

PROGRAM ROZVOJE CYKLISTICKÉ DOPRAVY

V LIBERECKÉM KRAJI

PRO OBDOBÍ 2008 - 2013



Listopad 2008

**Objednatel - Liberecký kraj
Zpracovatel – Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.**

Obsah

1	ÚVOD	4
----------	-------------------	----------

2	ANALYTICKÁ ČÁST	4
2.1	DOKUMENTY ŘEŠÍCÍ CYKLISTICKOU DOPRAVU NA NÁRODNÍ ÚROVNI, NA KRAJSKÉ ÚROVNI, LEGISLATIVA	5
2.2	ZÁKLADNÍ POJMY, POUŽITÉ ZKRATKY	5
2.2.1	<i>Přehled a výklad základních pojmů</i>	5
2.2.2	<i>Použité zkratky</i>	7
2.3	CHARAKTERISTIKA A DEFINOVÁNÍ SOUČASNÝCH POTŘEB CYKLISTIKY	8
2.3.1	<i>Cyklistická doprava - jízda za prací, zaměstnáním, do školy</i>	9
2.3.2	<i>Cyklistika - rekreační, turistická, volnočasová</i>	10
2.4	POPIS STÁVAJÍCÍ SITUACE V CYKLODOPRAVĚ NA ÚZEMÍ LIBERECKÉHO KRAJE	12
2.4.1	<i>Údaje k cyklostezkám</i>	12
2.4.2	<i>Plánování výstavby cyklistických komunikací</i>	13
2.4.3	<i>Značení cyklotras v LK</i>	36
2.4.4	<i>Charakteristika a definování širších dopravních souvislostí s cyklistickou dopravou v LK</i>	37
2.4.5	<i>Spolupráce subjektů zabývajících se cyklistikou v LK</i>	42
2.4.6	<i>Stávající finanční zdroje na cyklodopravu v LK</i>	43
2.5	ZÁVĚR ANALYTICKÉ ČÁSTI	47
2.5.1	<i>SWOT analýza</i>	48
2.5.2	<i>Závěry a doporučení k financování</i>	51
2.5.3	<i>Celkové shrnutí</i>	51
3	NÁVRHOVÁ ČÁST	54
3.1	VÝCHOZÍ SITUACE	54
3.2	DEFINOVÁNÍ OBECNÝCH PRIORIT, CÍLŮ A OPATŘENÍ V ROZVOJI CYKLISTIKY	55
3.3	PRIORITA 1. ROZVOJ CYKLISTICKÉ DOPRAVY	55
3.4	PRIORITA 2. ROZVOJ CYKLOTURISTIKY A TERÉNNÍ CYKLISTIKY V KRAJI	57
3.5	PRIORITA 3. KOORDINACE A ORGANIZACE CYKLISTIKY	60
3.6	AKČNÍ PLÁN PRO 2009 - 2010	63
4	ZÁVĚR	66
5	PŘÍLOHA – MODELOVÉ PŘÍKLADY	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
5.1	PODPORA PROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY BUDOVÁNÍ CYKLISTICKÝCH STEZEK	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
5.2	CYKLISTICKÁ DOPRAVA, NOVOSTAVBY A REKONSTRUKCE KOMUNIKACÍ, KTERÉ PATŘÍ KRAJI, ČI STÁTU	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
5.2.1	<i>Město Letovice – příklad rekonstrukce křižovatky</i>	Chyba! Záložka není definována.
5.2.2	<i>Město Břeclav a Šumperk – příklady jízdních pruhů v hlavním dopravním prostoru</i>	Chyba! Záložka není definována.
5.3	FINANČNÍ PODPORA VÝSTAVBY A ÚDRŽBY CYKLISTICKÝCH STEZEK	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
5.3.1	<i>Příklad z Prostějovska</i>	Chyba! Záložka není definována.
5.3.2	<i>Mikroregion Litovelsko, stezka Litovel – Sobáčov a Litovel - Rozvadovice</i>	Chyba! Záložka není definována.
5.3.3	<i>Mikroregion Uničovsko, stezka Uničov – Střelice, dojíždka do práce</i>	Chyba! Záložka není definována.
5.3.4	<i>Další příklady výstavby cyklostezky z celé ČR v extravilánu – cesta do práce</i>	Chyba! Záložka není definována.
5.4	PODPORA CYKLISTICKÉ DOPRAVY PROSTŘEDNICTVÍM VÍCEÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ	CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.
5.4.1	<i>Cyklotrasy na Rakovnicku - silnice II/227,228</i>	Chyba! Záložka není definována.
5.4.2	<i>Pozemkové úpravy v úseku Kroměříž – Hulín</i>	Chyba! Záložka není definována.

- 5.4.3 *Komunikace pro nemotorová vozidla v úseku Vyškov – Topolany - Rybníček*..... **Chyba!**
Záložka není definována.
- 5.4.4 *Příklad cyklostezky Grymov – Přerov podél řeky Bečvy* **Chyba! Záložka není definována.**
- 5.5 PODPORA PROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY SÍTĚ DÁLKOVÝCH CYKLOTRAS NA ÚZEMÍ KRAJE **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**
- 5.6 FINANČNÍ PODPORA VÝSTAVBY A ÚDRŽBY CYKLISTICKÝCH STEZEK NA DÁLKOVÝCH CYKLOTRASÁCH
..... **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**
- 5.6.1 *Cyklostezka Ohře a Karlovarský kraj*..... **Chyba! Záložka není definována.**
- 5.6.2 *Víceúčelové komunikace údolím Tiché Orlice a Třebovou, Pardubický kraj*..... **Chyba!**
Záložka není definována.
- 5.7 DRÁŽNÍ STEZKY (GREENWAYS) NA RUŠENÝCH ŽELEZNICÍCH **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**
- 5.8 PŘÍRODĚ BLÍZKÉ STEZKY PRO CYKLISTY A SDÍLENÉ UŽÍVÁNÍ (SINGLTREK) **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**
- 5.9 CYKLOBUSY **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**
- 5.10 CHARAKTERISTIKY NAVRŽENÝCH TYPŮ KOMUNIKACÍ NA CYKLOTRASÁCH **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**
- 5.11 PŘÍKLADY SČÍTÁNÍ CYKLISTŮ (SMĚR BŘECLAV – POŠTORNÁ) **CHYBA! ZÁLOŽKA NENÍ DEFINOVÁNA.**

1 Úvod

V roce 2007 byl dopracován dokument „Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji – Technické a ekonomické zhodnocení problémů a záměrů rozvoje cyklistické dopravy včetně stanovení priorit etapizace řešení“. Cílem koncepce bylo stanovit priority etapizace řešení problémů a záměrů rozvoje cyklistické sítě i s ohledem na bezpečnost vedení tras a plnění dopravní funkce cyklotras a také aktualizace a stabilizace kategorizace cyklotras v Libereckém kraji (dále jen „LK“).

Zpracování díla vycházelo z metodického materiálu pro zřizovatele a správce cyklotras „Zásady organizace sítě cyklotras v LK“, z Registru cyklotras LK, z dalších terénních šetření, spolupráce s cyklopartnery a došlo i na projednání návrhu koncepce se širokou cyklistickou veřejností a zainteresovanými institucemi. Přípomínky byly posouzeny a zapracovány. Koncepci najdete na adrese <http://www.kraj-lbc.cz>.

Koncem roku 2007 byla oficiálně vytvořena Pracovní skupina pro podporu cyklistiky v LK - pro přípravu a realizaci rozvoje cyklodopravy na území LK a to za účasti odborů OD, OKSCR, ORREP, ORVZŽP a OŠMTS. Ta mimo jiné konstatovala nutnost zpracování koncepčního materiálu rozvoje cyklodopravy v Libereckém kraji „**Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji**“. K jeho zpracování pak vedly tyto důvody:

- 1) Kraj nemá souhrnný materiál, který by řešil jak cyklistickou dopravu, tak cykloturistiku, který by stanovil kompetence jednotlivých odborů a finanční zázemí pro realizaci jednotlivých opatření.
- 2) Existence oficiálních schválených krajských dokumentů, ve kterých je potřeba podpory cyklo také řešena – Program rozvoje Libereckého kraje 2007 – 2013, opatření A.6 (Rozvoj cestovního ruchu) a Program rozvoje cestovního ruchu LK 2007 – 2013.
- 3) Dle dotazníku odboru dopravy je zájem ze strany obcí o budování cyklistických stezek. Ze 102 odevzdaných dotazníků, celkem 83 obcí má zájem čerpat finanční příspěvek na přípravu či realizaci úprav pro cyklisty. Obce měly připraveny projekty k realizaci v roce 2008 v minimální hodnotě cca 63 mil. Kč.
- 4) Velký rozvoj cyklistiky v kraji v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu.

Cílem materiálu je definování toho, co je na území Libereckého kraje realizováno a co je potřeba v oblasti rozvoje cyklistiky ještě udělat. Definuje systém přípravy realizačních projektů z fondů EU, jejich financování, budování a následnou správu. Výsledný dokument má sloužit pro komunikaci obcím, svazkům obcí, místním akčním skupinám, ostatním subjektům a Libereckému kraji pro potřeby souhrnného pohledu na problematiku rozvoje cyklistiky.

Pro implementaci daného koncepčního dokumentu jsou pak klíčové tyto tři pilíře:

- 1) Ustanovení koordinátora na plný úvazek (přímo zaměstnanec krajského úřadu, nebo externí subjekt).
- 2) Zachování činnosti pracovní skupiny pro rozvoj cyklistiky v LK z hlediska kompetencí, funkce pracovního poradního orgánu pro koordinátora.
- 3) Vytvoření finančního nástroje na úrovni kraje pro rozvoj cyklistiky v LK.

2 Analytická část

2.1 Dokumenty řešící cyklistickou dopravu na národní úrovni, na krajské úrovni, legislativa

Národní dokumenty:

- Národní strategie cyklistické dopravy (MD - vládní dokument, 2004)
- Cyklistika pro města (Kancelář pro úřední publikace EK, překlad MŽP, 2006)
- Rozvoj cyklistické dopravy v České republice I. a II. díl (CDV-publikace, 2002)

Krajské dokumenty:

- Koncepce BESIP v LK (10/2003 – aktualizace 03/2008)
- Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji – Technické a ekonomické zhodnocení problémů a záměrů rozvoje cyklistické dopravy včetně stanovení priorit etapizace řešení (VANER, 2007).
- Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 – 2030, schválen usnesením č. 122/07/ZK dne 24.4. 2007
- Program rozvoje Libereckého kraje 2007 – 2013, schválen usnesením č. 287/07/ZK dne 30.10.2007
- Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje (5/2002), aktualizace (3/2008)
- Registr cyklotras v Libereckém kraji (2007)
- Zásady organizace sítě cyklotras v Libereckém kraji (2003)
- Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje (06/2003, aktualizace 06/2007)
- Strategie rozvoje dopravní infrastruktury Libereckého kraje (10/2002)
- Zdravotní politika Libereckého kraje

Další dokumenty:

- Metodika přírodě blízkých cest (ČEMBA, 2007)

Legislativa:

- Zákon č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích
- Zákon č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a vyhláška č. 30/2001 Sb., kterou se provádějí pravidla provozu na pozemních komunikacích
- Zákon č.56/2001 Sb., ve znění vyhlášky Ministerstva dopravy č. 341/2002 Sb.
- Zákon č.114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny
- Zákon č. 289/95 Sb., o lesích
- TP 132 „Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích“
- TP 65 „Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích“
- TP 108 „Zásady pro orientační značení na cyklistických trasách“
- TP 133 „Zásady pro vodorovné dopravní značení na pozemních komunikacích“
- TP 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“.
- ČSN 73 61 10 Projektování místních komunikací
- ČSN 73 61 08 Lesní dopravní síť
- ČSN 73 61 09 Projektování polních cest

2.2 Základní pojmy, použité zkratky

2.2.1 PŘEHLED A VÝKLAD ZÁKLADNÍCH POJMŮ

Prvních osm bodů vychází z Technických podmínek 179 „Navrhování komunikací pro cyklisty“:

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

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

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

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

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

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

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

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

a) v případě společného pásu pro provoz chodců a cyklistů dopravní značkou č. C 9a „Stezka pro chodce a cyklisty“,

b) v případě odděleného pruhu/pásu pro chodce a pruhu/pásu pro cyklisty dopravní značkou č. C 10a „Stezka pro chodce a cyklisty“.

Další základní pojmy jsou převzaty ze Zásad organizace sítě cyklotras v LK:

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

(10) Cyklokoridor - dopravní koridor stávající a navrhované sítě cyklodopravy, který využívá (zastřešuje) stávající a navrhované cyklotrasy a cyklostezky a integruje je do dopravní infrastrukturu bezmotorové dopravy Libereckého kraje.

(11) Cyklostezka - cyklostezky, jako speciální cesty pro cyklisty, oddělené od automobilového provozu, budou využívány k pravidelným cestám lidí do zaměstnání, škol, za rekreací a podobně. Za předpokladu organizačního usměrnění jednotlivých druhů dopravy mohou být stezky využívány také chodci včetně osob, které se pohybují na lyžích nebo kolečkových bruslích anebo pomocí ručního nebo motorového vozíku pro invalidy (§ 2 písm. j) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích..., ve znění pozdějších předpisů).

(12) Cyklistika – v kontextu tohoto materiálu tento pojem zastřešuje cyklistická doprava, cykloturistiku a terénní cyklistiku

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

(14) Cyklotrasa - doporučená trasa pro cyklisty, lokálně nebo v celém rozsahu sdílená dalšími účastníky provozu.

(15) Cykloturistická trasa – doporučená trasa sdílená cyklisty a pěšími turisty

(16) Cykloturistika - forma rekreační cyklistiky, která navazuje na tradice českého turistického hnutí. Pro naplňování turistické činnosti využívá jako přesunového prostředku jízdního kola.

(17) Cyklopartner - regionální funkce zřízená pro účinnější a objektivnější koordinaci území Libereckého kraje z hlediska rozvoje a údržby cykloturistických tras.

(18) Jednostopá cesta (singltrek) – stezka přírodního charakteru tak úzká, že jí nemohou využívat dvoustopá motorová vozidla. její uživatelé se po ní musí pohybovat v zástupu, spíše než vedle sebe.

(19) Pěší koridor - dopravní koridor stávající a navrhované sítě pěších tras určených k integraci do dopravní infrastrukturu bezmotorové dopravy Libereckého kraje

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

(21) Turistické informační místo (TIM) – základní uzlové body informačního (navigačního) systému bezmotorové dopravy.

(22) Vhodný způsob segregace cyklistů od vozidel:

30 km/h – integrace s vozidly

50 km/h – optická segregace (vodorovným značením)

70 km/h – fyzická segregace (dělicí pruh, zvýšený obrubník s bezpečnostním odstupem)

2.2.2 POUŽITÉ ZKRATKY

BMD	- Bezmotorová doprava
CDV	- Centrum dopravního výzkumu
ČD	- České dráhy, a.s.
ČEMBA	- Česká Mountainbiková Asociace
ČR	- Česká republika "
DSP	- Dokumentace pro stavební povolení
DUR	- Dokumentace pro územní rozhodnutí
EU	- Evropská unie
CHKO	- Chráněná krajinná oblast
KČT	- Klub českých turistů
KHSLK	- Krajská hygienická stanice Libereckého kraje
KSS LK	- Krajská správa silnic Libereckého kraje
KÚ LK	- Krajský úřad Libereckého kraje"
LK	- Liberecký kraj
MD	- Ministerstvo dopravy
MK	- Místní komunikace
MRG	- Mikroregion
MTB	- Mountainbike
MZe	- Ministerstvo zemědělství
NP	- Národní park
NPP	- Národní přírodní památka
NPR	- Národní přírodní rezervace
OD	- Odbor dopravy
OKPPCR	- Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu
OP	- Ochranné pásmo
ORP	- Obec s rozšířenou působností
ORREP	- Odbor regionálního rozvoje a evropských projektů
ORVZŽP	- Odbor rozvoje venkova, zemědělství a životního prostředí
OŠMTS	- Odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu
POV	- Program obnovy venkova
PPK	- Přírodní park
PL	- Polská republika
PP	- Přírodní památka
PR	- Přírodní rezervace
ŘSD	- Ředitelství silnic a dálnic ČR
SO	- Správní oblast
SR	- Slovenská republika
TP	- Technické podmínky
ÚK	- Účelová komunikace
ÚSES	- Územní systém ekologické stability
VKP	- Významný krajinný prvek

2.3 Charakteristika a definování současných potřeb cyklistiky

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

Mezi další výhody jízdy na kole patří jeho dostupnost pro všechny vrstvy obyvatel. K jízdě na kole člověk nepotřebuje žádné oprávnění, na kole se dostaneme tam, kde autem nikoliv, dopravní zácpu můžete rychle vyřešit převedením kola na jinou komunikaci, na kole jedete od domu až do práce, školy, na úřad, provoz kola má minimální finanční nároky na vaši peněženku, aj. Určité nedostatky samotné cyklistické dopravy lze naopak spatřovat v možnostech bezpečného parkování kol (ochrana před krádežemi, nedostatek kvalitních stojanů, úschoven).

Základní rozdělení jízdy na kole je možné uvést jako:

- jízda za prací, zaměstnáním, do školy
- rekreační cykloturistické,
- rekreačně terénně cyklistické,
- sportovní (tato kategorie není touto prací řešena).

Definování potřeb cyklistů z pohledu funkce cyklotras:

- dopravní;
Každodenní dojíždka do práce, do školy, za nákupy, za sportem, apod. jako varianta k IAD a HD, značný potenciál je v segmentu krátkých cest do cca 5km. Tato funkce umožňuje rychlé propojení 2 a více lokalit (obce, města, rekreační centra apod.) s předpokládanou opakovanou frekvencí užívání. Nezbytným předpokladem jsou parametry bezpečnosti a komfortu tras, které odvedou cyklisty ze stávajících dopravně zatížených komunikací. Požadavkem je přiměřené oddělení tras od motorové dopravy a návrh vedení zajišťující pro uživatele minimální energetickou náročnost. Trasy s touto společensky velmi důležitou funkcí v Libereckém kraji prakticky neexistují a bohužel se s nimi nesetkáváme ani při návrhu nových silničních tahů.
- turistické (většina dnes registrovaných);
Stávající síť cykloturistických tras má charakter, respektující sportovní a rekreační požadavky na cyklistickou dopravu. V základní struktuře vznikla poměrně velmi rychle propojováním lokálních oblastí bez koncepce centrálního řízení. Trasy využívají z 99% stávající komunikace od polních cest a místních komunikací až po místní souběhy se silnicemi I. a II. tříd. Takto koncipovaná síť je nutně poznamenána výskytem velkého počtu závadových a rizikových míst na jednotlivých trasách, z nichž některé lze označit za velmi nebezpečné a rizikové z hlediska ochrany zdraví účastníků a bezpečnosti dopravy. Návrh zásadně nerespektuje požadavky na dopravní funkci tras.
- terénní;
Terénní cyklistika je vázaná na neasfaltové lesní a polní cesty a stezky nejlépe s přírodním povrchem. Ve stávajících podmínkách terénní cyklisté užívají stávající síť lesních cest a stezek, která není navržena, realizována ani udržována pro účely rekreace. Postupně vznikají značené okruhy poblíž měst a v destinacích, které využívají této sítě. Stoupá poptávka po účelně plánovaných, a realizovaných a udržovaných sítích rekreačních stezek zaměřených na kvalitní uživatelské zážitky, které zároveň důsledně přihlížejí k udržitelnosti. Vznik takových stezek a trati se měl stát předmětem strategických a plánovacích dokumentů na

národní a krajské i komunální úrovni, aby mohly být umocněny pozitivní externality, které produkují, především pozitivní vliv na veřejné zdraví, posilování vztahu k přírodě a přínosy z cestovního ruchu. Zkušenosti ze zahraničí ukazují na výjimečný potenciál, který takové projekty mají pro aktivity spolků, komunit a občanů. Zvláštní formou, která však může být úspěšně integrována s ostatními formami terénní cyklistiky, jsou tratě pro freeride či sjezd. Často jsou umísťovány do lyžařských středisek, kde cyklisté využívají k přepravě do kopce lanovek. Tratě pro freeride však v současnosti vznikají především živelně, poblíž větších sídel z aktivity mladých cyklistů.

- kombinované;
Kombinace sportovně - turistického užívání a dopravní funkcí připadá v úvahu v příměstských oblastech a na dálkových trasách přímo propojujících více sídelních útvarů. Z hlediska přepravních požadavků je atraktivní a perspektivní kombinace s jinými druhy dopravy (cyklobusy, cyklovlaky, lanovky).
- v městských aglomeracích.
Řešení problémů cyklistiky v městských aglomeracích spočívá zejména v kompromisním užívání komunikací sdílených s motorovou dopravou a pěšími. Vyvolává to požadavky na úpravy komunikačního uspořádání vedoucího ke zvýšení bezpečnosti cyklistů a na celkovou organizaci dopravy ve městech. Územní plán měst musí do budoucna s požadavky na připojení satelitních útvarů, sídlišť, průmyslových zón apod. nutně počítat. (ve vztahu k liberecko-jablonecké aglomeraci je ještě potřeba přičíst problém s rekreačním rozměrem terénní cyklistiky).

2.3.1 CYKLISTICKÁ DOPRAVA - JÍZDA ZA PRACÍ, ZAMĚSTNÁNÍM, DO ŠKOLY

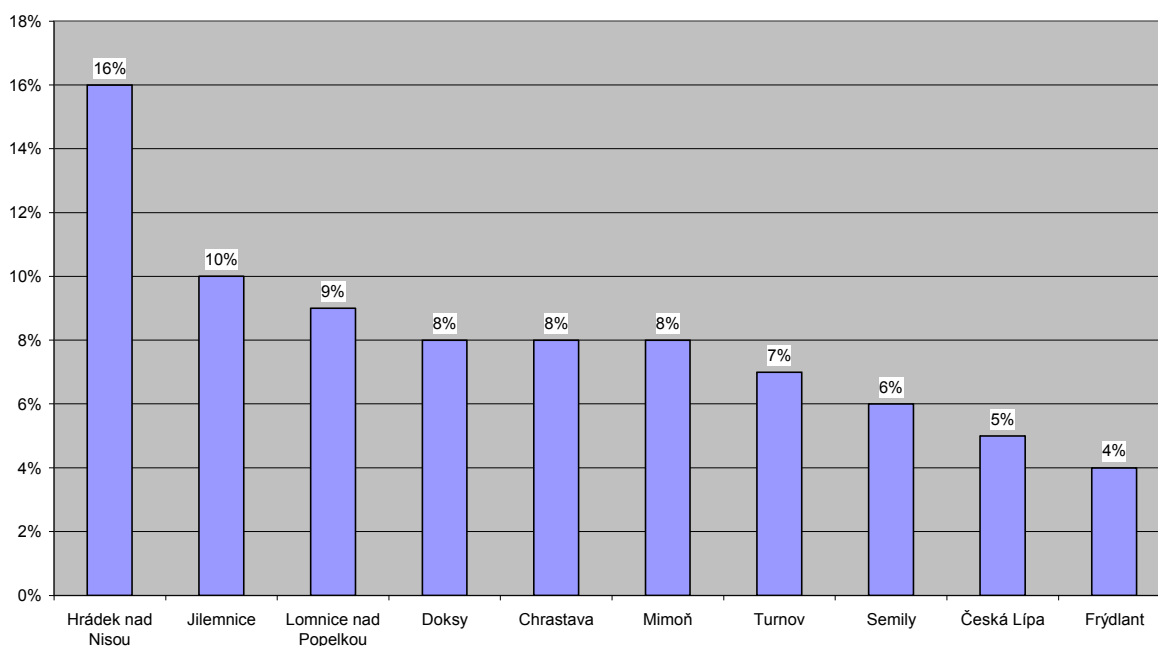
Při této jízdě jsou využívány nejkratší trasy s pokud možno živitčným povrchem. Výsledkem je opakující se projížděná trasa v pracovní dny, v krátkém časovém úseku. Významným prvkem je zde bezpečnost cyklisty. Ideální stav, oddělená cyklistická doprava na **cyklostezce, cyklopruhu, nebo zklidněním celé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

- k dispozici bezpečnou komunikaci pokud možno přímého směru bez větších převýšení;
- možnost na terminálech IDS a na železničních stanicích si kolo bezpečně uschovat a dále pokračovat hromadnou dopravou (v případě, že dojížděková vzdálenost je příliš velká) 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).

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

V kontextu dojíždění lidí do zaměstnání pak uvádíme přehled 10 měst, ve kterých je největší podíl cyklistické dopravy na celkové dělbě přepravní práce.

Podíl cyklistické dopravy na dělbě přepravní práce, Liberecký kraj TOP10



Zdroj: podklady Českého statistického úřadu, který zabezpečoval, organizoval, řídil a koordinoval Sčítání lidu, domů a bytů 2001 (SLDB 2001)

2.3.2 CYKLISTIKA - REKREAČNÍ, TURISTICKÁ, VOLNOČASOVÁ

Vzhledem k povrchu a členitosti Libereckého kraje, který je z velké části kopcovitý, se doporučuje členit rekreační cyklistiku na:

- cykloturistiku (důraz na produkty rekreační a poznávací jízdy);
- terénní cyklistiku (důraz na produkty směřované na horská kola);
- silniční cyklistiku;
- technické disciplíny (fitness).

