

Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023

NÁVRHOVÁ A IMPLEMENTAČNÍ ČÁST

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



Srpen 2017

Obsah

1	ÚVODEM	- 3 -
2	SHRNUTÍ ANALYTICKÉ ČÁSTI – PODKLAD PRO NÁVRHOVOU ČÁST - 4 -	
	2.1. PRINCIP PARTICIPACE - ZAPOJENÍ MĚST, OBCÍ A OBČANŮ DO PŘÍPRAVY KONCEPCE	- 4 -
	2.2. DEFINOVÁNÍ PROBLÉMOVÝCH OBLASTÍ	- 7 -
3	NÁVRHOVÁ ČÁST – ZÁKLADNÍ TEZE	- 10 -
	3.1 DEFINOVÁNÍ VIZÍ	- 10 -
	3.2 SCHÉMA STRUKTURY STRATEGICKÝCH PRIORITY, CÍLŮ A OPATŘENÍ	- 12 -
4	NÁVRHOVÁ ČÁST – PRIORITY, CÍLE, OPATŘENÍ	- 16 -
	4.1 PRIORITY 1. CYKLISTICKÁ DOPRAVA JAKO NEDÍLNÁ SOUČÁST DOPRAVNÍHO SYSTÉMU .	- 16 -
	4.1.1 CÍL 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů	- 17 -
	4.1.2 CÍL 1.2 Konceptní řešení cyklistické dopravy	- 21 -
	4.1.3 CÍL 1.3 Začlenění cyklopravy do integrovaného dopravního systému.	- 23 -
	4.2 PRIORITY 2. CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA	- 24 -
	4.2.1 CÍL 2.1 Zajištění marketingové prezentace rekreační cyklistiky.....	- 24 -
	4.2.2 CÍL 2.2. Realizace dálkových páteřních tras na území kraje	- 26 -
	4.2.3 CÍL 2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky	- 29 -
	4.3 PRIORITY 3. KOORDINACE A ORGANIZACE CYKLISTIKY	- 31 -
	4.3.1 CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a cykloturistiky.....	- 31 -
	4.3.2 CÍL 3.2 Realizace poradenství a propagace.....	- 32 -
	4.3.3 CÍL 3.3 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat..	- 32 -
5	IMPLEMENTAČNÍ ČÁST	- 33 -
	5.1 NÁVRH FINANČNÍHO RÁMCE.....	- 33 -
	5.2 ŘÍZENÍ A MONITORING CÍLŮ A OPATŘENÍ.....	- 37 -
	5.2.1 Řízení Koncepce – klíčové faktory	- 37 -
	5.2.2 Řízení Koncepce – upřesnění rozsahu agendy koordinace.....	- 39 -
	5.2.3 Monitoring cílů a opatření.....	- 44 -
	5.3 AKČNÍ PLÁN – PŘEHLEDNÉ SHRNUTÍ 2017 - 2019	- 45 -
6	PŘÍLOHA - VYBRANÉ ÚSEKY DÁLKOVÝCH PÁTEŘNÍCH TRAS	53

1 Úvodem

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

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

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

Prvním krokem byla analýza aktuálního stav rozvoje cyklo dopravy, cykloturistiky, sítě cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, ale především hledání skutečných potřeb obcí a měst, na které by nová Cyklokoncepce SK 2023 měla reagovat.

Návrhová a implementační část navrhuje **krátkodobá a dlouhodobá opatření, která by vedla k efektivnímu rozvoji cyklistiky na území Středočeského kraje v období let 2017 – 2023 a propojila je s finanční podporou kraje. Kromě opatření je navržena i koordinační role kraje, která zahrnuje tyto činnosti:** meziregionální koordinační funkce KÚSK, realizace nejkomplicovanějších úseků na páteřních trasách kraje, finanční podpora obcím a svazkům pro realizaci regionálních a místních opatření, prosazování cykloopatření v rámci všech staveb a rekonstrukcí v gesci kraje, koordinace při zajišťování vícezdrojového financování.

Cyklokoncepce SK 2023 se tak stane 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 2018-2023.

2 Shrnutí analytické části – podklad pro návrhovou část

2.1. Princip participace - zapojení měst, obcí a občanů do přípravy koncepce

Zhotovitel do plánování rozvoje kraje v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky zapojil města, obce, ale také obyvatele, kteří jsou již v této oblasti aktivní. Cílem je podporovat princip participace, která je výborným nástrojem aktivizace obyvatel. Jedině aktivní občané, což jsou i starostové, politici, úředníci, projektanti, mohou měnit obce, města i kraj k lepšímu. Pasivita způsobuje postupné odtržení samotné koncepce od obyvatel a naopak. Prvním krokem moderní a správné přípravy každé koncepce je tedy zjištění potřeb těch, které realizace cyklistických opatření ovlivní. V období leden – únor 2017 proto proběhlo celkem 9 regionálních setkání. Zúčastnilo se jich přes 200 zástupců měst a obcí, kteří zaslali více než 150 vyplněných dotazníků.

Koncepce kraje tak vychází z aktuálních potřeb menších územních celků a tyto dílčí potřeby propojuje a koordinuje - *"think globally, act locally"*. Pro regiony je důležitá dopravní obslužnost a propustnost krajiny, z hlediska cykloturistiky pak nabídka zajímavých tras a udržení návštěvníků v regionu. Národní páteřní cyklotrasy jsou pak nadstavbou místních potřeb a tras.

Informace od kraje, obcí a měst byly zapracovány do analýzy, která má tyto stěžejní kapitoly:

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

Série jednání a dotazníků měla pomoci si vyjasnit, jaké jsou představy obcí a kraje, a pokusit se hledat kompromis mezi občas protichůdnými zájmy, neboť každý má svůj pohled na věc. Zatímco kraj „přemýšlí“ především v nadregionálním a regionálním měřítku, obce především v místním měřítku.

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

Finální podoba analýzy vycházela ze závěrů pracovního jednání s obcemi dne 20.3.2017, v rámci kterého se dobře ukázal rozdílný pohled kraje a obcí na problematiku

cyklodopravy a cykloturistiky. Cílem tedy bylo hledání kompromisu, který se následně promítne do návrhové části

I. OBLAST: PÁTEŘNÍ CYKLOTRASY (z krajského úhlu pohledu)

- Středočeský kraj chce věnovat velkou pozornost páteřním trasám. Tento požadavek je oprávněný, neboť kraj tuto aktivitu řeší již 10 let. Nicméně analýza i jednání ukázalo, že je zmatek v názvosloví ve vztahu k cyklotrasám. Proto již v analýze, v kapitole „2.1. Vymezení základních pojmů“, je větší pozornost věnována pojmům, jako je cyklistická trasa a páteřní cyklotrasy Středočeského kraje.
- Je zcela jasné, že na páteřních trasách jsou úseky, které by nikdy nebyly vybudovány, kdyby koordinaci nepřevzal kraj. **V tomto případě musí mít klíčovou úlohu ve stanovení prioritních tras, v jejich projektování i realizaci právě kraj**, nikoliv obce. Obce mu mohou pomoci s majetkoprávním vyrovnáním, trasu připomínkovat. Kraj bude tahoun a obce mu pomůžou – místními zkušenostmi, s jednáním o majetkoprávním řešení pozemků atd. Za tím účelem vznikla v analýze kapitola „4.3.3. Dálkové páteřní cyklotrasy SK a stav jejich připravenosti“. V tomto kontextu byly zaslány připomínky k detailnímu popisu těchto tras. Na druhé straně samy obce v některých případech už nechtěly čekat na kraj a rozjely přípravu (viz. aktivity města Týnce nad Labem), nebo přímo na jednání požádala jedna obec kraj pouze o finanční pomoc, protože realizaci zvládnou obce samy.
- Samozřejmě, kraj na to musí mít lidi, kapacity, zvládnout vše manažersky, atd. Kraj musí udělat studii tras, projednat s obcemi projekt a SP a táhnout realizaci. Musí se definovat role kraje a navazující role obcí. Analýza tuto problematiku popisuje v kapitole 4.1.2.
- Středočeský kraj si chce vzít příklad z Rakouska z Podunajské stezky. **Podél Vltavy a Labe** v kraji by cyklostezka měla vést souvisle podél vody na obou březích a tyto břehy by měly být propojeny mosty a přívozy. Na druhé straně se jedná o dlouhodobou vizi, která přesahuje rámec tohoto dokumentu. Také je třeba zdůraznit, že v některých případech cyklostezku podél řeky nebude možné vést, ať již z pohledu reliéfu krajiny (zejména podél řeky Vltavy), nebo z důvodu ochrany krajiny, při respektování souhlasného stanoviska SEA k cyklistickému generelu (viz. souhrnná příloha analýzy této koncepce – kapitola 3.1.). Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 5 km od břehu řeky. Cyklokoncepce 2023 tak určuje koridor, který zajistí průjezdnost krajinou. Až teprve studie proveditelnosti upřesní detailní vedení trasy. Jen za těchto podmínek bude umožněn výlet tam po jednom břehu, zpátky po druhém, dále podpoří propojení obce, památky i turistické atrakce na obou březích. V momentě, když se dané úseky podaří zrealizovat, stanou se magnetem pro cestovní ruch.
- Na druhé straně obce nečekaly 10 let na kraj, až za ně něco udělá, a samy převzaly iniciativu. Díky tomu vzniká v kraji velký **potenciál pro realizaci významných nových páteřních regionálních cyklotras SK kraje**. Ty nevznikají tak, že by je někdo navrhl od stolu, ale vycházejí z reálných potřeb a aktivit obcí. Takové trasy jsou popsány v analýze v kapitole „4.3.4. Možnosti vytvoření nových páteřních regionálních cyklotras SK“. V návrhové části se bude pracovat pouze s takovými trasami v kraji, u kterých existuje předpoklad, že budou skutečně realizovány. Úkolem kraje je podpora

právě takových tras. Tyto regionální trasy plní nejen roli rekreační, ale především dopravní.

- Proto nejsou v nějakém konfliktu dálkové nadnárodní trasy a lokální požadavky, v tomto případě v podobě regionálních tras. Je třeba je navrhnout tak, aby výsledný efekt byl synergický. Cyklostezky podél velkých řek jsou jistě využitelné i pro lokální dopravu, lokální výlety i pro dálkové cyklisty – podél řek jsou velká sídla, průmysl, turistické zajímavosti... Analýza tak ukazuje, že stavět proti sobě lokální a dálkové cyklisty je nesmysl, obě skupiny mají stejný zájem a stejnou legitimitu, jen se liší počtem ujetých km. Trasy musí vést někam. Nicméně bylo by chybou, aby páteřní cyklotrasy byly spojovány jen s tematickými trasami EuroVelo, jak tomu bylo doposud. Jedná se jen o určitou marketingovou nadstavbu. Úmyslně proto značení cyklotras a tematické trasy včetně EuroVelo jsou uvedeny v analýze, v kapitole „4.2. Cyklistické trasy“, aby bylo srozumitelné, že v tomto případě jsou skutečně spojené s cykloturistikou. V analýze v kapitole 4.3. již klademe důraz na výstavbu cyklistických komunikací. Proto páteřní cyklotrasy Středočeského kraje patří právě do této kapitoly, neboť primárně jsou spojeny s výstavbou cyklistických komunikací. Proto v rámci vymezení základních pojmů je cyklotrasa definována následujícím způsobem:
 - **ve smyslu značení v terénu** – analýza, kapitola 4.2.
 - **ve smyslu územně-plánovacím** – analýza, kapitola 4.3.

II. OBLAST: CYKLODOPRAVA (z místního / obecního úhlu pohledu)

- Problém celé diskuse o páteřních trasách je ten, že se zcela opomíjí role cyklodopravy. Již ve stávajícím generelu má být cyklodoprava jednou z priorit, ale praxe ukázala, **že se s cyklodopravou neumí pracovat.**
- Aktuální situace je taková, že z pohledu odboru dopravy je většinou cyklistika vnímána jen z pohledu rekreační funkce, nikoliv dopravní. Právě z tohoto důvodu musely být doplněny do analýzy informace o významu cyklodopravy ve společnosti. Kompletně byly aktualizovány úvodní kapitoly 2.1., 2.2., 2.3. Kapitoly jsou sice delší, ale poskytují odborný rámec pro všechny, kteří se chtějí postavit za další rozvoj cyklodopravy v kraji.
- Důraz je kladen i na stávající koncepční krajské dokumenty - **Program rozvoje územního obvodu Středočeského kraje 2014 – 2020, nebo nový dokument Program zlepšování kvality ovzduší - zóna Střední Čechy CZ02**, které oba hovoří o podpoře cyklodopravy (viz analýza, kapitola 2.3.1. Evropské, národní a krajské strategické dokumenty). Je tedy zřejmé, že i kraj se má zabývat problematikou cyklodopravy.
- Aktuální situace je taková, že cyklostezky a cyklistika jsou na kraji všech a nikoho - týkají se dopravy (odbor dopravy a výbor pro dopravu), cestovního ruchu (výbor pro tělovýchovu a sport, výbor pro památkovou péči, kulturu a cestovní ruch) a samozřejmě i regionálního rozvoje, kam patří **cyklokoordinátor, který nemá prakticky žádné pravomoci.** I proto byl velký prostor věnován kapitole „4.1.2. Vývoj a aktuální stav cyklistiky“, ve které jsou popsány mechanismy možného řízení. Pravdou ale je, že dokud to nevezme za své politická reprezentace kraje a nevytvoří podmínky lidské, kapacitní, finanční, pak návrhová část bude opět jen formalitou.
- V tomto kontextu je třeba v analýze věnovat mimořádnou pozornost kapitole „4.1.3. Popis aktuálního stavu z hlediska cyklodopravy“, která otevřeně hovoří o problémech s rozvojem cyklodopravy.

- Obce nebo města mohou sice samy řešit své lokální problémy, společně se sousedními obcemi, ale řadu problémů prostě obce nevyřeší bez spolupráce s ostatními (s krajem, atd.). Proto byla vytvořena v analýze kapitola „4.3.6. Příklady součinnosti mezi obcemi a krajem“, aby se ukázalo, že kraj má hodně důvodů ke spolupráci v nových oblastech. **Je ale nutné zdůraznit, že iniciativa ke spolupráci musí vzejít od obce, která musí uplatnit své požadavky.**
- Proto se v analýze a na jednání tak často používalo slovo INTEGROVANOST, které se často v dokumentu opakuje, a to zcela záměrně. Problém je popsán i v poslední kapitole analýzy, která popisuje podporu cyklodopravy z pohledu studentů z Českého Brodu, kde se například upozorňuje na problém při komunikaci s ŘSD, kde je de facto město v patové situaci.
- Závěrem. **Tak jako u páteřních tras může hrát dominantní roli kraj, tak v tomto případě dominantní postavení mají skutečně obce,** ale kraj by jim měl dotačně pomoci (samozřejmě za předpokladu, že obec využije i jiných dotačních titulů, např. SFDI). Právě této myšlence se věnuje kapitola 4.3.5.

ZÁVĚREM – společný pohled:

- V obou oblastech platí jedna zásada - ze strany kraje je třeba uchopit podporu cyklistiky manažersky. Musí být splněny podmínky pro zodpovědné pracovníky – musí to „**chtít udělat, smět udělat, umět udělat**“, musí být zadán jasný úkol, jasné termíny, zodpovědnosti a pravomoci. To už bude uvedeno v implementační části.

2.2. Definování problémových oblastí

Analýza v kapitole „4.5. Syntéza analytické části“ pojmenovává zásadní problémy spojené jak s realizací PÁTEŘNÍCH TRAS, tak i CYKLODOPRAVY. Pro tento dokument pak vybrána kapitola „4.5.2. Definování problémových oblastí“, která je skutečným mostem mezi analytickou a návrhovou částí.

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

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

1. Cyklistická doprava, každodenní dojížd'ka obyvatel na kole do zaměstnání, do škol,

na úřady či za službami.

