

Aktualizace strategie cyklistiky v Karlovarském kraji na období 2016 - 2020

ANALYTICKÁ ČÁST

Objednatel: Karlovarský kraj
Zpracovatel: Ing. Jaroslav Martinek

Prosinec 2015

Obsah

1	ÚVOD	3 -
2	ZÁKLADNÍ FAKTA O CYKLISTICE Z POHLEDU ROKU 2015	4 -
2.1	VYMEZENÍ ZÁKLADNÍCH POJMŮ	4 -
2.1	CHARAKTERISTIKA ÚZEMÍ KARLOVARSKÉHO KRAJE	7 -
2.2	CHARAKTERISTIKA CYKLISTIKY	9 -
2.3	VYMEZENÍ CYKLISTIKY V KONCEPČNÍCH DOKUMENTECH A MATERIÁLECH A MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ ROZVOJE CYKLISTIKY	12 -
2.4	PRINCIP A ZPŮSOB ŘÍZENÍ A ORGANIZACE CYKLISTIKY NA JEDNOTLIVÝCH ÚROVNÍCH- 16 -	16 -
2.5	ÚČAST A SPOLUPRÁCE DALŠÍCH SUBJEKTŮ ZABÝVAJÍCÍ SE CYKLISTIKOU	17 -
2.5.1	<i>Mikroregiony Karlovarského kraje</i>	17 -
2.5.2	<i>Nejvýznamnější organizace působící v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky</i> ..- 18 -	18 -
2.5.3	<i>Přehled partnerů podle funkce zapojení do podpory cyklistiky</i> :.....	19 -
2.6	REALIZOVANÉ NÁRODNÍ A NADNÁRODNÍ PROJEKTY V CYKLISTICE (2013, 2014).....	20 -
3	VYHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍ STRATEGIE Z ROKU 2010	22 -
3.1	STRUČNÉ SHRNTÍ	22 -
3.2	DETAILNÍ VYHODNOCENÍ.....	23 -
3.2.1	<i>Priorita I. (rok 2010) - Rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy</i>	23 -
3.2.2	<i>Priorita II. (rok 2010) - Rozvoj rekreační cyklistiky a služeb</i>	26 -
3.2.3	<i>Priorita III. (rok 2010) - Koordinace a partnerství</i>	34 -
4	ANALYTICKÁ ČÁST	36 -
4.1	ANALÝZA CYKLISTICKÉ DOPRAVY	36 -
4.1.1	<i>Úvodem – cíl analýzy</i>	36 -
4.1.2	<i>Počet km cyklistické infrastruktury</i>	36 -
4.1.3	<i>Plány na výstavbu cyklistické infrastruktury</i>	40 -
4.1.4	<i>Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty ze strany kraje, apod.</i>	44 -
4.1.5	<i>Intermodalita – propojení cyklistické a veřejné dopravy</i>	45 -
4.1.6	<i>Dopravní výchova</i>	46 -
4.2	ANALÝZA CYKLOTURISTIKY A TERÉNNÍ CYKLISTIKY	47 -
4.2.1	<i>Úvodem – cíl analýzy</i>	47 -
4.2.2	<i>Popis současného stavu – marketing cykloturistiky</i>	47 -
4.2.3	<i>Doporučení pro čtyři marketingové pilíře kraje</i>	51 -
4.3	ZNAČENÍ CYKLISTICKÝCH TRAS V KV KRAJI	53 -
4.3.1	<i>Obecně o značení cyklotras</i>	53 -
4.3.2	<i>Základní informace o značených cyklotrasách v KK</i>	57 -
4.4	BIKE & RIDE	75 -
4.5	SYNTÉZA ANALYTICKÉ ČÁSTI.....	80 -
4.5.1	<i>Shrnutí</i>	80 -
4.5.2	<i>Definování problémových oblastí</i>	81 -
4.5.3	<i>SWOT analýza</i>	84 -

1 Úvod

Cílem **Aktualizace strategie cyklistiky v Karlovarském kraji na období 2016 - 2020** (dále jen Strategie) je zpracování aktuálního stavu rozvoje cyklodopravy, cykloturistiky, sítě cyklistických tras a cyklostezek v Karlovarském kraji včetně navržení krátkodobých a dlouhodobých opatření vedoucích k udržení a dalšímu efektivnímu rozvoji cyklistiky na území Karlovarského kraje v období let 2016 – 2020.

V rámci Strategie je brán zřetel zejména na tato dvě témata:

- Podpora cyklistické dopravy
- Podpora cykloturistiky

Dále Strategie bere zřetel na těchto pět oblastí:

- Bezpečnost dopravy cyklistů
- Infrastruktura pro cyklisty
- Realizace a údržba páteřní sítě cyklotras
- Marketing a propagace
- Optimalizaci, údržbu a realizaci značení

Tato část zahrnuje tyto základní části:

- Vymezení základních pojmů a použitých zkratk
- Obecná charakteristika cyklistiky
- Zhodnocení naplňování „Aktualizace strategie cyklistiky v Karlovarském kraji na období 2016 – 2020“ z roku 2010.
- ANALYTICKÁ ČÁST
 - Popis současného stavu
 - Definování problémových oblastí (definování problematických úseků)
 - SWOT analýza

2 Základní fakta o cyklistice z pohledu roku 2015

2.1 Vymezení základních pojmů

Cyklistická doprava – resp. **cyklistika** zahrnuje pojmy (cykloturistika, cyklodoprava). Představuje komplexní pohled na řešenou oblast.

Cyklistika – zahrnuje cykloturistiku, cyklodopravu a s tím spojené aktivity

Cykloturistika – turistika spojená s využitím jízdního kola.

Cyklodoprava – část cyklistické dopravy, která je spojena s využitím jízdního kola za účelem dopravy do zaměstnání, do škol, apod.

Cyklotrasa – trasa pro cyklisty, která vede po silnicích, místních a účelových komunikacích, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí cyklistických značek (značky IS 19d, IS 20, IS 21a, IS 21b a IS 21c). Značení cyklotras je dopravním značením, které je definováno v TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích.

Cykloturistická trasa – trasa, která vede většinou po polních či lesních cestách nebo terénem, představuje pouze vyznačení směru cesty v terénu pomocí pásových značek (značky o rozměru 14x14 cm, které mají krajní pásy žluté a prostřední je červený, modrý, zelený nebo bílý, mohou být také doplněny na šípku. Pásové značení je doplněno směrovkami, které mají opět žlutý podklad, jen dvě řádky textu a v záhlaví napsáno „Cyklotrasa KČT č. ...“).

Cyklostezka – samostatná komunikace pro cyklisty (místní komunikace IV. třídy nebo účelová komunikace). Cyklostezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. 99/1989 Sb. dopravními značkami C 8a a C 8b (cyklostezky odděleny od ostatní dopravy včetně pěší), C 9a a C 9b (společné stezky pro chodce a cyklisty) a C 10a a C 10b (společné stezky pro chodce a cyklisty, směrově rozdělené).

Cyklistická trasa = cyklotrasa a cykloturistická trasa.

Terénní cyklistika – přírodě blízké rekreační cesty a stezky pro terénní cyklistiku. Jsou projektované podle speciální metodiky, která cyklistům poskytuje maximální zážitek a zajišťuje co nejvyšší bezpečnost a šetrný přístup k přírodě. Je svébytnou formou rekreační cyklistiky, která se odehrává na lesních a polních cestách a stezkách. Je charakterizována potěšením jezdce z pobytu a pohybu v přírodě, z radosti z ovládnutí kola a překonávání překážek a z pěkných výhledů do kraje. V obtížných úsecích může být kombinovaná s tlačáním, případně nesením kola.

Drobná cyklistická infrastruktura – představuje doprovodné příslušenství, které slouží pro rekreaci a zajištění cyklistického provozu v terénu, případně umožní získat další užitečné údaje. Nejčastěji se může jednat o drobný mobiliář, odpočívadla, stojany na kola, infopanely, ale také automatické sčítače jízdních kol, která místem projela.

Tematické cyklotrasy – jsou zaměřené na konkrétní téma a vedou po jedné i více cyklotrasách a mají svůj vlastní název a logo. Pro účely této Strategie se pod tematické trasy zahrnují všechny produkty, které mají vlastní marketing a svého koordinátora, ať je to na úrovni mezinárodních, národních i regionálních či místních tras.

Singltrek - 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.

B. Použité zkratky

ATUR	- Asociace turistických regionů
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
ČD	- České dráhy, a.s.
CR	- Cestovní ruch
CS	- Cyklistická stezka
ČCCR	- Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČR	- Česká republika
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DSO	- Dobrovolný svazek obcí
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
ECF	- Evropská cyklistická federace
EK	- Evropská komise
EV4	- Euro Velo 4
EV13	- Euro Velo 13
GIS	- Geografický informační systém
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
IAD	- Individuální automobilová doprava
IDS	- Integrovaný dopravní systém
IMBA	- Mezinárodní mountainbiková asociace
IROP	- Integrovaný regionální operační program
KČT	- Klub českých turistů
KK	- Karlovarský kraj
KSÚS KK	- Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje
KÚKK	- Krajský úřad Karlovarského kraje
MAS	- Místní akční skupina
MMR	- Ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	- Ministerstvo životního prostředí
MTB	- Horské kolo (Mountain Bike)
NKP	- Národní kulturní památka
NNO	- Nevládní neziskové organizace
ODSH	- Odbor dopravy a silničního hospodářství
OKPPLCR	- Odbor kultury, památkové péče, lázeňství a cestovního ruchu
POV	- Program obnovy venkova
PUMM	- Plán udržitelné městské mobility

ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
SEK	- Sdělení Komise Evropskému parlamentu,
KOM	- Komise Evropských společenství
SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury
SRN	- Spolková republika Německo
SUMP	- Plán udržitelné městské mobility (Sustainable Urban Mobility Plan)
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty
TP	- Technické podmínky
USA	- Spojené státy americké

2.1 Charakteristika území Karlovarského kraje

Karlovarský kraj je nejzápadnějším územím České republiky a je po Libereckém kraji druhým nejmenším krajem. Kraj se skládá ze 3 okresů (**Cheb, Karlovy Vary a Sokolov**). Podle současného administrativního členění je na území kraje celkem **134 obcí** nejrůznější velikosti, tvořených jednou až několika částmi, to z něj v rámci ČR dělá kraj s nejnižším počtem obcí. K 31. 12. 2008 žilo v obcích Karlovarského kraje celkem 308 403 obyvatel, což představuje 2,9 % obyvatel České republiky.

Více, než polovinu celkové délky hranic tvoří hranice se Spolkovou republikou Německo, a to na západě s Bavorskem a na severu se Saskem. Jižním sousedem je **Plzeňský kraj** a na východě se rozkládá **kraj Ústecký**. Téměř celé území kraje spadá do **povodí Ohře**, do jihovýchodní oblasti zasahuje **povodí Berounky** a ze severních svahů Krušnohoří jsou vody odváděny do saských přítoků **Labe**. Na sever od Ohře se táhnou **Smrčiny a Krušné hory**, které tvoří přírodní hranici s Německem. Jižně od Ohře, na bavorské hranici, leží **Český les** a směrem do vnitrozemí **Slavkovský les a Doupovské hory**. Jih území zaujímá **Tepelská vrchovina**.

Nejvyšším bodem kraje je **Klínovec (1 244 m n.m.)** v Krušných horách, nejnižší místo (320 m n.m.) leží na hranicích kraje v okrese Karlovy Vary. Ráz krajiny je převážně **pahorkatinný**. Charakter klimatu i půd zde nevytváří vhodné podmínky pro rozvoj zemědělství. Z přírodních zdrojů je možné pokládat za nejdůležitější **zásoby hnědého uhlí, keramických jílu, menší ložiska kovových rud a zbytků smolince**, rozhodující jsou zejména **zdroje minerálních a léčivých vod**.

Karlovarský kraj je po kraji Libereckém druhým nejmenším a **svou rozlohou 3 314,4 km² zaujímá 4,2% rozlohy ČR**. Zalesněná plocha 1 429 km² představuje podíl zalesnění 43,1%, tj. téměř 1,3 násobek průměru ČR, což je po Libereckém kraji druhá nejvyšší hodnota mezi kraji ČR. Rozloha zemědělské půdy 1 255,4 km² je jako v jediném kraji menší než rozloha lesních pozemků. Podíl orné půdy nedosahuje ani poloviny průměrného podílu v ČR a je s velkým rozdílem na nejnižší úrovni mezi všemi kraji ČR (584,6 km² představuje 17,6% z celkové rozlohy kraje).

Území je po stránce geologické, geomorfologické, hydrologické a biologické velmi pestré, přestože mnoho lokalit významných z hlediska ochrany krajiny a přírody bylo zničeno. Největším zvláště chráněným územím je **Chráněná krajinná oblast Slavkovský les**. Oblast je **unikátním krajinným celkem**, velmi málo zalidněným, s množstvím přírodně hodnotných lokalit (lesy, louky, rašeliniště, skalní útvary, vývěry minerálních vod a plynů), zároveň je i starobylou kulturní krajinou. Nejcennějšími lokalitami jsou **soubor rašelinišť u Kladské a hadcový hřbet u Pramenů**. Vedle této oblasti je vyhlášeno dalších 80 chráněných lokalit všech kategorií. Nejcennějším územím i v mezinárodním měřítku je rašeliniště a slatiniště s vývěry minerálních vod a plynů **SOOS na Chebsku**, dalšími významnými územími jsou **horská rašeliniště** v Krušných horách, **naleziště perlorodky říční na Ašsku** a geologické lokality po obvodu Doupovských hor.

Struktura hospodářství regionu je velmi pestrá. V okresech Karlovy Vary a Cheb je hlavní prioritou **lázeňství a cestovní ruch**. Okres Sokolov se vyznačuje koncentrací **těžby hnědého uhlí, energetickou, chemickou a strojírenskou výrobou**. V kraji mají své nezanedbatelné postavení **tradiční odvětví**, jako je výroba skla, porcelánu, lihovin (Becherovky), minerálních vod, hudebních nástrojů a textilu. Poloha kraje ve středu Evropy, jeho vnitřní potenciál, přírodní a kulturní podmínky i historická tradice celé oblasti jsou předpokladem budoucího úspěšného rozvoje celého regionu.

Po roce 1989 vznikla z dopravního hlediska v kraji zcela nová situace. Otevřením hranic mnohonásobně vzrostla zejména **silniční doprava** a to jak osobních vozů, tak zejména vozů nákladních s nepříznivými dopady na životní prostředí. I v důsledku toho dopravní infrastruktura neodpovídá potřebám rozvoje kraje. Karlovarský kraj je pokryt relativně hustou **sítí železničních tratí**. V kraji je poměrně hustá síť silnic I., II. a III. třídy. Vzhledem k poloze kraje mají silnice I. třídy nadregionální význam a jsou hlavními spoji do vnitrozemí i do SRN.

V Karlovarském kraji se nachází **nejvýznamnější koncentrace lázeňských míst v ČR**. V karlovarském okrese se nacházejí lázeňská místa **Karlovy Vary a Jáchymov**. Lázeňský provoz v Kyselce zanikl po roce 1989. V chebském okrese pak **Mariánské Lázně, Františkovy Lázně a Lázně Kynžvart**. Rozvoj lázeňství a návštěvnost lázní jsou velmi závislé na vnitřní, evropské i celosvětové politické situaci. Lázeňské léčby využilo za rok 2000 v Karlovarském kraji 140 642 osob tj. 41,1% z ČR. Počet návštěvníků kraje je výrazně vyšší než uvádějí statistické údaje, a to o tzv. jednodenní návštěvnost, která není nikde zaznamenána. I když hlavním cílem návštěvníků kraje jsou lázeňská místa, existuje v území řada dalších atraktivních cílů, jako jsou významná **historická jádra měst** - Cheb, Loket, Jáchymov, Ostrov, Horní Slavkov apod.. Památkové zóny jsou i v dalších městech a obcích. Návštěvníky jsou rovněž vyhledávány jednotlivé kulturní, technické a přírodní památky a zajímavosti.

2.2 Charakteristika cyklistiky

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

Základní rozdělení jízdy na kole je možné uvést jako:

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

Podrobná charakteristika cyklistiky, včetně legislativních otázek ve vztahu k cyklistice, je uvedena v **příloze č. 1. této Strategie**.

V této kapitole je pak v několika bodech shrnut **nový** pohled na cyklistiku, který má zásadní vliv na zpracování jak analytické části, tak i návrhové a implementační části této Strategie.

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

Dalším **novým** prvkem je, že cyklistická doprava by se už neměla řešit izolovaně uvnitř měst a obcí, ale jako **součást plánu udržitelné městské/regionální mobility** celého mikroregionu, či svazku obcí. Města jsou stále více zatěžována automobilovou dopravou a řešení je možné vidět v sadě opatření, ať už je to důsledná parkovací politika, kvalitní veřejná doprava, kvalitní nabídka cyklistické infrastruktury, propojení cyklistické a veřejné dopravy, či osvětových opatření.

Krátká charakteristika cyklo dopravy a výstavby cyklistické infrastruktury:

1. Evropská unie ve svých strategických dokumentech (kapitola 2.3.1.) a navazujících evropských fondech (kapitola 2.3.1.) řeší celkové problémy, které s sebou přináší doprava. Základní problém ovšem je, že doprava se ve městech nevnímá, ani neřeší integrovaně. Koncepční dokumenty jsou stále realizovány izolovaně a dělené na řešení automobilové dopravy, dopravy v klidu, hromadné veřejné dopravy, cyklistické a pěší dopravy. Často se pak stane, že např. generel cyklo dopravy na jedné ulici navrhuje cyklistický pruh a generel parkování na stejné ulici navrhne místo pro parkování. Místo nich by možná mohly být generely uličního prostoru (nebo zklidňování), které však neexistují.
2. Evropská unie tak přichází s novým konceptem realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.
3. Zjednodušeně – mezi městy západní, střední a východní Evropy existuje jeden podstatný rozdíl. Představitelé západních měst hovoří o cyklo dopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se zde o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklo dopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.
4. Aktualizovaná Strategie bude zaměřena nejenom na podporu cyklistické dopravy, ale povede města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, jednak spolu s dalšími druhy dopravy, ale především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu. Doprava opravdu není záležitostí jednoho místa. Jak často se stane, že mladí lidé se vezmou a odstěhují se na venkov, který nabízí čerstvý vzduch, přírodu a prostor. Ale i oni řeší, jak se dostat do práce, na nákupy, i za volnočasovými aktivitami. Pro dospělé to není problém, ale v momentě, jak si založí rodinu, začíná problém. Rodiče musí začít řešit také mobilitu svých dětí, potřebují řešit jejich kroužky, ale pokud nefunguje veřejná doprava, neexistují cyklistické stezky a ani neexistují úschovny kol na nádraží, pak nemají jinou možnost než použít automobil a to několikrát denně, tam i zpět. To je důkazem, jak je mobilita propojena a jak jedno město, obec ovlivňuje to druhé.
5. Cílem je zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras), kde bude možné využít jízdní kolo při cestách do 5 km.
6. Na města a mikroregiony je třeba se začít dívat nejen z pohledu dospělých, ale především očima dětí, studentů, či seniorů. Například dopravní průzkumy jsou většinou spojené jen s cestami do práce, či do škol, ale prakticky už neřeší mobilitu

děti na cestách do jejich zájmových kroužků. Dříve děti jezdily na tréninky na kole, dnes se je rodiče již bojí pustit, kvůli dopravě a nedostatečné cyklistické infrastruktuře.

7. Příloha 1.2.1. této analýzy nabízí obcím, městům a svazkům obcí návod, jak pojmout zpracování svého plánu udržitelné městské mobility, samozřejmě v kontextu podpory cyklistické dopravy. Projekt, který by byl podán v rámci integrované strategie většího území, má pak daleko větší šanci na úspěch při získání dotace.

Krátká charakteristika cykloturistiky a volnočasových aktivit:

1. Evropská unie jen minimálně řeší podporu cestovního ruchu. Nicméně objevuje se nový termín – podpora aktivní mobility, o čemž bylo psáno již výše. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a tato strategie na tento trend může dobře reagovat. Při tvorbě tipů na výlet je tak možné se dívat i z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba lidem to připomenout.
2. Stejně jako cyklistickou dopravu nemůžeme řešit izolovaně od ostatní dopravy, stejně tak nemůžeme cykloturistiku řešit odděleně od cestovního ruchu. Otázky typu „jaké potřeby má cykloturista?“, by měly být nahrazeny typu „jaké potřeby má člověk, přítel, rodina, která si vezme s sebou kolo?“ Dnes je spíše důležité pro člověka připravit komplexní nabídku, kdy se počítá s tím, že na kole člověk stráví jen dva, tři dny v týdnu a zbytek prostě dělá něco jiného. Proto každá oblast, by automaticky měla připravit tipy na výlet nejen pro své obyvatele, ale i pro tyto turisty, kteří se rozhodli právě v jejich regionu strávit dovolenou. Nesmí být ovšem opomenuta cílová skupina terénních cyklistů
3. „Hltači“ kilometrů nepotřebují žádnou Strategii. Ty si vždy najdou, jak ujet svých 150 km denně. Strategie je pro ty, kteří si chtějí odpočinout a něco zažít a prožít. Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střízlivě si vyhodnotit, která trasa má opravdu potenciál stát si hitem dálkové turistiky. Na druhé straně koridor dálkových tras může být opět využit pro místní obyvatele z regionu. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojeli vlakem, či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři a pak v bodě „B“ opět sedli na vlak, či cyklobus a odjeli domů.
4. Další informace k cykloturistice přináší příloha 1.2.2. této analýzy.
5. Neměl by se také podceňovat význam terénní cyklistiky, fenomén poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správcem lesů a polních cest, nabízí se k využití hustá síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky jak si odpočinout od všedního shonu. Další informace přináší příloha 1.2.3. této Strategie.
6. Mnohé dobré evropské příklady jsou popsány v příloze 1.2.4. této Strategie, ať již se jedná o švýcarský projekt SchweizMobil, či síť cyklotras EuroVelo. V této příloze je také prezentován tak často opomíjený ekonomický přínos cykloturistiky (výťah z publikace The European Cycle Route Network Eurovelo, Evropský parlament, 2012).

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

Jak již bylo napsáno v kapitole 2. 2., klíčové pro realizaci Strategie je její soulad především s evropskými strategickými dokumenty, a návazné dotační tituly tak, aby bylo možno čerpat na infrastrukturu pro cyklisty. Evropské dokumenty jsou pak zaměřeny především na dopravu, nikoliv na cestovní ruch.

Evropské, národní a krajské strategické dokumenty a jejich vazba na finanční nástroje

A. Evropské strategické dokumenty

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

Návaznost na financování cyklistiky:

1. Integrovaný regionální operační program 2014-2020

SPECIFICKÝ CÍL 1.2: Rozvoj integrovaných dopravních systémů a udržitelných forem dopravy

Cílem je stabilizovat, případně posílit přepravní výkony veřejné dopravy (IDS), snížit zátěž center IAD na navrženou úroveň a zvýšit bezpečnost zranitelných účastníků městského provozu. Předmětem podpory je:

- zvyšování bezpečnosti na střetech železniční, silniční a cyklodopravy včetně pěší dopravy (křížení, souběh a dále realizace cyklistických pruhů na místních komunikacích a projektů ke zvýšení bezpečnosti);

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

- výstavba a rekonstrukce cyklostezek v rámci sítě EuroVelo i mimo ni, řešení kolizních míst, společných stezek pro chodce a cyklisty a budování infrastruktury pro cyklodopravu;
- Dojíždka za prací, školy a službami (obec-město)

2. INTERREG V - Program spolupráce Svobodný stát Sasko – Česká republika 2014–2020

Schváleno Evropskou komisí dne 11. 6. 2015.

Vazba na tuto Strategii:

Specifický cíl: Udržení turistické atraktivity prostřednictvím zhodnocení přírodního a kulturního dědictví v udržitelné formě

- Investice do turistické a kulturní infrastruktury
- Zlepšení dostupnosti přírodních a kulturních atraktivit
- Společný marketing kulturního a přírodního dědictví, vývoj koncepcí a produktů cestovního ruchu

3. Program přeshraniční spolupráce Česká republika – Svobodný stát Bavorsko 2014–2020.

Schváleno Evropskou komisí dne 17. prosince 2014

Vazba na tuto Strategii:

Zachování a ochrana životního prostředí a účinné využívání zdrojů

Indikátor: 090 Cyklistické stezky a stezky pro pěší - 6,0 mil Euro

Zachování, ochrana, propagace a rozvoj přírodního a kulturního dědictví

Indikátor: 091 Rozvoj a podpora turistického potenciálu přírodních oblastí - 3,5 mil Euro

Cílem je zvyšování povědomí o kulturním a přírodním dědictví, jeho propagace a zpřístupnění. Příkladem jsou společné internetové prezentace, webové a mobilní aplikace, QR-kódy ale i společné tematické nebo regionální kampaně.

