OKPPCR KÚPK na konkrétní akce:

- podpora výstavby EuroVelo 13 a dálkových cyklotras na území PZ kraje (Cíl 2.1.);
- příspěvek pro Klub českých turistů (0,600 mil. Kč / rok) na zajištění údržby systému značení cyklistických stezek a tras v Plzeňském kraji poskytnutím pravidelného příspěvku Klubu českých turistů (2.2.2.);
- příspěvek pro Českou mountainbikovou asociaci (ČeMBA) na zajištění údržby systému nově vznikajících MTB tras v Plzeňském kraji poskytnutím pravidelného příspěvku (2.2.2.);
- zajištění souhrnné prezentace kraje (2.3.2.);
- marketingová podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu, včetně přeshraničních tématických cyklotras (2.3.4.);
- podpora zpracování průzkumů sčítání cyklistů na území kraje (3.1.1) – 150 tis. Kč;
- aktualizace sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS (3.1.3.) – 250 tis. Kč;

Administrace rozpočtu ODSH KÚPK (resp. KSS PK) na konkrétní akce:

- na základě požadavků místní samosprávy realizovat cyklistické pruhy na krajských komunikacích, pokud jsou k tomu uzpůsobené podmínky (1.1.3.) ;
- realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb a rekonstrukcí na krajských komunikacích (spolupráce od zadání projektové dokumentace) (1.2.1.)
- podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů (1.3.2.)

2.5 ZPŮSOB A FORMA ZAČLENĚNÍ CYKLISTICKÉ DOPRAVY DO IDS

Základní atributy pro rozvoj systému:

- PŘEPRAVA KOL V PROSTŘEDCÍCH VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY
- SYSTÉM Bike&Ride V RÁMCI DOPRAVNÍCH TERMINÁLŮ, UZLOVÝCH BODŮ IDS
- SYSTÉM BIKE-SHARING VE VĚTŠÍCH MĚSTECH

Doporučení návrhové části:

Na základě namátkového šetření je zřejmé, že před cca 20-30 lety tento systém byl daleko více rozšířenější než v současné době. Nemělo by to ale vést k úvaze, abychom daný systém opustili. Vycházejme spíše z předpokladu, že lidé se opět budou vracet z aut na kolo a na železnici. Celý systém by tak měl být založen na budoucí expanzi. Vycházejme ze zahraničních zkušeností, které hovoří o tom, že pokud vytvoříme dobré parkovací podmínky, podpoří se růst využívání systému Bike & Ride (Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, 2008). Největší dopad bude mít zavedení systému v rovinatých příměstských oblastech plzeňské aglomerace. Proto se doporučuje ověřit fungování systému nejprve ve vybraných pilotních železničních stanicích s přímou vazbou na Plzeň (například Rokycany, Starý Plzenec, Blovice, Nepomuk, Dobřany, Přeštice a Nýřany).

Při zřízení nových stojanů, nebo rekonstrukci starých, by se mělo vycházet ze zásad:

- Vymezení prostoru, kam stojan umístit a zvážit, pro kolik kol maximálně má být. Jen pro srovnání dánský manuál (Bicycle parking manual, The Danish Cyclists Federation, 2008) například doporučuje, aby stání bylo navrženo v počtu 10-30% cestujících, kteří v stanici nastupují. V kontextu České republiky by stačilo i 1%.
- Výběr prostoru tak, aby byl co nejvíce na očích a současně umožňoval kolem zaparkovaných kol průchod, tedy kola zaparkovaná rovnoběžně se směrem procházejících chodců. Častým argumentem proti parkování bývá skutečnost, že se lidé bojí nechat své kolo ve stojanu z důvodu krádeže. Toto riziko se dá ale snížit tím, že kolo bude možno bezpečně uzamknuto k rámu a to buď:
 - trubkovým obloukem, který je součástí stojanu, do kterého vkládáme vlastní/zapůjčenou zámkovou vložku,
 - vlastním trubkovým nebo lanovým zámkem dostatečného průměru.
- Zvážit, zda budou kola v řadě vedle sebe, v řadě proti sobě, v (půl)kruhovém uspořádání, nad sebou, či budou ve žlábkách. Důležité je také zvážit, zda bude stojan zastřešen.
- Zvážit, jaká kola budou ve stojanu parkována nejvíce a podle toho případně upravit rozteče mezi stáními pro jednotlivá kola.