- Vazba na navrhovaný cíl 1.1. - Ačkoliv za sledované období se stav cyklistické dopravní infrastruktury zlepšil, lze konstatovat, že stále přetrvává výrazný infrastrukturní deficit spočívající v nedostatečném množství bezpečných cyklistických komunikací sloužících ke každodenní dojížděce obyvatel do zaměstnání, do škol, na úřady či za službami, s nemalým počtem konfliktních míst v uzlech, kde se setkávají jednotlivé dopravní módy.
- Vazba na navrhovaný cíl 1.2. - Obecně je zatím **podceňována role kraje při podpoře bezpečnostních opatření pro cyklisty**. Většinou se omezuje na podporu vybudování a opravu cyklistických komunikací. Toto opatření je sice velmi pozitivní, ale je potřeba brát v úvahu že silnice I., II., III. třídy jsou při dnešních intenzitách automobilové dopravy velkou bariérou pro další rozvoj cyklistické dopravy.
- Vazba na navrhovaný cíl 1.3. - Pokrytí Středočeského kraje železničními zastávkami je proti jiným krajům poměrně kvalitní, problémem je právě nedostatečná **vybavenost stanic pro bezpečnou úschovu kol**, což neposkytuje potenciálním uživatelům důvod pro předsednutí z auta na kolo. Aktuální stav vybavenosti nádraží, alespoň **cyklostojany** je nedostatečný, o existenci například cyklogaráží ani nelze hovořit. Pro zlepšení stavu je nutné stabilizovat majetkové stavy, jelikož část nádraží vlastní SŽDC s.p. a část ČD jako dopravci. Co se týče uschování kol u autobusových nádraží, i tam je situace obdobná. Tyto nedostatky jsou jednou z hlavních překážek pro propojení veřejné dopravy a cyklodopravy. Pro účely rozvoje by bylo vhodné zaměřit pozornost i na nabídku přepravy kol v cyklobusech.

2. Rekreační a terénní cyklistika

- Vazba na navrhovaný cíl 2.1. - Dlouhodobá absence efektivního modelu koordinace a řízení cykloturistiky v linii kraj – regiony/oblasti. **Nedostatečná propagace cyklistické infrastruktury a služeb na území kraje na internetu**: absence cyklistického portálu (informačně-mapového portálu s propojením na on-line plánovač tras), nejednotné informování o nabídce produktů a služeb na úrovni kraje. Nedostatečná nabídka produktových cyklobalíčků a tvorba programů pro jednotlivé skupiny rekreačních cyklistů. Nedostatečná propagace dálkové turistiky na krajském webu, nedostatečná nabídka terénní cyklistiky.
- Vazba na navrhovaný cíl 2.2. - **Základní síť dálkových cyklotras ve Středočeském kraji vykazuje celou řadu nedostatků**: špatný stav povrchu (úseky vedoucí po nezpevněných polních a lesních cestách) či nevhodné šířkové uspořádání (některé úseky nedosahují šíře ani 1 m), častá křížení s frekventovanými silnicemi I., II. a III. třídy, nebo dokonce vedení dálkových cyklotras přímo po těchto komunikacích, některé obce na dálkových trasách (hl. ty s nízkými příjmy z rozpočtového určení daní a velkým katastrem) nejsou schopny na svém území vybudovat delší bezpečné úseky cyklistických komunikací na těchto dálkových trasách procházejících jejich katastrálním územím. Další specifika u jednotlivých tematických tras:
 - Evropské dálkové trasy: není vyznačena celá síť EuroVelo na území Středočeského kraje,
 - Špatné, místy neexistující, dlouhodobě neudržované značení Greenway Praha – Videň, Greenways Berounka - Střela (trasa už ani nemá svého manažera),
- Vazba na navrhovaný cíl 2.3. - **Stávající systém údržby a obnovy cyklistického značení není přehledný** (existence značení v terénu, které má neznámého vlastníka,

respektive se k jeho vlastnictví nikdo nehlásí), nemá nastavené priority ani odpovědnosti, v některých místech dochází k duplicitám. Tento systém ke všemu přestává korespondovat se skutečným stavem v terénu (po vybudování nového úseku cyklostezky není na tento převedena stávající cyklotrasa, poněvadž mj. není definováno, kdo toto přeznačení má provést). Údržba cykloznačení je dlouhodobě finančně poddimenzovaná. Ve všech regionech Středočeského kraje není prováděna pravidelná údržba, současný stav značení některých cyklotras je tak v havarijním stavu.

3. Řízení, koordinace a organizace rozvoje cyklistiky

- Vazba na navrhovaný prioritu 3. - Na krajské úrovni neexistuje v současné době **jednotný systém řízení**, koordinace a komunikace rozvoje záměrů **v oblasti cyklodopravy ani rekreační cyklistiky** (jak horizontálním směrem – uvnitř struktur kraje, tak i vertikálním směrem – směrem ven dolů na úroveň měst a obcí či směrem ven nahoru na úroveň státu). Chybí i mezioborový přesah plánování z úrovně státu směrem na kraje (např. při plánování a realizace obchvatů silnic I. tříd), kde nikdo nehájí zájmy cyklodopravy. Jedním z důsledků této nekoordinace je absence vzdělávacích seminářů a akcí pro obce a také koordinované propagační akce.
- Vazba na navrhovaný prioritu 3. - Nejednotný výklad legislativy ČR a nejednotný přístup veřejnoprávních orgánů při zřizování jízdních pruhů na málo zatížených komunikacích mimo intravilán obcí (tj. na komunikacích, kde může být rychlost 90 km/hod.), zřizování cyklopruhů na krajských silnicích uvnitř obcí či při pohledu na jízdu cyklistů v protisměru u jednosměrných komunikací.

3 Návrhová část – základní teze

3.1 Definování vizí

Vize a priority návrhové části **Generelu** cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje z roku 2014 byly následující:

- **Cyklodoprava** - Pro efektivní rozvoj není podstatná pouze výstavba nové cyklistické infrastruktury, ale především revize stávajících tras, jejich upravení a přizpůsobení požadavkům moderních cyklistů.
- **Páteřní cyklotrasy** - Středočeský kraj by se měl na problematiku EuroVelo a jí přilehlých tras zaměřit, především trasy s krajským či přeshraničním přesahem by se měly stát prioritními.
- **Intermodalita aneb Bike and Ride** - Pokrytí Středočeského kraje železničními zastávkami je proti jiným krajům poměrně kvalitní, problémem je právě nedostatečná vybavenost stanic pro bezpečnou úschovu kol, což neposkytuje potenciálním uživatelům důvod pro přesednutí z auta na kolo. Pro zlepšení stavu je nutné stabilizovat majetkové stavy, jelikož část nádraží vlastní SŽDC s.p. a část ČD jako dopravci. Je také nutné zajistit patřičnou prezentaci možností využití tohoto způsobu dopravy. Co se týče uschování kol u autobusových nádraží, i tam je situace obdobná.

Stávající Koncepce rozvoje cyklistiky ve Středočeském kraji na období 2017 – 2023 z nich vychází, ale vize dále upřesňuje a to v přímé vazbě na navazující nově definované priority.

Vize v cyklistické dopravě pro rok 2023

- Cyklistická doprava je rovnocenným pilířem krajské dopravní politiky, spojený s finanční podporou výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury.
- Je zajištěna přímá dostupnost nejdůležitějších cílů v regionu systémem bezpečných propojení. Pro systém komunikací pro cyklisty je důležitá zejména bezpečnost cyklisty ale i ostatních účastníků silničního provozu.
- Je zajištěno bezpečné propojení sousedních sídelních celků:
 - Existuje souvislá síť bezpečných a přímých cyklostezek a dalších vhodných komunikací pro cyklisty, atraktivní parkovací zařízení pro cyklisty a další služby. Cyklistická síť bude souvislá, bezpečná a přímá.
 - Odbor dopravy na základě podnětů od obcí prověřuje, nakolik je možné a relevantní začlenit cyklistickou infrastrukturu do plánování dopravní infrastruktury (dopravní stavby, veřejný prostor ad.). Poznámka – jen v případě, pokud odbor dopravy dostane k posouzení příslušnou dokumentaci, což je doporučováno.
 - Funguje intermodalita propojením cyklistické a veřejné dopravy. U zastávek veřejné dopravy je dostatek stojanů a úschoven pro jízdní kola.

Vize v cykloturistice pro rok 2023

- Je systémově využít potenciál rozvoje cykloturistiky a terénní cyklistiky na území kraje s pozitivními dopady do terciální sféry.
- Kraj má vybudované nové úseky cyklostezek podél Labe, Vltavy, Jizery a Sázavy, čímž došlo k zatraktivnění dálkových tras na území kraje.
- Dlouhodobou vizí, která jde za hranici roku 2023 je, že bude mít páteční trasy podél řek vedeny souvisle podél vody na obou březích, případně ve vzdálenosti cca 5 km od břehy řeky, aby byla zajištěna průchodnost krajinou.
- Důraz je dáván i na zviditelnění nejen klasicky atraktivních oblastí.
- Je zpřístupněno území kraje návštěvníkům z ostatních regionů České republiky a zahraničním návštěvníkům (zejména ze Slovenska a Polska) zrealizováním strategických směrů.
- Je zvýšen zájem o dlouhodobější pobyty v regionu vytvořením produktů s doporučenými vícedenními trasami pro specifické skupiny – seniory, rodiny s dětmi, in-line bruslaře, MTB cyklisty, atd.
- Podpora projektu „Česko jede“, který je zaměřen na komplexní podporu cykloturistiky a dalších sportů v ČR

Celkové dopady:

- Zvýšení mobility v území (při bezpečné síti cyklostezek a cyklotras) – využití jízdního kola např. při cestě do práce, do školy, snížení emisí = *ekonomický přínos pro region*.
- Pozitivní dopad do terciální sféry – rozvoj služeb v regionu, alternativa udržitelného rozvoje cestovního ruchu, zvýšení zájmu o region / kvalitní konkurenceschopné produkty = *ekonomický přínos pro region*.
- Podpora vzniku podnikatelských aktivit a s tím spojená tvorba nových pracovních příležitostí v regionu = *ekonomický přínos pro region*.
- Zlepšení lidského zdraví (i obyvatel v regionu) – prevence proti civilizačním chorobám, prevence proti nadváze (zejména u dětí) = *ekonomický přínos pro region*.

3.2 Schéma struktury strategických priorit, cílů a opatření

Priorita 1 Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému	1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
Priorita 2 Cykloturistika a terénní cyklistika jako nedílná součást rekreace a cestovního ruchu	2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky	2.2 Realizace páteřních dálkových tras na území kraje	2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb
Priorita 3 Koordinace a partnerství	3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a rekreační cyklistiky	3.2 Realizace poradenství a propagace	3.3 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat

Priorita 1 - Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty	1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách	1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému
1.1.1. Finanční podpora výstavby cyklistických stezek na vybraných regionálních trasách	1.2.1. Na požadavek obcí v rámci novostaveb a rekonstrukcí <u>krajských</u> komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření	1.3.1. Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS
1.1.2. Finanční podpora výstavby cyklistických stezek u obcí menších než 2001 obyvatel	1.2.2. Na požadavek obcí prověření možnosti začlenění cyklistických opatření v rámci novostaveb a rekonstrukcí <u>státních</u> komunikací, při realizaci velkých železničních staveb, atd.	1.3.2. Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů
1.1.3. Realizace ekonomicky úsporných opatření a vytvoření podmínek pro rozvoj cyklodopravy	1.2.3. Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů a snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy	1.3.3. Podpora provozu vlakových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

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

2.1 Zajištění komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky	2.2 Realizace páteřních dálkových tras na území kraje	2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb
2.1.1. Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje	2.2.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy	2.3.1. Zajištění pružné údržby značení cyklotras
2.1.2. Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků	2.2.2. Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na dálkových cyklotrasách na území SK ze strany kraje	2.3.2. Podpora terénní cyklistiky
2.1.3. Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu	2.2.3. Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Středočeského kraje	2.3.3. Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy
2.1.4. Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky		2.3.4. Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury
2.1.5. Spolupráce na tvorbě národních produktů		

Priorita 3 – Koordinace a partnerství

<p>3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a cykloturistiky</p>	<p>3.2 Realizace poradenství a propagace</p>	<p>3.3 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat</p>
<p>3.1.1. Podpora zpracování průzkumů</p>	<p>3.2.1. Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů</p>	<p>3.3.1. Podpora komplexní dopravní výchovu na místní úrovni</p>
<p>3.1.2. Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje</p>	<p>3.2.2. Propagační akce na podporu cyklo dopravy</p>	<p>3.3.2. Realizace komunikační témata PREVENCE dopravních nehod</p>
<p>3.1.3. Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek</p>		<p>3.3.3. Realizace motivačních a vzdělávacích programů pro plánovače a stavitele cyklistické infrastruktury</p>

V následující kapitole 4. Návrhová část – priority, cíle, opatření je formulováno několik opatření, která představují soubory konkrétních aktivit. Opatření jsou formulována jako skupiny projektů a aktivit.

Popis opatření v návrhové části zatím nezahrnuje:

- kompetence (tj. uvedení garanta a dalších zapojených subjektů)
- indikátory (tj. ukazatele, na základě kterých lze hodnotit plnění cíle)
- termíny.

Opatření jsou záměrně stanoveny především v obecnější rovině s konkrétními příklady. Je to dáno tou skutečností, že v původním **Generelu** cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje z roku 2014 bylo sice vše přesně definováno, ale jak konstatovala analýza, kapitola „3. Vyhodnocení stávajícího dokumentu“, tak vložit zodpovědnost jen na jednoho člověka, cyklokoordinátora kraje, nebylo nejméně vhodné řešení.

Kapitola 5. Implementační část se proto chce zaměřit právě na:

- kompetence (tj. uvedení garanta a dalších zapojených subjektů)
- indikátory (tj. ukazatele, na základě kterých lze hodnotit plnění cíle)
- termíny.

4 Návrhová část – priority, cíle, opatření

4.1 Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Základní princip – pro celou prioritu platí, že zodpovědnost za realizaci jednotlivých opatření mají obce a města. Tato zodpovědnost není ale vymahatelná. Nicméně pomoc kraje půjde právě do těch oblastí, kde jsou aktivní obce, města a mikroregiony, či místní akční skupiny.

Moderní plánování vychází z „paralelního modelu“, který je založen na tom, že každý druh dopravy je přínosný. Usiluje o vytvoření rovnovážného dopravního systému. Dopravní pokrok zde znamená zkvalitňování podmínek pro všechny způsoby dopravy. V dopravním plánování tedy nemá být kladen důraz na zvyšování mobility založené na automobilové dopravě, ale zejména na lepší dosažitelnost cílů cest všemi druhy dopravy. Je důležité si uvědomit, že mobilita založená zejména na automobilové dopravě v mnoha případech nepřispívá ke zkvalitňování mobility obyvatel, naopak ji často zhoršuje.

V současné době tedy již nejde jen o výstavbu cyklistických stezek, ale především o řešení bezpečného pohybu cyklistů po městě a o změnu dopravního chování, která má vést ke zvýšení kvality života. Tento obecný přístup je spojován s novým termínem – realizace plánů udržitelné městské mobility (PUMM), kde se samozřejmě řeší daleko více opatření, než cyklistická doprava. Ale tyto plány přináší nový pohled na dopravu, včetně cyklistické. Proto i tato Koncepce také podporuje realizaci cyklistických pruhů na silnicích II. a III. třídy, pokud vedou obcemi a šířkové uspořádání komunikace umožňuje jejich realizaci. V některých případech se totiž jedná o efektivnější řešení, než výstavba cyklistických stezek.

Tato Koncepce tak poukazuje i na fakt, že dopravní problémy vznikají často i 20 km od měst. Když špatně funguje veřejná doprava, lidé bude dojíždět za prací do měst auty a vytvářet tak tlak na vytvoření dalších parkovacích míst. Proto je třeba uvažovat v kontextu širších aglomerací, či mikroregionů jednotlivých měst. Cyklistická doprava by měla být navázána na veřejnou dopravu především prostřednictvím Bike & Ride opatření (úschovny kol na nádražích, zastávkách veřejné dopravy, přeprava kol autobusy a vlaky v příměstské dopravě i dálkovými spoji).

Pro postupné zrovnoprávnění cyklistické dopravy ve vztahu k ostatním dopravním systémům je na krajské úrovni nutno sledovat především následující cíle.

Obecně je problematika cyklistické dopravy popsána v analýze, v kapitole 2.3.1.