B. Národní strategické dokumenty

- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky pro léta 2013 – 2020 (usnesení Vlády ČR č. 382 ze dne 22. května 2013).
- Dopravní politika ČR pro období 2014–2020 s výhledem do roku 2050.
- Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599, kde je cílem i podpora realizace programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců
- Strategie státní politiky cestovního ruchu na období 2014–2020 usnesením vlády č. 220/2013 z 27. 3. 2013
- V roce 2015 Vláda ČR schválila „Akční plán pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“
- Strategie regionálního rozvoje ČR 2020

Návaznost na financování cyklistiky:

1. SFDI - příspěvky na výstavbu a údržbu cyklistických stezek

- výstavbu cyklistické stezky
- údržbu cyklistické stezky

Příklad pravidel pro rok 2015:

- Příspěvek max. 20 mil. Kč,
- Spolufinancování - vlastní zdroje/ max. 85 % celkových nákladů,
- Cyklostezka na opuštěném drážním tělese, min. 1 km délky, spolufinancování max. 90 %

2. MMR - Národní program podpory cestovního ruchu 2015

Vytvoření podmínek pro zlepšení infrastruktury cestovního ruchu (např. zlepšení vybavenosti služeb podél pěších tras a cyklotras, naučných stezek a turistických cílů, vybudování míst pro odpočinek turistů, bezbariérové WC, bikeboxy, parkovací domy pro kola, navigační systémy apod.) dotace může být poskytnuta až do výše 50 % z celkových uznatelných nákladů akce

3. Vznikne dotační titul pro naplňování „Akčního plánu pro podporu pohybové aktivity v České Republice v rámci Zdraví 2020 - Národní strategie ochrany a podpory zdraví a prevence nemocí“, což by mělo mít vliv i na tvorbu cykloturistických balíčků, ale z pohledu aktivní mobility.

4. MŽP připravil dotační titul na kampaně podporující plány městské mobility.

5. Program rozvoje venkova – komplexní pozemkové úpravy

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 úřadech a o změně zákona č. 229/1991 Sb., o úpravě vlastnických vztahů k půdě a jinému zemědělskému majetku, ve znění pozdějších předpisů. Realizace pozemkových úprav pak úzce souvisí i s naplňováním programu obnovy venkova, jejichž součástí je i zajištění lepší přístupnosti území vhodně zvolenou sítí polních cest, které jsou vhodné i pro cyklisty.

C. Konceptní dokumenty Karlovarského kraje

Pro realizaci nové Strategie jsou klíčové tyto konceptní dokumenty kraje:

Program rozvoje Karlovarského kraje 2014 – 2020

Prioritní oblast 2: Cestovní ruch a lázeňství

Specifický cíl 2. 1: Vyvíjet aktivity destinačního managementu

Opatření 2.1.1 Aktivní propagace Karlovarského kraje jako atraktivní turistické destinace

Opatření 2.1.2 Integrace jednotlivých forem cestovního ruchu v kraji

Využití pro Strategii: Kraj by měl i nadále zdůrazňovat společnou propagaci a vzájemnou provázanost jednotlivých turistických atraktivit a produktů CR v regionu pod určitou společnou značkou či pod záštitou kraje nebo podobné jednotící organizace s cílem zajistit lepší informovanost návštěvníků kraje o všech místních nabídkách v oblasti CR a kultury. Kraj by měl přimět aktéry v oblasti cestovního ruchu ke vzájemné spolupráci a zlepšení poskytování informací svým hostům/klientům o nabídkách ostatních produktů cestovního ruchu.

Garant opatření: KK – Odbor kultury, památkové péče, lázeňství a cestovního ruchu, Odbor regionálního rozvoje

Strategie rozvoje silniční sítě v Karlovarském kraji

V tomto dokumentu není téměř žádná vazba na cyklistickou dopravu.

Strategie cyklistiky v Karlovarském kraji na období 2010 – 2015, která bude pokračovat touto aktualizací pro léta 2016 – 2020. Její součástí je i dotační titul „Podpora rozvoje cyklistické infrastruktury v Karlovarském kraji“, v rámci kterého jsou podporovány zejména tyto aktivity:

- vypracování studií, rozvojových dokumentů a projektové dokumentace k územnímu a stavebnímu řízení, projektové dokumentace pro značení tras, směřujících k realizaci nových projektů,
- budování nových cyklistických komunikací a doprovodné infrastruktury,
- budování areálů pro netradiční formy cykloturistiky neboli tzv. „adrenalinové cykloprodukty“.

2.4 Princip a způsob řízení a organizace cyklistiky na jednotlivých úrovních

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

Národní
cyklokoordinátor

Krajský
cyklokoordinátor

Regionální a
městští/obecní
Cyklokoordinátoři

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

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

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

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

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

2.5 Účast a spolupráce dalších subjektů zabývajících se cyklistikou

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

2.5.1 Mikroregiony Karlovarského kraje

Nejčastější, typickou a často používanou formou spolupráce mezi obcemi je vytvoření svazku obcí. Celkem je v Karlovarském kraji zaregistrováno 15 svazků obcí s různým zaměřením a specifickými cíli (např. technická infrastruktura, nakládání s odpady, vodní hospodářství, zemědělství, obnova venkova, životní prostředí a příroda, cestovní ruch, přeshraniční spolupráce, apod.). Tyto svazky postupně vznikaly již od roku 1993. Nejvíce jich vzniklo v roce 2003.

Další formou spolupráce obcí s jinými subjekty je vytvoření zájmového sdružení právnických osob. Celkem je v Karlovarském kraji zaregistrováno 6 zájmových sdružení právnických osob, v nichž jsou členy také obce. Tato sdružení byla založena s různými záměry (např. technická infrastruktura, regionální rozvoj, sociální infrastruktura, životní prostředí a příroda, cestovní ruch, apod.). První z těchto sdružení bylo založeno v roce 1994.

Často užívanou formou spolupráce fyzických a právnických osob soukromého i veřejného sektoru představují MAS – místní akční skupiny, obecně prospěšné společnosti. V současné době existuje na území Karlovarského kraje 5 místních akčních skupin.

Pokud tedy budeme definovat mikroregiony jako svazky obcí, zájmová sdružení právnických osob a místní akční skupiny, nalezneme celkem v Karlovarském kraji 26 mikroregionů. Svazky obcí představují 61,5 % (16 svazků), zájmová sdružení právnických osob tvoří 19,25 % (5 sdružení) a místní akční skupiny představují 19,25 % těchto mikroregionů.

č.	Svazky obcí
1	České lázně – Salony Evropy
2	Mariánskolázeňsko
3	Mikroregion Chebsko
4	Mikroregion Sokolov – východ
5	Region Karlovarský venkov
6	Sdružení Ašsko
7	Sdružení Krušné hory – západ
8	Slavkovský les pro obnovu venkova
9	Svazek měst a obcí Kraslicka

10	Svazek obcí „Hornoslavkovsko“
11	Svazek obcí Bystřice
12	Svazek obcí Doupovské hory
13	Svazek obcí Kamenné vrchy
14	Svazek obcí Plešivec
15	Vodohospodářské sdružení obcí západních Čech – bez vazby na cyklistiku

č.	Zájmová sdružení právnických osob
1	Regionální sdružení obcí a měst Euregio Egrensis
2	Sdružení Centrální Krušnohoří
3	Sdružení přátel obce Potůčky
4	Vladař
5	Vodohospodářské sdružení měst a obcí Sokolovska – bez vazby na cyklistiku

č.	Místní akční skupiny
1	MAS Krušné hory, o. p. s.
2	MAS Sokolovsko, o. p. s.
3	MAS Vladař, o. p. s.
4	MAS 21, o. p. s.
5	MAS Kraj živých vod, z. s.

2.5.2. Nejvýznamnější organizace působící v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky

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

Klub českých turistů (KČT) www.kct.cz

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

Česká Mountainbiková asociace (ČEMBA) www.cemba.eu

Byla založena na cyklokonferenci v roce 2007 po vzoru mezinárodní mountainbikové asociace IMBA se sídlem v USA v Kalifornii. Sdružuje na dobrovolné bázi bikery z celé ČR. Výsledkem spolupráce s orgány státní správy je i podpora budovaných singltreků a trailů. ČEMBA je metodikem značení terénních stezek a názvosloví bike turistiky.

Ve vazbě ke Strategii může mít na starosti právě otázku terénní cyklistiky, a to ve spolupráci s dalšími zainteresovanými subjekty.

Nadace Partnerství (www.nadacepartnerstvi.cz)

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

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

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

2.5.3. Přehled partnerů podle funkce zapojení do podpory cyklistiky:

- města a obce - území daného města/obce (správce části infrastruktury), hromadná doprava
- Mikroregiony (DSO)
- KÚ KK (zainteresované odbory)
- KSÚS KK - správce silnic II. a III. třídy v KK
- České dráhy, a.s. - provozovatel veřejné dopravní obslužnosti, správce některých dotčených objektů
- SŽDC správce železniční infrastruktury, vazba na převádění pozemků drážních stezek
- ŘSD správce celostátní silniční infrastruktury
- Dopravci IDS KK (autobusy) provozovatel veřejné dopravní obslužnosti
- Lesy ČR a další správci lesů – vazba na souhlasy s vedením cyklotras přes jejich území, nebo dokonce s výstavbou terénních stezek
- Povodí Ohře – vazba na souhlasy s vedením cyklotras podél řek, případně s výstavbou cyklostezek na hrázích
- Turistická informační centra

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

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

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

2.6 Realizované národní a nadnárodní projekty v cyklistice (2013, 2014)

A. Oblast podpory cyklistické dopravy

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

Asociace pak realizuje tyto aktivity - rychlý přehled:

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

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

B. Oblast podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky

Stávajícím národním projektem je **Česko jede**, který je v současné době koordinován Asociací měst pro cyklisty a Nadací Partnerství. Projekt Česko jede se podařilo integrovat do kampaní a propagačního plánu České centrály cestovního ruchu - CzechTourism a systémových podpor MMR, jako národní produkt. Dalším významným partnerem projektu jsou České dráhy, které jsou jako národní železniční dopravce pro produkt dálkových cyklotras stěžejním partnerem.

Česko jede má v současné době vytvořeny webové stránky www.ceskojede.cz, které jsou nyní pojaty zejména jako komunikační pro partnery projektu z národní a regionální úrovně, vlastní web cykloproduktu dozná ještě značných změn.

Česko jede je celonárodní značka, zaměřená na cykloturistiku a další sporty (in-line, pěší turistiku, vodáctví). Jejím cílem je zejména poskytnout přehledné a kvalitní informace českým a zahraničním cyklistům o možnostech cyklistiky a cykloturistiky ve všech regionech ČR. Síť dálkových tras je postavená na uzlových bodech, které zahrnují místa veřejné dopravy a služeb.

Česko jede vychází ze schválené Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy pro období 2013-2020 ze dne 22. května 2013 (Specifický cíl 4 – Realizace národního produktu Česko jede). Jejím úkolem je postupná realizace kroků, které povedou k institucionalizaci projektu Česko jede a naplňování jeho cílů.

3 Vyhodnocení stávající Strategie z roku 2010

3.1 Stručné shrnutí

Karlovarský kraj podporuje rozvoj cyklistiky a cyklo dopravy v kraji na základě dlouhodobého koncepčního dokumentu **Strategie cyklistiky v Karlovarském kraji**. Dokument se stal přímým nástrojem k rozhodování, koordinaci, komunikaci, projednávání, monitorování, financování cyklistických komunikací a doplňkové infrastruktury a pro přípravu a realizaci projektů spolufinancovaných ze SFDI a z evropských zdrojů v období 2010-2015, které jednoznačně vedly k zajištění rozvoje cyklistiky v kraji.

Strategie cyklistiky v Karlovarském kraji stojí na pěti pilířích, které byly pro rozvoj cyklistické dopravy na území Karlovarského kraje klíčové:

1. Zajištěna politická podpora ze strany Karlovarského kraje
2. Dlouhodobá činnost cyklokoordinátora na území kraje
3. Existence dotačního titulu pro podporu cyklistiky. V období 2010 – 2015 bylo podpořeno celkem 68 projektů s celkovou dotací 20,1 mil. Kč
4. Přímá finanční podpora a koordinace cyklostezky Ohře
5. Zajištěna propagace cykloturistiky v kraji

Mezi nejdůležitější aktivity a činnosti v období 2010 – 2015 lze zařadit následující:

- Podpora zpracování 17 projektových dokumentací a studií (opatření 1.1.1)
- Realizace 6 cyklistických opatření v souběhu s krajskými stavbami (opatření 1.1.2)
- Podpora realizace 18 cyklistických opatření (opatření 1.1.3)
- V roce 2014 byla díky kraji dokončena spojitá samostatná stezka mezi centrem Chebu a centrem Karlových Varů (opatření 1.1.4)
- Kraj má dva portály, prostřednictvím kterých prezentuje cykloturistiku:
<http://www.zivykraj.cz/cz/aktivity/cykloturistika> ;
<http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo>
- Kraj pravidelně vydává každý rok aktualizovanou mapu cyklotras kraje a vydává řadu dalších propagačních materiálů (opatření 2.1.2 a 2.1.4.)
- V roce 2015 bylo dokončeno přeznačení národních tras podle plánu a vyznačeny EuroVelo 4 a EuroVelo 13 (opatření 2.2.2)
- Pravidelná podpora cyklobusů a půjčoven jízdních kol

3.2 Detailní vyhodnocení

3.2.1 Priorita I. (rok 2010) - Rozvoj cyklistické infrastruktury a dopravy

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 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 individuálně posuzovat. 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: ORR KÚKK (administrativa dotace)

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

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklo dopravy

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím podporou těchto akcí:

- 2010: Teplá - stezka Klášter-Betlém
Cheb - stezka na území města
Svazek obcí Bystřice - stezka Abertamy-Pernink-H.Blatná
- 2011: Cheb - stezka Háje-Podhrad
Cheb - stezka Cheb-Františkovy Lázně (studie)
Hroznětín - stezka Bystřice
- 2012: Žlutice - Střelská stezka
- 2013: Teplá - stezka Teplá (žst) - Klášter
Pomezí n. O. - stezka obcí - průtah (studie)
- 2014: Pomezí n. O. - stezka podél silnice 606
MAS Náš Region - CS Teplá II. etapa (studie)
- 2015: Františkovy Lázně - stezka Františkovy Lázně - Cheb
Toužim - stezka Krásné Údolí - Útvina - Toužim
Boží Dar - Kafenberská - Myslivny

MAS Kraj živých vod - CS Teplá III. etapa (studie)
Nejdek - CS Nová Role-Nejdek-N.Hamry (studie)
Bečov nad Teplou - cyklostezka do Botanické zahrady, úsek lávka

Opatření 1.1.2 Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji

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

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

Spolupráce: Obce (připomínkové řízení), KSÚS KK

Finance: Součást rozpočtu stavby

Termíny: Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím podporou těchto akcí:

- Karlovy Vary CS Tašovice - Doubí, CS Varyáda
- Ostrov CS Rondo, CS Horní Žďár-Dolní Žďár, CS do Jáchmova po bývalé železnici
- M. Lázně CS Hlavní a Husova ul.
- Aš CS Chebská ul. (Mokřiny-KO Nový Žďár)
- Cheb CS Tovární ul., Krajinka
- Sokolov CS v okolí Starého náměstí a kostela

Opatření 1.1.3 Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek

Toto opatření zajišťuje finance z krajského rozpočtu na výstavbu cyklistických stezek. Jedná se o standardní dotační titul kraje. Dané opatření počítá také s využitím Státního fondu dopravní infrastruktury. S evropskými fondy se počítá až ve výhledu, pro plánovací období 2014 – 2020².

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných, nebo rekonstruovaných účelových komunikací. Jako velmi vhodné se jeví např. budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. 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. Do této kategorie lze zařadit i jednání s Lesy ČR.

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrativa dotace kraje)

Spolupráce: ODSH KÚKK (preferenční úseků z hlediska bezpečnosti cyklistů) SFDI, Lesy ČR, Pozemkový úřad, Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklodopravy + SFDI + Plán rozvoje venkova a zemědělství pro léta 2007-2013

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

VYHODNOCENÍ:

²Financování cyklostezky Ohře z ROP NUTS II Severozápad je řešeno v rámci opatření 1.1.4. Operační programy přeshraniční spolupráce jsou již téměř vyčerpané.

Opatření bylo naplněno prostřednictvím podporou těchto akcí:

- 2010: Nová Role - stezka Nová Role - Mezirolí (SFDI)
- 2011: Teplá - stezka Klášter-Betlém (SFDI)
Královské Poříčí - oprava povrchu CS Královské Poříčí-Loket (údržba)
Kynšperk - údržba stezky Sokolov-Cheb (údržba)
- 2012: Teplá - stezka Klášter-Betlém
Skalná - Skalná-Starý Rybník
- 2013: Loketské lesy - oprava povrchu CS Loket-Svatošské skály (údržba)
Královské Poříčí - oprava povrchu CS Královské Poříčí-Loket (údržba)
Loket - údržba stezky Loket-Královské Poříčí (údržba)
Aš - CS Chebská ul. Mokřiny-KO Nový Žďár
- 2014: Kynšperk - údržba stezek města (údržba)
Královské Poříčí - údržba cyklostezky Ohře (údržba)
Aš - stezka Doubrava-Bad Elster
- 2015: Stráž n. O. - 1. etapa stezky v obci
Správa lázeňských lesů KV - údržba stezek na území města (údržba)
Vojkovice - stezka Ohře Jakubov-Stráž (údržba)
Tuřany - stezka v obci Tuřany
Šabina - stezka Tisová

Opatření 1.1.4 Finanční podpora projektové přípravy, výstavby a údržby Cyklostezky Ohře

Toto opatření je spojeno s projektovou přípravou a výstavbou dalších úseků cyklostezky Ohře a stanovuje principy její údržby (analýza cyklostezka Ohře – viz kapitola 1.6.3.)

Odpovědnost: a) ORR KÚKK (administrativa dotace kraje - projektová příprava a výstavba dalších úseků)

b) KSÚS KK (údržba cyklostezky Ohře – extravilán)

c) Města a obce po trase cyklostezky Ohře (údržba cyklostezky Ohře – intravilán)

Spolupráce: ODSH KÚKK (konzultace), SFDI, Lesy ČR, Pozemkový úřad, Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových

Finance: ROP NUTS II Severozápad+ stávající dotační program na podporu cyklo dopravy + SFDI + Plán rozvoje venkova a zemědělství pro léta 2007-2013

Termíny: 2010 – 2011 realizace úseků cyklostezka Ohře – I.

2010 - podání žádosti do podzimní výzvy 2010 ROP NUTS II Severozápad

2011 – 2013 realizace úseků cyklostezka Ohře – II.

2012 – 2014 – projektová příprava úseků cyklostezka Ohře III.

Trvale – údržba cyklostezky Ohře

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím podporou těchto akcí:

- 2011: Chocovice - Kynšperk
Loket - úseky CS od žst k mostu a od přečerpávačky k žel přejezdu
Sokolov průtah městem do Královských Poříčí
- 2013: Karlovy Vary Varyáda - Kaufland
- 2014: Cheb - Chocovice

2015: Svatošské skály - Doubí

Tím byla v roce 2014 dokončena spojitá samostatná stezka mezi centrem Chebu a centrem Karlových Varů. (S výjimkou přejezdu silničního mostu v Citicích)

CÍL 1.2 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 odstavení jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na zastávkách a stanicích železniční, autobusové a městské hromadné dopravy.

1.2.1 Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrativa dotace)

Spolupráce: ODSH KÚKK, Autobusoví dopravci, ČD a.s. (konzultace)

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklodopravy

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

VYHODNOCENÍ: Opatření nebylo naplněno. Není to ale problém jen Karlovarského kraje. Stále se s cyklistickou dopravou v Česku nepočítá jako s rovnocennou součástí dopravního systému, do kterého patří i systém BIKE & RIDE. Proto je i v následujících kapitolách věnován velký důraz na vysvětlení role cyklistické dopravy.

3.2.2 Priorita II. (rok 2010) - Rozvoj rekreační cyklistiky a navazujících služeb

CÍL 2.1 Komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky

Opatření 2.1.1 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“

Opatření směřuje k zajištění podkladů pro tvorbu národního produktu v oblasti rekreační cyklistiky a to ve spolupráci s Asociací turistických regionů při přípravě podání projektu „Česko jede“ do Integrovaného operačního programu.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně

Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism,

Finance: Organizační opatření bez nároku na finance

Termíny: 2010

VYHODNOCENÍ: Opatření nebylo naplněno. Není to ale problém jen Karlovarského kraje. Stále se nepodařilo prezentovat projekt Česko jede tak, aby si je klíčové organizace působící v cestovním ruchu vzaly za svůj. Nicméně na příkladu Královéhradeckého kraje je možno ukázat, jak spolupráce může fungovat – příkladem jsou tipy na výlet na webu www.ceskojede.cz: <http://www.ceskojede.cz/rubriky/kraje-cr/kralovehradecky/> a <http://www.ceskojede.cz/rubriky/cyklotipy-tematicke-produkty/5:kralovehradecky/>

Opatření 2.1.2 Zajištění souhrnné prezentace kraje a turistického regionu Západočeské lázně

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

- A. nového designu a struktury cykloportálu kraje a jeho propojení na webové stránky cestovního ruchu Karlovarského kraje (<http://cestovani.kr-karlovarsky.cz>) + pravidelná jeho aktualizace + jazykové mutace
- B. aktualizace tipů na cyklovýlety,
- C. aktualizace mapy cyklotras kraje,
- D. jednoduchého letáku,
- E. moderních informačních technologií (DVD),
- F. prezentace na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně

Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře

Finance: rozpočet OKPPLCR KÚKK

Termíny: Průběžně

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím těchto akcí:

Kraj má dva portály, prostřednictvím kterých prezentuje cykloturistiku:

<http://www.zivykraj.cz/cz/aktivity/cykloturistika> (cílová skupina jsou především návštěvníci mimo kraj)

<http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/uvod.aspx> (cílová skupina jsou především obyvatelé kraj)

Oba weby jsou provázané a odkazují na sebe.

Další aktivity:

- Kraj pravidelně vydává každý rok aktualizovanou mapu cyklotras KK.
- Spolu s městem Cheb a Sokolov vydal CD o CS Ohře (Cheb-K.Vary)
- Průvodce (leták-skládačka) po cyklostezce Ohře a EV13
- Zúčastňuje se pravidelně na veletrzích ForBike Praha (dříve i Bike Brno)
- Dále o cykloturistice v KK informuje řada článků, ať už v tištěných médiích nebo online, finančně kraj podpořil např. vytvoření audio průvodce po cyklotrasách na Toužimsku, zaplatil natočení tří videotras, které jsou kromě portálu Turistika.cz umístěné také na Livetouring.com a také trasu Eurovelo 13 viz odkazy níže.
- V neposlední řadě nechal vytvořit propagační spot přímo na téma cykloturistiky v KK <https://www.youtube.com/watch?v=qEfp8LhguSc>

Videotrasy:

- **Krušné hory** - <http://www.turistika.cz/trasy/video/rewrite/z-ostrova-pres-jachymov-na-klanovec-a-plesivec>
- **Chebsko** - <http://www.turistika.cz/trasy/video/rewrite/cyklotrasa-po-chebsku-z-ase-az-na-doubravu>
- **Ohře** - <http://www.turistika.cz/trasy/video/rewrite/cyklostezka-ohre-usek-karlovy-vary-nebanice>
- **Eurovelo 13** - <http://www.turistika.cz/trasy/video/rewrite/eurovelo-13-stezka-zelezne-opony-cast-karlovarsky-kraj>

Opatření 2.1.3 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků

Opatřením je zaměřeno na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech v Karlovarském 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: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně

Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře

Finance: stávající dotační titul na podporu cestovního ruchu OKPPLCR KÚKK

Termíny: Průběžně

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno částečně:

- Na obou krajských „cykloportálech“ je možné nalézt tipy na výlet, ale nejsou rozdělené ve výše uvedené struktuře. Navíc se jedná o tipy, které jsou převzaté z jiných zdrojů.