Dále se doporučuje opatření **směřovat k podpoře a k rozšíření možností převozu kol** z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Doporučuje se navázat na stávající aktivity dopravních společností a pro dopravní obsluhu území **požadovat v nových tendrech na nové autobusy vybavit je držákem umožňujícím přepravu kol v zadní části karoserie autobusu („zadíčka“)**. Podpora by se měla uskutečnit formou finančního příspěvku vybranému dopravci (dle kritérií stanovených ODSH KÚPK) na

provozní náklady spojené s provozem cyklobusů a na investiční náklady spojené s nákupem kol pro půjčovnu kol Českých drah, a.s., Souhrnně se jedná o tato opatření:

- A. Příspěvek na provozní náklady (cyklobusy)
- B. Příspěvek na investiční náklady & podpora systémů půjčování kol ve vybraných stanicích Plzeňského kraje

Doporučuje se při budování přestupních uzlů, tedy při rekonstrukcích autobusových a vlakových nádraží již v projektu ošetřit **bezproblémový/bezbariérový pohyb s kolem v objektu/prostoru** (pevné rampy místo poruchových výtahů apod.) a navrhnout řešení i pro úschovu kola.

Ve větších městech se doporučuje **podpořit systém automatických půjčoven kol (tzv. Bike-sharing)**, které mohou vhodně doplňovat systém veřejné dopravy zejména v širším centru města nebo v době mimo dopravní špičku, kdy jsou intervaly spojů minimální.

3 STRATEGICKÁ ČÁST

3.1 DEFINOVÁNÍ OBECNÝCH PRIORIT, CÍLŮ A OPATŘENÍ V ROZVOJI CYKLISTIKY

Globálním cílem strategického materiálu je plošné pokrytí území kraje systémem bezpečných a pokud možno atraktivních cest, sjezdných za každého počasí (ne bezpodmínečně asfaltových, ale takových, které budou budoucí vlastníci a správci ochotni udržovat), které zabezpečí cyklistům průjezd územím kraje s minimálním kontaktem s motorovou dopravou. Tyto cesty by měly navazovat na systém hromadné dopravy a společně s ním zamezit tomu, aby se cyklisté dostávali do pro ně atraktivních destinací autem. Při vyhledávání vhodných tras je třeba odhlédnout od hranic Plzeňského kraje, protože cyklistu zajímají atraktivní a bezpečné koridory, nikoli administrativní členění území.

Proto v seznamu nutných opatření na stávající síti cyklostezek a cyklotras je na prvním místě definována bezpečnost pro pohyb cyklistů po silnicích I., II. a III. třídy a to jejich odvedením na samostatné cyklostezky. Bezpečnosti cyklistů je věnována pozornost i realizací problémových úseků na páteřních cyklotrasách kraje. Dalším opatřením je systém Bike & Ride, který řeší vybavení železničních stanic a zastávek.

Opatření v souvislosti s rekreační cyklistikou jsou zaměřena na její propagaci na národní a krajské úrovni, na tvorbu cyklobalíčků a zkvalitnění nabídky páteřních tras kraje. Další části jsou spojené se značením cyklistických tras, náročnou terénní a extrémní cyklistikou. Posledním opatřením jsou služby se zaměřením na kolo a ostatní dopravu, rozvoj a propagaci projektu Cyklisté vítáni.

Kraj by měl vytvořit základní předpoklad pro rozvoj cyklistiky schválením vybraných opatření. Nejedná se ale o převratná a nová opatření, neboť většinou již vycházejí ze stávajících opatření kraje, včetně jejich napojení na krajské, státní a evropské zdroje.

Opatření ke splnění cílů

Rozvoj cyklistické dopravy na území kraje je dlouhodobý proces, který vyžaduje odpovědný přístup jak na krajské úrovni, tak na úrovni měst, obcí, mikroregionů, ale i silničních správních úřadů, správců komunikací apod. Následné cíle a opatření jsou přizpůsobené podmínkám kraje vycházejí ze současné úrovně poznání řešení cyklistické dopravy v území a umožní ve spolupráci se všemi zainteresovanými složkami postupně naplňovat jednotlivé konkrétní návrhy řešení.

Nicméně důležitým opatřením je i stanovení zodpovědných odborů pro implementaci jednotlivých opatření strategického dokumentu.

3.2 PRIORITA I. - CYKLISTICKÁ DOPRAVA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU

Celková filosofie návrhu řešení cyklistické dopravy na území kraje je vedena snahou o zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému. Pro postupné zrovnoprávnění cyklistické dopravy ve vztahu k ostatním dopravním systémům je na krajské úrovni nutno sledovat především následující cíle.

CÍL 1.1 Přímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Jednou z hlavních zásad pro zajištění bezpečnosti cyklistické trasy je především její oddělení od frekventované automobilové dopravy, přičemž míru segregace je nutno na základě místních podmínek posuzovat individuálně. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a odstraňování míst s častými nehodami cyklistů.