4.1.1 CÍL 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty

Chceme-li vytvořit atraktivní města a jejich okolí z pohledu podpory cyklistické dopravy, musíme mít jasnou vizi. Všichni jeho obyvatelé musí mít možnost přepravovat se pohodlně a efektivně. S rychle rostoucí populací a přibývajících pracovními místy ve městech roste silný tlak na současná dopravní řešení, na stávající infrastrukturu i veřejný prostor. Hlavní problémy se týkají dopravní přetíženosti, hluku a znečištění. Způsob, jakým se přepravujeme uvnitř měst, značně ovlivňuje kvalitu života v nich. Proto potřebujeme nové vize toho, jak by se v těchto městech dala zajistit mobilita i v budoucnosti.

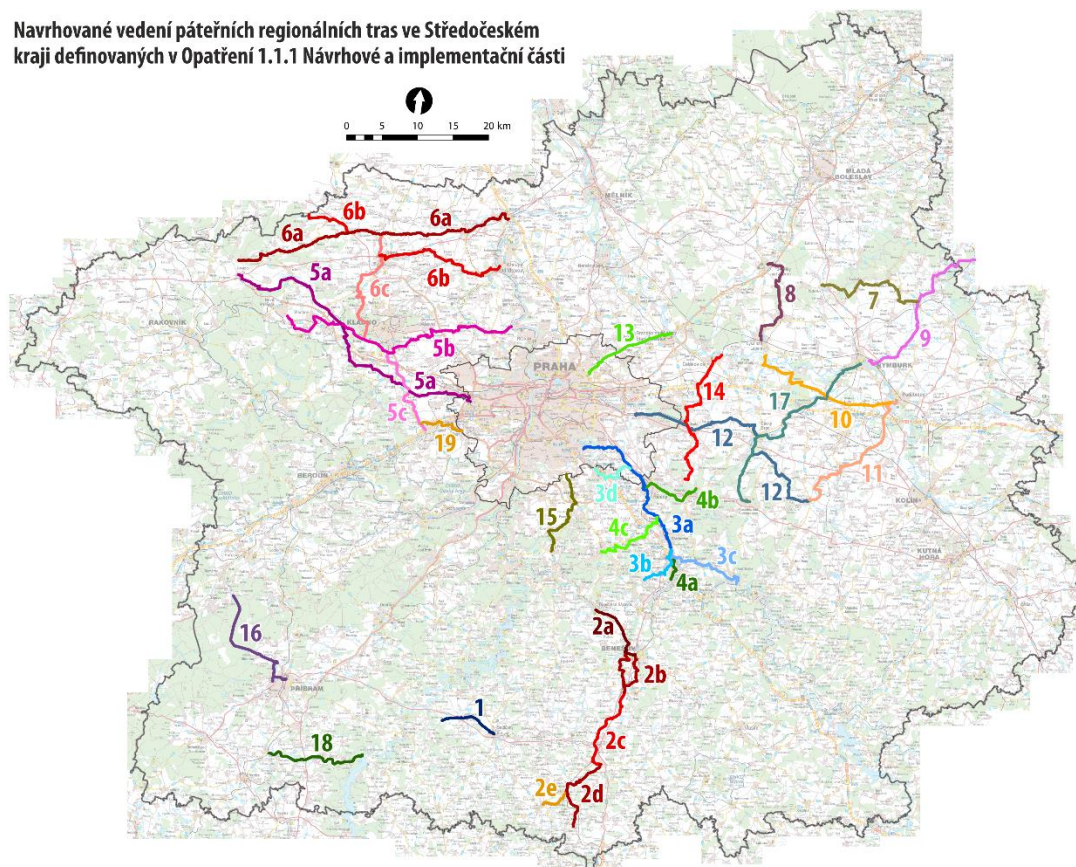
Dostupnost je přitom klíčový termín. Dostupnost znamená, že koncept měst umožňuje lidem dostat se snadno z jedné lokality do jiné, a to nenákladným, pohodlným a prostorově nenáročným způsobem. Dobré město má vysokou míru dostupnosti. Jezdit na kole ulicemi města je jednoduché, bezpečné a atraktivní.

Z pohledu perspektivy Středočeského kraje je pak zajištění bezpečnosti cyklistické dopravy v extravilánu především jejím oddělení od frekventované automobilové dopravy. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a provedení opatření v místech s častými nehodami cyklistů.

Opatření 1.1.1 Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek na vybraných regionálních trasách

V kraji vzniká velký potenciál pro realizaci významných nových páteřních regionálních cyklotras Středočeského kraje. **V analýze se této problematice věnovala kapitola 4.3.4.** Navrhované trasy tak vycházejí z reálných potřeb a aktivit obcí a tudíž existuje předpoklad, že budou skutečně realizovány. Tyto regionální trasy plní nejen roli rekreační, ale také dopravní. **Návrh páteřních regionálních tras pro podporu realizace vybraných úseků vychází pouze z návrhů a podnětů, které byly získány od obcí a měst. Výčet se může v průběhu implementační části dále rozšiřovat. Nicméně Středočeský kraj tímto opatřením vysílá signál, že není zodpovědný za realizaci úseků a regionálních tras, ale pomůže jak v rovině finanční (dotace na výstavbu cyklostezek), tak v rovině koordinační (následné vyznačení, či přeznačení regionálních cyklotras v terénu (viz. opatření 2.3.1).**

Navrhované vedení páteřních regionálních tras ve Středočeském kraji definovaných v Opatření 1.1.1 Návrhové a implementační části



Mapa 1 – navrhované vedení páteřních regionálních tras (PRT)
(vznikly na základě požadavků z regionů)

Kód v mapě	Návrh vedení páteřní regionální cyklotrasy
1	Dublovice (Chramosty) – Sedlčany (propojení CT 7 s CT 11)
2	Regionální páteřní trasa od Týnce přes Konopiště, Benešov, Bystřici do Votic: 2a) Benešov – Konopiště – Chlistov – Bukovany – Týnec nad Sázavou (předpoklad vybudování nové cyklostezky podél silnice II. třídy – v úseku Bukovany Týnec nad Sázavou již vybudována) 2b) Benešov – Konopiště (po stávající trase 0064 a 0076) – Bystřice 2c) Bystřice – Votice (cyklostezka po tělese bývalé železniční trati, která převede stávající trasu 0076) 2d) Votice – Heřmaničky – Červený Újezd (po stávající trase 0075 až po napojení se na CT 11/Greenway Praha-Vídeň) 2e) Sedlec-Prčice – Heřmaničky (napojení na CT 11)
3	3a) Páteřní regionální trasa (koridor) v Ladově kraji ve směru Praha – Kolovraty – Říčany – Světice – Všestary – Mnichovice: 3b) Mirošovice – Pyšely (napojení na CT 11) 3c) Hrusice – Ondřejov – Stříbrná Skalice – Sázava (napojení na CT 19) 3d) Propojka Průhonice – Čestlice – Benice – Kolovraty
4	Doplňkové páteřní regionální trasy v Ladově kraji:

	<p>4a) Hrusice – Čtyřkoly – Čerčany (napojení na CT 19)</p> <p>4b) Říčany – Tehovec – Mukařov – Vyžlovka (napojení na CT 1)</p> <p>4c) Strančice (železniční stanice) – Kunice – Velké Popovice – Kamenice</p>
5	<p>Sada regionálních tras:</p> <p>5a) Praha – Unhošť – Stochov – Řevničov a dále na hranice Karlovarského kraje (v úseku Praha – Hostivice – Hájek – Červený Újezd – Unhošť – Kyšice – Valdek chybí vybudovat několik kilometrů cyklostezek, v Hájku chybí dořešit krátký nebezpečný úsek dlouhý asi 200 m)</p> <p>5b) Trasa Lidický potok (Vltava – Okoř – Lidice – Kladno – Stochov – Lány – Nové Strašecí)</p> <p>5c) Nučická dráha (cyklostezka po tělese bývalé železniční trati z Kladna do Rudné)</p>
6	<p>6a) Regionální páteřní trasa v údolí Bakovského potoka od obce Kroučová až k jeho ústí do Vltavy v Nové Vsi, kde je cílem se napojit na EV 7. Existuje studie týkající se koridoru Bakovského potoka mezi obcemi Královice a Hobšovice. Podrobné zpracování trasy Velvary – Nová Ves je uvedeno pouze výhledově.</p> <p>6b) Regionální páteřní trasa propojující CT 202 s trasou v údolí Bakovského potoka – Slaný – Kralupy nad Vltavou (napojení na CT 7)</p> <p>6c) Regionální páteřní trasa propojující trasu v údolí Bakovského potoka, Slaný a Kladno (severojižní propojení Slánska a Kladenska)</p>
7	Trasa TAXIS propojující Greenway Mrlina a Greenway Jizera ve směru východ západ, která je ve střední části již hotová jako cyklostezka a na úsek Loučeň - Křince v trase řepařské drážky je vydané stavební povolení
8	Propojení Greenway Jizera a Labské stezky v trase Chrástecký Dvůr (žel. stanice) – Benátky nad Jizerou (zubří, golf) – Milovice (Mirákulum, nádraží) – Lysá n. Labem (nádraží). Již je hotova studie. Z Chrásteckého Dvora do Benátek vede 4,2 km dlouhá cyklostezka.
9	Greenway Mrlina z Nymburka
10	Alternativa Labské stezky: Poděbrady – Lysá nad Labem – propojení stávající Lhotecké cyklostezky přes město Sadská a dále směr po Jesemanské cestě a dále pak Kersko (Hrabalova cesta), Hradištko, Semice a Lysá nad Labem
11	Páteřní regionální trasa Kouřim – Plaňany – Cerhenice – Sokoleč – Velim – Poděbrady (propojení CT1 s Labskou stezkou)
12	Páteřní regionální trasa SOS – Kouřim – Český Brod – Štolmíř, Břežany II (po nových polních cestách se živící – společná zařízení pozemkových úprav – viz opatření 1.2.3.) – a dále Úvaly – Běchovice
13	Páteřní regionální trasa z Prahy 19 (Kbely, Letňany) přes Přezletice a Podolanku do Brandýsa nad Labem
14	Páteřní regionální trasa Čelákovice – Nehvizdy – Úvaly – Škvorec – Babice (propojení Labské stezky s CT 1)
15	Námět na páteřní regionální trasu Praha Kunratice – Vestec – Jesenice – Psáry – Libeň – Jílové u Prahy (napojení na CT 19)
16	CykloBrdy – regionální páteřní trasa z Příbrami do Chaloupek přes Brdy
17	Kostelec nad Černými lesy – Český Brod – Klučov – Poříčany – Třebestovice – Sadská – Nymburk

18	Převzatý návrh z předchozího CG 2014: Orlická vlečka – velký potenciál pro vznik významné cyklostezky má zrušená železniční vlečka od Tochovic k hrázi přehrady Orlík. Východně od Orlíku by se pak v obci Milešov napojila na trasu I. třídy EuroVelo 7.
19	Páteří propojení z Prahy Třebonic přes Rudnou na západ (návrh obce Rudná)

Výčet daných regionálních cyklotras není uzavřený. Je možné jej dále rozšiřovat a to na základě podnětů od obcí, měst a sdružení. Příkladem iniciativy je např. Sdružení obcí Sedlčanska, které nechalo vypracovat studii tzv. Krčínovy cyklotrasy (15,64 km). V březnu 2017 bylo zahájeno územní řízení. Spojením s dalšími náměty může vzniknout nová zajímavá cyklistická trasa. Pro implementaci opatření je klíčové, aby každá cyklotrasa měla svého koordinátora. Proto se doporučuje, aby v kapitole 5.2.1. *Řízení Koncepce - klíčové faktory*, byly doplněny do tabulky externího pracovního týmu právě tito koordinátoři.

Opatření 1.1.2 Finanční podpora výstavby cyklistických stezek u obcí menších než 2001 obyvatel

V analýze, v kapitole 4.3.5. byl sumarizován potenciál výstavby cyklistických stezek ve Středočeském kraji. Původně bylo navrhováno, aby každý projekt, který dostane dotaci ze SFDI, nebo IROPu, byl i částečně podpořen z rozpočtu Středočeského kraje. Kraj nakonec svůj dotační program na výstavbu cyklistických komunikací bude směřovat především do opatření 1.1.1., 1.1.3. 2.2.2. Nicméně v rámci tohoto opatření chce vyjít vstříc aspoň menším obcím. Text opatření je následující: Toto opatření zajišťuje podporu výstavby cyklistických stezek. 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. Kraj bude v obcích menších než 2001 obyvatel finančně podporovat stavbu cyklostezek, 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. Každoročně se bude vycházet z databáze úseků, které jsou popsány v analýze, v kapitole 4.3.5.

Opatření 1.1.3 Realizace ekonomicky úsporných opatření a vytvoření podmínek pro rozvoj cyklo dopravy

Opatření směřuje k realizaci nízkorozpočtových opatření, která výrazně napomohou rozvoji cyklistické dopravy v území:

- na základě požadavků místní samosprávy podporovat využívání dopravně-organizačních opatření zohledňujících provoz cyklistů (např. vodorovným dopravním značením, cyklopruhy, cyklokoridory, možnost obousměrného provozu cyklistů v jednosměrných ulicích, zřizování cyklistických ulic, apod.), přičemž opatření prováděná na krajských silnicích II. a III. třídy, resp. jejich realizace i údržba, bude řešena s podílem obce či města.
- metodicky vést k použití i jiných, než asfaltových a betonových technologií při výstavbě cyklistických komunikací, k možnosti použití užších cyklistických komunikací při stísněných podmínkách.

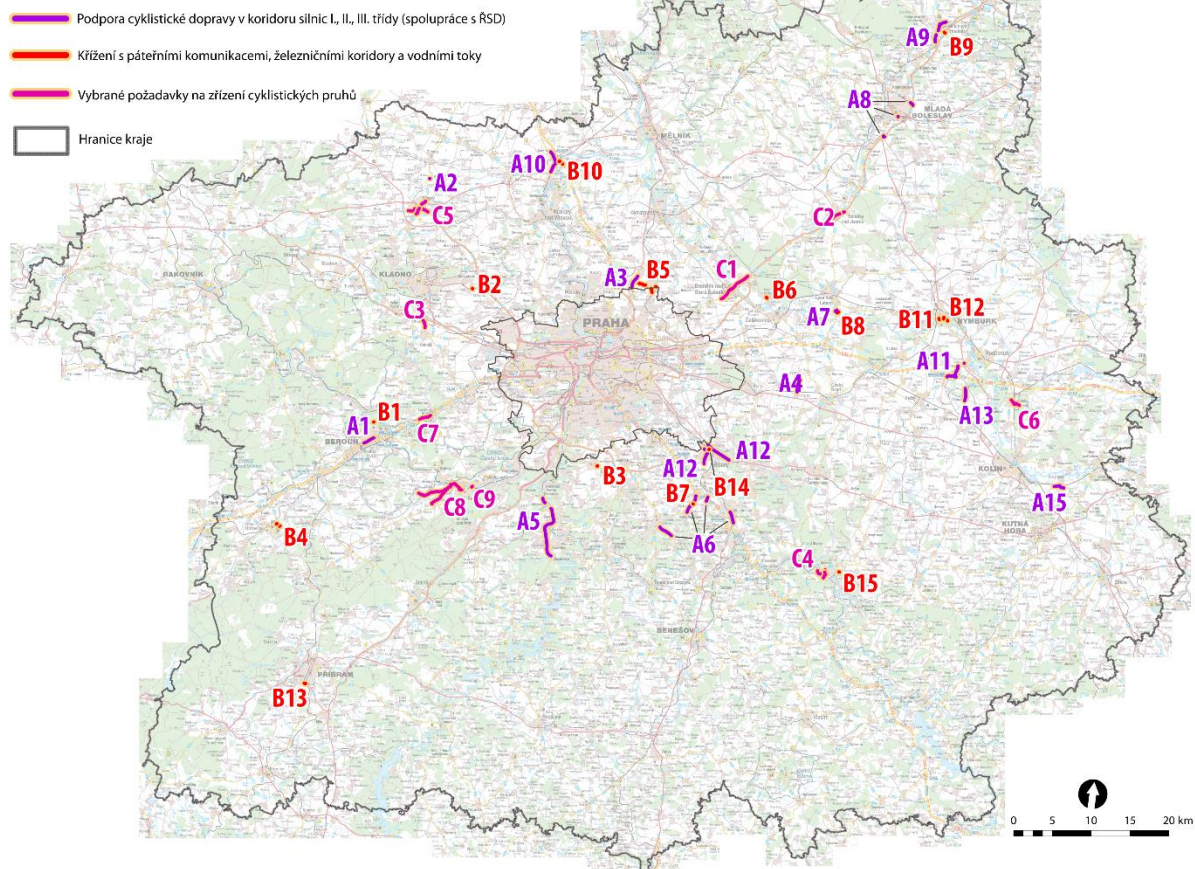
Součástí daného opatření je podpora obcí a měst, které zažádají o příspěvek ze SFDI. OD jim vydá ve většině případů kladné stanovisko s odůvodněním, že jejich projekt je v souladu s

krajským programem. Důvodem je fakt, že kraj podporuje výstavbu těch cyklistických komunikací, které přispívají k rozvoji cyklistické dopravy. Rozsah zájmu obcí a měst o výstavbu cyklistických komunikací pak představuje kapitola „3.2.1. Přehled návrhů na realizaci cyklistických komunikací na území Středočeského kraje“ Souhrnné přílohy analýzy.