Právě v Libereckém kraji je možné úspěšně toto rozdělení podle švýcarského modelu (www.schweizmobil.ch). Za zmínku ale stojí, že daný model zastřešuje rovněž všechny ostatní druhy pohybové aktivity cestovního ruchu a to:

- in-liny;
- pěší turistiku (v zimě běžky, např. Nová hřebenovka);
- vodáctví.

Tento strategický dokument se pak zabývá pochopitelně jen cykloturistikou a terénní cyklistikou, každopádně je důležité hledat při navrhování tras a budování komunikací i synergii mezi jízdním kolem a in – liny a mezi jízdním kolem a pěšími turisty.

2.3.2.1 Cyklistika při cykloturistických a poznávacích jízdách

Cyklista jedoucí za rekreací, odpočinkem, za poznáním či provozující jízdu na kole nikoli jako prostředek, ale jako cíl svého snažení, má úplně jiné potřeby než cyklista jedoucí do zaměstnání, do školy, do úřadu apod. Takový potřebuje:

- mít k dispozici bezpečnou cyklotrasu, která se vyhýbá frekventovaným silnicím (Je lhostejné, zda cyklistická komunikace má přímý směr či nikoliv. Je vynikající, pokud při plánování výletu např. v okolí města cyklista může vytyčit okruh a jednu bezpečnou cyklotrasu použít jako „odjezdovou“ a druhou jako „návratovou“.);
- se spolehlivě a bezpečně s kolem dostat z místa bydliště do výchozího bodu jízdy a pak z konečného bodu výletu do místa bydliště (Někteří cyklisté tuto potřebu řeší dopravou kol automobilem, jiní jezdí vlakem. Značná část cyklistů pak jede po vlastní ose);
- mít možnost na trase kvalitní značení (tato problematika je řešena prostřednictvím Zásad organizace značení LB kraje);
- při zastávkách na cestě mít možnost uschovat nebo alespoň zaparkovat kolo a
- mít po ruce informace o krajině, o zajímavostech a o praktických informacích jako jsou např. opravy kol (tuto potřebu cyklistů již teď jednotlivé regiony víceméně úspěšně řeší vydáváním propagačních a informačních materiálů a instalováním informačních a mapových tabulí podél tras. Na informačních tabulích ovšem praktické informace často nejsou uvedeny. Ve venkovské krajině by takové informace měly být ve středu obce, u měst na jejich okrajích, při cyklistické trase směřující do města. Informace by se měly týkat možností stravování, návštěvy pamětihodností, ubytování, opravy a prodeje kol).

Do kategorie cykloturistických a poznávacích cest patří i dálková, vícedenní či etapová jízda, která se od ostatních jízd vyznačuje třemi odlišnostmi:

- cyklista veze na kole zavazadlo s osobními věcmi;
- přespává mimo domov;
- vyvstávají přitom vyšší nároky na organizační přípravu cesty, výběr trasy, na opravu defektů a údržbu kola.

Dálkový cyklista pak navíc potřebuje:

- mít výběr možností na ubytování či přenocování (v podstatě tato kategorie cyklistů volí dvě možnosti ubytování či přenocování - tábořiště a kempy (vlastní stan – nebo i bivak) nebo hotely, ubytovny, penziony);

2.3.2.2 Terénní cyklistika

Podstatnou část aktivních cyklistů v České republice lze považovat za terénní cyklisty, protože vyrážejí do krajiny za přírodními cestami různé technické náročnosti. Plánování infrastruktury pro cyklistiku však k tomuto faktu zatím příliš nepřihlíží. Přitom infrastruktura přírodních udržitelných stezek, které ve své podstatě neslouží pouze terénním cyklistům, ale všem lesním rekreantům, představuje pro rozvoj občanské vybavenosti sídel a rozvoj cestovního ruchu zatím nerealizovaný potenciál. Zisky z podpory terénní cyklistiky mohou být vůči vynaloženým nákladům velice efektivní.

Podpora terénní cyklistiky by však měla spočívat v harmonizaci hospodářského a rekreačního využívání lesů, především lesní dopravní sítě (LDS). Pro minimalizaci vlivu na lesní hospodářství a životní prostředí je vhodné přihlížet k ustálené dobré praxi plánování a realizace přírodně blízkých cest, která v České republice zprostředkovává organizací ČemBA (Čacká & Vančura 2008, Kvasnička 2007, Davis 2007, viz www.cemba.cz/publikace či v zahraničních publikacích Webber 2007, Felton et. al. 2004, Parker 2004).

2.4 Popis stávající situace v cyklodopravě na území Libereckého kraje

2.4.1 ÚDAJE K CYKLOSTEZKÁM

Informace byly získány z dotazníků odboru dopravy:

Bělá - komunikace po obecní asfaltové cestě – 2 km (jedná se o klasickou místní komunikaci).

Cvikov - označená komunikace Cvikov - Drnovec, k odbočce do Martinova údolí.

Česká Lípa - cyklistické stezky ve městě a okolí o celkové délce 4500 m

Hejnice - stavebně upravená a dopravně označená stávající komunikace - 3,8 km (jedná se pravděpodobně o pouhé vyznačení cyklotrasy přes obec).

Hodkovice nad Mohelkou – 3,5 km, komunikace podél Mohelky až k Rádelskému Mlýnu.(B11 - povolen vjezd motorových vozidel).

Holany – cyklostrasa délky 4 km (jedná se o klasickou místní komunikaci).

Holenice – komunikace pro bezmotorovou dopravu (dopravní značení „B11“ - délka 0,2 km).

Hrádek nad Nisou – cyklistické stezky o celkové délce 4,0 km.

Jablonec nad Nisou - vybudováno 3,16 km cyklistických stezek (podél koryta Bílé Nisy a rozšířena podél vodného díla Mšeno). Cyklistické pruhy byly vybudovány podél hlavních silnic Krkonošská a 5.květen při jejich rekonstrukci a stavbě komunikace.

Jablonné v Podještědí - propustek pro cyklisty pod silnicí I.třídy (délka 15,0 m).

Jeřmanice - realizace: Jeřmanice – Rádelský mlýn (jen dopravní značení) – 2,0km

Karlovice - stavebně upravená a dopravně označená cyklotrasa délky 16 km ((místní komunikace většinou penetrace, 5 km horší kvalita, 1,1 km nové cyklistické stezky).

Liberec - cyklistické stezky ve městě a okolí o celkové délce 4733 m

Líšný – upravená místní komunikace vhodná pro cyklisty v délce 3,5 km.

Mníšek – cyklostezka o celkové délce 0,4 km. Chystají cyklistickým informativním značením vyznačit 1,5 km.

Oldřichov Hájích - cyklistické stezky ve městě a okolí o celkové délce 1800 m

Semily - jsou zde pouze vyznačeny cyklotrasy po místních komunikacích nebo komunikacích III. třídy,

Turnov - cyklistické stezky ve městě a okolí o celkové délce 3900 m

2.4.2 PLÁNOVÁNÍ VÝSTAVBY CYKLISTICKÝCH KOMUNIKACÍ

Při zpracování informací o budování cyklostezek se vycházelo z následujících podkladů:

- dotazník zaslaný odborem dopravy LK;
- koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v LK (VANER);
- trasy sledované mezinárodní pracovní skupinou Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa;
- Zásady územního rozvoje Libereckého kraje.

Celou kapitolu je nutné brát jako ukazatel zájmu o výstavbu cyklostezek, nikoli jako závazné kritérium při rozhodování o financování akcí. Rozhodujícím kritériem pro výběr dané lokality je především projektová připravenost obcí a měst. Tj. daný seznam má napomoci obcím začít se zajímat o danou problematiku a začít připravovat potřebné dokumentace, pokud tak již neučinily. Kraj bude pomáhat jen aktivním obcím. Vzorem může být připravenost Greenways Jizera a nebo „Cyklistické stezka Varhany“, které jsou představeny v kapitole 2.4.2.5.

2.4.2.1 Data z dotazníku zaslaného odborem dopravy LK

Odbor dopravy na základě dohody pracovní skupiny pro podporu cyklistiky v LK, rozeslal v prosinci roku 2007 na všechny obce LK dotazník, kde LK uvedl, že zvažuje možnost podpory přípravy a výstavby cyklostezek na svém území, že v současné době existuje koncepční dokument o vedení cykloprovozu, ale nejsou známy záměry obcí v této oblasti. Odbor dopravy se tedy obrátil na obce LK se žádostí o poskytnutí informací o záměrech obce v této oblasti. Dotazníky odevzdalo celkem 102 obcí v LK. Celkem 83 obcí má zájem čerpat finanční příspěvek na přípravu či realizaci úprav pro cyklisty. Obce měly připraveny projekty k realizaci v roce 2008 v minimální hodnotě cca 63 mil. Kč.

Nicméně z informací je znát, že ne všechny záměry z území jsou zde obsaženy (nebyly zaslány ze strany obcí). Proto je nutné tuto kapitolu brát spíše jako vodítko či ukazatel, nikoli jako závazné kritérium při rozhodování o financování akcí. **Plánované cyklostezky jsou níže stručně popsány.**

Popis plánovaných cyklostezek:

Bělá – připravuje se záměr v rámci projektu „Greenway Jizera“;

Benešov u Semil – připravuje se záměr v rámci projektu „Greenway Jizera“;

Cvíkov – plán vybudování cyklostezky na tělese bývalé železniční tratě (3,0 km) – 1. etapa;

Česká Lípa – podrobné informace v kapitole 2.4.2.5.;

Dalšíšice – doporučení na zpevnění místní komunikace Dalešice-Skuhrov – 2 km;

Doksy – Doksy plánují vybudovat cyklostezku kolem Máchova jezera s návazností na trasy č. 25 a 3045 s obchvatem Doks z Mimoně po jižní straně směrem na Oboru vybudovat jižní cyklostezku – cca 8 km. Doksy plánují vybudovat pro cyklisty bezpečný průjezd městem s návazností na trasu č. 25;

Frýdlant - projektový záměr 1,21 km – řeší vybudování cyklostezky na p.p.č.3096 v úseku ulic Zámecká-Novoměstská ve Frýdlantu, která umožní bezpečnější propojení mez. Cyklotras č.3059. Krakonošova stezka z hr. přechodu Kunratice k hr. přechodu Srbská. 2008 – vyhotoveno projektová dokumentace – ohlášení (2,9 mil. Kč);

Hamr na Jezeře - projekt v rámci Mikroregionu Podralsko – magistrála Ploučnice; spojnice od pramenů řeky Ploučnice přes Hamr na Jezeře a dále na Stráž pod Ralskem a ve směru toku Ploučnice na Děčín (20 km);

Hrádek nad Nisou – plánuje se vybudovat cyklostezka až do Bílého Kostela nad Nisou. Předpokládané náklady se pohybují kolem 22,5 mil. Kč. Na stezku je zpracována studie proveditelnosti a stavební povolení je část Chotyně;

Jablonec nad Nisou - dopravní generel města zmiňuje mezi navrhovanými komunikacemi pro cyklisty také síť singltreku. Plánuje se další rozšíření cyklostezek kolem přehrady a výstavba cyklostezky podél I/65 z Jablonce na odbočku na Rádlo. Konkrétně město plánuje: Plán výstavby cyklostezky Jablonec n.J., ČOV - Jablonec n.J. město (0,5 km za 1,5 mil. Kč (dokumentace není zpracována);

Janov nad Nisou – plánuje se realizace cyklistických pruhů na komunikacích – 0,6 km (v rámci rekonstrukce komunikace – asi 2,0 mil. Kč);

Košťálov - obec zadala studii Stezky pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem (3,5km). Jedná se o stezku Košťálov – Kunderatice (zlepšit bezpečnost chodců a cyklistů z důvodu velkého provozu osobní a nákladní dopravy- lom , skládka) . Alespoň část bychom chtěli vybudovat již v roce 2008, tam kde budou využity obecní pozemky, vhodné k této stezce - do 5-ti mil Kč;

Liberec – je zahájena výstavba krátkého úseku cyklostezky u Litesu (cca 250 m - dotace SFDI 2008) a realizace cyklostezky na Sokolská ulici v rámci opravy chodníku 400 m;

Plán na rok 2009:

- cyklistické pruhy na komunikacích - Dr.M.Horákové v úseku Košická – Melantrichova 600 m a ul. Husova úsek Svobody – Březová alej 400 m;

Líšný - plán na 0,5 km komunikace;

Martinice v Krkonoších - spolu s okolními obcemi Studenec a Jilemnice se připravuje projekt "Na kole za prací" - začlenění do územně plánovací dokumentace, projektová činnost a zhotovení;

Mimoň – plánuje se humanizovat průtah II/268 v délce cca 1 km, včetně 2 úseků s testovacím použitím víceúčelových pruhů, kdy nákladní vozidla a busy zabírají šířku úzkého jízdního pruhu pro vozidla (2,5 m), tak i část šířky víceúčelového pruhu, v kterém jedou cyklisté. Dále v Mimoni plánují cyklostezku Ploučnice;

Nové Město pod Smrkem – plánuje se vybudovat stezku pro chodce, cyklisty a in-line bruslaře mezi Novým Městem a Ludvíkovem vedle stávající komunikace, ale realizace cca 2009 (1,25 km). V přípravě je záměr ve spolupráci s Lesy ČR vybudovat síť přírodně blízkých stezek pro terénní cyklistiku;

Nový Bor - jedná se o tyto konkrétní návrhy:

- **cyklostezka Nový Bor - Sloup v Čechách** Předpokládaný náklad 13 mil. Kč; délka stezky kombinované s použitím pro chodce cca 2 km; realizace na k. u. Nový Bor a Sloup v Čechách; stav příprav: probíhají dohody o převod či výkup pozemků s organizacemi i občany; stezka zaměřena, probíhá zpracovávání pracovního materiálu před zahájením územního řízení; předpokládaný termín realizace – II. pololetí 2010; jedná se o klíčový propoj mezi Novým Borem a rekreačním střediskem Sloup v Čechách; kombinace dojíždění do zaměstnání s rekreační pěší a cykloturistikou;
- **cyklostezka Nový Bor – Janov** – Předpokládaný náklad 8,5 mil. Kč; délka stezky 1,4 km; jedná se o kombinaci s pěším provozem; předpokládaná realizace po pokládce kanalizačního řadu v roce 2011;
- **cyklotrasa – Nový Bor – Chotovice – Pihel – Chomouty – Bukovany** – Předpokládaný náklad 36,4 mil. Kč; délka cyklotrasy 9,5 km; probíhá vyřizování pozemků s pozemkovým fondem a jednání s obcí Chotovice ohledně participace na přípravě podkladů; předpokládaná realizace v roce 2010; trasu lze posuzovat jako alternativní propoj mezi Novým Borem a Českou Lípou zvláště z toho důvodu, že má kromě posledního krátkého úseku (hranice katastrálního území Chotovic – centrum Nového Boru) minimální převýšení, což je z hlediska především seniorů velmi atraktivní;

Oldřichov Hájích – plánuje se dále prodloužit stávající cyklostezku o dalších 2,4 km (mají již stavební povolení);

Poniklá - nejdříve bude připravena realizace cyklostezky v roce 2009, kdy by měl být hotov projekt, který dal zpracovat Svazek měst a obcí Jilemnicko. Jeho součástí je i řešení nejproblematictější části

Cyklostezky za prací Poniklá – Studenec a Poniklá – Hradsko. Předpokládané náklady se pohybují kolem 18 mil.Kč (dokumentace není zpracována);.

Pulečný – je realizována projektová dokumentace za 18,0 mil. Kč – VANER;

Radostná pod Kozákovem – popis (viz. níže – Sdružení obcí);

Radimovice - na cyklotrase č. 14 by mělo dojít ke změně trasy. Nové značení je plánováno přes obec Radimovice (od zámku Sychrov) do Třetí a dále do Hodkovic nad Mohelkou). S ohledem na frekvenci vozidel u zámku Sychrov resp. obci Radimovice by bylo vhodné vybudovat od zámku Sychrov k odbočce na Třetí stezku pro chodce a cyklisty se sloučeným provozem. Délka této trasy cca 1 km. Obec Radimovice je připravena na čerpání finančních příspěvků a realizaci uvedené akce (před zahájením prací je však nutné zpracovat podrobný projekt a zajistit stavební povolení). Lze též zvolit variantu rozšíření stávající komunikace (místo stávajícího zeleného pásu) a zrealizovat „cyklistické pruhy na komunikacích“;

Radvanec – plán je vybudovat stezku (chodník) mezi Sloupem v Čechách a Radvancem – podél komunikace III. třídy, ale nemají na to peníze;

Ralsko – plán realizace cyklostezky Minoň – Ploučnice – Kuřívody (nejsou k dispozici podrobnosti);

Rovensko pod Troskami – úprava 0,3 km stávající komunikace - 0,3 km;

Semily - příprava prvního úseku v délce 1,44 km – cyklostezka v místní části Řeky v délce 780 m a rozšíření chodníku o pruh pro cyklisty v oblasti Ostrov v délce 660 m (cca 2,9 mil. Kč – bez nákladů na lávku přes Jizeru);

Skalice u České Lípy - příprava nové cyklostezky 0,3 km a vyznačení 0,5 km – předpokládané náklady: 10,0 mil. Kč;

Skuhrov - plán rekonstrukce cesty ze Skuhrova do Alšovic, kdy stávající lesní cesta bude zpevněna a využívána i jako cyklotrasa. Jedná se o spojovací komunikaci, která má současně sloužit potřebám letní a zimní turistiky. Stavba je zařazena mezi veřejně prospěšné stavby;

Stráž nad Nisou - v roce 2009 bude změněn územní plán a bude zahájena příprava úseku cyklostezky Nisa na území obce;

Stráž pod Ralskem – plánuje se vybudovat cyklostezku délky 3,0 km o nákladech cca 13,0 mil. Kč Stráž pod Ralskem – Hamr na Jezeře. Propojení rekreačního střediska Hamr na Jezeře s městem Stáž pod Ralskem. Cyklostezka bude vedena od závěsného lyžování u vodního díla Stráž pod Ralskem (Horka) po obslužné komunikaci DIAMO s.p. podél obloukového kanálu (umělý vodní tok) směrem na hamr na Jezeře. Cyklostezka bude široká 3,0 m a asfaltem – v roce 2007 byla zhotovena DUR;

Stružinec – popis (viz. níže – Sdružení obcí);

Stružnice – plánuje se spojka na cyklotrasu podél Ploučnice (0,2 km);

Tatobity – popis (viz. níže – Sdružení obcí);

Turnov – na základě informací od Sdružení Český ráj by měl být do ROP v dohledné době připraven úsek Jizerské stezky Turnov (Dolánky) - Malá Skála, který bude z velké části novostavbou stezky C9;

Vichová nad Jizerou - Obec Vichová nad Jiz. jako člen Svazku obcí Jilemnicko však v budoucnu má zájem vybudovat část cyklostezky – konkrétně cyklostezka JIZERA a cyklostezka „Za prací“. Jedná se vždy o úseky v katastru obce a termín realizace výstavby dosud není určen, neboť zejména v případě cyklostezky Jizera je úsek v Horní Sytové jen obtížně řešitelný. Obě cyklostezky je třeba řešit společně se sousedními obcemi a díky nutnosti finančně zajistit pro obec potřebnější priority se obávám nedostatku prostředků v rozpočtu obce právě na tyto cyklostezky. Z toho vyplývá i odpověď na soubor otázek z bodu 3 dotazníku. Finanční prostředky pro cyklisty jsme v obci Vichová nad Jiz. dosud nečerpali, v roce 2008 toto nemáme v úmyslu, ale do budoucna tento zájem v obci existuje, neboť není v možnostech obce takové akce financovat samostatně;

Volfartice - součást cyklostezky Varhany – realizace je v začátcích;

Železný Brod - katastrem města vede trasa Greenways Jizera, jsou podnikány kroky k její realizaci.

Sdružení obcí:

Obce Stružinec, Tatobity a Radostná pod Kozákovem, které se spojily za účelem sdružení sil a prostředků k realizaci akce: „Zvýšení bezpečnosti dopravy a jejího zpřístupnění osobám s omezenou schopností pohybu a orientace (silnice II/282, 283, 284):

- sdružení jmenovaných obcí má pořízenou dokumentaci (DUR a DSP), jejíž zpracování iniciovali a technicky zajistili ing. Rutkovský a ing. Kuncíř z občanského sdružení Bez nehod;
- financování bylo zajištěno dotacemi 1,125 mil. Kč ze Státního fondu dopravní infrastruktury (SFDI), 200tis. Kč z Libereckého kraje a o 175 tis. Kč se rovným dílem podělily zúčastněné obce. Mimo bezpečnostních prvků na jmenované komunikaci je součástí projektu i vybudování souběžné komunikace pro bezmotorovou dopravu v úseku Stružinec – Tatobity – Radostná p. K. (Lestkov u kříže). Komunikace je řešena se zpevněným krytem v základní šířce 2 m, tak aby zde byl umožněn společný provoz cyklistů a chodců. Projekt je odsouhlasen bezpečnostním auditorem a spolupracujeme s firmou EUcentrum, která provedla dotační audit a pomůže nám se žádostmi o dotace. Zároveň probíhají přípravy k územnímu řízení a vydání stavebních povolení. Vzhledem k rozsáhlosti (délka trasy 9,5 km) nejsou schopny obce bez dotací projekt realizovat.

2.4.2.2 Data z Konceptce rozvoje sítě cyklistické dopravy v LK (VANER)

Níže uvedené informace jsou převzaté z Konceptce rozvoje sítě cyklistické dopravy v LK, kterou zpracovala firma VANER v roce 2007. I tuto kapitolu je nutné brát spíše jako vodítko či ukazatel, nikoli jako závazné kritérium při rozhodování o financování akcí.

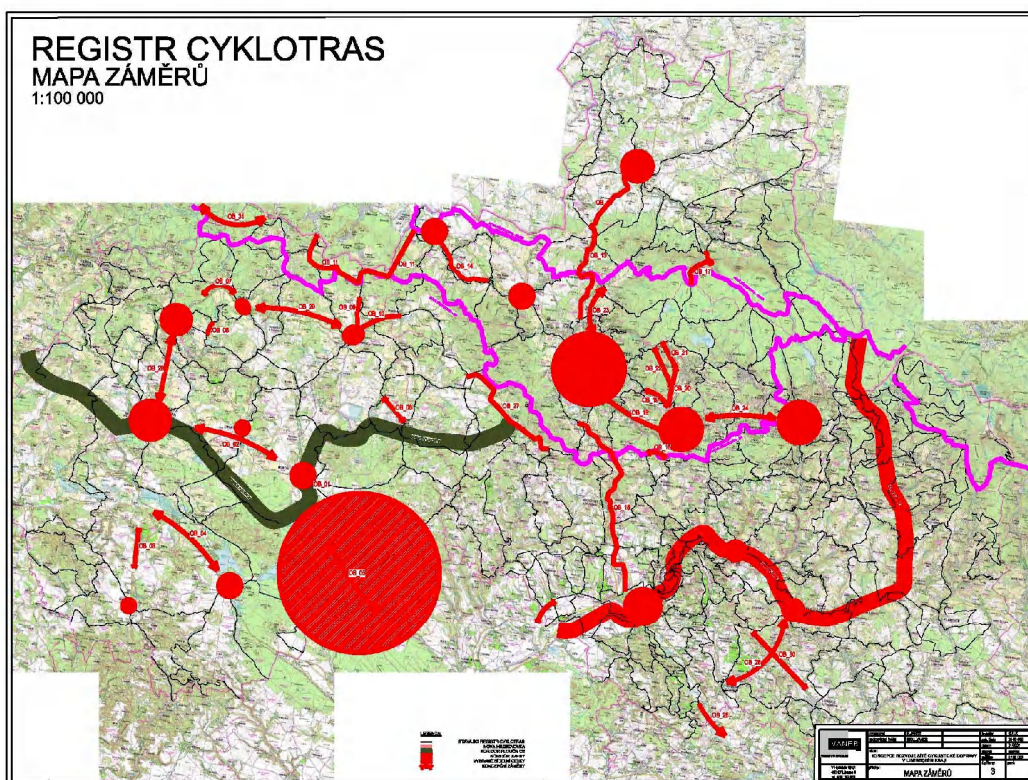
Cíle sběru dat „konceptce rozvoje sítě cyklistické dopravy v LK bylo:

- identifikace problémů - závadových a rizikových míst na stávajících trasách (registrovaných),
- potřeby koncepčních úprav (doplnění stávající sítě),
- analýza identifikovaných problémů,
- klasifikace problémů pro určení priorit,
- určení klíčových problémů k postupné nápravě.

Závěry analýzy s návrhem strategie řešení problémů cyklotras

Závěry analýzy se zaměří na oblasti, které je nutno v dalších úvahách preferovat:

- nápravy stavu nevyhovujících a rizikových míst na trasách dnes registrovaných (kapitola A),
- řešení dosud pomíjené oblasti vztahů s dopravní funkcí (kapitola B),
- postupně se spoluúčastí měst rozvíjet cyklodopravu v městských aglomeracích a její připojení na extravilánovou síť (kapitola C),
- doplnění dálkových páteřových tras mezinárodního významu a řešení oblasti Ralsko (kapitola D).



