

„Generel cyklostezek a turistických tras regionu Litoměřice a okolí v podmínkách Českého středohoří“ „Litoměřice známé před i za svými hradbami“

Technická zpráva.....	2
1. Základní údaje o projektu.....	2
1.1. Celkový cíl projektu	3
1.2. Dílčí cíle, technické údaje, výklad pojmů.....	7
1.3. Zlepšení a zpevnění půdy cementem pomocí ekologické metody.....	10
1.4. Zlepšení a zpevnění půdy cementem pomocí ekologické metody.....	10
1.5. Koncepční řešení	11
1.5.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy a navazující dokumenty ÚK	16
1.5.2 Ochrana přírody – CHKO České středohoří, ÚSES(viz samostatná příloha č. 1)	25
1.5.3 Popis jednotlivých lokalit.....	26
1.5.4 Geologické územní podmínky (viz samostatná příloha č. 2)	33
1.5.5 Greenways a město Litoměřice.....	33
1.5.6 "Singltreky" – přírodě blízké cesty pro cyklisty - Terénní cyklistika	34
1.6. Litoměřice - koncepční řešení a koordinace projektů dle cílových lokalit.....	37
1.7 Rizika a nejistoty	48
1.8 Stručné odůvodnění závěrů.....	49
1.9 Údaje o lidských zdrojích a kvalifikačních nárocích.....	49
1.10. Závěrečné doporučení k projektu, zhodnocení rizik a možnosti jejich krytí.....	50
1.11. Financování.....	50
1.12. Rozvoj Cestovního ruchu (CR) a terénní cyklistika jako jeden z nových nástrojů	51
1.13. Vlastnictví.....	56
1.14. Provozování a údržba	56
2. členění, uspořádání projektu a technické řešení	58
2.1 Popis záměru.....	59
2.2. Mapové podklady a staničení	61
2.3. Popis hlavních činností.....	62
2.4. Podrobný popis prací	62
2.4.1 Činnosti - opravy spojené s obnovou a realizací cyklostezek a pěších stezek	65
2.5. Značení a mobiliář , Fitpark - popis a situace	65
2.6. Technologie a normy	75
3. Závěrečné podmínky a ochranná pásma	79
4. Shrnutí hlavních cílů generelu	80
5. Shrnutí dílčích cílů generelu	81
Seznam příloh:.....	84
1. technická zpráva (samostatná příloha - Příroda, ÚSES a SWOT, GEOLOGIE)	
2. pozemkový elaborát - přehled dotčených pozemků	
3. výkaz výměr a propočty – agregované ceny	
4. fotodokumentace a komentář	
5. schéma cyklostezek 2xA3	
6. přehledná situace - Litoměřice 1 : 15 000 (klad listů) (A3)	
7. přehledná situace v měřítku 1 : 50 000 2xA3	
8. přehledná situace ÚSES - 8-1 biocentra 2xA3, - 8-2 biokoridory 2xA3	
9. přehledná situace GEOLOGIE 2xA3	
10. katastrální mapy k.ú. Litoměřice v měřítku 1 : 2880 č. 1 - 10 (A3)	
11. vzorové příčné řezy A3	
12. přehledná situace vodorovného dopravního značení 1 : 15 000	
13. doklady – zápisy, záznamy	
14. CD – zprávy a fotodokumentace	

„Generel cyklostezek a turistických tras regionu Litoměřice a okolí v podmínkách Českého středohoří“ „Litoměřice známé před i za svými hradbami“

moto „plánování cyklistické dopravy je především plánováním nabídky“.

Technická zpráva

Preambule :

potřeba záměru zpracování „Generelu cyklostezek a turistických tras regionu Litoměřice a okolí v podmínkách Českého Středohoří“ vychází z aktualizované potřeby Města Litoměřice jako kulturního a společenského střediska se specifickými přírodními podmínkami vhodnými pro rozvoj cestovního ruchu se specializací na nemotorovou dopravu na jedné straně, což je výhodou. Na druhé straně výrazné omezení urbanizovaného prostoru Města Litoměřice i s ohledem na Městskou památkovou rezervaci a přílehlou zónu, což je nevýhoda. Vhodnými opatřeními je možné toto omezení změnit ve výhodu.

S prohlášením Evropské komise, že dobrý přepravní systém je určující faktor v konkurenceschopnosti městské ekonomiky i v kvalitě života městských obyvatel lze jen souhlasit. Představa udržitelné dopravy je jádrem aktivity EU od jejího založení. Transportní systém, který neuznává výhodu velkého nasazení jízdních kol v současném prostředí nemůže být kvalifikovaný jako dobrý přepravní systém a nemůže dosáhnout udržitelnosti.

Městská transportní politika by měla podporovat další alternativy k užití osobních automobilů - především se jedná o jízdu na kole a chůzi. Jádro plánování takové politiky spočívá již v územním plánu.

K tomu aby mohl být územní plán města Litoměřice se svými záměry vývoje vhodně doplněn a upraven ve prospěch trvalé udržitelnosti lidské mobility, bez nároku na spotřebu neobnovitelných zdrojů, tvorbu CO₂, NO_x a polétavých prachových částic, by měl přispět i tento generel. Další zásadní dopad tohoto generelu vidíme v rozvoji cestovního ruchu (CR) na základě trvale udržitelného rozvoje a přiměřenosti užití krajiny v podmínkách CHKO České středohoří.

1. Základní údaje o projektu

Název celkového projektu : Litoměřice známé před i za svými hradbami

Název dílčího projektu : Generel cyklostezek a turistických tras regionu Litoměřice a okolí v podmínkách Českého středohoří

Zpracovatel : TEO plus, s.r.o. Křížová 33 412 01, Litoměřice

odpovědná osoba : Alexandr Kárász - ředitel

Objednatel : Město Litoměřice

Termín zpracování : 30.11.2009

1.2. Celkový cíl projektu

motto : „Litoměřice, město kde jsou cyklisté vítáni“

Cílem tohoto generelu je upozornění na možnosti a nové trendy rozvíjení cyklistické dopravy a využití kola a jeho modifikací v souvislosti s rozvojem regionu Litoměřice v návaznosti na cestovní ruch (CR) a využití prostředí Chráněné krajinné oblasti České středohoří (CHKO) a naznačení směru rozvoje spojeného s cyklistikou.

Z množství možných tras vyznačených v přehledné situaci vyplývá obrovský potenciál rozvoje naznačeného území s orientací na přiměřené využití venkovského CR v kombinaci kolo - loď - vláček - mašinka.

Při pochopení významu kola jako plnohodnotného dopravního i rekreačního prostředku se naskýtá unikátní příležitost revoluce ve využívání nemotorové dopravy ve městě jako místa k bydlení pro člověka v pravém slova smyslu.

Hlavní cíle generelu:

a) zhodnocení stávajícího stavu cyklistických a turistických stezek s ohledem na jedinečnost regionu Litoměřicka jako "Zahrady Čech" a křižovatky 3 páteřních – mezinárodních - cyklostezek (Labe, Ohře a rozšiřující se MODO – směr Euroregion NISA – Žitava)

Na k.ú. města Litoměřice je provedena Cyklostezka Labe - KČT 2 v celém rozsahu. Je vedena v příbřežní zóně v záplavovém územím Q5. V celé délce je zpevněná. Část je vedena i po stáv. komunikacích společně s motorovou dopravou.

Cyklostezka podél ř. Ohře je v pozemkové a projektové přípravě. Pro úspěšné podání žádosti pro financování je nutné dořešit majetkové vztahy - jak v souběhu s ul. Vodní, tak podél levého břehu ř. Ohře.

Cyklostezka MO-DO-Ži se na území města kryje s Cyklostezkou Labe.

Ve městě vyznačená samostatná a ucelená cyklostezka mimo KČT 2 není. Pouze na chodníku před KD a v Jiráskových sadech je osazena dopravní značka C9a - společný provoz pěších a cyklistů.

Hlavní cíl generelu je ukázat na možnosti rozvoje cyklo dopravy ve všech aspektech.

Celková délka naznačených tras v zájmovém území činí 457 km

Celková délka naznačených tras ve městě formou cyklopiktokoridoru činí 12 km

b) příprava podmínek realizace bezpečných cyklostezek v souladu se Strategií cyklo dopravy ČR a Marketingovou studií Ústeckého kraje, propojení cyklostezek se sousedními regiony a rozpracovanými projekty Cyklostezek LABE a OHŘE

Od r. 2006 - byly zpracovány pouze dvě odborné studie zabývající se řešením cyklo dopravy v širším okolí města Litoměřice - Studie cyklostezek Pod Kalichem (Trnovany, Býčkovice, Ploskovice, Třebušín, Žitenice) (Budínský) a Cyklostezky Křešice (Kárász).

V květnu 2009 proběhlo závěrečné projednání trasy Cyklostezky Ohře - dokumentace DUR.

Marketingová studie ÚK - je v současnosti aktualizována (12/2009) a výstupy z tohoto generelu budou v dokumentaci MS ÚK obsaženy.

Strategie cyklo dopravy ČR - strategie je v současnosti aktualizována a výstupy z tohoto generelu jsou v dokumentaci obsaženy.

Koordinace - oba zpracovatelé - jak „Marketingové studie ÚK“ tak i „Generelu“ jsou členové odborné komise rozvoje cyklo dopravy ustanovené jako poradní orgán KÚ-ÚK, kde probíhají koordinační schůzky.

c) zhodnocení již zpracovaných studií a značených cyklotras, cyklostezek a turistických stezek v návaznosti na ostatní formy dopravy, zjm. lodní a zásady Klubu Českých turistů, Centra dopravního výzkumu (CDV) Olomouc a Nadace Partnerství Brno.

Dosavadní studie byly použity v plném rozsahu s drobnými aktuálními úpravami a doplněními.

Turistické stezky - po vyhodnocení průzkumu provedeném v jednotlivých obcích a po dohodě s Klubem Českých turistů (KČT) bylo dohodnuto stávající síť pěších stezek nerozšiřovat, ale ani neredukovat. Hustota je dostatečná. Cílem je zvýšit kvalitu údržby. (Kočka, Radobýl ..)

Lodní doprava - z hlediska lodní dopravy orientované na CR je propojení s cyklistickou dopravou ve specifických podmínkách, které vznikají podél této vodní cesty tvorbou cyklostezek a navazujících cyklotras, unikátním spojením. Toto spojení se ve skončené sezoně ukázalo jako velmi marketingově úspěšné - návštěvnost v minulém roce 2008 činila 15 tis. návštěvníků. V r. 2009 počet přeplavených osob překročil 30 tis. návštěvníků tzn. dvojnásobný nárůst.

Ukazuje se také, že bez systémové a finanční podpory zúčastněných obcí by k naplnění cílů nedošlo.

d) umožnění bezpečného napojení na cyklostezky sousedních regionů a rozšíření v návaznosti na lodní dopravu Litoměřice – Ústí nad Labem a Roudnice nad Labem, výhledově i Mělník.

Je provedeno definováním široké sítě a popisem. Návaznost se bude muset postupně aktualizovat s ohledem na prvenství zpracovaného „Cyklogenerelu“ v takovéto podrobnosti. Trasy v úrovni KČT jsou v aktualizované úrovni zkoordinovány.

e) stanovení podmínek pro aktivní ochranu a výsadbu zeleně podél cyklo- i pěších stezek v souladu s požadavky na ochranu přírody v Chráněné krajinné oblasti České středohoří a v území, které náleží do regionálního i nadregionálního biokoridoru ÚSES (Územního systému ekologické stability)

Možnosti a podmínky jsou stanoveny z části popisu uvedené v bodě [1.5.2 Ochrana přírody – CHKO České středohoří, Územní systémy ekologické stability](#)

V nově definovaných úsecích cyklostezek a bikeparku je uvažováno s doplněním a provedením výsadby :

- podél Pokratického potoka
- podél Kamýckého a Miřejovického potoka
- pod nemocnicí podél ČD směr Česká Lípa
- bike park - Richard
- náprava erozivních škod Radobýl, Kočka

f) příprava dokumentu s cílem zvýšení atraktivnosti a návštěvnosti celého regionu při využití místních jedinečností a krás Českého středohoří a rozvoje přírodě blízkých rekreačních stezek pro terénní cyklistiku

Z celého vývoje definovaného na cyklistických konferencích v letošním roce - hlavní Cyklokonference Špindlerův Mlýn - Hradec Králové, Mezinárodní konference WHO (Světové zdravotnické organizace - sekce orientované na městskou cyklistiku) v Průhonicích, Stop and Stay v Litoměřicích a Bike konference v Brně potvrdily vrůstající fenomén - cyklistiky a zejména přírodě blízkých rekreačních stezek pro terénní cyklistiku.

Lokalita Varhošť - na pozemcích města Litoměřice, ale mimo správní území, nabízí velmi vhodné území. Významná příležitost pro vytvoření jedinečného turistického produktu by neměla být promarněna.

Z objednatelům předaných mapových podkladů vyplynula chybějící část mimo správní území. Přesto průzkum byl proveden a dílčí část stezek byla do mapových podkladů zakreslena. Pro podrobnější pozemkový zakreslení musí být příslušné podklady k dispozici. V další etapě přípravy turistického produktu terénních stezek se předpokládá vyhotovení podrobnější dokumentace vč. projednání s CHKO a detailního řešení i s Lesy ČR příp. dalšími vlastníky.

g) zajištění bezpečnosti cyklistů - snížení dopravní nehodovosti cyklistů snížení pocitu nebezpečí.

V dokumentu jsou vyznačeny hlavní cyklotrasy ve městě (příloha situace č. 12). Trasy je nutné na povrchu komunikací barevně vyznačit - tyto cyklopietokoridory spolu s osvětovou - marketingovou kampaní ve prospěch cyklistů a zvýšení čistoty ovzduší i snížením provozu IAD (individuální automobilové dopravy). Společně s dalšími prvky zvyšování bezpečnosti v souladu se zásadami tvorby moderního územního plánování - dojde ke zvýšení bezpečnosti a snížení dopravní nehodovosti cyklistů a zejména snížení pocitu nebezpečí na městských komunikacích.

h) rozšíření podmínek pro rozvoj cestovního ruchu (CR), zdravého životního stylu a pohybových aktivit všech věkových skupin obyvatelstva, jako účinné prevence závažných onemocnění (zejm. kardiovaskulárních) - v návaznosti na projekt „Zdravé město Litoměřice“.

Ve všech stěžejních materiálech je zdůrazňováno zvýšení pohybové aktivity všech věkových skupin obyvatel - nejlépe na úkor IAD. V dokumentaci je navíc proveden návrh a vyznačen prostor pro vytvoření specifického sportovního hřiště vybaveného sestavou cca. 13 ks cvičebních strojů ve venkovním provedení. Kategorie uživatelů je definována od 14 let a více.

i) vybudování systému bezpečných cyklostezek, cyklotras, "singltreků" a obnova turistických stezek, vč. vybavení pro všechny věkové kategorie obyvatelstva a návštěvníky.

Naznačený cíl je dlouhodobý, ale schválením náplně generelu a konkrétně např. bodu dle písmene h) dojde k vytvoření sportoviště v příbřežní zóně pro věkové kategorie obyvatelstva nad 14 let i návštěvníky, kteří přímo vystoupí z lodí.

Jak je zřejmé z přehledné mapy - naskýtá se veliké množství různých polních a lesních tras pro cyklisty. U všech cest je nutné zajistit a dořešit odpovídající majetkoprávní vztahy, aby nedocházelo k uzavírání dílčích úseků jednotlivých polních či lesních cest a vytváření „špuntů“.

Dle průzkumu i doprovodných jednání vyplynulo, že realizace přírodě blízkých cest - "singltreků" v podobě uzavřených bikeparků má veliké možnosti i vhodné terénní podmínky v uvedených lokalitách.

Zvýšení fyzické aktivity obyvatel města využitím základních forem nemotorové dopravy chůze a jízdy na kole při plnění svých denních cílů na úkor IAD. Zlepšení životního prostředí a zdravotního stavu obyvatel chůzí a jízdou na kole je jeden ze základních cílů uvedených při evropské konferenci Světové zdravotnické konference v Průhonicích (WHO - THE PET) .

Chůze

Chůze je fyzická aktivita a slouží jako dopravní prostředek většině obyvatel (vyjímku tvoří tělesně postižení občané) bez ohledu na věk, pohlaví či sociální status. To je samozřejmě možné pouze za předpokladu, že existují adekvátní podmínky, které tento způsob dopravy činí dostupným a příjemným. Chůze patří mezi dominantní formy přepravy do vzdáleností 1.6 km a je spolu s hromadnou dopravou součástí každodenního života obyvatel městských oblastí. Chůze se řadí mezi dostupnou formu fyzické aktivity a lze je zařadit jako přímou součást denní rutiny, jak při plnění pracovních povinností, tak v domácnosti. Tato fyzická aktivita je bezpečná, lze individuálně ovlivňovat její intenzitu, trvání i frekvenci. Chůze napomáhá ke snížení úmrtnosti u mužů středního věku a slouží také jako prevence výskytu srdečních onemocnění a vzniku rakoviny tlustého střeva. Morris a Harriman uvádějí, že:

chůze je rytmickou a dynamickou aerobní aktivitou svalstva, mající velký přínos pro lidský organismus s minimálními vedlejšími účinky. Z tohoto důvodu lze chůzi zařadit k jedné z nejdokonalejších forem fyzické aktivity. Systematická studie nejrůznějších přístupů a strategií zkoumajících důležitost fyzické aktivity došla k závěru, že chůze je tou nejlepší formou fyzické aktivity, prostřednictvím níž je možné všeobecně zlepšit kvalitu veřejného zdraví (pokud je tato forma aktivity přístupná široké veřejnosti).

Autoři dále uvádějí, že:

propagace fyzické aktivity ve formě chůze bude mít pozitivní výsledky, jelikož dovoluje individuální přístup jednotlivců a povede tak k neustále se zlepšujícímu zdravotnímu stavu obyvatel.

Cyklistika

Ve srovnání s chůzí jsou pozitivní dopady cyklistiky na lidský organismus o něco málo lepší, neboť vynaložené úsilí je logicky větší. Cyklistika je aktivní rytmickou zátěží pro svalstvo, přičemž existují individuální odpočinkové periody. Například, v městských oblastech jsou odpočinkové periody ovlivněny dalšími účastníky provozu a světelnými křižovatkami. Odpočinkové periody dovolují cyklistovi znovu načerpat energii vydanou během jízdy na kole. Zmíněné faktory činí cyklistiku důležitou aerobní aktivitou, jejímž prostřednictvím lze výrazně ovlivnit celkový tělesný stav jedince. Cyklistika byla zařazena do několika nedávných studií prováděných v praxi. Jejich cílem bylo zjistit konkrétní dopady pohybu na lidské zdraví.

Kodaňská studie zaměřená na srdce a srdeční činnost (tzv. Copenhagen Heart Study), již se účastnilo 13 375 žen a 17 256 mužů mezi 20-93 lety, dokázala, že aktivní jízda na kole má protektivní funkci. Na základě celkového zdravotního stavu, krevního tlaku, cholesterolu, indexu tělesné hmotnosti, včetně rizikových faktorů jako je například používání tabákových výrobků, bylo zjištěno, že: I po započítání všech rizikových faktorů byla úmrtnost u osob, které nejezdili na kole do práce, o 39% vyšší než u těch, jež zvolili cyklistiku jako formu dopravy ke každodenním pracovním povinnostem. Holandský výzkum potvrdil, že cyklistika jako součást každodenní rutiny může přispět k celkovému zlepšení zdravotního stavu srovnatelného s výsledky u individuálních cvičebních programů ve specializovaných zařízeních. Čím byla zátěž při jízdě na kole během sledovaného šestiměsíčního období vyšší, tím vyšší byl maximální energetický výdej a příjem kyslíku. U jedinců ve špatné kondici došlo ke zlepšení zdravotního stavu a celkové výkonnosti v případě, že byly schopni vykonat čtyřikrát týdně nejméně tříkilometrovou jízdu na kole. Tyto údaje dokazují, že lze

zvýšit fyzickou kondici minimálně aktivních osob během relativně krátkého období, pokud jsou tito jedinci schopni vyvíjet přiměřenou fyzickou aktivitu.

K podobným závěrům dospěla také britská studie, jejímiž účastníky byly především lidé s minimální fyzickou aktivitou. Pozitivní dopady se projevily již na počátku zkušebního období (tzn. cyklistika jako dopravní prostředek nejméně čtyřikrát týdně), přičemž čím více jedinci prováděli fyzickou aktivitu, tím lepší byla celková fyzická kondice. U 59% dobrovolných účastníků, kteří byli obézní, došlo taktéž ke snížení tělesného tuku. Snížení tělesného tuku (mezi 2-3 kg tuku) znamená, že u daných jedinců nastala změna v poměru mezi vydanou a přijatou energií. Pro tyto jedince pak bylo jednodušší udržet pod kontrolou tělesnou hmotnost. Cyklistika a chůze jsou tedy dostupné a adekvátní způsoby fyzické aktivity pro běžného občana. Mezi aktivity spojené s chůzí a cyklistikou patří doprava do práce, škol či k nákupům.

Cyklistika a chůze jsou dostupné pro běžného Evropana žijícího v městských oblastech, kde jsou vzdálenosti k cílových destinacím relativně krátké.

Studie prováděné v praxi dokazují, že, například :

chůze a cyklistika během běžných pracovních aktivit slouží jako přiměřená fyzická zátěž a vede ke zlepšení celkového stavu pracující populace, přičemž procento takto uvažujících jedinců stále stoupá.

1.3. Dílčí cíle, technické údaje, výklad pojmů

Dílčí cíle generelu:

a) analýza ÚPD (územně plánovací dokumentace) města a okolních obcí a stanovisek dotčených orgánů státní správy k řešení technických opatření s cílem zvýšit bezpečnost cyklistů i pěších turistů
podrobnosti jsou uvedeny v samostatné části v bodových připomínkách a návrzích.

Z komentáře CDV Brno vyplývají dva zásadní přístupy k tvorbě ÚPD a ekologické mobility - moderní a klasický. Doporučení pro tvůrce a manažery územních plánů je orientovat se spíše na moderní způsob směřující vhodně k potlačení investičně náročné IAD a upřednostnění ekologické mobility vytvořením vhodné a bezpečné nabídky.

b) obnova turistické a cykloturistické infrastruktury dle požadavků obcí (např. obnova povrchů stávajících komunikací, obnova vhodných polních a lesních cest, doplnění doprovodného vybavení – mobiliáře, odpočinkových míst, informačních panelů, vyhlídkových bodů atd.)

S ohledem na velkou investiční náročnost tvorby povrchů a dosavadní zadluženost obcí z předcházejících inženýrských investic (vodovody, kanalizace, ČOV, plynofikace...) není o rozsáhlejších řešení uvažováno. Obce mají zejména dílčí cíle spočívající vesměs v jednoduchých úpravách v intralvilánu.

c) návrh technických opatření k zamezení erozivní činnosti spojené s provozem cyklostezek, cyklotras, "singltreků" a pěších tras.

Stezka na horu Radobýl - zde je nutné provést protierozní opatření a zabezpečení chodníku v celé délce stáv. stezky vedoucí ke kříži na území přírodní památky (Radobýl - přírodní památka vznikla sloučením dvou bývalých maloplošných chráněných území v r. 1992, výměra 4,88 ha. I. zóna CHKO. Osamělý čedičový, těžbou narušený vrch (399 m n. m.) s kovovým křížem na vrcholu). Podobně je vhodné provést i zabezpečení cesty ke Kočce.

d) obnova krajiny v souladu s podmínkami CHKO, např. odstranění či výsadba zeleně podél tras, revitalizace odvodňovacích příkopů podél tras apod.

Údržba cest z hlediska pravidelného ošetřování vzrostlé zeleně, stromy, náletová zeleň. Velké riziko vytvářejí šípkové keře se svými šlahouny.

Obnova doprovodné zeleně podél cest je velmi žádoucí. Bohužel finanční náročnost neumožňuje obcím provádět průběžnou činnost. V některých obcích výsadba a obnova probíhá velmi intenzivně např. ve Staňkovicích. Chybějící doprovodnou zeleň si ve většině případů uvědomují a v rámci dílčích projektů probíhá náhradní výsadba.

e) zpracování grafických výstupů, které budou sloužit jako podklad pro práce řady organizací a dobrovolných sdružení, např. pro přeznačení souvisejících tras a stezek atd.

Provedení tras v mapových podkladech je uvedeno v programovém vybavení MISYS s trasami vyznačenými v katastrální úrovni v měřítku 1 : 2880. Všechny trasy jsou zpracovány v geografickém souřadnicovém systému JTSK. Pro potřeby města jsou trasy převedeny do formátu s příponou .dgn grafického programu se zachováním souřadnicových informací využitelných i pro GPS. Data jsou aplikovatelné pro většinu používaných programů. Všechny trasy byly předány jako podklad do aktualizované Marketingové studie Ústeckého kraje - ing. Budínský - 12/2009.

Zpracování přehledné mapy je pak převedeno do M 1 : 50 000 a 1 : 15 000.

Technické údaje

Z hlediska aplikace GPS je možné datové soubory použít i pro programové vybavení spol.

GARMIN podkladovými mapami např. TOPO Czech . Data lze použít i v nové generaci GPS přijímače - chipset SiRF III.

Technické údaje - k náplni generelu a dokumentace

Nově navržené cyklistické komunikace společně i pro pěší :

1. Revitalizace a harmonizace prostoru podél Pokratického potoka - Skalice - celkem	3 750 m
2. nová cyklo komunikace pod nemocnicí v souběhu s dráhou - směr Česká Lípa	1 243 m
3. Napojení na západní most -	464 m
4. Cyklostezka podél Kamýckého potoka - Měřejovice	1 569 m

Zprůjezdnění určených jednosměrných ulic vč. technického opatření úpravy dlažby s piktogramem a

bezpečnostním kamenným pruhem v dlažbě :	Michalská	164 m
	Velká Krajská	81 m
	5 května	205 m
	Dlouhá (v živici)	290 m
	Mostecká (dlažba i živice)	156 m

Ostatní trasy pouze vyznačení v hlavním dopravním prostoru - dopravním značením - cyklopiktokoridorem dle seznamu ul. ve smyslu tras dle přehledné situace viz. příloha č. 12.

ŘSD - Praha připravuje samostatnou akci - doplnění cyklopásu v HDP podél 1/15 v úseku od Terežínské křižovatky k Tyršovu mostu - délky 1 196 m

Pokračování od Tyršova mostu po 1/15 tj. Mezibraní - Českolipská ul vyznačení jako
cyklopiktokoridor - délky 2,043 km

**Celková délka naznačených tras uvedených v přehledné situaci v zájmovém území činí 457 km
- všechny úseky jsou průjezdné (terénní s jistou mírou vyspělosti)**

z toho hlavní - mezinárodní - 23 km	barva v hl. situaci - zelená
- značené KČT	117 km - fialová
- městské	53 km - modrá
- obecní - přírodní	210 km - červená
- terénní - lesní	39 km - okrová
- silniční neevidovaná - neznačená 15 km	(zelenomodrá) (Úštěk)

Plán přechodného značení cyklopiktokoridoru

Tyršův most, Mezibraní, Na Kocandě, Českolipská → 2636,2 m

Střed města → 515,6 m

Na Valech, Masarykova, Komenského → 1517,86 m

Sovova, Palachova, Palackého → 478,18 m

Teplická, Liberecká → 666,99 m

Daliborova, Žitenická → 1115,65 m

Osvobození, Sokolovská → 228,57 m

Dalimilova, Čelakovského, Březinova cesta, Na Mostku, Sadová, Višňová, Meruňková, Luční →
2132,40 m

Macharova → 542,89 m

Nerudova, Husova → 722,40 m

Werichova → 328,89 m

Kosmonautů, Kamýcká → 1284,68 m

28. října, Liškova → 465,54 m

Celkem → 12 635,85 m

Ve městě se předpokládá **12,6 km** vyznačených cyklotras formou cyklopiktokoridoru.