Opatření 2.1.4 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. Prioritou č. 1 v rámci daného opatření je marketingová podpora cyklostezky Ohře.

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně

Spolupráce: ORR KÚKK, Asociace turistických regionů (ATUR), CzechTourism, Nadace Partnerství, obce, mikroregiony, cestovní kanceláře

Finance: rozpočet OKPPLCR KÚKK

Termíny: Průběžně

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím těchto akcí:

- 2014 - vydán leták s mapou pro EV13
- 2012 - vydán leták s fotomapou pro cyklostezku Ohři a umístěny navazující infopanely podél stezky od Chebu na hranice s Ústeckým krajem
- 2014 - vydán leták pro celou CS Ohři (mutace v české a německém jazyce) od Chebu po Litoměřice s mapou.

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: ORR KÚKK (administrace žádostí)

Spolupráce: obce, mikroregiony, soukromé a právnické osoby, podnikatelský i občanský sektor (neziskové organizace, zájmová sdružení, fyzické osoby, atd.)

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklodopravy

Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím podporou těchto aktivit:

- Budování doprovodné cyklistické infrastruktury na Mariánskolázeňsku (Mariánskolázeňsko)
- Karlova stezka na Karlovarsku - infopanely a další infrastruktura
- Mostní stezka na Ašsku - odpočívky
- Mobiliář a značení cyklostezek na území SOSL 2013 a 2014 (Svazek obcí Slavkovský les pro obnovu venkova)

Opatření 2.2.2 Zajištění údržby značení cyklotras

Opatření zahrnuje:

- A. značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím těchto akcí:

- 2011-12: Přeznačena trasa 204 na č. 6
- 2013: Přeznačena magistrála Krušné hory na jednotné číslo trasy 23. Nyní je takto značená celým v úseku Cheb-Děčín a trasa 36 (magistrála Český les) končí nyní v Chebu.
- 2015: Přeznačení místních tras na trasu č. 39 v úseku Karlovy Vary - Bochov - Rabštejn nad Střelou
- 2015 bylo dokončeno přeznačení národních tras podle plánu.

Změny místních i národních tras podle roků

2010:

- Karlovarsko - vyznačena nová trasa č. 2288 mezi Karlovými Vary (dolním nádražím) a Bochovem

- Karlovarsko - doznačena další část cyklotrasy 2009 z Nejdku do Potůčků
- Ostrovsko - vyznačena nová trasa 2011 z Vojkovic do Dolního Žďáru
- Sokolovsko, Chebsko - vyznačení cyklotrasy 204 Cheb - Sokolov
- Okolí Mariánských Lázní - přeznačeny stávající okruhy I - VI deseti novými cyklotrasami
- Prodloužena trasa 2253 z centra Lázní Kynžvartu na nádraží a vyznačena odbočka 2253A ke Kynžvartským kyselkám
- Sokolovsko - vyznačena odbočka 204A z Královského Poříčí (od cyklostezky Ohře) ke statku Bernard.

2011:

- Karlovarsko - prodloužena cyklotrasa Ohře z Velichova do Lužného už jako trasa č. 6
- Přeložena trasa 204 mezi Mostovem a Chocovicemi na novou cyklostezku a značena je jako č. 6
- Přeložena trasa 204 v Sokolově na novou stezku
- Přeložena trasa 204 v Lokti na novou stezku
- Přeloženy trasy 2057, 2058 v Aši a trasa 2060 byla prodloužena do Plesné přes Bad Brambach
- Provedena úprava vedení cyklotrasy 2016 u obce Hory

2012

- Vyznačena nová trasa 604 Kynšperk nad Ohří - Salajna
- Přeložka trasy 2009 na novou stezku kolem Rolavy a její prodloužení k Dolnímu nádraží v Karlových Varech
- Prodloužení cyklotrasy 2012 z Nové Role do Hroznětína
- Prodloužení cyklotrasy 2011 Dolní Žďár - Suchá
- Vyznačena trasa 2134 Františkovy Lázně - Skalná
- Vyznačena cyklotrasa 2130 Velký Luh - Milhostov
- Upravena a prodloužena trasa 2179 Lítov - Milhostov - Františkovy Lázně

2013:

- Vyznačena cyklotrasa 2227 Chodov - Jenišov - Karlovy Vary, KV Aréna
- Prodloužena cyklotrasa 2132 z Lubů do Nebanic
- Vyznačena cyklotrasa 2228 Stará Role - Loket
- Vyznačena cyklotrasa 2026 Karlovy Vary (KOME) - Hlinky - Chodov u Bečova
- Vyznačena cyklotrasa 2034 Pila - Číhaná - Toužim
- Přeložka trasy 2232 - Útvina - Přílezy - Bečov
- Prodloužena trasa 2011 ze Suché na Klínovec
- Přeložka trasy 2005 - Suchá - Jáchymov – Horní Žďár
- Prodloužena trasa 2249 z Dubiny do Boru

2014:

- Přeložka trasy č. 6 (cyklostezka Ohře) na nový úsek stezky v úseku Cheb - Chocovice
- Přeložka trasy č. 6 v Karlových Varech v úseku Plynárenská lávka-Tuhnice, železniční přejezd na nový úsek stezky kolem Varyády

- Prodloužení trasy 2017 z Doubí u KV na karlovarské Dolní nádraží po přeložené trase č. 6
- Vyznačená nová přeshraniční cyklotrasa - Karlova stezka (Karlovy Vary-Nejdek-Nové Hamry-Jelení-Aue) a místní okruh v Krušných horách (Nové Hamry-Potůčky-Bludná-Hřebečná-Abertamy-Nové Hamry)
- Přeložka magistrály Český les v úseku Chodovská Hut'-Kamenec (vede nyní mimo Tři Sekery)
- Přeložka trasy 2068 místo tras 2068A a 361A (nyní trasa spojuje Plánskou Hut'-Tři Sekery-Velkou Hleďsebi-Valy)

2015:

- Zrušené trasy - 2244, 2181, 2183 (Sokolovsko)
- Byla prodloužena trasa 2129 z Lipové na Chebsku přes Okrouhlou a Milíkov do Úbočí
- Na Kraslicku byly změněny a prodlouženy trasy:
- 2180 nahradila trasu 2183 a z Lubu pokračuje přes Horní Studenec do Oloví
- 2073 nahradila trasu 2181 a nyní spojuje Krajkovou přes Horní Studenec a Dolní Rotavu s Šindelovou
- Ve Slavkovském lese jsou tyto nové trasy:
- 2248 byla prodloužena. Nyní vede z Tuřan přes bývalý Týmov a Kostelní Břízu do Kamenice.
- 2021 propojila Slavkovskou magistrálu 2017 s Loktem přes Kozí hřbety a také vznikla odbočka do Svatošek
- 2022 je nová trasa jako odbočka z Třídolí k rozhledně Krudum
- Na Toužimsku byly vyznačeny tři nové trasy:
- 2183 z Otročina přes Prachometry a Bezvěrov do Plzeňského kraje do Manětína
- 2152 z Valče přes Lubenec (Ústecký kraj) a Blatnou (Plzeňský kraj) k hranicím Středočeského kraje, kde se u Velečina napojí na trasu 39 (EV4)
- Tématická jednosměrná trasa Křížková cesta je značené logem. Začíná na žlutickém náměstí a vede přes Pšov a Močidlec do Záhořic.
- Na Sokolovsku byla vyznačena trasa 2030 ze Starého Sedla k jezeru Michal s číslem 2030
- V Krušných horách byla vyznačena trasa 2004 z Abertam do Českého Mlýna přes Bludnou, Háje a Mílov, přitom byla zkrácená trasa 2008 (nyní jen z Božího Daru do Českého Mlýna)
- V Ostrově byla přeložena trasa 2198 z Jáchymovské ulice na Staré náměstí a umožnil se na náměstí průjezd cyklistů v jednosměrkách v obou směrech.
- Zadána studie optimalizace vedení Krušnohorské magistrály - trasy č. 23 v úseku Boží Dar - Cheb a návaznost a obdobný projekt Ústeckého kraje.

B. vyznačení tras EuroVelo vedené krajem

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrace dotace)

Spolupráce: KČT, obce

Finance: Stávající finanční příspěvek pro KČT

Termíny: dotace / rok, dle akčního plánu

VYHODNOCENÍ:**Opatření bylo naplněno prostřednictvím těchto akcí:**

- 2014: Vyznačena první evropská trasa v Karlovarském kraji - EV13 (trasa po železné oponě Trojmezí - Mähring)
- 2015: Byla vyznačena nová evropská trasa EV4, vyznačená po nové národní trase č. 39. v úseku mezi Karlovými Vary a Rabštejnem
- Zbývá EV4 úsek Cheb-Karlovy Vary - bude realizován v roce 2016

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

Jedná se zejména podporu projektů se zaměřením náročná terénní a extrémní cyklistiku (např. aktivity v okolí Božího Daru, nebo four-crossový areál v Aši na vrchu Háj).

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrace dotace)

Spolupráce: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně, Obce, mikroregiony, soukromé a právnické osoby, podnikatelský a občanský sektor (neziskové organizace, zájmová sdružení, fyzické osoby, atd.)

Finance: Stávající dotační program na podporu cyklo dopravy

Termíny: dotace / rok, dle akčního plánu

VYHODNOCENÍ:**Opatření bylo naplněno prostřednictvím této akce:**

- 2015: Kraj podpořil budování single a flow trailových tratí na Klínovci - Flowtrail park 192.000,-Kč na projektovou dokumentaci.

CÍL 2.3 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 dopravy, dále zkvalitnění v oblasti ubytovacích, stravovacích a informačních služeb v rámci programu certifikace Cyklisté vítáni.

Opatření 2.3.1 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 dotace vybranému dopravci (dle kritérií stanovených ORR a ODSH KÚKK) 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. Dotace na provozní náklady (cyklobusy)
- B. Dotace na investiční náklady & podpora systémů půjčování kol

Odpovědnost: ODSH KÚKK (administrace dotace)

Spolupráce: autobusoví dopravci, ČD a.s.

Finance: Stávající finanční příspěvek pro KČT

Termíny: dotace / rok, dle akčního plánu

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím každoroční podpory:

- 2010-2015 Podpora cyklobusů
- 2011-2015 Podpora půjčoven kol ČD

Opatření 2.3.2 Podpora organizací, které nabízí certifikaci služeb „Cyklisté vítání“ a podpora projektům 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.

Dále opatření směřuje k podpoře projektům tzv. Bike azyl. Jeho centrem je **dílna** (poskytující opravy na počkání) a **kvalitní poradenství pro městské cyklisty**. Činnost dílny může doplňovat zázemí v podobě **kavárny**. Samozřejmostí je volný přístup na internet a možnost doplnění informací ze specializovaných stránek (nakole.cz).

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: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně

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

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo částečně naplněno:

V tomto případě je třeba připomenout si zadání tohoto opatření. V tomto případě nešlo o přímou povinnost kraje realizovat dané opatření, ale poskytnout podporu organizacím. V případě projektu značky Cyklisté vítání podpora proběhla formou odkazů a přehledů na krajském cykloportále, ale v případě BIKE azyl se nikdo o podporu nepřihlásil.

3.2.3 Priorita III. (rok 2010) - 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 Podporovat 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 poskytla sčítače, zajistí pravidelné vyhodnocení sčítání.

Odpovědnost: ORR KÚKK (administrace)

Spolupráce: OKPPLCR KÚKK v součinnosti s turistickým regionem Západočeské lázně, Obce, mikroregiony

Finance: Rozpočet ORR KÚKK

Termíny: 2011 – zakoupení sčítačů a každoroční vyhodnocení sčítání

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím této akce:

Provedeno 26. 7. – 25. 8. 2013 v lokalitách Svatošské skály a Nebanice

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: ORR KÚKK

Spolupráce: KČT, obce, mikroregiony

Finance: součást příspěvku pro KČT

Termíny: každoročně

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno až touto aktualizací (viz kapitola 4.2.1.):

Opatření 3.1.3 Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS

V roce 2010 proběhne zmapování cyklotras a cyklostezek na území Karlovarského 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:

A. zadání každoroční aktualizace dat.

B. Zakoupení GPS pro měření

Odpovědnost: ORR KÚKK

Spolupráce: KČT, obce, mikroregiony

Finance: součást příspěvku pro KČT nebo vybraný subjekt

Termíny: každoročně

VYHODNOCENÍ:

Opatření nebylo naplněno.

Cíl 3.2 Poradenství a propagace

3.2.1 Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů

V rámci tohoto opatření bude KÚKK iniciovat pracovní setkání v jednotlivých částech Karlovarského kraje s městy a obcemi.

Odpovědnost: ORR KÚKK

Spolupráce: obce, mikroregiony

Finance: Organizační opatření bez nároku na finance

Termíny: každoročně

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím těchto akcí:

Seminář Cyklistické akademie na krajském úřadě v roce 2012 a 2014.

3.2.2 Propagační akce na podporu cyklo dopravy, 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. (akce „Týden na kole“, „Na kole do práce“, „Na kole do školy“).

Odpovědnost: OKPPLCR KÚKK

Spolupráce: obce, mikroregiony, KČT, Nadace Partnerství

Finance: Dotační titul OKPPLCR KÚKK

Termíny: Každoročně

VYHODNOCENÍ:

Opatření bylo naplněno prostřednictvím akcí spojených s otevřením nových úseků cyklostezek

4 Analytická část

4.1 Analýza cyklistické dopravy

4.1.1 Úvodem – cíl analýzy

Cílem této analýzy je zaměřit se na shrnutí aktuálních informací a poznatků, která by se měla stát základem pro aktualizovanou Strategii. Analýza se zaměří na tyto kapitoly:

- Počet km cyklistické infrastruktury
- Plány na výstavbu cyklistické infrastruktury
- Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty, kde hlavní iniciativa jde ze strany kraje, státu a dalších organizací. Zejména se jedná o řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy.
- Intermodalita – propojení cyklistické a veřejné dopravy
- Dopravní výchova

4.1.2 Počet km cyklistické infrastruktury

V roce 2009 bylo v Karlovarském kraji **74,2 km samostatných cyklostezek a komunikací vhodných pro zaměstnaneckou cyklistickou dopravu**, V roce 2015 jich je už 169 km. V příložené tabulce jsou jednak evidované „cyklostezky“, které jsou rozdělené dle typů: C8 - samostatná stezka pro cyklisty, C9 - společná stezka pro chodce a cyklisty, C10 - společná stezka pro chodce a cyklisty směrově rozdělená a pruh - cyklistické pruhy v hlavním dopravním prostoru. Dále jsou do výčtu započteny další komunikace vhodné pro cyklisty, které jsou označené dopravní značkou B11. Jsou zde ale započítány jen ty úseky, které plní významnou dopravní, či rekreační funkci ve vztahu k cyklistům. Vzhledem k tomu, že daná komunikace musí sloužit i pro provoz zemědělské techniky, nebo vozidel Povodí a.s., musely být označeny značkou B11. Mezi takové komunikace patří například cyklostezka Ohře v úseku Doubí – Svatošské skály. Rozhodně zde nejsou započítány lesní cesty, např. v Krušných horách. Pasport cyklistických komunikací v Karlovarském kraji je pak aktuální k 15. 12. 2015.

Region	OBEC	Místo	cyklostezka	m	Označení
Ostrovsko	Hroznětín	Bystřice-Kfely	Bystřice	1100	B11
Chebsko	Cheb	Klášteří mlýn		110	B11
Chebsko	Cheb	V Lipách - Stein		2300	B11
Chebsko	Cheb	Klášteř		840	B11
Karlovarsko	K. Vary	Svahová		80	B11
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Geopark		1400	B11
Sokolovsko	Dasnice	Dasnice, žst-Hlavno	Ohře	3400	B11
Karlovarsko	S. Role	Rolavská-Farma Kozodoj	Rolava	915	B11

Region	OBEC	Místo	cyklostezka	m	Označení
Chebsko	Cheb	Sídlíště Skalka-hráz		230	B11
Ašsko	Aš	Vernéřovská-hřbitov		400	C09
Ašsko	Aš	Arerál Na Háji		1300	C09
Ašsko	Aš	Jungmannova-Háj		520	C09
Sokolovsko	Habartov	Boden okruh		2700	C09
Ostrovsko	Boží Dar	K celnici		730	C09
Chebsko	Cheb	Skalka-Myslivna		760	C09
Chebsko	Cheb	Dolní Dvory		70	C09
Chebsko	Cheb	Krajinka		3300	C09
Chebsko	Cheb	Nábřeží-Americký most		180	C09
Chebsko	Cheb	Obrněné Brigády		126	Pruh
Chebsko	Cheb	Břehnická-Lesní		470	C09
Karlovarsko	Chodov	Smetanova- Revoluční		550	C09
Karlovarsko	Chodov	Chodovský potok		1000	C09
Karlovarsko	K. Vary	Doubí, Modéská		50	C09
Mariánskolázeňsko	V. Hleďsebe	Pižeňská ul.		620	C09
Ostrovsko	Hroznětín	Mlýnská ul.	Bystřice	260	C09
Karlovarsko	K. Vary	Svahová ul.		150	C09
Karlovarsko	K. Vary	Nábřeží Palacha, Vítězná		370	C09
Karlovarsko	K. Vary	Plynárenská lávka - Mlýnská		1600	C09
Karlovarsko	K. Vary	Bohatice- Tábořská		160	C09
Karlovarsko	K. Vary	Bohatická ul - Dvorský most	Ohře	5400	C09
Ostrovsko	Ostrov	Květnová		2400	C09
Sokolovsko	Loket	žst - Loket centrum	Ohře	630	C09
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Hlavní		360	C08
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Husova		300	C10
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Pižeňská ul.		480	C09
Chebsko	Cheb	Evropská		480	C08
Chebsko	Cheb	Wolkerova- Dyleňská		1400	C09
Sokolovsko	Sokolov, Citice	Sokolov-Hlavno	Ohře	6500	C09
Sokolovsko	Kynšperk	Kynšperk - Dasnice	Ohře	5900	C09
Karlovarsko	K. Vary	Doubí - Tuhnice		920	C09
Sokolovsko	Sokolov	Loket	Ohře	5400	C09
Sokolovsko	Loket	Lávka-most		540	B11
Chebsko	Cheb	Slapany		4200	C09
Sokolovsko	Sokolov	Citice		3400	C09

Region	OBEC	Místo	cyklostezka	m	Označení
Sokolovsko	Loket, kemp	Svatošské skály	Ohře	5100	C09
Ostrovsko	Ostrov	Hlavní		920	C10
Ostrovsko	Ostrov	Hroznětínská ul.	Bystřice	550	C09
Ostrovsko	Ostrov	Severní ul.		480	C09
Chebsko	Pomezí	Celnice		420	C09
Karlovarsko	K. Vary	Stará Role.žst - Třeboňská KV	Rolava	1100	C09
Karlovarsko	N. Role	N. Role - Farma Kozodoj	Rolava	2000	C09
Chebsko	Skalná	Starý Rybník		1066	C09
Sokolovsko	Sokolov	J.K.Tyla-Jednoty		430	C09
Sokolovsko	Sokolov	SO-Jezero Michal		3800	C09
Chebsko	Stará Voda	Obecní Úřad		75	C09
Mariánskolázeňsko	Teplá	Teplá-Klášteř	Teplá	750	C09
Sokolovsko	Šabina	Obecní Úřad		250	C09
Ašsko	Aš	Doubrava - hranice		1210	C09
Ašsko	Aš	Dobrovského - Tylova ul.		450	C09
Ašsko	Aš	Mokřiny - Nový Žďár		2250	C09
Chebsko	Františkovy Lázně	Žirovnická		570	C09
Chebsko	Františkovy Lázně	Městské sady		250	C09
Chebsko	Františkovy Lázně	Labutí jezírko		300	C09
Chebsko	Františkovy Lázně	Máchova - Amerika		2300	B11
Chebsko	Františkovy Lázně	U Františka - U Kapličky		740	B11
Chebsko	Františkovy Lázně	Francouzská ul.		380	B11
Chebsko	Františkovy Lázně	Klostermanova		250	Pruh
Karlovarsko	K. Vary	Hospůdka Ohře - Plynárenská lávka		1200	B11
Karlovarsko	K. Vary	Doubí - Tašovice	Ohře	720	C09
Karlovarsko	K. Vary	Tašovice U Brodu- Svatošská	Ohře	380	C09
Karlovarsko	K. Vary	U Lídlu		190	C09
Karlovarsko	K. Vary	S. Role - Počerny		1300	B11
Karlovarsko	K. Vary	S. Role Závodní a Nádražní		250	C09
Karlovarsko	K. Vary	Parkoviště KOME - Kolovecký rybn.		6200	B11
Karlovarsko	Jenišov	Pod Rybníkem		590	B11
Karlovarsko	Jenišov	Jetelová - Dvory		590	B11

Region	OBEC	Místo	cyklostezka	m	Označení
Karlovarsko	Jenišov	K Zátíší - Mírová		2100	B11
Karlovarsko	Nová Role	Nová Role - Mezirolí		1400	C09
Karlovarsko	K. Vary	Dalovice pod mostem		100	C09
Karlovarsko	K. Vary	Vřídelní ul		800	C07
Karlovarsko	K. Vary	Podchod pod Chebským mostem		150	C09
Karlovarsko	K. Vary	Krymská ul		280	C09
Karlovarsko	K. Vary	Most 1. máje-Bezručova		270	C08
Karlovarsko	K. Vary	Bezručova		500	Pruh
Karlovarsko	K. Vary	Mattoniho nábřeží		400	C09
Mariánskolázeňsko	V. Hled'sebe	Pohraniční stráž		700	C09
Mariánskolázeňsko	Teplá	Klášter - Betlém	Teplá	2400	C09
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Hlavní třída		590	C10
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Plzeňská - škola Úšovice		330	C09
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Nádražní - dopravní terminál		280	C09,C10
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Husova		380	C10
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	U Tesca		460	C09
Mariánskolázeňsko	M. Lázně	Ferdinand-Dobrovského		890	C09
Mariánskolázeňsko	Drmoul	Drmoul-Tři Sekery		3400	B11
Mariánskolázeňsko	Tři Sekery	Tři Sekery-Krásná		800	C09
Mariánskolázeňsko	Tři Sekery	Tři Sekery-Na Enklávě		2200	B11
Mariánskolázeňsko	Tři Sekery	U Kamence - Tachovská Huť		1600	B11
Mariánskolázeňsko	Tři Sekery	Tři Sekery, hřbitov - Plánská Huť		1500	B11
Mariánskolázeňsko	Drmoul	Drmoul-Panský vrch		3000	B11
Mariánskolázeňsko	Trstěnice	Horní Ves - Cech		1300	B11
Mariánskolázeňsko	Lázně Kynžvart	Lázně Kynžvart - nádraží		1500	B11
Ostrovsko	Boží Dar	Boží dar - Kaffenberská		1500	C09
Ostrovsko	Abertamy	Abertamy - Pernink		1800	C09
Karlovarsko	Nejdek	Karlovarská ulice		300	C09
Ostrovsko	Ostrov	Ostrov, Hlavní tř. - Jáchymov		6300	C09
Ostrovsko	Hroznětín	Hroznětín-Merklín	Bystřice	1800	C09
Ostrovsko	Ostrov	Městské rondo		1800	C08
Sokolovsko	Sokolov	Sokolov-Král.Poříčí		1400	C10

Region	OBEC	Místo	cyklostezka	m	Označení
Sokolovsko	Loket	pod hradem		940	B11
Sokolovsko	Loket	Loket most-Loket kemp		1100	B11
Sokolovsko	Loket	Loket lávka - hřbitov		610	B11
Karlovarsko	K. Vary	Doubí - Svatošské skály	Ohře	2700	B11
Sokolovsko	Sokolov	Jezero Michal - Vítkov		2900	C09
Chebško	Cheb	Cheb,žst - Vokov	Ohře	9000	C09
Chebško	Cheb	Boženy Němcové		325	C09
Chebško	Nebanice	Vokov - Mostov	Ohře	5500	C09
Chebško	Mostov	Mostov - Kynšperk,Dobroše	Ohře	2800	C09
			CELKEM	169167	

4.1.3 Plány na výstavbu cyklistické infrastruktury

Přes postupnou realizaci systému cyklistických tras a výstavbu řady úseků cyklostezek však v této oblasti stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit daný i opomíjením rozvoje cyklistických stezek za minulého režimu. V důsledku toho vykazuje interakce mezi cyklistickou dopravou a dalšími druhy dopravy (zejména silniční) řadu závad, a to i v rámci centrálních míst (náměstí apod.) a os (hlavní ulice), což vedle snížené bezpečnosti a zvýšeného rizika nehod také mj. snižuje urbanistickou hodnotu těchto míst. Řada cyklostezek je přitom ve fázi ideové či projektové přípravy a rozvoj cyklistické dopravy spojený s růstem podílu nemotorové dopravy je tak pro Karlovarský kraj významnou výzvou nejbližší budoucnosti.