4.1.2 CÍL 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách

Tento cíl míří k součinnosti mezi krajem, městy a obcemi při rekonstrukci, či novostavbě dopravních staveb.

Příklady cykloopatření, kde je vyžadována součinnost obcí a Středočeského kraje (Kapitola 4.3.6 analytické části)



Mapa 2 – přehled úseků, kde je požadována součinnost popsána v analýze, v kapitole 4.3.6

Opatření 1.2.1 Na požadavek obcí prověření možnosti začlenění cyklistických opatření v rámci novostaveb a rekonstrukcí krajských komunikací

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích krajských komunikací a ostatních dopravních staveb. Opatření navazuje na analýzu, kapitolu 4.1.3., kde je daný problém popsán. Obce a další klíčové organizace mohou požádat správce silnic II. a III. třídy (správce KSÚS SK) řešit dopravní bezpečnost cyklistů na silnicích II. a III. třídy. Systém

spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. Přehled úseků, kde je požadována součinnost je popsána v analýze, v kapitole 4.3.6.

Opatření 1.2.2 Na požadavek obcí prověření možnosti začlenění cyklistických opatření v rámci novostaveb a rekonstrukcí státních komunikací, při realizaci velkých železničních staveb, atd.

Na žádost obce, či dalších klíčových organizací bude kraj vstupovat do jednání ve věci projektové přípravy realizaci v rámci novostaveb a rekonstrukcí silnic I. třídy, kde je správcem ŘSD, případně při realizaci velkých železničních staveb, atd., u kterých by jejich realizací mohlo docházet k bariérám rozvoje cyklistické dopravy. Systém spolufinancování jednotlivých úseků bude vždy stanoven v rámci místních podmínek. **Opatření navazuje na analýzu, kapitolu 4.1.3., kde je daný problém popsán.** Přehled úseků, kde je požadována součinnost je popsán v analýze, v kapitole 4.3.6.



Nicméně, aby bylo opatření dobře pochopeno, tak je uveden konkrétní příklad, kterým je rekonstrukce mostu na silnici I/2 u Kutné Hory. Město spolu s obcí Malín může být aktivní a vstoupit do jednání o zřízení opatření pro cyklisty. Budovat samostatnou lávku pro cyklisty v daném koridoru je irelevantní. Kraj může být nápomocný v jednání. Zatím tento požadavek na kraj nepřišel.

Opatření 1.2.3 Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů a snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy

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

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

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

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

4.1.3 CÍL 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol. Je proto nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol v rámci systém BIKE & RIDE na železničních zastávkách a stanicích, a na zastávkách autobusové a městské hromadné dopravy. **Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.4.1.**

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

Opatření zahrnuje finanční podporu realizace konkrétní infrastruktury BIKE & RIDE.

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

V rámci budování dopravních terminálů bude uplatňováno také řešení parkování jízdních kol (spolupráce od zadání projektové dokumentace). Parkování jízdních kol by mělo být řešeno primárně jako zastřešená stání, pokud možno uzamykatelná nebo ve formě cykloboxů.

Opatření 1.3.3 Podpora provozu vlakových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol

Kraj bude vést jednání s Českými drahami, a.s. o možnosti zavedení vhodnějšího tarifu pro každodenní přepravu jízdního kola ve vlacích integrovaného dopravního systému.

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

Základní princip – téměř pro celou prioritou platí, že zodpovědnost za realizaci jednotlivých opatření je realizována ze strany kraje, či jeho organizací. Jen v případě opatření 2.3.2. Podpora terénní cyklistiky kraj podpoří ty oblasti, kde jsou aktivní obce, města a mikroregiony, či místní akční skupiny.

Kromě již klasického fenoménu podpory cykloturistiky a terénní cyklistiky z pohledu cestovního ruchu, Koncepce přichází i novým termínem – podporou aktivní mobility. Česko a Evropa má opravdu problém s nedostatkem pohybu a tato Koncepce na tento trend dobře reaguje. Při tvorbě tipů na výlet se myslí nejen z hlediska návštěvníků kraje, je možné se na ně dívat i z pohledu místních obyvatel. Každé město, každý region má své „kouzlo“ a je třeba to lidem 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 střídavě si vyhodnotit, která z dálkových tras má opravdu potenciál přitáhnout dálkové turisty. Na druhé straně, koridor dálkové trasy 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 hustou síť našich lesních a polních cest, která vytváří ideální podmínky, jak si odpočinout od všedního shonu.

Obecně je problematika cykloturistiky popsána v analýze, v kapitole 2.3.2.

4.2.1 CÍL 2.1 Zajištění komplexní marketingové prezentace rekreační cyklistiky

Tento cíl bude koordinován prostřednictvím Centrály cestovního ruchu Středočeského kraje, která je zřízena, má působnost definovanou zřizovací listinou a ředitele vzešlého z výběrového řízení. Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.1.4.

Marketing cykloturistiky bude realizován v souladu s principy propagace Středočeského kraje.

Smyslem cíle je realizace jednotlivých produktů dle zpracovaného marketingového plánu a jím navržených marketingových nástrojů (možnými nástroji jsou např. webové portály a microsite, aplikace pro mobilní telefony, značení v terénu vč. tagových cedulí a QR kódů, slevové balíčky, zájezdy distribuované prostřednictvím cestovních kanceláří, články a reportáže v médiích, mapy, brožury, cyklistické akce, tematické hry a soutěže apod.). Jednotlivé aktivity budou realizované v první fázi z iniciativy kraje. Bude jasně stanoven harmonogram postupného převedení činností spojených s produktem na destinační agentury, které se stanou hlavními garanty marketingu cykloturistických produktů ve Středočeském kraji. Nezbytné je zapojení

ostatních subjektů, zejména poskytovatelů služeb a provozovatelů turistických atraktivit a atrakcí atd., kteří jsou do produktu zapojeni. Za tímto účelem budou tyto subjekty v první fázi osloveny krajem, v dalších fázích budou již oslovovány destinačními agenturami, které se stanou garantem realizace jednotlivých produktů. Důležitou součástí opatření je průběžná aktualizace produktů. Pro každý produkt bude např. 1x za rok připraven upravený plán marketingových aktivit, bude provedeno nové oslovení zapojených subjektů a současně vyhodnoceny výsledky aktivit realizovaných v roce předchozím.

Opatření 2.1.1 Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o kompletní nabídce v oblasti rekreační cyklistiky. Bude se jednat o propagační materiály (brožury, letáky, web, apod.) Centrály cestovního ruchu Středočeského kraje, jejichž součástí budou i informace o produktech cykloturistiky (viz. opatření 2.1.2. – 2.1.5.).

Opatření 2.1.2 Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků

Opatření navazuje na zpracovanou celkovou koncepci propagace cestovního ruchu území, jejímž cílem je prezentace turistických lokalit a cyklistických příležitostí. Opatření je zaměřeno na podporu propagace a informovanosti o jednotlivých cykloturistických produktech ve Středočeském 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-line bruslaře, 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 etapové závody, testují své síly v závodech, překonávají vlastní hranice, trénují pro výkon,
- nabídka balíčku 5. je určena pro sportovně rekreační cyklisty, kteří jezdí na silničním kole, jezdí individuálně nebo ve skupinách, trénují pro výkon, překonávají vlastní hranice, nebo si jízdou zlepšují fyzickou kondici. Vyhledávají okružní trasy o délce 40-150 km po komunikacích s tvrdým a hladkým povrchem s nízkou intenzitou motorové dopravy bez přerušení sjízdné na silničním kole,
- výše uvedené balíčky by měly řešit i možnosti propojení cyklistické dopravy s dalšími udržitelnými formami dopravy – zejména s veřejnou dopravou, měly by zahrnovat trasy po území Prahy vhodné pro jednotlivé druhy kol (horské, silniční).

Opatření 2.1.3 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu, včetně cyklotras „putování krajem“

Cílem je ve spolupráci se sousedními kraji připravit produkty pro dálkové cyklisty, kteří preferují trasy 50-100 km/den, převážně se drží páteřních tras, v místě se většinou zdrží na jednu noc. **Nejde ale jen o dálkové cykloturisty, ale o lidi, co žijí v regionu a během dvou, tří dnů se chtějí pohybovat v koridoru dálkových cyklotras.**

Opatření 2.1.4 Marketingová podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky

Do tohoto opatření je zařazena i síť přírodě blízkých stezek

Opatření 2.1.5 Spolupráce na tvorbě národního produktu „Česko jede“

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

4.2.2 CÍL 2.2. Realizace dálkových páteřních tras na území kraje

Kraj má definovanou svou síť mezinárodních, dálkových páteřních tras. Nicméně je zřejmé, že jen na základě těchto aktivit nebude nikdy vybudována kompletní síť cyklotras. Proto je cílem koordinovat výstavbu alespoň těch nejproblematictějších úseků na vybraných koridorech, kde obce nemají zájem o realizaci cyklostezek, nebo nemají organizační kapacitu a finance, ale přitom je třeba na nich zajistit bezpečnost cyklistů a oddělit je od frekventované automobilové dopravy. Jedná se o podporu úseků a tras, kde je nutné zajistit obě funkce cyklotrasy, tedy dopravní i rekreační.

Jak již bylo napsáno, vizí kraje je, aby páteřní trasy podél řek vedla souvisle podél vody na obou březích a tyto břehy by měly být propojeny mosty a přívozy. Na druhé straně se jedná o dlouhodobou vizi, která přesahuje rámec tohoto dokumentu. Je třeba zdůraznit, že v některých případech cyklostezku podél řeky nebude možné vést, ať již z pohledu reliéfu krajiny (zejména podél řeky Vltavy), nebo z důvody ochrany krajiny, při respektování souhlasného stanoviska SEA k cyklistickému generelu (viz. souhrnná příloha analýzy této koncepce – kapitola 3.1.). Je tedy možné, že samotný koridor cyklotras podél řeky se odkloní např. až o 5 km od břehu řeky. Tato Cyklokoncepce 2023 tak určuje koridor, který zajistí průjezdnost krajinou.

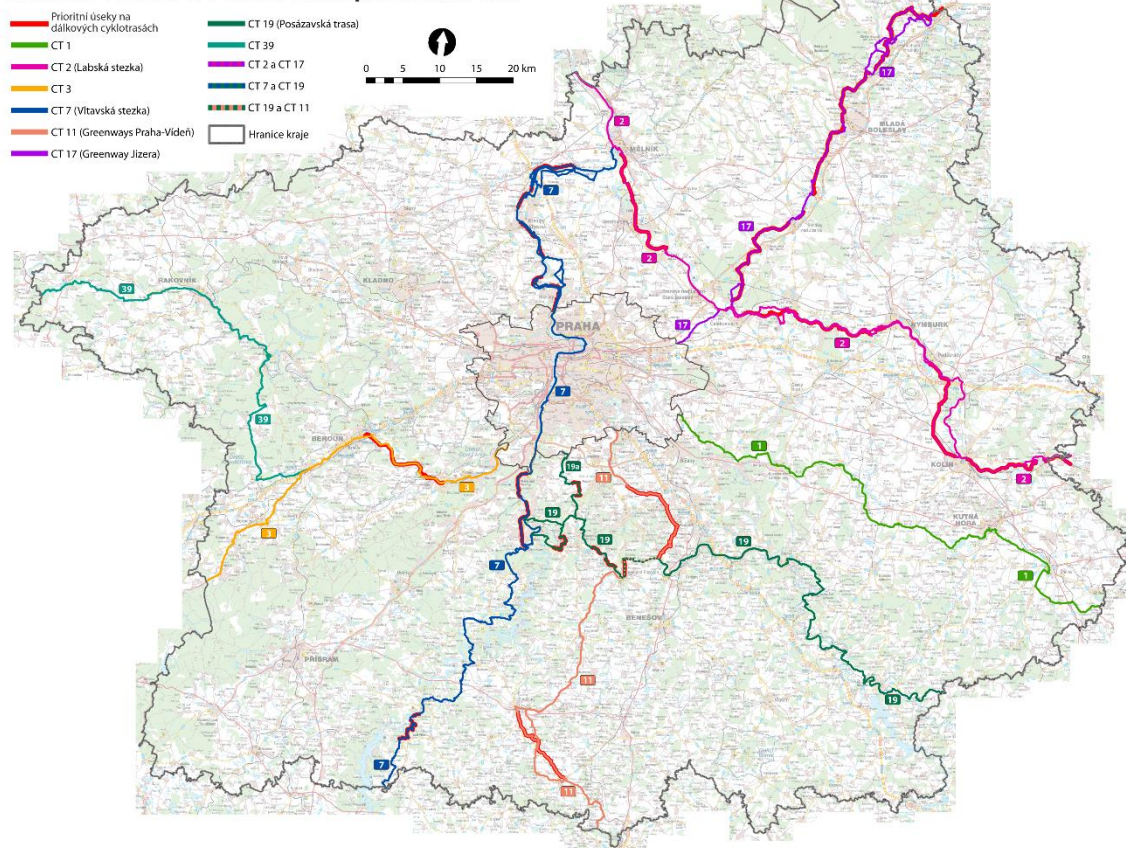
Proto je prioritní především příprava a realizace projektů výstavby páteřních cyklistických tras, která zahrnuje zejména projektovou přípravu ve všech úrovních od pořizování územně analytických podkladů, rozvojových plánů, generelů území, technických studií, studií resp. studií proveditelnosti včetně řešení majetkoprávních vztahů po dokumentaci k územnímu řízení a stavebnímu povolení, dále majetkoprávní vypořádání, zajištění vlastních nebo vnějších finančních prostředků a vlastní realizaci staveb. Hlavní prioritou těchto opatření by mělo být scelení hlavních nadnárodních a národních tras s požadavkem na financování těchto staveb z evropských a republikových fondů. Důležitá je zde zejména komplexní projektová připravenost.

Za prioritní z hlediska výstavby cyklistické infrastruktury lze označit zejména tyto páteřní trasy, které lze v určitém slova smyslu považovat za koridory, kde detailní vedení bude upřesněno n základě plánovacích podkladů:

- Cyklotrasa 2 – Labská stezka (včetně současné cyklotrasy 0019 a cyklotras po připravovaných levobřežních cyklostezkách v úseku Poděbrady-Pňov-Předhradí-Kolín, v pravobřežním úseku Káraný- Stará Boleslav-Kostelec nad Labem a v levobřežním úseku Kostelec nad Labem - Neratovice - Obříství)
- Cyklotrasa 3 – Praha – Beroun – Plzeň (včetně návrhu trasy na přetrasování přes Beroun)
- Cyklotrasa 7 – Vltavská cyklistická cesta
- Cyklotrasa 11 – Greenways Praha - Wien
- Cyklotrasa 17 – Greenway Jizera
- Cyklotrasa 19 – Sázavská cyklotrasa
- Cyklotrasa 39 – Greenway Berounka Střela

Obecně je problematika dálkových tras popsána v analýze, v kapitolách 4.3.1. a 4.3.3. Detailní úseky doporučené k realizaci jsou popsány v Implementační části a **příloze 1** tohoto dokumentu.