Výklad pojmů

- **cyklistická doprava v obytných zónách** je vyznačena dopravní značkou IP26a a v **pěších zónách** vyznačena dopravní značkou IP 27a, kde je povolena v souladu s vyhl. 30/2001 Sb. užitím symbolu jízdního kola ve spodní části dopravní značky;
- **cyklistické pásy** - skladebný prvek stezek pro cyklisty typu C 8 a C 10;
- **cyklistické trasy** jsou opatřeny nezbytným směrovým značením pro cyklisty. Pro jejich vedení se podle možností dává přednost stezkám pro cyklisty (všech typů), komunikacím vyhrazeným bezmotorovým vozidlům, různými způsoby zklidněným komunikacím, místním komunikacím, silnicím III. třídy s nízkou intenzitou motorové dopravy a účelovým komunikacím;
- **cyklostezka** je stavebně upravená a dopravním značením vymezená komunikace určená cyklistům, bruslařům, koloběžkařům apod., případně i chodcům;
- **doporučená cyklotrasa** je cyklisticky výhodný průjezd územím, bez směrového dopravního značení a s rizikem nelegálnosti průjezdu;

- **hlavní dopravní prostor** je část prostoru místní komunikace u komunikací funkčních skupin A, B a C s postranními obrubníky vymezená vnějším okrajem bezpečnostního odstupu, u komunikací bez postranních obrubníků vymezená šířkou mezi vodicím anebo záchytným bezpečnostním zařízením, u komunikací bez těchto zařízení vymezená šířkou koruny komunikace (cit. ČSN736110);
- **komunikace vyhrazená jen pro bezmotorová vozidla** je vyznačena dopravní značkou B 11;
- **prostor pro cyklisty** (předsazená stopčára) umožňuje na křižovatkách řízených světelnou signalizací bezpečné předřazení cyklisty před ostatní vozidla; vyznačeno dopravním značením V 19
- **předsunutá stop čára, V19** je vyčkávací prostor pro cyklisty předsazený před ostatní vozidla na křižovatkách řízených světelnou signalizací;
- **přidružený prostor**, část prostoru místní komunikace mezi hlavním dopravním prostorem a vnějším okrajem prostoru místní komunikace. Je využíván statickou i dynamickou dopravou a zejména chodci a cyklisty. Je to prostor nad přidruženými pruhy/pásky anebo chodníky včetně zeleně, pokud se nejedná o postranní pás, jehož šířka je větší než 8,00 m, resp. 3,00 m (cit. ČSN736110);
- **přírodní stezka** (stezka, pěšina, (singltrek) je jednostopá komunikace v přírodním prostředí a z přírodních materiálů;
- **stezky pro cyklisty** jsou zásadně odděleny od ostatní dopravy včetně pěší. Parametry stezky jsou dány ČSN 736110. Stezky jsou vyznačeny ve smyslu vyhlášky č. – 30/2001 dopravní značkou C 8;
- **stezky pro chodce a cyklisty – společné** označené dopravní značkou C 9. Chodci a cyklisté se nesmí na této stezce vzájemně ohrozit;
- **stezky pro chodce a cyklisty - dělené** označené dopravní značkou C 10. Chodci a cyklisté mají přikázáno užití v daném směru vyznačeného samostatného pruhu nebo stezky a sousedního pruhu smějí užití jen při obcházení nebo objíždění překážky;
- **víceúčelový pruh** je jízdní pruh je určen výhradně pro jednostopá vozidla (především cyklisty) a je umístěn vpravo od "kmenového" zúženého jízdního pruhu. V případě nutnosti může víceúčelový pruh užití i rozměrnější vozidlo s tím, že se pak s jednostopými vozidly vzájemně řadí za sebe.
- **vyhrazené pruhy pro cyklisty (cyklopruhy)**, kde je cyklistická doprava vedena po komunikaci společně s ostatní dopravou, ale ve vodorovně odděleném jízdním pruhu. Toto oddělení je provedeno vodorovným dopravním značením, doplněným piktogramy kola a případně barevně odlišeným povrchem vozovky pro cyklisty; dopravní značení kombinací IP 20 (+ C 8) a V 14;
- **zkldněná zóna (obytná zóna, zóna 30)** je zóna (oblast) / komunikace s dopravním režimem a stavebním provedením podporujícím nižší rychlosti a slabší účastníky provozu.

1.4. Zlepšení a zpevnění půdy cementem pomocí ekologické metody

Typ 15 – vozovka s technologií GLORIT – š. 3,0 m

úprava je založena na minimalizaci bouracích prací, zemních prací a s tím spojeným odvozem a dovozem velkého množství materiálů. Tyto práce včetně zátěže spojené s přesunem velkých objemů výkopových materiálů z místa stavby a dovozem klasických konstrukčních vrstev by vyvolaly velmi nepříjemnou zátěž vč. zvýšených nároků na vodohospodářské řešení navýšením konstrukce cca o 0,5 m.

Zátěž stavební, ale především i dopravní, a to i na přilehlých místních komunikacích.

Navržená úprava počítá s využitím stávajících různorodých konstrukčních vrstev komunikací.

Stávající povrchy budou rozryty a zpracovány frézou, a to včetně zbytkových živichých vrstev.

Takto bude zpracována vrstva stávající konstrukce do hloubky 250 mm. Následně bude provedena klasická cementová stabilizace se zapracováním 30 kg cementu na m² pomocí půdní frézy.

Následná úprava přípravkem GLORIT spolu s hutněním a profilováním povrchu a opětovným hutněním vytvoří ze stabilizovaného materiálu vrstvu tzv. minerálního betonu o tl. ca 200 mm. Takto zpracovaný zemní materiál vytváří současně definitivní kryt, který je velmi odolný. Jako finální povrch bude použita vrstva vápenné drti 0-4 z Čertových schodů a to v tl. ca. 20 mm. Popsaná úprava zaručuje, že současná niveleta nebude změněna, respektive, že nedojde k větší odchylce než cca. 100 mm.

Trasa nebude od okolních ploch oddělena obrubníky ani jinými stavebními úpravami, aby bylo zajištěno plynulé navázání ploch na okolní terén a volný odtok vody.

Odvodnění povrchu komunikace zůstává beze změn a je zajištěno podélným a příčným spádováním povrchu komunikací do přilehlých travnatých ploch,.

Nově provedená komunikace s posypem vápennou drtí vytváří přírodně velmi příznivou cestu s únosností min. 12,5 MPa po 28 dnech po provedení, jak bylo prokázáno v certifikačním protokolu - TZÚS Praha, s. p., Pobočka 0100 – Praha, Certifikační orgán na výrobky dle Zprávy o výsledku posouzení systému řízení výroby č. 010–015543 ze dne 14.prosince 2004. (Protokol je uložen u projektanta v knize projektu.)

Ostatní technologie nejsou popisovány z důvodu obecné známosti.

1.5. Koncepční řešení

Podpůrné prostředí a aktivní přístup k rozvoji cyklistiky a chůze

Potenciální růst počtu občanů, kteří aktivně využívají alternativní způsob dopravy, je v Evropě vysoký. Navzdory tomuto konstatování je však nezbytné věnovat pozornost případným úskalím. V případě cyklistiky se například jedná o kvalitu vozovek. Evropská Komise již vydala prohlášení, v němž požaduje zvýšení kvality a rozšíření všech vozovek v EU pro bezpečnější a dostupnější využívání cyklistiky jako alternativního způsobu dopravy. V případě chůze pak lze navázat na Evropskou chartu práv pro chodce z roku 1988, která v několika bodech vyjadřuje nutnost zlepšení celkových podmínek pro pěší dopravu.

V obou případech je tedy nutné zlepšit celkovou úroveň podmínek, které v současné době omezují potenciální růst počtu obyvatel EU využívajících těchto druhů dopravy.

Existuje několik zásadních faktorů, které významně ovlivňují využívání pěší dopravy a cyklistiky. V městských oblastech jde především o dostupnost běžně využívaných objektů (supermarkety, úřady atd.), jejichž umístění hraje zásadní roli při volbě dopravního prostředku. Jsou-li tyto objekty přístupné pro chodce či cyklisty a jejich vzájemná vzdálenost je umírněná těmto způsobům dopravy, pak logicky dochází ke zvýšení počtu osob využívajících zmíněný druh přepravy. Tento fakt hraje důležitou roli taktéž při budoucím plánování stavby nových budov a objektů v městských oblastech. Například v Holandsku je podobný přístup známý již od osmdesátých let (město Groningen). Velká Británie začala zavádět tento přístup od roku 1994, kdy hlavním motivem projektu bylo snížit hladinu emisí v ovzduší a souběžně prosadit alternativní způsoby dopravy.

Dalším důležitým ukazatelem při zvyšování počtu chodců a cyklistů je zavedená dovolená rychlost v městských oblastech. Údaje uvádějí, že přiměřená rychlost by neměla přesahovat 30 km/h, dále by měly být vytvořeny zóny dovolující jízdu pouze při 15 km/h a souběžně je také nutné zaměřit se na bezpečnost a ochranu chodců v daných oblastech. Jako příklady lze uvést města Graz v Rakousku a Mnichov v Německu – obě tato města zavedla příslušná opatření ke zlepšení stávajících podmínek pro chodce i cyklisty. V Grazi byla v roce 1992 zavedena maximální rychlost 30 km/h již v roce 1992 a do roku 1995 klesla nehodovost cyklistů o 30%, přičemž počet uživatelů tohoto druhu

dopravy vzrostl o 6%. Daných výsledků bylo docíleno především díky plánování výstavby silnic a dále přísný dozor místní městské policie.

Důležitý faktor v Grazi hraje také podpora ze strany motoristů. V Holandsku byla na základě Vládního programu pro udržitelnou bezpečnost zavedena maximální rychlost 30 km/h ve všech obydlených oblastech a souběžně byla zavedena maximální rychlost 60 km/h na všech silnicích druhé třídy.

Ústecký kraj má zpracovanou Marketingovou studii cykloturistiky v Ústeckém kraji. V současnosti probíhá aktualizace této studie (ing.Vl.Budínský - 12/2009). Jako podklad za oblast Litoměřice bude sloužit i mapová část tohoto generelu.

Důvodem pro její zpracování bylo zkoordinovat rozvoj cyklistické dopravy v Ústeckém kraji při zohlednění národních i regionálních koncepcí, s napojením na již existující síť a trasy, s dodržením shodného značení i kvality a vytvořit tak předpoklady pro realizaci dalších cyklostezek a cyklotras na území Ústeckého kraje. Kraj má při realizaci marketingové studie nezastupitelnou roli. Jeho úkolem je stanovit koncepčně základní (páteřní) síť, vytvořit celkovou síť tras, navrhnout harmonogram a odhadnout rozpočet pro dokončení celkové sítě a zapojit partnery v regionu.

Cílem je podpořit další rozvoj turistického ruchu v oblasti s významným turistickým potenciálem a rovněž posílit využití sítě cyklostezek jako dopravního potenciálu – dojížděka do zaměstnání, do školy apod.

Středem pozornosti je realizace Labské stezky, cyklostezka Ohře, cyklostezka Ploučnice a Krušnohorské magistrály. V roce 2009 byl podán a schválen první projekt do ROP NUTS II Severozápad „Labská stezka č. 2 – I. etapa“ – propojení Ústí n/L-Velké Březno-Malé Březno-Přerov u Těchlovic a propojení Litoměřice – Třeboutice, cca 7 km nové stezky. Probíhá příprava II a III etapy s cílem dokončit Labskou stezku na území kraje do r.2014. Krušnohorská je připravována pro Cíl 3 ČR - Sasko.

Z pohledu města Litoměřice a zpracovatele byly do projektu zahrnuty všechny obce v CHKO České Středohoří, které projeví zájem účasti. Navíc mimo území CHKO byla zpracovány i další lokality - Terezín, Lovosice, obce Mlékojedy, Snědovice, Chotiněves, Křešice, Polepy a místní části.

Území města Litoměřice je řešeno podrobněji vč. pozemkového elaborátu, návrhu technického řešení propočtu - hrubého odborného odhadu stavebních prací pro základní orientaci. Součástí řešení Cyklogenerelu je i návrh „fitparku“ s umístěním vedle cyklostezky na Střeleckém ostrově v blízkosti kotviště lodě Porta Bohemica 1. Podrobněji viz. část mobiliář.

Litoměřice - koncepce dopravy ve městě.

Současný návrh cyklistické dopravy ve městě neuvažuje s razantním rozšířením cyklistických stezek, jako je tomu např. u nově schvalovaného územního plánu hl. města Prahy, kde je koncepce rozvoje dopravy naznačena právě snížením IAD (individuální automobilové přepravy) s posílením veřejné dopravy a zvýšením podílu cyklistické dopravy.

Koncepce přesto bude vyžadovat projektová opatření investičního charakteru uvedená v následujících 4 bodech, dále zprůjezdění určených jednosměrných ulic v centru města a celkovým plošným vyznačením tras na celém území města - cyklopiktokoridorem.

Nově navržené cyklistické komunikace společné i pro pěší :

1. Revitalizace a harmonizace prostoru podél Pokratického potoka - Skalice - celkem 3 750 m
2. Nová cyklo komunikace pod nemocnicí v souběhu s dráhou - směr Česká Lípa - 1 243 m
3. Napojení na západní most - 464 m (souběh s KČT 2)
4. Cyklostezka podél Kamýckého potoka - Měřejovice 1569 m

Zprůjezdění určených jednosměrných ulic pro cyklisty vč. technického opatření úpravy dlažby s piktogramem a pruhem.

Ostatní trasy pouze vyznačení v hlavním dopravním prostoru - dopravním značením - cyklopiktokoridorem dle seznamu ul. ve smyslu tras dle přehledné situace č. 12.

Koncept vychází z níže uvedených případových studií ze kterých dnes vycházejí všechna západoevropská města. Jako je doporučováno i v Cyklostrategii ČR. Snížení tvorby CO₂, NO_x, polétavých prachových částic a hluku způsobených provozem IAD je v moderních konceptech územních plánů řešeno omezením provozu IAD v některých případech i úplným vytěsněním motorové dopravy z centra města - např. Lyon (Francie) a vytvořením lokality velmi přátelské pro občany města.

Ukázka odvahy ke změně koncepčního řešení v územním plánu ve prospěch obyvatele města.





Lyon před a po realizaci - 2008 - 2009 dokončení

Cyklistická doprava může dosáhnout pozoruhodně vysokého podílu v dělbě přepravní práce a pomoci řešit mobilitu ve městech a obcích. Předpokladem je však nabídka kvalitní infrastruktury, umožňující plošnou dopravní obsluhu území. Je to ovšem otázka úspěšné a dlouhodobě stabilní dopravní politiky, jako je tomu např. ve městě Freiburgu (Německo), které zmiňujeme blíže. Město sleduje tzv. **integrováný dopravní koncept**. Celkový denní počet cest činí 556 000. Je zřejmé, že celková mobilita narůstá, ale je snaha nárůsty kompenzovat „ekologickými spojeními“ (zejména cyklistickou a veřejnou dopravu). Podstatou integrovaného dopravního konceptu je snaha o vyváženou dělbou přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a individuální automobilovou (dále IAD). Nejde ovšem o restrikce, nýbrž o alternativní nabídky (přesun části výkonu IAD na ekologicky šetrnější nositele). Dopravní politika Freiburgu spočívá v symbolickém vyjádření na **pěti nosných pilířích** (všimněme si, že cyklistická doprava je uvedena ještě před automobilovou dopravou):

- **veřejná doprava,**
- **cyklistická doprava,**
- **zklidňování dopravy,**
- **automobilová doprava,**
- **hospodaření s parkovacím prostorem.**



Propojení cyklistické a veřejné hromadné dopravy

- fyzická dostupnost systému pro uživatele - tzn. je nutné do celého systému zahrnout i dopravu od domova k zastávce či stanici a nebo opačně od zastávky do cíle cesty uživatele. To lze zajistit jen vytvořením bezpečné, komfortní, přímé a plynulé pěší a cyklistické infrastruktury,
- přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojížděku.

Oblasti:

- železniční dopravy nádraží Město, Horní nádraží, žel. zastávka Cihelna,
- hromadné autobusové dopravy - společně - Nádraží - Město
- městské hromadné dopravy

Parkování pro kola

- Vlastní kvalita parkovacích míst
- Bezpečnost parkování
- Vhodné místo
- Technické zabezpečení – uzamykání
- - kamerový systém

Kultura cyklodopravy

Hlavní nedostatky :

- nedostatek míst s bezpečným parkováním kol,
- nevhodné podmínky na pracovišti v případě dojížděky za prací (např. chybějící sprchy, místa pro kola apod.).
- nízký subjektivní pocit bezpečnosti cyklistů, a to především na komunikacích využívaných spolu s motoristy.

V novém konceptu přípravy je nutné uvažovat o posílení cyklo dopravy rozšířením nabídky zejména z hlediska bezpečnosti. Znamená to provést :

1. v úsecích, kde není dostatečný prostor uvažovat alespoň s vodorovným dopravním značením ukazující cyklistický provoz na značené cyklotrase.
2. v úsecích, kde je dostatek místa v hlavním dopravním prostoru provést vyznačení - dopravního pásu , či pruhu pro cyklisty
3. v úsecích, kde je dostatek místa v přidruženém dopravním prostoru uvažovat i s cyklisty s odděleným či smíšeným provozem (pěší a cyklisté)
4. uvažovat se stavebně technickými opatřeními umožňujícími provoz cyklistů jednosměrnou ulic

Životní prostředí

Otázka kvalitního životního prostředí v prostředí města Litoměřice konkrétně kvality ovzduší, díky vyřešené plynofikaci souvisí nejvíce s exhalacemi způsobených motorovou dopravou. Současná tendence rozvoje je výrobci automobilů prezentována zvyšováním spotřeby vozů. Nejlépe 1 pak 2 a později 3 vozy na rodinu a stále více je spoléháno na automobilový průmysl, který táhne produkci a spotřebu. Toto se neodvratně projevuje i na územním plánování, kde pak

narůstají tendenční tlaky na zvětšování dopravního prostoru a parkovacího místa nejen v centru města, ale i v příměstských částech.

Zdravé město a síť zdravých měst - Litoměřice - Zdravé město, je prestižní označení pro municipalitu, která je aktivně zapojena do [mezinárodního Projektu Zdravé město \(obec, region\)](#) pod patronací OSN-WHO. Ačkoliv Zdravé město, obec, region má organizační zázemí úřadu, není pouhou „úřední aktivitou“. Je zejména projektem komunitním, který otevírá prostor pro posilování aktivity a zájmu obyvatel. Zdravá města, obce, regiony systematicky podporují kvalitu veřejné správy, kvalitu strategického plánování a řízení s ohledem na udržitelný rozvoj a podporu zdraví, aktivně se ptají svých obyvatel na jejich názory. Město Litoměřice je členem asociace od roku 2000. Cílem je aby strategické plánování tedy i územní plánování bylo zaměřené na podporu přirozené mobility obyvatel.

1.5.1 Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy a navazující dokumenty ÚK

Vláda České republiky přijala [usnesením vlády č. 678 ze dne 7. července 2004 Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky](#). Následně tato informace byla potvrzena ve [vládním usnesením ČR ze dne 3. ledna 2007 č. 15 k Informaci o realizaci plnění úkolů a opatření uvedených v Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy České republiky](#). Koncem roku 2008 byla členům vlády ČR předložena informace o naplňování jednotlivých opatření Národní strategie cyklistické dopravy. [Zde si můžete přečíst zkrácenou a revidovanou zprávu.](#)

Rozvoj cyklistické dopravy vychází rovněž z [Dopravní politiky České republiky pro léta 2005-2013](#), konkrétně ze specifického cíle 4.5.3 „Využití možností nemotorové dopravy.“ Jedná se o základní strategický dokument pro sektor dopravy schválený usnesením vlády č.882 ze dne 13.7.2005.

Cyklistika je vnímána jako integrální součást dopravy, která se dělí z hlediska kompetencí do dvou oblastí: 1. dopravní obsluha území (resort dopravy) a 2. cykloturistika (resort místního rozvoje). Během posledních několika málo let přestává být pouze individuální záležitostí, nýbrž plynule přechází do městského i regionálního plánování, kde koexistuje s dalšími druhy dopravy. Přirozenou cestou tak vznikají nové nároky uživatelů na dopravní prostor i odpovídající vybavení. Cyklistika jako forma dopravy není menšinovým trendem, ale alternativou k dalším druhům dopravy. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. Propojení cyklistické infrastruktury formou městských sítí cyklostezek a regionálních sítí cyklotras umožňuje současně plynulý pohyb cyklistů i cykloturistů. Cykloturistika se tak výrazně projevuje i v městském prostředí. Městské cyklotrasy nás mohou dovést bez dopravní zácpy a kolapsů na silnicích do historického jádra města, do městských parků, rezervací, rekreačních oblastí, na koupaliště apod.

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

Základním cílem Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky (dále jen Cyklostrategie) je podpora výstavby kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. K dosažení tohoto cíle vede mnoho cest, které jsou v dokumentu uvedeny ve struktuře priorit - cíl - dílčí opatření. Vzhledem k tomu, že jednotlivé priority zahrnují široké spektrum specifických problémů, úkoly Cyklostrategie musí být řešeny mezioborově ve vzájemné koordinaci jednotlivých resortů.

V letech 2007 – 2008 byla Cyklostrategie koordinována především Ministerstvem dopravy ČR, které zadalo implementaci Cyklostrategie Centru dopravního výzkumu, v. v. i. a dále pak prostřednictvím koordinace tří výzkumných úkolů spojených s tematikou cyklistiky. Opatření ostatních resortů jsou plněna pomocí běžných postupů a procedur ministerstev. Jedná se zejména o Ministerstvo pro místní rozvoj a jeho příspěvkovou organizaci agenturu CzechTourism zaměřené na tematiku cykloturistiky, dále Ministerstvo životního prostředí a také Ministerstvo zdravotnictví s tematikou osvěty. Spojovacím článkem naplňování celé Cyklostrategie je Ministerstvo dopravy ČR.

Významným bodem v naplňování Cyklostrategie je spolupráce Ministerstva dopravy ČR s krajskými samosprávami, a to prostřednictvím koordinační, metodické a konzultační činnosti, která byla realizovaná prostřednictvím evropského projektu BYPAD-Platform. Efektivní spolupráce probíhala rovněž s místními samosprávami, státními příspěvkovými organizacemi, nevládními neziskovými organizacemi, privátním sektorem apod. Spolupráce všech těchto subjektů je základním předpokladem pro fungující a výkonný systém podpory cyklistické dopravy v České republice.

Předpokládá se, že úspěšným naplněním **cílů Cyklostrategie** se dosáhne minimálně čtyř efektů:

Zvýšení mobility v území, efekt bezpečnosti

- zabezpečuje resort dopravy

Potenciál cyklistické dopravy bude možné využít díky novým stezkám, které přispějí k většímu využívání jízdního kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy a službami či v rámci trávení volného času.

Rozvoj cykloturistiky v území

- zabezpečuje resort místního rozvoje

Trh cykloturistiky přinese alternativu formou udržitelného rozvoje cestovního ruchu, který je vhodný ke zpomalení tempa a zvýšení intenzity prožívání turistických zážitků. Podpora cyklistiky umožní vznik pracovních míst v různých oblastech služeb. Atraktivní cykloturistická nabídka prohloubí zájem o jednotlivé turistické regiony České republiky.

Zlepšení lidského zdraví

- zabezpečuje resort zdravotnictví

Každodenní jízda na kole je vynikající prevencí proti civilizačním chorobám. Nedostatek pohybu je jedním z hlavních rizikových faktorů srdečně-cévních nemocí.

Ochrana životního prostředí

- zabezpečuje resort životního prostředí

Bezpečná síť cyklotras může být podnětem pro přemístění osobní dopravy na krátké vzdálenosti z individuální automobilové dopravy. To má významný vliv na snížení emisí hluku, plynů a částic ohrožujících lidské zdraví i plynů porušujících globální klimatickou rovnováhu.

Struktura dokumentu Cyklostrategie

Úkoly Cyklostrategie jsou strukturovány do čtyř základních priorit a jim odpovídajících cílů:

1. Rozvoj cyklistiky jako rovnocenného prostředku dopravní obsluhy území
 - CÍL 1.1 Vytváření podmínek pro výstavbu cyklistické infrastruktury
 - CÍL 1.2. Zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu
 - CÍL 1.3. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému.
 - CÍL 1.4. Posílení výzkumu, výchovy, vzdělávání a osvěty k podpoře cyklistiky.

2. Rozvoj cyklistiky pro posílení cestovního ruchu;
 - CÍL 2. 1. Vytváření podmínek k podpoře cykloturistiky.
 - CÍL 2. 2. Využití cykloturistiky pro obnovu venkova.
 - CÍL 2. 3. Příprava čerpání finančních prostředků z Evropské unie.

3. Rozvoj cyklistiky pro posílení ochrany životního prostředí a zdraví;
 - CÍL 3.1. Regulace a podpora cyklistiky z pohledu ochrany (environmentálně) cenných území (zvláště chráněných).
 - CÍL 3.2. Rozvoj cyklistiky v území.
 - CÍL 3.3. Zajištění ekologické výchovy, vzdělávání a osvěty a dalších osvětových programů k podpoře cyklistiky a zdravého životního stylu.

4. Zajištění koordinace s dalšími resorty a subjekty.
 - CÍL 4.1. Zajištění a koordinace vědy a výzkumu.
 - CÍL 4.2. Zajištění udržitelného plánování a koordinace monitoringu.
 - CÍL 4.3. Zajištění a koordinace propagace.
 - CÍL 4.4. Zajištění a koordinace vzdělávání a osvěta.
 - CÍL 4.5. Zajištění aktualizace legislativy a koordinovaná aplikace.

Tomuto schématu odpovídá uspořádání jednotlivých dílčích cílů cyklostrategie. Informace o jejich naplňování jsou dále uvedeny dle odpovídajících priorit. V rámci každého cíle je uveden jeho obecný popis, náplň dílčích cílů a dosažený pokrok v oblasti jednotlivých dílčích cílů. Dokument je uzavřen stručným doporučením dalšího postupu.

SPECIFICKÉ CÍLE DOPRAVNÍ POLITIKY PODLE PRIORIT

Specifický cíl - 4.5.3 Využití možností nemotorové dopravy

Nemotorová doprava má zejména ve městech nezastupitelnou úlohu, avšak podmínky pro ni jsou v ČR zatím nedostatečné. Ve většině měst úplně chybí cyklistické stezky, existující vyznačené cyklistické trasy jsou nevyhovující z bezpečnostního hlediska i z hlediska nabídky tras. V cyklistické dopravě je třeba rozlišovat dvě oblasti:

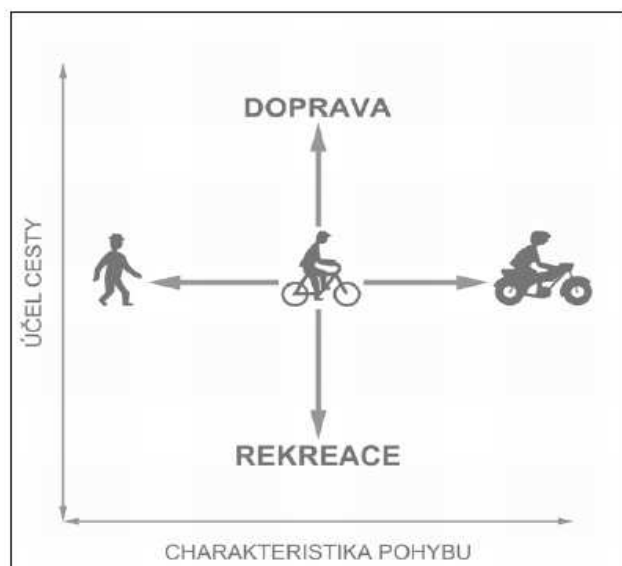
- cyklistická doprava plní základní dopravní funkce jako alternativa k hromadné dopravě a k IAD – je v gesci resortu dopravy a musí být zahrnuta do dopravně-politického procesu

- rekreační doprava, která je v gesci resortu místního rozvoje a je součástí koncepce cestovního ruchu

Cyklistická doprava se stává alternativou dopravy jen velmi obtížně. Přínosy cyklistické dopravy jsou přitom velmi významné nejen v oblasti environmentální, ale i pro zlepšování zdravotního stavu obyvatelstva – v omezování civilizačních chorob. Je nadějnou alternativou v osobní dopravě mezi obcemi i ve městech – do zaměstnání a škol. Pro její rozvoj bude nutné vybudovat hustou síť samostatných cyklistických stezek. Při navrhování nových dopravních projektů a při rekonstrukčních akcích je nutné s dovybudováním cyklistických stezek počítat.