Jak už bylo ovšem několikrát zdůrazněno, cyklistickou dopravu není možné jen uzavřít do „města“. Je ji třeba řešit v širším kontextu a to v rámci možných vazeb mezi obcemi z hlediska dojížděky za prací a do škol, kde řešení cyklistické dopravy bude vyžadovat koordinovaný přístup více sídel.

V neposlední řadě je třeba upozornit na skutečnost, že i v Karlovarském kraji je velký počet konfliktních míst v místech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy (typicky např. přechody pro chodce nebo méně často křížení silnic s cyklostezkami, ale také často opomíjené železniční přejezdy). Tato skutečnost snižuje bezpečnost i uživatelskou atraktivitu dopravy, zejména (ale nejen) pro osoby se sníženou schopností pohybu a orientace, čímž reálně dochází ke snížení kvality jejich života. Na řadě hustě zalidněných míst kraje současná podoba a vybavenost silnic nemotivuje řidiče ke snížení rychlosti, což opět zvyšuje riziko nehody.

Jak ale ukazuje níže uvedená tabulka, města a obce jsou dobře připravena na období 2016 – 2020:

Název projektu	Nositel projektu	Investiční priorita	Celkové výdaje (mil. Kč)
Cyklostezka Ohře IV	Karlovarský kraj	1. 2. IROP	30
Vintřív-Lomnice-Sokolov	Mikroregion Sokolov	1. 2. IROP	20
Sokolov - Krejcarová lávka	Město Sokolov	1. 2. IROP	55
Sokolov - městská víceúčelová stezka	Město Sokolov	1. 2. IROP	13
Cyklostezka Cheb - Františkovy Lázně (Dopravní a technická infrastruktura, propojení s městskou trasou)	Město Cheb	1. 2. IROP	15
Cyklostezka Cheb - Podhrad - Waldsassen III. etapa (Dopravní a technická infrastruktura, propojení s městskou trasou)	Město Cheb	1. 2. IROP	40
Cyklostezka Cheb - Dřenice (Dopravní a technická infrastruktura, propojení s městskou trasou)	Město Cheb	1. 2. IROP	10
Cheb - doplnění systému pěších tras, cyklostezek a cyklotras; vzájemné propojení, výstavba nových, rekonstrukce stávajících s důrazem na bezpečnost chodců/cyklistů.	Město Cheb	1. 2. IROP	1
Cyklostezka Ohře V	Karlovarský kraj	ČR – Bavorsko IP 6c	20
Mariánskolázeňsko, o. p. s. - Rozvoj cyklo dopravy a pěší dopravy vč. doplňkové zeleně na Mariánskolázeňsku a na stezce železné opony (EUROVELO 13)	Mariánskolázeňsko, o. p. s.	1. 2. IROP	5
Františkovy Lázně - Cyklostezka "Stavební úprava komunikace Františkovy Lázně - Komorní Hůrka - Cheb"	Město Františkovy Lázně	1. 2. IROP	20
MAS 21, o. p. s. - rozvoj cyklostezek na území MAS vč. doplňkové zeleně, zvýšení bezpečnosti dopravy	MAS 21, o. p. s.	1. 2. IROP	2
Cyklostezka Ohře VI	Karlovarský kraj	1. 2. IROP	150
Rozvoj cyklo dopravy a pěší dopravy na Mariánskolázeňsku	Mariánskolázeňsko, dobrovolný svazek obcí	1. 2. IROP	5
Cyklostezky po zaniklých obcích Slavkovského lesa a napojení na systémy v sokolovské kotlině	Město Horní Slavkov	1. 2. IROP	-
Výstavba, rekonstrukce a modernizace stávajících cyklostezek a cyklotras propojujících města a obce v území	Statutární město Karlovy Vary	1. 2. IROP	150
Dobudování cyklistické infrastruktury	Statutární město Karlovy Vary	1. 2. IROP	54
Patrola pro CHKO Slavkovský les a cyklostezky	Srdce a čin, o.p.s.	OP ŽP	3
Multifunkční stezka Lítov, napojení In line	Město Habartov	1. 2. IROP	-
Multifunkční stezka In line, Habartov	Město Habartov	1. 2. IROP	-
Projekt - Pátevní cyklostezka Habartov	Město Habartov	1. 2. IROP	-

Název Projektu	Nositel projektu	Investiční priorita	Celkové výdaje (mil. Kč)
Propojení muzeum, infocentrum jezero Medard - multifunkční stezkou	Město Habartov	1. 2. IROP	-
Vybudování stezky pro cyklisty a chodce	Obec Tuřany	1. 2. IROP	-
Cyklostezky	Město Březová	1. 2. IROP	2
Vybudování nových cyklostezek	Obec Nový Kostel	1. 2. IROP	-
Vybudování cyklostezky	Město Plesná	1. 2. IROP	-
Cyklostezka Trojmezí – Libá	Sdružení Ašsko	1. 2. IROP	20
Studánky kolem páteřní cyklostezky	Obec Královské Poříčí	1. 2. IROP	-
HORY - Cyklotrasa Hory- Jenišov	Obec Hory	1. 2. IROP	0,8
Obnova cyklostezky z Lázní Kynžvartu na vlakové nádraží Lázně Kynžvart	Město Lázně Kynžvart	1. 2. IROP	-
Cyklostezka Lázně Kynžvart - Mariánské Lázně	Město Lázně Kynžvart	1. 2. IROP	-
Napojení cyklostezky v Hroznětínské ulici ze Kfel směrem do města a na Ostrovské Rondo	Město Ostrov	1. 2. IROP	5
Vybudování cyklotras	Město Luby	1. 2. IROP	-
Cyklostezky po zaniklých obcích Slavkovského lesa a napojení na systémy v sokolovské kotlině II.	Město Horní Slavkov	ČR - Bavorsko	-
Cyklostezka Rolavská cesta	Město Nejdek	1. 2. IROP	3
Výstavba části cyklotrasy v lokalitě Bystřice	Město Hroznětín	1. 2. IROP	1
Výsadba aleje - cyklostezky	Obec Drmoul	OP ŽP	1
Víceúčelová stezka Sokolov, Bohemia - Stará Ovčárna	Město Sokolov	1. 2. IROP	-
Víceúčelové turistické zařízení (Slatina) u cyklostezky	Obec Tři Sekery	Národní program podpory cestovního ruchu 2016+	-
Cyklotrasa Dolní Rychnov - Sokolov	Město Sokolov	1. 2. IROP	-
Vybudování stezky na hranice (In-line dráha)	Město Luby	JINÝ ZDROJ	-
Cyklostezka Pernink-Horní Blatná	Obec Pernink	1. 2. IROP	5
Cyklotrasa a naučná stezka Ostrovské rybníky - Královská cesta - Radošov	Město Ostrov	ČR - Sasko IP 6c	1

Název Projektu	Nositel projektu	Investiční priorita	Celkové výdaje (mil. Kč)
Cyklotrasa a naučná stezka Zaniklá ves Borek	Město Ostrov	ČR - Sasko IP 6c	1
Napojení na cyklostezku ulice Hlavní – pod dálničním mostem	Obec Dalovice	1. 2. IROP	0,85
Rozvoj cykloturistiky	První Krušnohorská, o.p.s.	Národní program podpory cestovního ruchu 2016+	-
K. Údolí – Útvina - Toužim	Město Toužim	1. 2. IROP	10
Cyklostezka Toužim – Kosmová	Město Toužim	1. 2. IROP	3,5
Cyklostezka Teplá	Svazek obcí Slavkovský les	1. 2. IROP	8
Cyklostezka Krásné Údolí – Toužim	Město Krásné Údolí	1. 2. IROP	3
Výstavba chodníku (cyklotrasy) Krásno Hřbitov, parkoviště u rozhledny	Město Krásno		-
Propojení Krásna a Horního Slavkova pro pěší a cyklisty	Město Krásno		-
Rozvíjet příznivé podmínky pro pohyb chodců po městě a cyklistů po městských komunikacích	Statutární město Karlovy Vary	1. 2. IROP	250
Propojení turistické trasy a cyklostezky	Obec Stružná	JINÝ ZDROJ	2
Cyklostezky Sokolovska - do práce na kole	MAS Sokolovsko o.p.s.	1. 2. IROP	9
Františkovy Lázně – Komorní Dvůr a Františkovy Lázně – Dl. Mosty	Město Františkovy Lázně	1. 2. IROP	6
Nové Hamry – státní hranice Jelení – Chaloupky – Přebuz – Rolava	Obec Nové Hamry	ČR-Sasko	1
Starý Rybník – Žirovice a Skalná – státní hranice U Kyselky	Město Skalná	1. 2. IROP	5
Nová Role – Nejdek – Nové Hamry a spojky	Město Nejdek	1. 2. IROP	55
Systém cyklostezek v délce 1,7 km v obci Dalovice a okolí	Obec Dalovice	1. 2. IROP	6
Cyklostezka do Sklářů	Město Mariánské Lázně	1. 2. IROP	-
CELKEM			989,15

4.1.4 Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty ze strany kraje, apod.

Podpora bezpečnostních opatření pro cyklisty – hlavní iniciativa ze strany kraje, státu a dalších organizací. Zejména se jedná o řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy.

V současnosti nemá správce silnic I. třídy (ŘSD) ani II. a III. třídy (KSÚS KK) povinnost řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích I., resp. II. a III. třídy, a to v hlavním ani přidruženém dopravním prostoru.

Problém nastává v souběžích nebo i mimoúrovňových kříženích, kde jsou zpravidla potřeby cyklistické dopravy systematicky opomíjeny. Obce jsou tak někdy odkázány pouze na možnost vybudování oddělené cyklostezky, která je nejdražší variantou.

Málo se ale v Česku diskutuje nad možností zřízení cyklistického pruhu na vozovce, i když v případě Karlovarského kraje tato opatření jsou již známá, např. v Karlových Varech. Nicméně problematika přehodnocení vedení cyklistické dopravy v obcích v koridorech silnic II. a III. třídy musí být posuzována vždy individuálně. Zásadními parametry, ke kterým je třeba v posouzení vždy přistoupit, je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a možnosti uspořádání hlavního dopravního prostoru a přidruženého dopravního prostoru.

Každopádně je třeba změnit současný přístup projektování a přípravy rekonstrukcí a novostaveb pozemních komunikací, zacílených především na automobilovou dopravu: je nezbytné zavést povinnost řešit veškeré pozemní komunikace mj. i z hlediska cyklistické dopravy, tj. jako velký zásah do fungování širšího území:

- v rámci vyvážené dopravní obsluhy je žádoucí udržovat vyvážené podmínky pro jednotlivé druhy dopravy, včetně provázanosti staveb motorové a bezmotorové dopravy;
- opomenutí či ignorování jiné než motorové dopravy se negativně projevuje v nezastavěném i zastavěném území, často má i definitivně negativní vliv na celkové fungování území;
- cyklo dopravu je nutno řešit již od počátečních prověřovacích studií záměru (územní plánování), později již bývá zpravidla pozdě na odpovídající plnohodnotné řešení (v DÚR ani DSP již nelze provést adekvátní a kvalitní řešení – prostorové podmínky, finanční strop záměru atd.).

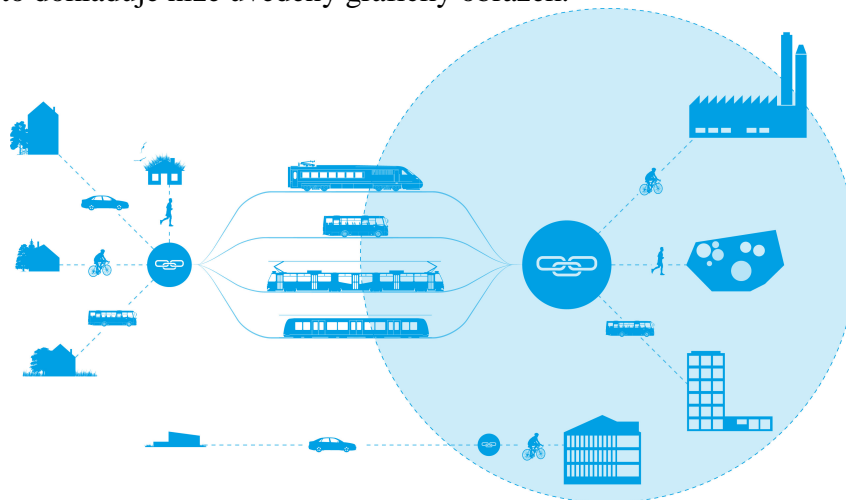
Nejde ale jen o krajské komunikace. Kraj by měl připomínkovat projektové dokumentace realizaci v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří státu, případně při realizaci velkých železničních staveb, atd..

K novému přístupu k cyklistické dopravě by mohla pomoci novela č. [268/2015 Sb.](#) uvádí v § 17:

(1) Dálnice, silnice a místní komunikace I. třídy, jejich součástí, příslušenství a stavby související jsou veřejně prospěšné. Za související stavbu se pro tyto účely považuje i stezka pro cyklisty a stezka pro chodce a cyklisty souběžná se silnicí nebo místní komunikací I. třídy.

4.1.5 Intermodalita – propojení cyklistické a veřejné dopravy

I když je daný dokument zaměřen na podporu cyklistické dopravy a na mapování cyklistické infrastruktury, tak je třeba uvažovat o kombinované dopravě, která umožňuje lidem dostat se z jednoho místa na druhé nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Asi nejvýstižněji to dokladuje níže uvedený grafický obrázek.



Obrázek 1. Princip intermodality

Jinými slovy, znovu je třeba připomenout fakt, že nelze hovořit jen o podpoře cyklistické dopravy, ale o plánech udržitelné městské mobility (PUMM), nebo aspoň o strategických dokumentech, které jsou v souladu s principy plánů udržitelné městské mobility, které by si postupně města měla zpracovávat, pokud chtějí získat dotace z IROP, cíle 1.2.

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

V rámci základní dopravní obslužnosti je nutné sledovat dva základní parametry. Nejprve je nutné zajistit fyzickou dostupnost systému pro uživatele, tzn., je nutné do celého systému zahrnout i dopravu od domova k zastávce či stanici, anebo opačně od zastávky do cíle cesty uživatele. To lze zajistit jen vytvořením bezpečné, komfortní, přímé a plynulé pěší a cyklistické infrastruktury, která dovede uživatele k nástupním uzlům železniční dopravy. Za druhé je nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojížděku. Tento typ návaznosti lze rozvíjet v podstatě všude dle místních podmínek, a to v těchto oblastech:

- železniční dopravy
- hromadné autobusové dopravy
- městské hromadné dopravy

Podobná pravidla by měla být splněna i pro zastávky a nádraží pro autobusovou dopravu. Jich je ale tolik, že není možné je všechny vypsát. Při návrhu tohoto systému je třeba pamatovat i na starší občany, pro které může být i vzdálenost 500 m nepřekonatelnou vzdáleností, kterou jim ale kolo může pomoci překonat.

4.1.6 Dopravní výchova

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, jsou průběžně podporovány osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Dlouhodobě probíhá podpora komplexní dopravní výchovu dětí a mládeže na místní úrovni. Součástí je i realizace komunikačních témat prevence dopravních nehod na téma a) vzájemná ohleduplnost, b) zvýšené povědomí o „Cyklolegislativě“, c) předvídatelné chování, d) doporučená a povinná výbava kola a cyklisty. Součástí tohoto programu je i osvěta na téma „Cyklistické desatero“ zaměřené na chování cyklistů ve vztahu k ostatním účastníkům silničního provozu.

V Karlovarském kraji tuto roli zastupuje nezisková organizace Záchranný kruh, která sdružuje záchranářské subjekty a další instituce. Vytváří a realizuje systém informování, vzdělávání a prevence v oblastech běžných rizik a mimořádných událostí. Více na <http://www.zachranny-kruh.cz/>.

4.2 Analýza cykloturistiky a terénní cyklistiky

4.2.1 Úvodem – cíl analýzy

Cílem analýzy je pomoci zodpovědět základní otázku:

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

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

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

- 1) Porozumět rozdílu, jaká má být nabídka pro občany Karlovarského kraje a jaká pro turisty, kteří se rozhodnou v kraji strávit dovolenou, či prodloužený víkend s vazbou na cykloturistiku.
- 2) Síla marketingu spočívá v tom, že obce, města, kraj a další organizace působící v cestovním ruchu se dohodnou na stejném principu, či způsobu propagace cykloturistiky v kraji.
- 3) Nepropagovat vše – položit důraz jen na klíčové TOP nabídky kraje a ostatní nabídky se s nimi „svezou“.
- 4) Dát při propagaci důraz na to, že v Karlovarském kraji existuje kvalitní síť cyklistických tras, ať již díky kvalitní cyklistické infrastruktuře, tak značení (viz samostatná kapitola 4.3)
- 5) Síla cykloturistiky funguje v intermodalitě (viz samostatná kapitola 4.4)

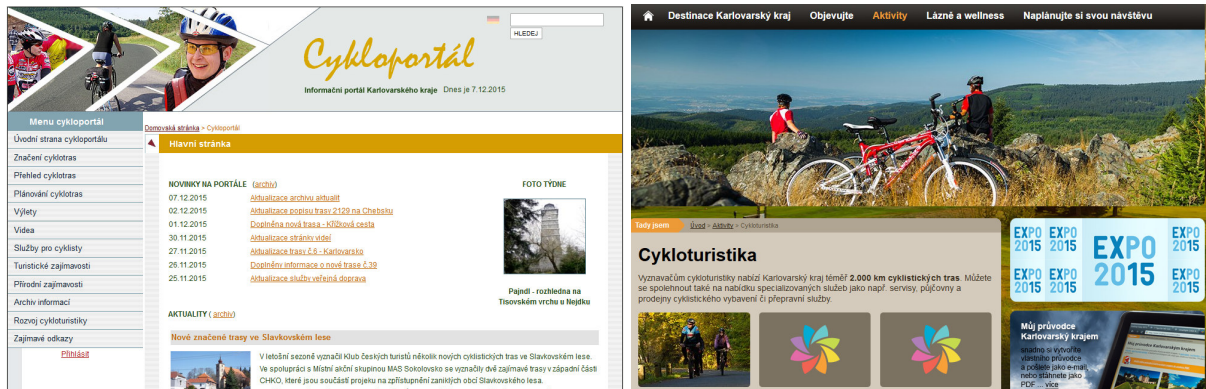
4.2.2 Popis současného stavu – marketing cykloturistiky

V rámci propagace cykloturistiky kraj zrealizoval mnoho aktivit (viz kapitola 3.). Proto není třeba opakovat tyto výstupy, ale spíše se zaměřit na to, jak současný stav koresponduje se současnými poznatky o cykloturistice a o cestovním ruchu, co je možné udělat lépe a jaké kroky je možné doporučit pro návrhovou část.

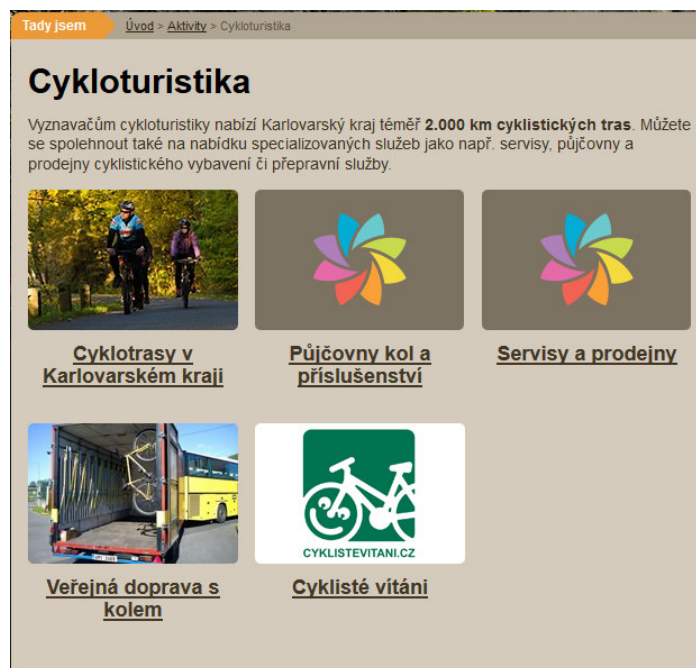
Z hlediska analýzy je podstatné porozumět rozdílu, jaká má být nabídka pro občany Karlovarského kraje a jaká pro turisty, kteří se rozhodnou v kraji strávit dovolenou, či prodloužený víkend s vazbou na cykloturistiku.

V tomto duchu má kraj správně dva portály, prostřednictvím kterých prezentuje cykloturistiku:

- <http://www.zivykraj.cz/cz/aktivity/cykloturistika> (cílová skupina jsou především návštěvníci mimo kraj)
- <http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/uvod.aspx> (cílová skupina jsou především obyvatelé kraj)



Obrázek 2. Foto obou webů, které jsou provázané a odkazují na sebe.



Obrázek 3. Web Živý kraj: analýza je provedena z pohledu webu Živý kraj, který cykloturistiku rozděljuje do pěti sekcí.

Sekce – Cyklotrasy v Karlovarském kraji

Na tomto odkaze je uveden seznam cyklotras v Karlovarském kraji, které jsou seříděny následovně (Cyklostezka Ohře, Ašsko, Chebsko, Karlovarsko, Kraslicko, Mariánskolázeňsko, Sokolovsko, Ostrovsko, Toužimsko, Cyklistika bez námahy/Krušné hory).

Nicméně seznam cyklotras je třeba považovat pouze za minimum toho, co by na tomto odkaze mělo být. Jednak by zde měly být doplněné obecné informace o značení, doplněné o soupis všech cyklotras v kraji. Informace lze převzít z kapitoly 4. 3., nebo z cykloportálu Karlovarského kraje.

Pozornost by měla být ovšem zaměřena především na tipy cyklovýlety, rozdělené podle tipů cykloturistů (viz příloha 1.2.2.). Dále je třeba, aby tipy na výlet byly propojeny s webovou nabídkou měst/mikroregionů. Každé město, každá obec, každé místo má potenciál, aby zde někdo z „kraje“ přijel, byť jen na chvíli. S filosofie návrhu sice je patrné, že zde mají být odkazy na atraktivitu regionu, ale při zběžné kontrole se často propagují ski-areály, hotely, které nejsou ani z oblasti apod. Nejde tedy jen web naprogramovat, ale také prověřit funkčnost jednotlivých návrhů

V příloze 2. 1. se následně porovnávají informace, které jsou na webech:

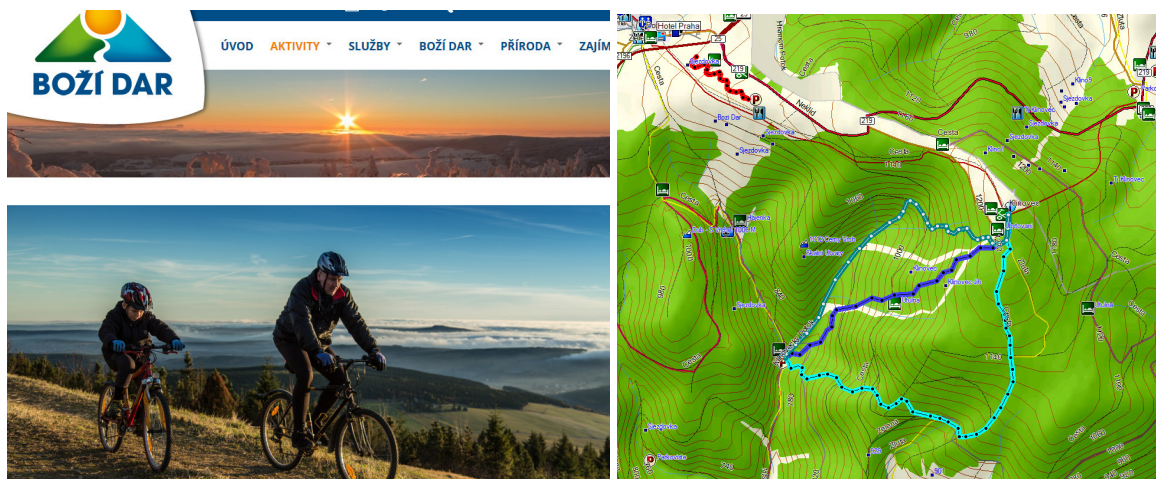
- Živého kraje
- Města, či regionu
- Cykloportále Karlovarského kraje



Obrázek 4. Příklad propagace webu města Ostrov (odkaz na živém kraji ovšem není)

Tyto tipy na výlet by měly být propojeny i s tematickými trasami, které jsou popsány v kapitole 4.3.2. Na karlovarském cykloportále jsou sice zaznačeny, ale z hlediska jejich významnosti by měly být mezi tipy na výlet, nikoliv v sekci „cyklotrasy“. Překvapujícím faktem je, že ani web Živý kraj, ani některé regiony svoje tematické trasy nepropagují a pokud ano, tak jen symbolicky.