**Dálkové cyklotrasy a prioritní úseky ve Středočeském kraji
navržené v Příloze č. 1 Návrhové a implementační části**



Mapa 3 – Síť dálkových cyklotras

Opatření 2.2.1. Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy

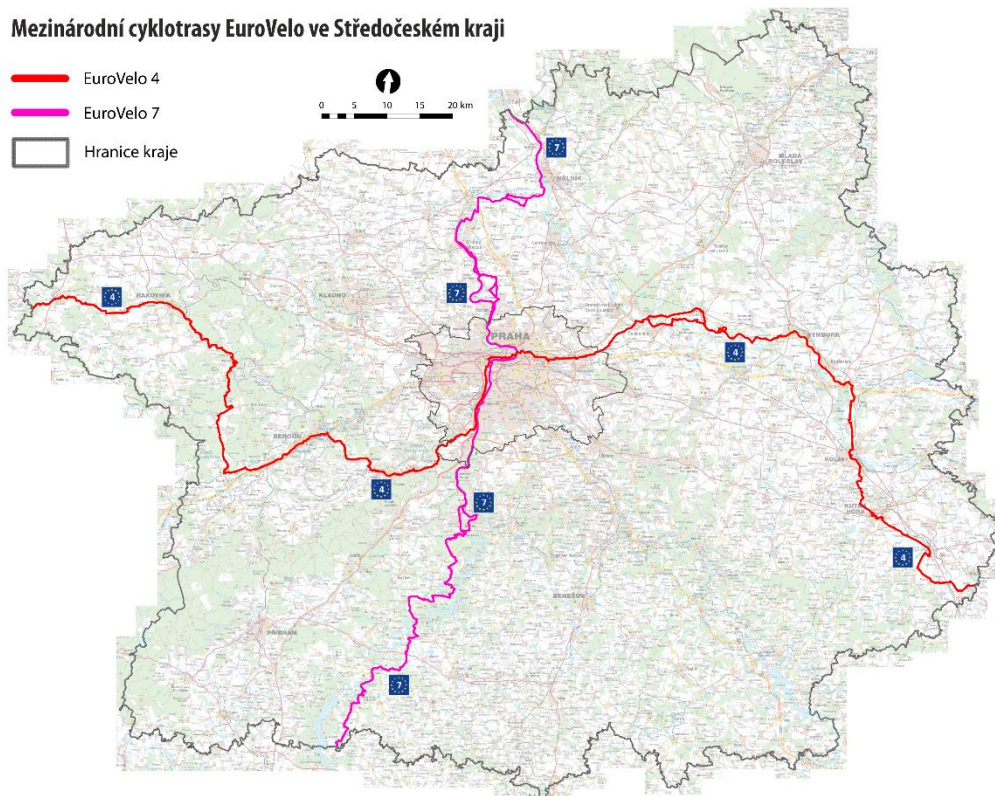
Toto opatření koordinuje výstavbu těch nejproblematictějších úseků **na vybraných dálkových cyklotrasách**. V první etapě bude zpracována studie, která definuje úseky, kde obce nemají zájem o realizaci cyklostezek, ale přitom je třeba na nich zajistit bezpečnost cyklistů. V druhé etapě budou na tyto úseky zpracovány projektové dokumentace. Úseky jsou výtípané v příloze 1.

Opatření 2.2.2. Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na dálkových cyklotrasách na území SK kraje ze strany kraje

Pro toto opatření navrhuje zajistit finance z krajského rozpočtu na výstavbu vybraných úseků na území kraje (navazuje na opatření 2.1.1.). Jedná se o výstavbu úseků, které jsou definovány v příloze 1.

Opatření 2.2.3 Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a regionálních tras na území Středočeského kraje

Opatření je zaměřeno na vlastní provedení značení v terénu. Prioritně bude provedeno přeznačení dálkových tras dle aktualizovaného vedení tras a v souladu s dohodou o číslování dálkových tras v ČR provedenou na národní úrovni. Součástí této aktivity bude doplnění loga pojmenovaných cyklotras (např. EuroVelo). Po koncepční aktualizaci celkové sítě cyklistických tras bude postupně provedeno komplexní přeznačení. Dále se bude jednat o postupné číslování regionálních tras, které jsou budovány v rámci opatření 1.1.1.



Mapa 4 – Síť tras EuroVelo

4.2.3 CÍL 2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb

Opatření 2.3.1 Zajištění údržby značení cyklotras

Velmi nutné je zajištění finančních prostředků na údržbu značení všech cyklistických tras v Středočeském kraji. Cílem je sladit systém značení podle čísel a podle log (tematických tras). Součástí opatření je i zpracování pasportu daného značení. **Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.2. Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.2. Koordinace značení číselných cyklotras bude probíhat ve spolupráci s Klubem českých turistů, koordinace značení tematických cyklotras bude probíhat ve spolupráci s marketingovým koordinátorem dané tematické trasy.**

Opatření zahrnuje:

- Stanovení systému údržby značených cyklotras na území kraje.
- Provedení revize a pasportu značení spojenou s údržbou cyklotras.
- Vyhotovení projektů značení nových cyklotras, případně jejich přeznačení, přeložení nebo dokonce rušení nevhodných cyklotras, zejména cyklotras IV. tříd, jejich projednání s dotčenými subjekty a získání Stanovení místní úpravy provozu na pozemní komunikaci od příslušného Silničního správního úřadu.
- Výroba a instalace značení cyklotras v terénu

Opatření 2.3.2 Podpora terénní cyklistiky

Toto opatření podporuje **realizaci infrastruktury terénní cyklistiky** (singltreků či singltrailů), a dalších staveb pro technické cyklistické disciplíny využitelných širokou veřejností:

- Mladoboleslavsko (Singletrack Chlum) - studie, příprava k územnímu řízení
- Mníšecko (modrý singltrek na Hřebenech) – zatím ve fázi ideového záměru
- Pošembeří (lokalita Dolánky, Městské lesy Český Brod)
- Řevnice (Cykloresort Řevnice) – v lesích v majetku města, hotova DUR, příprava k územnímu řízení
- Tuchlovice (odval dolu Tuchlovice)

V dalších případech se jedná o podporu zbudování dráhy (pumptrack) nebo menších bikeareálů. Dále opatření zahrnuje vyhledávání, projektování, projednávání a vyznačování souvislých tras pro horská kola v terénu.

Realizací tohoto opatření je podmíněna realizace opatření 2.1.4., tvorba cykloproduktů pro nabídkový balíček 3 v rámci opatření 2.13 a tvorba cykloproduktů pro horská kola v rámci opatření 2.1.5.

Opatření 2.3.3 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. Kraj podporuje dané produkty formou propagačních materiálů a proto opatření je realizován v rámci cíle 2.1.

Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.4.2.

Opatření 2.3.4 Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury

Opatření směřuje také k podpoře tvorby a instalování informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území a jednak k podpoře výroby a instalace odpočívek ve významných turistických oblastech a u cyklotras. Opatření směřuje rovněž k podpoře zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, servisní služby).

Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.1.4.

4.3 Priorita 3. Koordinace a organizace cyklistiky

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

4.3.1 CÍL 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a cykloturistiky

Cíl směřuje k průběžné aktualizaci koncepčního zpracování sítě cyklistických tras ve Středočeském kraji. Výsledkem bude v čase aktualizovaná studie cyklistické infrastruktury, která stanoví páteřní, doplňkovou a celkovou síť. Součástí aktualizace bude i doplnění a úprava dlouhodobých priorit výstavby a značení cyklistické infrastruktury v souladu s aktuálními podmínkami a trendy. V rámci opatření bude probíhat vyhodnocování a aktualizace koncepce rozvoje cyklotransportu vč. monitoringu počtu návštěvníků na vybraných cyklotrasách, cyklostezkách a cyklocestách (prostřednictvím instalovaných automatických sčítačů) a profilu návštěvníků (sociologická šetření). Opatření obsahuje tyto základní komponenty: 1. Monitoring záměrů jednotlivých aktérů uvnitř i vně kraje s vazbou na cyklistickou infrastrukturu (projektové záměry, územní plány obcí, ZÚR, komplexní pozemkové úpravy, rušení tratí, rekonstrukce krajských silnic. apod.); 2. Aktualizace sítě cyklistické infrastruktury ve Středočeském kraji ve smyslu závěrů formulovaných v této koncepci; 3. Vyhodnocení a aktualizace koncepce rozvoje cykloturistiky. Opatření bude zaměřeno na identifikaci relevantních subjektů a vytvoření kooperující sítě partnerů. Dále bude prováděn průběžný monitoring záměrů. **Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.1.2.**

Opatření 3.1.1. Podporovat zpracování průzkumů návštěvnosti z hlediska cykloturistiky

Do této kategorie patří vytipování oblastí, kde je vhodné dlouhodobě počítat cyklisty ať už za jedoucimi za dopravním, či rekreačním účelem. Kraj zadá zpracování daného průzkumu.

Opatření 3.1.2. Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje

Do této kategorie patří evidence celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z prostředků SFDI a z kraje. Účelem této aktualizované databáze bude:

- zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (kraj, další obce, ŘSD apod.), zejména pro využití Strukturálních fondů EU,

- motivovat obce při budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí.

Opatření 3.1.3. Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek a přírodě blízkých rekreačních stezek pro cyklisty prostřednictvím GIS

Tak jak postupně budou budované nové úseky cyklostezek a cyklotrasy, tak budou postupně zaznamenané do aktualizované sítě cyklotras. Opatření také zahrnuje monitorování námětů nových regionální tras, které by byly zařazeny do opatření 1.1.1.

4.3.2 CÍL 3.2 Realizace poradenství a propagace

Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.1.2.

Opatření 3.2.1 Konference, semináře a školení v oblasti cyklo dopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky

Opatření 3.2.2 Propagační akce na podporu cyklo dopravy

Opatření je zaměřeno na podporu akcí cyklokampaní pro podporu městské mobility - Do práce na kole, Nakupuj na kole, akce pro seniory apod.

4.3.3 CÍL 3.3 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat

V návaznosti na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020, která byla schválena usnesením Vlády České republiky č. 599 ze dne 10. srpna 2011, je cílem podpora realizace osvětových programů zaměřených na zvyšování bezpečnosti cyklistů a chodců. Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.1.2.

Opatření 3.3.1 Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni

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

Opatření 3.3.2 Realizovat komunikační témata prevence dopravních nehod

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

Opatření 3.3.3 Realizace motivačních a vzdělávacích programů pro plánovače a stavitele cyklistické infrastruktury

Realizovat semináře a školení odborníků za účelem přenosu know-how do Středočeského kraje a za účelem motivace středočeských subjektů exkurze do lokalit s rozvinutou infrastrukturou pro cyklistickou dopravu a terénní cyklistiku. Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.1.4.E. oblast pro MTB

5 Implementační část

Implementační část dokumentu napomáhá tomu, aby se Koncepce mohla jednoduše a úspěšně začít prakticky realizovat. Ve vazbě na návrhovou část jsou v rámci realizace formulovány procesy a jejich nositelé vztahující se k uskutečňování Koncepce a také k sledování výsledků rozvojových aktivit a k jejich vyhodnocování. Důležitou součástí implementace je systém monitoringu spolu s uvedením indikátorů.

5.1 Návrh finančního rámce

Otázkou financování se už zabývá analytická část a to v kapitole 2.3.2 „Finanční nástroje.“ Je třeba dále využívat možností podpory z evropských zdrojů, ze Státního fondu dopravní infrastruktury a nepřímo i z resortu Ministerstva zemědělství. Stručný přehled možných zdrojů financování je uveden níže:

A. Evropské zdroje

A.1. Integrovaný regionální operační program (IROP)

Specifický cíl 1.2: Zvýšení podílu udržitelných forem dopravy

- Typy podporovaných aktivit u opatření Cyklodoprava
- Typy podporovaných aktivit u opatření Terminály
- Typy podporovaných aktivit u opatření Bezpečnost

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

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

Poznámka: není jisté, zda bude možné od roku 2020 využívat finančních prostředků z IROP. V dubnu 2017 byla již vyhlášena druhá výzva do IROP a je možné, že alokace na výstavbu cyklistických komunikací bude již vyčerpána.

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

V rámci Opatření M04 Investice do hmotného majetku, podopatření 4.3.1 Pozemkové úpravy.

B. Národní zdroje

B.1. Státní fond dopravní infrastruktury

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

Poznámky:

- bude nutné vyvolat jednání se SFDI o podpoře finančně náročných cyklistických komunikací, dále pokusit se změnit Pravidla SFDI tak, aby byly podpořeny i projekty spíše rekreačního charakteru (např. Orlická vlečka – viz opatření 1.1.1.)
- od roku 2018 bude možné žádat i na opatření Bike & Ride (viz opatření 1.3.1.)

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

Podprogram Rozvoj základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu

Dotační titul č. 1 - Podpora nadregionálních aktivit:

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

Dotační titul č. 3 - Rozvoj veřejné infrastruktury cestovního ruchu

B.3. Podpora obnovy a rozvoje venkova

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

A - Podpora vybudování a obnovy míst aktivního a pasivního odpočinku

B.4. Další zdroje financování

Program 2020 Lesů České republiky - Obnova a údržba lesních cest pro cykloturistiku.

C. Krajské dotace

Ze středočeských Fondů mohou být podpořeny různé skupiny žadatelů. Cyklokoncepte SK 2023 musí vycházet v návrhové a implementační části ze stávajících fondů, které administruje v současné době odbor regionálního rozvoje. Jedná se o zejména o [Středočeský Fond obnovy venkova](#).

Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Opatření	Název	Náklady (Kč)	Možnosti financování
1.1.1	Finanční podpora výstavby cyklistických stezek na vybraných regionálních trasách	20,000 mil. / rok + IROP a SFDI dalších 100 mil. / rok	obce/města, KUSK + IROP + SFDI
1.1.2	Finanční podpora výstavby cyklistických stezek u obcí menších než 2001 obyvatel	5,000 mil. / rok	obce/města, KUSK + IROP + SFDI
1.1.3	Realizace ekonomicky úsporných opatření a vytvoření podmínek pro rozvoj cyklodopravy		obce/města, KUSK + IROP + SFDI
1.2.1	Na požadavek obcí v rámci novostaveb a rekonstrukcí <u>krajských</u> komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření	Součást rozpočtu stavby	KUSK, SFDI, IROP, cíl 1.2
1.2.2	Na požadavek obcí prověření možnosti začlenění cyklistických opatření v rámci novostaveb a rekonstrukcí <u>státních</u> komunikací, při realizaci velkých železničních staveb, atd.	Součást rozpočtu stavby	ŘSD, KUSK, SFDI
1.2.3	Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů a snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy	Součást rozpočtu jiné stavby	KUSK, Pozemkové úpravy, POV
1.3.1	Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS	0,5 mil. / rok	obce/města, KUSK, IROP, SFDI
1.3.2	Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů	Součást rozpočtu stavby	KUSK, IROP, SFDI
1.3.3.	Podpora úpravy vozového parku k přepravě kol na vlakových a autobusových linkách zajišťujících dopravní obsluhu území	Administrativní opatření	KUSK, ČD

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

Opatření	Charakteristika	Náklady (Kč)	Možnosti financování
2.1.1	Zajištění souhrnné nabídky prezentace kraje	0,500 mil. / rok	KUSK, program MMR
2.1.2	Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků		
2.1.3	Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu		
2.1.4.	Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky		
2.1.5.	Spolupráce na tvorbě národních produktů		
2.2.1	Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy	Kapitálové prostředky SK jsou zatím ve výši 43 mil. Kč. Jelikož se jedná o prioritu kraje, bude se tato částka průběžně měnit dle aktuálních potřeb	KUSK
2.2.2	Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na dálkových cyklotrasách na území SK kraje ze strany kraje		KUSK SFDI+IROP
2.2.3	Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Středočeského kraje	0,500 mil. / rok součást příspěvku pro KČT (viz. 2.3.1.)	Individuální příspěvek KUSK pro KČT program MMR
2.3.1	Zajištění pružné údržby značení cyklotras	0,500 mil. / rok součást příspěvku pro KČT (viz. 2.3.1.)	Individuální příspěvek KUSK pro KČT
2.3.2	Podpora terénní cyklistiky	2,000 mil. / rok	KUSK program MMR, Lesy ČR (LČR) v rámci „Programu 2020 Lesů České republiky“
2.3.3	Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy	Viz. Cíl 2.1.	KUSK
2.3.4	Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury	0,500 mil. / rok	KUSK program MMR