Opatření

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



obr. 1 – schéma charakteristiky pohybu a účelu cesty (obr. Tomáš Cach)

Pro každého cyklistu v pohybu v danou chvíli existuje právě jedna poloha v tomto schématu, která udává, jak a proč cyklista daným územím projíždí. Horizontální osa představuje relativně široké rozpětí charakteristiky pohybu cyklisty a jeho rychlosti (okamžité či celkové cestovní) – v závislosti na způsobu jízdy se uživatel cyklodopravy může v prostoru chovat jako chodec i jako moped. Svislá osa pak představuje význam vykonávané jízdy – ten se může pohybovat na celé škále mezi polarizovanými polohami čistě dopravního či čistě rekreačního účelu cesty. Pokud bychom popsali a bodově umístili všechny cyklisty vykonané jízdy či jejich poměrné množství v určitém časoprostorovém období, získáme orientační přehled o převažujícím významu a formě cyklistických cest.

V současné době v našem městě výrazně dominuje rekreační význam jízdy na kole, tj. ve schématu naprosto převažuje levý dolní kvadrant, následovaný pravým dolním kvadrantem, zatímco směrem vzhůru zaplnění klesá a horní dva kvadranty by byly téměř prázdné. V menších sídlech a ve většině západních evropských měst je tomu právě naopak. To je způsobeno mnoha faktory, především ale tím, že pro potenciálně vyšší poptávku po cyklodopravě zatím neexistuje

adekvátní nabídka vhodného prostředí ve stávajícím městském prostoru. Proto je při návrhu cyklistické infrastruktury především důležité pochopit význam prostředí a jeho funkci. Zatímco nejrozšířenější druh rekreační cyklistiky se zpravidla odehrává v klidových rekreačních lesních a lesoparkových oblastech liniového či plošného charakteru (a zpravidla je žádoucí zajistit spojitost této sítě se zajištěním vhodných napojení, resp. s možností jejího dosažení cílovou skupinou uživatelů), v případě dopravní cyklistiky je nutné pracovat s celým územím - plošně jako u individuální motorové dopravy, tj. v závislosti na všech zdrojových a cílových oblastech dopravy. S ohledem na konkurenceschopnost cyklo dopravy je primárně nutné uvažovat řešení integrační, které je akceptovatelné pro většinu uživatelů používajících jízdní kolo jako dopravní prostředek, v kombinaci s vhodným doplněním nejenom MHD, ale i o řešení segregační, které umožní rozšíření cyklo dopravy i dalším potenciálním uživatelům.

Cyklo doprava - Městská a příměstská cyklistika

Nárůst cyklistické dopravy je důležitým měřítkem při znovuzískávání životního prostoru ve městech, a zároveň zajišťuje individuální mobilitu všem skupinám obyvatelstva a to bez ohledu na stáří a výši příjmu. Cyklistická doprava je cenově výhodná, bezhlučná, přátelská k životnímu prostředí a má malé plošné nároky. Cyklisté nemají takový problém s hledáním parkovacích míst, s dopravními kolapsy a zácpami. Nabízí značnou flexibilitu při pohybu v městském prostředí a částečně řeší i dopravní obsluhu v regionech. K tomu, aby lidé začali v plné míře využívat potenciálu cyklistické dopravy, pak je nezbytné vytvoření nabídky bezpečných cyklotras a odpovídajícího zázemí, které by přispělo k většímu využívání jízdní kola na každodenních cestách za prací, do škol, za nákupy či v rámci trávení volného času. Výstavba cyklistické infrastruktury a cyklistických zařízení by však neměla být samoučelná. Cyklisté totiž nepotřebují jen oddělenou cyklistickou infrastrukturu, ale i komunikace, které jsou přizpůsobené pro cyklistiku – to znamená ty, které nabízejí bezpečnou a pohodlnou jízdu a působí přívětivě.

Ideální stavem je **zklidnění celé oblasti, tzn. zónou 30, realizace cyklistických pruhů, nebo vybudování samostatných cyklostezek**. Chce-li jet cyklista z místa bydliště do místa zaměstnání, či školy, tak potřebuje mít:

- k dispozici bezpečnou komunikaci pokud možno přímého směru bez větších převýšení (viz. téma - Cyklistická infrastruktura);
- možnost na terminálech IDS a na železničních stanicích si kolo bezpečně uschovat a dále pokračovat hromadnou dopravou, v případě, že dojížděková vzdálenost je příliš velká (viz. téma Bike&Ride v kontextu základní dopravní obslužnosti) a
- možnost u zaměstnavatele, nebo ve škole si kolo bezpečně uschovat a provést odpovídající hygienu, včetně možnosti osprchování se, v případě, že cyklista dojede na kole až do zaměstnání (viz. téma - Cyklistická kultura a téma - Parkovací infrastruktura)



Cyklistická infrastruktura

Plánování a projektování cyklistických komunikací

Jednou ze základních podmínek pro podporu cyklistické dopravy je existence kvalitní a bezpečné cyklistické infrastruktury. Proto tato kapitola shrnuje poznatky, přičemž navazuje na právě vydané TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“, norma ČSN 73 61 10 a nová metodika „Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty“.

Doprovodná cyklistická infrastruktura

Stojany na kola, odpočívky, informační tabule – klasický servis, který by měl být již nepostradatelnou součástí našich cyklotras a cyklostezek.

1. Stojany na kola - Stojany jednotné konstrukce a designu, nejlépe kovové, dimenzované dle očekávané koncentrace turistů v dané lokalitě	Stojany na odložení kol s možností jejich uzamčení musí být k dispozici vždy v těchto místech: <ul style="list-style-type: none">• parkoviště a odstavné plochy• památky, turistické cíle a atraktivity, naučné stezky (začátek a konec NS, jednotlivá zastavení),...• stravovací a ubytovací zařízení• sportovní zařízení• místa nástupů na cyklotrasy• na trase na místech odkud se bude vycházet k turistickým cílům dostupným pěšky• v každé obci (náves, náměstí, obchod)
2. Přístřešky, odpočívky, lavičky (plní stejnou funkci jako odpočívadla pro řidiče na silnicích)	Přístřešky (odpočívadla) se doporučuje umístit v těchto místech: <ul style="list-style-type: none">• budovat pravidelně na frekventovaných trasách nejlépe na křižovatkách pěších tras a cyklotras• parkoviště a odstavné plochy• památky, turistické cíle a atraktivity, naučné stezky (začátek a konec NS, jednotlivá zastavení),...• stravovací a ubytovací zařízení• sportovní zařízení

	<ul style="list-style-type: none"> • místa nástupů na cyklotrasy • na trase na místech odkud se bude vycházet k turistickým cílům dostupným pěšky • v každé obci (náves, náměstí,obchod) <p>Přístřešek (odpočívadlo) by měl poskytovat tyto služby:</p> <ul style="list-style-type: none"> • místo kryté před deštěm, případně i větrem • možnost posezení (stůl, lavice) • odpadkové koše • informační místo • mapa mikroregionu, tras (součást IVIS)
<p>3. Informační tabule</p>	<p>Propagace mikroregionu může být postavena na navržených cyklookruzích, které jsou pak prezentovány na informačních panelech a v informačních brožurkách. V každé obci jsou dvě informační tabule – jedna představuje daný mikroregion, druhá pak danou obec.</p>

Součinností dopravních prostředků kolo/vlak lze zejména v příměstských oblastech velmi dobře konkurovat automobilové dopravě. Kromě kvalitně fungující vlakové dopravy je také důležité vybavení stanic cyklostojany a cyklogarážemi v duchu systému **Bike&Ride**. Smyslem systému Bike&Ride je vybudovat infrastrukturu umožňující bezpečné odstavení jízdního kola v prostorách stanice, jenž umožní cestujícímu pokračovat k cíli své cesty vlakem a nebo naopak. Jízdní kolo v systému funguje jako dopravní prostředek pro krátké vzdálenosti z místa bydliště (či zaměstnaní) ke stanici. S ohledem na výrazně širší okruh v okolí dostupný od stanice jízdním kolem než pěší dopravou, je tak podpora systému Bike&Ride v zájmu železniční dopravy, neboť tím výrazně stoupá počet jejich potencionálních uživatelů. V Německu celkem 15% všech uživatelů železniční dopravy se dopravuje na nádraží jízdním kolem, v Nizozemí a Dánsku je to dokonce 30%.



Německo – Brémy

Jak ale ukázal namátkový průzkum, vybavení železničních stanic a zastávek v České republice, v duchu systému Bike&Ride, je dosud velmi slabé. Je to způsobeno především dlouhodobě problematickými majetkovými vztahy (část nádraží patřila SŽDC st.p., část ČD jako dopravci) a

malou osvětou v této oblasti. Na většině velkých vlakových nádraží dosud chybí i základní cyklostojany (a nebo jsou velmi špatné kvality), automatické cyklogaráže známé z německých měst k nám také dosud nedorazily.



Mohelnice – Olomoucký kraj v rámci rekonstrukce stanice

Litoměřice - parkování - v úvahu připadá horní nádraží, nádraží město a autobusové nádraží, dvorní trakty městských budov na náměstí s vytvořením možností i parkování v kójičkách pro vzdálené návštěvníky a jejich kola s bagáží (cíleně - muzeum, galerie, příp. zájemci o okružní jízdu vláčkem). Dále to jsou i jiné instituce - Městská nemocnice, Úřad práce, CHKO
Obecně - neřešené bezpečné parkování pro kola neumožňuje institucím angažovaným v CR jako návštěvní body získat certifikát cyklisté vítání (www.cyklistevitani.cz)

Cyklistická kultura

Podpora dojíždění do práce do zaměstnání vychází ze Zákoníku práce (**HLAVA ŠESTÁ : Péče o zaměstnance ODDÍL PRVNÍ : Pracovní a životní podmínky zaměstnanců a jejich odborný rozvoj § 145 Uložení svršků a dopravních prostředků** - Zaměstnavatel je povinen zajistit bezpečnou úschovu svršků a osobních předmětů, které zaměstnanci obvykle nosí do zaměstnání, jakož i obvyklých dopravních prostředků, pokud jich zaměstnanci používají k cestě do zaměstnání a zpět; za obvyklý dopravní prostředek k cestě do zaměstnání a zpět se pro tento účel nepovažuje osobní automobil. Tuto povinnost má i vůči všem ostatním osobám, pokud jsou pro něj činný na jeho pracovištích.

Nejde jen o zákon, ale o opravdové zázemí pro cyklisty. Uveďme si alespoň dva příklady.

Příklad č. 1 - Zajistit cyklistům lepší přístup do městských budov než řidičům automobilů - např. cyklisté mohou vjet do podzemní úschovny kol v budově, parkovací zařízení pro kola jsou blíže u vchodu než parkování pro auta. Placení parkovného pro ty, co dojíždějí autem do práce. Níže uvedené parkovací možnosti v suterénu řadu jsou z magistrátu z nizozemského Zwolle.



Příklad č. 2

Zaměstnanci mohou využívat řadu cyklistických zařízení, které mají k dispozici. Např. zastřešená parkovací zařízení pro kola (uvnitř budov), sprchy, převlékárny, sady nářadí, cyklistické pumpy. Příkladem je belgické město Gent.



Asperges, T. (IMOB, Hasselt University, Belgium), servis pro zaměstnance na městském úřadě v Gentu, kteří přijedou do práce na kole (Belgie)

Údržba značení cyklotras

KČT je garantem turistických značených tras u nás a již dlouho provádí také kontrolu a následnou údržbu značení cyklotras. K této činnosti ovšem potřebujeme zajistit nezbytné podmínky – jednak legislativní a jednak finanční.

Od 1.1.2001 platí zákon č. 361/2000 Sb. O provozu na pozemních komunikacích a také prováděcí vyhláška k němu č. 30/2001 Sb. V ní jsou prvky značení cyklotras zobrazeny a zařazeny mezi tzv. informativní dopravní značky. Mají označení IS 19, IS 20 a IS 21. Novelizované TP č. 65: Zásady umísťování dopravních značek a dopravních zařízení pak stanovují i základní způsob bočního, výškového a směrového umístění jednotlivých dopravních značek (tedy i značek pro cyklisty), jejich vzdálenosti, uspořádání a kombinace.

Žádný závazný předpis však dosud neřeší způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty, tedy kde přesně používat směrové tabule pro cyklisty IS 19, kde návěsti před křižovatkou pro cyklisty IS 20 a kde směrové tabulky pro cyklisty IS 21 a v jaké hustotě je osazovat. Důsledkem toho je velká rozdílnost způsobu značení cyklotras v jednotlivých regionech, kde

jednotliví zřizovatelé cyklotras často volí velmi odlišnou hustotu značení a také jiný způsob používání jednotlivých druhů značek pro cyklisty.

Podstatným problémem značených cyklotras u nás je problém spojený s jejich údržbou, přesněji s financováním této údržby. Dle zkušeností KČT z posledních pěti let, je potřeba na údržbu značení vynaložit na 1 km vyznačené cyklotrasy 300,- Kč za rok. Klub českých turistů již několik let dostává na údržbu značených tras z rozpočtu Ministerstva pro místní rozvoj ČR částku 7,7 mil. Kč. Je to částka, která s určitými úspornými opatřeními a částečným dofinancováním ze zdrojů jednotlivých KÚ pokryje pouze údržbu pěších a lyžařských značených tras.

Jako možné východisko z této nedobré situace je možnost financování údržby značení cyklotras i z rozpočtu jednotlivých krajských správ silnic, příp. technických služeb velkých měst. Představa KČT je tato:

1) U cyklotras značených dopravními značkami pro cyklisty:

- údržbu značení cyklotras na silnicích ve správě Krajských správ silnic by zajišťovaly samy tyto správy a také by hradily náklady s tím spojené,
- údržbu značení cyklotras na území velkých měst, kde jsou zřízeny TS, by zajišťoval sama tato města prostřednictvím svých TS a také by hradila náklady s tím spojené,
- údržbu značení cyklotras mimo silnic ve správě Krajských správ silnic a mimo území velkých měst by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkařů a náklady s tím spojené by dostával od příslušného KÚ.

2) U cyklotras značených pásovými značkami pro cyklisty:

- údržbu značení cyklotras by zajišťoval Klub českých turistů prostřednictvím svých vyškolených značkařů a náklady s tím spojené by byly hrazeny z rozpočtu MMR ČR.

1.5.2 Ochrana přírody – CHKO České středohoří, Územní systémy ekologické stability - podrobněji viz. samostatná příloha - Ochrana přírody a krajiny, ÚSES - Zpracovatel: Ing. Milena Morávková - převzato z ÚPD Ústeckého kraje

Doprovodná zeleň podél cyklistické infrastruktury

Tato oblast dá se charakterizovat otázkou: „K čemu by byla infrastruktura, kdyby nebyla doplněná zelení?“

Cílem je na jedné straně podporovat vznik a obnovu přírodě blízké zeleně v sídelním prostředí, která umožní existenci ostrůvků relativně nenarušené přírody v sídlech jako doplňku umělého sídelního prostředí. Současně by podpora měla být zaměřena k obnově a rozvoji funkčních ploch sídelní zeleně zlepšujících kvalitu života člověka v krajině. Aleje podél cest do české a moravské krajiny patří již minimálně 300 let. Díky nevhodnému hospodaření v krajině v 2. pol. 20 století však došlo k jejich značné devastaci. Jelikož jsou cyklotrasy svou povahou liniové stavby, mohou svým dílem přispět k znovuoživení celé krajiny.

a) Sortiment

• Ovocné stromy – ovocné stromy v minulosti tvořili velkou část doprovodných alejí..Aleje v minulosti plnily funkci zdroje potravy pro obyvatelstvo. V současné době nelze předpokládat, že stromy vysázené podél cest budou naplňovat tyto potřeby obyvatelstva. Proto budou ovocné stromy vysazovány jen v některých lokalitách a v bezprostřední blízkosti obcí / do vzdálenosti cca 300 m od hranice zástavby/. Vlastní rozhodnutí složení výsadby je záležitost obcí a dohody s vlastníky pozemků.

- Ostatní stromy – ostatní aleje budou vysázeny domácími dřevinami *Tilia cordata*, *Tilia platyphyllos*, *Quercus robur*, *Fraxinus excelsior*, *Carpinus betulus*, *Acer campestre*, *Pyrus communis*, *Prunus*

Jako doplněk lze dále použít *Aesculus hypocastaneum* s přihlédnutím k současné situaci rozšíření škůdce jírovců - klíněnky.

b) Projekční řešení

Ve většině případů nebude možné vysadit alej po obou stranách komunikace proto budou aleje jednostranné a strany výsadby se budou po určité vzdálenosti střídat.

c) Parametry vysazovaných dřevin

Výsadby alejí budou prováděny dvěma základními druhy školkařských výpěstků:

- Zapěstované alejové stromy s nasazenou korunou ve 2,2m o obvodu 8-10 cm lépe 10-12cm /obvod je měřen dle školkařské normy ve výšce 1m od kořenového krčku/
- Mladé stromy odrostky o výšce 180 -200 cm popřípadě 200-250 / výška je měřena od kořenového krčku.

1.5.3 Popis jednotlivých lokalit

Přehled obcí a jejich místních částí

Býčkovice - Velký Újezd

Drahobuz - Břehoryje, Strážiště, (Lada)

Hlinná - Kunratice, Lbín, Tlučeň

Hoštka - Kochovice, Malešov, Velenice

Chotíněves - Jištěrpy

Kamýk

Liběšice - Dolní Chobolice, Dolní Nezly, Dolní Řepčice, Horní Chobolice, Horní Nezly, Jeleč, Klokoč, Lhotsko, Mladé, Nová Vesnička, Soběnice, Srdov, Trnoblany, Zimoř.

Litoměřice - Litoměřice-Město, Pokratice, Předměstí, Za nemocnicí

Lovečkovice - Dolní Šebířov, Knínice, Levínské Petrovice, Mukařov, Náckovice, Touchořiny, (Hlupice)

Levín - Horní Vysoké (Jelečské Lázně)

Malíč

Michalovice

Miřejovice

M.Žernoseky

V.Žernoseky

Ploskovice - Maškovice, Starý Mlýnec, Těchobuzice, Vinné

Polepy - Encovany, Hrušovany, Libínky, Okna, Třebutičky

Snědovice - Bylochov, Křešov, Mošnice, Strachaly, Střížovice, Velký Hubenov

Terezín - České Kopisty, Nové Kopisty, Počaply

Trnovany - Podviní

Třebušín - Horní Týnec, Dolní Týnec, Kotelice, Řepčice

Úštěk - Bílý Kostelec, Brusov, Dolní Vysoké, Držovice, Dubičná, Habřina, Julčín, Kalovice,
Kožojedy, Lhota, Lučenice, Lukov, Ostré, Rašovice, Robeč, Rochov, Starý Týn, Tetčiněves,
Třebín, Vědlice, Zelený

Žalhostice

Žitenice - Pohořany, Skalice

Komentáře k jednotlivým obcím a jejich místních částí vyplývajících z průzkumu a orientace na rozvoj cestovního ruchu (CR) a plánů cyklostezek, cyklotras a pěších tras a vč. místních atraktivit.

Býčkovice - Velký Újezd

ÚPD je z r. 2006, je připravována změna. Obec je řešena samostatnou cyklostudií z r. 2006. Při vlastním průzkumu bylo zjištěno, že některé uvažované části cest pro cyklodopravu nejsou v majetku obce. Obec následně provedla úkony spojené s řešením a získáním dotčených pozemků. Obec uvažuje s rozvojem CR. S dalším rozšířením tras cyklo a pěších neuvazuje. V obci jsou prováděny aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR

Drahobuz - Břehoryje, Strážiště, (Lada)

Obec má zpracovaný územní plán. Obec žádnou cyklostudii nemá. Obcí procházejí dvě cyklotrasy KČT 25 a navrhuje (bez. čísla) z Hořtky a Chodoun. Obec je orientována na rozvoj CR. Trasami je vyvářena křižovatka. Další rozšířením tras cyklo a pěších se neuvazuje a není nutné. Cílem by měla být nabídka vhodných služeb - ubytování, stravování, místní speciality

Hlinná - Kunderatice, Lbín, Tlučeň

Obec má zpracovaný územní plán. Obec žádnou cyklostudii nemá. Vedení obce si uvědomuje obrovský potenciál rozvoje CR, zejména orientací na terénní cyklistiku, pěší (Varhošť - rozhledna) i hypoteky. Uvažuje o zadání zpracování celkového řešení. Cílem by mělo být vytvoření atraktivní bajkerové lokality a nabídka vhodných služeb - ubytování, stravování, místní speciality

Hoštka - Kochovice, Malešov, Velenice

V ÚPD je naznačena cyklostezka - trasa z Roudnice n/L sledující stávající modrou turistickou trasu přes Kyškovice a Vetlou do Kochovic.

Dále je uvedena část terénní trasy po pravém břehu ř. Labe. Dle staršího návrhu KČT (r.1999) byla uvažována trasa po stáv. silnici do Liběšic příp. do Lovečkovic. V úseku mezi Trnobrany a Lovečkovicemi využívající části lesní sítě (Sedlo)- trasa je průjezdná, ale zatím nevyznačená. Lokalita ve spojení s městem Štětí má významnou příležitost v podobě vhodného území pro terénní cyklistiku s mírnou obtížností. Je nutno zpracovat podrobnější záměr.

Chotiněves - Jištěrpy

Obec má zpracovaný územní plán. V ÚP je uvažováno i s cyklostezkami - s okruhem cca. 10 km, nový návštěvní bod - nově vybudovaná a zpřístupněná rozhledna Hořidla 371,5 m. V obci je také nově připravená ubytovna pro cyklisty a nově zařizované vesnické muzeum, probíhá postupná obnova drobných sakrálních staveb. V daném případě se jedná o ukázkový případ vhodného postupu plánování a uvažování i s omezenými fin. prostředky.

V obci jsou prováděny aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR.

Kamýk

Obec připravuje změnu územního plánu. Uvažuje s rozsáhlým řešením orientovaným na terénní cyklistiku, cyklokrosový areál. Cíl - vyjmutí motokrosového areálu z ÚPD a přeměna na cyklo. Prochází stáv. trasa KČT 3057. Nové vedení obce se chce v tomto volebním období soustředit na přímý rozvoj obce. Aktivity spojené s rozvojem CR zejména cykloturistiky realizovat až v příštím období. Okolí obce má výrazný potenciál pro rozvoj terénní cyklistiky i vyšší obtížnosti.

Liběšice - Dolní Chobolice, Dolní Nezly, Dolní Řepčice, Horní Chobolice, Horní Nezly, Jeleč, Klokoč, Lhotsko, Mladé, Nová Vesnička, Soběnice, Srdov, Trnobrany, Zimoř.

Rozpracovaný ÚP - k dokončení 12/2009 - pořizovatel p. Pítr.

Současný cíl - upřednostnit rozvoj cykloturistiky. Vedení obce si uvědomuje potenciál terénní cyklistiky v podmínkách okolí hory Sedlo a obecních lesů - rozloha cca. 20 ha. Návaznost na Lesy ČR. Udržitelný rozvoj CR ve všech formách v podmínkách CHKO je podmínkou stabilizace všech 14 m.č.

Stávající vyznačené pěší trasy vyhovují a rozšiřování není nutné.

V m.č. Horní Chobolice je představa vybudovat ubytovnu. Mauzoleum - převod do majetku obce. Turistická akce - Slavnosti květů aneb jízda na kolech rozkvetlými sady, Liběšická kašna.

Závěr pro další zpracování - okolí obcí umístěných v blízkosti hory Sedlo poskytuje významný potenciál rozvoje terénní cyklistiky, který by měl být zpracován v samostatné studii.

Libochovany - Řepnice

V ÚPD je uvažován i záměr cyklookruhu v rámci obslužné komunikace podél projektovaných protierozních opatření. Obcí prochází KČT 2 a 3057 směr Kamýk. V obci je nová ubytovna pro cyklisty - je uvažováno do zapojení sítě zařízení Cyklisté vítání - zatím chybí splnění opatření podmínky zkvalitnění služeb - vlastní zařízení certifikací vyhovuje.

Rozšiřování cyklotras a pěších není nutné. Návštěvní bod - nově opravená Kalvárie - Tři kříže.

V obci jsou prováděny aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR

Levín - Horní Vysoké (Jelečské Lázně)

Nový územní plán - s rozvojem cykloturistiky uvažováno není. Od záměru obnovy resp. přeměny žel. drážky na cyklostezku bylo upuštěno z majetkových důvodů.

Litoměřice - Litoměřice-Město, Pokratice, Předměstí , Za nemocnicí

viz. samostatné připomínky k ÚPD

Historické město jako kulturně společenské středisko s bohatou tradicí má velmi významný potenciál rozvoje všech forem spojených s cyklistikou. Ve spojení s ostatními aktivitami spojených s CR lze jednoznačně očekávat významný synergický efekt.

Ideální příležitost pro rozvoj terénní cyklistiky spočívající ve vlastnictví historických lesů.

Lovečkovice - Dolní Šebířov, Knínice, Levínské Petrovice, Mukařov, Náčkovice, Touchořiny, (Hlupice)

Nový územní plán - s rozvojem cykloturistiky uvažováno není. Od záměru obnovy resp. přeměny žel. drážky na cyklostezku bylo upuštěno. Orientace na pěší turistiku, obnova sakrálních staveb v okolí. Nový návštěvní bod rozhledna Náčkovice. Je připravován souhrn návštěvních bodů okolí m.č. - přislíbena verze v e-podobě. Poloha obce s restaurací na křižovatce s dostatečným zázemím (dvůr, sál) naznačuje, že by se mohla stát jakýmsi místním regionálním centrem - zatím se neuvažuje.

Lovosice

Připravována nová ÚPD, projektovaný záměr nové cyklostezky propojení lesopark „osmička - přívoz M.Žernoseky, odsouhlasená změna ÚP s návrhem lávky přes Labe mezi k.ú.Píšťany a Lovosicemi (soukromý investor). Město připravuje samostatnou studii napojení na k.ú. Mlékojedy a napojení cyklo Ohře a cyklo Labe. Projekt řešící napojení na přívoz M.Žernoseky je zpracován a trasa v generelu obsažena. Trasa ze studie je uvedena orientačně.

Město ve spojení s okolními obcemi (M.Žernoseky, Oparno, Velemín, Boreč, Vchynice, Sulejovice, Třebenice, Vlastislav) má velmi významný potenciál spojený s CR a terénní cyklistikou - největší lokalita v CHKO, kde nejsou komunikace III tř.

Malíč

po silnici prochází stáv. trasa KČT 3058

- obec nemá možnosti samostatného rozvoje cyklostezek bez podpory města Litoměřice.

Michalovice

prochází stáv. trasa KČT 3058

- obec nemá možnosti samostatného rozvoje cyklostezek bez podpory města Litoměřice.

Miřejovice

- obec nemá možnosti samostatného rozvoje cyklostezek bez podpory města Litoměřice. Prochází stáv. trasa KČT 3058. Sportovní cykloakce - Miřejovický vyhnívák.

Doporučení - podél Kamýckého potoka vybudovat bezpečnou samostatnou stezku pro pěší a cyklisty - viz. situace č. 6

M.Žernoseky

obec díky poloze Porta Bohemica, přívozu, vybudovaným sportovním areálem má velký potenciál rozvoje CR. Vedení obce ho v max. míře využívá. Rozšiřování cyklotras a pěších je uvažováno v rámci Oparenského údolí a jeho okolí. Obec provozuje ubytovnu i pro cykloturisty, sportovní, kulturní a společenské akce, soukromá vinařství apod. v ÚPD je uvažováno s vybudováním samostatného přístavu a kotviště pro malé lodě (mariny) ve vytěženém zálivu.

Nově projektovaná cyklostezka podél Labe do Lovosic. Obec a její okolí je pro svou příznivou polohu velmi významný cíl pro občany města Litoměřic. Po dokončení projektu cyklostezky vedoucí po levém břehu Labe - lovosické straně - dojde k posílení atraktivity a vytvoření zajímavého okruhu podél Labe vč. přejezdu západního mostu u Mlékojed.

V obci jsou prováděny rozsáhlé aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR.

V.Žernoseky

obec díky poloze Porta Bohemica, přivozu, kotviště lodí má velký potenciál rozvoje CR. Vedení obce ho v max. míře využívá. Značená trasa KČT 3058 Rozšiřování cyklotras a pěších není nutné. Obec provozuje ubytovnu i pro cykloturisty, sportovní, kulturní a společenské akce - vinobraní, nový sportovní areál - sportovní soutěže, vinařství - degustace -soutěže apod.

Návštěvní bod - nově opravená Kalvárie - tři kříže. Variantní řešení cyklotras - Michalovice, Malíč, Kamýk.

V obci jsou prováděny rozsáhlé aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR.