A. Výběr problému dle jednotlivých oblastí, setřídění dle naléhavosti řešení, odhad orientačních nákladů.

V následném seznamu jsou sestupně sestaveny problémy dle priorit řešení. Červeně jsou zvýrazněny závady určené k odstranění (příp. zahájení přípravy řešení) v bezodkladném nebo krátkodobém horizontu 1 – 3 roků.

A.1. Bodové problémy na stávajících trasách

SETŘÍDĚNÉ PODLE NALÉHAVOSTI:

Pihel - Velmi nebezpečná průsečná křižovatka s několika smrtelnými nehodami. - Široký přejezd cyklistů přes I/9, nepřehledné. 16 – 17 000 j.v./24 h - Přeřešení průsečné křižovatky na okružní s úpravou pro zpomalení rychlosti vozidel - 10 mil. Kč – složité přeložky sítí.

Smržovka - Křížení s I/14, 8 000 j.v./24 h. Dopravní opatření 1,5 mil. Kč

Lučany n/N - Křížení s I/14, 11 000 j.v./24 h. Dopravní opatření 1,5 mil. Kč

Kr. Studánka - Křížení s I/13, 10 000 j.v./24h. Dopravní opatření 500 tis. Kč

Radvánovice - Křížení s I/35, 8 500 j.v./24 h. - Řeší zpracováváný projekt humanizace I/35 - Hradí ŘSD.

Borek p. Tr. - Křížení s I/35, 8 500 j.v./24 h. - Řeší zpracováváný projekt humanizace I/35 - Hradí ŘSD

Oldřichov v H.(u Kozy) – Nebezp. křížení na horizontu silnice III/2904 - Dopravní opatření – 0,5 mil. Kč

Kořenov - Křížení s I/14, 3 600 j.v./24 h. Dopravní opatření 1 mil. Kč 6

Hrádek n/N - Křížení trasy 3039 se silnicí I/35 v Hrádku nad N. Dopravní opatření 1 mil. Kč 6

Výpřež - Nepřehledné křížení se silnicí – Výpřež - Dopravní opatření, úprava rozhledových poměrů - 1,5 mil. Kč

Doksy - Křížení trasy 25 se sil. I/38 v Doksech, 8 000-10 000 j.v./24 - Dopravní opatření - 1,5 mil. Kč

Odhad stavebních nákladů celkem: 22 – 24 mil. Kč

A.2. Liniové problémy na stávajících trasách

SETŘÍDĚNÉ PODLE NALÉHAVOSTI:

Nová Huť - Nebezpečné křížení s I/9 pod Šebrem 6 500 j.v./24 h.- Přetrasovat do mimoúrovňového přechodu dráhy a podjezdu pod stávajícím mostem nad tratí ČD. - 10 – 12 mil. Kč

Za Protrženou přehradou - Prudký sjezd s velmi špatným kamenitým, erodovaným povrchem (délka úseku cca 200 m) - 300 – 400 tis. Kč

Hejnice - Souběh se silnicí II/290. Přetrasovat po místních souběžných komunikacích 200 tis. Kč

Mníšek - Křižovatka I/13 a III/2904 a průjezd obcí ve směru na Novou Ves. 10 000 j.v./24 h. Dopravní opatření + přetrasování chodníku 1,5 mil. Kč

N. Bor – Cvikov - Úprava trasy 3053 u Cvikova Napojení na Cvikov 1,5 mil. Kč

N. Bor – Sloup v Č. - Úprava trasy 3056 Přetrasovat nevhodné vedení trasy 3 mil.

Odhad stavebních nákladů celkem: 21,5 – 23,6 mil. Kč

B. Koncepční úpravy a doplnění sítě

V převážné většině závažných problémů se jedná o řešení dopravních propojení sídelních útvarů. Zejména u investičně připravovaných akcí rozvoje silniční sítě je nutné včlenění požadavků cyklodopravy realizovat okamžitě. V menším rozsahu jsou uvedeny požadavky na doplnění turistických tras.

SETRÍDĚNÉ PODLE NALÉHAVOSTI:

Propojení Liberec – Jablonec přes sídliště Kunratická a Rýnovice - Připravované páteřní propojení pro automobilovou dopravu doplnit o separovaný cyklopruh. - 5 mil. Kč – součást budování nového silničního propojení

Rychlé spojení Liberec – Turnov. Přeznačení a přečíslování trasy Minkovice – Jeřmanice – Hodkovice. Vyhledání a vyznačení nové části trasy Hodkovice - Turnov. - 3 mil. Kč

Rychlé propojení Mníšek-Liberec - Přetrasování ze silnice I/13 3 mil. Kč - dnes se částečně realizuje

Rychlé propojení Liberec-Frýdlant (min.energet.zátěž.) - Vyhledávání nové trasy včetně cca tří kilometrových úseků na nově vybudovaných separovaných cestách - 20 – 30 mil. Kč 6

Rynoltice – Jablonné, rychlé spojení - Segregovaný souběh se sil. I/13 – spojit s plánovanou stavbou obchvatu ve Lvové 15 – 20 mil. Kč

Rynoltice - B. Kostel. - Segreg. nízkoenergetická komunikace Rynoltice - B. Kostel podél I/13 - 40 mil. Kč

Petrovice – Jablonné, rychlé spojení. - Přeznačení trasy a mimoúrovňové křížení sil.I/13 6 mil. Kč

Jablonné – Cvikov, rychlé spojení - Oddělený souběh se sil. I/13 40 mil. Kč

Rychlé spojení Cvikov – Svor – Nový Bor - Vyhledání nové trasy, přeznačení 10 mil. Kč

Rychlé spojení Česká Lípa – Mimoň. Zúžení stávající nebezpečné, rychlé komunikace + vytrasování odděleného pásu (15 mil. Kč)

Propojení Ski areálu Jiřetín – Luž. - Bezpečné mimoúrovňové převedení trasy přes sil. I/9 na Šébru + vybudování přístupových komunikací (15 - 20 mil. Kč).

Propojení rychlé cyklodopravy Jablonec - "Smržovka – Tanvald. - Vyhledání bezkonfliktní trasy, nejlépe v kombinaci s pěším provozem. (20 mil. Kč)

Rychlé spojení Nový Bor – Česká Lípa. - Oddělení souběhu se sil. I/9, lépe využít trasy přes Skalici (5 mil. Kč)

Propojení Liberec – Jablonec údolím Nisy

a/ souběžnou trasou po vedlejších komunikacích, křížení, značení (3 mil. Kč)

b/ úpravou stávajících komunikací (dopravní opatření) 5 mil. Kč

Hraniční přechod Krompach – Hrádek nad Nisou - Nová trasa jižním úbočím Lužických hor navazující na trasy na německém území (okruh Hrádek – Oybin – Krompach – Hrádek) 5 mil. Kč

Vstup do Jizerských hor od Jablonce, připojení na cykloúpravy intravilánové. Dopravní značení, nástup, lokální úpravy lesních cest. (2 mil. Kč).

Propojení Zahrádky – Dubá - Nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest. (3 mil. Kč)

Propojení Dubnice - Hamr na Jezeře - Vyznačení po místních komunikacích, úpravy povrchů (2 mil. Kč)

Propojení Liberec – Jablonec přes Lukášov - Přetrasování 200.000,-

Rychlé spojení Mimoň – Ralsko – Mnichovo Hradiště. Vyhledat trasu kopírující dnešní sil. II/268. Souvisí s celkovým rozvojem oblasti Ralsko.

Turistické vrstevnicové propojení Proseč p. Ještědem – Křížany po jižním svahu ještědského hřebene. - Nalézt a vyznačit trasu s lokálními stavebními úpravami cest. (5 mil. Kč).

Pravobřežní propojení Hrádek n/N – Bílý Kostel zcela separované od silniční dopravy. Dopravní značení, stavební úpravy komunikací. (1 mil. Kč)

Propojit trasy s centrem Mimoně - Dopravní značení. (50 tis. Kč)

Vytýčení trasy Hřebínek – Ferdinandov. Dopravní značení. (100 tis. Kč)

Borek - Ktová, vyhledání trasy v souběhu se sil. I/35. Vyznačení a úpravy nové trasy (3-5 mil. Kč).

Doplnění reg. trasy Lomnice n. Pop. – Kozákov. Vyhledání nové trasy. Cenu lze stanovit až na zákl. vyhledávací studie.

Nalézt nízkonoenergetické spojení Semily – Rovensko. Vyznačit trasu, dopravní značení, lokální úpravy povrchů (3 mil. Kč).

Nalézt nízkonoenergetické propojení Semily -Košťálov – Libštát. Vyhledávání trasy lze stanovit až na zákl. vyhledávací studie. Propojení této budoucí cyklostezky na trasu Lomnice - Lestkov (již zpracován projekt - návrh trasy). Důležitá návaznost pro rozvoj turistického ruchu i pro obce Košťálov a Libštát, propojení Český ráj - Podkrkonoší, Krkonoše.

Turistické propojení Tanvald - Semily - Vyhledávání trasy lze stanovit až na zákl. vyhledávací studie.

Podbozkov - Ž. Brod - V Vyhledávání trasy lze stanovit až na zákl. vyhledávací studie.

Sloup v Č. – Radvanec – Cvikov. Připojení Sloupu v Č. na trasu 3053 za Radvancem lze stanovit až na zákl. vyhledávací studie.

Rádlo - Jablonec n. Nis..- Připojení Nové Hřebenovky z Rádla do Jbc s návazností na OB 20, 21, 22 do Jiz. Hor. Lze stanovit až na zákl. vyhledávací studie.

Rychnov n. N. - Rádelský Mlýn - Připojení Rychnova na OB 15. Lze stanovit až na zákl. vyhledávací studie

Chrastava - Liberec - nízkonoenergetické dopravní propojení měst 20 mil.

Další potřebné regionální dopravní propojení (nové návrhy):

- Desná - Tanvald - Velké Hamry - Plavy (prakticky souvislé osídlení podél frekventované silnice I/10, kde neexistuje bezpečné spojení mezi jednotlivými sídly po dně hlubokého údolí)
- Kravaře - Stvolínky - Holany - Zahrádky (osídlení podél silnice I/15, neexistuje bezpečné spojení)
- Turnov - Karlovice (Sedmihorky) - Hrubá Skála (Borek) - Ktová (téměř souvislé osídlení podél frekventované silnice I/35, neexistuje bezpečné propojení sídel - turistické spojení po úbočí hruboskalského hřebene je pro velké převýšení pro běžné dojíždění nepoužitelné, velká frekvence i rekreačních cyklistů při návratu z výletu na silnici I/35)
- Řešení nadregionálního koridoru Turnov – Jičín cyklostezkou s dopravně obslužnou funkcí v souběhu s frekventovanou silnicí I. třídy I/35. Tento směr je součástí mezinárodního koridoru Zittau – Hradec Králové, který patří mezi priority Královéhradeckého kraje. Koridor je v současnosti řešen pouze po stránce cykloturistické (CT č. 14), nikoli však dopravně bezpečnostní.

Odhad stavebních nákladů celkem: 249 – 281 mil. Kč

C. Problém měst a obcí

S ohledem na skutečnost, že řešení problémů pohybu v intravilánech obcí a měst je v libereckém regionu v počátcích, jsou v této kapitole pouze naznačeny nejnaléhavější potřeby řešení. U této kapitoly je pak zajímavé propojit poznatky s dotazníkovým šetřením vedeným ze strany odboru dopravy LK

SETRŽIDÉNÉ PODLE NALÉHAVOSTI:

Liberec - Řešit komplexně cyklodopravu podle zpracovaného generelu, a/ vnitřní dopravní vztahy, b/ připojení cyklotras do centra města

Jablonec n/N - Řešit cyklodopravu uvnitř města s vazbou na vznik rychlého spojení se sousedními městy a obcemi a vstupem do turistické zóny Jizerských hor.

Turnov - Řešit vnitřní cyklodopravu a bezkonfliktní dovedení turistických tras do centra.

Česká Lípa - Řešit komplexně cyklodopravu podle zpracovaného generelu.

Jablonec v. P. - Řešit vnitřní centrální propojení přiváděných cyklotras

Tanvald - Zajistit propojení tras do jednoho centrálního výchozího bodu. 5

Doksy - Řešit bezpečný průjezd obcí

Zákupy - Řešit bezpečný průjezd obcí

Dubá - Řešit bezpečný průjezd obcí

Nový Bor - Řešit bezpečný průjezd obcí

Mimoň - Řešit propojení cyklotras s centrem města, bezpečný průjezd obcí

Frýdlant - Vyřešit průjezd městem

Chrastava - Převést cyklisty na pravý břeh Jeřice

Semily - Řešit bezpečný průjezd městem s vazbou na koridory Jizery a Olešky

D. Cykloturistické koridory a oblasti

Jedná se o systematickou přípravu doplnění sítě o páteřní dálkové trasy v atraktivních turistických oblastech. V dnešní době se již připravují některá lokální řešení. Samostatnou oblastí pro rozvoj území je oblast bývalého vojenského újezdu Ralsko, v němž by se měla cykloturistika připravovat v koncepci rozvoje celé oblasti.

Stávající návrh kategorizace byl vypracován kolem roku 2000 KÚ Liberec dle rozvahy ing. arch. Ullmana. Předkládaná aktualizace zahrnuje aspekty uvedené ve výše uvedených kapitolách A., B., C. Kategorizovány jsou 3 typy tras. Základní kostru tvoří trasy mezinárodní a nadregionální, doplňkovou síť potom trasy regionální. Zvláštní význam je přikládán trasám regionálním s významnou dopravní funkcí. Pro zařazení do jednotlivých kategorií jsou uvedeným typům přisouzena následující kritéria:

a) trasy mezinárodní

- přeshraniční propojení s trasami evropského významu nebo připojení větších příhraničních aglomerací nebo turistických center,
- možnost budování destinačního programu pro vícedenní cestování,
- trasy méně fyzicky náročné s dostatečným množstvím atraktivních cílů.

b) trasy nadregionální

- doplňující síť mezinárodních tras,
- zpřístupňují a propojují turisticky atraktivní oblasti,
- mohou být fyzicky náročnější než trasy mezinárodní,
- mohou být rovněž součástí rozvoje destinačního programu Libereckého kraje.

c) trasy regionální

- všechny ostatní dnes vyznačené trasy doplněné o záměry dle odst. C/
- důležité je zejména vybudování systému regionálních tras s výraznou dopravní funkcí (propojení sídelních celků)

Koncepce rozvoje cyklotras VÚC LK musí být řízena jediným subjektem - odborem kultury, památkové péče a cestovního ruchu KÚ LK a koordinována jednak s dalšími vnitřními složkami LK a navenek se zainteresovanými obcemi, organizacemi a sdruženími kompetentními se k dané problematice vyjadřovat.

D.1. Struktura tras mezinárodních

D.1.1. Radiální trasy (sever – jih)

Odpovídají v zásadě původnímu návrhu. Pokud je na nich navrhována úprava, bude uvedena v následujícím textu. Jedná se o trasy (bez uvedení číselného označení, pouze s uvedením vstupu a výstupu z hranic LK):

- Berlín - Praha (Polevsko - Kamenický Šenov - Dubá – Blatce a směr Nová Huť-Horní Světlá-Waltrsdorf),
- Zittau - Kurort Jonsdorf - Praha (Krompach - Zákupy - Doksy - Bezděž),
- Zittau - Lückendorf - Praha (Petrovice - Jablonné v P. - Stráž p.R.- Mimoň - Ralsko),
- Zittau - Hradec Králové (Hrádek n.N. - Liberec varianty - Turnov - Vyskeř),
- Greenway Jizera (Příšovice - Turnov - Železný Brod - Semily - Jablonec nad Jizerou - Kořenov - Orle).

D.1.2. Tangenciální směr (západ – východ)

- Ostritz - Harrachov (Višňová - Frýdlant - Raspenava - Kořenov - Harrachov),
- ER2/ Zittau - Karpatz (Kunratice - Frýdlant - Raspenava - Nové Město p.S.),
- Ploučnice + Nová Hřebenovka jih / Žandov - Česká Lípa - Mimoň - Stráž p.R. - Proseč p.J. - Jablonec n.N. - Kořenov - Orle).

D.2. Trasy nadregionální

Doplňují síť mezinárodních. V textu jsou uvedeny pouze významné nebo nově navrhované trasy.

- Nová Hřebenovka jih (Svor - Mařenice - Jablonné v P. - Kryštofovo Údolí - Šimonovice),
- Nová Hřebenovka sever (Hrádek n.N. - Chrastava - Mníšek - Hejnice - Harrachov - Rokytnice n.J. - Horní Mísečky),
- Liberec – Mníšek – Frýdlant,
- Rokytnice n.J. - Jilemnice - Horní Branná – Vrchlabí,
- Proseč p.J. - Č.Dub - Turnov – Ktová,
- Jablonné v P. - Křižany - Světlá v P.,
- Česká Kamenice - Prysk – Svor,
- odbočka Nová Huť – Svor,
- odbočka na Ještěd,
- Křižany - Osečná - Ralsko - Doksy - Dubá – Tuhaň.

D.3. Multifunkční turistické koridory

- koridor Ploučnice,
- koridor Lužická Nisa (dříve pod názvem Odra – Nisa),
- koridor Jizera,
- Nová Hřebenovka, jižní a severní větev.

D.4. Regionální

Zmíněna jsou pouze potřebná dopravní propojení

- Rynoltice – Jablonné v P. – Cvikov – N. Bor – Č. Lípa – Zákupy – Mimoň,
- Liberec – Jablonec n. N. – Smržovka – Tanvald,
- Turistické propojení Jablonec n. N.: - Bedřichov přes Vyšehrad.

Aktualizace kategorizace cyklotras v Libereckém kraji, včetně doplnění koncepce sítě o nové páteřové trasy, bude mít zásadní dopad do stávajícího registru. Některé dnes evidované trasy, zejména regionálního významu, zcela zaniknou a budou nahrazeny novými trasami s vazbou na zde popisovanou síť. Při projednávání těchto návrhů je nutno postupovat nanejvýš uvážlivě, neboť veškeré administrativní zásahy budou mít přímý dopad do všech vydávaných turistických materiálů tištěných i digitálních.

2.4.2.3 Trasy sledované mezinárodní pracovní skupinou Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa.

V návaznosti na materiál „Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji“ je nutné uvést, že Libereckým krajem procházejí mezinárodní euroregionální trasy s přesahem do Německa (Saska) a

do Polska. Jde o tyto trasy značené ER 1-9, které jsou sledovány mezinárodní pracovní skupinou Euroregionu Neisse-Nisa-Nysa. Velkou výhodou daných tras je, že na trasování, úpravu a značení těchto tras je možno čerpat prostředky přednostně z programu CÍL III.:

ER-1 - okružní cesta Trojzemím (polské území – Zittau – Hartau – Hrádek n/N.; rekreační trasa vytvořená v Trojzemí Č – N – P).

ER-2 - Krakonošova cesta (vede po polském území severních svahů Krkonoš, do Libereckého kraje přichází v Novém Městě pod Smrkem a do Polska se vrací v Kunraticích, pokračuje přes Bogatyni a Zittau na území Ústeckého kraje v Dolním Podluží a dále do Bad Schandau).

ER-3a - Podél Lužické Nisy a Odry – (varianta Česko – Německo)

ER-3b - Podél Lužické Nisy a Odry – (varianta Česko – Polsko)

ER-4 - Cesta středověkými městy

ER-5- Cesta Praha – Berlín (v Německu vede po stezce Spreeweg, do Ústeckého kraje vstupuje v Rožanech, na území Libereckého kraje v Polevsku a kraj opouští u obce Blatce. Středočeským krajem pokračuje do Prahy. Součástí cesty Praha – Berlín je i větev Waltersdorf, Horní Světlá a Nová Huť).

ER-6 - Cesta „Údolí Bobrů“

ER-7- Cesta venkovem Jizerského pohoří

EER-8 - Ploučnice – podrobné informace, viz. níže

ER-9 - Greenway Jizera – podrobné informace v kapitole 2.4.2.5.

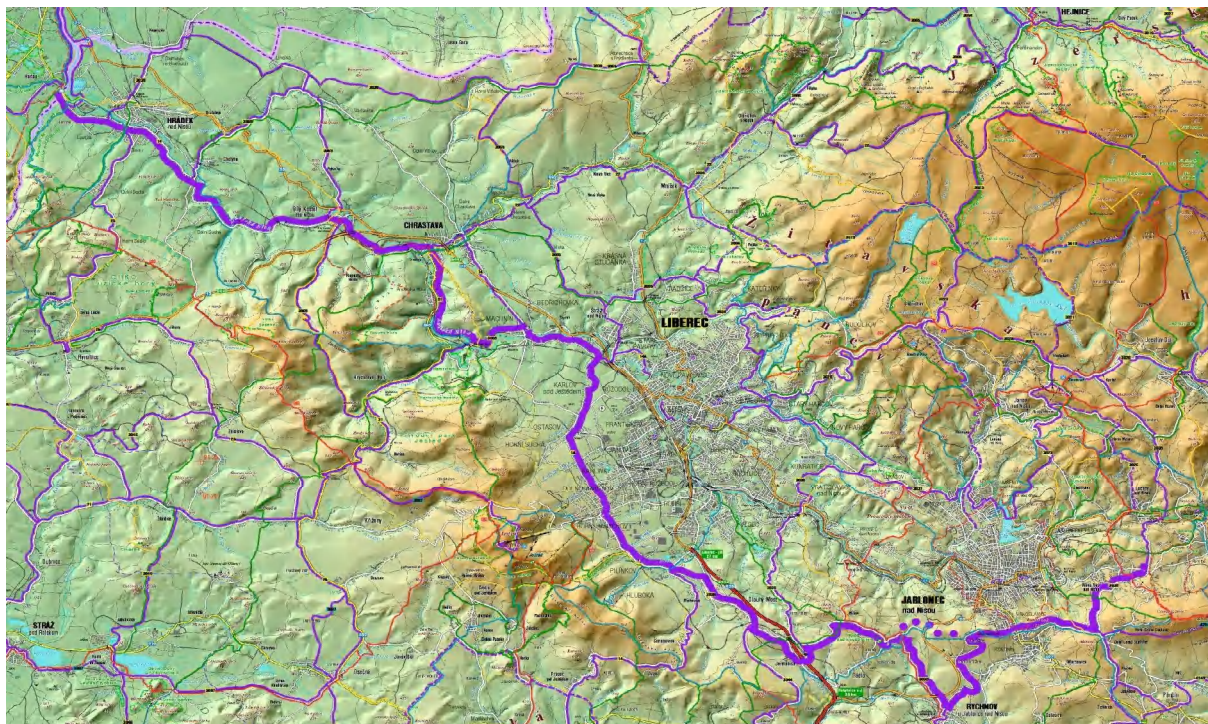
ER - 3 Cyklostezka Lužická Nisa (Odra – Nisa). Úsek v Libereckém kraji je od pramene Nisy přes Rádlo, Liberec a Hrádek n/N. do Polska a Německa a dále po obou březích Nisy k Baltickému moři

Mezinárodní cyklotrasa Odra – Nisa je společným projektem tří zemí - ČR, Německa a Polska. Výsledkem bude 591 km dlouhá cyklostezka vedoucí převážně v nížinaté krajině podél hraničních řek Nisy a Odry. Stezka je již na českém úseku proznačena a probíhá propagační činnost. Do současnosti bylo na realizaci této stezky vytvořeno a realizováno několik investičních i neinvestičních subprojektů, avšak proto aby trasa splňovala mezinárodní standardy, je třeba zrekonstruovat a vybudovat některé kritické úseky.

Akce	Rozsah	Cena (mil. Kč)
Vybudování úseku mezi Machnínem (most) – Andělskou horou (most)	1,8 km	7
Rekonstrukce trasy v obci Machnín	1,2 km	4,5
Vybudování úseku mezi Jabloncem nad Nisou (Dobrá Voda) a Turistickou lávkou Rádlo	1,4	6
Vytvoření trasy mezi obcemi Rádlo a Milíře	3,6	17,5
Informační a navigační systém cyklotrasy		5

Cílem Mezinárodní cyklotrasy Odra – Nisa je symbolické propojení tří zemí, které ještě v nedávné minulosti byly těmito řekami odděleny a nabídnout možnost aktivně se seznámit s tímto zajímavým územím. Cyklotrasa začíná u pramene řeky Nisy v Jizerských horách a prochází zajímavými místy v ČR, Německu a Polsku než dorazí ke svému konci na březích Baltického moře.

Po zprovoznění všech úseků bude mít tato cyklotrasa pozitivní efekt na návštěvnost Libereckého kraje v průběhu letní sezóny. Je však nutné, aby byla co nejrychleji odstraněna všechna kritická místa na českém úseku stezky. Zmíněné nedostatky negativně ovlivňují prožitek z jízdy a mohou způsobit ztrátu dobré image celého regionu.