To stejné platí i podpoře terénní cyklistiky, která je poněkud podceňena. Odkaz na Cyklistiku bez námahy je naprosto nedostatečný. Proto aktualizovaná Strategie chce dát větší důraz na její propagaci.



Obrázek 5. Ilustrační foto webu Boží dar (vlevo) a příklad tras pro terénní cyklistiku

Kromě analýzy pak v kapitole 4.2.3. bude tipům na výlet věnována zvláštní pozornost, včetně cyklostezky Ohře, které zde nebyla věnována žádná pozornost. Tipy na cyklovýlety by měly být tak navrženy, aby bylo možné shlédnout všechny atraktivy kraje, zejména:

Národní kulturní památky (NKP):

Klášteř - klášter premonstrátský Teplá

Lázně Kynžvart - zámek Kynžvart, čp. 347

Lázně Kynžvart - mobiliární fond zámku Kynžvart - Kynžvartská daguerrotypie

Mariánské Lázně - lázeňská kolonáda

Bečov nad Teplou - hrad a zámek Bečov nad Teplou, čp. 9

Bečov nad Teplou - mobiliární fond zámku Bečov nad Teplou - relikviář sv. Maura

Karlovy Vary - kostel sv. Máří Magdalény, nám. Svobody čp. 1

Karlovy Vary - lázeňský dům Lázně I (Císařské lázně), Mariánskolázeňská čp. 306

Dolní Žďár - třídílná uranové rudy tzv. Věž smrti, v areálu Škoda Ostrov

Podstrání - rudný důl cínový, Jeroným

Indikativní seznam NKP:

Cheb - hrad, částečná zřícenina, Dobrovského čp. 2062

Kladská - vodní kanál plavební - Dlouhá stoka s rybníky Kladským a Novým, k. ú. Mariánské

Lázně, Prameny, Nová Ves u Sokolova, Krásno nad Teplou

Podhradí - kostel Dobrého Pastýře

Horní Blatná - vodní kanál Blatenský, Horní Blatná, Boží Dar, Ryžovna a Potůčky

Hřebečná - cínový rudný důl Mauritius

Jáchymov - mincovna, nám. Republiky čp. 37

Karlovy Vary - kolonáda Mlýnská, Mlýnské nábřeží

Karlovy Vary - rozhledna - vyhlídka Johana Wolfganga Goetha, čp 244

Chlum Svaté Maří - proboštvství sv. Maří Magdalény s kostelem Nanebevzetí Panny Marie, nám. J. W. Goetheho čp. 1

Sekce – Služby

Při podpoře cykloturistiky se často zapomíná na kvalitu ubytovací a stravovacích služeb pro cyklisty. Nejde při tom jen o nastavení souboru doporučení, které jsou např. dobře popsané v rámci certifikace Cyklisté vítání (viz příloha, kapitola 1.2.2.), ale je třeba brát v úvahu kvalitu samotného personálu, aby byl vychováván k úctě k zákazníkovi (cykloturistovi), aby měl jistotu, že je skutečně vítán. Cykloturistika musí být navázána i na existenci sportovních a zábavních center (např. různá indoor a outdoor sportoviště, bazény, hřiště, science centra, atd.) včetně adekvátních služeb pro volný čas.

Sekce – Veřejná doprava s kolem (podrobnosti – viz kapitola 4.4.)

4.2.3 Doporučení pro čtyři marketingové pilíře kraje ve vztahu k cyklistice

Na pracovním semináři dne 8. 12. 2015 bylo konstatováno, že by měl být položen důraz zvláště na klíčové TOP nabídky kraje. Ostatní nabídky se s nimi mohou „svězt“. Pro návrhovou část jsou navrženy tyto čtyři marketingové pilíře kraje.

- Plán UNESCO: Slavné lázně Evropy (Karlovy Vary, Františkovy Lázně, Mariánské Lázně, Luhačovice) – varianta I, nebo Západočeský lázeňský trojúhelník (Karlovy Vary, Františkovy Lázně, Mariánské Lázně) – varianta II.
- Plán UNESCO: Hornická kulturní krajina Erzgebirge / Krušnohoří „hřebenovka“
- Samotná Cyklostezka Ohře
- Cesta z města, aneb oblast, která může být zajímavá pro ty, kteří chtějí prožít dovolenou stranou ruchu městského života

Svým způsobem dané čtyři nabídky pokrývají téměř celé území Karlovarského kraje, jen nejsou pojmenovány podle regionů, ale atraktivit.

Je také potřeba počítat s tím, že turisté nepřijedou primárně za cykloturistikou, ale chtějí vidět také památky, atraktivitu, kde dojedou autem, či využijí pěších tras. Cykloturistika ale může být vhodný doplněk.

1) Plán UNESCO: Slavné lázně Evropy a jízdní kolo

Je jasné, že v tomto případě nebude hlavním magnetem cykloturistika. Ale ať už vznikne jakákoliv nabídka, jakýkoliv produkt, tak jeho součástí by měla být i cykloturistika. Proč jezdí lidé do lázní? Aby si odpočinuli. A co jim jistě doporučí lékaři? Pohyb. A jednou z možností je i cykloturistika. Možná by se v tomto případě ani nemělo používat slovo „cykloturistika“, ale „jízda na kole v kouzelné lázeňské krajině“. Pravděpodobně se nebude jednat o zdatné cyklisty, ale o to větší zážitek by pro ně mohlo být ujet na kole např. Karlovy Vary – Svatošské skály“. Pro některé normální výkon, ale pro mnohé lázeňské hosty se může jednat o neuvěřitelný sportovní výkon, na který budou ještě léta vzpomínat: „pamatuješ, mámo, jak jsme tenkrát ujeli těch 12 km? A ten výhled na tu řeku? Sice jsem tehdy dostal málem infarkt, ale tam bych se ještě jednou rád vrátil.“ Každý lázeňský objekt by automaticky měl tedy počítat s podobnou nabídkou pro lázeňské hosty. Nabídka může být vypracována ve spolupráci s krajem a zainteresovanými městy. Výhodou pro nabídku je fakt, že nejčastěji navštěvují kraj němečtí turisté, kteří mají velmi blízko k cykloturistice,



Obrázek 6. Struktura zahraničních hostů



Obrázek 7. Výhled, na který se nezapomíná

Nabídka tipů na cyklovýlety může být vytvořena z bohaté galerie, která je obsažena v příloze 2 této analýzy.

2) Plán UNESCO: Hornická kulturní krajina Erzgebirge /Krušnohoří

Nabídka tipů na cyklovýlety může být vytvořena z bohaté galerie, která je obsažena v příloze 2 této analýzy, případně se zaměřit na tyto weby:

<http://www.montanregion.cz/cz/>

<http://cykloportal.ostrov.cz/cz/cyklotrasy>

<http://www.sokinfor.cz/index.php/infocentrum/tipy/cyklotrasy>

<http://www.bozidar.cz/cs/aktivity/letni/cykloturistika.html>

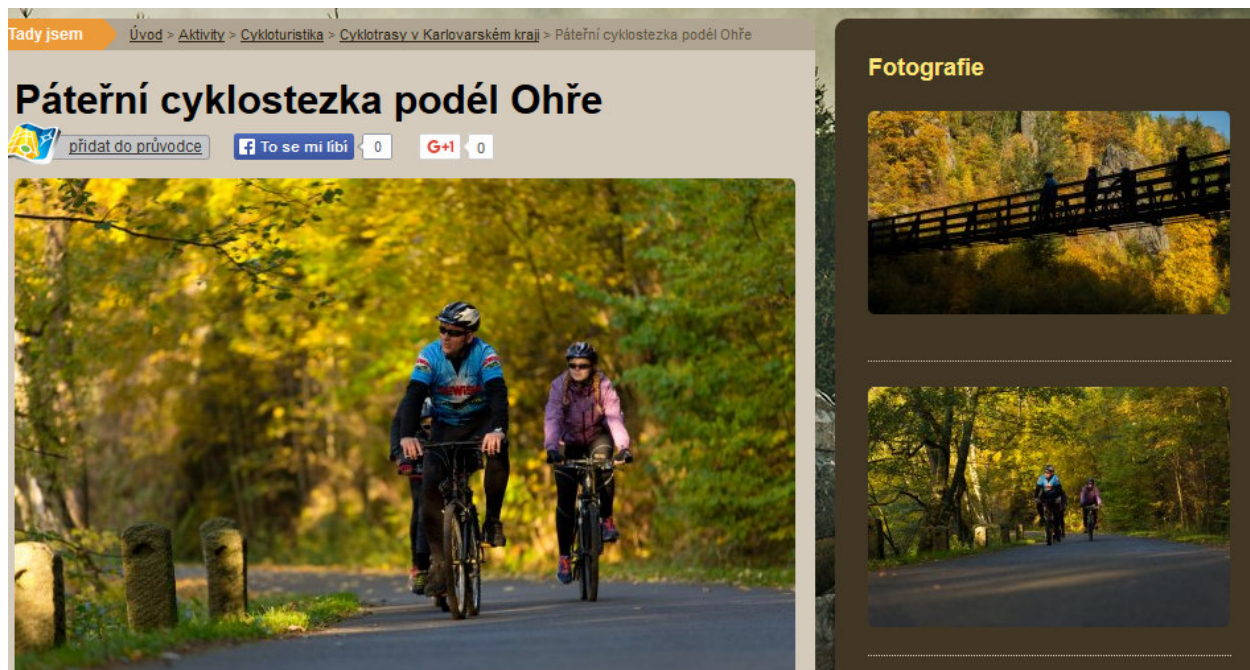
Nicméně nabídka vychází především z německých webových portálů.

3) Marketingová podpora Cyklostezky Ohře

Princip dálkových tras je všeobecně známý. Nicméně je důležité zdůraznit, že se nesmí zaměřovat pojmy. Pokud hovoříme o propagaci značení dálkových cyklotras, tak pak tato otázka spadá pod značení, která je řešena v kapitole 4.3. Nicméně v této kapitole je řešen její marketing, což je jiná rovina.

Jednoznačnou prioritu při propagaci musí dostat Cyklostezka Ohře a to už jen proto, že se bude jednat o jednu z nejbezpečnějších stezek v republice, neboť za poslední období zde bylo vybudováno mnoho cyklistických stezek.

Nejde ale jen o dálkové turisty, ale o lidi, co žijí v regionu. I ti mohou putovat krajem během jednoho, dvou, tří dnů v koridoru dálkových cyklotras. V tomto případě pak začnou tyto trasy plnit funkci tipů na výlet z místa A do bodu B.



Obrázek 8. Ilustrační foto webu Živý kraj s odkazem na cyklostezku Ohře

Vyhodnocení stávající propagace Cyklostezky Ohře je provedena v příloze 2. 2. a to na základě porovnání webů:

- Cyklostezky Ohře
- Živého kraje
- Cykloportálu Karlovarského kraje

Nejhůře propaguje tuto perlu Karlovarský kraj webový portál „Živý kraj“

4. Cesta z města, aneb oblast, která může být zajímavá pro ty, kteří chtějí prožít dovolenou stranou ruchu městského života – aneb Toužimsko

V rámci přílohy 2.1.8. je prezentováno:

- Co prezentuje Živý kraj?
- Co prezentuje web města Toužim:
- Co prezentuje web města Otročín

4.3. Značení cyklistických tras v KV kraji

4.3.1. Obecně o značení cyklotras

A. Standardní značení cyklistických tras v návaznosti na TP 100

Značení cyklistických, resp. cykloturistických tras se zásadně liší podle toho, zdali 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). Terénní značení je používáno i 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.

SILNIČNÍ ZNAČENÍ je součástí veřejného dopravního značení a jeho vzhled a použití je stanoveno zákonem a technickými pokyny. Všechny prvky silničního značení mají žlutou podkladovou barvu a jsou označeny logem kola. Cykloznačky jsou zařazeny v rámci dopravního značení do skupiny [informativních směrových značek](#).

Ideální stav by byl, kdyby všechny cyklotrasy byly vedeny po cyklostezkách nebo polních a lesních cestách, kde nejsou cyklisté ohrožováni motorovými vozidly. I když se postupně cyklostezky budují, tak je jich stále velmi málo i v Karlovarském kraji. Proto je zatím nezbytné cyklotrasy vést i po silnicích II. a III. třídy a místních komunikacích.

Síť cyklistického značení Klubu českých turistů:

Cyklotrasy se rozlišují 1 - 4 místným číslem podle důležitosti. Od roku 2012 se trasy mohou také označovat i logy.



DÁLKOVÉ TRASY

Národní cyklotrasy jsou značeny žlutými značkami s jedno, nebo dvojmístným číslem. V ČR tvoří tyto trasy základní síť [dálkových cyklotras](#). Přes Karlovarský kraj vede pět dálkových cyklotras.

- Trasa č. 6 (cyklostezka Ohře) je páteřní trasou Karlovarského kraje a spojuje podél Ohře hranice s Německem u Chebu a Litoměřicemi, kde se napojuje na trasu č. 2 (Labskou stezku).
- Trasa č. 23 - Krušnohorská magistrála, která prochází po hřebenech Krušných hor od Chebu do Děčína.
- Trasa č. 36 - Magistrála Český les, která spojuje Čerchov s Chebem podél hranice s Bavorskem.
- Trasa č. 39 - Magistrála Berounka-Ohře a spojuje Berounku s Karlovými Vary.
- Trasa č. 35 - Trasa Plzeň-Měděnec a v úseku mezi Manětínem a Podbořanským Rohozcem prochází Karlovarským krajem.



REGIONÁLNÍ TRASY

Regionální cyklotrasy jsou trasy spojující významné regiony a jsou označeny třímístným číslem. V našem kraji jsou to:

- Trasa č. 361 - spojuje Klášter v Teplé a Klášter ve Waldsassenu přes Mariinu Loretu v Hrozňatově.
- Trasa č. 362 - propojující hrady a zámky v Bečově a Lokti s Klášterem Teplá.

- Trasa č. 352 - propojující Karlovarsko se severním Plzeňskem (Teplá-Úterý-Manětín-Rakovník).
- Trasa č. 604 (dokončená částečně) - bude propojovat cyklostezku Ohři s Tachovskem (Plzeňským krajem).



Místní cyklotrasy.

Jsou to trasy místního významu označované čtyřmístným číslem. Tyto trasy tvoří největší síť tras.

V Karlovarském a Plzeňském kraji jsou to trasy začínající číslicí 2. Na hranicích s Ústeckým krajem k nám přechází i několik tras z Chomutovska, ty pak začínají číslicí 3. V současné době je v

Karlovarském kraji vyznačeno kolem 80 značených cyklotras místního významu.

Značky jsou trojího provedení.

- IS21 - směrová tabulka (zjednodušené značení), které vyznačují jen směr jízdy, případně konec (začátek) cyklotrasy a také se používají k označení názvu místa pro orientaci cyklistů v místech mimo obce a města.
- IS19 - směrové tabule, které nás informují o koncovém cíli cyklotrasy (horní řádek) a o nejbližším místě nebo rozcestí (dolní řádek) a udávají se u nich vzdálenosti zaokrouhlené na celé kilometry. Umisťují se v místech křížení cyklotras, nebo v obcích na důležitých místech (nádraží, náměstí).
- IS20 - návěst před křižovatkou, používaná většinou před složitějšími rozcestími. Popisuje se číslem a koncovým místem cyklotrasy. Tato značka se používá také pro informování cyklistů na různá nebezpečí, nebo vyznačují průjezd komplikovanějšími místy. Pokud je koncový bod cyklotrasy málo významný, udává se místo něho bližší známější místo (obvykle město).

Obrázky 9. Příklady značení:



Značka IS21
Trasa 362 vede v přímém směru



Značky IS21
Trasa 2016 odbočuje vlevo / vpravo.



Značky IS21d(koncová)
Obě trasy zde končí



Značka IS21e (nahore), která označuje název místa



Značka IS19d
Trasa vede vlevo a vpravo



Značky IS19b
Obě trasy vedou přímo



Značka IS19c
Neznačená odbočka vlevo
Na značce není uvedeno číslo trasy



IS20
Návěst před křižovatkou
se umísťuje na složitějších
rozcestích



IS20
Tabule informující o možném nebezpečí

B. Značení mezinárodních cyklotras EuroVelo



Níže jsou uvedené možné varianty vzhledů loga.



ZNAČENÍ LOGEM:

V Česku se od roku 2012 mohou používat na značení cyklotras i loga. Především je můžeme vidět na evropských trasách EuroVelo, ale hojně se používají pro vyznačení tématických tras. Známé jsou hlavně na Moravě, kde jimi vyznačili celou síť vinařských cyklostezek. Logo se pak používá místo čísla cyklotrasy, nebo spolu s číslem.



Více: http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Znacení_tras.aspx

4.3.2. Základní informace o značených cyklotrasách v KK

Karlovarský kraj leží v poměrně hornaté krajině s velkým výškovým rozdílem od 320 m (ve Stráži nad Ohří) do 1 243 m (Klínovec). Většinu povrchu tvoří pohoří - západní Krušnohoří, Český les, Slavkovský les, Hřebeny a také celé pohoří Doupovských hor. Střed kraje protíná hluboké údolí Ohře a nejrozsáhlejší nížinu tvoří Chebská pánev. Z toho důvodu musíme počítat s náročnými profily většiny cyklotras. To se ale netýká krajské páteřní cyklotrasy č. 6 (cyklostezky Ohře), které vede podél řeky Ohře s rovinným, nenáročným profilem.

A. Celkový přehled značených cyklistických tras v Karlovarském kraji

6	Slapany (CZ/D) - Cheb - Sokolov – Karlovy Vary - Lužný	100
23	Cheb - Kraslice – Horní Blatná - Boží Dar - Nástup	99
35	Podbořanský Rohozec - Žlutice - Manětín	39
36	Broumov - Cheb	44
39	Karlovy Vary (DN) - Bochoř - Žlutice - Chyš - Poustky	60
306	Klášteř Teplá - Loučky	5
352	Klášteř Teplá - Heřmanov - Úterý	11
361	Klášteř Teplá - Mrázov - M. Lázně - Stará Voda - Mýtina - Slapany	47
362	Loket - Horní Slavkov - Bečov - Chodov - Teplá - Klášteř Teplá	36
604	Kynšperk, Dobroše - Tuřany - Salajna a úsek Klimentov - Hamrníky	14
2000	Pernink - N. Hamry - Rolava	20
2002	Potůčky - Mílov - Pernink	21
2002A	Mílov, sever - Podlesí	4
2004	Český Mlýn - Mílov - Háje - Bludná - Abertamy	14
2005	Boží Dar - Neklid - Suchá - Jáchymov - Horní Žďár	14
2008	Č. Mlýn - Boží Dar	11
2009	Potůčky – Nové Hamry - Nejdek - Nová Role - Karlovy Vary (DN)	36
2009A	Nová Role – Nová Role, zastávka	3
2011	Vojkovice - Květnová - Vykmanov - Suchá - Nad Suchou	23
2012	Vintřov - Chodov - Nová Role	25
2016	Loket - Jimlíkov - Nová Role	13
2017	Karlovy Vary (DN) - Horní Slavkov - Sokolov	33
2021	Kozihorská - Na Kozích hřbetech - Loket	7
2022	Třídómí - Milře - Krudum	4
2023	Mohelno - Dyleň, rozc. – Dolní Žandov - Úbočí - Horní Lazy	22
2026	Karlovy Vary, KOME - Březová - Hlinky - Chodov u Bečova	22
2030	Staré Sedlo - Vítkov - Koupaliště Michal	6
2034	Kolová - Číhaná - Toužim	19
2043	Tisová - Kraslice - Rotava - Jindřichovice - Háj - Dolní Nivy	26
2044	Dolní Nivy - Mezihorská - Favorit - Krásná Lípa - Rolava	20
2045	Kraslice - Smolná - Favorit	13
2056	Starý Hrozňatov (CZ/D) - Podhrad	8
2057	Hranice (CZ/D) - Aš - Polná - Ostroh - Skalka u Chebu	39
2057A	Drahov - Seeberg - Dvůr	2
2058	Krásňany (CZ/D) - Trojmezí - Újezd - Aš	20
2059	Nad Peklem (rozc.) - Krásná - Podhradí - Doubrava	12
2060	Aš - Háj - Verněřov - Horní Paseky - Bed Brambech - Plesná	14
2061	Verněřov - Dolní Paseky - Podhradí	6
2062	Doubrava (CZ/D) - Horní Paseky - Výhledy	12
2063	Mokřiny (rozc.) - Kančí údolí - Dubina - Pomezná - Klest (rozc.)	24
2064	Skalka (bus) - Dolní Ovčín - Hazlov - Tábořská (rozc.)	5
2065	Vojtanov - Hazlov - Polná - Kančí údolí	9
2066	Polná - Libá - Dubina (CZ/D)	8
2067	Libá, hranice - Libá - Hůrka - Lužná u Ostrohu	7
2068	Alej Svobody - Velká Hleďsebe - Plánská Huť	12
2069	Na Enklávě - Tři Sekery - Drmoul	6
2070	Cheb - Podhrad - Dřenice - Nebanice	16

2073	Krajková - Horní Studenec - Dolní Rotava - Šindelová	21
2074	Jindřichovice - Oloví - Krajková - Habartov	19
2129	Mýtina (CZ/D) - Lipová - Okrouhlá - Úbočí	20
2130	Velký Luh - Křižovatka - Milhostov	9
2132	Luby (CZ/D) - Luby - Kopanina - Nebanice	25
2133	Skalná - Třebeň - Doubí	10
2134	Františkovy Lázně - Žirovnice - Skalná	7
2135	Slatina (CZ/D) - Stará Voda - Lázně Kynžvart - Prameny - Krásno	36
2136	Kynšperk nad Ohří - Kolová - Lazy - Kladská	22
2137	Mohelno - Slatina (CZ/D) - Tři Sekery - Drmoul - Mariánské Lázně	23
2138	Mariánské Lázně (Krakonoš) - Vlkovice - Buchtál	11
2138A	Buchtál - Martinov	5
2139	Mariánské Lázně (Krakonoš) - Nimrod - Prameny	11
2140	Mariánské Lázně - Potok Rota	8
2142	Mariánské Lázně - Kladská	7
2152	Valeč - Lubenec - Tis u Blatna	19
2164	Cheb - Horní Pelhřimov - Horní Hraničná - Pomezí nad Ohří	9
2164A	Horní Hraničná - Pechtnersreuth	2
2177	Cheb (žst) - Pelhřimov - Bismarckova rozhledna	8
2178	Sokolov - Krajková - Mlýnská - Kraslice (CZ/D)	35
2179	Františkovy Lázně - Tršnice - Milhostov - Habartov - Josefov - Hřebeň, žst	29
2180	Luby (žst) - Libocký Důl - Studenec - Oloví	18
2183	Otročín - Prachomety - Bezvěrov - Manětín	31
2198	Velichov - Ostrov - Hroznětín - Cihelna - Pernik - Horní Blatná - Potůčky	56
2201	Zadní Chodov - Trstenice - Panský pramen	11
2212	Klášteř Teplá - Křepkovic	3
2227	Karlovy Vary, u KV Arény - Jenišov - Chodov	11
2228	Stará Role, žst - Jenišov - Loket u lávky	11
2232	Bečov - Útvina - Toužim - Buč - Nečtiny (PL)	38
2233	Teplá - Dobrá Voda - Nežichov - Buč - Radyně - Bochov - Březina	52
2243	Cheb - Pomezí nad Ohří (CZ/D)	8
2245	Kolová - Kynšperk nad Ohří - Dobroše	3
2246	Kolová - Libavské údolí - Pod Smrčným	4
2247	Kynšperk nad Ohří - Kamenný Dvůr - Stědrá - U Trojice	5
2248	Tuřany - Mokřina - Kostelní Bříza - Kamenice	17
2249	Valeč - Březina - Žalmanov - Dubina - Bor, rozc	41
2249A	Dlouhá Lomnice - Horní Tašovice, rozc.	4
2253	Mariánské Lázně - Lázně Kynžvart, léčebna - Lázně Kynžvart, žst.	11
2253A	Lázně Kynžvart, nám. - Kynžvartské kyselky	2
2254	Králův Kámen - Lazy	10
2257	Podhora - Hájovna (rozc.)	4
2266	Doubí - Potočiště - Odrava - Mostov	8
2278	Toužim - Bohuslav - Žlutice - Rabštejn nad Střelou	37
2284	Mariánské Lázně - Závišín - Poutnov	15
3001	Vojkovice - Krásný Les - Horní Hrad rozc.	9
3002	Meluzína - Kupa - Horní Hrad, rozc. - Stráž	15
3005	Lužný, rozc. - Malý Hrzín - Srní - Kupa, rozc.	10
EV4	Trasa střední Evropou (v souběhu s trasou 39)	60

EV13	Trasa po železné oponě (v souběhu s více úseky značených tras)	82
Valdštejnova	Tematická trasa - přeshraniční (Bavorsko - Chebsko)	17
Karlova	Tematická trasa - přeshraniční (Sasko - Karlovarsko)	33
Karlova	Tematická trasa - místní (Karlovarsko - Ostrovsko)	35
Mostní	Tematická trasa - přeshraniční (Bavorsko - Ašsko)	4
Halštrovská	Tematická trasa - přeshraniční (Sasko - Ašsko)	13
Křížková	Tematická trasa - místní (Žluticko)	18
Celkový stav k 31. 12. 2015 v km		2043



Obrázek 10. Mapa - návrh sítě dálkových cyklotras ČR, 2013, Zdroj: CDV

V Karlovarském kraji všechny značené cyklotrasy mají k 1.1.2016 celkovou délku 2043 km.