Opatření 1.1.1 Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek

Jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti obcí. Jde o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol, pro posílení bezpečnosti silničního provozu z obcí do měst a následně mezi obcemi. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic I. a II. třídy, v opodstatněných případech ze silnic III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační. Další úseky korespondují s návrhem jednotlivých páteřních dálkových cyklotras, které prochází územím kraje. Opatření v sobě zahrnuje zpracování jak studie proveditelnosti, tak i dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a tendrovou dokumentaci.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (administrativa dotace)

Spolupráce: ODSH KÚPK (preferenční úseků z hlediska bezpečnosti cyklistů)

Finance: Dotační program na podporu cyklodopravy

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 1.1.2 Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek

Toto opatření zajišťuje finance z krajského rozpočtu na výstavbu cyklistických stezek. Dané opatření počítá se stávajícím dotačním titulem kraje a také s využitím Státního fondu dopravní infrastruktury. S evropskými fondy se počítá až ve výhledu, pro plánovací období 2014 – 2020.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (administrativa dotace)

Spolupráce: ODSH KÚPK (preferenční úseků z hlediska bezpečnosti cyklistů), SFDI,

Finance: Dotační program na podporu cyklodopravy + SFDI + Strukturální fondy pro léta 2014-2020

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 1.1.3 Realizace ekonomicky levných opatření

Opatření směřuje k realizaci ekonomicky levných pro-cykloopatření, které výrazně napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území:

- na základě požadavků místní samosprávy realizovat cyklistické pruhy na krajských komunikacích, pokud jsou k tomu uzpůsobené podmínky,
- podporovat využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (možnost vjezdů do pěších zón a do jednosměrných ulic, zřizování zón 30, cyklistických ulic, atd.)
- metodicky vést k použití i jiných, než asfaltových a betonových technologií při výstavbě cyklistických komunikací, k možnosti použití užších cyklistických komunikací při stísněných podmínkách i

Odpovědnost: ODSH KÚPK (preferenze úseků z hlediska bezpečnosti cyklistů),

Spolupráce: OKPPCR KÚPK (koordinátor „cyklostrategie“)

Finance: Fond dopravy

Termíny: Průběžně

CÍL 1.2 Nepřímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Opatření 1.2.1 Realizace opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb a rekonstrukcí na krajských komunikacích (spolupráce od zadání projektové dokumentace)

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb.

Odpovědnost: ODSH KÚPK (kontrola na zapracování cyklistických opatření do projektových dokumentací)

Spolupráce: Obce (připomínkové řízení), KSÚS PK

Finance: Součást rozpočtu stavby

Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

Opatření 1.2.2 Snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukcích na státních komunikacích, při realizaci velkých železničních staveb, atd.

Kraj bude vést jednání se zainteresovanými organizacemi o realizaci opatření ve prospěch cyklistiky (cyklistické pruhy, lávky, podjezdy) v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří státu, případně při realizaci velkých železničních staveb, atd.

Odpovědnost: ODSH KÚPK (kontrola na zapracování cyklistických opatření do projektových dokumentací)

Spolupráce: Obce (připomínkové řízení), KSÚS PK

Finance: Součást rozpočtu stavby
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

Opatření 1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací a to v rámci využívání těchto možností:

- Využívat drážních těles po rušených železničních tratích pro vybudování cyklistických stezek. Obce budou podávat průběžně žádost na SŽDC o bezúplatné převedení majetku státu na obce ve veřejném zájmu, které bude podmíněno souhlasem Vlády ČR.
- Podporovat vedení cyklistické infrastruktury podél vodních toků, zejména na protipovodňových hrázích. Cyklostezky je nutné koncipovat jako víceúčelové komunikace (cyklostezka + účelová komunikace). Pokud se budují protipovodňové hráze, tak již v územním řízení se nesmí zapomenout na definování cyklostezky, na kterou pak následně proběhne zvlášť územní, stavební a kolaudační řízení.
- Využívat pozemkových úprav a lesních cest 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 prostupnosti 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.

Kraj bude vést jednání se zainteresovanými organizacemi o realizaci daných opatření, které směřují k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor „Cyklostrategie“)

Spolupráce: ODSH KÚPK (preferenční úseky z hlediska bezpečnosti cyklistů) SFDI, Lesy ČR, Pozemkový úřad, Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových, Obce (připomínkové řízení),

Finance: Administrativní opatření

Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

CÍL 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy.

Opatření 1.3.1 Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE

Odpovědnost: ODSH KÚPK,
Spolupráce: OKPPCR KÚPK, Autobusoví dopravci, ČD a.s. (konzultace)
Finance: Fond dopravy Plzeňského kraje
Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 1.3.2 Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů

V rámci budování dopravních terminálů řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace).

Odpovědnost: ODSH KÚPK
Spolupráce: Obce (přípomínkové řízení), SŽDC
Finance: Součást rozpočtu stavby, Fond dopravy Plzeňského kraje
Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

CÍL 1.4 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců.

Opatření 1.4.1 Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni

Podporovat komplexní dopravní výchovu dětí a mládeže na místní úrovni se začleněním zdravotních a environmentálních prvků výhod cyklistické dopravy spolu s aktivní snahou rodičů naučit své děti základním cyklistickým dovednostem pod mottem: „staň se instruktorem svého dítěte“. Podporovat nácvik jízdy v reálném terénu, ne jen na hřištích.