Obrázek: Mapa českého úseku cyklotrasy Odra – Nisa

ER – 8 Cyklostezka Ploučnice, aneb **Zelená cyklomagistrála Ploučnice v území mikroregionu Podralsko, Peklo**



ZÁKLADNÍ INFORMACE

Lokalizace řešeného území v Mikroregionu Podralsko:

Vymezení území :

Region soudržnosti – NUTS II Severovýchod Kraj – Liberecký kraj Hospodářsky slabé oblasti Libereckého kraje – Mikroregion Podralsko, Mikroregion Peklo

Města a obce na hlavní ose trasy cyklomagistrály – Osečná, Hamr na Jezeře, Stráž pod Ralskem, Noviny pod Ralskem, Pertoltice pod Ralskem, Mimoň, Ralsko – Kuřivody, Zákupy, Česká Lípa, Stružnice, Jezvė, Stoupno, Horní Police, Žandov a dále pokračuje Ústeckým krajem do Děčína.

Celková délka cyklomagistrály:

85km, z toho 50km Podralsko

Celkové náklady projektu v území Mikroregionu Podralsko:

odborný odhad 117 mil.Kč investiční náklady + 2 mil. Kč na projektovou dokumentaci

Celkové náklady projektu: odborný odhad 200 mil. Kč (vč. dokumentace pro stavební povolení, realizace, inženýringu, výkupu pozemků, vynětí z ZPF aj., vč. DPH).

Podralsko: 50km, 117.650.000,- Kč

Peklo: 12km, 28.236.000,- Kč

Ústecký kraj: 23km, 54.114.000,- Kč

Celkem: 200.000.000,- Kč.

Mimo hranice Mikroregionu Podralsko vede trasa návazným územím Mikroregionu Peklo a dále územím mikroregionu Sdružení obcí Benešovska v Ústeckém kraji. **V roce 2008 realizován první úsek – Cyklookruh města – Stráže pod Ralskem z DIA programu Libereckého kraje částkou 100tis. Kč a byla realizována část Lesní Domky – Lázně Kundratice z dotace ROP ve výši 5mil Kč.** Cyklomagistrála Ploučnice se fyzicky napojí na Cyklomagistrálu Labe a její další napojení na cyklomagistrálu Středočeského kraje je v jednání. Plánuje se propojení i na Saskou stranu ve spolupráci se sdružením Žitavské hory Lázeňskou stezkou z Lázní Kundratice do Lázní Oybin v SRN.

Hlavním cílem projektu je vytvořit podél Ploučnice unikátní infrastrukturu pro rozvoj aktivních pobytů a rekreace, zejména pro cykloturistiku a pro rostoucí zájem o takový druh moderního sportu, jako je in-line bruslení. Cyklotrasa vedená jedinečným a nádherným údolím Ploučnice se jistě stane vyhledávaným místem aktivního odpočinku.

HARMONOGRAM REALIZACE PROJEKTU:

	Začátek realizace	Ukončení realizace
Vypracované PD Osečná, Stráž pod Ralskem, částečně Mimoň	2007	2009
Vypracování PD Hamr na Jezeře, Noviny pod Ralskem, Pertoltice pod Ralskem, Ralsko-Kuřivody, Zákupy	2008	První pololetí 2009
Realizace dílčích úseků hl. osa	2008	2010
Realizace jednotlivých etap hl. osa	2009	2013
Příprava návazných projektů – lokální a nadregionální větve	2009	2010

Semering – úbočí Ještědského hřebene nástup na cyklomagistrálu a vazba na Novou Hřebenovku Křižany, Osečná - Prameny Ploučnice, Hamr na Jezeře, Stráž pod Ralskem, Noviny pod Ralskem Mimoň- trasování řešeno variantně, Ralsko (obec), Hradčany, Zákupy-Veselí, Vlčí Důl.

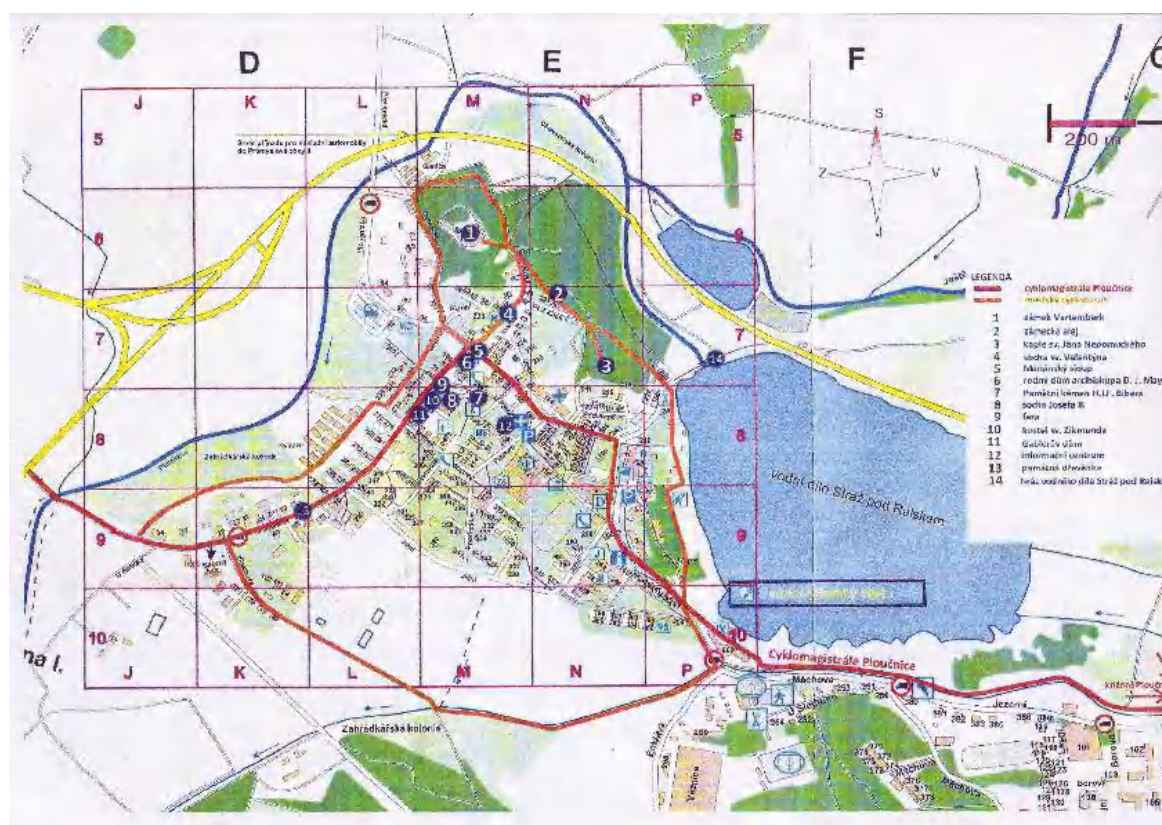
Další trasa mimo Mikroregion Podralsko:

- Česká Lípa, Žandov a centrální část města, Stružnice, Jezvé, Horní Police, Žandov, Starý Šachov, Františkov nad Ploučnicí, Benešov nad Ploučnicí, Malá Veleň,
- Březiny, Děčín – centrum, nábřeží Labe, napojení na cyklomagistrálu Labe – Elbe.

Jedná se o trasu mezinárodní – jde o trasu napojenou na systém tras v sousedních státech především v Sasku, ale i Polsku, Žitavské hory na jedné straně a Cyklotrasu podél Labe. Cyklotrasa bude začleněna přímo do hlavní evropské sítě dle označení Klubu českých turistů (trasa I. třídy) která navazujícími rameny zajistí propojení významných příhraničních turistických oblastí. Cyklotrasa Ploučnice bude zaevidována KČT.

Vzhledem k pokrytí velké části území Libereckého kraje může tento projekt patřit mezi pilotní.

Část Mikroregionu Podralsko je již řešena konkrétními stavebními projekty a v současné době se řeší stavební povolení na konkrétní úseky. Některé úseky již platné stavební povolení mají. V druhé části v rámci Mikroregionu Peklo bylo požádáno o územní rozhodnutí. K projektu bylo již zpracováno a schváleno logo. A projekt byl schválen Memorandem všech starostů a vedení obou zúčastněných krajů.



2.4.2.4 Podněty k zapracování do Zásad územního rozvoje Libereckého kraje (ZÚR LK).

V této kapitole jsou uvedeny návrhy cyklokoridorů, které využívají stávající a navrhované cyklotrasy a cyklostezky a integrují je do dopravní infrastruktury bezmotorové dopravy Libereckého kraje.

Kromě záměrů v této tabulce, které jsou sledovány v rozpracovaném návrhu ZÚR LK

2.4.2.4 ZÚR LK	
„Návrh ploch multifunkčních dopravních koridorů pro pěší, cyklo, lyže a vodní turistiku a potřebou koordinovaného rozvoje mezi jednotlivými složkami bezmotorové dopravy“.	
Jedná se o NAVŠI rozšíření (prohloubení) záměru čísla D39 – D42 ZÚR LK.	
Multifunkční koridory	Turistické
D39	koridor - Ploučnice
D40	koridor - Lužická Nisa
D41	koridor - Jizera
D42	Nová Hřebenovka, jih a severní větev
o množinu následujících subzáměrů:	
Mezinárodní cyklokoridory	
MN_CYKLO_01	Berlín - Praha (Polevsko - Kamenický Šenov - Dubá - Blatce)
MN_CYKLO_02	Zittau - Kurort Jonsdorf - Praha (Krompach - Zákupy - Doksy - Bezděž)
MN_CYKLO_03	Zittau - Lückendorf - Praha (Petrovice - Jablonné v P. - Stráž p.R. - Mimoň - Ralsko)
MN_CYKLO_04	Zittau - Hradec Králové (Hrádek n.N. - Liberec varianty - Turnov - Vyskeř)
MN_CYKLO_05	Ostřitz - Harrachov (Višňová - Frýdlant - Raspenava - Kořenov - Harrachov)
MN_CYKLO_06	ER2/ Zittau - Karpacz (Kunratice - Frýdlant - Raspenava - Nové Město p.S.)
MN_CYKLO_07	Ploučnice + Nová Hřebenovka jih / Žandov - Česká Lípa - Mimoň - Stráž p.R. - Proseč p.J. - Jablonec n.N. - Kořenov - Orle)
MN_CYKLO_08	Greenway Jizera (Příšovice - Turnov - Železný Brod - Semily - Jablonec nad Jizerou - Kořenov - Orle)
Nadregionální cyklokoridory	
NR_CYKLO_01	Česká Kamenice - Prysk - Svor
NR_CYKLO_02	Nová Hřebenovka jih (Svor - Mařenice - Jablonné v P. - Kryštofovo Údolí - Šimonovice)
NR_CYKLO_02_1	odbočka Nová Huť - Svor
NR_CYKLO_02_2	odbočka na Ještěd
NR_CYKLO_03	Jablonné v P. - Křižany - Světlá v P.
NR_CYKLO_03_1	odbočka Jablonné v P. - Velký Valtinov - Brniště
NR_CYKLO_04	Nová Hřebenovka sever (Hrádek n.N. - Chrastava - Mníšek - Hejnice - Harrachov - Rokytnice n.J. - Horní Mísečky)
NR_CYKLO_05	Liberec - Mníšek - Frýdlant
NR_CYKLO_06	Rokytnice n.J. - Jilemnice - Horní Branná - Vrchlabí

navrhujeme ZÚR LK rozšířit o množinu následujících subzáměrů uvedené v následující tabulce:

Mezinárodní cyklokoridory MN_CYKLO	
MN_CYKLO_01	Berlín - Praha (Polevsko - Kamenický Šenov - Dubá - Blatce)
MN_CYKLO_02	Zittau - Kurort Jonsdorf - Praha (Krompach - Zákupy - Doksy - Bezděž)
MN_CYKLO_03	Zittau - Lückendorf - Praha (Petrovice - Jablonné v P. - Stráž p.R. - Mimoň - Ralsko)
MN_CYKLO_04	Zittau - Hradec Králové (Hrádek n.N. - Liberec varianty - Turnov - Vyskeř)
MN_CYKLO_05	Ostřitz - Harrachov (Višňová - Frýdlant - Raspenava - Kořenov - Harrachov)
MN_CYKLO_06	ER2/ Zittau - Karpacz (Kunratice - Frýdlant - Raspenava - Nové Město p.S.)
MN_CYKLO_07	Ploučnice + Nová Hřebenovka jih / Žandov - Česká Lípa - Mimoň - Stráž p.R. - Proseč p.J. - Jablonec n.N. - Kořenov - Orle)
MN_CYKLO_08	Greenway Jizera (Příšovice - Turnov - Železný Brod - Semily - Jablonec nad Jizerou - Kořenov - Orle)
Nadregionální cyklokoridory NR_CYKLO	
NR_CYKLO_01	Česká Kamenice - Prysk - Svor
NR_CYKLO_02	Nová Hřebenovka jih (Svor - Mařenice - Jablonné v P. - Kryštofovo Údolí - Šimonovice)
NR_CYKLO_02_1	odbočka Nová Huť - Svor
NR_CYKLO_02_2	odbočka na Ještěd
NR_CYKLO_03	Jablonné v P. - Křižany - Světlá v P.
NR_CYKLO_03_1	odbočka Jablonné v P. - Velký Valtinov - Brniště
NR_CYKLO_04	Nová Hřebenovka sever (Hrádek n.N. - Chrastava - Mníšek - Hejnice - Harrachov - Rokytnice n.J. - Horní Mísečky)
NR_CYKLO_05	Liberec - Mníšek - Frýdlant
NR_CYKLO_06	Rokytnice n.J. - Jilemnice - Horní Branná - Vrchlabí

NR_CYKLO_07	Proseč p.J. - Č.Dub - Turnov - Ktová
NR_CYKLO_08	Křižany - Osečná - Ralsko - Doksy - Dubá - Tuhaň
Mezinárodní turistické pěší koridory MN_PESI (Evropské dálkové trasy)	
MN_PESI_E3	Atlantic – Ardennen – Erzgebirge – Karpaten – Black Sea
MN_PESI_E10	Lapland - Baltic Sea – Šumava – Alps

2.4.2.5 Příklady projektové připravenosti

A. Cyklostezka Jizera – Greenways Jizera

Záměrem projektu je vybudovat páteřní cyklotrasu podél celého toku řeky Jizery. To představuje vybudování a dobudování nezbytné infrastruktury a následně zpracování marketingové strategie nabídky zajímavosti Pojizeří. Snahou je, aby „Cyklotrasa Jizera“ byla alternativní nabídkou cestovního ruchu se zaměřením na rodiny s dětmi. Idea projektu se zrodila počátkem 90. let. Naplňování projektového záměru jako jednoho celku započalo v roce 2004, kdy se z iniciativy Města Turnova se nositelé projektu dohodli na společném postupu řízení projektu. „Cyklotrasa Jizera“ je rozdělena na čtyři základní úseky, každý z úseků má svého nositele, který koordinuje práce na projektu tak, aby byla zachována jednotná idea projektu. Každý z úseků představuje rozdílnou míru připravenosti:

1. Úsek **Brandýs nad Labem-Svijany**, (Středočeský kraj)
2. Úsek **Svijany-Železný Brod**, nositel **Město Turnov**
3. Úsek **Železný Brod-Horní Sytová**, nositel **Město Semily**
4. Úsek **Horní Sytová-pramen Jizery/PL**, nositel **Krkonoše-svazek měst a obcí**

Projekt je založen na principu partnerství – jednotliví nositele spolupracují jednak mezi sebou, jednak se zasaženými obcemi. Významnými partnery projektu jsou Liberecký kraj, Správa KRNP, Sdružení Český ráj. Vzhledem k tomu, že projekt je v počátku svých příprav, další partneři budou ještě osloveni – např. Povodí Labe, České dráhy, Správa CHKO Jizerské hory.

Celkové náklady projektu:

Celková délka cyklotrasy (Praha – Polsko)
Celková délka nové výstavby cyklostezek

300 - 500 mil. Kč

190 km

cca 26,0 km

Realizace a harmonogram projektu:

S probíhajícími plánovacími obdobími Evropské unie, a s tím spojenou možností čerpání finančních zdrojů z evropských fondů, je projekt postupně připravován do realizační fáze. Po dílčích úsecích je zpracovávána projektová dokumentace a budou podávány žádosti o dotaci z evropských fondů na investiční část projektu.

Níže je pak uveden předběžný harmonogram projektu, včetně orientačního rozdělení na dílčí úseky a předpokládaného časového členění. Realizace projektu bude probíhat po etapách dle stavu připravenosti v jednotlivých úsecích a podle dostupnosti finančních zdrojů. Harmonogram bude průběžně upřesňován.

a) úsek Svijany – Železný Brod

etapa Svijany a etapa Dolánky – Líšný (9,2 km).

V úseku Dolánky – Loužek a Rakousy se jedná o rekonstrukci stávající komunikace v délce cca **5,1 km**. Zpracovává se DUR, v případě rozdělení úseku na jednotlivé části může být realizace zahájena v roce 2008 na základě ohlášení stavby. V úseku Loužek – Rakousy, Rakousy – Malá

Skála a Malá Skála – Líšný se jedná o budování nové stezky pro bezmotorovou dopravu (pěší, cyklo) v délce **4,1 km**. Zpracovává se DUR na akci, po zpracování dokumentace pro stavební povolení bude stavba připravena k zahájení realizace v roce 2008.

2007 – 2008 zpracování projektové dokumentace (DUR, DSP) 0,8 mil. Kč

2008 – 2009 podání žádosti (ROP, OPPI, PRV, SFDI) 28 mil. Kč

2009 – 2011 realizace projektu

od 2012 provoz a údržba stezky

etapa Líšný – Železný Brod, etapa Všeň, Mokřý – Turnov

2008 – 2009 zpracování projektové dokumentace (0,6 mil. Kč)

2009 – 2012 žádosti, realizace

b) úsek Podspálov – Dolní Sytová (hranice turistického regionu Český ráj)

etapa Podspálov – Semily a etapa Semily – Dolní Sytová

Na katastru **města Semily** se připravuje budování stezky pro nemotorovou dopravu v úseku Řeky (Kolonka) – Ostrov – nábreží Sv. Čecha v celkové délce cca 1,7 km. V převážné části se jedná o budování nových stezek. Po zpracování projektové dokumentace (0,9 mil. Kč) bude stavba připravena k zahájení realizace v roce 2009 (9,0 mil. Kč).

2007 – 2008 vyhledávací studie, trasování

2008 – 2010 zpracování projektové dokumentace

2010 – 2012 žádosti, realizace

c) úsek Dolní Sytová – Krkonoše - Polsko

etapa: Dolní Sytová – Jizerské hory

2008 trasování, napojení na polské území

2009 – 2010 projektová dokumentace

2010 – 2015 žádosti, realizace

d) úsek Zeleneč – Svijany

2007 – 2009 vyhledávací studie, projektová dokumentace (DUR)

2010 - 2013 (2015) – žádosti, realizace

e) marketing, partnerství, provoz

2006 – 2007 marketingová studie (SROP)

2007 – 2008 partnerství, systém managementu

2008 – 2009 propagace projektu, logo

2009 – 2011 marketing, tvorba produktu

2011 – 2013 (2015) propagace, prodej produktu

2013 – ... provoz, údržba

Dosavadní kroky:

- V rámci Studie rozvoje cyklistiky Horního Pojizeří byla v horním toku Jizery navržena nadregionální páteřní cyklotrasa – Pojizerská cyklotrasa.
- V rámci zpracování Zásad územního rozvoje Libereckého kraje byl definován koridor řeky Jizery jako koridor s potenciálem rozvoje cestovního ruchu.
- Byla zpracována vyhledávací studie v úseku Svijany – Železný Brod (2004).
- Byla zpracována vyhledávací studie v úseku Horní Sytová – hranice s Polskou republikou (2005).
- Byla zpracována projektová dokumentace (DUR, DSP) pro úsek na území Turnova.
- Byl vybudován první úsek cyklostezky Turnov, Votrubcova elektrárna – Dolánky.
- Byla zpracována vyhledávací studie v úseku Podspálov – Horní Sytová (2008). Probíhá jednání o konečném trasování stezky v tomto úseku a příprava zpracování projektové dokumentace (DUR).
- V rámci projektu SROP „Český ráj – region pro celou rodinu“ byla zpracována marketingová studie Cyklotrasa Jizera (2007).

- Byla podepsána dohoda o partnerství a spolupráci mezi Nadací Partnerství a Sdružením Český ráj.
- Sdružení Český ráj získalo finanční podporu z nadačního fondu Nadace partnerství (program Greenways) ve výši 75.000 Kč na projekt „Budování partnerství pro Greenways Jizera“ (2007 – 2008)
- Byla uspořádána propagační akce Cyklojízda Greenways Jizera za účasti zástupců strategických partnerů a médií (září 2007).
- V rámci určení managementu projektu byla podepsána Dohoda o partnerství na projektu Greenways Jizera mezi garanty jednotlivých úseků stezky, Středočeským krajem, Libereckým krajem a Sdružením Český ráj (září 2007).
- Obce na trase stezky podepsaly memorandum projektu a tím deklarovaly podporu projektu (2007).
- Probíhají jednání s klíčovými partnery (České dráhy, a. s., Správa železniční dopravní cesty, s. p., Povodí Labe, s. p., Lesy ČR, s. p., orgány ochrany přírody, vlastníci pozemků atd.).
- Středočeský kraj zadal zpracování vyhledávací studie a dokumentace pro územní rozhodnutí v úseku Zeleneč – Loukov (2007 – 2009).
- Byla zpracována dokumentace k územnímu rozhodnutí a vydáno územní rozhodnutí pro úsek Svijany a Dolánky u Turnova – Líšný. Sdružení Český ráj získalo účelovou dotaci z Libereckého kraje ve výši 300.000 Kč na zpracování projektové dokumentace (2007).
- Probíhá zpracování projektové dokumentace pro cyklostezku v úseku Semily, Řeky (Kolonka) – Semily, nábreží Sv. Čecha (2008).
- Sdružení Český ráj získalo účelovou dotaci z rozpočtu Libereckého kraje ve výši 400.000 Kč na zpracování projektové dokumentace pro projekt Greenway Jizera.
- Připravuje se zadání projektové dokumentace ke stavebnímu povolení na úsek Svijany a Dolánky – Líšný. V rámci podmínek proběhne statické posouzení tělesa železniční lávky Loužek – Rakousy (2008).
- Povodí Labe přistoupilo na využití protipovodňové hráze ve směru Turnov, Modřišice – Všeň pro vedení cyklostezky (2008). V rámci splnění podmínek Povodí Labe se připravuje geologický průzkum složení tělesa hráze.
- Pozemkový úřad zrealizoval v rámci komplexních pozemkových úprav rekonstrukci úseku komunikace Přepeře – Všeň, Mokřý (katastr obce Všeň), kde je navrženo vedení Greenway Jizera.
- Zadána předprojektová příprava náhradního trasování Rakousy – Malá Skála (mosty).
- Sdružení Český ráj požádalo o zařazení Greenways Jizera mezi páteřní cyklomagistrály Euroregionu Nisa (2008) – ER 9.
- Na základě jednání Sdružení Český ráj se strategickým partnerem turistického regionu Český ráj a projektu Greenway Jizera stala společnost Škoda Auto, a. s., která na podporu projektu a činnosti SČR uvolnila finanční dar 200.000,- Kč a zapůjčila automobil.
- Sdružení Český ráj získalo finanční podporu z nadačního fondu Nadace partnerství (program Greenways) ve výši 80.000 Kč na projekt „Cyklojízda Greenway Jizera 2008“ (2008 – 2009).
- V rámci propagace projektu bylo zadáno zpracování loga projektu Greenaway Jizera.
- Připravuje se propagační akce Cyklojízda Greenway Jizera 2008.

Současná situace (k 21.8.2008)

- Definovaná základní idea projektu – koridor pro nemotorovou dopravu s páteřní cyklostezkou/cyklotrasou ve směru Praha – Polabí – Střední Pojizeří – Český ráj – Krkonoše – Jizerské hory – Polsko
- Vytvořené partnerství (podpisy memoranda) a definovaný systém managementu a koordinace (dohoda o partnerství)

- Provizorní vedení po stávajících značených cyklotrasách (241, 223, 4170, 22) v zamýšlené nebo náhradní trase.
- První fáze propagace a medializace projektu (cyklojízda)
- Zpracovány vyhledávací studie (Liberecký kraj, Středočeský kraj). V některých úsecích probíhá finalizace trasování (Horní Pojizeří, Krkonoše) a projednání majetkoprávních vztahů (Středočeský kraj)
- Projektové dokumentace ve fázi zadání a zpracování (Středočeský kraj, Český ráj) v různém stupni (DUR, DSP)
- Realizovány krátké dílčí úseky (Turnov), místy trasování po stávajících komunikacích.
- Zmapován potenciál území z hlediska nabídky služeb a atraktivit cestovního ruchu. Dílčí stanovení budoucího marketingu. Střednědobý plán rozvoje projektu.
- Postupné získávání dílčích finančních zdrojů na podporu projektu a zpracování projektové dokumentace (Liberecký kraj, Nadace partnerství, Škoda Auto). Snaha přípravy úseků pro podání žádosti o podporu realizace.
- Jednání s partnery a subjekty v území (Povodí Labe, České dráhy, Lesy ČR, CHKO)
- Hledání strategického partnera pro další rozvoj a marketing produktu Greenways Jizera (Škoda Auto).

Pozitiva: Definice vize, existence partnerství v celém koridoru, systém managementu, výstupy propagační cyklojízdy, nastartování procesu přes celý koridor.