Priorita 3. Koordinace a partnerství

Opatření	Charakteristika	Náklady (Kč)	Možnosti financování
3.1.1	Podporovat zpracování průzkumů	0,500 mil. / rok	KUSK
3.1.2	Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje	Administrativní opatření	KUSK
3.1.3	Průběžně aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS	Administrativní opatření	KUSK
3.2.1	Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů	0,100 mil. / rok	KUSK
3.2.2	Propagační akce na podporu cyklo dopravy	0,300 mil. / rok	obce/města, KUSK
3.3.1	Podporovat komplexní dopravní výchovu na místní úrovni	0,100 mil. / rok	KUSK, BESIP
3.3.2	Realizovat komunikační témata PREVENCE dopravních nehod		KUSK, BESIP
3.3.3	Realizace motivačních a vzdělávacích programů pro plánovače a stavitele cyklistické infrastruktury		KUSK, partneři, účastníci

5.2 Řízení a monitoring cílů a opatření**5.2.1 Řízení Koncepce – klíčové faktory**

V návrhové části Koncepce jsou identifikovány aktivity, jejichž naplnění, resp. naplňování, je v návrhovém období dokumentu významné pro rozvoj kraje. K tomu, aby byly aktivity úspěšně realizovány, však nestačí pouhý jejich výčet; je třeba také specifikovat proces, jakým bude realizace Koncepce probíhat. Jak už bylo konstatováno v analýze, v kapitole „4.1.2. Vývoj a aktuální stav řízení cyklistiky – analýza koordinace spolupráce“, tak právě strategickému dokumentu z roku 2014 tento prvek řízení zcela chyběl. V navazující kapitole 5.2.2. jsou popsány podrobné informace k dané problematice. Tato kapitola definuje základní předpoklady pro fungování této Koncepce:

- Hlavní kontaktní osobou pro implementaci bude stávající cyklokoordinátor z odboru regionálního rozvoje kraje. Vzhledem k rozsahu agendy této Koncepce je nutné posílit jeho pozici o další dvě osoby. Z toho plyny tyto úkoly:

- První je, aby zastupitelstvo Středočeského kraje pověřilo odbor dopravy, aby koordinoval opatření 1.2.1. a 1.2.2. (má v gesci investiční akce na silnicích ve správě SK a metodicky řídí KSÚS SK). V současné chvíli nejsou vůbec nastaveny vnitřní automatizované mechanismy uvnitř KÚSK mezi dotčenými odbory, například odbor dopravy nemá ve své gesci, aby u liniových staveb bral ohledy na cyklistickou dopravu. Krajský cyklokoordinátor by také měl dostat informace o nových stavbách v kraji, o možnostech využití některých již stávajících cest. Krajský cyklokoordinátor bude fungovat rovněž jako taková spojka mezi KSÚS SK, obcemi a krajem.
- Druhým je, aby odbor regionálního rozvoje kraje vypsál výběrové řízení na koordinátora realizace Cíle 2.2. Realizace dálkových páteřních tras na území kraje.
- Hlavní koordinátorem realizace cíle 2.1. bude Centrála cestovního ruchu Středočeského kraje, která je zřízena, má působnost definovanou zřizovací listinou a ředitele vzešlého z výběrového řízení. Obecně je problematika popsána v analýze, v kapitole 4.1.4.
- Středočeský kraj uzavře spolupráci s Asociací měst pro cyklisty, která by následně pomáhala s koordinací, zejména v osvětové činnosti (cíle 3.2. a 3.3.).
- Středočeský kraj uzavře spolupráci s ČEMBa, která by následně pomáhala s koordinací, zejména v osvětové a vzdělávací činnosti v oblasti podpory terénní cyklistiky (cíle 2.1. a 2.3.).

Klíčové pro chod realizace stávající Koncepce je i vytvoření externí pracovní skupiny, která bude složená především ze zástupců měst, destinační společností, či dalších organizací, které chtějí koordinovat výstavbu svých regionálních cyklistických tras (viz. opatření 1.1.1.), případně mají zájem o výstavbu terénních cyklotras (viz. opatření 2.3.2.). Pracovní skupina by dále byla doplněna o cyklokoordinátora Hlavního města Prahy, který by zajišťoval vazby na Prahu, dále o zástupce Klubu českých turistů s vazbou na opatření 2.3.1. a o zástupce Nadace Partnerství, který by zajišťoval vazby směrem k marketingovým produktům EuroVelo, Greenways, či dalším jejich tematickým produktům. Pracovní skupina může být průběžně doplňována o další odborníky z řad zájmových organizací. Zainteresované strany jsou vždy aktéry místního života. Jsou to strany, které mají vliv na provádění jednotlivých opatření vedoucích k cíli.

Celý pracovní tým se bude pravidelně scházet jednou za půl roku a dávat podněty k řešení, či upřesnění jednotlivých cílů a opatření.

Složení externí pracovní skupiny vzniklo na základě jednání dne 17.5.2017. Přítomným bylo nabídnuto, aby se aktivně spolupodíleli na implementaci Cyklokonceptu SK2023. V níže uvedené tabulce je seznam prvních zájemců o spolupráci. Předpokládá se, že tato externí pracovní skupina se bude dále rozšiřovat.

Příjmení, Jméno,	Organizace	Telefon	E-mail
Martinek Jaroslav	Asociace měst pro cyklisty	602503617	jaroslav.martinek@cdv.cz
Tomáš Tůma	Obec Pňov-Předhradí	724179709	starosta.pnov@email.cz
Štěpánka Barešová	Sdružení obcí Sedlčanska, TOULAVA, o.p.s.	604 585 087	obce@sedlcany.cz
Dana Hančová	Lysá nad Labem, členka dopravní komise, cyklokoordinátorka	602 444 738	dana.hancova@mestolysa.cz
Jurka Vladimír	Unhošť, komise rady pro investice	602 583 719	jurka@10v.cz

Martina Prokešová	Slaný, manažerka rozvoje města	602 377 618	prokesova@meuslany.cz
Petr Fojt	Projekční firma	603 891 857	petr.fojt@hotmail.com
Martin EXNER	starosta obce Nová Ves	727 934 792	martin.exner@nova-ves.cz
Vildová Jaroslava	DSO ORP Příbram	604 282 837	svazek@dsopribram.cz
Václav Pošmurný	Posázaví o.p.s – koordinátor všech cyklotras a cyklostezek v Posázaví	604 890 190	posmurny@posazavi.com

Má-li být snaha o propagaci a posílení cyklistiky úspěšná, bude se vždy potřebovat podpora a pomoc řady rozdílných hráčů. Ať již se bude pracovat s veřejnou správou, se sdružením cyklistů nebo jiným typem organizace, vždy bude klíčová spolupráce, partnerství a další způsoby vzájemné podpory.

5.2.2 Řízení Koncepce – upřesnění rozsahu agendy koordinace

Koordinace aktivit je navržena následovně:

Úroveň kraje – koordinace vnitřní (krajský řídicí tým)

- Cyklokoordinátor - Odbor regionálního rozvoje kraje
- Krajský úřad Středočeského kraje – odbor regionálního rozvoje kraje (finanční podpora a koordinace aktivit v oblasti cyklistické dopravy a cykloturistiky, evidence a zpracování dat o cyklistické infrastruktuře, pořizování územně plánovací dokumentace SK, atd.),
- Krajský úřad Středočeského kraje - odbor majetku (spolupráce při řešení majetkoprávních vztahů v případě rozvoje cyklistiky v okolí komunikací II. a III. třídy, řešení systému Bike&Ride, atd.), Odbor dopravy (má v gesci investiční akce na silnicích ve správě SK a metodicky řídí KSÚS SK). V současné chvíli nejsou vůbec nastaveny vnitřní automatizované mechanismy uvnitř KÚSK mezi dotčenými odbory, například odbor dopravy nemá ve své gesci, aby u liniových staveb bral ohledy na cyklistickou dopravu.
- KSÚS SK (jako významná krajská organizace) - správce silnic II. a III. třídy v KK – doposud vůbec nebyla definována její role, města, ani regiony neví, co mohou od ní očekávat a požadovat (součinnost při řešení rekonstrukcí silnic, nových komunikací, údržby značení, ...)
- Centrála cestovního ruchu Středočeského kraje - garantuje komplexní marketingovou prezentaci rekreační cyklistiky v SK a cykloprodukty, jejichž kvalita a úspěšnost na trhu je závislá na kvalitě cyklotras a cyklostezek, které je tvoří

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

Úroveň kraje – koordinace vnější

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

- Města a obce – primárně zodpovědné za rozvoj cyklistiky na svém území (příprava projektové dokumentace, spolufinancování či financování výstavby cyklostezek

a integrovaných projektů do cyklo dopravy, zajištění propagace cyklistiky, řešení majetkových vztahů v souvislosti s rozvojem cyklistické dopravy, údržba cyklistických komunikací, atd.).

- Mikroregiony, sdružení a svazky obcí, Místní akční skupiny (iniciace projektů, provádění místního značení, doplnění mobiliáře, apod.).

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

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

Pokud je pozornost zaměřena na koordinaci budování cyklistických komunikací ze strany kraje, pak jsou dvě možnosti, jak ji dále uchopit, přičemž se vzájemně nebudou vylučovat, ale výhodně doplňovat. Kraj s realizačním týmem se zhostí role budovatele cyklistických komunikací v těch úsecích, které leží na dálkových páteřních cyklo trasách, ale doposud žádná obec a město se nehlásí k její výstavbě. Druhou možností je, že realizační tým kraje se plošně zaměří na podporu přípravy i realizace cyklistických komunikací. Bude pak záležet na každé obci, zda se bude chtít zasadit o vznik „své cyklo stezky“.

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.

Proto Implementační část doporučuje, aby proces implementace proběhl ve dvou rovinách – jednak z hlediska jednotlivých aktivit, jednak na úrovni celé Koncepce. Pro dosažení naplňování a řízení Koncepce je v maximální míře třeba vytvořit následující podmínky:

- Hlavním koordinátorem Koncepce je krajský cyklokoordinátor z odboru regionálního rozvoje (ORR).
- Vymežit úkoly a kompetence jednotlivých orgánů uvnitř kraje i navenek a rozdělit jim odpovědnosti za naplňování Koncepce.
- Dodržovat věcný systém a časový harmonogram vyhodnocování prováděných opatření (aktivit) dle realizátorů za Středočeský kraj,
- Provazovat naplňování Koncepce s ročními rozpočty a rozpočtovým výhledem kraje.
- Pravidelně provádět kontrolu časového a věcného plnění Koncepce.
- Každoročně sledovat naplňování definovaných indikátorů, které sledují plnění cílů Koncepce.

PŘÍKLADY KOORDINAČNÍ ČINNOSTI ZE STRANY KRAJE

- Umožnění koordinační činnosti / spolupráce (přístup a výměna informací s příslušnými odbory kraje a příspěvkovými organizacemi kraje),
 - nastavení komunikačních kanálů při koordinaci připravovaných a probíhajících projektů,
 - včasný přehled o správě a údržbě sítě cyklistických tras
 - spolupráce s jednotlivými odbory úřadu (vnitřní koordinace)
 - rozvoje a investic (příprava zadávacích podmínek, integrace cyklo do jiných projektů),
 - dopravy (příprava, stanoviska, integrace do jiných projektů),
 - cestovní ruch
- Vyhodnocování nedostatků, kontrola jakosti vč. zpětné vazby

Obecně:

- Přenos know-how do kraje (z ČR, resp. jiných měst – alespoň základní přehled o dění v oboru cyklistické dopravy), účast na strategických jednáních / seminářích / konferencích)
- Spolupráce s dalšími (především sousedícími) kraji, resp. zajištění „vertikální“ provázanosti (předávání zkušeností)

Finanční zdroje:

- Spolupráce na přípravě rozpočtu Koncepce,
- přehled o dalších možnostech finančního krytí (fondy, granty...)

Oblast plánování a přípravy:

- Každoroční doporučení (revize) priorit přípravy a realizace infrastruktury pro cyklisty pro následující rok:
 - CHRÁNĚNÉ CESTY BEZMOTOROVÉ KORIDORY apod.
 - nové vč. doprovodné infrastruktury
 - revize stávajících - opravy, údržba
 - PLOŠNÁ OBSLUHA ÚZEMÍ PRO DOPRAVU NA JÍZDNÍM KOLE (dopravní opatření, která mohou sloužit k podpoře cyklistické dopravy).
 - nová vč. doprovodné infrastruktury
 - integrace
 - revize stávajících - opravy, údržba
 - CYKLOZNAČENÍ (svislé i vodorovné značení)
 - vyznačení nových tras
 - pravidelná plošná revize
 - průběžná revize
- Koordinace řešení problematiky majetkoprávních vztahů (mezi příslušným odborem správy majetku a vlastníky pozemků), nejenom ve smyslu stanovení vlastníků, ale i řešení jednání s majiteli o výkupu a pronájmu pozemků
- Posuzování projektových dokumentací ve vztahu k cyklistické dopravě, které se týkají silnic II. a III. třídy, včetně spolupráce s odborem dopravy, resp. naopak (OD přizve k vyjádření cyklokoordinátora).

Oblast vnější koordinace:

- ŘSD, SŽDC a další správci dopravní infrastruktury
- Organizátoři veřejné dopravy, dopravci veřejné dopravy
- Města / Obce
- Projektanti jednotlivých staveb
- Připravované projekty, které nejsou jinak koordinovány a integrace cyklistické infrastruktury nebo i jednoduchých úprav může být jediným pojítkem

Oblast propagace a komunikace s médii a s veřejností, občanskými sdruženími

- Podklady pro PR (osvěta, nové realizace = medializace),
- Cyklomail – připomínky veřejnosti, podněty
- Pilotní řešení „nových cykloopatření“ (letáky, články...),
- Aktualizace krajského cyklowebu,
- Koordinace propagace (mapy, letáky, výlety tipy...)

Ve vztahu k marketingu cykloturistických produktů se navrhuje Centrále cestovního ruchu Středočeského kraje v rámci činností za účelem dosažení cíle 2.1. následující fungování:

<i>Produkt</i>	<i>Primární (domovský) marketing</i>	<i>Místní úroveň (obce, svazky obcí, MAS)</i>	<i>Oblastní destinační management</i>	<i>Regionální destinační management</i>	<i>Národní úroveň</i>	<i>CzechTourism</i>
Dálkové cyklotrasy	marketingový leader dálkové cyklotrasy (silný zainteresovaný veřejný subjekt na trase nebo národní organizace), speciální web trasy	Podpora jen dílčích úseků	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci regionu a republiky)	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	prolink na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí	Presentace v kampaních zejména v zahraničí
Cykloturistický, tematický produkt	viz oblastní destinační management	součást místních produktů cestovního ruchu	primární (domovský) marketing cykloturistického produktu, v rámci webu oblasti	prolink a podpůrný marketing vybraných nejzajímavějších tipů (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	presentace vybraných tipů na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí	Presentace vybraných tipů v kampaních zejména v zahraničí
Terénní cyklotrasy	provozovatel bike resortu, speciální web produktu Poznámka – Z terénních tras lze vytvořit bike resort	součást místních produktů cestovního ruchu	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci regionu a republiky)	prolink a podpůrný marketing (zejména v rámci republiky a v zahraničí)	prolink na webu Česko jede a podpůrný marketing v ČR a v zahraničí, provozovatelé tematických webů (ČEMBA aj.) - prolink	Presentace v kampaních zejména v zahraničí

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.