Píšťany

obec s ohledem na velikost - nemá volné prostředky. Rozvoj CR je realizován přes soukromé subjekty - např. Marina Labe. Aktivity obce se soustředí na kulturně - sportovní aktivity - nové hřiště apod. Jezero, koupaliště písečná pláž je v soukromém vlastnictví. V okraji lokality prochází KČT 2 napojení obce je po nízko zatěžované kom. III tř. Obecně je nově uvažováno s cyklolávkou přes Labe do Lovosic v ÚPD obce uvedena není. Rozsáhlé plány majitele Mariny Labe zahrnující i lanovku na horu Lovoš (570 m n.m.) přes Labe. Navržená cesta kolem jezera bez přemostění spojovacího ramene - pouze tam a zpět - obec s lávkou pro zokruhování a variantním napojení na KČT 2 neuvažuje.

Ploskovice - Maškovice, Starý Mlýnec, Těchobuzice, Vinné

Obec má zpracovanou ÚPD i cyklostudii. Dotčené pozemky pro cyklostezky a trasy jsou řešeny. Významný návštěvní bod - zámek. Záměr přímého propojení s Litoměřicemi přes Trnovany pro cyklisty a pěší. Jedná se o významný krok vyžadující spolupráci města. Nutno řešit majetkové vztahy a vynětí ZPF.

Turistická akce - Slavnosti květů aneb jízda na kolech rozkvetlými sady.

V obci i díky zámku jsou prováděny aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR.

Polepy - Encovany, Hrušovany, Libínky, Okna, Třebutičky

Obec nově po upozornění řeší propojení pro KČT 25 mezi Libínkami a Drahozubí. Důležitý moment propojení novou polní cestou vč. vynětí ZPF v úseku délky 610 m.

Pole je na správním území OÚ Polepy - k.ú. Hrušovany, polní cesta vede z Libínek - na poli hospodaří ZD Hoštka .

Provedeno napojení na rozhlednu Hořidla - nový významný návštěvní bod regionu.

V obci i když je mimo CHKO, tak s ohledem na velikost a možnosti jsou prováděny aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR

Snědovice - Bylochov, Křešov, Mošnice, Strachaly, Střížovice, Velký Hubenov

Cyklotrasa KČT 25 a trasa ze Středočeského kraje KČT KČT 0057 Liběchov - Mošnice prochází obcemi - m.č. V uvedeném správním území je množství vhodných lesních a polních cest pro cykloturistiku. Správa a údržba vyžaduje velké fin. nároky které v obci zatím k dispozici nejsou.

V obci i když je mimo CHKO České středohoří má zároveň má výhodu hranice CHKO Kokořínsko. Další výhoda je v budoucí příležitosti ve spojení s městem Štětí a Hoškou jedná se velký potenciál rozvoje spojený s venkovskou cykloturistikou.

V současnosti s ohledem na velikost a možnosti jsou obcí prováděny jednoduché aktivity směřující k podpoře cykloturistiky a obecně CR. Nutnost zpracování širší studie se Štětím i v kontextu Středočeského kraje. .

Výhodná kombinace s hypoturistikou.

Terezín - České Kopisty, Nové Kopisty, Počaply

Město je na trase cyklostezky Ohře v novém územním plánu je s cyklostezkami uvažováno. Shodný záměr propojení měst LTM a Bohušovice je ve strategické v přípravě. Při využití stáv. cest - možnost levobřežního propojení s Počaply (kostel sv.Vojtěcha - významný návštěvní bod) a Nučnickami dále plánovaným přívozem do Nučnic (Křešice) - nyní financovaný projekt z ROPu. Z Nučnic po stáv. komunikaci ke kostelu sv.Kateřiny (Libotenice- další významný návštěvní bod). Z Hrobců do Židovic provedeno očištění břehového kamenného opevnění ř. Labe. Z Židovic do Roudnice již nová cyklostezka.

Ze strany ŘSD Praha je samostatně připravován souběh pro cyklisty se st. silnicí č. I/15 od terezínské okružní křižovatky k Tyršovu mostu Jedná se o kombinaci cyklistického pásu a cyklostezky - ul. Želetická, Křižovatka.

Trnovany

nový územní plán bude připravován až v letech 2011 - 12, nyní zpracována Cyklostudie - 2006 - Ovocnářský kraj pod Kalichem. Provedeno porovnání s aktuálním stavem - výsledek - je nutné majetkově dořešit trasu z k.ú. Ploskovice do Litoměřic podél žel. trati LTM - Česká Lípa a dále dořešení v lokalitě „ostrůvek“ a k.ú. Ploskovice - Maškovice. Jedná se o významný projekt vyžadující spolupráci s městem.

Návrh na změnu trasy na pozemcích č. 324/17,324/9,479/5, a 324/13 k.ú. Trnovany.

Obec hraje klíčovou roli v bezpečném propojení - vytvoření nové cyklostezky mezi Ploskovicemi a Litoměřicemi - uvedené ve studii.

Třebušín - Horní Týnec, Dolní Týnec, Kotelice, Řepčice

ÚPD je v přípravě předpoklad dokončení 12/2009, zpracována Cyklostudie - 2006 - Ovocnářský kraj pod Kalichem. V příštích letech (3 r. výhled) předpoklad nákupu dotčených pozemků a dopracování projektu cca. 100 tis. rok. Obec podporuje rozvoj CR - nově se stala členem obč. sdružení - Hrady Českého středohoří .

Běžná „komplikace“ kdy pozemky obecních cest byly od PF převedeny do soukromého vlastnictví a obec je nyní vykupuje zpět.

Ranče - Voštová - Zababeč, Coufalová 3V - Výhodná kombinace s hypoturistikou a realizaci synergického efektu při spojení s terénní cyklistikou.

Úštěk - Bílý Kostelec, Brusov, Dolní Vysoké, Držovice, Dubičná, Habřina, Julčín, Kalovice, Kožojedy, Lhota, Lučenice, Lukov, Ostré, Rašovice, Robeč, Rochov, Starý Týn, Tetčiněves, Třebín, Vědllice, Zelený

Konkrétní samostatný materiál spojený s rozvojem cyklostezek a cyklotras či studie zpracován není. ÚPD je v přípravě. Navrhovaná cyklostezka podél I/15 nemá přímé napojení na pokračování do dalších obcí. Město je přirozeným centrem regionálního i nad regionálního CR. Se svými rekreačními zařízeními podporuje rozvoj CR. Město a okolí mají velký potenciál pro cykloturistiku vč. terénních stezek. Tyto skryté možnosti nejsou zatím využity.

Bylo by vhodné zpracovat samostatnou studii zaměřenou na Úštěk a jeho místní části s podrobnější analýzou tras a vazbou na zajímavosti a návštěvní body.

Níže je uveden výtah z projednávaného územního plánu města Úštěk :

D.1.4. Pěší doprava

Veškeré dopravní návrhy a opatření musí zohledňovat a akceptovat potřeby chodců, zejména z hlediska bezpečnosti a pohodlnosti. Bezpečnost bude zajišťována přizpůsobením ostatních druhů dopravy pomocí moderních prvků městského dopravního inženýrství, pohodlnost dostatečnou kapacitou, logickým trasováním, kvalitou povrchu a celkovou estetickou přívětivostí pěších komunikací.

Na vhodných místech budou zřizovány zklidněné komunikace (obytné a pěší zóny). V místech křížení s automobilovou dopravou budou respektovány přirozené trasy pěších. Chodníky budou navrhovány

s dostatečnou šířkou podle skutečných intenzit pěších.

V územním plánu je navrženo množství komunikací pro pěší a cyklistickou dopravu viz D.1.5. Cyklistická doprava.

V územním plánu jsou navrženy účelové komunikace sloužící pro pěší a cyklistickou dopravu, případně pro lesnickou obsluhu území. Mezi významné patří:

- Propojení navrhovaného městského parku s ul. Polské lidové armády, k.ú. Úštěk (VPS WU-11)
- Vycházková trasa k Lučnickému mlýnu, k.ú. Úštěk (VPS WU-12)

D.1.5. Cyklistická doprava

V zájmu zvýšení podílu cyklistů na celkové dopravě uvnitř města budou vytvářeny bezpečné a pohodlné cyklistické trasy a podporována výstavba dalších zařízení pro cyklisty (např. odstavných míst pro kola). Vnitroměstské cyklistické trasy budou využívat samostatných cyklistických stezek, smíšených stezek s chodci, pěších nebo obytných zón a méně zatížených komunikací. Základní síť navazující na cyklostezky, cyklotrasy a polní a lesní cesty je schematicky znázorněna ve výkresu O1 – Koordinační výkres Územní plán navrhuje v řešeném území tyto cyklistické stezky (nebo smíšené stezky pro pěší cyklisty) ve směru:

- Zimoř – Úštěk (Sídliště pionýrů) – podél komunikace I/15 (označeno ve výkresu O1 – Koordinační výkres jako C1)
- Habřina – Úštěk – podél komunikace II/260 (označeno ve výkresu O1 – Koordinační výkres jako C2)
- V územním plánu jsou navrženy nové účelové komunikace, které současně slouží pro pěší a cyklistickou dopravu ve volné krajině. Mezi významné patří zejména:

- Cesta z Tetčiněvsi s Kalovicemi (VPS WU-85)
- Cesta ze Starého Týna do Habřiny u Úštěku (VPS WU-21, WU-31)
- Cesta ze Starého Týna do Úštěku okolo jezera Chmelař (VPS WU-22, WU-13.1)

- Cesta z Dubičné přes Poplužní dvůr na komunikaci III/24085 (VPS WU-41.1, WU-41.2)

Z uvedeného je zřejmé že se jedná pouze o základní návrh obnovy a využití stáv. cest určených ke zlepšení prostupnosti krajiny v souladu se zadáním ÚPD. Ke skutečnému záměru využití území v rámci trvale udržitelné krajiny a zároveň rozvoje CR spojeného s cykloturistikou je nutné zpracovat samostatnou studii dle zásad cyklostrategie ČR a navazujících dokumentů.

1.5.4 Geologické územní podmínky (viz samostatná příloha - GEOLOGIE)

1.5.5 Greenways a město Litoměřice



Slovo Greenways (zelené stezky) znamená:

1. stezka, přirozený nebo vytvořený koridor, využitelný pro rekreaci, táhnoucí se podél přírodních prvků, jako jsou vodní toky, údolí, hřebeny hor, nebo kolem cest, kanálů, vyhlídkových tras či jiných komunikací
2. přirozená trasa vedoucí krajinou, vhodná především pro pěší turisty a cyklisty
3. stezka spojující obydlená místa s historickými a kulturními památkami
4. vyznačený souvislý prostor ve městě nebo jeho okolí, vyhlášený jako parkové nebo zelené pásmo (například nábřeží řek, zrušená železnice apod.)

Propagující výhody dle European Greenways Association -

- respektování životního prostředí a trvalá udržitelnost
- ochrana dědictví
- provázanost tras
- bezpečnost
- přístupnost i pro osoby ZPS

Definice používaná European Greenways Association:

Greenways jsou komunikace určené pro bezmotorovou dopravu, zejména pro pěší, cyklisty, koně, vozíčkáře, kolečkové bruslaře... Tyto cesty vedou částečně nebo úplně nevyužívanými dopravními liniemi, jako jsou opuštěné železnice, obslužné cesty podél kanálů a řek, lesní cesty, málo frekventované tiché silnice, poutní cesty a podobně. Tyto cesty jsou často základem pro další rozvoj území.

Definice pro české a středoevropské Greenways:

Zelené stezky jsou trasy, komunikace nebo přírodní koridory, využívané v souladu s jejich ekologickou funkcí a potenciálem pro sport, turistiku a rekreaci. Přinášejí užitek v oblasti ochrany přírody a kulturního dědictví, zlepšují možnosti pro dopravu, rekreaci a turistiku, jsou výzvou k zdravějšímu životnímu stylu a udržitelnému využívání místních zdrojů. Zelené stezky vedou občany, zastupitele, úřady a podnikatele ke společnému plánování a zlepšování života v jejich obci a komunitě.

Poslání programu Greenways



Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
Podporováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj
„Vize přestane být snem“

Zelené stezky Greenways je asistenční a grantový program Nadace Partnerství. Jeho prostřednictvím nadace poskytuje pomoc a podporu organizacím a projektům přispívajícím k udržitelnému rozvoji podél stezek a přírodních koridorů. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat jak mezi sebou, tak s partnerskými organizacemi doma i v zahraničí.

Program Zelené stezky Greenways se zaměřuje na projekty, které v sobě integrují řešení několika oblastí, s cílem zlepšení kvality života obyvatel měst i obcí. Hlavní témata programu jsou:

- místní a regionální rozvoj
- šetrná a bezpečná doprava
- šetrná turistika
- ochrana přírodního a kulturního dědictví
- zdravý životní styl

Greenways v České republice

V České republice program Zelených stezek - Greenways řídí Nadace Partnerství. Nadace poskytuje metodickou pomoc a finanční podporu organizacím a projektům, které přispívají k udržitelnému rozvoji stezek, přírodních koridorů a přilehlého území. Cílem programu je rovněž vytvořit síť organizací a projektů, které si mohou navzájem vyměňovat zkušenosti a spolupracovat.

V Litoměřicích se jedná o Labskou stezku KČT 2, která se stala součástí sítě Greenways.

Více na adrese: www.nadacepartnerstvi.cz

1.5.6 "Singltreky" – přírodě blízké cesty pro cyklisty - Terénní cyklistika

Co to jsou singltreky ?

Přírodě blízké zpevněné stezky budované zásadně z přírodních materiálů - doplněné o zpomalovací a kotvící prvky.

Speciální typ vytvořené přírodní rekreační stezky pro terénní cyklistiku šířky cca. 0,75 m. Provoz je jednosměrný. Ve vhodných podmínkách a v souladu s projektovým řešením jsou některé úseky pospojovány společnými i obousměrnými cyklostezkami.

Kde se staví ?

Realizace těchto parků je zpravidla v přírodních parcích apod. kde je vhodné zvýšit návštěvnost a pestrost aktivit prováděných ve volné přírodě.

Další zpestření ? Lze využít i různých přírodních stezek, loveckých chodníků, historických stezek a geologických stezek s využitím geologických parků a jejich vhodným dotvořením.

Terénní cyklistika představuje pro rozvoj občanské vybavenosti míst a rozvoj cestovního ruchu zatím nerealizovaný potenciál. Zisky z podpory terénní cyklistiky mohou být vynaloženým nákladem velice efektivní. Podpora terénní cyklistiky navíc narozdíl od současné podpory cykloturistiky nespočívá v investiční a krajinně intenzivních krocích. Pro začátek ji lze realizovat poskytnutím kvalitních mapových podkladů a vhodných doprovodných informací. Projekty je nutné připravovat.

Terénní cyklistika se bez vyznačení legitimních cest spíše úzkých stezek dostává do konfliktu s ochranou přírody a krajiny a vlastnických práv k pozemkům. Je proto třeba pro ně vymezit podmínky a vytvořit příležitosti.

Konkrétně v Litoměřicích na k.ú. je možné ve dvou lokalitách vytvořit bezpečné podmínky pro terénní cyklisty (bikery), kde by mohli provozovat svou zálibu a rozšiřovat své dovednosti všechny věkové kategorie.

Z hlediska aktuálních průzkumů vyplývá :

1. počet prodaných horských kol několikanásobně převyšuje prodej ostatních druhů kol
2. terénní cyklistika - je druh aktivní outdoorové činnosti, která s ohledem na aktivní skupinu úspěšných mužů, ale nově i žen z ekonomického hlediska formou poskytovaných doprovodných služeb generuje nejvíce fin. prostředků.

lokalita Mostná hora - jedná se o lokalitu na východním svahu. Zde jsou velmi vhodné podmínky pro vedení terénních tras a vybavení potřebnými doplňky - např. skoky různé obtížnosti, zatáčky, přechody apod. Obtížnost při návrhu by mohla být definována jako lehká a střední.

Cílem by mělo být získávání dovedností ovládat kolo v terénu.

Z hlediska realizace se jedná o jednoduchá opatření nevyžadující územní řízení ani stav. povolení.

Opatření spočívají v těchto pracích :

- ochrana kořenů stromů doplněním zeminy ze stezky - š. 0,75 m
- doplnění štěrku v trase š. cca. 0,75 m
- doplnění kotevních prvků ve vytvořených obloucích - kámen, dřevo (špalky, klády)
- uložení dřevěné lávky přes stáv. příkop vč. úpravy

Lokalita „Richard“ - jedná se o území pod kterým je částečně i bývalá podzemní továrna Richard. Ta celá lokalita přímo vyzývá k ucelenému krajinnému řešení.

„Terénní cyklistika - roztáčí kola cestovního ruchu“ - v okolí města - nad sídlištěm Cihelna na svazích nad Richardem a Čerpací stanicí pitné vody pro Ústí n/L „přírodní terénní vrstevnicové stezky“ spojené výsadbou lesoparku.

Severní část území je limitována ovocnými sady a lokalitou Bídnice.

Jižní část uvažovaného území je limitována stáv. komunikací Michalovická č. III/24716.

Z hlediska realizace se jedná sice o jednoduchá opatření nevyžadující běžné územní řízení ani stav. povolení nicméně projednání s vlastníky a orgány ochrany přírody příp. ohlášení SÚ je nutné.

Z hlediska přípravy je dokumentace nutná. V této by měly být uvedeny zásady krajinné obnovy a návrh revitalizačních úprav - výsadba vhodných dřevin apod. Součástí dokumentace by měly být i zásady a vytvoření společného prostoru pro pěší vč. kynologického doprovodu.

Část vymezeného území je v současnosti využívána střeleckým oddílem a kynologickým klubem.

Zahrádkáři a čerpací stanice PV jsou v oplocení. Otázka dnes opuštěných sadů je věcí vlastníků (PF) a dohody s městem. Vhodné by bylo aby pozemky dnes ve vlastnictví Pozemkového fondu přešly do vlastnictví města příp. byla učiněna dohoda s novými vlastníky kterým PF pozemky prodává.

Lokalita Varhošť - zůstala mimo podrobnější řešení z důvodu absence mapových podkladů s ohledem na území mimo správní území města Litoměřice. Historické pozemky jsou ve vlastnictví města. Toto území má nesporný potenciál využití pro terénní cyklistiku. Byla by hrubá chyba tento potenciál nevyužít. Budování areálů tzv. bikeparků podle přesných a ověřených zásad v přírodních rezervacích v USA a v Evropě zejména ve Walesu po vzoru lyžařských areálů je nový fenomén pro podporu aktivního cestovního ruchu pro významnou příjmovou skupinu obyvatel - po vzoru sjezdových lyžařů. Tento fenomén má na rozdíl od lyžařů mnohem širší využití s ohledem na roční období.

Zpracování vhodné dokumentace takového bikeparku se předpokládá v dalším stupni.

Vytvoření terénních vrstevnicových stezek š. 0,75 - 1,0 m vč. technického zázemí - infrastruktury by bylo součástí samostatného projektu pro realizaci vhodného „bikeparku“.

příklad terénní stezky :



Nástup do singltreku
příklady názvů úseků



Uvedené brány mají za cíl zamezit vstupu ,
příp. vjezdu nepovolaným uživatelům.

Opatření nutná k realizaci :

- souhlas CHKO Litoměřice
- souhlas vlastníka
- soulad s ÚPD
- ohlášení stavebnímu úřadu

1.6 Litoměřice - koncepční řešení a koordinace projektů dle cílových lokalit

Barevnostní řešení tras na přehledné situaci

zelená - Labská stezka - KČT 2 - Greenway - Eurovelo 7

fialová - ostatní KČT

modrá - městské trasy

okrová - terénní trasy

červená - různé trasy - kombinace - obce a místní stezky - neznačené polní a lesní cesty

modrozelená - silniční neznačené

Město Litoměřice má ve svém územním plánu zakotvenou i Labskou stezku (LS), která nese oficiální označení KČT 2 a je součástí EUROVELO 7. Tato je v celém úseku k.ú. provedena buď jako samostatná, nebo pro společný provoz v nízké intenzitě vozidel.

Litoměřice jsou křižovatkou 3 významných mezinárodních stezek

1. Labskou stezkou (LS = KČT 2) - Labe, (Dražďany - Vídeň)
2. Ohře (Waldsassens- Cheb-Litoměřice) KČT 204 (202) ,
3. Mo-Do-Ži (Chemnitz - Zittau) Most -Doksy - Žitava KČT 25

V novém územním plánu města který je v současnosti projednáván, by měly být uvedeny i další navazující cyklotrasy, které by měly kolem města vytvořit prstenec a zároveň poskytnout možnosti vhodnější dopravy napojením právě na LS a aktivity s ní spojené.

Přehled dalších značených cyklostezek KČT (vyznačených fialovou barvou) :

1. KČT 3057 Libochovany - Ploskovice
2. KČT 3058 - Velké Žernoseky - Varhošť
3. KČT 3066 - Litoměřice - Ploskovice - Nakléřov
4. KČT 3097 Křešice - Všemily
5. KČT 0057 Liběchov - Mošnice (hranice Stř.kraje)
6. KČT 0058 Pavlíčky - Skalka - Husa (hranice kraje Lbc.)
7. ostatní v návrhu neznačené - např. Úštěk - Mukařov

Vybrané údaje :

Sčítání - měření počtu cyklistů na Labské stezce provedené v období 25.6.-12.7.2009 provedené Nadací Partnerství v lokalitě Litoměřice - Střelecký ostrov u nádraží

Město	Období	Maximum	Minimum	Průměr PD	Průměr SN
Děčín	25.6.- 12.7.	1001	179	350	700
Ústí nad Labem	13.7.- 29.7.	830	91	400	270
Litoměřice	31.7.- 12.8.	717	253	500	450
Nymburk	14.8.- 27.8.	1739	720	1160	1360

Vybrané údaje z „Rozboru udržitelného rozvoje území obce Litoměřice“ zpracovaného v souladu s ustanoveními zákona č. 183/2006 Sb. a vyhlášky č. 500/2006 Sb. jako součást územně analytických podkladů obce s rozšířenou působností Litoměřice

Základní informace

Název obce: **Litoměřice**

Počet částí obce: **4**

Počet katastrálních území: **2**

Výměra obce: **1799 ha**

Počet obyvatel (2007): **23768**

Hustota obyvatel: **1321 obyv/km²**

Typ: **Město**

Obec s pověřeným obecním úřadem: **Litoměřice**

Zjištění a vyhodnocení udržitelného rozvoje území

(Zpracováno v souladu s požadavky § 4, odst. 1, části. 1. bodu b) vyhlášky č. 500/2006 Sb.)

Horninové prostředí a geologie

(Zdroj: Geodatabáze ÚAP, poskytovatel Geofond - Česká geologická služba)

Výskyt ložisek nerostů: **ano**

Výskyt dobývacích prostorů: **ne**

Výskyt chráněných ložiskových území: **ne**

(Pozn: dle údajů města se vyskytuje CHLÚ B002000 Litoměřice)

Výpis ložisek nerostů:

Název ložiska: **Želetice**, nerost: **šterkopísek, šterk**, surovina: **šterkopísky**

Výskyt poddolovaných území: **ano**

Výskyt sesuvných území: **ano**

Ochrana přírody, krajiny a památek

(Zdroj: Geodatabáze ÚAP, různí poskytovatelé, především Agentura ochrany přírody a krajiny)

Ochrana přírody:

Chráněná krajinná oblast: **ano**

Příležitost: Rozvoj cestovního ruchu daný přítomností CHKO

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

Zastavěné území v I. zóně CHKO: **ano**

NATURA 2000 - evropsky významná lokalita: **ano**

NATURA 2000 - ptačí oblast: **ne**

Národní přírodní rezervace: **ne**

Národní přírodní památka: **ano**

Příležitost: Rozvoj cestovního ruchu daný přítomností národní přírodní památky

Přírodní rezervace: **ne**

Přírodní památka: **ano**

Lokalita výskytu zvláště chráněných druhů rostlin a živočichů: **ano**

Výpis národních přírodních památek - **Bílé stráně**

Výpis přírodních památek: **Radobýl I; Radobýl II**

Památný strom: **ano**

Výpis památných stromů: název neuveden

Ochrana krajiny:

Krajinná památková zóna: **ne**

Ochrana památek:

Archeologické naleziště: **ano**

Městská památková rezervace: **ano**

Příležitost: Rozvoj cestovního ruchu daný přítomností městské památkové rezervace

Vesnická památková rezervace: **ne**

Vesnická památková zóna: **ne**

Nemovitě kulturní památky: **ano**

Národní kulturní památky: **ne**

Rekreace a cestovní ruch

(Zdroj: Geodatabáze ÚAP, ČSÚ, obecní a městské úřady)

Ubytovací kapacity:

Počet objektů druhého bydlení: **615**

Intenzita individuální rekreace: **0.06**

(Poměr počtu objektů druhého bydlení a počtu trvale obydlených bytů)

Zastavitelné plochy pro rekreaci celkem: **19.35 ha**

(Stanoveno na základě územních plánů obcí)

Rekreační a turistický potenciál:

Architektonická stavba nebo soubor: **ano**

Historicky významná stavba nebo soubor: **ano**

Významná stavební dominanta: **ano**

Urbanistická hodnota: **ano**

Významný vyhlídkový bod: **ano**

Místo významné události: **ano**

Index rekreačního a turistického potenciálu: **6**

(Suma jednotlivých výše uvedených složek)

Příležitost: Vysoký turistický a rekreační potenciál

Veřejná dopravní a technická infrastruktura

(Zdroj: vlastníci dopravní a technické infrastruktury, ČSÚ, další podklady)

Dopravní infrastruktura:

Blízkost dálnice: **ano**

Silná stránka: **Kvalitní dopravní napojení (blízkost dálnice)**

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

Napojení na silnici I. třídy: **ano**

Silná stránka: **Kvalitní dopravní napojení (silnice I. třídy)**

Železniční stanice či zastávka: **ano**

Silná stránka: **Kvalitní dopravní napojení (železnice)**

Městská hromadná doprava: **ano**

Silná stránka: **Existence městské hromadné dopravy**

Dopravní dostupnost spádových sídel: **výborná**

Silná stránka: **Výborná dostupnost obce s rozšířenou působností**

Technická infrastruktura:

Vodovod: **ano**

Kanalizace: **ano**

Plynofikace: **ano**

Silná stránka: **Plynofikace obce**

Teplovod nebo horkovod: **ano**

Sběrný dvůr tříděného odpadu: **ano**

Výpis silných stránek

Kvalitní dopravní napojení (blízkost dálnice)

Kvalitní dopravní napojení (silnice I. třídy)

Kvalitní dopravní napojení (železnice)

Existence městské hromadné dopravy

Výborná dostupnost obce s rozšířenou působností

Plynofikace obce

Existence základní školy

Existence zdravotního střediska

Schválený územní plán

Dostatek zastavitelných ploch pro výrobu

Výpis slabých stránek

Zastavěné území v aktivní zóně záplavového území

Zhoršená kvalita ovzduší vzhledem k imisním limitům pro ochranu zdraví

Zhoršená kvalita ovzduší vzhledem k průjezdu silniční dopravy zastavěným územím

Zhoršená kvalita ovzduší vzhledem k existenci zdroje znečištění

Nedostatek zastavitelných ploch pro bydlení

Výpis příležitostí

Rozvoj cestovního ruchu daný přítomností CHKO

Rozvoj cestovního ruchu daný přítomností národní přírodní památky

Rozvoj cestovního ruchu daný přítomností městské památkové rezervace

Rozvoj služeb zaměřených na seniory

Vysoký turistický a rekreační potenciál

Rozvoj investiční výstavby vzhledem k vyšší hladině cen pozemků

Výpis hrozeb

Ohrožení zastavěného území záplavami

Výskyt starých ekologických zátěží

Existence úložiště radioaktivního odpadu

Vysoký relativní úbytek dětí

Z výše uvedeného rozboru a SWOT analýzy vyplývá, že koncepce orientovaná na rozvoj cykloturistiky a s tím spojeného cestovního ruchu je koncepce správná. Orientace na podporu budoucích aktivit s možností celoročního využití, podobně jako je tomu např. ve Walesu je vhodná i pro podmínky Města Litoměřice (MPR - městské památkové rezervace) a okolní lokality (CHKO).

Právě realizovanými záměry koncepci doplňují :

- Svatostánek vína (součást budoucího kongresového centra) vč. ubytování
- multifunkční sportovní haly vč. ubytování
- snadnější dostupnost z dálnice - přivaděč D8
- připravovaný záměr - obnova pivovaru s logickým napojením na KD a Svatostánek vína navazuje na víkendovou turistiku provozovanou podobně jako lyžařská turistika v horských podmínkách.
- kino 3D
- využití geotermálního vrtu - lázeňství - kombinace outdoorových aktivit a relaxu

Cílem města je poskytnout svým návštěvníkům po sportovním vyžití i širokou možnost kulturně společenského využití. Cyklistika je druhá nejmasovější aktivita.