Odpovědnost: ODSH KÚPK, oddělení BESIP
Spolupráce: Obce
Finance: Součást rozpočtu odboru
Termíny: Průběžně

Opatření 1.4.2 Realizovat komunikační témata prevence dopravních nehod

Realizovat komunikační témata **prevence** dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty.

Odpovědnost: ODSH KÚPK, oddělení BESIP
Spolupráce: Obce
Finance: Součást rozpočtu odboru
Termíny: Průběžně

3.3 PRIORITA II. - CYKLOURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST REKREACE A CESTOVNÍHO RUCHU

CÍL 2.1 Podpora výstavby trasy EuroVelo 13 a dálkových cyklotras na území Plzeňského kraje

Opatření 2.1.1 Vypracování studií a projektových dokumentací pro páteřní dálkové cyklotrasy a trasu EuroVelo 13 na území PZ kraje

Jedná se o finanční naplnění úkolů spojených s Konceptí dopravy PZ ve vztahu k cyklo dopravě. Jedno z nich se týkalo vypracování Studie segregace a vymezení mezinárodních, nadregionálních a regionálních cyklistických tras (cyklistické stezky). Jednotlivé trasy jsou pak popsány v dané Koncepti. Toto opatření je dále spojeno s projektovou přípravou úseků těchto vybraných cyklotras Plzeňského kraje.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: ODSH KÚPK, ORR KÚPK, Obce

Finance: Rozpočet OKPPCR KÚPK (na studie a projektovou přípravu)

Termíny: 2012 - 2014: projektová příprava úseků dálkových cyklotras Plzeňského kraje

Opatření 2.1.2 Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných cyklisty na EuroVelo 13 a dálkových cyklotrasách na území PZ kraje.

V návaznosti na síť TEN a Koncepti cestovního ruchu ČR (opatření 1.2., aktivitu, Podpora infrastruktury pro rozvoj bezmotorové dopravy) postupně realizovat úseky cyklostezek a komunikací vhodných cyklisty na trase EuroVelo 13 a dálkových cyklotras ČR na území Plzeňského kraje.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: ODSH KÚPK, ORR KÚPK, Obce

Finance: Strukturální fondy EU (na realizaci)

Termíny: 2014 – 2020: realizace úseků dálkových cyklotras Plzeňského kraje (v návaznosti na Strukturální fondy EU)

Opatření 2.1.3 Vyznačit EuroVelo 13 přes Plzeňský kraj a zajistit správcovství a údržby značení této cyklotrasy.

V návaznosti na síť TEN a Koncepti cestovního ruchu ČR (opatření 1.2., aktivitu, Podpora infrastruktury pro rozvoj bezmotorové dopravy) vyznačit EuroVelo 13 na území Plzeňského kraje.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: Obce

Finance: Rozpočet OKPPCR KÚPK

Termíny: 2013 a následně jednou za dva roky údržba trasy

Opatření 2.1.4 Přeznačení dálkových cyklotras na území Plzeňského kraje

Opatření zahrnuje přeznačení dvou dálkových cyklotras na území PZ kraje (Otavská cyklostezka – číslo 12 a v severní části kraje nová cyklotrasa 32 a39).

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: KČT (údržba), obce (nové trasy)

Finance: Pravidelný finanční příspěvek pro KČT

Termíny: Dotace / rok, dle akčního plánu

CÍL 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury

Opatření 2.2.1 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury (odpočívky, infopanely, apod.)

Opatření směřuje k podpoře výroby a instalace informačních a naučných tabulí, doprovodné infrastruktury (odpočívky, stojany u turistických a přírodních památek).

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (administrace žádostí)

Spolupráce: Obce, mikroregiony

Finance: Dotační program na podporu cyklodopravy a cykloturistiky

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

Opatření 2.2.2 Zajištění údržby značení cyklotras

Opatření zahrnuje:

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území jednotlivých krajů.
- Provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras
- Návrh na značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: KČT (údržba), obce (nové trasy)

Finance: Pravidelný finanční příspěvek pro KČT

Termíny: Dotace / rok, dle akčního plánu

Opatření 2.2.3 Podpora realizace a údržby areálů pro terénní a extrémní cyklistiku

Jedná se zejména podporu projektů se zaměřením na náročnou terénní a extrémní cyklistiku

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (administrace žádostí)

Spolupráce: Obce, mikroregiony

Finance: Dotační program na podporu cyklodopravy a cykloturistiky

Termíny: Dotace / rok, dle akčního plánu

CÍL 2.3 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky

Opatření 2.3.1 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“

Opatření směřuje k zajištění podkladů pro portál národního produktu Česko jede v oblasti rekreační cyklistiky (výběr TOP cyklobalíčků, dálkové trasy na území PZ kraje). Cílem je nabízet na jednom místě národní top cykloturistickou a výhledově i širší (pěší, vodáckou, hipo, běžeckou) nabídku ČR.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK v součinnosti s turistickými regiony
Spolupráce: Agentura CzechTourism
Finance: administrativní záležitost
Termíny: 2012 - 13