5.2.3 Monitoring cílů a opatření

Monitoring cílů a opatření

Monitoring cílů a opatření vychází z principu pojetí této Cyklokoncepce SK2023. Pro prioritu 1 – rozvoj cyklodopravy – platí, že za realizaci opatření v dané oblasti jsou zodpovědné obce a města obce a města. Nicméně tato zodpovědnost není vymahatelná a tudíž stanovovat konkrétní indikátory je irelevantní. Středočeský kraj tak v tomto případě bude jen monitorovat jejich aktivity, aby dle toho stanovil míru finanční podpory pro jednotlivá léta. Případně bude Středočeský kraj nabízet součinnost při podpoře cyklistické dopravy při rekonstrukci, či novostavbách dopravních staveb. Pro prioritu 2 - rozvoj cykloturistiky – sice platí, že za výstavbu cyklistických stezek na páteřních cyklotrasách je zodpovědný Středočeský kraj, ale vzhledem k náročné projekční přípravě se nedá vytýčit měřitelný cíl, kolik cyklistických komunikací se podaří vybudovat.

Proto základním cílem systémů monitorování a vyhodnocování této Koncepce bude zajištění podkladů pro hodnocení efektivity vynaložených zdrojů a hodnocení účinnosti realizovaných aktivit. Pomocí monitoringu bude prováděna průběžná kontrola časového, věcného a finančního plnění Koncepce.

Monitoringem a hodnocením Koncepce je pověřen jeho „manažer“, aneb krajský cyklistický koordinátor z odboru regionálního rozvoje. Monitoring a hodnocení Koncepce spočívá ve zpracování monitorovací zprávy obsahující informaci o naplňování jednotlivých aktivit Koncepce. Krajský cyklistický koordinátor v rámci zpracování této zprávy vyzve realizátory uvedené u jednotlivých rozvojových aktivit k podání informací o tom, jak se daná aktivita naplňuje a na základě jejich informací sestaví monitorovací zprávu.

Zprávu zpracuje krajský cyklistický koordinátor a předloží příslušným orgánům Středočeského kraje v podobě jednotné informativní zprávy, a to nejpozději v termínu do 30. 6. běžného roku.

Účelem monitorování a hodnocení je ověřit, zda a do jaké míry je Koncepce realizována podle stanovených pravidel. Jelikož identifikované rozvojové aktivity budou naplňovány jednotlivými projekty, které ale nejsou součástí Koncepce, tak je o to důležitější monitorovat, zda realizované projekty naplňují cíle a opatření dokumentu. Tím by měla být potvrzena účinnost realizovaných opatření a aktivit a tím i zajištěna zpětná vazba a případná efektivnost vynaložených zdrojů.

V rámci průběžného hodnocení Koncepce je vytvořena pracovní skupina (viz výše), která se bude tímto monitoringem zabývat a scházet se minimálně jednou ročně a bude schvalovat zprávy o tomto průběžném hodnocení. Podklady pro výroční monitorovací zprávy bude připravovat ORR SK.

Při průběžném monitorování by mělo být zjišťováno, zda realizace projektů a aktivit Koncepce probíhá podle stanovených pravidel, a zda naplňují jeho stanovené cíle, a to v těchto případech:

- Pokud se bude jednat o realizaci krajských projektů, tak by měl být pověřen konkrétní zaměstnanec KÚ SK (krajský cyklokoordinátor), jehož hlavní funkcí bude dohled nad realizací jednotlivých rozvojových projektů.

- Pokud se bude jednat o ostatní projekty nerealizované SK ale podpořené z veřejných zdrojů, tak ty budou monitorovány přímo daným řídicím orgánem, který mu poskytne podporu.
- Pokud se bude jednat o projekty bez veřejné podpory a realizátor nebude SK, tak průběžné hodnocení je již plně v odpovědnosti a na riziko realizátora.

U všech typů aktérů je ale každopádně nutné sledovat finanční plnění realizovaných projektů a následně z toho vyvozovat relevantní závěry.

Kvalitní průběžné hodnocení realizace aktivit a dosahování cílů je nezbytným předpokladem pro maximální naplnění Koncepce v horizontu jeho platnosti. Klíčovým typem monitorovacích indikátorů jsou tzv. indikátory výsledků a dopadů, tedy statistické ukazatele zachycující důsledky realizace dokumentu.

5.3 Akční plán – přehledné shrnutí 2017 - 2019

Akční plán navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Prvním krokem pro realizaci těchto aktivit je třeba definovat řízení a monitoring cílů a opatření – viz. Kapitola 5.2. Aby mohl cyklokoordinátor spolupracovat s příslušnými odbory, musí mít tyto odbory konkrétně určeny činnosti v oblasti cyklistiky v Organizačním řádu Krajského úřadu a konkrétní pracovníci těchto odborů musí mít činnosti v oblasti cyklistiky uvedené v náplni práce, kterou podepisují.

Tyto změny Organizačního řádu a náplní práce pracovníků musí realizovat ředitel KUSK prostřednictvím Odboru legislativně právního, vedoucí jednotlivých odborů ve spolupráci s oddělení řízení lidských zdrojů a ředitel KSUS.

Součástí akčního plánu musí být nejdříve provedení výše uvedených změn, aby bylo možné všechna opatření 1.1.1 - 3.3.3 realizovat.

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

Priorita 1. Cyklistická doprava jako nedílná součást dopravního systému

Opatření	Název	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (tis. Kč)	Zdroje
Cíl 1.1 Zvýšení bezpečnosti cyklistů prostřednictvím budováním cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty						
1.1.1	Finanční podpora výstavby cyklistických stezek na vybraných regionálních trasách	Výstavba cyklostezek	KÚ SK ORR	Obce	20.000 / rok + IROP a SFDI dalších 100 mil. / rok	obce, města, KUSK IROP + SFDI
1.1.2	Finanční podpora výstavby cyklistických stezek u obcích menších než 2001 obyvatel	Výstavba cyklostezek	KÚ SK ORR	Obce		obce/města, KUSK + IROP + SFDI
1.1.3	Realizace ekonomicky úsporných opatření a vytvoření podmínek pro rozvoj cyklodopravy	Výstavba cyklostezek	KÚ SK ORR	Obce	5.000 / rok	obce/města, KUSK + IROP + SFDI
Cíl 1.2 Vytvoření podmínek pro koncepční řešení cyklistické dopravy na krajských a státních dopravních stavbách						
1.2.1	Na požadavek obcí v rámci novostaveb a rekonstrukcí <u>krajských</u> komunikací prověření možnosti začlenění cyklistických opatření	Pro-cyklistická opatření realizovaná krajem	KÚ SK OD	KSÚS SK	Součást rozpočtu stavby	KUSK, případně SFDI, IROP, cíl 1.2
1.2.2	Na požadavek obcí prověření možnosti začlenění cyklistických opatření v rámci novostaveb a rekonstrukcí <u>státních</u> komunikací, při realizaci velkých železničních staveb, atd.	Pro-cyklistická opatření vyjednávana krajem	KÚ SK OD	Subjekty, Obce	Součást rozpočtu stavby ŘSD, SŽDC	KUSK, ŘSD, SŽDC
1.2.3	Využití stávajících cest i pro potřeby cyklistů a snížení rizika vzniku bariér cyklistické dopravy	Související infrastruktura	KÚ SK ORR	Subjekty, Obce	Součást rozpočtu jiné stavby	KUSK, Pozemkové úpravy, POV
Cíl 1.3 Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému						
1.3.1	Podpora rekonstrukce systému BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS	Bike & Ride (stojany, úschovny)	KÚ SK OD	Subjekty, Obce	500 / rok	obce/města, KUSK IROP, SFDI
1.3.2	Podpora výstavby systému BIKE & RIDE v rámci budování dopravních terminálů	Dopravní terminály	KÚ SK OD	Investor terminálu	Součást rozpočtu stavby	KUSK, IROP, SFDI
1.3.3.	Podpora provozu vlakových linek zajišťujících dopravní obsluhu území vozidly uzpůsobenými k přepravě kol	Dopravní obslužnost	KÚ SK OD	České dráhy. a.s.	Administrativní opatření	KUSK, ČD

Poznámka: Subjekty = Obce, svazky obcí, fyzické a právní osoby, občanské sdružení, spolky, nadace, nevládní a neziskové organizace

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

Aktivita	Garant	Rok	Náklady (tis. Kč)	Zdroje
Cíl 2.1 Zajištění komplexní marketingová prezentace rekreační cyklistiky				
2.1.1. Zajištění souhrnné prezentace nabídky kraje: prezentace kraje na webovém portále kraje, aktualizace mapy, letáky apod.	Centrála cestovního ruchu Středočeského kraje	2018-2019	500 / rok	KUSK, program MMR
2.1.2. Podpora tvorby konkrétních cykloturistických balíčků - Cyklobalíčky / podpora DMO				
2.1.3. Podpora tvorby cykloproduktů dálkového typu – prezentace nabídky kraje na turistických portále kraje, www.ceskojede.cz, , atd.				
2.1.4. Podpora tvorby cykloproduktů terénní cyklistiky – prezentace nabídky kraje na turistických portálech kraje, www.ceskojede.cz, , atd.				
2.1.5. Spolupráce na tvorbě národních produktů - spolupráce na tvorbě národních produktů				

Aktivita	Garant	Rok	Náklady (tis. Kč)	Zdroje
Cíl 2.2 Realizace páteřních dálkových na území kraje				
Opatření 2.2.1 - Vypracování studií a projektových dokumentací pro vybrané páteřní dálkové cyklotrasy				
Vltavská cyklistická cesta, stavba Vltavská cyklostezka, úsek Úholičky - Libčice nad Vltavou – příprava cyklostezky	KÚ SK ORR	2017 - 2018	1.220	KUSK
Cyklospojení Řevnice - Srbsko – studie proveditelnosti komunikace pro cyklisty na dálkových cyklotrasách EV4 a CT3	KÚ SK ORR	2017 - 2018	500	KUSK
Cyklospojení Vrané nad Vltavou – Štěchovice – Studie proveditelnosti komunikace pro cyklisty, která zajistí bezpečné spojení od konce stávající cyklostezky ve Vraném do Štěchovic a převedení cyklistů z nebezpečné II/102	KÚ SK ORR	2017 - 2018	500	KUSK
Přeložka Greenway Praha - Vídeň v úseku Štířín – Nespeky - vyhotovení studie proveditelnosti cyklostezky, která umožní přeložení páteřní cyklotrasy ze silnice II/107 a zajistí bezpečné spojení z Prahy k Sázavě a bude navazovat cyklostezky vybudované SK u Týnce nad Sázavou	KÚ SK ORR	2017 - 2018	600	KUSK
Labská cyklostezka, úsek Kostelec n. L. - Tuhaň	KÚ SK ORR	2017 - 2018	636,46	KUSK
Labská cyklostezka, úsek Kly - Mělník	KÚ SK ORR	2017 - 2018	84,45	KUSK
Labská cyklostezka, úsek Kly - Tuhaň	KÚ SK ORR	2017 - 2018	500	KUSK
Labská cyklostezka, Kostelec nad Labem -most	KÚ SK ORR	2017 - 2018	500	KUSK
Cyklostezka Nymburk - Lysá nad Labem - Čelákovice	KÚ SK ORR	2017 - 2018	1800	KUSK
Vyhotovení studie proveditelnosti cyklostezky Jílové u Prahy - Hradištko v souvislosti s plánovaným přemostěním údolí řeky Sázavy cyklolávkou na D3	KÚ SK ORR	2017 - 2018	600	KUSK
Vyhotovení studie proveditelnosti cyklostezky Týnec nad Sázavou – Krhanice – Jílové u Prahy – přeložení CT 19	KÚ SK ORR	2017 - 2018	400	KUSK
Cyklostezka Labská: Poděbrady-Pňov-Předhradí-Kolín EIA, DUR, DSP, DZS	KÚ SK ORR	2018 - 2019	4047,2	KUSK
Greenway Jizera, vybrané úseky dle přílohy 1 - DUR, DSP, DZS. Výběr na základě jednání s obcemi	KÚ SK ORR	2018 - 2019	3327,5	KUSK
Vltavská cyklistická cesta – Roztoky	KÚ SK ORR	2018 - 2019	1000	KUSK
Vltavská cyklistická cesta - Klecánky - Lužec nad Vltavou	KÚ SK ORR	2018 - 2019	2000	KUSK

Aktivita	Garant	Rok	Náklady (tis. Kč)	Zdroje
Cíl 2.2 Realizace páteřních dálkových na území kraje				
Opatření 2.2.2 - Postupná výstavba úseků cyklostezek a komunikací vhodných pro cyklisty na dálkových cyklotrasách na území SK				
Labská cyklostezka, úseky Kly - Mělník (IROP – spolufinancování)	KÚ SK ORR	2017	84,45	KUSK, IROP
Labská cyklostezka, úseky Kly - Mělník (IROP – spolufinancování)	KÚ SK ORR	2018	3.000	KUSK, IROP
Labská cyklostezka, úseky Kly – Mělník – zbývajících úsek	KÚ SK ORR	2019	7.000	KUSK, SFDI, IROP
Labská cyklostezka - Čelákovice - Lázně Toušeň (IROP – spolufinancování)	KÚ SK ORR	2017	120,75	KUSK, IROP
Lužec nad Vltavou - výstavba lávky přes Vltavu, která by nahradila přívoz.	KÚ SK ORR	2018	7.500 – SK + 27.500 SFDI	KUSK, SFDI
Zbořený Kostelec – Týnec nad Sázavou	KÚ SK ORR	2018	5.000	KUSK, SFDI, IROP
Labská cyklostezka, úsek Kostelec n. L. - Tuhaň	KÚ SK ORR	2019	7.500 – SK + 27.500 SFDI	KUSK, SFDI, IROP
Vltavská cyklostezka, úsek Úholičky - Libčice nad Vltavou – příprava cyklostezky	KÚ SK ORR	2019	4.000 – SK + 16.000 SFDI	KUSK, SFDI, IROP
Vybraný úsek Greenway Jizera	KÚ SK ORR	2019	4.000 – SK + 16.000 SFDI	KUSK, SFDI, IROP

Opatření	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (tis. Kč)	Zdroje
Cíl 2.2 Realizace páteřních dálkových na území kraje						
2.2.3	Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Středočeského kraje	Projekt Optimalizace značení cyklistických tras č. 2 a 1 a vyznačení EuroVelo 4 (EV4) v úseku Káraný – hranice Středočeského kraje	KÚ SK ORR	KÚ SK ORR	90 tis. Kč v roce 2017	KUSK
2.2.3	Postupné značení a přeznačení mezinárodních, dálkových a krajských koridorů na území Středočeského kraje	Značení nových, přeznačení a údržba stávajících a rušení nevhodných cyklotras	KÚ SK ORR	KČT	součást příspěvku pro KČT viz. opatření 2.3.1.	KUSK pro KČT, program MMR
Cíl 2.3 Zvýšení kvality rekreační cyklistiky podporou související doprovodné cyklistické infrastruktury a kvalitních služeb						
2.3.1	Zajištění pružné údržby značení cyklotras	Značení nových, přeznačení a údržba značení stávajících a rušení značení nevhodných cyklotras	KÚ SK ORR	KČT	500 / rok	Individuální příspěvek KUSK pro KČT
2.3.2	Podpora terénní cyklistiky	Výstavba infrastruktury pro terénní cyklistiku	KÚ SK ORR	Subjekty – viz poznámka.	2.000 / rok	KUSK, program MMR, Lesy ČR (LČR) - Program 2020 Lesy ČR
2.3.3	Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů dopravy	Propagace (viz. cíl 2.1.)	Centrála cestovního ruchu SK	Centrála cestovního ruchu SK	Viz. Cíl 2.1.	KUSK
2.3.4	Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury	Odpočívky, infopanely, apod.	KÚ SK ORR	Subjekty – viz poznámka	500 / rok	KUSK program MMR

Poznámka 1: Subjekty = Obce, svazky obcí, fyzické a právní osoby, občanské sdružení, spolky, nadace, nevládní a neziskové organizace

Priorita 3. Koordinace a partnerství

Opatření	Charakteristika	Aktivita	Garant	Realizace opatření	Náklady (tis. Kč)	Zdroje
Cíl 3.1 Koordinace aktivit cyklistické dopravy a cykloturistiky						
3.1.1	Podpora zpracování průzkumů	5 sčítacích přístrojů včetně indukčních smyček	KÚ SK ORR	2017	1.000	KUSK
3.1.2	Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje	Aktualizace dat	KÚ SK ORR	KÚ SK ORR	Administrativní opatření	KUSK
3.1.3	Průběžná aktualizace a doplňování sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS	Aktualizace dat	KÚ SK ORR	KÚ SK ORR	Administrativní opatření	KUSK
Cíl 3.2 Realizace poradenství a propagace						
3.2.1	Zvyšování informovanosti zainteresovaných subjektů	Semináře, konference, jednání pracovní skupiny (2x ročně velké jednání o cyklistice v kraji). Vstup Středočeského kraje do Cykloměst	KÚ SK ORR	KÚ SK ORR a Cykloměsta	100 / rok	KUSK
3.2.2	Propagační akce na podporu cyklo dopravy, rekreační cyklistiky & cyklistické sportovní akce	Cyklistické dopravní, rekreační a sportovní akce	KÚ SK ORR	Obce Cykloměsta	300 / rok	Obce, města, KUSK
Cíl 3.3 Realizace vzdělávacích, komunikačních a osvětových témat						
3.3.1	Podpora komplexní dopravní výchovu na místní úrovni	Dopravní výchova	KÚ SK ORR	Obce Cykloměsta	100 / rok	KUSK, BESIP, partneři, účastníci
3.3.2	Realizace komunikační témata PREVENCE dopravních nehod	Prevence dopravních nehod	KÚ SK ORR	Obce Cykloměsta		
3.3.3	Realizace motivačních a vzdělávacích programů pro plánovače a stavitele cyklistické infrastruktury	Akce	KÚ SK ORR	KÚ SK ORR Cykloměsta		

Poznámka: Cykloměsta – Asociace měst pro cyklisty (www.cyklomesta.cz).