Negativa: Nedostatek finančních zdrojů na straně obcí, pomalý postup zpracování projektové dokumentace, převis žádostí v potenciálních dotačních programech, obtížné jednání s některými subjekty (ČD), obtížné trasování v některých úsecích.

Kontaktní údaje:

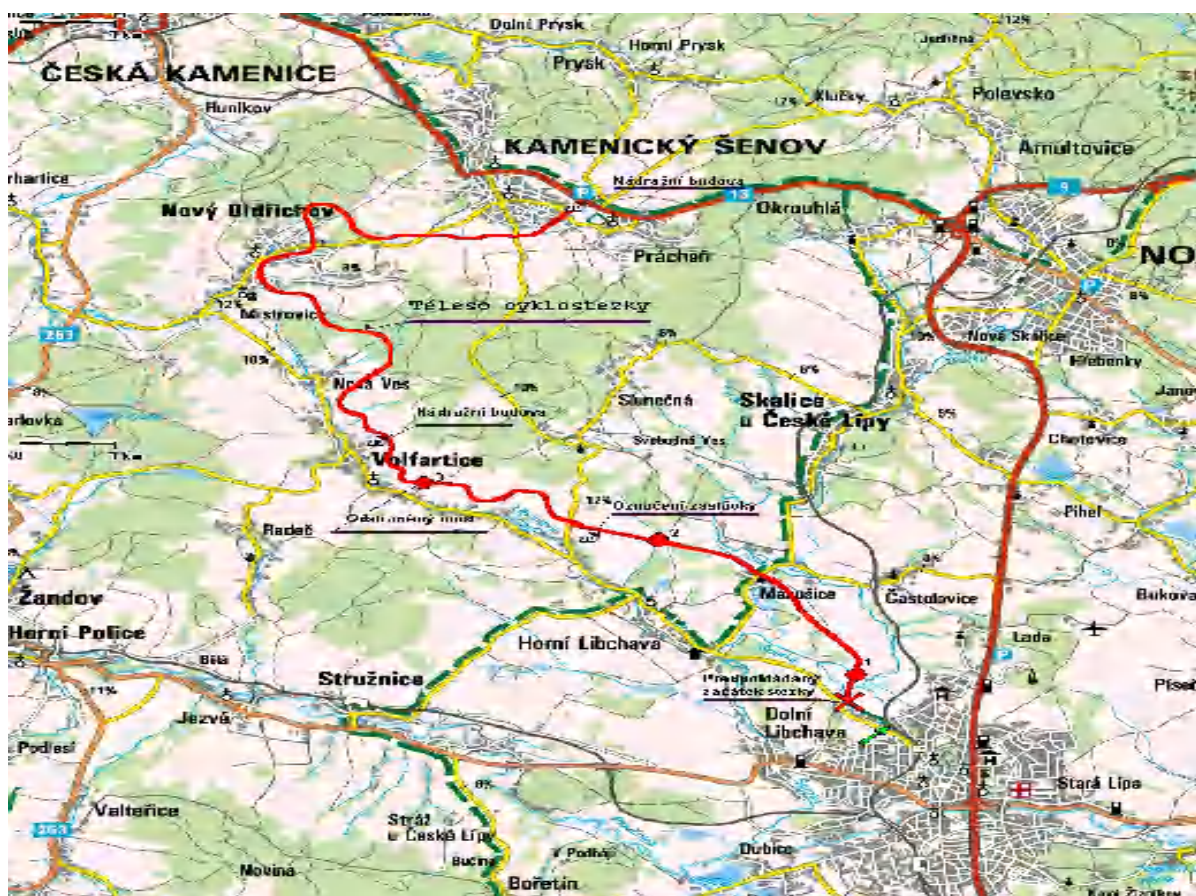
- **Sdružení Český ráj** - Dvořáka 335, 511 01 Turnov - tel.: 481 540 253, 481 366 225
e-mail: info@cesky-raj.info - <http://www.cesky-raj.info>
- **Kontaktní osoba:** Ing. Jiří Lukeš, projektový manažer, tel.: 739 611 493, 481 540 253, e-mail: luke@cesky-raj.info

B. Projekt „Cyklistická stezka Varhany

Popis, cíl: Projekt „Cyklistická stezka Varhany“ předpokládá výstavbu cyklistické stezky z České Lípy do Kamenického Šenova, vedoucí po tělese zrušené železniční trati.

Cílem projektu vybudování cyklistické stezky Varhany je především zvýšení atraktivity území sdružených obcí v rámci rozvoje turistického ruchu včetně zvýšení bezpečnosti cyklistů a chodců v dané lokalitě. Vybudování stezky navíc zlepší bezpečnou dopravní dostupnost obcí z větších měst (Česká Lípa, Kamenický Šenov).

Realizací výstavby cyklostezky dojde k rozšíření sítě samostatných cyklistických těles o dalších cca 19 kilometrů a též k rozšíření a zkvalitnění sítě turistických tras.



Nositel projektu:

Dobrovolný svazek obcí – Cyklostezka Varhany, náměstí T.G.Masaryka 1, Česká Lípa, PSČ: 470 36, IČO: 709 53 554.

/Za účelem sdružení sil a prostředků při výstavbě této atraktivní cyklostezky byl v roce 2001 založen svazek obcí. Ten tvoří obce, přes jejichž katastrální území cyklostezka povede: Česká Lípa, Horní Libchava, Volfartice, Nový Oldřichov, Kamenický Šenov./

Vlastnictví pozemků:

- Nájemní smlouva se ŠŽDC do roku 2019

Délka cyklostezky: Celková délka navrhované cyklostezky je cca 17 km a byla rozdělena na tři samostatné etapy, které budou po samostatném uvedení do provozu napojeny na stávající síť místních komunikací a tak budou jednotlivé etapy využitelné v okamžiku dokončení. Dále bude vybudována etapa 0, tzv. napojení cyklostezky v prostoru nádraží Česká Lípa – Střelnice.

Pro celou cyklostezku byla v roce 2001 zpracována Studie proveditelnosti.

Rozdělení cyklostezky do jednotlivých etap:**0.etapa: napojení:**

Délka:	459 m
Staničení:	-
Předpokládané náklady:	2,700 mil. Kč
Předpokládaná realizace:	2009
Územní rozhodnutí:	Probíhá vyjadřování účastníků
Stavební povolení:	-

I. etapa: úsek Česká Lípa – Horní Libchava

Délka:	5,320 km
Staničení:	km 0,000 – 5,311
Předpokládané náklady:	17 mil. Kč
Předpokládaná realizace:	Listopad 2007 – srpen 2008
Územní rozhodnutí:	ANO
Stavební povolení:	ANO

Pozn: součástí I.etapy je obnova 3 mostních objektů!

II. etapa: úsek Horní Libchava - Volfartice

Délka:	2,90 km
Staničení:	km 5,311 – 8,201
Předpokládané náklady:	Cca. 15 mil. Kč
Předpokládaná realizace:	2009 – dle finančních prostředků
Územní rozhodnutí:	ANO
Stavební povolení:	ANO

Pozn: součástí II.etapy je obnova jednoho mostního objektu!

III.etapa: úsek Volfartice – Kamenický Šenov

Délka:	8,8 km
Staničení:	km 8,201 – 16,977
Předpokládané náklady:	Cca. 41 mil. Kč
Předpokládaná realizace:	2010 – dle finančních prostředků
Územní rozhodnutí:	ANO
Stavební povolení:	ANO

Pozn: součástí III.etapy je obnova jednoho mostního objektu!

2.4.3 ZNAČENÍ CYKLOTRAS V LK

V roce 2001 Krajský úřad Libereckého kraje, odbor kultury, památkové péče, tělovýchovy a sportu, cestovního ruchu spolu s odborem územního plánování a stavebního řádu Krajského úřadu Libereckého kraje zpracoval územně technický podklad ve struktuře geografického informačního systému (dále jen GIS) – „Registr sítě cyklotras v Libereckém kraji“. Tento materiál se stal územně plánovacím podkladem pro systém územního plánování regionu v oblasti cykloturistiky s vazbou na územně plánovací dokumentaci a je též podkladem pro rozvoj území od úrovně mikroregionů. Registr sítě cyklotras v Libereckém kraji je dynamický dokument, který i nadále podléhá řadě změn a aktualizací. Obsahuje systém kompletní sítě číslovaných cyklotras dle Klubu českých turistů (dále jen KČT), horských cyklotras KRNAP, cyklotras oblasti Kokořínska a mezinárodních a nadregionálních cyklokoridorů, který je dále doplněn cyklokoridory regionálního a místního významu. Tento registr obsahuje stav vyznačených tras, kategorizaci tras, definuje začátky a konce tras, délku tras, nese údaje o typu značení, eviduje souběhy cyklotras se silnicemi I – III. tř. atd. Součástí systému je i možnost vytvářet podélné profily cyklotras, kilometráž.

V roce 2003 byly zpracovány krajským úřadem „Zásady organizace sítě cyklotras v Libereckém kraji“. Jsou stěžejním podkladem právě pro efektivní zajištění koordinace podmínek pro cyklistickou dopravu, které se staly jedním z pilířů průmyslu cestovního ruchu na území Libereckého kraje a jsou součástí systému bezmotorové dopravy v Libereckém kraji. Cílem materiálu, který primárně řeší neutěšený stav v budování, značení a údržbě cyklotras na území LK, je stanovit pravidla, která zajistí územně a technicky žádoucí rozvoj cyklistických cest. Navržený systém omezuje výskyt duplicit ve značení, eliminuje chyby ve způsobech značení zejména cyklotras vedoucích po silnicích I. – III. třídy, garantuje marketingovou a předpokládá grantovou či jinou finanční podporu žádoucím rozvojovým aktivitám v oblasti cykloturistiky.

„Zásady organizace sítě cyklotras v Libereckém kraji“ realizují či rozpracovávají tyto dokumenty:

- Strategie rozvoje Libereckého kraje 2006 – 2030, schválen usnesením č. 122/07/ZK dne 24.4.2007,
- Program rozvoje Libereckého kraje 2007 – 2013, schválen usnesením č. 287/07/ZK dne 30.10.2007,
- Analýza stavu dopravy na území Libereckého kraje (5/2002, aktualizace (3/2008),
- Registr cyklotras v Libereckém kraji a Zásady organizace sítě cyklotras v LK (2003, aktualizace 2007),
- Program rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje (06/2007).

Systém, který byl zaveden realizací těchto „Zásad“ přispěl ke zvýšení efektivnosti vynakládání finančních prostředků na budování a následnou náročnou údržbu a obnovu cyklotras. Celý systém navíc umožnil realizaci efektivního, přesného a rozvojově účinného marketingu cestovního ruchu v segmentu cykloturistiky. Zpracovaný materiál se stal metodickým pomocníkem zřizovatelům a správcům cyklotras a výstupy zpracované podle předkládaných „Zásad“ jim umožnil zajistit účinnější a ekonomicky úspornější péči o tyto trasy.

2.4.4 CHARAKTERISTIKA A DEFINOVÁNÍ ŠIRŠÍCH DOPRAVNÍCH SOUVISLOSTÍ S CYKLISTICKOU DOPRAVOU V LK

2.4.4.1 Bike&Ride v kontextu základní dopravní obslužnosti

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

- železniční dopravy,
- hromadné autobusové dopravy,
- městské hromadné dopravy.

Například v projektu stavby autobusového terminálu u ČD v Turnově se počítá se zastřešeným stáním pro 10 kol s možným uzamčením rámu ke stojanu.



obr. Asperges, T. (Hasselt University, Belgium), program 100 cyklistických stanic (Nordrhein-Westfalen, Německo)



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

Návrh:

Dokument doporučuje provést revizi stávajícího stavu možnosti úschovy a odstavení jízdních kol v rámci systému BIKE & RIDE pro denní dojíždku a stanovit opatření pro případné zlepšení daného stavu.

Cílem by bylo vytvořit **Databázi železničních stanic a zastávek**, která by měla obsahovat následující informace:

1. Seznam nádraží a zastávek s vyčíslením počtu stojanů a zaparkovaných kol v okolí vlakových nádraží a zastávek:
 - kapacity parkovacích stojanů,
 - počtu zaparkovaných kol - tento průzkum by byl proveden kterýkoliv pracovní den za pěkného počasí, neboť se předpokládá, že se v tomto případě jedná o pravidelnou dojíždku do zaměstnání (lidé dojezí k nádraží na kole, zaparkovali a dále jeli vlakem do práce). Předpokládá se tak, že tento počet by měl být kterýkoliv den přibližně konstantní (mimo prázdniny).
2. Seznam vlakových nádraží, kde jsou úschovny kol s vyčíslením:
 - kapacity možnosti úschovny,
 - počtu průměrně uschovaných kol za rok 2007 (případně s vyčíslením podle měsíců) a ceny za jeden den úschovy (případně za týden, či měsíc),
 - počtu prodaných měsíčních průkazek na úschovu kol,
 - kolik zaměstnanců ČD, a.s. využívá tuto službu.

Doporučuje se, aby byla také vypracována fotodokumentace jak úschoven, tak stojanů na kola v okolí vlakových nádraží a zastávek.

Takto vytvořená databáze by si kladla za cíl především vzbudit pozornost o danou problematiku. Bez aktivního zapojení ze strany zástupců ČD, a.s., prostřednictvím Krajského centra osobní dopravy, a SŽDC, by databáze pozbyla významu. Daná databáze by se naopak mohla stát podkladem pro přikročení k reálným krokům jak zkvalitnit daný systém, pro vytvoření řady projektů na danou infrastrukturu, které je možné financovat z ROP.

2.4.4.2 Bike&Ride v kontextu rekreační, turistické a volnočasové cyklistiky

Propojení veřejné a cyklistické dopravy v České republice je ale především rozšířeno na poli cykloturistiky. Svědčí o tom vypravování speciálních prostředků veřejné dopravy, tzv. cyklobusů, cyklovlaků, či existence nových služeb, jako půjčování kol ze strany ČD a.s.. Základní informace k nabídce ČD je možné nalézt na <http://www.cd.cz>.

A. Přeprava kol

Cyklisté potřebují svá kola přepravit obvykle při rekreačních jízdách na začátek výletu a pak z konečného bodu výletu do místa bydliště.

Pokud použijí vlastní auto, pak potřebují pouze místo na zaparkování. V tomto ohledu je nutné mít v obcích, ale i u přírodních zajímavostí dostatek parkovacích míst, která mají dostatečnou kapacitu, svým přírodním charakterem neruší krajinu a lze je použít i pro vyložení kol ze střechy auta.

Pokud cyklista použije železnici, měl by se nejprve seznámit s přepravními podmínkami, které se někdy v detailech, někdy podstatně vždy v prosinci mění. Delší dobu ale už platí u Českých drah přibližně toto:

- Jízdní kolo jako spoluzavazadlo - Při tomto způsobu přepravy cestující nakládá, překládá a vykládá kolo do vlaku sám, a sám si také během přepravy kolo hlídá. Takto je možno přepravovat kolo ve vozech označených symbolem kola. Po přestupu do jiného vlaku cestující musí za kolo znovu zaplatit. Pokud vlak symbol kola v jízdním řádu nemá, pak lze kolo přepravit, a to na prvním a posledním představku soupravy. V různých obdobích České dráhy uvádějí různé údaje o možnosti této přepravy (ve vozech bez označení), r. 2006/2007 uváděly pouze „osobní a spěšné vlaky“. Velkým skupinám cyklistů kolo jako spoluzavazadlo rozhodně nedoporučujeme. Nemusejí se totiž do vlaku se svými koly vejít.
- Úschova kola během přepravy - Při tomto způsobu přepravy cestující předá kolo přímo do označeného vozu pracovníkovi Českých drah, který vykonává nad kolem dohled a v dohodnuté stanici nebo zastávce opět kolo cestujícímu ze stejného vozu vydá. Takto je možno přepravovat kola ve vlacích v jízdním řádu označených symbolem kufru. Při přestupu do jiného vlaku s úschovou během přepravy je nutno opět za přepravu platit.
- Kombinovaný doklad - Kombinovaný doklad je „permanentka“ pro přepravu kola. Cestující může opakovaně přepravovat v síti Českých drah kolo jako spoluzavazadlo ve vlacích, kde je takováto přeprava možná. Může opakovaně pro kolo využívat službu úschova během přepravy ve vlacích označených odpovídajícími symboly. Může kolo uschovávat v železniční stanici Českých drah v úschovně.

B. Půjčovna kol v Libereckém kraji

Jak si kolo vypůjčím? Jednoduše! předložím dva své osobní průkazy uzavřu nájemní smlouvu složím zálohu 1000 Kč za jedno kolo zaplatím půjčovné a vyrazím na cestu!

Ceny půjčovního za jedno kolo:

- S jízdenkou ČD: na jeden den ... 230 Kč
- Bez jízdenky ČD: na jeden den ... 260 Kč

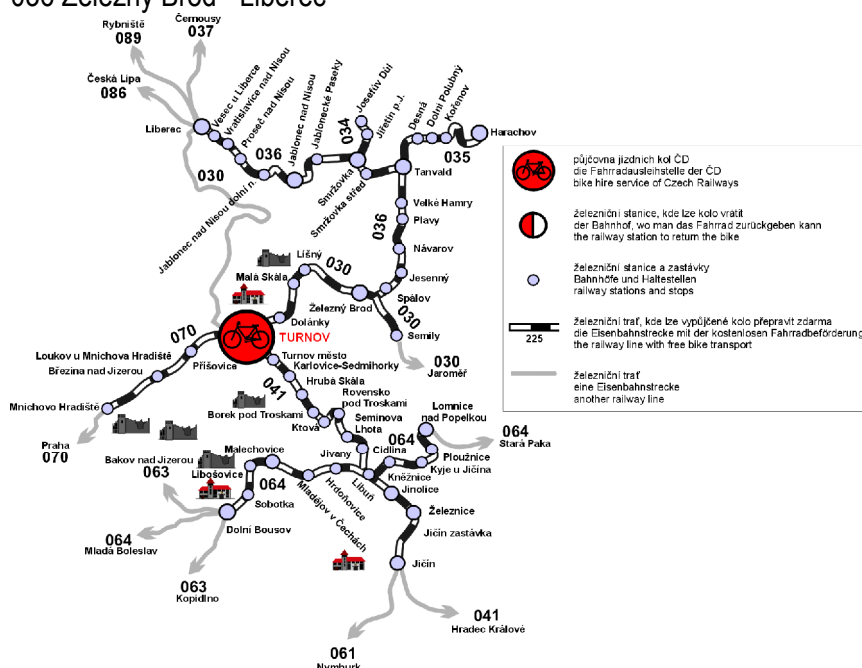
Informace: Železniční stanice Turnov, Informační centrum ČD, pondělí až neděle 7:00 – 17:30 hodin
tel. 972 366 200, e-mail: ZSTUVinfo@epos.cd.cz, mimo pracovní dobu infocentra ČD zajistí informace a rezervace osobní pokladna ČD, tel. 972 366 470

Kolo lze vrátit pouze ve stanici, ve které bylo vypůjčeno.

Kola lze bezplatně přepravovat ve vlacích na těchto tratích:

- 041 Jičín – Turnov
- 064 Lomnice n. Popelkou – Dolní Bousov
- 070 Turnov – Mnichovo Hradiště

- 030 Turnov – Semily
- 034 Smržovka – Josefův Důl
- 035 Tanvald - Harrachov
- 036 Železný Brod - Liberec



C. Cyklobusy v Libereckém kraji

Základní dopravní obslužnost (tj. zajištění dopravy do zaměstnání, škol, úřadů a za zdravotnickými službami) není z pohledu cykloturistiky příliš vyhovující. Tato situace začíná být alespoň v turisticky nejexponovanějších lokalitách řešena umožněním přepravy kol na linkách zahrnutých do systému základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje, které propojují východiska turistických cest a významné lokality s velkými parkovišti. Autobusy jsou uzpůsobeny i pro přepravu jízdních kol a svým provozem umožňují plánovat pěší i cykloturistické výlety bez použití vlastního dopravního prostředku. Jízdní řády cyklobusů jsou sestaveny tak, aby byla zajištěna návaznost na ty vlakové spoje Českých drah, které přepravu jízdních kol též umožňují (vlaky označené „rozšířená přeprava spoluzavazadel-jízdních kol“).

V následující tabulce je zachycen vývoj počtu přepravených osob na linkách zahrnutých do základní dopravní obslužnosti Libereckého kraje s možností přepravy jízdních kol.

Tabulka: Obsaditelnost jednotlivých linek sezónních autobusů v Libereckém kraji

Linka č.	Název linky	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Změna 2007/2006 (%)
530 210	Jablonec nad Nisou - Turnov - Bedřichov - Liberec	5 895	7 936	6 090	5 877	5 950	5 938	- 0,20
530 211	Jablonec nad Nisou - Liberec - Osečná - Hamr na Jezeře	xxx)	xxx)	xxx)	146	384	379	- 1,30

Linka č.	Název linky	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Změna 2007/2006 (%)
540 250	Frýdlant - Hejnice - Bílý Potok - Smědava	xxx)	xxx)	5 020	5 582	7 600	8 383	+ 10,30
630 002	Jičín - Mladějov - Sobotka - Vyskeř - Turnov	3 163	4 974	5 289	4 855	5 007	5 373	+ 7,31
630 003 x)	Jičín - Holín, Prachov - Rovensko p.Tr. - Kozákov - Koberovy - Malá Skála - Turnov	2 371	3 158	2 630	2 722	1 902	1 961	+ 3,10
630 004	Kopidlno - Libáň - Dětenice - Markvartice - Sobotka	xxx)	xxx)	251	213	xxx)	xxx)	xxx)
630 005	Sobotka - Mladá Boleslav - Bakov n.Jiz. - Kněžmost - Vyskeř	410	299	458	1 203	1 618	1 486	- 8,16
670 001	Turnov - Hrubá Skála - Újezd p.Tr. - Libuň - Jičín	6 515	8 377	7 406	7 483	8 058	7 892	- 2,06
670 002	Semily - Chuchelna, Kozákov, chata - Záhoří - Železný Brod	385	543	361	718	826	700	- 15,25
670 003 xx) + 670 005	Harrachov (- Kořenov) - Rokytnice n.Jiz. - Vrchlabí - Jánské Lázně - Pec pod Sněžkou - Horní Malá Úpa	xxx)	xxx)	13 020	20 943	20 354 (13 223 + 7 131)	19 222 (13 207 + 6 015)	- 5,56
670 004	Lomnice nad Popelkou - Rovensko p.Tr. - Libuň - Dětenice	xxx)	xxx)	596	673	xxx)	xxx)	xxx)
Celkem		18 739	25 287	41 121	50 415	51 699	51 334	- 0,71

x) linka 630003 byla v roce 2006 snížena na poloviční počet provozních dnů oproti roku 2005

xx) k rozdělení linky 670003 na linku 670003 a linku 670005 došlo od roku 2006 (linky mají identickou trasu i zastávky)

xxx) linky nebyly v uvedených letech provozovány

V r. 2007 byl uveden do provozu sezónní cyklobus (červenec, srpen) ve spolupráci s Kokořínskem (město Mšeno) - Sezónní autobusová doprava k turistickým cílům v Máchově kraji a v Kokořínsku – propojily se Doksy, Dubá, Houska, Kokořín a Mšeno

Pro rok 2009 se připravuje rozšíření provozu cyklobusů ve směru z Liberce přes Výpřež do Osečné a z Osečné dále přes Jablonné a Petrovice do německých Žitavských hor. Přesná podoba tohoto rozšíření se ale teprve připravuje a bližší informace tak ještě nejsou k dispozici.

2.4.5 SPOLUPRÁCE SUBJEKTŮ ZABÝVAJÍCÍ SE CYKLISTIKOU V LK

Partnerství jako jeden ze základních principů regionální politiky nezbytně vstupuje i do oblasti organizace sítě cyklotras. Je zde chápáno jako spojení záměrů a prostředků poskytovatelů a uživatelů této sítě, jejíž význam byl již v úvodu naznačen. Partnerem je každý subjekt, který se aktivně (konceptně, finančně, marketingově, apod.) podílí na budování výše uvedeného jednotného systému. Princip přitom spočívá v oboustranné výhodnosti pro každého partnera, která musí být zachována.

Hlavními partnery pro rozvoj cyklistiky v Libereckém kraji jsou:

- pracovní skupina pro podporu cyklistiky v LK (viz. níže),
- cyklopartneři (viz. níže),
- Klub českých turistů – Rada značení (Zpracovává jednotnou metodiku tvorby cyklotras, jejich značení a zřizování, vydává čísla cyklotras a vede jejich evidenci v rámci celé ČR),
- Krajská správa silnic Libereckého kraje (Realizuje údržbu cykloznačení na silnicích II. a III. třídy v LK),
- organizace působící v oblasti cestovního ruchu,
- ČeMBA, Cyklisté Liberecka,
- vlastníci a správci lesa, SCHKO.