Z toho jsou:

Evropské cyklotrasy (EV4 a EV13)	- 142 km
Cyklotrasy národní (6, 23, 35, 36, 39)	- 342 km
Cyklotrasy regionální (204, 306, 352, 361, 362, 604)	- 113 km
Cyklotrasy místní (všechna čtyřmístná)	- 1326 km
Cyklotrasy tematické (značené logem)	- 120 km

Nové trasy a změny v roce 2015

- Byla prodloužena trasa 2129 z Lipové na Chebsku přes Okrouhlou a Milíkov do Úbočí.
- Na Kraslicku byly změněny a prodlouženy trasy: trasa 2180 nahradila trasu 2183 a z Lubů pokračuje přes Horní Studenec do Oloví. 2073 nahradila trasu 2181 a nyní spojuje Krajkovou přes Horní Studenec a Dolní Rotavu s Šindelovou. Ve Slavkovském lese jsou tyto nové trasy: 2248 byla prodloužena. Nyní vede z Tuřan přes bývalý Týmov a Kostelní Břízu do Kamenice. 2021 propojila Slavkovskou magistrálu 2017 s Loktem přes Kozí hřbety a také vznikla odbočka do Svatošských skal. 2022 je nová trasa jako odbočka z Třídomí k rozhledně Krudum.
- Na Toužimsku byly vyznačeny tři nové trasy: 2183 z Otročina přes Prachomety a Bezděrov do Plzeňského kraje do Manětína. 2152 z Valče přes Lubenec (Ústecký kraj) a Blatnou (Plzeňský kraj) k hranicím Středočeského kraje, kde se u Velečína napojí na trasu 39 (EV4). Tematická jednosměrná trasa Křížková cesta je značené logem. Začíná na žlutickém náměstí a vede přes Pšov a Močidlec do Záhořic.
- Na Sokolovsku byla vyznačena trasa 2030 ze Starého Sedla k jezeru Michal s číslem 2030.
- V Krušných horách byla vyznačena trasa 2004 z Abertam do Českého Mlýna přes Bludnou, Háje a Mílov.
- V Ostrově byla přeložena trasa 2198 z Jáchymovské ulice na Staré náměstí a umožnil se na náměstí průjezd cyklistů v jednosměrkách v obou směrech.

Nové trasy a změny v roce 2014

- Přeznačena magistrála Krušné hory na jednotné číslo trasy 23. Nyní je takto značené celém v úseku Cheb-Děčín
- Přeložka trasy č. 6 (cyklostezka Ohře) na nový úsek stezky v úseku Cheb-Chocovice
- Přeložka trasy č. 6 v Karlových Varech v úseku Plynárenská lávka-Tuhnice, žel. přejezd na nový úsek stezky kolem Varyády
- Prodloužení trasy 2017 z Doubí u KV na karlovarské dolní nádraží po přeložené trase č. 6
- Vyznačená nová přeshraniční cyklotrasa - Karlova stezka (Karlovy Vary-Nejdek-Nové Hamry-Jelení-Aue) a místní okruh V Krušných horách (Nové Hamry-Potůčky-Bludná-Hřebečná-Abertamy-Nové Hamry)
- Přeložka magistrály Český les v úseku Chodovská Huť-Kamenec (vede nyní mimo Tři Sekery)
- Přeložka trasy 2068 místo tras 2068A a 361A (nyní trasa spojuje Plánskou Huť-T. Sekery-V. Hled'sebi-Valy)

Nové trasy a změny v roce 2013

- Vyznačena cyklotrasa 2227 Chodov - Jenišov - Karlovy Vary, KV Aréna
- Prodloužena cyklotrasa 2132 z Lubů do Nebani
- Vyznačena cyklotrasa 2228 Stará Role – Lohet
- Vyznačena cyklotrasa 2026 Karlovy Vary (KOME) - Hlinky - Chodov u Bečova
- Vyznačena cyklotrasa 2034 Pila - Číhaná – Toužim
- Přeložka trasy 2232 - Útvina - Přílezy - Bečov

- Prodloužena trasa 2011 ze Suché na Klínovec
- Přeložka trasy 2005 - Suchá - Jáchymov – Horní Žďár
Prodloužena trasa 2249 z Dubiny do Boru

Nové trasy v roce 2012

- Bylo dokončeno přečíslování cyklostezky Ohře (původně 204) na číslo 6
- Vyznačena nová trasa 604 Kynšperk nad Ohří-Salajna
- Přeložka trasy 2009 na novou stezku kolem Rolavy a její prodloužení k Dolnímu nádraží v Karlových Varech
- Prodloužení cyklotrasy 2012 z Nové Role do Hroznětína
- Prodloužení cyklotrasy 2011 Dolní Žďár – Suchá
- Vyznačena trasa 2134 Františkovy Lázně – Skalná
- Vyznačena cyklotrasa 2130 Velký Luh – Milhostov
- Upravena a prodloužena trasa 2179 Lítov - Milhostov - Františkovy Lázně

Nové trasy v roce 2011:

- Karlovarsko - prodloužena cyklotrasa Ohře z Velichova do Lužného už jako trasa č. 6
- Přeložena trasa 204 mezi Mostovem a Chocovicemi na novou cyklostezku a značena je jako č. 6
- Přeložena trasa 204 (6) v Sokolově na novou stezku
- Přeložena trasa 204 (6) v Lokti na novou stezku
- Přeloženy trasy 2057, 2058 v Aši a trasa 2060 byla prodloužena do Plesné přes Bad Brambach
- Provedena úprava vedení cyklotrasy 2016 u obce Hory

Nově vyznačené CT v roce 2010

- Karlovarsko - vyznačena nová trasa č. 2288 mezi Karlovými Vary (d. n.) a Bochovem
- Karlovarsko - doznačena další část cyklotrasy 2009 z Nejdku do Potůčků
- Ostrovsko - vyznačena nová trasa 2011 z Vojkovic do Dolního Žďáru
- Sokolovsko, Chebsko - vyznačení cyklotrasy 204 (6) Cheb - Sokolov
- Okolí Mariánských Lázní - přeznačeny stávající okruhy I - VI deseti novými cyklotrasami
- Prodloužena trasa 2253 z centra Lázní Kynžvartu na nádraží a vyznačena odbočka 2253A ke Kynžvartským kyselkám
- Sokolovsko - vyznačena odbočka 204A z Královského Poříčí (od cyklostezky Ohře) ke statku Bernard.

B. Evropské a přeshraniční cyklotrasy

B. 1. Evropské cyklotrasy EuroVelo

Značení tematické sítě EuroVelo, evropské sítě cyklotras je koordinováno Nadací Partnerství. Značení probíhá jen na základě „dobrovolnosti“ vyznačení jednotlivých krajů. Přes území Karlovarského kraje pak vedou trasy:

- EuroVelo 4 - Trasa Střední Evropou (Central Europe Route): Francie - ČR - Ukrajina v délce 4 000 km
- EuroVelo 13 - Stezka železné opony (Iron Curtain Trail): Barentsovo moře – Černé moře v délce 10 000 km



Obrázek 11. Mapa - návrh sítě EuroVelo, 2013, Zdroj: CDV

Marketing projektu koordinuje ECF prostřednictvím webu www.eurovelo.org (pro organizace zapojené do realizace) a www.eurovelo.com (pro veřejnost, od dubna 2013), dále prostřednictvím národních stránek projektu (v ČR www.eurovelo.cz od dubna 2013) a prostřednictvím mapy tras EuroVelo (aktualizovaná mapa vyšla v zimě 2013). Jedná se o produkt, který je zaměřen především na zahraniční klientelu.



EuroVelo č. 4 prochází územím Francie, Belgie, Německa, ČR, Polska a Ukrajiny. Na území České republiky vede v koridoru Cheb, Karlovy Vary, Praha, Brno, Ostrava.

Pro Karlovarský kraj je plánováno vedení v tomto koridoru:

(Bavorsko) – Pomezí (KČT č. 6) – Cheb (KČT č. 6) – Kynšperk nad Ohří (KČT č. 6) – Sokolov (KČT č. 6) – Karlovy Vary (KČT č. 6) – Karlovy Vary, lázeňské centrum (KČT č. 39) – Kolová (KČT č. 39) – Pila (KČT č. 39) – Bochov (KČT č. 39) – Polom (KČT č. 39) – Žlutice (KČT č. 39) – Rabštejn nad Střelou (KČT č. 39) – Žihle (KČT č. 39, Plzeňský kraj).

Zrealizován je od roku 2015 úsek Karlovy Vary - Žihle



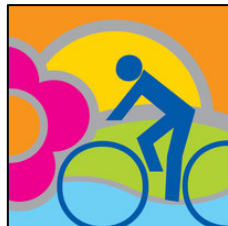
EuroVelo 13 - Takzvaná trasa po bývalé železné oponě vedoucí od Barentsova moře po hranici mezi Ruskem, Norskem a Finskem přes státy Estonska, Lotyšska, Litvy, Kaliningradu, Polska a pokračuje podél bývalé hranice mezi východním a západním Německem až do trojstátí hranic Saska, Bavorska a České republiky, dále pak po hranicích ČR Bavorska a Rakouska, okolo Moravy a Bratislavy, hlavního města Slovenska, a překročí Dunaj u Vídně. 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.

V Karlovarském kraji je trasa vyznačena od roku 2013 a vede v tomto koridoru:

Trojstátí (KČT č. 2058) - Hranice (KČT č. 2057) - Pastviny (KČT č. 2057) - Aš (KČT č. 2058 a 2059) - Nový Ždár, CZ/D (KČT č. 2063) - Längenau (Bavorsko) - Hohenberg (Bavorsko) - Libá (KČT č. 2066) - Seeberg (KČT č. 2037 a 2057) - Františkovy Lázně (KČT č. 23) - Cheb (KČT č. 23) - Slapany (CZ/D) - Hatzenreuth (Bavorsko) - Neualbenreuth (Bavorsko) - Mýtina (KČT č. 2129) - Vysoká (KČT č. 361) - Tachovská Huť (KČT č. 36) - Slatina (KČT č. 2135) - Mähring (Bavorsko) - Rozvadov (Plzeňský kraj).

Karlovarský kraj vydal v roce 2014 letáček - stručný průvodce po trase EV13

B. 2. Valdštejnova cyklostezka



Valdštejnova cyklostezka byla otevřena v roce 2006, při zahájení mezinárodní Krajině výstavy v Chebu.

Cyklotrasa má dvě větve. Severní větev Kössain - Cheb a jižní větev Cheb - Marktredwitz. Navíc úsek Arzberg a Waldsassen je propojen ještě spojkou. Tyto cyklotrasy nabízí spoustu zajímavých výletů jak na našem území, tak převážně u našich bavorských sousedů. Podél celé trasy jsou rozmístěny informační panely. K těmto cyklotrasám byla vydána cykloturistická mapa "Cheb a okolí", kterou můžeme získat v infocentrech v okolí trasy nebo na webu města Chebu.

B. 3. Karlova stezka



Těž Karlsroute, spojuje Saské město Aue a Karlovy Vary přes hřeben Krušných hor. V Sasku i na české straně vytváří ještě čtyři vedlejší okružní trasy, které doplňují hlavní trasu.

Vedlejší trasa 01 - Auerbergský okruh (Sasko) - 30 km

Vedlejší trasa 02 - Okruh kolem přehrady Sosa (Sasko) - 18 km

Vedlejší trasa 03 - Okruh kolem přehrady Carlsfeld (Sasko) - 18 km

Vedlejší trasa 04 - Krušnohorské vyhlídky (Karlovarsko) - 35 km

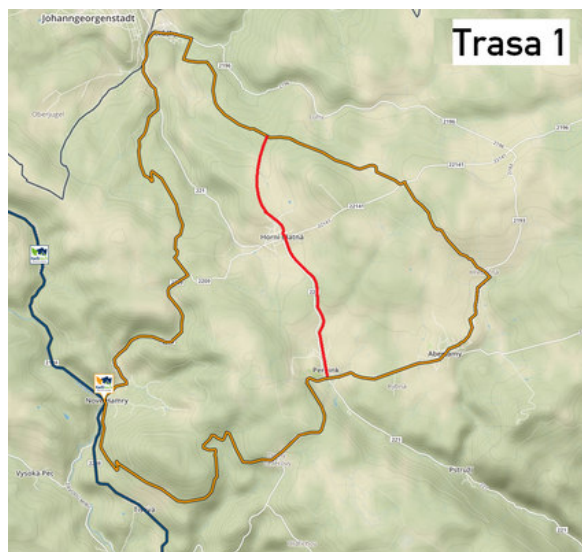
O roku 2016 bude pokračovat Karlova stezka druhou etapou. Trasa by se měla prodloužit v Sasku do Oelsnitz a v Karlovarském kraji se připravují další okruhy a propojky, například z Nové Role přes Chodov do Lokte.

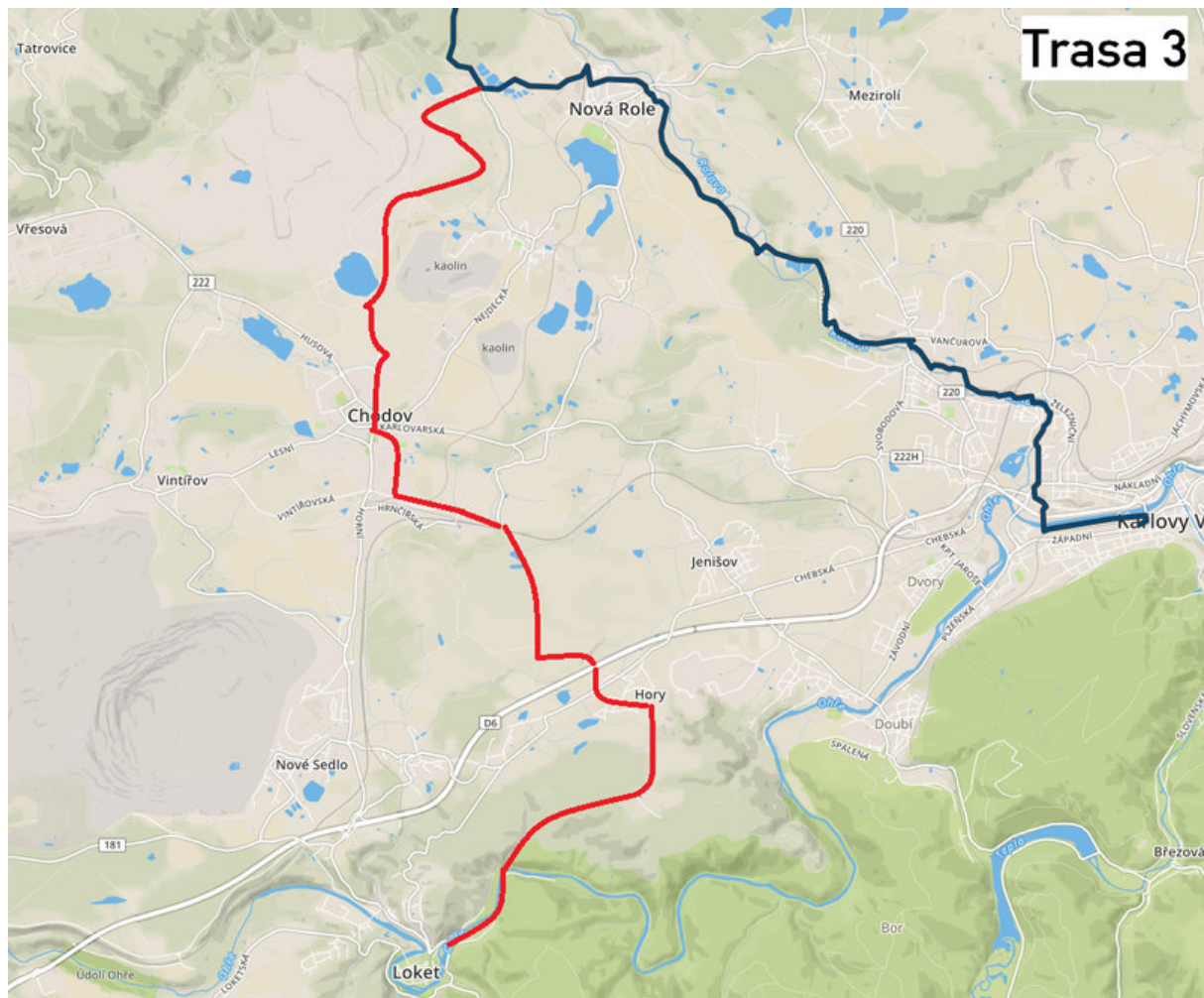
V druhé etapě Karlovy stezky se připravují nové okruhy v regionu Krušných hor a na Sokolovsku. Svazek obcí Bystřice připravuje dvě nové trasy, které propojí další obce svazku a navážou na stávající trasy Karlovy stezky.

Trasa 1 - Spojka na oranžové trase přes Horní Blatnou do Perninku. Přičemž se počítá s vybudováním samostatné cyklostezky mezi Horní Blatnou a Perninkem.

Trasa 2 - Nový okruh z Abertam přes Hroznětín a Velký Rybník do Nové Role. Propojí se tak oranžová trasa s hlavní trasou Karlovy stezky.

Trasa 3 - MAS Sokolovsko ve spolupráci s městy Nová Role a Chodov připravují nový úsek Karlovy stezky, která obě města propojí a dál bude pokračovat po stávající trase č.2016 do Lokte. V rámci toho se počítá s opravou cesty po Smolnické výsypce.





B. 4. Mostní stezka



Německy Brückenradweg. Přeshraniční cyklostezka mezi Bavorskem a Českem byla otevřena v roce 2012. Spojuje města Aš, Selb, Thiersheim, Wunsiedel a Tröstau. Vede přes Smrčiny a využívá těleso bývalé železnice. Stezka je dlouhá 46 km, většina vede v Bavorsku, jen 4 km jsou v Česku. Povrch je převážně v asfaltu. Na bývalé trati se zachovalo hodně mostů a podle toho dostala název - Mostní stezka - Brückenradweg.

V obci Schwarzenhammer se Mostní stezka křížuje s bavorskou stezkou Ohře - Egerradweg (WUN15), v Neuenreuthu odbočuje spojka do Schirndingu na Valdštejnovu trasu a ve Wunsiedlu se Mostní stezka kříží s Reslavskou trasou - Röslau-Radweg (WUN13).

B. 5. Halštrovská stezka

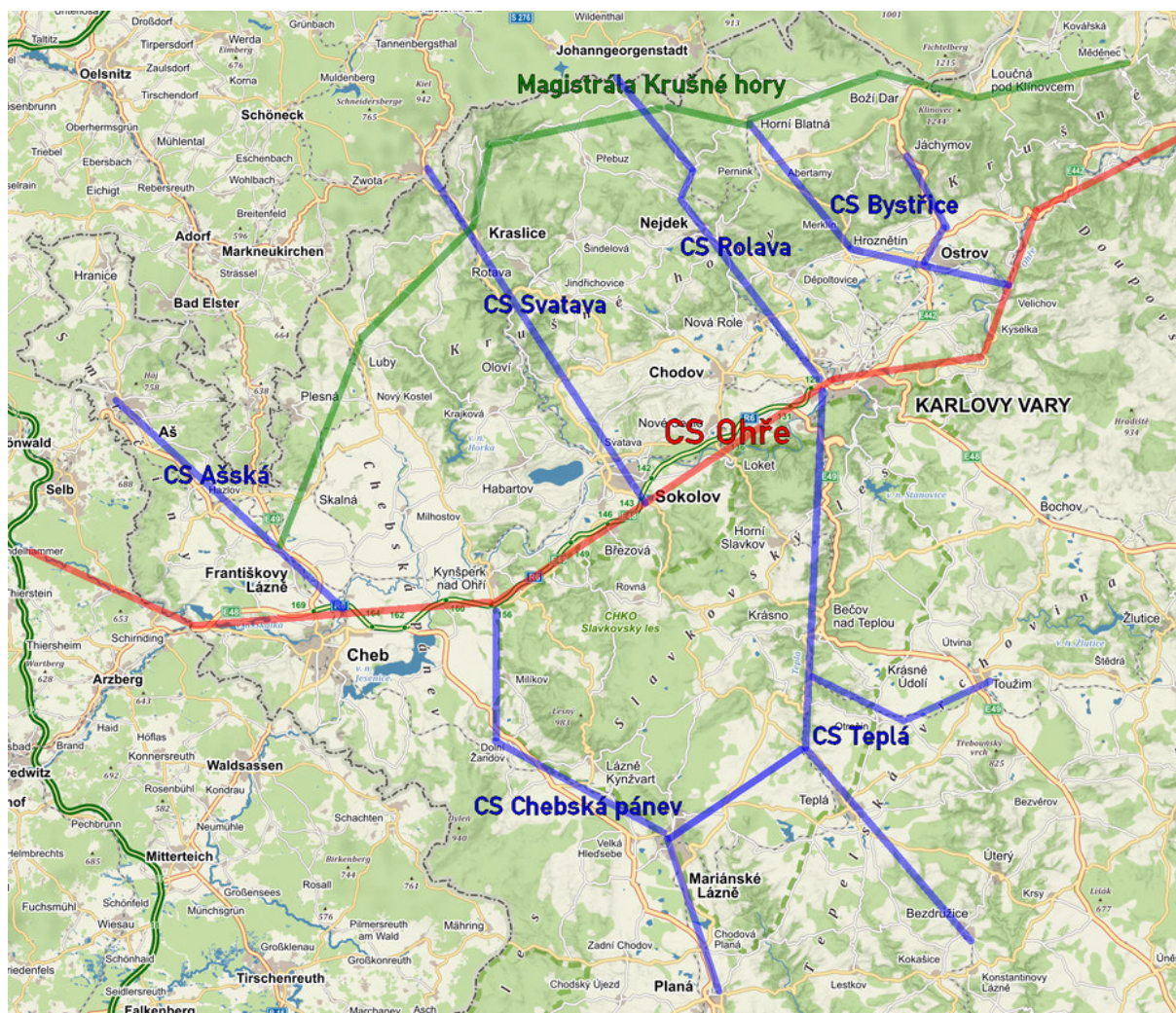


V roce 2013 byla otevřena nová Halštrovská stezka (Elsterradweg) z Ašska ve směru do Saska. Cyklostezka spojuje Doubravu a Olešnici, a v budoucnu by měla vést od pramene řeky až k ústí do Sály v Halle o délce přes 250 km. Na české straně bylo vybudováno 1,2 km, na německé straně 19,8 km cyklostezky. Partnerem projektu byl okres Vogtlandkreis.