Vybrané údaje ze Strategického aktualizovaného plánu 2008 Města Litoměřice ze SWOT analýzy jednotlivých oblastí mající dopad na cyklostezky

oblast č. 1. společenský rozvoj neexistence cyklostezek ve městě

oblast č. 2 sociální věci a zdraví - problém bezbariérovosti města Litoměřice, podpora sportovních aktivit spojených s pobytem v přírodě - soutěže, podpora cyklistiky jako součást školních aktivit vč. parkování kol pro děti u škol

oblast č. 3 podnikání a cestovní ruch (CR) rozvinutí aktivit spojených s přírodě blízkými terénními stezkami v blízkém i širším okolí města - vytvoření centra bikerů v podmínkách CHKO

oblast č. 4 bydlení a územní rozvoj - bezpečné propojení sídliště, centra města, výjezdů z města a vhodných okruhů

oblast č. 5 doprava a technická infrastruktura - doplnění cyklostezky podél západní spojky- okruhy kolem města, doplnění parkovacích míst, propojení s MHD

oblast č. 6 životní prostředí - snížení produkce CO₂ a polétavého prachu způsobené IAD - zvýšením počtu cyklistů dojíždějících do práce - např. ze vzdáleností do 8 km (Terezín, Bohušovice n.O., Lovosice a další okolní obce) dojde ke snížení zátěžových limitů CO₂ a polétavého prachu. Téměř s jistotou můžeme potvrdit že se sníží IAD v úseku terezínská křižovatka - Tyršův most. Tento úsek j nejproblematičtější. V době ranní nebo večerní špičky je možné jednoduchým průzkumem a to pojížděkou na kole zjistit, že více jak 60 % vozidel je obsazeno pouze řidičem.

Plnění strategických cílů

Při zajišťování plnění strategických cílů v jednotlivých oblastech 1 - 6 je nutné do územního plánu doplnit naplňování aktivit spojených s rozvojem cyklo dopravy vč. pěší (nemotorové dopravy) ve všech jejích segmentech pro uspokojení dvou hlavních potřeb :

1. plnění běžných denních cílů - dojíždka do práce a do školy
2. společensko - sportovně - kulturní s vazbou na rozvoj cestovního ruchu.

LS v současné době už začíná částečně plnit celkový uvažovaný strategický cíl spojený s rozvojem cyklo dopravy a spojený s jednotlivými aktivitami a přínosy LS :

- plnění běžných denních cílů - dojíždka do práce do školy
- dojíždění občanů z Libochovan, V.Žernosek, Žalhostic z jedné strany a Křešic z druhé strany stezky
- vyjíždění z Litoměřic po cyklostezce do Ústí n/L a obráceně - využití i studenty pro dopravu do škol v UL.
- společensko - sportovně - kulturní s vazbou na rozvoj cestovního ruchu.
- výlety na kole - přívoz Velké a Malé Žernoseky, Porta Bohemica 1, Oparenské údolí - návštěvnicky velmi úspěšné restaurace, hrad Oparno, Libochovany,
- nejatraktivnější kombinace - kolo - loď - Porta Bohemica 1, vláček
- kombinace s cyklobusem (Kletečná, Varhošť, Náckovice ...)
- nově rozhledna Hořidla, Náckovice, opravená kalvárie - Tři kříže

Synergický efekt

Praktická ukázka naplňování synergického efektu rozvoje cyklo dopravy a bruslení mající dopad na následující skupiny obyvatel a podnikatelské prostředí. Jakmile byla provedena společenská nabídka začala se realizovat poptávka :

- zdravotní stav - v období vhodných podmínek se na stezce soustřeďuje významná skupina občanů města i z okolních obcí provozující rekreačně sport - bruslaři, cyklisté, běžci - množství těchto návštěvníků dosahuje kapacitního maxima (parkovací místa a provoz na trase). Z hlediska aktivního pozorovatele a denního účastníka lze konstatovat, že ze sportovní úrovně převažuje skupina začínajících či průměrných bruslařů. Věkově je významná skupina ženy kolem 30 let v doprovodu s dětmi. Aktivity jsou často smíšené - kolo - brusle - kočárek - toto je velmi významný a pozitivní závěr vizuálního průzkumu. V pozdních hodinách pak dochází k plynulému střídání aktivními sportovci.
- významným dopad se projevuje u služeb
 - občerstvení - loď - Porta Bohemica 1, vznik nové kavárny cukrárny ve spodní navazující části v Jarošově ul.
 - ve městě zvýšená poptávka po specifickém outdoorovém sportovním vybavení a oblečení
 - požadavky na stravování a ubytování projíždějících cyklistů
 - vznik nového obchodu a služeb poskytujících zázemí pro cyklisty vč. úschovy kol

- zvýšení počtu návštěvníků zařízení na náměstí - zřejmě v podvečerních hodinách kdy služby spotřebovávají i cyklisté - návrat občanů do centra.
- zvýšený zájem o certifikaci služeb Cyklisté vítáni - www.cyklistevitani.cz

Dopad synergického efektu z hlediska podnikatelských aktivit :

Lodní doprava - je zřejmý u provozovatele lodi Porta Bohemica 1, kde dochází mimo běžného jízdního řádu i k rozšiřování nabídky služeb ve prospěch návštěvníků a uživatelů LS samozřejmě i cyklistů - což bylo prokázáno národní certifikací „Cyklisté vítáni“.

- propojení dopravy lodí a cyklistiky po celé délce provozovaného úseku přepravy lodí Štětí - Ústí n/L - fenomén propojení lodní dopravy s cyklistickou dopravou znamená významný přínos a zvýšení atraktivity podél ř. Labe (labského údolí - Porta Bohemica) v podmínkách dosahu města Litoměřice tzn. trasa ze Štětí až do Střekova
- rozšíření lodní dopravy do Mělníka - propojení s Prahou po Vltavě - souběžně s cyklostezkou podél Vltavy

- využití výletního vláčku jako místní městské přepravy právě pro aktivní bruslaře po LS

Rozšířené možnosti využití kempu a ubytoven TJ. Slavoj, veslaři, Yacht klub a koupaliště.

Nezanedbatelný dopad je zřejmý i z rozvíjející se spolupráce mezi obcemi, orgány státní správy a institucemi mající na starosti provoz řeky Labe a Ohře přinášející koordinovanější a přátelský přístup k dění kolem řeky a LS.

Naznačený již realizovaný synergický efekt přináší další významný dopad a to v možnosti plánování dalších projektů u kterých je možné předvídat další pozitivní vývoj právě ve vztahu k LS a zlepšování navazujících logistických opatření směřujících k pozitivnímu rozvoji města Litoměřice a trvalé udržitelných projektů mající základ v ekologickém souznění s krajinou v CHKO.

Např. spojení po cyklostezce OHŘE s městy Terezín, Bohušovice - cíl by měl být zpevněná živichná komunikace vhodná i pro in line s parkovištěm i parkovou úpravou na Želetické straně. Obdobně by mělo být i propojení po pobřežním zpevnění přes Mlékojedy do Lovosic na místní cyklostezky s ukončením na přívoze M.Žernoseky.

Vytvoření okruhu po obou březích Labe přes Lovosice a přívoz. Podobně přes Terezín - Nučnický - přívoz Nučnice - Křešice - LTM.

Litoměřice - Zdravé město

Litoměřice - Zdravé město, obec, mikroregion, kraj" je prestižní označení pro municipalitu, která je aktivně zapojena do [mezinárodního Projektu Zdravé město \(obec, region\)](#) pod patronací OSN-WHO. Ačkoliv Zdravé město, obec, region má organizační zázemí úřadu, není pouhou „úřední aktivitou“. Je zejména projektem komunitním, který otevírá prostor pro posilování aktivity a zájmu obyvatel. Zdravá města, obce, regiony systematicky podporují kvalitu veřejné správy, kvalitu strategického plánování a řízení s ohledem na udržitelný rozvoj a podporu zdraví, aktivně se ptají svých obyvatel na jejich názory.

Město Litoměřice je členem asociace od roku 2000 a v rámci Projektu Litoměřice - Zdravé město a místní Agendy 21 pořádá celoročně pro své obyvatelé řadu celostátních kampaní, jako například:



Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
Podporováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj
„Vize přestane být snem“

- Den Země
- Den bez tabáku
- Národní dny bez úrazu
- Evropský týden mobility a Evropský den bez aut
- 30 dní pro neziskový sektor
- Dny Zdraví

motto : zlepšete své zdraví a chraňte životní prostředí

Projekt - Bezpečná cesta do školy (příklad)

Děti a mladí lidé

Aktivní životní styl již od útlého věku je důležitým předpokladem pro zdravý život a děti, které jsou tímto způsobem vedeny zůstávají fyzicky aktivní i v dospělosti. Současný trend fyzické aktivity u dětí postupně klesá. Lze předpokládat, že maximálně třetina mladých lidí je dostatečně fyzicky aktivní a zůstane aktivní i v dospělém věku. V polovině osmdesátých let, 67% dětí ve věku mezi 5-10 lety ve Velké Británii chodilo pěšky do školy, a více než 11% dětí mezi 11-16 lety jezdili na kole. Na konci devadesátých let klesl počet žáků v první skupině na 56% a ve druhé skupině to byla dokonce pouhá 2%. Ve stejném období se zvýšil počet obézních dětí z 5.4% v roce 1984 na 9% v roce 1994 u chlapců a z 9.3% na 13.ř% u dívek ve stejném časovém období.

Všichni mladší lidé by měli absolvovat nejméně jednu hodinu pohybu denně (tzn. pocit zahřátí a lehce zvýšená dechová frekvence). Mladí lidé, u kterých je žádoucí aby se věnovali tělesné aktivitě, by měli postupně začít rozvíjet alespoň středně náročnou fyzickou aktivitu až půl hodiny denně - jízda na kole .

Chůze a cyklistika jsou dostupnými dopravními prostředky pro mladší věkovou skupinu. Zmíněnou fyzickou aktivitu lze využívat především při dopravě do školy. V mnoha evropských zemích došlo v poslední době ke zvýšení počtu dětí dopravovaných do škol prostřednictvím automobilů. Situace je přímým důsledkem stále se zvyšujícího podílu městských oblastí zatížených silnou automobilovou dopravou. Souběžně tento údaj slouží k částečnému vysvětlení snižujícího se počtu fyzicky aktivních dětí.

Pozitivní přístup zaujala Velká Británie zavedením tzv. chodicích autobusů. Někteří rodičové souhlasili s tím, že budou hromadně dopravovat děti pěšky do škol. Byla stanovena místa, kde ostatní rodiče mohou své děti zapojit do průvodu ostatních dětí, na které dohlízejí vybraní rodiče. Například v Heartfordu na Weatfield Junior School došlo k poklesu využívání automobilů o 30% a počet účastníků chodicích autobusů se stále zvyšuje po celé Velké Británii.

Závěry

z konference THE PEP - The Pan Euroean Program - Bezpečnost a zdraví - chůze a cyklistika v městském území.

mezinárodní konference konaná 24 - 25 září 2009 v Praze v Průhonicích

Organizátorem UNECE (United Nation Economic Comision for Europe) a WHO - Světová zdravotnická organizace.

Garantem této konference se stala všechna klíčová ministerstva - životního prostředí, dopravy, místního rozvoje a zdravotnictví CDV - Centrum dopravního výzkumu společně s Magistrátem hl. města Prahy.

Konference WHO OSN v Praze: Cyklistika a chůze jsou nedílnou součástí městské dopravy (tisková zpráva: 02.10.2009)

„Cyklistika a chůze jsou nedílnou součástí dopravy ve městech, stejně jako urbanistického plánování a politiky,“ shodli se minulý týden v Průhonicích u Prahy účastníci mezinárodní konference [Panevropského programu pro dopravu, zdraví a životní prostředí \(THE PEP\)](#), který funguje pod hlavičkou [Evropské hospodářské komise OSN \(EHK OSN\)](#) a [Světové zdravotnické organizace \(WHO\)](#).

„Přispívá ke zvyšování kondice a zdraví obyvatel, snížení počtu dopravních nehod a zácep, hlukové zátěže i znečištění ovzduší, snižování skleníkových emisí a zvyšuje atraktivitu městských center,“ říká se v závěrečných „Akčních bodech“, které účastníci konference schválili.

Základní změnu myšlení je nutné provést již při přípravě územně plánovací dokumentace - v podobě preference pěší a cyklistické dopravy neprodukující žádné typy znečištění.

Změny způsobů podpory veřejného zdraví - tradiční podpora zdraví je nedostatečná. Je potřeba:

- Zasáhnout občany města (i další občany z okolních obcí - např. spojení z Ploskovic)
- Integrovat fyzickou aktivitu do denního režimu
- Vyhnout se závislosti na sportovním vybavení
- Nabízet snadno dostupné a finančně nezávislé sportovní a rekreační možnosti
- Cílem je upozornit na sedavý způsob života a podporovat aktivní pohyb min. 30'/den: chůze, cyklistika, chození do schodů
- Ukazovat na finanční efektivnost
- Dělat to s radostí (ne s povinností!)

Více cyklistiky a chůze je částečnou - odpovědí...

Statistické údaje

V Evropě je více jak 30% cest realizováno autem do vzdálenosti 3 km a 50% do vzdálenosti 5 km

Tyto vzdálenosti mohou být pokryty:

- 15 - 20 minut na kole
- 30 - 50 minut rychlou chůzí

To koresponduje s minimální doporučenou denní dávkou 30 minut aktivního pohybu (rozumného a umírněného)

Ze strany dopravy a městského plánování je také nutné hledat nové argumenty pro podporu cyklistiky a chůze...

Redukovat:

- Emise
- Dopravní zácpy
- Nehodovost
- Investice do nákladné dopr. infrastruktury, která zajišťuje ještě více aut. Zlepšit dostupnost a kvalitu života ve městě. Zahrnutí zdravotních účinků do CBA cyklistické a pěší infrastruktury silně podporuje investice do této oblasti.



Cyklistika pro zdraví

Podpůrné prostředí a aktivní přístup k rozvoji cyklistiky a chůze

Potenciální růst počtu občanů, kteří aktivně využívají alternativní způsob dopravy, je v Evropě vysoký. Navzdory tomuto konstatování je však nezbytné věnovat pozornost případným úskalím. V případě cyklistiky se například jedná o kvalitu vozovek. Evropská Komise již vydala prohlášení, v němž požaduje zvýšení kvality a rozšíření všech vozovek v EU pro bezpečnější a dostupnější využívání cyklistiky jako alternativního způsobu dopravy. V případě chůze pak lze navázat na Evropskou chartu práv pro chodce z roku 1988, která v několika bodech vyjadřuje nutnost zlepšení celkových podmínek pro pěší dopravu.

V obou případech je tedy nutné zlepšit celkovou úroveň podmínek, které v současné době omezují potenciální růst počtu obyvatel EU využívajících těchto druhů dopravy.

Existuje několik zásadních faktorů, které významně ovlivňují využívání pěší dopravy a cyklistiky. V městských oblastech jde především o dostupnost běžně využívaných objektů (supermarkety, úřady atd.), jejichž umístění hraje zásadní roli při volbě dopravního prostředku. Jsou-li tyto objekty přístupné pro chodce či cyklisty a jejich vzájemná vzdálenost je umírněná těmto způsobům dopravy, pak logicky dochází ke zvýšení počtu osob využívajících zmíněný druh přepravy. Tento

fakt hraje důležitou roli taktéž při budoucím plánování stavby nových budov a objektů v městských oblastech. Například v Holandsku je podobný přístup známý již od osmdesátých let (město Groningen).

Velká Británie začala zavádět tento přístup od roku 1994, kdy hlavním motivem projektu bylo snížit hladinu emisí v ovzduší a souběžně prosadit alternativní způsoby dopravy. Dalším důležitým ukazatelem při zvyšování počtu chodců a cyklistů je zavedená dovolená rychlost v městských oblastech. Údaje uvádějí, že přiměřená rychlost by neměla přesahovat 30 km/h, dále by měly být vytvořeny zóny dovolující jízdu pouze při 15 km/h a souběžně je také nutné zaměřit se na bezpečnost a ochranu chodců v daných oblastech. Jako příklady lze uvést města Graz v Rakousku a Mnichov v Německu – obě tato města zavedla příslušná opatření ke zlepšení stávajících podmínek pro chodce i cyklisty. V Grazi byla v roce 1992 zavedena maximální rychlost 30 km/h již v roce 1992 a do roku 1995 klesla nehodovost cyklistů o 30%, přičemž počet uživatelů tohoto druhu dopravy vzrostl o 6%. daných výsledků bylo docíleno především díky plánování výstavby silnic a dále přísný dozor místní městské policie. Důležitý faktor v Grazi hraje také podpora ze strany motoristů. V Holandsku byla na základě Vládního programu pro udržitelnou bezpečnost zavedena maximální rychlost 30 km/h ve všech obydlených oblastech a souběžně byla zavedena maximální rychlost 60 km/h na všech silnicích druhé třídy.

Koordinace s ostatními projekty :

tvrdé projekty :

1. realizace přivaděče D8 - západní most - s cyklostezkou je na mostovce uvažováno - dle předložené dokumentace vyplývá, že návodní strana je určena pro pěší a povodní strana mostu je určena pro cyklisty. Napojení na kruhový objezd z KČT 2 - Labské stezky je provedeno pod stáv. podchodem u ČOV a novou stezkou - uvažována kpl. konstrukce v délce 465 m š. 3,0 m. Podchod pod tělesem dráhy byl v rámci povodňových náprav škod opraven. Průchod osob se ZPS není umožněn.
2. realizace západní komunikace - trasa od kruhového objezdu k Pokratickým závorům - bohužel projekt předložen nebyl - z nahlédnutí do dokumentace vyplynulo, že s cyklostezkou uvažováno není - z důvodu nedostatečného prostoru. Doporučení zní - provést doplnění projektu i s dopadem na pozemkové řešení a bezpečnou cyklostezku mezi novým mostem a logickým centrálním bodem další pátevní cyklostezky vedené podél Pokratického potoka provést.
3. připravovaný projekt - východní propojení - autobusové nádraží - směr Česká Lípa - do budoucí projektové dokumentace zpracovat i samostatnou cyklostezku oddělenou od HDP
4. Nemocnice - komunikace v souběhu s dráhou - směr Česká Lípa - do budoucího projektu zpracovat i samostatnou cyklostezku -
5. Povrchové značení vytipovaných městských komunikací - určených jako hlavní trasy.
6. Ze strany ŘSD Praha je samostatně připravován souběh pro cyklisty se st. silnicí č. I/15 od terezínské okružní křižovatky k Tyršovu mostu Jedná se o kombinaci cyklistického pásu a cyklostezky - ul. Želetická, Křižovatka.
7. Bylo by vhodné aby i ve městě - ul. Českolipská č. I/15 - taktéž ve vlastnictví ŘSD Praha byla vybavena cyklistickým pásem - na hranice města k auto cvičišti.

měkké projekty :



Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
Podporováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj
„Vize přestane být snem“

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

1. zdravé město - podporovat aktivní cykloturistiku pro všechny skupiny obyvatel - zejména mladší generaci. Např. i doplněním parkových stání pro kola u všech škol, neměly by být vynechány ani školky (rodiče přivezou děti na sedačce na kole). Podpora aktivit spojených s pobytem v přírodě vč. běžeckých aktivit - např. Běh pro zdraví....
2. cestovní ruch - lodní doprava - výsledky koordinačního úsilí s cyklistickou dopravou vyústili v provedení certifikace „Cyklisté vítání“.
3. propojení s MHD, nádraží, odstavná stání pro kola, kryté parkovací boxy na automat - všech nádražích - 4 městí LTM - Terezín - Bohušovice - Lovosice
4. podpora půjčoven kol s doprovodnými službami
5. Nadace partnerství - podpora aktivit spojených s projektem - Labské stezky, Týden na kole, získávání certifikace cyklisté vítání, výsadba stromů apod. .
6. stání pro kola - je nutné aby i ostatní zařízení na území města spojených s CR (muzeum, galerie, restaurace, kavárny, ale i školy ...) na vhodných místech na veřejném prostranství bylo zřízeno bezpečné parkování pro kola - dle příkladu - typ kalich.

1.7 Rizika a nejistoty

moto : bezpečnost, přímota a komfort hrají velkou roli k získání lidí pro cyklistiku

Hlavní riziko - nedostatek financí - jak přímých na financování drobných projektů

- tak spolu podíl na financování velkých projektů
- ochota vedení města změnit priority sestavením bezpečné nabídky pro cyklisty
- ochota občanů města změnit styl života s upřednostněním pohybu nížením provozu IAD
- ochota občana eliminovat svou uhlíkovou stopu a znečištění jím způsobené
- ochota zaměstnavatelů umožnit zaměstnancům uložení kola a hygienické a relaxační zázemí
- významné projektové riziko - je v majetkovém řešení pozemků spojených s novými stezkami resp. dořešení majetkových vztahů i na pozemcích, kde např. polní cesta vhodná pro cyklisty již vede.
- budoucí rizika - stoupající trend nehodovosti cyklistů realizací pouze částí nabídky pro cyklisty - dojde k paradoxu - nárůstem cyklistické dopravy vznikne více střetových míst s cyklisty
- řidiči motorových vozidel svou neukázněností si budou vynucovat větší sdílený prostor
- po realizaci všech opatření bude stoupat i množství cyklistů - aktivních důchodců u kterých se budou projevovat neregistrované oční vady.
- neochota zákonodárců odstranit zpříšňující postihy pro cyklisty a preferovat nemotorovou dopravu

Nejistoty - vyplývají právě z ochoty přijmout změnu stylu, která je v počátku vždy bolestnější.
- na problematiku bylo již ukázáno v krizových oblastech aktualizovaného plánu 2008 Města Litoměřice.

Uvedená rizika a nejistoty - jsou běžná rizika a s tím spojené procesy řízení, kterými prošly a stále procházejí všechna města, kde mají zájem zlepšit celkově životní prostředí a vytvářet místa pro skutečný pobyt člověka.

Riziko i nejistota je ukryta i v celkovém přístupu ke koncepci tvorby územního plánu - klasickým nebo moderním způsobem. Jako nový příklad moderního přístupu k územnímu plánování, mimo

západních měst, je nyní i Hlavní město Praha, kde dochází k zásadní koncepční změně přístupu - nemotorová doprava a MHD je prioritně významně posunuta ve prospěch zlepšení ŽP před IAD. Vývoj i v cyklo dopravě jde kupředu a mezinárodní konference THE PET ukázala problematiku nejenom na počáteční fázi, kde se nalézáme, ale i v cyklisticky velmi rozvinutých zemích (Nizozemsko, Belgie, Francie ..).

1.8 Stručné odůvodnění závěrů

Zpracovaná koncepce cyklostezky odpovídá rozvojovým záměrům Ústeckého kraje a jednotlivých měst a obcí. Je nutné aplikovat moderní formu s územního plánování a naplňovat koncepcí rozvoje cykloturistiky dle „Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR“.

Dílní úpravy cyklotras nejsou na závalu a rozhodně by neměla realizace jiných projektů bránit realizaci cyklotras jako součást uvedené sítě.

Pro realizaci navazujících tras v ostatních částech doporučujeme trasy příliš neformalizovat a povrchovou úpravu ponechat třeba i ve stávajícím zatravněném ale zpevněném stavu nebo provést pouze šterkovou úpravu se zaválcováním.

Zásadní je zachovat dopravní prostor v šíři min. 3 m pro cyklostezku. Z pozemkového hlediska je širší celkového prostoru žádoucí 7,0 m a v případě vyhýbacích pruhů 9,0 m. Ze zkušenosti a průzkumů spojeného s vypracováním pozemkových elaborátů vyplývá, že tyto parametry nebudou vždy splněny a bude nutno uvažovat s dílčími výjimkami.

Singltreky a terénní cyklistika spojená s pobytovými aktivitami - několikadenního charakteru by rozhodně neměla být podceňována. Měla by být připravována podobně jako lyžařské aktivity systémově a v rozsáhlejší měřítku. Pak bude sloužit jako významný zdroj příjmů z CR v regionu.

1.9 Údaje o lidských zdrojích a kvalifikačních nárocích

Řešení cyklo dopravy ve městech je velmi náročná činnost kloubících několik typů složek znalostí činností a dovedností.

Pro zvládnutí problematiky ze všech segmentů znalostí přesahující specifikum jednotlivých městských odborů mělo by po vzoru jiných z měst, ale i celorepublikové úrovni zvolena osoba cyklokordinátora. Tato osoba by mohla podléhat místostarostovi a následně radě. Povinností by pak bylo řešení problematiky v následujících odbornostech ve spolupráci s pověřenými odbory :

- dopravy
- majetku-
- výstavby
- investic
- místního hospodářství
- cestovního ruchu
- nadšení pro management a pro cyklistiku

Provoz cyklostezek by měly zajišťovat Technické služby města, které vlastní oprávnění na správu a údržbu komunikací a značení. V rámci činnosti obcí se předpokládá zajištění provozu, údržby a oprav vě. proškolení obsluhy zařízení. Předpoklad – 80 km² - 4 lidé vybaveni dvěma malými technickými vozidly např. multikárou s výměnným zařízením pro celkovou údržbu sekání kropení apod. Dodávka technického vybavení by měla být součástí celkového realizačního projektu a součástí dokumentace pro výběrové řízení. Ve smyslu žádosti fin. prostředků z ROPu může být dodávka těchto multifunkčního zařízení jako samostatného nutného technologického vybavení součástí projektu.

Z hlediska přípravy akce, jsou kladeny velké nároky na odbornou realitní činnost spojenou s pozemkovou částí a administrativou – zaměření, oddělovací plánky, posudky, kupní smlouvy apod.

V přípravě je nutno zohlednit i marketinkovou činnost spojenou s podrobnou a účelnou komunikací s okolními obcemi.

V projektu mimo běžnou projektovou a inženýrskou činnost by měl být také určen výkon následujících činností mající zásadní vliv na úspěšnost projektu :

- marketingová činnost – spojená s komunikačním plánem
- realitní činnost projektu - spojená s technickou a výkonnou odbornou pomocí obcím
- plánovaná účast na veletrzích a spolu propagace Ústeckého kraje a Zahrady Čech i pro cyklisty

1.10. Závěrečné doporučení k projektu, zhodnocení rizik a možnosti jejich krytí

Cyklo a turistika, obecně aktivity spojené s kolem a pobytem v přírodě jsou atraktivní pro aktivní občany všech věkových kategorií. Jakmile bude utvořena nabídka podle charakteru popsaném v projektu bude spotřebována. Současné výsledky tomu jednoznačně nasvědčují - 2 příklady příbřežní zóny - kde sportovní aktivity spojené s kolem a bruslemi nebyly Labská stezka na Střekově a stezka na Střeleckém ostrově v Litoměřicích. Současný zájem v letních měsících v obou případech je již na hranici únosnosti.

Možné riziko při přípravě projektů spojených s cyklostezkami je v nedostatečném pochopení a nutnosti řešit majetkové vztahy v předstihu (Cyklostezka Labe, Cyklostezka Ohře ...)

V případě váhání zastupitelstev a následného okamžiku medializace začínají mnohdy stoupat ceny pozemků a nároky vlastníků za přiměřenou mez.

1.11. Financování

ROP NUTS II Severozápad

Oblast podpory 1.1: Podpora rozvojových pólů regionu

- revitalizace a zatraktivnění městských částí, tj. stavební obnova nebo dostavba budov včetně související dopravní a technické infrastruktury, veřejného osvětlení, zeleně a zařízení pro volnočasové aktivity,
- regenerace brownfields – areálů dříve využívaných pro průmyslové, dopravní, vojenské, administrativní aj. účely ve městech – pro jejich další veřejné využití včetně řešení dekontaminace

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

postižených území a související dopravní a technické infrastruktury jako součásti širšího konceptu regenerace určitého území,

- programy pro regeneraci a revitalizaci urbanizovaných oblastí, jednotlivých měst nebo jejich částí včetně zajištění procesu jejich zpracování za použití vhodných participativních metod,
- související projektová příprava, projektová dokumentace, architektonická soutěž,
- zvyšování know-how v oblasti regenerace a revitalizace měst včetně sdílení „dobré praxe“ v ostatních zemích EU.