Pracovní skupina pro podporu cyklistiky v LK byla oficiálně vytvořena koncem roku 2007 a to pro přípravu a realizaci rozvoje cyklistiky na území LK za účasti:

- odbor regionálního rozvoje a evropských projektů (ORREP);
- odbor dopravy (OD);
- odbor rozvoje venkova, zemědělství a životního prostředí (ORVZZP).
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (OKPPCR);
- odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu (OŠMTS)

„Cyklopartner“ je označení regionální funkce zřízená pro účinnější a objektivnější koordinaci území Libereckého kraje z hlediska rozvoje a údržby cykloturistických tras. Pro účely účinnější a objektivnější koordinace bylo území Libereckého kraje rozděleno podle hranic správních obvodů obcí s rozšířenou působností III. typu do následujících oblastí: Českolipsko, Frýdlantsko, Jablonecko, Jilemnicko, Liberecko, Novoborsko, Semilsko, Tanvaldsko, Turnovsko, Železnobrodsko

2.4.6 STÁVAJÍCÍ FINANČNÍ ZDROJE NA CYKLODOPRAVU V LK

Pro podporu realizace projektů v oblasti cyklistické dopravy bude možné využívat zdroje, které se budou týkat následujících fondů:

Evropské:

- Regionální operační program – NUTS II Severovýchod – kapitola 2.4.6.1.
- Operační program Přeshraniční spolupráce Česká republika – Sasko pro období 2007-2013 (MMR) – kapitola 2.4.6.2.
- Operační program Přeshraniční spolupráce Polsko-Česká republika pro období 2007-2013 (MMR) – kapitola 2.4.6.3.
- Další evropské zdroje financování (EAFRD). Plán rozvoje venkova pro léta 2007-2013 (Mze) – kapitola 2.4.6.4. + Program 2000 s.p. Lesy ČR.

Národní:

- Státní fond rozvoje dopravní infrastruktury (SFDI), část cyklostezky – kapitola 2.4.6.5.

Krajské:

- Návrh nového dotačního titulu na podporu cyklistické dopravy.

Je ale nutné zdůraznit, že klíčovým opatřením pro rozvoj cyklistické dopravy na území Libereckého kraje je vytvoření nového dotačního titulu pro podporu cyklistiky. Filosofie zřízení nového dotačního titulu vychází z prosté matematické úvahy. Vyčleněné finanční prostředky na cyklistiku z jednotlivých operačních programů jsou příliš malé na to, aby dokázaly pokrýt alespoň částečně náklady na realizaci cyklistických stezek v kraji. Vždyť už jen náklady na Greenways Jizera, nebo na cyklostezku Ploučnice souhrnně převyšují částku 200 mil Kč.

Proto je nutné propojit stávající fondy s novým dotačním titulem, který by zajistil životaschopnost daného programového dokumentu a realizaci infrastrukturálních opatření. Z daného dotačního programu by měla být financována především investiční opatření, která jsou definována v prioritách a cílech:

- Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek (město – obec), multifunkčních turistických koridorů, projektů sítě přírodně blízkých stezek a projektů infrastruktury pro další formy cyklistiky.
- Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek město – obec), multifunkčních turistických koridorů, projektů sítě přírodně blízkých stezek a projektů infrastruktury pro další formy cyklistiky.
- Podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS (úschovny kol na nádražích).

Měkká opatření mohou být realizována přímo z rozpočtu kraje, či ze stávajících dotačních fondů kraje:

- Podpora aktivit jednotlivých mikroregionů v oblasti cykloturistiky a cestovního ruchu cyklistů.
- Zajištění kvalitní instalace a údržby informativního značení cyklotras.
- Zpracování průzkumů, analýz, studií k rozvoji cyklistické dopravy a cykloturistiky na území kraje.
- Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS.
- Konference, semináře a školení v oblasti cyklodopravy a cykloturistiky.
- Propagační akce na podporu cyklodopravy a cykloturistiky.

2.4.6.1 ROP NUTS II Severovýchod

Oblast podpory 1.1: Rozvoj regionální silniční dopravní infrastruktury

Vazba na opatření 1.1.2. krajské cyklostrategie (Kapitola 3. Návrhová část)

Odstraňování bodových závad a bariér na silnicích II. a III. třídy a eliminace nepříznivých vlivů dopravy na obyvatelstvo a na životní prostředí. Předmětem podpory jsou projekty zaměřené na:

- řešení bodových závad a prevence rizik na silnicích II. a III. třídy napojujících region na silniční síť TEN-T (zúžené profily komunikací, mosty, kruhové objezdy, nepřehledné křižovatky)

Typ podpory v souvislosti s cyklistikou:

Zklidnění průtahů. Zúžení profilu komunikací

Oblast podpory 1.2 – Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území

Vazba na opatření 1.2.1.

Infrastruktura a technické vybavení pro veřejnou dopravu, integrované dopravní systémy a ekologizace ve veřejné dopravě. Předmětem podpory jsou projekty zaměřené na:

- výstavbu, modernizaci či rekonstrukci přestupních terminálů, **parkovišť typu P+R, K+R, B+R s návazností na veřejnou hromadnou dopravu**, zastávek pro drážní i nedrážní veřejnou hromadnou dopravu (s úpravami pro bezbariérový přístup) a dalšího zázemí či infrastruktury pro veřejnou hromadnou dopravu;

Oblast podpory - 1.2. Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost území

Vazba na opatření 1.1.1., 1.1.3., 1.2.1., 2.3.1.

Rozvoj infrastruktury pro cyklistickou dopravu se zaměřením na zvýšení bezpečnosti provozu

Předmětem podpory jsou projekty zaměřené na:

- výstavbu a rekonstrukci cyklistických cest (cyklostezek) za účelem zvýšení bezpečnosti a zvýšení atraktivity pro pravidelné dojíždění;
- budování doprovodné infrastruktury pro cyklistickou dopravu (parkoviště typu B+R, úschovny, odpočívadla aj.);
- systémy cyklistické dopravy jako součást MHD (systém stojanů – půjčoven jízdních kol aj.);
- realizaci opatření vedoucích ke zvyšování bezpečnosti cyklodopravy ve městech

Typ podpory v souvislosti s cyklistikou:

Výstavba cyklostezek a doprovodné infrastruktury určených pro dopravní (cyklistickou) obsluhu území.

Oblast podpory 3.1: Rozvoj základní infrastruktury a doprovodných aktivit v oblasti ČR

Vazba na prioritu č.2

Obnova a rozvoj doprovodné infrastruktury pro cestovní ruch

Podpora je zaměřena na tvorbu širokého spektra prvků doprovodné infrastruktury i jejich následnou propagaci, týká se i cyklistiky:

- rozvoj cykloturismu prostřednictvím projektů budování cyklotras a cyklostezek na území regionu, zejména těch úseků, s jejichž pomocí dojde k ucelení a zajištění provázanosti ve vazbě na rozvoj celorepublikové sítě cyklotras.

Typ podpory v souvislosti s cyklistikou:

Výstavba zpevněných cyklostezek a přírodně blízkých stezek pro cyklisty včetně doprovodné infrastruktury určených primárně pro cestovní ruch.

2.4.6.2 Operační program přeshraniční spolupráce ČR - Sasko

Prioritní osa 2 - Rozvoj hospodářství a cestovního ruchu

Oblast podpory - Kooperace a rozvoj přeshraničních struktur v cestovním ruchu

Vazba na prioritu č.2 a na prioritu č.3 – nicméně se jedná o nepatrné položky

Za využití existujícího potenciálu má být dále podpořen vznik přeshraničního turistického a rekreačního regionu, který se bude moci umístit na mezinárodním trhu. To je podmíněno investicemi do turistické infrastruktury, při kterých je také zapotřebí zohlednit potřeby bezbariérového cestovního ruchu. Dále má

být podpořeno propojení a společný marketing turistických nabídek a rozvoj partnerství v sektoru cestovního ruchu. Nároky návštěvníků v posledních letech stouply. V této souvislosti získávají na významu společný destinační management a zavádění společných standardů a systémů kvality.

Zaměření podpory může být zejména následující:

- Zlepšení úrovně infrastruktury cestovního ruchu v společném dotačním území
- Podpora rozvoje a realizace společných marketingových strategií
- Zlepšení společné nabídky cestovního ruchu prostřednictvím kooperací
- Podpora vytváření společných struktur prostřednictvím propojení zařízení cestovního ruchu, včetně rozvoje v oblasti lázeňství
- Odbourávání znalostních a informačních deficitů

2.4.6.3 Operační program přeshraniční spolupráce ČR - Polsko

Oblast podpory - 2.2 Podpora rozvoje cestovního ruchu

Vazba na prioritu č.2 a na prioritu č.3

Typ podpory:

- ochrana a obnova kulturního a přírodního bohatství, řemeslných tradic, ochrana a obnova památek včetně sakrálních staveb, opevnění, historických urbanistických a technických komplexů, kulturních objektů, rázu kulturní krajiny, **rozvoj cyklistických tras a stezek**, hippostezek, turistických a lyžařských stezek a tras, další doprovodné infrastruktury CR a zlepšení vybavenosti pro volnočasové aktivity,
- podpora rozvoje služeb cestovního ruchu (např. výstavba a vybavení vhodných objektů pro poskytování služeb v cestovním ruchu, zřizování a činnost turistických informačních center, činnost organizací CR, tvorba nových produktů cestovního ruchu a jejich propagace, propagace přírodních hodnot a kulturního dědictví včetně možnosti propagace mimo podporované území, zavádění a využívání ICT v CR, podpora destinačního managementu).

Oblast podpory 1.1 Posilování dostupnosti

Vazba na opatření 1.2.1. a 2.4.1.

Typ podpory:

- modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury lokálního a regionálního významu v příhraničí (např. silnice, modernizace železniční infrastruktury s cílem zlepšit bezpečnost nebo zvětšit dopravní dostupnost území, adaptace hraniční infrastruktury pro nové účely, parkoviště s významem pro cestovní ruch),
- zlepšování dopravní obslužnosti příhraniční oblasti, budování integrovaných dopravních systémů (veřejná doprava apod.).

Typ podpory v souvislosti s cyklistikou:

- Rozvoj systémů na zlepšování kvality a efektivnosti veřejné dopravy (v kontextu systému Bike and Ride a vybavování vozidel stojany).

2.4.6.4 Plán rozvoje venkova pro léta 2007-2013

Opatření - I.1.2.3. Lesnická infrastruktura

Vazba na opatření 1.1.4. a na cíl 2.2.

- Výstavba, modernizace, rekonstrukce a celkové opravy lesních cest nad 2 m šíře, včetně souvisejících objektů.

Opatření - I.1.4 Pozemkové úpravy

Vazba na opatření 1.1.4. a na cíl 2.2.

Realizace plánů společných zařízení na základě schváleného návrhu pozemkových úprav:

- Realizace opatření ke zpřístupnění pozemků.
- Realizace opatření k ochraně a tvorbě životního prostředí a zvýšení ekologické stability krajiny.

Příklad z minulého období: úsek cyklostezky Bečva u Lipníka nad Bečvou.

Opatření - III.1.3 Podpora cestovního ruchu

Vazba na prioritu č.2

- Výstavba zařízení služeb pěší turistiky, vodáctví a lyžování (vyjma vleků a lanovek), apod..
- Budování a značení pěších tras, vinařských stezek, odpočinkových míst, mimo území lesů.
- Výstavba sportovních zařízení.
- Nákup a výsadba doprovodné zeleně.

Vymezení podporovaných území:

- Projekt může být realizován v obci do 2000 obyvatel na území České republiky.

Opatření - II.1.2.2. Rámcová směrnice pro vodní politiku 2000/60/ES

Vazba na opatření 1.1.4. a na cíl 2.2.

Toto podopatření bude dopracováno v souladu s článkem 38 nařízení Rady (ES) č. 1698/2005 v návaznosti na schválení 8 plánů oblastí povodí (Horního a středního Labe, oblast povodí Horní Vltavy, oblast povodí Berounky, oblast povodí Dolní Vltavy, oblast povodí Ohře a Dolního Labe, oblast povodí Odry, oblast povodí Moravy a oblast povodí Dyje), kraji podle jejich územní působnosti do 22. 12. 2009.

Opatření II.2.4.2

Neproductivní investice v lesích, které je speciálně zaměřené na podporu rekreačního využívání lesů

Opatření - III.2.1.1 Obnova a rozvoj vesnic

Vazba na opatření 1.1.4. a na cíl 2.2.

- Projekty budování a obnovy dopravní infrastruktury (místní komunikace).

Vymezení podporovaných území:

- Obce do 500 obyvatel.

Doplňkové opatření - Program 2000 s.p. Lesy ČR.

Je to program pro rozvoj rekreačních funkcí v lesích, z kterého je možno financovat zázemí pro cyklisty (značení, parkoviště, přístřešky, infocedule, studánky)

2.4.6.5 SFDI: Poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek

VAZBA NA OPATŘENÍ 1.1.1. A 1.1.3. A NA CÍL 2.2.

PODPOROVANÉ AKTIVITY:

- výstavba cyklistické stezky
- údržba cyklistické stezky

Nepodporované aktivity:

- CHODNÍKY pro pěší kromě cyklistických stezek označených dopravní značkou C9a
- VEŘEJNÉ OSVĚTLENÍ cyklostezky vč. stožárů, položení kabelů a dalšího příslušenství a s tím spojené elektromontáže.
- ODPOČÍVACÍ PLOCHY vč. jejich vybavení – mapy, lavičky, stolky, odpad.koše, osvětlení, informační tabule atd. (mobiliář)
- PŘELOŽKY, které nejsou vyvolány vlastní stavbou (přeložení rozvaděče, inženýrských sítí, elektrického vedení, veřejného osvětlení, sdělovacích kabelů atd.)
- Kanalizace vč. úprav k odvádění vody (viz §12, bod 3 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích)
- Vjezdy a odbočky do rodinných domků apod.
- Osázení vegetací a sadové úpravy
- Opěrné zdi, které nejsou součástí tělesa cyklistické stezky
- Oplocení, které není součástí stavebního povolení
- Příprava území a demolice objektů, které nejsou překážkou realizace stavby
- Finanční rezerva z vysoutěžené ceny stavby
- Event. další položky

Forma podpory a její výše:

formou dotace maximálně do výše 60 % skutečně vynaložených uznatelných nákladů stavební části při výstavbě cyklistické stezky nebo skutečně vynaložených uznatelných nákladů na údržbu cyklistické stezky, případně její části realizované v daném roce.

Příjemci podpory:

- obec, jako vlastník cyklistické stezky ve smyslu § 9 odst. 1 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů
- svazek obcí ve smyslu § 49 zákona č. 128/2000 Sb., o obcích (obecní zřízení), ve znění pozdějších předpisů, pokud je akce, pro kterou příspěvek žádá, v souladu s předmětem jeho činnosti.

Jiné podstatné informace:

dotace se čerpá v roce podání žádosti resp. roce, na který je žádost podávána, a vztahuje se pouze na náklady profinancované v daném roce.

2.5 Závěr analytické části

2.5.1 SWOT ANALÝZA

Silné stránky	Slabé stránky
LIDSKÉ ZDROJE - Vytvořena Pracovní skupina pro podporu cyklistiky v LK. - Ustanovení manažerů pro cyklotrasu Ploučnice a Greenway Jizera. - Zájem měst a obcí o rozvoj infrastruktury a služeb pro cyklistickou dopravu v podobě budování cyklostezek, oddělených pruhů pro cyklo dopravu apod. (viz. dotazník odboru dopravy). FINANCE - INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE) - ATRAKTIVITA KRAJE - Atraktivita území kraje a pestré podmínky pro různé formy cyklistické dopravy (možnost volby mezi nenáročnou formou podél řek (Ploučnice, Jizera) či horskou formou cykloturistiky, či terénní cyklistiky). - Výhodné geomorfologické podmínky pro rozvoj a propagaci terénní cyklistiky, v příměstské i destinační podobě. - Snadná dopravní dostupnost regionu, především z Prahy. CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA - Rozsáhlá značená síť cykloturistických tras na území Libereckého kraje, která je monitorována prostřednictvím Registru cyklotras v Libereckém kraji a on-line pasportizace cyklotras a cykloznačení. - Řešená otázka správcovství a údržby značení cyklotras dle Zásad organizace sítě cyklotras v LK. - Existence nabídky cyklobusů, půjčování kol na vybraných nádražích ČD a.s. - Vydání propagačních cyklistických materiálů.	LIDSKÉ ZDROJE - Chybí cyklokoordinátor kraje. FINANCE - Chybějící krajské finanční zdroje pro potřeby cyklistické dopravy – budování a údržba cyklostezek, vyhledávací studie, DSP - Nejsou financovány vyhledávací studie, příp. dokumentace až do SP krajem. - Nedostatečné povědomí o zdrojích EU (je jich málo a není možné se jen na ně zaměřovat). INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE) - Nevyhovující a nedostatečná infrastruktura pro cyklistiku za prací, nákupy a do škol. - Chybějící dlouhodobější koncepce řešení cyklo dopravy ve větších městech a jejich spádových území - Neřešení kritických úseků průjezdů cyklistů městy či obcemi a s tím související nárůst nehodovosti. - Nedostatečné množství bezpečných samostatných stezek pro cyklisty - cyklostezek Chybějící úseky cyklostezek v extravilánu, především podél frekventovaných komunikací. - Problematické majetkové vztahy – zejména ve vztahu k budování cyklostezek (problémy při plánování vedení cyklostezek a jejich následné výstavbě). - Špatný stav sítě lesních a polních cest. - Chybí rozvojové a plánovací dokumenty, které se vztahují na terénní cyklistiku a další formy cyklistiky. - Nedostatečné povědomí o možnostech rozvoje infrastruktury pro rekreační terénní cyklistiku jako zázemí obcí i jako produktu cestovního ruchu. CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA - Chybí kvalitní webový portál prezentujících cykloturistiku a terénní cyklistiku.

VŠEOBECNÁ OSVĚTA O CYKLISTICE Časté semináře a konference k cyklistice.	- Nedostatečné množství atraktivních produktů cestovního ruchu tvořených speciálně pro oblast cykloturistiky a terénní cyklistiky. - Nedostatečné vybavení některých cyklistických tras mobiliářem (parkoviště, odpočívadla, stojany, informační tabule apod.) - Nedostatek průzkumů v oblasti měření intenzity cyklistické dopravy, na úrovni kraje i jednotlivých municipalit. VŠEOBECNÁ OSVĚTA O CYKLISTICE - Malý důraz na sovětu spojenou s cyklodopravou.
Příležitosti	Hrozby
LIDSKÉ ZDROJE - Ustanovení koordinátora cyklistické dopravy v LK a implementaci Programu rozvoje cyklistické dopravy 2008 – 2013. - Další rozvoj partnerství a spolupráce mezi organizacemi působícími v oblasti rozvoje cyklistiky. FINANCE - Využití čerpání prostředků z veřejných zdrojů (SF EU, státní, regionální a místní rozpočty) pro realizaci cyklistických projektů. - Posílení zapojení kraje do národních a mezinárodních projektů. - Vznik krajského finančního zdroje na podporu potřeb cyklistické dopravy v LK INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE) - Budování samostatných stezek pro cyklisty ve městech a obcích, pruhů pro cyklodopravu v hlavním či přidruženém dopravním prostoru. - Vytváření a rozšiřování společných chodníků s chodci v podobě barevné odlišnosti (tam, kde je to možné). - Redukce automobilové dopravy, úpravy křižovatek (včetně budování cyklistických světelných přechodů) a dalších problematických míst ve městech a obcích ve	LIDSKÉ ZDROJE - Jednotlivá navrhovaná opatření bez koordinátora budou jen formální a nebudou naplňována - Přetíženost jednotlivých odborů a tím následná nefunkčnost Pracovní skupiny pro podporu cyklistiky v LK. FINANCE - Mizivé využití čerpání prostředků z veřejných zdrojů (SF EU, státní, regionální a místní rozpočty) pro realizaci cyklistických projektů. - Přetrvávající nedostatek finančních prostředků na rozvoj cyklodopravy ve městech a obcích nebo klesající objem prostředků vynakládaných na cyklodopravní řešení z veřejných rozpočtů. - Nemožnost spoluúčasti na financování z důvodu finanční krize (přísnější posuzování bankovních úvěrů) INFRASTRUKTURA (KOMUNIKACE) - Přednostní rozvoj jiných forem dopravy (především automobilová doprava) na úkor cyklodopravy. - Možnost vzniku konfliktů v lokalitách, kde bude cyklistická doprava nově vedena souběžně s pěší či automobilovou dopravou.

prospěch cyklo dopravy.

- Rozšiřování a zkvalitňování cyklo dopravní infrastruktury (parkovací místa – systém Bike and Ride, mobiliář, úpravy povrchů apod.).
- Snižování emisního a hlukového zatížení ve městech a obcích posílením objemu cyklistické dopravy.
- Rozvoj sítě samostatných stezek pro cyklisty (zpřístupňování dalších turistických cílů jejich bezpečným napojením na cyklostezky).
- Rozvoj sítě tras a realizace nových přírodních blízkých stezek vhodných pro terénní cyklistiku. Pro tvorbu sítě blízkých udržitelných stezek pro cyklistiku nemusí být rizikem řešení majetkoprávních problémů, schvalovací proces pořizovacích dokumentací.
- Možnost využití polních cest v rámci komplexních pozemkových úprav pro budování cyklostezek.

CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA

- Rozvoj doplňkové cykloturistické infrastruktury (mobiliář, půjčovny, opravy a další doplňková infrastruktura).
- Rozvoj informačních a propagačních služeb na celokrajské úrovni (internetové portály, mapy v GIS apod.).
- Rozšiřování doprovodné nabídky o produkty a služby cestovního ruchu se zaměřením na cykloturistiku a terénní cyklistiku.
- Sblížení cykloturistiky s jinými druhy turistiky v regionu prostřednictvím tvorby atraktivních produktů cestovního ruchu (např. agroturistika, hipoturistika, in-line, pěší, apod.).
- Pokračující optimalizace stávající sítě cyklo tras v regionu (provázání značených tras mikroregionů, zvyšování kvality povrchu značených tras, apod.).
- Pokračující rozvoj napojení cykloturistiky na ostatní druhy dopravy (IDS).

VŠEOBECNÁ OSVĚTA O CYKLISTICE

- Další posilování osvěty, informovanosti a propagace cykloturistiky jako vhodné formy turistiky šetrné k životnímu prostředí.

- Vlastnické překážky bránící v rozvoji budování cyklostezek či značení cyklo tras.
- Stagnace rozvoje začleňování cyklo dopravy do IDS měst a obcí

CYKLOTURISTIKA A TERÉNNÍ CYKLISTIKA

- Nedostatečný rozvoj služeb a doplňkové infrastruktury pro cyklo dopravu ve městech a obcích
- Nedostatečné provázání vnitřních municipálních cyklosít s vnějšími cykloturistickými trasami
- Živelný rozvoj terénní cyklistiky v honey-pots.
- Negativní celkový vývoj v oblasti cestovního ruchu, popř. nekoordinovaný rozvoj cykloturistiky v regionu, resp. na úrovni značení cyklo tras v mikroregionech (značení obcí a KČT, popř. jiných organizací).
- Omezení využití lokalit s režimem ochrany pro rozvoj cykloturistiky.
- Narušení ekologické stability území či bezpečnosti chodců a ostatních účastníků dopravy v důsledku nezodpovědného chování cyklistů, riziko masové turistiky, riziko vzniku konfliktů mezi cyklisty a chodci při souběhu vedení cyklo tras a tras pro pěší.
- Nedostatečné množství a kvalita doprovodné infrastruktury.
- Neřešení problémů v oblasti správcovství a údržby značených cyklo tras.
- Konflikt rozvojových záměrů v oblasti cykloturistiky se záměry v jiných oblastech turistiky (např. v souvislosti se značením hiposteze apod.).

2.5.2 ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ K FINANCOVÁNÍ

K závěrečné analýze může napomoci přehled registrovaných projektů předložených v rámci 6. kola výzvy v ROP SV (výzva vyhlášena od 2. 5. 2008 do 30. 6. 2008). Z níže uvedené tabulky plyne zajímavá skutečnost: V Libereckém kraji byly podány tři žádosti. Jeden byl podán v rámci cyklostezky Lužická Nisa (obec Chotyně), jeden v rámci Greenway Jizera (město Jilemnice) a jeden v rámci cyklomagistrály Ploučnice (město Osečná).

Oblast podpory 1.2 - Podpora projektů zlepšujících dopravní obslužnost			
Název projektu	Žadatel	Celkové způsobilé výdaje (Kč)	Z toho dotace EU (Kč)
Cyklostezka Chotyně	OBEC CHOTYNĚ	6 575 929,34	5 589 539,94
Cyklostezka Žamberk - Líšnice	Město Žamberk	8 331 391,00	7 081 681,73
Cyklostezka Žamberk - Letohrad	Sdružení obcí Orlicko	42 620 162,99	27 567 745,85
Jilemnice cyklistům a sobě	Město Jilemnice	14 924 385,00	12 685 727,25
Cyklostezka Chrudim-Pardubice, část Chrudim-Medlešice	Město Chrudim	11 778 193,38	10 011 464,37
Cyklostezka Bezpráví - Choceň	REGION ORLICKO-TŘEBOVSKO	25 526 121,42	17 357 851,52
Cyklostezka Lázně Kundratice - Lesní Domky (město Osečná)	MĚSTO OSEČNÁ	5 601 369,00	4 761 163,36

Poznámka – doporučen k realizaci však byl jeden z Libereckého kraje (žádost města Osečné).