Opatření 2.3.2 Zajištění souhrnné prezentace kraje

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky a to prostřednictvím:

- A. cykloportálu <http://www.ceskojede.cz/rubriky/kraje-cr/plzensky/> + pravidelná aktualizace + jazykové mutace
- B. tvorby tipů na cyklovýlety (cyklobalíčků),
- C. aktualizace mapy cyklotras kraje,
- D. jednoduchého letáku,
- E. moderních informačních technologií (DVD),
- F. prezentace na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK
Spolupráce: agentura CzechTourism,
Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře
Finance: Rozpočet OKPPCR KÚ KK
Termíny: Průběžně

Opatření 2.3.3 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků

Opatření je zaměřeno na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech v Plzeňském kraji s tímto členěním:

- nabídka balíčku 1. Cyklisté preferující kratší a bezpečné trasy, převážně kvalitní zpevněný povrch, častým cílem je restaurace se zahrádkou nebo hřiště (do této kategorie spadá i nabídka pro In-liny, osoby s tělesným postižením „tzv. vozíčkáři“, je vhodná pro rodiny s dětmi),
- nabídka balíčku 2. Jedná se o nabídku klasických cykloproduktů (tipů na výlet), které jsou určeny minimálně pro dvě cílové skupiny:
 - méně zdatní rekreační cyklisté (případně senioři): nenáročné kratší trasy, cca do 30 km, preferují převážně kvalitní zpevněný povrch,
 - zdatnější rekreační cyklisté: okružní trasy 40 - 80 km, často v kombinaci s poznáváním místních zajímavostí a kulturních památek, zpevněný povrch i nenáročné přírodní cesty, delší trasy ani nekvalitní povrch nejsou překážkou, cílem je radost z jízdy,

- nabídka balíčku 3. je určena pro terénní cyklisty: preferující především přírodě blízké cesty a úzké stezky v terénu,
- nabídka balíčku 4. je určena pro sportovně rekreační cyklisty: vyhledávají masové akce sportovního typu, například MTB maratóny nebo silniční maratóny, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK

Spolupráce: Agentura CzechTourism,
Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře

Finance: Stávající dotační titul na podporu cestovního ruchu OKPPCR KÚ PK

Termíny: Průběžně

Opatření 2.3.4 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu, včetně přeshraničních tematických cyklotras

Cílem je ve spolupráci se sousedními kraji a s Německem připravit produkty pro dálkové cyklisty, kteří preferují trasy 50-100 km/den, převážně se drží páteřních tras, většinou se zdrží na jednu noc.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK

Spolupráce: Agentura CzechTourism,
Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře, příhraniční regiony Bavorska

Finance: Rozpočet OKPPCR KÚ KK

Termíny: Průběžně

CÍL 2.4 Podpora kvalitních služeb

Cílem je podporovat programy, které pomohou zkvalitnit základní služby pro cyklisty. Jedná se zejména o zkvalitnění vazeb mezi cyklistikou a ostatními druhy doprav, dále zkvalitnění v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačních služeb v rámci programu certifikace [Cyklisté vítání](#).

Opatření 2.4.1 Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy

Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností. Podpora by se měla uskutečnit formou finančního příspěvku vybranému dopravci (dle kritérií stanovených ODSH KÚPK) na provozní náklady spojené s provozem cyklobusů a na investiční náklady spojené s nákupem kol pro půjčovnu kol Českých drah a.s. Souhrnně se jedná o tato opatření:

- C. **Příspěvek na provozní náklady** (cyklobusy)
- D. **Příspěvek na investiční náklady & podpora systémů půjčování kol ve vybraných stanicích Plzeňského kraje**

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (administrace dotace)

Spolupráce: ODSH KÚPK, autobusoví dopravci, ČD a.s.
Finance: Dotační program na podporu cyklodopravy a cykloturistiky
Termíny: Dotace / rok, dle akčního plánu

Opatření 2.4.2 Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“ a podpora projektům typu „Bike azyl“

Opatření směřuje k podpoře zapojení ubytovacích a stravovacích služeb do certifikace Cyklisté vítání či jiných systémů kvality služeb a zlepšení jejich kvality pro cyklisty.