Oblast podpory 1.2: Podpora revitalizace a regenerace středních a malých měst

- modernizace, obnova a rozvoj městských center, náměstí, veřejných prostranství zeleně, včetně doplňkové infrastruktury,
- revitalizace a zatraktivnění městských částí, tj. stavební obnova nebo dostavba budov včetně související dotčené dopravní a technické infrastruktury, veřejného osvětlení, zeleně a zařízení pro volnočasové aktivity,
- související projektová příprava, projektová dokumentace, architektonická soutěž.

Oblast podpory 2.2: Investice pro zlepšení fyzické infrastruktury

- stavební obnovy a dostavby veřejných prostranství (včetně „venkovských nezemědělských brownfieldů“), náměstí, architektonických prvků,
- výstavby, rekonstrukce a vybavení objektů občanské vybavenosti, objektů pro kulturní a komunitní život, veřejný sektor (včetně značení a úprav pro tělesně postižené).

včetně (pokud je součástí komplexního řešení):

Cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty

- rekonstrukce a výstavby chodníků, pěších zón, podchodů, pásů pro cyklisty včetně značení a úprav pro tělesně postižené,
- investic do zlepšení dostupnosti a bezpečnosti veřejné dopravy (autobusové zastávky),
- rekonstrukce a výstavby místních komunikací včetně parkovacích ploch.

SFDI

Na internetu www.sfdi.cz je možné si stáhnout “Pravidla pro poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek.

Cyklistická stezka je pro účel těchto Pravidel, ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v platném znění a vyhlášky č.104/1997 Sb., v platném znění, místní komunikací IV. třídy nebo veřejnou účelovou komunikací, ze které je vyloučen provoz silničních motorových vozidel³, která • svými parametry splňuje požadavky pro cyklistické stezky uvedené v ČSN 73 6110 a v Technických podmínkách 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“

- je zařazena silničním správním úřadem jako cyklistická stezka nebo stezka pro chodce a cyklisty s odděleným nebo společným provozem
- je značena ve smyslu vyhlášky Ministerstva dopravy ČR č. 30/2001 Sb., v platném znění, dopravním značením C8a – cyklistická stezka, C9a – stezka nebo stezka pro chodce a cyklisty se společným provozem nebo C10a – stezka nebo stezka pro chodce a cyklisty s odděleným provozem

1.12. Rozvoj Cestovního ruchu (CR) a terénní cyklistika jako jeden z nových nástrojů

Nabídka v oblasti cestovního ruchu je využitelná a je směřována jak pro příjezdový, tak pro domácí cestovní ruch. Rozhodující nabídku cestovního ruchu ČR je možné členit do následujících tématických oblastí:

- Městský a kulturní cestovní ruch
- Dovolená v přírodě



Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
Podporováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj
„Vize přestane být snem“

Se všemi rámcovými oblastmi je v Litoměřicích uvažováno.

Cestovní ruch je průřezovým odvětvím, které zahrnuje nejrůznější služby a je napojeno na mnoho dalších hospodářských činností. Má dopad na taková odvětví jako je doprava, stavebnictví, kultura, maloobchod a na mnohá další odvětví, která vytváří produkty související s poskytováním služeb týkajících se volného času. Přestože v tomto odvětví působí i několik velkých podniků, převládají v něm především malé a střední podniky. Jedná se o odvětví sektoru služeb, který v ekonomikách některých států představuje až dvoutřetinový podíl na HDP. I v rámci služeb, které jako celek vykazují vysokou dynamiku, patří cestovní ruch k rychle rostoucím.

Cestovní ruch je převážně záležitostí tržní, některé funkce však trh plnit nemůže a cestovní ruch, resp. některé jeho segmenty musí být organizovány a zajišťovány obcemi - jako je odpovídající a vhodná infrastruktura pro stanovené území. vč. šetrných forem cestovního ruchu v ČR ve venkovském prostoru.

Nedostatky rozvoje CR jsou pojmenovány a je na rozhodnutí odpovědných osob v regionu jaké provedou kroky k nápravě .

- nedostatečná infrastruktura cestovního ruchu a nerozvinuté služby,
- nedostatek potřebných odborníků pro řízení subjektů v cestovním ruchu,
- absence marketingových koncepcí rozvoje ČR jako evropské destinace,
- nízká úroveň partnerství mezi NNO, podnikatelskými subjekty, obcemi, kraji a státem,
- omezené finanční prostředky pro rozvoj podnikání,
- nedostatek nosných projektů vedoucích k tvorbě produktů cestovního ruchu,
- nedostatek finančních prostředků na údržbu a obnovu kulturního dědictví,
- nízká technická úroveň a vybavenost zařízení koupališť na vodních tocích a nádržích, včetně uměle vybudovaných koupališť (bazény), ale i vybavení turistických tras, lyžařských a běžeckých tratí, cyklotras a cyklostezek (odpočívadla, hygienická zařízení apod.),
- výrazné vnitroregionální rozdíly v úrovni vybavenosti a v návštěvnosti,
- nedostatečná schopnost subjektů na trhu cestovního ruchu reagovat na trendy probíhající jak na straně poptávky, tak na straně konkurenční nabídky (nabídka atraktivit cestovního ruchu, nabídka produktů, marketingová komunikace atd.).

Strategická vize a cíle Koncepce navazují na „**Strategii udržitelného rozvoje České republiky**“ (usnesení vlády č. 1242/2004), která představuje dlouhodobý rámec pro udržení základních civilizačních hodnot a kvality života společnosti a východisko pro zpracování dalších dokumentů koncepčního charakteru, tedy i pro politiku cestovního ruchu.

Základní priority Koncepce

Systém priorit vychází ze strategické vize a cílů Koncepce, které spočívají v podpoře čtyř základních oblastí.

Realizace **vlastních** konkurenceschopných **produktů cestovního ruchu (rozvojová priorita 1)**, založených především na jejich atraktivitě, jedinečnosti a neopakovatelnosti. Programy a

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

produkty cestovního ruchu by měly šetrným způsobem využívat přírodní atraktivitu, kulturní, historické a další objekty (tak aby jejich hodnota byla zachována i pro budoucí generace), a to v návaznosti na společenské aktivity, které by měly být provázány ve smyslu atraktivita – služba, příroda – společnost, měly by být zacíleny na určitý konkrétní typ návštěvníků a neměly by nijak výrazně zatěžovat životní prostředí.

Nezbytným předpokladem pro tvorbu a realizaci těchto produktů je existence kvalitní **základní a doprovodné infrastruktury a služeb cestovního ruchu (rozvojová priorita 2)**, na jejichž výstavbě a zejména modernizaci či rekonstrukci a provozu se budou největší měrou podílet malí a střední podnikatelé znalí konkrétního prostředí, kteří budou ke své činnosti potřebovat cílenou podporu.

Aby bylo možné produkty cestovního ruchu vytvořit a úspěšně je nabízet (prodávat), je nutné pro ně připravit odpovídající **marketing (rozvojová priorita 3)**, tedy zejména reklamu, propagaci, distribuci a prodej, za kterou stojí aktivní činnost **lidského potenciálu** (subjektů cestovního ruchu), a to na národní a regionální úrovni.

Přípravu a tvorbu produktů cestovního ruchu je důležité založit na pružné a fungující **organizační struktuře cestovního ruchu (rozvojová priorita 4)** s jasně vymezenými kompetencemi a rozdělením činností, a to na regionální i nadregionální úrovni. Počítá se přitom zejména s odbornou veřejností - odbornými sdruženími profesionálů, asociacemi a svazy. V rámci této priority je nezbytná i finanční participace na některých činnostech v zájmu vytvoření optimálních podmínek pro jejich realizaci. S tímto posláním úzce souvisí zkvalitnění fungování správních orgánů a krizového managementu v oblasti cestovního ruchu v ČR. Specifickou oblastí zájmu bude podpora klastrů cestovního ruchu.

V souladu se stanovenými cíli a opatřeními minulých Koncepcí státní politiky cestovního ruchu ČR z let 1999 a 2002 - 2006.

Při zachování 3 základních principů udržitelnosti – princip ekonomické prosperity, princip kulturně – sociální identity a princip ekologický – šetrné formy cestovního ruchu.

Strategický rámec Koncepce

Strategická vize

Destinace Česká republika – jednička v srdci Evropy

Globální cíl

Posláním politiky cestovního ruchu je zvýšení ekonomické výkonnosti cestovního ruchu využitím a dalším rozvojem dostupného potenciálu a tím docílení zvýšení konkurenceschopnosti celého odvětví cestovního ruchu na národní i regionální úrovni, při respektování zájmů ochrany přírody a krajiny a dalších složek životního prostředí.

Hlavní strategické cíle

Specifické cíle

Priorita 1.	Priorita 2.	Priorita 3.	Priorita 4.
Konkurenceschopnost národních a regionálních produktů cestovního ruchu	Rozšiřování a zkvalitňování infrastruktury a služeb cestovního ruchu	Marketing cestovního ruchu a rozvoj lidských zdrojů	Vytváření organizační struktury cestovního ruchu
Tvorba nosných národních a nadnárodních produktů cestovního ruchu	Rekonstrukce a budování kvalitní základní a doprovodné infrastruktury cestovního ruchu	Marketing (propagace) CR na mezinárodní, národní a regionální úrovni	Zakládání a činnost organizací cestovního ruchu na regionální a oblastní úrovni
Tvorba specifických regionálních produktů cestovního ruchu	Rekonstrukce kulturně-historických památek a zachování přírodních lokalit využívaných pro cestovní ruch	Zkvalitnění statistiky a informací o cestovním ruchu	Činnost turistických informačních center
	Zkvalitňování služeb cestovního ruchu	Zkvalitňování vzdělávání a přípravy lidských zdrojů v cestovním ruchu podpora výzkumu, vývoje a inovací	Spolupráce mezi veřejným a podnikatelským sektorem, neziskovými organizacemi a profesními a zájmovými sdruženími v CR
	Vytváření podmínek pro realizaci šetrného cestovního ruchu		Krizový management a zkvalitnění fungování správních orgánů v oblasti CR v ČR

Z uvedených priorit je zřejmé, že připravovaný regionální produkt : **cyklistika** - v návaznosti na jiné realizované aktivity města /Městská památková rezervace, biskupské město, Zahrada Čech, svatostánek vína, Vinařské Litoměřice, Máchovy Litoměřice, Geotermální vrt - lázeňské a relaxační centrum, Terezín - opevněné město, spojení kolo a lodní doprava v jedinečném prostředí Porty Bohemiky, vláček / ve spojení s **CHKO má své unikátní místo i ve světovém srovnání.**

Regionální produkt ? = Terénní cyklistika co je to singltrek?

Bajkové singltreky se začaly ve Spojených státech stavět už s příchodem horských kol. Jejich metodika je odvozena od způsobu, jakým se dřív stavěly stezky pro pěší a pro koně. Před necelými deseti lety je s velkým úspěchem začali pro cyklisty stavět větší a skotší lesníci.

Cesta o šířce od 0,75 m do 1,8 m má přírodní povrch, nesmí nikdy stoupat víc než polovinu sklonu spádnice a úsek trasy by nikdy neměl mít celkový sklon větší než 15 %. Koruna stezky je celá zařízlá do svahu a mírně se v příčném směru sklání, aby odváděla vodu. Ve směru jízdy stezka často alespoň na krátký čas mění směr a sklon. To zabraňuje tomu, aby voda stékající po jejím povrchu nabrala rychlost způsobující erozi. Vinoucí se charakter cesty - četnost a poloměr oblouků příp. vložených přírodních překážek reguluje rychlost, kterou se po ní cyklisti mohou pohybovat.

Singltrek je levný, a pokud je správně postavený, vyžaduje minimální údržbu. Jeden kilometr asfaltové cyklostezky může stát i víc než tři miliony korun, jeden kilometr singltreku stojí podle povahy terénu 100 - 300 tisíc. Vytvořený singltrek harmonizuje pohyb různých uživatelských skupin, cyklistů i pěších. Provoz již při přípravě stanovuje použití pro cílené skupiny cyklistů - bajkerů - dle obtížnosti i provoz pěších. Na obtížných stezkách je provoz pěších často vyloučen. Cyklisté mohou jet pouze takovou rychlostí, která neohrožuje ostatní. Singltrek představuje menší zásah do přírodních procesů, s věkem zraje a srůstá s přírodou.

V českých podmínkách se singltreku nejvíce blíží staré lovecké chodníky. Ty jsou stavěny tak, aby se myslivec nezadýchal a mohl stále přesně mířit. Proto se příjemně vinou svahy v mírných a udržitelných sklonech. High-tech singltrek je oproti tomu navrhován tak, aby blažil tělo a duši terénního cyklisty. Je pohybově a vizuálně ještě pestřejší.

Továrna na ježdění

Coed-y-Brenin je stále největší a nejznámější bajkovou oblastí. Velšské veřejné lesy ale po tamní zkušenosti pochopily význam horské cyklistiky a rozhodly se jí podporovat i v jiných polesích. Postupně vznikly sítě trailů v dalších 6 lokalitách. Ve Walesu by rádi, aby díky nim dostali od IMBA ten nejvyšší rating v žebříčku bajkových lokalit. Ve spolupráci s velšským ekvivalentem centrály cestovního ruchu (Wales Tourist Board) jsou všechna bajková střediska pohromadě propagována v brožurkách a na webu. V mtb časopisech se objevují celostránkové reklamy vyzdvihující přednosti tamního ježdění. Funguje to ale i obráceně, Wales se nestydí představovat se jako bajkerský region. Výše zmíněná WTB používá pro propagaci strhující obrázky horských cyklistů v panoramatech velšské přírody. Došlo to tak daleko, že bajkera propagujícího Wales můžete spatřit na trupu letadla společnosti bmi baby, které létá na evropský kontinent. Podobně jako cykloturistika v České Republice, ve Walesu se tak stal bajking zakládlem místního rozvoje venkova. Na rozdíl od nás se zde ale obce a místní občanská sdružení snaží bajkerům také něco nabídnout. Nezůstává proto pouze u 7 bajkových oblastí vytvořených lesní

správou. Vesnice a menší města stavějí svoje traily. I nadále spolupracují s lesy, ale projekty zajišťují sami, většinou ve spolupráci s rostoucí skupinou expertů. Někteří z nich cesty pouze navrhnou.

1.13. Vlastnictví

Každá stavba musí mít již ve fázi územního řízení vypořádány majetkoprávní vztahy, které jsou odvislé od jednotlivých vlastníků.

Vlastnictví cyklostezek – jak vyplývá z jednotlivých záznamů z projednání s obcemi a městy, řešení tohoto problému je velmi problematické. Ač se zdá být jasné, že obce vlastní místní cesty v jejich okolí není tomu tak vždy. Jedná se o jeden z nejzávažnějších problémů. Vzhledem k tomu, že spojením využívaných, ale nevidovaných cest s ostatní venkovskou dopravní sítí vzniká jednodušší dopravní útvar, měl by vyhovovat zásadám pro financování cyklostezek a budoucí správu a údržbu.

Uvažované dílo je kombinací :

- obecních polních a lesních cest
- státních (pozemkového fondu) polních a lesních cest
- místních komunikací (MK) – obce , města
- běžné silniční dopravní sítě – stát – kraj
- cest které patří do vlastnictví společností s účastí státu – např. Povodí Labe, LČR...

Soukromé cesty by právě z důvodu financování neměly být součástí projektu.

- soukromé cesty – vlastníků, družstev a společenství apod...– v tomto případě cesta může být vedena po dohodě s vlastníkem, **ale nemůže být financována z prostředků EU a lze předpokládat že v budoucnu nebudou vydávány prostředky na údržbu soukromých komunikací.**

1.14. Provozování a údržba

Provozovatel cyklostezek – obce sdružené nejpravděpodobněji v DSO (dobrovolné sdružení obcí) zajistí provozování buďto vlastními pracovníky obcí např. v rámci VPP (veřejně prospěšných prací) nebo společně jako DSO nebo Technickými službami, nebo s novou organizací na základě výběrového řízení.

V budoucím projektu – v rekapitulační části propočtu doporučujeme uvést i částka cca 25 mil. Kč pro možnost zakoupení společných prostředků – multifunkčních strojů na správu a údržbu.

Finance na správu a údržbu bude nutno zajišťovat více zdrojově. Jednak ze zdrojů města a obcí a jednak z dotačních titulů. (např. platba do spol. 5 Kč za obyvatele). Nejblíže je zatím titul SFDI Praha na údržbu cyklostezek s poměrem 70 (60)% dotace a 30 (40) % vlastních prostředků. Podmínka je uvedení statutu činnosti na správu a údržbu cyklostezek a cyklotras.

Údržba

Činnost údržby není možno podceňovat. Při pravidelném užívání jízdního kola není až tak velká závislost cyklisty na klimatických podmínkách, což vyvolává větší nároky na údržbu. Péče o

cyklistické komunikace, plochy a zařízení pro jízdní kola z hlediska údržby a oprav, čištění a zimní údržby, řídí se tato péče zákonem o pozemních komunikacích a jeho prováděcí vyhláškou.

Údržba a oprava všeobecně spočívá v čištění a zimní údržbě vozovek cyklistických komunikací, tj. v zametání, omývání, odstraňování bláta a prachu (kropením), sněhu, náledí a jiných nečistot. Čistí se pravidelně, do čehož spadá i pravidelné jarní čištění, ale i podle potřeby, což závisí od místních podmínek nebo mimořádných událostí. Čistí se v jednodenních až šedesátidenních intervalech podle druhu a charakteru lokality nebo v případě náhlého nadměrného znečištění ihned podle potřeby.

Za čistotu cyklistických komunikací a jejich sjízdnost odpovídá majetkový správce příslušné pozemní komunikace. Způsob a druhy čištění v obcích odpovídají zásadám a ustanovením pro čištění a údržbu místních komunikací.

Na cyklistických komunikacích je nutné provádět rovněž údržbu, kterou lze rozdělit následovně:

- **Běžná stavební údržba** – trvá po celý rok a je tvořena souborem relativně drobných prací jako je čištění a údržba ploch cyklistických komunikací, údržba svislých a vodorovných dopravních značek, ošetřování přilehlé vegetace nebo odstranění překážek na cyklistických komunikacích.

Cena za běžnou stavební údržbu cyklostezky je dle druhu povrchů a průměrně činí

20 000,- Kč/km/rok

- **Souvislá stavební údržba** – zahrnuje vyspravení nerovností a výtluků krytu vozovky, doplnění dlažby a dlaždic, obnovu silniční zeleně, směrové a výškové vyrovnaní a obnovu poškozeného či zničeného značení.

Souvislá stavební údržba se bude provádět cca 1x za 3 roky a průměrná přepočtená cena se předpokládá

40 000,- Kč/km/rok

- **Opravy** – jsou souhrnem stavebních prací, kterými se odstraňují vady, opotřebení nebo poškození různých částí komunikací, případně se vylepšují jejich parametry. Do oprav se zahrnuje např. zvýšení nivelety plochy, rozšíření vozovky a krajnic, odstranění sesuvů půdy včetně zpevnění hornin v zářezích, rozsáhlé předláždění nebo obnova objektů.

Opravy se předpokládá, že budou prováděny cca 1x za 15 let a průměrná přepočtená cena je

44 000,- Kč/km/rok

2. členění, uspořádání projektu a technické řešení

Širší kontext cyklistické dopravy - Prvním předpokladem podpory cyklistické dopravy je její rovnocenné a integrální začlenění do všech koncepčních, územně-plánovacích a strategických dokumentů města. Cyklistika pak má být prezentována nejen v souvislosti s dopravní problematikou, ale také se životním prostředím, zdravím a cestovním ruchem. Právě průřezovost a komplexní vnímání problematiky je to, co dnešní společnosti tolik chybí.

Příkladem dobrého integrovaného dopravního konceptu může být např. město

Č. Krumlov (také MPR), které vychází ze základního cíle města - **zlepšení životních podmínek ve městě**. Podstatou integrovaného dopravního konceptu je snaha o vyváženou dělbu přepravní práce mezi dopravou veřejnou, cyklistickou, pěší a individuální automobilovou. Nejde ovšem o restriktce, nýbrž o alternativní nabídky (přesun části výkonu IAD na ekologicky šetrnější nositele).

Například dopravní politika města Litoměřice by měla spočívat alespoň na pěti nosných pilířích: autobusová doprava, cyklistická doprava, zklidňování dopravy, automobilová doprava, hospodaření s parkovacím prostorem.

Princip uplatňování úprav cyklistické dopravy až po dosažení jistého počtu cyklistů v lokalitě je chybný. Nejdříve je nutné řešit bezpečnost a navazující stavebně technická opatření.

Ke zvýšení podílu cyklistické dopravy dojde až ve chvíli, kdy potenciální uživatelé zjistí, že mají k dispozici **bezpečné, pohodlné, přímé a rychlé** spojení vhodné pro cyklistický provoz.

V přehledné situaci příloha č. 7, Litoměřice a okolí 1 : 50 000 jsou uvedeny trasy - dle barvy - které je možné využít jako základ pro přípravu cyklistického balíčku - jako některé z forem turistického produktu.

V situaci - příloha č. 12, M 1 : 15 000 jsou uvedeny trasy které by měly být vyznačené vodorovným dopravním značením - cyklopiktokoridorem

V podrobných katastrálních situacích města 1 : 2880 č. 1 - 10 jsou uvedeny podrobnější popisy uvažovaných stavebních úprav pro nutnou další projektovou přípravu.

Tato projektová příprava i s ohledem na složitost pozemkového řešení by měla být zahájena neprodleně po odsouhlasení „generelu“.

Stavební povolení by mělo být vydáno do 10/2010 pro možnost podání žádosti do ROPu. Ústeckého kraje.

Technická řešení navrhovaná v projektu jsou jednoduchého charakteru a nebudou vyžadovat zvláštní nebo mimořádné technologie.

Výjimku tvoří pouze úsek podzemní části lokality „pokratické závory“, kde se předpokládá rozsáhlé dopravní řešení a úpravy nivelety potoka v souvislosti se západní spojkou, kruhovým objezdem a dotčenými inženýrskými sítěmi v návaznosti na celkové dopravní řešení.

Dopravní značení - předpokládá se zpracování jednoduchého projektu značení, který bude vycházet z odsouhlasené koncepce dle tohoto generelu. Projednání s Policií ČR je dle zákona.

2.1 Popis záměru

motto: Litoměřice - zdravé město - město kde jsou cyklisté vítáni

- Je křižovatkou 3 mezinárodních cyklotras, které jsou součástí evropské sítě
- 1 - Drážďany–Praha–Vídeň **Labe** (KČT 2)
- 2 – Hohenberg – Cheb - K.Vary – Litoměřice **Ohře** (KČT 204)
- 3 – Olbernau - Most – Doksy **MoDoŽi** (KČT 25) – Žitava

Vybraná ustanovení ze strategického aktualizovaného plánu 2008 Města Litoměřice ze SWOT analýzy jednotlivých oblastí mající dopad na cyklostezky.

Kritická oblast

oblast č. 1. společenský rozvoj

- neexistence cyklostezek ve městě

opatření - rozvoj technického a informačního zázemí pro cyklisty

oblast č. 2 sociální věci a zdraví

- problém bezbariérovosti města Litoměřice

oblast č. 3 podnikání a cestovní ruch (CR)

oblast č. 4 bydlení a územní rozvoj

oblast č. 5 doprava a technická infrastruktura

oblast č. 6 životní prostředí

Hlavním záměrem je generelu je definování a naplnění uvedených kritických oblastí v max. míře snížit negativní dopad současného životního stylu. Uplatnění ve vztahu k pěší a cyklistické dopravě vytvořením příležitosti nahradit IAD vč. požadavků na další parkovací místa. Opatření je nutné zajistit zvýšením podílu dělby přepravy osob i v kombinaci s MHD.

Při zajišťování plnění strategických cílů v jednotlivých oblastech 1 - 6 je nutné do územního plánu doplnit naplňování aktivit spojených s rozvojem cyklo dopravy (nemotorové dopravy) ve všech jejích segmentech pro uspokojení dvou hlavních potřeb :

1. plnění běžných denních cílů - dojíždka do práce
2. společensko - sportovně - kulturní s vazbou na rozvoj cestovního ruchu.

Základním předpokladem pro naplnění je :

Vytvoření vhodné dopravní a technické infrastruktury

Zvyšování bezpečnosti vhodným omezením automobilové dopravy s cílem zajistit neemisioní prostředí v centru města.

Zkvalitňování služeb spojené s MHD, ČD a lodní dopravou.

Chybí - parkování pro kola - koliště a odpočinková místa u úřadů - městský úřad - náměstí , Pekařská , st. úřady - ChKO, Úřad práce, Archiv, školy, obchodní střediska, dále návštěvní body - Galerie, Muzeum, bezpečná veřejná parkoviště pro kola Zlepšení parkování kol u nemocnice.

Návrh opatření

Páteří stezka KČT 2 a MoDoŽi (Labská a Most - Doksy - Žitava) - mezinárodní cyklostezka

1. KČT 2 napojení na nový most v prostoru u ČOV Litoměřice - Žernosecká ul.



Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
Podporováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj
„Vize přestane být snem“

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

2. za novým mostem - směr Mlékojedy, Želetice - Terezín
3. za novým mostem - směr (Prosmyky) Lovosice
4. doplnění cyklopruhu příp. cyklopásu podél navrhovaného hlavního tahu přes Želetice a napojení na cyklostezku podél Ohře a na komunikaci procházející Terezínskou kotlinou
5. odbočka z KČT 2 u Penny - Českolipská spojka - II/261 - Roudnice n/L - doplnění cyklopruhu, příp. cyklopásu - směr Trnovany, a pod viaduktem ČD (směr Č.Lípa) směr Žitenice
6. cyklotrasa 3066 - ul. Mezibraní, Daliborova, Žitenická - doplnění pásu pro cyklisty, podél Žitenické směrem k bývalým zahrádkám uvažovat po dohodě s Obcí Žitenice se samostatnou cyklokomunikací (od restaurace na Vídrholci).
7. Lesopark - Mostná hora - jihovýchodní svah (směrem ke „Kočce“) - možnost využití části lesoparku pro lesní terénní stezky (singltreky) š. do 1,0 m . (nutná spolupráce s Obcí Žitenice)
8. úprava turistické stezky a přírodní cyklotrasy směrem ke „Kočce“ - Sovice (nutná spolupráce s Obcí Žitenice)
9. vytvoření nové páteřní městské cyklostezky podél Pokratického potoka od Katovny směr Skalice (nutná spolupráce s Obcí Žitenice)
10. var. - pokračování v údolní nivě Pokratického potoka (nutná spolupráce s Obcí Žitenice)
11. - pokračování přes vznikající bicrosový a fourcrosový areál kolem VDJ Mostná hora po hřebeni směr Skalice (nutná spolupráce s Obcí Žitenice)
12. vytvoření nové stezky podél Kamýckého potoka - napojením na ul. Kamýcká - nad rozvodnou ČEZ. (nutná spolupráce s Obcí Miřejovice a Kamýk)
13. „Terénní cyklistika - roztáčí kola cestovního ruchu“ - nová možnost - vytvořit nad sídlištěm Cihelna na svazích nad Richardem a Čerpací stanicí pitné vody pro Ústí n/L „přírodní terénní vrstevnicové stezky“ spojené výsadbou lesoparku. Severní část by byla limitována ovocnými sady a lokalitou Bídnice. Jižní část by byla limitována stáv. komunikací Michalovická č. III/24716.
14. centrum města - náměstí (např. plocha 20 x 10 m) - vytvoření bezpečných parkovacím míst pro kola - vybavení zakotvenými stojany umožňující zamknutí rámu kola (např. typ v podobě symbolu „ kalich “ viz. foto příloha) - předpoklad 100 ks odstavných stání
15. centrum města - zpřístupnění cyklistů i jednosměrnými ulicemi. I za cenu stavebně - technických opatření. Stejná opatření byla již provedena např. v historickém centru Prahy (taktéž MPR) - vytvořením samostatného cyklistického pruhu š. 0,75 m hladkých dlaždic vložených do historické dlažby s logem cyklisty. Opatření by se mělo provést např. ul. Michalská, Velká Krajská, 5 května, Mostecká, Dlouhá - barevné značení .
16. Dopravní terminály - lodní náměstí - přístav, dolní (nádraží Město) a autobusové nádraží, horní nádraží - kryté parkování pro kola - vhodné místo pro parkovací boxy - min. 10 ks
17. výhledově - zabezpečená a krytá parkovací místa u škol.
18. s ohledem na stížnosti spojené s kumulací aktivních návštěvníků cyklostezky KČT 2 na Střeleckém ostrově - mimo územní plán doporučujeme provést technické doplnění dosypáním krajnice směsí písku a hlíny v š. 0,5 m po obou stranách v délce cca. 400 m. Tímto jednoduchým opřením dojde ke zkapacitnění stáv. cyklostezky využívané i bruslaři. Cyklista, běžec nebo pěší má na základě tohoto opatření možnost bezpečně se vyhnout do přilehlého zeleného pruhu. V současnosti s ohledem na nerovnosti za obrubníkem je rychlé ukročení nebezpečné.
19. vytvoření multimodálního turistického informačního centra v prostoru křižovatek hlavních tras tj. Jarošova a Mostecká ul. Jedná se vhodné místo kde se protínají dopravní prostory

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

páteřních cyklostezek, okružního výletu vláčkem, přístaviště a kotviště lodí. (např. budova bývalého nádraží)

20. odstavňé parkoviště pod Tyršovým mostem 2 . část - Želetice
21. zpracování samostatného projektu terénních cyklostezek na pozemcích města v lokalitě Varhošť - nutná spolupráce s Městem Ústí nad Labem .
22. Cyklostezka Ohře - je uvedena v ÚPD - zbývá doplnění zpevněné parkovací plochy v kvalitním zpevněném povrchu - živice - stejně jako cyklostezku - vytvoření vhodného areálu i pro in line bruslaře spojením cyklostezky do Lovosic přes Mlékojedy po zpevněném břehovém opevněním provedením živičného povrchu.
23. lesopark Želetice - společně s in line vč. mobiliáře - řešit dopravní propojení z parkoviště Intersparu
24. doplnění vodorovného dopravního značení - cyklopiktokoridor - ve vyznačených ulicích dle situace
25. doplnění vodorovného dopravního značení - cyklopiktokoridor po dohodě s ŘSD Praha i úseku Mezibraní a Českolipská ul.
26. Fitpark (u přístaviště) - venkovní plocha - návrh umístění cvičebních strojů (13 - 15 ks) pro mládež od 14 let v prostoru u kotevního můstku lodě Porta Bohemica 1 v oválu in line okruhu na p.p.č. 2706/1 k.ú. Litoměřice

2.2. Mapové podklady a staničení

Jako mapové podklady byly použity katastrální mapy celého správního území v působnosti města Litoměřice. Ostatní území např. Snědovice byly předány v průběhu prací. Lovosice byly doplněny samostatně po projednání zpracované studie a DUR. S jednotlivými zájemci byly na pracovních schůzkách upřesněny a doplněny příp. požadavky.