Z toho pramení tyto závěry:

- Velké projekty kraje by měly být podávány v rámci různých dotačních titulů Strukturálních fondů EU. Jedná se zejména o cyklomagistrálu Ploučnice, Greenway Jizera a Odra-Nisa. Plyne to i ze skutečnosti, že doposud sice ještě nebyl podán žádný projekt v rámci Královéhradeckého kraje, ale bylo to jen z toho důvodu, že většina z nich se nyní nachází ve stádiu projekční přípravy. V této konkurenci by pak malé projekty z Libereckého kraje neměly šanci na úspěch.
- Dále se doporučuje, aby pro rok 2009 byla finanční pomoc kraje zaostřena především na projektovou přípravu výše uvedených tras a dále na spolufinancování českého podílu, pokud budou obce žádat z evropských fondů.
- Menší projekty, které souvisí především s otázkou bezpečnosti cyklistické dopravy by měly být podávány na SFDI, kde mohou získat 60%. V případě menších obcí se pak doporučuje, aby kraj pomohl se spolufinancováním obce ve výši 30%, tak jak to například funguje v Olomouckém kraji.
- Ostatní akce pak mohou být financovány z případně nového dotačního titulu obce.
- Doporučuje se, aby kraj ročně vyčlenil na pomoc cyklistice v kraji cca 25 mil. Kč.

2.5.3 CELKOVÉ SHRNUTÍ

V analytické části se nejprve dokument věnuje charakteristice a definování současných potřeb cyklistiky. Z jedné strany je nutné ji vnímat jako cestu za prací, do školy, z druhé strany jako součást rekreace, turistiky a volnočasových aktivit. V další kapitole se pak dokument zabývá popisem stávající situace v cyklistice na území Libereckého kraje. Jsou zde poskytnuty údaje o cyklostezkách a plánování výstavby cyklistických komunikací, shrnuty „Zásady organizace sítě cyklotras v Libereckém kraji“, představeny širší dopravní souvislosti s cyklistickou dopravou, spolupráce subjektů zabývajících se cyklodopravou v LK a stávající finanční zdroje na cyklodopravu v LK. Analytická část pak končí SWOT analýzou.

SWOT analýza je pak klasickým způsobem rozdělena do čtyř částí: silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení. Aby závěry z dané analýzy přehlednější, jednotlivé kapitoly jsou ještě rozděleny do následujících podkapitol: Lidské zdroje, finance, infrastruktura, cykloturistika a terénní cyklistika a všeobecná osvěta.

Pro implementaci daného koncepčního dokumentu je pak důležité věnovat pozornost kapitolám „lidské zdroje“ a „finance“. Bez nich by navrhovaná opatření ztrácely smysl. Tj. je nutné mít někoho, kdo bude zodpovědný za jejich realizaci a bude mít k tomu přidělené příslušné finanční zdroje.

Pro implementaci daného koncepčního dokumentu jsou tedy klíčové tyto tři pilíře:

- 1) Ustanovení koordinátora na plný úvazek (přímo zaměstnanec krajského úřadu, nebo externí subjekt).
- 2) Zachování činnosti pracovní skupiny pro rozvoj cyklistiky v LK z hlediska kompetencí, funkce pracovního poradního orgánu pro koordinátora.
- 3) Vytvoření finančního nástroje na úrovni kraje pro rozvoj cyklistiky v LK.

Filosofie finanční podpory vychází z prosté matematické úvahy. Vyčleněné finanční prostředky na cyklistiku z jednotlivých operačních programů jsou příliš malé na to, aby dokázaly pokrýt alespoň částečně náklady na realizaci cyklistických stezek v kraji. Vždyť už jen náklady na Greenways Jizera, nebo na cyklostezku Ploučnice souhrnně převyšují částku 200 mil Kč.

Finanční podpora by pak souvisela s:

- cyklodopravou:
 - zcela specifickou pozornost vyžaduje řešení cyklodopravy uvnitř města a obcí, kterou je nutné řešit společně s místními zastupitelstvy;
 - koncepčně, v součinnosti s dalšími institucemi, připravovat budování dopravní funkce cyklotras;
 - na stávajících trasách připravovat a realizovat odstranění nebezpečných dopravních závad;
- cykloturistikou a terénní cyklistikou:
 - podporovat významné stavby kraje (Greenways Jizera, cyklomagistrála Ploučnice);
 - postupné vytvoření pasportu pevně usazených tras;
 - podporovat zavedenou činnost cyklopartnerů Libereckého kraje;
 - připravovat podmínky pro doplnění stávající sítě o páteřové turistické trasy a návrh atraktivních nových tras;
 - na základě předchozích bodů redukovat stávající síť o některé současně vyznačené trasy, které nebudou v kolizi s novou sítí;
 - stejné platí i pro přípravu oblasti Ralsko;
 - připravovat podmínky pro rozvoj terénní cyklistiky (v současné chvíli lze konstatovat nedostatečný stav rekreační infrastruktury pro cykloturistiku po lesních cestách a pro terénní cyklistiku);
 - věnovat péči rozvoji přístupných, udržitelných přírodě blízkých stezek zvláště v turistických destinacích a v oblasti rekreačního zázemí obcí.

Tyto závěry se prakticky shodují se závěry Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji (VANER, 2007).

3 Návrhová část

3.1 Výchozí situace

Návrhová část vychází z kontextu dosavadní podpory cyklistiky v LK. Tu již od roku 2001 koordinuje Odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu. Koordinátor cyklistiky v LK je po celou dobu pracovníkem oddělení cestovního ruchu a nikdy nevykonával tuto činnost na plný úvazek. Nicméně v letech 2001-2008 se podařilo oddělení cestovního ruchu naplnit řadu úkolů v dané problematice. V tomto shrnutí je třeba připomenout, že jako jeden z prvních v republice, dokázal Liberecký kraj pořídit zpracování územně technického podkladu ve struktuře GIS pod názvem „Registr cyklotras v LK“, který se každoročně od roku 2002 aktualizuje. Tento dokument je zpracován s přesností základní referenční mapy GIS v měřítku 1:10000. Oddělení cestovního ruchu je garantem datové sady GIS – bezmotorová doprava, která obsahuje informační okruhy cyklo dopravy, cestovního ruchu, bezmotorové dopravy, kultury a zimních sportovních aktivit. Oddělení je garantem mapové úlohy na serveru LK s názvem „Aktualizace sítě bezmotorové dopravy v LK 2006-2007“. Dále byl vytvořen jednotný systém koordinování, tvorby, údržby, monitorování a propagace sítě cyklotras v LK. Nedílnou součástí v činnosti bylo i vytvoření podmínek k podpoře cykloturistiky pro zajištění kvalitního projektování a údržby informativního značení cykloturistických tras. Je nastartován proces spolupráce s cyklopartnery v Libereckém kraji, kteří pomáhají aktualizovat data v registru cyklotras a pokračuje se v rozjezdu a naplňování on-line formy pasportizace cyklotras Libereckého kraje na webových stránkách.

V roce 2007 se oddělení cestovního ruchu rozhodlo ke zpracování koncepčního materiálu Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji. Účelem zpracování a vyhodnocení Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji bylo potlačení slabých míst a podpoření míst silných. Problémy a záměry rozvoje cyklistické sítě byly zhodnoceny technickým a ekonomickým zpracováním, s následným stanovením priorit etapizace řešení.

Koncem roku 2007 byla oficiálně vytvořena pracovní skupina pro podporu cyklistiky v LK - pro přípravu a realizaci rozvoje cyklistiky na území LK a to za účasti:

- odbor regionálního rozvoje a evropských projektů (ORREP);
- odbor dopravy (OD);
- odbor rozvoje venkova, zemědělství a životního prostředí (ORVZZP).
- odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu (OKPPCR);
- odbor školství, mládeže, tělovýchovy a sportu (OŠMTS)

Jak ale naznačila analýza, tato pracovní skupina pro podporu cyklistiky v LK nebude schopna v plné míře garantovat naplňování navrhovaných priorit, cílů a opatření. To bude možné jen za předpokladu personálního posílení vybraného oddělení kraje, případně i pověřením externího subjektu vykonávat danou činnost. Pro implementaci daného koncepčního dokumentu jsou tedy klíčové tyto tři pilíře:

- 1) Ustanovení koordinátora na plný úvazek (přímo zaměstnanec krajského úřadu, nebo externí subjekt).
- 2) Zachování činnosti pracovní skupiny pro rozvoj cyklistiky v LK z hlediska kompetencí, funkce pracovního poradního orgánu pro koordinátora.
- 3) Vytvoření finančního nástroje na úrovni kraje pro rozvoj cyklistiky v LK.

3.2 Definování obecných priorit, cílů a opatření v rozvoji cyklistiky

Kraj by měl vytvořit základní předpoklad pro rozvoj cyklistické dopravy schválením vybraných opatření. Nejedná se ale o převratná a nová opatření, neboť většinou již by měly vycházet ze stávajících a připravovaných dotačních titulů kraje, státu a EU. Proto je tato kapitola úzce propojena s kapitolou 4. „Finance“, kde jsou uvedeny podrobnosti k možnosti financování jednotlivých opatření. Dále k většině opatření jsou přiřazeny modelové příklady (Příloha daného dokumentu), které přibližují jeho smysl.

Globálním cílem je plošné pokrytí území kraje systémem bezpečných a pokud možno atraktivních cest, sjezdných za každého počasí (ne bezpodmínečně asfaltových, ale takových, které budou budoucí vlastníci a správci ochotni udržovat), které zabezpečí cyklistům průjezd územím kraje s minimálním kontaktem s motorovou dopravou. Tyto cesty by měly navazovat na systém hromadné dopravy a společně s ním zamezit tomu, aby se cyklisté dostávali do pro ně atraktivních destinací autem...

Harmonizace podpory jednotlivých sektorů cyklistiky, nejenom skrze infrastrukturu, k plnému využití pozitivních externalit, zejména vlivu na veřejné zdraví a rozvojového potenciálu, ale také díky pozitivnímu vlivu na dopravní chování / dopravní využívání jízdního kola.

Opatření ke splnění cílů

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

Nicméně důležitým opatřením je i stanovení koordinátora pro implementaci daného strategického dokumentu. Daný cyklokoordinátor, který by měl na starosti koordinaci plnění priorit, cílů a opatření, by byl buď přímo zaměstancem krajského úřadu a nebo by tu funkci vykonával externě.

3.3 Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy

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

CÍL 1.1. Podpora budování cyklostezek

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

1.1.1. Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek

Jedná se zejména o finanční podporu při zajištění projektové připravenosti obcí. Jedná se o úseky, kde je nutné vybudovat cyklostezku především v rámci dojíždění do zaměstnání, škol pro posílení bezpečnosti silničního provozu. V prioritách podpory by se měly objevit úseky, které stahují cyklisty ze silnic I., II., a III. třídy a plní jak funkci dopravní, tak i funkci rekreační.

Odpovědnost:	Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce:	obce, mikroregiony, KSS LK
Termíny:	1. výzva / rok, dle akčního plánu
Finance:	Nový dotační titul pro cyklistiku + ROP NUTS II Severovýchod (oblast 1.2.)
Modelové příklad:	Kapitola 5.1. (příklad z Královéhradeckého kraje) Kapitola 5.8. Charakteristiky navržených typů komunikací na cyklotrasách.

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

Opatření směřuje k vytvoření podmínek pro koncepční řešení rozvoje cyklistické dopravy v rámci nových dopravních staveb financovaných krajem, při rekonstrukcích komunikací a ostatních dopravních staveb. Opatření se týká i možnosti změny kategorizace stávajících komunikací pro možnost bezpečnostních opatření pro cyklistiku.

Odpovědnost:	Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce:	KULK OD, KULK odbor investic, mikroregiony, KSS LK
Termíny:	Průběžně (dle realizovaných krajských projektů)
Finance:	ROP NUTS II Severovýchod (oblast 1.1.)
Modelové příklady:	Kapitola 5.2.

5.2.1. město Letovice (úprava křižovatky)

5.2.2. město Břeclav a Šumperk (cyklistické pruhy)

1.1.3. Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek

Pro toto opatření se navrhuje zajistit finance z krajského rozpočtu na výstavbu cyklistických stezek, který může jednak přímo financovat cyklistické projekty, ale také by mohl spolufinancovat projekty ze Státního fondu dopravní infrastruktury. Ten byl zřízen na základě zákona č. 104/2000 Sb. o Státním fondu dopravní infrastruktury. Jednou z možností SFDI je i poskytování příspěvků na výstavbu a údržbu cyklistických stezek (viz. § 2 odst. h). Rovněž je možné financovat daná opatření z ROP (zde je ale málo finančních prostředků).

V mnoha případech pro rozvoj cyklistické dopravy postačí využít nově budovaných účelových komunikací. Jako velmi vhodné se jeví např. budování cyklotras v těch oblastech, kde probíhají pozemkové úpravy. Ty se budují ve smyslu zákona č.139/2002 Sb., o pozemkových úpravách a pozemkových úřadech a o změně zákona č.229/1991 Sb.,ve znění pozdějších předpisů. Do této kategorie lze zařadit i jednání s Lesy ČR, Povodími. V souvislosti s železnicemi se nabízí také možnost využívat opuštěná drážní tělesa, (a to jednak modernizací koridorů, ale i již roky opuštěné a nevyužívané trasy z důvodu neefektivnosti) a zbudovat zde cyklostezky, které budou využívány nejen pro cykloturisty, ale i cyklisty dopravujícími se do zaměstnání, škol. Proto by bylo nanejvýš vhodné, před případným zrušením trati, posoudit možnost jejího využití pro cyklistiku, resp. toto řešit i legislativně jako využití ve veřejném zájmu.

Opatření 1.1.3. je úzce propojeno s opatřením 2.2.2, neboť často se stává, že budování dopravně obslužné cyklostezky je součástí řešení koridoru s významnou rekreační funkcí. Cílem opatření 2.2.2. je pak prioritně podpořit ty koridory, kde se realizuje více úseků za sebou s dopravní i rekreační funkcí.

Odpovědnost:	Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce:	SFDI, Lesy ČR, Povodí Moravy, Pozemkový úřad, Úřad pro zastupování státu ve věcech převodu majetkových, obce, mikroregiony, správy CHKO a NP
Termíny:	1. výzva / rok, dle akčního plánu
Finance:	Nový dotační titul pro cyklistiku + ROP NUTS II Severovýchod (oblast 1.2.) + SFDI + Plán rozvoje venkova a zemědělství pro léta 2007-2013
Modelové příklady:	Kapitoly: 5.3.1. – 5.3.3. Příklady z Olomouckého kraje 5.3.4. Příklady úseků, kde je vhodná finanční podpora ze strany kraje 5.4.1. – 5.4.4. Rakovnicko, Kroměřížsko, Vyškovsko, Přerovsko 5.10. Charakteristiky navržených typů komunikací na cyklotrasách.

CÍL 1.2. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v oblasti denního dojíždění do práce a do škol.

1.2.1. Podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS

V rámci základní dopravní obslužnosti je nutné zajistit přístupnost nástupišť a zejména možnost odstavování jízdních kol – systém BIKE & RIDE pro denní dojížděku. Tento typ návaznosti lze rozvíjet v podstatě všude dle místních podmínek, a to v těchto oblastech:

- železniční dopravy
- hromadné autobusové dopravy
- městské hromadné dopravy

Cílem je proto zmapovat lokality, kde je nutné doplnění dané infrastruktury, příp. je nutno řešit způsob odstavování jízdních kol ve vazbě na ostatní druhy dopravy, resp. v souvislosti s účelovostí cest (školy, úřady, zaměstnání apod.) a hledat finance a možnosti na jejich výstavbu.

Odpovědnost:	Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce:	autobusoví dopravci, ČD a.s., SŽDC, obce, KORID LK
Termíny:	1. výzva / rok, dle akčního plánu
Finance:	Nový dotační titul na cyklistickou dopravu + ROP NUTS II Severovýchod (oblast 1.2.)
Modelový příklad:	Zatím chybí

3.4 Priorita 2. Rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky v kraji

CÍL 2.1. Komplexní marketingová prezentace cykloturistiky a terénní cyklistiky

Trh cykloturistiky a terénní cyklistiky přináší potřebnou alternativu a udržitelný rozvoj cestovního ruchu, který umožňuje člověku nové poznávání a zvyšuje kvalitu jeho života. Cykloturistika a terénní cyklistika je druhem cestovního ruchu, který má potenciál obohatit turistické, ale i sportovní zážitky návštěvníků, nezatěžovat životní prostředí a přinášet užitek zúčastněným obcím.

2.1.1. Zajištění souhrnné prezentace kraje v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky

Opatření směřuje k podpoře a zajištění informovanosti veřejnosti o existující nabídce v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky, k podpoře vydávání cyklistických map, příruček, průvodců apod., k podpoře tvorby a distribuce prezentačních materiálů o možnostech cykloturistiky v kraji prostřednictvím moderních informačních technologií (video, CD, DVD, internet). V této souvislosti se

jedná rovněž o spolupráci s Agenturou CzechTourism, která prezentuje cyklistiku v tiskovinách pojednávajících o relaxační dovolené a pobytu v přírodě. Významnou úlohou kraje je rovněž prezentace cykloturistiky a terénní cyklistiky na tuzemských a mezinárodních veletrzích cestovního ruchu a realizace informačního webového portálu založeného na moderních informačních technologiích.

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK

Spolupráce: CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA, svazky nebo sdružení obcí, mikroregiony, organizace cestovního ruchu, cestovní kanceláře

Finance: Součást rozpočtu kraje + Strukturální fondy EU¹

Termíny: Každoročně

CÍL 2.2. Podpora významných projektů na území kraje (např. cyklomagistrála Ploučnice, Greenways Jizera, Lužická Nisa, síť singltreku u Nového Města pod Smrkem)

Jednou z hlavních zásad pro zajištění bezpečnosti cyklistické trasy je především její oddělení od frekventované automobilové dopravy, přičemž míru segregace je nutno na základě místních podmínek individuálně posuzovat. Cílem je tak ochrana provozu cyklistů na pozemních komunikacích a odstraňování míst s častými nehodami cyklistů. Jedná se o podporu úseků a tras, kde dochází ke kombinaci dopravní a rekreační funkce cyklotrasy. Rovněž se přihlíží k možnosti využití dané komunikace i pro in-liny. Jedná se ale pouze o vybrané trasy, které jsou připravovány ze strany obcí a mikroregionů a mají svého manažera, který svým způsobem bude garantovat dobře vložené finance ze strany kraje.

Toto opatření navazuje rovněž na návrh infrastruktury terénní cyklistiky, především sítě přírodě blízkých stezek v rekreačních zónách sídel a v destinacích cestovního ruchu, které se nacházejí územím kraje.

2.2.1. Podpora projektové přípravy

Toto opatření přímo navazuje na návrh jednotlivých cyklokoridorů, které prochází územím kraje. V tomto kontextu jsou jednotlivé páteřní dálkové cyklotrasy v různém stádiu rozpracovanosti. Zatímco některé mají již vybrané úseky připravené na stavební povolení, v jiných případech není zpracována ani úvodní studie proveditelnosti cyklotrasy.

Toto opatření rovněž navazuje na návrh infrastruktury terénní cyklistiky, především sítě přírodě blízkých stezek v rekreačních zónách sídel a v destinacích cestovního ruchu, které se nacházejí územím kraje. Z tohoto důvodu toto opatření v sobě zahrnuje zpracování jak studie proveditelnosti, tak i dokumentace pro územní rozhodnutí, dokumentace pro stavební povolení a tendrovou dokumentaci.

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK

Spolupráce: CzechTourism, KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA, LČR, svazky nebo sdružení obcí, mikroregiony, organizace působící v cestovním ruchu, Správy CHKO a NP

Termíny: Dle akčního plánu

Finance: Nový dotační titul pro cyklistickou dopravu + Strukturální fondy EU

Modelový příklad: Kapitola 5.5. (příklad ze Středočeského kraje)

2.2.2. Finanční podpora výstavby a údržby významných projektů na území kraje

Pro toto opatření se navrhuje zajistit finance z krajského rozpočtu na výstavbu vybraných cyklotras na území kraje (cyklomagistrála Ploučnice, Greenways Jizera, Lužická Nisa). Především se pak jedná o zajištění výstavby cyklostezek a víceúčelových komunikací v jejich koridoru (navazuje na opatření 1.1.3.). Do tohoto opatření je zařazena i síť přírodě blízkých stezek (Nové Město pod Smrkem, Libverda). I v tomto opatření platí, že daný projekt nemůže být vybudován bez krajské koordinace.

¹ ROP Severovýchod, oblast podpory 3.2 Marketingové a koordinační aktivity v oblasti ČR

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
 Spolupráce: KÚ LB odbor investic, obce, SFDI, svazky nebo sdružení obcí, mikroregiony, Správy CHKO a NP
 Termíny: 1. výzva / rok, dle akčního plánu
 Finance: Nový dotační titul pro cyklistickou dopravu + Strukturální fondy EU + SFDI
 Modelové příklady: Kapitola 5.6.
 5.6.1 Příklad z Karlovarského kraje
 5.6.2 Příklad z Pardubického kraje
 Kapitola 5.10. Charakteristiky navržených typů komunikací na cyklotrasách.

CÍL 2.3. Podpora budování ostatních cyklotras a související infrastruktury

Rozšíření cyklistické nabídky o zpřístupnění zajímavých oblastí v návaznosti na existující propojení turistických lokalit pomáhá také místům v méně rozvinutých a turisticky zatím nedocenených oblastech. Podpora cyklistiky zajišťuje pracovní místa při rozvoji infrastruktury v různých oblastech služeb, a tím vytváří podporu malého a středního podnikání.

2.3.1. Podpora aktivit jednotlivých organizací cestovního ruchu a organizací působících v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky

A. Podpora realizace produktů a služeb (turistický balíček služeb)

Opatření především navazuje na zpracovanou celkovou koncepci propagace cestovního ruchu území, jejímž cílem je prezentace turistických lokalit a cyklistických příležitostí.

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

Opatření směřuje jednak k podpoře tvorby a instalování informačních a naučných tabulí s detailními popisy atraktivit v území při zajištění jejich vzájemného souladu, zejména z hlediska použité grafiky a názvosloví, a jednak k podpoře výroby a instalace doprovodné infrastruktury ve významných turistických oblastech a na dálkových, významných regionálních a významných místních cyklotrasách. Opatření směřuje rovněž k zajištění doplňkových služeb pro cyklisty (půjčovny a úschovny kol, servisní služby) a k podpoře produktů umožňujících zkvalitnění nabídky ubytování, stravování a hygienického zázemí.

C. Podpora terénní cyklistiky

Terénní cyklistika a infrastruktura pro ní v podobě účelně, udržitelně navržených, přírodě blízkých stezek představuje zatím nerealizovaný potenciál pro rozvoj veřejného zdraví, občanské vybavenosti sídel a přínosů z měkkého cestovního ruchu. V porovnání s jinými produkty mohou být zisky z podpory terénní cyklistiky vůči vynaloženým nákladům velice efektivní.

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK

Spolupráce: Obce, mikroregiony, svazky obcí, Nadace Partnerství, CzechTourism, , organizace působící v cestovním ruchu, ČEMBA

Finance: Nový dotační titul pro cyklistickou dopravu + Strukturální fondy EU

Termíny: Dle akčního plánu

2.3.2. Zajištění kvalitní instalace a údržby informativního značení cyklotras

Velmi nutné je dořešení údržby cykloturistického značení včetně zajištění finančních prostředků na tuto údržbu. Cílem je sladit systém značení podle čísel a podle log (tématických tras). Součástí opatření je i zpracování paspartu daného značení.

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK

Spolupráce: KČT, Nadace Partnerství, obce, Svazky obcí

Finance: Součást rozpočtu kraje + Strukturální fondy EU
Termíny: Dle akčního plánu

CÍL 2.4. Začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému

Cílem je podporovat programy, které pomohou propojit cyklistiku s veřejnou hromadnou dopravou v rámci volného času nebo turistiky.

2.4.1. Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů veřejné dopravy

Opatření směřuje k podpoře a k rozšíření možností převozu kol formou pravidelné či nepravidelné dopravy z měst a obcí do vzdálenějších lokalit, případně do turisticky atraktivních oblastí, které jsou z hlediska fyzického či časového cyklistou problematicky dosažitelné. K tomuto účelu musí být upraveny příslušné dopravní prostředky, zajištěn přepravní řád a zajištěna optimalizace s pěší dopravou i ostatními druhy dopravy. Opatření navazuje na stávající aktivity dopravních společností.

Souhrnně se jedná o tato opatření.

- A. Podpora vzniku Bike & Ride v turistických oblastech
- B. Podpora začlenění převozu kol do prostředků veřejné dopravy (cyklobusy, cyklovlaky)
- C. Podpora systémů úschoven a půjčování kol v turistických oblastech

Součástí tohoto opatření je i vytipování lokalit, kde je vhodné zřídit či zrekonstruovat parkoviště, které by se stalo výchozím bodem pro cykloturistické výlety (Park and Bike – přijed' autem, zaparkuj a jed' na kole).