Použité zkratky v dokumentu

B. Použité zkratky

B+R	- Bike & Ride
ČD	- České dráhy, a.s.
CR	- Cestovní ruch
CG 2014	- Generel cyklistických tras a cyklostezek na území Středočeského kraje, schválený v roce 2014
CS	- Cyklistická stezka
ČCCR	- Česká centrála cestovního ruchu - CzechTourism
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČR	- Česká republika
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DSO	- Dobrovolný svazek obcí
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
EV4	- Euro Velo 4
EV7	- Euro Velo 7
GIS	- Geografický informační systém
GWJ	- Greenway Jizera
IDS	- Integrovaný dopravní systém
IROP	- Integrovaný regionální operační program (plánovací období EU 2014-2020)
Labská CT	- Labská cyklotrasa
LS z.s.	- Zapsaný spolek Labská stezka
KČT	- Klub českých turistů
KSÚS SK	- Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje
KÚ SK	- Krajský úřad Středočeského kraje
MAS	- Místní akční skupina
MMR	- Ministerstvo pro místní rozvoj
MŽP	- Ministerstvo životního prostředí
MTB	- Horské kolo (Mountain Bike)
NKP	- Národní kulturní památka
NNO	- Nevládní neziskové organizace
OD	- Odbor dopravy
ORR	- Odbor regionálního rozvoje
P+R	- Park & Ride
P+G	- Park & Go
PDPS	- Projektová dokumentace pro provádění stavby
POV	- Program obnovy venkova
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
SFDI	- Státní fond dopravní infrastruktury
SK	- Středočeský kraj
SP	- Stavební povolení
SŽDC	- Správa železniční dopravní cesty
UR	- Územní rozhodnutí o umístění stavby
VCC	- Vltavská cyklistická cesta
VHD	- Veřejná hromadná doprava

6 Příloha - vybrané úseky dálkových páteřních tras

Výstavba dálkových páteřních cyklotras nemusí jen otázkou finanční, ale také otázkou manažerskou spojená s přípravou projektů. Dále analýza ukázala, že v některých plánovaných úsecích se bude jednat o skutečně velké investiční náklady. Je třeba vyvolat jednání s MD a SFDI o prioritách výstavby páteřních tras na území nejen Středočeského kraje, ale celé České republiky. SFDI musí upravit PRAVIDLA pro podávání projektů se speciálním ohledem na tyto dálkové trasy. Nesmí se také zapomínat na roli Ministerstva zemědělství, které také může přispět k rozvoji výstavby páteřních tras.

Cyklotrasa 2 – Labská cyklotrasa

Návrh prioritních úseků k výstavbě

Lokalita - název stavby	Popis	Orientační náklady (mil. Kč)	Délka (km)
Labská cyklostezka, úsek Kly - Mělník část ČOV-Na Hadíku	Vydáno SP, do podání žádosti nutno dokončit majetkoprávní vypořádání nezasmluvněných pozemků PLA a Tereos TTD, a. s. a stavbu zahájit po ukončení provozu nákladních vozidel zavázejících bývalou ČOV v roce 2018.	7,0	1
Labská cyklostezka, úsek Kostelec nad Labem – Neratovice - Tuhaň	Platné územní rozhodnutí, hotova DSP, projektové záměry schváleny Radou SK, žádost o spolufinancování z IROP 9/2017	70,0	10,1
Labská cyklostezka, úsek Kolín – Pňov- Předhradí	Navrženo jako variantní vedení Labské stezky. Příprava cyklostezky podél řeky v úseku Kolín – zdymadlo Velký Osek zastavena z důvodu nesouhlasu obce Nová Ves a vlastníků pozemků se stavbou. Nové vedení určí studie	46,0	6,5
Labská cyklostezka, úsek Kly - Tuhaň	Výstavba cyklostezky a realizace dopravně organizačních opatření v úseku Kly-Kelské Větrušice-Tuhaň za účelem zcelení Labské cyklotrasy.	9	3
Labská cyklostezka, Kostelec nad Labem -most	Výstavba cyklostezky na navigaci pod mostem, nájezdů na most a realizace dopravně organizačních opatření na mostě za účelem zajištění bezpečnosti cyklistů a zcelení Labské cyklotrasy.	4	0,5
Labská cyklostezka, úsek Poděbrady – Pňov- Předhradí	Navrženo jako variantní vedení Labské stezky. Probíhá IČ k UR. Z důvodu nedosažení dohody s vlastníkem pozemku dotčeného připravovanou stavbou o délce cca 200 m navrhuje starosta obce Pňov-Předhradí změnit její umístění na pozemek	65,0	9,3

	obce. Koordinovat přípravu a realizace chce převzít obec Pňov-Předhradí		
Labská cyklotrasa, úsek Nymburk - Lysá nad Labem – Čelákovice	V návaznosti na studii proveditelnosti cyklostezky Nymburk - Lysá nad Labem - Čelákovice.	127,0	15,0
Labská cyklotrasa, U Litolského mostu, Lysá nad Labem	uvažuje se o vybudování lávky pro pěší a cyklisty přes Labe (v současnosti ve fázi studie),	25,0	Most
Labská cyklotrasa, Nymburk	- bezkolizní křížení CT 0019 a I/38 pod obloukem kamenného mostu s přemostěním starého Labe - rekonstrukci městské visuté lávky pro pěší do bezbariérové podoby a současně realizaci pohyblivého lehkého bezbariérového mostu přes Zdymadlo u elektrárny	25,0	Most
Labská cyklotrasa, Kolín – Týnec nad Labem	Nic dosud nebylo vykonáno, přestože se jedná o jeden z nejhorších úseku LS. Jako první se doporučuje zrealizovat Studie proveditelnosti	jednání	Jednání
Labská cyklotrasa, Týnec n. Labem – konec kraje	Cyklostezka Týnec nad Labem – Pardubice se již připravuje dva roky, probíhají výkupy pozemků. Ve vlastnictví státu, měst a obcí je 65 % délky navrhované trasy. Přesto je potřeba věnovat majetkoprávní problematice stavby náležitou pozornost již před zahájením zpracování DUR a tím předejít případným změnám vedení trasy ve fázi ÚŘ. Cena výstavba této 38,4 km dlouhé cyklostezky je přibližně 205 mil. Kč. Důležitá zde bude spolupráce Středočeského kraje, Pardubického kraje a Svazku obcí Pardubice Labská.	105,0	15,0

Cyklotrasa 3 – Cyklotrasa Praha – Plzeň – Regensburg a možný koridor EuroVelo 4			
Poznámka – návrhová část počítá s přeložením cyklotrasy 3 přes Beroun			
Lokalita - název stavby	Popis	Orientační náklady (mil. Kč)	Délka (km)
Beroun – Srbsko	Ačkoliv Beroun (od ulice Na Ovčíně) a Srbsko spojuje moderní cyklostezka s bohatou doprovodnou infrastrukturou. Nicméně v současné chvíli probíhá spor s CHKO o odstranění nebezpečných kamenů, které padají na stezku. Hrozí uzavření stezky. Usek lze možná řešit výstavbou cyklostezky na pravém břehu, ale je třeba společný postup s městem Beroun.	jednání	Jednání
Řevnice – Karlštejn - Srbsko	Na úsek Srbsko – Karlštejn, Budňany je zpracována DSP a je propadlé SP.	100,0	14,0

Cyklotrasa 7 - Vltavská cyklistická cesta / sever

Návrh prioritních úseků k výstavbě

Lokalita - název stavby	Popis	Orientační náklady (mil. Kč)	Délka (km)
Lužec nad Vltavou	výstavba lávky přes Vltavu, která by nahradila přívoz.	35,0	Lávka
Klecánky - Lužec nad Vltavou	Projektová příprava a realizace cyklostezek: Cyklostezka Mlčechvosty - Nová Ves Cyklostezka Lužec nad Vltavou - Vraňany Cyklostezka Miřejovice - Staré Ouholice Cyklostezka Nelahozeves - Miřejovice Cyklostezka Dolany - Kralupy Cyklostezka Máslovice - Dolánky Cyklostezka Klecánky – Husinec za účelem zcelení CT7/Vltavské cyklistické cesty na obou březích	110,0	14,2
Úholičky- Libčice nad Vltavou	Úholičky-Letky. Dobrovolný svazek obcí „Údolí Vltavy“ (Libčice, Kralupy, Roztoky, Úholičky, Řež a další, jsou připraveni trasu s podporou Stč. kraje v přípravě projektu dle platného ÚR podporovat.	120,0	1,8
Roztoky u Prahy	Dva záměry: <ul style="list-style-type: none"> • Roztocký Zámek – přívoz • Roztoky (Roztocký Zámek) – Praha Sedlec (podél Vltavy) Zatím bez jakéhokoliv stupně projektové přípravy	40,0	3,9

Cyklotrasa 7 - Vltavská cyklistická cesta / jih

Návrh prioritních úseků k výstavbě

Lokalita - název stavby	Popis	Orientační náklady (mil. Kč)	Délka (km)
Vrané nad Vltavou – Štěchovice	Komunikace pro cyklisty, která zajistí bezpečné spojení od konce stávající cyklostezky ve Vraném do Štěchovic a převedení cyklistů z nebezpečné II/102. Včetně vybudování přemostění Vltavy z pravého na levý břeh a to u železničního mostu u Skochovic (Vrané nad Vltavou).	100,0	10,0
Kamýk nad Vltavou – Milešov (osada V Jahodném)	Sdružení obcí Sedlčanska si nechalo vypracovat studii na Vltavskou cyklostezku v úseku Kamýk nad Vltavou – Solenice. Navržená přeložka CT 7 a Vltavské cyklistické stezky by vedla bez stavebních úprav stávajícími komunikacemi s výjimkou dvou lesních úseků celkové délky cca 0,8 km.	1,0	0,8

Cyklotrasa 11 – Greenway Praha - Vídeň

Návrh prioritních úseků k výstavbě

Lokalita - název stavby	Popis	Orientační náklady (mil. Kč)	Délka (km)
Přeložka Greenway Praha – Vídeň v úseku Průhonice – Nespeky	Přeložka Greenway Praha – Vídeň v úseku Čenětice – Nespeky – vyhotovení studie proveditelnosti cyklostezky která určí nové vedení trasy mimo zrušenou silnici průhonickým zámeckým parkem a mimo frekventované silnice v úseku Průhonice – Zbořený Kostelec. Návrh na změnu vedení cyklotrasy 11 (Greenway Praha – Vídeň) zpracoval Svazek obcí Ladův kraj. Trasa by nově mohla vést přes Čenětice – Radimovice – Vidovice – Kovářovice – Zaječice – Pyšely – Nespeky a dále na Týnec nad Sázavou nebo z Průhonic přes Osnici do Olešek a Čenětic podél potoka Botič.	Jednání	Jednání
Sedlčany - Sedlec-Prčice, Krčínova cyklostezka	S finanční podporou SK připravena stavba cyklostezky na níž bude přeložena Greenway Praha – Vídeň v tomto úseku.	50,0	12,0

Cyklotrasa 17 - Greenway Jizera

Návrh prioritních úseků k výstavbě

Lokalita - název stavby	Popis	Orientační náklady (mil. Kč)	Délka (km)
Svijany – Loukov – Loukovec – Mohelnice nad Jizerou	Ideový záměr zaslaný obcemi	27,0	9,0
Mohelnice nad Jizerou – Bakov nad Jizerou	Ideový záměr trasy Greenway Jizera z Mohelnice n J. do Bakova n J. z pohledu samosprávy: https://mapy.cz/s/1ziVk . V návrhu nejsou zatím zohledněny majetkové poměry, povolovací procesy ani finanční náklady na tuto trasu.	70,0	11,2

Bakov nad Jizerou;	V návaznosti na výše uvedený záměr trasa je dále vedena přes město místními komunikacemi podél VČAS ulicí Čechova, kolem Komenského sadů do ulice Žižkova na Mírové náměstí (vše místní komunikace), kde se odbočením doprava plynule napojíme na krajskou komunikaci II/276, resp. na cyklotrasu č. 8155, podle které by měla být nová cyklostezka. Trasa bude pokračovat směr Malá Bělá na silniční most přes Jizeru, zde odbočí doleva – směr Zvířetice	7,0	2,0
Mladá Boleslav Jizera, úsek Hrdlořezy - Dalovice	UR s platností do 3/2018, IČ k SP stojí, podmínkou pokračování je majetkoprávní vypořádání s 15 soukromými vlastníky pozemků	21,0	3,3
Mladá Boleslav úsek Dalovice- Čejetičky	Záměr vybudování stezky pro pěší a cyklisty propojující (jednání s vlastníky pozemků, povodím,	37,0	5,5
Mladá Boleslav VAK Mladá Boleslav	Výstavba cyklostezky společně s VAK Mladá Boleslav plánovaným kanalizačním sběračem úseku ČOV Neuberk Čejetičky – Brodce	45,0	9,4
Benátky nad Jizerou - Dražice	Benátky: Ul. Raabova – městská část Dražice	10,0	1,7
úsek Káraný – Benátky nad Jizerou	Byla vyhotovena PD DUR na stavbu cyklostezky v úsecích se špatným povrchem. Navrhované stavby zasahují do soukromých pozemků a od jejich vlastníků nejsou získány souhlasy se stavbou pro územní řízení.	60,0	12,0
Káraný	Oprava povrchu úseku od lávky přes Labe u Lázní Toušeň k objektu vodárny. Rekonstrukce povrchu, který je za léta prorostlý kořeny (rok 2018)	6,0	2,0

Cyklotrasa 19 – Sázavská cyklotrasa

Návrh prioritních úseků k výstavbě

Lokalita - název stavby	Popis	Orientační náklady (mil. Kč)	Délka (km)
Zbořený Kostelec – Týnec nad Sázavou	Cyklostezka – projekt se stavebním povolením	25,6	1,9

Libeň-Libeň	Libeň-Libeň	jednání	jednání
Přeložka cyklotrasy - vybudování cyklostezky Týnec nad Sázavou – Krhanice – Jílové u Prahy	Vyhotovení studie proveditelnosti cyklostezky Týnec nad Sázavou – Krhanice – Jílové u Prahy (úseky Chrást nad Sázavou – Krhanice a Krhanice – Kamenný Přívoz)	jednání	jednání
Přeložka cyklotrasy - vybudování cyklostezky Jílové u Prahy – Hradištko včetně podvěšené lávky přes Sázavu	Vybudování cyklostezky z Jílového u Prahy (Luka pod Medníkem) směr nový dálniční most D3 s podvěšenou lávkou pro cyklisty – možnost vedení CT 19 po obou stranách řeky, levý břeh směr Hradištko a Davle	jednání	jednání