Dané opatření zastřešuje tyto aktivity:

- krajské materiály zaměřené na cyklisty a aktivní turisty obsahují zvýrazněné informace o daných službách,
- kraj má na svých webových stránkách vyhledávání služeb, kde je možné filtrovat objekty vhodné pro cyklisty, pro rodiny s dětmi apod.,
- mapové i tištěné aplikace nesou informace (aktivní ikona, piktogram, značka v mapě,) o polohách objektu se službami pro cyklisty, na rubu tištěných map nebo v textové příloze jsou kontakty na tyto služby),
- kraj finančně podporuje vydávání takových materiálů regionu a mikroregionu pro turisty, které nesou informace o službách pro cyklisty,

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK

Spolupráce: CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře

Finance: Organizační opatření bez nároku na finance (tištěné materiály a webové stránky jsou financovány z jiných opatření)

Termíny: Průběžně

3.4 PRIORITA III. - KOORDINACE A PARTNERSTVÍ

Cíl 3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky

Úloha kraje se v této oblasti týká podpory zpracování průzkumů, analýz, studií k rozvoji cyklistické dopravy na území kraje.

Opatření 3.1.1 Podpora zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje

Do této kategorie patří vytipování oblasti, kde je vhodné dlouhodobě sčítat cyklisty ať už za dopravním, či rekreačním účelem a zakoupení tří automatických sčítačů. Odborná firma, která poskytne sčítače, zajistí pravidelné vyhodnocení sčítání.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: Obce, mikroregiony

Finance: Rozpočet OKPPCR KÚPK

Termíny: 2013 – zakoupení sčítačů a každoroční vyhodnocení sčítání
Každý dva roky sčítání cykloturistů na vybraných místech

Opatření 3.1.2 Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje

Do této kategorie patří průběžná aktualizace evidence plánů výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z kraje.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: ODSH KÚPK, ORR KÚPK, Obce, KČT, Mikroregiony

Finance: Organizační opatření bez nároku na finance

Termíny: Každoročně

Opatření 3.1.3 Aktualizace sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS

V roce 2013 proběhne aktualizace mapování nových cyklotras a cyklostezek na území Plzeňského kraje prostřednictvím GIS. Takto jsou vytvořeny základy pasportizace cyklistických tras v území. Součástí opatření je i předávání dat webovým mapserverům, které publikují (cyklo)turistické mapy. Cílem opatření je také každoroční aktualizace dat.

Od roku 2014 by měla probíhat pravidelná aktualizace dat a to prostřednictvím pracovníků KČT, kteří dostanou příspěvek v rámci opatření 2.2.2.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)

Spolupráce: KČT, externí spolupracovník, obce, mikroregiony

Finance: součást rozpočtu OKPPCR KÚPK (2013) a od roku 2014 součást příspěvku pro KČT

Termíny: 2013 – nová aktualizace
od 2014 každoročně pravidelná aktualizace

Cíl 3.2 Poradenství a propagace

3.2.1 Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů

V rámci tohoto opatření bude KÚPK iniciovat pracovní setkání v jednotlivých částech Plzeňského kraje s městy a obcemi a odbornou veřejností.

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK (koordinátor cyklostrategie)
Spolupráce: ORR KÚPK obce, mikroregiony, experti
Finance: Organizační opatření bez nároku na finance
Termíny: Každoročně

3.2.2 Propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce

Cílem opatření je podporovat propagační cyklistické akce, které by upozornily turisty na široké možnosti trávení volného času v kraji a zároveň přesvědčit podnikatele o ekonomickém významu rekreační cyklistiky. Cílem opatření je iniciovat, podporovat a propagovat cyklistické sportovní akce, které zvýší zájem veřejnosti o cyklistickou dopravu a turistiku a podpořit tak činnost neziskových a sportovních organizací a pomohou vytvářet povědomí o produktech pro cykloturisty na území PK (např. promojízda po dálkové trase, akce „Týden na kole“, „Na kole do práce“, „Na kole do školy“).

Odpovědnost: OKPPCR KÚPK
Spolupráce: Obce, mikroregiony
Finance: Dotační titul OKPPCR KÚPK
Termíny: Každoročně

4 AKČNÍ PLÁN

Akční plán navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Ty budou realizovány prostřednictvím cyklokoordinátora kraje (pracovník OKPPCR KUPK), který bude spolupracovat s příslušnými odbory, na nich budou za cyklistiku pověřeni konkrétní pracovníci KU. Dále bude založena Pracovní skupina pro koordinaci rozvoje cyklistické dopravy, která bude složena nejen ze zástupců krajských politiků, kompetentních zástupců dotčených odborů kraje, ale i zástupců z měst, mikroregionů, odborníků a dalších zájmových organizací.

Následující priority, cíle a opatření daný seznam rozvádí do konkrétní podoby.

Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Opatření	Název	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 1.1 Přímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty						
1.1.1	Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek	Projektová příprava cyklostezek	OKPPCR KÚPK	Obce	0,800 mil. / rok	Dotační program na podporu cyklistiky
1.1.2	Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek	Výstavba cyklostezek	OKPPCR KÚPK	Obce	5,000 mil. / rok	Dotační program na podporu cyklistiky
1.1.3	Realizace ekonomicky levných opatření	Výstavba cyklostezek	ODSH KÚPK	Obce	0,100 mil. / rok	Fond dopravy
Cíl 1.2 Nepřímá podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty						
1.2.1	Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji	Pro-cyklistická opatření realizovaná krajem	ODSH KÚPK	KSÚS PK	Součást rozpočtu stavby	Prostředky vyčleněné na silnici
1.2.2	Snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy při novostavbách a rekonstrukci na státních komunikacích, při realizaci velkých železničních staveb, atd.	Pro-cyklistická opatření vyjednávaná krajem	ODSH KÚPK	KSÚS PK	Součást rozpočtu stavby	Prostředky vyčleněné na stavbu
1.2.3	Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů	Související infrastruktura	OKPPCR KÚPK	Obce	Součást rozpočtu jiné stavby	Administrativní opatření
Cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému						
1.3.1	Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS	Bike & Ride (stojany, úschovny)	ODSH KÚPK	Obce	0,100 mil. / rok	Fond dopravy PK
1.3.2	Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů	Dopravní terminály	ODSH KÚPK	Obce	Součást rozpočtu stavby	Fond dopravy PK
1.3.3.	Podpora úpravy vozového parku k přepravě kol na vlakových a autobusových linkách zajišťujících dopravní obsluhu území	Dopravní obslužnost – úprava zadávacích podmínek pro VŘ	ODSH KÚPH	POVED	Součástí rozpočtu v rámci nových VŘ	Fond dopravy PK
Cíl 1.4 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat						
1.4.1	Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni	Dopravní výchova	ODSH KÚPK	Obce	Součást rozpočtu na BESIP	BESIP
1.4.2	Realizovat komunikační témata PREVENCE dopravních nehod	Prevence dopravních nehod	ODSH KÚPK	Obce	Součást rozpočtu na BESIP	BESIP

Priorita 2. Cykloturistika a terénní cyklista jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu

Opatř.	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 2.1 Podpora související cyklistické infrastruktury						
2.1.1	Vypracování studií a projektových dokumentací pro páteřní dálkové cyklotrasy a trasu EuroVelo 13 na území PZ kraje	Projektová příprava	OKPPCR KÚPK	Obce	2, 0 mil Kč na období 2012 - 2014	Rozpočet OKPPCR KÚPK (na studie a projektovou přípravu)
2.1.2	Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na EuroVelo 13 a dálkových cyklotrasách na území PK.	Výstavba cyklostezek a dalších komunikací vhodných pro cyklisty	OKPPCR KÚPK	Obce	2014 – 2020: realizace úseků dálkových cyklotras	Strukturální fondy EU
2.1.3	Vyznačit EuroVelo 13 a EuroVelo 4 přes Plzeňský kraj a zajistit správu a údržbu značení této cyklotrasy.	Značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras	OKPPCR KÚPK	KČT	Součást příspěvku pro KČT (viz. 2.2.2.)	Pravidelný příspěvek OKPPCR KÚPK
2.1.4	Přeznačení dálkových cyklotras na území Plzeňského kraje	Značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras	OKPPCR KÚPK	KČT	Součást příspěvku pro KČT (viz. 2.2.2.)	Pravidelný příspěvek OKPPCR KÚPK
Cíl 2.2 Podpora související cyklistické infrastruktury						
2.2.1	Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury	Odpočívky, infopanely, apod.	OKPPCR KÚPK	Obce	Součást rozpočtu Programu	Dotační program na podporu cyklistiky
2.2.2	Zajištění pružné údržby značení cyklotras	Značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras	OKPPCR KÚPK	KČT	0,600 mil. / rok	Pravidelný příspěvek OKPPCR KÚPK
2.2.3	Podpora realizace a údržby areálů pro náročnou terénní a extrémní cyklistiku	Náročná terénní cyklistika (např. aktivity na šumavském Špičáku).	OKPPCR KÚPK	Obce	Součást rozpočtu Programu	Dotační program na podporu cyklistiky

Opatř.	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 2.3 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky						
2.3.1	Spolupráce na tvorbě národních produktů	Spolupráce na tvorbě národních produktů	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	Bez nároku na finance	Administrativní opatření
2.3.2	Zajištění souhrnné prezentace kraje	Prezentace kraje na www.ceskojede.cz, tipy na cyklovýlety, atd.	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	Rozpočet OKPPLCR KÚPK	Rozpočet OKPPLCR KÚPK
		mapa cyklotras kraje, jednoduchý leták,	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	Rozpočet OKPPLCR KÚPK	Rozpočet OKPPLCR KÚPK
		Prezentace na veletrhu - FOR BIKES, BIKE Brno	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	Součást rozpočtu na veletrhy	Rozpočet OKPPLCR KÚPK
2.3.3	Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků	Cyklobalíčky / podpora regionů	OKPPCR KÚPK	Obce, regiony	0,100 mil. / rok	Dotační program na podporu cyklistiky
2.3.4	Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu	Cykloprodukty dálkového typu (přeshraniční spolupráce)	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	Rozpočet OKPPLCR KÚPK	Rozpočet OKPPCR KÚPK
Cíl 2.4 Podpora kvalitních služeb						
2.4.1	Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy	Provozní náklady na provoz cyklobusů	ODSH KÚPK	Dopravci	Je to reálné?	Fond opravy PK
		investiční náklady & podpora systémů půjčování kol v turistických oblastech	ODSH KÚPK	České dráhy, a.s.	Je to reálné?	Fond opravy PK
2.4.2	Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“ a podpora projektům „Bike azyl“	Podpora projektu „Cyklisté vítání“ a podpora projektům „Bike azyl“	OKPPCR KÚPK	hodnotitel é Nadace partnerství	Režijní náklady	Režie