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce: autobusoví dopravci, ČD a.s., KORID LK
Termíny: Dle akčního plánu
Modelový příklad: Kapitola 5.9. (týká se jen cyklobusů)

3.5 Priorita 3. Koordinace a organizace cyklistiky

3.1 Koordinace aktivit kolem cyklistické dopravy a cykloturistiky

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

3.1.1. Podporovat zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje

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

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce: ----
Termíny: Sčítání provádět jednou za tři roky
Modelové příklady: Kapitola 5.11. - příklady sčítání cyklistů,

3.1.2. Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje

Do této kategorie patří evidence celkové potřeby výstavby cyklistických stezek, aby bylo možné stanovit přiměřenou finanční dotaci z prostředků SF DI a z kraje. Jedná se o průběžnou aktualizace databáze úseků, kde se plánuje výstavba cyklistických komunikací, kterou si kraj vyhodnotil začátkem roku 2008 Účelem této aktualizované databáze bude:

- zkoordinovat aktivity obcí s dalšími partnery (kraj, další obce, ŘSD apod.), zejména pro využití Strukturálních fondů EU,
- motivovat obce při budování cyklistických stezek v rámci základní dopravní obslužnosti obcí.

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce: -----

Termíny: 2010, 2013

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

Jedním z výsledků prací na předkládané koncepci rozvoje cyklodopravy na území Libereckého kraje je zmapování současného stavu na stávajících dálkových a významných místních trasách, jakož i možností průchodu území v nově připravovaných, případně navrhovaných úsecích a také zmapování vznikajících sítí přírodě blízkých rekreačních lesních stezek pro cyklistiku. Takto jsou vytvořeny základy pasportizace cyklistických tras v území. Součástí opatření je i předávání dat např. webovým mapserverům v souladu s metodikou sdílení geografických dat LK. Metodika je k dispozici na adrese <http://www.kraj-lbc.cz/index.php?page=1475>.

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK

Spolupráce: KČT, Nadace Partnerství, ČeMBA

Termíny: průběžná aktualizace

Cíl 3.2 Poradenství a propagace

3.2.1 Konference, semináře a školení v oblasti cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky, zdravého životního stylu, prevence nehodovosti

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce: KČT, Nadace Partnerství, CDV, Cyklisté Liberecka, o.s.. Bez nehod, , organizace působící v cestovním ruchu, ČEMBA, KHSLK
Termíny: Průběžně

3.2.2 Propagační akce na podporu cyklodopravy, cykloturistiky a terénní cyklistiky, zdravého životního stylu a prevence nehodovosti

Opatření je zaměřeno na oživení venkovského prostoru prostřednictvím cykloturistiky a terénní cyklistiky. Jedná se o podporu akcí zaměřených na propagaci cestovního ruchu v území. Cílem projektu je upozornit turisty na široké možnosti trávení volného času v kraji a zároveň přesvědčit podnikatele i zástupce státní správy o ekonomickém významu cestovního ruchu. Ve směru ke správě území a státní správě ochrany přírody je program namířen na know-how transfer dobré praxe.

Odpovědnost: Cyklokoordinátor, pracovní skupina pro rozvoj cyklistiky v LK
Spolupráce: krajská skupina pro podporu cyklistiky v LK, KČT, Nadace Partnerství, Cyklisté Liberecka, o.s.. Bez nehod, , organizace působící v cestovním ruchu, ČEMBA, KHSLK
Termíny: Dle akčního plánu

3.6 Akční plán pro 2009 - 2010

Akční plán pro 2009-2010 navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Aktivity ale mohou být realizovány jen za předpokladu vytvoření systému podpory z krajských finančních zdrojů, např. vytvořením nového dotačního titulu pro podporu cyklistiky. Filosofie finanční podpory vychází z prosté matematické úvahy. Vyčleněné finanční prostředky na cyklistiku z jednotlivých operačních programů jsou příliš malé na to, aby dokázaly pokrýt alespoň částečně náklady na realizaci cyklistických stezek v kraji. Vždyť už jen náklady na Greenways Jizera, nebo na cyklostezku Ploučnice souhrnně převyšují částku 200 mil Kč.

Akční plán pak rovněž vychází z Aktualizace návrhové části Programu rozvoje cestovního ruchu Libereckého kraje a jeho Akčního plánu rozvoje (AP). Akční plán shrnuje a prezentuje podstatné výsledky z doposud provedených prací na Aktualizaci Programu tím, že vytyčuje nejdůležitější priority rozvoje a aktivity, vedoucí k jejich naplnění a současně předkládá návrh jejich organizačního (event. i personálního, materiálně technického a finančního) zajištění. Pro cykloturistiku jsou zde definovány tyto oblasti:

- budování a zvyšování kvality cyklostezek a cykloturistických tras
- pravidelná kontrola a údržba stávající sítě cyklotras a jejich vybavení mobiliářem
- doplňková infrastruktura (navigační a informační systém, stojany, úschovny a půjčovny kol, odpočinková místa,...)

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

Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy

Opatření	Charakteristika	Aktivita	Garant	Náklady (mil. Kč)	Zdroje
1.1.1.	Podpora projektové přípravy budování cyklistických stezek – prioritně dopravně bezpečnostní funkce cyklistiky	Podpora minimálně 5 lokalit / rok	Cyklo koordinátor	2 / rok	Nový dotační titul
1.1.2.	Realizovat opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji	Každoroční posouzení připravovaných staveb a návrh vhodných opatření	Cyklo Koordinátor	Součást rozpočtu stavby	Prostředky vyčleněné na silnici
1.1.3.	Finanční podpora výstavby a údržby cyklistických stezek – prioritně dopravně bezpečnostní funkce cyklistiky	Podpora vybraných lokalit do výše navržené alokace – 15 mil. Kč / rok. Poznámka: Počítá se s tím, že žadatel současně podá projekt na SFDI, kde obdrží 60% z celkové částky ² .	Cyklo koordinátor	10 / rok	SFDI (60%) + nový dotační titul (30%) + obec (10%)
1.2.1.	Podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS	2009 - studie využití Bike&Ride v podmínkách LB kraje	Cyklo koordinátor	0,5 – 2009	Nový dotační titul
		2010 – realizace systému Bike	Cyklo koordinátor	1,5 -	Nový

² Kritéria pro výběr projektů financovaných z rozpočtu kraje budou převzata z hodnotících kritérií cyklostezek SFDI 2009.

		and Ride na 20 místech v kraji		2010	dotační titul
--	--	--------------------------------	--	------	---------------

Priorita 2. Rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky v kraji

Opatření	Charakteristika	Aktivita	Garant	Náklady (mil. Kč)	Zdroje
2.1.1.	Zajištění souhrnné prezentace kraje v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky	Webový portál	Cyklo koordinátor	-	Rozpočet odboru
2.2.1.	Podpora projektové přípravy významných projektů kraje	2009 a 2010 – podpora vybraných úseků Greenways Jizera a cyklomagistrály Ploučnice – BUDE UPŘESNĚNO	Cyklo koordinátor	3 / rok	Nový dotační titul
2.2.2.	Finanční podpora výstavby a údržby	2009 a 2010 – podpora vybraných úseků Greenways Jizera a cyklomagistrály Ploučnice UPŘESNĚNO NÍŽE	Cyklo koordinátor	7 / rok	EU zdroje (85%) + SFDI (7%) + nový dotační titul + obec
2.3.1.	Podpora aktivit jednotlivých organizací cestovního ruchu a organizací působících v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky	Podpora realizace produktů a služeb (turistický balíček služeb) u 5 subjektů / rok	Cyklo koordinátor	1 / rok	Nový dotační titul
		Podpora realizace doprovodné cyklistické infrastruktury / rok - odpočívky: 10 ks - infopanely: 10 ks	Cyklo koordinátor	1 / rok	Nový dotační titul
		Podpora terénní cyklistiky : - mapový materiál	Cyklo koordinátor	1 / rok	Nový dotační titul
2.3.2.	Zajištění kvalitní instalace a údržby informativního značení cyklotras	Každoroční investice do údržby značení	Cyklo koordinátor	0,5 / rok	Nový dotační titul
2.4.1.	Podpora projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů veřejné dopravy	Pokračovat ve stávající podpoře	Cyklo koordinátor	1 / rok	Buď rozpočet doboru dopravy nebo nový dotační titul

Priorita 3. Koordinace a partnerství

Opatření	Charakteristika	Aktivita	Garant	Náklady (mil. Kč)	Zdroje
3.1.1.	Podporovat zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje	Zadání průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje	Cyklo koordinátor	0,5	Nový dotační titul
3.1.2.	Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje	Aktualizace databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje v roce 2010	Cyklo koordinátor	-----	Externě – nový dotační titul
3.1.3.	Aktualizovat a doplňovat síť cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS	Zmapování cyklotras prostřednictvím GIS	Cyklo koordinátor	1 – 2009	nový dotační titul
3.2.1.	Konference, semináře a školení v oblasti cyklo dopravy a cykloturistiky	Seminář 2010	Cyklo koordinátor	0,1	Nový dotační titul
3.2.2.	Propagační akce na podporu	2009 – propagační akce Jizera	Cyklo koordinátor	0,5 –	nový

	cyklodopravy a cykloturistiky	2010 – propagační akce Ploučnice		2009	dotační titul
--	-------------------------------	-------------------------------------	--	------	---------------

Konkrétní požadavky pro Greenway Jizera

Co se týče konkrétních požadavků do akčního plánu, v tuto chvíli obce potřebují především podporu zpracování projektové dokumentace na všech úrovních (DUR, DSP, studie), podporu řešení vlastnických vztahů (výkupy, pronájmy) a finanční spoluúčast na realizaci v případě žádání o granty či dotace z dostupných zdrojů (SFDI, ROP, PRV, Cíl 3 apod.) To jsou obecné okruhy pro nadcházející dva roky s tím, že v první fázi jde samozřejmě o masivnější podporu přípravných procesů (dokumentace, výkupy) a postupně zvyšující se poměr spoluúčasti na realizaci.

Na projektovou dokumentaci je potřeba v této chvíli cca 2,0 mil. Kč a už v jarní výzvě chtějí obce podat do ROPu (3.1) první žádost na realizaci v řádu 30 mil. Kč, tzn. spoluúčast min. cca 3-5 mil Kč. Samozřejmě se předpokládá i podíl vlastních prostředků. Na rok 2010 už by mohlo být připraveno více peněz na realizaci na základě již zpracované projektové dokumentace.

Konkrétní požadavky pro Zelenou cyklomagistralu Ploučnice v území mikroregionu Podralsko, Peklo

Celkové náklady projektu: odborný odhad 146 mil. Kč (vč. dokumentace pro stavební povolení, realizace, inženýringu, výkupu pozemků, vynětí z ZPF aj., vč. DPH).

Podralsko: 50km, 117.650.000,- Kč

Peklo: 12km, 28.236.000,- Kč

Celkem: 145.886.000,- Kč.

HARMONOGRAM REALIZACE PROJEKTU

	Začátek realizace	Ukončení realizace
Vypracované PD Osečná, Stráž pod Ralskem, částečně Mimoň	2007	2009
Vypracování PD Hamr na Jezeře, Noviny pod Ralskem, Pertoltice pod Ralskem, Ralsko-Kuřivody, Zákupy	2008	První pololetí 2009
Realizace dílčích úseků hl. osa	2008	2010
Realizace jednotlivých etap hl. osa	2009	2013
Příprava návazných projektů – lokální a nadregionální větve	2009	2010

4 Závěr

Strategický dokument „**Program rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji**“ byl vytvořen na základě čtyř požadavků Pracovní skupiny pro podporu cyklistiky v Libereckém kraji:

K jeho zpracování pak vedly tyto důvody:

- 1) Kraj nemá souhrnný materiál, který by řešil jak cyklistickou dopravu, tak cykloturistiku, který by stanovil kompetence jednotlivých odborů a finanční zázemí pro realizaci jednotlivých opatření.
- 2) Existence oficiálních schválených krajských dokumentů, ve kterých je potřeba podpory cyklo také řešena – Program rozvoje Libereckého kraje 2007 – 2013, opatření A.6 (Rozvoj cestovního ruchu) a Program rozvoje cestovního ruchu LK 2007 – 2013.
- 3) Dle dotazníku odboru dopravy je zájem ze strany obcí o budování cyklistických stezek. Ze 102 odevzdaných dotazníků, celkem 83 obcí má zájem čerpat finanční příspěvek na přípravu či realizaci úprav pro cyklisty. Obce měly připraveny projekty k realizaci v roce 2008 v minimální hodnotě cca 63 mil. Kč.
- 4) Velký rozvoj cyklistiky v kraji v souvislosti s rozvojem cestovního ruchu.

Výsledný dokument by pak měl sloužit pro komunikaci obcím, svazkům obcí, místním akčním skupinám, ostatním subjektům a Libereckému kraji pro potřeby souhrnného pohledu na problematiku rozvoje cyklodopravy a cykloturistiky.

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

V analytické části se nejprve dokument věnuje charakteristice a definování současných potřeb cyklistiky. Z jedné strany je nutné ji vnímat jako cestu za prací, do školy, z druhé strany jako součást rekreace, turistiky a volnočasových aktivit. V další kapitole se pak dokument zabývá popisem stávající situace v cyklistice na území Libereckého kraje. Jsou zde poskytnuty údaje o cyklostezkách a plánování výstavby cyklistických komunikací, shrnuty „Zásady organizace sítě cyklotras v Libereckém kraji“, představeny širší dopravní souvislosti s cyklistickou dopravou, spolupráce subjektů zabývajících se cyklodopravou v LK a stávající finanční zdroje na cyklodopravu v LK. Analytická část pak končí SWOT analýzou.

SWOT analýza je pak klasickým způsobem rozdělena do čtyř částí: silné a slabé stránky, příležitosti a ohrožení. Aby závěry z dané analýzy byly přehlednější, jsou ještě jednotlivé kapitoly rozděleny do následujících podkapitol: lidské zdroje, finance, infrastruktura, cykloturistika a terénní cyklistika a všeobecná osvěta.

Pro implementaci daného koncepčního dokumentu je pak důležité věnovat pozornost kapitolám „lidské zdroje“ a „finance“. Bez nich by navrhovaná opatření ztrácela smysl. Tj. je nutné mít někoho, kdo bude zodpovědný za jejich realizaci a bude mít k tomu přidělené příslušné finanční zdroje.

Pro implementaci daného koncepčního dokumentu jsou tedy klíčové tyto tři pilíře:

- 1) Ustanovení koordinátora na plný úvazek (přímo zaměstnanec krajského úřadu nebo externí subjekt).

- 2) Zachování činnosti pracovní skupiny pro rozvoj cyklistiky v LK z hlediska kompetencí, funkce pracovního poradního orgánu pro koordinátora.
- 3) Vytvoření finančního nástroje na úrovni kraje pro rozvoj cyklistiky v LK.

Filosofie finanční podpory vychází z prosté matematické úvahy. Vyčleněné finanční prostředky na cyklistiku z jednotlivých operačních programů jsou příliš malé na to, aby dokázaly pokrýt alespoň částečně náklady na realizaci cyklistických stezek v kraji. Vždyť už jen náklady na Greenways Jizera, nebo na cyklostezku Ploučnice souhrnně převyšují částku 200 mil Kč.

Finanční podpora by pak souvisela s:

- cyklodopravou:
 - zcela specifickou pozornost vyžaduje řešení cyklodopravy uvnitř města a obcí, kterou je nutné řešit společně s místními zastupitelstvy;
 - koncepčně, v součinnosti s dalšími institucemi, připravovat budování dopravní funkce cyklotras;
 - na stávajících trasách připravovat a realizovat odstranění nebezpečných dopravních závad;
- cykloturistikou a terénní cyklistikou:
 - podporovat významné stavby kraje (Greenways Jizera, cyklomagistrála Ploučnice);
 - postupné vytvoření pasportu pevně usazených tras;
 - podporovat zavedenou činnost cyklopartnerů Libereckého kraje;
 - připravovat podmínky pro doplnění stávající sítě o páteřové turistické trasy a návrh atraktivních nových tras;
 - na základě předchozích bodů redukovat stávající síť o některé současně vyznačené trasy, které nebudou v kolizi s novou sítí;
 - stejné platí i pro přípravu oblasti Ralsko;
 - připravovat podmínky pro rozvoj terénní cyklistiky (v současné chvíli lze konstatovat nedostatečný stav rekreační infrastruktury pro cykloturistiku po lesních cestách a pro terénní cyklistiku);
 - věnovat péči rozvoji přístupných, udržitelných a přírodě blízkých stezek zvláště v turistických destinacích a v oblasti rekreačního zázemí obcí.

Tyto závěry se prakticky shodují se závěry Koncepce rozvoje sítě cyklistické dopravy v Libereckém kraji (VANER, 2007).

Těžištěm **návrhové části** je návrh priorit, cílů a opatření a hlavně akčního plánu. Nejedná se ale o převratná a nová opatření, ale naopak většinou již vychází ze stávajících a připravovaných projektů kraje. Ke každému opatření jsou pak uvedeny možnosti financování a modelové příklady, které přibližují jeho smysl. Priority strategického dokumentu jsou následující:

- Priorita 1. Rozvoj cyklistické dopravy (Celková filosofie návrhu řešení cyklistické dopravy na území kraje je vedena snahou o zvýšení bezpečnosti cyklistů na pozemních komunikacích a zařazení cyklistické dopravy jako nedílné součásti dopravního systému. V rámci navrhovaných cílů a opatření je dán důraz na finanční podporu projektové přípravy a následné výstavby cyklistických stezek, na realizaci opatření ve prospěch cyklistiky v rámci novostaveb a rekonstrukcí pozemních komunikací, které patří kraji a podpora vzniku BIKE & RIDE v uzlových bodech IDS).
- Priorita 2. Rozvoj cykloturistiky a terénní cyklistiky v kraji (Vzhledem k povrchu a členitosti Libereckého kraje, který je z velké části hornatý, se doporučuje členit cyklistiku na cykloturistiku (důraz na produkty rekreační a poznávací jízdy) a na terénní cyklistiku (důraz na produkty směřované na horská kola). Právě v Libereckém kraji je možné úspěšně aplikovat toto rozdělení podle švýcarského modelu (www.schweizmobil.ch). Za zmínku ale stojí, že daný model zastřešuje rovněž všechny ostatní druhy pohybové aktivity cestovního ruchu a to in-liny, pěší turistiku a vodáctví. Tento strategický dokument se pak zabývá pochopitelně jen cykloturistikou a terénní cyklistikou, každopádně je důležité hledat při navrhování tras a budování komunikací i synergii mezi jízdním kolem a in – liny a mezi jízdním kolem a pěšáky. V rámci navrhovaných cílů a opatření je dán důraz na finanční podporu komplexní prezentace cykloturistiky v kraji, podporu významných projektů (např. cyklomagistrála Ploučnice, Greenways Jizera, Lužnická Nisa, síť přírodě blízkých stezek - Nové Město pod Smrkem, Libverda), podporu aktivit jednotlivých mikroregionů v oblasti cykloturistiky a terénní cyklistiky, zajištění kvalitní instalace a údržby informativního značení cyklotras a v neposlední řadě se jedná o podporu projektů integrujících kolo do jednotlivých druhů veřejné dopravy).
- Priorita 3. Koordinace a partnerství (Jedná se o podporu zpracování průzkumů sčítání cyklistiky na území kraje, aktualizaci databáze plánů výstavby cyklistických komunikací na území kraje a aktualizaci sítě cyklotras a cyklostezek prostřednictvím GIS. Dále daná priorita zahrnuje konference, semináře, školení a propagační akce na podporu cyklodopravy a cykloturistiky).

Na priority, cíle a opatření navazuje „Akční plán pro 2009 – 2010“, který navrhuje konkrétní aktivity, které by naplňovaly realizaci jednotlivých opatření. Důležitým opatřením je pak stanovení koordinátora pro implementaci daného strategického dokumentu. Daný cyklokoordinátor, který by měl na starosti koordinaci plnění priorit, cílů a opatření, by byl buď přímo zaměstnancem krajského úřadu a nebo by tu funkci vykonával externě. Daný koordinátor by úzce spolupracoval s pracovní skupinou pro rozvoj cyklistiky v LK.

Závěrem je třeba zdůraznit, že „program“ bez vytvoření finančních nástrojů na úrovni kraje zůstane dokumentem bez reálných výstupů a dopadů do rozvoje cyklistické dopravy v Libereckém kraji. Finanční nástroj musí být motivační směrem k obcím. Rozvoj cyklistické dopravy by měl být řízený a koordinovaný proces s efektivním nakládáním s finančními prostředky a ne nahodilý proces. Liberecký kraj by bez vytvoření finanční podpory zaostal v rozvoji cyklodopravy vzhledem k sousedním krajům.

Přehled použitých dalších pramenů (literatura):

1. MARTINEK, J. 21 Pilířů cyklistické infrastruktury, 2007, ISBN 978-80-86502-60-1
2. KOHLOVÁ B., FOLTÝNOVÁ H.: Do physical factors matter when choosing means of transport., Conference Proceedings from the European Transport Conference 2005, ISSN: 1 474-9122
3. ČARSKÝ J., Survey of cyclist infrastructure users priorities, Silniční obzor 2005, str.35-41.
4. ČARSKÝ J., Cyclists and stand-by passengers at city transport stops mutual conflicts, Silniční obzor 2005, str.59-64.
5. ČARSKÝ J., Instalment of passenger and cyclist paths with a compound traffic criteria, Silniční obzor 2005, str.91-96.
6. MARTINEK J. National strategy for the developmenet of bicycle transportation in the Czech republic, Doprava, ISSN: 0012-5520, číslo svazku 47., číslo periodika v rámci svazku 06, strany 22-26.
7. MARTINEK J. National strategy for the developmenet of bicycle transportation in the Czech republic - Objectives, reality, prospectives, ISBN: 80-86502-24-4 (37 stran)
8. Cycling infrastructure design and urban public space, Arantxa Julien, 2003
9. Policy, Planning and Design for Walking and Cycling: Consultation draft, Local Transport Note, 2004
10. Cycle-Friendly Infrastructure Guidelines for Planning and Design, www.thebikezone.org.uk
11. Cycle network and route planning guide – New Zealand, 2004
12. Sign up for the road, CROW 1996
13. Bartoš, L. (EDIP s.r.o.): Technické podmínky TP 179 - „Navrhování komunikací pro cyklisty“, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
14. Martinek, J. (CDV): Plánování cyklistické infrastruktury – základní principy, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
15. Martinek, J. (CDV): Přehled plánovacích prvků cyklistické infrastruktury, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
16. Rozsypal, V. (EDIP s.r.o.): Cyklista na okružní křižovatce, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
17. Pehal, M. (Povodí Moravy): Správce vodního toku a cyklostezky, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
18. Sperat, Z. (ČVUT FS) Analýza podmínek pro cyklopravu ve městě, zejména v křižovatkách, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
19. Bilová, M. (CDV) a kol. Využití Jednotné GIS databáze v praxi, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
20. Martinek, J. (CDV) a kol. Výzkumná zpráva – „Intermodalita cestujících s důrazem na propojenost mezi veřejnou a nemotorovou dopravou“ - souhrnné informace k začlenění cyklistické dopravy do integrovaného dopravního systému, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
21. (ČD a.s.) Přeprava kol po železnici a půjčovna kol, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
22. ČD – půjčovny kol, tisková zpráva, Konference Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, 17.5.2007, DVD-sborník příspěvků ISBN 978-80-86502-57-1
23. Čacká, Jana, & Vančura, Karel. (2008). Cyklistika v lesních majetcích. Sborník ze semináře ČLS a ČEMBA, Jablonec nad Nisou, 5. června 2008. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce.

24. Davis, Dafydd. (2007). Navrhování a plánování rekreačních cest. In T. Kvasnička (ed.), Terénní cyklistika na Konferenci Národní strategie rozvoje cyklistické dopravy ČR, Velké Karlovice, 17. května 2007. 21-23. Jablonec nad Nisou: ČeMBA. [<http://www.cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Terenni-cyklistika-v-Karlovicich-2007.pdf>]
25. Davis, Dafydd. (2008). Podklady pro stavbu stezky v jabloneckých Břízkách (sekce 1). In J. Čacká & K. Vančura (eds.), Cyklistika v lesních majetcích. Sborník ze semináře ČLS a ČeMBA, Jablonec nad Nisou, 5. června 2008. 55-65. Kostelec nad Černými lesy: Lesnická práce.
26. De Forge, Daithi. (2008). „Rekreační stezky v irských lesích.“ Lesnická Práce (8), 24-25.
27. Felton, Vernon, Schmidt, Mark, Train, Elizabeth, & Lee, Angie. (2004). Trail Solutions: IMBA's Guide to Building Sweet Singletrack. Boulder: International Mountain Bicycling Association.
28. Hermová, Hanka. (2008). Rekreační cesty pro cyklisty: Východiska, důsledky a řešení. Jablonec nad Nisou: ČeMBA.
29. Kvasnička, Tomáš. (2007). Singltrek: Rekreační stezky pro terénní cyklistiku. Praha: V Press. [<http://www.cemba.cz/publikace/Kvasnicka-T-Singltrek-Rekreacni-stezky-pro-terenni-cyklistiku.pdf>]
30. Webber, Pete. (2007). Managing Mountain Biking: IMBA's Guide to Providing Great Riding. Boulder, CO:: IMBA.
31. Parker, T. S. (2004). Natural Surface Trails by Design. Boulder, CO: Natureshape LLC