Celé území vč. dalších neurčených tras bylo projeto i v různých variantách. Pouze názorově vhodné varianty byly zaznamenány. Není vyloučeno, že po dílčích úpravách např. lesních a polních cest provedených nezávisle dojde ke zlepšení jiné varianty a následně bude muset být v dalším období provedena aktualizace mapových podkladů.

Staničení a délky úseků zaznamenaných tras byly stanoveny dle bodového zpracování v terénu s přesností dle katastru nemovitostí srovnáváním s ortofotomapou.

Délky uvedených tras dle zařídění a barevnostního řešení z přehledné mapy :

Celková délka naznačených tras uvedených v přehledné situaci v zájmovém území činí 457 km - všechny úseky jsou průjezdné (terénní s jistou mírou vypsělosti)

z toho hlavní - mezinárodní - 23 km	barva v hl. situaci - zelená	
- značené KČT	117 km -	fialová
- městské	53 km	modrá
- obecní - přírodní	210 km	červená
- terénní - lesní	39 km	okrová
- silniční nevidovaná - neznačená 15 km		(zelenomodrá) (Úštěk)

Dále byly použity mapové podklady z ÚPD, ÚSES, KČT, zpracované v rámci Cyklostezky OHŘE a Marketingové studie ÚK

Konkrétní stav. úpravy vč. staničení a délek jsou uvedeny na katastrálních mapách č. 1 - 10.

2.3. Popis hlavních činností

- spojených s přípravou

1. po dořešení pozemků - vypracování samostatného projektu „bikeparku“ pro terénní cyklisty v lokalitě Richard a Varhošť
2. posouzení projektu komunikace - napojení západního přivaděče s ohledem na využití pro bezpečnou cyklistiku
3. příprava a výkup pozemků podél již vyprojektované komunikace od západního přivaděče k Pokratickým závorům i pro cyklostezku
4. příprava podrobné projektové dokumentace a geodetického zaměření problémových úseků
- podél Pokratického potoka vč. revitalizace dotčených úseků toku
- podél Mířejovického - Kamýckého potoka
- úseku pod nemocnicí - směrem na Českou Lípu (v souběhu s ČD)
- úseku podél ČD propojení z KČT 2 na západní most (u ČOV)
5. po odsouhlasení stanovených tras - vypracování zjednodušené dokumentace vodorovného značení v návaznosti dle b. 2 realizace - stanovení dopravního značení zprůjezdění odsouhlasených jednosměrných ulic pro cyklisty
6. zpracování zjednodušené dokumentace na vytvoření městských bike parků v lokalitě Mostná hora a „Richard“ vč. vhodné zeleně - lesoparku

- spojených s realizací

1. provedení vodorovného dopravního značení po městě - cyklopiktoridoru - celkem 12,6 km
2. provedení - vložení hladké dlažby - pruhu a cyklopiktogramu pro cyklisty do dlažby v MPR (Městské památkové rezervaci) - dle foto vzoru užitého v MPR Praha - návrh pro ul. Michalská, Velká Krajská, 5 května, Mostecká
3. vytvoření odstavných stání pro kola na místech sledovaných městským kamerovým systémem (MKS) vč. bodů MHD, příp. rozšíření MKS (zatím 16 bodů)
4. vybudování fitparku na Střeleckém ostrově v prostoru vedle KČT 2 - v místě in line okruhu a kotviště lodi na p.p.č.2 706/ 1 k.ú. Litoměřice podrobněji viz. samostatná část.
5. zpevnění turistické přístupové cesty na vrchol Radobýlu.
6. po dohodě s obcí Žitenice - obnovit přístupovou stezku na úpatí Sovice (Kočky)

2.4. Podrobný popis prací

Stavebně technická opatření

Nová stezka - komunikace pro pěší a pro cyklisty by mohla být vybudována v prostoru kolem Pokratického potoka. Jedná se o úsek od lékárny „U katovny“ až k rybníku pod Bílou Strání resp. stáv. polní cestu ke Skalici.

Na uvedené trase je významná překážka, která vyžaduje podrobný rozbor situace a to lokalita „pokratické závory“, kde je v souvislosti s napojením na obchvatnou západní komunikaci navrhován kruhový objezd. Jedna z možností je podpovrchové řešení - souběžně s Pokratickým potokem. Pokračování trasy podél potoka a v sídlištním prostoru souběžně s ul. Revoluční přímo vyzývá k přeřešení v souvislosti s nevhodnými vodohospodářskými úpravami (kanalizováním) Pokratického potoka. V současné době, díky likvidaci odpadních vod ze Skalice i odstranění

černých kanalizačních výustí z přilehlé zástavby podél Pokratické ul. je v řečišti uspokojivá kvalita vody. Z toho důvodu je možné provést celkovou rehabilitaci přilehlého území a s tím spojenou i revitalizaci části Pokratického potoka i s provedením meandrů a drobných kaskád vč. doplnění vegetačního doprovodu a vhodné parkové úpravy celého prostoru vč. mobiliáře. Vzor podobné úpravy s vodními prvky by mohl být např. park „u hvězdárny“.

Popis stavebně technických opatření dle úseků podél Pokratického potoka :

„Revitalizace a harmonizace prostoru podél Pokratického potoka“

1.úsek - 450 m - lékárna U kata - plánovaný kruhový objezd u Pokr. závor.

provoz - pouze pro pěší a cyklisty, délka 450 m, šíře min. 3,0 - 4,0 m, povrch živice, únosnost 3,5 t.

napojení na stáv. komunikaci, doplnění lávky přes potok - š. 3,0 m - pouze pro pěší a cyklisty.

V podrobném revitalizačním návrhu po geodetickém zaměření je možné uvažovat se stezkou po obou stranách.

2.úsek -100m - lokalita - plánovaný kruhový objezd u Pokr. závor

podpovrchové řešení - podchod pro pěší i cyklisty souběžně s vodním tokem (odděleně) šíře min. 3,0 - 4,0 m,

3.úsek - dl. 315 m od Pokr. závor - lávka k obch. středisku Družba souběžně s Revoluční ul.

v tomto úseku je možné alternativní řešení s min. náklady tj. po stáv. chodníku se živičným povrchem s úpravou nájezdů a spádování v délce cca. 50 m.

Nové řešení spočívající v s revitalizaci profilu potoka návratem k přírodnímu charakteru a vytvoření nové komunikace vč vhodného propojení spojovací lávky k obch. středisku Družba.

4. úsek - lávka ke Družbě a přilehlé parkoviště - délka 30 m

v tomto úseku je nutné provést nájezd a terénní dorovnání s ohledem zemní těleso lávky s rozdílem výšek cca . 1,0 m, š. 3,0 - 4,0 m. Úpravu křížení se stávající pěší cestou je nutné provést nájezdem jak ze strany spodní živičné cesty, tak i ze strany parkoviště s odstraněním stáv. bet. schodů.

5.úsek - dl. 250 m, š. 3,0 - 4,0 m od lávky k Družbě (parkoviště) - křížení s ul. Březinova cesta.

v tomto úseku se předpokládá provedení nové živičné komunikace vč. dospádování ke křížení s Březinovou cestou. V tomto úseku se nalézají i pozemky (zbořeniště) soukromého vlastníka spol. Proba s.r.o.

6. úsek - přes Březinovu cestu - úprava obrubníků, přechod a značení, změna parkování.

7. úsek - ul. U potoka - oprava povrchu, úprava nivelety a místní spádování - 150 m²

8. úsek -křížení přes ul. A. Muchy - ul.U Statku - úprava obrubníků, přechod a značení, změna parkování, úprava stání pro kontejnery

9. úsek rekonstrukce ul. U Statku - dl. 155 š. 4,5 m

10. úsek nová konstrukce pokračování ul. U Statku - dl. 715 m, š. 4,0 m - k mostku přes Pokratický potok - gloritová vozovka s posypem

11. úsek - oprava mostku přes Pokratický potok u rybníka - dl. 10 m š. 4,0 m (bet. potr. 2 x DN 1200 mm dl. 5,0 m .

12. úsek - cesta kolem Štampova mlýna - 612 m, š. 4,0 m gloritová vozovka s posypem

13. úsek - od mostku u Pokr.rybníka k mostku u Skalice - dl. 802 m gloritová vozovka s posypem

Popis stavebně technických opatření dle úseků Pod nemocnicí v souběhu s dráhou - směr Česká Lípa - celkem nová cyklo komunikace - 1 243 m

1. úsek - dl 181 m š. 3,0 m od napojení ul. U Trati - konec zahrad p.č.3901/1 - gloritová komunikace
2. úsek - dl. 405 m - š. 3,0 m souběh s tratí k přejezdu k Výtopně - gloritová komunikace
3. úsek - dl. 657 m - š. 3,0 m souběh s tratí k viaduktu u cvičiště - napojení na stáv. polní cestu - budoucí křižovatka směr Ploskovice

doplnění zeleně - v celé délce tj. 1243 m oboustranná alej (dub, lípa, javor, ořech) - á 30 m

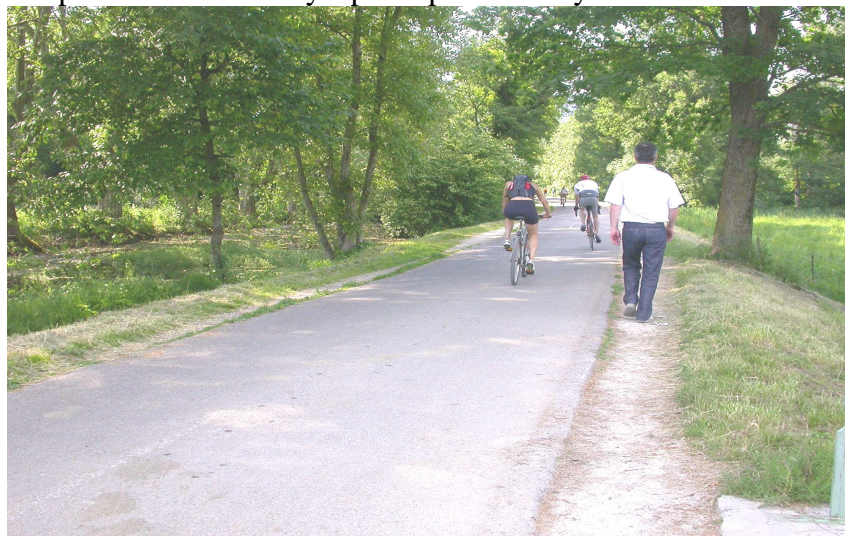
Napojení na Západní most - 464 m

1. úsek - 40 m - oprava stáv. schodiště podchodu pod tratí, zábradlí
 - doplnění drážky pro kola ve schodišti
 - oprava stupňů v délce 6,0 m š. 2,5 m, zábradlí
 - obnova cesty š. 2,0 m z Žernosecké ul - 94 m
2. úsek - dl. 464,0 š. 3,0 m samostatná cyklo komunikace - glorit ,
 - bet. opěrná zídka dl. 2 x 464 m š. 40 cm v. 1,30 m
 - vyrovnání a doplnění kameniva tl. 150 mm
 - úprava svahu pod mostem navýšením 100m x 4,0 x 1,5 m
 - dobetonování patky průjezdného profilu - 30 m x 1,5 x 0,8 m
 - doplnění vodící lišty pro kola 15 m

Cyklostezka podél Kamýčkého potoka - Měřejovice 1218 m + 351 m tj. 1569 m

- 1 úsek - dl. 306 m š. 3,0 m - od napojení na st. silnici k soutoku s Měřejovickým potokem - gloritová komunikace, oboustranná alej (dub, lípa, javor), 1 x přejezd přes potok revitalizační opatření v celé délce
2. úsek - dl. 912 m š. 3,0 m - pokračování podél potoka ke st. silnici na Kamýk - gloritová komunikace, oboustranná alej (dub, lípa, javor, ořech), 1 x přejezd přes potok revitalizační opatření v celé délce
3. úsek - 351 m š. 3,0 m, samostatný souběh s Měřejovickou vodotečí, 1 x křížení přes potok - gloritová komunikace, doplnění kamenivem tl. 150 mm v celé délce, oboustranná alej (dub, lípa, javor, ořech), revitalizační opatření v celé délce

2.4.1 Činnosti - opravy spojené s obnovou a realizací cyklostezek a pěších stezek - doplnění směsi zeminy a písku podél stezky na Střeleckém ostrově - foto příklad



- vodorovné dopravní značení pro cyklisty na území města - V14,V15,V19
- oprava pásu pro cyklisty - zpravidla broušením a následně položením živice - téměř na všech komunikacích a vozovkách je pravá část vozovky přiléhající k chodníku či krajnici v narušeném nebo nevyhovujícím stavu toto souvisí i s opravou vpustí
- úprava přístupu na vrch Radobýl po stáv. cestě - odstranění eroze
- úprava společné turistické cesty a přístupu ke Kočce

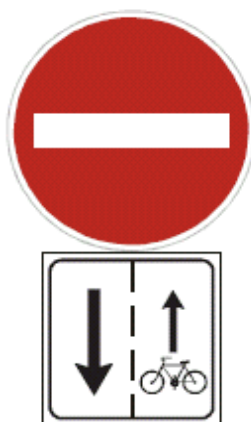
2.5. Značení a mobiliář, Fitpark „u přístavu“

Osazení dopravních značek - svislých a vodorovných

CYKLISTA V PROTISMĚRU



IP4b



B2

dodatkové tabulky

Do komunikací v historickém centru navržených jako jednosměrné - je vhodné do kamenné dlažby vložit cyklopiktogram vyrytý v kamenné desce v dopravním pásu celé délky jednosměrné ulice.



příklad vložení hlazeného kamenného pruhu a cyklopiktogramu pro cyklisty do dlažby v MPR (Městské památkové rezervaci v Praze) - obdobné řešení se návrhově předpokládá pro ul. Michalská, Velká Krajská a 5 května, Mostecká,

Městský cyklopiktokoridor

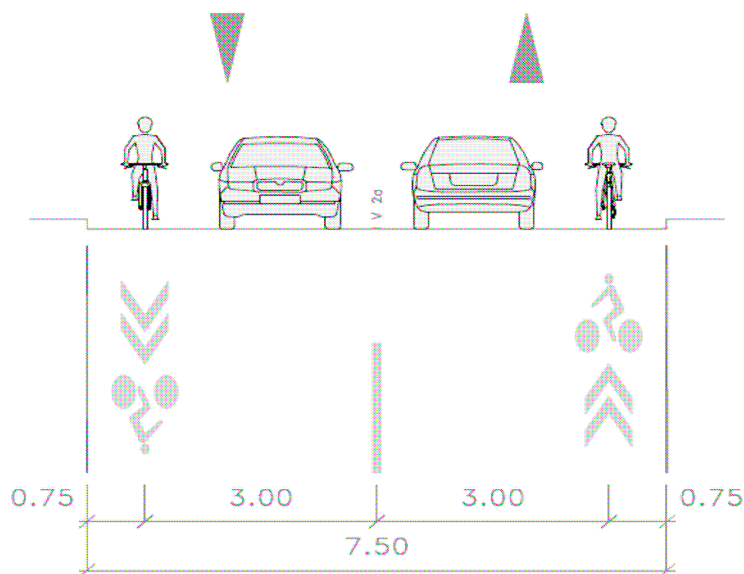
- nápis na vozovce V15 (v místech kde není možné provést dopravní pás) - na městských komunikacích konkrétně ul.Dlouhá, Masarykova , Teplická, Liberecká, Osvobození, Nerudova, Husova, Palachova, Palackého, Mezibraní, Na Valech , Daliborova, Žitenická , Kaštanová, Sadová, Šeříková , Na Mostku, Březinova cesta , Čelakovského Macharova, Dykova., Kamýcká, Liškova, E. Krásnohorské, ...je z hlediska zvýšení bezpečnosti pro cyklisty vhodné provést vyznačení cyklopiktokoridor dle uvedeného schématu jako dopravní značku V15 nápis na vozovce.
foto



vyznačený cyklopiktokoridor - týká se v podstatě všech ulic ve městě, kde nelze vyznačit bezpečný pás pro cyklisty jako dopravní značku

V 15 - nápis na vozovce ("cyklopiktokoridor")

- minimální rozměry / minimální šířka mezi obrubami
- při návrhové rychlosti do 50 km/h



"Piktogramový koridor pro cyklisty (jízdní kola)"

Cyklisty navádí, ostatní upozorňuje.



Integrační opatření cyklo dopravy napomáhající vnímání společného dopravního prostoru cyklisty a ostatními, především motorizovanými účastníky provozu: jednotliví uživatelé o sobě vzájemně lépe vědí a chovají se předvídatelněji = sdílení dopravního prostoru.

Vodorovné dopravní značení, složené z piktogramu cyklisty a směrového znaku, vhodně podkresluje doporučený bezpečný a plynulý průjezd cyklistů danou komunikací, při zachování dostatečných bezpečnostních odstupů.

Dopravní opatření, které velmi efektivně hospodaří s prostorem komunikace a může být provedeno tam, kde kvůli nedostatečné šířce není možné provedení samostatného vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (resp. pro jízdní kola).

Koridor, resp. prostor určený především cyklisty, jehož vyznačením pro účastníky provozu neplynou žádná další práva ani povinnosti jako v případě vyhrazeného jízdního pruhu pro cyklisty (princip sdílení prostoru).

Opatření, jehož vyznačením se v jízdním pruhu jízdní kolo a osobní vozidlo mohou vzájemně bezpečně míjet a rozměrnější vozidla (bus, IZS, popeláři atd.) pojíždějí i samotný cyklopiktokoridor. Rozměrnější vozidla se s cyklisty řadí vzájemně za sebou jako v běžném jízdním pruhu.

Opatření, které umožňuje řešit průjezd místy, kde legislativa bezproblémově jiné opatření pro cyklisty neumožňuje (například průjezd světelně řízenou křižovatkou).

Opatření je kombinovatelné s dalšími prvky cyklistické infrastruktury. Zejména k propojení [cyklopruhů](#), vyznačení stopy průjezdu ve [vyhrazených jízdních pruzích pro bus a jízdní kola](#), v [cykloobousměrkách](#) či v pěších zónách či parcích (zde bez směrového znaku).

V souladu s [platnou českou legislativou](#) je „cyklopiktokoridor“ definován jako V 15 - Nápis na vozovce dle Vyhlášky 30/2001 Sb., kterou se provádí Zákon 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích (ve znění pozdějších předpisů).

Jízdní pruh pro cyklisty V 14, prostor pro cyklisty V 19

Zřízením vyhrazených jízdních pruhů pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru dochází zpravidla ke zúžení jízdních pruhů pro motorovou dopravu. Tím se sníží její rychlost a tím i vzájemný odstup vozidel, čímž naopak dojde k zvýšení plynulosti jízdy a propustnosti komunikace, která je nejvyšší při rychlostech od 30 do 50 km/h. Dále se vedle motoristů objevují cyklisté, jedoucí paralelně ve svém vlastní pruhu, často srovnatelnou rychlostí.

Motoristé i cyklisté se tak začnou vzájemně více vnímat jako spoluúčastníci, tj. rovnocenní účastníci v dopravním prostoru. Postupně si na sebe lépe zvyknou, začnou se více respektovat a naučí se spolu lépe vycházet.

Podstatnou výhodou těchto pruhů je relativní jednoduchost jejich zřízení – jedná se pouze o vodorovné a svíslé dopravní značení, někdy může být nutná rekonstrukce povrchu vozovky. Komplikací pro vybudování vyhrazených pruhů jsou až stavební úpravy související většinou s nutností rozšíření vozovky. Součástí řešení provozu v hlavním dopravním prostoru jsou i opatření na křižovatkách, kde se musí především zajistit bezpečné odbočení cyklistů vlevo. Toto se řeší nejčastěji předsunutou stop čarou pro cyklisty („prostor pro cyklisty“: V 19) před automobily. Cyklista je zcela vpředu a rozjíždí se tak do křižovatky první. Během čekání je více chráněn před emisemi a prachovými částicemi motorových vozidel, pro motoristu není „schován“ ve slepém úhlu a při neagresivním rozjezdu bývá rychlejší než motorové vozidlo. Jiným možným řešením je nepřímé levé odbočení.



Obr. 1 - Optické oddělení cyklistického pruhu vedeného v protisměru vůči motorové dopravě v hlavním dopravním prostoru (Krefeld, SR Německo)

Parkování kol - odstavná místa

předvedení stojanu (typ tulipán či kalich) s kotvením v zemi ministři dopravy při cyklokonferenci v Hradci Králové - tak to začalo (30.5.2009)



a níže vidíme jak to skončilo - skutečná instalace před MD v Praze stav 26.10.2009



Obdobný návrh lze realizovat v Litoměřicích, ale s ohledem na MPR v grafitové šedi (barva výrobce Imesta)

Umístění stojanů je doporučováno nejlépe v zorném poli MKS :

- Kamera č. 1 Mírové náměstí MÚ
- Kamera č. 2 Mírové náměstí - Lidická
- Kamera č. 3 ulice Pekařská MÚ
- Kamera č. 4 Máchovy schody - Parkány
- Kamera č. 5 ulice Na Valech - Masarykova
- Kamera č. 6 ulice Na Valech - Sovova
- Kamera č. 7 kruhový objezd - Kocanda
- Kamera č. 8 Želetice
- Kamera č. 9 Městská nemocnice ulice Žitenická
- Kamera č.10 ulice A.Muchy - Ladova
- Kamera č.11 ulice Krajská - Parkoviště "Hvězdárna"
- Kamera č.12 Parkoviště "Hvězdárna"
- Kamera č.13 Pokratická - Březinova cesta
- Kamera č.14 Park za hradbami u "Hvězdárny" - Letní scéna
- Kamera č.15 Park za hradbami u "Hvězdárny"
- Kamera č.16 ulice Stránského "LUNA"

V dosahu uvedených kamer by bylo vhodné instalovat alespoň 2 - 3 odstavná stání , na náměstí by byl vhodné osadit alespoň 30 stání v grafitové šedi.

celkem cca 100 míst - jedno místo - cca. 7 000 Kč - tj. cca 700 000

Venkovní fitness - Fitpark „u přístavu“

Posilovací stroje jsou určeny pro instalaci na veřejných prostranstvích, přímo pod širým nebem. Stroje jsou speciálně konstruovány tak, aby na nich mohl cvičit každý jednoduše a bez velké námahy. Stroje jsou odolné vůči povětrnostním podmínkám, ale i vůči vandalismu.

Fitparky jsou navrženy pro všechny věkové kategorie teenagery počínaje a seniory konče. Prostřednictvím snadných cviků mají možnost udržovat dobrou fyzickou kondici a tím zvyšovat kvalitu svého života.

Všechny cvičební moduly jsou konstruovány tak, aby byla maximálně eliminována rizika spojená s neopatrným zacházením a nedodržením pokynů. Výrobky jsou certifikovány TÜV Rheinland a splňují normy EN 957. Z důvodu bezpečnosti jsou určeny k užití pro všechny občany nad 14 let .

Přehled navržených strojů a INFORMACE O STROJÍCH

Šlapadlo



1250×1090×890

Cílem stroje je mobilizovat klouby dolních končetin.

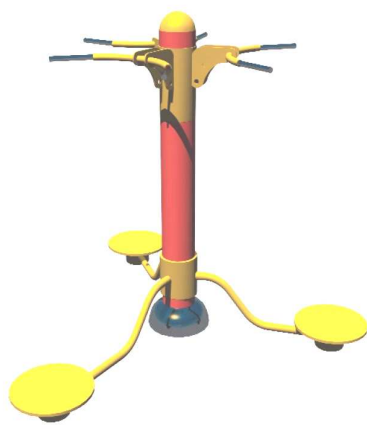
Kolo



2000×780×740

Cílem stroje je rozvinout a udržet si aerobní schopnost. Podporovat intersegmentální koordinaci. Mobilizovat klouby horních a dolních končetin.

Twist



1600×1270

Cílem stroje je procvičování a uvolnění pasu a zádových svalů. Zvyšuje pasu jeho pohyblivost a pružnost.



EVROPSKÁ UNIE

Regionální operační program regionu soudržnosti Severozápad
Podporováno z Evropského fondu pro regionální rozvoj
„Vize přestane být snem“

Běžecské lyže



1270×530×1480

Posiluje horní a dolní končetiny, mobilitu a zvýšení flexibility kloubů. Vhodné pro všechny věkové skupiny lidí, s výjimkou dětí.

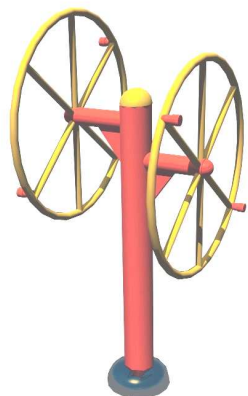
Volant



960×1110×1285

Cílem stroje je rozvinout a zachovat pohyblivost pletence ramenního, horních končetin a dolních končetin. Podporovat intersegmentální koordinaci

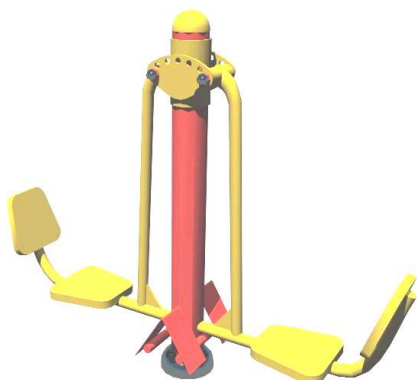
Kormidlo



660×950×1790

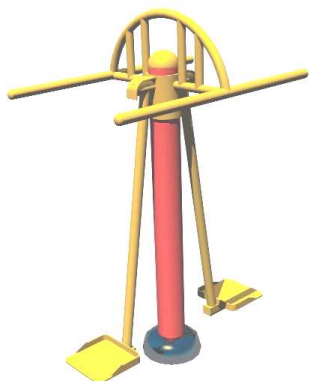
Cílem stroje je rozvinout a zachovat pohyblivost a pružnost ramenního pletence, horních končetin a trupu.