Bílý Halštrov (německy Weisse Elster) je řeka dlouhá 257 km, z toho jen 11,1 km je na území České republiky. Řeka pramení v západním předhůří Krušných hor 1 km severně od vesnice Výhledy (obec Hazlov) v Ašském výběžku. Odtud teče převážně severním směrem a u Doubravy (části Aše) opouští české území. Protéká převážně kopcovitou krajinou a ústí do řeky Sály (povodí Labe).

C. Páteřní cyklotrasy KK

Páteřní trasy Karlovarského kraje by měli tvořit základní síť národních a regionálních tras, které budou pokrývat hlavní turisticky atraktivní místa kraje.



Obrázek 12. Páteřní cyklotrasy Karlovarského kraje

C. 1. Národní cyklotrasa č. 6 (Cyklostezka Ohře)

Na krajskou páteřní cyklostezku Ohře byla v minulém období soustředěna nejvyšší pozornost. Cyklostezka byla prodloužena oběma směry - západně i východně. V současnosti stezka propojila spojitě celý úsek mezi Chebem a Karlovými Vary a tvoří tak bezpečnou a samostatnou cyklistickou komunikaci v délce 55 km. Jediné nebezpečné místo je přejezd

silničního mostu v Citicích, kde musí cyklisté v úseku 300 m jet souběžně s místní, poměrně hustou dopravou. Stala se tak kvalitní komunikací vhodnou pro vedení evropských a národních tras. Proto po cyklostezce je vedena národní trasa č. 6. a plánované je i vedení evropské EV 4.

C. 2. Národní cyklotrasa č. 23 (Magistrála Krušné hory)

Krušnohorská magistrála je významná hřebenová cyklotrasa s velkým turistickým potenciálem. V minulém období se podařilo trasu přečíslovat (z čísla 36 na 23) v souladu s plánem vedení národních tras ČR. Tím došlo k sjednocení čísla magistrály s Ústeckým krajem, tím získala Krušnohorská magistrála jednotné číslo po celé délce trasy.

Trasa vede od svého vzniku (r. 2004) převážně po stávajících krajských silnicích, v některých úsecích i po silnicích II. tř. Až na některé krátké úseky je to stále původní koridor trasy, který již na mnoha místech je zatížen narůstající dopravou (hlavně úsek Měděnec - Boží Dar - Horní Blatná).

Město Boží Dar zpracovalo projekt na stavbu nové cyklostezky souběžně se silnicí, a v roce 2015 zrealizovalo první úsek cyklostezky v délce 1,5 km z Božího Daru směrem na Myslívny. Záměrem je pokračovat s výstavbou stezky až do Horní Blatné. Stezka bude pak využívána v zimním období i pro upravovanou lyžařskou stopu.

Karlovarský kraj zároveň zadal zpracování územní studie pro optimalizaci vedení Krušnohorské magistrály s možností jejího využití jak pro cyklisty, tak i v zimě pro běžkaře.

C. 3. Národní trasa č. 39 (Ohře-Střela-Berounka)

V roce 2010 se realizovalo propojení místními trasami mezi Bochovem a Karlovými Vary. Tím došlo k napojení se stávajícími cyklotrasami 2233 a 2279 a vzniklo propojení mezi CT č. 35 a Karlovými Vary. Toto propojení pak bylo přeznačeno v roce 2015 na trasu č. 39 a je po ní vedena i evropská trasa EV 4.

Přeznačení trasy bylo naplánováno CDV při poslední úpravě národních značených tras.

Protože ale trasa vede po bývalých regionálních a místních trasách (351, 2288, 2279), vede v současnosti bohužel jen po méně kvalitních komunikacích. V úseku mezi Polomí a Ratiboří vede i po lesních cestách sjízdných jen na horských kolech a proto zdaleka nevyhovuje kvalita povrchu pro vedení evropské a národní trasy.

C. 4. Národní trasa č. 36 (Magistrála Český les)

Magistrála patří mezi nejstarší značené trasy v Karlovarském kraji. Je to další horská trasa, u které se předpokládá náročnější profil terénu. Ale i přes to lze komfort jízdy stále zkvalitňovat. Na některých místech již byla trasa přeložena na vhodnější komunikace (např. úsek přes Starou Vodu byl přeložen přes Háje a Vysokou) a ve Třech Sekerách byla trasa přeložena ze silnice na nové bezpečnější místní komunikace postavené v rámci pozemkových úprav.

V současnosti vedení trasy odpovídá potřebám národní horské trasy.

C. 5. Národní trasa č. 35 (Plzeň - Měděnec)

Trasa vedená po okraji Karlovarského kraje a po východním okraji Doupovských hor leží tak trochu na okraji zájmu cyklistů Karlovarského kraje. Krátký úsek trasy vedený Karlovarským krajem je nejatraktivnější v úseku Manětín - Žlutice - Chyš - Valeč, kde propojuje tři zámky a historické město Žlutice.

Bohužel mezi Žluticemi a Valčí (až do Podbořanského Rohozce v Ústeckém kraji) vede trasa po silnicích II. třídy s vyšším provozem vozidel, což způsobuje i malý zájem o tuto trasu. Město Žlutice sice připravuje projekt na samostatnou cyklostezku mezi Žluticemi a Chyší, ale práce postupují velmi pomalu. Tato stezka by si určitě zasloužila větší podporu Kraje, už i z toho důvodu, že v tomto úseku vedou souběžně tři významné trasy - národní trasy č. 35 a 39 a evropská EV4.

C. 6. Regionální trasa č. 604 (Chebská pánev)

Z regionálních tras si zaslouží pozornost trasa 604. Je to trasa, která má propojit cyklostezku Ohří s Plzeňským krajem, konkrétně s Chodovou Planou a napojit se tam na stávající cyklostezku do Plané. Část trasy z Kynšperka do Dolního Žandova je již vyznačena. Další úsek směrem na Lázně Kynžvart je závislý na jednání o pronájmu pozemku na bývalé střelnici v Dolním Žandově.

Tato trasa by se v budoucnu měla pak stát důležitým cyklistickým koridorem pro spojení obcí v Chebské pánvi s Mariánskými Lázněmi a její návaznost na Plzeňský kraj. Výstavba cyklostezky Chebskou pánví (mezi Českým lesem a Slavkovským lesem) by měla opět výhody velmi příznivého výškového profilu a stala by se tak důležitou cyklistickou tepnou podobně jako cyklostezka Ohře.

Po vybudování cyklostezky by se pak dalo objíždět jedno z nejkritičtějších míst – silnice I.tř. mezi Starou Vodou a Dolním Žandovem. Cyklostezka by se napojovala na CS Ohře a pak by se Chebskou pánví snadno cyklistům zpřístupnil zámek Kynžvart a Mariánské Lázně jako významná turistická místa. Stezka by pak mohla pokračovat do Plzeňského kraje, do Chodové Plané s atraktivním rodinným pivovarem a dál na již vybudovanou cyklostezku do sousední Plané.

C.7. Cyklostezka Teplá

V posledních několika letech se objevují snahy na vybudování cyklostezky kolem říčky Teplé. Je to především z regionů Toužimska a Tepelska. Teplá tvoří ideální severojižní osu kraje a nabízí téměř ideální spojení mezi Mariánskými Lázněmi a Karlovými Vary. Na tuto osu mohou pak celkem snadno navázat stezky z Toužimska, např. podél Otročínského potoka, nebo stezka do Mariánských Lázní.

Pro vybudování cyklostezky svědčí i fakt, že cesta údolím Teplé (na úseku Bečov-Karlovy Vary) je v současnosti možná pouze po silnici I.tř. s poměrně hustým provozem. Město Bečov se stalo díky hradu a zámku s relikviářem sv. Maura velmi silným turistickým magnetem. I když je Bečov nad Teplou nyní dostupný po značené cyklotrase 362 (Teplá – Loket), je to pro tak významné turistické místo nedostatečné. Cyklostezka podél Teplé by zcela jistě umožnila i méně zdatným cyklistům snadnou přepravu do Bečova nad Teplou jak z krajského města, tak z Toužimska i Mariánských Lázní. Rovněž je tu výhoda souběžné železniční trati s nepřetržitou přepravou kol ve vlcích mezi Mariánskými Lázněmi a Karlovými Vary.

Snahu na zprovoznění tohoto údolí projevila mariánskolázeňská radnice, která již v roce 2005 vybuďovala novou cyklotrasu 2284 z Mariánských Lázní do Poutnova. Město Teplá v minulém období mělo snahu vybudovat alespoň pěšinu z Poutnova podél Teplé k zastávce Louka, což by významně zkrátilo cestu. To se však doposud nezrealizovalo.

Co se ale podařilo, je, že město Bečov připravuje projekt pro cyklostezku na území města a lávku přes řeku u Bečovské botanické zahrady. MAS Kraj Živých vod zpracoval vyhledávací studii na celý úsek cyklostezky z Bečova nad Teplou do Karlových Varů.

Snahy o dostavbu železniční trati z Bezdržic do Teplé a s ní paralelní cyklostezky, která by propojila město Teplou a Bezdržice jsou zatím v útlumu. Realizace tohoto projektu by mohla přivést na Karlovarsko mnoho dalších turistů z Plzeňského kraje. Propojily by se tak další turisticky významné regiony – Konstantinolázeňsko (které má již vybudovanou hustou síť cyklotras) a Tepelsko, a zároveň by mohla vzniknout bližší vazba jediných lázní Plzeňského kraje s jejich protějšky na Karlovarsku.

C.8. Cyklostezka Svatava

Na propojení koridoru Sokolov – Oloví – Kraslice – Klingenthal je zpracovaná studie na cyklostezku ze Svatavy do Kraslic s napojením na Klingenthal. Tato studie se v současné době díky aktivitě Svazku obcí Kraslicka obnovuje a doplňuje o řešení mezi Olovím a Rotavou, které by se zcela vyhnulo silnici. Dále existuje studie napojení této trasy do Sokolova, na cyklostezku po rekultivovaných výsypkách vedoucí ze Sokolova do Lomnice a na systém stezek kolem jezera Medard. V gesci města Rotava se zpracovává studie napojení tohoto města na koridor podél řeky Svatavy s využitím bývalé železniční vlečky. Cyklostezka Svatava by se tak měla stát významnou spojnici Sokolova a Kraslic s přejezdem do Saska. Vzhledem k plánovanému vedení stezky podél řeky by stezka byla nejen svým směrem ale i výškovým profilem velmi přitažlivá pro širokou cyklistickou veřejnost.

C.9. Cyklostezka Bystřice

Podél říčky Bystřice se v minulosti vybuďovalo několik úseků cyklostezky a vzniklo bezpečné propojení mezi Ostrovem a Merklínem. Od té doby (2009) se další rozvoj této stezky zastavil. Přitom má stezka velký potenciál. Při jejím prodloužení z Ostrova na cyklostezku Ohři ve Velichově a na druhé straně z Merklína do Perninku by se mohla stát jednou z hlavních přístupových cyklistických komunikací do Krušných hor.

C.9.1. Odbočka Jáchymov

Města Ostrov s Jáchymov se v minulém období soustředily na propojení obou měst, a využili k tomu bývalou železniční trať. Podařilo se vybudovat krásnou cyklostezku, která dnes slouží jako odbočka z CS Bystřice do lázeňského města Jáchymov. Další prodloužení cyklostezky z Jáchymova už bude ale problematické, protože Jáchymov se nachází v hlubokém údolí a stezka by si musela poradit s velkým převýšením.

Proto jako vhodné řešení by bylo její napojení na dolní stanici lanovky na Klínovec a lanovku využívat jako součást stezky. Bylo by to ale možné jen v časově omezeném režimu, závislém na provozu lanovky.

Z Ostrova byla vyznačena trasa 2005 po nové stezce do Jáchymova, ale pak trasa odbočuje na Suchou a Klínovec a končí na Božím Daru. Vede tak po velmi strmém a dlouhém stoupání až do Klínoveckého sedla, což je trasa ve směru do hor vhodná jen pro fyzicky zdatné cyklisty.

C.10. Cyklostezka Rolava

Z Karlových Varů směrem na Novou Roli byla do roku 2010 dokončená po několika etapách cyklostezka podél Rolavy v délce 8 km. Vede po ní trasa č. 2009 a ta pak dál pokračuje na Nejdek a Nové Hamry. Cyklostezka je hodně využívána a stává se významnou spojnici do Krušných hor. Od roku 2013 po ní také vede Karlova stezka, která přivádí mnoho cyklistů ze sousedního Saska. Cesta z Nejdku do Nových Hamrů spojuje poměrně vytížená silnice, proto

je trasa 2009 vedená přes Tisovou a to je už poměrně velké stoupání. Z tohoto důvodu využívají někteří cyklisté zmíněnou silnici, což není pro ně moc bezpečné. Také zřizovatel Karlovy stezky plánuje přeložku značení Karlovy stezky na tuto silnici. Proto by bylo vhodné začít řešit vybudování samostatné cyklostezky mezi Nejdkem a Novými Hamry.

C.11. Cyklostezka Ašská

S velkým rozvojem cyklistických komunikací v okolí Aše, zaměřenými na propojení se Saskem a Bavorskem, se stále více objevuje požadavek na propojení Ašska s vnitrozemím - s Františkovými Lázněmi a Chebem. Po dokončení úseku cyklostezky Ohře mezi Chocovicemi a Chebem je tento požadavek ještě akutnější.

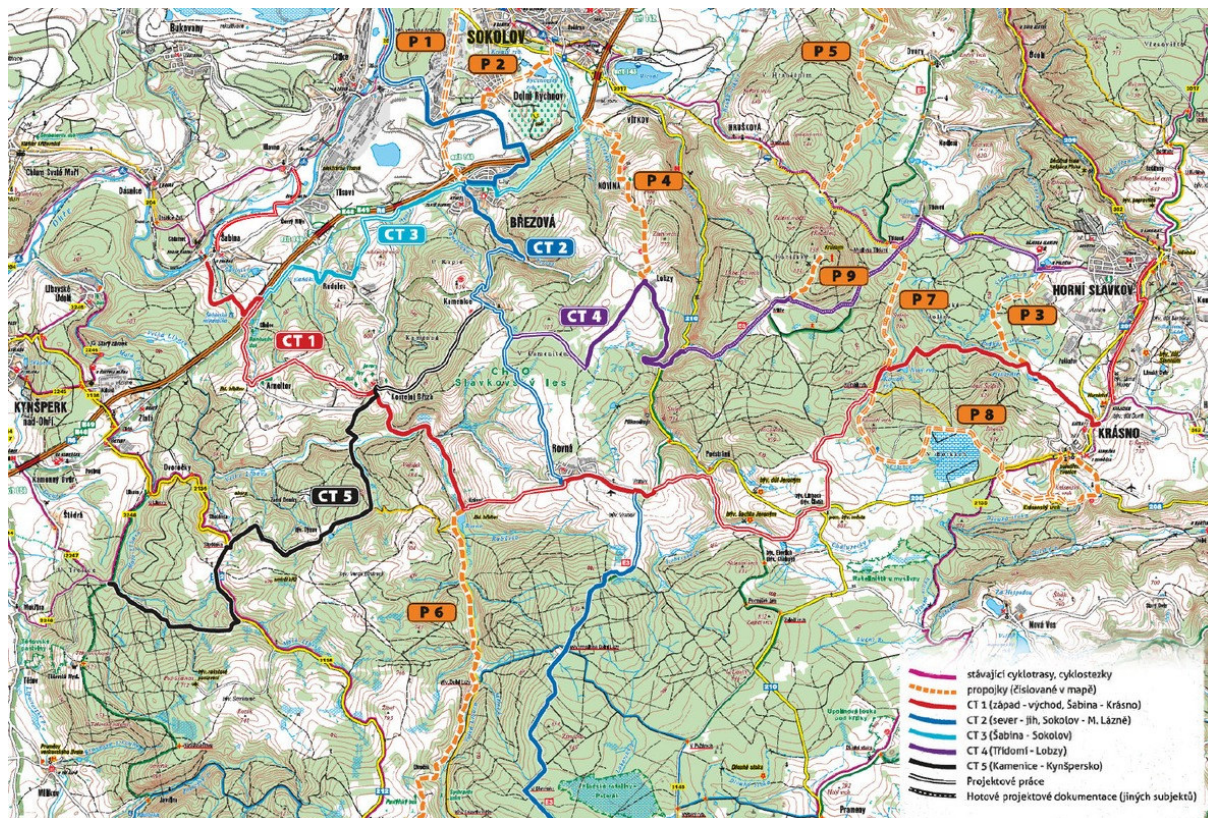
Již dříve město Aš připravovalo studii na hlavní (páteřní) trasu na propojení s městem Cheb. Měla vést po bývalých signálkách, náročným terénem, což nebylo pro hlavní trasu dost vhodné. Možná proto nebyla doposud zrealizovaná.

V současnosti se připravuje projekt na vybudování samostatné cyklostezky mezi Chebem a Františkovými Lázněmi, což by mohl být dobrý start pro vybudování bezpečné dopravní komunikace až Aše.

D. Regionální plány rozvoje

D.1 Cyklotrasy ve Slavkovském lese

Města Sokolov, Březová, Horní Slavkov, Krásno, Loket, a obce Dolní Rychnov, Rovná a Šabina, a MAS Sokolovsko uzavřely vzájemnou dohodu o spolupráci na podporu rozvoje cyklotras v oblasti Slavkovského lesa a sokolovské kotliny. Vznikly studie vedení cyklostezek a projektové dokumentace na obnovu nebo stavbu některých úseků. Byl tak vytvořen plán systému cyklostezek ve Slavkovském lese využívající v co největší možné míře stávající komunikace nebo různé cesty. Projektové dokumentace (pro územní řízení a pro stavební povolení) byly předány obcím, na jejichž území se dané úseky nacházejí.



Plánovaná síť cyklotras ve Slavkovském lese, aktualizace 2016

Projekt se nyní nachází ve třetím roce udržitelnosti. V období udržitelnosti MAS Sokolovsko komunikuje s příslušnými obcemi ohledně možností staveb podle projektových dokumentací. Samotná realizace staveb je na obcích. V současné době jsou nejdál v přípravě Sokolov a Dolní Rychnov, dále pak Březová.

Značené trasy byly připraveny ve spolupráci s KČT a navazují na stávající síť značených cyklotras.

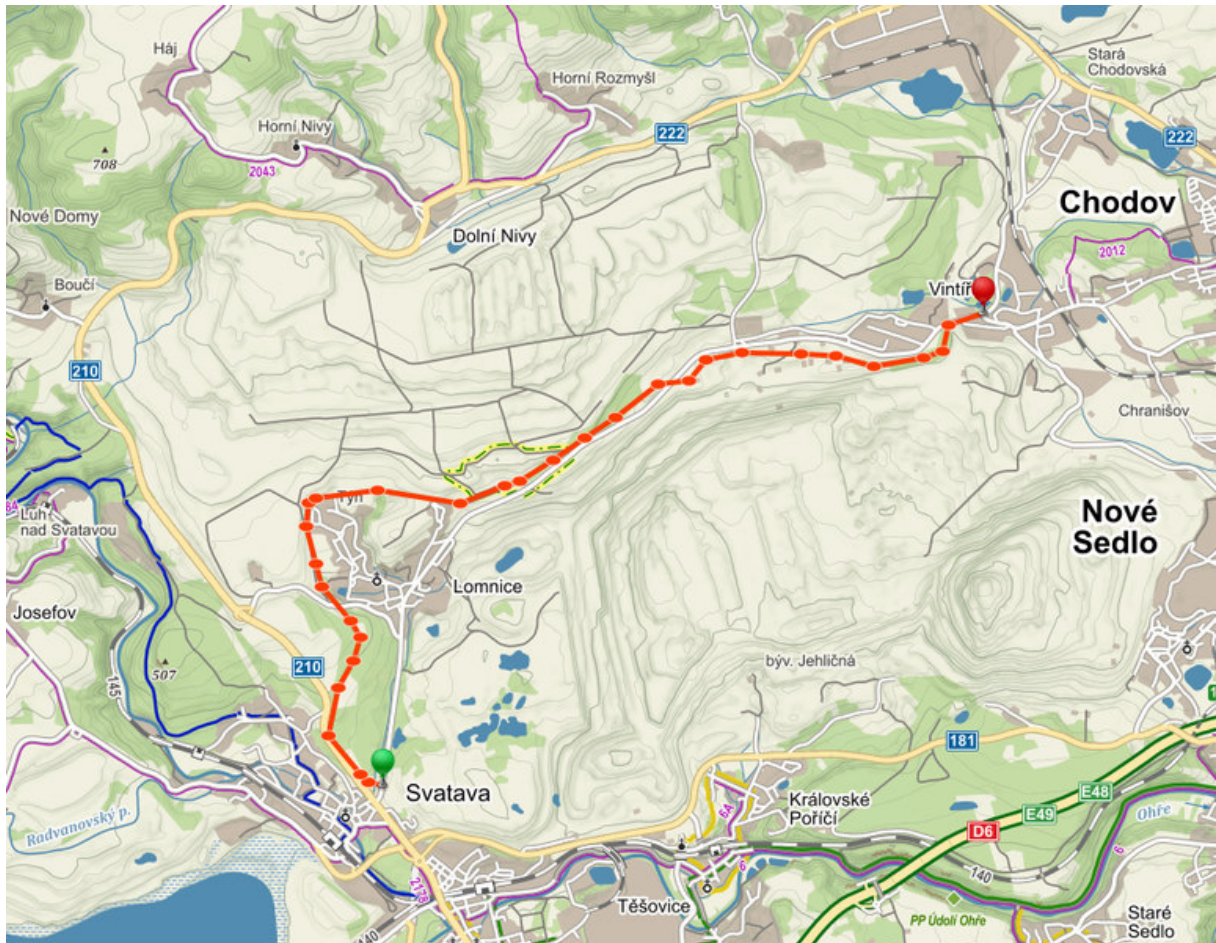
První trasy byly vyznačeny na jaře roku 2015 a to trasy:

2248 (v mapě CT5) mezi Tuřany (CT 604) a Kamenicí, přes Kostelní Břizu.

2022 (v mapě CT4) z Třidomí do Milířů s odbočkou na vrch Krudum (P9)

D.2. Cyklostezka Svatava - Vintířov

Připravovaná cyklostezka umožní propojení úseku, který byl doposud pro cyklisty dostupný jen po frekventované silnici. Stezka by se měla napojit na připravovanou stezku Svatava a sloužila by jako odbočka do Chodova. Obec Lomnice připravila projekt samostatné stezky po Lomnické výsypce a má již připravené stavební povolení. Financování je z fondu pro rekultivaci bývalých lomů z Ministerstva financí a čeká se jen a přidělení dotace.



D.3. Cyklostezka Božičany

Obec Božičany připravuje projekt na stavbu cyklostezky do Nové Role. V současnosti se řeší povolení pro vedení stezky po lomovém území. Stezka by umožnila bezpečnou cyklodopravu do Nové Role a využití stezky i pro cykloturistiku.



E. Plánování tras

E.1. Krajský plánovač tras.

Na krajském cykloportále je možné plánovat trasy v aplikaci připravenou oddělením informatiky:

http://www.kr-karlovarsky.cz/cyklo/Stranky/Planovani_tras.aspx

Zastávky je možno vybrat buď ukázáním do mapy - kliknout na tlačítko **Vyberte v mapě** a pak dvojklikem označit místo v mapě. Nebo vypsáním místa do okénka **Textové**. Seznam nabízených zastávek se mění podle vepsaných písmen.



Dále je možno vybrat, jaká bude obtížnost trasy - v nabídce kolonky **Obtížnost**,

a který typ povrchu bude preferován - v nabídce kolonky **Povrch**.

Je možno vybrat, zda body budou na trase v pořadí, ve kterém byly zadány - **Zachovat pořadí zastávek**, Můžeme vynechat nebezpečné úseky označením políčka - **Vynechat nebezpečné úseky**. Je možno také zvolit, zda má trasa končit ve výchozím bodě - **Trasa s návratem**.