Priorita 3. Koordinace a partnerství

Opatř.	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (Kč)	Zdroje
Cíl 3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky						
3.1.1	Podporovat zpracování průzkumů sčítání cyklistů na území kraje	Zakoupení tří automatických sčítačů	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	0,150 mil. / 2013	Rozpočet OKPPCR KÚPK
3.1.2	Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje	Aktualizace dat	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	Režijní náklady	Režie
3.1.3	Průběžně aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS	Aktualizace dat	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	0,250 mil. / 2013	Rozpočet OKPPCR KÚPK
Cíl 3.2 Poradenství a propagace						
3.2.1	Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů	Semináře, konference, jednání pracovní skupiny (2x ročně velké jednání o cyklistice v kraji)	OKPPCR KÚPK	OKPPCR KÚPK	Režijní náklady	Režie
3.2.2	Propagační akce na podporu cyklodopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce	Cyklistické dopravní, rekreační a sportovní akce	OKPPLCR KÚKK	Obce, regiony	Součást rozpočtu Programu	Dotační program na podporu cyklistiky

ZÁVĚR

Tento dokument by měl sloužit pro komunikaci obcím, svazkům obcí, místním akčním skupinám, ostatním subjektům a Plzeňskému kraji pro potřeby souhrnného pohledu na problematiku rozvoje cyklodopravy a rekreační cyklistiky.

Dokument je rozdělen do dvou základních částí – analytické a strategické.

V analytické části se nejprve dokument věnuje charakteristice a definování současných potřeb cyklistiky. Z jedné strany je nutné ji vnímat jako cestu za prací, do školy, z druhé strany jako součást rekreace, turistiky a volnočasových aktivit. V další kapitole se pak dokument zabývá popisem strategických dokumentů, které mají vliv na cyklistiku v kraji. Jsou zde poskytnuty údaje o cyklostezkách, shrnuty informace o stávající a plánové síti cyklotras Plzeňského kraje, představeny širší dopravní souvislosti s cyklistickou dopravou a stávající finanční zdroje na cyklodopravu v Plzeňském kraji. Analytická část pak končí SWOT analýzou. Ta je rozdělena do čtyř částí: silné a slabé stránky, příležitosti a hrozby.

Těžištěm **strategické části** je návrh priorit, cílů a opatření a hlavně akčního plánu. Nejedná se o převratná a nová opatření, ale naopak se většinou vychází z již stávajících a připravovaných projektů kraje. Priority strategického dokumentu jsou následující:

- Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy

Celková filosofie návrhu řešení cyklistické dopravy na území kraje je vedena snahou o zvýšení bezpečnosti cyklistů na pozemních komunikacích a zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému. V rámci navrhovaných cílů a opatření je dán důraz na finanční podporu projektové přípravy a následné výstavby cyklistických stezek, na realizaci opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji a podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS.

- Priorita 2. Rozvoj rekreační cyklistiky v kraji

Opatření týkající se rekreační cyklistiky je rozděleno na marketing a to propagace na národní a krajské úrovni, tvorba cyklobalíčků a v neposlední řadě zkvalitnění nabídky dálkových tras. Další část týkající se rekreační cyklistiky je související cyklistická infrastruktura a s ní spojené značení cyklistických tras, náročná terénní cyklistika. Posledním opatřením je rekreační cyklistika a služby, které se obrací na kolo a ostatní dopravu a rozvoj a propagace projektu Cyklisté vítáni.

- Priorita 3. Koordinace a partnerství

Jedná se o podporu zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje, aktualizaci databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje a aktualizaci sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS. Dále daná priorita zahrnuje konference, semináře, školení a propagační akce na podporu cyklodopravy a cykloturistiky.

Na priority, cíle a opatření navazuje „Akční plán“, který navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Akční plán je vypracován především s důrazem na rok 2011. Navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Ty budou realizovány prostřednictvím odborů kraje, ve spolupráci s Pracovní skupinou pro koordinaci rozvoje cyklistické dopravy.