Váha



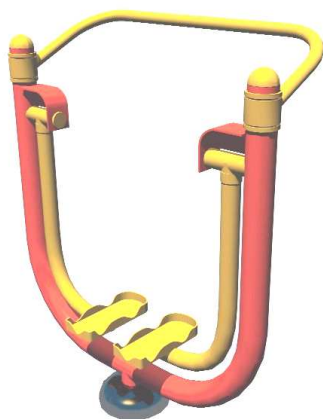
1990×420×1550
Cílem stroje je posílit a rozvinout svalstvo dolních
končetin a pánevního pletence.

Surf



1130×760×1560
Posiluje pasovou oblast, zdokonaluje flexibilitu a tělovou
koordinaci. Procvičení zad a pasu. Vhodné pro všechny věkové
kategorie.

Brusle



1075×535×1390
Působí na zvýšení mobility dolních končetin a zlepšuje
koordinaci, rovnováhu a aerobní kapacitu.



1060×600×1160

Posiluje svaly dolních končetin a hrudníku. Zlepšuje pohyb končetin a posiluje srdečních a plicních funkce. Silové cvičení pro dolní a horní končetiny. Vhodné pro všechny věkové skupiny lidí, s výjimkou dětí.

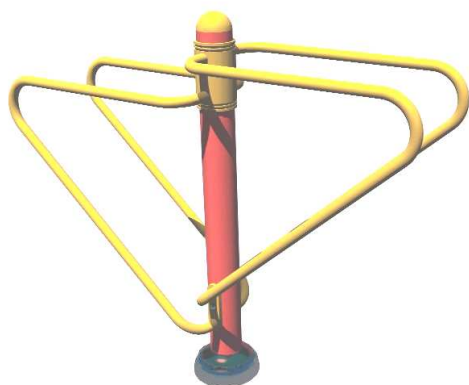
Zdvíhací zařízení



2100×750×1690

Působí na svaly ramenní, prsní a krční. Podněcuje srdeční činnost.

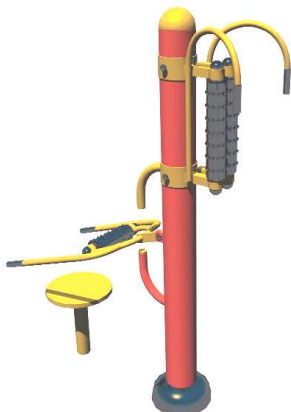
Bradla



1875×530×1600

K posílení ramenních a břišních svalů.

Masážní zařízení



1290×680×1700

Masírování zádoových svalů dvěma různými způsoby.
Zařízení je vhodné pro seniory.

Umístění fitparku „u přístaviště“ je navrhováno na pozemku 2706/1 k.ú. Litoměřice v oblouku in-line okruhu přístupného z ul. Velká Mlýnská. Osvětlení je stávající a zabezpečení proti vandalům lze do jisté míry spoléhat na vrátnici vstupu do mlýnu. Umístění strojů, s ohledem na instalaci uměleckých plastik v opačné části okruhu, bylo předběžně projednáno s ak. sochařem Liborem Pisklákem.

2.6. Technologie a normy

CYKLOSTEZKY A CYKLOTRASY - TERMINOLOGIE

Zpracováno na základě novelizovaných předpisů ke dni 1. 5. 2006

KOMUNIKACE PRO CYKLISTY

Komunikace pro cyklisty je pozemní komunikace nebo její část, na které není zakázán provoz cyklistů. (TP 179)

Tento pojem tudíž zahrnuje všechny veřejně přístupné pozemní komunikace mimo:

- dálnic, rychlostních silnic a rychlostních místních komunikací (IP 14a, IP 15a)
- chodníků, stezek pro chodce a pěších zón (pokud do nich není vjezd cyklistům povolen)
- komunikací, na které je vjezd cyklistů dopravní značkou zakázán (např. B 1, B 8)
- úseků, kde je cyklistovi dopr. značkou přikázáno použít jinou komunikaci (C 8a, C 9a, C 10a)

Komunikace pro cyklisty se dále dělí podle různých (na sobě nezávislých) kritérií:

a) podle správního zařazení

- silnice I. - III. třídy
- místní komunikace I. - IV. třídy (popř. jejich části)
- veřejně přístupné účelové komunikace

b) podle orientačního značení

- cyklotrasy (označené směrovkami IS 19 - IS 21)
- neznačené komunikace (všechny ostatní komunikace pro cyklisty)

c) podle prostorového vedení cyklistů

V obci:

- v hlavním dopravním prostoru (místní komunikace I. - III. třídy)
- v přidruženém prostoru (součást místní komunikace MK I. - III. třídy)

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

- samostatné stezky (místní komunikace IV. třídy)

Mimo obec:

- na silnici (součást silnice I. - III. třídy)
- mimo silnici (účelová komunikace)

d) podle míry oddělení provozu

- oddělený provoz cyklistů
- společný provoz s ostatními vozidly
- společný provoz s chodci

Možnosti vedení cyklistické dopravy v zastavěném území podle kritérií c) a d) uvádí přehledně následující tabulka z normy:

společný provoz - oddělený provoz v hlavním dopravním prostoru

- v jízdním pruhu pro motorová vozidla místních komunikací funkčních skupin B a C a účelových komunikací

- v autobusovém nebo trolejbusovém pruhu

- v obytných a pěších zónách

samostatný jízdní pruh pro cyklisty

v hlavním dopravním prostoru

komunikací funkční skupiny B a C v přidruženém prostoru

společný pruh/pás pro chodce a cyklisty jízdní pruh/pás pro cyklisty

samostatné stezky stezka pro chodce a cyklisty stezka pro cyklisty

ČSN 73 6110 „Navrhování místních komunikací“ - tabulka 23

CYKLOTRASA

Cyklistická trasa je komunikace pro cyklisty upravená (dopravním značením popř. i stavebně) pro provoz cyklistů v označeném směru. (TP 179)

Neoficiální, avšak srozumitelnější definice říká:

Cyklistická trasa je trasa pro cyklisty označená orientačním dopravním značením.

Z hlediska zákona o pozemních komunikacích **cyklotrasa není druh komunikace** - jde pouze o souvislé označení určité komunikace orientačním značením pro cyklisty (IS 19 - IS 21).

Takto označená komunikace pochopitelně musí být pro provoz cyklistů vhodná, což si může vyžádat další dopravně-organizační, popř. i stavební úpravy.

Cyklotrasy jsou v systému Klubu českých turistů dále děleny do čtyř tříd a označovány jedno- až čtyřmístnými čísly.

Vedení cyklotrasy po určité komunikaci nemá vliv na správné zařazení této komunikace.

Analogická situace je u dopravních okruhů (IP 1) či objízďek.

CYKLOSTEZKA

Pojem cyklostezka není jednoduše definovatelný, protože se zde rozchází terminologie zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu, použitá také v TP 179 a terminologie ČSN 73 6110 (vycházející ze zákona 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích).

Vzájemné srovnání uvádí následující údaje :

zákon 361/2000 Sb. a TP 179

DZ název zákon 13/1997 Sb. a ČSN 73 6110 přidružený dopravní prostor samostatná stezka

C 8a stezka pro cyklisty jízdní pruh/pás pro cyklisty v přidruženém prostoru stezka pro cyklisty

C 10a stezka pro chodce a cyklisty (oddělený provoz)

jízdní pruh/pás pro cyklisty vedle pruhu/pásu pro chodce

stezka s odděleným provozem chodců a cyklistů

C 9a stezka pro chodce a cyklisty (společný provoz)

společný pruh/pás pro chodce a cyklisty stezka pro chodce a cyklisty

V zahraniční literatuře se pro všechny uvedené možnosti používá souhrnný název „cyklostezka“, který se dále dělí obdobně jako v TP 179, tj. podle dopravního značení.

PRUH PRO CYKLISTY

Opět je nutno rozlišovat terminologii z hlediska technického uspořádání a dopravního značení:

Jízdní pruh pro cyklisty (někdy též pruh pro cyklisty) je část pozemní komunikace určená pro jeden jízdní proud cyklistů jedoucích za sebou. (ČSN 73 6110, TP 179)

Pod takto definovaným pruhem pro cyklisty rozumí norma **skladebný prvek** příčného profilu komunikace, určený pro jeden proud cyklistů jedoucích za sebou. Pojem „jízdní pruh pro cyklisty“ používá jak v hlavním dopravním prostoru, tak i v přidruženém prostoru a na samostatných stezkách. V každém případě se ale jedná o oddělený provoz cyklistů.

Jízdní pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru je pruh vyhrazený pro provoz cyklistů dopravním značením (značka IP 20a „Vyhrazený jízdní pruh“ + vodorovné dopravní značení).

Upozornění: Zahraniční odborná literatura pojmem „pruh pro cyklisty“ označuje vyhrazený pruh pro cyklisty v hlavním dopravním prostoru. Terminologie ČSN 73 6110 se v tomto liší od mezinárodně užívaného názvosloví a je poněkud obtížně srozumitelná.

MAJETKOVÉ OTÁZKY

Cyklotrasa a cyklostezka jsou dva zcela odlišné kategorie. V zásadě je spojuje jen to, že obojí slouží cyklistům. Tím je dán i zásadní rozdíl z hlediska správy.

a) Cyklotrasy

Cyklotrasu fyzicky vytváří pouze orientační dopravní značení (cyklistické směrovky IS 19 - IS 21). Směrovky pro cyklisty jsou dle vyhlášky 30/2001 Sb. dopravními značkami, a tudíž **součástí příslušné komunikace** (§ 12 odst (1) písm. d) zákona 13/1997 Sb.). Značení cyklotras by tedy obecně vzato měl spravovat vlastník dotčené komunikace.

Problém spočívá v tom, že jedna cyklotrasa může vést po pozemních komunikacích různých kategorií a vlastníků. Řada různých správců na jedné cyklotrase stěží může zaručit jednotný a souvislý systém značení.

Proto je žádoucí, aby značení celoměstské sítě cyklotras spravoval jeden správce, ačkoli nespravuje všechny komunikace, po nichž jsou tyto cyklotrasy vedeny.

b) Cyklostezky

Zařazení stezek upravuje §12 odst. (7) zákona 13/1997 Sb.:

- Pokud se jedná o pruh / pás pro cyklisty umístěný v přidruženém prostoru místní komunikace (resp. na tělese silnice), je součástí této komunikace.
- Samostatné stezky jsou místními komunikacemi IV. třídy, nebo účelovými komunikacemi.

Toto platí shodně pro stezky pro cyklisty a stezky pro chodce a cyklisty, ať už se jedná o společný či oddělený provoz.

V praxi často se často vyskytuje problém, že samostatné stezky (ale i ostatní místní komunikace) nejsou majetkoprávně vypořádány.

SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY

- zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů
- vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádí zákon o silničním provozu
- ČSN 73 6110 Navrhování místních komunikací (znění k 1. 2. 2006)
- TP 179 Navrhování komunikací pro cyklisty (účinnost od 1. 5. 2006)

Právní a technické předpisy

Cyklisté jsou řidiči a účastníky provozu na pozemních komunikacích se všemi právy a povinnostmi z toho vyplývajícími. Základní dokumenty vztahující se k cyklistické dopravě lze rozdělit do dvou skupin, a to na zákony, vyhlášky a vládní usnesení a české státní normy (ČSN) a technické podmínky (TP).

Zákony, vyhlášky a vládní usnesení

- Zákon 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zákon upravuje kategorizaci pozemních komunikací, jejich stavbu, podmínky užívání a jejich ochranu, práva a povinnosti vlastníků pozemních komunikací a jejich uživatelů a výkon státní správy ve věcech pozemních komunikací příslušnými silničními správními úřady.
- Zákon č. 361/2000 Sb. „O provozu na pozemních komunikacích“, ve znění pozdějších předpisů, upravuje práva a povinnosti účastníků provozu na pozemních komunikacích včetně vymezení ustanovení o jízdě na jízdním kole (§57), povinnost nošení cyklistické přilby do 18 let (§58), povinnost motoristů dávat znamení při předjíždění cyklistů (§17) aj. Od 1. 7. 2006 platí nový zákon o silničním provozu 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb.
- Zákon č.56/2001 Sb. o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy 341/2002 (Příloha č. 13 vymezuje technické požadavky na jízdní kola, potahová vozidla a ruční vozíky.
- Vyhláška ministerstva dopravy a spojů č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích a úprava a řízení provozu na pozemních komunikacích, ustanovuje způsob svislého a vodorovného dopravního značení na cyklistických trasách a stezkách.
- Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy České republiky z roku 2004 - Česká republika se tímto vládním usnesením (č. 678, ze dne 7. června 2004) přihlásila k podpoře cyklistiky. Podrobnosti o tomto strategickém materiálu jsou dostupné na adrese: www.cyklostrategie.cz .
- V obecné rovině se musí vztáhnout na výstavbu cyklistických komunikací i stavební a vodní zákon, podle něhož orgány státní správy vydávají rozhodnutí. V případě stavebního zákona se k výstavbě cyklistických komunikací přistupuje stejně jako v případě jakékoliv jiné pozemní komunikace. V případě vodního zákona příručka upozorňuje na problémy s budováním cyklistických komunikací ve vztahu k tomuto zákonu. K cyklistické dopravě se rovněž vztahuje Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny a Zákon č. 289/1995 Sb., o lesích.

Normy a technické podmínky

K cyklistické dopravě mají vztah níže uvedené normy a technické podmínky:

- ČSN 73 6101 - Projektování silnic a dálnic
- ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích
- ČSN 73 6108 - Lesní dopravní síť
- ČSN 73 6109 - Projektování polních cest
- ČSN 73 6110 - Projektování místních komunikací
- ČSN73 6114 - Vozovky pozemních komunikací. Základní ustanovení pro navrhování
- TP 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 77 - Navrhování vozovek pozemních komunikací
- TP 78 - Katalog vozovek pozemních komunikací

zpracovatel : TEO plus, s.r.o.

- TP 100 - Zásady pro orientační dopravní značení na pozemních komunikacích (kterými se ruší platnost původních TP 108 a TP 117)
- TP 103 (Navrhování obytných a pěších zón)
- TP 131- Zásady pro úpravy silnic včetně průtahů obcemi
- TP 132 - Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích
- TP 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích
- TP 179 - Navrhování komunikací pro cyklisty



„ čtyř proudý singltrek „

3. Závěrečné podmínky a ochranná pásma

Všechny uvedené úseky cyklotras byly v terénu projety. Výjimku tvoří pouze převzaté části z ÚP Úštěk - kde jsou některé úseky průjezdné pouze po poli.

Některé polní a lesní cesty je nutné před jarním obdobím prořezat a odstranit zejména šípkové a trnkové výhony. (např. - kolem Radobýlu a Kočky).

Ochranné pásmo lesů zasahuje 50 m od okraje porostu.

Nové úseky vyžadující území projednání a stavební řízení v ochranném pásmu ČD

- souběh cyklostezky se západní komunikací
- křížení u pokratických závor
- souběh úseku pod nemocnicí - viadukt ČD u autocvičiště - směr Č. Lípa
- souběh a napojení na západní most - trať Všetaty (Mělník) - Děčín

Vlastní cyklotrasy neohrožují žádné z ochranných pásem inženýrských sítí - vodovod, kanalizace, plynovod, el. rozvody, spoje, teplovody, apod. Před stavebně technickou realizací je nutné zpracovat dokumentaci dle obtížnosti a úrovně realizace k projednání se stavebním a dopravním úřadem.

Dopravní značení - vždy projednat s PČR.

Výjimku při přípravě projektu tvoří pouze křížení u pokratických závor kde je nutno zpracovat rozsáhlé řešení vč. kruhového objezdu - součástí západní spojky - a kde dojde i k úpravě nivelety potoka ve vazbě na ostatní inženýrské sítě.

4. Shrnutí hlavních cílů generelu

Hlavní cíl generelu bylo ukázat na možnosti rozvoje cyklo dopravy ve všech aspektech.

Celková délka naznačených tras v zájmovém území činí 457 km

z toho hlavní - mezinárodní -	23 km	barva v hl. situaci -	zelená
- značené KČT	117 km -		fialová
- městské	53 km		modrá
- obecní - přírodní	210 km		červená
- terénní - lesní	39 km		okrová
- silniční neevidovaná - neznačená	15 km		zelenomodrá

Nově navržené cyklistické komunikace společně i pro pěší :

1. Revitalizace a harmonizace prostoru podél Pokratického potoka - Skalice - celkem	3 750 m
2. nová cyklo komunikace pod nemocnicí v souběhu s dráhou - směr Česká Lípa	1 243 m
3. Napojení na západní most -	464 m
4. Cyklostezka podél Kamýckého potoka - Měřejovice	1 569 m

Zprůjezdnění určených jednosměrných ulic vč. technického opatření úpravy dlažby s pikto gramem a bezpečnostním kamenným pruhem v dlažbě :

Michalská	164 m
Velká Krajská	81 m
5 května	205 m
Dlouhá (v živici)	290 m
Mostecká (dlažba i živice)	156 m

Ostatní trasy pouze vyznačení v hlavním dopravním prostoru - dopravním značením - cyklopiktokoridorem dle seznamu ul. ve smyslu tras dle přehledné situace.

ŘSD Praha - připravuje samostatnou akci - doplnění cyklopásu v HDP podél 1/15 v úseku od Tereziánské křižovatky k Tyršovu mostu -
délky 1 196 m

Pokračování od Tyršova mostu po 1/15 tj. Mezibraní - Českolipská ul vyznačení jako
cyklopiktokoridor - délky 2,043 km

Plán přechodného značení cyklopiktokoridoru

Vzhledem k tomu, že do doby realizace stavebních opatření uplyne nějaká doba je níže uveden přehled ulic a délek, kde by mělo být provedeno na silnici vyznačení cyklopiktokoridoru pokud možno v nejkratší době. Pro naplnění prvku bezpečnosti pro cyklisty a zároveň seznamování se řidičské veřejnosti s tímto bezpečnostním opatřením.

Tyršův most, Mezibraní, Na Kocandě, Českolipská → 2636,2 m
Střed města → 515,6 m
Na Valech, Masarykova, Komenského → 1517,86 m
Sovova, Palachova, Palackého → 478,18 m
Teplická, Liberecká → 666,99 m
Daliborova, Žitenická → 1115,65 m
Osvobození, Sokolovská → 228,57 m
Dalimilova, Čelakovského, Březinova cesta, Na Mostku, Sadová, Višňová, Meruňková, Luční → 2132,40 m
Macharova → 542,89 m
Nerudova, Husova → 722,40 m
Werichova → 328,89 m
Kosmonautů, Kamýcká → 1284,68 m
28. října, Liškova → 465,54 m
Celkem → 12 635,85 m
Ve městě se předpokládá **12,6 km** vyznačených cyklotras formou cyklopiktokoridoru.

5. Shrnutí dílčích cílů generelu

a) analýza ÚPD (územně plánovací dokumentace) města a okolních obcí a stanovisek dotčených orgánů státní správy k řešení technických opatření s cílem zvýšit bezpečnost cyklistů i pěších turistů

podrobnosti jsou uvedeny v samostatné části v bodových připomínkách a návrzích.

Ze společné diskuze s republikovým cyklokoordinátorem a zároveň vedoucím střediska nemotorové dopravy CDV Brno vyplynuly dva zásadní přístupy k tvorbě ÚPD a ekologické mobility - moderní a klasický. Doporučení je orientovat se spíše na moderní způsob směřující vhodně k potlačení investičně náročné IAD a upřednostnění ekologické mobility vytvořením vhodné nabídky.

b) obnova turistické a cykloturistické infrastruktury dle požadavků obcí (např. obnova povrchů stávajících komunikací, obnova vhodných polních a lesních cest, doplnění doprovodného vybavení – mobiliáře, odpočinkových míst, informačních panelů, vyhlídkových bodů atd.)

S ohledem na velkou investiční náročnost tvorby povrchů a dosavadní zadluženost obcí z předcházejících inženýrských investic (vodovody, kanalizace, ČOV, plynofikace . .) není o rozsáhlejších řešení uvažováno. Obce mají zejména dílčí cíle spočívající vesměs v jednoduchých úpravách v intralvilánu.

Ve městě je naopak uvažováno s aplikací min. 100 parkovacích míst na veřejném prostranství. Dále se předpokládá po realizaci opatření značení a zprůjezdnění s výzvou zaměstnavatelům na umožnění bezpečného parkování kol v jejich objektech pro potřebu zaměstnanců.

c) návrh technických opatření k zamezení erozivní činnosti spojené s provozem cyklostezek, cyklotras, "singltreků" a pěších tras

Stezka na horu Radobýl - zde je nutné provést protierozní opatření a zabezpečení chodníku v celé délce stáv. stezky vedoucí ke kříži na území přírodní památky (Radobýl - přírodní památka vznikla sloučením dvou bývalých maloplošných chráněných území v r. 1992, výměra 4,88 ha. I. zóna CHKO. Osamělý čedičový, těžbou narušený vrch (399 m n. m.) s kovovým křížem na vrcholu) Podobně je tomu s provedením úpravy cesty na Kočku, příp. na Bílé stráně ...

Návrh "singltreků" je rámcově uveden a vč. podmínek . Upřesnění se předpokládá po zajištění datových podkladů majetku města.

d) obnova krajiny v souladu s podmínkami CHKO, např. odstranění či výsadba zeleně podél tras, revitalizace odvodňovacích příkopů podél tras apod.

Údržba cest z hlediska pravidelného ošetřování vzrostlé zeleně, stromy, náletová zeleň. Velké riziko vytvářejí šípkové keře se svými šlahouny. Obce nemají prostředky na údržbu polních cest vč. příkopů. Z toho důvodu je spoléháno na možnost využití prostředků na cyklostezky i na obnovu krajiny v souladu s podmínkami CHKO.

Po dohodě s CHKO a obcemi - M.Žernoseky, Libochovany budou osazeny značky zamezující jízdu na kole v vrcholových částech masivu Porty Bohemica a Tři kříže.

Nová výsadba se předpokládá v souběhu s budovanými. příp. revitalizovanými stezkami podél Pokratického a Kamýckého potoka, pod nemocnicí podél trati na Č. Lípu.

Obnova doprovodné zeleně podél cest je žádoucí v některých obcích výsadba a obnova probíhá velmi intenzivně např. ve Staňkovicích. Chybějící doprovodnou zeleň si ve většině případů uvědomují a v rámci dílčích projektů obcí probíhá náhradní výsadba.

e) zpracování grafických výstupů, které budou sloužit jako podklad pro práce řady organizací a dobrovolných sdružení, např. pro přeznačení souvisejících tras a stezek atd.

Provedení tras v mapových podkladech je uvedeno v programovém vybavení MISYS s trasami vyznačenými v katastrální úrovni v měřítku 1 : 2880. Tyto soubory s příponou .vyk (.dgn) jsou aplikovatelné pro většinu používaných programů. Všechny trasy byly předány jako podklad do aktualizované Marketingové studie Ústeckého kraje - ing. Vl. Budínský. Datový výstup bude dále použit pro CDV Olomouc a cyklokoordinátora ČR - ing.Jaroslava Martínka pro aktualizaci Cyklostrategie ČR.

Obdobně jsou mapové podklady využitelné pro přípravu materiálů - turistických balíčků a produktů.

Závěrečné moto : cyklistika není jen jedním z několika druhů dopravy, je to přesvědčení a životní styl.

Použité materiály a zdroje :

Cyklostrategie ČR - ing.Jaroslav Martínek - cyklokoordinátor ČR, mgr.Radomíra Plíšková

Koncepce státní politiky CR v ČR na období 2007 - 2013

Rozbor udržitelného rozvoje území obce Litoměřice

Územní plán města Litoměřice

Marketingová studie cykloturistiky v Ústeckém kraji - Varia s.r.o. ing.Zd.Kužel, ing. Vl. Budínský

Cyklostezka Labe - ing.Petr Urban

Cyklostezka Ohře - TEO plus,s.r.o.- A.Kárász

Studie proveditelnosti - Cyklostezky kraj pod Kalichem - ing. Vl. Budínský

Studie proveditelnosti - Cyklostezky Křešice a okolí - A.Kárász

Materiály z Cyklokonference VELKÉ KARLOVICE A SLOVÁCKO, 15. – 19. KVĚTNA 2007

Materiály z Cyklokonference Špindlerův Mlýn - Náchod -Hradec Králové od 26. do 30.5. 2009

Materiály z Mezi národní konference a workshop WHO - THE PEP v Průhonicích 24.-25.9.2009

WHO /EUROPE THE PEP - Transport, Health and Environment Pan - European Programme - (Přehled metodického plánování, rozvoje a přístupů - Bezpečná a zdravá pěší a cyklistická doprava ve městech- Safe and Healthy Walking and Cycling in Urban Areas - 2009)

Methodological Guidance on the Economic Appraisal of Health Effects Related to Walking and Cycling - WHO - EUROPE 2008

originální zapůjčené strategie - A Cycle Tourism Strategy for Wales (2007)

Wales - Strategic Action Plan for Mountain Biking (2005 - 7)

Wales - Visitor Data Report (2008) Liddy David

aktualizace terminologie - novelizovaných předpisů ke dni 1. 5. 2006 - převzato Štěpán Boháč

Cenia, Geodatabáze ÚAP, různí poskytovatelé, Agentura ochrany přírody a krajiny..

CDV - Udržitelná doprava - Šance pro budoucnost - Karel pospíšil a kol. Brno 2008

CDV - moderní úprava ve městech a obcích - 2007

CDV - cyklistická infrastruktura a její specifické aspekty - metodika uplatnění výzkumu

CDV - rozvoj cyklistické dopravy v ČR - soubor zařízení pro cyklodopravu a cyklistickou infrastrukturu

Hlavního města Praha - Komise rady pro cyklistickou dopravu - nová řešení 2008,2009 -

zpracovatelé ing.arch.Tomáš Cach, Tomáš Prousek, ing.Květoslav Syrový

Plzeňsko na kole - CykloRadka.cz - ing.Radka Žáková, ing.Ivana Heyduková - výrobce stojanů,

OHGS s.r.o. - RNDr. Renata Šedová - vedoucí Divize rozvoj regionů

Nadace partnerství ing.Juraj Flamik, Daniel Mourek, ing.Petr Kazda - pracovní materiály -

Cyklistická doprava ve městech - Cyklisté vítání ...

CHKO České Středohoří - prezentace a konzultace s návrhem cyklostezek v CHKO - mgr.Peterka Lubomír, Martin Košner

převzaté - ÚPD Ústeckého kraje - Příloha č. 1: Ochrana přírody a krajiny, ÚSES - zpracovatel:

Ing. Milena Morávková - aplikované na cyklo

převzaté - dle seznamu autorů viz Příloha č. 2 - Geologie - aplikované na cyklo

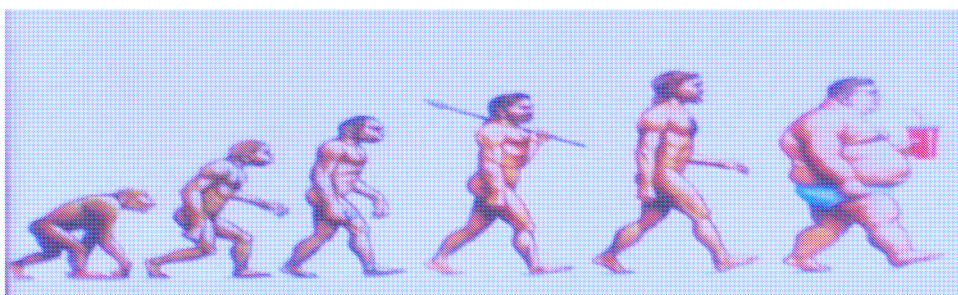
Co na úplný závěr ? Každý si může vybrat.

3. ŽIVOTNÍ STYL

člověk rozumný



člověk konzumní



Seznam příloh:

1. technická zpráva
(samostatná příloha - Příroda, ÚSES a SWOT, GEOLOGIE)
2. pozemkový elaborát - přehled dotčených pozemků
3. výkaz výměr a propočet – agregované ceny
4. fotodokumentace
5. schéma cyklostezek 2xA3
6. přehledná situace - Litoměřice 1 : 15 000 (klad listů) (A3)
7. přehledná situace v měřítku 1 : 50 000 2xA3
8. přehledná situace ÚSES - 8-1 biocentra 2xA3,
- 8-2 biokoridory 2xA3
9. přehledná situace GEOLOGIE 2xA3
10. katastrální mapy k.ú. Litoměřice v měřítku 1 : 2880 č. 1 - 10 (A3)
11. vzorové příčné řezy (1x A3)
12. přehledná situace vodorovného dopravního značení 1 : 15 000
13. doklady – zápisy, záznamy
14. CD – zprávy a fotodokumentace