Po vyhledání trasy se zobrazí itinerář s třemi tlačítky. Pomocí nich můžeme zobrazit výškový profil, vytisknout itinerář, nebo trasu exportovat do GPS.

E.2. Ostatní plánovače

Podobné funkce a služby poskytují i veřejně přístupné plánovače tras na mapových serverech, jako mapy.cz, cykloserver.cz apod..

4.4. Bike & Ride

Propojení veřejné a cyklistické dopravy v České republice je především rozšířeno na poli cykloturistiky. Svědčí o tom vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, tzv. cyklobusů, cyklovlaků, či existence nových služeb, jako půjčování kol ze strany ČD a.s..

A. Cyklisté a přeprava autobusy

Přeprava cyklistů autobusy v Karlovarském kraji je možná dvojím způsobem - pravidelnými linkami a cyklobusy.

A.1 Přeprava pravidelnými linkami

Některé linky autobusů společnosti Autobusy Karlovy Vary a.s. jsou vybaveny vnějšími držáky na kola na zádi autobusu. V jízdním řádu jsou pak označeny symbolem kola ve sloupečku příslušného spoje. Jsou to především spoje do míst, kam nezajíždí cyklobusy. Výhodou je, že jezdí (na rozdíl od cyklobusů) i ve všední dny. Nevýhodou, že mohou vézt maximálně jen 5 kol. Jedná se o tyto spoje:

- 411380 - Mariánské Lázně - Prameny
- 481240 - Kraslice - Rotava - Přebuz
- 481570 - Sokolov - Krajková - Oloví
- 481630 - Sokolov - Loket - H.Slavkov - Bečov
- 481810 - Karlovy Vary - Loket - H.Slavkov - Krásno

Připravuje se určité rozšíření i mezi Chebem a Aší. V jízdních řádech se konkrétní linky objeví nejdříve až při změnách JŘ platných od 28. února.

A.2. Přeprava cyklobusy

Firma Autobusy Karlovy Vary, a.s. provozuje již od roku 2003 cyklo dopravu v Karlovarském kraji. Jedná se o projekt CykloEgrentis, jediný ucelený systém cyklo dopravy v rámci kraje, obsluhující celé jeho území a zahrnující všechna okresní města, Krušné hory, Slavkovský les, Tepelskou vrchovinu a přístupnou část Doupovských hor.

Trasy cyklobusů:

- Červená Cheb - K.Vary - Jáchymov - Boží Dar - Klínovec
- Zelená Loket - Sokolov - Prameny - Bečov
- Modrá Bochov - Toužim - Žlutice - Chyše - Valeč
- Oranžová Aš - Kraslice - Přebuz - Nejdek
- Žlutá Nejdek - N.Hamry - H.Blatná - Pernink - Abartamy



Obrázek 13. Mapa cyklo dopravy Karlovarského kraje

Cyklisté častěji využívající přepravu cyklobusy si mohou pořídit tzv. Cyklokartu. Je to v podstatě speciální jízdenka na celou sezonu v ceně 499,- Kč.

Má tyto výhody:

- Neomezený počet jízd pro jednu osobu
- Je přenosná, každý provozní den cyklobusů ji může využít jiná osoba.

- Výrazná finanční úspora za celé období.
- Výběr z pěti cyklotras v Karlovarském kraji s možností kombinace jednotlivých tras.
- Pohodlná přeprava jízdních kol cyklobusy do předem vybrané lokality.
- S cyklokartou se neplatí poplatek 20,- Kč za přepravu jízdního kola.

Možnost využití 10% slevy po předložení cyklokarty ve vybraných restauračních zařízeních. V současné době také probíhá jednání s VVV Auerbach o možnosti zajištění německých „cyklobusů“ do Aše k vlaku mezi Chebem a Hofem a Autobusy KV jednájí, aby „oranžová“ linka mohla zastavovat v Německu na zastávkách v Bad Elsteru, Adorfu a Klingenthalu. Tato jednání a odsouhlasení ze strany orgánů ČR a SRN se určitě ale protáhnou, takže termín případného zavedení zatím není jasný.

B. Cyklisté a železnice

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

B.1. Nádražní infrastruktura v Karlovarském kraji

I přestože se v minulém období zrekonstruovala nádraží v Sokolově, Mariánských Lázních a právě probíhá rekonstrukce nádražní budovy v Karlových Varech, tak se při rekonstrukcích nádražních budov a nástupišť téměř nepočítá s provozem cyklistů. To považujeme za velmi závažný problém.

Největší překážky pro cyklisty v nádražních budovách a nástupištích:

- v současné době nejsou nádraží vůbec přizpůsobeny pro přepravu cyklistů s přívěsnými vozíky, což je z přepravy úplně vylučuje
- jsou malé výtahy, kam se nevejde ani jedno kolo bez toho, aby se muselo postavit na zadní
- schodiště jsou bez nájezdů, cyklisté musí "skákat" po schodišti, což je pro ženy a zvláště s naloženým kolem velmi obtížné
- v nádražní budově nejsou místa vhodná pro zaparkování (opření) kola (což je potřeba při nákupu jízdenky nebo občerstvení)
- vstupní dveře do nádražních budov mají úzké dveře, a nejsou automaticky otevíraná, což způsobuje komplikovaný vstup cyklistům
- na většině nádraží chybí úschovny kol

Významným počinem bylo zprovoznění nové trati č. 148 z Aše do bavorského Hofu. Trať, na které byl zastaven provoz krátce po roce 1948, byla znovu obnovena v roce 2015, což může významně ovlivnit turismus na Ašsku.

B.2. Železniční přepravci

Železniční přepravci hodně pokročily ve zkvalitnění komfortu a služeb cyklistů, především státní společnost **České dráhy**:

- nahrazením většiny zastaralých souprav moderními s nízkou podlahou velmi ulehčily nastupování a vystupování cestujících s koly
- zřídily půjčovny kol na devíti velkých nádražích v Karlovarském kraji
- většinu rychlíkových souprav vybavily místem pro přepravu kol a zavedli režim místenek pro kola a cyklisty

Dalo by se ale také tyto služby zlepšovat. Například je vcelku zbytečné, aby přeprava v rychlících byla pro cyklisty povinně místenková i mimo sezonu, kdy jezdí jen omezený počet cyklistů. Povinná místenka přepravu cyklistů zbytečně prodražuje zvláště na kratší vzdálenosti, kdy přeprava kola vychází draž než přeprava osob. To odrazuje některé potenciální cestující od využívání přepravy po železnici.

Rovněž i druhý přepravce **GWT Regio** po několika letech přechodného provozu zastaralých souprav, konečně v roce 2015 zavedl novější nízkopodlažní soupravy s vyšším počtem míst pro přepravu kol.

Co je stále ještě zůstává problematické, je nedostatek přímých vlaků do turistických center (hlavně o víkendech a svátcích) a návaznost spojů mezi různými dopravci, včetně provozovateli cyklobusů. Chybí např. přímé spoje z Mariánských Lázní a Toužimi na Ašsko a do Krušných hor, a také návaznost spojů společnosti GWT Regio a cyklobusů v Karlových Varech.

C. Regionální jízdenka Egronet

V Karlovarském kraji lze výhodně využít regionální jízdenku EGRONET.

Je to mezinárodní jízdenka společná pro Karlovarský kraj, částečně Ústecký kraj, Sasko, Bavorsko a Durynsko. Na jednu jízdenku tak můžeme v tomto regionu celý den využívat různé prostředky veřejné dopravy. Tedy nejen železnici, ale i autobusy a většinu přepravců MHD. Přeprava kola je v ceně jízdného.

Od roku 2016 došlo některým významným úpravám jízdenek:

- bylo zrušeno omezení platnosti jízdenek ve všední den od 7:30, nyní platí od 0:00, stejně jako o víkendech a svátcích
- cena jízdenky pro jednu osobu se zvýšila ze 150 Kč na 200 Kč
- zavedly se hromadné jízdenky - nyní pro 2 osoby je cena 300 Kč, pro 3 osoby - 400 Kč, pro 4 osoby - 500 Kč a pro 5 osob - 600 Kč



Obrázek 14. Mapa sítě Egronet

4.5. Syntéza analytické části

4.5.1. Shrnutí

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 stávající situace v cyklistice na území Karlovarského kraje. Jsou zde poskytnuty údaje o cyklostezkách (*celkem je k 31.12.2015 169 km cyklostezek*) a plánování výstavby cyklistických komunikací, shrnuty informace o stávající a plánové síti cyklotras Karlovarského kraje (*celkem je k 31.12.2015 2043 km cyklotras*), představeny širší dopravní souvislosti s cyklistickou dopravou a stávající finanční zdroje na cyklo dopravu v Karlovarském kraji.

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 potencionální cyklostezky vést. V těchto případech se nabízí několik řešení. S vlastníkem se lze dohodnout na povolení vést stezku, na pronájmu, koupí či výměně. Jednání jsou velice individuální, vždy záleží na konkrétní osobě, se kterou je jednáno.

Cílem je podpořit využití jízdních kol k denní dojíždě do cca 7 km vzdálenosti (dojížděka do škol, zaměstnání), což lze zaručit jen vybudováním či rekonstrukcí bezpečných cyklistických stezek a cyklotras.

Účinnou ochranou zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích před srážkou s vozidly je především oddělování průchozího a průjezdního prostoru výstavbou stezek pro chodce a cyklisty, případně vytváření vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru (na vozovce).

Oddělování zranitelných účastníků silničního provozu od automobilového provozu je především věcí obcí jako vlastníků místních komunikací (cest pro chodce a cyklisty). Základním předpokladem je již vytváření územních předpokladů při tvorbě územních plánů kraje a obcí. Tuto činnost může krajský úřad významně ovlivňovat. Podpora Karlovarského kraje především spočívá v grantové podpoře budování výše uvedených staveb a stavebních úprav, a to v poskytování neinvestičních příspěvků, ale zejména investičních příspěvků. Tato oblast je následně řešena ve Strategické části realizací cíle 1.1 Podpora budování cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty.

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 cyklobalíček např. dvou, tří denní pobytů, s nabídkou ubytování. Analýza také konstatuje, že v oblasti rekreační cyklistiky chybí základní marketing na národní úrovni pro domácí a zahraniční cyklisty.

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

- Propojit „marketingové“ projekty kraje a Česko jede (viz kapitola 2.6.). Česko jede by se mělo začít vnímat spíše za marketingovou značku, „brand“, který patří všem.
- Tipy na výlet uspořádat podle turistických oblastí a dále dle jednotlivých navazujících regionů, nikoliv podle roků. Dále je třeba propojovat s přírodními, kulturními a volnočasovými aktivitami (nyní je na webu jen prostý výčet těchto aktivit, ale nejsou propojené na jednotlivé tipy na výlet)
- Trasy a tipy rozdělit podle jednotlivých cílových skupin (dnes jsou sice rozděleny podle náročnosti, ale na webu se tato informace komplikovaně hledá)
- Více propojovat nabídku kraje a měst (mikroregionů). Více propagovat tematické trasy, které jsou právě tvořeny ze strany měst a mikroregionů. Pokud možno, tak se postarat o jednotný vizuál webových portálů.
- Zvážit propagaci TOP nabídky Karlovarského kraje dle kapitoly 4.2.3.
- Více propagovat terénní cyklistiku, která je nyní výrazně potlačena
- Trasy a tipy více propojit s veřejnou dopravou, aneb „nech auto doma“ (jakýkoliv tip na výlet se musí ptát, zda počítá s využitím VHD, nebo ne). Na webu jsou sice informace o intermodalitě, ale opět při hlubší analýze tipů na výlet toto propojení má velké rezervy.

4.5.2. Definování problémových oblastí

Karlovarský kraj podporuje rozvoj cyklistiky a cyklodopravy v kraji na základě koncepčního dokumentu „Strategie cyklistiky v Karlovarském kraji na období 2016 - 2020“. Dokument se stal přímým nástrojem k rozhodování, koordinaci, komunikaci, projednávání, monitorování, financování cyklistických komunikací a doplňkové infrastruktury a pro přípravu a realizaci projektů spolufinancovaných z finančních zdrojů EU v programovém období 2007-2013 a SFDI, které vedly k zajištění rozvoje cyklistiky v kraji. Strategie byla postavena na čtyřech pilířích, které byly pro rozvoj cyklistické dopravy na území Karlovarského kraje klíčové. Proto i aktualizovaná Strategie je na nich postavena:

1. Pokračovat v dlouhodobé politické podpoře ze strany Karlovarského kraje
2. Posílit funkci krajského cyklokoordinátora s důrazem na cyklodopravu, zkvalitnění služeb pro cyklisty, zdravý životní styl, marketing a vytvoření cykloproduktů
3. Zachovat dotační titul pro podporu cyklistiky
4. Pokračovat v marketingové podpoře cykloturistiky a terénní cyklistiky.

Tyto základní předpoklady podmiňují další podporu jak v oblasti cyklistické dopravy, tak i cykloturistiky a terénní cyklistiky.

A. Definování problémových oblastí v oblasti cyklistické dopravy

Karlovarský kraj představuje oblast se značným potenciálem pro rozvoj cyklistické dopravy, pro účely každodenního pohybu obyvatel do zaměstnání, škol a za službami. Aby bylo možné jej plně využít, pak je nutné pracovat na odstranění těchto problémů:

- Existuje stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty – cyklostezek. Chybějí úseky cyklostezek v extravilánu, především podél frekventovaných komunikací (viz kapitola 4.1.3.)
- Budování cyklostezek je také komplikováno problematickými majetkovými vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklostezek (problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě) (4.1.3.)
- Je třeba se více věnovat otázkám řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I.II., III. třídy. (4.1.4.)
- Parkování kol je podceňovanou záležitostí, včetně systému Bike&Ride (4.1.5.)
- Odborné subjekty doposud příliš nerozumí plánům udržitelné městské/regionální mobility, její součástí je i cyklistická doprava (příloha 1.2.1., analýza)

Nástrojem pro řešení daných problematických oblastí je realizace konceptu realizace plánů udržitelné městské/regionální mobility, jehož hlavním cílem je způsobit změnu v podílu přepravní práce, kterou je možno docílit kombinací infrastrukturních projektů (se zaměřením na veřejnou, pěší a cyklistickou dopravu), regulačních opatření (především v oblasti parkování) a osvětových akcí, které mají motivovat občany, aby svá auta nechávali doma.

Aktualizovaná Strategie bude nejen zaměřena na podporu cyklistické dopravy, ale povede města a mikroregiony k tomu, aby cyklistickou dopravu neřešila izolovaně, ale integrovaně, spolu s dalšími druhy dopravy, a především společně v rámci integrovaného strategického dokumentu příslušného regionu.

Zjednodušeně – představitelé západních měst hovoří o cyklo dopravě jako o součásti dopravy, se kterou moderní města musejí počítat. Hovoří se o nástrojích, které mají obyvatele měst motivovat k častějšímu použití některé z „koalice udržitelné dopravy“ (tedy veřejné dopravy, cyklo dopravy a pěší dopravy). V Česku se hovoří o alternativní dopravě.

Proto se doporučuje na krajské i regionální úrovni:

- Řešit cyklistickou integrovaně spolu s dalšími dopravními prostředky, v rámci realizace místních plánů městské/regionální mobility (součástí by měla být Strategie cyklistické dopravy s textovou i mapovou částí).
- Zaměřit se na cyklisticky bezpečné spojení lokalit s největším pohybem obyvatel, ať už současným nebo předpokládaným, např. centrum – sídliště, centrum – průmyslová zóna, centrum – železniční stanice, centrum – rekreační zázemí města.
- Mít vyčleněná místa s předpokládanou lokalizací úschovny kol a půjčovny kol a v určitém stadiu rozvoje cyklistiky je zprovoznit.
- Hledat optimální technická řešení samostatných cyklistických komunikací v souběhu s pěší dopravou, nebo v úplné separaci od pěší dopravy, dovolit cyklistům v centru jízdu v protisměru v jednosměrných ulicích. Postupný nárůst cyklistické dopravy si

vyžádá i samostatné cyklistické mosty, mimoúrovňová křížení s ostatními komunikacemi atd.

- Další doporučení jsou uvedeny v příloze analýzy Strategie, v kapitole 1.2.1.

B. Definování problémových oblastí v oblasti cykloturistiky, terénní cyklistiky

Evropská unie jen minimálně řeší podporu cestovního ruchu. Nicméně objevuje se nový termín – podpora aktivní mobility, o čemž bylo psáno již výše. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a tato Strategie na tento trend může dobře reagovat. Při tvorbě tipů na výlet je tak možné se dívat i z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba lidem to připomenout. Kdo se rozhodnout zde strávit dovolenou pak dostanou stejnou nabídku a je jedno, zda se jedná o rodinu s dětmi, terénní cyklisty či seniory.

Na dálkovou cykloturistiku je možné se dívat ze dvou úhlů pohledů. Ten první vidí „klasické“ týdenní putování v koridoru dálkových tras. Zde je potřeba střízlivě si vyhodnotit, která má opravdu potenciál stát si hitem dálkové turistiky. Na druhé straně koridor dálkových tras může být opět využit pro místní obyvatele z regionu. Naučme lidi, aby nechávali svá auta doma, dojeli vlakem, či cyklobusem do bodu „A“, pak jeli na kole, den, dva, tři a pak v bodě „B“ opět sedli na vlak, či cyklobus a odjeli domů.

Neměl by se také podceňovat význam terénní cyklistiky, fenomén poslední doby. Pokud dojde k rozumné domluvě se správcem lesů a polních cest, nabízí se využít hustá síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky jak si odpočinout od všedního shonu.

Problémové oblasti jsou následující:

- nedostatečně propojena nabídka kraje a měst (mikroregionů).
- Málo jsou propagovány tematické trasy
- Nedostatečná propagace dálkové turistiky na krajském webu.
- Nedostatečná propagace terénní cyklistiky
- Nepropojení „marketingových“ projektů kraje a Česko jede
- Trasy a tipy více propojit s veřejnou dopravou, aneb „nech auto doma“ (jakýkoliv tip na výlet se musí ptát, zda počítá s využitím VHD, nebo ne). Na webu jsou sice informace o intermodalitě, ale opět při hlubší analýze tipů na výlet toto propojení má velké rezervy.
- Dlouhodobá absence efektivního modelu koordinace a řízení cykloturistiky v linii kraj – regiony/oblasti (jednotlivé tipy na výlet jsou například uspořádány abecedně, nikoliv podle turistických oblastí, mikroregiony naopak nemají nabídku na svých webech)
- Kvalita poskytovaných služeb pro cyklisty spojená s rozvojem lidského potenciálu

Při podpoře cykloturistiky se často zapomíná na kvalitu ubytovací a stravovací služeb pro cyklisty. Nejde při tom jen o nastavení souboru doporučení, které jsou např. dobře popsané v rámci certifikace Cyklisté vítání, ale je třeba brát v úvahu i kvalitu samotného personálu, aby byl vychováván k úctě k zákazníkovi (cykloturistovi), aby měl jistotu, že je skutečně vítán.

4.5.3. SWOT analýza

Silné stránky	Slabé stránky
<ul style="list-style-type: none"> • Podpora cyklistiky ve strategických dokumentech kraje • Existence funkce krajského cyklokoordinátora • Kraj má dotační titul na podporu cyklistiky • Politická podpora rozvoji cyklistiky, díky které bylo možné realizovat množství projektů (2010–2015) • Nejvýznamnějším nástrojem pro implementaci aktivit byl Regionální operační program regionu NUTS II Severozápad • Státní podpora výstavby cyklostezek prostřednictvím SFDI • Byla postavena řada nových cyklistických stezek, nejdelší úseky jsou v koridoru cyklostezky Ohře • Obecně bohatý přírodní a kulturní potenciál kraje je významným faktorem pro rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky • Rozsáhlá marketingová podpora cykloturistiky a vydání řady propagačních cykloturistických materiálů • Rozsáhlá značená síť cykloturistických tras na území kraje, která je monitorována zástupci KČT, • Celkově dobrá dopravní dostupnost kraje v návaznosti na cyklobalíčky (provázanost z vlaky a cyklobusy). • Systematický monitoring intenzit cykloturistů na úrovni kraje 	<ul style="list-style-type: none"> • Existuje stále nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty – cyklostezek. Chybějící úseky 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) • Parkování kol je podceňovanou záležitostí, včetně systému Bike&Ride • Neporozumění významu zvyšování podílu cyklistiky na přepravních výkonech • Řešení cyklistické dopravy v koridoru silnic I., II., III. třídy není automatické, ale jen na základě místních iniciativ • Odborné subjekty doposud příliš nerozumí plánům udržitelné městské/regionální mobility, její součástí je i cyklistická doprava • Trasy a tipy na výlet nejsou na webu rozděleny podle jednotlivých cílových skupin, či podle náročnosti • Nedostatečně propojena nabídka kraje a měst (mikroregionů). Málo jsou propagovány tematické trasy • Dálková turistika na webu není výrazněji podporována, i když se jedná o jednu z priorit kraje (dálkové trasy jsou popsány jen v sekci „cyklotrasy“) • Potlačena propagace terénní cyklistiky • Dlouhodobá absence efektivního modelu koordinace a řízení cykloturistiky v linii kraj – regiony/oblasti

Příležitosti	Hrozby
<ul style="list-style-type: none"> • Další rozvoj partnerství a spolupráce mezi organizacemi působícími v oblasti rozvoje cyklistiky. • Vybudování koordinované a efektivní struktury pro rozvoj cyklistiky v kraji • Budoucí podpora cyklistiky z IROP Cíl 1.2. dotace na cyklistická opatření, z INTERREG V - Program spolupráce Sasko – Česká republika, z Programu přeshraniční spolupráce Česká republika –Bavorsko • Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích, cyklistických pruhů • Spolupráce na příhraničních i nadregionálních projektech se slovenskými, rakouskými nebo i maďarskými partnery • Posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů, • Ekonomické oživení venkovského prostoru • Rozšiřování a zkvalitňování cyklo dopravní infrastruktury (parkovací místa – systém Bike and Ride, mobiliář, úpravy povrchů apod.) • Využití preferencí a chování převažujících návštěvníků ve věku 26–45 let a stále rostoucího potenciálu generace seniorů jako klíčového faktoru rozvoje CR v kraji • Navázat kvalitativně bližší a kvantitativně rozsáhlejší spolupráci s domácími i zahraničními cestovními kancelářemi za účelem „dovozu“ domácích a zahraničních návštěvníků do regionu • Sblížení cykloturistiky s jinými druhy turistiky (např. agroturistika, hipoturistika, in-line, pěší, apod.), • Pokračující rozvoj napojení cykloturistiky na ostatní druhy dopravy (IDS) • Rozvoj doplňkové cykloturistické infrastruktury (mobiliář, půjčovny, opravny a další doplňková infrastruktura), • Optimalizace stávající sítě cyklotras v regionu (provázání značených tras mikroregionů, zvyšování kvality povrchu značených tras, apod.) 	<ul style="list-style-type: none"> • Omezení finanční podpory pro region v rámci evropské strukturální politiky • Nedostatek finančních prostředků v rozpočtu centrálních orgánů (MMR ČR, CzechTourism) a rozvoj CR v regionech • Opomenutí řešení cyklistické dopravy při zpracování územně plánovací dokumentace • Vlastnické překážky bránící v rozvoji budování cyklostezek či značení cyklotras, • Zvyšující se frekvence výskytu negativních jevů počasí (bleskové povodně, vichřice...) • Nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklistiku ve městech a obcích • Nedostatečné provázání vnitřních municipálních cyklosítí s vnějšími cykloturistickými trasami • Negativní celkový vývoj v oblasti cestovního ruchu, popř. nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v regionu, • Vznik problémů vznikajících z důvodů regulace cykloturistiky v lokalitách s režimem ochrany přírody • Závislost na jednom druhu CR – lázeňství (nejvýznamnější zdroj prosperity kraje); • Jednostranná orientace na lázeňství hrozba poklesu zájmu tuto turistickou destinaci • Omezený sortiment nabízených služeb, nezajímavá neinovativní nabídka, nerespektování změn poptávky po dalších službách (wellness, regenerační, rekondiční a relaxační pobyty apod.). • nedostatečná nabídka konkurenceschopných produktů; • nedostatečné marketingové, prezentační aktivity;